

طريق الحرير وطريق التنمية / نقيضان ام مكملان في استدامة الاقتصاد العراقي

The Silk Road and the Road of Development / two opposites or complementary in the sustainability of the Iraqi economy

م.د حافظ عبدالامير امين أ.م.د سهيلة الحجيبي م.د منذر عليوي حميد الكبيسي

Munther Aliwi Hamid Sohaila AbdulZahra hafehdh Abdulameer amin

monther.alewi@uofallujah.edu.iq dr_sohayla1973@uomustansiriyah.edu.iq dr_hafedhamin@uomustansiriyah.edu.iq

كلية الادارة والاقتصاد / الجامعة المستنصرية كلية الادارة والاقتصاد / جامعة الفلوجة
الكلمات الرئيسية: طريق الحرير، طريق التنمية، الحزام والطريق، الاستدامة

Keywords: the research reached important conclusions and recommendations in this regard.

المستخلص

يمثل العراق جسرا جغرافيا رابطا بين قارتي اسيا واوروبا وبين منطقتي الخليج العربي وبلاد الشام ، ويعني هذا ان العراق يقع في قلب مشروع الحزام والطريق لأنه يمثل ملتقى لخطوط المواصلات العالمية فضلا عن انه جار لثلاث اطراف في المبادرة الصينية وهم ايران وتركيا والسعودية. لذا فان موقع العراق الاستراتيجي يعد المركز الرئيس لطريق الحرير الذي تبنته الصين، غير ان تلك الاهمية مشروطة باكتمال ميناء الفاو الكبير الذي يشهد تلكا في الانجاز، ورغم الاثار الاقتصادية والسياسية والاجتماعية وغيرها من الايجابيات التي قد يحصل عليها العراق لانضمامه الى طريق الحرير يقابله مشاريع مقترحة اخرى منها الربط السككي والقناة الجافة او ماتم اقتراحه مؤخرا بعنوان طريق التنمية الجديد والخاص بنقل السلع و البضائع المنتجة في دول الجوار الى اسيا واوروبا وبذلك يحقق العراق ايرادا مقداره 4 مليار دولارا سنويا مع تشغيل ما يقارب مئة وخمسون الفا من الايدي العاملة، متناسيا بذلك ما قد يتم تحقيقه من اموال ناتجة عن بناء المصانع والمعامل ليكون العراق بلدا صناعيا بدلا من ان يكون ناقلا للسلع فقط فضلا عن تشغيل ملايين العاطلين عن العمل وليس الالوف منهم فيما لو تم تنفيذ انضمام العراق لطريق الحرير، من هنا تم تقسيم البحث الى ثلاثة محاور تحدث الاول عن مشروع الحزام والطريق (طريق الحرير الصيني) فيما تطرق المحور الثاني عن طريق التنمية الجديد المقترح حديثا فيما تناول المحور الثالث طريق التنمية وطرق الحرير نقيضان ام مكملان. واخيرا توصل البحث الى استنتاجات وتوصيات مهمة بهذا الشأن.

Abstract

Iraq represents a geographical bridge linking the continents of Asia and Europe and between the regions of the Arabian Gulf and the Levant. This means that Iraq is located at the heart of the Belt and Road project because it represents a crossroads of global transportation lines, in addition to being a neighbor to three parties in the Chinese initiative, namely Iran, Turkey and Saudi Arabia. Therefore, the strategic location of Iraq is the main center of the Silk Road that China adopted, but that importance is conditional on the completion of the large port of Al-Faw, which is witnessing lagging progress, Despite the economic, political, social and other positive effects that Iraq may obtain due to its accession to the Silk Road, it will be matched by other proposed projects, including the railway linkage and the dry canal, or what was proposed recently under the title of the new development road, which is related to the transfer of goods and merchandise produced in neighboring countries to

Asia and Europe, and thus Iraq achieves revenue The amount of 4 billion dollars annually with the employment of approximately one hundred and fifty thousand manpower, forgetting what might be achieved From the money generated from building factories and laboratories so that Iraq would be an industrial country instead of being a carrier of goods only as well as employing millions of unemployed people and not thousands of them if Iraq's accession to the Silk Road was implemented, from here the research was divided into three axes, the first spoke about the belt project And the road (the Chinese Silk Road), while the second axis dealt with the newly proposed new development road, while the third axis dealt with the development road and the Silk Roads, two opposites or complementary

المقدمة

بعد الموقع الاستراتيجي الجغرافي وتوفر الموارد الرخيصة من العوامل المهمة لأي بلد لتتاهت عليه بلدان العالم لما يمتلكه من مؤهلات اساسية لتحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة ، ولعل العراق احد تلك البلدان التي تمتلك كل تلك المؤهلات من موقع جغرافي مهم يربط قارات العالم الثلاث اسيا واوربا وافريقيا فضلا عن موقعه الاستراتيجي على الخليج العربي لاسيما وانه يمتلك النفط والطاقة ليكون بلدا مهما تتاهت عليه بلدان العالم لتوقيع الاتفاقيات وهذا ما حصل مع الصين التي ما لبثت ان تتوسم من العراق للانضمام لطريق الحرير ولكن بسبب ظروف العراق غير المستقرة جعلت من الصين ان تفكر بالبدائل ، ولكن رغم ذلك يبقى العراق كمركز مهم في سبيل الولوج الى الحزام والطريق وكانت نقطة الانطلاق في طريق التنمية كمشروع مقترح ليكون بداية للانضمام الى طريق الحرير .

هدف البحث

- 1- التعرف على مشروع طريق الحرير الصيني.
 - 2- بيان موقف العراق من الحزام والطريق.
 - 3- دراسة مقترح مشروع طريق التنمية العراقي.
- فرضية البحث موقع العراق الاستراتيجي وتوفر الموارد الرخيصة تؤهله ليتجه الى طريق الحرير من خلال طريق التنمية.

مشكلة البحث: التخبط في السياسات العراقية الاقتصادية رغم ما يمتلكه من مؤهلات يمكن ان تمنعه من الانضمام لطريق الحرير الصيني رغم وجود الدوافع والنوايا الحسنة من خلال طريق التنمية للتوجه نحو طريق الحرير

اهمية البحث: تنطلق اهمية البحث من اهمية مشروع الحزام والطريق (طريق الحرير الصيني) فضلا عن المقترح الجديد للعراق الا وهو طريق التنمية وكيفية تحقيق تنمية عراقية شاملة لما يمتلكه العراق من موقع مهم بين بلدان العالم ولما يمتلكه من موارد رخيصة يمكن استغلالها في طريق التنمية.

المحور الاول/ مبادرة طريق الحرير الصيني

اولا: طريق الحرير القديم: ان بدايات طريق الحرير تعود الى حكم سلالة (هان) في الصين، واطلق عليه هذا الاسم في سبعينيات القرن التاسع عشر من قبل العالم الالماني الجيولوجي البارون ((فرديناند فون ريشتهوفن)) الذي حدد طرق التجارة التي تمر عبر اسيا الوسطى والتي تربط دول اوربا بجنوب وشرق اسيا بما في ذلك كل من الهند والصين⁽¹⁾.

