

geopolitical and economic implications The Belt and Road Initiative on the future of Iraq (study in geopolitics)

Adnan Abdullah Hamadi
Ministry of Education/Open Educational College
Adnanaljumile0790@gmail.com

DOI: <https://doi.org/10.31973/aj.v1i143.3899>

Abstract:

Through the Belt and Road Initiative, China confirms its rise as an international power to compete with the United States of America, and thus aims to follow a policy of cordoning off American attempts and responding to its strategy based on heading towards Asia (Pivot to Asia) and preventing its naval fleets from controlling the waterways of the world, which threatens to close China's energy and trade corridors in the event of military tensions, and China, on the other hand, emphasizes the strengthening of China's soft power. As for the internal causes, through the project, China seeks to support the interior and western regions of China, which suffer from slow economic growth, through the transfer of goods and services from the eastern ports, in which capital and labor are concentrated, which helped raise their economic growth rates.

Keywords: Silk Road - Belt and Road - Chinese Initiative.

الانعكاسات الجغرافية السياسية والاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق على مستقبل العراق (دراسة في الجغرافية السياسية)

أ.م.د. عدنان عبدالله حمادي
وزارة التربية / الكلية التربوية المفتوحة

(مُلخَصُ البَحْث)

تؤكد الصين عن طريق مبادرة الحزام والطريق صعودها كقوة دولية لتنافس الولايات المتحدة الأمريكية، وهي بذلك ترمي إلى اتباع سياسة تطويق المحاولات الأمريكية والرد على استراتيجيتها القائمة على التوجه نحو قارة آسيا (Pivot to Asia) ومنع أساطيلها البحرية من السيطرة على ممرات العالم المائية، مما يهدد بخلق ممرات الطاقة والتجارة الصينية في حالة التوترات العسكرية، وأن الصين تؤكد من جانب آخر تعزيز قوة الصين الناعمة.

أما الأسباب الداخلية فإنّ الصين تسعى عن طريق المشروع إلى دعم الأقاليم الداخلية والغربية من الصين التي تعاني من بطء نموها الاقتصادي عن طريق نقل البضائع والخدمات من الموانئ الشرقية التي تتركز فيها رؤوس الأموال والأيدي العاملة التي ساعدت على ارتفاع معدلات نموها الاقتصادي.

الكلمات المفتاحية: طريق الحرير - الحزام والطريق - المبادرة الصينية.

مشكلة الدراسة :

عادة ما تكون مشكلة الدراسة عبارة عن سؤال رئيس لم تتم الإجابة عليه وتتفرع منه أسئلة ثانوية على وفق الآتي :

السؤال الرئيس: ما الانعكاسات الجغرافية السياسية والاقتصادية والاجتماعية لمبادرة الحزام والطريق الصينية على العراق ؟
أما الأسئلة الثانوية لمشكلة الدراسة فهي :

١- ماذا تمثل مبادرة الحزام والطريق عالمياً وإقليمياً ، وهل لها تأثير سياسي واقتصادي في قارات العالم القديم (آسيا - أفريقيا - أوروبا) ؟

٢- هل تسعى الصين عن طريق مبادرة الحزام والطريق إلى تعزيز وجودها في جغرافية أوراسيا ولاسيما أنّ ماكندر وصف هذه المنطقة بـ (قلب العالم) ومن يسيطر عليها يسيطر على القوة الاقتصادية والجغرافية للعالم ؟

٣- هل ستكون الصين عن طريق مبادرة الحزام والطريق بديلاً اقتصادياً للولايات المتحدة الأمريكية وتنتهي الأحادية القطبية التي سادت بعد تفكك الإتحاد السوفيتي ؟
فرضيات الدراسة :

١- لمبادرة الحزام والطريق الصينية انعكاسات جغرافية سياسية واقتصادية على العراق .
٢- تتطوي مبادرة الحزام والطريق الصينية على أهمية اقتصادية فيما يتعلق بالدول المشاركة فيها ، وتجعل كل دولة مشاركة فيها شريكاً تجارياً مع الصين صاحبة الاقتصاد الأوفر .
٣- تؤكد الصين عن طريق مبادرة الحزام والطريق صعودها بوصفها قوة دولية ومنافسة للولايات المتحدة الأمريكية والردّ على استراتيجيتها بالتوجه نحو الشرق الأوسط .

منهج الدراسة :

اعتمدت الدراسة المنهج التاريخي لمعرفة مسارات طريق الحرير القديم الذي تقوم المبادرة على أنقاضه، ثم منهج التحليل النظمي أو النسقي الذي يُعدّ من المناهج المهمة في هذا العمل الجغرافي، ويقوم على تحليل العلاقات الدولية للوقوف على أسباب الاستمرار والتغيير في السياسات الخارجية للدول .

هدف الدراسة :

تهدف الدراسة إلى التعرف على الفرص التي تكمن وراء إعادة بناء البنية التحتية ، فيما إذا وافق العراق على الانضمام إلى هذا المشروع والإسهام في مساعدته اقتصادياً وتنموياً ، و لا سيّما إنّ العراق يحتل المرتبة الثالثة في قائمة الدول المصدّرة للنفط إلى الصين بعد السعودية وعمان .

حدود الدراسة :

الحدود المكانية للدراسة هي الجزيرة العالمية الماكندرية (آسيا - أفريقيا - أوروبا) وربطها مع بعضها بشبكة واحدة من الطرق البرية والبحرية والطرق الرقمية . أمّا الحدود الزمانية فتعود إلى عام ٢٠١٣ والمبادرة التي أعلنها الرئيس الصيني (شي جين بينغ) في أثناء زيارته كازاخستان وإندونيسيا
المقدمة:

مبادرة الحزام والطريق هي مبادرة صينية قامت على أنقاض طريق الحرير في القرن التاسع عشر من أجل ربط الصين بالعالم لتكون أكبر مشروع بنية تحتية في تاريخ البشرية. وكان التركيز الأول في هذه المبادرة على الاستثمار في البنى التحتية ولاسيما مجال التعليم ومواد البناء والسكك الحديدية وشبكة الطاقة والحديد والصلب والسيارات والطرق السريعة والعقارات، وإنّ الأهداف المعلنة لهذه المبادرة هي إنشاء سوق واحدة موسعة، ثم الاستفادة من الأسواق الدولية والإقليمية والمحلية عن طريق التبادل الثقافي، ثم الانتهاء إلى تدفقات رؤوس الأموال وتجميع المواهب ، وتأسيس قاعدة بيانات رقمية وتكنولوجيا . وتعالج المبادرة فجوة البنى التحتية وتسريع النمو الاقتصادي عبر منطقة آسيا والمحيط الهادي وأفريقيا ووسط وشرق أوروبا . وتغطي مبادرة الحزام والطريق (٦٨) دولة و (٦٥%) من سكان العالم و(٤٠%) من الناتج الإجمالي العالمي ابتداءً من عام ٢٠١٧ .

المبحث الأول**الجغرافية التاريخية طريق الحرير**

يعود تاريخ طريق الحرير إلى نحو (٢٠٠) سنة قبل الميلاد في حكم سلالة هان الصينية، إذ كان لطريق الحرير أثر كبير في ازدهار عدد من الحضارات القديمة مثل الحضارة المصرية والصينية والرومانية والهندية والتقاء الثقافات والتبادل الفكري والثقافي وتعلّم اللغات وتقاليد البلدان التي كانوا يسافرون إليها، وله أثر في نمو المدن الساحلية ، ولاسيما المحاذية منها للطريق (Bonavia, 2004: 96)

وتسمية طريق الحرير تطلق على مجموعة من الطرق البرية التي كانت تربط شرق آسيا عبر آسيا الوسطى حتى البحر المتوسط وأوروبا ، إلا أنّ المسار الرئيس لهذه الطريق لم يكن معروفاً بدقة وهذا الطريق هو طريق ترابي لم يكن معبّداً وقد أطلق هذه التسمية العالم الجغرافي الألماني (فرديناند) لوصف الطريق الذي يمر من خلاله الحرير الصيني ، ثم أصبحت التسمية فيما بعد تطلق على كل الطرق التي كانت تسلكها قوافل التجارة الصينية مع وسط آسيا وحوض البحر المتوسط (صلاح ، وشادي ، ٢٠١٨ : ٣) .

