

دور الاقتصاد الصيني في تطوير الاقتصاد العراقي (مبادرة الحزام والطريق)

المدرس المساعد : عدنان حبيب عروج الحميدي

كلية الادارة والاقتصاد / قسم الاقتصاد

جامعة البصرة

المستخلص :

يمثل الاقتصاد الصيني أحد أكبر الاقتصادات الصاعدة في العقود الأخيرة، إذ يحتل المرتبة الثانية بعد الولايات المتحدة الأمريكية كأكبر مستوردين للسلع والبضائع والمواد الأولية على مستوى العام، وأحتل المرتبة الأولى من جانب السلع والبضائع المصدرة عالمياً خلال العام (٢٠١٧) ، ولذلك فإن الصين تحولت في العقود الأخيرة من دولة نامية إلى أكبر اقتصاد يهدد الهيمنة الاقتصادية الأمريكية على العالم في المجالات الصناعية والتجارية، وباتت الشركات الصينية المتعدية للجنسيات تنافس نظيراتها الأمريكية في مختلف القطاعات والأسواق، وحققت الصين تلك الطفرات الاقتصادية من خلال إتباع سياسات اقتصادية تشجع على الانفتاح والاندماج مع الأسواق الناشئة، إذ تعمل على تطبيق تلك السياسات التجارية في الواقع من خلال إطلاقها مبادرة الحزام والطريق التي تفتح آفاق تنموية واسعة للبلدان التي تمر عبرها مسارات طريق الحرير الدولي من ضمنها العراق عبر مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة في حالة انضمامه لتلك المبادرة

The role of Chinese Economy in Developing Iraqi Economy (The Road and Belt Initiative)

Lecturer : Adnan Habeeb Arooj

Administration & Economics College , Department of Economics

University of Basrah

Abstract :

The Chinese economy represent an one of the largest emerging economies in recent decades, it ranks second after the United States of America as the largest importer of commodities, goods and raw materials at the level of the year, and ranked first in terms of goods and commodities exported globally during the year (٢٠١٧) . That's why china has transformed in recent decades from a developing country to the largest economy threatening the US economic hegemony over the world in the industrial and commercial fields. The transnational Chinese companies have entered in competition with their American counterparts in various sectors and markets. China has achieved these economic booms by following economic policies that encourage openness and integration with emerging markets, as it works to implement these trade policies in reality through its launch of the Belt and Road Initiative, which opens wide development horizons for countries through which the International Silk Road tracks pass, including Iraq by project port alfaw alkabir and dry aqueduct if it joins this initiative.

المقدمة :

يعد الاقتصاد الصيني طوق النجاة للعديد من اقتصادات البلدان النامية والناشئة من خلال المكانة الاقتصادية والتكنولوجية واستثماراتها المباشرة في تلك الدول فضلاً عن المنتجات الصينية التي أغرقت كل الأسواق العالمية، وتحاول الصين المحافظة على تلك المكانة الاقتصادية من خلال إطلاق مبادرة الحزام والطريق منذ العام (٢٠١٣)، لأجل أحياء طريق الحرير التجاري القديم بواسطة شبكة طرق ومسارات جديدة تمر بأكثر من (٦٥) دولة، والهدف من هذه المبادرة إيصال المنتجات الصينية لمعظم الأسواق العالمية بأقل تكلفة ممكنة ، تلك المبادرة ستؤثر في الدول التي ستمر بها هذه المسارات من خلال التمويل الصيني والاستثمارات في البنية التحتية لإنشاء شبكات الطرق وسكك الحديد والموانئ والمطارات والمنشآت التجارية المكملة لها ، وبالتالي تمثل تلك الاستثمارات عامل دعم كبير لجهود التنمية الاقتصادية في تلك الدول، ومن ضمن هذه الدول العراق الذي يرتبط بطريق الحرير الدولي الجديد عبر مشروع ميناء الفاو الكبير ومشروع القناة الجافة ، اللذين يعدان من المشروعات الإستراتيجية للعراق ومورد إضافي جديد في حال تم انجازهما .

أهمية البحث :

ترتبط أهمية البحث بأهمية وتأثيرات الاقتصاد الصيني في الاقتصاد العراقي في حال انضمامه لمبادرة الحزام والطريق.

مشكلة البحث :

تتمثل مشكلة البحث في التحديات والصعوبات (الداخلية و الإقليمية والدولية) ، التي تواجه انضمام العراق لمبادرة الصين التجارية ، من خلال عرقلة تنفيذ وانجاز مشروعي ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة .

هدف البحث :

تهدف الدراسة إلى إبراز الأهمية الاقتصادية لجدوى إنشاء مشروعي ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة وما هي تأثيراتهما في الاقتصاد العراقي أولاً والاقتصاد العالمي ثانياً ، وما هي الجدوى الاقتصادية لربط المشروع بمبادرة الحزام والطريق الصينية . ؟

فرضية البحث :

تحاول الدراسة إثبات الفرضية التالية : (يسهم الاقتصاد الصيني في تنمية الاقتصاد العراقي وتنشيطه إذ ما تم انضمامه لمبادرة الحزام والطريق ، وأن التحديات الداخلية والإقليمية والدولية تسهم بشكل كبير في عرقلة تنفيذ المشروعات العراقية الإستراتيجية لقطاع النقل والخدمات) .

هيكل البحث :

لغرض إثبات فرضية البحث فقد جرى تقسيم محاور الدراسة بالشكل الآتي :

المبحث الأول : أهمية الاقتصاد الصيني على المستوى العالمي .

أولاً : تطورات الناتج المحلي الإجمالي والموارد البشرية .

ثانياً : قوة الصين على مستوى التجارة الخارجية .

ثالثاً : قوة الصين على مستوى الشركات متعددة الجنسيات والاستثمار الأجنبي المباشر .

المبحث الثاني : مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها في الاقتصاد العراقي .

أولاً : طريق الحرير الدولي ومبادرة الحزام والطريق .

ثانياً : العراق ومبادرة الحزام والطريق .

ثالثاً : نقاط ربط طريق الحرير الدولي بالعراق (الطريق البرمائي) .

المبحث الثالث : التحديات التي تواجه مبادرة الحزام والطريق في العراق .

أولاً : التحديات والصعوبات الداخلية .

ثانياً : التحديات والصعوبات الإقليمية .

ثالثاً : التحديات والصعوبات الدولية .

الاستنتاجات والتوصيات .

المبحث الأول :

أهمية الاقتصاد الصيني على المستوى العالمي

بعد سبعة عقود من تأسيس جمهورية الصين الشعبية ، تحولت الصين من دولة فقيرة إلى ثاني أكبر اقتصاد في العالم منذ العام (١٩٤٩)، إذ طبقت الصين حزمة من السياسات الاقتصادية اعتمدت على مبدأ الإصلاح والانفتاح الاقتصادي خلال الأربعين عام التالية، إذ عملت على وضع آليات فعالة في تحفيز اشتراكية السوق تتيح لها إعادة تخصيص الموارد، فضلاً عن الاستثمار في الموارد البشرية وتعظيم دور القطاع الخاص والتأكيد على مبدأ تقسيم العمل واستخدام اللامركزية التي أدت إلى زيادة معدلات النمو الاقتصادي، وتقليل القيود على التجارة وتطوير القطاع الزراعي واستخدام سياسات الإصلاح المستمرة ، أما فيما يخص التطور على مستوى النمو السكاني فقد حسنت الصين وضعها من بلد يتسم بارتفاع معدلات المواليد والنمو الطبيعي وانخفاض معدلات الوفيات يرافقه انخفاض في معدلات النمو الطبيعي إلى مرحلة تميزت بارتفاع معدلات المواليد والنمو الطبيعي وانخفاض معدلات الوفيات ، لاحقاً وصلت الصين إلى مرحلة حققت فيها نسب انخفاض ثابتة في معدلات نمو المواليد والنمو الطبيعي وحققت انخفاضاً في معدلات الوفيات نتيجة سياسات الحد من النسل وتطور النظام الصحي والمعيشي للسكان ، لتجني في السنوات الأخيرة ثمار الخطط والسياسات في جانب النمو السكاني، وانطلاقاً من بداية التسعينات تبنت الصين سياسات أكثر شمولية بالانفتاح على العالم وشاركت بشكل عميق وفعال في الجولة الجديدة من العولمة الاقتصادية، وبغضون الثلاثين عاماً الماضية استطاعت الصين أن تتفوق على العديد من اقتصادات الدول المتقدمة، مع دخول القرن الحادي والعشرين أصبحت الصين ذات تأثيرات أكبر في الاقتصاد العالمي نتيجة معدلات نموها العالية وتوسع حجم تجارتها الخارجية وتعظيم حصتها في الاقتصاد العالمي : (لوموان ، ٢٠١٠ ، ٢١-٣٢) .

أولاً : تطورات الناتج المحلي الإجمالي والقوة البشرية في الصين .

أن تضافر العوامل الطبيعية والبشرية والتنظيمية أسهم بشكل واضح بتنوع الإنتاج في جميع مستوياته (الصناعي والتجاري والزراعي وقطاع الخدمات) بفعل سياسات تقسيم العمل والتركيز على القوة البشرية، أنعكس ذلك بصورة واضحة على زيادة معدلات الناتج المحلي الإجمالي وارتفاع معدلات النمو الاقتصادي بشكل عام، مما أدى إلى بروز الاقتصاد الصيني كقوة اقتصادية منافسة لكبريات الاقتصادات العالمية وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية ، ويمكن التطرق إلى هذه التطورات بالشكل التالي :

١ . التطورات على مستوى الناتج المحلي الإجمالي :

نشر صندوق النقد الدولي في تقريره آفاق الاقتصاد العالمي للعام (٢٠١٧) ، أن هناك تطوراً ملحوظاً ومتزايداً في معدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي للاقتصاد الصيني مقوماً بالأسعار الجارية "وهو مرآة تعكس قيمة الكميات المنتجة من السلع نهاية الصنع خلال السنة مضروبة بالأسعار السوقية لتلك السلع" ويمكن توضيح تلك التطورات بالجدول التالي : (تقرير آفاق الدولي ، ٢٠١٧ ، ٩) .

جدول (١)

معدلات النمو السنوي للنتائج المحلي الإجمالي للاقتصاد الصيني مقوم بالأسعار الجارية للمدة ٢٠١٧-٢٠٠٨

السنة	قيمة الناتج المحلي GDP (مليار دولار)	*معدل النمو السنوي GDP %
٢٠٠٨	١٠٢١٧.٣٢	-
٢٠٠٩	١١٤٠١.٨٠	١٠.٤
٢٠١٠	١٢٢٤٩.٨٤	٦.٩
٢٠١١	١٣٨٦٢.٢٩	١١.٦
٢٠١٢	١٤٨٤٩.١٥	٦.٦
٢٠١٣	١٦٣٦٤.٩٦	٩.٢
٢٠١٤	١٧٢٤٧.٠١	٥.١
٢٠١٥	١٨٩٢٦.٨٨	٨.٩
٢٠١٦	١٩٨٧٧.٧٦	٤.٨
٢٠١٧	٢٠٩٦٠.٧٧	٥.٢

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على :

١. صندوق النقد الدولي ، تقرير آفاق الاقتصاد العالمي ٢٠١٧-٢٠٠٨ . ص ٩-١١ .
٢. البنك الدولي ، التقارير الاقتصادية السنوية لدول العالم ، ٢٠١٧-٢٠٠٨ . صفحات مختلفة .
- أحسب معدل النمو البسيط على أساس المعادلة التالية = (سنة المقارنة - سنة الأساس) / سنة الأساس * ١٠٠ .

يتبين من الجدول (١) أن هناك ارتفاعاً مستمراً في معدلات النمو للنتائج المحلي الإجمالي للاقتصاد الصيني المقومة بالأسعار الجارية خلال المدة (٢٠١٧-٢٠٠٨) ، فيلاحظ أن الصين حققت ناتجاً محلياً إجمالياً قدره (١٠٢١٧.٣٢) مليار دولار خلال العام (٢٠٠٨) ارتفع إلى (١١٤٠١.٨٠) مليار دولار في العام (٢٠٠٩) محققاً معدل نمو نسبته (١٠.٤%) للعام نفسه ، ويستمر هذا التطور الإيجابي في معدلات النمو للنتائج المحلي الإجمالي ليسجل مبلغ قدره (٢٠٩٦٠.٧٧) مليار دولار في العام (٢٠١٧) وبمعدل نمو سنوي نسبته (٥.٢%) ، وبالتالي فأن هذه التطورات تعكس مدى قوة الاقتصاد الصيني على مستوى السلع نهائية الصنع خلال تلك السنة .

