

استراتيجية الادارة اللوجستية ودورها في جذب الاستثمارات (طريق الحرير انموذجا)

أ.د. نغم حسين نعمة

جامعة النهريين – كلية اقتصاديات الاعمال

naghamalna@gmail.com

م.د. رشا حارث عبود

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

rashahw@yahoo.com

المستخلص:

الادارة اللوجستية بمفهومها الشمولي لا يقتصر على التنظيم فحسب، بل أن اساس العمل الاستراتيجي ونجاحه مقرون بإمكانية جذب الاستثمارات للمشاريع وخاصة تلك الضخمة والعلاقة كما أن العنصر الاساسي والحيوي في جذب الاستثمارات يعتمد بشكل كبير على الادارة اللوجستية بما فيها تلك التي تتعلق بتحسين كفاءة البنى التحتية واستدامتها بما يتناسب وحجم المشاريع لكونها تمثل الركيزة الاساسية لضمان العمل الاستثماري وديمومته. وبغية معرفة وتحليل العوامل والعناصر التي تعزز تحقيق هذا الهدف، ستعتمد الورقة الحالية إلى توضيح ابعاد الادارة اللوجستية بشكل تفصيلي وربطها مع العوامل المطلوبة لجذب الاستثمارات في العراق تحديداً، إضافة إلى التعريف بما يسمى طريق الحرير وبيان ايجابيات وسلبيات ذلك الطريق على المستويين المحلي والاقليمي وفقاً لمصفوفة SWOT مع إشارة إلى أهم الدول ومساهماتها في تنفيذ طريق الحرير.

مفتاح الكلمات: الادارة اللوجستية، الاستثمارات، طريق الحرير، مصفوفة SWOT

Strategic Logistic Management & its Role in Attracting Investments

(Silk Road as a Sample)

Abstract:

Logistic management as a comprehensive concept does not limit to organizing, but it is considered as the main basis of any strategic work and its success is related tightly with its ability to attract projects especially those huge ones. In this context, the logistic management including those elements that related to the efficiency of infrastructure considered as the basis of investments that leads to sustainability. To explain and analyze those elements towards achieving that aim, the current paper will explain the

dimensions of logistic management in details then linked them with the main elements of attracting investments in Iraq, in addition to explain what is known as “Silk Road” and its advantages & disadvantages either locally and/ or globally according to SWOT analysis with refer to the role of certain countries in achieving this road.

Keyword: logistic Management, investments, silk road, SWOT analysis.

الجانب النظري

المقدمة:

المحور الاول: تمهيد

تتمثل الادارة اللوجستية بشكل عام بعمليات مختلفة ومتنوعة في البر والبحر والجو ناهيك عن العمليات المتمثلة باستخدام التكنولوجيا والعمل الافتراضي والتي باتت جزء اساسي من العمل اللوجستي وبالتالي فإن أي خدمة لابد لها أن تكون آمنة وسلسة وفعالة سواء على مستوى محلي، دولي، وإقليمي. و في هذا السياق تسعى الدول إلى ايجاد تسهيلات و اجراءات مرنة لتسهيل العمليات اللوجستية مع زيادة النمو الاقتصادي العالمي و زيادة الطلب على السلع و الخدمات، بيد أن الادارة اللوجستية غالباً ما تعاني من وجود بنى تحتية آمنة و متهينة بشكل مستدام و بالتالي فإن الحاجة إلى مشاريع متعددة الاطراف في التمويل و الاستثمار تمثل اللبنة الاساسية لتطوير و تنفيذ بنى تحتية رصينة (فاطمة الزهراء و آخرون ٢٠١٧)، إذ أصبحت العديد من الاقتصاديات في العالم تسعى لربط الشرق بالغرب عبر العراق من خلال طرق ذكية و جديدة خدمة لمتطلبات الاقتصاد العالمي الجديد و ربما هذا يتطلب في الكثير من الاحيان إلى سياسات و إجراءات حقيقية نحو الاستثمار (حسين ، ٢٠١٤) و يُعد طريق الحرير نموذجاً حياً واعداً لهذا الهدف وفقاً لمجموعة من التدابير و الاجراءات التي لابد من تحقيقها اولاً، إذ و بعد مراجعة العديد من الدراسات و التقارير الدولية و التي ساهمت بشكل كبير في إغناء الورقة البحثية الحالية وجد أن هناك آراء و روى لابد من مناقشتها تمهيداً لبيان استراتيجية الادارة اللوجستية و دورها في جذب الاستثمارات و التي تمثل مشكلة حقيقية و تحديات تواجه آلية جذب الاستثمارات الاجنبية تتمثل بضعف البنى التحتية للعراق بشكل خاص و غياب الاطر الادارية و القانونية في حماية الاستثمارات الاجنبية ناهيك عن السلاسل التنظيمية المعقدة التي تُحيد من تلك الاستثمارات و تعرقل عمل الادارات اللوجستية (الشعراوي، ٢٠٢١) و التي لابد من تطويرها و بلورتها نحو تفعيل و تعزيز البيئة الاستثمارية للدول الواقعة ضمن طريق الحرير، و بناءات عليه فإن فرضيات الدراسة الحالية تمثلت بالصيغ التالية:

- تساهم الادارة اللوجستية في تحسين بيئة الاستثمار وجذب رؤوس الاموال الاجنبية من خلال

زيادة كفاءة البنى التحتية

- استخدام الادارة اللوجستية لتطبيقات التكنولوجيا الحديثة يعزز ثقة المستثمر الاجنبي

- وضع استراتيجيات لوجستية متكاملة للدول المشاركة لتقليل المخاطر وتعزيز استقرار الاستثمار

- ربط الإدارة اللوجستية للقطاعين العام والخاص مع بعضها لضمان تدفق الاستثمارات

- تمكين الشركات المحلية والدولية من شراكات استثمارية اقتصادية طويلة الامد.

المحور الثاني: ماهية استراتيجية الادارة اللوجستية وطرق الاستفادة منها

يُنظر إلى استراتيجية الادارة اللوجستية على أنها خطة شاملة هدفها تحسين تدفق السلع والخدمات والمعلومات من الموردين إلى المستهلكين بأكبر قدر من الكفاءة والفعالية (العيسوي ، ٢٠٢٣) و من أهم عناصرها هو التفكير بأهداف طويلة الامد ، و العمل المستمر على ايجاد خطط تطويرية هدفها التعايش و التأقلم مع متغيرات السوق وفقاً للموارد المتاحة أي بمعنى آخر تحسين الأداء وتخفيض التكاليف وزيادة رضا العملاء من خلال تحسين عمليات النقل، التخزين، المناولة، والتوزيع (حوا، ٢٠١٣) أما المكونات الاساسية لاستراتيجية الادارة اللوجستية (www.reportlinker.com) فهي:

- (١) تحديد سلاسل التوريد والتي تشمل (الموردين، المصنعين، الموزعين، والمستهلك النهائي) مع مراعاة تحديد مراكز القوة والضعف والتحسين المستمر.
- (٢) تخطيط الموارد وفقاً لألية العرض والطلب يتم تحديد الموارد من (نقل، مستودعات، قوى عاملة، ومصادر للتكنولوجيا) مما يساعد في تقليل الفائض وانخفاض نسبة العيوب.
- (٣) التكامل التكنولوجي من خلال تطبيقها في انظمة الادارة خاصة نظم SCM ونظم الأتمتة في المستودعات والعمليات المتعلقة لتحسين الكفاءة وزيادة الفاعلية.
- (٤) ادارة المخاطر والتكيف مع متغيرات السوق تحليل الفعل ورد الفعل لأي عمل وفقاً لتقلبات السوق والمساعدة في رسم خطط بديلة لتخفيف الضرر أو الحد منه.
- (٥) ادارة العلاقات مع حلفاء استراتيجيين لضمان سلاسة العمل وتوسيع شبكة تدفق المواد الخام والخدمات.