وقد تعدّى هذا الطريق إمكانيات نقل الحرير الصيني إلى نقل السلع والبضائع التي تفوق الحرير في الأهمية مثل القطن والخيول والورق والبارود وبالمقابل تستورد الصين البضائع مثل الذهب والأحجار الكريمة والعاج والعمود والأصبغ والمنسوجات من الخارج (الدليمي، ٢٠١٩: ٧)

ولم تقتصر جغرافية طريق الحرير على الربط بين شرق العالم وغربه بل تعدّى ذلك إلى الجنوب لاسيّما شبه القارة الهندية ، التي أسهمت في نقل البضائع والثقافة الهندية والديانة البوذية (Bonavia, 2004: 20)، وتمرّ بهذا الطريق أيضاً البهارات الهندية واللبان العربي وأواني فرنسا ورخام بلاد فارس، فضلاً عن الحرير الصيني ، وأصبح هذا الطريق بمثابة خط استواء اقتصادي وسياسي كما تصوّره خريطة مابا موندي (Mappa Mundi) (باوري ٢٠١٧ : <https://www.araby.com.u>)

لقد شكّلت التجارة في تلك الحقبة شكلاً أولياً من أشكال العولمة ، لتؤكد أنّ التاريخ لم يبدأ من أوروبا المسيحية وحدها ، بل من دول الشرق ، وأنّ نقطة الارتكاز التي أكدتها نظرية ماكندر البرية في جزيرة العالم تعود إلى الصين والهند وبلاد فارس ووادي النيل ومصر ، وكيف كان لها أثر كبير في مراكز القوة في العالم القديم ، وإنّ جغرافية هذه المنطقة كانت ولا زالت تتحكم بطرق التجارة بين الشرق والغرب ويعود سبب ذلك إلى موقعها الجغرافي المتميز وطوبوغرافيتها السهلة ، فضلاً عن وفرة المياه الصالحة للشرب وتواجدها على مسافات مناسبة على الطريق وتوافر محطات الاستراحة (الخانات) التي تحتاجها القوافل التجارية (حسن ، ١٩٨٩: ٢٥) .

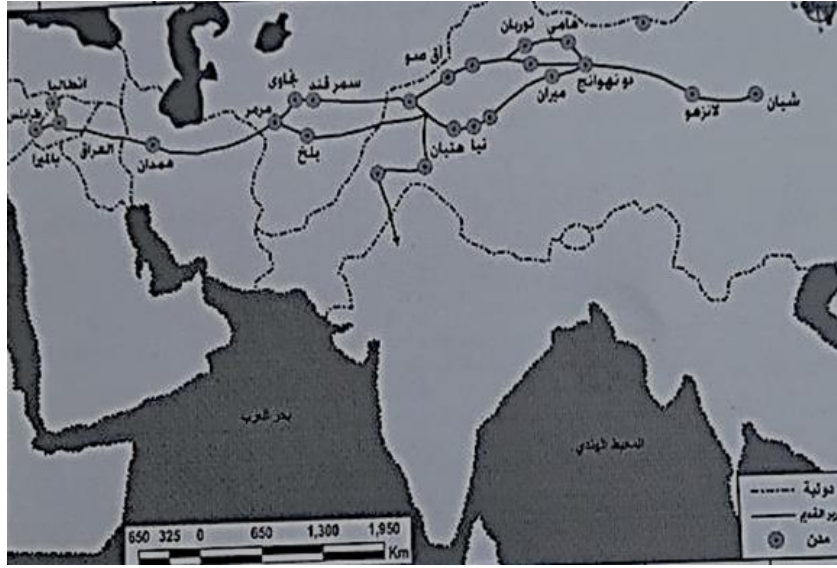
الخريطة (١) خريطة العالم في القرن الثاني عشر الميلادي



وفي الواقع العملي فإن مفهوم طريق الحرير يستعمل للإشارة إلى الطريق الذي يبدأ من مدينتي (لوانج وتشانجان) الصينيتين ، ثم يمر قانسو (Hexi Corridor) ثم يصل مدينة (دو نهوانج الصينية) ، ثم يتفرق إلى ثلاثة ممرات رئيسة (زهدي، ١٩٩١: ١٢٢) ، الممر الشمالي يصل إلى جبال (تيان شيان) ، والممر الأوسط يمتد من مدينة توربان غرب الصين إلى الأطراف الجنوبية من إقليم (ستينجيانج) وصولاً إلى مدينة (هوتان الصينية) ، ثم إلى وسط آسيا وبلاد فارس وينتهي عند أوروبا والممر الجنوبي عبر جبال بامير إلى باكستان والهند. (Ge, 2016 : 1)

وإن الممرات التجارية لم تقتصر على الطرق البرية فقط ، بل شملت ممراً بحرياً من شبه الجزيرة العربية إلى المدن الصينية الذي عن طريقه يتم تبادل البورسلين والسيراميك والشاي فضلاً عن الحرير (Ge, 2016 : 1). وكان العرب هم من يسيطر على هذا الطريق كونهم متقدمين في صناعة السفن في تلك الحقبة ، وإن العرب يفضّلون هذا الطريق لانخفاض تكاليف النقل فيه بالقياس إلى الطرق البرية الأخرى (Ge, 2016 : 11).

الخريطة (٢) المسارات الرئيسية لطريق الحرير القديم



طريق الحرير الجديد وتاريخ المبادرة :

يُعدّ عام ٢٠١٣ البداية الحقيقية لمبادرة الحزام والطريق التي جاءت بعد الزيارة التي قام بها الرئيس الصيني (شي جين بينغ) إلى كازاخستان وأعلن فيها عن خطة لتأسيس طريق حرير جديد يصل الصين بأوروبا عُرف بـ (طريق واحد- حزام واحد) (One Belt- One Road) وتتراوح الاستثمارات فيه بين (٤-٨) ترليون دولار .

وفي عام ٢٠١٧ استعملت بكين لأول مرة مصطلحاً جديداً يشير إلى المبادرة وهو (مبادرة الحزام والطريق) (Belt & Road Initiative) وحتى عام ٢٠١٨ نجحت الصين في ضمّ أكثر من (٧٥) دولة و (٣٥) منظمة دولية إلى المبادرة التي تربط قارات العالم

القديم (آسيا أفريقيا أوروبا) وتمتد لتشمل استراليا ونيوزلندا (موقع الالكتروني <https://bif.11/2uh8jNe>).

ومن أبرز الدول التي قبلت المشاركة في المبادرة ماليزيا ومانيما والفلبين وتايلاند في منطقة جنوب شرق آسيا ، ودول آسيا الوسطى الخمس ودول جنوب آسيا و أربع وعشرون دولة في اوراسيا وخمس عشرة دولة في منطقة الشرق الأوسط ، وتضمّ الدولة المشاركة في مبادرة الحزام والطريق (٦٢%) من تعداد السكان في العالم وما يقارب (٣٥%) من الناتج المحلي الإجمالي العالمي و (٣٤%) من الإنفاق الاستهلاكي العالمي ((Jurnal, ٢٠١٦ : ١. ومنذ انطلاق المبادرة حتى عام ٢٠١٧ أنفقت الصين نحو (٣٤) مليار دولار على مشروعات الطرق وخطوط السكك الحديدية والموانئ وخطوط شبكات الطاقة ((Jurnal, 2018 : 1.

ويتوقع المزيد من النمو للتجارة العالمية ، ويعود ذلك إلى الزيادة المتوقعة في حجم الطبقة الوسطى في عدد من دول العالم ولاسيما آسيا والمحيط الهادي والشرق الأوسط وشمال أفريقيا ، وتسعى الصين إلى الاستفادة من هذا النمو لتصريف منتجاتها مثلما تسعى إلى تدويل عملتها المحلية (اليوان) وجعلها عملة رئيسة بالتبادل التجاري العالمي وقد تمكن (اليان) عام ٢٠١٦ من الانضمام إلى (سلة حقوق السحب الخاصة) والتابعة لصندوق النقد الدولي إلى جانب الدولار واليورو والين والجنيه ، ويمثل استعمال (اليوان) في تسوية التعاملات التجارية الصينية مع الدول الأعضاء في المبادرة (الحزام والطريق) خطوة كبيرة تسعى إليها الصين من أجل تداول عملتها ((Schrage, 2018 : 27).

وتسهم مبادرة الحزام والطريق لاسيما الطريق البري منها في تطوير الأقاليم الغربية وهي محاولة لإحداث توازن بالتنمية الاقتصادية في مختلف مناطق البلاد ، وتهدف المبادرة إلى مساعدة الصين بتنفيذ شعار (صنع في الصين ٢٠٢٥) التي تحاول وضع اقتصاد الصين في مرتبة متقدمة عالمياً وتحويل الشركات من التصنيع منخفض التكلفة إلى الدول الأخرى في منطقة جنوب شرق آسيا (mayer, ٢٠١٨ : ١٢).

