

The strategic importance of China's Belt and Road project on Iraq

Mustafa Abd Al-Rasool Ahmed

Mustafa Abd Al-Rasool Ahmed ^{1*}

¹ Babil Province Education Directorate, Babylon, Iraq.

* Corresponding author: alkafajimustafa8@gmail.com

Received: 22/08/2022

Accepted: 04/06/2023

Abstract

The Belt and Road strategy is one of the most important and largest economic projects that it presents to the world, as well as the Economic Century project with geostrategic options that emphasize communication and interconnection between the three continents of the world (Asia, Africa, and Europe) to the border areas of the seas and oceans and the opening of new corridors that were not known such as the road polar silk. The importance of the Belt and Road strategy for Iraq lies in investing in infrastructure and implementing projects that help Iraq effectively enter into this project, especially the Great Port of Faw project, and the dry canal that connects the ports of the northern Arabian Gulf with Europe through Iraq, Turkey and Syria, and provides financial returns and diversification in income. The research consisted of three sections, the first topic is the nature of the strategy of the Chinese Belt and Road project, the second topic, the geographical path of the Chinese Belt and Road project, the third topic is Iraq and the strategy of the Chinese Belt and Road project.

Keywords: Strategy, Belt and Road, Geographical tracks, Iraq.

الأهمية الاستراتيجية لمشروع الحزام والطريق الصيني للعراق

م.د. مصطفى عبدالرسول احمد ^{1*}

مدرس دكتور، وزارة التربية، مديرية تربية محافظة بابل، بابل، العراق.

* البريد الإلكتروني للمؤلف المراسل: alkafajimustafa8@gmail.com

الخلاصة

تعد استراتيجية مشروع الحزام والطريق من اهم واكبر المشاريع الاقتصادية التي تم طرحها للعالم عدت مشروع القرن الاقتصادي لما تحمله من اهداف جيوسراتيجية تؤكد على الاتصال والربط المتبادل بين القارات الثلاث اسيا افريقيا اوروبا وصولا الى المناطق الحدودية للبحار والمحيطات وفتح ممرات جديدة لم يعدها العالم كطريق الحرير القطبي. ان اهمية استراتيجية الحزام والطريق للعراق تكمن في تركيزها على الاستثمار في مجال البنية التحتية وتنفيذ المشاريع التي تساعد على دخول العراق بفاعليه في هذا المشروع لاسيما مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة التي تربط موانئ شمال الخليج العربي بأوروبا عبر العراق وتركيا وسوريا، والتي توفر للعراق عوائد مالية وتنوع في الدخل. يتألف البحث من ثلاثة مباحث حيث جاء المبحث الاول ماهيه استراتيجية مشروع الحزام والطريق الصيني، اما المبحث الثاني وضح المسارات الجغرافية لمشروع الحزام والطريق الصيني، في حين المبحث الثالث يبين العراق واستراتيجية مشروع الحزام والطريق الصيني.

الكلمات المفتاحية: استراتيجية, الحزام والطريق, المسارات الجغرافية, العراق.

1. المقدمة

منذ مطلع القرن الحادي والعشرين بدأت جمهورية الصين الشعبية تشق طريقها نحو مكانة عالمية بما تمتلكه من مقومات جغرافية (الطبيعية والبشرية)، وهذه المكانة بحكم موقعها الاستراتيجي والجيوبولتيكي والاقتصادي، فضلا عن حجم سكانها والذي يصل الى 14126 مليار نسمة سنة 2021 ووصولها للمرتبة الثانية في المستوى الاقتصادي عالميا، وكذلك تعد قوة كبرى من الناحية العسكرية بحكم حجم ميزانيتها العسكرية، والتي تقدر بـ 1.25 ترليون يوان ما يعادل 178.8 مليار دولار وفق الاحصائيات الأمريكية سنة 2020، وبذلك تأتي الصين في المرتبة الثانية عالميا من حيث حجم الانفاق العسكري بعد الولايات المتحدة الأمريكية، ونتيجة لذلك ولطبيعة هذه المقومات والعوامل فان الصين وصلت الى مرحلة امتلاك القدرة والامكانيات في التخطيط للمبادرات والاستراتيجيات الإقليمية والدولية بهدف الحفاظ على مكانتها او التقدم وتطوير هذه المكانة عبر حماية امنها القومي ومصالحها، لذلك اطلقت مبادرة استراتيجية مشروع الحزام والطريق الاقتصادي للقرن الحادي والعشرين، لاستكمال الانجازات الاقتصادية الكبيرة، التي شكلت مدخلا استراتيجيا لها، ودمج اقتصادها بالاقتصاد العالمي، عبر شبكة من طرق النقل تربط قارات العالم اسيا واوربا وافريقيا وامريكا اللاتينية، لذلك سيكون الشرق الاوسط احد المحاور المهمة التي يمر فيها الطريق، وبما ان العراق هو مركز الشرق الاوسط من خلال موقعه الاستراتيجي الرابط بين الشرق والغرب والذي سينعكس بأهميته السياسية والاقتصادية عليه اذا ما تم استثماره بالطريقة المثالية المربحة.

مشكله البحث

يمكن تحديد مشكلة البحث من خلال السؤال الآتي:

هل هناك اهمية استراتيجية لمشروع الحزام والطريق الصيني للعراق لا سيما في المجال السياسي والاقتصادي؟

فرضية البحث

ان لاستراتيجية مشروع الحزام والطريق الصيني اهمية للعراق من الناحية السياسية لان المشروع سيعزز التعاون الاقليمي والدولي للعراق، اقتصاديا له أهمية قصوى من حيث الحاجة الملحة في تطوير البنى التحتية، وتعزيز الاستثمار في مختلف المجالات والقطاعات والتعاون التجاري والمالي.

منهجية البحث

اعتمد البحث على أكثر من منهج في دراسة الموضوع اذ استخدم المنهج التحليلي الوصفي للمعرفة الدقيقة للظاهرة الجغرافية وتحليلها من خلال وصف أهمية مشروع الحزام والطريق الصيني للعراق، والتحليل الاستراتيجي والسياسي والاقتصادي لأهمية العراق، والمنهج الاقليمي نظراً لأن الاستراتيجية انطلقت من اطار اقليمي لتتوسع شاملة قارات العالم القديم (آسيا، أفريقيا، أوربا).

أهمية البحث

جاءت أهمية البحث من خلال تسليط الضوء على موضوع مهم في رصد دور استراتيجية مشروع الحزام والطريق بالنسبة للعراق، من حيث المحاولة في فهم ماهيتها وأهميتها وأبعادها الاستراتيجية، لاسيما المجال الاقتصادي والسياسي.

