

# الموقف الإيراني من مشاركة العراق في طريق الحرير الجديد (الحزام والطريق)

## Iran's Position on Iraq's Participation in the New Silk Road (Belt and Road)

أ.م.د. نسرين فالح حسن

جامعة واسط - كلية الإدارة والاقتصاد

[nfalih@uowasit.edu.iq](mailto:nfalih@uowasit.edu.iq)

تاريخ استلام البحث: ٢٠٢٥/٦/٢٠ تاريخ قبول النشر: ٢٠٢٥/٩/٢٨

### الملخص:

يستعرض هذا البحث طبيعة التنافس على المصالح بوصفها ظاهرة ملازمة لسياسات الدول، ويحلل انعكاساتها في إطار مبادرة الحزام والطريق التي تتبناها الصين لإعادة رسم مسار طريق الحرير التاريخي برؤية أكثر شمولاً واتساعاً. ويركز البحث على قراءة الموقف الإيراني من مشاركة العراق في هذه المبادرة، في ضوء ما تحمله من فرص اقتصادية وسياسية مهمة للعراق، وما يواجهه من تحديات ناتجة عن التنافس الاقليمي. وتخلص الدراسة الى ان إيران، على الرغم من دعمها المعلن لانضمام العراق الى المبادرة، تسعى الى تحديد دوره ضمن رؤيتها الاستراتيجية بحيث يكون دوراً مكملًا ومحوريًا يعزز موقعها الاقليمي، دون ان يتحول الى بديل او منافس لها. ويؤكد البحث على ضرورة ان يحدد صانع القرار العراقي توجهاً واضحة ومحددة ازاء المبادرة، بما يضمن تعظيم المكاسب الوطنية مع مراعاة توازنات المصالح الاقليمية.

**الكلمات المفتاحية:** إيران، العراق، طريق الحرير، الحزام.

### Abstract:

This research examines the nature of competition over interests as a phenomenon inherent in state policies and analyzes its implications in the context of China's Belt and Road Initiative, which aims to redraw the route of the historic Silk Road with a more comprehensive and expansive vision. The research focuses on Iran's position on Iraq's participation in this initiative, in light of the important economic and political opportunities it holds for Iraq and the challenges it faces as a result of regional competition. The study concludes that Iran, despite its declared support for Iraq's accession to the initiative, seeks to define its role within its strategic vision so that it plays a complementary and pivotal role that strengthens its regional position, without becoming an alternative or competitor to it. The study emphasizes the need for Iraqi decision-makers to define a clear and specific approach to the initiative, ensuring that national gains are maximized while taking into account regional interests.

**Keywords:** Iran, Iraq, Silk Road, Belt



## المقدمة:

تحاول الصين إحياء فكرة (طريق الحرير) القديمة بمبادرة (الحزام والطريق)، ولكن هذا المشروع الجديد هو تعبير عن التطور الاقتصادي الذي شهدته الصين في العقود الثلاث الأخيرة بتحقيقها معدل نمو سنوي يقارب الـ(١٠٪) ووصل اقتصادها ليكون الثاني عالمياً، ما جعلها قادرة على التخطيط لطريق حرير جديد ولكن بشكل أوسع وأكثر تفرعاً، ليكون مشروعاً يربط الصين بشبكة طرق تصل إلى جميع قارات العالم القديمة (آسيا، أوروبا، وأفريقيا).

حاولت الكثير من البحوث دراسة طبيعة هذا المشروع وآثاره الاقتصادية على الصين وتجارته الخارجية واثاره السياسية على مكانتها الاستراتيجية، وحاولت دراسات أخرى تسليط الضوء على المنافع التي يحققها هذا المشروع إلى الدول المنضوية تحته، وفي هذا البحث سنحاول مناقشة مسألة التنافس الذي قد يسببه سعي كل دولة لتكون الربح الأكبر أو المساهم الأهم في هذا المشروع، فكما هو معروف أن فكرة التنافس على المصالح هي ظاهرة ملازمة لسياسة الدولة دائماً.

