

الأبعاد الاقتصادية لطريق الحرير على الاقتصاد العراقي

The economic dimensions of the Silk Road on the Iraqi economy

تغريد أبو تراب قاسم محمد

Tagreed Abu Trab Gacem Mohamed

جامعة البصرة ، مركز دراسات البصرة والخليج العربي ، العراق ، tagreedabutrab@gmail.com

تاريخ النشر: 2023/12/31

تاريخ القبول: 2023/12/31

تاريخ الاستلام: 2023/05/16

ملخص: يعد مشروع الحزام والطريق الصيني من المبادرات الاقتصادية المهمة التي ستغير الخارطة الاقتصادية للعالم الجديد ، ويعد العراق احد الدول التي لا تزال خارج المبادرة ولا بد من الإسراع في تهيئة الظروف للاستفادة من مزايا المبادرة الايجابية وتفادي سلبياتها وان يكون ذلك من خلال الإسراع بتنفيذ المشاريع الإستراتيجية التنموية ، فضلا عن بدأ العمل الجاد بتنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة ، والابتعاد عن الربط ألسكي بميناء مبارك وإيران ، والوقوف بوجه جميع التحديات والصعاب التي تشكل عائقا أمام انضمام العراق لمبادرة الحزام والطريق الصينية .

كلمات مفتاحية : مبادرة الحزام والطريق ، الامتداد الطبيعي ، التحديات .

تصنيفات XN1 ، XN2; JEL

Abstract.

The Chinese Belt and Road project is one of the important economic initiatives that will change the economic map of the new world, and Iraq is one of the countries that are still outside the initiative, and it is necessary to urgently create conditions to benefit from the positive initiative benefits and avoid its negatives, and this is through accelerating the implementation of strategic development projects. In addition, serious work has begun to implement the project of the Great Port of Al-Faw and the Dry Canal, and to move away from the rail link with Port Mubarak and Iran, and to stand in the face of all challenges and difficulties that constitute an obstacle to Iraq's accession to the Chinese Belt and Road Initiative

Keywords: Belt and Road Initiative , natural extension , challenges

Classification Codes JEL : XN2 ; XN1

1. مقدمة :

إن مبادرة الحزام والطريق هي المحرك الأساسي للسياسة الصينية داخليًا وللدبلوماسية الصينية خارجيًا، وهي المشروع الأساس للرئيس الصيني (شي جينبينغ)، وتهدف المبادرة إلى ربط العالم بالصين بطرق ومسارات للتبادل التجاري والسياسي لتكون بمثابة قوة اقتصادية ناعمة سيحمل في طياته مخاوف سياسية وأمنية لقوى إقليمية ودولية كثيرة، لذلك سيتوقف نجاح هذه المبادرة على قدرة الصين على طمأنة جوارها الإقليمي والمجتمع الدولي بأن مبادرتها فعلاً للكسب المشترك.

أما المقصود بطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين هو بناء شبكة بحرية تستهدف ربط الساحل الصيني بأوروبا عبر الصين الجنوبي والمحيط الهندي وقناة السويس والبحر الأبيض المتوسط بطريق واحد وصولاً إلى السواحل الأفريقية وربط الساحل الصيني ومنطقة جنوب شرق آسيا والباسيفيك، كما يتضمن المشروع بناء شبكات من الطرق وسكك الحديد وأنابيب النفط وخطوط الطاقة الكهربائية والانترنت ومجموعة من مشاريع البنى التحتية.

ويعد العراق بعد الصين من الشركاء المهمين اقتصادياً على الرغم من الوجود الواسع لأمريكا، كما وتعد الصين من أكبر الدول المصدرة لمختلف السلع للأسواق العراقية فضلاً عن العراق هو ثاني أكبر مصدر للنفط الخام إلى الصين، فضلاً عن آلاف المشاريع المبرمة والجديدة التي لا تزال قيد العمل والعديد من الاتفاقيات التجارية والاستثمارية فيما بين البلدين ومنها اتفاقية (النفط مقابل مشروعات الأعمار) التي أثارت حفيظة المنافسين الدوليين ومنهم أمريكا لأجل تثبيت وجودها الاقتصادي في البلاد على اعتباره سوقاً واعدة كما يعتبر العراق مصدراً مهماً للطاقة لدى الصين لهذا سعت إلى توقيع اتفاقيات عدة، كما رحب العراق رسمياً بأهمية المبادرة على أوضاعه الاقتصادية. ولا سيما وأن للموقع الجغرافي للعراق دوراً مهماً في المبادرة ولأجل أثبات ما تقدم ارتأت الباحثة إتباع المنهجية التالية :

2.1. إشكالية البحث : تتمحور مشكلة البحث حول عدم قدرة العراق الاستفادة من المبادرة نتيجة للتحديات والصعاب التي تقف حائلاً دون انضمام العراق لمبادرة الحزام والطريق.

3.1. أهمية البحث : تتركز أهمية البحث على بيان أهمية مبادرة الحزام والطريق على الاقتصاد العراقي فيما لو انضم العراق إلى هذه المبادرة.

4.1. فرضية البحث: قام البحث على الفرضية التالية "يسهم انضمام العراق إلى مبادرة الحزام والطريق الصينية من الممكن أن تجلب النفع على المدى الطويل ، فيما لو تغلب على مجمل التحديات الموجودة".

5.1. هدف البحث: تهدف الدراسة إلى بيان الأهمية والجدوى الاقتصادية لانضمام العراق إلى مبادرة الحزام والطريق الصينية .

6.1. منهجية البحث: قسمت الدراسة وفق المنهجية بمقدمة وثلاثة مطالب الأول يتحدث عن (الإطار المفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصيني)، والمطلب الثاني يدرس (العراق ومبادرة الحزام والطريق الصيني)، والمطلب الثالث اهتم بـ (الاستنتاجات والتوصيات)، فضلا عن قائمة المراجع .

2. الإطار المفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصيني:

استطاعت الصين أن تحقق انجازات اقتصادية كبيرة منذ تأسيسها من قبل ما يزيد على ستة عقود منصرمة إذ حقق اقتصادها معدلات نمو تفوق (10%) وحافظت على ذلك المعدل لسنوات ممتدة مما جعلها تحتل المرتبة الثانية عالميا من حيث حجم الاقتصاد بعد الولايات المتحدة الأمريكية لتتغلب على اليابان التي تراجعت إلى المرتبة الثالثة. وأيضاً أصبحت من اكبر الدول المصدرة في العالم مما أهلها لتحقيق فائض تجاري مع غالبية دول العالم من دون أية منافسة . وحتى تحافظ الصين على هذا التقدم أطلقت ما يعرف بـ (مبادرة الحزام والطريق) لتمكين من خلالها من تعزيز علاقتها الاقتصادية مع العالم الخارجي.

