

## استقرار اولي للممكنات المتاحة والمزايا الاقتصادية المتوقعة لانضمام

### العراق الى مبادرة الحزام والطريق الصينية

ا.م.د. محمد عزيز محمد الشلال، قسم المحاسبة، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة نوروز، أقليم كردستان العراق

م.م. نزيار محمد سليم محمود، قسم الاقتصاد، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة زاخو، أقليم كردستان العراق

#### مخلص

تعد مبادرة الحزام والطريق الصينية اضخم مشروع استثمار دولي في البنية الاساسية في القرن الواحد والعشرين، اذ تشترك فيها حاليا نحو 72 دولة من قارات مختلفة تشكل نحو نصف سكان العالم وتلث ال GDP فيه، والعراق من الدول التي ادرجت ضمن هذه المبادرة باعتباره يمثل ممرا للحزام والطريق نحو دول الشرق الاوسط واوربا، وقد حاول البحث اثبات هذه الاهمية من خلال اجراء بعض المقاربات ونماذج المحاكاة الاولية للمكاسب التي يمكن ان يحصل عليها فيها لو تم تبني المبادرة كاستراتيجية ضمن الاطر الوطنية لاعادة البناء والتنمية المستدامة، وتوصل البحث الى استنتاجات مهمة من ضمنها ان العراق يمكن ان يكون دولة مؤثرة في المبادرة اذا تم تبني استراتيجية اتمائية للبنية الاساسية فيه قائمة على الانفتاح وتطوير ومد طرق المواصلات مع كل دول الجوار الجغرافي، عندها يمكن ان تكون المكاسب المتحققة أكبر خاصة مع امكانية ادراج المنفذ البحري ضمن الطريق باتجاه البحر المتوسط واوربا، كما استنتج البحث ان اتفاقية النفط مقابل الاعمار بين العراق والصين يمكن ان تمثل مركزا لتطوير دور العراق في المبادرة الصينية.

**الكلمات المفتاحية:** مبادرة الحزام والطريق، البنية الاساسية، اتفاقية اطار التعاون، المكاسب الاقتصادية، عقدة المواصلات.

#### 1. مقدمة

واحد طريق واحد الى مبادرة الحزام والطريق من اجل ضمان انخراط المزيد من الدول فيه.

وقدر تعلق الامر بالعراق فان المبادرة ومنذ البداية وضمن الحدود الدنيا لمساهمة قدم على انه ممر بري ناخ لدول الشرق الاوسط وغرب اسيا، وكذلك هو ممر بديل او مكمل لاوروبا سواء برياً عبر تركيا او بحرياً عبر البحر الابيض المتوسط، وكما هو معروف فان العراق تاريخياً يمثل الرابط بين قارات العالم القديم ومبادرة الحزام والطريق ما هي الا تجسيد مطور لطريق الحرير القديم، على العموم فان الفرصة سانحة امام العراق لان يكون ذا دور محوري في المبادرة اذ ماتم التأكد من كونها تاتي متوافقة مع تطلعات البلد نحو ازدهار سريع مبني على اطر الاستدامة في التنمية والنمو، والبحث هنا هو محاولة اولية لاستقرار موضوعين اساسيين الاول هو امكانية ان يكون العراق جزءاً مهماً من المبادرة اي ان يلعب دور عقدة للمواصلات والتجارة الدولية في اطار المبادرة، والثاني يتعلق بتحديد اولي للمكاسب التي يمكن ان يحققها البلد اذا ما ادخلت المبادرة ضمن استراتيجياته الاقتصادية للسنوات القادمة.

#### 1.1 مشكلة البحث

لازالت مبادرة الحزام والطريق في بدايتها الامر الذي يجعل منها عرضة لتقييمات مختلفة ذات ابعاد سياسية واقتصادية، وتحاول الدول ترتيب اولويات مصالحها مع

كان للديناميكية الكبيرة لسياسة الانفتاح الاقتصادي التي طبقها دينغ شياو بينغ Deng Xiaoping في نهاية السبعينات من القرن الماضي اعظم الاثر في تحول الصين الى قوة اقتصادية عالمية، وطالما لم يحدث اضطراب اقتصادي خطير غير متوقع حالياً سوف تصبح هذه الدولة أكبر منتج للسلع والخدمات الاقتصادية في العالم بحلول عام 2030، وقد بدأت الصين تهيء لريادتها من خلال جملة من الاجراءات الاقتصادية والسياسية الاستراتيجية والتي يمكن القول ان مبادرة الحزام والطريق تاتي في مقدمتها، وهذه المبادرة جرى اطلاقها رسمياً من قبل الرئيس الصيني شي جين بينغ Xi Jinping في عام 2013، والمبادرة تتجسد في طريق الحرير القديم وهي رؤية استراتيجية لتدفقات التجارة والاستثمار تعتمد على مفهوم الاتصال، ومنذ اطلاقها حظيت المبادرة باهتمام عالمي كبير نظراً لما يمكن ان توفره من منصة قوية للنمو الاقتصادي والتعاون الاقليمي والدولي تساهم في اشارك اكثر من اربعة مليارات من البشر يعيشون في اسيا واوربا وافريقيا، ومعظم البلدان المشمولة بالمبادرة هي اما نامية او ناشئة، وبداية وضع الصينيون الكثير من المخططات والخرائط التي تبين للعالم اهداف ومسارات مبادراتهم، ولكنهم ظلوا دائماً يرددون ان امكانية التطوير والتوسع والحاق الاخرين من خلال تطوير الممرات او تغييرها هي عملية مستمرة حتى انهم قاموا بتغيير اسم المشروع من حزام

المكاسب الاقتصادية التي يمكن ان يجنيها العراق في ظل اتجاهات المبادرة ومكائنه فيها ، واخذ المحور الثالث على عاتقه ادراج وتحليل اهم النتائج والتوصيات التي توصل اليها البحث .

## 2. مدخل مفاهيمي حول ماهية مبادرة الحزام والطريق الصينية.

### 1.2 ماهية الحزام والطريق

يعد مصطلح مبادرة الحزام والطريق "Belt and Road Initiative"(BRI) هو الاسم الاخير للمشروع الاستراتيجي الصيني المرتبط باحياء طريق الحرير والذي كان يمثل اهم الممرات التجارية للعالم القديم والتي كانت تربط شرق اسيا بوسطها وغربها وبافريقيا واوربا واخذ هذا المشروع عدة تسميات منذ انطلاقاته ومنها طريق الحرير الجديد New Silk Road ، وحزام واحد طريق واحد (OBOR) "One Belt and One Road" ، ويقصد بالحزام هنا الممرات البرية ، اما الطريق فيقصد به الممر البحري ، ولذلك فان مبادرة الحزام والطريق هي مشروع كبير يهدف إلى تحسين التعاون الإقليمي من خلال تحسين الاتصال بين البلدان الواقعة على طريق الحرير القديم وما بعده ، وهي تشمل الحزام الاقتصادي لطريق الحرير للجزء الأرضي وحزام القرن الحادي والعشرين البحري ( Zhai , 2018 , P85).

على العموم فان الجانب الصيني وتحت دواعي السلم والتعاون الدولي اصبح يتعامل مع الموضوع تحت مسمى مبادرة الحزام والطريق ، والتي اطلقتها الصين في مارس 2015 ، وحظيت المبادرة في بدايتها بتأييد وانضمام نحو 65 دولة اسيوية واوربية وافريقية ثم التحقت بركب المبادرة سبع دول اخرى ليصبح عدد الدول 72 دولة والملاحق رقم (1) يبين اساء هذه الدول ، والمبادرة عبارة عن رؤية صينية لستراتيجية اقتصادية دولية مستقبلية قائمة على اساس ان احداث التنمية المستدامة يتطلب التعاون من خلال ربط البنى التحتية للدول من اجل تعزيز الاتصال البري والبحري والجوي والفضائي الالكتروني وهذا يمكن الوصول اليه من خلال تركيز الجهود على تطوير الممرات والمدن والمشاريع الاستراتيجية وربط شبكات الطرق السريعة والسكك الحديدية والموانئ البحرية للدول مع بعضها البعض ، واتخذت الصين من طريق الحرير القديم مدخلا تاريخيا لمبادرتها الحديثة ، وعرضت مبرراتها على انها مدخل للتطور والتنمية العالمية المستدامة يسعى الى التوسع في الاتصال Connectivity ، والانفتاح Openness ، والابتكار Innovation ، ودوافع التنمية المستدامة Sustainable development

او ضد المبادرة في ضوء مصالحها العامة ، وفي العراق لم يرى او يسمع لدراسات او اجاث موضوعية في هذا الاطار وان كل ما موجود ليس سوى تداولات اعلامية مبنية على اراء شخصية ، وهذا يمثل مشكلة حقيقية للبلد تمنعه من ترتيب اولوياته في الموضوع بالشكل الذي يتم معه تحقيق نوع من الامثلية في تحديد المسارات المستقبلية للسياسة الاقتصادية بالشكل الذي يضمن المصالح الوطنية العليا ، لذلك فان البحث الحالي هو محاولة اولية في هذا الاطار تركز على الجوانب الاقتصادية للموضوع وتحاول الاجابة على سؤاليين مركزيين الاول هو ، هل ان العراق مهم في مبادرة الحزام والطريق ؟؟ والثاني هو ، ماهي المكاسب الاقتصادية الاتية والمستقبلية التي سيحصل عليها العراق اذا ما دخل ضمن المبادرة ؟؟

### 2.1 فرضية البحث

ينطلق البحث من فرضية مفادها ان موقع العراق يؤهله لآخذ دور مهم في مبادرة الحزام والطريق ، وان مكاسبه الاقتصادية ستعتمد على مدى قدرته على تفعيل هذا الدور .