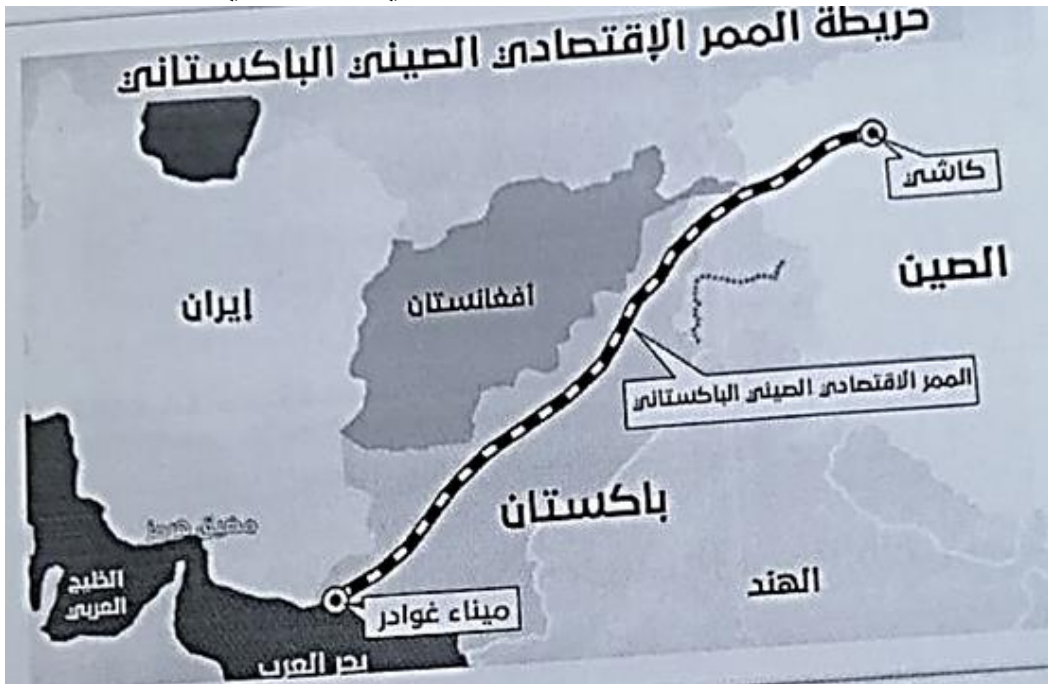
الامتداد الجغرافي لمسارات المبادرة :

تنطلق جميع مسارات مبادرة الحزام والطريق من الصين لتصل إلى قارة أوروبا بعد مرورها بجميع المناطق التي تقع على هذا المسار ، وهي مجموعة من الطرق البرية والبحرية وخطوط الأنابيب وشبكات الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات وهي كما يأتي :

الخريطة (٣) الحزام والطريق البري



الخريطة (٤) الممر الاقتصادي الصيني - الباكستاني



١- الحزام والطريق البري :

وهو شبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية التي تربط الصين بقارة أوروبا مروراً بوسط آسيا ، ويتضمن الحزام البري على المستوى التفصيلي طرق برية مكونة من ست ممرات وهي الجسر البري الأوراسي الجديد الذي يمتد من غرب الصين إلى غرب روسيا وممر الصين - منغوليا - روسيا ويمتد من شمال الصين إلى شرق روسيا وممر الصين - آسيا الوسطى - غرب آسيا ويمتد من غرب الصين إلى تركيا وممر الصين - شبه الجزيرة

الهندية الصينية ، يمتد من جنوب الصين إلى سنغافورة وممر الصين - باكستان ، يمتد من جنوب غرب الصين إلى باكستان وممر بنغلادش - الصين - الهند - مانيمار ، يمتد من جنوب الصين إلى الهند (موقع ، ٢٠١٧ <https://bilt/y/2ja/5rv>)

وهناك شبكة من السكك الحديدية فائقة السرعة يمكن أن تستغلها الصين في تقدمها فضلاً عن التقني والتكنولوجي في هذا المجال لتحقيق غايتها وتشمل شبكة السكك الحديدية " خط سكك حديد شرق الصين الذي يربط جنوب الصين بشمالها ثم إلى روسيا ، ثم خط سكك الحديد الأوسط يبدأ من جنوب الصين ثم إلى وسطها ويصل إلى منغوليا وخط سكك حديد الغرب ويبدأ من جنوب الصين إلى شمالها ثم إلى أوروبا عبر كازاخستان، وتشمل الشبكة خطوط تنفرع إلى إيران وتركيا ثم أوروبا عبر بلغاريا والمجر ، ثم خط سكك حديد يونان - بورما الذي يربط الصين بخليج البنغال ((Chva, ٢٠١٧: ٦-٤٨ .

٢- الحزام والطريق البحري :

يُعدّ الحزام والطريق البحري المكون المحوري الثاني للمبادرة، وقد أعلن عنه الرئيس الصيني لأول مرة في حديثه أمام البرلمان الإندونيسي في تشرين الأول ٢٠١٤ في مجال حديثه عن التعاون بين الصين ودول الآسيان وهي منظمة اقتصادية تضم عشر دول في جنوب شرق آسيا تأسست عام ١٩٦٧ ولديها شعار (رؤية واحدة ، هوية واحدة ، مجتمع واحد). وقد استُعمل حينها مفهوم طريق الحرير البحري (maritime Silk Road) ويهدف إلى تطوير البنية التحتية للدول المشاركة فيه (Tiezz, Op. Cit: ١٧).

الخريطة (٥) خط أنابيب النفط والغاز الصيني البورمي



ويتضمن الحزام والطريق البحري ممرات بحرية عدة تربط الصين بقارة أوروبا عن طريق بحر الصين الجنوبي إلى المحيط الهندي عبر مضيق ملقا حتى سريلانكا التي تُعدّ من المحطات المهمة في هذا المسار، ثم يتفرع إلى فرعين الأول يتجه غرباً حتى سواحل أفريقيا والبحر الأحمر، ثم أوروبا والآخر نحو الشمال الغربي إلى الخليج العربي وينتهي عند ميناء الفاو الكبير وميناء مبارك الكويتي ويلتحق به ميناء جوارد الباكستاني، الذي يبعد عن مضيق هرمز نحو (٥٠٠) كم (جاسم، ٢٠١٨: ٢١٨)

ولهذه الممرات أبعاد استراتيجية بسبب الطبيعة الاستراتيجية للمحيط الهندي، الذي يُعدّ بمثابة نظام استراتيجي شبه مغلق، ويحتوي على عدد من المضائق التي تتحكم بحركة الدخول والخروج من شمال المحيط والمعروفة باسم نقطة الاختناق (Choke Points). وتسعى الصين إلى فتح ممر بحري آخر باسم طريق الحرير القطبي الذي أعلنت عنه لأول مرة عام ٢٠١٨ والقيام برحلات تجريبية، إذ إنّه سيختصر الرحلات البحرية إلى أوروبا بمقدار (٢٠) يوماً موازنةً بمسار قناة السويس (Xhina , op. Cit : ١١٧). وتسعى الصين عن طريق المسار القطبي إلى الدخول في شراكة تجارية مع روسيا وتهدئة مخاوفها من التمدد الصيني في الجوار الجغرافي لروسيا وهي تؤكد بذلك سياستها باستعمال القوة الناعمة للظفر بما تريد، ويهيئ هذا المسار لروسيا إمكانية نقل النفط والغاز عبر القطب الشمالي إلى الأسواق الدولية.

٣- حزام أنابيب النفط والغاز :

يتضمن هذا المسار النفط والغاز بين الصين وروسيا وبين الصين ووسط آسيا وأنابيب النفط بين الصين وكازاخستان وبين الصين وميانمار وبين الصين وميناء جوارد في باكستان وأنابيب الغاز بين شرق وغرب الصين وبين الصين وتركمنستان (Chva, Op. cit., Pp ٣٧-٣٢).

الخريطة (٧) خريطة الغاز الصيني - البورمي (ميانمار)



٤- الحزام والطريق الرقمي:

شبكة متطورة من البنى التحتية الإلكترونية تضمنتها مبادرة الحزام والطريق ، وهي محاولة لربط الصين بالعالم الخارجي تكنولوجياً ، وكانت البداية لهذا المشروع عام ٢٠١٨ والهدف من هذا المشروع خلق مجتمع ذي مصير مشترك في الفضاء السيبراني وتعدّ مدينة (شيان) إحدى عواصم الصين القديمة مركز هذا الطريق التي يطلق عليها اسم (وادي السيليكون في غرب الصين) وتمتلك شركة هواوي الصينية واحداً من أكبر منشآتها البحثية هناك (<https://econ.s1/2kiv>).

وتهدف الصين من هذا المشروع إلى فتح أسواق للتجارة الإلكترونية أمام المنتجات الصينية، وإنّ توسع الصين في إنشاء المشروعات القائمة على التكنولوجيا سوف يزيد من عدد مستعملي الإنترنت، ولاسيما بين فئة الشباب ، وإنّ ذلك سيساعد شركات الاتصال الصينية مثل (هواوي) للإسهام في بناء الاتصالات والمعلومات في تلك الدول مثل ذلك الاتفاق الذي وقعته مع الحكومة الباكستانية عام ٢٠١٧ الذي يتضمن إنشاء كابل من الألياف الضوئية يربط باكستان وجيبوتي وكينيا باسم باكستان- شرق أفريقيا ، وقد يمتد شمالاً إلى مصر ثم جنوباً إلى دولة جنوب أفريقيا، وتدرس الصين بناء كابل من الألياف الضوئية يربط فنلندا واليابان وروسيا والنرويج عن طريق القطب الشمالي(مجلة ، ٢٠١٨ :٧).

