

العراق في استراتيجية الحزام والطريق الصينية

أ.م.د. رضا سالم داود
كلية الآداب - الجامعة العراقية
العراق

خلف عياش احمد
كلية الآداب - الجامعة العراقية
العراق

الملخص

إنّ لمبادرة الحزام والطريق تأثيرات جيوسياسية على العراق بشكل خاص وعلى منطقة الشرق الأوسط والعالم بشكل عام وهو ما يوجب على العراق الإسراع بتنفيذ تطوير البنى التحتية للمشاريع التي تساعد على دخول العراق بفاعلية في المبادرة و تعد القناة الجافة التي تربط موانئ شمال الخليج العربي بأوروبا عبر العراق وتركيا ومنطقة جنوب العراق التي تبقى منطقة مرور ترانزيت مهمة على طريق النقل البري والجوي، ويمكن أن توفر للعراق عوائد مالية تصل إلى 60 مليار دولار سنوياً، وهي موارد ثابتة تضاهي العوائد المالية من النفط إذا أحسن العراق استغلالها.

الكلمات المفتاحية: العراق، استراتيجية الحزام والطريق الصينية، التأثيرات الجيوسياسية.

Iraq in the Belt Strategy and China's Iraq

Khalaf Ayyash Ahmed
College of Arts – Al-Iraqia
University
Iraq

Asst. Prof. Dr. Reda Salem Daoud
College of Arts – Al-Iraqia University
Iraq

ABSTRACT

The Belt and Road Initiative has geostrategic effects on Iraq in particular and the Middle East and the world in general, which requires Iraq to accelerate the implementation of infrastructure development projects that help to enter Iraq effectively in the initiative and is the dry canal linking the ports of the northern Gulf of Europe with Europe through Iraq and Turkey The southern region of Iraq, which remains an important transit area on the road and air transport, can provide Iraq with financial revenues of up to 60 billion dollars a year, a fixed resources comparable to the financial revenues of oil if Iraq is well exploited.

Keywords: Iraq, China's Belt and Road Strategy, the geostrategic effects.

المقدمة

إن مبادرة الحزام والطريق هي منطق حتمي للانفتاح نحو الخارج في الاتجاهات كافة وهي مسار إجباري للالتبعات الحضارية ومطلب ضروري للعولمة التعددية التي تسعى الصين إلى رسم ملامحها على الرغم من كونها دولة ما زالت نامية كما تصف نفسها. لقد حققت الصين نموا اقتصاديا كبيرا قادها إلى المرتبة الثانية عالميا وتطمح إلى أن تكون الاقتصاد الأول عالميا بحلول منتصف القرن الحالي.

كما أن مبادرة الحزام والطريق تحتاج إلى إيجاد بيئة سلمية ومستقرة وإلى إقامة نوع جديد من العلاقات الدولية تتميز بالتعاون المريح وتأسيس شراكات حوار قائمة على أسس عدم المواجهة والصداقة بدلاً من التحالفات العسكرية واحترام السيادة والكرامة والسلامة الإقليمية والمسارات التنموية والنظم الاجتماعية لجميع الدول.

مشكلة البحث:

ما هي التأثيرات الجيوستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية على العراق اقتصاديا وسياسيا واجتماعيا؟

فرضية البحث:

لمبادرة الحزام والطريق تأثيرات جيوستراتيجية على العراق بشكل خاص وعلى منطقة الشرق الأوسط والعالم بشكل عام وهو ما يوجب على العراق الإسراع بتنفيذ تطوير البنى التحتية للمشاريع التي تساعد في دخول العراق بفاعلية في مبادرة الحزام والطريق.

هدف البحث

لمعرفة وتحليل التأثيرات الجيوستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق على العراق .

المبحث الأول

استراتيجية الحزام والطريق الصينية

اعتمدت مبادرة الحزام والطريق على استثمار فكرة طريق الحرير القديم الذي كان يربط الصين عبر الطريق البري بآسيا الوسطى والبحر المتوسط حتى أوروبا إلا أن المبادرة الجديدة هي أوسع نطاقاً من حيث إنشاء الطرق البرية والممرات البحرية وخطوط الأنابيب لنقل النفط والغاز الطبيعي فضلاً عن شبكة الألياف الضوئية تحت اسم طريق الحرير الرقمي أو المعلوماتي ليواكب التطور التكنولوجي في القرن الحادي والعشرين وهي أوسع مبادرة تعاون اقتصادية تطلق في العالم لحد الآن إذ إنها تربط مناطق شرق الصين بالعالم الخارجي عبر وسط آسيا وأوروبا وأفريقيا والشرق الأوسط لذلك فإن مبادرة الحزام والطريق تمثل ضرورة بالنسبة للاقتصاد الصيني فلا بديل متاح أمام الصين أفضل من هذه المبادرة (1).

أولاً: تاريخ طرح مبادرة الحزام والطريق والدول المشاركة فيها.

ألقى الرئيس الصيني شي جينبينغ محاضرة في جامعة نزار باييف في كازاخستان في شهر أيلول عام 2013م دعى فيها إلى تأسيس الحزام والطريق، ودعى أيضاً إلى تشكيل تعاون إقليمي تدريجياً من خلال توسيع عملية التنمية في أوراسيا عن طريق خلق حزام اقتصادي على طول طريق الحرير (2). وقد أشار الرئيس الصيني شي جينبينغ إلى أن العلاقات بين الصين ودول آسيا الوسطى قد بدأت

(1) شي جينبينغ، حول الإدارة والحكم، ترجمة دار النشر باللغات الأجنبية، بكين، الصين، الطبعة الأولى، 2018، ص134.

(2) وانغ أي وي، الحزام والطريق ماذا ستقدم الصين للعالم ترجمه رشا كمال، دار سما ط 1، القاهرة، 1017 سابق، ص125.

بالانطلاق وبدأ طريق الحرير يشع بالحياة من جديد وكان مصرا على خلق حيوية جديدة في اقتصاد العالم الذي بدأ يدمر ذاته بسرعة كبيرة. وان تطوير علاقات صداقة مع دول آسيا الوسطى أصبحت من أولويات السياسة الخارجية الصينية التي لديها طموحات كبيرة وواسعة ورؤية للتعاون الإقليمي لبناء مستقبل مشرق للمنطقة (1). وبعد شهر من إعلان الرئيس الصيني عن الحزام الاقتصادي وفي زيارة مماثلة إلى اندونيسيا أعلن عن مشروع مماثل أسماه طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين أشار في طرحه إلى تاريخ الصين القديم وبالذات إلى الأميرال الصيني شينغ هي من طائفة هوي المسلمة والذي قام في القرن الخامس عشر بمجموعة من الرحلات البحرية الى جنوب شرق آسيا وجنوب آسيا والبحر العربي والخليج العربي وشرق أفريقيا وخلق شبكة من العلاقات الاقتصادية والثقافية مع الأمم الواقعة على مسار رحلاته. أن ما يعطي مثل هذه الاقتراحات كل هذه القوة هو النمو السريع للاقتصاد الصيني على مدى العقود الأربعة الأخيرة لأن هذه المبادرة الكبرى لبناء طريق الحرير هي ليست فقط محاولة لخلق منطقة مجاورة للصين تنعم بالأمن والرفاهية والسلام بل أنها سوف توفر مسارا لطلب الرخاء إلى العالم أجمع وقد تم التأكيد على هذه المسألة خلال زيارة الرئيس الصيني شي جينبينغ ورئيس الوزراء لي كه شيانغ إلى أوروبا في ربيع عام 2014 م (2). تسعى الصين جاهدة من خلال بناء خط سكك حديدية فائقة السرعة 320 كم وتطوير شبكة المواصلات البرية لتعزيز التجارة البرية والبحرية في آن واحد عبر مشروع الحزام والطريق مما سيوفر لها خيارات عالمية لعولمة أكثر شمولية وانفتاحا وتوازنا. وتهدف المبادرة إلى دعم نظام تجارة عالمية حرة واقتصاد عالمي منفتح يقوده تعاون إقليمي مفتوح كما تهدف إلى تعزيز التدفق المنظم والحر للعوامل الاقتصادية وتوظيف الموارد بكفاءة عالية وصولا الى تحقيق الاندماج الكامل بين الأسواق في دول المبادرة (3).

