مجلس النواب

دائرة البحوث
قسم البحوث
بحث

الدورة النيابية االرابعة
السنة التشريعية الاولى
الفصل التشريعي الاول

طريق الحرير

أو مبادرة الحزام والطريق

رؤية تحليلية لمضمونها وانعكاساتها على العراق

الباحث

د. أمجد حامد جمعة

أيار ٢٠١٩

الملخص التنفيذي

شغل موضوع طريق الحرير أو ما يُطلق عليه (مبادرة الحزام والطريق) التي أطلقها الرئيس الصيني (شي جين بينغ) عام ٢٠١٣ الكثير من الدول والمؤسسات البحثية والإعلامية لما لهذه المبادرة من خطط طموحة في مجالات عدة يأتي في مقدمتها المجالات الاقتصادية والتجارية وتعزيز العلاقات الدبلوماسية والثقافية، كما وإن هناك أهداف تبدو لبعض المختصين بأنها غير معلنة تتمثل في الأهداف الجيوبوليتيكية من خلال رسم خارطة بأبعادها الاقتصادية والتجارية وبأهداف ربما تكتنفها أبعاداً سياسية تحاول إعادة ترتيب التحالفات والتوازنات الدولية.

إن هذه المبادرة تمر في منطقة الشرق الأوسط، وقد رُصدت لها المئات من المليارات لإنشاء وتأهيل البنى التحتية للدولة الواقعة على مسار المبادرة؛ وعلى الرغم من أن العراق غير مشارك في مبادرة الحزام والطريق وغير موجود على خريطة الطرق لهذه المبادرة إلا أن الحكومة سعت إلى الانضمام إلى هذه المبادرة.

وقد دشن رئيس مجلس الوزراء السابق (حيدر العبادي) أولى الخطوات للانضمام إلى المبادرة بزيارته للصين عام ٢٠١٥ وتوقيع عدد من الاتفاقيات الاقتصادية والتكنولوجية والعسكرية، بما فيها الاتفاق على الانضمام إلى بنك الاستثمار الآسيوي للبنى التحتية والمعني بتمويل المشاريع على طول طريق مبادرة الحزام والطريق. وقد شكل مجلس الوزراء لجنة الأمر الديواني رقم (٧٠) لسنة ٢٠١٨ برئاسة وزير النقل وعضوية بعض الوزارات العراقية المعنية بالموضوع وما تزال اللجنة تبذل جهودها لتسريع الانضمام لمبادرة الحزام والطريق.

وقدر تعلّق الأمر بمجلس النواب، ولأهمية موضوع انضمام العراق لهذه المبادرة لأسباب تجارية واقتصادية يمكن أن تصب بنفع الجانبين، هناك ضرورة للإسراع في المصادقة على قانون انضمام العراق إلى اتفاقية بنك الاستثمار الآسيوي، وكذلك البحث في إمكانية تشكيل لجنة مصغرة من بعض اللجان المتخصصة في مجلس النواب لغرض متابعة الموضوع، بالإضافة إلى ضرورة دعوة لجنة الأمر الديواني رقم (٧٠) وكذلك دعوة السفير الصيني في العراق لغرض عقد ورشة عمل أو جلسة استماع لتوضيع انعكاسات المبادرة على العراق، وأيضاً لتذليل العقبات التي تعترض انضمام العراق للمبادرة والمتعلقة باختصاصات مجلس النواب.

وتجدر الإشارة إلى أن هذا البحث قد أُعد بناءً على طلب النائب د. جمال عبد الزهرة المحمداوي.

أولا: طريق الحرير: لمحة تاريخية موجزة

يعتقد الكثير من غير المتخصصين بأن طريق الحرير يُمثل مفهوماً حديثاً ومعاصراً ولديهم تصوراً بأنه عبارة عن شبكة مترابطة من الطرق حديثة الإنشاء، إلا أن هذه النظرة تُعد قاصرة وغير دقيقة وتمثل جانب من الحقيقة، إذ أن هذا الطريق يعود تاريخه إلى أكثر من ألفي عام وكان يمثل رئة اقتصادية وتجارية مهمة للصين والدول التي تقع على مساراته.