هدف البحث

يهدف البحث الى بيان أهمية هذه الاستراتيجية، فيما اذا تجسدت وتحولت الى الجانب التطبيقي الجغرافي على طول الدول الواقعة ضمن طريق مشروع الحزام والطريق، ومنها العراق.
المبحث الاول: ماهية استراتيجية مشروع الحزام والطريق الصيني

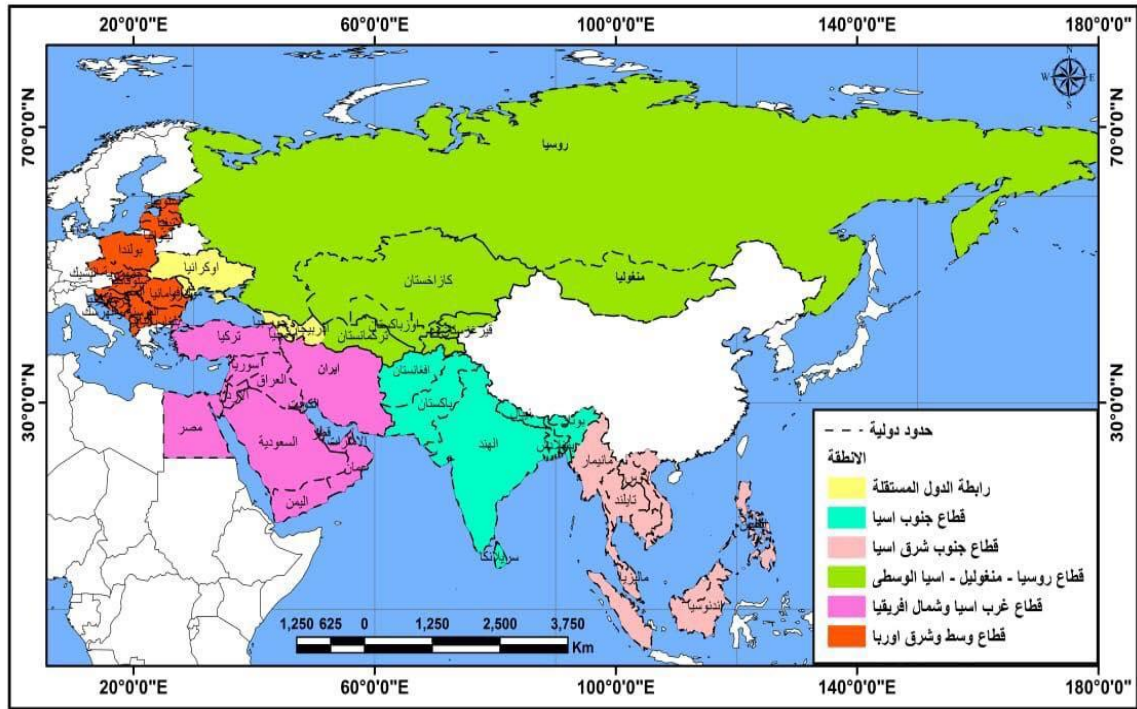
تعد استراتيجية الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري مشروعاً اقتصادياً استراتيجياً ضخماً يمتد الى العديد من دول العالم بجزأيه البري (الطريق) والبحري (الحزام)، ويقوم هذا المشروع على احياء وتطوير فكرة طريق الحرير القديم، الذي كان ممتداً من الصين الى قارة أوروبا مروراً بقارة آسيا والشرق الاوسط ضمن سلسلة طرق تصل الى (12000) كيلومتراً⁽¹⁾. بعد أن حققت الصين انجازات لاسيما بعد تأسيس جمهورية الصين الشعبية سنة 1949، والتي تركزت خلال العقود الاخيرة من القرن الحادي والعشرين حيث اطلقت الصين مشروع "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" عبر رئيسها شي جين بينغ في تشرين الاول سنة 2013 خلال زيارته الى دول آسيا الوسطى وذلك ضمن محاضرة ألقاها في جامعة نزار باييف الكازاخستانية وكان عنوانها (المضي قدماً في الصداقة بين الشعوب من أجل مستقبل أفضل)، وفي شهر تشرين الثاني وأثناء مشاركته في الاجتماع غير الرسمي مع قادة منتدى التعاون الاقتصادي لدول آسيا والمحيط الهادي "ايبك" في إندونيسيا، دعا شي جين المشاركة في تأسيس "طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين"، وأصبحت منطقة جنوب شرق آسيا محوراً مهماً في طريق الحرير البحري الجديد مثلما كانت عليه في الماضي⁽²⁾.

ان قوة هذه الاستراتيجية هي في النمو السريع للاقتصاد الصيني على مدى العقود الاربعة الاخيرة، لان هذه الاستراتيجية "مشروع الحزام والطريق" ليست مجرد محاولة لخلق منطقة مجاورة للصين تنعم بالامن والرفاهية والسلام بل ستوفر مساراً لجلب الرخاء الى العالم أجمع، والذي أكدته شي جين ورئيس وزراءه لي شيانغ خلال زيارته الى أوروبا سنة 2014⁽³⁾. تسعى الصين من خلال هذا المشروع العالمي الى التشارك في الاستراتيجيات التنموية، والبنى التحتية بين الدول الواقعة على طول الخط البري والبحري من خلال بناء خط سكة حديدية فائقة السرعة بـ 320 كم / ساعة، وتطوير شبكة المواصلات البرية لتعزير التجارة البرية والبحرية في الوقت ذاته عبر مشروع الحزام والطريق والذي سيوفر لها خيارات عالمية لعملة أكثر انفتاحاً وتوازناً. اذ يهدف المشروع الى دعم نظام تجارة عالمية حرة غير مقيدة، باقتصاد عالمي منفتح يقوده تعاون اقليمي مفتوح، وتعزيز التدفق الحر والمنظم للعوامل الاقتصادية وتوظيف الموارد بكفاءة عالية وصولاً الى تحقيق الاندماج الكامل بين الاسواق في دول المشروع⁽⁴⁾.

بلغت الدول المشاركة في المشروع لغاية سنة 2018 ما يقرب 65 دولة، وهي في زيادة مستمرة للانضمام والاتحاق بالمشروع العالمي والتي يمكن تصنيفها الى نطاقاتها الاقليمية⁽⁵⁾. ينظر خريطة (1).

1. منغوليا وروسيا ودول آسيا الوسطى (كازاخستان، طاجاكستان، قيرغيزستان، اوزبكستان، تركمانستان).
2. دول جنوب شرق آسيا (إندونيسيا، تيمور الشرقية، ماليزيا، الفلبين، سنغافورة، تايلند، فيتنام، بروناي، لاوس، بورما).
3. دول جنوب آسيا وهي كل من (النيبال، بوتان، أفغانستان، باكستان، جزر المالديف، سريلانكا، وبنغلادش).
4. دول غرب آسيا وشمال أفريقيا وهي (إيران، العراق، سوريا، الاردن، فلسطين، لبنان، تركيا، السعودية، الامارات العربية، الكويت، اليمن، قطر، البحرين، سلطنة عمان).
5. دول وسط وشرق أوروبا وهي (بولندا، مقدونيا، البوسنة والهرسك، الجبل الاسود، ألبانيا، ليتوانيا، لاتفيا، إستونيا، جمهورية التشيك، سلوفاكيا، المجر، سلوفينيا، كرواتيا، رومانيا، بلغاريا، وصربيا).
6. رابطة الدول المستقلة (بيلاروسيا، اوكرانيا، اذربيجان، مولدافيا، أرمينيا، وجورجيا).

خريطة رقم (1) الدول المشاركة في مشروع الحزام والطريق الصيني



المصدر: خلف عياش احمد, الاهمية الجيوستراتيجية لطريق الحرير وانعكاساته على مستقبل العراق, رسالة ماجستير , غير منشورة, كلية الاداب , الجامعة العراقية, 2019, ص 40.

ونتيجة للانفتاح والشمولية التي يتسم بها مشروع الحزام والطريق، فهو لا يقتصر على الدول المذكورة أعلاه، بل كثير من الدول تدرس الانضمام الى المبادرة ولا سيما دول أفريقيا وجنوب المحيط الهادي وحتى دول في أمريكا اللاتينية كالأرجنتين، حيث تبني الصين مشروعاً لحفر قناة ملاحية جديدة في نيكاراغوا بطول 278 كيلومترا شمال قناة بنما، وبتكلفة قدرت (50) مليار دولار، فضلاً عن شراء ميناء في جزيرة مارغريتا على الجانب الاطلسي لقناة بنما⁽⁶⁾.