إن الحجم الإجمالي لاقتصاديات الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق يبلغ حوالي 28 تريليون دولار أو ما يساوي 35% من حجم الاقتصاد العالمي البالغ حوالي 80 تريليون دولار أمريكي عام 2017م. وان هذه الدول سوف تضيف إلى الناتج المحلي العالمي ما بين 422 مليار دولار إلى 1 تريليون دولار خلال الخمس سنوات القادمة نتيجة للنمو الاقتصادي المتنوع من جراء مشاركتها في مبادرة الحزام والطريق (4). جدول (1) يمثل حجم اقتصادات الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق والدول الداعمة لها مليار دولار.

(1) وليام جونزومايكل بيلينجتون، من طريق الحرير إلى الجسر البري العالمي، طريق الحرير الصيني الجديد تغيير مسار التاريخ نحو التنمية، ترجمة حسين العسكري، تقرير مؤسسة اكزكتف انتليجنتس ريفيو، تحرير النسخة العربية علي اشرف، الطبعة العربية الأولى، 2016، ص 141.

(2) وانغ اي وي، مصدر سابق، ص 130.

(3) بان أحمد إبراهيم فضلي، طريق الحرير: عملاق ينهض من جديد، وزاره الخارجيه العراقيه، 2017، ص 7.

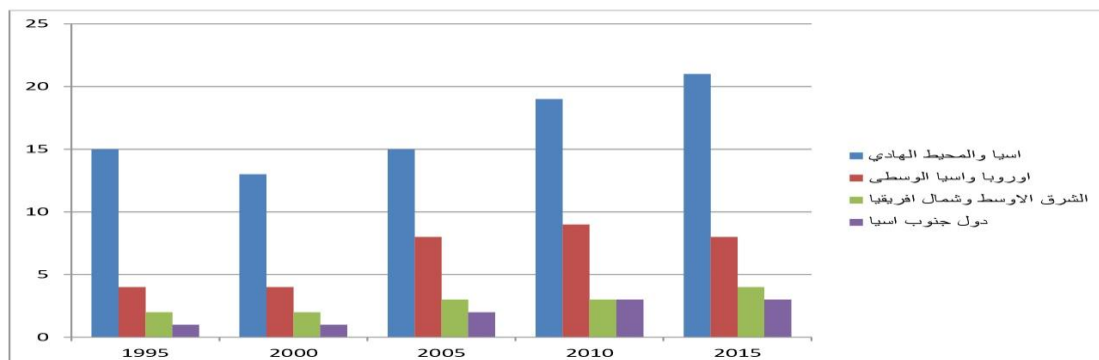
(4) علي صالح وشادي عبدالوهاب، مشروع الحزام والطريق، مركز المستقبل، ابو ظبي العدد 2018، 26، ص 10.

جدول (1) يوضح حجم اقتصادات الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق (مليار دولار)

الدولة	قيمة الانتاج	الدولة	قيمة الانتاج	الدولة	قيمة الانتاج
الصين	12.014.0	كازاخستان	160.8	نيبال	24.5
الهند	2.611.0	المجر	152.3	كمبوديا	22.3
كوريا الجنوبية	1.538.0	الكويت	120.4	افغانستان	20.9
روسيا	1.527.5	المغرب	109.8	ترينداد وتوباغو	20.3
اندونيسيا	1.015.0	اوكرانيا	109.3	البوسنة والهرسك	17.5
تركيا	849.5	سلوفاكيا	95.9	لاوس	17.2
السعودية	683.8	سيرلانكا	87.7	اليمن	16.5
بولندا	524.9	اثيوبيا	80.9	جورجيا	15.2
تايلاند	455.4	سوريا	77.5	البانيا	13
ايران	431.9	عمان	74.3	فلسطين	12.3
النمسا	416.8	ماينمار	66.5	بروناي	11.9
الامارات	377.4	بنما	61.8	مقدونيا	11.4
اسرائيل	350.6	بلغاريا	56.9	ارمينيا	11
جنوب افريقيا	349.3	كرواتيا	54.5	منغوليا	10.7
سنغافورا	323.9	روسيا البيضاء	54.4	مدغشقر	10.6
ماليزيا	314.5	لبنان	51.5	مولدوفا	7.9
الفلبين	313.4	سلوفينيا	48.7	طاجيكستان	7.2
باكستان	304	اوزبكستان	47.9	قرغيزستان	7.1
بنغلادش	261.4	ليتوانيا	47.3	المالديف	4.5
مصر	237.1	صربيا	41.5	الجبل الاسود	4.4
فيتنام	220.4	اذربيجان	40.7	تيمور الشرقية	2.7
التشيك	213.2	الاردن	40.5	بوتان	2.3
رومانيا	211.3	تركمانستان	37.9	انتيجواند باربودا	1.5
نيوزلندا	201.5	البحرين	34.9	اجمالي ناتج الدول المشاركة	28.192.7
العراق	197.7	لاتفيا	30.1	الناتج المحلي الاجمالي العالمي	79.865.5
قطر	166.4	استونيا	25.9	النسبة من الاجمال العالمي	35.30%

المصدر: بيانات صندوق النقد الدولي 2017

كما يشير الشكل التالي الى تزايد نصيب الدول المشاركة في المبادرة من حجم الصادرات العالمية للفترة بين (1995-2015). شكل (3) تزايد نصيب الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق من الصادرات العالمية 10%



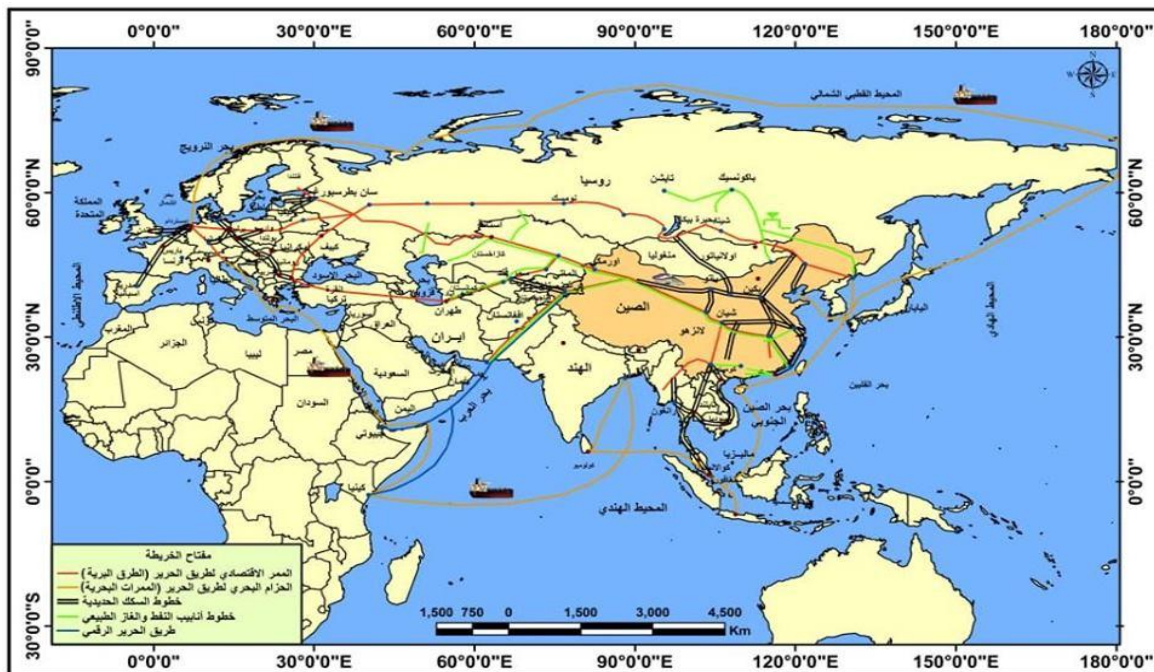
المصدر: من عمل الباحث بالإعتماد على بيانات البنك الدولي لعام 2017

ثانياً: الامتدادات الجغرافية لشبكة المسارات

ان مبادرة الحزام والطريق هي في الأساس شبكة نقل أوراسية متكاملة ومتراصة ببعضها تتألف من سكك حديدية وطرق معبدة عامه وخطوط نقل جوي وملاحة بحرية وخطوط انابيب نفط وغاز وكابلات ضوئية. وستنشئ تجمعات صناعية تدريجياً على تلك الخطوط لتخدم تلك الشبكات، ينظر:

خريطة (1)

خريطة (1) المسارات الرئيسية لمبادرة الحزام والطريق



المصدر من عمل الباحث بالاعتماد على، علي صلاح، مشروع الحزام الاقتصادي، مركز المستقبل للدراسات المتقدمة، ملحق مجلة اتجاهات الاحداث، العدد 26، 2018.

