

موقع العراق في الاستراتيجية الصينية لمبادرة الحزام والطريق: دراسة تحليلية

The Position of Iraq in the Chinese Belt and Road Initiative Strategy: An Analytical Study

م.د. كاظم ناجي عبد

كلية العلوم السياسية - جامعة النهرين

kazem.naji@nahrainuniv.edu.iq

تاريخ استلام البحث 2026/4/8 تاريخ ارجاع البحث 2026/5/31 تاريخ قبول البحث 2026/6/17

بالنظر للأهمية الاستراتيجية للعراق على المستوى الإقليمي والعالمي، ولما يتمتع به من موقع جيو ستراتيجي مهم وحيوي في قارة آسيا، جعل العراق تحتل موقعاً استراتيجياً بارزاً في المدرك الاستراتيجي الصيني، إن موقعه الجغرافي الاستراتيجي يجعله مركزاً مهماً في المنطقة ويشرف على الخليج العربي والبحر العربي مما يمنحها أهمية كبيرة كمرّ تجاري وطاقوي بين الصين والشرق الأوسط وأفريقيا وأوروبا. لهذا فقد وقع اختياري على موضوع البحث موقع العراق في الاستراتيجية الصينية لمبادرة الحزام والطريق، وما هي سبل التعاون بين البلدين من حيث إحياء مشروع مبادرة الحزام والطريق، وماهي الفرص والتحديات التي واجهت هذا المشروع؟. ويعد العراق أيضاً شريكاً اقتصادياً رئيسياً للصين، إذ تم توقيع اتفاقيات تعاون كبيرة عام 2019.

الكلمات المفتاحية: مبادرة الحزام والطريق، الاتفاقية العراقية الصينية، موقع العراق الاستراتيجي.

Considering the strategic importance of Iraq at the regional and global levels, and the fact that it enjoys an important and vital geostrategic location in Asia, Iraq has occupied a prominent strategic position in the Chinese strategic perspective. Its strategic geographical location makes it an important center in the region, overlooking the Arabian Gulf and the Arabian Sea, which gives it great importance as a trade and energy corridor between China, the Middle East, Africa, and Europe. Therefore, I chose the research topic of Iraq's position in the Belt and Road Initiative, the most influential countries in it, and the means of cooperation between the two countries in terms of reviving the Belt and Road Initiative project, as well as the opportunities and challenges that this project has faced. Iraq is also a major economic partner for China, as significant cooperation agreements were signed in 2019.

Keywords: Belt and Road Initiative, Iraqi-Chinese Agreement, Iraq's strategic location.

المقدمة

يحتلّ العراق موقعاً جغرافياً واستراتيجياً بالغ الأهمية من ضمن مبادرة الحزام والطريق الصينية، كونه يشكل نقطة ربط أساسية بين القارات آسيا، وأوروبا، وإفريقيا، ويمثل بوابة طبيعية لمرور التجارة والطاقة بين الشرق والغرب. فالعراق يقع في قلب الشرق الأوسط، ويتصل جغرافياً بدول الخليج العربي وبلاد الشام وتركيا وإيران، الأمر الذي يجعله ممراً محتملاً لخطوط النقل البري والبحري والسككي التي تسعى المبادرة إلى تطويرها وتعزيزها. وتستند أهمية العراق في إطار المبادرة إلى امتلاكه منفذ بحرية حيوية على الخليج العربي، وهو ميناء الفاو الكبير، الذي يُعدّ مشروعاً استراتيجياً قادراً على ربط الممرات البحرية بالممرات البرية باتجاه أوروبا، فضلاً عن دوره المتوقع في دعم شبكات الطرق السريعة وخطوط السكك الحديدية الإقليمية.

أولاً - أهمية البحث:

يحظى العراق بموقع جغرافي بالغ الأهمية، إذ يتوسط طريق التجارة بين الشرق والغرب، ويطل على الخليج العربي، ويمتلك موارد طاقوية ضخمة، ما يجعله مؤهلاً ليكون أحد المفاتيح الرئيسة لنجاح مبادرة الحزام والطريق في منطقة الشرق الأوسط. ومن هنا تبرز أهمية دراسة موقع العراق في هذه المبادرة، ومعرفة مدى قدرته على استثمار موقعه الجغرافي وموارده الاقتصادية لتعزيز شراكته مع الصين وتحقيق مكاسب استراتيجية وتنمية. وعليه، فإن دراسة موقع العراق في مبادرة الحزام والطريق تكتسب أهمية خاصة لفهم أبعاد الدور العراقي المحتمل في إعادة تشكيل خريطة التجارة الإقليمية والدولية.

ثانياً - أهداف البحث:

تحليل الخلفية التاريخية والسياسية لمبادرة الحزام والطريق وتوضيح أهمية العراق الجغرافية، والاقتصادية من ضمن المبادرة، استكشاف التحديات التي تواجه العراق في مسار الاندماج بالمبادرة الصينية.

ثالثاً - إشكالية البحث:

يحاول البحث معالجة إشكالية نابعة من أهمية موقع العراق من منظور الحزام والطريق، وما تتضمنه تلك المبادرة الصينية، واتجاهاتها وإبعادها الاقتصادية والجيوستراتيجية للعراق وتأثيراتها وفوائدها ومن هذه الإشكالية: ما هي مبادرة الحزام والطريق؟ وماهي المشاكل والمتغيرات والتحديات الأكثر تأثيراً بعد انضمام العراق لمبادرة الحزام والطريق. ما مدى إدماج العراق فعلياً ضمن المبادرة الصينية؟ وما السبل الكفيلة بجعل العراق فاعلاً رئيسياً في هذا المشروع الدولي؟

رابعاً - فرضية البحث:

ينطلق البحث من فرضية مفادها "إن صانع القرار الصيني يعد انضمام العراق ومشاركته الفاعلة في مبادرة الحزام والطريق الصينية معياراً أساسياً في استمرار العلاقات الاستراتيجية بين البلدين التي تم ترقيتها عام

2015، وعليه أن المقاربة المستقبلية تكمن في تفعيل الإتفاقيات ومذكرات التفاهم والاتفاقات التي تحققت ما بين الأعوام 2015 الى 2019، كون أن الأخيرة جديرة بتحفيز دور العراق ضمن المبادرة الصينية".

خامساً - منهجية البحث:

يعتمد هذا البحث على المنهج التاريخي والوصفي التحليلي، عن طريق دراسة الوثائق والبيانات الرسمية، والتقارير الدولية، والمقالات الأكاديمية، فضلاً عن تحليل العلاقة الصينية-العراقية من منظور جيوسياسي، واقتصادي، واستراتيجي.

سادساً - حدود البحث:

الحد الزمني: يغطي البحث المدة من إطلاق المبادرة عام 2013 حتى عام 2025. الحد المكاني: يركز البحث على العراق من ضمن خريطة المبادرة الصينية. الحد الموضوعي: يتمحور حول الجوانب السياسية والاقتصادية، والاستراتيجية فقط.

سابعاً - منهجية الدراسة:

لغرض تغطية الدراسة بكافة جوانبها تم تقسيمها على ثلاثة مباحث، كان المبحث الأول طريق الحرير الجديد مبادرة قوية في ظل نظام دولي غير مستقر وقسم مطلبين الأول، مبادرة الحزام والطريق.. طموح صيني كبير اما الثاني، مبادرة الحزام والطريق: (المفهوم والاهداف والمسارات) في حين كان المبحث الثاني بعنوان الموقع الجغرافي والجيواستراتيجي للعراق ودوره المحتمل في مبادرة الحزام والطريق وقسم أيضاً على مطلبين، كان الأول التوجه الاستراتيجي الصيني صوب العراق أما الثاني الاتفاقية العراقية الصينية 2019، و المبحث الثالث كان بعنوان الموقع الجغرافي والجيواستراتيجي للعراق ودوره المحتمل في مبادرة الحزام والطريق المطلب الأول كان بعنوان أهمية مبادرة الحزام، والطريق للعراق المطلب الثاني مشروع ميناء الفاو الكبير الاقتصادي الاستراتيجي الدولي، انتهاءً بالخاتمة والاستنتاجات.

المبحث الأول

طريق الحرير الجديد مبادرة قوية في ظل نظام دولي غير مستقر

بعدما حققت الصين نمواً اقتصادياً هائلاً مهد لها الطريق لأن تصبح القوة الاقتصادية الثانية بعد الولايات المتحدة بدأت تتطلع هذا التحول سياسات واستراتيجيات دبلوماسية جديدة، تختلف عن السياسات والمفاهيم الحذرة والمحافظة التي اتبعتها سياسة بكين الخارجية لعقود والصين اليوم مختلفة عما كانت عليه كدولة كبرى ناهضة على مدار التاريخ وبالتالي لا يمكنها أن تسلك طريق التنمية القديم الذي سلكته بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية. في هذا السياق، أطلقت الصين عام 2013 مبادرة الحزام والطريق، كمشروع استراتيجي ضخم يستهدف تعزيز الترابط التجاري والبنى التحتية بين آسيا وأوروبا وأفريقيا، مستلهمة بذلك

طريق الحرير التاريخي القديم. وتعد هذه المبادرة أداة محورية في الاستراتيجية الصينية لتحقيق نفوذ عالمي ناعم، قائم على الاقتصاد، والتجارة، والتنمية.

المطلب الأول: مبادرة الحزام والطريق طموح صيني كبير.

لمشروع طريق الحرير الجديد جذور عميقة تضرب في تاريخ الصين القديمة منذ نحو ألفي سنة خلت، وبالتحديد في القرن الثاني قبل الميلاد، أقامت الإمبراطورية الصينية آنذاك شبكة من الطرق التجارية ربطت الصين بدول آسيا الوسطى المجاورة ثم يمتد طريق الحرير على عهد الإمبراطور هان وودي (Han Wudi) ليصل إلى أوروبا، ولم يكن ذلك الطريق تجارياً فحسب، بل شكل أيضاً مدناً ثقافياً، وشمل حركة الدبلوماسيين والتقنيين، والجنود ورجال الدين. تعد مبادرة الحزام والطريق الصينية، أو طريق الحرير الصيني الجديد، من أبرز المشاريع والاستراتيجيات التي شهدتها العالم على مدى التاريخ، وهي المبادرة التي وإن كانت في ظاهرها عبارة عن منطقة، أو حزام اقتصادي يسعى لربط ثلاث قارات، فهي تحمل في طياتها بعداً وطموحات استراتيجية وجيوسياسية كبرى، تعود تسمية الطريق التجاري (طريق الحرير)، والذي يربط الصين بالعالم إلى العالم الجيولوجي، والرحالة الألماني "فرديناند فون ريتشهوفن" (1823-1905)، إذ سار على ذلك الطريق ما بين الأعوام (1860-1872)، وكانت السلعة الرئيسة على ذلك الطريق هي: تجارة الحرير لذلك أدرك أهميتها، فضلاً على العديد من السلع الأخرى، إذ تعود بداية طريق الحرير إلى الصين (شمس، 2018، ص 157، 164، 193).