المبحث الثاني

الموقع الجغرافي للعراق وأثره في العلاقات الصينية - العراقية

١- الأهمية الاستراتيجية لموقع العراق إقليمياً ودولياً

للعراق موقع استراتيجي بارز، إذ كانت تمرّ عن طريقه القوافل التجارية الصحراوية إبان القرون الوسطى وهي تنقل السلع مثل السكر والحريير والأحجار والبخور والعاج، لكن أهمية موقعه الاستراتيجي تراجعت بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح ثم فتح قناة السويس عام ١٨٦٩ ، الذي قصّر المسافة بين دول غرب أوروبا وجنوب آسيا وشرقها، وإنّ العراق يجاور أقطاراً نظيرة ومتشابهة في إنتاجها فأيران تمتلك سواحل على بحر قزوين (الخرز) في الشمال وسواحل على الخليج العربي في الجنوب ، وتركيا لها سواحل على البحر الأسود ومثلها على البحر المتوسط لذلك لم يستفد العراق من جواره الجغرافي إلا القليل(السعدي، ٢٠٠٩: ٤-٧)

لكنّ أهمية موقع العراق الاستراتيجي عادت إلى الظهور عندما أصبحت الطرق الجوية تعبر الصحاري وتجتاز التضاريس الصعبة ولأنّ كل الطرق تتجمع في رأس الخليج العربي .

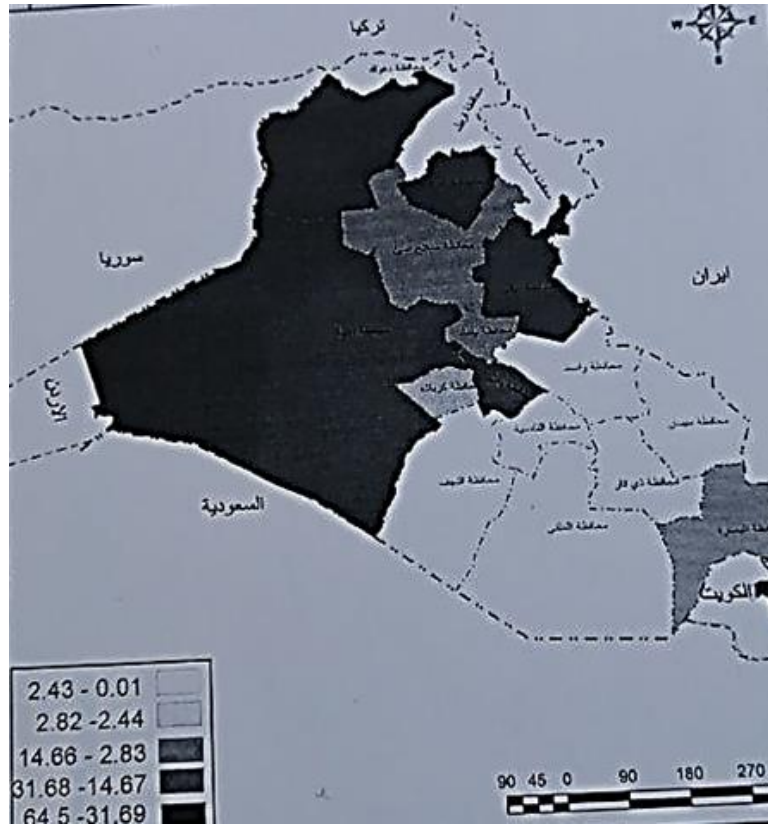
وتتمثل أهمية موقع العراق الجغرافي بما لأرضه من مكانة مهمة في العالم الحديث ليس لكونها مهمة عسكرياً أو اقتصادياً فقط، بل لكونها ذات موقع جغرافي خطير يكسبها سمة السيطرة والإشراف على القسم الشرقي من الوطن العربي.

وللعراق أهمية اقتصادية متزايدة بإنتاجه الحاجات الضرورية التي يحتاجها العالم الثالث، وله أهمية بالمرتبة الثانية من حيث الزراعة، إذ باستطاعته أن يصبح مخزوناً للحبوب إذا ما استثمرت الزراعة بطريقة علمية باستعمال التقنيات الحديثة، فضلاً عن الأنهار التي تُعدّ أساس ثروته الاقتصادية، وكذلك الثروات المعدنية ومخزون نفطي هائل، ويُعدّ ثاني دولة في العالم من حيث الاحتياطي النفطي التي يحتاجها العالم. أما موقع العراق العسكري (الاستراتيجي) فإنّه في غاية الأهمية لأنه يقع ضمن الجسر الأرضي الذي يوصل قارات العالم القديم (آسيا وأفريقيا وأوروبا) ببعضها ويوصل بين المحيط الهندي والبحر المتوسط.

الموقع الجغرافي للعراق وأهميته:

فلكياً يقع العراق بين دائرتي عرض ٢٩-٣٧ شمالاً وبين خطي ٣٨-٤٨ شرقاً وهذا الموقع يجعل مناخه انتقالياً بين المناخ الصحراوي ومناخ البحر المتوسط، وهو مناخ قاري يتصف بالجفاف وارتفاع درجات الحرارة صيفاً وانخفاضها مع قلة الأمطار شتاءً (العاني، ١٩٧٩: ٤٠).

الخريطة (٨) الموقع الجغرافي ودول جوار العراق



أما حدود دول العراق الجغرافية فتحده من الشمال تركيا ومن الشرق ايران ومن الجنوب الخليج العربي والكويت والسعودية ومن الغرب سوريا والأردن، وتتمثل أهمية موقع العراق إذا ما عرفنا أنه يشغل الطريق الشرقي من الهلال الخصيب الذي يبدأ من رأس الخليج العربي ثم يمرّ بالعراق وسوريا ولبنان وفلسطين والأردن .

وإن لهذا الموقع أثر كبير في أحوال العراق السياسية، إذ جعله ممراً للأقوام الغازية أو المهاجرة وأصبحت له أهمية دولية بوصفه مركزاً للحكم وأثراً حاسماً في النزاعات الدولية(ظاهر، ١٩٩٦: ٤١)

الموقع البحري للعراق وأبرز المشاريع الاستراتيجية :

يُعدّ العراق بالنسبة للموقع البحري دولة شبه حبيسة ، إذ لا تزيد جبهته البحرية على الخليج العربي عن (٥٨) كم، وهذا يعني إنّ إمكانية انفتاح العراق بحرياً على العالم الخارجي محدودة، ممّا جعل العراق يستعمل موانئ خمس دول هي (تركيا وسوريا والسعودية والكويت والأردن).

وبذلك يُعدّ ساحل العراق البحري صغيراً إذا ما قورن بالمجال البري، وصغر الساحل البحري أدى إلى قلة المنفعة الاقتصادية من صيد وملاحة وغيرها، وإنّ كمية الرواسب التي تلقيها أنهار الكرخة والكارون في شط العرب وتتراكم عند رأس الخليج العربي على حساب تراجع البحر وهي تفوق تصريفات نهري دجلة والفرات وشكلت مستنقعات وبحيرات هالالية وهذا يقلل من إمكانية النافذة البحرية، فضلاً عن ضحالة المياه وصعوبة إنشاء الموانئ البحرية الكبيرة لاستقبال السفن وناقلات النفط العملاقة (محمد ، ٢٠١٥: ١٦١) .

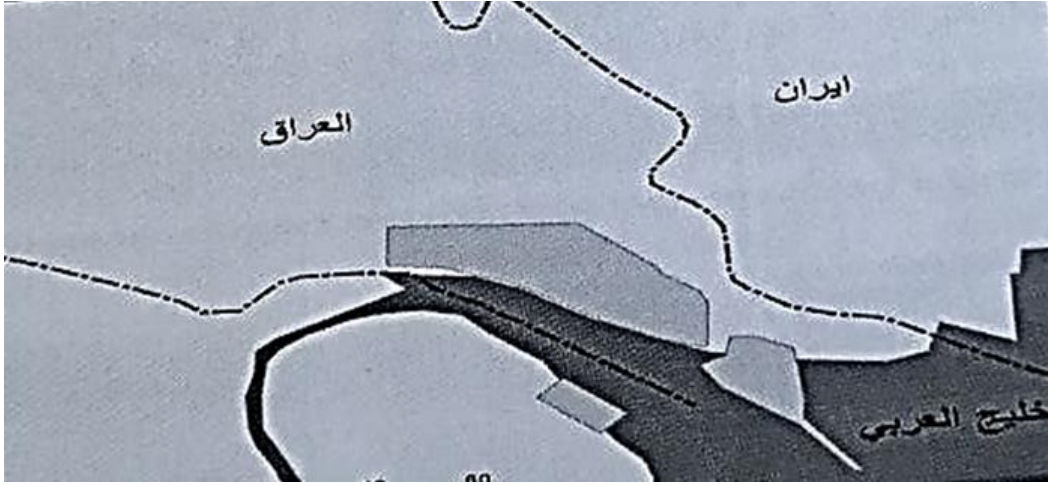
ويُعدّ العراق واحداً من الدول المتضررة جغرافياً بحسب اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار لأنّ العراق لا يمتلك إلاّ ساحلاً محدوداً لا يتجاوز (٥٨) كم (الهميص ، ١٩٩٦: ٣٠).