٢ . التطورات على مستوى الموارد البشرية :

تجاوزت الصين حقبة الهيمنة الإقطاعية واستطاعت التحول إلى مجتمع متطور يعتمد على القوة البشرية الرخيصة والماهرة وتقاسيم العمل، فحققت بذلك تطورات كبيرة من الناحية الاقتصادية والاجتماعية ، لذلك تراهن الصين دائماً على المورد البشري الخلاق في المجالات الاقتصادية ، وأن ما تحققه من معدلات نمو مرتفعة يعود أساساً إلى الخطط التنموية التي تبنتها في العقود السابقة ، إذ ركزت على استراتيجيات مزدوجة للتنمية الاقتصادية للإفادة من أحد أكبر الموارد الطبيعية المتاحة وهو عنصر العمل، والعمل على استراتيجيات دعم الإنتاج عالي التكنولوجيا وتوجيهه نحو التصدير ، وتعد الصين أكبر دول العالم تعداداً بالسكان ، إذ يقدر تعداد سكانها بخمس تعداد سكان العالم ، وكما هو موضح بالجدول التالي : (هيرن ، ٢٠١١ ، ٤١) .

جدول (٢)

ت	countryالدولة	populationحجم السكان (نسمة)	الهيكل العمري لسكان الصين %
١	الصين	١,٤٠١,٤١٠,٠٠٠	النشطين اقتصادياً ٦٥-١٥ سنة
٢	الهند	١,٣٥٤,٦٨٠,٠٠٠	٧١.٤
٣	الولايات المتحدة الأمريكية	٣٣٢,٦٣٠,٠٠٠	
٤	اندونيسيا	٢٦٦,٩١١,٩٠٠	دون سن العمل ١٥-٠ سنة
٥	البرازيل	٢١٢,٦١٥,٠٠٠	٢٠.٨
٦	باكستان	٢٠٥,٦٠٤,٠٠٠	
٧	نيجيريا	٢٠٠,٩٦٣,٥٩٩	فوق سن العمل ٦٥ سنة فما فوق
٨	بنغلادش	١٦٨,٠٦٨,٠٠٠	٧.٨
٩	روسيا	١٤٦,٧٩٣,٧٤٤	
١٠	المكسيك	١٢٦,٥٧٧,٦٩١	

تعداد سكان الصين والهيكل العمري على مستوى العالم لغاية العام ٢٠١٩

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على :

١- التقرير السنوي للبنك الدولي للعام ٢٠١٩، ١٠٧.

يتضح من الجدول أعلاه إلى أن معدلات نمو حجم سكان الصين أصبحت شبه ثابتة تقريباً ، وذلك بوصول تعداد السكان إلى (١.٤) مليار نسمة ، إذ تحتل الترتيب الأول على العالم تليها الهند بـ (١.٣) مليار نسمة في العام (٢٠١٩)، ويلاحظ أن نسبة السكان النشيطين اقتصادياً (القادرين على العمل) تمثل النسبة الأعلى من مجموع السكان وبنسبة تصل إلى (٧١.٤%) ، في حين تقدر نسبة السكان دون سن العمل (سن الشباب) بـ (٢٠.٨%) ، في حين تشكل نسبة السكان خارج سن العمل (كبار السن) (٧.٨%) ، مما يدل على أن القسم الأكبر من سكان الصين هم النشيطون اقتصادياً ويسهمون بشكل كبير في تنشيط حركة الاقتصاد الصيني ، وبالتالي استطاعت الصين الاستفادة من العدد الكبير للسكان من خلال اختيار الكوادر المتعلمة فمن بين (٢٥٠) مليون من تلاميذ المدارس الابتدائية يستطيع (٥) ملايين تلميذ فقط يصلون إلى الجامعات ويمثلون أفضل العقول : (هيرن ، ٢٠١١ ، ٦٥) ، وتستغل الصين تلك الميزة بشكل أكبر في منافسة الغرب بالقوة العاملة الرخيصة والعقول الماهرة .

٢- ثانياً : قوة الصين على مستوى التجارة الخارجية .

انضمت الصين إلى منظمة التجارة العالمية في العام ٢٠٠١، ومنذ ذلك الحين ارتفع نصيب واردات وصادرات الصين من إجمالي تجارة العالم الخارجية وبمعدلات متزايدة، وأدى قطاع التجارة الخارجية دوراً ريادياً في النهضة التنموية للصين من خلال تعزيره للإنتاج الصناعي، إذ استوردت الصين الآلات والمعدات بأحجام كبيرة وأدخلت العديد من التقنيات المتقدمة، مما انعكس على تغيير هيكل النظام الصناعي مما أثر بشكل ايجابي في تحسين هيكل الصادرات وارتفاع نسبتها، وخلال المدة (١٩٧٩-٢٠١٧) ، ارتفع إجمالي حجم التجارة الخارجية للصين وقفز ترتيبها من

دور الاقتصاد الصيني في تطوير الاقتصاد العراقي (مبادرة الحزام والطريق)

المركز الثلاثين على المستوى العالمي إلى المركز الأول، لتصبح الأول عالمياً في تصدير السلع والخدمات وثاني أكبر مستورد بعد الولايات المتحدة الأمريكية، لتحقق بذلك فائضاً كبيراً ودائماً في ميزانها التجاري : (WTOI ، ٢٠١٧ ، ٩٧).

١. على مستوى الصادرات .

في الوقت الذي زاد فيه إجمالي حجم التجارة الخارجية بسرعة تحسن هيكل صادرات الصين بشكل كبير ومستمر وهذا يدل على أن الصين في طريقها للتحوّل من دولة تجارية كبيرة إلى دولة تجارية قوية، فحولت الصين هيكل صادراتها من تصدير المنتجات الأولية إلى المنتجات المصنعة بتقنيات عالية ، وهذا انعكس على احتلال الصين المراتب الأولى كدولة صناعية مصدرة لمختلف السلع والبضائع ، مستهدفة إيصال هذه المنتجات إلى أكبر قدر من الأسواق الناشئة في الدول النامية والبحث عن المزيد من المستهلكين لبضائعها ، الجدول (٣) يوضح أهمية ترتيب الصين على مستوى الصادرات وكما يلي .

جدول (٣)

ترتيب الدول العشر الأولى عالمياً في تصدير السلع والخدمات للمدة ٢٠١٧-٢٠٠٨ (مليار دولار)

الصولة السنة	أمريكا	الصين	ألمانيا	اليابان	المملكة المتحدة	فرنسا	هولندا	كوريا الجنوبية	إيطاليا	هونغ كونغ
٢٠٠٨	١٧٨٧.٧٠	١٤٢٢.٤٣	١٥٨٤.٥٠	٨٥٠.٩١	٧٧١.٥٥	٧٩٦.٢١	٦٤٥.٢٣	٤٣٩.٥٧	٦٣٢.٢٩	٤٢٣.٤٦
٢٠٠٩	١٦٠٦.٢٠	١٢٦٧.٥٥	١٣١٦.٦٧	٦٧١.٢٠	٦٣٣.٦٠	٧٩٦.٢٥	٥٥١.١٨	٤٧٢.٧٣	٥٠٢.٣٠	٤٦٢.٢٢
٢٠١٠	١٨٢٨.٨٧	١٥٧١.١٩	١٤٣٠.٢٩	٨٣٩.١٩	٦٨٢.٨٨	٦٧٩.٢٠	٥٩٦.٥٠	٥١٢.١٣	٥١٣.٣٥	٥٠٠.١٤
٢٠١١	٢١٠٠.٨٢	١٩٧٧.٣٠	١٦٧٨.٨٨	٩١٥.١١	٧٨٣.٩٣	٧٩٨.٦٢	٦٨٧.٩٤	٦٥٣.٣٦	٦٠٣.٧٠	٥٢٢.١١
٢٠١٢	٢١٩٠.٠٦	٢١٦٠.١٥	١٦٣٤.٤٣	٩٠٣.٧٢	٧٩٢.٢٠	٧٨٦.٣٧	٦٨٠.٢٩	٦٥٤.٤٦	٥٧٢.٠٧	٤٠٠.٢٠
٢٠١٣	٢٢٦٨.٣٨	٢٣٣٥.٤٤	١٦٩٥.٨٠	٨٢٩.١٣	٨١٠.٥٥	٨٢١.٠٩	٧٠٧.٤٦	٧٠١.٩٠	٦١٢.٥٦	٤٦٩.٩٧
٢٠١٤	٢٣٦٩.٥٢	٢٤٥٨.٢١	١٧٧٦.٨٦	٨٤٧.٦٠	٨٤٩.٥٥	٨٤٣.٩٦	٧٢٤.٦٤	٧٠١.٩٠	٦٢٨.٩٠	٥٦٣.٣٤
٢٠١٥	٢٢٧٠.٤٤	٢٣٦٧.٢٠	١٥٩٢.٢٥	٧٧٦.٩٧	٧٩٣.٤٣	٧٥١.٢٤	٦٣٧.١٣	٦٣١.١٥	٥٥٢.٦٧	٥٩٢.٤٠
٢٠١٦	٢٢١٦.٢٨	٢٢٠٥.٤٧	١٦٠٣.٢٠	٧٩٦.٩٤	٧٥٠.٥٢	٧٤٣.٤٦	٦٤٠.٥٢	٥٩٩.٢١	٥٥٣.٩٣	٦٠٠.٢٤
٢٠١٧	٢٣٥٠.١٨	٢٤١٧.٨٥	١٧٣٧.٠٧	٨٥٦.٩٥	٨٠٠.٥٩	٧٩٧.٥٢	٧١٤.٣٦	٦٥٩.٦٢	٦٠٥.٥٢	٦٤١.٩٣
*معدل النمو المركب %	٢.٧٧	٥.٤٤	٠.٩٢	٠.٠٧	٠.٣٧	٠.١٦	١.٠٢	٤.١٤	٠.٤٣	٤.٢٤

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على :

١- منظمة التجارة العالمية WTOI التقارير السنوية من ٢٠٠٨-٢٠١٧ ، صفحات مختلفة .

* احتسب معدل النمو المركب على أساس المعادلة التالية = [(سنة المقارنة / سنة الأساس) ^ (١/n)] - ١ * ١٠٠ .

تشير بيانات الجدول (٣) إلى أن هناك منافسة كبيرة فيما بين الاقتصاد الصيني واقتصاد الولايات المتحدة الأمريكية على مستوى تصدير السلع والخدمات، وبفضل السياسات التجارية الناجحة التي رسمتها الصين لهيكل صادراتها، استطاعت أن تصل إلى مراتب متقدمة على المستوى العالمي، ويتبين من بيانات الجدول أن الصين احتلت المرتبة الثالثة عالمياً للعام (٢٠٠٨)، إذ سجلت قيمة صادراتها مبلغ (١٤٢٢.٤٣) مليار دولار خلف ألمانيا التي وصلت قيمة صادراتها مبلغ (١٥٨٤.٥٠) مليار دولار ، وجاءت الولايات المتحدة الأمريكية بالمرتبة الأولى، إذ بلغت قيمة صادراتها مبلغ (١٧٨٧.٧٠) مليار دولار ، ومن الملاحظ استمرار المنافسة فيما بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية

للسنوات اللاحقة، لتحل الصين المرتبة الأولى على مستوى الصادرات بمبلغ قيمته (٢٤١٧.٨٥) مليار دولار، تليها الولايات المتحدة الأمريكية بمبلغ قدره (٢٣٥٠.١٨) مليار دولار في العام ٢٠١٧، إذ سجلت الصين أعلى معدل نمو مركب خلال المدة (٢٠٠٨-٢٠١٧)، وبمعدل نسبته (٥.٤٤%)، في حين وصلت الولايات المتحدة الأمريكية إلى معدل نمو مركب نسبته (٢.٧٧%)، وذلك يعكس مدى نجاح الخطط والإستراتيجيات التي وضعتها الصين في مجال تصدير السلع والخدمات.

٢. على مستوى الاستيرادات .

تمثل منتجات المواد الأولية نسبة معتدلة في هيكل الاستيرادات، في حين شكلت السلع المصنعة نسبة عالية من بينها واردات الآلات ومعدات النقل التي تعد الدعامة الأساسية في بداية الإصلاح والانفتاح، ومن ثم انتعشت واردات السلع من المواد الأولية لغاية العام (٢٠١٧)، ويعود السبب الرئيس للطلب الكبير في الصين على مواد الطاقة الخام، لأجل المحافظة على الإنتاج الصناعي الموجه نحو التصدير.