ثالثاً: التحديات الجيوستراتيجية التي تواجه مبادرة الحزام والطريق:

إنّ الحجم الكبير الذي تشغله مبادرة الحزام والطريق من حيث الرقعة الجغرافية التي باتت تشمل معظم قارات العالم والمستوى الاقتصادي والتنموي والظروف السياسية والأمنية والاجتماعية للدول المشاركة جعل من وجود صعوبات ومعوقات أمراً بديهياً، وأن تطبيق المبادرة على النحو المعلن أمراً في غاية الصعوبة.

وقد اشار وانغ ون نائب الرئيس التنفيذي لمعهد البحوث حول الحزام الاقتصادي لطريق الحرير أنّ بناء هذا الحزام يمكن تنفيذه وفقاً لإستراتيجية من ثلاث مراحل.

فترة التعبئة الإستراتيجية من 2014—2016.

فترة التخطيط الإستراتيجي من 2017---2021.

فترة التطبيق الإستراتيجي من 2022 --- 2049.

وأشار التقرير الى ان بناء الحزام الاقتصادي هي عملية طويلة وتحتاج إلى إتصالات دولية طويلة الاجل وإلى الحكمة الجماعية والتعاون كل حسب قدرته (1). أن تحديد فترة زمنية طويلة يعني انه

(1) صحيفة الشعب اليومية، الصين تسعى لاكمال الحزام الاقتصادي خلال 30 عاماً، 2014/7/2 الإنترنت نيت على الرابط . People.com /cn/n/ <https://arabic>

يوجد تحديات كبيرة تقف أمام تنفيذ مبادرة الحزام والطريق وتتمثل أهم تلك التحديات في التحديات الجيوسياسية والجيواقتصادية والجيوسياسية.

المبحث الثاني الأهمية الاستراتيجية لموقع العراق الجغرافي

يحتل العراق مكانة مهمة في العالم نتيجة لما يمتلكه من موقع جغرافي يعطيه مهمة السيطرة والإشراف على قسم كبير من منطقة الشرق الأوسط التي بدورها تمتلك موقعا مسيطرا على الجسر البري الذي يربط قارات العالم القديم آسيا وأفريقيا وأوروبا إن العراق واحد من الدول المتضررة جغرافيا حسب إتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار. لأن العراق يمتلك ساحل محدود لا يتجاوز (58 كم) (1).

وقد تضرر العراق أكثر حسب إتفاقية الأمم المتحدة عام 1993 التي أدت الى استقطاع جزء من الأراضي العراقية بما فيها الساحل العراقي في خور عبدالله (2) وضمها الى أراضي دولة الكويت ، وتأتي هذه الإتفاقية كنتيجة من نتائج حرب عام 1991م.

1- ميناء الفاو الكبير

يعد موقع ميناء الفاو الكبير واحداً من المواقع الإستراتيجية المهمة في شبكة النقل البحري العراقي، وللاقتصاد النقل الدولي أيضاً. لأن هذا الموقع يتوسط بين أوروبا من جهة وشرق وجنوب شرق آسيا من جهة ثانية ولأنه سوف يصبح محطة للترانزيت العالمي، كما يتميز موقع ميناء الفاو الكبير بتوفير 35%-45% من كلفة النقل و35%-40% من وقت النقل على الشركات العاملة في مجال النقل البحري، ومع ان الفكرة لإنشاء ميناء الفاو كانت قد طرحت منذ نهاية الحرب العالمية الثانية الا انها لم تنفذ لحد الان ولاسباب كثيرة منها الحروب والاجندات الإقليمية فضلاً عن الفساد المالي والإداري المستشري في المؤسسات العراقية، وهو اول ميناء عراقي يشرع بتنفيذه في البحر المفتوح ويتم البناء على مساحة طولها 6700م وبطول وبعرض 2190م وبعمق 18000م، يعد المشروع نقلة نوعية للاقتصاد العراقي لأنه سوف يرفع من الامكانيات المالية للدولة ويستقطب الشركات الإستثمارية العالمية، كما يساهم المشروع بالتطور الحضاري للمنطقة من خلال ازدياد حركة النقل والتبادل التجاري مع دول المنطقة وهو ما يساعد على تشغيل الاف من العمالة العراقية في منطقة الميناء او على طول مسارات طرق النقل البري في العراق ينظر خريطة (12).

(1) محمد محي عيسى الهميص، مقومات الجغرافية وأثرها في الأمن الوطني العراقي ، أطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية التربية ، الجامعة المستنصرية ، 1996، ص30.

(2) جنان جميل سكر ، تحديد المجالات البحرية للدول الساحلية في الخليج العربي ، أطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية القانون والسياسة ، جامعة بغداد ، 1978، ص 334.

خريطة (12) موقع ميناء الفاو الكبير وميناء مبارك الكويت



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على investpromo.gov.iq

توجد مخططات لربط سككي بين مدينة البصرة وميناء الفاو الكبير بشكل مباشر استكمالاً للربط مع خور الزبير وأم قصر وسفوان بالخط السريع الذي يربط العراق مع الدول المجاورة لتسهيل انسيابية حركة الشاحنات. كما يوجد مخطط لإنشاء مدينة متكاملة خلف الميناء تضم ساحل بحري وبحيرات ومدينة صناعية متكاملة ومصفى لتكرير النفط ومعمل لصناعة الألمنيوم ومنشآت صناعية أخرى

ويحتاج الميناء إلى حوالي 12 ألف موظف عدا الفرص الأخرى في قطاعي النقل والخدمات (1). إن دراسة خرائط التجارة الدولية توضح أهمية موقع العراق الذي يقع في عقدة خطوط المواصلات البرية والبحرية، لأن معظم طرق التجارة البرية بين الشرق والغرب ستمر حتماً "بالعراق فضلاً" عن أن خطوط نقل الغاز في المستقبل، سواء كانت ضمن مشروع الغاز القطري إلى أوروبا أو حتى مشروع نابوكو لنقل الغاز عبر تركيا إلى أوروبا قد يمر مستقبلاً بالعراق، أن الاستثمار الصحيح لموقع العراق يمكن أن يحول البلد إلى أهم بقعة في العالم، وأن هذا الاستثمار يجب أن يكون ضمن أسس علمية مدروسة، يمكن أن يغير خارطة النقل في العالم (2).

إن هذه الأهمية لموقع العراق تبرز حجم التآمر الذي تم لتعطيل إنشاء ميناء الفاو، حتى أن شركة دبي العالمية تحاول الحصول على عقود استثمار للموانئ العراقية كي تعطل أو تقلل من أهمية هذه الموانئ ودورها المستقبلي في التجارة العالمية. أن الإسراع في تنفيذ ميناء الفاو الكبير وشبكة النقل البري يتطلب من الحكومة العراقية وقفة جادة وتخصيص مبلغ من الموازنة العامة لتنفيذ هذا المشروع الحيوي الذي يضاهي في أهميته الثروة البترولية في العراق، أن مشروع الميناء مع القناة الجافة سوف يساعد في إيرادات مالية كبيرة تخدم اقتصاد العراق وتزيد من وزنه الجيو سياسي الدولي.

(1) ميناء الفاو الكبير ثروة اقتصادية يبددها الإهمال، الإنترنت على الرابط <https://www.dwarozh.net/AR/details.aspx>

(2) زهير جمعة المالكي، حرب الموانئ العالمية وأثرها على العراق، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 2018، متاح على الرابط <https://www.bayan-center.org>

2- مشروع القناة الجافة

يعد هذا المشروع جزءاً مكملاً لميناء الفاو الكبير بل يعتبر شرطاً أساسياً لإنجاحه، ويعتبر من أهم المشاريع الإستراتيجية التي يتطلع العراق إلى إنجازها كونه مشروعاً "حيوياً" إستراتيجياً لنقل البضائع من الموانئ العراقية عبر الربط السككي بأوروبا عبر سوريا وتركيا، وبذلك يتحقق للعراق أن يكون حلقة الوصل بين الخليج العربي من جهة والبحر المتوسط وأوروبا من جهة ثانية عبر ممر بري يعد الأقصر والأقل تكلفة والأكثر أماناً.

وتعرف القناة الجافة: بأنها عبارة عن خط السكة الحديدية الواصل بين موانئ العراق في الجنوب حتى الحدود السورية في منطقة ربيع بطول 1120 كم وعبر الأراضي السورية حتى المنفذ الحدودي التركي نصيبين مع سوريا بطول 83 كم ثم الربط مع الشبكة العالمية للسكك داخل الأراضي التركية. وأن هذا الخط كان موجوداً قبل عام 2003 لكنه تعرض للنهب والتخريب لبعض مقاطعه وقد تم إصلاحه وأعيد العمل فيه بتاريخ 6/1/2009 من ميناء طرطوس في سوريا على سواحل البحر المتوسط إلى بغداد والذي سوف يكون رديفاً أو بديلاً لقناة السويس. ويمكن إطلاق تسمية القناة الجافة

على جميع الطرق البرية التي تربط الموانئ العراقية مع دول الجوار (1).