يرجع طريق الحرير إلى القرن الثاني (ق.م) وسمي بذلك لاحتكار الصين وقتها صناعة الحرير واستخدامه كهدايا في العلاقات الدبلوماسية، وكان هذا الطريق عبارة عن مجموعة من الطرق المترابطة تسلكه القوافل بهدف نقل البضائع التجارية بين الصين وآسيا الوسطى وبلاد فارس والعرب وآسيا الصغرى وأوروبا، وكان من أهم هذه البضائع الحرير والخزف والزجاج والأحجار الكريمة والتوابل والعطور والعقاقير الطبية.[١]

ويشير طريق الحرير إلى الاسم الجامع لخطوط المواصلات البرية، واستناداً إلى المصادر فإن العالم الجغرافي الألماني (فريديناند فون ريتشتهوفن) أطلق في عام ١٨٧٧ على طريق المواصلات لتجارة الحرير بشكل رئيس فيما بين الصين في أسرة (هان) وبين الجزء الجنوبي والغربي لآسيا الوسطى والهند أسم "طريق الحرير" ويقصد به هو خطوط المواصلات البرية القديمة الممتدة من الصين وعبر مناطق غرب وشمال الصين وآسيا كلها إلى المناطق القريبة من أفريقيا وأوروبا. [٢]

ولم تحمل هذه الشبكات الواسعة في طياتها السلع والبضائع الثمينة فحسب وإنما أتاحت أيضاً تناقل المعارف والأفكار والثقافات والمعتقدات بفضل حركة الشعوب المستمرة واختلاطهم المتواصل مما أثر تأثيراً عميقاً في تاريخ شعوب المنطقة الأوروبية الآسيوية وحضاراتهم. ولم تكن التجارة وحدها هي التي جذبت المسافرين المرتحلين على طول طرق الحرير وإنما التلاقح الفكري والثقافي الذي كان أيضاً سائداً في المدن المحاذية لهذه الطرق حتى أن العديد من هذه

---

[١] نهلة محمد أحمد، طريق الحرير: استراتيجية القوة الناعمة، مجلس شؤون عربية، جامعة الدول العربية، العدد ١٧٧، ص١٦١.

[٢] قوه بنغ ده، تاريخ العلاقات الصينية العربية، ت: شانغ جيا مين، المركز العربي للمعلومات، الصين، بكين، ص٧.

المدن تحوّل إلى مراكز للثقافة والتعلم. وشهدت المجتمعات القاطنة على امتداد هذه الطرق تبادلاً وانتشاراً للعلوم والفنون والأدب ناهيك عن الحرف اليدوية والأدوات التقنية، فما لبثت أن ازدهرت فيها اللغات والأديان والثقافات وتمازجت.

ثانياً: طريق الحرير الجديد أو مبادرة الحزام والطريق

شهدت الصين عام ٢٠١٢ حدثاً مهماً سيُحدث تحولاً، في السياسات الاستراتيجية لهذا البلد العملاق، تتمثل هذه الانعطافة بتولي الرئيس (شي جين بينغ) منصبي الأمين العام للحزب الشيوعي الصيني، ورئاسة جمهورية الصين الشعبية.

وعلى الرغم من أن الجهود الكبيرة التي سيبذلها (بينغ) لاحقاً، إلا أنها تعد امتداداً لجهود سلفه (هو جين تاو) التي سعت إلى مواصلة النمو الاقتصادي المتصاعد والتنمية، إلا أن السياسة الداخلية والخارجية للرئيس (بينغ) اتسمت بمزيد من الجرأة، منها التوقيع على حملة مكافحة الفساد، ودعواته لإجراء مزيد من الإصلاحات الاقتصادية في السوق، وتعزيز المؤسسات القانونية، والتأكيد على التطلعات الفردية والوطنية تحت شعار "الحلم الصيني".

وتتويجاً للجهود الاقتصادية والتجارية المبذولة من قبل الرئيس (بينغ) فقد أطلق مبادرة (الحزام والطريق)[*] (The Belt and Road Initiative) (BRI) عام ٢٠١٣ والتي دوِّنت لاحقاً عام ٢٠١٥ مع وثيقة للسياسات العامة، وتمثل المبادرة إحدى أكثر السياسات الخارجية والاستثمار طموحاً.