جدول (٤)

ترتيب أول عشر دول مستوردة للسلع والخدمات في العالم للمدة ٢٠٠٨-٢٠١٧ (مليار دولار)

الدولة السنة	أمريكا	الصين	ألمانيا	المملكة المتحدة	فرنسا	اليابان	هولندا	كوريا الجنوبية	هونغ كونغ	كندا
٢٠٠٨	٢٤٥٠.٣٤	١٠٢١.٩٥	١٣٠.٨٣٣	٨٤٦.٨٠	٧٩٤.٣٢	٧٦٠.١٠	٥٣٤.٢٠	٤١٢.٠١	٣١٨.٠٢	٤٨٢.٥٤
٢٠٠٩	١٩٨٣.١٨	١٣٥٩.٨٠	١٢٥٧.٨٦	٦٧٤.٧٢	٦٨٩.٤٢	٦٢٦.٢٠	٥٤٣.٢٠	٤٥٠.٩٠	٣٥٧.٢٦	٤١٠.١٥
٢٠١٠	٢٣٤٢.٩٠	١٤٦٩.٨٧	١٢٩٦.٤٦	٧٤٧.٨٨	٧٣٨.٩٩	٧٦٥.٣٢	٥٢٨.٨١	٤٩٩.١٣	٤٢٤.٠٧	٤٩٤.٧٩
٢٠١١	٢٥٧٢.٣٤	١٧٨٤.٦٠	١٤٧٨.٨٩	٨٣١.٦٢	٨٥٧.٣٧	٩٣٦.٠٩	٦٠٧.٤٣	٦٣٨.٩٧	٤٨٦.٩٣	٥٦١.٩١
٢٠١٢	٢٧٦٣.٨٤	١٩٤٣.٢٢	١٣١٣.٧٧	٨٤٤.٢٠	٨١٨.٥٤	٩٩٨.١٨	٥٩٩.٦٢	٦٥٤.٤٦	٤٩٨.٨٨	٥٨٧.١٢
٢٠١٣	٢٧٦٨.٥٦	٢١١٧.٧١	١٤٩٧.٣١	٨٦٧.٨٦	٨٥٤.٢١	٩٤١.١٢	٦١٧.٩٠	٦٤٠.٩١	٥٨٦.٢٩	٥٨٦.١٨
٢٠١٤	٢٨٥٢.٢٨	٢٢٨٠.٤٢	١٥٠١.٠٤	٩٠١.٩٧	٨٧٢.٢٧	٩٦٢.١٧	٦٢٧.٤٠	٦٣٦.٢١	٦١٧.٤٦	٥٨٥.٤١
٢٠١٥	٢٧٩٨.٥٥	٢٠٢٧.٥٠	١٣٣٢.٤٧	٨٤٧.١٩	٧٧١.٨٥	٨٠٩.٦٤	٥٥٦.٢٧	٥٣٥.٨٥	٦٠٤.٩٠	٥٣٣.٢٣
٢٠١٦	٢٧٣٧.٤٨	٢١٨٨.٤٦	١٤٤٨.٥٨	٨٣٤.٩٠	٨٢١.٢٧	٨٤٥.٣٧	٦٣١.١٣	٥٧١.١٩	٦٣٥.٣٤	٥١٣.٨٠
٢٠١٧	٢٨٩٥.٣٠	٢٢٠٨.٤٢	١٤٥٨.٥٤	٨٣٧.٤٣	٨٢٥.٩٩	٨٥٣.١٩	٦١٧.٨٦	٥٧٦.٩١	٦٣٨.٨٢	٥٠٠.٥٩
*معدل النمو المركب %	١.٦٨	٨.٠١	١.٠٩	-٠.١١	٠.٣٩	١.١٦	١.٤٦	٣.٤٢	٧.٢٢	٠.٣٦

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على:

١- منظمة التجارة العالمية WTOI التقارير السنوية من ٢٠٠٨-٢٠١٧، صفحات مختلفة.

* احتسب معدل النمو المركب على أساس المعادلة التالية = [(سنة المقارنة / سنة الأساس) ^(١/n) - ١] * ١٠٠.

يتبين من بيانات الجدول (٤)، أن الصين حققت تطوراً مستمراً في إجمالي قيم السلع والخدمات المستوردة خلال المدة (٢٠٠٨-٢٠١٧)، إذ ارتفعت قيمة إجمالي استيراداتها من (١٠٢١.٩٥) مليار دولار في العام (٢٠٠٨) إلى (٢٢٠٨.٤٢) مليار دولار في العام (٢٠١٧) محققة معدل نمو مركب نسبته (٨.٠١%) للمدة نفسها، في حين احتلت

الولايات المتحدة الأمريكية المرتبة الأولى عالمياً كأكبر مستورد للسلع والخدمات وبمعدل نمو ثابت نسبته (١.٦٨%) ، نتيجة إلى حجم استيراداتها المرتفع خلال المدة (٢٠٠٨-٢٠١٧) ، إذ سجل إجمالي استيراداتها قيمة بلغت (٢٤٥٠.٣٤) مليار دولار في العام (٢٠٠٨) ، ارتفع إلى (٢٨٩٥.٣٠) مليار دولار في العام (٢٠١٧) ، وهذا يدل على أن الصين اعتمدت على سياسة أقل انجذاباً للسلع الأولية المستوردة ، بل ركزت على استيراد السلع الرأسمالية والإنتاجية ونقل براءات الاختراع وتكنولوجيا المعلومات

جدول (٥)

مؤشرات النمو والانكشاف الخارجي لتجارة الصين والولايات المتحدة الأمريكية

خلال المدة ٢٠١٧-٢٠٠٨

(مليار دولار)

الولايات المتحدة الأمريكية				الصين				السنة
*نسبة معدل الانكشاف التجاري %	قيمة إجمالي التجارة الخارجية (مليار دولار)	معدل النمو السنوي GDP %	قيمة الناتج المحلي GDP (مليار دولار)	*نسبة معدل الانكشاف التجاري %	قيمة إجمالي التجارة الخارجية (مليار دولار)	معدل النمو السنوي GDP %	قيمة الناتج المحلي GDP (مليار دولار)	
٢٧.٦	٤٢٣٨.٠٤	.	١٥٣.٩.١٥	٢٣.٩	٢٤٤٤.٣٨	.	١.٢١٧.٣٢	٢٠٠٨
٢٣.٩	٣٥٨٩.٣٨	-٢.٢	١٤٩٨٦.١٤	٢٣.٠	٢٦٢٧.٣٥	١.٠٤	١١٤٠.١.٨٠	٢٠٠٩
٢٧.٧	٤١٧١.٧٧	٠.٣	١٥٠.٢٧.٨١	٢٤.٨	٣.٤١.٠.٦	٦.٩	١٢٢٤٩.٨٤	٢٠١٠
٣٠.٣	٤٦٧٣.١٦	٢.٥	١٥٤٢.٠.١٣	٢٧.١	٣٧٦١.٩٠	١١.٦	١٣٨٦٢.٢٩	٢٠١١
٣١.٥	٤٩٥٣.٩٠	١.٧	١٥٦٨٤.٥٤	٢٧.٦	٤١.٣.٣٧	٦.٦	١٤٨٤٩.١٥	٢٠١٢
٣١.٣	٥.٣٦.٩٤	٢.٣	١٦.٥٩.٢٩	٢٧.٢	٤٤٥٣.١٥	٩.٢	١٦٣٦٤.٩٦	٢٠١٣
٣٢.٠	٥٢٢١.٨٠	١.٦	١٦٣١٧.١٤	٢٧.٤	٤٧٣٨.٦٣	٥.١	١٧٢٤٧.٠١	٢٠١٤
٣٠.٠	٥.٦٨.٩٩	٣.٣	١٦٨٧٨.٤٣	٢٣.٢	٤٣٩٤.٧٠	٨.٩	١٨٩٢٦.٨٨	٢٠١٥
٢٨.٩	٤٩٥٣.٧٦	١.٢	١٧.٩.٠.٣٨	٢٢.١	٤٣٩٣.٩٣	٤.٨	١٩٨٧٧.٧٦	٢٠١٦
٣٠.١	٥٢٤٥.٤٨	١.٩	١٧٤١٦.٧٩	٢٢.٠	٤٦٢٦.٢٧	٥.٢	٢.٩٦٠.٧٧	٢٠١٧

المصدر: الجدول من عمل الباحث بالاعتماد على :

١. منظمة التجارة العالمية WTOI ، التقارير السنوية من ٢٠٠٨-٢٠١٧ ، صفحات مختلفة .
 ٢. منظمة الأمم المتحدة (الاونكتاد) ، التقارير السنوية للاستثمار ٢٠٠٨-٢٠١٧ ، صفحات مختلفة .
 ٣. صندوق النقد الدولي ، تقرير آفاق الاقتصاد العالمي ٢٠١٧ . ص ٩ .
- * تم احتساب معدل الانكشاف على وفق أساس المعادلة التالية = قيمة إجمالي التجارة الخارجية / قيمة GDP * ١٠٠ .

تشير بيانات الجدول (٥) ، أن الصين تتبع سياسة تجارية منفتحة على العالم الخارجي خلال سنوات الدراسة للمدة (٢٠٠٨-٢٠١٧) ، إذ سجلت تجارتها الخارجية معدلات انكشاف تجاري تراوحت نسبها فيما بين (٢٣.٩%) إلى

(٢٢%) ، وسجلت معدلات نمو طردية تراوحت فيما بين (١٠%) و (٥%) ، في حين نلاحظ أن الولايات المتحدة الأمريكية سجلت تجارتها الخارجية معدلات انكشاف تراوحت نسبها فيما بين (٢٧.٦%) إلى (٣٠.١%) ، وسجلت معدلات نمو سنوي تراوحت فيما بين (-٢.٢%) إلى (١.٩%) خلال المدة نفسها ، وذلك يعكس حدة المنافسة لأكبر قطبين في العالم على مستوى التجارة الخارجية .

ثالثاً : قوة الصين على مستوى الشركات متعددة الجنسيات والاستثمار الأجنبي المباشر .

تعد المنتجات والسلع ذات العلامات التجارية في الصين مسألة قومية بشكل أكثر صراحة منها في بقية الدول ، والتميز السلعي لهذه المنتجات يستمد قوته من الأسواق والشركات لا من الحكومة ، لذلك فإن السلع والمنتجات الاستثمارية ودور الشركات التابعة لها ليست مجرد وسيلة لترويج منتجاتها في الأسواق العالمية ، بل هي نتاج قرارات السياسات المستمرة وأبرزها قرار الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية والقرارات التي تشجع المنافسة التجارية دولياً والسماح للشركات المتعدية الجنسيات الوصول إلى أكبر قدر من المستهلكين في الأسواق المختلفة ، وأبرزها أسواق الدول النامية والناشئة ، وتفعيل دور رأس المال المستثمر في تلك الأسواق ، لذلك تعد الصين قوة اقتصادية من خلال قوة شركاتها المنتسبة وضخامة استثماراتها الخارجية : (كارل غيرث ، ٢٠١٢ ، ١١٧) .

١ . قوة الشركات الصينية العاملة في الخارج .

أصبحت الشركات متعددة الجنسيات بمثابة قنوات رئيسة في تدفقات رأس المال المستثمر وتصريف السلع والخدمات المصنعة وغير المصنعة ونقل التكنولوجيا، وتعد إضافة حقيقية للثروة المتراكمة، كونها تسهم في زيادة الإنتاجية والطاقة الاستيعابية وخلق فرص عمل جديدة، فضلاً عن أنها مصدر مهم من مصادر توليد الدخل وتحقيق الأرباح من خلال الانفتاح على الأسواق العالمية، وتدعم الشركات المتعدية الجنسيات الاقتصاد الصيني القائم على التخطيط المركزي وتحويله نحو آليات السوق والاعتماد على حرية المنافسة الاقتصادية بعد أن اتخذت اللامركزية والتعاون مع الاقتصاد العالمي والنهوض بمقومات التنمية عن طريق نقل التكنولوجيا والابتكارات العلمية من الخارج، فضلاً عن خلق وظائف أسهمت في تشغيل أكثر من (٢٠) مليون عامل صيني، كما أسهمت في زيادة قيم التحويلات المالية من العملات الأجنبية إلى داخل الصين، وكان لهذه الشركات دور كبير في تأسيس البنوك والمؤسسات المالية المتكاملة، والجدول رقم (٦) يوضح أهم الشركات المتعدية الجنسيات على المستوى العالمي : (الأخرس ، ٢٠١٢ ، ٧-٦) .

جدول (٦)

أكبر ١٠ شركات متعددة الجنسيات في العالم لغاية العام ٢٠١٧

ت	أسم الشركة	جنسية الشركة	نوع الصناعة	عدد الموظفين العاملين	إيرادات الشركة السنوية (مليون \$)	أرباح الشركة السنوية (مليون \$)
١	وول مارت wall mart	الولايات المتحدة الأمريكية	تجارة تجزئة	٢٢٠.٠٠٠	٥١٤٤٠.٥	٦٦٧.٠
٢	الصين للبتروكيمياويات China petrochemicals	الصين	صناعة نفطية	٦١٩١٥١	٤١٤٦٤٩	٥٨٤٥
٣	رويال داتش شل royal Dutch shell	هولندا + المملكة المتحدة	صناعة نفطية	٨١.٠٠٠	٣٩٦٥٥٦	٢٣٣٥٢
٤	مؤسسة البترول الوطنية الصينية CNPC	الصين	صناعة نفطية	١٣٨٢٤٠.١	٣٩٢,٩٧٦	٢٢٧.٠
٥	مؤسسة الشبكة الصينية الحكومية SGCC	الصين	كهرباء	٩١٧٧١٧	٣٨٧.٥٦	٨١٧٤
٦	ارامكو السعودية Saudi Aramco	السعودية	النفط والغاز	٧٦٤١٨	٣٥٥٩.٥	١١.٩٧٤
٧	بي بي British Petroleum	المملكة المتحدة	النفط والغاز	٧٣.٠٠٠	٣.٣٧٣٨	٩٣٨٣
٨	اكسون موبيل Exxon Mobil	الولايات المتحدة الأمريكية	النفط والغاز	٧١.٠٠٠	٢٩.٢١٢	٢.٨٤٠
٩	مجموعة فولكسفاغن Volkswagen Group	ألمانية	صناعة مركبات	٦٦٤٤٩٦	٢٧٨٣٤١	١٤٣٣٢
١٠	تويوتا Toyota	اليابان	صناعة مركبات	٣٧.٨٧٠	٢٧٢٦١٢	١٦٩٨٢

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على :

١- التقرير السنوي لمنظمة الأمم المتحدة للتنمية Unictad ، ٢٠١٧ ، ١٤٣ .