### 3.1 اهداف البحث

يسعى البحث الى تحقيق الاهداف الاتية :-

- اعطاء فكرة اولية عن ماهية مبادرة الحزام والطريق الصينية .
- بيان مدى اهمية العراق في مبادرة الحزام والطريق وفق الرؤية التخطيطية الحالية او التطويرية المستقبلية .
- استقراء اولي لمكاسب العراق من مبادرة الحزام والطريق في ضوء موقعه واهميته فيها .

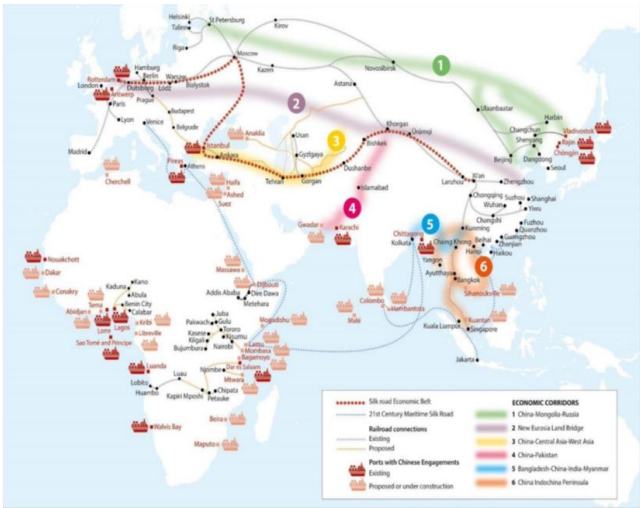
### 4.1 منهجية البحث

يتبع البحث المنهج الاستنباطي من خلال الاطلاق من مبادرة الحزام والطريق كآطار عام او مقدمة كلية يتم الوصول من خلالها الى استدلال جزئي يتعلق باهمية موقع لعراق ضمن المبادرة ، والمكاسب الاقتصادية المتوقعة له ، مع استخدام الاسلوب الكمي في عرض البيانات والجداول واستخلاص النتائج منها .

### 5.1 هيكل البحث

يتكون البحث من ثلاثة محاور اساسية تناول الاول منها عرضا ماهية مبادرة الحزام والطريق ، فيما عمل المحور الثاني باتجاهين الاول تم خلاله تحديد اهمية العراق في المبادرة وفق الرؤى المختلفة ، اما الاتجاه الثاني فقد انبرى لتحليل

والطريق عن عصارة التفكير الصيني الذي يسعى لاستثمار الانجازات الاقتصادية السابقة من اجل بناء مستقبل تكون فيه الصين العملاق الاقتصادي الاكبر من خلال حزام من مشاريع البنية الاساسية الدولية تدعم التجارة عبر طريقها المقترح، ومن اجل ضمان اكبر مشاركة دولية كان لزاما زيادة عدد المستفيدين من الدول وهذا ماتم التوصل اليه من خلال المبادرة التي اريد لها مبدئيا ان تتخذ ستة ممرات وكما موضح في الشكل رقم (1).



SOURCE : OECD , 2018 , P 12

### شكل (1) الممرات الرئيسية لمبادرة الحزام والطريق .

ويوضح الشكل رقم (1) اتجاهات الممرات البرية ضمن الحزام وكذلك اتجاهات الطريق ويمكن تصنيف الممرات الستة كما يأتي : ( UNDB , 2016 , P 49 ).

**الممر الاول :** جسر اوراسيا البري الجديد .

وهو عبارة عن خط سكة حديد يربط بين اسيا واوربا منطلقا من الصين باتجاه كازخستان ثم باتجاه روسيا وصولا الى بلاروسيا ومن ثم الانتقال الى بولندا ومنها الى اوربا ويقدر طول هذا الطريق بنحو 9500-10000 كم .

**الممر الثاني :** الممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا .

وهو عبارة عن طريق بري يرافقه سكة حديدية في السهوب ويتصل بالجسر الاوراسيوي في روسيا .

**الممر الثالث :** الممر الاقتصادي للصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا .

ينطلق هذا الممر من الصين باتجاه كازاخستان وقيرغيزستان وطاجيكستان وأوزبكستان وتركمانستان وايران وغرب اسيا والشرق الاوسط ، وهو من الممرات المهمة والقابلة للتطوير اذ انه من الممكن ان يمثل ممر اخر باتجاه اوربا عبر تركيا .

**الممر الرابع :** الممر الاقتصادي لشبه جزيرة الهند الصينية .

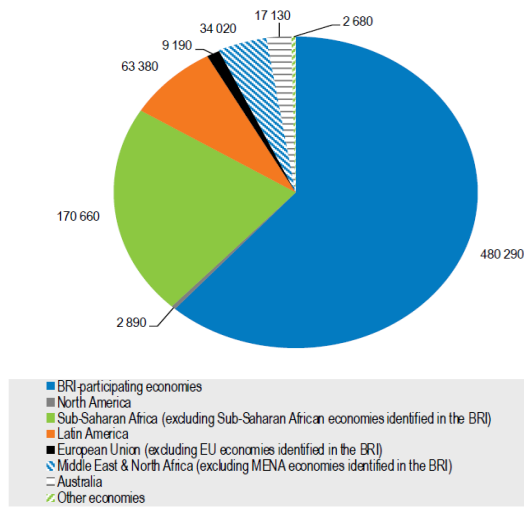
motivations ، ودوافع الطاقة والأمن الغذائي Energy and food ، security motivations ، وتنمية إقليمية أكثر توازناً More balanced ، وتحسين الكفاءة Improving the efficiency ( Yong ، ) ، وبغض النظر عن كل المبررات التي طرحها الصين يبقى الهدف المحوري الذي تسعى اليه ممثلا برغبة شديدة في توسيع الاسواق امام اقتصادها الصاعد بقوة من اجل امتصاص زخم الطاقات الانتاجية الهائلة التي امتلكتها او ستمتلكها مستقبلا ، انها محاولة للحفاظ على زخم النمو الكبير الى اطول مدى ممكن ومبادرة طريق الحرير يمكن ان تضمن لها جزء كبير مما تصبو اليه هذه الدولة وذلك من خلال محور تقليل المسافة وتوسيع التجارة من جانب ، وتوسيع الاستثمارات في الخارج بالمشاريع التي تحدم هذا التوجه (مشاريع البنى الاساسية) لذلك فان هذا الربط الكوني الذي خططت له يمكن ان يدعم نموها المستدام ويضمن لها مكانا متقدما في الاقتصاد العالمي ، لذلك هي اخذت في الترويج والتحفيد للموضوع بمختلف الصور ومحاولة سد النواقص التي ترى فيه من اجل ضمان المزيد من الشركاء سواء من الدول او المنظمات الدولية والتي اصبح الكثير منها يدعم المشروع على اساس انه سوف يساعد في تقليل فجوة الاستثمار في البنية الاساسية الاخذت في التصاعد سواء على المستوى العالمي او على مستوى الدول النامية في اسيا وافريقيا اذ تختلف المصادر الدولية حول احتياجات الاستثمار السنوية في مشاريع البنية الاساسية وهي تتراوح بين 2.9-6.3 ترليون دولار امريكي سنويا ، ومن المتوقع ان تكون نتيجة ذلك فجوة استثمارية تراكمية تقدر بنحو 5.2 ترليون دولار حتى عام 2030 ( McKinsey ، ) ، وتصل الى 14.9 ترليون دولار في عام 2040 ، وهذا يعني أن استثمارات البنية التحتية العالمية في المتوسط متخلفة بنحو 0.35 - 0.37 تريليون دولار أمريكي سنويًا ( GI Hub ، 2017 ).

### 2.2 المسارات التي سيتخذها الحزام والطريق .

شغل التفكير في التنمية الاقتصادية من منظور الممرات الاقتصادية جانبا مما من حيز النموذج النفوي الصيني وتحاول الصين الاستفادة من هذه التجربة على المستوى العالمي من خلال جعلها أكثر شمولية وسعة معتمدا على الخبرات التي تمتلكها في ادارة هكذا نوع من الستراتيجيات الاقتصادية لذلك تعبر مبادرة الحزام

الاحيرة عن طريق الاتفاقات التي ابرمتها الصين للتبادل التجاري المقيم بغير الدولار كما حدث مع تركيا وايران وروسيا ، اذن المصالح الصينية واضحة في المبادرة وهي المستفيد الاكبر منها كيف لا وهم يتحدثون عن ترليون دولار امريكي سوف تنفق في مجالات البنى الاساسية في مختلف دول العالم حتى عام 2030 ، على العموم يمكن أن تغطي مبادرة الحزام والطريق نحو 75 دولة ، و 4.4 مليار من السكان في العالم ، وحوالي 60 ٪ من الناتج المحلي الإجمالي العالمي ( Zhai . F , 2018 , P 86

ولكن ماذا عن مصالح الدول الداخلة في المبادرة ؟ في الواقع ان معظم هذه الدول هي في اسيا واوربا ومن ثم افريقيا وكهدف جمعي فان تحسين معدلات التبادل التجاري وتحسين نوعيته يمكن ان يمثل المصلحة الاولى للشركاء الدوليين ، خاصة وانه اصبح من الثابت في النظرية الاقتصادية ووفق الدراسات والنماذج المختلفة حول التجارة (وخاصة نموذج الجاذبية GRAFT ) ان تحسين وتقريب طرق النقل ، والاتفاقات التجارية ، والتقارب الثقافي ، تعمل على زيادة التجارة بين الدول ( 4 , 2019 , Baniya ) ، هذا من جانب ومن جانب اخر ان الطرح الصيني في المبادرة يقدم على اساس انه حزمة من مشاريع تطوير البنية الاساسية التي تبنيها الصين في هذه الدول على اساس انها مستثمر اجنبي مباشر او غير مباشر ، فمرة هي يمكن ان تكون شريك في هذه المشاريع ، ومرة تكون داعم مالي بقرض عادية او ميسرة (او يمكن ان تبادل المشاريع بالموارد كما في الاتفاقية مع العراق) ، والشكل رقم (2) يوضح مقارنة بين قيمة الاستثمارات الصينية في مشاريع البنية الاساسية في دول المبادرة او الاماكن الاخرى من العالم للمدة (2005-2018) .