كما توجد لدى العراق النية لإنشاء خطوط سكك جديدة وتعاون في مجالات مختلفة مع الصين تم الاتفاق المبدئي عليها من خلال مذكرات التفاهم الموقعة بين البلدين خلال زيارة رئيس الوزراء السابق حيدر العبادي إلى الصين عام 2015 وكما يلي:

- 1- مذكرة المشاركة ببناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير.
- 2- مذكرة التفاهم بشأن التعاون الاقتصادي والتكنولوجي بين البلدين.
- 3- مذكرة التعاون العسكري.
- 4- مذكرة بشأن التعاون في مجال الطاقة.
- 5- مذكرة بشأن الإعفاء المتبادل لتأشيرة الدخول للجوازات الدبلوماسية (2).

ويمكن تقسيم مسارات القناة الجافة إلى:

أ- المسارات المقترحة

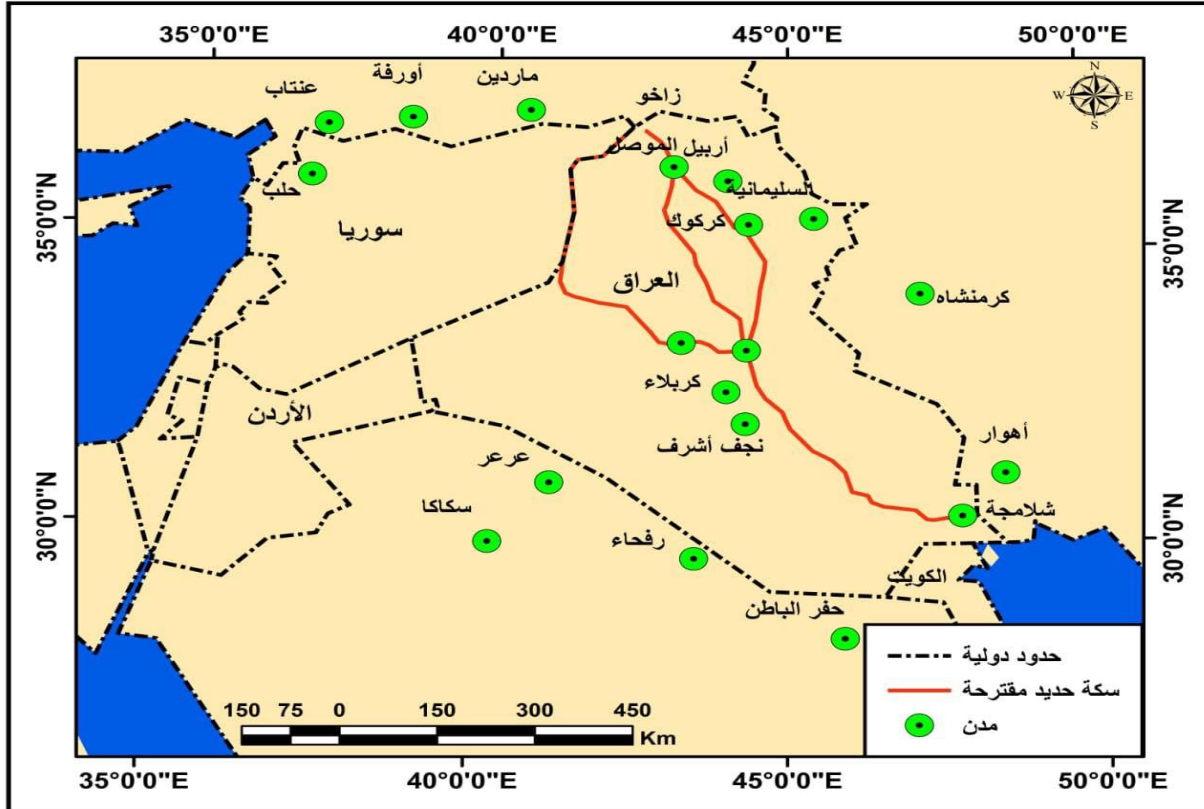
وكان العراق قد قدم دراسة عن طريق وزارة النقل عام 2017 قد يتم تنفيذها بالتعاون مع الجانب الصيني تربط العراق من الشرق بدول آسيا الوسطى والصين عبر إيران ومن الغرب بالدول العربية المجاورة وتركيا من خلال خمسة مسارات وكما يلي:

المسار الأول: خط سكة حديد يمتد من منطقة الشلامجة في إيران ويدخل العراق عبر البصرة وصولاً إلى زاخو ومنها إلى تركيا. ويبلغ طول هذا المسار حوالي 1200 كم، إذ يساهم هذا المسار في تنشيط حركة التجارة في القناة الجافة وتوسيع التبادل التجاري مع الدول الإقليمية.

(1) نبيل جعفر المرسومي، حسين حيدر محمد، ميناء الفاو الكبير، مركز المحور للدراسات ص30.

(2) كاظم فنجان الحمادي، دراسة مشروع الحزام والطريق الآسيوي، وزارة النقل، 2017، ص8.

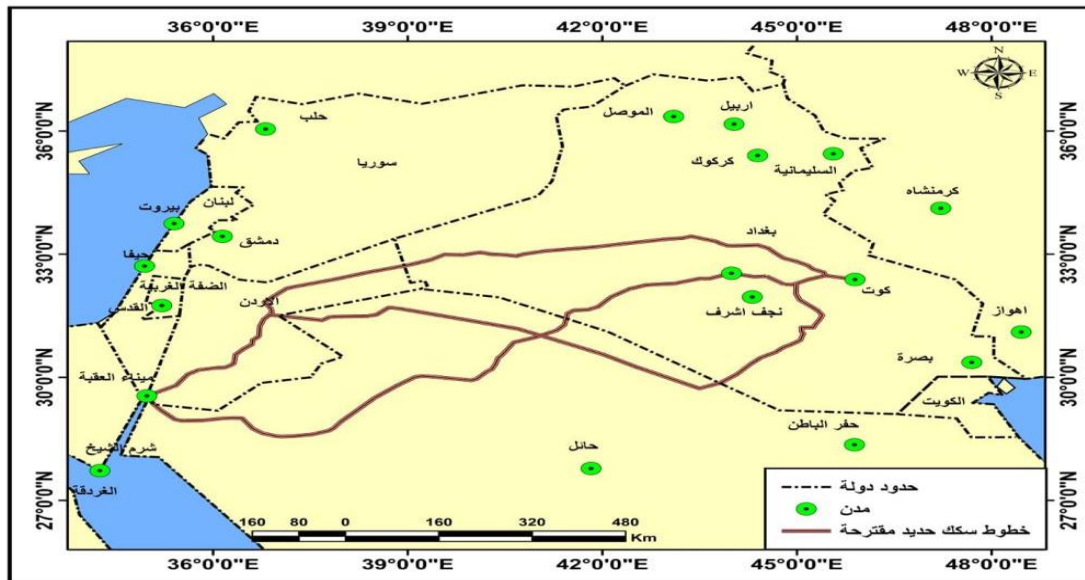
الخريطة (13) مسار الطريق العام الشلامجة- زاخو



المصدر: من عمل الباحث لاعتماد على كاظم فنجان الحمامي، دراسة مشروع الحزام الآسيوي، وزارة النقل، 2017.

المسار الثاني: خط سكة حديد يمتد من منطقة كرمينشاه في إيران ويدخل العراق عبر منفذ بدره الحدودي في محافظة واسط إلى ميناء العقبة في الأردن ويمتد من بدره - جصان - كوت بطول 75 كم ثم كوت بغداد بطول 158 كم ثم يمتد حتى مفرق الرمادي لمسافة 40 كم ثم إلى طريبيل بطول 400 كم ومن الحدود الأردنية إلى العقبة بطول 550 كم، ليصبح طول المسار الكلي 1223 كم.