يتبين من بيانات الجدول (٦) أن من بين أكبر عشر شركات متعددة الجنسيات في العالم هناك ثلاثة شركات صينية تحتل المراتب الأولى من حيث كبر استثماراتها وأرباحها وأعداد موظفيها في العام (٢٠١٧) ، وهي شركة الصين للبتروكيمياويات التي تحتل المرتبة الثانية بالترتيب عالمياً وتتخصص بالصناعات النفطية، ويبلغ عدد الموظفين والعاملين في تلك الشركة (٦١٩) ألف عامل وموظف، حققت الشركة إيرادات قدرت بـ (٤١٤) مليار دولار وقدرت أرباحها بـ (٥) مليارات دولار في العام (٢٠١٧)، في حين احتلت شركة البترول الوطنية الصينية الترتيب الرابع عالمياً، وجاءت مؤسسة الشبكة الصينية الحكومية في الترتيب الخامس من حيث الإيرادات والأرباح، إذ قدرت إيرادات هذه الشركات بـ (٣٩٦) مليار دولار (٣٨٧) مليار دولار على التوالي ، لذلك تعد تدفقات رؤوس الأموال القادمة من الشركات

المنتسبة إلى الشركات الأم داخل الصين عنصراً مهماً لرفع معدل النمو الاقتصادي الذي تحقق في الصين والذي تخطت نسبته (١٣%) ، وبالتالي فإن الصين تعد من أولى الدول التي تستقبل استثمارات الدول النامية والناشئة بعد الولايات الأمريكية المتحدة وإمكانية إزاحتها من القمة في المستقبل القريب .

٢ . قوة الاستثمارات الصينية المباشرة في الخارج :

أن تنامي تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر عن طريق الإحلال محل التجارة الخارجية عبر أنشطة الشركات المتعدية الجنسيات، أو أن تكون هذه التدفقات مكتملة لها من خلال مبيعات الشركات الأجنبية المنتسبة التي تتجاوز قيمها وإحجامها قيم الصادرات العالمية ، فضلاً عن تدويل الثلث الأخير من التجارة العالمية، وتم من خلال تقسيم هذه الشركات على وفق طبيعة نشاطاتها إلى مجموعتين الأولى تشمل أنشطة المقرات الرئيسة (الشركات الأم) إذ تقدم الخدمات الهندسية والإدارية والتمويلية والاسم التجاري (العلامة التجارية للشركة)، أما الثانية فتشمل مجموعة (الشركات المنتسبة) إذ تقوم بعمليات الإنتاج الفعلية (إنتاج السلع الوسيطة أو نهاية الصنع)، وتقع مقراتها في البلدان المضيفة لها، ويفترض أن تكون هذه الأنشطة كافة ، ذات عوائد حجم متزايدة، ويتم تحليل العلاقة فيما بين التجارة والاستثمار الأجنبي المباشر في إطار هذه النماذج على المستوى الجزئي بافتراض وجود بلدين إذ تؤدي الشركات الأم أنشطة المقر الرئيس في بلد المنشأ وتقوم أما بنقل عمليات الإنتاج إلى فروعها في البلد المضيف (الاستثمار الأجنبي المباشر العمودي) أو تتولى الإنتاج في كل من بلد المنشأ والبلد المضيف معاً (الاستثمار الأجنبي المباشر الأفقي) : (عبد الغفار، ٢٠٠٢، ٥٦) .

جدول (٧)

تعداد الشركات الأم والمنتسبة في الصين والعالم خلال فترة بداية التسعينات ونهايتها

نهاية التسعينات		بداية التسعينات				المدة	الدولة	
الشركات المنتسبة		الشركات الأم		الشركات المنتسبة				الشركات الأم
النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	
١.٣	١٩١٠٣	٢.٤	٣٣٨٧	٤.٠	١٥٣٤١	٣.٥	٢٩٧٢	الولايات المتحدة الأمريكية
١٦.٥	٢٣٥٦٨١	٠.٤	٣٧٩	١١.٧	٤٥٠٠٠	٠.٤	٣٧٩	الصين
١.٠	١٤٢٦٧٢٤	١.٠	١٤٠٠٩١	١.٠	٣٨٤٤٢٢	١.٠	٨٤٧١٠	جميع شركات العالم

١. United Nations , World Investment Report ١٩٩٤ , (New York , U . N . ١٩٩٤) , P .

٢. United Nations , World Investment Report ٢٠٠٠ : Cross – Border Mergers and Acquisitions' and Development , (New York and Geneva , U . n , ٢٠٠٠) , P.P ١١-١٣ .

٣ . شعبان صدام الأمانة ٢٠٠٢ . العولمة وانعكاساتها على التنمية العربية ، أطروحة دكتوراة غير منشورة . جامعة البصرة ، كلية الإدارة والاقتصاد ، البصرة ، العراق ، ٤٦ .

تشير بيانات الجدول (٧) ، إلى أن هناك تطوراً كبيراً على مستوى الاستثمارات المباشرة للشركات المنتسبة الصينية في البلدان النامية والناشئة ، مقارنة بالشركات الأمريكية العالمية ، فخلال مدة بداية التسعينات كان عدد الشركات

الأم في الولايات المتحدة الأمريكية (٢٩٧٢) شركة بنسبة (٣.٥%) من مجموع شركات العالم الأم ، في حين كان عدد الشركات المنتسبة (١٥٣٤١) شركة بنسبة (٤.٠%) من مجموع شركات العالم المنتسبة ، ارتفع عدد الشركات الأم في نهاية فترة التسعينات إلى (٣٣٨٧) شركة بنسبة (٢.٤%) من مجموع شركات العالم الأم ، في حين ارتفع عدد الشركات المنتسبة إلى (١٩١.٣) شركة بنسبة (١.٣%) من مجموع شركات العالم المنتسبة ، في حين الشركات الصينية الأم بقت أعدادها ثابتة (٣٧٩) خلال فترة التسعينات ، لكن التطور الهائل حدث على مستوى الشركات المنتسبة ، إذ ارتفعت أعدادها من (٤٥٠٠٠) شركة بداية التسعينات إلى (٢٣٥٦٨١) شركة في نهاية التسعينات ، وما هذا إلا دليل على قوة الاستثمارات المباشرة للشركات الصينية وانفتاحها على العالم الخارجي ، لذلك فإن الاستثمار الأجنبي المباشر أدى دوراً حاسماً في تعزيز الانتعاش السريع للاقتصاد عبر تطوير قطاع التجارة الخارجية للصين ، عن طريق هذه الشركات ذات التمويل الخارجي إذ جلبت معها الآلات والمعدات ذات التقنية العالية ، وكذلك مفاهيم الإدارة المتطورة ، وكفاءة العاملين من الفنيين وأصحاب الخبرات ، مما ساعد الاقتصاد الصيني على الاندماج بسرعة في النظام العالمي المنتج .

المبحث الثاني

: مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها في الاقتصاد العراقي

أن تصنيف الاقتصاد الصيني على أنه من بين أكبر وأهم الاقتصادات العشر الأولى في العالم ، جاء نتيجة لنجاح الإستراتيجيات التي وضعتها الصين لتطوير وإصلاح كل القطاعات الاقتصادية، ونتيجة لاهتمام الصين خلال السبعين عام الماضية بتطوير التعاون التجاري والاقتصادي مع كل دول العالم، من خلال سياسة الانفتاح والإصلاح التجاري الخارجي الذي عزز بشكل كبير قدرات الصين التجارية واستمراريتها في التطور إذ نجحت الصين خلال وقت قصير في جني ثمار هذه الاستراتيجيات ، ليتحول اقتصادها إلى ثاني أكبر اقتصاد في العالم ، ولكي تستطيع الصين مواصلة هذا التطور الاقتصادي على مستوى التجارة الخارجية فأنها أطلقت مبادرة الحزام والطريق، وتلك المبادرة التجارية لها تأثير اقتصادي كبير في القطاعات التجارية وقطاع النقل والطاقة والمؤسسات المالية الداعمة والبنية التحتية المتكاملة فضلاً عن التأثير في توسع عمل الشركات الاستثمارية العابرة للقارات ، وذلك التأثير الإيجابي يشمل جميع الدول التي سيمر بها طريق الحرير الدولي من ضمنها العراق .

أولاً: طريق الحرير الدولي ومبادرة الحزام والطريق .

تسعى الصين دائماً في المحافظة على أسواق تصريف منتجاتها المتنوعة فضلاً عن سعيها في فتح الأسواق الجديدة ، وزيادة التبادل التجاري مع مختلف الدول وتثبيت التعامل بالعملة الصينية الذي تنعكس فوائدها في تقليل تكلفة التبادل التجاري ووقت تسوية هذه التعاملات قياساً بالدولار أو اليورو ، وتقليل تقلبات سوق الصرف بالنسبة لشركائها التجاريين ، فضلاً عن التحالفات الجيو سياسية التي تنشأ جراء إبرام وتنفيذ هذه المبادرة .

١ . طريق الحرير الدولي نظام عالمي جديد .

طريق الحرير الدولي هو مجموعة من المسارات البرية والبحرية المترابطة مع بعضها مع بعض والتي كانت تسلكها القوافل والسفن قديماً بين الصين وأوروبا لتجارة الحرير الصيني بشكل أساسي وبعض السلع الصناعية والحرفية ، يبلغ طول هذا الطريق حوالي (١٢) ألف كيلو متر يمتد من المراكز التجارية شمال وجنوب الصين وينقسم إلى فرعين ،

الفرع الأول الشمالي إذ يمتد إلى أوروبا والبحر الأسود وجزيرة القرم وصولاً إلى البندقية ، والفرع الجنوبي يمر عبر سوريا وصولاً إلى كل من مصر وشمال أفريقيا أو عبر العراق وتركيا وصولاً إلى موانئ الدول الواقعة على البحر المتوسط ومن ثم إلى أوروبا، ومشروع طريق الحرير الجديد مشروع صيني تجاري أثار الجدل حول العالم ، يشمل هذا الطريق خدمات تجارية عديدة منها خدمات التمويل لمشروعات البنية التحتية لجميع الدول التي تمر مسارات هذا الطريق بها، يهدف إلى تسريع وصول المنتجات الصينية إلى الأسواق العالمية كافة بأقل وقت وتكاليف ممكنة .

مولت الصين بالفعل مشروعات بناء شبكات سكك الحديد والطرق والموانئ والمطارات لعدد من الدول الواقعة على مسارات هذا الطريق ، إذ منحت المصارف الصينية عقوداً مجزية لربط الموانئ وأسواق المدن التجارية بالطرق البرية وتمويل كامل من المصارف الصينية ، عبرت بعض الدول الغربية عن قلقها من ديون الدول الآسيوية والأفريقية للصين ، لكن شبكات سكك الحديد والطرق والمشروعات المكتملة التي نفذت بواسطة هذه الديون لم تكن لتنفذ بأي أسلوب آخر ، لذلك فمشروع طريق الحرير الدولي سيعمل على تغيير أحجام التجارة العالمية وسيغير موازين القوى العالمية ، لذلك فإن هذا الطريق بكل ما فيه من طرق وشبكات نقل وموانئ وحركات تمويل مالي ما هو إلا إشارة إلى الدور العالمي الجديد الذي تريد الصين أن تؤديه في المستقبل القريب على المستوى العالمي : (شرعان ، ٢٠١٩ ، ٥).

٢ . مبادرة الحزام والطريق الصينية :

طرح الرئيس الصيني (شي جين بينك) في العام (٢٠١٣) مبادرة الحزام والطرق في أثناء جولته إلى آسيا الوسطى وجنوب شرق آسيا، ومبادرة الحزام والطرق عبارة عن مشروع اقتصادي عالمي يتكون من شقين الأول بري أسمه الطريق والثاني بحري أسمه الحزام ، تشمل هذه المبادرة أكثر من (٦٥) دولة من ثلاث قارات مختلفة آسيا وأفريقيا وأوروبا، ويستقطب هذا الطريق حوالي (٣٥%) من التجارة العالمية وأكثر من (٣١%) من الناتج العالمي الإجمالي، خصصت الصين لهذه المبادرة حوالي (١٢٤) مليار دولار ، وصرح وزير التجارة الصيني بأن بلاده ستستورد منتجات بقيمة (٢) تريليون دولار من الدول المشاركة في المبادرة لمدة خمس سنوات ، مما يدل على أن مشروع المبادرة تركز على خلق شبكة من التعاملات التي تتيح فعالية إنتاجية وتدفع حر للتجارة ، فضلاً عن المزيد من تكامل الأسواق العالمية : (العامري ، ٢٠٢٠ ، ٣) .