قام الرئيس الصيني (شي جين بينغ) بطرح استراتيجية لتطوير الاقتصاد في عام ٢٠١٣ تحت شعار (حزام واحد.. طريق واحد) وعُرفت إعلامياً بـ"طريق الحرير" إشارة إلى الطريق الذي كان يربط الصين بكل من آسيا وإفريقيا. وهذه الاستراتيجية عبارة عن خطة متوسطة إلى طويلة الأمد لبناء بنية تحتية للنقل عبر أوراسيا والشرق الأوسط وأوروبا. سيتخطى الاعتماد المتبادل

[*] إن مبادرة (الحزام والطريق) هي مختصر للاسم الكامل (الحزام الاقتصادي لطريق الحرير) و (طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين). مع ملاحظة أن الاسم الرسمي للمبادرة هو (طريق واحد.. حزام واحد) وقد سبب هذا الاسم ارتباكاً، وخلق انطباعاً بأن الصين تعتزم بناء "حزام" واحد و"طريق" واحد بدلاً من الشبكة المتعددة الجوانب التي تتوخاها بكين. ومنذ ذلك الحين تم تغيير الاسم الرسمي إلى (الحزام والطريق).

بين الصين والشرق الأوسط تجارة الطاقة، ويمتد ليشتمل على مستويات هامة من تجارة السلع الأساسية وتطوير الأعمال.[٣] وتتضمن المبادرة بناء نحو ألف مشروع ستنفذ تدريجياً.[٤]

فالحزام الاقتصادي لطريق الحرير يقصد به بناء شبكة شاملة متفرعة عن طريق الحرير الأساس الذي يبدأ من الصين ومن ثم ربطها مع وسط آسيا وروسيا وتركيا وأوروبا والبحر الأبيض المتوسط، كما تربطها بجنوب شرق آسيا وجنوب آسيا والمحيط الهندي.

أما طريق الحرير البحري فيقصد به بناء شبكة بحرية تستهدف ربط الساحر الصيني بأوروبا عبر بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي وقناة السويس والبحر الأبيض المتوسط بطريق واحد وصولاً إلى السواحل الأفريقية، وربط الساحل الصيني ومنطقة جنوب شرق آسيا والباسيفيك.

ويغطي نطاق المبادرة نحو ٧٠ دولة في القارات الثلاث آسيا وإفريقيا وأوروبا، وينقسم إلى ثلاث مستويات:[٥]

المستوى الأول: المناطق المركزية: تضم كلّا من الصين وروسيا ودول آسيا الوسطى الخمس.

المستوى الثاني: المناطق المحاذية: تشمل الدول الأعضاء الدائمين والمراقبين في منظمة تعاون شنغهاي والدول التسع للاتحاد الاقتصادي (الهند، باكستان، إيران، أفغانستان، منغوليا، روسيا البيضاء، أرمينيا، أوكرانيا ومولدافيا).

المستوى الثالث: المناطق التشعبية: تشمل دول غرب آسيا (الدول العربية) ودول الاتحاد الأوروبي، وتمتد أيضاً إلى اليابان وكوريا الجنوبية وغيرها من دول شرق آسيا.

كما يتضمن الفرع البري من المبادرة ستة ممرات إضافة إلى طريق الحرير البحري الذي يمتد من الساحل الصيني عبر سنغافورة والهند باتجاه البحر المتوسط وهي:[٦]

---

[٣] تشارلينغ فنغ، قبول الاعتماد المتبادل: ديناميكات الصين والشرق الأوسط، مركز بروكنجز الدوحة، أبريل ٢٠١٥، ص٢.

[٤] عزت شحرور، مبادرة الحزام والطريق: رؤية نقدية، مركز الجزيرة للدراسات، آيار، ٢٠١٧م، ص٣.

[٥] جانغ يون لينغ، الحزام والطريق: تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن ٢١، ت: آية محمد الغازي، دار صفصافة للنشر والتوزيع، الجيزة، ٢٠١٧م، ص٤٣٦.

[٦] جين ليانجشيانج و إن جاناردان، مبادرة الحزام والطريق: الفرص والمعوقات أمام منطقة الخليج، أكاديمية الإمارات الدبلوماسية، يونيو ٢٠١٨م، ص١.

١. الجسر البري الأوراسي الجديد الذي يمتد من غربي الصين إلى روسيا الغربية.
٢. ممر الصين – منغوليا – روسيا الذي يمتد من شمالي الصين إلى الشرق الروسي.
٣. ممر الصين – آسيا الوسطى – آسيا الغربية الذي يمتد من غربي الصين إلى تركيا.
٤. ممر الصين – شبه جزيرة الهند الصينية الذي يمتد من جنوبي الصين إلى سنغافورة.
٥. ممر الصين – باكستان الذي يمتد من جنوب غربي الصين إلى باكستان.
٦. ممر بنغلاديش – الصين – الهند – ميانمار الذي يمتد من جنوبي الصين إلى الهند.