**مشكلة البحث:** يحال البحث الإجابة على تساؤل أساس مفاده: ما هو موقف إيران من انضمام العراق إلى مبادرة الحزام والطريق؟ وهل ستحاول الاستئثار بالمكاسب المتحققة وجعل العراق وبنائه التحتية مكملاً لدورها في المشروع؟ لاسيما وأن البلدين متجاورين، وما يمكن أن يحققه العراق من مكاسب قد تكون على حساب إيران.

**فرضية البحث:** يحاول البحث إثبات فرضية أن إيران تؤيد وتدعم انضمام العراق إلى المبادرة ولكن ضمن رؤيتها التي تحدد له دور محدود يمنعه من أن يكون بديلاً عنها، أو منافساً لها، بحيث يقتصر هذا الدور على جعل العراق وموقعه الاستراتيجي مكملاً للدور الإيراني في المشروع، فتكون إيران قادرة على التحكم بالطريق التجاري، وقادرة على السماح أو منع العراق من أداء دوره.

**أهمية البحث:** تحقق مبادرة الحزام والطريق فوائد كبيرة للعراق في الجانب الاقتصادي والسياسي، ومن المهم لصانع القرار تحديد توجه العراق من هذا المشروع بالانضمام أو عدمه، بل وتحديد طبيعة دوره عند اتخاذ قرار الانضمام الرسمي له، وي طرح هذا البحث الاتجاه الأنسب للعراق، ومدى الضغوط التي يتعرض لها عند اتجاهه للعب دور مهم في هذا المشروع، إذ يشكل التنافس للحصول على أكبر المكاسب عائقاً مهماً في هذا الصدد.

**هيكل البحث:** لإثبات فرضية البحث لابد في البداية من الانطلاق في طبيعة المشروع (الحزام والطرق)، ومكوناته وفوائده، ثم التطرق إلى دور العراق الحالي والمنشود في هذا المشروع، ومن ثم البحث في مكانة إيران في المشروع، وما هو موقفها من دور العراق.

## المبحث الأول: مبادرة الحزام والطريق الصينية الدولية

### أولاً: الفكرة والبداية:

تعود فكرة مبادرة الحزام والطريق إلى الفكرة التي طرحها رئيس الوزراء الصيني عام ١٩٩٤ (لي بينغ) خلال جولة له في دول آسيا الوسطى تشجيعاً منه للتعاون بين بلاده وتلك الدول، مثلما طرح الفكرة رئيس الوزراء الياباني (هاشيموتو) عام ١٩٩٧، كما اقترحت الهند عام ٢٠٠٢ إقامة طريق ممر موصلات أطلقت عليه (شمال - جنوب) ينطلق من الهند ليصل إلى روسيا مروراً بإيران ودول القوقاز، وفي عام ٢٠٠٩ اقترح الاتحاد الأوروبي ما أسماه (طريق الحرير الجديد) يهدف إلى نقل الغاز من آسيا الوسطى إلى أوروبا لتقليل الاعتماد على الغاز الروسي، وفي عام ٢٠١١، اقترحت الولايات المتحدة الأمريكية استراتيجية (طريق الحرير الحديدي) بهدف بناء شبكات موصلات تربط أفغانستان ودول جنوب آسيا وآسيا الوسطى، إلا أن جميع هذه الأفكار لم تتعدَّ مرحلة التخطيط أو إبداء النوايا لإقامة مثل هذا المشروع.