أ . تقسيمات مشروع مبادرة الحزام والطريق : يقسم المشروع إلى ستة ممرات أو طرق دولية رئيسية ، ثلاثة منها مسارات برية واثنان منها بحريان ومسار واحد مشترك بري وبحري :

. الطريق الشمالي : يمتد من غرب الصين إلى أوروبا مروراً ب (كازاخستان وأوزبكستان وتركمانستان ومن ثم إلى منطقة بحر قزوين و جنوب القوقاز وتركيا) ، ويسمى مشروع خطوط تراسيكا ، وهو خط بديل لسكة حديد سيبيريا الذي يمتاز بأعلى تكلفة للنقل بالعالم : (المرسومي وإبراهيم ، ٢٠١٩ ، ٣٦) .

. الطريق الأوسط : يمتد من الصين عبر آسيا الوسطى مروراً بإيران وشبه الجزيرة العربية وصولاً إلى أوروبا .

. الطريق الجنوبي : يمتد من الصين نحو جنوب آسيا إلى الهند .

. الطريق البحرية الغربية : يمتد من بحر الصين نحو المحيط الهندي مروراً بالخليج العربي والبحر الأحمر وصولاً إلى البحر المتوسط .

. الطريق البحرية الجنوبية : يمتد من بحر الصين الجنوبي إلى المحيط الهادي .

الطريق المشترك : يمتد من جنوب الصين إلى الخليج العربي مروراً بخور عبدالله عبر الأراضي العراقية وصولاً إلى الموانئ السورية والأردنية والتركية ومن ثم إلى أوروبا . وتسعى الصين جاهدة إلى بناء شبكة الطرق وخطوط سكك الحديد للقطارات فائقة السرعة والموانئ الإستراتيجية ، لتعزيز التجارة البرية والبحرية في أن واحد عبر مشروع مبادرة الحزام والطريق الذي سيوفر خياراً عالمياً لعملة أكثر شمولية وانفتاحاً وتوازناً وصولاً إلى تحقيق الاندماج الكامل فيما بين الأسواق ، وتشجع هذه المبادرة البلدان الواقعة ضمن مسارات الحزام والطريق على تحقيق التنسيق بين مختلف السياسات الاقتصادية والعمل ضمن إطار تعاوني إقليمي ودولي أوسع ومعايير تجارية أعلى وأكثر عمقاً : (شرعان ، ٢٠١٩ ، ١٨١) .

ب. أهداف مشروع مبادرة الحزام والطريق :

أن مبادرة البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير البري وطريق الحرير البحري للقرن الواحد والعشرين، قد تحولت من كونها مبادرة إستراتيجية يشار إليها بمبادرة الحزام والطريق ، إلى مبادرة تحمل أهدافاً أكثر عمقاً وعلى جميع الصعد، لذلك سنتطرق إلى أهداف تلك المبادرة من وجهة نظر الصين ومن وجهة نظر العالم ، وكما في المحاور التالية :

■ أهداف المبادرة الإستراتيجية : ربط العالم بالصين بطرق ومسارات للتبادل التجاري لتكون بمثابة قوة اقتصادية كبيرة ستحمل في طياتها مخاوف سياسية وأمنية لقوى إقليمية ودولية ، لذلك سيتوقف نجاح المبادرة من خلال العمل المشترك مع دول الجوار والدول الإقليمية ، وبذلك ستحقق الصين النهضة القومية الاقتصادية من خلال تعزيز هذه العلاقات الإستراتيجية مع عدد أكبر من الشركاء التجاريين عن طريق السماح للدول الأخرى من الإفادة من التجارب التنموية في الصين .

■ أهداف المبادرة الاقتصادية : تتمثل هذه الأهداف بتصريف المنتجات الصينية إلى خارج الصين عبر فتح الأسواق الجديدة ، التي تخدم بشكل كبير حماية الاقتصاد الوطني الصيني، أملاً في رفع قيمة التجارة الخارجية إلى (٢٠٥) تريليون دولار أمريكي خلال عقد من السنين، مما سيعمل على تعزيز مكانة الصين كقوة رئيسة في الشؤون الاقتصادية العالمية ويتحقق ذلك من خلال تكثيف الشراكة الاقتصادية مع الدول الأخرى، مما ينعكس على دفع التبادلات التجارية لتصل إلى أعلى مستوياتها، فضلاً عن إقامة المناطق الحرة في مختلف أنحاء العالم، إذ تشير الإحصائيات الصينية إلى أن الصين أنشأت (١٨) منطقة تجارة حرة مع (١٨) دولة ، ووقعت (١٢) اتفاقية للتجارة الحرة و (٦) اتفاقيات أخرى مازالت تحت التفاوض، كما أن الصين لديها أكثر من (٧٠) منطقة استثمار على طول نقاط مسارات الحزام والطريق ، كما تشير الإحصائيات إلى أن مشروع الحزام البحري سيغطي أكثر من (٢٦) دولة ومنطقة يبلغ تعداد سكانها (٤.٤) مليارات نسمة ما يعادل (٦٣%) من إجمالي حجم السكان في العالم ، فضلاً عن اقتصاداتها التي يصل أحجامها إلى (٢١) تريليون دولار بنسبة (٢٩%) من الاقتصاد العالمي ، وهناك أهداف مالية تسعى الصين من خلالها باستخدام (اليوان) الصيني مستقبلاً بدلاً من التعامل بالدولار واليورو ، وتلك الخطوة ستحد من مخاطر التقلبات النقدية التي تعتمد على الدولار الأمريكي واليورو الأوروبي في التبادلات التجارية وذلك سيتيح نطاق أوسع لصرف عملتها واستقرارها : (العامري ، ٢٠٢٠ ، ٤) .

■ أهداف المبادرة السياسية : تمثل المبادرة طريقة دبلوماسية تنتهجها الصين لتأسيس نظام اقتصادي وسياسي جديد في شرق آسيا ووسطها ، من خلالها تسعى لاستمرار التنمية ودفع الوجود والهيمنة للولايات المتحدة الأمريكية

خارج آسيا ، كما أنها تحاول أن تؤدي دور القائد الإقليمي الرئيس في كل آسيا وتلغي نظرية التهديد الصيني التي تتبناها بعض الدول التي لديها مشكلات مع الصين أساساً .

■ أهداف المبادرة الثقافية : تهدف هذه المبادرة إلى تشجيع الأفراد وربطهم مع بعضهم مع بعض في المحيط الإقليمي والدولي عبر تفاعلات الصداقة والتعاون بين المؤسسات الثقافية ، فضلاً عن التفاهم الثقافي الأعمق من أجل التعاون العالمي : (شرعان ، ٢٠١٩ ، ١٨١) .

ثانياً : العراق ومبادرة الحزام والطريق .

تبرز أهمية العلاقات الاقتصادية التجارية فيما بين العراق والصين، بوصف الاقتصاد الصيني من أكبر الشركاء التجاريين مع العراق على الرغم من الوجود الفعال للولايات المتحدة الأمريكية في العراق، وتعد الصين من أكبر المصدرين لمختلف السلع للأسواق العراقية ، كما يعد العراق ثاني أكبر مجهزة للنفط الخام للأسواق الصينية، فضلاً عن آلاف المشروعات الجديدة التي لا تزال قيد العمل والعديد من الاتفاقيات التجارية والاستثمارية فيما بين البلدين، من ضمنها الاتفاقية العراقية الصينية (النفط مقابل مشروعات الأعمار) ، التي أثارت حفيظة المنافسين الدوليين من ضمنهم معارضة الولايات المتحدة الأمريكية لأجل تثبيت نفوذها الاقتصادي في العراق بوصفه سوقاً واعدة : (جعفر ، ٢٠١٣ ، ١٠) .

١ . أهمية موقع العراق على الطريق المشترك (البرمائي) :

تتمثل مبادرة الحزام والطريق باتجاه العراق في رؤية الصين بأن العراق سيكون ممر مهم لنقل السلع والبضائع من الصين إلى بلدان آسيا وأوروبا بعد انجاز طريق الحرير الجديد الحزام والطريق ، إذ يعد العراق منطقة متميزة لتكتملة الطريق البحري بنقطة الوصل الرئيسية (ميناء الفاو الكبير) ، مع الطريق البري (القناة الجافة) ، ومن ثم إلى الموانئ الواقعة على سواحل البحر المتوسط إلى أوروبا ، لكون هذا الطريق يسهم باختصار الوقت والتكاليف على الناقلين الدوليين، فضلاً عن تحقيق العراق ضمن هذا المشروع إيرادات عالية تسهم في رفد خطط التنمية الاقتصادية وتطوير البنية التحتية للمناطق التي تمر بها خطوط النقل بأنواعها المختلفة ، ويمكن الاستفادة من خطوط النقل الجديدة ومنشآت ميناء الفاو الكبير والمناطق الصناعية والتجارية الجديدة من خلال ربطها مع مصادر الطاقة في العراق، الأمر الذي يسهم في زيادة صادرات النفط والمواد الخام باتجاه جنوب وشرق آسيا وفتح أسواق جديدة للصادرات، فضلاً عن الاستيراد المباشر من دول المنشأ إلى الميناء العراقي دون الحاجة للنقل عبر الترانزيت، مما يسهم بتقليل المدفوعات لقاء هذه الخدمات، فضلاً عن استقرار العراق سياسياً وأمنياً بدعم من الشركاء التجاريين : (المرسومي وإبراهيم ، ٢٠١٩ ، ١٥٤) .

٢ . المكاسب الاقتصادية المتوقعة لانضمام العراق لمبادرة الحزام والطريق .

أن سعي الصين لإعادة العلاقات الإستراتيجية مع العراق، من خلال التأكيد على أهمية موقع العراق ضمن مبادرة الحزام والطريق وسيكون طريق الحرير وسيلة مهمة لتطوير تلك المساعي، ومن ثم ستعود تلك المبادرة بفائدة كبيرة على الطرفين ناتجة عن تجارة الخدمات، ولأهمية العراق من الناحية الإستراتيجية والجيوبوليتيكية، ولكونه يمثل جسراً أرضياً يربط فيما بين شرق وجنوب آسيا وأوروبا وفيما بين الخليج العربي وبلاد الشام ، لذلك ستعزز المبادرة من وضع العراق للتعاون الإقليمي والدولي وتطوير علاقات الشراكة مع الدول التي تقع على طول مسارات الطريق من خلال توقيع الاتفاقيات ومذكرات التفاهم لإقامة المشروعات الإستراتيجية للبنية التحتية والاستثمار في

مجال الطاقة، وهذا ما تم الاتفاق عليه في حكومة رئيس الوزراء حيدر العبادي مع الحكومة الصينية بتاريخ

٢٠١٥/١٢/٢٢ ، إذ تم توقيع خمس مذكرات تفاهم مهمة وهي كالآتي :

- أ. مذكرة المشاركة ببناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير الدولي .
- ب . مذكرة التفاهم والتعاون الاقتصادي والتكنولوجي بين البلدين .
- ج. مذكرة التعاون في مجال الطاقة .
- د. مذكرة التعاون العسكري بين البلدين .

هـ. مذكرة تفاهم بشأن الإعفاء المباشر لتأشيرات الدخول للوفود التجارية والبعثات الدبلوماسية .

إلا أن الواقع الحالي يشير إلى الإهمال المتعمد والبطء في تنفيذ هذه المذكرات ، بسبب التجاذبات السياسية والوضع الأمني الهش، فضلاً عن غياب الإرادة الحقيقية من قبل المسؤولين وأصحاب القرار لتنفيذ تلك المذكرات وإبرام الاتفاقيات التي تصب في مصلحة الاقتصاد العراقي، وبالتالي لم تتخذ أي خطوات جادة على إدراج العراق ضمن مسار مبادرة الحزام والطريق، مما يمثل هدراً كبيراً لإيرادات وفرص اقتصادية متوقعة : (العامري ، ٢٠٢٠ ، ١٥) .

ثالثاً : نقاط ربط طريق الحرير الدولي بالعراق (الطريق البرمائي) .

على ما يبدو أن العراق وسوريا هما الدولتان الوحيدتان في مشروع الحزام والطريق اللتان من الممكن أن يلتقي على أراضيها الطريقان البري والبحري، غير أن ظروف عدم الاستقرار في البلدين شكلت عائقاً أمام هذا المشروع، والعراق من الممكن أن يكون الأكثر أهمية في هذا المشروع ، إذا ما تم انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير ومشروع القناة الجافة المتعثراً لأكثر من خمسة عشر عاماً منذ العام (٢٠٠٥) و إلى الآن ، في ظل منافسة الدول المجاورة للعب هذا الدور بدل العراق على خريطة ومسارات طريق الحرير الدولي .