وعلى الرغم من أن مبادرة "الحزام والطريق" تعد طريقاً للتعاون والكسب المشترك وبالتالي التنمية والازدهار وتعزيز التفاهم والثقة المتبادلة ودفع التعاون العملية في جميع المجالات. إلا أنه قد تحتوي أبعاداً للأهداف الاستراتيجية التي تتضمنها المبادرة تتمثل بتلك المتعلقة بالربط الجغرافي العالمي المتقدم نظرية "جيوستراتيجية" تركز على الجغرافية الاقتصادية الصينية، إي أن مبادرة "الحزام والطريق" وضعت لتخترق قارات آسيا وأوروبا وأفريقيا، من الصين في شرق آسيا وجنوبها إلى أقصى الشمال الأوربي والجنوب الأفريقي وبهذا الربط سيتم دمج الاقتصادات المتقدمة مع الاقتصادات الآسيوية النشطة وما بينهما الاقتصادات النامية طبعاً.

ثالثاً: العراق وموقعه من مبادرة الحزام والطريق

يلمس المتتبع لسياسة بكين الخارجية في العقود الأخيرة إنها ترتكز على دعم الاستقرار في منطقة الشرق الأوسط، إذ لا تهتم الصين بطبيعة النظام الحاكم من الناحية الأيدولوجية أو العرقية أو الطائفية، لتأمين أكبر قدر من الاستقرار الأمني، بحيث تستطيع الطرق وسكك الحديد والموانئ وأنظمة الاتصالات والمدن التجارية الحرة أن تزاول عملها بسلاسة وأمان، وهي مستعدة لتقديم كل مساعدة ممكنة لتلك الأنظمة اقتصادياً وعسكرياً وسياسياً لتحقيق ذلك.

وتأسيساً على ما سبق جاء الانفتاح الصيني على الدول العربية في إطار المبادرة إذ تنص أول "وثيقة لسياسة الصين تجاه الدول العربية" والتي صدرت في ٢٠١٦ على أنه سيتم بذل جهود مشتركة مع الدول العربية لدعم المبادرة في إطار مبدأ المشاورات الواسعة، والمساهمات المشتركة، والمنافع المتبادلة. وتضيف الوثيقة أن الصين والدول العربية سيطبقان نمط ١+٢+٣ في التعاون بينهما:

١. التعاون في مجال الطاقة بوصفه الركيزة الأساسية.

٢. الإنشاءات وتيسير التجارة والاستثمار.

٣. التقنيات المبتكرة في الطاقة النووية، والأقمار الاصطناعية الفضائية، والطاقة المتجددة.[٧]

وعلى الرغم من ذلك كله، إلا أن بعض المختصين يشيرون بأنه عند مقارنة خارطة[*] (الحزام والطريق) الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري مع ما جاء في النص المكتوب لمبادرة الحزام والطريق الصينية، نجد هنالك اختلاف فيما بينهما بقدر تعلق الأمر بالمنطقة العربية أو الشرق الأوسط، حيث تم ذكر مرور الحزام الاقتصادي لطريق الحرير بمنطقة الخليج، لكن في ذات الوقت لا نرى هذه الإشارة في الخريطة الرسمية، وكذلك أيضاً وجود اختلاف في عدم ذكر منطقة الخليج أو العراق ضمن وصف طريق الحرير البحري في النص الأصلي للاستراتيجية على الرغم من وجود خرائط توضح أو تشير بوصول طريق الحرير البحري إلى الخليج العربي.[٨] الأمر الذي سبب ارتباكاً واضحاً لبعض الدول التي ما زالت تجهل موقعها في هذه المبادرة.

وعلى مستوى موقع العراق من مبادرة الحزام والطريق، فإنه على الرغم من أن الصين أكبر شريك تجاري للعراق لسنوات عديدة، والعراق هو رابع أكبر مورد للنفط الخام للصين، وثالث أكبر شريك تجاري بين الدول العربية. [٩] إلا أنه لا يدرج كمشارك في هذه المبادرة ولا توجد إشارة صريحة له ضمن خارطة الحزام والطريق.