وبناءً على المكونات أعلاه يمكن الاستفادة وتوظيف العديد من الممارسات الاستراتيجية في تفعيل استراتيجية الادارة اللوجستية من خلال:

- تحسين الكفاءة وتقليل التكاليف؛
- تعزيز خدمة العملاء؛
- ادارة المخزون بفاعلية؛
- التكيف مع المتغيرات السوقية بسرعة الاستجابة؛
- تحسين التنسيق بين الاقسام التنظيمية؛

- تعزيز الاستدامة البيئية وتحسين المسارات التي تساعد في خفض الانبعاثات الكربونية. والتي بدورها تعزز وتحسن من جودة البنى التحتية والتي تتطلب مجموعة من الطرق وكما ذكرت في بعض المصادر ذات العلاقة وكالاتي:
- التنسيق بين ادارات النقل المختلفة؛ إذ يتم ربط النقل بشكل عام والمتمثل بـ (البري، البحري، الجوي) مع بعضها من خلال مراكز استراتيجية تعمل على تطوير الافكار والمشاريع بما يعزز ضمان جودة النقل (Angell, ٢٠٢٥).
- التخطيط الاستراتيجي للبنى التحتية؛ لا يمكن لأي عملية نقل إن تتم بكفاءة وفعالية دون الاهتمام بالبنى التحتية وهنا لابد من ذكر أن التخطيط الاستراتيجي يركز على ايجاد وتحديد المواقع والمسارات التي تعتبر جيدة وجديدة مثل سكك الحديد وادخال موانئ للخدمة من خلال مسح ميداني وتحليل اي الطرق والاجراءات أسرع وأضمن للتنفيذ مع الاسراع بتنفيذ خطط للمعالجة والصيانة الدورية للطرق الموجودة (Angell, ٢٠٢٥).
- تسهيل وتسريع العمليات الجمركية؛ مع تسارع التكنولوجيا ومعالجتها للأمور الادارية على وجه الخصوص، يمكن الاستفادة من تطبيقات التكنولوجيا وانظمة التتبع لتحليل الشحنات وبيان جودتها وتسريع اجراءاتها بما يضمن تسريع عمليات نقلها وضمان سلامتها.
- الأتمتة والتكنولوجيا الحديث؛ للإدارات اللوجستية الامتثال لتطبيقات الذكاء الاصطناعي والاستفادة منها في متابعة طرق الشحن والتنبؤ بالتدفقات وفقاً لتوقعات محددة مما يزيد من كفاءة العمل اللوجستي مع تعزيز وتطوير التدريب على اعتماد انظمة الاتجاهات الحديثة (Navi. Google Map, Waze, Yandex.etc.).
- الاستدامة وتقليل التكاليف؛ البنى التحتية للطرق الجيدة تساعد في تحقيق الاستدامة من خلال خفض تكاليف الوقود وتخطيط أفضل المسارات وزيادة عمر العجلات وزيادة الانتاج أي النقل (Prokhorova, et.al., ٢٠١٦).
- و بالتالي ، فإن الادارة اللوجستية يمكن أن تثبت فاعليتها من خلال طريق الحرير الجديد أو ما يعرف باسم "الحزام الازرق" كما اطلقت عليه الصين و الذي يمثل نموذجاً حيوياً و مثالياً لربط الخليج و قارة اسيا مع أوروبا و أفريقيا عبر طرق جديدة و ضمن مختلف أشكال النقل (البري، البحري، الجوي ، و الاتصال الافتراضي(النقل الالكتروني)) للخدمات و الذي يطمح إلى ربط الاسواق فيما بينها و بما يؤثر ايجاباً على تقليل الزمن المطلوب لعمليات النقل ناهيك عن التكاليف التي ستكون منخفضة بشكل ملحوظ إضافة إلى مساهمته في زيادة الانتاج و يعزز النمو الاقتصادي وصولاً لتحقيق التكامل الاقليمي و ربط المناطق الداخلية بالأسواق العالمية (www.worldhistory.org)

المحور الثالث: أبعاد الإدارة اللوجستية

تحسين الكفاءة وتقليل التكاليف وضمان تدفق النقل وسلامة التواصل الالكتروني للمعلومات والبيانات وأمنها هي من أهم اهداف الإدارة اللوجستية والتي تتبلور ضمن مجموعة من الأبعاد المتعلقة بسلاسل التوريد (Ristovska et. al., ٢٠١٧؛ الحاج و علي، ٢٠١٦) وكما يلي:

(١) البُعد المادي: والتي تشمل جميع العمليات المتعلقة بحركة وتخزين المواد ومستلزمات تداول المعلومات والبيانات وصولاً للمستفيد النهائي (عمليات النقل، عمليات التخزين، وعمليات المناولة)

(٢) البُعد التكنولوجي: ويُعد من أهم الأبعاد في الوقت الحالي تزامناً مع التسارع في التكنولوجيا والابتكارات (أنظمة المستودعات WMS، أنظمة تتبع الشحنات، الذكاء الاصطناعي وتطبيقاته AI، تقنية سلسلة العمل Blockchain)

(٣) البُعد المالي: ما يتحقق من ربحية أو خسارة وماهية التكاليف المالية كلها تمثل عصب العمل (إن صح التعبير) والتي تتضمن (التكاليف التشغيلية، إدارة التدفقات النقدية، تحسين الكفاءة لتقليل التكاليف)

(٤) البُعد الاستراتيجي: لا يمكن لأي إدارة أن تمضي بدون هذا البعد والذي يركز على تحقيق الميزة التنافسية المستقبلية وفق رؤية وتوجه والتي تتكون من خلال (تخطيط طويل الامد، التحالفات والشراكات، والتركيز على إدارة المخاطر والازمات).

(٥) البُعد التنظيمي: لكل إدارة هناك تنظيم سواء افقي أو عمودي يُعنى بـ (إدارة الموظفين، التنسيق بين الاقسام، وتحسين العمليات Lean development).

(٦) البُعد البيئي (الاستدامة): والذي لا يمكن فصله عن أي عمل أو مشروع لما له من أهمية في (تقليل الانبعاثات الكربونية، تقليل استهلاك الموارد، التكنولوجيا الخضراء).

(٧) البُعد القانوني: والذي يمثل الإطار العام لبلورة العمل خاصة بالأمور الجمركية، النقل والسلامة والتي تخضع لمجموعة من المعايير مثل (الامتثال للمتطلبات الجمركية، قوانين السلامة، ومتابعة المعايير ونظم الجودة المعتمدة، سلامة الامن السيبراني للمعلومات).

(٨) البُعد الزمني: يعتبر من الأبعاد المهمة والفعالة في انجاح العمل وتطوير المشاريع إذا ما أُخذ بعين الاعتبار (التسليم في الوقت المحدد JTT، تخفيض من زمن مراحل سلسلة التوريد).

المحور الرابع: استراتيجية الإدارة اللوجستية وعلاقتها بالبنى التحتية

ترتبط استراتيجية الإدارة اللوجستية ارتباطاً وثيقاً وفعالاً بالبنى التحتية لأي بلد، إذ أن البنى التحتية والمتمثلة بالنقل والمواصلات تُعد عصب حيوي ومحوري لنجاح المشاريع الاستراتيجية الاستثمارية

والتي تتمثل بربط مصالح وتحالفات وشراكات إقليمية وعالمية طويلة الامد لها بُعدها السياسي والاقتصادي والاجتماعي والبيئي على المستفيدين منها (Tracey, ٢٠٠٦). وتتمثل العلاقة بين استراتيجية الادارة اللوجستية بالبنى التحتية للنقل والمواصلات بعلاقة ارتباط وتأثير متبادل (لمين وعبد المجيد، ٢٠٢٢) ويمكن بلورتها بعدد من المؤشرات:

- تسهيل حركة البضائع والخدمات والتي تشمل الطرق البرية وسكك الحديد والموانئ والمطارات واجهزة الكمبيوتر وغيرها من الوسائل التي تساعد في سرعة الانجاز وتقليل الوقت والجهد ناهيك عن خفض التكاليف.
- تخفيض التكاليف التشغيلية والتي تشمل اتباع العديد من الاستراتيجيات في تحديد مسارات أكثر توفيراً في الوقود وتكلفة الصيانة وأي كلف تشغيلية أخرى.
- زيادة القدرة التنافسية التي تساهم في ايجاد اسواق جديدة وزيادة حجم التجارة بما يحقق الرفاهية الاقتصادية والمجتمعية ويعزز نمو الاقتصاد الوطني.
- تحقيق التكامل في وسائل النقل والتي تساعد في توسيع قاعدة الخيارات بين الشركات ما بين طرق برية، سكك حديد، بحرية وملاحية أو جوية وهذا يدعم ويسهل عملية النقل والتبادل التجاري ويقلل من التعقيدات.
- الاستجابة السريعة والأنية للمتغيرات وفقاً للنظام التكنولوجي العالمي الحديث فيما حصل طارئ فهناك خطط وبدائل أخرى تعيد التوازن دون التأثير السلبي على سلسلة التوريد.
- تقليل الزمن والتأخير وهذا يعني أن الادارة اللوجستية لابد لها من الاخذ بنظر الاعتبار نوع الطرق وكثافة السكان وتنوعهم في المناطق وطريقة اختيار طرق معينة دون غيرها أو على سبيل المثال (تنفيذ مشاريع سكك حديد في مناطق سكنية ذات كثافة عالية على أطراف تلك المدن دون الحاق ضرر بالمدينة) وغيرها من الامثلة.
- ومن خلال تلك المؤشرات تستطيع الادارة اللوجستية تقديم حزمة من الاجراءات والطرق لاستثمارها في تحسين وتطوير البنى التحتية وهذا ما توكد عليه العديد من الدراسات (www.uj.edu.sa) ومنها:
- تفعيل التطبيقات الحديثة للتكنولوجيا وانظمة النقل الذكية بما يساعد في تحسين الكفاءة وزيادة الفاعلية؛
- اعلان الاستثمار الجاد والايجابي بين الحكومات والشراكات العالمية الرصينة في تطوير وانشاء طرق مواصلات جديدة (برية، بحرية، جوية، اتصال افتراضي) بحسب الحاجة وأن تكون قابلة للتغير والتكيف مع المستجدات خاصة فيما يتعلق بالزيادة العالمية المحتملة للسكان؛

- تعزيز التعاون بين القطاعين الخاص والعام في تمويل مشروعات البنى التحتية بما يحقق نمو وتطور للطرفين ناهيك عن تعزيز الامن الاقتصادي؛
- التخطيط التكاملي والذي لا بد أن يُبنى على أساس تخطيط طويل الامد ومستدام مع مراعاة الجوانب البيئة والمحافظة عليها في مناطق العمل.

المحور الخامس: العوامل المطلوبة لتحسين البنى التحتية في العراق

ربما يكون الوقت قد حان بشكل جدي ومبتكر لإعادة النظر بالبنى التحتية في العراق، إذ أن العراق وموقعه الجغرافي يُعد موقعاً استراتيجياً مهماً وفعالاً إذا ما تم استثماره بحكمة و ارادة ورؤية يراعى فيها حقوق الاجيال القادمة في الاستفادة من خيرات هذا البلد (زيدان وآخرون، ٢٠٢١). وفي ظل المؤشرات الاقتصادية العالمية ومحاولات الدول العالمية لإيجاد بدائل تُغني عن الطاقة التقليدية ومصادرهما في تنويع اقتصادهم وتحسين الوضع المعاشي والاجتماعي لأي مجتمع لا بد للعراق أن تكون له رؤية في هذا الصدد، ويمكن أن يكون أفضل بكثير مما هو عليه لو أُجريت العديد من الاصلاحات والاجراءات لتحسين البنى التحتية واستثمارها بشكل اكبر (الموسوي، ٢٠١٦) بيد أن هذه التوجهات لا يمكن أن تأخذ الجدية دون تنسيق وتحالف بين مجموعة من العوامل الاستراتيجية، الاقتصادية، الادارية، الاجتماعية، التكنولوجية مع الارادة الحكومية لتطوير ودعم النمو الاقتصادي وتحقيق الاستقرار الاجتماعي والتي يمكن أن تتلخص بمجموعة من العوامل التالية:

(١) التخطيط الاستراتيجي طويل الأمد: ويقصد بها خطة وطنية شاملة لتحسين شبكات المياه والصرف الصحي، شبكات النقل والمواصلات وتطوير شبكات الطرق البرية والجسور ومحطات الطاقة وتطوير مسارات النقل الالكتروني (الفاير أو الكيبل الضوئي) بالإضافة إلى تطوير منظومة النقل العام من خلال التنسيق بين القطاعات الحكومية والخاصة المختلفة مثل النقل والكهرباء والطاقة والاتصالات والمياه والصحة لتحقيق منظومة متكاملة من الخدمات التي تدعم العمل اللوجيستي للبنى التحتية.

(٢) توفير التمويل المستدام: والتي تضم عدة محاور وأهمها التمويل الحكومي الي لا بد أن يكون تمويلاً مخصص للمشاريع الاساسية وموزعاً بشكل يتناسب مع حاجة كل مشروع وأسبقيه كل مشروع (العموش، ٢٠٢٢) بالإضافة إلى تشجيع القطاع الخاص من المستثمرين المحليين والاجانب على الدخول في شراكات طويلة الأمد (PPP) لتمويل وتوفير الخبرات الضرورية لتخطيط وتنفيذ المشاريع مع التأكيد على ضرورة استقطاب الاستثمارات الاجنبية التي تزيد من كفاءة المشاريع بفعل الخبرات والتجارب التي يمتلكونها عبر توفير ضمانات للمستثمرين وتشجيعهم على الاستثمار وتحسين الواقع البيئي لإنجاح المشاريع.

(٣) تحسين البيئة التنظيمية والقانونية: بدون بيئة قانونية واصلاح قانوني لا يمكن أن ينجح أي مشروع وهذا يعني ضرورة تسهيل اجراءات عمل الدولة بشكل قانوني لتوفير الاراضي والتراخيص لأجراء المشاريع والتي لا يمكن أن تتم من غير ارادة حقيقة لمكافحة الفساد والمحسوبية التي تُعطل من المشاريع وتعرقل النمو وهذا يدعو ايضاً إلى احتمال تشريع وسن بعض القوانين التي تساعد وتساهم في تشجيع وجذب الاستثمار الاجنبي.

(٤) بناء القدرات البشرية: العنصر البشري هو أساس النجاح والنمو وهو بحاجة مستمرة إلى التطوير والتحسين من خلال برامج تدريبية وتوعوية مستمرة على الاستخدامات الحديثة للتكنولوجيا وطرق توظيفها في تحسين البنى التحتية والعمل على زيادة رفد السوق المحلي الخاص بخبرات من المهندسين والمهارات المطلوبة وتشجيعهم على العمل المشترك إضافةً إلى امكانية استيراد الخبرات والكفاءات الخارجية لتنويع المعرفة وتوسيع آفاق النجاح.

(٥) استخدام التكنولوجيا الحديثة: قد تكون التكنولوجيا اليوم هي العنصر الأهم في معادلة و توازن أي عمل و بالتالي فإن الاهتمام بالتكنولوجيا و التدريب عليها و رقمته الاعمال و استخدام الذكاء الاصطناعي كلها يمكن أن تكون ادوات فاعلة في تحسين البنى التحتية لما لها من قابليات و قدرات على خلق ابتكارات جديدة في التفكير و تحليل الواقع و اختيار الامثل لطرق البناء الحديثة في مد الجسور و الطرق و المباني الصديقة للبيئة بما يساعد في تقليل التكاليف و سرعة الانجاز و مثال ذلك (البناء المسمى steel structure) و الذي يتسم بكونه قليل الكلفة سريع الانجاز و صديق البيئة و مع ضمان المتانة في التصميم ، ناهيك عن الانظمة الحديثة في التتبع و ادارة الموارد بما يقلل الهدر و يضمن الاستدامة (اللامي، ٢٠١٣).

(٦) تحسين الأمن والاستقرار السياسي: أحد أبرز العوامل في تشجيع العمل والاستثمارات بما يعزز الثقة بين الحكومة والشركات المحلية منها والاجنبية نحو العمل ضمن شراكات والتي لا يمكن أن تتم ما لم تكون هناك مصالحات بين الاطراف السياسية بعيداً عن كل الامور الاخرى التي تعيق التقدم والنمو، ف ضمان الأمن والاستقرار يعني بيئة صحيحة للعمل ورقمته الاستثمار.