١. مشروع ميناء الفاو الكبير :

تبرز أهمية مشروع ميناء الفاو الكبير من خلال استثمار موقع العراق الجغرافي في تحقيق المطالب المكانية للعراق محلياً وإقليمياً ودولياً ، وذلك بتأثيره في اتجاهات النقل الدولي مستقبلاً ، إذ يعد نقطة وصل مهمة في تكملة الطريق البحري والبري المشترك (مسار طريق الحرير البرمائي) ، ويمثل نقطة ربط مهمة فيما بين الشرق والغرب باختزاله المسافة البحرية والوقت للطرق الملاحية مقارنة بالطريق الملاحي المار بقناة السويس والطريق الملاحي المار برأس الرجاء الصالح، مما ينعكس على تقليل تكاليف النقل والوقت لشركات النقل والشحن الدولية : (مونس ، ٢٠١٤ ، ٥٦) .

أ. موقع ميناء الفاو الكبير : يقع ميناء الفاو الكبير في شبه جزيرة الفاو في منطقة (رأس البيشة) في محافظة البصرة ، وهو مشروع استراتيجي سيعمل على أخراج العراق من عنق الزجاجة المتمثل بالقنوات الملاحية الرابط فيما بين مياه الخليج العربي والموانئ العراقية القائمة في الوقت الحالي، المتمثلة بميناءي خور الزبير وميناء أم قصر الواقعان على ممر القناة المائية لخور عبدالله ومينائي أبو فلوس والمعقل الواقعان على ممر القناة المائية لشط العرب ، وتلك القنوات المائية تتسم بقلّة أعماقها بحدود (٦ إلى ١٢ متراً) ، في حين تصل أعماق الواجبات المائية لميناء الفاو الكبير حسب التصاميم المعمول بها حالياً إلى (١٩) متراً في حالة الجزر ، وتصل إلى (٢٤) متراً في حالة المد، ويؤمن ذلك انسيابية لحركة الملاحة والرسو للسفن التجارية العملاقة وناقلات النفط الخام وذلك من الجوانب الفنية ، في

حين يتمثل الجانب الاقتصادي الأساسي لإنشاء ميناء الفاو الكبير في أن يكون منفذاً لتجارة الترانزيت للسلع والبضائع القادمة من دول شرق آسيا باتجاه دول أوروبا وضمن مسارات الحزام والطريق ، لكون هذا المسار سيكون من أقصر الطرق للخطوط الملاحية في العالم ، فضلاً عن ذلك فأن موقع ميناء الفاو الكبير سيسهم في تطوير أداء وعمل الموانئ العراقية القائمة ويرفع من كفاءتها الإنتاجية من خلال الإضافات الجديدة لمنشآت الميناء التي تنشط عمليات التبادل التجاري للعراق سواء أكان على مستوى الصادرات أم على مستوى الاستيرادات ، وكما هو موضح بالنقاط التالية : (الحميدي ، ٢٠١٨ ، ١٠٣) .

- من المتوقع أن تزداد قدرة العراق في تصدير النفط الخام مباشرة إلى الناقلات العملاقة بفضل وجود الأرصفة والمنشآت الجديدة المخصصة لشحن حمولات النفط الخام والتي يقدر عددها بخمسة أرصفة نفطية .
 - سيتم نقل وتفريغ استيرادات العراق من السلع والبضائع المتنوعة عن طريق الميناء مباشرة وعلى متن السفن التجارية العملاقة التي تتجاوز حمولاتها (١٥٠) ألف طن من الحمولات المتنوعة و (١٢) ألف حاوية نمطية .
 - يتضمن الميناء خدمة التجارة العابرة (الترانزيت) وبطاقات ابتدائية تقدر بـ (٢٠) مليون طن قابلة للزيادة إلى (٤٥) مليون طن سنوياً .
 - يسهم الميناء في تطوير المناطق المجاورة للميناء من خلال إنشاء المدن التجارية والصناعية والسياحية فضلاً عن إنشاء بنية تحتية متكاملة من الطرق والجسور وشبكات سكك الحديد وأنياب نقل الغاز والمشتقات النفطية .
 - يسهم الميناء في تشغيل أعداد كبيرة من الأيدي العاملة المحلية من أصحاب الشهادات والفنيين والعمال .
- ويمكن توضيح مميزات الميناء الرئيسية والطاقات التصميمية للميناء في المراحل الأولى للإنشاء ومرحلة التشكيل النهائي بالشكل التالي :

جدول (٨)

الطاقات التصميمية والمميزات الرئيسية لميناء الفاو الكبير

التشكيل النهائي للمشروع ٢٠٣٨		المرحلة الأولى والثانية للمشروع ٢٠٢٨-٢٠١٨		مراحل المشروع مميزات المشروع
٩٩		٥٨		الطاقة الإنتاجية السنوية الكلية (مليون طن)
مناولة حمولات مختلفة	مناولة حاويات	مناولة حمولات مختلفة	مناولة حاويات	نوع عمليات المناولة
٣٣	٦٦	٢٢	٣٦	الطاقات الإنتاجية لعمليات المناولة (مليون طن)
١٣	٢٢	٨	١٢	عدد الأرصفة
٢-١	٤-٢	١	٣-٢	عدد الرافعات في كل رصيف
٣٥٠٠	٧٠٠٠	٢٠٠٠	٣٩٠٠	طول كل رصيف / متر
١٢٠٠-٨٠٠	١٨٨٠-١٧٢٠	٩٠٠-٧٢٠	١٦٧٠-١٦٠٠	العدد السنوي للسفن القادمة والمغادرة
٧٠٠٠٠٠	٢٦٠٠٠٠	٤٥٠٠٠٠	١٢٠٠٠٠	مساحة ساحة الرصيف / م

المصدر: بالاعتماد على :

- ١.وزارة النقل ، الشركة العامة لموانئ العراق فرع البصرة ، قسم التخطيط والمتابعة.
- ٢.وزارة النقل ، الشركة العامة لموانئ العراق فرع البصرة ، شعبة البحوث والدراسات ، دراسة جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير.

توضح بيانات الجدول (٨) أن مشروع ميناء الفاو الكبير يتصف بطاقات تصميمية كبيرة لاستيعاب تجارة العراق الخارجية المتنامية ، من خلال القدرة على استقبال السفن التجارية الكبيرة وناقلات النفط العملاقة مباشرة ، إذ تسمح الطاقات التصميمية الإجمالية للمشروع من استيعاب الزيادات كافة الحاصلة في أحجام السلع والبضائع المستوردة والمصدرة ، وتجارة الترانزيت مستقبلاً ، التي تقدر بـ (٥٨) مليون طن في المرحلة الأولى والثانية من المشروع ، وتقدر بـ (٩٩) مليون طن في سنة الهدف أو مرحلة التشكيل النهائي للمشروع .

ب . الأهمية المحتملة لإنشاء ميناء الفاو الكبير : وضعت بعض الدراسات الأولية والمقترحات من وزارة النقل العراقية وبواسطة خبراء ومتخصصين في الشركة العامة لموانئ العراق وبعض الدراسات الأجنبية ومنها (دراسة الجدوى الإيطالية) ، على أن فكرة إنشاء ميناء الفاو الكبير ذات طابع وأثر إستراتيجي في اقتصادات النقل البحري والدولي على حد سواء، إذ توقعت هذه الدراسات أن يكون للميناء تأثير لخدمات النقل البحرية والتجارية بمستوى تأثير قناة السويس في الاقتصاد المصري والعالمي ، ويمكن توضيح هذه الأهمية بالمحاور التالية :

■ **أهميته على المستوى المحلي :** يظهر تأثير إنشاء ميناء الفاو محلياً من خلال تحسين أداء قطاع النقل البحري وزيادة الكفاءة الإنتاجية للخدمات التي تقدمها الموانئ العراقية القائمة، وانعكاسها الإيجابي على زيادة أحجام السلع والبضائع المستوردة مباشرة إلى الميناء دون الحاجة لعبورها بالترانزيت من خلال موانئ الدول المجاورة، وبالتالي سيعمل على تقليل المدفوعات الخارجية لقاء خدمات النقل والشحن والتفريغ المستوردة والتي تقدر بـ (٥٠) دولار للطن الواحد للسلع الجافة و (١٠٠) دولار للحاوية الواحدة وستعمل المنشآت الجديدة الخاصة بأرصفتها شحن النفط الخام بزيادة القدرات التصديرية للعراق ، فضلاً عن ذلك فإن إنشاء الميناء يتطلب ثورة شاملة لإنشاء المرافق المكتملة للميناء من البنية التحتية المتكاملة .

■ **أهميته على المستوى الإقليمي :** يعد ميناء الفاو الكبير نافذة تجارية منافسة تلي المتطلبات الاقتصادية للمرحلة الحالية والمرحلة المقبلة ، لارتباطه الإستراتيجي مع منافذ اقتصادية مهمة مع دول الجوار الإقليمية بشكل عام ومنطقة الخليج العربي على وجه الخصوص ، إذ لم يظهر أي إطار للتعاون الإقليمي فيما بين دول المنطقة على قرار التعاون الاقتصادي التجاري في منطقة (Asian) ، أو على وفق التكتل الاقتصادي فيما بين دول أفريقيا (الكوميسا) ، على الرغم من التعاون التجاري فيما بين العراق وتركيا وإيران وعدد من الدول العربية من ناحية السلع والبضائع التي يستوردها العراق ، ولكون هذه المنطقة تعد منطقة توترات سياسية مستمرة لذلك فإن إنشاء ميناء الفاو الكبير وربطه بطريق الحزام والطريق عبر القناة الجافة من شأنه أن يضيف العمق اللازم لإدارة مجموعة من المصالح والعلاقات التجارية المشتركة وضرورة توفير الحماية والرعاية الدولية لتلك المصالح : (مونس ، ٢٠١٤ ، ٦٨-٧٠) .

■ **أهميته على المستوى الدولي :** أن إنشاء ميناء الفاو الكبير والمنطقة التجارية الحرة في هذا الجزء من العالم له تأثير مباشر في اقتصاد النقل الدولي من ناحية الكلف والوقت المقطوع في أثناء الرحلة البحرية التجارية التي تقطعها السفن التجارية، إذ أن عملية النقل متعدد الوسائط عبر ميناء الفاو الكبير يوفر وقتاً يتراوح فيما بين (٢٠ إلى ٢٥) يوماً عن الوقت الذي تقطعه السفن في الرحلة البحرية للمسافة البحرية فيما بين شمال أوروبا وصولاً إلى دول شرق آسيا عبر قناة السويس، وهذا يعني توفير ملايين الدولارات على شركات النقل والشحن البحري والناقلين الدوليين ، فضلاً عن تخفيض تكاليف النقل والشحن والتأمين المقدر بـ (١٥%) من قيمة البضائع المنقولة نتيجة

تقليل المسافة البحرية التي تقطعها السفن التجارية الذي ينعكس على تخفيض كلف التشغيل ، وبدوره ينعكس على انخفاض اسعار السلع والبضائع المنقولة لانخفاض تكاليفها الإجمالية من ضمنها تكاليف النقل : (الحميدي ، ٢٠١٨ ، ١٠٨) .

٢. مشروع القناة الجافة :

يعد هذا المشروع جزءاً مكماً لمشروع ميناء الفاو الكبير بل شرط أساسي لنجاح هذا المشروع وبدونه يفقد الميناء قيمته الاقتصادية، ومشروع القناة الجافة مشروع إستراتيجي تشترك فيه عدة أطراف منها وزارة التخطيط ووزارة الإسكان والتعمير ووزارة المالية ووزارة النقل وغيرها من الوزارات والهيئات الساندة، ويتطلع العراق لإنجاز هذا المشروع كونه يعد مشروعاً حيوياً يتضمن نقل السلع والبضائع عبر الأراضي العراقية وبموجبه يتم ربط الموانئ العراقية بموانئ أوروبا عبر الأراضي التركية والسورية، وبذلك يكون العراق حلقة الوصل ما بين الخليج العربي والبحر المتوسط عبر ممر بري يعد من أقصر الطرق وأقلها تكلفة وأمان من الطرق البحرية المتعارف عليها ، فضلاً عن كون طريق القناة الجافة يمثل نهراً من المياه يمر بأراضٍ ميتة ويعمل على أحيائها وإصلاحها، فيعمل المشروع على أحياء جميع المحافظات والمدن العراقية التي يمر بها بواسطة إقامة المنشآت المرافقة لخطوط الطرق البرية وشبكات سكك الحديد وخطوط نقل الطاقة ، وتوفير فرص العمل ودفع حركة النشاط الاقتصادي وتطويره وتقسيم القناة الجافة إلى المسارات التالية : (المرسومي وإبراهيم ، ٢٠١٩ ، ١٥٧) .