1.2. ماهية مبادرة الحزام والطريق الصيني:

هي مبادرة أطلقها الرئيس الصيني (شي جين بينج) في عام (2013) عند زيارته إلى كازاخستان عندما ألقى محاضرة بعنوان (تطوير الصداقة الشعبية وخلق مستقبل جميل سويا) في جامعة نزار باييف وطرح فيها البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير ، وبعد ذلك وفي شهر تشرين الأول ألقى محاضرة في البرلمان الاندونيسي طرح فيها (البناء المشترك لطريق الحرير البحري في القرن الحادي والعشرين)، وفي التاسع من نفس الشهر طرح رئيس الوزراء الصيني (لي كه تشيانغ) في مؤتمر السادس عشر لقادة الآسيان (10+1) في إطار التعاون (2+7) للتعاون في مختلف مجالات وروابط الصداقة والتعاون المالي والأمني والبحري والتواصل بين الشعوب وإنشاء بني تحتية ومنطقة تجارة حرة بين الصين ورابطة شرق آسيا (تساي وآخرون ، 2017 ، ص28)، إلا إن

هذه المبادرة لم تسجل في الحزب الشيوعي إلا في عام (2014) خلال الاجتماع الثالث في المؤتمر الثامن عشر للحزب الشيوعي وتم الإعلان الرسمي لها في آذار عام (2015) عن طريق نشر اللجنة الوطنية للتنمية والإصلاح ووزارة الخارجية ووزارة التجارة مجتمعة (الرؤية والتحرك للدفع بالتمشارك في بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين) (وي ، 2017 ، ص125 ، تساي وآخرون ، 2017 ، ص37).

تعد هذه المبادرة مشروعا استراتيجيا شاملا طويل الأجل يهدف إلى ربط الصين بجنوب شرق آسيا ووسط آسيا والشرق الأوسط وأوروبا وأفريقيا من خلال طريقين رئيسيين هما (حزام الحرير الاقتصادي البري) و (طريق الحرير البحري) (د. حميد ونافع ، 2020 ، ص4)، كما يقصد بالحزام الاقتصادي لطريق الحرير البري بناء شبكة شاملة متفرعة عن طريق الحرير الأساس الذي يبدأ من الصين ومن ثم ربطها مع وسط آسيا وروسيا وتركيا وأوروبا والبحر الأبيض المتوسط، أما المقصود بطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين هو بناء شبكة بحرية تستهدف ربط الساحل الصيني بأوروبا عبر الصين الجنوبي والمحيط الهندي وقناة السويس والبحر الأبيض المتوسط بطريق واحد وصولا إلى السواحل الأفريقية وربط الساحل الصيني ومنطقة جنوب شرق آسيا والباسيفيك (مصخور ، 2016 ، ص170-171)، كما يتضمن المشروع بناء شبكات من الطرق وسكك الحديد وأنابيب النفط وخطوط الطاقة الكهربائية والانترنت ومجموعة من مشاريع البنى التحتية، فضلا عن إنشاء مؤسسات بديلة لمؤسسات الحوكمة العالمية مثل بنك التنمية التحتية الآسيوي، وبنك التنمية الجديد المعروف باسم (بريكس) وصندوق طريق الحرير (وي ، 2018 ، ص54 ، الصيني ، 2017 ، ص8).

هذا ولا يمكن أن نحصر عدد الدول الداخلة في المبادرة لأنها تشمل كل الدول الساعية إلى تطوير مبادرة الحزام والطريق، يمكن أن نقسمها إلى دول واقعة على خط الحزام وتشمل مناطق جنوب شرق آسيا وغرب آسيا ووسط آسيا والوسطى، وأوروبا وشمال أفريقيا وذلك حسب ما ورد في التقرير الصيني الصادر من معهد التجارة الدولية في (آب من عام 2015)، والثانية ذات صلة بطريق الحرير (Chin & He) ووقعت الصين لأجل إتمام هذه المبادرة (2016 ، ص1 ، لي ، 2018 ، ص251). اتفاقيات مع (126) دولة و (29) منظمة، وتتكون هذه المبادرة من ثلاثة خطوط برية وخطين بحرية، فضلا عن خطوط لأنابيب الطاقة، وخط تمت إضافته هو طريق الحرير الرقمي والخط الجوي (الموسوي ، 2019 ، ص34-35).

1.1.2. الطريق البري: يتكون من ثلاثة طرق رئيسية (حرزلي ، 2019 ، ص74) هي :

- الاول ويربط الصين بأوروبا ويمر هذا الطريق بسيبيريا جنوب روسيا إلى بحر البلطيق.
- والثاني من الصين عبر آسيا الوسطى ويمر بإيران وشبه الجزيرة العربية وصولاً إلى أوروبا.
- والثالث: ويبدأ من الصين يمر بجنوب الصين وصولاً إلى الهند .

وتتضمن هذه الطرق ست ممرات برية كبيرة تسمى بالممرات الاقتصادية (ليانجشيانج. جاناردان، 2018، ص3، الخطيب، 2019 ، ص117) هي:

- الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين ومنغوليا وروسيا : ويشمل هذا الممر مسارين الأول يبدأ من منطقة بكين وتيانجين وهبي في الصين إلى منغوليا ، والثاني يبدأ من منطقة داليان الصينية إلى تشينيا الروسية.
- الجسر البري اليورو – آسيوي الجديد: ويمتد من مدينتي بانغونغونغ وريتشاو الساحليتين في الصين إلى روتردام في هولندا وانتويرب في بلجيكا، وذلك لربط المحيط الهادي بالمحيط الأطلسي، ويمر خط السكك الحديدية ويبلغ طوله (10،800) كم في كازاخستان وروسيا وبيلاروس وبولندا وألمانيا.
- الممر الاقتصادي بين الصين ووسط وغرب آسيا : ويغطي طريق الحرير القديم إذ يربط بين الصين وشبه الجزيرة العربية، ويبدأ الممر من شينجيانغ في الصين ويعبر وسط آسيا ثم يصل إلى الخليج والبحر الأبيض المتوسط وشبه الجزيرة العربية، كما يمر في خمس دول بوسط آسيا وهي كازاخستان، وكيرجيزستان، وطاجيكستان، وأوزبكستان، وتركمانستان . و (17) دولة ومنطقة في غرب آسيا أو الشرق الأوسط ومنها المملكة العربية السعودية وتركيا وإيران.
- الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين وشبه الجزيرة الهندية الصينية: ويهدف هذا الممر إلى محاولة الامتداد من دلتا نهر اللؤلؤ في الصين باتجاه العرب بطول طريق نانتشونغ - غوانغان السريع وخط نانينغ- غوانزو للسكك الحديدية السريعة عبر نانينغ وبينغشيانغ إلى وسنغافورة، ويربط هذا الجسر البري بين الصين وبين شبه الجزيرة الهندية الصينية وفيتنام، ولاوس وكامبوديا وتايلاند وميانمار وماليزيا في جنوب شرق آسيا .
- الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان: ويبدأ هذا الممر ويبلغ طوله (3،000) كم من مدينة قشعر في الصين وينتهي في مدينة كوار في باكستان، وبذلك يربط بين الحزام الاقتصادي

لطريق الحرير في الشمال وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين في الجنوب، وهذا الممر عبارة عن شبكة تجارية من الطرق السريعة وخطوط السكك الحديدية وخطوط الأنابيب وكابلات الألياف البصرية .

■ الممر الاقتصادي الذي يربط بين بنغلادش والصين والهند وميانمار: ويبدأ من مدينة كونمينغ الصينية في إقليم يوتان ، ويهدف إلى الربط بين كولكاتا في إقليم بنغال الغربية في الهند وبين بنغلادش وميانمار بمساعدة الطرق والسكك الحديدية والممرات المائية والجسور الجوية .

2.1.2. الطريق البحري: ويتكون من خطين رئيسيين وخط تمت إضافته في العام (2018) وهم: (د. حميد ونافع ، 2020 ، ص 173) :

■ الطريق الأول: ويبدأ من بحر الصين إلى المحيط الهندي مروراً ببحر العرب والبحر الأحمر إلى البحر الأبيض المتوسط .