ومنذ انطلاق المبادرة في سنة 2013 وحتى كانون الثاني من سنة 2021 وقعت 140 دولة و 30 منظمة دولية على وثائق تعاون في مشروع الحزام والطريق وتلقت 90 مليار من الاستثمار الاجنبي المباشر الصيني فضلاً عن التبادل التجاري بقيمة 6 ترليون دولار مع الصين، لهذا يصف الرئيس الصيني شين جين هذا المشروع بأنه مشروع القرن⁽⁷⁾.

وقد تحولت استراتيجية الحزام والطريق من الجانب النظري الى الجانب التطبيقي الجغرافي من خلال تحقيق

الاهداف الاستراتيجية للمشروع وكالاتي:

1. الاهداف السياسية.

يعد مشروع الحزام والطريق مصدر قوة للسياسة الداخلية وللدبلوماسية الصينية خارجياً، من خلال ربط الصين بطرق ومسارات تهدف الى عملية التبادل التجاري، وبذلك تكون الصين قوة اقتصادية نامية، نجحت في تحدي آليات النظام الرأسمالي الأمريكي اذ ساهمت في النمو الاقتصادي العالمي واقامة آليات للتعاون الدولي لفك الارتباط بالمؤسسات التي تسيطر عليها الولايات المتحدة الامريكية وعززت من موقع الصين بالنظام العالمي وجعلت منها فاعلاً نشيطاً، وتسعى لتحقيق الاهداف السياسية ومنها⁽⁸⁾:

أ- توسيع النفوذ الصيني على المستوى الاقليمي والعالمي.

تهدف الصين توسيع نفوذها عالمياً عبر الاستثمارات الكبرى، وتقديم نموذجاً بديلاً عن النموذج الغربي، لا سيما عملها مع الدول الاسيوية، حيث استثمرات بمليارات الدولارات بعدد من الدول منها (باكستان، افغانستان، بنغلادش، النيبال) تساهم في تحسين البنى التحتية في تلك الدول.

ب- تعزيز وجودها في الجزء الاوراسي.

يهدف المشروع الى تعزيز وجودها الاستراتيجي في هذه المنطقة ذات الاهمية الجيوستراتيجية وفق نظرية ماكيندر، والذي يرى أن قلب العالم يتمثل في منطقة أوراسيا.

ت- التعددية القطبية.

تسعى الصين الى تغيير النظام العالمي من احادي القطبية والذي يتمثل بالولايات المتحدة الامريكية الى نظام متعدد الاقطاب، لان تعدد الاقطاب وفق رؤيتها يسهم في تحقيق السلام والاستقرار العالمي، ويعمل على اقامة نظامين سياسي واقتصادي يتسمان بالعدل والمساواة.

2. الاهداف الاقتصادية

سعت الحكومة الصينية منذ مطلع القرن الحادي والعشرين الى تبني العديد من المشاريع لتطوير مناطق غرب الصين والتي تعاني ضغطا اقتصاديا وتخلقا في البنية التحتية، وتخطط الصين لتطوير اقليم شينجيانج وقانسو وباقي اقاليم الدولة الغربية من خلال مشروع الحزام والطريق لاحداث توازن في التنمية الاقتصادية، كما يهدف المشروع الى مساعدة الصين في تنفيذ الخطة الاقتصادية التي تحمل شعار صنع في الصين 2025. وهدفها تحويل اقتصاد الصين الى اقتصاد متقدم ذي قيمة مضافة عالية، مع نقل الشركات ذات التصنيع منخفض التكلفة الى دول جنوب شرق آسيا⁽⁹⁾.

أشارت دراسة في معهد البحوث الاقتصادية الدولية الوطنية في الصين ان الصين لديها أكثر من (70) منطقة استثمار على طول مشروع الحزام والطريق، وتشير الى ان هناك اكثر من (26) دولة وهي تتكون من (4) مليار نسمة وتمثل ما نسبته (63%) من مجموع سكان العالم وتصل اقتصاداتها الى (21) ترليون دولار وتمثل (29%) من اقتصاد العالم⁽¹⁰⁾.

من حيث عملية التبادل التجاري فان استراتيجية مشروع الحزام والطريق مهمة جدا في تعزيز التبادلات التجارية والسيطرة على الاسواق ولا سيما في دول مجلس التعاون الخليجي ذات الاستهلاك الاول للبضائع الامريكية والاوربية الصنع، فضلا عن أن دول الخليج تعد موردا اقتصاديا من خلال الايرادات الناتجة من تصدير تلك المنتجات الامريكية والاوربية واستبدالها بالصناعات والمنتجات الصينية، لا سيما في فرق الاسعار من حيث الرخص مقارنة بالأمريكية والاوربية تسعى الصين لاجاد طرق بديلة لخطوط نقل امدادات الطاقة لانها مستورد للطاقة في العالم، وتنوع الاقاليم التي تورد لها الطاقة، والعمل على تجنب أزمة حادة جراء عرقلة وصول امدادات الطاقة اليها، والذي يهدد ويبطئ النمو الاقتصادي الصيني في العالم، اذ ان اكثر من (80%) من وارداتها من الطاقة تمر عبر مضيق ملقا، لذلك تعمل على تطوير ممر للطاقة بديل من خلال مشروع الحزام والطريق والوصول الامن لمصادر الطاقة، عبر بناء شبكات الانابيب بين الصين ودول آسيا الوسطى، فضلاً عن بناء شبكة خطوط سكك الحديد تمتد من غرب الصين ترتبط بباكستان لنقل الطاقة من الخليج العربي، وقارة أوروبا عبر ميناء كوادر الباكستاني⁽¹¹⁾.

المبحث الثاني: المسارات الجغرافية لمشروع الحزام والطريق الصيني

تهدف الاستراتيجية الصينية باطرها العام الى تحقيق غايات عامة تجدها الصين ضرورية في النظام الدولي الحالي، اذ تعد استراتيجية "الحزام والطريق" طريقا للتعاون والكسب المشترك وبالتالي التنمية والتبادل الثقافي في جميع المجالات، أما المضمون الحقيقي فهو المتعلق بالربط الجغرافي العالمي لتقديم نظرية جيوستراتيجية ترتكز على الجغرافية الاقتصادية والسياسية للصين، اي ان هذه الاستراتيجية وضعت لتخترق قارات آسيا وأوروبا وأفريقيا، وبهذا الربط يتم دمج الاقتصادات مع الاقتصادات الاسيوية النشطة وحتى النامية، وهنا يكون للعامل الاقتصادي دوراً أساسياً في هذه الاستراتيجية، وفي لعبة الامم بغية توسيع النفوذ والسيطرة بالقوة الناعمة⁽¹²⁾. وتتضمن استراتيجية الحزام والطريق الصينية مجموعة من المسارات والممرات والطرق ومن أهمها كالاتي: خريطة (2)

1. الممر الاقتصادي الجديد لاوراسيا ويعبر عنه بالجسر القاري الذي يربط الصين ودول اوربا عبر خطوط سكك حديد دولية تمتد من مقاطعة جيانغسو شرق الصين وصولا الى روتردام في هولندا. فيعد خروجها من مقاطعة سينكيانج غربي الصين لتنتهي بخط سكك حديد كاخستان وروسيا وبيلاروسيا وبولندا حيث تنظم الى شبكة السكك الحديدية الاوربية⁽¹³⁾.

2. الممر الاقتصادي الذي يربط الصين بمنغوليا وروسيا والذي يتضمن مسارين⁽¹⁴⁾:

أ- المسار الاول ويمتد من مقاطعة بكين وتيانجين وهبيي من الصين وصولا الى شمال منغوليا وروسيا.