وكانت الدول العربية تمثل أنموذجاً للتواصل الثقافي، والاقتصادي، والتجاري بين الصين من جهة والبلدان العربية من جهة اخرى اذ لم يتوقف التواصل بسبب بعد المسافات بين الامم وانما كان مستمرا

بفضل ذلك الطريق الذي اكتسب الشهرة العالمية لما قدمه من إسهامات على مختلف الأصعدة من التواصل، ولعل فكرة التواصل بين الأمم تدعو إلى بناء علاقات متبادلة مبنية على أساس المصالح المشتركة⁽²⁾. وقد كانت مدينة بغداد منذ مئات بل آلاف السنين محط القوافل التجارية ومفترق الطرق إلى أوربا وإلى شبه الجزيرة العربية وإلى شمال أفريقيا وذلك لأهمية موقعها الاستراتيجي في قلب العالم القديم. وقد كان لطريق الحرير القديم ومنذ الحضارات القديمة المصرية، والصينية، والرومانية والحضارة الهندية، محط التقاء الثقافات وتعلم اللغات وتبادل الأفكار وتقاليده وعادات البلدان التي سافروا خلالها، والتي أسهمت في نمو عدد من المدن الساحلية حول الموانئ الموازية للطريق⁽³⁾.

ويعد طريق الحرير تاريخياً من أقدم طرق التجارة في العالم. إذ يرجع طريق الحرير إلى بدايات القرن الثاني قبل الميلاد وقد سمي بذلك لاحتكار الصين وقتها لصناعة الحرير، وكان هذا الطريق على شكل مجموعة من الطرق البرية والبحرية تسلكه القوافل لغرض نقل البضائع والتجارة بين كل من الصين وآسيا الوسطى وبلاد فارس وأوربا والبلاد العربية، وقد كان من أبرز هذه البضائع هي تلك السلع المنخفضة الوزن وذات القيمة العالية مثل الحرير والزجاج والأحجار الكريمة والخزف والتوابل والعطور، وقد ظل طريق الحرير يمثل الدور الأبرز في التبادل التجاري والثقافي وانتقال الأفكار والأديان بين الشعوب وبين الحضارات التي يمر خلالها لغاية القرن السادس عشر الميلادي، وقد واكب هذه الطرق البرية طرق بحرية تمثلت بالعديد من الطرق التجارية البحرية التي تنامت وازدهرت تزامناً مع طريق الحرير البري⁽⁴⁾.

ثانياً: طريق الحرير حديثاً: لقد أعلن عن المبادرة للمرة الأولى في العام 2013، حيث كانت تحمل اسم (حزام واحد وطريق واحد)، وتضمنت اتفاق الصين مليارات الدولارات على استثمارات في البنى التحتية وعلى طول طريق الحرير الممتد إلى القارة الأوروبية.

إن المبادرة بالأساس هي استراتيجية تنموية طرحها رئيس الصين و تتمحور حول التعاون والتواصل بين الدول، لاسيما بين الصين وبين دول أوراسيا، وتتضمن فرعين أساسيين وهما (حزام طريق الحرير الاقتصادي البري) و (طريق الحرير البحري).

يتضمن الفرع البري جغرافياً 6 ممرات بالإضافة إلى طريق الحرير البحري: إن الطرق البرية تمثل مجموعة من مسارات تقوم بنقل الطاقة والسلع والبضائع والمنتجات المصنعة والنصف مصنعة، وتمثل الطرق الرئيسية وهي تشمل ستة طرق برية أساسية لطريق الحرير وتتفرع منها بقية الطرق الفرعية الأخرى، وهذه الممرات هي:⁽⁵⁾

- 1- الجسر البري الأوراسيا الجديد الذي يمتد من غربي الصين باتجاه روسيا الغربية.
 - 2- ممر الصين - مونغوليا - روسيا والذي يمتد من شمالي الصين باتجاه الشرق الروسي
 - 3- ممر الصين - آسيا الوسطى - آسيا الغربية والذي يمتد من غربي الصين باتجاه تركيا
 - 4- ممر الصين - شبه جزيرة الهند الصينية والذي يمتد من جنوبي الصين باتجاه سنغافورة.
 - 5- ممر الصين - باكستان والذي يمتد من جنوب غربي الصين باتجاه باكستان.
 - 6- ممر بنغلاديش - الصين - الهند - ميانمار والذي يمتد من جنوبي الصين باتجاه الهند
- وتقسم هذه المسارات من الطرق والمواصلات إلى فرعين رئيسيين شمالي وجنوبي:**

الأول: الفرع الشمالي: الذي يهدف إلى الوصول لأوروبا انطلاقاً من الغرب الصيني وتمثل (كازخستان - روسيا - روسيا البيضاء - بولندا - ألمانيا - فرنسا)، وقد استطاع هذا الطريق اختصار الوقت من 60 يوماً إلى 18 يوماً.

الثاني: الفرع الجنوبي: وينطلق من غرب الصين وتمثل (اوزبكستان – قيرغستان – طاجيكستا – إيران – العراق – سوريا – تركيا)

والطريق البحري الذي يمتد من الساحل الصيني الى سنغافورة ثم الهند متجها الى البحر المتوسط. ويتفرع الى فرعين رئيسيين هما: (6)

الفرع الاول: ويربط الموانئ الصينية لغاية المحيط الهادي عن طريق بحر الصين الجنوبي ابتداء من الساحل الصيني ومروراً بمضيق ملقا، وصولاً إلى الهند ومنطقة الشرق الأوسط وشرق إفريقيا ثم إلى سواحل أوروبا.

الفرع الثاني: ويربط السواحل الصينية مع جنوب المحيط الهادي.

وحسب تقرير لصحيفة (الفانانشال تايمز Financial Tami's) البريطانية يرى أن هذا المشروع أضخم برنامج للدبلوماسية الاقتصادية في العالم منذ خطة (مارشال) الأمريكية التي هدفت إلى إعادة تعمير أوروبا بعد الحرب العالمية الثانية، ويذكر أن كثيراً من الدول التي انضمت إلى المبادرة سبق لها أن انضمت إلى البنك الآسيوي للاستثمار* في البنى التحتية وتتفق الصين ومنذ العام 2017 أكثر من (150 مليار دولاراً) سنوياً في الدول التي وافقت على الانضمام إلى المبادرة، وقد أعلنت الحكومة الصينية أنها ستستثمر عشرات المليارات من الدولارات في مشروع اقتصادي طموح يشمل إنشاء موانئ وطرق وسكك حديد في عشرات الدول حول العالم في نطاق مبادرة اطلق عليها اسم (حزام واحد، طريق واحد). (7) لقد بدأت محاولات الصين الجديدة لإحياء طريق الحرير منذ بداية تسعينيات القرن الماضي، من خلال ما عُرف بالجسر البري الأوروبي الآسيوي والذي يصل بين الصين من جهة وبين كزاخستان ومنغوليا وروسيا، ويصل لحد ألمانيا عبر سكك حديدية من جهة أخرى. ان مشروع مبادرة الحزام والطريق التي تم طرحها من قبل الرئيس الصيني (شي جين بينغ) في العام 2013 خلال جولته في اسيا الوسطى وجنوب شرقي آسيا، قد شملت أكثر من 65 دولة من القارات الثلاث آسيا وإفريقيا وأوروبا وبتعداد سكاني يقارب 65% من سكان العالم أي بنحو اربعة مليارات ونصف المليار نسمة فضلاً على أنه يستقطب نحو 35% من التجارة العالمية وأكثر من 31% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي (8). و يقصد بـ (الحزام) الحزام الاقتصادي لطريق الحرير البري وهو بناء شبكة متفرعة وشاملة عن طريق الحرير الأساس الذي يبدأ من الصين، ومن ثم ربطها مع وسط آسيا وروسيا وتركيا وأوروبا والبحر الأبيض، اما فيما يخص (الطريق) فيقصد به ربط الساحل الصيني بأوروبا عبر بحر الصين الجنوبي وعبر المحيط الهندي وقناة السويس وكذلك البحر الأبيض المتوسط وصولاً إلى الساحل الأفريقي (9).