بدأ الخطوات العملية داخل الصين لإتمام هذه الفكرة، وكانت الخطوة الأولى تتمثل بالخطة الذي طرحها نائب رئيس الهيئة الوطنية للضرائب (شو شن دا) إلى وزارة التجارة والذي أسماها في حينها (خطة مارشال الصينية) للدلالة على نية الصين بتحقيق طفرة تنموية في الدول التي تنضم للمبادرة (كما حققت خطة مارشال التنمية في دول أوروبا بعد الحرب العالمية الثانية)، وتضمنت الخطة التي قدمت عام ٢٠٠٨ استغلال الصين الاحتياطي الكبير الذي لديها من العملة، وذلك من خلال منحه كقروض إلى الدول النامية لتستخدمه في بناء مشاريع تنموية تنفذها شركات صينية، وتكون طبيعة هذه المشاريع هي طرق موصلات تربط الصين بأوروبا، وقد حظيت هذه الفكرة بالاهتمام من الرئيس الصيني (شي جين بينغ) وتمت مناقشتها حكومياً وحزبياً وفي مراكز الأبحاث والدراسات لتتبلور إلى مبادرة (الحزام والطريق) بعد ذلك<sup>١</sup>.

أعلن عن المبادرة لأول مرة رسمياً من الرئيس الصيني (شي جين بينغ) عام ٢٠١٣، على أنها مبادرة تجارية تنموية تربط آسيا بأوروبا وأفريقيا، بل وتمتد لتشمل استراليا ونيوزيلاندا تحت أسم (حزام واحد.. طريق واحد) (One Belt One Road)، وتم اعتمدت التسمية الرسمية من الحكومة الصينية (مبادرة الحزام والطريق) (Belt and Road Initiative)، وما ان تم هذا الإعلان حتى توافدت الحكومات والمنظمات للانضمام إليها حتى وصل عدد المنضمين مطلع عام ٢٠١٨ إلى (٧٥) دولة و(٣٥) منظمة دولية<sup>٢</sup>.

شملت المبادرة أقاليم مختلفة مترابطة تغطي المسافة بين الصين وأوروبا، فمن دول جنوب شرق آسيا انضمت كل من ماليزيا والفلبين وميانمار وتايلند، ومن إقليم آسيا الوسطى انضمت جميع دول الإقليم الخمس، ومن إقليم جنوب آسيا انضمت الهند والباكستان والمالديف والنيبال، أما من دول أوروبا الشرقية ودول الاتحاد السوفيتي السابق فقد انضمت روسيا الاتحادية وبيلاروسيا وألبانيا وأوكرانيا وتركيا وبولندا، فضلاً عن دول أخرى في الشرق الأوسط، حتى وصل ما تمثله هذه الدول التي انضمت إلى المبادرة إلى حوالي (٦٢.٣٪) من سكان العالم، ويشكل ناتجها حوالي (٣٥.٣٪) من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، ويشكل استهلاكها حوالي (٢٤٪) من الاستهلاك العالمي<sup>٣</sup>.



وأسعت الصين بتنفيذ مخططات المبادرة، لتصل النفقات الإجمالية حتى عام ٢٠١٧ إلى حوالي (٣٤) مليار دولار، وهو مجموع ما أنفق على المشاريع المتضمنة الطرق وخطوط السكك الحديدية وخطوط شبكات الطاقة والموانئ<sup>٤</sup>.

واحتلت هذه المبادرة الأولوية في أجندة السياسة الصينية الداخلية والخارجية، فضلاً عن المؤتمرات والندوات والدراسات التي تعدها المؤسسات ووسائل الإعلام ومراكز الأبحاث والمؤسسات الصينية، عقدت الصين عام ٢٠١٧ قمة خاصة حضرها (٢٨) رئيساً، كما حضر الأمين العام للأمم المتحدة ورئيس البنك الدولي والمديرة الإدارية لصندوق النقد الدولي<sup>٥</sup>.

**ثانياً: المكونات الرئيسية للمبادرة:** تعتمد المبادرة على ثلاث أنواع من المناطق

١. مناطق مركزية وتتضمن الدول الأكثر أهمية وهي الصين ودول آسيا الوسطى كازاخستان وأوزبكستان وتركمانستان وقرغيزستان وطاجكستان فضلاً عن روسيا الاتحادية.
٢. المناطق المحاذية التي تكون أقل أهمية وهي دول منظمة شنغهاي للتعاون وتشمل كل من الهند والباكستان وإيران وأفغانستان ومنغوليا وروسيا البيضاء وأرمينيا وأوكرانيا ومولدافيا.
٣. المناطق الشعبية التي لا تقع على الطرق الرئيسية مثل الدول العربية (ومنها العراق) ودول الاتحاد الأوروبي وتشمل أيضاً اليابان ودول شرق آسيا.