■ الطريق الثاني: يربط موانئ الساحلية الصينية بجنوب المحيط الهادي . ومن أهم مدن الموانئ المشمولة في هذه المبادرة هي (كوانتان في ماليزيا ، وكياو كيو في ميانمار ، وجاكارتا وجزيرة باتام في اندونيسيا ، وكولومبو وهامبانتونا في سريلانكا ، وجوادر في باكستان ، وجيبوتي بالقرب من البحر الأحمر ، ومومباسا في كينيا ، وبيرايوس في اليونان) .

■ الطريق الثالث: وهو الطريق القطبي الذي ذكر في الكتاب الأبيض الصيني الصادر عن مكتب الإعلام التابع لمجلس الدولة ونص على (إن الصين باعتبارها دولة رئيسية مسئولة فإنها مستعدة للتعاون مع جميع الأطراف المعنية لاغتنام الفرصة التاريخية في تنمية القطب الشمالي والتصدي للتحديات الناجمة عن التغيرات في المنطقة) مما يعمل على تقليص مدة الشحن التجاري من الصين إلى أوروبا من (48) يوماً إلى (20) يوماً فقط .

3.1.2. خط أنابيب النفط والغاز الطبيعي : تستورد الصين أكثر من (80%) من النفط من مضيق ملقا الموصوفة بمنطقة نزاع جيوسياسي، لذا بدأت بالبحث عن مناطق بديلة ومتنوعة (Sarker & et al ، 2018 ، ص 126) ، وكان ذلك من خلال المبادرة فتضمنت عدة خطوط هي (صلاح ، 2018 ، ص 6):

- خط أنابيب النفط بين الصين وروسيا؛
- خط أنابيب النفط بين الصين وكازاخستان؛
- خط أنابيب النفط بين الصين وميانمار ؛

- خط أنابيب النفط بين الصين وميناء جوادر في باكستان؛
- خط الغاز الطبيعي بين الصين وروسيا؛
- خط أنابيب الغاز الطبيعي بين الصين وتركمانستان؛
- خط أنابيب الغاز الطبيعي بين الصين وآسيا الوسطى؛
- خط أنابيب الغاز الطبيعي بين شرق وغرب الصين.

4.1.2. الطريق الرقمي (د. حميد ونافع ، 2020 ، ص 147) :

تم اقتراحه في تموز من عام (2015)، في اجتماع الصين والاتحاد الأوروبي للتعاون الرقمي في بروكسل ، وتضمن الاستثمارات والتجارة الالكترونية والاتصالات والتعاون العلمي، وتم التوقيع في عام (2017) إذ وقعت شركة هواوي اتفاقا مع باكستان لمد كابل ضوئي (خط باكستان شرق إفريقيا) يربط باكستان بكينيا عبر جيبوتي إلى أفريقيا وتمتد شمالا إلى مصر جنوبا إلى أفريقيا ، كما بدأت الصين بتنفيذ مشاريع الكابلات الرقمية، وأعلنت رسميا كان في ابريل عام (2018) من قبل الرئيس الصيني (شي جين بينغ) ضمن مبادرة الحزام والطريق لمساعدة الدول في بناء البنية التحتية الرقمية وتطوير امن الانترنت، كما تسعى الصين إلى جعل (شيان) عاصمة الإمبراطورية الصينية سابقا محور لهذا الطريق .

5.1.2. طريق الحرير الجوي :

تم الإعلان عن مبادرة الحزام والطريق للطيران عام (2015) في خطاب ألقاه نائب إدارة الطيران المدني (لي جيان)، بين فيه إن جميع البلدان بما فيها الصين على سياسة الطيران الاستباقية والأكثر ليبرالية ومرونة من اجل اتباع نهج نشط ومنظم وتقديمي ، وكانت هي المرة الأولى التي تنشر فيها الاستراتيجية .

2. أهداف مبادرة الحزام والطريق الصيني:

1.2.2. الأهداف الاستراتيجية:

- تعد هذه المبادرة المحرك الأساسي للسياسة الصينية داخليا وللدبلوماسية الصينية خارجيا وهي المشروع الأساس للرئيس الصيني (شي جين ينغ) ، وتهدف إلى (العالمي، 2020 ، ص 3-4) :
- ربط العالم بالصين بطرق ومسارات للتبادل؛
- محاولة إحياء طريقي الحرير البحري (الحزام) والبري؛
- تحقيق نهضة الأمة الصينية؛

-التعددية القطبية (الخطيب ، 2019 ، ص115)؛

-تفاهم التعليقات: ويقصد بها ضرورة التواصل الودي بين (مصخور ، 2016 ، ص196-

197).

2.2.2. الأهداف الاقتصادية:

تكمّن الأهمية لطرح المبادرة في ما يلي:

-الاستفادة من نمو التجارة العالمية المتوقعة؛

- تعزيز مكانة اليوان الصيني عالميا : (صالح ، 2018 ، ص3)؛

- تنمية الأقاليم الغربية حيث طرحت المبادرة لتحقيق تنمية متوازنة لكافة البلاد (الظريف، 2017

، ص117)؛

- تعزيز مواقع ونفوذ الشركات (د. حميد ونافع ، 2020 ، ص177)؛

- تداول الأموال من خلال تعميق التعاون المالي (مصخور، 2016 ، ص1196)؛

- السعي وراء النفط فقد يصل الاستهلاك النفطي في الصين إلى (13، 9) عام (2025)، وقد يصل إلى

(1، 15) عام (2035) (الخطيب ، 2019 ، ص115-116)؛

- تقليص مدة نقل البضائع : من خلال الممرات والبنى التحتية التي ستنشأ؛

- تصريف المنتجات الصينية إلى الخارج : لا سيما بالنسبة لصناعة الحديد والمعدات الثقيلة؛

- الخوف من زيادة الإنتاج المحلي الإجمالي الذي وصل إلى حد التشبع يمكن أن يؤدي إلى اختلالات

تشبه التي حدثت في اليابان من القرن المنصرم (د. بن قانة ، 2019 ، ص107-108)؛

-افتتاح أسواق تجارية جديدة: سوف يخدم بشكل كبير حماية الاقتصاد الوطني الصيني وحفظ

نشاطه أملا في رفع قيمة التجارة الخارجية (العامري ، 2020 ، ص4)؛

- تعزيز الصين لمكانتها كلاعب رئيسي في الشؤون العالمية : من خلال تكثيف الشراكة الثقافية

والاقتصادية مع الدول الأخرى؛

- دفع التبادلات الاقتصادية لتصل إلى مستويات عالية، فضلا عن إقامة المناطق الحرة؛

- إخراج الاقتصاد الصيني من حالة الركود والتي عرفها كباقي اقتصاديات العالم لا سيما قطاعات

البناء والخدمات المصرفية والتصنيع (د. ويكن ، 2019 ، ص134).

2.2.3. الأهداف الأمنية:

تتعلق الأهداف الأمنية بأمنها القومي فضلا عن حماية مشاريعها، وتتلخص بما يلي:

- حماية مشاريعها: لقد وسعت الصين حملاتها الأمنية لتشمل دولاً ومناطق تعاني من صراعات واضطرابات داخلية، لذا بدأت الشركات الصينية العمل فيها لحماية سفنها التجارية وناقلات النفط التي تمر بالسواحل الصومالية مثلما قامت شركة ديوو الأمنية المحدودة الصينية بحماية شركاتها العاملة في كينيا، كما فتحت قاعدة عسكرية في جيبوتي فضلاً عن تبنيها عام (2015) لقانون مكافحة الإرهاب (الخطيب ، 2019 ، ص116).