***وهو بنك دولي تأسس في عام 2014 في بكين من قبل الصين براس مال (50 مليار دولاراً امريكي) ويضم نحو (35) دولة مساهمة: وقد دعا الرئيس الصيني (شي جين بينغ) في خطاب القاه في كزاخستان في (7 سبتمبر 2013) إلى تطوير الحزام الاقتصادي لطريق الحرير من خلال بناء طرق وممرات مكونة من سكك حديد وانشطة زراعية وصناعية ومشاريع مياه وطاقة وتشبيد البنى التحتية للتجارة، اذ يمتد الحزام من المحيط الهادي إلى بحر البلطيق مستفيداً بذلك من طريق الحرير الذي كان قديماً. وتمتد هذه الطرق عبر شبكة واسعة من خطوط النقل والانترنت ومن مشاريع البنى التحتية في المطارات والسكك الحديد والطرق والجسور والموانئ التي ترتبط بممرات التنمية الاقتصادية، وهي مبادرة يمكن اعتبارها بانها مشروع القرن الاقتصادي في العالم، وقد رحبت أكثر من (120) دولة به باعتباره يمثل أكبر مشروع عالمي للبنى التحتية الاقتصادية سيشهده العالم في القرن الحادي والعشرين**

(10). ان هذه المبادرة الجديدة لطريق الحرير والتي تربط قارات العالم القديم (اسيا، اوربا، افريقيا)، عبر شبكة واسعة من طرق المواصلات تدخل في إطار استراتيجية القوة الناعمة *، حيث توظف الصين قدراتها الكبيرة في منح القروض من خلال الفائض المالي لذا أسست الصين بنك خاص للاستثمار في مشاريع البنية التحتية للدول التي انضمت إلى مبادرة الحزام والطريق باسم (بنك الاستثمار الاسيوي Asian Infrastructure Investment Bank) والدخول في المشاريع الاستثمارية مع الدول التي انضمت لإنجاز البنى التحتية في بلادها وتلك وسيلة لزيادة قوتها الاقتصادية، ان مبادرة الحزام والطريق المعروفة كذلك باسم الحزام الاقتصادي لطريق الحرير هي استراتيجية إنمائية تبنتها الحكومة الصينية لتطوير البنية التحتية والاستثمارية للبلدان الملتحقة بهذه المبادرة، وهي تمثل وسيلة لتطوير التعاون والاتصال بين دول العالم وقد بلغت كلفة هذا المشروع (ترليون دولاراً) واستقطاب (ثمانية ترليون دولاراً) اضافية منذ اطلاقها (11). وقد ركزت هذه المبادرة على خمسة مجالات شاملة ومهمة لجميع الدول في مبادرة الحزام والطريق وهي: (12)

- 1- تعزيز الاستثمارات والعلاقات التجارية الخارجية
- 2- التنسيق بين السياسات الانمائية.
- 3- تحسين التعاون المالي.
- 4- انشاء شبكات البنية التحتية والمرافق.
- 5- تكثيف التبادل الاجتماعي والثقافي.

*** (استراتيجية القوى الناعمة) مصطلح اطلقه جوزيف ناي (وهو استاذ الاقتصاد في جامعة هارفرد) ويعني (القدرة على الجذب والضم دون الاكراه او استخدام القوة كوسيلة للأقناع).**

وترتبط تلك الركائز الاساسية إلى حد كبير بأهداف التنمية المستدامة السبعة عشر حيث ان المبادرة تسهم في سد فجوات مالية كبيرة لتحقيق أهداف التنمية المستدامة.

وتقول صحيفة نيويورك تايمز إن الانتاج الصناعي الصيني الفائض يعد من أهم الدوافع التي تقف خلف المبادرة. حيث تنتج الصين ما يقارب (1,1) مليار طناً من الفولاذ سنوياً (وهي كمية تعادل تقريباً تلك التي تنتجها كل دول العالم الأخرى معاً)، ولكنها لا تستهلك داخلياً إلا (800) مليون طناً. وقدر اتحاد غرف التجارة الأوروبية بان المبادرة ستستوعب (30) مليون طناً من هذا الإنتاج الفائض فقط (13).

ثالثاً: موقف البلدان العربية من المبادرة الصينية: فيما يخص البلدان العربية، فان الصين تهتم بشأنها كونها تمثل نقطة النقاء لطرق الحرير البرية والبحرية، حيث إن التعاون الصيني العربي المشترك يسهم في توفير الموارد وتعزيز التدفق الحر لها فضلاً عن المزايا المالية لجميع الاطراف، وقد اوضح المسؤولون الصينيون بانهم يحترمون اهتمامات الشرق الاوسط وخياراتهم لطرق التنمية التي تتلاءم مع ظروفهم الخاصة، وهي تلتزم كذلك بحل القضايا المهمة من خلال التفاوض والحوار المشترك، هذا وان المشاريع الكبيرة التي تربط بلدان العالم، تستثني بعض البلدان العربية، فالعراق وسوريا وليبيا لم تعد ضمن المحطات الأساسية لطريق الحرير بل قامت الصين باستبدالها بخطوط قطارات تمر من خلال اسيا الوسطى وروسيا باعتبارها ضمن لهم من الاستثمار في المناطق العربية الملتهبة، مما اتاح الفرصة الى كل من تركيا وايران للانضمام الى طريق الحرير الجديد فيما يواجه العرب خطر التهميش (14). وهذا الاستثناء لا يشمل دولاً عربية لها دور مهم في التجارة مع الصين ولا سيما ان (40%) من النفط الذي تستورده الصين مصدره من بلدان عربية، ولكن نجد ان معظم البلدان العربية تسعى الى الانضمام الى المبادرة فقد وقعت الصين وثائق للتعاون في اطار مبادرة الحزام والطريق مع

السودان، وتونس، وعمان، وقطر، ومصر، والكويت، والمغرب، والمملكة العربية السعودية، فضلاً عن توقيعها وثائق للتعاون في القدرات الصناعية مع الجزائر، والامارات العربية المتحدة⁽¹⁵⁾. وعلى العراق ان يتخلى عن الربط السككي مع الكويت والاسراع في انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير، ومن ثم القناة الجافة * وربطها باوروبا لتقويت الفرصة على بقية

***القناة الجافة (وهو مشروع طريق سككي عراقي لربط موانئ الخليج العربي باوروبا عبر العراق).** الدول في استغلال موقع العراق الاستراتيجي، ولعل العامل الامني من اهم التحديات لهذه المسارات وفي حال عودة الاستقرار الى العراق فإنه بالأساس يمثل قلب طريق الحرير واهم مفصل فيه، وفي الوقت نفسه فان دول عربية اخرى حجزت لها مواقع متميزة على مسارات طريق الحرير منها (السعودية، الامارات، قطر، الكويت، البحرين، مصر).