ميناء الفاو الكبير :

واحد من المشاريع الاستراتيجية المهمة في شبكة النقل البحري العراقي والاقتصاد الدولي، يقع الميناء في منطقة رأس البيشة على نهاية الجرف القاري للعراق ، ويُعدّ نقلة نوعية في أهميته الجيوسياسية لربط العراق بالعالم عن طريق إعادته الربط بين الشرق والغرب ، ويسهم في تغيير خارطة النقل البحرية للعالم وسيصبح هذا المشروع أحد أكبر موانئ الخليج العربي. تتراوح طاقته الإنتاجية الابتدائية (٢٠-٤٥) مليون طن سنوي (المرسومي، ٢٠٠٨: ٦) ، ويتوسط موقع ميناء الفاو أوروبا من جهة الشرق وجنوب شرق آسيا ، ويقوم هذا المشروع باختزال الزمن والتكلفة، إذ من المتوقع تقليص (٤٠%) من كلفة النقل و (٣٥%) من الزمن على جميع الشركات العاملة في مجال النقل .

أقيم هذا المشروع على مساحة تقدر بـ(٤٥ كم²) و(٨٠) رصيفاً لنقل البضائع المختلفة ومحطات توليد الطاقة الكهربائية وتحلية المياه ومعالجة المياه الثقيلة ومحطات السكك الحديدية . وهناك مخططات عدّة لربط سككي بين البصرة وميناء الفاو مع خور الزبير وأم قصر وسفوان بالخط السريع ثم مع الدول المجاورة لتسهيل انسيابية حركة الشاحنات ، فضلاً عن مخططات لإنشاء مدينة متكاملة تضمّ ساحلاً بحرياً ومدينة صناعية ومصفى لتكرير النفط وصناعة الألمنيوم ، ويسهم الميناء بتشغيل (١٢) ألف موظف عدا فرص عمل قطاعي النقل والخدمات (<https://www.dwarozh.net/AR/details.aspx1>)

خارطة (٩) ميناء الفاو الكبير



القناة الجافة :

مشروع استراتيجي يتطلع العراق إلى إنجازه ويُعدّ مكملاً لميناء الفاو الكبير، وهو مشروع حيوي استراتيجي لنقل البضائع من الموانئ العراقية (ميناء الفاو الكبير أنموذجاً) عبر الربط السككي والخليج العربي، ثم البحر المتوسط. وهذه القناة البرية عبارة عن سكك حديدية توصل موانئ الجنوب العراقية حتى الحدود السورية في منطقة ربيعة بطول (١١٢٠) كم ثم المنفذ التركي (نصيبين) مع سوريا بطول (٨٣) كم، والحقيقة إنّ هذا الخط كان موجوداً سابقاً قبل أحداث (٢٠٠٣)، إلا أنه تعرض للتخريب والنهب وأعيد العمل به عام ٢٠٠٩ من ميناء طرطوس في سوريا على البحر المتوسط، وسيكون رديفاً أو بديلاً لقناة السويس .

ويمكن إطلاق تسمية القناة الجافة على جميع الطرق البرية التي تربط الموانئ العراقية مع دول الجوار الجغرافي (المرسومي ، مصدر سابق : ٣٠). إنّ ربط القناة الجافة بالموانئ العراقية سيمنحه موارد اقتصادية كبيرة منها عائدات السفن والوكالات البحرية القادمة إلى الموانئ العراقية وفرص عمل بالتفريغ والشحن ، فضلاً عن أجور التعرّف المروية عبر الأراضي العراقية.

العلاقات والاتفاقيات العراقية الصينية :

للعراق حضارة عريقة تمتد إلى ما يقارب (٧٠٠٠) سنة قبل الميلاد، وهي أقدم حضارة على وجه الكرة الأرضية، وللصين أيضاً حضارة ذات جذور عميقة ترجع إلى أكثر من ٦٠٠٠ سنة قبل الميلاد، وكلتا الحضارتين قدّمتا إرثاً بشرياً وإنسانياً عالمياً (العامري، ٢٠١٧: ٣٦).

يرجع تاريخ العلاقات بين الصين والعراق إلى أيام طريق الحرير القديم، الذي يبدأ من الصين ليصل إلى بلاد خراسان ، ثم إلى العراق الذي يمثل المحطة الأهم لإنطلاق القوافل التجارية نحو أفريقيا وأوروبا، وقد شهدت الخلافة العباسية هذه العلاقات وازدهارها والربط بين الشرق والغرب (مضخور ، ٢٠١٨ : ١٤).

وفي التاريخ الحديث والمعاصر يمكن تقسيم مراحل العلاقات العراقية – الصينية إلى ثلاث مراحل على وفق الآتي :

المرحلة الأولى: وهي المرحلة التأسيسية لبدء العلاقات والتي قامت على أساس التقارب الفكري والأيدولوجي بعد عام ١٩٥٨ وتأسيس النظام الجمهوري وإسقاط الحكم الملكي.

المرحلة الثانية: تمتد هذه المرحلة منذ بداية عقد التسعينيات من القرن الماضي ولغاية الاجتياح الأمريكي للعراق وسقوط النظام السابق في حرب عام ٢٠٠٣ .

المرحلة الثالثة: تبدأ هذه المرحلة بعد احتلال العراق من الولايات المتحدة الأمريكية والدول المتحالفة معها وتستمر حتى هذا اليوم .

وتعدّ الصين العراق من ضمن المناطق الغزيرة بالاستثمارات بما في ذلك الإقليم العربي، ولاسيما مشاريع الطاقة، ويمثل النفط المصدر الرئيس للطاقة في العراق، وتمثل إيراداته أساس التمويل والإنفاق الحكومي وتوفير العملة الصعبة اللازمة للبرامج التنموية والنقد الضروري للاقتصاد العراقي (بدري ، ٢٠١٠ : ٦١).

ويُعدّ العراق المصدر الرئيس لواردات الصين النفطية وتبلغ قيمة ما أنفقته الصين في العراق بحدود (٢٤) مليار دولار منذ عام ٢٠٠٥ ، وأغلب تلك الإنفاقات كانت في مشاريع الطاقة، لذلك تطمح الصين إلى توسيع شبكة استثماراتها النفطية في العراق .

وقد شهدت العلاقات الثنائية بين الصين والعراق نمواً سريعاً وتضاعفاً، من علاقات سياسية في أثناء الحرب الباردة بين عامي ١٩٤٧-١٩٩١ إلى علاقات اقتصادية بعد عام ٢٠٠٣، ويظهر ذلك على العلاقات التجارية التي نمت بمقدار (٢.٦) مليار دولار عام ٢٠٠٨ إلى (٢٠.٥) مليار دولار عام ٢٠١٥ (مجلة ، ٢٠١٨ : ٣).

ويحتل العراق المرتبة الثالثة في قائمة الدول المصدرة للنفط إلى الصين بعد السعودية وعمان، وتتزايد أهمية العراق لدى الصين كونه يحتل المركز الثاني عالمياً من الاحتياطي

النفطي، ويشكل النفط المجال الأبرز للتعاون بين البلدين ، ولاسيما بعد عام ٢٠٠٣، ويبدو ذلك عن طريق الاتفاقيات الثنائية التي وقّعها البلدان .

وتوجد لدى العراق النية لإنشاء سكك حديدية وتعاون في مجالات مختلفة مع الصين ، تم الاتفاق المبدئي عليها بمذكرات تفاهم ثنائية عام (٢٠١٥) ، ومنها مذكرة المشاركة ببناء الحزام والطريق الاقتصادي للصين ومذكرة التعاون العسكري والاقتصادي والتعاون في مجالات الطاقة ، والإعفاء المتبادل لتأشيرة الدخول للجوازات الدبلوماسية (الحمامي، ٢٠١٧: ٨).

المبحث الثالث

الانعكاسات الاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق على مستقبل العراق

تُعدّ مبادرة الحزام والطريق من فئة المبادرات التنموية الكبرى التي يمكنها دفع الاقتصاد العالمي بأجمعه إلى النحو بأسرع من المعتاد ، ولاسيما إذا نُقِّذت على وفق ما مخطط لها من معايير وشروط ، إذ إنها تراعي توازن المصالح للدول المشاركة بهذه المبادرة . أمّا على المستوى الوطني للعراق فيمكن للمبادرة تحقيق عوائد تنموية واقتصادية كبيرة، وهي فرصة لدمج اقتصاد العراق في الموجة الجديدة من العولمة التي للصين أثر محوري فيها .