أ. النقل بشبكة خطوط سكك الحديد : يخطط أن يتم تنفيذ خط سكك الحديد المزدوج وبطول إجمالي يصل إلى (١٥١٠) كم منها (٩٢٠) كم داخل الأراضي العراقية وبنسبة (٦١%) من الطول الإجمالي لهذه الشبكة ، ويمتد هذا الخط من ميناء الفاو الكبير ماراً بالأراضي السورية وجزء منه يتفرع إلى الأراضي التركية وصولاً إلى الموانئ الواقعة على البحر المتوسط ، وبطاقات إجمالية لنقل البضائع المتنوعة تصل إلى (٥٤) مليون طن سنوياً في المراحل الأولى للمشروع ومن ثم تزداد هذه الطاقات إلى (٧٠) مليون طن سنوياً في مراحل الإنجاز النهائية في العام (٢٠٣٨) ، وتبرز أهمية هذه الشبكة من خلال نقل الحمولات كبيرة الأحجام ولمسافات طويلة وسرعة عالية تفوق النقل بالوسائل الأخرى ، فضلاً عن تكلفة النقل المنخفضة بواسطة القطارات وارتفاع درجات التأمين على البضائع المنقولة .

ب. شبكة طرق النقل البري بالشاحنات : الجزء الآخر من مشروع القناة الجافة يتمثل بخطوط الطرق البرية والبنية التحتية المتكاملة المرتبطة بها وتمثل مجموعة الأنفاق والجسور ومحطات الوزن والقياس ومحطات التعبئة بالوقود ومحطات الاستراحة فضلاً عن تطوير المنافذ البرية وإدارتها ، ويتطلب الأمر تكثيف الجهود لتعزيز محاور شبكة الطرق الخارجية السريعة بطرق داخلية وبتصاميم حديثة تربطها بمراكز المدن والتجمعات الصناعية والتجارية ، ومن بين هذه الطرق السريعة طريق رقم (٢) الذي يربط العراق بالحدود السورية والحدود التركية، لذلك فإن ربط القناة الجافة بميناء الفاو الكبير سيمنح العراق أفضلية تجارية ومكاسب اقتصادية كبيرة ، فضلاً عن ذلك خطوط نقل الطاقة بالأنابيب التي تمتد بمحاذاة هذه الطرق الرئيسية : (المرسومي والجزائري ، ٢٠١٩ ، ١٢٠) .

المبحث الثالث :

التحديات التي تواجه مبادرة الحزام والطريق في العراق

يواجه العراق تحديات وصعوبات كثيرة فور كشفه عن مسعاه المتمثل بالانضمام إلى مبادرة الحزام والطريق الصينية، عبر الشروع في أولى الخطوات الجادة ضمن مسار الحزام والطريق وهي تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير ومن ثم المباشرة بمشروع القناة الجافة، تنوعت هذه التحديات والصعوبات فمنها ما يتعلق بالشأن الداخلي ناتجة عن أوضاع البلد الراهنة ومنها تحديات إقليمية نتيجة لأدراك بعض الدول المجاورة أهمية موقع ميناء الفاو الكبير ومنها تحديات تتعلق بالشأن الدولي، ويمكن أن ندرجها بالشكل الآتي :

أولاً : التحديات الداخلية .

تتضمن هذه التحديات مجموعة الصعوبات والظروف الداخلية للبلد التي تعمل على عرقلة تنفيذ مراحل إنشاء ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة ، ويمكن أن ندرجها بالشكل التالي :

١. قلة التمويل :

أن تمويل مشروع ميناء الفاو الكبير في مرحلته الأولى يتم ضمن الخطط الاستثمارية لوزارة النقل، وما يتم ملاحظته في أن الحكومة العراقية لم تعطي أولوية كاملة لتمويل هذا المشروع الإستراتيجي ، بل عملت على مشروعات غير تنموية ولا تقدم حلول للمشكلات المزمنة التي يعاني منها الاقتصاد العراقي، وفي بداية العام (٢٠٢٠) تم تخصيص (٤٠٠) مليار دينار من ميزانية المشروعات الاستثمارية، وهذه المبالغ لا تكفي بتنفيذ عقد واحد من عقود الإنشاء ضمن المرحلة الأولى التي تم إبرامها مع الشركة الكورية (دايو) في تنفيذ خمسة أرصفة كمرحلة أولية ، وبالتالي فأن خطوات تمويل المشروع إذا ما استمرت بهذا المستوى من الضعف والتعثرت فأن الميناء سيحتاج إلى أكثر من (٢٠) عام لانجازه ، بينما العراق في أمس الحاجة للموارد الاقتصادية البديلة للنقط ، وأن أي هدر يمثل فرص اقتصادية مهددة : (الخطابي ، ٢٠١٦ ، ١٥٣) .

٢. الوضع السياسي والأمني الهش :

أن الأوضاع السياسية غير المستقرة في العراق والوضع الأمني المترددي دائماً ما تلقي بظلالها على بطء تنفيذ مراحل إنشاء ميناء الفاو الكبير وعرقلة سير الأعمال ، وانعكست تأثيراتها على عدم وجود بيئة آمنة لدخول الشركات الاستثمارية ، فضلاً عن الوضع السياسي المترددي واستمرار التظاهرات التي أدت إلى قطع الطرق الرئيسية وعرقلة مراحل العمل والتنفيذ : (المرسومي والجزائري ، ٢٠١٩ ، ١٦٥) .

٣. الفساد المالي والإداري :

أن تواطؤ بعض المنتفذين في الحكومة العراقية من المسؤولين والسياسيين مع دول الجوار ودول لها مصالح وبعض المرتشين من الشخصيات التي لها دور وثقل في الساحة السياسية العراقية الذين سعوا في عرقلة إنشاء مراحل تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير وبكل الوسائل غير الشرعية ، وهذا ما تتم ملاحظته في تأخير تنفيذ المرحلة الأولى من المشروع لأكثر من (١٥) سنة على الرغم من تعاقب الحكومات والميزانيات الانفجارية التي حصل عليها العراق في سنوات قريبة .

٤. البنية التحتية المتهاكلة :

تمتاز البنية التحتية لشبكات الطرق وسكك الحديد بقدمها وعدم تطويرها ، وعدم وجود منشآت خدمية تربط موقع مشروع ميناء الفاو بمركز المدينة ، مما أثر بشكل كبير على تأخير وقت انجاز للمشروع ضمن جدولته الزمني : (مونس ، ٢٠١٤ ، ٦٩) .

ثانياً : التحديات الإقليمية .

يواجه مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة ، تحديات إقليمية من قبل دول الجوار القريبة (الكويت وإيران) ، لشعورهم بتضرر مصالحهم التجارية في حالة إنشاء مشروعات الميناء والقناة الجافة ، ونتيجة للتكؤ والإهمال الحكومي عمدت هذه الدول على تنفيذ مشاريع تضيق الخناق على ميناء الفاو الكبير وتحاول إفشاله ومن هذه المشروعات ما يلي :

١. ميناء مبارك والربط السككي .

شرعت وزارة النقل الكويتية بإنشاء ميناء مبارك بعد سنة واحدة تماماً من إعلان وزارة النقل العراقية بوضع حجر الأساس لإنشاء ميناء الفاو الكبير، إذ أشار نائب رئيس مجلس الوزراء للشؤون الاقتصادية ووزير التنمية الكويتي أحمد الفهد، على أن ميناء مبارك الذي تم التعاقد مع شركة هوينداي الكورية على إنشائه يحمل أهدافاً كبيرة ويحقق آمال الشعب الكويتي وتطلعاته ، ومن شأنه أن يحول الكويت إلى مركز تجاري دولي ، ويقع ميناء مبارك على رأس الممر البحري لخور عبدالله ، وموقع ميناء الفاو الكبير أقرب للمسار البحري الجنوبي لطريق الحرير والأقرب للقناة الجافة ، لذلك فنجاح مشروع ميناء الفاو الكبير وميناء مبارك يعتمد بشكل أساسي على مشروع الربط السككي بالقناة الجافة وهذا ما تسعى إليه الكويت لإجهاض نجاح مشروع ميناء الفاو الكبير ، ولذلك تتمثل تأثيرات ميناء مبارك على المشروع العراقي بالنقاط التالية : (جعفر ، ٢٠١٣ ، ٦) .

أ . الهدف من إنشاء ميناء مبارك إفشال مشروع ميناء الفاو الكبير ، وحرمان العراق من أي إطلالة له على البحار والمحيطات ، وميناء مبارك أساساً سيقطع الممر الملاحي الوحيد المؤدي إلى ميناء أم قصر وخور الزبير .
ب . إنشاء ميناء مبارك ينذر بأزمة محتملة قد تطيح بمستقبل العلاقات الاقتصادية والسياسية بين العراق والكويت .

ج . نفذت الكويت المرحلة الأولى من ميناء مبارك وشرعت بإنشاء السدود الكونكريتية ، وتضمنت تلك الأعمال ردم أطراف القناة الملاحية التي من المفترض أن تكون حرة ومفتوحة إمام حركة الملاحه، وبالتالي ستمتنع السفن التجارية من الدخول في عمق قناة خور عبدالله وصولاً إلى الموانئ العراقية .

د . تسعى الكويت إلى استمالة بعض المتنفذين في الحكومة العراقية لأجل الموافقة على ربط ميناء مبارك بالقناة الجافة العراقية بواسطة الربط السككي، وهذا يمثل قتلاً لجدوى إنشاء مشروع ميناء الفاو الكبير .

هـ . الأضرار الاقتصادية بالعراق وجعل تجارته الخارجية مرهونة بموانئ الدول العربية الواقعة على الخليج العربي بواسطة تجارة الترانزيت .

و. إجهاض مشروع ميناء الفاو الكبير يسهم في جلب الاستثمارات والأموال العربية والأجنبية وتوظيفها في جزيرة بوبيان لإنشاء مدينة الحرير المقترحة من الجانب الكويتي : (الخطابي ، ٢٠١٦ ، ١٩٦) .

٢. علاقة الربط السككي مع إيران بمبادرة الحزام والطريق .

عندما تم طرح فكرة مبادرة الحزام والطريق في العام (٢٠١٣) ، كانت إيران من أول الدول المرحة بهذه المبادرة ، ويعد مشروع طريق الحرير الدولي منفذاً كبيراً لتقليل الضغط عن الاقتصاد الإيراني ويمثل إعادة لأحياء الحلم الإيراني منذ القرن الثامن عشر بأن تكون محطة للطرق التجارية العالمية ومحطة رئيسة على هذا الطريق، وتكون معظم مسارات هذا الطريق من خطوط النقل المتنوعة تمر بإيران وصولاً إلى أوروبا ، عبر المسار البري لطريق الحرير الذي يمتد من منطقة (شيان) في جنوب الصين ومن ثم إلى إيران ويتفرع إلى ثلاثة مسارات رئيسة وكما يلي : (المرسومي وإبراهيم ، ٢٠١٩ ، ٤٢) .

أ . الطريق الأول من إيران ويدخل الأراضي التركية باتجاه اسطنبول ومن ثم إلى أوروبا .

ب . الطريق الثاني من منطقة أذربايجان يدخل إلى أذربايجان ومن ثم إلى موسكو وصولاً إلى أوروبا .

ت . الطريق الثالث من إيران يتجه إلى الأراضي العراقية ويدخل سوريا ومن ثم يصل إلى موانئ أوروبا على البحر المتوسط .

يوثر الطريق الثالث في مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة بشكل كبير ، فيما لو تمت الموافقة على مشروع الربط السككي مع إيران الذي ترافقه أيضاً شبكة خطوط نقل الطاقة بالأنايب (الغاز الإيراني) وشبكة طرق برية للنقل بالشاحنات، وهذا الطريق يعد بديلاً لمشروع ميناء الفاو الكبير وتحويل ربط القناة الجافة لمصلحة الاقتصاد الإيراني، أي أن العراق سيصبح مجرد ممراً لا أكثر يتقاضى رسوم بسيطة جراء عبور السلع والبضائع عبر أراضيه .

ثالثاً : التحديات الدولية .

أبدت دول كثيرة مخاوفها من تنفيذ مبادرة الحزام والطريق مع الجانب العراقي لشعورها بأن مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة سيضر بمصالحها التجارية مستقبلاً ، فعمدت على عرقلة تنفيذ وإنجاز هذا المشروع بكل الطرق ومنها استخدام الوسائل غير الشرعية من خلال دفع أجندها التخريبية داخل العراق ودفع أموال طائلة لشراء ذمم بعض ضعاف النفوس من الساسة العراقيين ، فضلاً عن ذلك أنشأت بعض الدول مشروعات منافسة للمشروع العراقي لأجل التقليل من أهميته وجدواه الاقتصادية ومن هذه الدول نذكر الآتي :

١. دور دولة الإمارات العربية المتحدة .