فقد انضمت السعودية إلى مبادرة طريق الحرير كونها الشريك الاقتصادي الأول للصين في المنطقة بحجم تبادل تجاري بينهما (70) مليار دولاراً سنوياً، وان الصين تدعم جهود السعودية لتحقيق رؤية 2030 حيث تحرص على أن تكون شريكاً عالمياً للسعودية في جهودها المبذولة لتنويع اقتصادها⁽¹⁶⁾. كما فتحت الصين بوابتها للامارات العربية المتحدة للدخول الى اسواق الشرق الاوسط، بالنظر لما تتمتع به من موقع جغرافي متميز في المنطقة، اذ تمثل الامارات منفذاً عن طريق موانئها المحورية لنحو 60% من صادرات الصين إلى الشرق الاوسط⁽¹⁷⁾.

اما الكويت فأنها انضمت هي الاخرى إلى مبادرة طريق الحرير واسست مناطق ومدن تؤهلها لتكون اماكن جذب للتجارة ومعبّر للترانزيت وأنشأت مدينة أطلقت عليها اسم مدينة الحرير مساحتها (250 كم²) وتبلغ قيمتها (90 مليار دولار) تقريباً، فضلاً عن انشاء سكة حديد جديدة وكذلك شبكة ميترو وتطمح الكويت بحسب رؤية 2035 لأن تصبح المنطقة الاساسية للتجارة الحرة والتي تربط بين اسيا واوروبا، ولكن يستحيل ان يتحقق ذلك دون التعاون مع العراق لربط شبكات النقل في البلدين⁽¹⁸⁾.

اما من جهة مصر فقد ارتفعت استثمارات الصين فيها بنسبة اكثر من (55%) منذ انطلاق مبادرة الحزام والطريق في عام 2013 ولاسيما في مجال البنى التحتية، اذ تعمل الشركات الصينية منذ عام (1998) على بناء المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في مصر والتي بلغت حجم الاستثمارات فيها على نحو (مليار دولاراً امريكي) بين العامين 2015 و 2019، وقد تم ادماج هذه المنطقة بشكل كامل وتحديداً في اذار 2019 في مبادرة الحزام والطريق، وفي نيسان من العام 2019 تم توقيع مذكرة تفاهم بخصوص المرحلة الثانية من انشاء (منطقة تيدا الصناعية) في المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، ومن المتوقع ان يوفر هذا المشروع ما لا يقل عن (25000) خمسة وعشرون الف فرصة عمل مع استثمارات الصين لمشاريع حيوية داخل مصر بنحو (5) مليار دولاراً امريكي⁽¹⁹⁾.

رابعا: موقف بلدان العالم من المبادرة الصينية: منذ إطلاق رئيس الصين للمشروع، فقد استثمرت بلاده نحو (ثمانين مليار يورو) في مشاريع متعددة، كما قدمت المصارف قروضاً بقيمة تتراوح بين (175) و(265) مليار يورو. وكانت روسيا وباكستان من أبرز البلدان الداعمة للمشروع، وهو ما ظهر من مشاركة الرئيس الروسي (بوتين) ورئيس الوزراء الباكستاني (عمران خان) في القمة التي عقدت من اجل المشروع إلى جانب 35 رئيساً ورئيس وزراء من أوروبا وآسيا وأفريقيا وكذلك أميركا اللاتينية ويدعم المشروع أيضاً بريطانيا وتركيا ودول صغيرة مثل اليونان التي اعتبرت ان هذه المبادرة تمثل قمة الانفتاح الاقتصادي في الوقت الذي تلجأ فيه الكثير من دول العالم إلى الانغلاق على نفسها اقتصادياً وسياسياً، و وسط تنامي نفوذ الصين والشكوك الغربية حول نواياها، فانه يزداد قلق والأميركيين

والأوروبيين إزاء المبادرة، وظهر هذا واضحا في اقتصار مشاركة هذه الدول في القمة التي على الوزراء، بينما لم ترسل واشنطن أحدا، فيما كان الاستثناء الأوروبي الوحيد هو رئيس الوزراء الإيطالي (جوزيبي كونتي) الذي انضمت بلاده إلى المبادرة الصينية، لتكون أول دولة من مجموعة السبع تقدم على هذه الخطوة، وحتى الآن وقعت 126 دولة و29 منظمة دولية اتفاقات تعاون مع بكين في إطار مشروع طريق الحرير، لكن هذه الاتفاقات لا تنص على دعم غير مشروط للمبادرة الصينية، ولقد تم إنشاء خط سكك حديدية بين الصين وأوروبا، ليربط 62 من المدن الصينية بـ51 مدينة أوروبية متوزعة على 15 خمسة عشر دولة. وقامت تلك القطارات بـ (14,691) رحلة منذ انطلاقتها في العام 2011. ومن المقرر أن يتم ربط سكك حديد بين الصين وبين بلاوس وتايلند، حيث تجاوزت القيمة الإجمالية للبضائع المتبادلة في الاتجاهين نحو (ثلاثين مليار يورو) في العام 2018، وفي كينيا، تم إنشاء سكة حديد مسماة (طرق الحرير) تربط العاصمة نيروبي بمومباسا التي تحتوي على المرفأ الأبرز والأهم في البلاد والذي يقع على المحيط الهندي، أما باكستان فقد شيدت سلسلة من مشاريع بنى تحتية شملت طرقاً وسككاً حديدية ونقاط إنتاج للطاقة، لتربط (الساحل الجنوبي) لباكستان بمدينة (كشغار الصينية)، وقد تم تسميته بـ (الممر الاقتصادي الصين- باكستان)، تم حيث تشييد طرق سريعة وسدود كهرومائية وقد تم إدخال تعديلات على مرفأ غوادر الباكستاني على بحر العرب، وتسعى باكستان من خلال المشروع تعزيز نموها القومي، أما الصين فتهدف الى تأمين طريق أكثر سرعة وأكثر أمانا عبر الطريق البحري لوارداتها النفطية من الشرق الأوسط، أما أوغندا، فقد تم تعبيد طريق حديث يبلغ طوله (خمسين كيلومترا) يصل إلى المطار الدولي بالأموال الصينية، كما تكفلت الصين بان تقوم بتحويل مدينة ساحلية صغيرة في (تنزانيا) إلى ميناء قد يصبح من أكبر موانئ القارة الأفريقية، هذا وان الإنتاج الصناعي الصيني الفائض يعد من أهم الدوافع التي تقف خلف مبادرة الحزام والطريق، اذ تنتج الصين ما يقارب (1.1 مليار طن) من الفولاذ سنويا، ولكنها لا تستهلك داخليا إلا (800 مليون طن)، فيما يرى منتقدو المبادرة الصينية بأنها تعمل على تعزيز نفوذ ومواقع الشركات المتمركزة في الصين بشكل رئيسي وفي الوقت ذاته فإنها تمثل (أفخاخا من الديون) للبلدان التي تستفيد من القروض التي تمنحها لها المصارف الصينية، ولكن الصين تؤكد أن المبادرة تشمل العديد من المشاريع التي تخدم البيئة وقابلة للاستمرار ماليا ومن دون فساد⁽²⁰⁾.