- إيجاد منافذ لإمدادات الطاقة: من أهم أهداف المبادرة تنويع مصادر النفط وإيجاد مناطق استثمار متعددة للطاقة تتخطى مضيق ملقا الذي تعتمد عليه الصين حوالي (80%) من احتياجاتها، هذا دفع الصين قيامها بإنشاء ممرين هما الأول (هو ميناء جوار في باكستان إذ يمر مباشرة من إقليم شينجانغ الصينية) والثاني (هو ميناء تشاويو في ميانمار الذي يمر مباشرة إلى مدينة يونان الصينية) (القيسي، 2018، ص98، بن قانة، 2019، ص108-109)؛

- التأمين من الإرهاب والتطرف والانفصال: وهذا من خلال تحسين الظروف الاقتصادية لإقليم شينجانغ وتحسين نفسها من حركة الايغور من خلال تشير إليه بالتهديدات الثلاثة (الإرهاب ، التطرف ، الانفصال) (د. حميد ونافع ، 2020 ، ص179)؛

- تعزيز القوة البحرية: لأجل الانتشار الصيني في المناطق الاستراتيجية العشر والتي جاءت في كتاب (تأثير القوة البحرية على التاريخ) الصادر عام (1890)، التي أكد فيه على العلاقة بين القوة البحرية والتنمية الاقتصادية، فبحسب هذه النظرية فإن المصالح الاقتصادية يتطلب منها التواجد العسكري وهذا يتم من خلال حصولها على قواعد بحرية على طول المضائق والممرات البحرية في المحيط الهندي لحماية مصالحها الاقتصادية فضلاً عن التحكم في المضائق الاستراتيجية المسيطرة على التجارة والاقتصاد المنسي

<https://www.ida2at.com>

4.2.2. الأهداف الثقافية:

تهدف المبادرة إلى تشجيع الأفراد وربطهم مع بعضهم البعض في المحيط الإقليمي والدولي عبر تفاعلات الصداقة والتعاون بين المؤسسات الثقافية، فضلاً عن التفاهم الثقافي الأعظم من أجل التعاون العالمي. (شرعان، 2019 ، ص181)

3، العراق ومبادرة الحزام والطريق الصيني :

تظهر أهمية العلاقات الاقتصادية بين الصين والعراق بشكل جلي بوصف الصين أكبر الشركاء

التجارين مع العراق، كما وتعد الصين من أكبر الدول المصدرة لمختلف السلع للأسواق العراقية فضلا عن العراق هو ثاني أكبر مصدر للنفط الخام إلى الصين، بالإضافة إلى آلاف المشاريع المبرمة والجديدة التي لا تزال قيد العمل والعديد من الاتفاقيات التجارية والاستثمارية فيما بين البلدين (جعفر، 2013، ص 10).

1.3. موقع العراق من المبادرة:

تشمل منطقة الشرق الأوسط كل من (العراق وتركيا وإيران وشبه الجزيرة العربية وصولاً إلى مصر)، مما يجعل من هذه المنطقة جسراً طبيعياً بين القارات الثلاث (آسيا وأفريقيا وأوروبا)، هذا يؤهلها للاستفادة من حركة التجارة والنقل الدولية، لذلك تعد هذه المبادرة فرصة ذهبية لهذه الدول إذ ستقلل من تكلفة النقل في العالم اقل نسبياً. إلا إن ما يعيب دول هذه المنطقة غير مرتبطة ببعضها البعض بشبكات نقل برية أو سككية أو حتى عن طريق المياه، مما يحرم مناطق شاسعة من هذه الدول من فرص الاستفادة من التنمية والاستثمار في الموارد البشرية والطبيعية بالطريقة الصحيحة.

وعلى هذا الأساس أخذت إيران خطواتها في العام (1996) ببناء شبكة من خطوط السكك الحديدية وخطوط أنابيب الغاز داخل البلاد. كما استفادت تركيا من هذه الظروف الإقليمية وحقت بيئة مناسبة للنمو عبر ربط جمهوريات آسيا الوسطى وروسيا وإيران من جهة الشرق ومن ثم بالمنطقة العربية جنوباً وأوروبا شمالاً، كما اتفقت (تركيا-إيران) على بناء ممر يربط بين منطقة شمال القارة الآسيوية إلى الجنوب، إقليمياً إن هذه الدول الثلاث تحيط بالعراق (تركيا وإيران والسعودية) والتي تعد من الدول المشاركة في المبادرة ولتحقيق أقصى فائدة للعراق عند نجاح العراق بربط سككه المحلية بالسكك الإيرانية وذلك بحكم الموقع الجغرافي في أن يكون البوابة البرية للمنطقة العربية، وفي نفس الوقت يوجد في العراق الآن خط سكة حديد يمتد من بغداد إلى الحدود الإيرانية من مدينة (خانقين) التي تقع على بعد (200) كم شمال شرق بغداد مما يجعل ذلك تمهيداً للتعاون الاقتصادي بين إيران والعراق عبر ترابط البنى التحتية وطرق النقل.

وتمثل مبادرة الحزام والطريق باتجاه العراق في رؤية الصين بأن العراق سيكون ممر مهم لنقل السلع من الصين إلى بلدان آسيا وأوروبا، كما يعد العراق منطقة مهمة لتكملة الطريق البحري بنقطة الوصل الرئيسية (ميناء الفاو الكبير) مع الطريق البري (القناة الجافة)، ومن ثم إلى الموانئ الواقعة على سواحل البحر المتوسط إلى أوروبا لأنه يعد طريقاً يختصر الوقت والتكلفة على الناقلين

الدوليين، فضلا عن تحقيق العراق إيرادات عالية تسهم في رفق خطط التنمية الاقتصادية وتطوير البنية التحتية للمناطق التي تمر بها خطوط النقل بأنواعها المختلفة.

كما يمكن الاستفادة من خطوط النقل الجديدة ومنشآت الفاو الكبير والمناطق الصناعية والتجارية الجديدة وذلك بربطها مع مصادر الطاقة في العراق الأمر الذي يساعد في زيادة صادرات النفط والمواد الخام باتجاه جنوب وشرق آسيا وفتح أسواق جديدة للصادرات، فضلا عن الاستيراد المباشر من دول المنشأ إلى الميناء العراقي دون الحاجة للنقل عبر الترانزيت، مما يسهم بتقليل المدفوعات لقاء هذه الخدمات فضلا عن استقرار العراق سياسيا وامنيا بدعم من الشركاء التجاريين (المرسومي وإبراهيم ، 2019 ، ص 154).

وبعد العراق مصدرا مهما للطاقة لدى الصين فقد سعت إلى توقيع اتفاقيات عدة، كما رحب العراق رسميا بأهمية المبادرة على أوضاعه الاقتصادية كما أشار إلى ذلك رئيس الوزراء العراقي الأسبق (حيدر العبادي) بعد توقيعته لخمس اتفاقية في (2015) موضحا بأن "مبادرة الحزام والطريق مشروع سيجلب الفرص الكبيرة للتعاون بين العراق والصين وان العراق سيضع استراتيجية لتعزيز الشراكة الثنائية بين البلدين، لذا نرى أن أكبر الاستثمارات الصينية في العراق تنحصر في قطاع الطاقة، إلا أن الجانب العراقي يعمل جاهدا في تعميق العلاقات مع الصين في مختلف الجوانب لا سيما في مجالات الاستثمار وإعادة أعمار البنية التحتية (شهاب ، 2019 ، ص 134-138).