ب- المسار الثاني: من منطقة داليان الى تشينا في روسيا.

3. الممر الاقتصادي الذي يمتد من الصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا وصولا الى اوربا ويشمل ممرات طريق الحرير القديم حيث يربط ما بين الصين وشبه الجزيرة العربية، يبدأ من اقليم شينجيانج في الصين ثم يعبر الى وسط اسيا حتى الخليج العربي وشبه الجزيرة العربية، اذ يمر بكاراخستان، طاجيكستان، اوزبكستان، قيرغيزستان، وتركمانستان فضلا عن دول غرب آسيا والشرق الاوسط منها ايران، العراق، سوريا، وتركيا(15).

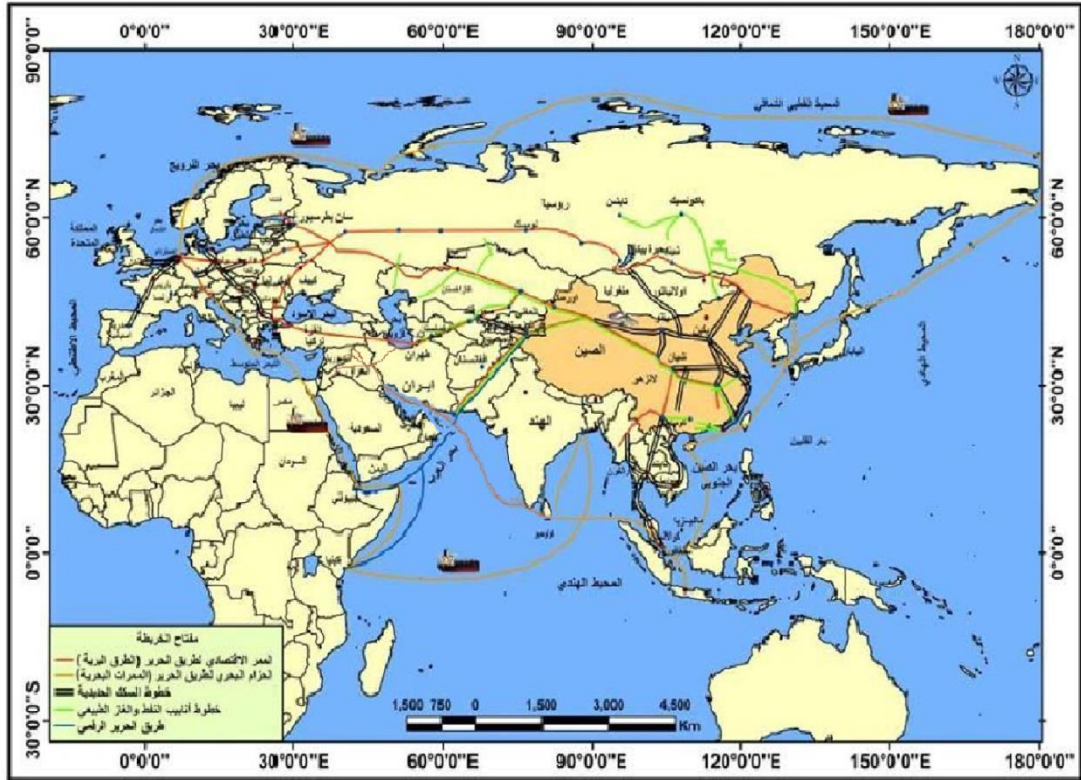
4. الممر الاقتصادي الذي يربط ما بين الصين وشبه الجزيرة الهندية الصينية الذي يمتد من دلتا نهر اللؤلؤة في الصين ويتجه غربا مع طريق ناننتونغ - غوانغان السريع وخط نانينغ - انزو للسكك الحديدية السريعة عبر نانينغ وبينغشيانغ الى هانوي في فيتنام وسنغافورة والذي يربط الصين وكل من فيتنام ولاوس وماينمار وتايلند وماليزيا جنوب شرق آسيا(16).

5- الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان ويبلغ طوله 3000 كيلومتر يبدأ من مدينة كاشغر غرب الصين وينتهي في ميناء كوادر الباكستاني، وهو بذلك يربط بين الحزام الاقتصادي شمالا وطريق الحرير البحري جنوبا، وهو عبارة عن شبكة تجارية من الطرق وخطوط السكك الحديدية السريعة، وكذلك خطوط انابيب النفط والغاز الطبيعي وكابلات الالياف الضوئية(17).

6- الممر الذي يمتد من الصين الى بنغلادش والهند وماينمار: اذ يبدأ هذا الممر الاقتصادي من مدينة كونمينغ الصينية في اقليم بوتان، حيث يهدف للربط بين كلكتا في البنغال الغربية في هنديين بنغلادش وماينمار عن طريق سكك الحديد والطرق السريعة البرية والممرات المائية والجسور الجوية(18).

ان كل ممر من هذه الممرات الاقتصادية لها هدف اعدت لاجله، اذ يعد الجسر القاري الاوراسي بين الصين واوربا الممر اللوجستي بين موانئ الصين الشرقية واوربا، فيما يهتم ممر الصين اوربا بالامن القومي وتنمية الطاقة، ويعني الممر الصيني الباكستاني بنقل البترول فيما يهتم الممر بين الصين وبنغلادش والهند وماينمار بالتبادل التجاري بين دول الاسيان.

خريطة رقم (2) المسارات والممرات الجغرافية لمشروع الحزام والطريق الصيني



المصدر: علي صلاح , شادي عبد الوهاب , مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي, مركز المستقبل للدراسات المتقدمة , ابو ظبي, 2018, ص6.

ثانياً: الممر الاقتصادي البحري

يهدف طريق الحرير البحري الى اقامة طرق نقل فعالة بين الموانئ الرئيسية في مختلف البلدان والعمل على تطوير الممر الاقتصادي المار عبر المحيط الهندي، وتوفير أفضل طرق النقل التي تربط الصين مع جنوب شرق آسيا والشرق الاوسط وأفريقيا والبحر المتوسط وصولاً الى دول أوروبا.

يتضمن هذا الطريق عدد من الممرات البحرية، وبمسارات أهمها:

المسار الاول: يبدأ من بحر الصين الجنوبي من مدينة كوانزهو وفوزهو للساحل الجنوبي الشرقي للصين، مروراً بالمحيط الهندي غرباً عبر مضيق ملقا حتى سريلانكا، ينقسم الى فرعين:

أ- الفرع الاول: يستمر بالاتجاه غرباً حتى سواحل افريقيا والبحر الاحمر عبر قناة السويس في مصر حتى سواحل البحر المتوسط الى اوربا.

ب- الفرع الثاني: يتجه نحو الشمال الغربي عبر الخليج العربي حتى ينتهي شمال الخليج العربي عند مينائي الفاو الكبير وميناء مبارك الكويتي، فيما يلتحق به المسار القادم من ميناء كوادر الباكستاني الذي يبعد عن مضيق هرمز 500 كيلومتر⁽¹⁹⁾.

وبسبب الطبيعة الاستراتيجية للمحيط الهندي والذي يحتوي على عدد من المضائق التي تتحكم في حركة الدخول والخروج من شمال المحيط والتي تعرف بـ (Check Points) والذي أطلق عليها الرئيس الصيني السابق دنج شياو معضلة ملقا، جعل الصين تفكر باتجاه غرباً من خلال الطرق البرية عبر آسيا الوسطى الى اوربا⁽²⁰⁾.

المسار الثاني: ويعرف بطريق الحرير القطبي والذي أعلنت عنه الصين سنة 2018، حيث كشفت الى أنها سوف تشجع الشركات الصينية من أجل تطوير البنية التحتية وكذلك القيام برحلات بحرية تجريبية عبر ممرات بحرية جديدة في القطب الشمالي⁽²¹⁾.