SOURCE : ADB , 2017 , P 28 .

شكل (2) الاستثمارات الصينية في دول BRI والقارات الاخرى .

وهو يمر بري ايضا يعبر هذا المر من الصين باتجاه فيتنام ، تايلند ، جمهورية لاو ، كمبوديا ، ومينمار وماليزيا .

**الممر الخامس :** الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني .

وينطلق هذا الممر من مدينة كاشغر التي توجد فيها منطقة تجارة حرة والواقعة في مقاطعة شينجيانغ الصينية وينقل الى ميناء جوادر الباكستاني (وهو ميناء للمياه العميقة يستخدم للأغراض التجارية والعسكرية ) ، ويوفر هذا الميناء ممرًا للطريق البحري باتجاه الخليج وقناة السويس .

**الممر السادس :** الممر الاقتصادي بين الصين وبنجلادش والهند وميانمار .

ويتوقع لهذا الممر ان يكون الاكثر بطا من ناحية الانجاز والعمل بسبب القضايا الامنية الخلافية بين الهند والصين .

ويعد ربط وصلات الطرق والسكك الحديدية مع الموانئ العالمية أمرًا ضروريًا لتشغيل جوانب الطرق البحرية في مبادرة الحزام والطريق ، لذلك لجأت الصين الى عقد اتفاقيات على تطوير العشرات من الموانئ في اسيا وافريقيا وكما موضح في الشكل (1) والجدير بالذكر ان الصين بدأت منذ فترة طويلة العمل على تطوير مقاطعة شينجيانغ Xinjiang باعتبارها المنطقة الأساسية للحزام الاقتصادي لطريق الحرير ومقاطعة فوجيان Fujian باعتبارها المنطقة الأساسية لطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين ( Horvath, 2016, p 13 ) ، كما من الضروري هنا التأكيد على ان الرسم السابق للممرات يمثل الخطة الولية لها التي يجري تعديلها باستمرار وفقا لما يتم التوصل اليه من اتفاقات مع الدول ، اي ان الممرات الاتفة الذكر هي خطوط عامة فقط حيث يجري تطويرها وتغيير مساراتها باستمرار وهذا ما حصل مع العراق وبعض الدول العربية التي عقدت مؤخرا اتفاقيات محمة في هذا الاطار .

**3.2 تحديد مجاميع المصالح في المشروع والادوار الحالية والمستقبلية لها .**

ان دولة الصين هي صاحبة المبادرة التي هي في الاساس استراتيجية مستقبلية لدعم النمو المستدام فيها ، وترى الصين ان استمرارها وتطورها كقوة اقتصادية يظل رهنا لقدرتها على الوصول الى الموارد والاسواق ومبادرة الحزام والطريق وفق ما مخطط لها يمكن ان تؤمن لها ذلك اذ تتيح لها التعددية في مصادر الموارد (وخاصة الطاقة) ، وكذلك تفتح امامها المجال واسعا لتأمين المزيد من الاستثمارات الاجنبية ومواطني القدم الاقتصادية والتي من خلالها يمكن ان تفرض العملة الصينية كعملة قيادية في العالم ، وهذا ما بدأت ملامحه بالظهور في السنوات

بمنظور الدول النامية في امكانية الاستفادة من ميزات الموقع والموارد لاحداث تغيرا جذرية في البنية الاساسية .

وبالانتقال الى المنظمات الدولية وتحديدا البنك والصندوق الدوليين فان المكاسب التي يرونها في المبادرة تنطلق من أهدافها الاقتصادية الواسعة النطاق ، بما في ذلك "توصيلية المرافق ، والتجارة بدون عوائق ، والتكامل المالي" ، مع امكانية المساهمة في تقديم حل جزئي لمشكلة نقص الاستثمارات العالمية في البنية الاساسية خاصة مع كون مجال المبادرة يشمل دولا مصنفة على انها الاكثر عجزا في مشاريع البنى الاساسية في العالم ، كما ان المبادرة تدعم توجهات المنظمات الاقتصادية الدولية في تحرير وتوسيع التجارة الدولية ودعم الاستثمار الاجنبي في الدول الاكثر تخلفا .

#### 4.2 مصادر التمويل المعدة للمبادرة

تستعد الصين لاتفاق ترليون دولار امريكي لغاية عام 2030 في مشاريع البنى الاساسية في دول المبادرة وتعمل الصين في تامين الجزء الاكبر من تمويل مشاريع المبادرة على مصادر متعددة من ابرزها ، بنوك التنمية الصينية ، وصندوق طريق الحرير المتنامي بشكل مستمر والبالغة قيمته حاليا 40 مليار دولار امريكي ، واثنين من البنوك التجارية الكبيرة المملوكة للدولة ، كما تعمل الصين على الدعم الدولي سواء من المنظمات الدولية او بعض الدول التي يمكن ان تمويل جزء من هذه المشاريع بشكل استثمارات مباشرة او غير مباشرة ، والتمويل لمشاريع المبادرة جاري على قدم وساق ومن اهم ما تحقق في هذا الاطار ما ياتي : ( , 2018 , OECD P 20

- دعم بنك التنمية الصيني 400 مشروع في 37 اقتصادا بقيمة 110 مليار دولار امريكي ويتتبع المزيد من المشاريع المحتملة .
- يشارك البنك الصناعي والتجاري الصيني (ICBC) في 212 مشروعًا بقيمة 67 مليار دولار امريكي ، ومن المتوقع أن تصل قيمتها إلى حوالي 159 مليار دولار امريكي بنهاية 2021 .
- تعهد بنك الصين بتقديم 100 مليار دولار امريكي للفترة 2016-2020.
- يدعم بنك الصين للاستيراد والتصدير حاليا 1000 مشروع في 49 اقتصادا بقيمة 80 مليار دولار امريكي.

ونلاحظ من خلال الشكل ان ماتم انفاقه في دول المبادرة BRI بلغ نحو 480.3 مليار \$ ، وهو يشكل نسبة 60% من من اجمالي استثمارات الصين في هذا المجال الامر الذي يشير بوضوح الى مدى اهتمام الصين والشركاء بالمبادرة .

في الواقع ان كثير من الدول الداخلة في المبادرة هي دول نامية ومن ثم فان مشاريع البنى الاساسية تمثل معضلة كئداء لديها بسبب ما يحتاجه مثل هذه المشاريع من ائفاق كبير مع نتائج او ايراد متاخر ، لنا ترى كثير من الدول النامية الداخلة في المبادرة انها يمكن ان تتخلص من جزء من اعبائها التنموية والمالية عن هذا الطريق ويكاد هذا المنطلق يكون موحدًا لكل الدول الاسيوية والافريقية الداخلة في المبادرة ، ولكلا خصوصيته في هذا المجال

والسؤال الذي يمكن ان يثار في هذا الاطار هو ما مدى المخاطرة التي يمكن ان تتحملها الصين او البلدان المستقبلية للاستثمارات في هذا الاطار ومن اجل ان نفهم ذلك يمكن ان نطلع على الشكل رقم (3) والذي يوضح لنا علاقة بين الاستثمارات الصينية والتصنيف الائتماني للدول الداخلة في BRI ، اذ يبين لنا الشكل ان الاستثمارات الصينية وزعت الى 17 من اقتصادات دول المبادرة الحاصلة على تصنيف BBB (اي انها عند درجة 12 او اعلى في التصنيف ) ، وان هنالك 29 اقتصاد هي دون درجة التصنيف الاستثماري (اقل من 12 في المؤشر) ، 14 اقتصاد بدون تصنيف (الدول الواقعة على يمين العراق في الشكل البياني ) وهذه الدول حصلت على استثمارات بنحو 65 مليار \$ خلال السنوات السابقة ، وكذلك حصلت الباكستان على اعلى استثمار (نحو 40 مليار \$) على الرغم انها مصنفة ضمن المرتبة C (تصنيفها بلغ 8 ) ، على العموم ان التصنيف الائتماني لمعظم الدول الداخلة في المبادرة هو ليس ضمن المعايير المقبولة دوليا ومع ذلك تدخل الصين في استثمارات في هذه الدول لانها ترى ان الكلف والمخاطرة هي ضرورة لا بد منها لانجاح المبادرة هنا من جانب ومن جانب اخر فان مثل هذه الدول يسهل التوافق معها على شروط افضل للتعامل الاقتصادي الانبي والمستقبلي نظرا لحاجتها ، اي انهم ينظرون الى العائد الذي سيتحقق من مجمل المبادرة ولا ينظرون الى العلاقات الاقتصادية مع الدول بشكل مستقل ، واما فيما يتعلق بالدول المتقدمة المشاركة او التي ترغب لمشاركة وتحديدا دول اوربا فان رؤيتها للمكاسب التي يمكن ان تجنيها من المبادرة تختلف حسب درجة تطورها فالأكثر تطورا ينظر اليه من زاوية تطور التجارة وسهولة الحصول على الموارد وتوسع الاسواق ومكاسب التعامل مع كتلة اقتصادية كبيرة ، والاقل تقدما ياخذ

### 3. الفرص والخيارات المتاحة للعراق ضمن مبادرة الحزام والطريق .

#### 1.3 المديات المتاحة امام العراق ليكون جزء من المبادرة .

يمتلك العراق العديد من الممكّنات التي تعطي له ميزة نسبية عن الدول الاخرى في منطقة الشرق الاوسط تؤهله ليكون جزءا فاعلا في مبادرة الحزام والطريق وهذه الممكّنات يمكن تلخيصها في ثلاثة مزايا رئيسية هي :

- الموقع الجغرافي .
- الموارد المتاحة .
- الملاءة المالية .