(٧) الادارة اللوجستية الفعالة: وهو صلب الموضوع هنا إذ لابد من تطوير شبكات النقل البري والموانئ والجوي و ايجاد طرق حديثة جديدة مدعمة بمحطات للصيانة واستراحات على طول الطريق لتسهيل التجارة والتبادل والتي ستؤدي بطبيعة الحال الى تحسين الربط الاقليمي وتحقيق التكامل مع البلدان المجاورة والتركيز على مد خطوط سكك حديد لأنها فعالة في الوقت والانجاز.

(٨) الاستدامة و حماية البيئة: أن أهمية و استدامة البنى التحتية المتمثلة بالنقل تكمن في استخدامها للطاقة المتجددة مثل (محطات توليد الطاقة الشمسية، الرياح) و التي تساعد في تقليل الاعتماد

على الوقود الاحفوري التقليدي بما يخدم الاهداف العالمية للتنمية المستدامة (وزارة البيئة، ٢٠٢٤) والتي لا تتم من دون وضع معايير صارمة و قوانين لا يمكن تجاوزها في الحفاظ على الموارد الطبيعية و تقليل التلوث الناتج عن مشاريع البناء و النقل و استثمار تلك المخلفات في مشروعات لإعادة التدوير ايضاً بما يخدم الناتج المحلي للبلد و هنا تجد الاشارة إلى منع الهدر أيضاً في المياه و التي تحتاج إلى أنظمة صرف صحي مستدام و توفير مياه صالحة للشرب.

٩) التعاون الدولي: الشراكات والتحالفات لا تعني التنصل عن المسؤولية المحلية لتطوير البلد وأما هي طريقة للعمل الجاد والاستفادة من البرامج والمساعدات الدولية لتنفيذ المشاريع بشكل جيد (مطر، ٢٠٢٢) مع رقابة متواصلة للعمل خاصة ضمن حلقات للتعاون مع منظمات مثل (النقد الدولي، البنك الدولي، المؤسسات التنموية لتوفير التمويل والخبرات) ناهيك عن الخبرة المكتسبة من تلك المنظمات التي سبق وأن شاركت في العديد من التجارب حول العالم.

١٠) إصلاح النظام المالي والمصرفي: تلعب المصارف والمؤسسات المالية دوراً كبيراً في دعم المشاريع الصغيرة والكبيرة (المطوري والسالم، ٢٠١٥) ويمكن للقروض الميسرة أن تكون لبنة أساسية لتمويل مشاريع البنى التحتية، لا بل أن تحديث نظام الضرائب يعزز من تحصيل إيرادات مستدامة يمكن أن توظف لتطوير وصيانة البنى التحتية مع التشجيع على المساهمة الاجنبية بضمانات بنكية ميسرة تساعد في حماية المستثمر الاجنبي وديمومة عمله (محمد، ٢٠١١).

الجانب التطبيقي

المحور الاول: طريق الحرير بين الحلم والحقبة

يُعد طريق الحرير أو ما يطلق عليه "الحزام والطريق Belt & Road" من قبل الصين في سنة ٢٠١٣ نموذجاً حياً وواقعاً إيجابياً إذا ما توافرت الشروط والعوامل و النوايا الصادقة في تحقيقه، إذ يهدف المشروع إلى ربط كلاً الخليج وآسيا بأسواق أوروبا وأفريقيا عبر شبكة من الطرق والموانئ ويُعد العراق جزءاً مفصلياً من هذا المشروع والذي يعتمد في أيديولوجيته على تسهيل حركة التبادل التجاري بين الشرق والغرب. فنجد أن دور طريق الحرير لا يقتصر على التبادل التجاري و إنما على ربط الاسواق المحلية و الاقليمية بتلك العالمية و بين مجموعة كبيرة من الدول و المحطات و الذي يساهم بشكل كبير في تقليل الزمن المستغرق و بالتالي تقليل التكاليف اللازمة للعمليات التجارية و التي تواجه تضخماً كبيراً مع تقلبات العالم و بالتالي فإن طريق الحرير لا يُعد مسألة تنظيمية فحسب و إنما هو عنصر استراتيجي حيوي يُعيد العراق إلى وزنه و ثقله في المنطقة و ناهيك عن التحسين و التطوير المرافق للبنى التحتية التي تفيد المجتمع المحلي وتزيد من القبول و

الرفاهية الاقتصادية و المجتمعية للشعب العراقي. ومن أجل تفعيل العوامل التي تساعد في تنفيذ طريق الحرير لابد من وضع مؤشرات للأداء (KPIs) تتمثل بما يلي (Savkin, ٢٠٢٤):

- زيادة سعة الشحن وبنسبة معينة سنوياً
- تقليل تكاليف النقل والوقت المستغرق لنقل وتبادل البضائع بين الدول المشتركة
- تحسين كفاءة الموانئ والمطارات بما ينسجم وحجم التبادل التجاري المتزايد
- تحقيق التكامل اللوجستي بين الدول المشاركة من خلال تطبيق ومشاركة الانظمة المتقدمة تكنولوجياً.

ومن أجل التحول إلى تحليل تفصيلي لأهمية وحيثيات المبادرة أو طريق الحرير، لابد من لمحة لاهم الارقام التي تداولتها المصادر العربية والاجنبية والمؤتمرات الدولية والواردة ضمن ملحق رقم (١)، سنستعرض أبرز الأرقام والتحليلات:

• الاستثمارات الإجمالية:

- عام ٢٠٢٣، بلغت الاستثمارات المقدرة لمبادرة الحزام والطريق حوالي ١,٣ تريليون دولار أمريكي لـ ٣٠٠٠ مشروع.
- الدول المستفيدة من المشاريع تجاوزت ١٤٠ دولة في آسيا وأوروبا وإفريقيا وأمريكا اللاتينية.

• التوزيع الجغرافي للاستثمارات:

- آسيا تمثل الجزء الأكبر من الاستثمار، حيث تم تخصيص أكثر من ٤٠٪ من المشاريع للبنية التحتية في دول مثل باكستان، كازاخستان، وروسيا.
- إفريقيا تأتي ثانياً من حيث حجم الاستثمار مع مشاريع واسعة النطاق في الموانئ والطرق.
- أوروبا تعتبر أوروبا جزءاً مهماً في الربط مع آسيا من خلال استثمارات في موانئ مثل ميناء بيرايوس في اليونان.

• أهم المشاريع:

- الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان (CPEC) بقيمة ٦٢ مليار دولار، يهدف إلى ربط الصين بالموانئ الباكستانية.
- ميناء غوادر في باكستان مشروع بحري استراتيجي يربط آسيا الوسطى بالخليج العربي.

- شبكة القطارات السريعة التي تربط الصين بأوروبا، وهي جزء من الممر الأوروبي الآسيوي.
- التأثير الاقتصادي:
 - النمو الاقتصادي العالمي: من المتوقع أن تضيق المبادرة نحو ٢,٥% إلى الاقتصاد العالمي بحلول عام ٢٠٣٠، بفضل تحسين التجارة والاستثمارات عبر الدول المشاركة.
 - التجارة بين الدول المشاركة: بلغ حجم التجارة بين الصين والدول المشاركة في المبادرة نحو ٩,٢ تريليون دولار خلال الأعوام ٢٠١٣-٢٠٢٢. وبزيادة سنوية بنسبة ٨,١% في حجم الصادرات الصينية إلى دول الحزام والطريق.
 - النقل والخدمات اللوجستية: تم إنشاء ١١,٠٠٠ قطار شحن بين الصين وأوروبا حتى عام ٢٠٢٢، مما خفض مدة نقل البضائع من الصين إلى أوروبا من ٤٥ يوماً إلى ١٦ يوماً.
- البنية التحتية للنقل:
 - الطرق البرية: تم بناء وتحديث آلاف الكيلومترات من الطرق السريعة بين الصين ودول أخرى. مثلاً، الطريق السريع بين الصين وكازاخستان يساعد على تسهيل حركة الشحن بين البلدين.
 - السكك الحديدية: هناك أكثر من ٨٠ خط سكك حديدية تم بناؤها بين الصين وأوروبا. من أبرزها خط تشونغتشينغ-دويسبورغ الذي يربط مدينة تشونغتشينغ الصينية بميناء دويسبورغ في ألمانيا.
 - الموانئ: ٤٠ ميناء في ٢٠ دولة خضعت لتطوير أو تحديث ضمن إطار المبادرة. الميناء الأهم هو ميناء بيرايوس في اليونان، الذي تملكه الصين ويعد البوابة الصينية إلى أوروبا.
- تحديات وإحصاءات اقتصادية:
 - الديون: عدد من الدول التي تشارك في المبادرة تواجه تحديات في سداد الديون التي تم اقتراضها لتمويل مشاريع البنية التحتية. مثلاً، سريلانكا كانت واحدة من الدول التي اضطرت لتأجير ميناء هامبانتوتا إلى الصين بعد تعثرها في سداد الديون.
 - التوظيف والنمو الاقتصادي المحلي: وفرت المشاريع ضمن مبادرة الحزام والطريق ما يزيد عن ٣٠٠,٠٠٠ وظيفة في دول عديدة. على الرغم من ذلك، هناك مخاوف من الاعتماد الزائد على العمالة الصينية في بعض المشاريع.