ولكن تُظهر بعض المؤشرات للطموحات الاقتصادية للصين بأنها لا تريد لدولة مثل العراق أن يبقى خارج مبادرة الحزام والطريق بما يمتلك العراق من موارد طبيعية أبرزها النفط. فالصين تستهدف الوصول بحجم التجارة الثنائية بالنسبة لأفريقيا إلى ٤٠٠ مليار دولار بحلول ٢٠٢٠ والوصل بتجارتها مع الدول العربية إلى ٦٠٠ مليار في الأعوام القادمة، ورفع رصيد

---

[٧] جين ليانجشيانج و إن جاناردان، مصدر سبق ذكره، ص٣.

[*] يُنظر الملحق رقم (١) خرائط تشير إلى طرق مرور مبادرة الحزام والطريق البرية والبحرية.

[٨] باهر مردان مضخور، استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، مجلة دراسات دولية، جامعة بغداد، العدد (٦٧)، ٢٠١٦م.، ص١٩٢.

[٩] محاضرة للسفير الصيني السابق في بغداد (تشن ويتشينغ) ألقاها في جامعة بغداد، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية بتاريخ ٢٠١٩/١/٨.

استثماراتها غير المالية في الدول العربية من ١٠ مليارات إلى أكثر من ٦٠ مليار خلال السنوات العشر القادمة.[١٠] ومع هذه التوجهات المستقبلية الطموحة، لا يمكن إلا أن نتفاءل بأن العراق سينخرط بهذا المشروع الكبير من أجل الاستفادة من مشاريع البنى التحتية التي ستُنشئ على طول الطريق وانتعاش الاقتصاد بين البلدان الواقع على هذا الطريق، ومما يدعم ذلك الانفتاح المتبادل بين العراق ودول جواره الإقليمي وكذلك الاستقرار الأمني الذي يشهده البلد منذ دحر تنظيم داعش الإرهابي.

وتمهيداً لإيجاد ظروف إيجابية لانضمام العراق لهذه المبادرة، زار رئيس مجلس الوزراء حيدر العبادي الصين في ديسمبر من عام ٢٠١٥م. وتكللت الزيارة بتوقيع الحكومة العراقية ممثلة برئيس مجلس الوزراء مذكرة تفاهم مع الجانب الصيني تتعلق بشأن (التشارك في الدفع ببناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين)[١١] وتمخض عن الزيارة أيضاً توقيع خمس اتفاقيات ومذكرات للتعاون الاقتصادي والتكنولوجي والعسكري والدبلوماسي والنفط والطاقة. [١٢]

وتضمنت المذكرة الأولى "التفاهم بشأن المشاركة ببناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين". وتضمنت مذكرة التفاهم الثانية "التعاون الاقتصادي والتكنولوجي بين البلدين".

أما المذكرة الثالثة فقد تضمنت "توقيع اتفاقية اطارية بشأن التعاون في مجال الطاقة"، وركزت المذكرة الرابعة على "التعاون العسكري بين البلدين" في حين شهدت المذكرة الخامسة توقيع اتفاق بشأن الاعفاء المتبادل لتأشيرة دخول الجوازات الدبلوماسية.

وقال الرئيس الصيني (شي جين بينغ) خلال اجتماع مع العبادي إن الصين "تقدر علاقاتها مع العراق وترى البلاد كشريك يستحق الثقة وشريك مهم للتعاون في الشرق الأوسط". وأضاف (شي) في كلمته الافتتاحية أن "البلدين سيصدران بيانا مشتركا لإعلان تأسيس شراكة استراتيجية".

---

[١٠] نهلة محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص١٦٤.

[١١] يُنظر ملحق رقم (٢) مذكرة التفاهم بشأن مبادرة الحزام والطريق. وفقاً لكتاب وزارة الخارجية، دائرة آسيا واستراليا ذي العدد/١١٧/١/٢/٥ في ٢٠١٩/٥/٧.

[١٢] https://elaph.com/Web/News/٢٠١٥/١٢/١٠٦٣١٥٥.

وذكر الرئيس الصيني أن "تعريف العلاقة يظهر إدراك البلدين الكامل لأهمية علاقتهما وسيضع أساسا صلبا للتنمية المستقبلية".