بالنسبة للموقع الجغرافي يقع العراق في الجنوب الغربي من القارة الآسيوية بين خطوط طول (38-48 درجة) شرقا وخطوط عرض (29-37 درجة) شمالا والعراق هو الجسر الارضي الرابط بين قارات العالم القديم ، وموقع العراق هذا امن له طول فترة النمو بسبب وقوعه في المنطقة الشمالية المعتدلة ، كما يمتلك البلد حدودا بحرية على نهاية الخليج العربي بطول 60 كم ، ان هذا الموقع يدخل العراق ضمن المحورين الاساسيين في المبادرة وهما المحور البري والمحور البحري اي ضمن الحزام من خلال الحدود البرية مع ايران ، وضمن الطريق من خلال الحدود البحرية على الخليج العربي ، هذا من جانب ومن جانب اخر فان السهول والصحراء تشكل الصفة الغالبة على الاراضي العراقية وهذا يجعل منها أكثر سهولة وكلفة لمد الطرق والسكك الحديدية وحتى المناطق الجبلية في شمال العراق واقليم كردستان تمتاز هي الاخرى بعدم وعورتها بشكل كبير خاصا ضمن المقترحات التي يتوقع ان يمر منها الطريق البري (الحزام) في الاراضي العراقية اي ان التضاريس الارضية للبلاد لاتشكل عائق كبير امام مرور هذا الطريق بشقيه او امام المبادرة برمتها .

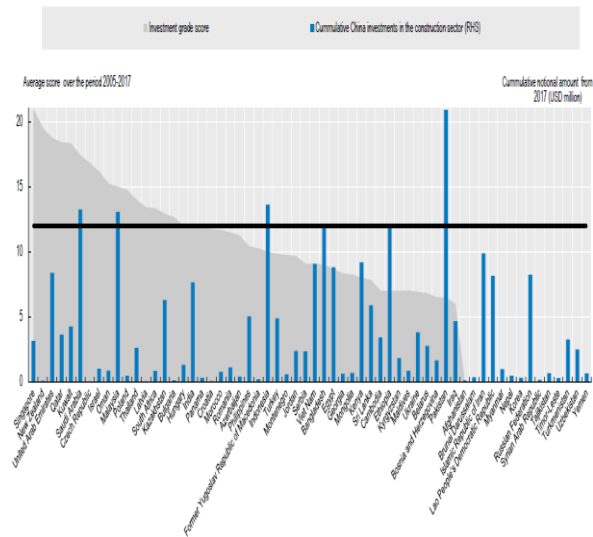
والميزة الثانية لموقع العراق الجغرافي تتمثل بكونه يؤمن الوصول البري المباشر الى سبعة من دول الشرق الاوسط الكبير وهي كلاً من تركيا ، سوريا ، الاردن ، لبنان ، اسرائيل ، السعودية والكويت ، ولدى العراق حاليا طرق برية مع كل هذه الدول فضلا عن ربط سككي قديم مع تركيا وسوريا ، كما ان الوصول البري غير المباشر يمكن الحزام البري المار عبر العراق من الوصول الى كل دول الشرق الاوسط وشمال افريقيا.

وهناك ميزة اخرى ضمن الموقع الجغرافي للعراق هو ان التجارة البرية للصين باتجاه اوربا يمكن ان تكون اقل صعوبة وكلفة من خلال العراق وخاصة مع امكانية

- صندوق طريق الحرير ، برأس مال متعهد به 40 مليار دولار أمريكي ، أصغر بالمقارنة ، لكنه يعمل مع مؤسسات أخرى ضمن اتحادات تهدف الى تقوية رسالته.

- كما يدعم بنك التعمير الصيني مشروعات مبادرة الحزام والطريق ، ويمتلك بنك التنمية الجديد استثمارات صغيرة حتى الآن ولكن من المتوقع أن يلعب دورًا عالميًا أكبر في المستقبل ، وايضا عمل البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (AIIB) والذي هو صغير نسبيا بالمقارنة مع ما ورد أعلاه ، حيث يبلغ قروضه 2.3 مليار دولار أمريكي ، وهو على أي حال ليس جزءًا رسميًا من مبادرة الحزام والطريق.

والجدير بالذكر هنا ان البنك الدولي ، وهو مؤسسة قادرة على الاستفادة من الموارد من جميع الاقتصادات في العالم ، صرح مؤخرًا أن لديه مشاريع جارية بقيمة 86.8 مليار دولار أمريكي في 65 اقتصادًا مشاركًا في مبادرة BRI (كيم ، 2017)، في حين بلغت قيمة التدفقات المالية الصينية لدول الحزام والطريق نحو 285 مليار دولار فقط للمدة (2013-2017) ( Taube and Hmaid , ) . ( 2019 , p 17 ) .



SOURCE : Baniya . S , Ruta . M and Rocha . N , ( 2019 ) , Trade Effects of the New Silk Road - A Gravity Analysis , WORLD BANK , Policy Research Working Paper 8694.

AA ويعني 21 درجة ، واذا كان AAA يكون اعلى تصنيف ائتماني هو S&P، Fitch\* حسب وكالة D. و C يعني 20 درجة ، وهكذا وصولا الى

### شكل (3) العلاقة بين التصنيف الائتماني\* والاستثمارات الصينية في دول ال

. BRI

اما فيما يتعلق بالموارد المتاحة للعراق والممكنات التي تقدمها لادراج العراق كشريك اساسي في المبادرة فهي تتمثل في مصادر الطاقة التي يمتلكها العراق وتحتاجها الصين وخاصة النفط والغاز ، والصين هي من المستوردين المهمين للنفط العراقي كما ان الشركات النفطية الصينية لها استثمارات واسعة في قطاع انتاج النفط العراقي ، وايضا يمتلك العراق العديد من الموارد الارضية الاخرى والتي تحتاجها الصين ودول اخرى ضمن المبادرة مثل الكبريت والفوسفات وبكميات اقتصادية ، واذا تحولنا نحو الموارد المتاحة لدى دول الجوار العراقي سواء التي في الشرق الاوسط او شمال افريقيا سنجد ان الموضوع يصبح أكثر جدوى وفعالية اقتصادية. وبالانتقال الى الموارد المالية التي تشكل العصب الاساسي لاي مشروع فالعراق يمتلك ثروات ارضية كبيرة يمكن ان ترفع من ملامته المالية وتساعد في تأمين جزء مهم من الامول اللازمة لمشاريع البنى الاساسية للمبادرة في داخل العراق ويمكن لهذه الموارد ان تكون ضامنا لاي عمليات اقتراض مستقبلية تستخدم لدعم المبادرة وجعل العراق من مرتكزاتها الاساسية خاصة مع كون نسبة الدين الى GDP في العراق متدنية قياسا بنظيراتها من الدول النامية وحتى المتقدمة .

يتضح مما سبق ان موضوع موقع العراق لوحده كافي ليجعل منه بلد مؤثر في مبادرة الحزام والطريق لانه يعتبر المدخل البري شبه الوحيد للوصول للشرق الاوسط وشمال افريقيا وممر اخر منافس للوصول الى اوربا وكذلك فانه يمثل مدخل بحري-ارضي قريب ومتوازن للوصول الى الوجهة ذاتها .

#### 2.4 مكاسب العراق الاقتصادية من الانضمام الى المبادرة .

في هذا المحور نحن بحاجة الى الاجابة على العديد من الاسئلة المتعلقة بالمكاسب الاقتصادية والمنافع التجارية التي سيجنيها العراق اذا ما اصبح جزء من مبادرة الحزام والطريق واهم المكاسب الاقتصادية التي يمكن تصورها تشمل اليرادات من رسوم المرور للبضائع والسلع ، التطور الذي سيحدث في البنية الاساسية ، ولبناء هنا من المنافع التجارية التي تمثل محور المبادرة باعتبارها مبادرة لتوسيع وتسهيل التجارة بين الدول الداخلة فيها ، في الحقيقة ان التجارة هي قاطرة النمو كما يقول ادم سميث والاقتصاد الحديث اصبح يعتمد على نظرية مثبتة في هذا المجال مفادها ان توسيع الطلب على المنتجات هو محور الاداء الاقتصادي المميز بالنسبة للدول التي تمتلك فوائض انتاجية سواء في السلع المصنعة او الاولية وان تحفيز الطلب يحصل غالبا من خلال فتح الاسواق وهذا النهج الاقتصادي تبنته الدول وخاصة المتقدمة وبشكل واسع منذ نهاية الحرب العالمية الثانية وقد تم اتخاذ

تطوير قنوات برية جافة للربط بين الخليج العربي والبحر المتوسط اذ ان هنالك خيارات متعددة للعراق للنفذ الى المتوسط عبر سوريا ، تركيا ، الاردن-اسرائيل ، اي انه يمثل عقدة مواصلات دولية ، وكما موضح في الشكل ( ) الذي يبين مسار الطريق البري لمبادرة (الحزام) .