وبناء على ما تقدم وقع (حيدر العبادي) خمس مذكرات تفاهم مع الصين هي :

- مذكرة المشاركة ببناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير الدولي؛
- مذكرة التفاهم والتعاون الاقتصادي والتكنولوجي بين البلدين؛
- مذكرة التعاون في مجال الطاقة؛
- مذكرة التعاون العسكري بين البلدين؛
- مذكرة تفاهم بشأن الإعفاء المباشر لتأشيرات الدخول للوفود التجارية والبعثات الدبلوماسية).

إن بقاء العراق خارج المبادرة ناتج لعدة أسباب أهمها الحروب على الإرهاب وعدم الاستقرار الأمني، فضلا عن عدم الاستقرار السياسي، لذلك ستعمل هذه المبادرة على تعزيز من وضع العراق

للتعاون الإقليمي وتطوير الشراكة مع الدول التي تقع على طول مسارات الطريق (العامري ، 2020 ، ص15) .

2.3. الأبعاد الاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق الصيني على العراق :

يمكن أن يجلب انضمام العراق لمبادرة الحزام والطريق الكثير من المكاسب للطرفين ومنها:

1.2.3. تساهم في تطوير القطاع النفطي العراقي: إن غنى العراق بالموارد النفطية جعل منه محط أنظار الحكومة الصينية ولا سيما وأنها تعد ثاني أكبر مستهلك للنفط عام (2020) وبحلول عام (2025) من المتوقع أن يكون استهلاكها النفطي (15) مليون برميل من النفط، وبذلك سيزاد من استهلاك الصين من النفط العراقي ليأتي بالمرتبة الثانية بعد السعودية في منطقة الشرق الأوسط، بالنسبة لاستيرادات الصين من النفط تمثل صادرات العراق نحو (8،8%) من إجمالي واردات النفط الصينية، مما يعود على البلاد بارتفاع العائدات من الصادرات النفطية؛

2.2.3. زيادة الاستثمار الصيني المباشر: في أصول البنية التحتية المرتبطة بقطاع النفط العراقي .

3.2.3. تعزيز أنماط التجارة القائمة بين البلدين: إذ ارتفع حجم التبادل التجاري بينهما إلى ثمانية أضعاف وهو أعلى وتيرة لتطور التبادل التجاري في العالم، ومنذ عام (2013) أصبحت الصين أكبر شريك تجاري مع العراق؛

4.2.3. مساهمة الصين الفاعلة في إعادة أعمار العراق للمناطق المحررة؛

5.2.3. أصبحت البيئة الانثروبولوجية في العراق مشجعة لجذب رأس المال الصيني؛

6.2.3. الاستفادة الكبيرة للعراق من الربط السككي بين الصين والدول المشاركة في المبادرة؛

7.2.3. التعجيل بتنفيذ ميناء الفاو الكبير؛

كون أن لهذا المشروع من خلال استثمار الموقع الجغرافي في تحقيق المطالب المكانية للعراق

محليا وإقليميا ودوليا وذلك بتأثيره في اتجاهات النقل الدولي. (الحميدي ، 2018 ، ص103) :

- من المتوقع إن تزداد قدرة العراق في تصدير النفط الخام مباشرة إلى الناقلات العملاقة؛
- سيتم نقل وتفريغ استيرادات العراق من السلع والبضائع المتنوعة : عن طريق الميناء مباشرة وعلى متن السفن التجارية العملاقة؛
- يسهم الميناء بعد إنشائه ودخول العراق للمبادرة في تطوير المناطق المجاورة للميناء؛

- على المستوى المحلي سيتم تحسين قطاع النقل البحري وزيادة الكفاءة الإنتاجية للخدمات التي تقدمها الموانئ العراقية القائمة، وانعكاسها الايجابي على زيادة أحجام السلع والبضائع المستوردة مباشرة إلى الميناء.(الحميدي، 2021، ص164)؛
- أما أهميته على المستوى الإقليمي: فهو يعد نافذة تجارية منافسة تلبي المتطلبات الاقتصادية للمرحلة الحالية والمقبلة لارتباطه الاستراتيجي مع منافذ اقتصادية مهمة مع دول الجوار الإقليمية بشكل عام ومنطقة الخليج العربي على وجه الخصوص إذ لم يظهر أي تعاون إقليمي فيما بين دول المنطقة على قرار التعاون الاقتصادي التجاري في منطقة (Asian) أو على وفق التكتل الاقتصادي فيما بين دول أفريقيا (الكوميسا)، لذلك يعد إنشاء الفاو الكبير وربطه بطريق الحزام والطريق عبر القناة الجافة من شأنه يضيف العمق اللازم لإدارة مجموعة من المصالح والعلاقات التجارية المشتركة وضرورة توفير الحماية والرعاية الدولية لتلك المصالح (مؤنس ، 2014 ، ص68-70).
- وتكمن أهميته أيضا على المستوى الدولي، بتأثيره المباشر في اقتصاد النقل الدولي من ناحية الكلف والوقت المقطوع للرحلة البحرية التجارية، إذ تستغرق عملية النقل عبر ميناء الفاو تتراوح بين (20-25) يوما فقط ، فضلا عن تخفيض تكاليف النقل والشحن والتأمين المقدر بـ (15%) من قيمة البضائع المنقولة، الذي ينعكس على تخفيض كلف التشغيل وبدوره ينعكس على انخفاض أسعار السلع والبضائع المنقولة لانخفاض تكاليفها الإجمالية من ضمنها تكاليف النقل (الحميدي ، 2018 ، ص108).
- أما مشروع القناة الجافة : تعد جزءا مكملًا لميناء الفاو الكبير حيث يصبح العراق حلقة الوصل ما بين الخليج العربي والبحر المتوسط عبر ممر بري، ويعد من أقصر الطرق وأقلها تكلفة وأمان، فضلا عن إن طريق القناة الجافة يمثل نهرا من المياه يمر بأراضي مينة فيعمل على إصلاحها كما يعمل على تطوير المحافظات العراقية ببناء المنشآت المرافقة لخطوط الطرق البرية وشبكات سكك الحديد وخطوط نقل الطاقة مما يؤدي إلى توفير فرص العمل ويدفع حركة النشاط الاقتصادي وتطويره من خلال (المرسومي وإبراهيم ، 2019 ، ص157) :
- النقل بشبكة خطوط سكك الحديد : إذ يخطط تنفيذ خط سكك حديدية مزدوج بطول أجمالي يبلغ (1510) كم منها (920) كم داخل الأراضي العراقية أي بنسبة (61%) من الطول

الإجمالي لهذه الشبكة وبطاقة أجمالية تصل إلى (54) مليون طن سنويا في المراحل الأولى حتى تصل إلى (70) مليون طن سنويا في المراحل الأخيرة في العام (2038).

- شبكة طرق النقل البري بالشاحنات: يعد ربط القناة الجافة بميناء الفاو الكبير سيمنح العراق أفضلية تجارية ومكاسب اقتصادية ، فضلا عن ذلك خطوط نقل الطاقة بالأنابيب التي تمتد بمحاذاة هذه الطرق الرئيسية (المرسومي والجزائري ، 2019 ، ص 120).