وتكمن أهمية هذا الطريق بالنسبة للصين في انه يختصر لها المسافة فضلاً عن وقت الرحلة البحرية من الصين الى اوربا الى 20 يوم مقارنة بالطريق عبر قناة السويس، وهذا من خلال الدخول في شراكة تجارية مع روسيا لتطمين العلاقات وتهدئة مخاوفها من التمدد الصيني في الجوار الروسي.

المسار الثالث: وهو طريق جنوب المحيط الهادي والذي تسعى الصين من خلاله ربط اقتصاديات تلك الدول مع اقتصادها، حيث كانت نيوزلندا اول الدول التي وقعت مذكرة التفاهم مع الصين سنة 2017.

ثالثاً: خطوط أنابيب نقل النفط والغاز الطبيعي

تسعى الصين الى تأمين مسارات وطرق نقل آمنة وبديلة لوارداتها من النفط والغاز الطبيعي بعيداً عن الطرق والمسارات القديمة غير الامنة المهددة امنياً واستراتيجياً، اذ تعتمد الصين في استيرادها للنفط وبنسبة (80%) من مضيق ملقا، لذلك عمدت الصين الى أن تكون نقطة البداية من تطوير قطاع النقل والمواصلات، ومنها قطاع أنابيب النفط والغاز توزع جغرافياً الى عدة خطوط أهمها⁽²²⁾:

1- خط انابيب نقل النفط بين الصين وروسيا.

2- خط انابيب نقل النفط بين الصين وكازاخستان.

3- خط انابيب نقل النفط بين الصين وتركمانستان.

4- خط انابيب نقل النفط والغاز بين الصين وماينمار.

5- خط انابيب نقل النفط بين الصين وميناء كوادر الباكستاني.

6- خط انابيب نقل الغاز بين شرق وغرب الصين.

رابعاً: طريق الحزام والطريق الجوي.

تسعى الصين الى دعم وبناء مشروع الحزام والطريق جواً، لانه سيوسع نطاق تغطية المشروع لتتعدى خطوط النقل البرية والبحرية الى خطوط النقل الجوي من خلال تشجيع الاستثمار في البنية التحتية للنقل المدني في عدد من الدول وحتى منتصف شهر أيار

2017، وقع الطيران المدني الصيني اتفاقيات في مجال النقل الجوي مع 62 دولة، وتحقيق الخطوط المباشرة مع 42 دولة ونحو 4200 رحلة اسبوعياً، وعقدت في بكين قمة التعاون الدولي "طريق الحرير الجوي" في 2019 في معهد بكين الدولي لبحوث وتكنولوجيا الطيران، تحت شعار اقامة طريق حرير جوي عصري محرك جديد للتنمية الاقتصادية، وستؤسس هذه القمة مرحلة مهمة للتعاون الاقتصادي في مجال صناعة الطيران والصناعات ذات الصلة بين الصين ودول المبادرة⁽²³⁾.

المبحث الثالث: العراق واستراتيجية مشروع الحزام والطريق الصيني

يتميز العراق بأهمية استراتيجية وجيوبولتيكية كبيرة للصين، فمع ان العراق يعد مصدر مهم للنفط، الا ان الاهمية الاستراتيجية تكمن في موقعه الجغرافي، اذ يمثل الجسر الجغرافي الرابط بين قارات العالم القديم، ومنطقتي الخليج العربي وبلاد الشام، وهذا يميز موقع العراق في قلب مشروع الحزام والطريق، كونه يمثل ملتقى خطوط المواصلات العالمية، فضلا عن جواره الجغرافي لثلاثة أطراف في المبادرة الصينية وهي (ايران، تركيا، المملكة العربية السعودية)، لذلك يمكن ان نبين أهمية العراق في استراتيجية الحزام والطريق الصيني كالآتي:-

أولاً: الأهمية الاستراتيجية لموقع العراق

يتمتع العراق بمكانة وأهمية للعالم من حيث الموقع الجغرافي، والذي يعطي فرصة السيطرة والاشراف على جزء كبير من منطقة الشرق الاوسط والتي بدورها تمتلك موقعا مسيطرا على الجسر البري الرابط بين آسيا، أفريقيا، وأوروبا، وبذلك سنبين أهمية العراق بالنسبة لمشروع الحزام والطريق الصيني.

1. أهمية موقع العراق للطريق البري

قدم العراق دراسة من قبل وزارة النقل سنة 2017، والمقترح تنفيذها بالتعاون مع الصين تربط العراق من جهة الشرق بدول آسيا الوسطى والصين عبر ايران والى غربه بالدول العربية عن طريق سوريا، ومن شماله باتجاه تركيا ثم اوروبا عن طريق خمس مسارات وكالاتي⁽²⁴⁾:

أ- **المسار الاول:** يبدأ بخط سكة حديد من منطقة الشلامجة في ايران عبر العراق من محافظة البصرة وصولاً الى زاخو ويربط دولة تركيا باوروبا ويبلغ طوله 1200 كيلومتر، والذي يسهل التبادل التجاري مع الدول الاقليمية.

ب- **المسار الثاني:** خط سكة حديد كرمناشاه في ايران عبر منفذ بدره الحدودي للعراق الى ميناء العقبة في الاردن، ويمتد من بدره – جصان – كوت بطول 75 كيلومتر ثم كوت بغداد بطول 158 كيلومتر ثم الى محافظة الانبار بمسافة 40 كيلومتر والى منفذ طربيل الحدودي بطول 400 كيلومتر، ومن الحدود الاردنية الى العقبة بطول 550 كيلومتر ليكون طول المسار الكلي 1223 كيلومتر.

ج- **المسار الثالث:** يبدأ من كرمناشاه مهران في ايران بخط سكة حديد عبر بدره في العراق الى ميناء اللاذقية في سوريا، وبعد هذا الخط من الخطوط الاكثر كفاءة من طريق بدره الى العقبة لان الطريق السوري يختصر نحو البحر المتوسط بمسافة 1218 كيلومتر من واسط الى اللاذقية. خريطة (3).

د- **المسار الرابع:** مسار خط سكة حديد كرمناشاه ايران عبر مدينة خانقين العراقية الى اللاذقية سوريا، والربط بمشروع سكة حديد بعقوبة – بغداد – كركوك – اربيل – موصل، ليكون طول المسار من مدينة خانقين – لاذقية 1250 كيلومتر.

هـ- **المسار الخامس:** خط سكة الحديد من كرمناشاه ايران عبر منفذ بدره الى داخل العراق، ثم محافظة كربلاء – عرعر الحدود العراقية السعودية – ميناء ضباء السعودي بطول 1437 كيلومترا، ويخدم هذا المسار طريق الحج البري، ويساعد على انشاء المستوطنات البشرية ومشاريع الثروات الطبيعية⁽²⁵⁾.

ان تعزيز موقع العراق الاستراتيجي يتحقق عبر تعزيز تجارة الترانزيت من خلال شبكة الطرق البرية، وهذا ما يحتم على العراق تحسين أداء الطرق التي تربطه مع الدول المجاورة ونصب محطات الوزن على المنافذ الحدودية فيما بينها والاهتمام بالطرق الدولية، والعمل على تنفيذ خط السريع 2 الذي يربط بالحدود السورية – التركية، والمقترح أن تنفذه الشركات الصينية، والذي سوف يساهم في تسهيل عمليات النقل والتجارة بين العراق ودول شرق آسيا وأوروبا⁽²⁶⁾.