المحور الثاني: طريق التنمية العراقي:

أولاً: ما هو مشروع طريق التنمية: تم طرح مشروع طريق التنمية أو القناة الجافة في (2023-05-27) ليضم مع العراق دول الخليج وإيران وتركيا وهو مشروع عراقي للربط السككي وإنشاء الطرق البرية بين تركيا و أوروبا شمالاً والخليج العربي جنوباً، اذ يتم بموجبه نقل البضائع بين الخليج و أوروبا، وحسب الحكومة العراقية فإنه سيخدم المنطقة اقتصادياً لأنه سينقل السلع والبضائع من أوروبا إلى الخليج وبالعكس من خلال العراق، وتصل كلفته الى (17 مليار دولاراً) حيث سيتم انجازه بمدة قياسية ابتداءً من عام 2024 وحتى عام 2028، وان السكة الحديدية المخطط انشاءها من ساحل الخليج العربي حيث ميناء الفاو الكبير العراقي في جنوب العراق ولغاية منفذ فيشخابور العراقي في شمال العراق المحاذي للحدود التركية، وان طول السكة سيكون بحدود (1175 كيلومتراً)، اما طول الطريق البري بين الفاو وبين منفذ فيشخابور سيكون بنحو (1190 كيلومتراً)، وان لكل من سكة الحديد والطريق البري مسار خاص به، فلا يلتقيان إلا في شمال محافظة كربلاء حيث يستمر سيرهما متقاربين لغاية منفذ فيشخابور، وحسب الحكومة العراقية فإن هذا الطريق الاستراتيجي (سينقل السلع البضائع بمختلف أنواعها من أوروبا إلى تركيا من خلال العراق إلى الخليج، وتمر السلع والبضائع والموارد الخليجية من

الخليج من خلال العراق الى تركيا وأوروبا)، أن الطريق لا تريد له الحكومة أن يكون مجرد ترانزيت بل انها ترغب أن يتحول الخط البري وكذلك السكة الحديدية إلى طريق وشريان اساسي للاقتصاد وهناك مخططات لمدن صناعية وكذلك مدن إسكان تحاط بالطريق، حيث سيشهد مرور آلاف الشاحنات التي تأتي من 25 دولة (21).

ثانيا: الدور التركي في المشروع العراقي: ان طريق التنمية العراقي سيعزز مكانة تركيا كمركز مهم للطاقة والتجارة اذ انه سيمكّن تركيا من نقل النفط وكذلك الغاز الطبيعي من العراق إلى الأسواق العالمية بحسب وكالة (فرانس برس)، ان مشروع "طريق التنمية" الذي أعلنه رئيس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني أواخر مايو/أيار من العام 2023، سيعزز سياسة تركيا المتمثلة في كونها دولة اساسية في مجال الطاقة. كما ان هذا المشروع التنموي الذي يضم الطريق البري والحديدي الممتد من العراق إلى تركيا وموانئها، يوصف بأنه (أساس الاقتصاد المستدام غير النفطي)، حيث يسمح لتركيا بنقل الطاقة (النفط والغاز الطبيعي) من العراق إلى الأسواق العالمية، كما ان ميناء الفاو الكبير سيزيد من إمكانيات تركيا لتصدير الطاقة، فتركيا يمكن أن تنقل موارد الطاقة من العراق إلى الأسواق العالمية وبذلك تلعب دورا فاعلاً في تجارة الطاقة، هذا و قال الخبير الاقتصادي في شؤون العراق بمركز دراسات الشرق الأوسط "ORSAM"، واثق السعدون، إن (دفع عجلة التعاون الاقتصادي الاستراتيجي بين كل من العراق وتركيا ومن خلال مشروع طريق التنمية، سيرفع البلدين إلى دور ريادي متكامل في التجارة العالمية وكذلك خطوط نقل الطاقة)، وأضاف: (بخطوط نقلها المتطورة، ستكون تركيا بوابة للعراق إلى أوروبا، وبالتالي سيشكل البلدان جسراً بين أوروبا وآسيا)، وقد اكدت تركيا عزمها العمل مع العراق من اجل إنجاز مشروع طريق التنمية الهادف إلى بناء ممر نقل بري وسكة حديد يمتد من البصرة إلى حدود تركيا، وقد اتخذت تركيا خطوة مهمة تظهر إرادتها للعمل مع العراق لتحقيق هذا الهدف، من خلال إعلان أنقرة، وأكدت بان طريق التنمية لا يعتبر مشروعاً استراتيجياً مهماً لتركيا والعراق فحسب، بل للمنطقة بأسرها، وأوضحت بأن ملايين الأشخاص وفي مناطق واسعة من أوروبا إلى الخليج سيمكنهم الاستفادة من القيمة المضافة التي ستظهر مع إنشاء هذا الطريق، كما اكدت تركيا بان (هذا المشروع سيعزز التعاون الإقليمي ويطور تجارتنا ويقيوي علاقاتنا الإنسانية، ندرك أن الدول الشقيقة الأخرى أيضا تهتم بهذا المشروع، أننا على ثقة بأننا مع مشاركتهم، سنتمكن من تحويل مشروع طريق التنمية إلى طريق الحرير الجديد لمنطقتنا) (22).

ثالثا: هدف العراق من مشروع طريق التنمية: و يهدف العراق من مشروع طريق التنمية إلى اختصار مدة السفر بين آسيا وأوروبا وتركيا من خلال العراق ، فضلا عن رغبته في أن يكون مركزا مهما للمرور في المنطقة، ويسهم المشروع المعروف كذلك باسم (طريق حرير العراق)، في قيام التجارة وبشكل أسرع وأكثر كفاءة، ليكون طريقا منافسا لقناة السويس.

وقد ابدت قطر رغبتها باستثمار (5 مليارات دولاراً) بالعراق في الاعوام القادمة، كما ويربط مشروع طرق التنمية ميناء الفاو في الخليج العربي بتركيا من خلال السكك الحديدية والطرق السريعة ومن المقرر بأن يكون أكبر ميناء في الشرق الوسط (مخطط الانتهاء منه في العام 2025)، وتبلغ الميزانية الاستثمارية للمشروع نحو (17 مليار دولاراً)، على أن يتم إنجازه بثلاث مراحل، تنتهي الأولى في عام 2028 والثانية في العام 2033 والثالثة في عام 2050، ان للميناء أهمية بالنسبة للاقتصاد العراقي، حيث انه سيقفل من اعتماد الدخل القومي للعراق على النفط من 40% الى 60% بالمائة، وان المشروع سيكون بديلاً للعراق الذي يعتمد دخله على النفط فقط، والجدير بالذكر فانه مع اندلاع الحرب بأوكرانيا فإن روسيا قد فقدت مكانتها كمورد موثوقا للطاقة، لذا فان أوروبا تراجع استراتيجياتها لتأمين