الانعكاسات الجيوستراتيجية لموقع العراق الجغرافي :

يُعدّ موقع العراق الجغرافي أحد أبرز موارده القومية إذا ما أحسن استغلاله فقد وصفه المختصون بالشؤون الاستراتيجية بأنه غاية في الأهمية، إذ يقع بين قارات العالم الثلاث والجسر الذي يربط المواصلات البحرية الدولية ، فهو يقع على رأس الخليج العربي والأقصر للربط بين المحيط الهندي والبحر المتوسط (خيري، ١٩٧٩: ٦٣).

وبحسب نظرية (ماكندر) (القلب الأرضي) يُعدّ العراق جزءاً من الجسر الذي يربط القلب الشمالي (الرقعة الممتدة بين الفولغا وشرق سيبيريا) والقلب الجنوبي (أفريقيا جنوب الصحراء) ، إذ يقع العراق ضمن منطقة الهلال الداخلي (inner resent) الذي يشمل سواحل أوروبا والجزيرة العربية وسواحل جنوب شرق آسيا والهند وقسماً كبيراً من البحر الصيني المحيط بمنطقة الارتكاز (Pivot area) ، وبذلك فإنّ موقع العراق الجغرافي ذو أهمية استراتيجية كبيرة بسبب أنه يتحكم بالطرق التي تربط بين تلك القارات (حسن ، ٢٠٠٢ : ٨٨).

ونظراً لاكتساب موقع العراق هذه الأهمية الجيوستراتيجية فقد سعت الصين إلى المشاركة الفاعلة للعراق في مبادرة الحزام والطريق يدعمها في ذلك امتلاك العراق مخزون كبير للطاقة من النفط والغاز وموقعه جغرافياً بين أكبر الدول المنتجة للنفط في الخليج

العربي، فضلاً عن إنّ العراق لديه خطط متكاملة بالتعاون مع الجانب الصيني لربط العراق بشبكة مسارات مبادرة الحزام والطريق ، ولاسيما أنّه جار جغرافي لثلاث دول أعضاء في المبادرة الصينية، وهي إيران وتركيا والسعودية، هذه المزايا توفر للعراق فرص الانضمام لهذه المبادرة .

الانعكاسات الجيو اقتصادية لمبادرة الحزام والطريق :

يملك العراق موارد طبيعية وبشرية متنوعة مضاف إلى موقعه الجيوستراتيجي المتميز، مما يشكل عامل جذب للقوى الدولية في الماضي والحاضر لاستغلال ثرواته وخدمة لمصالحها الاقتصادية، لكنّ اقتصاد العراق وعلى الرغم من هذه الميزات يعاني من عدد من المشكلات التي تعيق نموه وتطوره، إذ أنّ اقتصاده ريعي يعتمد فقط النفط بدرجة (٩٥%) من مجموع الإيرادات العامة، ممّا يجعل اقتصاده عرضة للتقلبات في سوق النفط العالمية التي تنعكس سلباً على الإيرادات المالية في العملة الصعبة (سالم ٢٠١٢ : ٤٣).

وفي ظل هذا الواقع الاقتصادي عمل العراق على استمالة الجانب الصيني إلى التعاون الاقتصادي وجذب الاستثمارات الصينية للعمل في المشاريع الاستراتيجية كالموانئ وسكك الحديد والطاقة والتسلح، إذ بلغ عدد الشركات الصينية أكثر من مائة شركة (عبد الحميد، ٢٠١٢ : ٣٠٤) وتترك الصين جيداً مدى الأهمية الجيوستراتيجية والاقتصادية لموقع العراق لذلك سعت إلى المشاركة الفاعلة للعراق في مبادرة الحزام والطريق، إذ يشكّل موقع العراق القلب في مسار هذا الطريق وسيعمل على تسهيل الاستثمارات بين الطرفين.

إنّ انضمام العراق إلى مبادرة الحزام والطريق لا يقتصر على العلاقات التجارية مع الصين فقط ، إنّما يؤدي إلى مرور التجارة البينية بين شرق وجنوب شرق آسيا من جهة والدول في الحزام الإقليمي وأوروبا من جهة أخرى ، وذلك سيوفر للعراق عوائد مالية كبيرة عن طريق الرسوم المقبوضة من مرور السلع والبضائع بوساطة ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة، فضلاً عن توفير فرص عمل والإسهام في الحدّ من البطالة لمن هم في سنة العمل. وبالعودة إلى حجم التبادل التجاري بين البلدين فقد بلغ عام ٢٠١١ (١٤) مليار دولار ارتفع إلى (٢٤) مليار دولار عام ٢٠١٣ (حسن ، ٢٠١٩ : ٢٣٣)، وهذا الحجم من التبادل التجاري جعل الصين الشريك الاقتصادي الأول للعراق والشريك الرابع عربياً.

وبحسب (دينيس ناتالي) خبير الشرق الأوسط بجامعة الدفاع الوطني في واشنطن فإنّ (الصين هي أكبر المستفيدين من طفرة النفط بعد صدام حسين) (Salem، ٢٠١٣ : ٦٥). وقد اختصر المشرف على سياسة العراق النفطية في إدارة الرئيس الأمريكي جورج بوش الابن الموقف مع الصين بالقول (نحن الخاسرون)، فالصين لم توافق على غزو العراق، ولم

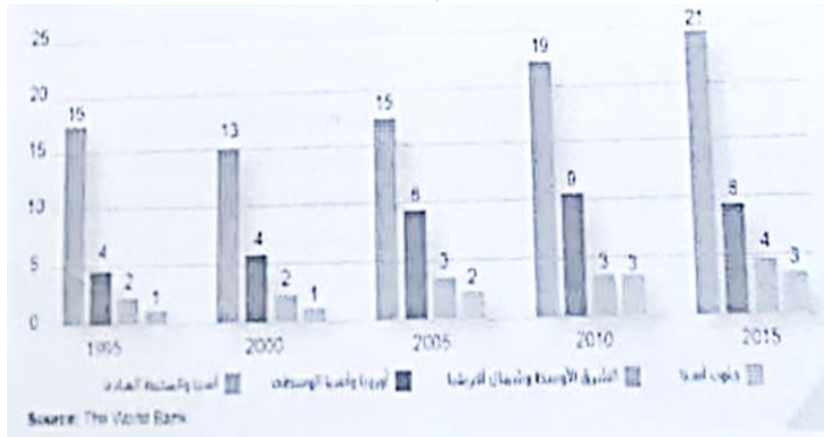
تقدم شيئاً في الحرب ضد العراق ، إلا أنّهم اقتصادياً كانوا أكبر المستفيدين من الحرب، إذ ساعدت الأساطيل البحرية والجوية الأمريكية الصين من ضمان حاجتهم من النفط .

ويرى الباحث إنّ من بين أهم الأسباب التي جعلت الصين تحصل على الأولوية في التعامل التجاري والاقتصادي مع العراق وغير العراق هي مرونة السياسة الصينية واستعمالها القوة الناعمة للحصول على غاياتها، وعدم وضع الشروط المسبقة في عقودها مع العراق والدول العربية ، والقبول بالشروط القاسية، والأرباح القليلة، والأهم من ذلك كلّهُ هو الإيحاء للدول ومنها العراق بعدم وجود إرث استعماري معهم، فضلاً عن الاشتراك بالإرث الحضاري الكبير . وتتبعي الإشارة والتذكير بأنّ الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق حققت فعلاً عوائد اقتصادية في أثناء السنوات الماضية وتظهر بيانات البنك الدولي أنّ أقاليم مناطق آسيا والمحيط الهادي وأوروبا وآسيا الوسطى والشرق الأوسط وشمال أفريقيا وجنوب آسيا ارتفع نصيبها من الصادرات العالمية من (٢٣%) عام ١٩٩٥ إلى (٣٦%) عام ٢٠١٥ ، ومن المتوقع أن تحقق زيادات أخرى في الأعوام القادمة ، فضلاً عن توليد فرص عمل جديدة في عام ٢٠١٦ بلغت (١٨٠) ألف فرصة عمل جديدة (صحيفة الوطن، ٢٠١٨

<https://y/2Lc.TSXD>

وإدراكاً لأهمية وفائدة ما تم تحليله في أعلاه ، ومن أجل تحقيق أكبر الفوائد التي من الممكن أن تترتب على انضمام العراق لمبادرة الحزام والطريق يجب دعم جهود اتمام مشروع ميناء الفاو الكبير الاستراتيجي الذي ستكون له عوائد اقتصادية كبيرة للعراق ولاسيما بعد نزوب النفط والتوجه الذي يسود العالم اليوم نحو الطاقة الخضراء أو الطاقة البديلة عام ٢٠٣٠ ، فربط ميناء الفاو الكبير بطريق الحرير سيوفر أقصر الطرق لنقل البضائع واستمرار التجارة وانخفاض نسبة تكلفة النقل ، إذ ستنتقل البضائع من الصين إلى ميناء جواردر في باكستان، ثم إلى ميناء الفاو الكبير ليكون محطة وسطى لنقلها إلى ميناء طرطوس في سوريا ومنها إلى أوروبا.