يعد طريق الحرير ممراً لجأ اليه الصينيون في العصور القديمة لاستكشاف العالم والتواصل معه، ولقد ارتبط اسم طريق الحرير بصناعة الحرير الذي يعدّ من أهم السلع التي استأثرت الصين بصناعتها وتصديرها إلى الشعوب الأخرى، إذ أطلق علماء الجغرافيا الرومان على الصين بلد السيركا أي دودة القز، أو الحرير باليونانية وكان الحرير هو الوسيط الأهم الذي من خلاله تعرف الغربيون على الصين، ونسج الغرب الأساطير والحكايات عن الحرير ووصل بهم الأمر إلى القول أن الحرير نبات وسمي الغرب الصين ب (سيريس) وتعني الحرير بلغة آسيا الوسطى وسمي بطريق الحرير بسبب نقل كميات كبيرة من الحرير والمنسوجات الحريرية الصينية إلى الغرب عبر هذا الطريق وعندما وصل الحرير الممتاز النوعية والزاهي الألوان إلى الغرب أعجب به الغربيون شديد الإعجاب. إن طريق الحرير كان عبارة عن مجموعة من الطرق المترابطة تسلكه القوافل بهدف نقل البضائع التجارية من الصين وآسيا الوسطى وبلاد فارس والعرب. وعلى مدى التاريخ امتدت على طول طريق الحرير مدن وإمبراطوريات مختلفة ارتبط بهم الصينيون بعلاقات ومعاهدات تجارية أمنت سير القوافل على طول طريق الحرير وأهم هذه الإمبراطوريات هي (كونغ زهينغيو، 2017، ص 21-22):

أ- بلاد فارس وطريق الحرير

ب- الروم وطريق الحرير

ج- طريق الحرير في عصر الدولة الإسلامية

د- الإمبراطورية المغولية وطريق الحرير

لم يكن للتحرك الواسع للتجارة والرحالة والمسافرين عبر طريق الحرير أن يحرك الديباج والنقود والمعادن والحلي والأحجار الكريمة فقط بل كان وسيطاً ناقلاً للأفكار والثقافات فعلى هذا الطريق كانت تتحرك جماعات بعقائدها وثقافتها وأفكارها ولغاتها من مختلف الأديان والقوميات فانتقلت عبرها الديانات والفلسفات والفنون وظل طريق الحرير يؤدي دوراً مهماً في التبادل التجاري والثقافي بين الشعوب، والحضارات التي يمر عبرها حتى القرن السادس عشر الميلادي.

امتدت على طول طريق الحرير مدن وإمبراطوريات مختلفة ارتبط بهم الصينيون بعلاقات ومعاهدات تجارية أمنت سير القوافل وأهم هذه الإمبراطوريات الدولة الإسلامية، لقد ارتبطت شبه الجزيرة العربية بأقصى شرق العالم وهي الصين نتيجة الفتوحات التي شهدتها الدولة الإسلامية بعد تثبيت أركانها عام 634م في شبه الجزيرة العربية فأولى الفتوحات ابتدأت بالعراق وطيستون (المداين) التي كانت تشكل قاعدة مهمة على طريق الحرير بعدها اتجهت الى بلاد فارس وآسيا الوسطى حتى وصلت الى ثغور الصين أي أن نتيجة للفتوحات التي قامت بها الدولة العربية الإسلامية كانت سيطرتها على طريق الحرير، لذلك أصبحت بغداد مركز المواصلات في عهد الدولة العباسية حيث أصبحت بغداد في عهد الخلافة العباسية نقطة بداية طريق الحرير البري متجهاً الى بلاد فارس وآسيا الوسطى ليصل إلى بخارى وسمرقند مجتازاً نهر جيحون وهذه تمثل مراكز تجارية مهمة على طريق الحرير بعدها يدخل الصين عبر حوض نهر تايم. إن هذا الطريق انتهى بالتدريج خلال القرنين الخامس عشر والسادس عشر بسبب عدة عوامل أهمها (كونغ زهينغيو، 2017، ص 28):

أ- انغلاق الأسر الحاكمة التي جاءت بعد المغول عن الخارج وعادت الصين خلف أسوارها الدفاعية.
ب- عجز الإمبراطورية العثمانية عن توفير الأمن، والاستقرار لطريق مرور التجارة وقيامهم بالمقابل بفرض الضرائب الباهظة فتوقف طريق الحرير.

قام الغرب بتسيير رحلات الاستكشاف الجغرافي وتجهيز الحملات الاستعمارية بالأساطيل الحربية والتجارية لتعلن بداية عصر جديد في أواخر القرن الخامس عشر وهو عصر بداية الاستعمار وانتشار السيطرة الغربية وأصبحت الدول والأقاليم في جنوب وجنوب شرق آسيا والشرق الأوسط وطول شمال أفريقيا مستعمرة بالتتابع، كذلك التطورات التي شهدتها الساحة السياسية، والاقتصادية العالمية أسهمت في نقل مركز الحضارة من الشرق الى الغرب سيما قيام الثورة الصناعية في أوروبا، كما أن اكتشاف الطاقة البخارية أدى الى إحلال السيارات والقاطرات محل الحيوانات في النقل وظهور السفن البخارية. هذه العوامل أثرت سلباً على استمرار التجارة ولكن تعرضت الصين للغزو من قبل الغرب واندلاع حرب الأفيون الأولى وبعد الهزيمة أصبحت الصين

شبه مستعمرة وهكذا انتهى دور طريق الحرير العظيم وانطوت صفحاته. وبدأت مرحلة الحروب بين الحضارات والثقافات التي استمرت حتى القرن العشرين وانتهت بتصفية الإمبراطورية العثمانية.

إن إدراك سباق تطور طريق الحرير ومدى أهميته والدور المهم الذي كان يؤديه يجعلنا ندرك الربط بينه وبين تأسيس (الحزام والطريق) الآن، مع استيعاب أن هناك نقاطاً للتشابه والاختلاف وبصورة أكثر شمولاً فإن مبادرة (الحزام والطريق) تشكلت على أطلال طريق الحرير الذي مثل أعظم طريق تجاري عالمي ربط الصين ببلدان آسيا وأفريقيا وأوروبا وامتد لمسافة خمسة آلاف ميل ولحقبة زمنية تربي على ألف وخمسمائة سنة. تاجرت فيها العديد من الشعوب وشهدت قيام العديد من المراكز التجارية العالمية وتصارعت في سبيل السيطرة عليه الممالك والإمبراطوريات وأزهرت على ضفافه الحضارات وأدت دوراً كبيراً في التفاعل الحضاري بين الشعوب والأمم المختلفة الديانات، والثقافات، والمذاهب الفكرية خاصة أن التبادل التجاري ومنذ أقدم العصور كان أقوى وسيلة اتصال بين الجماعات البشرية فالحزام الاقتصادي لطريق الحرير هي منطقة تنمية اقتصادية حديثة، ولم يتوقع (ريتشهوفن) عندما أطلق مصطلح طريق الحرير عام 1877 أن هذا الطريق سيعود للحياة ليعيد تشكيل المشهد الاقتصادي، والسياسي، والعالمي من جديد في القرن الحادي والعشرين، إن الصين في مبادراتها هذه لإحياء طريق الحرير القديم لم تكن الأولى في التخطيط لهذا المشروع فقد انطلقت الكثير من الخطط لإحياء هذا الطريق بل إن دعوة الصين جاءت متأخرة ومن هذه الخطط لإحياء طريق الحرير (الخطيب، 2019، ص 115):

1. خطط الأمم المتحدة لإحياء طريق الحرير وهي عبارة عن مشاريع تنبأها برنامج الأمم المتحدة الإنمائي وخاصة مشروع اليونسكو عام 1988 لتحسين العلاقات بين شعوب قارتي آسيا وأفريقيا.
2. المبادرة اليابانية (دبلوماسية طريق الحرير) حددت فيها اليابان ثلاث دول بالقوقاز وخمس دول بآسيا الوسطى عام 1997.
3. الهند عام 2002 طرحت فكرة خط (شمال جنوب) لممر دولي ناقل يبدأ من الهند ويمر بإيران والقوقاز وصولاً إلى روسيا.
4. طرحت دول الاتحاد الأوروبي برنامج طريق الحرير الجديد في عام 2009 والذي يتضمن خط الغاز الطبيعي نابكو من الدول المنتجة له في آسيا الوسطى.
5. مشروع طريق الحرير الجديد الأمريكي أعلن عنه عام 2011 ضمن مشاريع إعادة إعمار أفغانستان بعد الحرب وجعل أفغانستان مركزاً له لاستثمارات الدول المجاورة لأفغانستان.
6. مشروع طريق الحرير الروسي خططت لهذا الطريق روسيا لربط الصين بأوروبا بممر نقل يكون عبارة عن شبكة سكك حديد تبدأ من الصين وتمر بآسيا الوسطى وروسيا وصولاً إلى ألمانيا.

ثم جاءت مبادرة الحزام والطريق الصينية لتتفوق على غيرها من المبادرات الساعية إلى إحياء طرق الحرير، من حيث اتساع نطاقها، وشمول أهدافها، وتنوع مشروعاتها، وتعدد ممرات النقل التي تتضمنها. وتعد هذه المبادرة إطاراً استراتيجياً يهدف إلى تعزيز التعاون وتحقيق المنفعة المتبادلة بين الدول المشاركة، مع مراعاة المصالح الحالية والمستقبلية، وتوسيع مجالات التعاون الاقتصادي والتجاري والتكنولوجي، والاستفادة من التطورات التي أفرزتها الثورة التكنولوجية، فضلاً عن توطيد علاقات الصداقة والشراكة بما يسهم في تحقيق تنمية مترابطة ومستدامة.

وتستند المبادرة إلى إرث حضاري عريق، إذ تسعى الصين من خلالها إلى ربط عدد كبير من الدول، بل وقارات متعددة، ضمن شبكة اقتصادية متكاملة قائمة على تنفيذ مشروعات استراتيجية في مجالات النقل والبنية التحتية والاتصالات. كما تستهدف تطوير شبكات النقل، والممرات التجارية والخطوط اللوجستية، إلى جانب تعزيز شبكات الاتصالات، بما يسهم في دعم اقتصادات الدول المشاركة، مع العمل على مواجهة التحديات التي قد تعترض تنفيذ المبادرة وضمان تحقيق أهدافها.