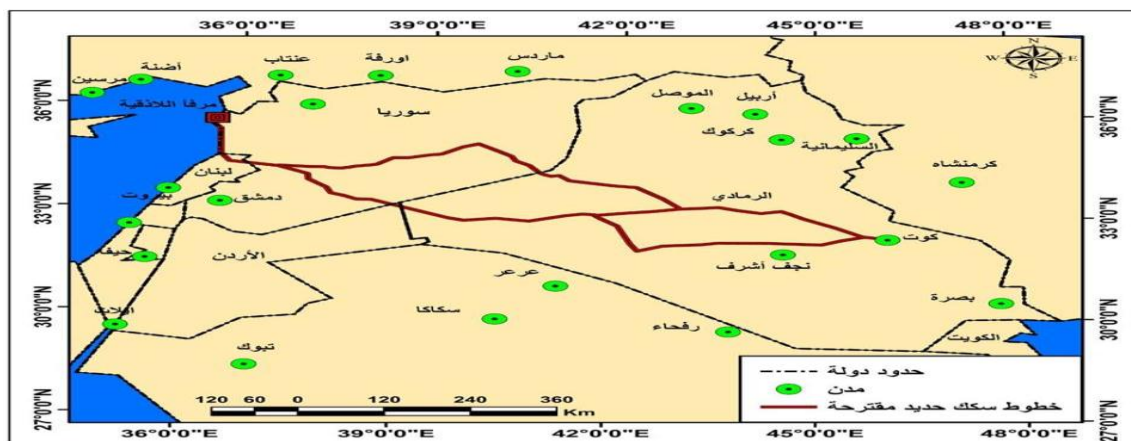
الخريطة (14) مسار سكة حديد الكوت ميناء العقبة الأردني



المصدر: من عمل الباحث لاعتماد على كاظم فنجان الحمادي، دراسة مشروع الحزام الآسيوي، وزارة النقل، 2017.

المسار الثالث :- خط سكة حديد كرمينشاه مهران بدره في محافظة واسط وصولاً إلى ميناء اللاذقية في سوريا، وهو الخط الأكثر كفاءة من طريق واسط العقبة لأن الطريق السوري يختصر المسافة نحو البحر المتوسط بطول 1218 كم من واسط إلى اللاذقية. ينظر الخريطة رقم (15).

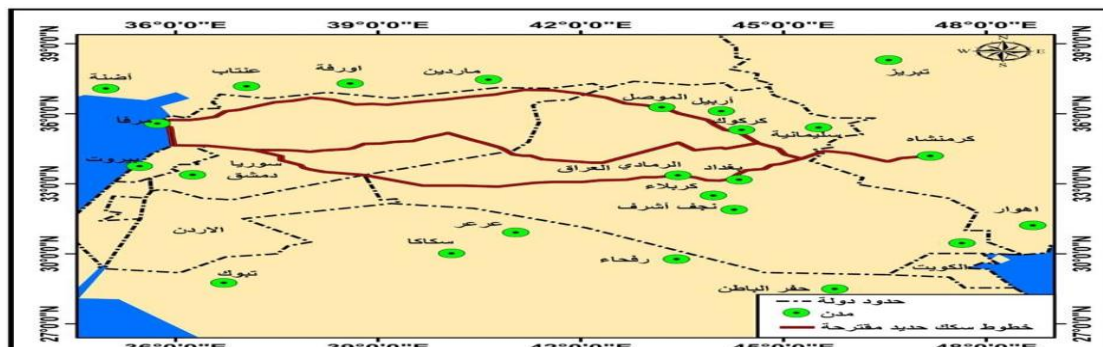
خريطة (15) مسار سكة حديد كوت اللاذقية



المصدر: من عمل الباحث لاعتماد على كاظم فنجان الحمادي، دراسة مشروع الحزام الآسيوي، وزارة النقل، 2017.

المسار الرابع :- مسار خط سكة حديد كرمينشاه في إيران ويدخل الحدود العراقية عبر منطقة خانقين في محافظة ديالى وصولاً إلى ميناء اللاذقية في سوريا ويمكن ربطها بالمسار مشروع خطة سكة بغداد- بعقوبة - كركوك- أربيل - موصل)، ومن خانقين على مسار الخط بغداد (الخط الدائري).

ليصبح طول المسار من خانقين إلى اللاذقية بطول 1250 كم ويمكن أن يربط مع المشروع المقترح خط سكة حديد (كركوك - سليمانية) ، ينظر الخريطة رقم (16).
خريطة (16) مسار سكة حديد كرمشاه - خانقين - اللاذقية

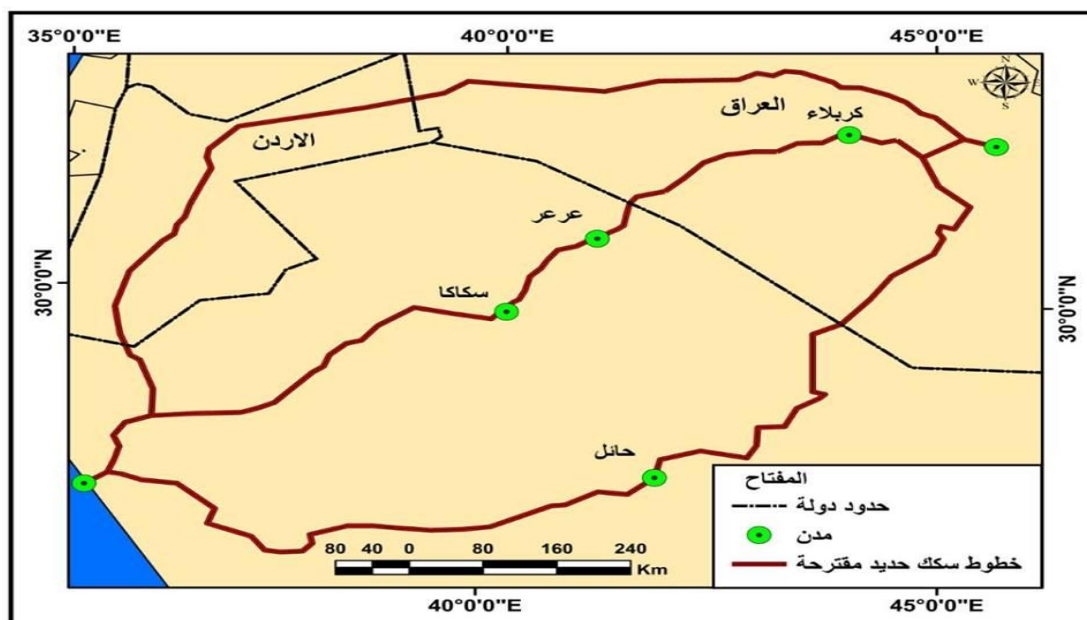


المصدر: من عمل الباحث بالإعتماد على كاظم فنجان الحمامي، دراسة مشروع الحزام الآسيوي، وزارة النقل،

2017.

المسار الخامس:- خط سكة الحديد من كرمشاه في إيران ويدخل الأراضي العراقية عن طريق منفذ بكرة الحدود في محافظة واسط بطول 360 كم داخل الأراضي الإيرانية ومن محافظة واسط مرورا بمحافظة كربلاء عبر منفذ عرعر على الحدود العراقية السعودية وصولاً إلى ميناء ضباء السعودي بطول 1437 كم ليصبح الطول الكلي للمسار 1797 كم ويخدم هذا المسار طريق الحج البري ويساعد على نشوء المستوطنات البشرية ومشاريع لاستغلال الثروات الطبيعية في المنطقة، وهو الخط الأسهل للتنفيذ نظراً للقدرات المالية السعودية لتمويل المشروع داخل أراضيها الذي يمر فيها المسار هي أراضي منبسطة في الغالب (1).

خريطة (17) مسار سكة حديد كوت - عرعر - ضباء السعودي على البر الأحمر



المصدر: من عمل الباحث بالإعتماد على كاظم فنجان الحمامي، دراسة مشروع الحزام الآسيوي، وزارة النقل، 2017.

(1) كاظم فنجان الحمامي، مصدر سابق، ص 37.