يعد موقع ميناء الفاو الكبير من المواقع الاستراتيجية المهمة في شبكة النقل البحري للعراق، ولإقتصاد النقل الدولي، كونه يتوسط بين دول اوربا من جهة ودول شرق وجنوب شرق آسيا من جهة اخرى والربط بين دول الخليج، دول بلاد الشام ايضا، اذ يقع في شبه جزيرة الفاو الممتدة داخل شط العرب جنوب شرق العراق على بعد حوالي 10 كيلومتر من مصب شط العرب في الخليج العربي عند رأس البيشة، يبعد 90 كيلومتر جنوب شرق محافظة البصرة، يزاحمه وينافسه في اطلالته البحرية ميناء مبارك الكويتي، اذ يقع الميناءين على دائرتي عرض (30,60,29,51) شمالا وخطي طول (48,25,48,10) شرقا خريطة (4). تم اعتماد تنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير على مرحلتين وفقا لاعتبارات الحاضر والمستقبل للنقل البحري وكالاتي⁽²⁸⁾:

أ- **المرحلة الاولى:** ان تنفيذ هذه المرحلة يلبي المتطلبات حتى سنة 2028 لسعة (36 – 40) مليون طن من الحاويات و (22 – 25) مليون طن من مواد النقل والتي تتطلب أرصفة بطول (3900) متر للحاويات، وأرصفت بطول (2000) متر للحمولات العادية، (1200000) م³ ساحة للحاويات وبمساحة (400000) م² وساحة للحمولات العادية وساحة مبلطة لطرق السيارات والسكك والابنية والخدمات بمساحة (600000) م² وسايولوات لخرن الحبوب بحجم (150000) م³.

ب- **المرحلة الثانية:** يتوقع انجاز هذه المرحلة بعد سنة 2028، وتتطلب بنية تحتية تشمل، أرصفة بطول (3100) م للحاويات، وأرصفت للحمولات العادية بطول (1500) م، وساحة للحاوية بمساحة (800000) م²، وساحة للحمولات العادية بمساحة (200000) م²، وساحة مبلطة للطرق المعبدة والسكك والابنية بمساحة (400000) م²، وسايولوات لخرن الحبوب بحجم (50000) م³.

خريطة (4) موقع ميناءي الفاو الكبير وميناء مبارك



المصدر: مصطفى كاظم ابراهيم التميمي , العلاقات المكانية للبيئة البحرية بالامن الوطني العراقي , رسالة ماجستير (غير منشورة) , كلية التربية , الجامعة المستنصرية , 2018 , ص 129.

يتميز موقع ميناء الفاو الكبير بتوفير (35% - 45%) من كلفة النقل و (35% - 40%) من وقت النقل على الشركات العاملة في النقل البحري، وجاء تصميم الميناء عبر شركات ايطالية وبناءً على تقدير حجم الطلب المتوقع للموانئ العراقية اي سنة 2028م، وتكون طاقته الاستيعابية (99) مليون طن سنوياً، لكن لم ينجز باقي مراحل المشروع حتى وقتنا الحاضر وهو المنفذ البحري المهم للعراق وله الدور الكبير بمرور التجارة العالمية، لا سيما ما يتعلق بالممر البحري باستراتيجية الحزام والطريق⁽²⁹⁾.

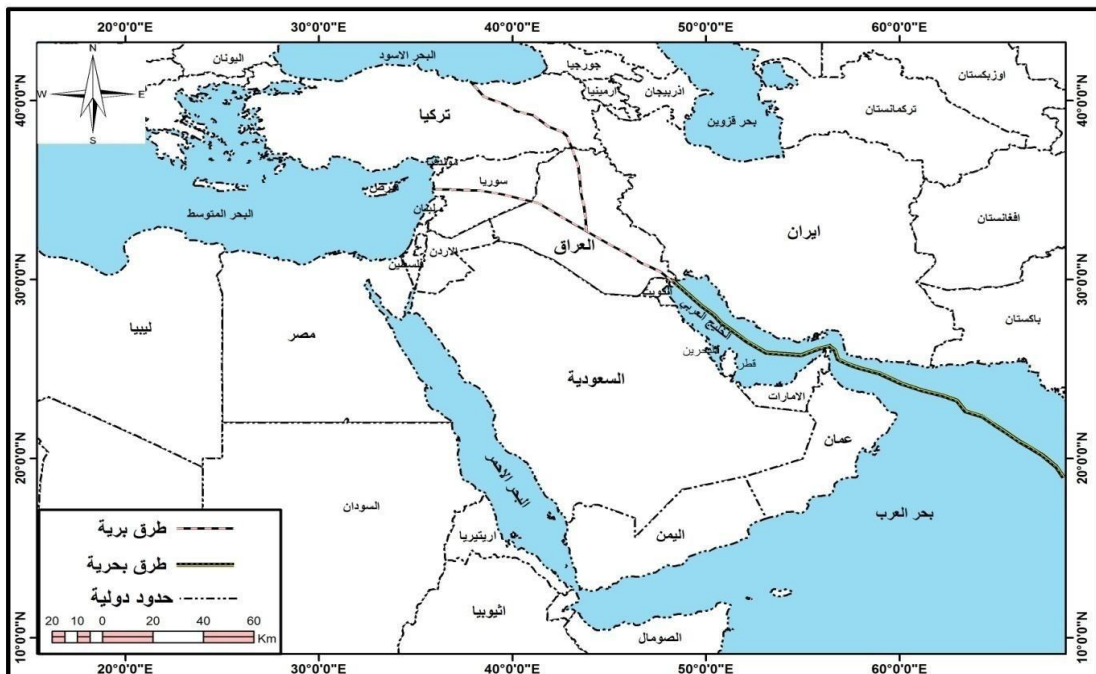
ويعد مشروع ميناء الفاو الكبير ضرورة استراتيجية تتعدى اثرها اقتصادياً وأمنياً حدود العراق، وسيكون أداة لنقل البضائع عبر البحار بين الشرق والغرب، ومن خلال مشروع القناة الجافة، ويعد المشروع نقلة نوعية للاقتصاد العراقي لانه سيرفع من الامكانيات الاقتصادية المالية للدولة وسيستقطب الشركات الاستثمارية العالمية، وبهذا يساعد على تشغيل ما يقارب من 70000 عامل عراقي، ويحول البصرة الى مركز اقتصادي وتجاري عالمي، ومنطقة اقتصادية حرة، وتحقيق التنمية المستدامة من خلال توفير الجدوى الاقتصادية وانشاء مدن صناعية ومصفاى لتكرير النفط ومعمل لصناعة الالمنيوم⁽³⁰⁾.

• مشروع القناة الجافة.

يعرف المشروع عبارة عن خط لسكة الحديد الرابط بين الموانئ العراقية في الجنوب من الخليج العربي عبر الاراضي العراقية، وحتى الحدود السورية عند منطقة ربيعة بطول 1120 كيلومتر، وعبر الاراضي السوري وحتى المنفذ الحدودي التركي نصيبين مع سوريا بطول 83 كيلومتر والربط مع الشبكة العالمية للسكك الحديدية داخل الاراضي التركية . خريطة (5)

ان هذه الاهمية الاستراتيجية لميناء الفاو الكبير والقناة الجافة يحتاج الى وقفة جادة وتسابق مع الزمن من قبل الحكومة العراقية من أجل تخصيص المبالغ الكافية والتعاقد مع الشركات الرصينة لان اكمال هذه المشاريع يساعد على رفع ايرادات الدولة وتزيد من وزنه الجيوستراتيجية عالمياً.