المصدر : من عمل الباحثان بالاعتماد على برنامج GIS ، وخرائط GOOGLE .

#### شكل (4) مسار الحزام والطريق عبر الاراضي العراقية

و يظهر من خلال الشكل (4) ان امكانية الوصول الى البحر المتوسط ومن ثم الى شرق ووسط اوربا تتم من خلال ايران باتجاه العراق والذي منه يمكن ان تتعدد طرق الوصول الى المتوسط سواء من خلال تركيا او سوريا او لبنان او الاردن ثم اسرائيل ، والجدير بالذكر هنا امكانية الوصول الى المتوسط من خلال ممر ايران تركيا ولكن هذا الطريق يمر بتضاريس ارضية صعبة جدا ويمتد لمسافة أكثر بكثير من المسافات التي تنطلق من العراق باتجاه دول الشرق الاوسط الاربعة الواقعة على المتوسط وكما موضح في الشكل 4 .

وفما يتعلق بالطريق البحري فان هنالك مزية تضاف لموقع العراق وهي ان الموانئ العراقية هي الاقرب لكل موانئ دول حوض المتوسط المجاورة للعراق لذلك فانها تختصر المسافة البرية اللازمة للانتقال من الخليج الى المتوسط بشكل كبير عن نظيراتها في دول الخليج وايران ، وتقدر المسافة بين الخليج العربي والبحر المتوسط من خلال الاراضي العراقية السورية بنحو 1200-1300 كم ، كما ان الطريق البحري باتجاه العراق اقصر من طريق باب المندب البحر الاحمر باتجاه قناة السويس<sup>1</sup> ثم البحر المتوسط كما ان هذا الطريق يتجنب كلف رسوم المرور في قناة السويس .

<sup>1</sup> تقدر المسافة البحرية بين ميناء كودرات الباكستاني حتى ميناء الفاو العراقي بنحو 1600-1700 كم ، في حين ان المسافة من نفس الميناء الى مضيق باب المندب تقدر بنحو 2700-2800 كم ، اما المسافة من كودرات الى نهاية قناة السويس تقدر ب 5100 كم .

الجدول اعلاه ان اعلى نسبة تغير في زمن الوصول بين الصين والدول في الجدول اعلاه كانت لتركيا اذ ان هنالك 55% انخفاض فيه اذ سينخفض زمن الوصول من 29 يوما قبل المبادرة الى 13 يوما بعدها فيحين سجلت اقل نسبة في مينار (11.8%) ومن الواضح ان قرب المسافة بين الصين ومينار سبب ذلك ، اما فيما يتعلق بالعراق فسوف ينخفض زمن الوصول من 23 يوما الى 15 يوما وبنسبة تغير مقدارها 33.56% ، ومن الجدير بالذكر هنا ان تقدم التسهيلات المتعلقة بالاجراءات عند الحدود وتحسن البنية المعلوماتية والاساسية سيققل من هذا الزمن بالنسبة للعراق مستقبلا .

وبالانتقال الى العمود الاخير في الجدول (1) والذي يمثل التغير في الصادرات بعد المبادرة نلاحظ ان اوزبكستان تاتي في الصدارة اذ من المتوقع ان تتغير صادراتها بنسبة تصل الى 13.16% ، وتليها ايران بنسبة 12.67% ، اما العراق فسياتي ترتيبه الرابع وبنسبة تغير بالصادرات تقدر ب (8.1%) ، علما ان هذه التقديرات وضعها البنك الدولي بناء على القدرات الانتاجية الحالية للبلدان الداخلة في المبادرة ، وهذا يعني ان الدول التي تستطيع تطوير قدراتها الانتاجية سوف تحسن وضع التنافسية لديها مما يؤهلها لنصيب اكبر من التجارة مع دول المبادرة ، ومن الجدير بالذكر هنا انه ومبدئيا وفي ظل المعطيات الحالية فان الصين ستحتل المركز الاول بين دول المبادرة من ناحية قيمة الصادرات والمركز التاسع من ناحية نسبة التغير في الصادرات اذ ان نسبة التغير لديها ستصل الى 7% من قيمة صادراتها الحالية .

اذن تطور وسائل النقل وتقليل زمن وكلفة الوصول ستكون الانجاز الافضل للمبادرة ، والسؤال الذي قد يتبادر الى الذهن هنا هل ان مقدار التغير في الزمن والكلفة سيكون جوهريا ؟ بمعنى انه من السعة بحيث يمكن من تحقيق الغرض ؟ في الواقع حاول البحث اثبات ذلك من خلال نموذج محاكات بسيط تم في ضوءه افتراض الزمن اللازم للوصول بين الدول الواقعة على الحزام وذلك باستخدام برنامج ال GIS ، وكذلك تم افتراض سرعات مختلفة لقاطرات شحن تنتقل بين دول الطريق وكما مبين في الجدول رقم (2) .

ونلاحظ من خلال الجدول انه ومع افتراض ان القاطرة ستسير لمدة 20 ساعة يوميا فانها تحتاج الى نحو 7 ايام للوصول الى العراق بسرعة 40 كم/ساعة ، في حين تحتاج الى 4.5 يوم اذا كانت تسير بسرعة 60 كم/ساعة ، و 3.5 يوم اذا كانت تسير بسرعة 80 كم/ساعة ، وهذا الزمن مختصر جدا اذا ما تم مقارنته

مسارات واساليب مختلفة في سبيل تحقيق هذا الهدف وكانت التجارة هي محور العملية برمتها ، وتكاد تتفق جميع الدراسات التي اجريت حول نماذج التجارة الى ان طرق واساليب النقل لها دور محوري في توسيع التجارة بين البلدان وان من اولويات مبادرة الحزام والطريق هي تسهيل التجارة بين البلدان الداخلة في المبادرة من خلال خلق مسارات جديدة وتطوير بنى اركزية تسهل عملية الوصول ، وقدم خبراء صندوق النقد الدولي في عام 2018 دراسة حول تأثيرات المبادرة على التجارة بين الدول الداخلة فيها من خلال استخدام نموذج الجاذبية GRAFT وقدرت الدراسة نسب تغيرات التجارة في 72 دولة صنفت على اساس انها الدول المستفيدة والمشمولة في المبادرة ، والجدول رقم ( ) يعرض مقارنة بين الاثار على التجارة الخارجية في العراق والدول الاكثر استفادة ودول الشرق الاوسط والنسب المتوقعة لتغير صادراتها .

جدول (1) التغير في زمن الوصول ونسبة الصادرات بين الصين وبعض الدول .

الدولة	المسافة للصين قبل BRI / يوم	المسافة للصين بعد BRI / يوم	التغير في وقت التجارة %	التغير في الصادرات
الاردن	28.46	14.73	48.24	0.64
ايران	23.32	15.07	35.38	12.67
اسرائيل	27.70	13.04	52.92	3.29
تركيا	29.15	13.04	55.27	3.04
لبنان	27.50	12.66	53.97	0.47
العراق	23.60	15.68	33.56	8.10
سوريا	34.28	18.64	45.62	0.23
عمان	20.64	13.31	35.51	10.03
اوزبكستان	26.99	17.31	35.87	13.16
مينار	13.64	8.23	39.66	8.31
مالديف	16.94	14.94	11.81	9.78

المصدر : من عمل الباحثان بالاعتماد على :-

Baniya . S , Ruta . M and Rocha . N , (2019) , Trade Effects of the New Silk Road - A Gravity Analysis , WORLD BANK , Policy Research Working Paper 8694.

ونلاحظ من الجدول (1) ان هنالك تغيرا جوهريا في زمن الوصول (محسوبا بالايام) بين الصين والدول ضمن المبادرة وهذا الزمن هو تقدير تم احتسابه على اساس التغير الذي سيحصل في المسافات بعد المبادرة وكذلك تم اخذ الاجراءات المتعلقة بالحدود واجرائاتها والاتفاقيات التجارية ان وجدت لكل دول وفقا لقوانينها ، اي ان معيار زمن الوصول لاياخذ المسافة فقط بنظر الاعتبار ، وهذا الامر يؤدي الى امكانية وصول اسرع لدول ابعد في المسافة وكما موضع في



جدول (2) محاكاة زمن الوصول في اهم الدول الواقعة على الحزام بعد BRI .

الدول	المسافة البرية	وقت الوصول لقاطرة تسير بسرعة 40 كم/ساعة	وقت الوصول لقاطرة تسير بسرعة 60 كم/ساعة	وقت الوصول لقاطرة تسير بسرعة 80 كم/ساعة
الصين - باكستان	2750	68.75	45.83	34.37
باكستان - افغانستان	750	18.75	12.5	9.73
افغانستان - ايران	1250	31.25	20.83	15.63
ايران - العراق	750	18.75	12.5	9.73
المجموع	5500	137.5	91.66	69.46
العراق - سوريا	700	17.5	11.66	8.75
العراق - سوريا - لبنان	750	18.75	12.5	9.73
العراق - الاردن - اسرائيل	950	23.75	15.83	11.88
العراق - تركيا	600	15	10	7.5

المصدر : من عمل الباحثان بالاعتماد على برنامج GIS .

بالوقت اللازم حاليا لانتقال البضائع الصينية للعراق على سبيل المثال ، وحتى وان قلنا ان برنامج ال GIS قد يكون غير دقيق في اعطاء مسافة الطريق الذي يمكن ان ينحرف لسبب او اخر وبذلك تطول المسافة لكن يبقى الامر اننا حتى لو ضاعفنا كل المسافات يبقى الفرق كبيرا في زمن الوصول ، هذا فضلا عن ان الاتفاقيات المبرمة بين الدول سوف تساعد بشكل كبير على تقصير زمن الوصول ، وهناك المناء من السلع التي تحتاج الى زمن اقل في الوصول وخاصة المعرضة للتلف وغير القابلة للشحن الطويل وذات الارتفاع المرتفعة قياسا بالحجم .