المطلب الثاني: مبادرة الحزام والطريق (المفهوم والأهداف والمسارات)

لقد تباينت وجهات النظر والتحليلات لمبادرة (الحزام والطريق) عند الجهات الرسمية وشبه الرسمية، والأكاديمية الصينية. ففي مارس من العام 2015، أصدرت وزارة الخارجية الصينية دراسة لا تقف عند دلالة واحدة في الإشارة إلى (الحزام والطريق) على الرغم من أن مصطلح "مبادرة" هو الأكثر تردداً في ثنايا الصفحات. كما يبدو أن استخدام مصطلح "مبادرة" هو لإعفائها من أن يعطى لها معاني كثيرة قد تودع فيها مضامين غير إيجابية من المعارضين على نخوض الصين، والمشككين في نياتها والطاعنين في استراتيجيتها وسياساتها التي بدأت تتحول بسرعة من الحركة الهادئة والمتربعة إلى الحركة الفاعلة الناشطة التوكيدية. وهناك من يرى أن المبادرة ليست "فكرة" أو "مقترحاً"، وإنما هي أعمق من ذلك من حيث: المنطلق، والدوافع، والأهداف، والوسائل. وذلك بسبب (علي، 2018، صفحة 4):

1. تحول الصين من أكبر قوى في الدول النامية إلى قوة صاعدة عالمية. ترى القوى الكبرى خاصة الولايات المتحدة الأمريكية أن الصين هي فاعل أساس في إقليمها، وحتى أنها فاعل أساس دولي.
2. تغيير سلوك الصين في السياسة الدولية يبعدها تدريجياً عن المبادئ التي أخذت بها في مرحلة ما قبل العام 1979.
3. التغييرات الاستراتيجية الدولية والإقليمية التي وقعت بعد الحرب الباردة أفرزت مقومات جديدة في السياسة الدولية على صعيد النظام الدولي وتكوينه (نعمة، 2018، الصفحات 425-427).

وبذلك يذهب "شانغ يانيلغ" رئيس الدراسات الدولية في أكاديمية العلوم الاجتماعية الصينية إلى أن مفهوم "الحزام الواحد والطريق الواحد" (زرقي، 2020، صفحة 72) هو: الاستراتيجية العليا للصين في الوقت الحاضر. لكن الاستراتيجية هنا ليس بمفهوم الفكر الاستراتيجي الغربي، إذ يُعدّ أن سعي الصين بهدف: التنمية السلمية، والعزم على حمل المسؤوليات كبلد كبير. فعلى الرغم من جميع تلك المساعي التي تشير إليها المبادرة، غير أنّ "المبادرة" تُعدّ جزءاً من منهاج بعيد المدى هدفه: التكامل الاقتصادي لإقليم شاسع (نعمة، 2018، الصفحات 427 - 428)، ويعد "الحزام والطريق" طريقاً للتعاون والكسب، وطريقاً للسلام والصداقة، إذ يعزز التفاهم والثقة المتبادلة والتبادل في المجالات جميعها، إذ تدعو الصين إلى: التمسك بأفكار التعاون، والسلام، والاستفادة المتبادلة (مجلس الدولة، 2015، ص 9).

أطلقت مبادرة "الحزام والطريق" رسمياً عام 2013 من قبل الرئيس الصيني شي جين بينغ، خلال زيارتين رسميتين إلى كازاخستان وإندونيسيا. عُرفت المبادرة في بدايتها باسم "حزام واحد، طريق واحد"، وتسعى إلى إحياء طريق الحرير القديم الذي كان يربط الصين بالعالم. وقد تطورت المبادرة لاحقاً لتشمل شبكة ضخمة من البنى التحتية والممرات البرية والبحرية، تربط آسيا بأوروبا وأفريقيا، لتصبح أحد أضخم المشاريع الجيوسياسية في القرن الحادي والعشرين. تمثل المبادرة وسيلة لتسهيل التجارة وتقليل الكلفة اللوجستية عبر تحسين الموانئ والطرق. كذلك تنطوي على استثمارات ضخمة في قطاعات الطاقة، الاتصالات، السكك الحديدية، والموانئ. يُقدّر حجم الاستثمارات المرتبطة بالمبادرة بمئات مليارات الدولارات، تديرها مؤسسات صينية كبرى كالبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية وصندوق طريق الحرير. تسعى الصين إلى تقديم نفسها كقوة حضارية مسالمة تدعم التنمية، وليس الهيمنة. تُستخدم أدوات القوة الناعمة، مثل التبادل الثقافي والبعثات التعليمية وإنشاء مراكز "كونفوشيوس". المبادرة تُظهر الصين كـ "شريك تنموي" للدول النامية، لا سيما في إفريقيا وآسيا ومن الأهداف الصينية من المبادرة (كاتب، 2018، ص 23).

- 1- أهداف اقتصادية: تعزيز الصادرات الصينية للأسواق الجديدة. تصريف الفائض الإنتاجي الصيني. تنويع مصادر النمو الاقتصادي الصيني.
- 2- أهداف سياسية واستراتيجية: توسيع النفوذ السياسي الصيني في العالم. خلق تحالفات وشركات اقتصادية طويلة الأمد. موازنة النفوذ الأمريكي في آسيا وأفريقيا.
- 3- أهداف داخلية: تنمية المناطق الغربية الصينية الأقل تطوراً. خلق فرص عمل وتعزيز النمو المحلي في الأقاليم الداخلية.
- 4- الأبعاد الجيوسياسية للمبادرة: تحمل المبادرة أبعاداً استراتيجية عميقة، حيث تهدف الصين إلى إعادة تشكيل النظام التجاري العالمي عن طريق شبكات متكاملة تربط الموانئ والطرق الحديدية، والطرق السريعة.

ك إذ تسعى إلى التغلغل الناعم في مناطق نفوذ تقليدية للغرب، مثل: الشرق الأوسط، وأفريقيا وأوروبا الشرقية، مما يخلق توازنًا جديدًا في العلاقات الدولية. فضلًا عن التفاعل الدولي مع المبادرة، أكثر من 140 دولة وقعت مذكرات تفاهم للانضمام إلى المبادرة حتى عام 2023. دول آسيوية وأفريقية رحبت بها، بينما أبدت دول أوروبية حذرًا، خصوصًا ألمانيا وفرنسا. أما الولايات المتحدة رفضت المبادرة واعتبرتها أداة للهيمنة الصينية، كما أطلقت مبادرات مضادة مثل "إعادة بناء العالم الأفضل" (الأمم المتحدة، المجلس الاقتصادي والاجتماعي، 2019، ص 5).

في نظرهما لمكانتها الجيوسياسية في العالم، تعد الصين نفسها إمبراطورية الوسط كونها تتوسط الأرض، وانطلاقًا من هذه المركزية الصينية تصبح القارة الأوروبية أقصى الغرب، بينما تصبح المنطقة الممتدة من إيران إلى مصر (الشرق الأوسط الاستراتيجي المتعارف عليه) عبارة عن الغرب الأوسط في الرؤية الصينية. لكن الأهم من هذا المعطى الجغرافي الصيني هو مكانة الشرق الأوسط كبوابة تلج الصين من خلالها إلى الاقتصادات الأوروبية، من خلال الممر الاقتصادي بين الصين ووسط وغرب آسيا الذي يعد النسخة المعاصرة لطريق الحرير التاريخي. وبالرجوع إلى المحور الجغرافي للتاريخ الذي وضعه ماكيندر، فإننا نلاحظ أن الاستراتيجية الصينية تسعى إلى الارتكاز على مناطق في الهلال الداخلي من أجل التفوق وعزل الهلال الخارجي.

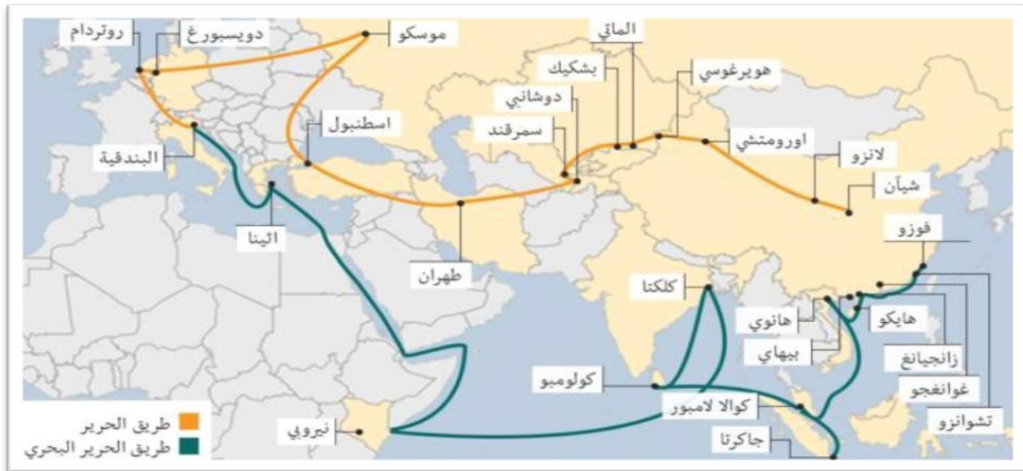
وإذا حسبنا الشرق الأوسط أهم منطقة في الهلال الداخلي جغرافيًا واستراتيجيًا، والخزان الاستراتيجي للطاقة بالنسبة لاقتصاد الصين الصاعد، فإنه يمكننا فهم الاهتمام الخاص الذي توليه الحكومات الصينية لهذه المنطقة.