خريطة (5) القناة الجافة



المصدر : سوزان عبد اللطيف جباره ، النقل بالحاويات في الموانئ العراقية ، رسالة ماجستير ، كلية التربية للبنات ، جامعة بغداد ، 2011، ص144.

ثانياً: الاهمية السياسية

اتصف الموقف الصيني من العراق قبل 2003 بالتوازن الاستراتيجي في محاولة منها عدم الاصطدام مع السياسات الامريكية تجاه العراق من أجل المحافظة على علاقاتها مع الغرب، وكذلك المحافظة على علاقاتها مع العراق، لا سيما الامتناع عن التصويت للقرارات الاممية الخاصة بالعراق للمحافظة على المكاسب الاقتصادية التي حصلت عليها من خلال تسعينيات القرن الماضي ضمن برنامج النفط مقابل الغذاء والاستثمار في الحقول النفطية العراقية⁽³¹⁾.

اما بعد سنة 2003 فقد تطورت العلاقات الصينية العراقية ابتداءً من اعادة فتح السفارة الصينية في العراق سنة 2004 ، وهذا الامر جعل العلاقات الدبلوماسية العراقية – الصينية تتطور تطوراً ملحوظاً، ففي سنة 2005 قدمت الصين للحكومة العراقية 25 مليون دولار لاعادة اعمار العراق وبناءه، وفي حزيران 2007 زار رئيس الجمهورية الاسبق الراحل جلال طالباني الصين ووقع خلالها أربعة اتفاقيات من بينها اتفاقية تضمنت الغاء 80% من ديون العراق المستحقة لدى الصين البالغة 8.5 مليون دولار⁽³²⁾، أما في سنة 2015 زار الرئيس العراقي الاسبق حيدر العبادي الصين، وتم توقيع مذكرات تفاهم بين البلدين أهمها⁽³³⁾:

1. مذكرة المشاركة ببناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير.

2. مذكرة التفاهم بشأن التعاون الاقتصادي والتكنولوجي.

3. مذكرة التعاون العسكري والامني.

4. مذكرة التعاون في مجال الطاقة.

وفي سنة 2019 أعلن رئيس الوزراء العراقي الاسبق عادل عبد المهدي ان العراق سينضم قريباً الى مبادرة الحزام والطريق، بعد لقاءه رئيس الصين شي جين والذي أكد على أن دولة الصين الشعبية تسعى لارساء الشراكة الاستراتيجية بين الصين والعراق، والتعاون المشترك في مختلف المجالات، والتي أعدها من أهم الزيارات في تاريخ العلاقات العراقية – الصينية، لما تضمنته من اتفاقيات ومذكرات تفاهم والتي تضمنت 8 اتفاقيات وصفت بالنفط مقابل البناء، شملت مجالات عدة، مالية، تجارية، انشاء مدن صناعية مشتركة بينها مدينة لتصنيع المنتجات الصينية وبمواصفات عالمية، وانجاز مشاريع عدة في مجال الاتصالات، والتي تنفذها الشركة العملاقة "هواوي" والاتفاق في مجال اعادة الاعمار، والقافة والتعليم، والتعاون بين وزارتي خارجية البلدين⁽³⁴⁾.

وفي ولاية رئيس الوزراء مصطفى الكاظمي سنة 2020، أوضح أن ميناء الفاو الكبير سيكون أضخم الموانئ الاستراتيجية ضمن استراتيجية الحزام والطريق، لا سيما ان انجاز الميناء سيجعل العراق قادراً على استيعاب أضخم البواخر العالمي، ليصنف الميناء على أنه أحد النقط التي ستغير خارطة النقل البحرية العالمية.

ثالثاً: الاهمية الاقتصادية

نتيجة لما يمتلكه العراق من موقع جيوسراتيجي متميز، ومقومات طبيعية، وبشرية شكل له عامل مهم لجذب القوى الدولية على مر السنين، وحتى مستقبلاً للاهتمام بهذا الموقع من خلال استغلال موارده أو توظيف موقعه المتميز على طرق النقل بين الشرق والغرب لخدمة مصالحها الاقتصادية، اذا هو جزء مهم في خارطة التنافس الدولية، وبالرغم من كل هذه الامكانيات والمميزات فان اقتصاده يعاني من الاختلالات الهيكلية التي تعيق نموه وتطوره وفي مقدمتها انه اقتصاد ريعي يعتمد على مصدر واحد من الدخل وهو النفط، والذي يشكل 95% من مجموع الإيرادات العامة، لذلك هو عرضة للصدمات الخارجية التي يتعرض لها سوق النفط العالمي⁽³⁵⁾. يسعى العراق وفي ظل الواقع الجديد لاقتصاده على استمالة الجانب الصيني على التعاون الاقتصادي معه وجذب الاستثمارات الصينية للعمل داخل العراق في المشاريع الاستراتيجية، وفي هذه المرحلة تدخل الشركات الصينية، وتزيد قوتها من خلال اتفاقياتها المشتركة، حيث قفز حجم التبادل التجاري بين العراق والصين في سنة 2018 و 2019 الى 30 مليار دولار، وعدت الصين ثاني اكبر شريك تجاري للعراق، كما صنف العراق ثاني اكبر مورد للنفط الى الصين بعد العربية السعودية ب 990 الف برميلين يومياً، بنسبة 9.9% من مجموع واردات الصين النفطية من الشرق الاوسط سنة 2019⁽³⁶⁾.

وادراكا من الصين لاهمية موقع العراق الجيوستراتيجي فقد سعت الى ترغيب العراق والمشاركة في استراتيجية الحزام والطريق على اعتبار ان العراق يقع في قلب مسار هذا الطريق عند تنفيذه الى تحقيق تنمية مشتركة وتسهيل الاستثمارات بين العراق والصين⁽³⁷⁾.

ان انضمام العراق الى مبادرة الحزام والطريق سوف لا يقتصر على العلاقات التجارية مع الصين فقط بل يتعدى ذلك مرور قناة التجارة البينية بين شرق وجنوب شرق آسيا من جهة ودول المنطقة واوروبا من جهة أخرى بما يوفر للعراق من عوائد مالية كبيرة من خلال الرسوم المتحصلة من مرور البضائع عبر ميناء الفاو الكبير بالقناة الجافة، والتي ستمر من خلالها تلك البضائع، فضلا عن توفير فرص العمل لكثير من هم في سن العمل، وتأتي أيضاً أهمية انضمام العراق التركيز على تطوير البنى التحتية والقطاعات الانتاجية الاخرى، بما في ذلك الطاقة والكهرباء والنقل والاتصالات، والتنمية الزراعية، وامدادات المياه والصرف الصحي، وحماية البيئة، والتنمية الحضرية، والخدمات اللوجستية، والاهم من هو سكة حديد تربط بكين - بغداد⁽³⁸⁾.

ان أهمية استراتيجية الحزام والطريق الصينية للعراق لتعدي أهمية، ودوره المحوري في التبادلات التجارية والاقتصادية، وان هذا المشروع العالمي سيقدم فرصة استراتيجية في تحقيق مصالحه الوطنية، لاسيما الاقتصادية لان العراق يحتاج الى تنوع مصادر الدخل القومي وبالتالي تعزيز الاقتصاد العراقي الى جانب واردات بيع النفط. كما ان المشروع الصيني سيعزز التعاون الاقليمي والدولي للعراق وعلاقات الشراكة مع الدول التي تقع على طول مشروع الحزام والطريق، وتحسين العمل الثنائي المشترك. ان هذه المميزات والمكاسب سيكون لها الاثر الكبير والفاعل على أمن الدولة العراقية وفي استقراره وستمح مركز القرار السياسي مزيدا من القوة والمرونة لاقامة اتفاقيات واحلاف وعلاقات على اساس المصالح الاقتصادية والسياسية والعسكرية يكون الطرف العراقي صاحب قرارات عليا.