2.3. التحديات التي تواجه تنفيذ مبادرة الحزام والطريق في العراق :

إن لانضمام العراق لمبادرة الحزام والطريق جملة من التحديات منها ما يتعلق بالشأن الداخلي ومنها ما يتعلق بالشأن الإقليمي وأيضا تحديات تتعلق بالشأن الدولي:

1.2.3. التحديات الداخلية :

- تشمل هذه التحديات مجموعة من العقبات والظروف الداخلية للعراق التي تتسبب بطريقة وأخرى عرقلة تنفيذ المشاريع التي تكون تمهيد لدخول العراق لمبادرة الحزام والطريق ومنها:
- **قلة الموارد المالية:** حيث يفتقر العراق للموارد المالية لا سيما في تمويل مشاريع البنى التحتية ومشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة، خاصة وأن تمويلهما يتم في المرحلة الأولى يقع ضمن الخطط الاستثمارية لوزارة النقل، إلا أن الحكومة العراقية لم تولي المشروع أهمية بل عملت على تمويل مشروعات غير تنموية ولا تقدم أية حلول للمشكلات المزمنة المتراكمة في البلاد.
 - وفي العام (2020) تم تخصيص (400) مليار دينار من ميزانية المشروعات الاستثمارية وهذه المبالغ لا تكفي لتنفيذ عقد واحد من عقود الإنشاء ضمن المرحلة الأولى والتي انيطت إلى الشركة الكورية (دايو) والمتمثلة بتنفيذ خمسة أرصفة، وبالتالي فإن خطوات التمويل إذا بقيت على هذا المستوى من الضعف والتعثر فإن انجاز المشروع سيحتاج إلى أكثر من (20) سنة في وقت العراق فيه يحتاج إلى تنوع مصادر دخله وإيجاد بدائل اقتصادية جديدة للنفط، وإن أي هدر يعد فرص اقتصادية مهدورة (الخطابي ، 2016 ، ص 153) .
 - **عدم استقرار الوضع السياسي والأمني:** إن هشاشة الوضع السياسي والأمني في البلاد وعدم الاستقرار واستمرار التظاهرات وقطع الطرق الرئيسة أدى إلى بطء تنفيذ المشاريع الاستثمارية والتنموية الحيوية للاقتصاد الوطني ومنها مشروع ميناء الفاو والقناة الجافة، وهذا بدوره انعكس على عزوف الشركات الاستثمارية العربية والأجنبية من الدخول للعراق لعدم وجود بيئة آمنة لأن القاعدة معروفة بأن رأس المال جبان (المرسومي والجزائري ، 2019 ، ص 165) .

- **تفشي الفساد المالي والإداري:** إن تفشي ظاهرة الفساد المالي والإداري بين صغار الموظفين لغاية كبار المسؤولين والمتنفذين في الساحة السياسية العراقية لا سيما وان غالبيتهم يعملون لصالح الدول المجاورة للبلاد مما أدى بالنتيجة إلى عرقلة تنفيذ المشاريع الاستراتيجية وعلى وجه الخصوص مشروع ميناء الفاو والقناة الجافة .
 - **تهالك البنية التحتية للعراق :** تمتاز البنية التحتية لشبكات الطرق والجسور والسكك الحديدية بقدمها وعدم تطورها، فضلا عن عدم وجود منشآت خدمية تربط مواقع المشاريع بمركز المدينة ومنها أيضا مشروع الميناء والقناة الجافة، مما أثر بشكل كبير على تأخير وقت انجاز الأخير للمشروع ضمن جدولته الزمني (مؤنس ، 2014 ، ص69) .
- 2.2.3. التحديات الإقليمية :

- يقع العراق تحت ضغط مجموعة التحديات الإقليمية من قبل دول الجوار لا سيما الكويت وإيران... الخ، لتخوفهم المستمر بتضرر مصالحهم التجارية في حالة استبعاد العراق وضعه الاستراتيجي لا سيما انجاز مشروع الميناء والقناة الجافة، لذلك عمدت هذه الدول إلى تنفيذ مشاريع لا أهمية لها لعرقلة تنفيذ مشروع الميناء والقناة الجافة ومن هذه المشروعات ما يلي:
- **ميناء مبارك والربط السككي :**
- إن الغرض من إنشاء ميناء مبارك يحمل أهدافا كبيرة ويحقق تطلع الكويت بأن تكون مركزا تجاريا دوليا، فضلا من أن تنفيذ مشروع ميناء الفاو يعد حجر عثرة أمام الكويت، لذا سعت بكل طاقتها إلى عرقلة تنفيذه، لهذا تتمثل تأثيرات ميناء مبارك على المشروع العراقي بالنقاط التالية (جعفر ، 2013 ، ص6):

- إفشال مشروع ميناء الفاو الكبير وحرمان العراق من الإطلالة على البحار والمحيطات إذ سيقطع الممر الملاحي الوحيد المؤدي إلى ميناء أم قصر وخور الزبير؛
- ينذر بنائه بأزمة محتملة قد تطيح بمستقبل العلاقات الاقتصادية والسياسية بين العراق والكويت؛
- سيمنع السفن التجارية العملاقة من الدخول في عمق قناة خور عبدالله وصولا إلى الموانئ العراقية؛

- سعي الكويت لربط ميناء مبارك بالقناة الجافة من خلال رشوة المتنفذين في الحكومة العراقية وبواسطة الربط ألسكي مما يعني قتل الجدوى الاقتصادية لمشروع ميناء الفاو الكبير؛
- الأضرار اقتصاديا بالعراق وجعل تجارته الخارجية مرهونة بموانئ الدول العربية الواقعة على الخليج العربي بواسطة تجارة الترانزيت؛
- إن إفشال مشروع الفاو الكبير يسهم في جلب الاستثمارات والأموال العربية والأجنبية وتوظيفها في جزيرة بوبيان لإنشاء مدينة الحرير المقترحة من الجانب الكويتي (الخطابي ، 2016 ، ص196).

■ علاقة الربط ألسكي مع إيران بمبادرة الحزام والطريق :

منذ طرح المبادرة في العام (2013) أخذت إيران المبادرة الأولى بهذا الشأن، إذ يعد مشروع طريق الحرير الدولي منفذا كبيرا لتقليل الضغط عن الاقتصاد الإيراني ويمثل إحياء للحلم الإيراني منذ القرن الثامن عشر بأن تكون محطة للطرق التجارية العالمية ومحطة رئيسة على هذا الطريق وتكون معظم مسارات هذا الطريق من خطوط النقل المتنوعة تمر بإيران وصولا إلى أوروبا عبر السار البري لطريق الحرير الذي يمتد من منطقة (شيان) في جنوب الصين ومن ثم إلى إيران.

3.2.3. التحديات الدولية:

توجهت العديد من الدول إلى عرقلة انضمام العراق لمبادرة الحزام تخوفا على مصالحهم التجارية بالمستقبل، وخوفهم من استكمال انجاز مشروع ميناء الفاو والقناة الجافة، فعمدوا إلى تمويل أجنداث التخريب في الداخل العراقي وتقديم الرشاوى لبعض الساسة والمتنفذين في الحكومة العراقية، فضلا عن توجيههم لإقامة مشاريع مشابهة ومنافسة للمشروع العراقي ومن هذه الدول:

- الإمارات العربية المتحدة : اتجهت الإمارات إلى عرقلة هذا الانضمام للعراق من خلال منع انجاز ميناء الفاو الكبير ، كون البضائع والسلع التي تمر ترانزيت في ميناء جبل علي ومن ثم إلى الموانئ العراقية على شكل مراحل بسبب وقوع الموانئ العراقية في قنوات مياه ضحلة لا تسمح بدخول السفن التجارية العملاقة، وبالتالي فان ميناء الفاو سيعمل على استقبال السفن مباشرة دون الحاجة إلى الترانزيت مما سيفقد الإمارات موارد مالية ضخمة (الخطابي ، 2016 ، ص175) .