وبما أن العراق قد وقّع مع الجانب الصيني خمسة اتفاقيات استراتيجية وذات أهمية بالغة، كان لابد أن يتحرك بشكل عملي للانضمام إلى مبادرة الحزام والطريق، وكانت أولى هذه الخطوات هو تشكيل لجنة متخصصة، تضم في عضويتها العديد من الوزارات المعنية لغرض متابعة الموضوع بشكل مؤسسي والوصول إلى الطريق الأمثل لاستثمار هذه المبادرة. فما هي هذه اللجنة؟ وما هي أبرز أعمالها؟

رابعاً: أعمال لجنة الأمر الديواني رقم ٧٠ لسنة ٢٠١٨

إن الحديث عن هذا المشروع الكبير يظهر أنه يسير في اتجاهين، الاتجاه الأول يتمثل في أهمية الجهود المبذولة للانضمام إلى بنك الاستثمار الآسيوي للبنى التحتية، والاتجاه الثاني ضرورة السعي إلى الانضمام إلى مبادرة الحزام والطريق.

وقد أبلغ العراق الجانب الصيني عن رغبته بالانضمام إلى بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية بتاريخ ٢٠١٥/٤/٤، وشارك العراق بصفة عضو مراقب في اجتماعات البنك للمدة ٢٦-٢٠١٦/٦/٢٧، ومن المتوقع أن ينضم العراق بصفة عضو مؤسس إلى البنك.[١٣]

تأتي أهمية انضمام العراق إلى بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية من أهمية أهداف البنك ذاتها من حيث التركيز على تطوير البنية التحتية والقطاعات الإنتاجية الأخرى، بما في ذلك الطاقة والكهرباء، والنقل والاتصالات والبنية التحتية الريفية والتنمية الزراعية، وإمدادات المياه والصرف الصحي، وحماية البيئة والتنمية الحضرية والخدمات اللوجستية وغيره لدول آسيا. وجميع ذلك يدخل في إطار تنفيذ مبادرة الحزام والطريق.

ولأجل تحقيق الهدفين آنفي الذكر فقد صدر أمراً ديوانياً من مجلس الوزراء ذي الرقم (٧٠) لسنة ٢٠١٨، وهدفه الأساس هو "تسريع انضمام العراق إلى مبادرة الحزام والطريق وتضم هذه اللجنة التي يترأسها وزير النقل في عضويتها ممثلاً عن مكتب رئيس مجلس الوزراء وأعضاءً

---

[١٣] باهر مردان مضخور، مصدر سبق ذكره، ٢٢٥.

من الوزارات المعنية تشمل (وزارات النقل والخارجية والمالية والتجارة والبنك المركزي) ووكذلك مناط بها ترتيب اجراءات الانضمام إلى اتفاقية بنك الاستثمار الآسيوي للبنى التحتية".[١٤]

وفيما يخص الإجراءات المتعلقة بانضمام العراق إلى بنك الاستثمار الآسيوي فقد أحالت الأمانة العامة لمجلس الوزراء عام ٢٠١٨ قانون انضمام العراق إلى اتفاقية بنك الاستثمار الآسيوي للبنى التحتية لغرض مناقشته وتشريع هذا القانون.

وقد عُرض القانون (الذي يتكون من مادتين فقط) على مجلس النواب وقُرأ قراءة أولى في ٢٠١٩/٤/١٧ في مجلس النواب، ومن المؤمل أن يتم قراءته قراءة ثانية تمهيداً للتصويت عليه.

كما استعرضت اللجنة آخر التطورات الحاصلة على مشروع إنشاء مصرف عراقي – صيني مشترك مقره بغداد بمساهمة من القطاع الخاص العراقي وبعض البنوك الحكومية شريطة أن يكون الشريك الصيني من المصارف والبنوك ذات التصنيف الائتماني (A). الأمر الذي يسهّل الكثير من المعاملات المالية بين البلدين ويزيد من مرونة العمليات التجارية والاقتصادية.

وتؤكد وزارة الخارجية العراقية بأنه قد وردت رسالة في نيسان ٢٠١٩ من السيد (داني الكسندر) سكرتير ونائب رئيس بنك الاستثمار الآسيوي للبنى التحتية وأبدى ترحيبه برغبة العراق للانضمام إلى البنك المذكور وضرورة استكمال إجراءات الانضمام.[١٥]

أما فيما يتعلق بأعمال اللجنة، فقد عقدت اجتماعها الأول في ٢٠١٩/٣/٣ بحضور رئيسها السيد وزير النقل (عبد الله لعيبي) وركّزت على عدد من المحاور وأبرزها: أثر طريق الحرير على العراق، تفعيل التعاون بين العراق والجانب الصيني، ومناقشة الإسراع بإجراءات انضمام العراق إلى بنك الاستثمار الآسيوي للبنى التحتية، والتنسيق مع السفارة الصينية لعقد ورشة عمل لاستعراض الفرص الاستثمارية المتاحة في العراق، واستعراض اتمام ميناء الفاو الكبير لموقعه المتميز المطل على الخليج العربي عن طريق الاستثمار بآلية الشراكة وعدداً من المحاور الأخرى.