المخطط (١) تزايد نصيب الدول المشاركة في الحزام والطريق من الصادرات العالمية (%)



جدول (١)
حجم اقتصادات الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق (مليار دولار)

#	الدولة	قيمة الناتج	#	الدولة	قيمة الناتج
1	الصين	12.014.0	40	كرواتيا	54.5
2	الهند	2.611.0	41	روسيا البيضاء	54.4
3	كوريا الجنوبية	1,538.0	42	لبنان	51.5
4	روسيا	1,527.5	43	بنغلاديش	48.7
5	اندونيسيا	1,015.0	44	أوزبكستان	47.9
6	تركيا	849.5	45	نيبال	47.3
7	السعودية	683.8	46	صربيا	41.5
8	بولندا	624.9	47	أذربيجان	40.7
9	تايوان	455.4	48	الأردن	40.5
10	إيران	431.9	49	تركمانستان	37.9
11	المنسا	416.8	50	التحريك	34.9
12	الإمارات	377.4	51	لاتفيا	30.1
13	إسرائيل	350.6	52	إستونيا	25.9
14	جنوب أفريقيا	349.3	53	نيبال	24.5
15	سنغافورة	323.9	54	كمبوديا	22.3
16	ماليزيا	314.5	55	أفغانستان	20.9
17	الفلبين	313.4	56	ترينيداد وتوباغو	20.3
18	باكستان	304.0	57	النمسا والفرنسا	17.5
19	بنغلاديش	261.4	58	لاوس	17.2
20	مصر	237.1	59	اليمن	16.5
21	فيتنام	220.4	60	دورجا	15.2
22	التشيك	213.2	61	ألبانيا	13.0
23	رومانيا	211.3	62	فلبين	12.3
24	نوريلندا	201.5	63	بروناي	11.9
25	العراق	197.7	64	مقدونيا	11.4
26	قطر	166.4	65	أرمينيا	11.0
27	كازاخستان	160.8	66	منغوليا	10.7
28	المجر	152.3	67	مدغشقر	10.6
29	الكويت	120.4	68	مولدوفا	7.9
30	المغرب	109.8	69	طاجيكستان	7.2
31	أوكرانيا	109.3	70	فرغيزستان	7.1
32	سلوفاكيا	95.9	71	المالديف	4.5
33	سيرلانكا	87.7	72	البحرين الأسود	4.4
34	إثيوبيا	80.9	73	تيمور الشرقية	2.7
35	سوريا	77.5	74	يونان	2.3
36	عمان	74.3	75	أندورا أند باربودا	1.5
37	ساينمار	65.5		إجمالي ناتج الدول المشاركة	20,162.7
38	بنما	61.8		الناتج المحلي الإجمالي العالمي	79,865.5
39	بنغلاديش	65.9		النسبة من الإجمالي العالمي	25.3%

محددات وصعوبات استراتيجية الحزام والطريق :

هناك عدد من المحددات والصعوبات التي تقف في وجه تنفيذ مبادرة الحزام والطريق، منها محدّدات جيوسياسية وجيواقتصادية وتحديات قانونية وتنظيمية وغيرها . ومن المحددات الجيوسياسية الصراعات الداخلية والدولية في بعض الدول الأعضاء كتلك التي بين طاجيكستان وقيرغستان على الحدود ، وكذلك العنف الاثني في إقليم (اوش) في قيرغستان (Ardvino، ٢٠١٨ : ٤-٥) .

وإنّ الممرّ الاقتصادي الباكستاني - الصيني الذي يهدف إلى الابتعاد عن اعتماد مضيق (ملقا) يمر شمال باكستان قبل أن يصل إلى إقليم (شينغايغ الصيني) ، وهذه المنطقة تقع تحت تهديد (حركة طالبان)، إذ تنتشر خيم اللاجئين الأفغان مما يؤدي إلى استهداف هذا المسار إذا لم يتم تأمينه جيداً (٩. Gg, Op. Cit., P) .

أما المحددات الجيواقتصادية ، فتمثل بضعف الموارد المالية والنقدية لمعظم الدول المشاركة سواء تلك التي بيد البنوك والحكومات أم التي يستطيع أن يولدها الاقتصاد الوطني، فضلاً عن رداءة القطاعات المالية والمصرفية ممّا يتقل كاهل الاقتصاد الصيني بأعباء تمويل المبادرة والمؤسسات التابعة له، التي أنشأت خصيصاً لهذه المبادرة كبنك التنمية الصيني ، (اربيك نيوز، ٢٠١٨ موقع <https://goo.91/dyNWp2KK>) في الوقت الذي تبلغ فيه تكلفة تنفيذ المبادرة (٥) ترليون دولار ، وفي هذا المجال يمكن تأخير بعض المشروعات المتفق عليها ضمن المبادرة ، أو إلغاء البعض الآخر .

أما التحديات القانونية والتنظيمية فتكمن في ضعف وعدم مرونة القواعد القانونية والتنظيمية المتعلقة بالأنشطة الاقتصادية للدول المشاركة في المبادرة، ويؤكد ذلك أن عدداً من الدول المشاركة في المبادرة ذات نظم قانونية وتشريعية غير متطورة، وتعاني من شحة في الخبرات التطويرية، وأنّ التضارب والاختلاف الكبير بين هذه النظم وبعضها البعض يزيد من صعوبة هذه المهمة .

أمّا عن محدّدات الاستراتيجية الصينية مع العراق (موضوع البحث) فإنّ الصين تدرك جيداً حجم القلق والتهديد الذي تمثله أهدافها المستقبلية بالنسبة للدول الكبرى ، ولاسيّما الولايات المتحدة الأمريكية التي ترتبط بمصالح وعلاقات واسعة مع العراق بحكم الاجتياح العسكري لها منذ عام ٢٠٠٣ وحتى هذا اليوم .

وتعمل الولايات المتحدة الأمريكية على تحجيم العملاق الاقتصادي (الصين) وتطويقه في مرحلة تشهد إعادة توزيع الأدوار للقوى الدولية الكبرى . إنّ استراتيجية الصين تجاه العراق هي التركيز على الجانب الاقتصادي وأمن الطاقة وطرق إمدادها لذلك فهي تسعى إلى خلق بيئة مستقرة وأمنة في العراق وبناء علاقات تعاون ثنائية بعيدة عن المساس

بمصالح أي من الدولتين ، وهي تسعى إلى عدم الصدام مع الجانب الأمريكي وضرب مصالحه في العراق نظراً لأهمية العلاقات الصينية الأمريكية على المستوى الاقتصادي والتجاري، فهي تمسك العصا من المنتصف للحفاظ على مصالحها مع الجانبين (حسين ، ٢٠١٢ : ٢٨٥).

الاستنتاجات :

- ١- لقد حققت الدراسة الفرضية القائلة (لمبادرة الحزام والطريق الصينية انعكاسات جيوسراتيجية وجيواقتصادية على العراق) .
- ٢- بناء ميناء الفاو الكبير نقطة تحول وفرصة ذهبية لا يمكن أن تعوض ضمن التعاون الصيني العراقي وسيكون لها أثر كبير بما توفره من عائدات مالية للعراق تضاهي العائدات النفطية
- ٣- إنّ فرص نجاح ميناء الفاو ستقلل من أرباح الدول التي تقترب من ميناء الفاو ومنها الخليج العربي ومصر وقناة السويس وغيرها من الدول التي تريد للعراق أن يبقى مستهلكاً ويعيش على القروض .
- ٤- إنّ مشاركة دول الاتحاد الأوروبي في مبادرة الحزام والطريق سيجعل من هذه الدول قوة أوراسية وأطلسية في آن واحد .
- ٥- لموقع العراق الجغرافي في قلب الجزيرة الماكدنية أهمية جيوسراتيجية كبيرة بسبب تحكّمه في الطريق الواقعة ضمن مبادرة الحزام والطريق .

التوصيات :

- ١- اعتماد الوساطة بالتعامل مع مبادرة الحزام والطريق دولياً ، ولاسيّما إنّ الصين تقدّم نفسها بديلاً لنظام العولمة الذي تقوده الولايات المتحدة الأمريكية ، وأن تكون الأولوية لما يخدم مصالح العراق .
- ٢- إنّ مشاركة العراق في هذه المبادرة يجب أن تكون بقوة لأنّ ذلك يعني أن يكون للعراق حصة في حاويات الصين وصولاً إلى ميناء الفاو وسيكون العراق كوريا الشرق في تعاملاتها مع التطور الذي يشهده العالم في العشر سنوات القادمة التي لا بدّ أن تبدأ بإنجاز ميناء الفاو الكبير .
- ٣- يجب دعم استراتيجية ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة والربط السككي مع دول الجوار الجغرافي لأنّ في ذلك إمكانية الخروج من أحادية الاقتصاد الريعي للنفط ، ولاسيّما أنّ العالم يتوجه حالياً نحو الطاقة الخضراء أو الطاقة البديلة والمتجددة .