لذلك إن مبادرة (الحزام والطريق) هي في الأساس: شبكة نقل أوراسية، ونظام متكامل ثلاثي الأبعاد، ومترايط يتألف من سكك حديد، وطرق عامة، وطيران وملاحة، وخطوط أنابيب لنقل النفط والغاز، وشبكات اتصال وخطوط بث، إذ ما علمنا: إنه ستنشأ تجمعات صناعية على تلك الخطوط تدريجيًا لتخدم تلك الشبكات، وسينشأ أيضًا ممر اقتصادي يظهر التطور الشامل لل عمران والتعدين والطاقة (وانغ، 2017، ص 9). إذ يمول كل من: البنك الآسيوي للتنمية، وبنك مجموعة بريكس، وصندوق طريق الحرير، الاستثمار في البنى التحتية، ومشاريع البنى التحتية للبلدان النامية، وحتى (الدول العربية)، في حين يمول صندوق طريق الحرير المشاريع التي تستفيد منها الدول المطلة على الحزام والطريق (عبدالله وعشاش، 2020، ص 23، 208). أما بنك مجموعة بريكس للتنمية فيوفر قروضًا تنموية لاقتصادات الدول النامية (حمشي، 2017، ص 73). وتم إنشاء البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، والذي سيقدم خدمات التمويل لمشاريع الحزام والطريق، وذلك على أساس: مبادرة الحزام والطريق ليس بُعدها مشروعًا قوميًا، وإنما مشروع عالمي، وذلك لوجود (12) دولة على الحزام تمثل (70%) من إجمالي سكان العالم، و(75%) من الطاقة في العالم. حيث تسعى الصين لإكمال مبادرة (الحزام والطريق) خلال (35) عامًا، وذلك ما سيغير مجرى ومضمون التجارة

العالمية، وسيكون جسراً جديداً للانفتاح الصيني على النواحي كافة (مردان، 2019، ص 204)، حيث يُقسم طريق الحرير، وكما يتبين في الخارطة إلى: طريق بري، وبحري. يتكون الطريق البري من ستة ممرات:

1. الجسر البري الأوراسي الجديد: الذي يمتد من غربي الصين إلى روسيا الغربية.
2. ممر الصين، منغوليا، روسيا: والذي يمتد من شمالي الصين إلى الشرق الروسي (عبدالله وعشاش، 2020، ص 14).
3. ممر الصين الاقتصادي: إذ يغطي هذا الممر طريق الحرير القديم، يربط بين الصين وشبه الجزيرة العربية، وسوريا. ويبدأ الممر من (سينكيانج) في الصين، ويعبر وسط آسيا، ومن ثم يصل إلى الخليج، ويمر بدول آسيا الوسطى، و(17) دولة من غرب آسيا (الشرق الأوسط).
4. ممر الصين (شبه جزيرة الهند الصينية): إذ يربط ذلك الجسر ما بين الصين وشبه الجزيرة الهندية-الصينية، وفيتنام، ولاوس، وكمبوديا، وتايلاند، وميانمار، وماليزيا في جنوب شرق ماليزيا (كاتب، 2018، ص 24).
5. ممر الصين، باكستان: الذي يمتد من جنوب غربي الصين إلى باكستان.
6. ممر بنغلاديش، الصين، الهند، ميانمار: والذي يمتد من جنوبي الصين إلى الهند.

خريطة (1) مسارات طريق الحرير



المصدر: BBC News Arabic، متاح على الرابط الآتي:

<https://www.bbc.com/arabic/business-39922326>

إن جهود الصين الرامية لتحقيق مبادرة "الحزام والطريق" تنطلق من رؤية الصين الاستراتيجية والتي مفادها: تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة، والاستقرار على مستوى الصين والعالم (أحمد ومحمد، 2018، ص 34). ففي الوقت الذي تشكل به طريق الحرير البري، كشفت حضارة السهول الوسطى العراقيين التي تعرض لها طريق الحرير البري في حال حدوث اضطرابات السياسة، وعدّت الطريق البحري أكثر حرية ويسراً (وي، 2018، ص 24)، إذ يبدأ طريق الحرير البحري من: "فوجو" في شمال الصين، ويمر عبر فيتنام وإندونيسيا وبنغلاديش والهند وسريلانكا وجزر المالديف وشرق أفريقيا على طول الساحل الأفريقي، متجهًا إلى البحر الأحمر، مارًا عبر قناة السويس إلى البحر المتوسط، ومن ثم باتجاه أوروبا حتى يصل الساحل الصيني (عبدالله وعشاش، 2020، ص 14).

المبحث الثاني

الموقع الجغرافي والجيوستراتيجي للعراق ودوره المحتمل في مبادرة

الحزام والطريق

إن للعلاقات العراقية الصينية أهمية استراتيجية في نظر الإدراك الاستراتيجي الصيني الذي يتبنى استراتيجية "التنين الحذر" تجاه منطقة الشرق الأوسط المرتبط بالمصالح والأهداف الأمريكية، إضافة إلى البحث عن النفوذ والشراكة الاستراتيجية، ومن ذلك المنطلق، يحتل العراق مكانة استراتيجية كبيرة في الإدراك الإستراتيجي الصيني من منظور الأهمية الجيوبوليتيكية، يقع العراق في قلب طريق الحرير القديم بسبب موقعه الجيوبوليتيكي الإستراتيجي ضمن منطقة الشرق الأوسط، فهو الجسر البري الرابط بين البحر واليابسة عبر الخليج العربي، والنقطة المركزية التي تربط غرب آسيا بجنوب أوروبا، فهذه المقومات الجيوستراتيجية تدور في فضاء التفكير ومن ثم الإدراك الإستراتيجي الصيني (دندن، 2020، ص 4).

المطلب الأول: التوجه الاستراتيجي الصيني صوب العراق

إنّ منطقة الشرق الأوسط وخاصة العراق احتلت مكانة استراتيجية منذ مطلع تسعينيات القرن العشرين، إذ بدأت العلاقات الرسمية بين العراق والصين عام 1958، بعد سقوط النظام الملكي. في عهد الجمهورية العراقية، إذ ترجع بدايات التعاون الصيني-العربي إلى بداية الثمانينيات، عندما قامت الشركة الصينية للهندسة والإنشاءات البترولية ببدء نشاطها في العراق وخاصة في السبعينيات، أقيمت شراكات محدودة في مجالات التعليم والبنى التحتية. كانت العلاقات تتسم بالحياد السياسي، إذ لم تكن الصين تتدخل في الشؤون الداخلية للعراق. في التسعينيات، تقلص التبادل بسبب العقوبات الدولية المفروضة على العراق.

امتازت العلاقات العراقية الصينية قبل الغزو والاحتلال الأمريكي 2003 بالتناغم والتفاهم المشترك، وظلت التبادلات التجارية على وفق قانون (النفط مقابل الغذاء) سارية المفعول خلال حرب الخليج الثانية 1991 بالرغم من الضغوط الأمريكية عليها لوقف التعامل التجاري، والاقتصادي مع العراق. وبعد الغزو

والاحتلال الأمريكي دعت الصين الولايات المتحدة لوقف عدوانها على العراق الذي كلف العراق خسائر مادية وبشرية كبيرة، فضلاً عن ذلك أكدت الصين في كل مناسبة تأييدها للشعب العراقي ودعم سيادته على أراضيه واستقلاله، وفي عام 2004 دعت الصين عبر نافذة الأمم المتحدة لتحديد موعد للانسحاب الأمريكي من العراق، فضلاً عن ذلك أيدت الصين قيام العراق بممارسة الانتخابات الدورية لتأسيس تجربة سياسية جديدة هدفها الرئيسي الحفاظ على كيان العراق ووحدته الأراضي العراقية ونبذ العنف. وتجمع الصين في تحركها الدؤوب نجاح العراق لأمرين: الأول كسبه كحليف استراتيجي في المنطقة والحفاظ على مصدر إمداد النفط والمشاريع الاستثمارية (المشاقبة، 2017، ص 261؛ العبد الرحمن، 2020، ص 180). تحاول الصين دائماً انتهاز سياسة خارجية سلمية ومستقلة، وتتخذ من مصالح شعبها ومصالح الشعوب الأخرى المنطلق الأساس في سياستها تجاه الدول، وفي ظل الحديث المتزايد في الآونة الأخيرة عن الدور الذي تسعى الصين إلى تبنيه في قارة آسيا، وتحديدًا تجاه العراق، وخاصة بعد تبنيها لسياسة الانفتاح في منتصف سبعينيات القرن الماضي، من ذلك المنطلق نظرت الصين إلى العراق بعين الاهتمام، سواء أكانت تحاول نشر ثقافتها بين دول العالم الثالث، أم لتأمين موارد الطاقة والمواد الأولية (الحيالي، 2015، ص 9)؛ فعندما بدأت الولايات المتحدة الأمريكية بدق طبول الحرب، وبقوة على العراق في بداية العام 2003، بدأت الصين بالتحرك عن طريق إعرابها المتواصل عبر بياناتها الرسمية عن القلق من شن الحرب على العراق، داعية إلى حل المسألة بالطرائق السلمية داخل إطار الأمم المتحدة. واتسم الموقف الصيني من الحرب على العراق بطابعين: الأول هو: الاعتمادية على مواقف روسيا وفرنسا، واتخاذ موقف مماثل لموقفهم، والآخر: طابع الابتعاد عن التنديد بالاجتياح الأمريكي للعراق، إذ يعود القلق الصيني من الاحتلال الأمريكي للعراق لعدة أسباب من أهمها:

- خشية الصين من أن تفقد مصالحها الاقتصادية التي أسستها على مدار قرن من الزمن.
- تخوف الصين من سيطرة الولايات المتحدة الأمريكية على موارد الطاقة في العراق.

فضلاً عن تقديم الدعم للنظام السياسي الجديد، وعملت على تقديم المساعدات المادية والمعنوية، ودعت بعض المسؤولين لزيارة الصين، إذ زار الرئيس الأسبق (جلال طالباني) في العام 2003 الصين، وأسفرت زيارته عن توقيع خمس اتفاقيات تضمنت: تسهيل عملية تنفيذ العقود بين الشركات الصينية والحكومة العراقية، وإلغاء الصين لديونها الحكومية، والبالغة (8.5) مليار دولار، وتعزيز التعاون بين البلدين في الجوانب الدبلوماسية والفنية والاقتصادية، وأعقب توقيع تلك الاتفاقيات إنشاء آلية للتشاور السياسي بين الطرفين والتي عقدت أول اجتماعاتها في العام 2008 (العامري، 2017، ص 22-25).

وبالفعل نجحت الاستراتيجية الصينية في تحقيق هذا الغرض بوصفه جزءاً مهماً من الأمن القومي الصيني، وعليه، فإن احتياطات النفط العراقية لها مكانة في ذلك المدرك ومن ثم في استراتيجية الطاقة الصينية، إذ يمتلك العراق احتياطي نفطي مؤكد نحو 145.02 مليار برميل، ويقدر الاحتياطي غير المؤكد بحدود 360

مليار برميل. بعد الاحتلال الأمريكي للعراق عام 2003، سعت الصين إلى تعزيز وجودها في العراق بطريقة حذرة ومتدرجة، بحلول 2010، بدأت الشركات الصينية تستثمر بقوة في قطاع النفط العراقي. انخرطت شركات مثل "CNPC" و "سينوبك" و "بتروتشاينا" في عقود تطوير حقول كبرى مثل الرمييلة والحلفاية. يُعد قطاع النفط محور العلاقة بين البلدين إذ يعدّ الصين أكبر مستورد للنفط العراقي. يمثل العراق ثالث أكبر مزود للصين بالنفط الخام بعد السعودية وروسيا، إذ الشركات الصينية تُدير، أو تسهم في تشغيل العديد من الحقول في الجنوب العراقي، فضلاً عن اهتمام صيني متزايد بالمشاركة في مشاريع البتروكيماويات والطاقة المتجددة. كذلك بلغ حجم التبادل التجاري بين البلدين أكثر من 30 مليار دولار في بعض السنوات. الصين تصدر إلى العراق السلع الصناعية والإلكترونية، وتستورد النفط الخام. الصين تمول وتنفذ مشاريع في مجالات الإسكان، الكهرباء، الطرق، البنية التحتية (المشاقبة، 2017، ص 261؛ العبد الرحمن، 2020، ص 180).