أما أبرز التوصيات التي تمخّض عنها اجتماع اللجنة فهي: [١٦]

---

[١٤] كتاب وزارة المالية – الصندوق العراقي للتنمية الخارجية ذي الرقم (ت.ق/ ٨٢٢ بتاريخ ٢٠١٩/٥/٧).

[١٥] كتاب وزارة الخارجية، دائرة آسيا واستراليا ذي العدد/١١٧/١/٢/٥ في ٢٠١٩/٥/٧.

[١٦] المصدر نفسه.

١. تأييد الجهود الرامية لتنفيذ البنى التحتية البحرية والبرية من التمويل الحكومي لتدعيم موقف الدولة تجاه استثمار ميناء الفاو الكبير.
٢. مفاتحة مكتب رئيس مجلس الوزراء لبيان آخر المستجدات الخاصة بمذكرة التفاهم التي وقّعت مع الجانب الصيني.
٣. عقد الاجتماع المقبل للجنة في محافظة البصرة للاطلاع على جاهزية ميناء الفاو الكبير.

خامساً: انعكاسات مبادرة الحزام والطريق على العراق

إن مبادرة الحزام والطريق ستعيد إحياء أهمية العراق ودوره المحوري في التبادلات التجارية والاقتصادية كما كان في سابق عهده أيام "طريق الحرير" عبر التاريخ، باعتبار أن للعراق أهمية من الناحيتين الاستراتيجية والجيوبوليتيكية، كونه يمثل الجسر الجغرافي الرابط بين قارتي آسيا وأوروبا، ومنطقتي الخليج العربي وبلاد الشام، وهذا يعني أن العراق يمثل قلب المشروع الصيني لطريق الحرير البري أو البحري على حدٍ سواء، ويقدم المشروع الصيني "الحزام والطريق" للعراق فرصة استراتيجية في تحقيق مصالحه الوطنية من الناحية الاقتصادية والتجارية (الترانزيت عبر العراق) نحو قارة أوروبا ومنطقة بلاد الشام وبالعكس، إذ أن العراق يحتاج إلى تنويع مصادر الدخل القومي وبالتالي تعزيز الاقتصاد العراقي إلى جانب واردات بيع النفط.[١٧] ومن هذا المنطلق يمكن حصر أبرز الانعكاسات التي يمكن للعراق أن يستثمرها من خلال مبادرة الحزام والطريق فيما إذا انخرط الجانب العراقي في المبادرة بالنقاط الآتية:

١. **في مجال الطاقة:** تفتقر معظم البلدان العربية لاسيما العراق إلى الوصول إلى الطاقة الكهربائية، ونظراً لوجود منظومات نهرية عديد على مسار طريق الحرير، فيمكن الاستفادة من خلال نقل تكنولوجيا الطاقة. فتهدف الدول المطلة على مسار طريق الحرير من مد شبكة كهرومائية وذلك بغرض تلبية احتياجات الاعداد المتنامية من السكان للطاقة.
٢. **في مجال النقل:** حيث يهدف طريق الحرير إلى ربط معظم العواصم العربية وذلك بغرض دفع نواحي التنمية. يتطلب ذلك بناء شبكات نقل من سكك حديدة وطرق لوجستية ومشاريع

[١٧] باهر مردان مضخور، مصدر سبق ذكره، ص٢١٦.

نقل تحويلية، لذا يمكن الاستفادة من الدعم الصيني في بناء البنية التحتية المختلفة خصوصاً وإن العراق بحاجة إلى شبكة خطوط برية متطورة لتواكب التطورات الاقتصادية والتجارية الحاصلة بالمنطقة والعالم.

٣. **في مجال المياه:** حيث يهدف طريق الحرير إلى نقل المياه من المناطق الغنية بالمياه إلى المناطق الجافة وذلك من خلال الانهار ذات كميات المياه الكبيرة والتي يمر من خلالها طريق الحرير وهذا الأمر يمثل موضوع بالغ الأهمية للعراق خاصة وهو يعاني في فصل الصيف من شحة في المياه الأمر الذي يهدد الزراعة وينذر بظهور أمراض كثيرة، ويمكن لهذا المبادرة أن تسهم وضع استراتيجية للتخفيف من أزمة المياه في البلد.