احتياجاتها من الطاقة، وهناك جدل عالمي حول كيفية إيصال الغاز الطبيعي المسال القطري إلى أوروبا بعد اندلاع الحرب الروسية الأوكرانية في فبراير/شباط 2022، لذا فإن "ميناء الفاو الكبير يقدم نفسه بديلاً أفضل لنقل الغاز القطري إلى أوروبا من خلال الأراضي العراقية، وذلك نظراً لجذواه الاقتصادية بمسار أقصر، وشهد المشروع مشاركة 10 دول إقليمية، وهي: السعودية وتركيا وسوريا والأردن والكويت والبحرين وقطر والإمارات والبحرين وإيران. بعد اعلان الحكومة العراقية عن مشروع (طريق التنمية) لربط ميناء الفاو الكبير بتركيا وصولاً إلى أوروبا، خلال مؤتمر في بغداد في مايس 2023 مع مسؤولي النقل من دول الجوار، وذكر (رئيس وزراء العراق محمد شياع السوداني) إن المشروع البالغ طوله (1200 كيلومتر)، والذي يمتد من الحدود مع تركيا في الشمال إلى الخليج في الجنوب، سيكون له دورا مهما لاقتصاد مستدام لا يعتمد على النفط، ويسهم في التكامل الإقليمي، ويرى الدكتور (عبد الرحمن المشهداني، أستاذ الاقتصاد في الجامعة العراقية)، أن هذا المشروع يعد بمثابة إحياء لمشروع (البصرة- برلين) الذي كان قد اتفق عليه الإمبراطور الألماني (فيلهلم الثاني) والسلطان العثماني (عبد الحميد الثاني) قبل أكثر من قرن من الزمان، بهدف ربط الشرق الأوسط مع القارة الأوروبية، ويوضح المشهداني بأن أكبر مكسب سيكون للاقتصاد العراقي من المشروع هو (تطوير قطاع النقل المتهالك)، والذي سيتيح نهضة في القطاعات المختلفة (الصناعة والزراعة والسياحة) وغيرها من القطاعات التي عانت خلال الأربعين عام الماضية، وبحسب المشروع فإنه سيمثل تنمية عراقية شاملة (اذ ستنشئ مدن صناعية قريبة من الطريق، ويتم إنشاء مدن سكنية جديدة تبعد عن مراكز المدن الكبرى بنحو 10 إلى 20 كيلومترا على أقل تقدير، وتستوعب عددا كبيرا من السكان ليكون حلا للأزمة السكنية في العراق). فضلا عن الانتعاش التجاري، حيث سيوفر هذا الطريق الآلاف من فرص العمل، لاسيما بعد أن يتم تحويل الفاو إلى مدينة صناعية كبيرة بعد أن تُنقل إليها بعض المصانع الدولية كما سيصب المشروع الضخم أيضا في مصلحة قطاع المياه في العراق، حيث يشمل خطة لتحلية مياه البحر، في الوقت الذي يشهد فيه العراق أزمة في مياه الشرب، و تخطط حكومة العراق الى إنشاء قطارات ذات سرعة عالية لنقل السلع والبضائع وبسرعة تبلغ (140 كيلومترا في الساعة)، بينما تُقدر السرعة القصوى لنقل الركاب بـ (300 كيلومتر) في الساعة.⁽²³⁾

رابعا: تمويل مشروع طريق التنمية العراقي: ⁽²⁴⁾ تُقدر التكلفة الأولية لمشروع طريق التنمية (بـ 17 عشر مليار دولاراً)، ويقول المشهداني إن المؤتمر الحالي قد طرح ثلاث سيناريوهات للتمويل:

- 1- أن أول هذه السيناريوهات هو أن تقوم الحكومة العراقية بتمويله، لكن المحللين الاقتصاديين يستبعدون قدرة الحكومة على تحقيق هذا التمويل بسبب العجز الكبير في الموازنة العامة للدولة.
- 2- السيناريو الثاني هو أن يكون التمويل من خلال الشراكات بين الحكومة وبين القطاع الخاص، والذي أيضا يواجهه بكيفية توفير المال اللازم في ظل الإدارة الحكومية والفساد المستشري في مفاصل الدولة.
- 3- والمقترح الثالث هو أن يكون التمويل عن طريق استثمار بعض من الشركات العالمية مع شركات محلية، وهو الحل الأكثر منطقية لتنفيذ المشروع.

ويتوقع المشهداني أن تشبه المرحلة القادمة تعاقدات مع شركات استثمارية، وأن يحظى المشروع بتمويل كل من تركيا والإمارات والسعودية وقطر.

ومن المخطط له أن تنتهي المرحلة الأولى لهذا المشروع بحلول العام 2028، على أن يتم انتهاء المرحلة الثانية بعدها بـ (عشر سنوات)، حيث تزداد معها الطاقة الاستيعابية للنقل إلى (400 ألف) حاوية وصولاً إلى المرحلة الأخيرة المقررة في عام 2050.

لاشك في أن المكسب المهم لطريق التنمية سيعود على العراق، الذي سيحصل على عوائد (الترانزيت) وعوائد (تصدير بعض السلع المحلية) التي يعتزم العراق تنشيطها. وتعمل الصين والهند على مشروع طريق التنمية لزيادة صادراتها إلى أوروبا من خلال الموانئ في العراق وتركيا، كما تعمل عليه تركيا أيضاً التي تريد أن تزيد من ميزانها التجاري مع العراق، وبشكل عام فإن المشروع سيكون له دوراً مهماً في تنشيط حركة التجارة للعراق، وزيادة العلاقات بينه وبين أوروبا والشرق، إضافة إلى تحقيق الأمن والاستقرار في المنطقة، لاسيما أن الطرق الجديدة ستحتاج إلى التأمين.

المحور الثالث: طريق التنمية وطرق التحرير نقىضان ام مكملا:

اولاً: التجارة بين العراق وبين الصين وبعض الدول: الصين هي من أكبر الشركاء التجاريين للعراق نظراً لحجم التبادل التجاري الكبير قياساً بباقي دول العالم، فمن خلال ملاحظة حجم التجارة بين الصين وبين العراق يتبين مقدار وعمق الارتباط بمبادرة الحزام والطريق، فحاجة الصين إلى مصادر الطاقة جعلتها تهتم بشأن العراق مما دفعها إلى أن تعقد الاتفاقيات والمبادرات مع الحكومة العراقية وتأكيداً على أهمية العراق وذلك بما جاء على لسان رئيس الحكومة الصينية (شي جين بينغ) حيث أشار إلى تهيئة البنى التحتية للعراق لتأهيله لكي يرتبط بمبادرة الحزام والطريق.⁽²⁵⁾ ومن خلال ملاحظة حجم الاستيرادات للعراق مع بلدان أخرى بينها (الصين وتركيا وإيران) للمدة من 2015 إلى 2020 والذي يظهر فيه دور الصين باعتباره من أكبر الشركاء التجاريين للعراق وكما مبين في الجدول (1) والذي يظهر فيه تنامي حجم التبادل التجاري بين الصين مع الجانب العراقي .