المطلب الثاني: الاتفاقية العراقية الصينية 2019

لقد وقعت الحكومة العراقية مع الجانب الصيني خمس اتفاقيات ومذكرات للتعاون الاقتصادي والتكنولوجي والعسكري والدبلوماسي والطاقة خلال زيارة رئيس الوزراء العراقي (الأسبق) (حيدر العبادي) إلى الصين خلال المدة ما بين 2015/12/23-22، والتي دعا فيها إلى "تفعيل لجنة العلاقات العراقية-الصينية، واستئناف اجتماعاتها، وزيادة التبادل التجاري مع الصين"، وتضمنت اجتماعات اللجنة لاحقاً الآتي (العامري، 2017، ص 12-13):

- مذكرة المشاركة ببناء الحزام الاقتصادي (لطريق الحرير).
 - مذكرة تفاهم بين البلدين في المجالين الاقتصادي والتكنولوجي.
 - مذكرة توقيع اتفاقية إطارية للتعاون في مجال الطاقة.
 - مذكرة تعاون عسكري بين البلدين.
 - توقيع اتفاق بشأن الإعفاء المتبادل لتأشيرة دخول الجوازات الدبلوماسية.
- وبالرغم من عدم وجود إشارة صريحة في خريطة المبادرة تجاه العراق، فإنها ستعيد إحياء أهمية طريق الحرير، وأثره المحوري في التبادلات التجارية والاقتصادية كما كان في سابق عهده عبر التاريخ، على أساس: أن للعراق أهمية من الناحيتين: الاستراتيجية والجيوبوليتيكية؛ كونه يمثل الجسر الجغرافي الرابط بين قارتي آسيا وأوروبا، ومنطقة الخليج العربي والشام، تقدم مبادرة (الحزام والطريق) للعراق فرصة استراتيجية بتحقيق مصالحه الوطنية من الناحيتين الاقتصادية والتجارية صوب قارة أوروبا، ومنطقة بلاد الشام وبالعكس، وذلك ما يحتاج إليه العراق في الوقت الحالي، وهو تنويع مصادر الدخل القومي، ومن ثم تعزيز الاقتصاد العراقي إلى جانب واردات بيع النفط (مركز البيان للدراسات والتخطيط، 2018، ص 4).

الاتفاقية المعروفة بـ "النفط مقابل الإعمار" أبرمت في 2019 بهدف تمويل مشاريع البنية التحتية العراقية مقابل صادرات نفط منتظمة للصين. آليات تمويل المشاريع تشمل ربط النفط بعائدات حساب الاتفاقية واستخدامها لتنفيذ مشاريع مدرجة في الميزانية. تقضي بتخصيص جزء من عائدات النفط العراقي (100 ألف برميل يومياً) لتمويل مشاريع تنمية تنفذها شركات صينية.

دخول الاتفاقية حيز التنفيذ بالفعل دخلت مرحلة التنفيذ عملياً، لكن تنفيذها ليس بشكل كامل أو سلس، هناك مشاريع بدأت فعلياً ضمن بنود الاتفاقية، مثل بناء المدارس النموذجية التي أعلن عنها مجلس الوزراء وتسيير بوتيرة تصاعدية. سبق ذلك دخول بعض المشاريع مثل مطار الناصرية الدولي ضمن آليات التنفيذ منذ السنوات الماضية. ويعرض الدكتور (مظهر محمد صالح) مستشار رئيس الوزراء العراقي للشؤون الاقتصادية أصول الاتفاقية ومضمونها وأبرز بنود الاتفاقية العراقية الصينية أو ما تسمى بـ ((الاتفاقية الإطارية مع الصين)) المسماة اتفاقية إطار التعاون (Cooperation) والتي تتضمن أربعة حسابات (صالح، 2020؛ النصر، 2020، ص 155):

- الحساب الأول: الذي يتولى تسليم صافي عوائد النفط التي ستخصص لتمويل مشاريع الإعمار التي يجري التعاقد عليها بموجب اتفاق إطار التعاون مع أفضل الشركات الصينية في مجال البنى التحتية ضمن قانون الموازنة العامة الاتحادية المخصصة لتنفيذ الاتفاق ضمن آليات تصدير لشركتين صينيتين حكوميتين معروفتين وبصادرات نفط يومية وبنحو 100 ألف برميل يومياً.
- الحساب الثاني المسمى DSRA لأغراض التحوط ويخصص لخدمة الديون وهو بالأحرى حساب تحوطي يتضمن مبالغ كقابل الحاجة المستقبلية لتسديد خدمة الدين عند الاقتراض من المصارف الصينية التي ستكفلها مؤسسة (ساينوشور) Sinasure التابعة للحكومة الصينية ويسمى (حساب خدمة الدين) (أبو ميسم، 2020).
- الحساب الثالث: مجموعة حساب إعادة الدفع (Repayment Account) ويمثل الحساب أيضاً إيداع مساهمة الجانب العراقي كنسبة من مبالغ القروض التي سيستلمها العراق من المصارف الصينية بضمان مؤسسة Sinasure.
- ومن ثم مجموعة الحساب الأخير: فهو حساب الاستثمار إذ سيوضع في هذا الحساب أي أموال عراقية فائضة لم تستعمل في حينها في الحساب الثالث وتكون الأموال تحت تصرف الحكومة العراقية سواء لتمويل مشاريع في العراق من جانب الشركات الصينية، أم الشركات الدولية.

لإقامة مشاريع عديدة لتطوير البنى التحتية وطرق وجسور وآلاف المدارس والوحدات من المستشفيات ومحطات الكهرباء ومعالجة المياه ومشاريع استراتيجية منها مشروع ميناء الفاو الكبير الذي له علاقة بطريق الحرير. وترى بعض الدراسات أن العراق لا يشكل حالياً جزءاً من طريق الحرير إلا أن موقعه الاستراتيجي كونه

يمثل ملتقى خطوط المواصلات العالمية، وكذلك جارا لثلاث أطراف في المبادرة الصينية وهي إيران وتركيا والمملكة العربية السعودية، كلها مزايا توفر للعراق فرص الانضمام لها وذلك عبر القيام بمشاريع يربط بنيتها التحتية الموجودة من طرق النقل في تلك الدولة، فمن الممكن أن يستثمر العراق قوة الجذب لديه عبر موقعه المهم وذلك عبر استثمار الشركات الصينية في المجال الصناعي وتطويره، ولا يقتصر التعاون بين العراق والصين على الاستيراد والتصدير بل يجب تطوير البنى التحتية الأساسية وستعكس الآثار الإيجابية لمبادرة الحزام والطريق على العراق وأهميته في المنطقة التي ستعيد دوره المحوري في التبادلات التجارية والاقتصادية كما كان دوره في طريق الحرير القديم، فالعراق يمثل القلب الثانوي للمشروع الصيني البري والبحري. وهذا سيعزز من العلاقات التي تربط العراق مع الدول التي تقع على طريق المبادرة الصينية وبالأخص في المجال التجاري والاقتصادي (الخاقاني، بدون تاريخ، ص 6). وعلى الرغم من عدم انضمام العراق بشكل رسمي للمبادرة فهو وفقاً للتوجهات الصينية بهذا الخصوص غير مستثنى من خط مرور البضائع، ومن أجل الاستفادة من انضمام العراق إلى المبادرة لابد من إتمام مشروع ميناء الفاو الكبير الذي سيربط بطريق الحرير ويوفر أقصر الطرق لنقل البضائع واستمرار التجارة وأقلها كلفة (العقابي، 2020).

المبحث الثالث

الموقع الجغرافي والجيوستراتيجي للعراق ودوره المحتمل في مبادرة

الحزام والطريق

يمثل الموقع الجغرافي عنصراً حاسماً في العلاقات الدولية، إذ يربط بين البحر المتوسط والخليج العربي لا سيما في المبادرات الاستراتيجية الكبرى مثل مبادرة الحزام والطريق. فالدول التي تقع على طرق التجارة العالمية والممرات الحيوية تكتسب أهمية مضاعفة في السياسات الاقتصادية والسياسية للدول الكبرى. ويُعدّ العراق واحداً من هذه الدول التي تتمتع بموقع استثنائي بين آسيا وأوروبا، وبين الخليج العربي وبلاد الشام، ما يتيح له فرصة استراتيجية للمساهمة الفاعلة في المبادرة الصينية، لا سيما أن العراق كان يمثل نقطة ربط أساسية لطريق الحرير القديم وهذا يعني أن العراق يقع في قلب المشروع الصيني (الحزام والطريق).

المطلب الأول: أهمية مبادرة الحزام والطريق للعراق

تكمن أهمية المبادرة لكونها تساعد في إنشاء المشروعات والبنى التحتية اللازمة وتعزيز الاستثمار في مختلف المجالات والقطاعات وتطوير التعاون الاقتصادي والتجاري، لا سيما أن العراق يعاني من تقادم البنية التحتية وتدهالها، والتي تشكل عائقاً كبيراً في وجه المستثمرين الأجانب. ولعل أهم الأسباب التي جعلت الصين تولي العراق أهمية كبرى، تعود إلى غنى العراق بمصادر الطاقة وأهمها النفط، مما دفع الصين إلى التوجه نحو العراق، ومحاوله الاستثمار والحصول على موضع قدم، كذلك من الناحية الجغرافية، والحضارية، والثقافية فالصينيون يعدون العراق إحدى الدول الحضارية الأربعة في العالم (الصين، مصر، الهند، العراق) لذا فهم يرغبون

في المشاركة الفاعلة في إعادة بناء العراق وتوظيف رؤوس الأموال فيه، إذ تعد الصين أولى الدول من حيث الاحتياط العالمي، يمكن أن يستفيد العراق من توسيع التجارة الدوليّة بفضل موقعه، مما يدعم تنمية اقتصاده بعيداً عن الاعتماد على النفط فقط، عن طريق زيادة الصادرات وتحسين البنية التحتية للنقل. مثل هذه المشاريع يمكن أن تولّد فرص عمل وتعزز التنمية المحلية من خلال تطوير الموانئ والطرق والسكك الحديدية (دندن، 2019، ص 144).