• الأثر البيئي:

- **الطاقة والبنية التحتية:** ٧٠٪ من الاستثمارات في قطاع الطاقة موجهة نحو تطوير مشاريع الطاقة التقليدية مثل الفحم والغاز، ما أثار مخاوف بيئية عالمية.
- **الاستثمارات في الطاقة المتجددة:** هناك مبادرات جديدة لزيادة الاستثمار في الطاقة المتجددة مثل الطاقة الشمسية والرياح في إطار المبادرة، خاصة في الدول الإفريقية والعربية.

المحور الثاني الايجابيات والسلبيات لطريق الحرير في العراق على المستويين المحلي والاقليمي:**أولاً: ايجابيات طريق الحرير في العراق****(١) على المستوى المحلي:**

- **تطوير البنية التحتية؛** طرح البنى التحتية للاستثمار الصيني والمتضمن تطوير الموانئ، الطرق، سكك الحديد، سيؤدي إلى تحسين شبكة النقل في العراق عموماً وفي المناطق المخطط لها بأن تكون مسارات لطريق الحرير على وجه الخصوص وهذا يعزز حركة التبادل التجاري من دول الخليج لتمر بالعراق ومنها إلى تركيا وأوروبا (الاسواق العالمية)
- **زيادة الاستثمارات الاجنبية؛** وجود العراق ضمن خارطة طريق الحرير سيجذب العديد من الاستثمارات سواء لشركات صينية أو غيرها ويساعد في توسيع قاعدة التنافس على الاستثمار لقطاعات مختلفة مثل الطاقة، الصناعة، والنقل والتكنولوجيا والزراعة وغيرها من القطاعات التي يكون لها دور مباشر على حياة واقتصاد الفرد العراقي.
- **خلق فرص عمل؛** يساعد هذا المشروع على امتصاص حدة البطالة وخلق فرص جديدة في العمل لمختلف القطاعات مثل البناء، النقل والتكنولوجيا والخدمات اللوجستية ناهيك عن تنشيط القطاع الخاص مما يقلل العبء على الدولة وتحسن المستوى المعاشي.
- **تحسين التجارة الداخلية والخارجية؛** ربط المدن الداخلية فيما بينها يساعد في تحسين التبادل التجاري ويساعد في زيادة القدرة الانتاجية وتحسينها وصولاً لتصديرها للأسواق المجاورة.
- **تنويع الاقتصاد؛** وربما يُعد الامر الاكثر تأثيراً على الفكر الاقتصادي في العراق إذ الاستثمارات المحتملة ستكون مصدراً للعمل بعيداً عن الانشغال بأسعار النفط وتقلباته مما يساعد في تقليل الاعتماد على المصدر التمويلي الوحيد وتنويع الاقتصاد نحو الاستدامة.

(٢) على المستوى الاقليمي

- تعزيز الدور الاقليمي للعراق؛ يهيئ هذا الممر أو الطريق أن يكون العراق قناة مستدامة مهمة لربط الشرق بالغرب لأنه يربط أسواق اسيا مع أوروبا ويعزز من مكانة العراق الاقتصادية والسياسية في المنطقة.
- زيادة التكامل الاقتصادي؛ العمل التجاري المشترك يعزز من التحالفات الاقتصادية والشراكات الاستراتيجية للعراق مع دول الجوار والمتمثلة بـ (إيران، تركيا، الخليج العربي) وهذا يساعد على تحقيق الاستقرار للمنطقة بأكملها.
- تحسين العلاقات الدبلوماسية؛ تعزيز الشراكات الاقتصادية الاقليمية والتحالفات تعزز من نمو الاقتصاد لكل الاطراف وتخلق جواً من الدبلوماسية بين الدول مثل الصين والدول الاوربية مما يساعد ويدعم النمو الاقتصادي والاجتماعي والسياسي للعراق.
- تعزيز الاستثمارات الاجنبية؛ اي اقتصاد بدون تحالف لا يمكن أن ينمو وأي تحالف لا يمكن أن يزدهر بدون استثمارات وتكاملات اقتصادية وهذا الطريق يوفر الارضية الخصبة نحو الاستثمار في البنية التحتية والتجارة البينية مما يفتح أبواباً وآفاقاً جديدة للنمو الاقتصادي الاقليمي.

ثانياً سلبيات طريق الحرير في العراق

(١) على المستوى المحلي

- الاعتماد الاقتصادي على الصين؛ زيادة القروض والتمويل والاستثمارات من الصين قد تجعل العراق عرضةً لتأثيرات كبيرة إذا ما حصل أي خلل أو ارباك في العمل، وهذا قد يؤدي إلى توتر العلاقات الاقتصادية والسياسية بين البلدين.
- ديون خارجية؛ طالما عنى العراق من الديون الخارجية وهذا الطريق قد يؤدي إلى زيادة عبء الديون من القروض المستقبلية والتي قد لا يستطيع العراق الوفاء بالتزاماتها.
- إهمال الاولويات المحلية؛ والتي تتمثل بالسعي والتركيز على انجاز مشاريع ضخمة ورسم سياسات البنى التحتية والتي قد تؤدي إلى إهمال امور مهمة تتعلق بحياة الناس بشكل مباشر مثل الصحة والتعليم إذا ما أُديرَت بشكل غير صحيح.
- مخاطر الفساد وسوء الادارة؛ غالباً ما تكون المشاريع الضخمة مصدراً لبعض النفوس التي تتعامل بفساد اداري وهذا قد يؤدي إلى سوء في الادارة وبالتالي فشل في تحقيق الاهداف.

- **التأثير على الصناعات المحلية؛** تسهيل مرور البضائع الصينية قد يقود إلى منافسة غير عادلة مع الصناعات العراقية المحلية وربما يقود إلى تدهور الكثير من الصناعات والمنتجات الزراعية والتي لا تستطيع المقاومة والتنافس مع المنتج الصيني.

وهنا تجدر الإشارة إلى أن القطاع الخاص يمكن أن يكون منافساً قوياً إذا ما توفرت له الشروط والمعايير المناسبة لتحقيق نمو وتطوير في الصناعات العراقية على أن تتم بتشجيع مباشر من الدولة بما يخدم التنافس والديمومة ويحد من الفساد وسوء الإدارة لتحقيق الرفاهية الاقتصادية والمجتمعية لطبقات المجتمع العراقي.

٢) على المستوى الاقليمي

- **التوترات الجيوسياسية؛** قد لا يروق هذا الطريق وتداعياته للعديد من القوى الدولية خاصة الولايات المتحدة وروسيا وإيران وربما قد ينظرون إليه على أنه فرصة لتوسيع النفوذ الصيني في المنطقة بما يهدد مصالحهم.

- **الصراعات على النفوذ؛** وجود استثمارات صينية كبيرة في المنطقة قد تعتبره بعض الدول تهديداً لنفوذها التقليدي في المنطقة وقد يزيد من الصراعات والتوترات الاقليمية.

- **التبعية الاقليمية للصين؛** توسع النفوذ والمصالح الصينية في المنطقة قد يُشكل نوعاً من عدم التوازن بين العلاقات التجارية والسياسية بين العراق والدول المجاورة.