وبالانتقال الى المكسب الاقتصادي الاعم وهو اليرادات من الرسوم الكمركية على ترانزيت البضائع المارة عبر الاراضي العراقية يمكن ان نحري مقارنة بسيطة في هذا المجال قائمة على اساس تقدير حجم التجارة من الصين ودول المبادرة التي يمكن ان تمر من العراق سواء باتجاه دول الشرق الاوسط الاخرى او باتجاه اوربا سواء بريا او عبر البحر المتوسط ، ومن خلال الجدول رقم (3) نلاحظ قيمة التجارة بين الصين ودول الشرق الاوسط وبضمنها العراق

ونلاحظ من الجدول (3) ان قيمة التبادل التجاري بين الصين ودول الشرق الاوسط قد بلغ نحو 272 مليار دولار عام 2020 على الرغم من تفشي وباء كورونا في هذا العام ، اذ بلغت قيمة صادرات الصين لهذه الدول نحو 128.7 مليار دولار في حين بلغت استيرادات الصين منها نحو 143.3 مليار دولار ، ويحتل العراق المركز الثالث في حجم التبادل التجاري مع الصين بعد السعودية والامارات ، ومن ناحية الصادرات يعد العراق ثاني أكبر مصدر للصين من هذه الدول بعد السعودية وهذا الارتفاع في صادرات العراق متأتي من كون الصين

جدول (3) قيمة التبادل التجاري بين الصين ودول الشرق الاوسط لعام 2020 (مليار \$) .

الدول	حجم الاستيرادات / مليار \$	حجم الصادرات / مليار \$	قيمة التبادل التجاري بين البلدين
العراق	10.92	19.25	30.17
تركيا	20.36	3.72	24.08
ايران	8.51	6.40	14.91
سوريا	0.833	0.133	0.966
الاردن	3.18	0.425	3.605
لبنان	0.945	0.32	1.265
اسرائيل	11.26	6.29	17.55
المملكة العربية السعودية	28.10	39.03	67.13
اليمن	2.88	0.677	3.557
الامارات العربية المتحدة	32.31	16.87	49.18
الكويت	3.58	10.71	14.29
القطر	2.63	8.27	10.9
البحرين	1.12	0.146	1.266
مصر	13.62	0.905	14.525
عمان	3.09	15.55	18.64
المجموع	143.338	128.696	272.034

المصدر : من عمل الباحثان بالاعتماد على :

National Bureau of Statistics of China , annual datd , Statistical database .

مستورد اساسي للنفط العراقي ، اما من ناحية الواردات من الصين فيحتل العراق المركز الخامس ، على العموم فان مايمينا هنا هو حجم التبادل التجاري الكلي لدول الشرق الاوسط مع الصين والتي يعد العراق المنفذ البري الوحيد لها والذي بعده يمكن ان تنتقل التجارة بخمسة اتجاهات مختلفة لذلك فان هنالك امكانية حقيقية للاستفادة من رسوم مرور هذا الكم الكبير من التجارة عبر اراضيه ، وعندما نستعرض في التحليل ونضيف الربط مع دول شرق وغرب اوربا ، تتضاعف التجارة المارة عبر العراق بشكل كبير ، والملحق رقم (2) يوضح قيمة التبادلات التجارية بين الصين وبعض دول شرق وغرب اوربا ، والذي نلاحظ من خلاله ان اجمالي التبادل التجاري بين الطرفين بلغ نحو 344 مليار دولار ، احتلت فيه المانيا المركز الاول تليها ايطاليا ، واستنادا الى اقيام التبادل التجاري للشرق الاوسط واوربا نستطيع ان نصنع نموذج محاكات بسيط نبين من خلاله اليرادات التي يمكن ان يحصل عليها العراق من مرور التجارة عبر اراضيه ، وكما مبين في الجدول ادناه .

جدول (4) نموذج محاكاة ليرادات رسوم مرور التجارة المتوقع حصول العراق عليها (مليار دولار).

اجمالي التبادل التجاري بين الصين ودول الشرق الاوسط والنول الاوربية	$616 = 344 + 272$
اذا تم اقتراض ان 50% من التجارة تمر عبر العراق	$308 = 50\% \times 616$
اذا فرضت رسوم مرور 1% تكون عائدات العراق .	$3.08 = 1\% \times 308$
اذا فرضت رسوم مرور 2% تكون عائدات العراق .	$6.16 = 2\% \times 308$
اذا فرضت رسوم مرور 3% تكون عائدات العراق .	$9.24 = 3\% \times 308$

المصدر : من عمل الباحثان بالاعتماد على رسوم المرور عبر القنوات البحرية الدولية (مثل قناة السويس).

ونلاحظ من الجدول انه ومع توقع مرور 50% من التجارة الصينية باتجاه الشرق الاوسط واوربا فان اليرادات المتوقعة الحصول عليها من قبل العراق ستكون في حدها الادنى 3.08 مليار عند رسم مرور 1% فقط في حين ستبلغ ارقام اعلى مع تزايد رسم المرور ، والجدير بالذكر هنا ان هذه النسب هي مقارنة للرسوم التي تفرض على السفن التي تمر عبر قناة السويس ، وكذلك نود الاشارة هنا الى ان اجمالي ايرادات قناة السويس بعد التطوير الاخير بلغت نحو 5.3 مليار \$ لعام 2019 ، والسؤال الذي يمكن ان يثار هنا هل ان اقيام التجارة المارة عبر العراق يمكن ان تصل الى هذه الحدود ؟ في الحقيقة اذا ما خذنا بنظر الاعتبار ان الطريق البري تحديدا يمتاز بسرعة الوصول وهو امر تحتاجه الكثير من انواع السلع كذلك فان نوعية السلع التي تنقل برا غالبا ما تكون من ذوات الحجم والوزن المنخفض والقيم العالية والتي تمتاز بها الصين ، كما ان الطريق البحري من الصين لاوروبا يستلزم تحمل رسوم المرور في قناة السويس ، على العموم نحن هنا ذكرنا فقط تجارة الصين باتجاه الشرق الاوسط واوربا ولكن عند اضافت تجارة الدول الاسيوية الاخرى مثل الهند ، باكستان ، ايران..... الخ فان حجم التجارة سوف يزداد بشكل كبير ومعه تزداد رسوم المرور .

اما المكسب الاقتصادي الثاني الذي يمكن ان نستشعره فيتعلق بالبنى الاساسية التي سيتم تطويرها خدمتا للمشروع ، وكما هو مثبت من الناحية الاقتصادية ان تطور البنى الاساسية في الاقتصاد يساهم بشكل كبير في دعم التنمية الاقتصادية وفي خلق نموا مستداما ، ولكن ماهي اهم المشاريع من هذا النوع والتي سيجري تطويرها من اجل خدمة مبادرة الحزام والطريق؟ في الحقيقة ان مشاريع مثل السكك الحديدية ، الموانئ ، الطرق السريعة ، الطاقة الكهربائية ستكون لها الولى في هذا الاطار وهذا النوع من اصعب مشاريع البنية الاساسية لانها تحتاج الى استثمارات واموال كبيرة ربما تفوق امكانيات اي بلد خاصة عندما تكون

في بدايتها ، وقدر تعلق الامر بالعراق فان البلد يعاني من تخلف وتلكوء كبير في الميادين الثلاثة الالفة الذكر بسبب الحروب والسياسات السابقة ، لذلك فان استغلال العراق لرغبة الاطراف الاخرى الفاعلة في المبادرة يمكن ان يساهم بشكل كبير في تطوير هذه القطاعات الاستراتيجية ، ونخص بالذكر هنا الصين التي تملك خبرات وامكانيات جنونية في هذا المجال ، اي ان ما عجزت عنه عقود من التنمية الضائعة في العراق يمكن ان ينفذ في بضع سنوات اذا ما احسنت المصلحة الاقتصادية العراقية تنظيم مصالحها ضمن هذا المسار .

في الواقع ان الاستعراض السابق لحجم التجارة التي يمكن ان تمر عبر العراق الى الدول المجاورة وغير المجاورة يشير الى ان نجاح المبادرة سوف يعتمد بشكل كبير على قدرة العراق على استيعاب تلك الارقام من خلال موانئه وطرق مواصلاته والجدول رقم (5) يوضح اهم مشاريع الطرق السريعة والربط السككي التي يمكن ان تسهل عمل المبادرة ومسافاتها داخل العراق .

جدول (5) المسافة والكلفة لاهم مشاريع الطرق السريعة والربط السككي التي تدعم مبادرة الحزام والطريق داخل العراق .

المشروع	المسافة المقتردة داخل العراق	القيمة التقديرية للمشروع / مليار \$
خط سريع وسكك حديد ايران - بغداد-سوريا	700 كم	14
خط سريع وسكك حديد-ايران- سليلانية-سوريا-تركيا	300 كم	4
خط سريع وسكك حديد-الخليج - بصره-سوريا	1000 كم	10
خط سريع وسكك حديد بغداد- الاردن	600 كم	6
خط سريع وسكك حديد بغداد-تركيا	500 كم	5
الاجمالي	3100	39 مليار \$

المصدر : من عمل الباحثان بالاستناد الى تقديرات اللجنة الدولية للتنمية الاقتصادية UNDB .