لذا تسعى الصين لضم العراق إلى مبادرة الحزام والطريق وأعلنت الحكومة العراقية في مارس (2019) عن رغبتها في تسريع إجراءات انضمامها للبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية وإعادة إحياء طريق الحرير القديم. وقد أشار العديد من الباحثين في الشأن الاستراتيجي إلى أن العراق يتمتع بموقع جغرافي مهم ولعل في مقدمتهم رواد النظريات الجيوبوليتيكية (هالفرد ماكندر، نيكولاس سبيكمان، والكسندر سفيرسكي). ففي نظرية الإطار أو الحافة الأرضية أوضح سبيكمان أن العراق يقع ضمن منطقة ما أطلق عليه (الحافة أو الإطار الأرضي) والتي تعد أهم من منطقة القلب نفسه التي حددها ماكندر وتشكل منطقة الثقل الرئيسة في صياغة التوجهات نحو السيطرة العالمية مستقبلاً بحيث تشكل هلالاً يحيط بالقلب الروسي، في حين أن ماكندر قد أكد بالمقابل على أهمية موقع العراق في نظريته (قلب العالم 1904-1919)، وكذلك سفيرسكي في (نظرية القوة الجوية)، وأوضح أن العراق يقع في منطقة التداخل أو التقاطع، والتي أطلق عليها (منطقة المصير) والتي تعد من أهم المناطق الحيوي-استراتيجية في العالم، ومن ثم تمثل مكاناً للخطر ومفتاح الهيمنة على العالم (Zhao, 2019).

لذلك يعد الموقع الجغرافي للعراق ذا أهمية كبيرة في أجندة استراتيجيات القوى الكبرى في العالم، ولا سيما الصين لكونها قوة اقتصادية متطلعة إلى تبوؤ مكانة أكبر، نظراً لأهمية الاستراتيجية ذات المؤشرات الجغرافية المؤثرة على الصعيدين الإقليمي والدولي.

كما سيقدم المشروع الاقتصادي منافع كبيرة للمجتمع عبر توفير وسيلة نقل أقل كلفة وأكثر كفاءة وسرعة، مقارنة بنظيراتها من وسائل النقل التقليدية (Rolland, 2017)، إذ أصبح للصين دوراً متنامياً في تطوير القطاع النفطي الوطني بالعراق، ويتضح ذلك عندما كشف العراق عن نيته ببناء مصفاة نفط ميناء (الفاو) على الخليج مع شركتين صينيتين، وقد عينت وزارة النفط العراقية تلك الشركتين، (China و Nerco Chinese)، إذ تكون طاقة الإنتاج لتلك المصفاة (300) ألف برميل في اليوم، كما أن شركة "الشينهاو أوليل" ومقرها الصين فازت بعقد تطوير حقل شرق بغداد، إذ يمكن أن نلاحظ: هناك اهتمام صيني على الاستثمار المباشر في أصول البنية التحتية المرتبطة بصناعة النفط في العراق، إذ أعدت الصين أكبر مستثمر للنفط والغاز الطبيعي، إذ وقعت على تطوير حقول نفطية بصيغ بعيدة المدى، مثل: حقول: (حلفيا وميسان والرملية)، وارتفع حجم التبادل التجاري بين البلدين خلال العام 2016 إلى (18) مليار

دولار، وفي العام 2022 ارتفع حجم التبادل إلى (22) مليار دولار، وإذا ما عدنا إلى العام 2008، فإننا نجد أن التبادل التجاري بين الصين والعراق كان يقدر بـ (2.6) مليار دولار، أي أن حجم التبادل التجاري بين البلدين قد زاد خلال عشرة أعوام إلى أكثر من ثمانية أضعاف، وهو أعلى وتيرة لتطور التبادل التجاري في العالم. لقد أصبحت الصين ومنذ العام 2013، أكبر شريك تجاري مع العراق، إذ يمثل النفط والغاز الطبيعي معظم الصادرات العراقية من وإلى الصين إذ تبلغ نسبتها (99%)، في حين يستورد العراق الآلات الصناعية والكهربائية والسلع الاستهلاكية الأخرى (شهاب، 2019، ص 141-142)، وإن الاستثمار الصيني في العراق سيأخذ شكل قروض واستثمارات مسددة بعائدات النفط، والتي تشكل القروض المسددة بالطاقة العمود الفقري لنماذج التنمية الصينية في العديد من البلدان العربية، مثل: أنغولا، إذ تؤمن هذه القروض عبر عدد من المؤسسات المصرفية الصينية، مثل: (مصرف الصين للاستيراد والتصدير، والشركة الصينية لضمان التصدير والتسليف، ومصرف الصين للتنمية الزراعية، وغيرها... من المصارف)، وإن تلك السياسة لم تكن تتبعها الحكومة الصينية في السابق. لكنه كان تشجيعاً من حكومة بكين في بداية الألفية الجديدة (Zhang, 2020).

الآن إن العراق بالرغم من انفتاح علاقته الخارجية، لم يستثمر هذه الميزة الجغرافية بالطريقة المثالية، إذ لم تعمل الحكومات السابقة على تفعيل دور العراق في المنظومة الدولية، لتعزيز علاقته مع الصين والبحث عن شريك غير تدخلي، الصين لا تمارس ضغوطاً سياسية، ولا تتدخل في شؤون الدول. تُعد شريكاً مفضلاً في بيئات بعد النزاع. كذلك الحاجة إلى تمويل خارجي ضخم، العراق بحاجة إلى إعادة بناء بنيته التحتية المدمرة. الصين تمتلك صناديق سيادية وتمويلية ضخمة مستعدة للاستثمار. لذلك يجب تنويع الشركاء الدوليين، تقليل الاعتماد الحصري على الولايات المتحدة، خلق توازن في السياسة الخارجية العراقية. يُظهر ذلك أن العراق قد يتراجع في سباق التموضع ضمن المبادرة إن لم يفعل إمكاناته سريعاً. التعاون مع الصين في تطوير السكك والمناطق الصناعية. تحويل العراق إلى مركز نقل إقليمي بين آسيا وأوروبا. استثمار موقعه لخلق توازن في العلاقات الدولية، واستغلال مؤهلات العراق والتعاون مع الدول والمنظمات الدولية للنهوض بالاقتصاد العراقي وتطويره بالشكل المطلوب. إن الصين بحاجة دائمة إلى مصادر طاقة مستقرة وطويلة الأمد، والعراق يشكل خياراً استراتيجياً في ظل التوترات مع السعودية وإيران، المشاريع ذات الأولوية للتعاون الثنائي مقارنة بالدول المجاورة:

- إيران: تمتلك شبكة سكك قوية وموانئ نشطة.
- تركيا: تعتبر نقطة عبور أساسية نحو أوروبا ضمن الحزام والطريق.
- دول الخليج: تستثمر بقوة في مشاريع الموانئ والطرق، وتوقع اتفاقيات مباشرة مع الصين.

المطلب الثاني: مشروع ميناء الفاو الكبير الاقتصادي الاستراتيجي الدولي

إن الموانئ البحرية أعطت قوة للدولة منذ أن عرف الإنسان الملاحة فكانت منطلقاً جديداً لرزقه واستكشافاته ولحيوشه ومن ثم لاقتصاده، وقد أكدت النظرية الجيوسياسية المسماة بالنظرية البحرية (خورشيد، 2009، ص 30-31). يعد ميناء الفاو الكبير حلمًا عراقيًا بدأت أولى خطواته الأولية منذ فترة العهد الملكي عبر مخططات مجلس الإعمار من خلال فكرة ودراسة ومشروع يتأجل لسنوات عديدة والأسباب سياسية، واقتصادية ولوجستية، لكن المشروع شهد بعد عام 2003 وتحديدًا منذ عام 2011 تحولاً حقيقياً إذ تمت المباشرة فعلياً بالخطوات الأولية والمخططات الأساسية للميناء، لربط العراق بالعالم من خلال إعادته لأهمية الموقع الرابط بين الشرق والغرب، وإن إنشائه سوف يغير خارطة النقل البحرية العالمية، ويرجح أن يكون أحد أكبر موانئ الخليج العربي، ولا نبالغ كثيراً إذا قلنا إنه يعد مشروعاً استراتيجياً يربط الشرق بأوروبا عبر العراق وتركيا وسوريا بما يسمى بـ (القناة الجافة)، وقد تم اختيار موقع الميناء في الجانب الغربي لشبه جزيرة الفاو طبقاً لعقد التصاميم والخدمات الاستشارية بين وزارة النقل في العراق ومجموعة الشركات الإيطالية (تكنيتال).

إن العراق يسعى إلى أن يكون نقطة ربط رئيسة في طريق الحرير الجديد، بل يخطط لتوسيع موانئه البحرية وتحديد خطوطه البرية من أجل الحصول على موارد مالية تنعش الاقتصاد العراقي. ويدرك صانع القرار الصيني أهمية العراق الاستراتيجية في السياسات الدولية وخاصةً مكانته في السياسات الأمريكية ومدى علاقته بها، وتدرك الصين أهمية الموقع الجغرافي للعراق من ناحية وجوده على رأس الخليج العربي وما يمثله من حلقة وصل بين المنطقة العربية وجوارها الشرق أوسطي مثلما يصل إيران ودول الخليج بأوروبا عبر تركيا، وهذا ما جعل الصين تصوب سياساتها نحو العراق. إن الصين تسعى لتكوين طرق سريعة تحتصر المسافات والزمن وتقلل المخاطر وبالتالي يعتبر العراق البلد المحوري في هذا الأمر وأدركت الصين أهمية جذب العراق للمشاركة في طريق الحرير لا سيما أن ميناء الفاو الكبير هو مفصل مهم في هذا المشروع. وطالبت الصين في بناء ميناء الفاو وقدمت أقل العطاءات من أجل الحصول عليه ولكن بسبب التأثير الأمريكي تم تسليم المشروع إلى شركة كورية (العاني، 2021؛ ذاري، 2014، ص 10).

ويدرك العراق أهمية مشروع الحزام والطريق بالنسبة له لأنه سيكون النقطة المحورية من ذلك الطريق وكما عبر عن ذلك (ناصر الشبلي) وزير النقل العراقي من أن العراق سيكون المحطة الرئيسة في مشروع الطريق الدولي البري والبحري الرابط بين قارتي آسيا وأوروبا، وأكد الوزير العراقي بإكمال إنشاء ميناء الفاو الكبير إذ سيكون العراق في حال إكماله المركز الإقليمي للطريق وأضاف الوزير العراقي ((سيلي إكمال مشروع (ميناء الفاو) تنفيذ القناة الجافة لربط الميناء بتركيا وليكمل بذلك خط ربط من الصين إلى باكستان وميناء الفاو بحرياً وإلى أوروبا سككياً)) وأشار الشبلي ((إن تنفيذ طريق الحرير عبر العراق سيوفر آلاف الوظائف ومردوداً اقتصادياً كبيراً للبلد يوازي إيرادات النفط المالية وهو مرتبط بإنجاز ميناء الفاو الكبير)) (RT عربي، 2020).