٤- حثّ صنّاع القرار السياسي على حشد كل الجهود المادية والمعنوية الوطنية والإقليمية والدولية للإسهام الجاد في مبادرة الحزام والطريق لما لها من آثار اقتصادية كبيرة وحجم الاستثمارات العالمية ودعم مشاريع القضاء على البطالة والفقير .

المصادر :

- ١- الآسيان : منظمة اقتصادية تضم عشرة دول في جنوب شرق آسيا تأسست عام ١٩٦٧ وليدها شعار (رؤية واحدة ، هوية واحدة ، مجتمع واحد).
- ٢- بدري، حسين ، آفاق تفصيل العلاقات الاقتصادية بين العراق والصين ، مجلة صدى الخارجية ، وزارة الخارجية العراقية ، بغداد ، العدد ٤ ، ٢٠١٠ .
- ٣- تقرير المستقبل ، مركز المستقبل للابحاث والدراسات المتقدمة ، العدد ٢٦ ، ٢٠١٨ .
- ٤- جاسم، اسراء كاظم ، مضيق ملقا واثر موقعه الجيوستراتيجي والاقتصادي على امن مرور بضائع الدول الإقليمية والدولية ، لارك للفلسفة والعلوم الاجتماعية ، ج ٢ ، العدد ٢٨ ، ٢٠١٨ .
- ٥- حسن ، جوان حسين ، مستقبل مشروع طريق الحزام الصيني فسي ظل العقبات السياسية والاقتصادية ، بحث منشور في مبادرة الحزام والطريق مشروع القرن الاقتصادي في العالم ، المركز الديمقراطي العربي، برلين ، ٢٠١٩ .
- ٦- حسن ، عمر كامل ، النظام الشرق اوسطي وتأثيره على الامن المائي العربي، دراسة في الجغرافية السياسية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية ، جامعة الانبار ، ٢٠٠٢ .
- ٧- حسن ، محمد حسن ، المقدراتية وظائفها وعلاقتها الإقليمية ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، كلية التربية، جامعة بغداد ، ١٩٨٩ .
- ٨- حسين، حيدر علي ، العراق في الادراك الاستراتيجي الصيني ، مركز المستنصرية للدراسات العربية والدولية ، الجامعة المستنصرية، ٢٠١٢ .
- ٩- الحمادي، كاظم فنجان ، دراسة مشروع الحزام والطريق الاسيوي ، وزارة النقل ، ٢٠١٧ .
- ١٠- خيري ، وليد يونس ، الجغرافية العسكرية ، دار الحرية للطباعة ، بغداد ، ١٩٧٩ .
- ١١- الدليمي، خلف عياش احمد ، الاهمية الجيوستراتيجية لطريق الحرير ، رسالة ماجستير ، غير منشورة ، الجامعة العراقية ، كلية الآداب ، ٢٠١٩ .
- ١٢- زهدي ، بشير ، طريق الحرير وتدمير مدينة القوافل التجارية ، مجلة دراسات تاريخية ، العدد ٣٩ ، كانون الاول ، ١٩٩١ .
- ١٣- سالم ، علي عبد الهادي ، نحو استراتيجية فعالة للتنمية الاقتصادية في العراق ، كلية الادارة والاقتصاد، الانبار ، مجلة جامعة الانبار للعلوم الاقتصادية والادارية ، العدد ٩ ، ٢٠١٢ .
- ١٤- السعدي ، عباس فاضل ، جغرافية العراق ، مطبعة السعدي ، ٢٠٠٩ .
- ١٥- شبه الجزيرة الهندية الصينية أو الهند الصينية هي منطقة تقع في جنوب شرق آسيا وبالتحديد في شرق الهند وجنوب الصين وهي متأثرة بكلا الثقافتين الهندية والصينية ومن ذلك جاء الاسم وهي تضم دول كمبوديا ولاوس وتايلاند وفيتنام .
- ١٦- صلاح ، علي ، عبد الوهاب ، شادي ، مشروع الحزام والطريق ، كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، مركز المستقبل للدراسات المتقدمة ، ملحق مجلة اتجاهات الاحداث ، العدد ٢٦ ، ٢٠١٨ .
- ١٧- ظاهر ، سعدون شلال ، دور السكان في الوزن السياسي للعراق ، اطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة بغداد ، ١٩٩٦ .
- ١٨- العامري، ابتسام محمد ، توجهات السياسة الصينية حيال العراق بعد عام ٢٠٠٣ ، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية ، جامعة بغداد ، ٢٠١٧ .
- ١٩- العاني ، خطاب صكار ، نوري خليل البرازي، جغرافية العراق، دار الكتب للطباعة، بغداد، ١٩٧٩ .
- ٢٠- عبدالحميد ، حازم ، توجهات العراق الخارجية نحو شرق آسيا ، بحث منشور ، مركز المستنصرية للدراسات العربية والدولية ، الجامعة المستنصرية ، تموز ٢٠١٢ .
- ٢١- مبادرة الحزام والطريق الصينية ، فرصة العراق، مركز البيان للدراسات والتخطيط ، بغداد ، ٢٠١٨ .
- ٢٢- محمد ، فيان احمد ، الابعاد الجيوبوليتيكية لميناء مبارك على العراق (تحليل جغرافي سياسي) ، بحث منشور في مجلة كلية التربية للبنات ، جامعة بغداد ، مجلد ٦ ، العدد ١ ، ٢٠١٥ .
- ٢٣- المرسومي ، نبيل جعفر ، حسين حيدر محمد الجزائري ، ميناء الفاو الكبير الاهمية والموقع والتحديات ، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي ، ٢٠٠٨ .

٢٤- مضخور ، باهر مردان ، العلاقات العراقية الصينية في مرحلة ما بعد اقامة الشراكة الاستراتيجية نحو انشاء آلية للحوار الاستراتيجي العراقي – الصيني ، من كتاب العلاقات الدبلوماسية بين العراق والصين، ٢٠١٨ .

٢٥- الهيمص ، محمد محي عيسى ، مقومات الجغرافية واثرها في الافق الوطني العراقي ، اطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية التربية ، الجامعة المستنصرية ، ١٩٩٦ .

المصادر الاجنبية :

- 1- Alessandro ardvino, China's private army, protecting the New Silk road (US. Springer, 2018.
- 2- Alvinc, Chva, one Belt and Road and opportunities, center for Financial stability, July, 6 , 2017.
- 3- Aweb of silk, China talks of building a " digital silk road" An ancient silk road city wants to cash in, the economist, may, 31, 2018, accessible at: <https://econ.s1/2kiv>.
- 4- China's Belt and Road Initiative five years in , Stratford , june, 22, 2018.
- 5- Francis Schrtgen China and Twety-First century silk Roads, A New Era of Global economic leadership in wenxain zhag llan Alon and christooh latterann (edsP China's Belt and Road Initiative changing the Rules of Globalization. CUS paigrave macmil-lan, 2018.
- 6- Ge , Jianxiong, The Silk China's Belt and Road initiatives economic geography reformation (Chinia spring, 2016).
- 7- Judy Bonavia, the silk road, Xian to kashagar revised by Christophe Baumer, copyright, 2004, Air photo, international, ltd.
- 8- Mayer, Maximilan, China's Rise as Eurasian power the revival of the silk Road and its consequences in maximilian mayer (ed) Rethinking the silk Road : Chin's Belt and Road initiative and emerging Relations, (Singapore macmilan, 2018.
- 9- Salem,Pavl Irqs Tangled foreign interests and cornegie middle east center, December, 24, 2013.
- 10- The Belt and Road initiatives countries and Beyond fung business intelligent center, may 2016.

المواقع الإلكترونية

- ١- اربيك نيوز ، ينظر الموقع <https://goo.91/dyNWp2KK>. تاريخ الدخول ١٠ يوليو ٢٠١٨ .
- ٢- باوري ، معاد ، طريق الحرير ومجازاتها ، مجلة العربي الجديد ، لندن ، ٢٠١٧ . ينظر الموقع <https://wwwalaraby.com.uk> .
- ٣- التنين الصيني سيبدأ (طريق الحرير الجديد) ، الشرق الاوسط ، ٢٠ مايو ٢٠١٧ ، ينظر الرابط <https://bilt/y/2ja/5rv> .
- ٤- سفير الصين بالقاهرة ، مبادرة الحزام والطريق وفرت (١٨٠) ألف فرصة عمل ، صحيفة الوطن ، ينظر الموقع: <https://y/2Lc.TSXD> تاريخ الدخول ١٠ يوليو ٢٠١٨ .
- ٥- فرص وتحديات على (طريق الحرير) مجلة الصين اليوم ، ١٦ مايو ٢٠١٧ ، ينظر الرابط <https://bif.11/2uh8jNe> .
- ٦- ميناء الفاو الكبير ثروة اقتصادية يهددها الهمال ، ينظر الموقع : <https://www.dwarozh.net/AR/details.aspx1> .