٤. **في مجال الغذاء:** حيث يسهل طريق الحرير إلى تعزيز حركة تنقل الغذاء بين الدول وتسهيل حركة التجارة العالمية وهو الأمر الذي يستطيع من خلاله العراق الاستفادة من توفير الغذاء.

٥. **في مجال الموارد الطبيعية الخام:** حيث يمكن للعراق الحصول على الموارد الطبيعية بأقل عوائق وبأقل تكلفة لوجستية ممكنة.

التوصيات:

١. ضرورة اسراع مجلس النواب وتحديداً لجنة العلاقات الخارجية بإدراج قانون انضمام العراق إلى اتفاقية بنك الاستثمار الآسيوي للبنى التحتية على جدول الأعمال لقراءته قراءة ثانية تمهيداً للمصادقة عليه. خصوصاً وأن مشروع قانون الاتفاق قد أُرسل لمجلس النواب في أيار ٢٠١٨م.

٢. البحث في إمكانية قيام اللجان المختصة بالموضوع في مجلس النواب متمثلةً بـ(لجنة العلاقات الخارجية ولجنة النفط والطاقة ولجنة الاقتصاد والاستثمار واللجنة المالية) بالتعاون مع دائرة البحوث في مجلس النواب بدعوة لجنة الأمر الديواني رقم ٧٠ لسنة ٢٠١٨ المعنية بتسريع انضمام العراق إلى مبادرة الحزام والطريق، وكذلك دعوة السفير الصيني في العراق لعقد ورشة عمل موسعة أو جلسة استماع لتذليل العقبات التشريعية التي تواجه انضمام العراق إلى المبادرة، والبحث فيما يمكن أن يقدمه مجلس النواب لتسريع الانضمام للمبادرة.

٣. النظر في إمكانية تشكيل لجنة مصغرة داخل مجلس النواب تضم في عضويتها عدداً من اللجان المختصة كاللجنة القانونية ولجنة العلاقات الخارجية ولجنة النفط والطاقة ولجنة الاقتصاد والاستثمار أو أية لجنة أخرى معنية بموضوع المبادرة، هدفها متابعة انضمام العراق للمبادرة وإيجاد الحلول التي تعترض لجنة الأمر الديواني رقم (٧٠) لسنة ٢٠١٨ بما يتعلق بعمل مجلس النواب.

المصادر

- باهر مردان مضخور، استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، مجلة دراسات دولية، جامعة بغداد، العدد (٦٧)، ٢٠١٦م.
- تشارلينغ فنغ، قبول الاعتماد المتبادل: ديناميكات الصين والشرق الأوسط، مركز بروكنجز الدوحة، أبريل ٢٠١٥.
- جانغ يون لينغ، الحزام والطريق: تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن ٢١، ت: آية محمد الغازي، دار صفصافة للنشر والتوزيع، الجيزة، ٢٠١٧م.
- جين ليانجشيانج و إن جاناردان، مبادرة الحزام والطريق: الفرص والمعوقات أمام منطقة الخليج، أكاديمية الإمارات الدبلوماسية، يونيو ٢٠١٨م.
- عزت شحرور، مبادرة الحزام والطريق: رؤية نقدية، مركز الجزيرة للدراسات، آيار، ٢٠١٧م.
- قوه بنغ ده، تاريخ العلاقات الصينية العربية، ت: شانغ جيا مين، المركز العربي للمعلومات، الصين، بكين.
- كتاب وزارة الخارجية، دائرة آسيا واستراليا ذي العدد/١١٧/١/٢/٥ في ٢٠١٩/٥/٧.
- كتاب وزارة المالية – الصندوق العراقي للتنمية الخارجية ذي الرقم (ت.ق/ ٨٢٢ بتاريخ ٢٠١٩/٥/٧).
- محاضرة للسفير الصيني السابق في بغداد (تشن ويتشينغ) ألقاها في جامعة بغداد، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية بتاريخ ٢٠١٩/١/٨.
- نهلة محمد أحمد، طريق الحرير: استراتيجية القوة الناعمة، مجلس شؤون عربية، جامعة الدول العربية، العدد ١٧٧.