ونلاحظ من خلال الجدول ان هناك مسافة تقدر ب(3100 كم ) من الطرق السريعة والسكك الحديدية يجب تنفيذها بمجاور عدة داخل العراق وان الكلفة التقديرية لمثل هذه المشاريع تبلغ نحو 39 مليار دولار امريكي وهو استثمار ضخم في البنية الاساسية ويمثل نقلة نوعية في هذا المجال ، فضلا عن ذلك ان هنالك حاجة الى استثمارات في قطاع الموانئ يمكن ان تتجاوز 30 مليار من اجل تطوير الموانئ الحالية والانتهاه من كل مراحل ميناء الفاو ، اضع الى ذلك نحو 10 مليار استثمار في الطاقة الكهربائية من اجل دعم المشاريع السابقة ، وبالحصول النهائية نحن في استثمار اجمالي متوقع يصل الى نحو 80 مليار دولار وهو مبلغ ضخم يمكن ان يتم استثماره في حيز زمني يقدر بخمسة الى عشرة سنوات ، وما

التركيز على مشاريع البنى التحتية هو الذي تحتاجه المبادرة الصينية وخاصة مشاريع النقل والمواصلات والطاقة اذ من المحتمل مستقبلا ان تقوم الصين بتقديم عروض اكثر وضوحا واكثر دفعا باتجاه المبادرة اذا وجدت استجابة من الطرف العراقي في ذلك ، في الواقع انه في ضوء الثروة النفطية التي يملكها العراق والتي تحتاجها الصين لن يكون الامر صعبا من الناحية الاقتصادية على احداث ثورة مشروعانية صينية داخل العراق تمهد لاكمال سلسلة الصين باكستان ايران ثم العراق اذ ان هذه الدول تمثل نقاط ارتكاز للحزام اولا وللطريق ثانيا ، اي ان ما تاخر في العراق قد بدأت به الصين في ايران وباكستان ودول اخرى ، وازاء ذلك لا يمكن لاي محلل سياسي واقتصادي ان لايدرج الاتفاقية الحالية ضمن تطلعات الصين في مبادرة الحزام والطريق .

### 5. الاستنتاجات والتوصيات

#### 1.5 الاستنتاجات

- ترى الصين انه وضمن المدى الطويل فان مبادرة الحزام والطريق يمكن ان تصبح منصة عالمية تلعب فيها الصين دورا مركزيا لتسهيل التبادل التجاري والاستثمار وتأمين الموارد مع الدول الداخلة في المبادرة .
- من اجل جعل النمو الاقتصادي الصيني مستداما تتبع الصين استراتيجية على المدى القصير قائمة على اساس ان مبادرة الحزام والطريق ستمثل لها طوق النجاة للتخلص من الطاقة الانتاجية الفائضة وذلك عبر توسيع الاسواق لمنتجاتها اعتمادا على ما ستقدمه المبادرة سواء خلال عملية التهيئة لها او بعد اكتمالها .
- افقت الصين خارجيا لغاية الان نحو 420 مليار دولار امريكي وستنفق اموالا طائلة على الاستثمار في المبادرة وهي في صدد اتفاق ترليون دولار امريكي لغاية عام 2030 (وهذا الرقم قابل للزيادة) ، وان 70% من هذا الاتفاق جاء بشكل استثمارات مباشرة في البنية الاساسية للدول الداخلة في المبادرة ، ناهيك عن مليارات اخرى افقت داخل الصين نفسها على الاقاليم والمناطق التي ستكون منطلقا لحزامها والطريق .
- ترى معظم الدول المشاركة في المبادرة وخاصة النامية والناهضة والمتحولة ان لها مصلحة للدخول فيها خاصة وانها قائمة على تطوير البنى الاساسية يفضي الى توسيع التجارة وتأمين مصادر الطاقة والموارد .

يجب ملاحظته هنا ان جزء من المشاريع الائمة الذكر في الجدول (5) موجودة في العراق ولكن بطاقات تشغيلية محدودة وتعاني من اهمال كبير وخاصة ما يتعلق بالسكك الحديدية .

والجدير بالذكر انه وعلى الرغم من تركيز البحث في السطور السابقة على المكاسب الاقتصادية المتعلقة بكلف النقل ورسوم المرور لانها الاكثر قابلية على التقدير او المحاكاة المستقبلية الا ان هنالك مكاسب اقتصادية اخرى سيحصل عليها البلد منها ، الحصول على سلع اكثر رخصا وباوقات مناسبة ، امكانية توسيع الاستثمار الاجنبي مع الدول الداخلة في المبادرة ، الاستفادة من نقل الخبرات والتكنولوجيا ، تطور قطاع النقل ، فرص عمل اضافية ، ..... الخ ،

### 3.4 اتفاقية النفط مقابل الاعمار بين العراق والصين كاتار اولى لبدء العمل بمبادرة الحزام والطريق .

تعد اتفاقية النفط مقابل الاعمار والموقعة بين العراق والصين في ايلول 2019 اولى بوادر ولوج العراق الى مبادرة الحزام والطريق ، وهذه الاتفاقية على الرغم من بساطتها الا انها تمثل تعاونا استراتيجيا طويل الاجل يستند على قاعدة المصالح والموارد المتاحة للبلدين ، ولسنا هنا بصدد عرض تفاصيل الاتفاقية ولكن وقدر تعلق الامر بما تحتاجه لمناقشة هذا المحور فان الجانب الصيني يحاول في ظل هذه الاتفاقية ضمان تنفيذ اكبر قدر ممكن من مشاريع البنية الاساسية في العراق مقابل ضمانات نفطية ومالية يقدمها العراق منها انه ملزم بتقديم جزء من انتاجه النفطي (مبدئيا 100 الف برميل يوميا ) فضلا عن دفع فوائد على القروض الميسرة التي ستقدمها البنوك الصينية بضمن مؤسسة ضمان الصادرات الحكومية الصينية Sinasure ، وتم في ضوء الاتفاق تحديد مشاريع البنى الاساسية التي سيجري العمل عليها والتي تشمل قطاعات المواصلات ، والكهرباء ، والتعليم ، والصحة ، والبيئة ، وتكون الحكومة العراقية مخيرة في المشاريع التي ترغب بتنفيذها وفقا لقرارات الموازنات (صالح ، 2019 : ص 2) .

ومما لايقبل الشك ان هذه الاتفاقية لها ايجابيات وعليها سلبيات ولكن قدر تعلق الامر بما تناقشه هنا فانه يبدو ان الاتفاقية هي فعلا تاتي ممهدة لدخول العراق ضمن مبادرة الحزام والطريق ولذلك عدة ادلة منها انها اتفاق اقتصادي صرف تحاول الصين من خلاله ضمان جزء كبير من موارد العراق ومشاريعه فالاولى تاتي من خلال مقايضة النفط بالاعمار والثانية تاتي من خلال تقديم قروض ميسرة لمشاريع تنفذها شركات صينية في العراق هذا من جانب وم جانب اخر فان

## 2.5 التوصيات

- بالنسبة للمنظمات الدولية فان منطلقاتها في تاييد المبادرة تستند بالاساس على ما يمكن ان تقدمه هذه المبادرة في مجال تقليل فجوة الاستثمار في البنية الاساسية على المستوى العالمي والاخذة في التزايد في كثير من الدول ومنها دول دخلت ضمن المبادرة .
- فيما يتعلق بالعراق يمكن استنتاج ما ياتي :-
  - أ. يمكن القول وما لايقبل الشك ان هنالك مكاسب اقتصادية سوف تتحقق مع الدخول في المبادرة واولى هذه المكاسب هو التطور الذي يمكن ان تشهده قطاعات الطرق والمواصلات والموانيء والكهرباء والتي لازالت تشهد تخلفا كبيرا عن نظيراتها في دول الجوار .
  - ب. يمتلك العراق امكانات مالية يمكن ان تدفع عنه شح الاستدانة والوقوع تحت الهيمنة الاقتصادية للاستثمار الاجنبي لانجاز المشاريع التي تحتاجها المبادرة ضمن العراق ، وهذا التصور طرح في الاديبيات الاقتصادية محليا ودوليا .
  - ج. في الموضوع العراقي يمكن للصين ان تندفع بشكل كبير في جعل العراق مركزا محما في مبادرتها ولكنها تحتاج الى الضمانات والتطمينات الكافية وخاصة على المستوى السياسي ، اي ان المفاوضات الاقتصادية العراقي يمكن ان يحقق مكاسب مهمة اذا توفر له الغطاء السياسي المناسب ، اذ انه يستمد القوة من الموقع الجغرافي والقدرة المالية للبلد .
  - د. ان حجم التجارة التي ستمر عبر العراق سواء من الصين او الدول الاخرى سيكون كبيرا جدا اذا ما جرى تطوير حقيقي وممنهج ومدروس لتطوير البنى الاساسية التي تحتاجها مبادرة الحزام والطريق ، ويمكن اخذ التجربة المصرية في تطوير قناة السويس والت انفق نحو 60 مليار \$ على تطويرها وهي تدر عائد حالي بنحو 5 مليار \$ ، اي ان الرؤية الاقتصادية العراقية في تطوير البنى الاساسية للمبادرة يجب ان تاخذ منطلقات مشابهة لما فكر به المصريون .
  - هـ. ان التصور بان هنالك منطقة في العراق سوف تستفيد من المبادرة على حساب المناطق الاخرى هو تصور خاطيء وما هو الا تقاذف اعلامي غير مدروس ، حقيقة الجغرافية العراقية تثبت ان كل المناطق والاقاليم سوف تستفاد بشكل مباشر او غير مباشر .
- مبادرة الحزام والطريق الصينية هي اشبه بمشروع مارشال اسويي لتطوير البنية الاساسية في قارة اسيا ، والصين تعول عليها بشكل كبير ، لذلك على الدول الداخلة فيها الاستفادة من تجربة الدول الاوربية في هذا المجال ووضع الاتفاقيات التي تضمن عدم هيمنة الاستثمار الاجنبي على مقدراتها بالكامل وخاصة انه يتعلق بالبنية الاساسية التي تكون مسؤلية الدولة عنها مباشرة .
- من الضروري للعراق ان يعمل بشكل جاد على الربط بين موانئه والموانيء الواقعة على البحر المتوسط باتجاهاتها الثلاثة لان ذلك يؤهله لان يكون ممرا مهما للتجارة الاورواسيوية سواء تبنت المبادرة ذلك او لم تبناه ، وان مشروع القناة الجافة بين الخليج العربي والبحر الابيض المتوسط يجب ان تكون مفتاح المدخل العراقي لاثبات حضور مميز في المبادرة وتعظيم المكاسب منها .
- يمكن ان يساهم الربط البري المنظم للعراق مع دول الخليج العربي في التهيئة لمسار تجاري جديد يمكن ان يستخدم لنقل السلع السريعة التلف والصغيرة الحجم من والى دول اسيا واوربا باتجاه الخليج العربي ، كما انه يمكن ان يساهم في توسيع مساهمة هذه الدول في تهيئة البنية الاساسية في العراق ليكون عقدة مواصلات دولية .
- يمكن ان تمثل الاتفاقية العراقية الصينية (النفط مقابل الاعمار) اطارا ملائما لانفاذ المبادرة داخل العراق ، خاصة في فقرتها المتعلقة بالنفط مقابل البنى الاساسية ، اذ يمكن للحكومة العراقية هنا تجنب الكثير من حالات الفساد في مناقصات تنفيذ المشاريع والمقاولين الثانويين .
- من الضروري على العراق وضع اولوياته في مجال البنى الاساسية التي تحتاجها المبادرة بالشكل الذي يخدم المصالح الاقتصادية الوطنية وتطوير وحماية الانتاج المحلي وعدم تحول الدولة الى مستورد صافي لسلع رخيصة .