- **تأثير المشاريع الكبيرة على المجتمعات المحلية؛** الشروع في انشاء طرق ومسارات جديدة قد تؤدي إلى تهجير المجتمعات المحلية أو التأثير على البيئات الطبيعية والزراعية مما يثير الاحتجاجات والتوترات الاجتماعية.

وهنا لا بد لئن يكون للدولة دور حقيقي وبناء في تحقيق التوازن بين الايجابيات والسلبيات وخلق فرص استثمارية متوازنة تركز على تقوية البنى التحتية المحلية ورسم سياسة تشاركية متعددة الاطراف مبنية على المصالح المشتركة لضمان الحد من التوترات الجيوسياسية ناهيك عن وضع سياسات ضامنة لحدود ومستقبل العراق لا تسمح لأي نفوذ سواء اكان نفوذ صيني أو غيره من خلال التواصل مع الجميع ولمصلحة الجميع وعدم اقتصار التعاون مع الصين دون غيرها.

المحور الثالث دور الاستثمارات الاجنبية لدول الخليج العربي وتركيا في تنفيذ طريق الحرير

ليس بالخفي أن طريق الحرير أو مبادرة الحزام هو طريق مهم وحيوي ليس للعراق فحسب وإنما لدول الخليج العربي وتركيا أيضاً، إذ يمكن لهذه الدول أن تلعب دوراً حيوياً ومهماً في تعزيز الاتصال التجاري والاقليمي والنمو الاقتصادي عبر مجموعة من الاستثمارات الاستراتيجية في البنى التحتية، النقل،

الاتصال، التجارة، التعليم والصحة أيضاً (إذا ما تم استثمارها بشكل شمولي تماشياً مع أهداف الاستدامة) وفيما يلي تلخيص بسيط لهذا الدور:

(١) الاستثمار في البنى التحتية؛ والذي يتضمن نوعان من الاستثمار:

- الموانئ والمناطق اللوجستية والتي تضم تركيا والامارات العربية المتحدة والسعودية ومصر والعراق لامتلاكهم موانئ رئيسة على البحر الأحمر، البحر الأبيض المتوسط والخليج العربي فإن الاستثمار سيؤدي إلى توسيع وتحديث تلك الموانئ وتحسين المناطق اللوجستية بما يساهم في تعزيز التجارة الدولية وربط الصين بالأسواق الاوربية والافريقية عبر طريق الحرير. ومن أمثلة الربط اللوجستي نجد أن ميناء جبل علي في الامارات وميناء بورسعيد في مصر يعتبرون محاور لوجستية رئيسة لدعم تدفق البضائع والتجارة في إطار طريق الحرير.

- مشروعات الطرق وسكك الحديد وهو يمثل مصدراً مهماً للاستثمار من قبل تركيا والدول العربية التي ستعتمد على ربط مناطقها الداخلية بالموانئ الدولية ويسهل حركة النقل والمواصلات والتجارة بين آسيا وأوروبا عبر الشرق الأوسط وخير مثال على ذلك خط سكة حديد بين تركيا وإيران والعراق والتي يمكن أن تصبح جزءاً مهماً من شبكة النقل العملاقة لطريق الحرير.

(٢) دور تركيا كجسر بين الشرق والغرب، إذ أنها تحتل موقعاً جغرافياً متميزاً بين آسيا وأوروبا وتعتبر منطقة محورية في طريق الحرير الجديد وقدرات تركيا اللوجستية وخبراتها المتميزة في هذا المجال تساعد في تعزيز الربط وتحقيق الاستثمارات خاصة في مشاريعها لنفق مرمريا وقناة اسطنبول الجديدة والتي تدعم مبادرة الحزام أو طريق الحرير هذا فضلاً عن دورها بأن تكون جزءاً من الجسر الرابط بين الصين وأوروبا وأن تكون جزءاً من خطوط سكك حديد وطرق للقطار السريع ومشاريع الطرق الداعمة لطريق الحرير.

(٣) الدول العربية داعمة رئيسي للتجارة والطاقة والتي تتمحور ضمن شقان أساسيان:

- الاستثمارات في قطاع الطاقة تُعد الدول العربية وخاصة السعودية وقطر والامارات و العراق مصدراً أساسياً ووفيراً في امدادات الطاقة من النفط والغاز و الذي تحتاجه الصين و الدول الاخرى المشاركة في تنفيذ طريق الحرير و بالتالي يمكن لهذه الدول عقد الشراكات و التحالفات لتعزيز استثماراتها في الطاقة و تحسين البنى التحتية للطاقة و تلبية الطلب المتزايد عليها فضلاً عن تطوير و الموارد البديلة و المستدامة ، إضافة إلى الاستثمارات في خطوط

الانابيب يُعد مهماً و حيويًا جدا خاصة للغاز المسال (LNG) و الذي يعزز من ربط الدول العربية بالصين و دول أخرى من آسيا.

- تطوير المشاريع الصناعية يمكن الشروع باستثمار العديد من المناطق وتحويلها إلى مدن صناعية مشتركة مع الصين لتعزيز الصناعات التحويلية، صناعة التكنولوجيا، التجارة ومشروعات الطاقة النظيفة وهذا ما نجده حاضراً لدى مصر والتي استطاعت الاستفادة من تطوير مشروعات لوجستية بالتعاون مع الصين في منطقة قناة السويس الاستراتيجية.

(٤) الشراكات المالية والاستراتيجية والتي تتكون من جزئين اساسين وهما:

- الاستثمارات المشتركة من خلال تمويل المشاريع الكبرى بالتعاون مع صناديق للاستثمار أو بنوك تمويلية ويمكن الإشارة إلى بنوك مثل البنك المركزي التركي أو صندوق الاستثمارات العامة السعودي في مشروعات البنية التحتية عبر طريق الحرير.

- التعاون مع البنوك الصينية رغم التحفظ على الاعتماد على الصين إلا أنه يمكن الاستفادة من بنك التنمية الصيني والبنك الصناعي والتجاري الصيني في تسهيل تمويل المشروعات الخاصة بالبنى التحتية والنقل والطاقة وبمشاركة تركيا والدول العربية المشاركة.

(٥) تعزيز التجارة والربط الاقليمي وضمن نطاقان للتطوير وهما:

- التجارة الحرة والمناطق الاقتصادية من خلال وضع الاتفاقيات المشتركة للتجارة الحرة بين الدول الداعمة لطريق الحرير بما يعزز تدفق البضائع والخدمات وربط الاقتصادات مع بعضها البعض.

- تطوير المناطق الاقتصادية الخاصة والتي تتم عن طريق توسيع دائرة العمل وزيادة وتيرة التجارة والنمو الصناعي والتجاري والاقتصادي على طول مسار طريق الحرير ومثال ذلك يمكن لدول مثل سلطنة عُمان والمغرب تطوير مناطق اقتصادية قريبة تكون من المنطقة وملمية لاحتياجات الشركات الصينية والدولية من المواد سواء الخام أو المصنعة.

(٦) الأمن والاستقرار الاقليمي إذ لا شك أن التحالفات والاتفاقيات المشتركة تدعم الاستقرار السياسي للمنطقة وتزيد من نجاح وديمومة طريق الحرير وهنا تجدر الإشارة إلى الدور الكبير الذي يمكن أن تلعبه الدول العربية وتركيا في تعزيز الأمن والاستقرار في المنطقة من خلال المساعي الدبلوماسية والتعاون العسكري في مكافحة التهديدات الأمنية والتصدي لحالات الارهاب والقرصنة مما يساعد في تحقيق بيئة صحية للعمل وتحقيق الامان والاستدامة لطرق النقل البري والبحري على حد سواء.