الاستنتاجات والتوصيات

توصل البحث الى العديد من الاستنتاجات أهمها:

1. ان استراتيجية الحزام والطريق الصينية تعمل على انشاء نوع جديد من العلاقات الدولية، وتطور شراكات عالمية جديدة بين الصين ودول العالم وفق اساس المنفعة المتبادلة.
2. دخول دول الاتحاد الاوربي في مشروع الحزام والطريق الصيني، والتي تعد حلقة للولايات المتحدة الامريكية مؤشر يدل على رغبة هذه الدول وقبولها للاستراتيجية الصينية والتعاون الدولي لخلق نظام دولي متعدد الاقطاب.
3. يمثل موقع العراق الاستراتيجي قلب مشروع الحزام والطريق، وذلك بتحكمه في خريطة الطرق العالمية لاسيما العالم القديم (آسيا، أفريقيا، أوروبا).
4. يمتلك العراق دراسة متكاملة لانشاء خطوط السكك الحديدية بالتعاون مع الجانب الصيني يربط العراق بشبكة مسارات مشروع الحزام والطريق.
5. ان انشاء ميناء الفاو الكبير يتيح للعراق امكانية استغلال موقعه الجغرافي لنقل التجارة بين الشرق والغرب عبر تشغيل القناة الجافة والحصول على مكاسب اقتصادية.

أهم التوصيات

1. الالتزام الحكومي بالاتفاقيات ومذكرات التفاهم التي وقعت مع الصين والعمل على تنفيذها لانها تصب في مصلحة البلد.
2. الاسراع في انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير ومنحه الاولوية ضمن المشاريع الاستراتيجية وتفعيل مشروع القناة الجافة لربط العراق بالشرق والغرب واكمال الحلقة المفقودة في خطوط عبور مشروع الحزام والطريق عبر العراق.
3. على الحكومة العراقية تعديل سياساتها الاقتصادية والاستفادة من مشروع الحزام والطريق والابتعاد عن الاعتماد الكلي على النفط، وتحقيق التنوع الاقتصادي.

4. عدم اعطاء ربط سلكي لدول الجوار لاسيما الكويت وايران لان ذلك من شأنه أن يقضي على ميناء الفاو الكبير ويحرم العراق من عوائد مالية كبيرة.

5. العمل على توفير مشاريع استثمارية في قطاع الموانئ العراقية للمنافسة البحرية مع دول الجوار لمواجهة المشاريع المنافسة التي تهدف الى الغاء دور العراق وتهميشه في الملاحة البحرية لاسيما بعد انشاء مشروع ميناء مبارك من قبل الكويت.

المصادر :

1- زينب عبد الله، الاطار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية، سلسلة ابحاث في كتاب مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، المانيا، برلين، 2019، ص5.

2- وانغ اي وي، الحزام والطريق، ماذا ستقدم الصين للعالم، ترجمة رشا كمال، دار سما للنشر والتوزيع، القاهرة، 2017، ص 126-127.

3- المصدر نفسه، ص 130.

4- خلف عياش احمد الدليمي، الاهمية الجيوستراتيجية لطريق الحرير وانعكاساته على مستقبل العراق، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الاداب، الجامعة العراقية، 2019، ص 39.

5- المصدر نفسه، ص 41-42.

6- اسلام المنسي، الحزام والطريق: الصين ولعبة السيطرة على مفاصل العالم، 2017، الشبكة الدولية للمعلومات وعلى الرابط www.idazet.com في 2022/3/10.

7- هديل حربي ذاري، أثر مبادرة الحزام والطريق على العراق، مركز البيان للدراسات والتخطيط، بغداد، 2021، ص 6.

8- مصطفى فياض عبد الحسن الشمري، الصراع الجيواقتصادي الامريكي الصيني في الشرق الاوسط للمدة 2000-2019، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية الاساسية، الجامعة المستنصرية، 2021، ص 141-142.

9- علي صلاح وشادي عبد الوهاب، مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، مركز المستقبل للدراسات المتقدمة، ابو ظبي، العدد 26، 2018، ص 3-4.

10- مصطفى فياض عبد الحسن الشمري، مصدر سابق، ص 141.

11- باهر حردان مضخور، استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، مجلة دراسات دولية، العدد 67، 2016، ص 200.

12- رشا الظريف، طريق الحرير الجديد قوة صينية عالمية، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الحقوق والعلوم السياسية والاداري، الجامعة اللبنانية، 2017، ص 74.

13- Bala Ramasamy and others, Trade and trade facilitation along the belt and road initiative corridors, united nations ESCa, Asia – Pacific, research and training network on trade, working paper No. 172, 2017, pp. 9-10. Att/www.unescap.org/sites.

14- Ibid, p. 10.

15- خلف عياش الدليمي، مصدر سابق، ص 57.

16- مصطفى فياض عبد الحسن الشمري، مصدر سابق، ص 58.

17- خلف عياش الدليمي، مصدر سابق، ص 58.

18- المصدر نفسه، ص 59.

19- خلف عياش الدليمي، مصدر سابق، ص 60.

20- زينب عبد الله، مصدر سابق، ص 10.

- 21- علي صلاح وشادي عبد الوهاب، مصدر سابق، ص 8.
- 22- عدنان خلف حميد، هند فرياد نافع، مبادرة الحزام والطريق: الاهداف والتحديات، مجلة تكريت للعلوم السياسية، العدد 19، العراق، 2020، ص 173.
- 23- خلف عياش الدليمي، مصدر سابق، ص 68.
- 24- كاظم فنجان الحمامي، دراسة مشروع الحزام والطريق الاسيوي، وزارة النقل العراقية، 2017، ص 8.
- 25- كاظم فنجان الحمامي، مصدر سابق، ص 37.
- 26- نبيل جعفر المرسومي، حسين حيدر محمد الجزائري، ميناء الفاو الكبير الاهمية والموقع والتحديات، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي، 2019، ص 32.
- 27- محمد كريم كاظم، العراق ومنطقة الخليج العربي سباق المكانة والدور الاقليمي، مجلة دراسات دولية، العدد 66، 2016، ص 54.
- 28- نبيل جعفر المرسومي، حسين حيدر محمد الجزائري، مصدر سابق، ص 23-24.
- 29- مصطفى فياض عبد الحسن الشمري، مصدر سابق، ص 145.
- 30- مصطفى كاظم ابراهيم التميمي، العلاقات المكانية للبنية البحرية بالأمن الوطني العراقي، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية، الجامعة المستنصرية، 2018، ص 76.
- 31- ابتسام محمد العامري، توجهات السياسة الصينية تجاه العراق بعد عام 2003، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، 2017، ص 37.
- 32- هديل حربي ذاري، مصدر سابق، ص 11.
- 33- كاظم فنجان الحمامي، مصدر سابق، ص 8.
- 34- هديل حربي ذاري، مصدر سابق، ص 12.
- 35- علي عبد الهادي سالم، نحو استراتيجية فعالة للتنمية الاقتصادية في العراق، كلية الادارة والاقتصاد، مجلة جامعة الانبار للعلوم الاقتصادية والادارية، العدد التاسع، 2012، ص 43.
- 36- سرى فؤاد عبد الكريم، سياسة الصين الاقليمية والدولية لضمان أمن الطاقة، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية القانون والعلوم السياسية، الجامعة العراقية، 2020، ص 116.
- 37- ابتسام محمد العامري، مصدر سابق، ص 15.
- 38- ماهر مروان مضخور، مصدر سابق، ص 216.