الجدول (1) حجم الاستيرادات للصين وتركيا وإيران (ترليون دينار)

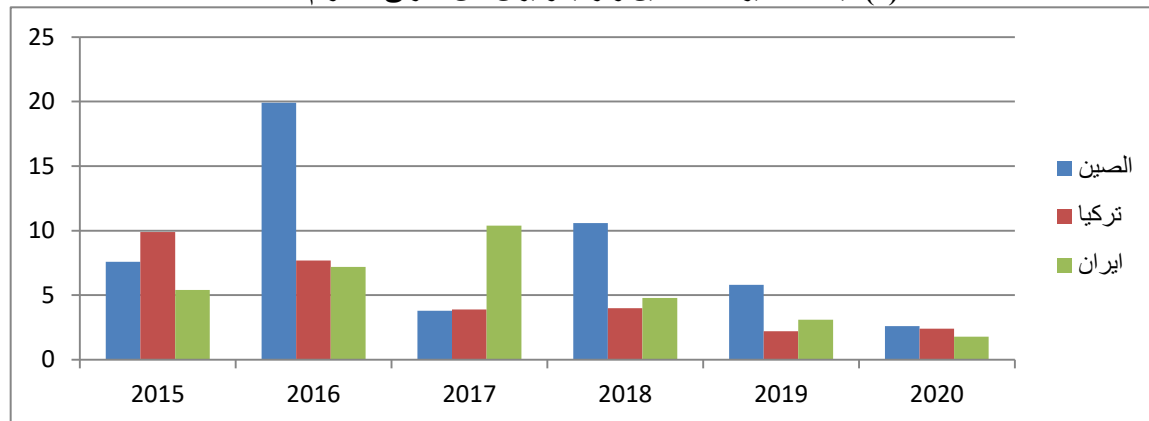
السنة	حجم استيرادات الصين	حجم استيرادات تركيا	حجم استيرادات ايران
2015	7.6	9.9	5.4
2016	19.9	7.7	7.2
2017	3.8	3.9	10.4
2018	10.6	4	4.8
2019	5.8	2.2	3.1
2020	2.6	2.4	1.8
الاجمالي	50.3	30.1	32.7

المصدر: من اعداد الباحثين بالاعتماد على التقارير الصادرة من وزارة التخطيط - الجهاز المركزي للإحصاء - مديرية احصاء التجارة - تقارير الاستيرادات لسنوات مختلفة.

نلاحظ من الجدول (1) ان الصين هي الشريك الاكبر مساهمة في استيرادات العراق، حيث بلغت استيرادات العراق من الصين في عام 2015 بنحو 7.6 ترليون ديناراً بالترتيب الثاني بعد تركيا التي بلغت صادراتها للعراق بنحو 9.9 ترليون ديناراً، بينما في عام 2016 كانت الصين في المرتبة الأولى في حجم صادراتها الى العراق بقيمة 19.9 ترليون ديناراً، أما في عام 2017 فقد كانت الصين بالمرتبة الثالثة بعد ايران وتركيا بقيمة 3.8 ترليون ديناراً، وفي عام 2018 كانت الصين كذلك بالمرتبة الأولى بقيمة 10.6 ترليون ديناراً وفي عام 2019 أيضاً كانت الصين في المرتبة الأولى بقيمة 5.8 ترليون ديناراً، وفي عام 2020 كذلك كانت الصين الشريك الاكبر مساهمة في صادراتها الى العراق اذ بلغت بنحو 2.6 ترليون ديناراً من استيرادات العراق، ومن ملاحظة اجمالي الاستيرادات نجد ان اعلى قيمة كانت للصين والتي بلغت 50.3 ترليون ديناراً للسنوات 2015-2020 بينما بلغ اجمالي الاستيرادات من ايران بلغت 32.7 ترليون لتكون الثانية بعد الصين بينما بلغت بمقدار 30.1 ترليون ديناراً بالنسبة الى تركيا لتحل المركز الثالث لصادراتها للعراق خلال الاعوام 2015-2020 ان هذا الارتفاع المستمر في حجم التبادل الاقتصادي مع الصين بين مدى العلاقات الاقتصادية المتنامية بين

البلدين. ويمكن توضيح مسار حجم الاستيرادات بين العراق وبين كل من الصين وتركيا وايران من خلال الشكل الاتي

الشكل (1) قيمة الاستيرادات للصين وتركيا وايران من العراق للأعوام 2015-2020



المصدر : من اعداد الباحثين بالاستناد الى بيانات الجدول (1)

ثانياً: طريق التنمية وطريق التحرير وجهان لعملة واحدة: ان التوجه الصحيح والمستدام لطريق التنمية يمكن ان يؤدي في نهاية المطاف الى الالتقاء بطريق التحرير ليكون بداية جدية ومهمة في التوجه نحو مستقبل مشرق للعراق اذ نرى ومن خلال الاتفاقيات التي عقدها العراق مع الصين يمكن ان تؤدي بالتقاء الطريقين معا وصولا للطرق والحزام الصيني ففي العام 2015 قد وقع العراق مع الصين عدة اتفاقيات ومذكرات من اجل التعاون الاقتصادي والتكنولوجي وفي مجال الطاقة والنفط* وشملت ما يلي:⁽²⁶⁾

- 1- مذكرة للمشاركة في بناء الحزام الاقتصادي الخاص بطريق التحرير.
 - 2- مذكرة للتفاهم المشترك بشأن التعاون الاقتصادي والتكنولوجي.
 - 3- مذكرة لتوقيع اتفاقية اطارية بشأن التعاون في مجالات الطاقة.
 - 4- مذكرة للتعاون المشترك في الشأن العسكري بين البلدين.
 - 5- مذكرة توقيع لاتفاقية بشأن الإعفاءات المتبادلة لتأشيرات الدخول الدبلوماسية.
- وقد تبعتها في عام 2019 عقد اتفاقيات اخرى مع الحكومة الصينية*، كانت على شكل عقود لإنشاء خمس مدن صناعية مشتركة من بينها مدينة لتصنيع المنتجات الصينية وبمواصفات عالمية، فضلا عن انشاء محطات كهربائية حديثة، وانجاز عدة مشاريع للاتصالات تنفذها شركة (HUAWEI) الصينية وتم توقيع اتفاقيات لإعادة اعمار البنى التحتية لخدمة المواصلات والاتصالات والطاقة والسكن والصرف الصحي. اما في إطار مبادرة الحزام والطريق دخل العراق وللمرة الاولى بمجموعة من الاتفاقيات ومذكرات التفاهم وقعت مع الحكومة الصينية في بكين وذلك بتاريخ 23 ايلول للعام 2019 لإعادة اعمار البنى التحتية للعراق من ضمن برنامج سمي بـ (النفط مقابل الاعمار)⁽²⁷⁾. حيث تم انشاء اربعة مجموعات من الحسابات البنكية يقوم البنك المركزي العراقي بمسؤولية إدارتها لمصلحة وزارة المالية العراقية، وتتلخص آلية عمل هذه الاتفاقية في إيداع العراق ما يعادل قيمة (100 الف برميل) يوميا بالأسعار العالمية تمثل جزءا من صادرات النفط العراقية خارج حصة أوبك، اذ تودع بالدولار

لحساب الصين لتقوم الشركات الصينية بتنفيذ المشاريع الخاصة بالبنية التحتية التي يختارها العراق على وفق المعايير والأسعار العالمية التنافسية، وتقدم الحكومة الصينية بالمقابل قرض يقدر بـ (8%) من قيمة المبالغ المودعة في الحسابات⁽²⁸⁾. وعلى ذلك فإن العراق مهياً لأن يكون ضمن مشروع طريق الحرير حتى ولو سار أولاً بطريق التنمية الذي سيكون المفتاح والمحرك الرئيس باتجاه طريق الحرير باعتبار العراق يمثل نقطة الالتقاء بين الطريق البحري عن طريق الخليج العربي والطريق البري من جهة الشرق، لاسيما يمتلك الممرات التجارية عن طريق ممرات القناة الجافة المرتبطة بميناء الفاو الكبير، فضلاً عن ان للعراق موقع مهم للربط بين الخليج وبين اسيا واوروبا فهو الرابط بين ثلاث قارات لأنه يمتلك اقصر طرق التجارة العالمية التي يمكن ان تكون له ميزة نسبية بها لاسيما اذا تم انشاء المدن الصناعية على طول ممرات طريق التنمية والتي يمكن ان توفر فرص عمل كبيرة للتقليل من البطالة، ايضاً تساعد في ربط العراق بمشروع طريق الحرير الجديد من خلال ميناء الفاو الكبير وطرق النقل السريعة والسكك الحديدية ليصبح مركز جذب للاستثمارات الاجنبية فضلاً عن امتلاكه الطاقة الرخيصة والكبريت والفسفور والمعادن الاخرى التي يمكن استخراجها وهذا كله ما يؤهل العراق ليكون نقطة الانطلاق من طريق التنمية باتجاه طرق الحرير.