## 6. المصادر References

17. مظهر محمد صالح ، الاقتصاد السياسي لاتفاقية إطار التعاون بين العراق والصين ، شبكة الاقتصاديين العراقية ، 2019 .

1. Zhai, F. (2018). "China's belt and road initiative: A preliminary quantitative assessment," *Journal of Asian Economics*, Elsevier, vol. 55(C), pages 84-92.
2. Wang Yong, "Offensive for Defensive: The Belt and Road Initiative and China's New Grand Strategy," *Pacific Review* 29, no. 3 (2016): 457
3. McKinsey (2016), *Bridging Global Infrastructure Gaps*, [www.mckinsey.com/industries/capital-projects-andinfrastructure/](http://www.mckinsey.com/industries/capital-projects-andinfrastructure/)
4. GI Hub (2017), *Global Infrastructure Outlook*, Global Infrastructure Hub, <https://outlook.gihub.org/>.
5. People's Republic of China (2015), "Chronology of China's Belt and Road Initiative," March 28, 2015.
6. [http://english.gov.cn/news/top\\_news/2015/04/20/content\\_281475092566326.htm](http://english.gov.cn/news/top_news/2015/04/20/content_281475092566326.htm).
7. ADB (2017), *Meeting Asia's Infrastructure Needs*, Asian Development Bank,
8. [www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf](http://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf).
9. OECD (2018 c), *China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape*, OECD Publishing, Paris,
10. <https://doi.org/10.1787/9789264298828-en> .
11. UNDB , 2016 , the belt and road initiative a new means to transformative global governance towards sustainable development.
12. [http://www.undp.org/content/dam/undp/library/SDGs/English/Global%20Trends\\_\\_UNDP%20and%20UNRISD\\_FINAL.pdf?download](http://www.undp.org/content/dam/undp/library/SDGs/English/Global%20Trends__UNDP%20and%20UNRISD_FINAL.pdf?download)
13. Horvath, B. (2016). Identifying development dividends along the Belt and Road Initiative: Complementarities and Synergies between the BRI and the SDGs. *Global Governance Forum Scoping Papers*. Beijing: United Nations Development Programme, p 12.
14. Baniya . S , Ruta . M and Rocha . N , (2019) , Trade Effects of the New Silk Road - A Gravity Analysis , WORLD BANK , Policy Research Working Paper 8694
15. Taube .M and Hmaid .A , What the West Is Investing along China's New Silk Road A comparison of Western and Chinese financial flows , THINK!DESK China Research & Consulting , 2019 .
16. National Bureau of Statistics of China , annual datd , Statistical database .

ملحق (1) الدول الداخلة في مبادرة الحزام والطريق لغاية عام 2019 .

Economy		Economic Corridor		Economy		Economic Corridor	
1	People's Republic of China	-		37	Singapore	China-Indochina Peninsula	
2	Bangladesh	Bangladesh-China-India-Myanmar		38	Thailand	China-Indochina Peninsula	
3	Bhutan	Bangladesh-China-India-Myanmar		39	Timor-Leste	China-Indochina Peninsula	
4	India	Bangladesh-China-India-Myanmar		40	Viet Nam	China-Indochina Peninsula	
5	Myanmar	Bangladesh-China-India-Myanmar		41	Belarus	China-Mongolia-Russian Federation	
6	Nepal	Bangladesh-China-India-Myanmar		42	Estonia	China-Mongolia-Russian Federation	
7	Sri Lanka	Bangladesh-China-India-Myanmar		43	Latvia	China-Mongolia-Russian Federation	
8	Albania	China-Central West Asia		44	Lithuania	China-Mongolia-Russian Federation	
9	Armenia	China-Central West Asia		45	Mongolia	China-Mongolia-Russian Federation	
10	Azerbaijan	China-Central West Asia		46	Russian Federation	China-Mongolia-Russian Federation	
11	Bosnia and Herzegovina	China-Central West Asia		47	Afghanistan	China-Pakistan	
12	Bulgaria	China-Central West Asia		48	Pakistan	China-Pakistan	
13	Croatia	China-Central West Asia		49	Bahrain	China-Pakistan <sup>1</sup>	
14	Georgia	China-Central West Asia		50	Kuwait	China-Pakistan <sup>1</sup>	
15	Islamic Republic of Iran	China-Central West Asia		51	Oman	China-Pakistan <sup>1</sup>	
16	Iraq	China-Central West Asia		52	Qatar	China-Pakistan <sup>1</sup>	
17	Israel	China-Central West Asia		53	Saudi Arabia	China-Pakistan <sup>1</sup>	
18	Jordan	China-Central West Asia		54	United Arab Emirates	China-Pakistan <sup>1</sup>	
19	Kyrgyzstan	China-Central West Asia		55	Yemen	China-Pakistan <sup>1</sup>	
20	Lebanon	China-Central West Asia		56	Czech Republic	New Eurasian Land Bridge	
21	Former Yugoslav Republic of Macedonia	China-Central West Asia		57	Hungary	New Eurasian Land Bridge	
22	Republic of Moldova	China-Central West Asia		58	Slovak Republic	New Eurasian Land Bridge	
23	Montenegro	China-Central West Asia		59	Slovenia	New Eurasian Land Bridge	
24	Palestinian Authority or West Bank and Gaza Strip	China-Central West Asia		60	Poland	New Eurasian Land Bridge	
25	Romania	China-Central West Asia		61	Kazakhstan	New Eurasian Land Bridge <sup>1</sup>	
26	Serbia	China-Central West Asia		62	Ukraine	New Eurasian Land Bridge <sup>1</sup>	
27	Syrian Arab Republic	China-Central West Asia		63	Egypt	21st-C Maritime Silk Road	
28	Tajikistan	China-Central West Asia		64	Ethiopia	21st-C Maritime Silk Road	
29	Turkey	China-Central West Asia		65	Indonesia	21st-C Maritime Silk Road	
30	Turkmenistan	China-Central West Asia		66	Kenya	21st-C Maritime Silk Road	
31	Uzbekistan	China-Central West Asia		67	Maldives	21st-C Maritime Silk Road	
32	Brunei Darussalam	China-Indochina Peninsula		68	Morocco	21st-C Maritime Silk Road	
33	Cambodia	China-Indochina Peninsula		69	New Zealand	21st-C Maritime Silk Road	
34	Lao People's Democratic Republic	China-Indochina Peninsula		70	Panama	21st-C Maritime Silk Road	
35	Malaysia	China-Indochina Peninsula		71	Korea	21st-C Maritime Silk Road	
36	Philippines	China-Indochina Peninsula		72	South Africa	21st-C Maritime Silk Road	

Source : OECD (2018 c), China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264298828-en>.

ملحق ( 2 ) قيمة التبادل التجاري بين الصين ودول شرق اوروبا وبعض الدول من اوروبا الغربية .

الدول	حجم الواردات / مليار \$	حجم الصادرات / مليار \$
المانيا	86.82	105.26
ايطاليا	32.94	22.25
اوكرانيا	6.88	7.79
سلوفاكيا	3.03	6.43
بولندا	26.74	4.32
هنكارييا	7.40	4.28
رومانيا	5.13	2.64
بلغاريا	1.55	1.37
يلاروسيا	2.11	0.899
يونان	7.04	0.773
صربيا	1.62	0.497
كرواتيا	1.57	0.138
مولدوفا	0.145	0.60
لتوانيا	1.81	0.487
لاتفيا	1.05	0.200
استونيا	0.864	0.281
<b>المجموع</b>	<b>186.699</b>	<b>158.205</b>

المصدر : من عمل الباحثان بالاعتماد على :

Source : National Bureau of Statistics of China , annual datd , Statistical database .