ب- الطرق الحالية

ما تقدم هي مسارات مقترحة من وزارة النقل لربط العراق بشبكة من السكك الحديدية من الشرق إلى الغرب للإسهام في تفعيل وتطوير نقل البضائع بالسكك الحديدية مع تقليل التكلفة وتعظيم الموارد وتعزيز موقع العراق الجغرافي في النقل وتجارة الترانزيت وتتمثل طرق النقل في العراق حالياً بما يأتي :-

- 1- النقل عبر الخطوط للسكك الحديدية وتشمل:
 - أ- خط أم قصر / البصرة / بغداد / بطول 781 كم.
 - ب- خط بغداد / بيجي / موصل / ربيعة / اليعربية سوريا / بطول 526 كم.
 - ت- خط بغداد / حديثة / القائم / حصيه / الحدود السورية / بطول 376 كم.
 - ث- خط كركوك / بيجي / حديثة / عكاشات / بطول 252 كم ، ويقع جزء من هذا الخط ضمن الخط السابق (1).
 - 2- النقل عبر الطرق المعبدة:

وهو أكثر أنواع النقل استخداماً في العراق لضيق الجبهة البحرية ومحدودية استخدام السكك الحديدية حالياً. فضلاً عن مرونة استخدام النقل بالسيارات وهناك شبكة من أصناف الطرق السريعة ، والرئيسية ، والثانوية، والمحلية ومحاورها الرئيسية كما يأتي :

 - أ- طريق زاخو - موصل - بغداد - ديوانية - البصرة - أم قصر - بطول 1231 كم .
 - ب- طريق موصل - أربيل - كركوك - بغداد - كوت - عماره - بصره - فاو - بطول 1143 كم.
 - ت- طريق خانقين - بغداد - رمادي - رطبة - بطول 733 كم.
 - ث- طريق بغداد - كربلاء - عرعر .

ج- طريق الرطبة - الرمادي - كربلاء - بصرة - بطول 1200 كم (2)

إنَّ تعزيز موقع العراق الإستراتيجي يتحقق من خلال تعزيز تجارة الترانزيت بشبكة الطرق البرية وذلك ما يحتم على العراق تحسين أداء الطرق التي تربطه مع الدول المجاورة ونصب محطات الوزن على المنافذ الحدودية، وتكثيف الجهود لربط المنافذ الحدودية فيما بينها والإهتمام بالطرق الدولية وضمان عدم مرورها من داخل المدن وخاصة الشاحنات، وقد إهتم العراق بمشروع الخط السريع (2) الذي يربط العراق بالحدود السورية والتركية وقد أحييت تصاميم المشروع إلى شركة (كوي) الدنماركية في حين سيتم التنفيذ من خلال إحدى الشركات الصينية، ان هذا المشروع الإستراتيجي

سوف يساهم في تسهيل عمليات النقل والتجارة بين العراق ودول شرق آسيا مع أوروبا (3).
إنَّ ربط القناة الجافة بالموانئ العراقية سيمنحه موارد إقتصادية كبيرة لا تنحصر في تعرفه المرور عبر الأراضي العراقية، بل يتعدى ذلك إلى أجور عوائد السفن والوكالات البحرية القادمة إلى الموانئ العراقية، وفرص العمل لعمال الشحن والتفريغ، ويتوقع أنَّ تكون العوائد المالية لإيرادات الموانئ والقناة الجافة لو نفذت وأستغلت بشكل صحيح حوالي 65 مليار دولار سنوياً. فيما بلغت إيرادات قناة السويس عام 2013 نحو 5,1 مليار دولار ويتوقع لها أن ترتفع عام 2023 إلى 13,2 مليار دولار سنوياً (4).

رابعاً: التحديات امام مشروع القناة

- 1- القناة البحرية السعودية التي تربط الخليج العربي بالبحر الأحمر.
- 2- الجسر القاري الأوراسي- طريق الحرير الجديد.
- 3- القناة الجافة في مصر من خلال خط سكة الحديد سيناء مارا " فوق قناة السويس الى رفح ترتبط بشبكة سكة حديد أوروبا عبر (إسرائيل)، لبنان ، سوريا ، تركيا.

(1) مجيد ملوك السامرائي، جغرافية النقل الحديثة، ط1، المطبعة المركزية، جامعة ديالى، 2011، ص77.

(2) وزارة الإسكان والتعمير، الهيئة العامة للطرق والجسور، بغداد، 2002.

(3) نبيل جعفر المرسومي، مصدر سابق ، ص32.

(4) المصدر نفسه، ص 33.

4- طريق النقل البري من ميناء إيلات الى أشدود في (إسرائيل) (1)

المبحث الثالث

الانعكاسات الجيو اقتصادية لطريق الحرير على مستقبل العراق

بعد العام 2003 فقد تطورت العلاقات العراقية الصينية ابتداء من إعادة فتح السفارة الصينية في بغداد عام 2004 الى تقديم مساعدات مالية وفنية ودعوة المسؤولين العراقيين لزيارة الصين ما نتج عن ذلك إلغاء الديون الصينية المستحقة على العراق والبالغة 8,5 مليار دولار بنسبة 100% وتخفيض ديون الشركات الصينية الخاصة بنسبة 80% ، فضلا عن تسهيل العمل في تنفيذ العقود النفطية مع النظام السابق، وتوفير برامج تدريبية للكوادر الفنية العراقية وتعزيز التعاون الدبلوماسي بين البلدين، كما تم

إنشاء آلية للتعاون الدبلوماسي والسياسي بين البلدين ابتداء من عام 2008م (2) . وإدراكا من الصين لأهمية موقع العراق الجيوستراتيجي فقد سعت إلى مشاركة العراق في (مبادرة الحزام والطريق) على اعتبار أن العراق يقع في قلب مسار هذه الطريق والذي سيؤدي عند تنفيذه إلى تحقيق تنمية مشتركة وتسهيل الإستثمارات بين العراق والصين

إن انضمام العراق إلى مبادرة الحزام والطريق سوف لا يقتصر فقط على العلاقات التجارية مع الصين فقط بل يتعدى ذلك مرور التجارة البينية بين شرق وجنوب شرق آسيا من جهة ودول المنطقة وأوروبا من جهة أخرى بما يوفر للعراق من عوائد مالية كبيرة من خلال الرسوم المتحصلة من مرور البضائع من خلال ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة التي ستمت من خلالها تلك البضائع، فضلا عن توفير فرص العمل لكثير من هم في سن العمل، إذ تشير إحصائية أعدها الجهاز المركزي للإحصاء فإن التقديرات السكانية في العراق لعام 2017 أن عدد السكان وصل إلى 37.139,519 مليون نسمة، وبمعدل نمو مرتفع يبلغ 2,61%، على وفق تقديرات وزارة التخطيط (3).

أولاً: العراق في الرؤية الاستراتيجية للصين

وقد مثل العراق في هذه الإستراتيجية عامل جذب لصانع القرار الصيني. وإعتبر أن المرحلة الحالية فرصة سانحة في ظل الظروف الدولية والإقليمية. أن تجعل من الصين قوة عظمى (4) ، وقد أدركت الصين بأن العراق يعد مركز ثقل إقتصادي مهم والتي كانت قد أبرمت معه إتفاقيات نفطية منذ أيام النظام السابق (5)

من هنا تبرز الأهمية لموقع العراق الاستراتيجي بالنسبة للصين ومن خلال ربط ميناء كوار بميناء الفاو والربط مع تركيا وأوروبا عبر القناة الجافة العراقية من جهة وكونه مصدر مهم لتزويد الصين بالنفط والغاز الطبيعي من جهة أخرى.

(1) المصدر نفسه ، ص33.

(2) ابتسام محمد العامري، سياسة الصين الخارجية والعلاقة مع العراق، ورقة قدمت الى الندوة العلمية الموسومة بالسياسات الخارجية للدول الاسيوية الرئيسية والعلاقات مع العراق التي عقدها بيت الحكمة ، قسم الدراسات السياسية والاستراتيجية ، بغداد ، 2016، ص5.

(3) ابتسام محمد العامري ، نظره عامة على العلاقات العراقية الصينية بعد عام 2003: جمعية الزمان ، العدد 5063، 30 آذار |، 2015، ص15.

(4) حيدر علي حسين ، العراق في الادراك الاستراتيجي الصيني، بحث منشور في العراق وعلاقاته الخارجية الواقع والافاق، مركز المستنصرية للدراسات العربية والدولية ، الجامعة المستنصرية ، 2012، ص285.

(5) الصين . العلاقات الخارجية مع الدول المؤثرة في رسم السياسة الخارجية ، المركز العربي للمعلومات دراسات استراتيجية على الرابط www.weiyaanhui.arabsion.com .

أن حجم التبادل التجاري بين العراق والصين بلغ 14 مليار دولار عام 2011 ثم وصل إلى 24 مليار عام 2013 وقد تجاوز 30 مليار دولار عام 2018 وهذا ما جعل الصين الشريك التجاري الأول للعراق والشريك التجاري الرابع للصين عربياً" فيما بلغ حجم الاستثمارات الصينية في العراق أكثر من 20 مليار دولار (1).