- **جمهورية مصر العربية:** تعتبر مصر دخول العراق لمبادرة الحزام والطريق خطرا يهددها كون أن هذا الطريق سينهي هيمنة قناة السويس على الحركة التجارية البحرية وذلك من خلال جعل البصرة عاصمة اقتصادية وانجاز ميناء الفاو الكبير الذي سيكون جزءا من مسارات المبادرة وهو اقصر الطرق البديلة عن قناة السويس (المرسومي وإبراهيم، 2019، ص74).
- **دور السعودية والولايات المتحدة الأمريكية وإسرائيل:** تكمن مجموعة من الأسباب الجيوسياسية التي تدفع السعودية والولايات المتحدة الأمريكية ومن بعدهم إسرائيل تجعلهم يمانعون تنفيذ دخول العراق لمبادرة الحزام والطريق وإنشاء ميناء الفاو الكبير الذي سيربط العراق بطريق الحرير دولي، كون الاقتصاد العراقي سيتخلص من الاعتماد على النفط من خلال قيام العراق بإيجاد منافذ اقتصادية أخرى لإيراداته مما يعني رجوع العراق الدولة القوية في المنطقة وهذا ما لا ترحب به هذه الدول، لذا أسرع السعودية إلى إنشاء ميناء (نيوم) التجارية التي تقع على البحر الأحمر في المنطقة الشرقية، إذ خصصت له أكثر من (500) مليار دولار لإنجازها وبدعم أمريكي وإسرائيلي لتكون منافسا قويا لميناء الفاو، ولتكون مكملات لمسارات مبادرة الحزام والطريق عبر الأراضي السعودية وصولا إلى موانئ إسرائيل ومن ثم إلى أوروبا. (الاسكوا، 2019، ص12-14).

4، الخاتمة:

- ختاما لما تقدم أظهرت الدراسة بعض الاستنتاجات التي من أبرزها ما يلي:
- تعد الصين ثاني أكبر مستهلك للنفط بعد أمريكا ومن المتوقع أن تصبح الأولى في عام (2030)، ومن المتوقع أن يصل الطلب إلى (15، 1) عام (2035).
 - كما استطاعت الصين أن تحقق طفرة صناعية حتى حصلت على لقب (مصنع العالم)، وأيضا أصبحت من اكبر الدول المصدرة في العالم مما أهلها لتحقيق فائض تجاري.
 - بينت مبادرة الحزام والطريق إن لها تأثيرات اقتصادية كبيرة على مستوى القطاعات التجارية والإنشائية والبنية التحتية للصين، فضلا عن تأثيرها الايجابي على الدول التي تمر من خلالها مسارات طريق الحرير الدولي .
 - يمكن للعراق إن يوجد مورد اقتصادي جديد بديلا عن النفط من خلال انضمامه لهذه المبادرة من خلال انجاز المشاريع التنموية الاستراتيجية وأهمها ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة والمنشآت المكملات لها من خطوط نقل منتجات الطاقة الأخرى .

- لكن الصين لن تدخل العراق إلى هذه المبادرة لاعتبارات منها سياسية واقتصادية وأمنية فضلا عن تهالك البنى التحتية وانتشار الفساد المالي والإداري في العراق مما يشكل ضررا بمصالحها الاستثمارية ، إضافة إلى المديونية الكبيرة للعراق .
- إلى هذا اليوم لم يدخل العراق المبادرة إلا أنه محاط بالبلدان التي هي جزء منها وبالتالي يمكن أن يكون العراق بمثابة (الامتداد الطبيعي) لها واستثمار ذلك في السعي لإعادة إعمار العراق.
- ستكون وجهة العراق في الاستفادة من المبادرة ثانوية وليست أساسية وستكون هنالك دول وسيطة في الربط الجغرافي البري وأكثرها قربا وجدوى اقتصادية هي إيران وذلك عبر خطوط سكك الحديد البرية ، فضلا عن موانئ بندر عباس إذا ما تأخر العمل في ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة .
- يمكن للعراق إن يحقق جملة من الفوائد إذا ما تهيأت له الأسباب والبيئة للانضمام للمبادرة ، من خلال موقعه الجغرافي وتطوير قطاع النقل والقطاع النفطي فضلا عن البنية التحتية.
- اجتمعت مجموعة من التحديات التي تؤخر من انضمام العراق للمبادرة منها تحديات داخلية وأخرى إقليمية وأيضاً دولية ، وجميع هذه التحديات جاءت من مخاوف هذه الدول من ما يصيب مصالحها من ضرر حالياً وفي المستقبل .

2.4. توصيات البحث :

- وبعد استعراض أهم الاستنتاجات فقد أوصت الباحثة بالآتي :
- الإسراع بتنفيذ الاتفاقيات التي تم إبرامها بين الصين والعراق، وذلك لكون الصين أكبر مصدر للسلع إلى الأسواق العراقية ويعد أكبر مستورد للنفط الخام العراقي .
 - على الجانب العراقي الإسراع بتهيئة الظروف للانضمام إلى المبادرة من خلال تحقيق الاستقرار السياسي والأمني ، وتطوير البنية التحتية وتنفيذ المشاريع التنموية والاستراتيجية .
 - رفض مشروع الربط ألسككي مع دولة الكويت عبر ميناء مبارك ورفض مشروع الربط ألسككي مع إيران لأن هذه المشروعات ستعمل على قتل مشروع ميناء الفاو الكبير وتحويل مسار طريق الحرير الدولي نحو مصالح وفائدة تلك الدول .
 - الإسراع بتنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة على وفق التصاميم الأساسية في دراسة الجدوى التي وضعتها الشركة الإيطالية، وعدم التلاعب في مستويات الأعماق للقناة المائية المقدرة (8،19) متراً، لكي يكون الميناء مجدي من الناحية الاقتصادية إذ تسمح هذه

الأعماق في استقبال سفن الحاويات العملاقة التي تصل أحجام حمولاتها من (20) ألف حاوية، فضلا عن استقبال ناقلات النفط العملاقة من ذات الحمولات الكبيرة التي تصل إلى (2) مليون طن ساكن من النفط الخام.

- وضع خطط واستراتيجيات جديدة طويلة الأمد تهدف لحماية المناطق الساحلية للعراق أخذة بنظر الاعتبار المتغيرات الاقتصادية والجيوسياسية الإقليمية والعالمية، على إن تضع تلك الخطط في حساباتها الاندماج مع مبادرة الصين مشروع الحزام والصين.
- على الحكومة العراقية اخذ موقفا حازما أمام دول الجوار الإقليمي وإسرائيل لتتوقف عمليات أعاقه دخول العراق لمبادرة الحزام.