دولة الإمارات العربية تعد نفسها الدولة الوحيدة التي يجب أن تهيمن على كل موانئ المنطقة وتبسط نفوذها في مناطق إستراتيجية، وهذا ما تخطط له في اليمن على سبيل الذكر لا الحصر ، وعلى ما يبدو أن الإماراتيين كانوا قلقين جداً من إنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير وتخوفهم من أن يكون خارج نفوذهم في المستقبل القريب، كون هذا الميناء سيؤدي دوراً رئيساً في تجارة خدمات الترانزيت على مستوى العالم، وما زاد من مخاوفهم الجانب المتعلق باستيرادات العراق من السلع والبضائع التي تمر ترانزيت عبر ميناء جبل علي ومن ثم إلى الموانئ العراقية على شكل مراحل كون أن الموانئ العراقية القائمة تقع في قنوات مائية ضحلة لا تسمح بدخول السفن التجارية العملاقة وبالتالي فأن ميناء الفاو الكبير سيعمل على استقبال تلك السفن مباشرة دون الحاجة لخدمات الترانزيت كونه يقع بمياه مفتوحة، وهذا يعني خسارة الإمارات إيرادات مالية ضخمة : (الخطابي ، ٢٠١٦ ، ١٧٥) .

٢ . دور جمهورية مصر العربية .

تعد مصر متضرراً كبيراً من مبادرة الحزام والطريق الصينية ، وذلك لأن هذا الطريق سيني هيمنة قناة السويس على الحركة التجارية البحرية ، هذا ما تحدث به خبراء الاقتصاد في مصر في أكثر من مناسبة، وكانت

أعنيهم منصبة على البصرة ومشروع ميناء الفاو الكبير لأنه سيكون جزءاً من مسارات تلك المبادرة وسيكون أحد أقصر الطرق البديلة عن قناة السويس : (المرسومي وإبراهيم ، ٢٠١٩ ، ٧٤) .

٣ . دور محور السعودية وإسرائيل والولايات المتحدة الأمريكية .

هناك أسباب جيوسياسية تدفع السعودية والولايات المتحدة الأمريكية ومن خلفهم إسرائيل على ممانعتهم لتنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير ومحاولة ربطه بطريق الحرير الدولي، لكون الاقتصاد العراقي أن تخلص من اعتماده على المورد النفطي وقام بتأسيس منافذ اقتصادية أخرى لإيراداته ومنها مشروع ميناء الفاو وربطه بطريق الحرير الدولي الجديد، فذلك يعني عودة العراق دولة قوية في المنطقة، وهذا ما لا تريده هذه الدول، لذلك أسرع السعودية بإنشاء مدينة (نيوم) التجارية التي تقع على البحر الأحمر في المنطقة الشرقية، إذ خصصت أكثر من (٥٠٠) مليار دولار لانجازها وبدعم كبير من الولايات المتحدة الأمريكية وإسرائيل لتكون منافساً قوياً لميناء الفاو الكبير ، ولتكون مكملة لمسارات مبادرة الحزام والطريق عبر الأراضي السعودية وصولاً إلى موانئ إسرائيل ومن ثم إلى أوروبا، لكون هذه المدينة تحتوي على بنية متكاملة من الموانئ والمطارات والمدن الصناعية والتجارية فضلاً عن وجود شبكات نقل متطورة تربط هذه المدينة عبر جسر بحري عن طريق البحر الأحمر يربطه بميناء حيفا الجديد في إسرائيل ومن ثم إلى أوروبا : (اللجنة الاقتصادية الأسكوا ، ٢٠١٩ ، ١٢-١٤) .

الاستنتاجات والتوصيات

أولاً: الاستنتاجات :

- ١ . أتضح أن الاقتصاد الصيني يتطور بشكل هائل وسريع ، على مستوى ارتفاع معدلات الناتج المحلي الإجمالي وبنسبة تصل إلى (١٠%) سنوياً خلال السنوات الأخيرة ، فضلاً عن ارتفاع معدلات نسبة السكان النشيطين اقتصادياً وبنسبة تصل إلى (٧١.٤%) من إجمالي السكان في الصين ، وهذا ما يعكس قوة الصين المتنامية .
- ٢ . تبرز قوة الصين في مجال التجارة الخارجية من خلال احتلالها المرتبة الأولى على مستوى العالم كأكبر دولة مصدرة لمختلف المنتجات الصناعية وبمعدل نمو سنوي مركب نسبته (٥.٤%) ، تلتها الولايات المتحدة الأمريكية بمعدل نمو مركب نسبته (٢.٧%) خلال المدة (٢٠٠٨-٢٠١٧) ، واحتلت المرتبة الثانية بعد الولايات المتحدة الأمريكية في جانب الاستيرادات خلال المدة نفسها .
- ٣ . تدعم الصين حرية الانفتاح والاندماج لشركاتها العاملة في الخارج من خلال إطلاق التمويل المالي والاستثمارات في أسواق البلدان النامية والناشئة ، وذلك أسهم في تطور الاقتصاد الصيني على مستوى إنتاج السلع بأحجام كبيرة وبتقنيات تكنولوجية عالية .
- ٤ . أتضح أن مبادرة الحزام والطريق لها تأثيرات اقتصادية كبيرة على مستوى القطاعات التجارية وقطاعات الإنشاءات والبنية التحتية للصين ، ولها تأثير إيجابي على جميع الدول التي تمر من خلالها مسارات طريق الحرير الدولي .
- ٥ . يتبين تأثير مبادرة الحزام والطريق في الاقتصاد العراقي من خلال تكوين مورد اقتصادي آخر إلى جانب مورد النفط ، ويتحقق ذلك من خلال أنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة والمنشآت المكملية لها من خطوط نقل منتجات الطاقة الأخرى .

٦. أتضح أن هناك تحديات تؤخر المضي قدماً بهذه المشاريع كالتحديات الداخلية المتمثلة بنقص التمويل والفساد المالي والإداري فضلاً عن التحديات الإقليمية المتمثلة بتدخل بعض الدول ومحاولة عرقلة إنشاء وتنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة وربطهما بطريق الحرير الدولي الجديد ، لتخوف تلك الدول من تضرر مصالحها مستقبلاً أو لاعتبارات سياسية أخرى .

ثانياً: التوصيات :

١. الإسراع بعقد الشراكة الاقتصادية مع الصين في جميع المجالات ، وذلك لكون الصين أكبر مصدر للسلع إلى الأسواق العراقية ، ويعد أكبر مستورد للنفط الخام العراقي .
٢. عقد الاتفاقيات الإستراتيجية مع الجانب الصيني وإدخال الشركات الصينية الاستثمارية في مجالات البنية التحتية ، مع التأكيد على دور التمويل المالي الصيني في تنفيذ ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة وربطهما مستقبلاً بمسار طريق الحرير الدولي .
٣. على الحكومة العراقية تهيئة الظروف الأمنية وتوفير التمويل اللازم للإسراع في عملية تنفيذ ميناء الفاو الكبير لوجود تدخلات إقليمية ودولية تحاول عرقلة تنفيذ هذا المشروع الحيوي .
٤. رفض مشروع الربط السككي مع دولة الكويت عبر ميناء مبارك ، ورفض مشروع الربط السككي مع إيران ، لأن هذه المشروعات ستعمل على قتل مشروع ميناء الفاو الكبير وتحويل مسار طريق الحرير الدولي نحو مصالح وفائدة تلك الدول .
٥. الإسراع في تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير على وفق التصاميم الأساسية التي تم تحديدها في دراسة الجدوى التي وضعتها الشركة الإيطالية ، وعدم التلاعب في مستويات الأعماق للقناة المائية المقدره ب (١٩.٨) متراً ، لكي يكون الميناء مجدي من الناحية الاقتصادية إذ تسمح هذه الأعماق في استقبال سفن الحاويات العملاقة التي تصل أحجام حمولاتها لأكثر من (٢٠) ألف حاوية ، فضلاً عن استقبال ناقلات النفط العملاقة من ذات الحمولات الكبيرة التي تصل إلى (٢) مليون طن ساكن من النفط الخام .
٦. وضع خطط واستراتيجيات جديدة طويلة الأمد تهدف لحماية المناطق الساحلية للعراق ، تأخذ بنظر الاعتبار المتغيرات الاقتصادية والجيوسياسية الإقليمية والعالمية ، على أن تضع تلك الخطط في أولى حساباتها الأندماج مع مبادرة الصين مشروع الحزام والطريق .

المصادر

- (١) الأخرس ، إبراهيم . ٢٠١٢ . دور الشركات العابرة للقارات في الصين ، ط١ ، مكتبة القاهرة للنشر ، القاهرة ، مصر .
- (٢) الأمارة ، شعبان صدام . ٢٠٠٢ . العولة وانعكاساتها على التنمية العربية ، أطروحة دكتوراه غير منشورة . جامعة البصرة ، كلية الإدارة والاقتصاد ، البصرة ، العراق .
- (٣) البنك الدولي ، التقارير الاقتصادية السنوية لدول العالم ، ٢٠٠٨-٢٠١٧ .
- (٤) التقرير الاقتصادي السنوي للبنك الدولي ، للعام ٢٠١٩ .
- (٥) جعفر ، محمد راضي . ٢٠١٣ . الآثار الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية ، مجلة الاقتصادي الخليجي ، مركز دراسات البصرة والخليج العربي ، جامعة البصرة ، العدد ٢٤ ، البصرة ، العراق

- (٦) الحميدي ، عدنان حبيب . ٢٠١٨ . عقود البيوع البحرية الدولية وآثارها في تطوير قطاع النقل البحري في العراق للمدة (٢٠٠٣ - ٢٠١٥) . رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة البصرة ، كلية الإدارة والاقتصاد ، قسم الاقتصاد .
- (٧) الخطابي ، عبد العزيز رمضان علي . ٢٠١٦ . ميناء مبارك وأثره في حق العراق بالملاحة البحرية ، مجلة الراافدين للحقوق ، المجلد ١٤ ، العدد ٥١ ، بغداد ، العراق .
- (٨) شرعان ، د. عمار . ٢٠١٩ . مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الاقتصادي في العالم ، المركز العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية ، برلين ، ألمانيا .
- (٩) صندوق النقد الدولي ، تقارير آفاق الاقتصاد العالمي ، للمدة ٢٠٠٨-٢٠١٧ .
- (١٠) العامري ، ابتسام محمد . ٢٠٢٠ . مبادرة الحزام والطريق الصينية وتأثيرها على العراق ، مركز الدراسات الإستراتيجية في جامعة بغداد ، العراق ، بغداد .
- (١١) عبد الغفار ، هناء . ٢٠٠٢ . الاستثمار الأجنبي المباشر والتجارة الدولية الصين أنموذجاً ، ط١ ، بيت الحكمة للنشر والكتاب ، بغداد ، العراق .
- (١٢) فرانسواز لوموان ، ترجمة ، ممدوح صالح كعدان . ٢٠١٠ . الاقتصاد الصيني ، ط١ ، منشوران الهيئة العامة السورية للكتاب ، دمشق ، سوريا .
- (١٣) فولفجانج هيرن ، ترجمة ، محمد رمضان حسين . ٢٠١١ . التحدي الصيني ، ط١ ، مكتبة الملك فهد الوطنية للنشر والكتاب ، الرياض ، السعودية .
- (١٤) كارل غيرث ، ترجمة ، طارق عليان . ٢٠١٢ . على خطى الصين يسير العالم ، ط١ ، هيئة أبوظبي للثقافة والتراث ، أبوظبي ، الإمارات .
- (١٥) اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لدول غرب آسيا الأسكوا . ٢٠١٩ . مبادرة الحزام والطريق ماذا تحمل للبلدان العربية ، البند السابع من جدول الأعمال ، صفحات مختلفة .
- (١٦) المرسومي وإبراهيم ، نبيل جعفر و زينب حسين . ٢٠١٩ . موقع العراق على طريق الحرير الدولي التحديات والمكاسب ، ط١ ، شركة الغدير للطباعة والنشر المحدودة ، البصرة ، العراق .
- (١٧) المرسومي والجزائري ، نبيل جعفر و حسين حيدر . ٢٠١٩ . الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير ، ط١ ، دار الأيام للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن .
- (١٨) منظمة التجارة العالمية ، WTOI ، التقارير الاقتصادية السنوية للمدة ٢٠٠٨-٢٠١٧ ، صفحات مختلفة .
- (١٩) منظمة الأمم المتحدة للبلدان النامية ، UNCTAD ، التقارير السنوية ، ٢٠٠٨-٢٠١٧ ، صفحات مختلفة .
- (٢٠) مونس ، محمد زبيري . ٢٠١٤ . الأهمية الجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير ، مجلة دراسات البصرة ، العدد ١٨ ، البصرة ، العراق .
- (٢١) وزارة النقل ، الشركة العامة لموانئ العراق . ٢٠١١ . دراسة جدوى مشروع ميناء الفاو الكبير ، شعبة الدراسات والتخطيط ، البصرة ، العراق .
- (٢٢) United Nations , World Investment Report ١٩٩٤ , (New York, U. N. ١٩٩٤) , P. ٤ .
- (٢٣) United Nations , World Investment Report ٢٠٠٠ : Cross – Border Mergers and Acquisitions' and Development , (New York and Geneva , U. n , ٢٠٠٠) , P.P ١١-١٣ .