ثانياً: محددات الاستراتيجية الصينية في العراق

تدرك الصين جيداً " حجم القلق والتهديد الذي تمثله أهدافها المستقبلية بالنسبة للدول الكبرى وخاصة الولايات المتحدة الأمريكية التي تعمل على تحجيم وتطويق الصعود الصيني، في مرحلة تشهد إعادة توزيع الأدوار للقوى الدولية الكبرى، لأن لدى الصين رؤية مستقبلية إستراتيجية كاملة للمناطق التي تتعامل معها ومن هذه الدول العراق، فقد تبلورت رؤية الصين الإستراتيجية تجاه العراق وكان التركيز على الجانب الإقتصادي هو السمة الرئيسية لهذا التحرك، وأن أمن الطاقة وطرق إمدادها كانت من المحركات الرئيسية تجاه العراق ودول المنطقة الغنية بالنفط والغاز الطبيعي (2).

ثالثاً: العلاقات الاقتصادية العراقية مع الصين ودول شرق آسيا.

تتنافس دول عديدة الى دعم العراق سياسياً واقتصادياً "سعيًا" منها للحصول على حصة في السوق التجاري العراقي معرفة منها بأهمية الاقتصاد العراقي ومكانته المستقبلية . ومنها دول شرق اسيا (الصين – اليابان – كوريا الجنوبية) ، وتعود العلاقات مع دول اسيا الى فترات زمنية سابقة حيث ارتبطت بغداد بعلاقات تجارية مع الصين والهند عبر طريق الحرير القديم . الا ان العلاقات التجارية الحديثة مع دول شرق اسيا لم تسجل الا بعد الحرب العالمية الثانية رغم اشباع السوق في تلك الفترة بالبضائع الغربية . إلا ان استيراد البضائع الاسيوية وخاصة اليابانية بدأ استيرادها واستهلاكها بكثرة نظراً " لرخص ثمنها وجودتها. فقد سجلت البضائع اليابانية عام 1959 حوالي (8,5) مليون دينار عراقي. كما ارتفعت معدلات التبادل التجاري مع كل من هونك كونج و تايوان ، والصين (3).

وقد تزايدت معدلات التبادل التجاري مع اليابان في السبعينيات والثمانينيات بشكل كبير حيث بدأت اليابان بشراء النفط العراقي ، كما بدأ العراق باستيراد المعدات الإنتاجية والعدد والمكائن ، والعربات ، والسيارات التي بدأت تحل محل السيارات الأوروبية في السوق العراقية. فيما كانت العدد الرخيصة الأسعار والمواد الغذائية هي سمة العلاقات التجارية بين العراق والصين حتى منتصف الثمانينيات حيث بدأت الحكومة العراقية بالسعي لشراء المنتجات الصينية سعياً " منها لكسب ود الصين اثناء الحرب العراقية الايرانية ولمكافئتها على مواقفها المؤيدة للعرب في قضيتهم المركزية آنذاك وهي القضية الفلسطينية الا أنها لم تنجح تماماً" في وقت استيراد الصين للنفط الإيراني (4).

أما العلاقات التجارية مع كوريا الجنوبية فلم تبدأ حتى نهاية القرن العشرين ولا سيما بعد التطور الاقتصادي والتكنولوجي الكبير في كوريا الجنوبية ، والتي بدأت بزيادة استيرادها من النفط الخام العراقي حتى بلغت نسبة 8,2% من اجمالي النفط العراقي المصدر عام 2010 م ، او ما يعادل 7% من اجمالي استيرادات كوريا الجنوبية من النفط الخام . كما انفتح السوق العراقي امام البضائع الكورية الجنوبية وخاصة السيارات والمواد الكهربائية، بعد التأكد من جودتها ونجاحها في السوق العراقي (5).

(1) حجم التبادل التجاري بين العراق والصين، شفق نيوز، الأنترنت على الرابط www.shafaaq.com

(2) لي وي جيان ، تحليل ودراسة العلاقات بين الصين ودول الشرق الأوسط ، مجلة السياسة الدولية ، يوليو ، 2001، العدد 145.

(3) فحطان أحمد سليمان ، السياسة الخارجية العراقية و 1958-1963، القاهرة، مكتبة مدبولي، 2008، ص365.

(4) حازم عبد الحميد ، توجهات العراق الخارجية نحو شرق اسيا بحث منشور، مركز المستنصرية ، 2012، ص297

(5) حازم عبد الحميد النعيمي ، المصدر السابق، ص298.

يتضح مما تقدم بأن للعراق علاقات اقتصادية وتجارية متينة مع دول شرق اسيا وخاصة اليابان وكوريا والصين بدأت قديما "ونمت بعد الحرب العالمية الثانية وازدادت وتيرتها في نهاية القرن العشرين حتى اصبحت الصين تمثل الشريك التجاري الأول للعراق، فيما نمت العلاقات التجارية مع كل من اليابان وكوريا والهند وتايوان وغيرها . ان كل هذه المبادلات التجارية تمر من خلال طرق النقل البحرية خاصة وإذا ما تم استغلال موقع العراق الجيو ستراتيكي بشكل جيد عن طريق الاستثمار الصحيح في ميناء الفاو والقناة الجافة والعمل على زيادة التبادل التجاري بين العراق وتلك الدول وخاصة في ضوء الاستكشافات الاخيرة من النفط والغاز الطبيعي والتي يمكن ان ترفع العراق الى مصاف الدول الرئيسية في انتاج وتصدير الغاز الطبيعي في العالم.

رابعاً: الاتفاقية العراقية الصينية

إن الاتفاقية التي دخلت حيز التنفيذ تعد الاولى من نوعها في تاريخ العراق الاقتصادي والسياسي لما تمثله من نقطة تحول في عملية البناء (النفط مقابل البناء) ولان دور الصين في الاقتصاد العالمي واضح في جميع القطاعات الاقتصادية وقد تضمنت هذه الاتفاقية بنودا كثيرة في جميع القطاعات وبالأخص البنى التحتية والخدمية والطرق والجسور والصحة والتعليم والاتصالات والتكنولوجيا وفي المشاريع الاستراتيجية مثل ميناء الفاو الكبير⁰

إن الاتفاق مع العراق لم يتضمن اي شروط جزائية لان الصين بحاجة الى النفط العراقي وهي تمتلك عقود شراء نفط من العراق طويلة الاجل، وتنافس الصين دول اخرى كل سنة للحصول على عقود جديدة حتى وصل الطلب الى 4.6 مليون برميل يوميا رغم ان قدرة العراق التصديرية هي 3.5 مليون برميل يوميا مع مرونة 1.1 مليون برميل يوميا وهو ما يجعل الصين تقدم تنازلات في عقودها مع العراق لأنه قادر على السداد نتيجة لما يملكه من موارد اقتصادية وثروات معدنية كبيرة.

ان مدة الاتفاقية هي 20 سنة قابلة للتديد الى 30 سنة في حال نجاح الدفعة الاولى من المشاريع يتم فيها رفع سقف مبيعات النفط العراقي من 100 الف برميل الى 300 الف برميل يوميا، وتوضع في الصندوق العراقي الصيني للاعمار وهو صندوق انشأ لهذا الغرض تشرف عليه الحكومة العراقية وشركة صينة استشارية ضامنة من افضل الشركات العالمية تقررها الحكومة العراقية وتعتمدها ضمن قانون الموازنة العامة الاتحادية⁽¹⁾ ويقوم الصندوق بدوره في تغطية النفقات للمشاريع التالية:

- 1-المطارات
 - 2-بناء المدارس
 - 3-تعبيد الطرق الخارجية
 - 4-انشاء سكك الحديد
 - 5-معالجة تلوث مياه دجلة والفرات وشط العرب
 - 6-بناء مجمعات سكنية
 - 7-مشاريع البنية التحتية
 - 8-مشاريع الطاقة
 - 9- مشاريع اخرى حسب طلب الحكومة العراقية
- ويتم استقطاع المبالغ لمشروع كلفته مليار دولار مثلا من الصندوق بواقع 850 مليون دولار من الاموال الصينية مقابل 150 مليون دولار من مبيعات النفط العراقية، وقد تم البدء بايداع الاموال في الصندوق اعتبارا من 2019/10/1. وقد تراكم مبلغ حوالي 500 مليون دولار حتى نهاية عام 2019 فيما الصين جاهزة لايداع 10 مليار دولار كما يضمن الاتفاق للعراق حرية اختيار شركات عالمية امريكية واوروبية لمشاركة الشركات الصينية حسب نوع المشروع⁽²⁾.

(1) مظهر محمد صالح، شبكة الاقتصاديين العراقيين، بنود الاتفاقية العراقية الصينية، 2019، على الرابط www.burathanews.com.