المحور الرابع مصفوفة SWOT في تحليل التحديات والفرص لتنفيذ طريق الحرير

لا بد لأي مشروع من وجود نقاط للقوة والضعف إلا أن المرجع هو تحليل تلك النقاط وضمن مصفوفة علمية منطقية لتقييم التحديات والفرص المرتبطة بالمشروع (طريق الحرير) في منطقة الشرق الأوسط، وتتكون المصفوفة من مما يلي:

(١) نقاط القوة (Strengths) والتي تشمل مجموعة من الحقائق:

- الموقع الجغرافي الاستراتيجي؛ الدول العربية وتركيا تمثل قلب التجارة العالمية والجزء المحوري الرابط بين آسيا وأوروبا وأفريقيا.
- الموارد الطبيعية؛ امتلاك الدول العربية لثروات هائلة ومتعددة سواء ثروات طبيعية كالوقود الاحفوري والتقليدي ومصادر للطاقة النظيفة مما يجعلها مصدرا لجذب الاستثمارات وتحسين بيئة المنطقة وتأمين موارد للطاقة.
- البنية التحتية المينائية؛ وجود موانئ كبيرة مثل ميناء جبل علي في الامارات وميناء بور سعيد في مصر يجعل هذه الدول قادرة على استيعاب وتسهيل عملية التبادل التجاري.
- الاستثمارات الكبيرة؛ تمتلك الدول العربية وخاصة دول الخليج صناديق ثروة سيادية قوية ويمكنها تمويل مشروعات للبنى التحتية والمرتبطة بطريق الحرير.
- اتفاقيات التجارة الحرة؛ لدى تركيا والدول العربية والخليج علاقات للتجارة الحرة وارتباطات اقتصادية واسعة النطاق والتي تساعد في تسهيل مرور البضائع والخدمات إلى الصين والدول الاخرى ضمن طريق الحرير.

(٢) نقاط الضعف (Weaknesses) والتي تضم مجموعة من الحقائق:

- التحديات السياسية والأمنية؛ يشكل عدم الاستقرار السياسي تحدياً كبيراً خاصة في دول مثل العراق وسوريا وليبيا إذ يؤثر بطبيعة الحال على الاستثمارات ومشاريع البنى التحتية.
- الفساد الاداري؛ يلعب دوراً سلبياً أساسياً في جذب التمويل وتباطئ الانجاز للمشاريع.
- الاعتماد الكبير على النفط؛ في الدول الريعية وذات الاقتصاد الاوحد المعتمد على النفط يمكن أن تواجه اقتصاداته تحدياً كبيراً بسبب تقلبات اسعار النفط وفقاً لمعدلات محسوبة أو غير محسوبة مما يؤثر على التحالفات والاستثمارات مثل طريق الحرير.
- نقص التكامل الاقليمي؛ يتعذر على دول المنطقة والعربية على وجه الخصوص وجود تكامل اقتصادي فعال مما يحد من القدرة على تحقيق استراتيجية لوجستية شمولية لمبادرة مثل طريق الحرير.

(٣) الفرص (Opportunities) ويمكن تلخيص عناصرها على النحو التالي:

- تنويع الاقتصاد؛ يُعد طريق الحرير فرصة هائلة لتنويع اقتصاديات الدول العربية وتركيا بعيداً عن الاعتماد على النفط عبر تشجيع الاستثمار في قطاعات مختلفة مثل النقل، التجارة، الصناعة والتكنولوجيا إضافة إلى تطوير البيئة ومشاريع الاستدامة.
 - تعزيز الربط بين القارات؛ والتي تُعد فرصة حقيقية لربط الاسواق للقارات الحيوية الثلاث آسيا وأفريقيا وأوروبا بما يساعد في توسيع شبكة التبادل التجاري وفتح اسواق عالمية جديدة لتعزيز التجارة الاقليمية والدولية.
 - الاستثمارات الاجنبية؛ النمو الاقتصادي لأي بلد مرهون بحجم الاستثمار الاجنبي وربما تكون هذه فرصة مهمة للمنطقة في جذب استثمار من الصين والدول العالمية الاخرى لإقامة مشاريع بنى تحتية وتطوير مشاريع للطاقة والتكنولوجيا وتعزيز النمو الاقتصادي المتكامل.
 - الابتكار التكنولوجي؛ والذي يمثل فرصة ذهبية لطريق الحرير ولتحقيق هدف من أهداف التنمية المستدامة وبناء قرى حديثة ومبتكرة تكنولوجيا تعتمد على الذكاء الاصطناعي وامتة العمل واستخدام النظم اللوجستية المتقدمة.
 - التعاون الاقليمي؛ طريق الحرير يمثل فرصة نوعية لتعزيز الشراكات الدولية والاقليمية للدول العربية وتركيا من جهة مع دول آسيا الوسطى والصين من جهة أخرى ناهيك عن التحالفات الدولية الاقتصادية العالمية التي تعزز الامن والاستقرار الاقتصادي والسياسي.
- (٤) التهديدات (Threats) وتتمثل في:
- التوترات الجيوسياسية؛ التنافس بين القوى السياسية في المنطقة تشكل تهديداً كبيراً لمشروع طريق الحرير خاصة تلك الدول المتمثلة بالقوى العظمى (الولايات المتحدة، روسيا وإيران) والتي قد تسعى للتأثير سلباً على مصالح الصين في المنطقة وتحيد من تنفيذ المشروع.
 - الديون المتزايدة؛ ربما يعتبر التهديد الاكثر وطأة في اقتصاد بعض الدول إذ أن تراكم الديون المقترضة نتيجة مشاريع متلكئة تدفع إلى حدوث ازمات مالية من الصعب تجاوزها بدون حكمة.
 - التحديات البيئية؛ طريق الحرير ومسالكه في الغالب ستؤثر بشكل سلبي على البيئة الزراعية أو الساحلية إذا ما تمت استثمارها بشكل غير مدروس وبالتالي تؤثر على البنية المجتمعية المحلية لذلك المجتمع.
 - المنافسة التجارية؛ فتح اسواق ومعايير جديدة يعني السماح بالبضائع الصينية على مختلف اشكالها وجودتها من التدافع والتنافس مع البضائع العربية والتركية وهذا ما يشكل تهديداً على الصناعات المحلية إن تم بشكل غير مدروس.

- البيروقراطية المعقدة؛ تمتاز البيئة العربية ومنطقة طريق الحرير على وجه الخصوص ببيئة حكومية بيروقراطية معقدة واجراءات تنظيمية بطيئة تعيق من سير تنفيذ المشروع وتعرقل تطوير البنى التحتية بشكل سريع وكفاء مما يؤثر سلباً على التجارة والنمو الاقتصادي. وخلاصة القول، أن المشروع يقدم فرصة نوعية للمنطقة لتعزيز النمو الاقتصادي المتكامل وتحسين التعاون الاقتصادي الشمولي الاقليمي وتحقيق التنمية والتنويع الاقتصادي إذا ما تم استثماره بشكل جدي وضمن رؤية فعالة والتي تحتاج إلى جهود كبيرة مشتركة لتجاوز التحديات وتحويل نقاط الضعف إلى مصدر للفرص واستثمارها بشكل يقلل المخاطر. ويمكن القول إن الدراسة الحالية يمكن أن تكون خطة عمل متكاملة ووفقاً للمصادر العربية والاجنبية ومصادر المؤتمرات التي عُقدت في أكثر مكان لتفعيل الشراكات والتكامل الاقتصادي وتنفيذ مشروع طريق الحرير.