5. قائمة المراجع :

1.5. قائمة المراجع باللغة العربية :

- الحميدي ، عدنان حبيب ، (2018) ، عقود البيوع البحرية الدولية وأثارها في تطوير قطاع النقل البحري في العراق للمدة (2003-2015) : رسالة ماجستير مقدمة إلى : كلية الإدارة والاقتصاد – جامعة البصرة ، البصرة ، العراق .
- الحميدي ، عدنان حبيب ، (2021) ، دور الاقتصاد الصيني في تطوير الاقتصاد العراقي (مبادرة الحزام والطريق) ، بحث منشور في : مجلة العلوم الاقتصادية – كلية الإدارة والاقتصاد – جامعة البصرة ، المجلد (16) ، العدد (61) ، البصرة ، العراق .
- المرسومي ، نبيل جعفر وإبراهيم ، زينب حسين ، (2019) ، موقع العراق على طريق الحرير الدولي التحديات والمكاسب ، الطبعة (1) ، شركة الغدير للطباعة والنشر المحدودة ، البصرة ،
- المرسومي ، نبيل جعفر والجزائري ، حسين حيدر ، (2019) ، الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير ، الطبعة (1) ، دار الأيام للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن .
- إلى : كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية – الجامعة اللبنانية ، بيروت ، لبنان .
- بن قانة ، شناز ، (2018) ، الرهانات الإستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية " ، بحث منشور في : تقرير المستقبل منشور في : اتجاهات الأحداث – مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة ، العدد (26) ، أبو ظبي – الإمارات العربية المتحدة .

- تساي ، تشين يوي وآخرون ، ترجمة كمال ، شيماء ورشا ، (2017) ، قراءات في الحزام والطريق مبادرة الصين في القرن الحادي والعشرين ، دار سما للنشر والتوزيع وبيت الحكمة للاستثمارات الثقافية ، القاهرة ، مصر .
- جعفر ، محمد راضي ، (2013) ، الآثار الاقتصادية لإنشاء ميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية ، مجلة الاقتصاد الخليجي ، مركز دراسات البصرة والخليج العربي ، جامعة البصرة ، العدد (24) ، البصرة ، العراق .
- حرزلي، أميرة احمد ، (2019) ، مبادرة الحزام والطريق الصينية : الخلفية والأهداف والمكاسب ، في (مبادرة الحزام والطريق الصينية – مشروع القرن الاقتصادي في العالم) ، الطبعة الأولى ، المركز الديمقراطي العربي ، برلين – ألمانيا .
- حميد ، عدنان خلف و نافع ، هند زياد ، (2020) ، مبادرة الحزام والطريق – الأهداف والتحديات ، بحث منشور في : مجلة تكريت للعلوم السياسية – جامعة تكريت ، العدد (19) ، تكريت ، العراق .
- الخطابي ، عبد العزيز رمضان ، (2016) ، ميناء مبارك وأثره في حق العراق بالملاحة البحرية ، بحث منشور في مجلة الرافيدين للحقوق – جامعة الموصل ، العدد (51) ، الموصل العراق .
- الخطيب ، احمد حسين ، (2019) ، الإستراتيجية الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها على الاقتصاد الدولي ، بحث منشور في : مجلة جيل – مركز جيل البحث العلمي ، العدد (24) ، بيروت ، لبنان .
- زرقين ، احمد ، (2020) ، مبادرة الحزام والطريق الصينية قراءة إستراتيجية ، بحث منشور في : مجلة قضايا أسوية – المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية ، العدد (3) ، برلين ، ألمانيا .
- شرعان ، عمار ، (2019) ، مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الاقتصادي في العالم ، المركز العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية ، برلين ، ألمانيا .
- شهاب ، سلام جبار ، (2019) ، الآثار المحتملة لمبادرة الحزام والطريق على العراق ، بحث
- صلاح ، علي ، (2018) ، مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي " ، بحث منشور في : تقرير المستقبل منشور في : اتجاهات الأحداث – مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة ، العدد (26) ، أبو ظبي – الإمارات العربية المتحدة .

- الصيني ، محمود إدريس ، (2017) ، معرفة حقيقة الحزام والطريق ، مقدم إلى : مؤتمر أفاق التعاون العربي الأفريقي الصيني في إطار مبادرة الحزام والطريق ، الخرطوم – السودان .
- الظريف ، رشا ، (2017) ، طريق الحرير الجديد : قوة صينية عالمية ، رسالة ماجستير مقدمة
- العامري ، ابتسام محمد عبد ، (2020) ، مبادرة الحزام والطريق الصينية وتأثيرها على العراق ، بحث مقدم في : الورشة العلمية في جامعة بغداد ، بغداد ، العراق .
- عبد الوهاب ، شادي ، وصلاح ، علي ، (2018) ، مشروع الحزام والطريق (كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي) ، تقرير المستقبل منشور في : اتجاهات الأحداث – مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة ، العدد (26) ، أبو ظبي ، الإمارات العربية المتحدة .
- عبدالله ، زينب ، (2019) ، مبادرة الحزام والطريق الصينية – خلفية تاريخية ، في (مبادرة الحزام والطريق الصينية – مشروع القرن الاقتصادي في العالم) ، المركز الديمقراطي العربي ، الطبعة الأولى ، برلين – ألمانيا .
- القيسي ، إبراهيم ، (2018) ، السياسة الخارجية الصينية ... قراءات ما بعد الإصلاح ، دار الرائد للطباعة والنشر والتوزيع ، بغداد ، العراق .
- لي ، تشاو ، ترجمة : بيج ، محمد ويانغ ، شيه ، (2018) ، مبادرة الحزام والطريق الصينية من منظور الاقتصاد الثقافي العالمي ، الطبعة (1) ، دار الأمان ومنشورات الاختلاف ومنشورات ضفاف ، الجزائر .
- ليانجشيانج ، جين و د. جاناردان ، إن ، (2018) ، مبادرة الحزام والطريق – الفرص والمعوقات أمام منطقة الخليج ، بحث منشور في : نظرة تحليلية – أكاديمية الإمارات الدبلوماسية ، أبو ظبي ، الإمارات .
- منشور في : مجلة الجامعة التكنولوجية ، العدد (41) ، بغداد ، العراق .
- الموسوي ، واثق علي ، (2019) ، مبادرة الحزام والطريق بين المفهوم والسياسة ، الجزء الأول ، دار الأيام للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن .
- مؤنس ، محمد زباري ، (2011) ، الأهمية الجيوبوليتيكية لميناء الفاو الكبير ، بحث منشور في : مجلة دراسات البصرة – جامعة البصرة ، العدد (18) ، البصرة ، العراق .
- وي ، ليو ، (2018) ، طريق الحرير القديم والجديد خلق عالم مترابط بين الشرق والغرب ، الطبعة (1) ، الدار العربية للعلوم ، بيروت ، لبنان .

- وي ، وانغ أي ، ترجمة : كمال ، شيماء ورشا ، (2017) ، الحزام والطريق ماذا ستقدم الصين للعالم ، سما للنشر والتوزيع ، القاهرة ، مصر .
 - ويكن ، فازية ، (2019) ، مبادرة الحزام والطريق بين إعادة تموقع الصين ومواجهة التحديات ، في : مبادرة الحزام والطريق الصينية – مشروع القرن الاقتصادي في العالم ، الطبعة الأولى ، المركز الديمقراطي العربي ، برلين – ألمانيا .
- 2.5.المراجع باللغة الأجنبية :

- **Chin، Helen & HE، Winnin** ; (2016) ، 'The Belt and Road Initiative ; 65، Countries and Beyond' ، (Hong Kong ; Fung Business Intelligence Center). 2- **Sarker ، Nazirul Islam & et al** ، (2018) ، "Oil ، Gas and Energy Business under One Road Strategic' ، Open Journal of Social Scinces ، Vol (6) ، No (4) ، China ; Scientific Research Publishing