(2) مصطفى سند، تفاصيل هامه للاتفاقية العراقية الصينية، الانترنت على الرابط www.uruknews.net

وهو ما سيكون له تأثير كبير على مستقبل العراق الاقتصادي ولا سيما بعد الانتهاء من المشاريع الخاصة بمبادرة الحزام والطريق واتمام الربط السككي مع دول الجوار ولا سيما تركيا والتي من خلالها يتم الاتصال بأوروبا لآمال المسار الجنوبي للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وهي الوجهة النهائية والغاية المرجوة لزيادة التبادل التجاري من أجل تنشيط الاقتصاد العراقي نتيجة لتعدد مصادر العوائد المالية من خلال تحصيل الرسوم الكمركية في الموانئ العراقية ورسوم المرور (الترانزيت) والتي تحسب على أساس كمية الضائع وطول المسافة المقطوعة داخل البلد.

وفي ضوء كل ماتقدم فإن التأثير الاقتصادي لمرور طريق الحرير في العراق سوف يكون واضحاً إذا استطاعت الحكومة العراقية استغلاله بالشكل الأمثل بعيداً عن المناكفات السياسية والمصالح الشخصية ولنكون اسوة بباقي الدول التي تجعل مصالح بلدها قيمة عليا يسعى الجميع لبلوغها

الاستنتاجات

- 1- إن موقع العراق الجغرافي في قلب جزيرة العالم بين القارات الثلاث القديمة اسيا وإفريقيا وأوروبا يمنحه أهمية جيوسراتيجية كبيرة بسبب تحكمه في الطرق بين تلك القارات. كما يحتل العراق موقعا مهما بين الدول المنتجة للطاقة (النفط والغاز الطبيعي) وذلك لما يمتلكه من مخزون كبير جعله يحتل المركز الثاني عالميا بنسبة 12% من احتياطي النفط في العالم .
- 2- القناة الجافة التي تربط موانئ شمال الخليج العربي بأوروبا عبر العراق وتركيا ومنطقة جنوب العراق التي تبقى منطقة مرور (ترانزيت) مهمة على طريق النقل الجوي. يمكن أن توفر للعراق عوائد مالية قد تصل إلى 60 مليار دولار سنويا. وهي موارد ثابتة تضاهي العوائد المالية من النفط إذا أحسن استغلالها.
- 3- إن العراق واحد من الدول المتضررة جغرافيا حسب اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار فهو يمتلك ساحلاً محدوداً لا يتجاوز 58 كم. وقد تضرر أكثر بعد قرار مجلس الأمن ذي الرقم 883 عام 1993 ، الذي استقطع جزءاً من الأراضي العراقية وبضمنها السواحل في خور عبدالله، التي تُعدّ واحدة من نتائج حرب الخليج الثانية عام 1991.
- 4- لدى العراق دراسة متكاملة لإنشاء خطوط سكك حديدية جديدة بالتعاون مع الجانب الصيني يربط العراق بشبكة مسارات مبادرة الحزام والطريق. بموجب مذكرات التفاهم الموقعة بين البلدين على ان لا يتحمل الجانب العراقي اي نفقات لإنشائها سوى توفير الموقع والأراضي التي يمر عليها الخط. وكان العراق قد قدم دراسة بجدوى المشروع من خلال وزارة النقل عام 2017.
- 5- يعد ميناء الفاو الكبير واحداً من المواقع الاستراتيجية المهمة في شبكة النقل البحري العراقي. ولاقتصاد النقل البحري الدولي أيضاً. لأنه يتوسط بين أوروبا من جهة وجنوب وشرق اسيا من جهة ثانية. ولأنه في حال اكتمال إنشائه سوف يصبح محطة للترانزيت العالمي بتوفيره 35% -- 45% من كلفة النقل و 35% -- 40% من وقت النقل على الشركات العاملة في مجال النقل البحري.

الهوامش والمصادر

- (1) شي جينبينغ، حول الإدارة والحكم، ترجمة دار النشر باللغات الأجنبية، بكين، الصين، الطبعة الاولى، 2018.
- (2) وانغ أي وي، الحزام والطريق ماذا ستقدم للصين للعالم ترجمه رشا كمال ، دار سما ط 1، القاهرة، 1017.
- (3) وليام جونزومايكل بيلينجتون، من طريق الحرير إلى الجسر البري العالمي، طريق الحرير الصيني الجديد تغيير مسار التاريخ نحو التنمية، ترجمة حسين العسكري، تقرير مؤسسة اكزكتف انتليجنس ريفيو، تحرير النسخة العربية علي اشرف، الطبعة العربية الأولى 2016 .
- (4) وانغ اي وي، مصدر سابق.
- (5) بان أحمد إبراهيم فضلي، طريق الحرير :علاق ينهض من جديد ،وزاره الخارجيه العراقيه، 2017.
- (6) علي صالح وشادي عبدالوهاب، مشروع الحزام والطريق، مركز المستقبل، ابو ظبي العدد 2018، 26.

- (7) صحيفة الشعب اليومية، الصين تسعى لإكمال الحزام الاقتصادي خلال 30 عاماً، 2014/7/2 الإنترنت نيت على الرابط <https://arabic.people.com.cn/n/>
- (9) محمد محي عيسى الهميص، مقومات الجغرافية وأثرها في الأمن الوطني العراقي ، أطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية التربية ، الجامعة المستنصرية ، 1996، ص30.
- (10) جنان جميل سكر ، تحديد المجالات البحرية للدول الساحلية في الخليج العربي ، أطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية القانون والسياسة ، جامعة بغداد ، 1978.
- (11) ميناء الفاو الكبير ثروة اقتصادية يبدها الإهمال، الإنترنت على الرابط <https://www.dwarozh.net/AR/details.aspx>
- (12) زهير جمعة المالكي ، حرب الموانئ العالمية وأثرها على العراق ، مركز البيان للدراسات والتخطيط ، 2018، متاح على الرابط <https://www.bayan-center.org>
- (13) نبيل جعفر المرسومي، حسين حيدر محمد ، ميناء الفاو الكبير، مركز المحور للدراسات.
- (14) كاظم فنجان الحمادي ، دراسة مشروع الحزام والطريق الآسيوي ، وزارة النقل ، 2017 .
- (15) كاظم فنجان الحمادي، مصدر سابق.
- (16) محيد ملوك السامرائي، جغرافية النقل الحديثة، ط1، المطبعة المركزية، جامعة ديالى، 2011 .
- (17) وزارة الإسكان والتعمير، الهيئة العامة للطرق والجسور، بغداد، 2002.
- (18) نبيل جعفر المرسومي، مصدر سابق.
- (19) المصدر نفسه.
- (20) المصدر نفسه.
- (21) ابتسام محمد العامري، سياسة الصين الخارجية والعلاقة مع العراق، ورقة قدمت الى الندوة العلمية الموسومة بالسياسات الخارجية للدول الآسيوية الرئيسية والعلاقات مع العراق التي عقدها بيت الحكمة ، قسم الدراسات السياسية والاستراتيجية ، بغداد ، 2016.
- (22) ابتسام محمد العامري ، نظره عامة على العلاقات العراقية الصينية بعد عام 2003: جمعية الزمان ، العدد 5063، 30 آذار |، 2015.
- (23) حيدر علي حسين ، العراق في الادراك الاستراتيجي الصيني، بحث منشور في العراق وعلاقاته الخارجية الواقع والافاق، مركز المستنصرية للدراسات العربية والدولية ، الجامعة المستنصرية ، 2012.
- (24) الصين . العلاقات الخارجية مع الدول المؤثرة في رسم السياسة الخارجية ، المركز العربي للمعلومات دراسات استراتيجية على الرابط www.weiyaanhui.arabsion.com .
- (15) حجم التبادل التجاري بين العراق والصين، شفق نيوز، الإنترنت على الرابط www.shafaaq.com
- (16) لي وي جيان ، تحليل ودراسة العلاقات بين الصين ودول الشرق الأوسط ، مجلة السياسة الدولية ، يوليو 2001، العدد 145.
- (17) قحطان أحمد سليمان ، السياسة الخارجية العراقية و 1958-1963، القاهرة، مكتبة مدبولي، 2008.
- (18) حازم عبد الحميد ، توجهات العراق الخارجية نحو شرق اسيا بحث منشور، مركز المستنصرية ، 2012.
- (19) حازم عبد الحميد النعيمي ، المصدر نفسه.
- (30) مظهر محمد صالح، شبكة الاقتصاديين العراقيين، بنود الاتفاقية العراقية الصينية، 2019، على الرابط www.burathanews.com .
- (31) مصطفى سند، تفاصيل هامه للاتفاقية العراقية الصينية، الإنترنت على الرابط www.uruknews.net