المصادر العربية:

- الحاج، الصديق موسى مصطفى؛ علي، الطاهر أحمد محمد، ٢٠١٦، (أقر أبعاد الإدارة اللوجستية في تحسين جودة الخدمة- دراسة تحليلية بنك النيل الأزرق المشرق)، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، كلية الدراسات التجارية، www.scientificjournal.sustech.edu/
- الشعراوي، أحمد، ٢٠٢١، (اللوجستيات وسلاسل الامداد رمانة الميزان لنجاح الشركات)، www.alamalbusiness.com
- العموش، وفاء أحمد محمود، ٢٠٢٢، (دور البنية التحتية في التنمية المستدامة)، المجلة العربية للنشر العلمي، الاصدار رقم ٥، العدد ٤٩، www.ajsp.net
- العيسوي أحمد، ٢٠٢٣، (كتاب الإدارة اللوجستية وسلاسل التوريد)، الفصل العاشر الإدارة اللوجستية على المستوى الدولي، www.researchgate.com
- اللامي، غسان قاسم داود، ٢٠١٣، (تحليل مكونات البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات – دراسة استطلاعية في بيئة عمل عراقية)، مجلة كلية بغداد للعلوم الاقتصادية الجامعة، العدد الخاص بمؤتمر الكلية.
- المطوري، احمد جاسم محمد؛ السالم، احمد جبر سالم، ٢٠١٥، (الطرق المقترحة لتمويل قطاعات البنية التحتية في العراق)، بحث مستل من اطروحة دكتوراه بعنوان (الاستثمار في البنية التحتية وأثره على النمو الاقتصادي في العراق للمدة ٢٠٠٣-٢٠١٣)، جامعة البصرة، كلية الادارة والاقتصاد، قسم العلوم المالية والمصرفية.
- الموسوي، سهاد كاظم عبد، ٢٠١٦، (المعايير التخطيطية للبنى التحتية في المدن العراقية – ناحية النصر والسلام كحالة تطبيقية)، مجلة كلية التربية الاساسية، المجلد ٢٢، العدد ٩٥.
- حسين، معاوية أحمد، ٢٠١٤، (الاستثمار الاجنبي وأثره على النمو والتكامل الاقتصادي بمجلس التعاون لدول الخليج العربية)، مجلة جامعة الملك عبد العزيز: الاقتصاد والإدارة، مجلد ٢٨ ع ٢، [www.https://doi.org/10.4197](https://doi.org/10.4197)
- حوا، فهد ابراهيم جورج، ٢٠١٣، (أثر الإدارة اللوجستية على رضا الزبائن- دراسة حالة على شركة باسيفيك انترناشونال لاينز- الاردن)، رسالة ماجستير منشورة، جامعة الشرق الاوسط، الاردن.
- زيدان، تحسين علي؛ حسين، حسين علي؛ حسين، اسماعيل صالح؛ عبود، خالد صالح، ٢٠٢١، (العوامل المؤصرة على تنفيذ مشاريع البنية التحتية في محافظة الانبار- دراسة ميدانية لآراء عينة من المهندسين العاملين في ادارة وتنفيذ المشاريع الحكومية)، وزارة التخطيط، دائرة التنمية الإقليمية والمحلية، مديرية تخطيط الانبار، دراسة رقم (٨).
- فاطمة الزهراء، حشروف؛ بن شيحة، صحراوي؛ محمد، كاملي، ٢٠١٧، (استراتيجية الإمداد (اللوجستيك) في العمليات التجارية الدولية)، مجلة الحوار المتوسطي، مجلد ١٢ (١٣)، DM, ISSN: ١١١٢-٩٤٥X
- لمين، خلاط كحيل محمد؛ عبد المجيد، تيمائي، ٢٠٢٢، (إثر الاداء اللوجستي على تجارة إعادة التصدير: دراسة قياسية باستخدام نماذج بانل خلال الفترة ٢٠١٠-٢٠١٨)، مجلة الابتكار والتسويق، المجلد ٩، العدد ١.
- محمد، سحر قاسم، ٢٠١١، (الاليات الواجب توفرها لانتقال العراق من الاقتصاد المخطط إلى اقتصاد السوق)، البنك المركزي العراقي، المدير العامة للإحصاء والابحاث، www.cbi.iq
- مطر، محمد أحمد، ٢٠٢٢، (تقييم دور الاستثمار في البنية التحتية في دعم النمو الاقتصادي في مصر خلال الفترة من ٢٠٠٠-٢٠٢٠)، مجلة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، المجلد ٢٣، العدد ٤، www.doi.org/10.21608/JPSA.2022.269189

- وزارة البيئة، جمهورية العراق، ٢٠٢٤، (الاستراتيجية الوطنية لحماية وتحسين البيئة في جمهورية العراق ٢٠٢٤-٢٠٣٠)، www.undp.org

- www.uj.edu.sa

المصادر الاجنبية:

- Angell, Michael, ٢٠٢٥, (Stakeholders say choked NY-NJ marine terminals creating delays at port), www.joc.com/articles
- Prokhorova, Victoria V.; Kolomyts, Oksana N.; Nenasheva, Alyona I.; Sholukha, Nickolay A.; Vashchenko, Pavel G., ٢٠١٦, (Logistics Management as a Toll of Achieve Competitive Advantages of the Enterprise Trade), International Review of Management & Marketing, ISSN: ٢١٤٦-٤٤٠٥, www.econjournals.com
- Ristovska, Natasha; KOZUHAROV, Sasho; Petkovski, Vladimir, ٢٠١٧, (The Impact of Logistics Management Practices on Company's Performance), www.doi:10.6007/IJRAFMS/v7-i1/2649
- Savkin, Alexis, ٢٠٢٤, <https://bscdesigner.com/ar/logistics-strategy.htm>
- Tracy, Michael, ٢٠٠٦, (The Role of Logistics in Strategic Managements), www.doi:10.1504/IJISM.2006.009641
- www.reportlinker.com

ملحق رقم (١) مصادر الجانب التطبيقي

المراكز العربية للدراسات والابحاث

- مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية (CSIS)، "مبادرة الحزام والطريق: الأبعاد الاقتصادية والاستراتيجية" - يناقش الأبعاد الاقتصادية والاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق وتأثيرها على الدول العربية.
- الجزيرة نت: "طريق الحرير الجديد. ماذا تستفيد منه الدول العربية؟" - مقال يشرح كيف يمكن للدول العربية الاستفادة من طريق الحرير والمخاطر المحتملة
- المعهد الدولي للدراسات الاستراتيجية (IISS)، "مبادرة الحزام والطريق الصينية: الفرص والتحديات في الشرق الأوسط" - دراسة معمقة حول كيفية تأثير المبادرة على الشرق الأوسط والدول العربية.
- مجلة السياسة الدولية، "مبادرة الحزام والطريق: التحديات والفرص" - دراسة مفصلة تناقش كيفية تأثير طريق الحرير على الدول العربية وخاصة في مجالات النقل والبنية التحتية.
- مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، "الاستثمار في البنية التحتية ضمن طريق الحرير" - بحث حول استثمارات الدول الخليجية في تطوير البنية التحتية ضمن مشروع طريق الحرير.

المؤتمرات العربية

- مؤتمر التعاون العربي الصيني في إطار مبادرة الحزام والطريق، ٢٠١٤
- منتدى التعاون العربي الصيني (دور طريق الحرير في تعزيز التعاون الاقتصادي)، ٢٠١٧
- مؤتمر طريق الحرير الصيني والدول العربية (الاستثمار والتنمية)، ٢٠١٤
- مؤتمر طريق الحرير في الاردن (دور الاردن في مبادرة الحزام والطريق)، ٢٠١٤، ٢٠١٧، ٢٠١٩.

المراكز الاجنبية للدراسات والابحاث

- World Bank Report on Belt and Road Initiative: "Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors" - A comprehensive report by the World Bank discussing the economic impact of the Belt and Road Initiative, including opportunities and risks, ٢٠١٩, www.openknowledge.worldbank.org
- Brookings Institution: "China's Belt and Road Initiative: A Strategic and Economic Assessment" - This paper explores the strategic and economic implications of the Belt and Road Initiative on global trade and infrastructure development ٢٠٢٠, www.brookings.edu
- Harvard Business Review: "The Belt and Road Initiative: A View from the United States" - Discusses the strategic dimensions of the BRI and how it impacts international trade, ٢٠١٩, www.harvardbusinessreview.edu
- Chatham House: "The Belt and Road Initiative and Global Governance" - A policy paper analyzing the impact of the BRI on global governance and regional integration, www.thedocs.worldbank.org

- International Monetary Fund (IMF): "The Belt and Road Initiative: Economic Effects and Financing Risks" - An IMF report examining the economic benefits and potential risks, including debt risks for participating countries, ٢٠٢٠, www.worldbank.org

المؤتمرات الأجنبية

- The Belt and Road Forum for International Cooperation BRF, ٢٠١٧, ٢٠١٩, ٢٠٢٣, Beijing
- China – Arab States Cooperation Forum, ٢٠١٤, ٢٠٢٤, Beijing
- Dubai Silk Road Strategy Conference, <https://www.transportandlogisticsme.com/global-news>
- Belt and Road Conference on Arab- European Relations, ٢٠٢٣, Beijing
- Turkey Belt and Road Summit, www.mfa.gov.tr