ورغم أن الصين تسعى لطرح نفسها كبديل للولايات المتحدة الأمريكية في العراق بالذات إلا أن مجريات الأحداث تشير إلى أنها راغبة في ملء الفراغ الذي تدفع إليه القوى الشيعة بإصرارها على فك ارتباط العراق الكامل مع الولايات المتحدة الأمريكية لصالح علاقات تعاون استراتيجية مع الصين وترى أن هذا السبب هو التفسير المنطقي لإثارة الحماس لربط العراق بترتيبات إقراض كبيرة وطويلة الأمد مع الصين رغم أنه لا يزال يمتلك احتياطاً نقدياً مريحاً من العملة الاحتياطية واحتياطيات ضخمة من النفط والغاز يمكن أن تستعمل كضمانة في اتفاقيات أكثر توازناً ومتنوعاً مع عمالقة الاقتصاد العالمي (الصحاف، 2021).

كما ترى بعض الدراسات أن التنافس الصيني-الأمريكي سوف يزداد في المستقبل المنظور ويتطور نشاط الصين مع دول المنطقة ومنها العراق، كما تسعى الصين لتوسيع نفوذها البحري ضمن المقترحات القريبة من ميناء الفاو الكبير من ضمن ما تسميه (استراتيجية دفاع البحار البعيدة) لكونها تريد من هذا الميناء أن يكون منصة دائمة لإيصال النفط لها (مركز حرمون، 2019، ص 7-8). وتشير الإحصائيات أن الصين أشركت العراق كثالث أكبر شريك بمبادرة الحزام والطريق للمشاركة في مجال الطاقة منذ عام 2013 بعد باكستان وروسيا. وفي نفس الاتجاه يتفق معظم الخبراء أن العراق بدوره يسعى أن يكون نقطة محورية في طريق الحرير الجديد ويعمل بكل إمكانياته لتوسيع موانئه البحرية وتحسين خطوطه البرية من أجل المزيد من تحسين أوضاعه الاقتصادية إزاء ذلك، وتبعاً لذلك سعت الصين بكل الطرائق لجذب العراق للمشاركة في طريق الحرير لا سيما أن ميناء الفاو يعدّ النقطة الرابطة بين آسيا وأوروبا في مجال النقل البري (خليل، 2022).

وبالرغم من ثبات الأهمية الدولية لميناء الفاو الكبير إلا أن الصين لا زالت تنظر للعراق بأهمية متصاعدة لاعتباره من ضمن الدول المار فيها خط الطريق والحزام والتي حددها وزير الخارجية الصيني (وانغ يي) نحو سبعين دولة يمر بها ذلك الطريق فيهدف ربطه بالاقتصادات الأوروبية والآسيوية والأفريقية عبر شبكة من الطرق البرية وسكك الحديد وخطوط الطيران فضلاً عن الأنابيب التي تستخدم لنقل النفط، وهو يعدّ نخضة مشتركة في تنمية اقتصادية مشتركة لجميع الدول ومن ضمنها العراق، كما يسعى إلى بقاء (طريق الحرير الافتراضية) التي تساعد على تطور العلاقات في مجال الطاقات المتجددة والاستجابة لتحدي التغير المناخي (حمشي، 2019، ص 18، 119).

ويؤيد الباحث ما تؤكدته الدراسات الأخرى بأن العراق عن طريق ميناء الفاو الكبير يقوم بدورين: الأول أما أن يبقى مجرد ممر جغرافي لممر الواردات، أو إرسال الصادرات ذهاباً وإياباً بين أوروبا وشرق آسيا، فضلاً عن أن يكون العراق ليس فقط ممراً جيواستراتيجياً بل يقوم بدور اللاعب الجيواقتصادي المشارك في الحراك الاقتصادي، ومن هذا الاتجاه ينصح المراقبون العراق أن يكون له دور في طريق الحزام والطريق من خلال ميناء الفاو الكبير يكتسب ويتنزع من خلال الإسراع في إنجاز الميناء لكي يُفعل دوره في استقبال وتصدير البضائع

بين آسيا وأوروبا، وأن لا يكون ممراً جيواستراتيجياً لصالح الصين والدول الأخرى فقط، وإنما تكون المصالح العراقية حاضرة في هذا الأمر (حمشي، 2019، ص 119-120).

وسيحول ميناء الفاو العراق إلى مركز للتجارة والنقل لأن المسافة القصيرة التي تربط العراق بموانئ البحر الأحمر والبحر المتوسط حيث ينتج أثر ذلك قناة جافة ضخمة تنقل جزءاً كبيراً من التجارة العالمية، وفيما لذلك فإن الأهمية الكبيرة للميناء وتأثيره على التجارة العالمية جعل منه هدفاً إقليمياً (الحرة، 2020).

ويتفق الباحث مع ما يطرحه البعض من أن ميناء الفاو هو البداية الرئيسية لطريق الحرير الجديد الذي يتعلق بنقل البضائع الصينية إلى العالم وسيسهل الميناء من نقل هذه البضائع إلى أوروبا من خلال نقل البضائع من الصين إلى ميناء جواردر في باكستان عبر سكك الحديد، ومن هناك إلى ميناء الفاو بالبحر، وأخيراً يتم نقل البضائع بالسكك الحديدية من البصرة إلى سوريا، وتركيا، وأوروبا، وهذا الأمر يفسر الصراعات الجيوسياسية حول إنجازه (عواد، 2021).

إن موقع العراق مهم جداً في خارطة الطاقة الصينية، بل في قلب مشروع الحزام والطريق، لاسيما أنه ملاصق لثلاثة أطراف في المبادرة الصينية وهم المملكة العربية السعودية وإيران وتركيا، حيث ترتفع أهمية ميناء الفاو الكبير في هذا المجال إذ يعدّ المركز المهم، والذي سيتم من خلاله نقل الغاز والنفط والمواد الأولية والبضائع، تفعيل برنامج بحري ذو علامة عراقية لغرض المنافسة البحرية مع الدول المحاذية للعراق لمواجهة المشاريع المنافسة لميناء الفاو الكبير والتي تهدف بصورة سلبية إلغاء دور العراق والعمل على تحجيمه في هذا المجال وخاصة في الملاحة البحرية، ولعل تمسك الكويت ببناء ميناء مبارك الكبير شاهداً على ذلك.

إن اهتمام صناع القرار في الصين، وضع العراق رسمياً من ضمن مبادرة الحزام والطريق إذ تم إعلان الشراكة الاستراتيجية بين العراق والصين وتضمنت وثيقة الإعلان بند يعطي الأولوية للمشاركة الفاعلة والتعاون في مبادرة الحزام والطريق، إلا أن المشكلات الاقتصادية، والسياسية التي يعاني منها العراق أدت إلى عرقلة مشاريع التنمية مع عدم مشاركة فاعلة للعراق لتفعيل بنود مذكرة التفاهم، الأمر الذي أثر سلباً على دور العراق في المبادرة، خاصة الاحتجاجات والمطالبة بالتغيير للواقع العراقي، وانقسام الطبقة السياسية، والرأي العام تجاه التعاون بين العراق والصين (الموسوي، 2019، ص 24).

فضلاً عن الدور الأمريكي في إبعاد العراق عن أي تعاون مع الصين لعدم إنجاح مبادرة الحزام والطريق، كل تلك العوامل مشتركة أدت إلى أن يكون صانع القرار الاستراتيجي في الصين على يقين بأن العراق لا يمكن أن يؤدي دوره الاستراتيجي المنوط به في المبادرة. كما يؤكد ذلك تصريح نائب مدير قسم الخليج العربي في وزارة الخارجية الصينية (Lin Jian) بتاريخ 2020/9/11 (العراق لا يمكن أن يؤدي دوره المخطط له ضمن المبادرة لأسباب أمنية وظروف سياسية والصين تفكر باستمرار في كيفية تعزيز هذا الدور). بالمقابل فإن الكويت ستأخذ دور العراق في المبادرة من خلال بناء مدينة الحرير في المنطقة الساحلية شمال

الكويت في خور عبد الله العراقي باستثمار يصل إلى (130) مليون دولار لتصبح محوراً استراتيجياً بدل العراق لربط الصين بأوروبا عبر الطريق البري، ربط خطوط سكك مع العراق التي من المخطط إكمالها عام 2035 (مجموعة مؤلفين، 2019، ص 386).

فإن الفرصة ما زالت بيد العراق لما يمتلك العراق موقعاً جغرافياً وجيوستراتيجياً فريداً يجعله مؤهلاً ليكون لاعباً رئيسياً في مبادرة الحزام والطريق. إلا أن تحويل هذه الإمكانيات إلى واقع يتطلب رؤية استراتيجية واضحة، واستقراراً سياسياً، وتفعيلاً عملياً لمشاريع البنية التحتية الكبرى، خاصة تلك المرتبطة بالنقل والموانئ والطاقة، إذ أن بعض الموانئ في دول الخليج قد تفقد حصتها السوقية إذا حققت بعض الموانئ على مسارات مبادرة الحزام والطريق الصينية ومنها ميناء جواردر في باكستان وميناء الفاو في العراق نجاحاً كبيراً، إلا أن هذه الإمكانيات لم تُفعّل بشكل كامل، نتيجة لجملة من التحديات أبرزها: عدم الاستقرار السياسي، التهديدات الأمنية، ضعف البنية التحتية، والبيروقراطية الإدارية، فضلاً عن التنافس الإقليمي، والدولي على النفوذ داخل العراق.

الخاتمة

إن الآفاق المستقبلية ما تزال واعدة، بشرط أن يُعيد العراق صياغة سياساته الاقتصادية والخارجية من ضمن رؤية استراتيجية واضحة، تستثمر علاقته مع الصين في إطار متوازن، وتفعيل الاتفاقية الاستراتيجية الصينية العراقية، مما يعزز سيادته ويحقق له شراكة تنموية عادلة. إن تقدم وازدهار العراق مرتبط بمبادرة الحزام والطريق التي تؤدي إلى توطين الصناعات في العراق والذي يجر إلى تشغيل العاطلين وتنمية البنية التحتية إذ الاقتصاد الحقيقي الذي يعول عليه جميع العراقيين، أما تبني طريق التنمية كما تمثله الحكومة عبر قناة جافة فيمثل الاقتصاد الوهمي الذي تجبر الحكومة العراقية على تبنيه مضطرة نتيجة للضغوطات الأمريكية التي تحارب المشروع الصيني في العراق في حين نحن لسنا طرفاً في هذا الصراع.