الاستنتاجات و التوصيات

الاستنتاجات:

- 1- لقد كان لطريق الحرير القديم ومنذ الحضارات القديمة المصرية، والصينية، والرومانية، والحضارة الهندية، محط التقاء الثقافات وتعلم اللغات وتبادل الافكار وتقاليد وعادات البلدان التي سافروا خلالها، كما اسهمت في نمو عدد من المدن الساحلية حول الموانئ الموازية للطريق
- 2- ان المبادرة الصينية بالأساس هي استراتيجية تنمية طرحها رئيس الصين و تتمحور حول التعاون والتواصل بين الدول، لاسيما بين الصين وبين دول أوراسيا، وتتضمن فرعين اساسيين وهما (حزام طريق الحرير الاقتصادي البري) و (طريق الحرير البحري).
- 3- ان المشاريع الكبيرة التي تربط بلدان العالم، تستثني بعض البلدان العربية، فالعراق وسوريا وليبيا لم تعد ضمن المحطات الأساسية لطريق الحرير بل قامت الصين باستبدالها بخطوط قطارات تمر من خلال اسيا الوسطى وروسيا باعتبارها اضمن لهم من الاستثمار في المناطق العربية الملتهبة.
- 4- الصين هي من أكبر الشركاء التجاريين للعراق نظراً لحجم التبادل التجاري الكبير قياساً بباقي دول العالم.

التوصيات

- 1- ان التوجه الصحيح والمستدام لطريق التنمية يمكن ان يؤدي في نهاية المطاف الى الالتقاء بطريق الحرير ليكون بداية جدية ومهمة في التوجه نحو مستقبل مشرق للعراق.
- 2- ينبغي على الحكومة العراقية تهيئة البنى التحتية اولاً لتكون كبدية صحيحة في طريق التنمية
- 3- القضاء على الفساد المستشري في مفاصل الدولة منعاً للمشاريع الوهمية
- 4- انجاز المشاريع المتلكئة تمهيداً لتحقيق طريق التنمية للوصول الى طريق الحرير
- 5- تنفيذ الاتفاقيات ومذكرات التفاهم مع الصين لأنها الاهم نحو الانضمام لطريق الحرير الصيني
- 6- السماح للجانب الصيني بأنشاء المشاريع المتفق عليها بين الجانبين من خلال التمويل بالنفط مقابل الاستثمار.

المصادر : References

1. Islam, Nazrul, Silk Road to Belt Road Reinventing the past and Shaping the Future, United International College, Zhuhai, China, Spring Nature Singapore pte Ltd. 2019. p.5.
- 2- أمجد راضي حسن الزاهدي، الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير وانعكاسه على واقع التنمية المستدامة في العراق، رسالة ماجستير، مقدمة الى جامعة بغداد، العراق 2023، ص 162.
- 3- زهران وعزة جمال عبدالسلام، الدور المحوري للسعودية مع الصين في إحياء طريق الحرير في ضوء رؤية 2030، المجلة العلمية لكلية الدراسات الاقتصادية والعلوم السياسية، المجلد 4، العدد 8، 2019. ص 186
- 4- مخلوفي، لمياء، استراتيجيات الحزام والطريق الصينية الجديدة وأفريقيا، مجلة مدارات سياسية، العدد 12 السنة 2017. ص 176
- 5- شرعان، عمار، وآخرون، مبادرة الحزام والطرق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين- المانيا، السنة 2019. ص 14
- 6- زهران، 2019، مصدر سابق ص 188
- 7- وثيقة الكترونية متاحة على الموقع <https://www.bbc.com/arabic/business-39922326>
- 8- شرعان، وآخرون، 2019، مصدر سابق، ص 73
- 9- حميد، عدنان خلف و نافع، هند زياد، مبادرة الحزام والطريق الأهداف والتحديات، مجلة تكريت للعلوم السياسية، العدد 19، السنة 2020. ص 170
- 10- محمد، زيدون سلمان وحميد، شهاب أحمد، الاقتصاد الصيني في التجارة الدولية (دراسة في دور ميناء كوانغ)، مجلة العلوم السياسية العدد 60، السنة 2020. ص 18.
- 11- الأمم المتحدة، المجلس الاقتصادي والاجتماعي، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الأسكوا)، الدورة الاستثنائية السادسة البند 7 من جدول الاعمال المؤقت، مبادرة الحزام والطريق : ماذا تحمل للمنطقة العربية ؟، عمان ديسمبر السنة 2019، متاح على الموقع <https://stage.unescwa.org> ص 3
- 12- Lauren, Johnston A, the Belt and Road Initiative; what is in it for China, FirstPublished; 2018. Melbourne Institute of Applied Economic. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/app5.265>
- 13- الاسكوا، 2019، مصدر سابق، ص 14.
- 14- امجد راضي الزاهدي، مصدر سابق، 165.
- 15- الاسكوا، 2019، مصدر سابق، ص 7
- 16- زهران، 2019، مصدر سابق ص 182
- 17- شرعان، وآخرون، 2019، مصدر سابق، ص 17
- 18- سكرية، منى، ما بين مبارك الكبير والفاو الكبير، أي أثر على العلاقات الكويتية- العراقية والاستقرار الاقليمي 2012، متاح على الموقع www.mesp.me
- 19- الاسكوا، 2019، مصدر سابق، ص 8
- 20- وثيقة الكترونية متاحة على الموقع <https://www.aljazeera.net/ebusiness/2019/4/27/>
- 21- وثيقة الكترونية متاحة على الموقع <https://www.alaraby.co.uk/economy>

-
- 22- وثيقة الكترونية متاحة على الموقع <https://ar.wikipedia.org/wiki/>
- 23- وثيقة الكترونية متاحة على الموقع <https://www.bbc.com/arabic/middleeast-65732210>
- 24- وثيقة الكترونية متاحة على الموقع (<https://shafaq.com/>).
- 25- وثيقة الكترونية متاحة على الموقع <https://www.aljazeera.net/ebusiness/2019/4/27/>
- 26- العامري، ابتسام محمد عبد، مبادرة الحزام والطريق الصينية وتأثيرها على العراق، مدير مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية ، جامعة بغداد، 2020. ص 12
- 27- العامري، 2020، مصدر سابق ، 16
- 28- صالح، مظهر محمد، الاقتصاد السياسي لاتفاقية أطار التعاون بين العراق والصين، أوراق سياسيات في التعاون الدولي، شبكة الاقتصاديين العراقيين، 2019 متاح على الموقع <https://eco.nahrainuniv.edu.iq>