الاستنتاجات

1. أهمية العراق بالنسبة للصين في إطار مبادرة الحزام، والطريق، وأهمية العراق للصين من موقعه الاستراتيجي، شراكتها الاقتصادية والأمنية، لأنه يمثل محطة للتنافس بين الولايات المتحدة الأمريكية والصين بسبب موقعه الاستراتيجي والجيوستراتيجي أحد ميادين هذا التنافس والصراع.
2. إن العراق يتطلب منه التفاوض بشكل ثنائي مع الصين لربط ميناء جواردر الباكستاني مع ميناء الفاو العراقي الذي من المؤمل أن يكون موقعه الجغرافي يسهل استقطاب حركة التجارة والمال والصناعة العالمية، وفيما لذلك ستعمل موانئ الفاو وأم قصر ليس فقط لصالح العراق بل لصالح العالم من خلال النقل والتجارة المتبادلة.

3. يستفيد العراق في معالجة أزمة الكهرباء عن طريق الاستفادة من الممر الدولي لخطوط الطاقة الكهربائية مع دول الحزام والطريق. كذلك حصول العراق على الخدمات الناتجة من الربط الدولي في مجالات الاتصالات والإنترنت بصورة مستمرة وبتكاليف مخفضة لكن بجودة عالية من خلال استفادة العراق من المنفذ الدولي للمعلوماتية والاتصالات بين دول الحزام والطريق.
4. إن إشراك العراق في المشروع الصيني سينعكس عليه عدة امتيازات منها الاستفادة من الممرات الدولية للنفط والغاز الموجودة على امتداد خطوط الحزام والطريق خاصة مع الدول المستهلكة كالصين وأوروبا والهند.
5. سيحصل العراق جراء مشاركته في مشروع الحزام والطريق على فائدة من مميزات نظام ما يسمى (بيدو) للاتصالات الفضائية الصيني الذي يتألف من عدة أقمار صينية كحماية للمشروع الصيني وإحكام السيطرة الفضائية.

المصادر والمراجع

- 1- أحمد، زرقين. (2020). مبادرة الحزام والطريق الصينية: قراءة استراتيجية. مجلة قضايا آسيوية، (3)، 72. المركز الديمقراطي العربي، ألمانيا.
- 2- أحمد، حميد شهاب، & محمد، زيدون سلمان. (2018). تطور القوة والقدرات الصينية بعد الحرب الباردة. مجلة العلوم السياسية، (56)، 34. كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد.
- 3- الأحمر، محمد ميسر. (2019). مستقبل التوازنات الجيو استراتيجية. مجلة دراسات شرق أوسطية، (80)، 286.
- 4- الحياي، عمر هاشم ذنون. (2015). السياسة الخارجية الصينية تجاه العراق منذ 2003 وآفاقها المستقبلية (ط1). الأكاديميون للنشر والتوزيع، الأردن-عمان.
- 5- الخطيب، أحمد حسين. (2019). الاستراتيجية الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها على الاقتصاد الدولي. مجلة جيل للدراسات السياسية والعلاقات الدولية، (24)، 115. مركز جيل للبحث العلمي، طرابلس-لبنان.
- 6- خورشيد، فؤاد حمه. (2009). الجيوبولتكس المفهوم والتطبيق. وزارة الثقافة، دائرة الثقافة والنشر الكوردية.
- 7- الخاقاني، محمد كريم. (بدون تاريخ). العراق ومبادرة الحزام والطريق: العوائد والتحديات. سلسلة تقدير موقف، مركز رواق بغداد للسياسات العامة، بغداد.
- 8- دندن، عبد القادر. (2020). حرب الأنابيب في آسيا الوسطى وحوض بحر قزوين الصراع الروسي، الصيني، الأمريكي. مجلة قضايا آسيوية، (3)، 4.
- 9- ذاري، هديل حربي. (2014). أثر مبادرة الحزام والطريق الصينية على العراق: فرص وتحديات. مركز البيان للدراسات والتخطيط، بغداد.
- 10- شمس، طارق أحمد. (2018). الشرق على طريق الحرير (دراسة تاريخية-جغرافية-اقتصادية) 3000 ق.م-2017م (ط1). دار الفارابي، بيروت.
- 11- شهاب، سلام جبار. (2019). الآثار المحتملة لمبادرة الحزام والطريق على العراق. مجلة قضايا سياسية، (58)، 141-142. كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين، بغداد.
- 12- صالح، مظهر محمد. (2020، 14 يناير). بنود الاتفاقية العراقية الصينية بالكامل. وكالة أنباء براتنا. (<http://www.brrathanews.com/Arabic/reports/362114>)

- 13- العامري، ابتسام محمد. (2017). توجهات السياسة الصينية حيال العراق بعد العام 2003. مجلة قضايا سياسية، (48-49)، 22-25. كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين، بغداد.
- 14- العبد الرحمن، حكمت. (2020). الصين والشرق الأوسط: دراسة تاريخية في تطور موقف الصين تجاه قضايا المنطقة العربية بعد الحرب الباردة. المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، الدوحة.
- 15- العقابي، علي سلمان. (2020، 24 أكتوبر). العلاقة الاقتصادية بين طريق الحرير الصيني وميناء الفاو العراقي. شبكة طريق الحرير الصينية الإخبارية. (<http://www.alharir.info>)
- 16- علي، صلاح. (2018). مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي. تقرير المستقبل، (26)، 4. مركز المستقبل للدراسات والأبحاث المتقدمة، أبو ظبي.
- 17- كاتب، أحمد. (2018). الانخراط الحذر.. التحول الضروري للسياسة الصينية في الشرق الأوسط. مجلة السياسة الدولية، (214)، 23-24. مؤسسة الأهرام، القاهرة.
- 18- كريني، إدريس، & آخرون. (2017). العلاقات العربية-الصينية: بحوث ومناقشات الندوة الفكرية. مركز دراسات الوحدة العربية بالتعاون مع معهد دراسات الشرق الأوسط جامعة شنغهاي للدراسات الدولية، بيروت.
- 19- مجموعة مؤلفين. (2019). العرب والصين مستقبل العلاقة مع قوة صاعدة (ط1). المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، بيروت.
- 20- محمد، زينب عبدالله، & عشاش، عبدالله. (2020). مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم.
- 21- مردان، باهر. (2019). استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين. مجلة دراسات دولية، 204.
- 22- المشاقبة، عاهد مسلم سليمان. (2017). العلاقات العربية-الصينية... الواقع والطموح. في إدريس لكريني وآخرين، العلاقات العربية-الصينية: بحوث ومناقشات الندوة الفكرية (ص 261). مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت.
- 23- الموسوي، واثق علي. (2019، ديسمبر). رؤية مقترحة لانضمام العراق لمبادرة الحزام والطريق حزام واحد طريق واحد. مجلة التجارة العراقية الإلكترونية، (20)، 24. وزارة التجارة، بغداد.
- 24- النصر، أنس خالد. (2020). الاستراتيجية الصينية تجاه الدول العربية: الأهداف والمآلات دراسة استشرافية. المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، الدوحة.
- 25- نعمة، كاظم هاشم. (2019). نقد الاستراتيجية الصينية حيال الدول العربية. مجلة دراسات شرق أوسطية، 425-428.
- 26- وانغ، ييواي. (2017). مبادرة الحزام والطريق ما ستقدمه الصين للعالم في صعودها (ترجمة أوليف عوكي، ط1). الدار العربية للعلوم ناشرون، بيروت.
- 27- وي، ليو. (2018). طريقا الحرير القديم والجديد خلق عالم مترابط بين الشرق والغرب.
- 28- زهينغيو، كونغ. (2017). إنشاء القوة البحرية الصينية التحديات وإدارة الاستجابة (ترجمة حليم نصر، ط1). الدار العربية للعلوم ناشرون، بيروت.
- 29- Zhao, Jin. (2019). واقع وآفاق التعاون الصيني العربي وتأسيس المنطقة الاقتصادية التجريبية الداخلية المفتوحة بنيغشيا (ترجمة حسانين فهمي حسين، ط1). دار جامعة الملك سعود للنشر، الرياض.
- 30- مركز البيان للدراسات والتخطيط. (2018، 4 أبريل). مبادرة الحزام والطريق فرصة للعراق. بغداد. (<https://www.bayancenter.org>)
- 31- مرصد حرمون للدراسات المعاصرة. (2019، 4 فبراير). محددات العلاقات الأمريكية-الصينية. سلسلة تحليل سياسي، دمشق.

- 32- مجلس الدولة الصيني. (2015). التطلعات والأعمال حول دفع البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين (ط1). دار النشر باللغات الأجنبية، بكين.
- 33- الأمم المتحدة، المجلس الاقتصادي والاجتماعي. (2019). مبادرة الحزام والطريق: ماذا تحمل للمنطقة العربية. الدورة السادسة، عمان.
- 34- Rolland, N. (2017). China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative. National Bureau of Asian Research.
- 35- Zhang, Y. (2020). China's Belt and Road Initiative: A Changing Regional Order in the Middle East. Routledge.
- 36- العاني، طه. (2021، 7 يوليو). استثمارات ضخمة ومشاريع استراتيجية... لماذا تسعى الصين للتوسع في العراق؟ الجزيرة نت. (<http://www.aljazeera.net>)
- 37- خليل، شذى. (2022، 9 فبراير). العراق هدف الصين الأقوى للاستثمار في المنطقة بين المكاسب والخسائر. مركز الروابط للبحوث والدراسات الاستراتيجية. (<http://www.rawabetcenter.com>)
- 38- الصحاف، يوسف قحطان نعمة. (2021، 6 يونيو). السياسة الخارجية العراقية اتجاه التعاون الاقتصادي مع الصين. المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والاقتصادية والسياسية، برلين. (<http://www.democraticac.de>)
- 39- أبو ميسم، محمد شريف. (2020، 19 يناير). النفط مقابل الإعمار. صحيفة الصباح البغدادية. (<http://www.alsabaah.iq>)
- 40- الحرة. (2020، 23 سبتمبر). 10 سنوات انتظار.. ميناء الفاو الكبير يثير تساؤلات عن الخيانة والتلاعب بالعراق. موقع الحرة. (<http://www.alhurra.com>)
- 41- RT عربي. (2020، 5 ديسمبر). العراق: ستكون المحطة الرئيسية من مشروع طريق الحرير. (<http://www.arabic.rt.com>)