وتستهدف المبادرة بناء (٦) طرق، ثلاث منها رئيسة تصل الصين بأوروبا، وثلاث طرق غير رئيسة تستكمل من خلال طرق بحرية كما مبين في الشكل (١)، والطرق الرئيسية هي:

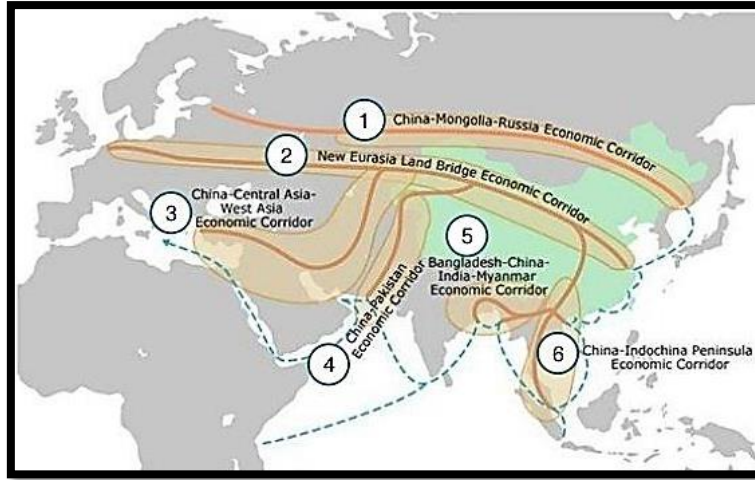
١. الطريق القاري الأوراسي الجديد بطول (١٣٠٠٠) كم، ويمر من الصين إلى شرق روسيا ثم إلى أوروبا.
  ٢. طريق الصين منغوليا روسيا الذي يبلغ طوله (١٠٥٠٠) كم ثم إلى أوروبا.
  ٣. طريق الصين آسيا الوسطى - غرب آسيا ويبلغ طوله (١٥٠٠) كم.
- والطرق غير الرئيسية هي:

١. طريق الصين شبه الجزيرة الهندية.
٢. طريق الصين باكستان.
٣. طريق بنغلاديش الصين الهند ميانمار.

أما الطرق البحرية فهي:

١. التي تنطلق من موانئ الصين (غرب المحيط الهادئ)
  ٢. التي تنطلق من نهاية الطريق البري الواصل إلى شبه الجزيرة الهندية والمار بدول جنوب شرق آسيا
  ٣. التي تنطلق من نهاية الطريق البري الواصل إلى باكستان (ميناء جوادار)
- وجميع هذه الطرق البحرية تتجه إما إلى الخليج العربي لترسو في ميناء (بندر عباس) في إيران ومنها إلى تركيا ثم أوروبا، أو تتجه إلى البحر الأحمر لتمر عبر قناة السويس ومنها إلى أوروبا<sup>٦</sup>.

## الشكل (١): طرق النقل لمبادرة الحزام والطريق



Source: INTS Guides a guide to international studies, [The things you should know about the One belt one road initiative \(OBOR\)](http://www.intsguides.com), [www.intsguides.com](http://www.intsguides.com)

- ثالثاً: أهداف المبادرة: تبنت الصين هذه المبادرة الكبيرة ذات التكاليف الهائلة لتحقيق عدد من المكاسب أهمها:
١. زيادة تصريف الإنتاج الصيني: فمن المتوقع زيادة كبيرة في الطلب العالمي في السنوات القادمة نتيجة زيادة في الطبقة الوسطى، ما سيزيد من التجارة العالمية، فتعسى الصين إلى السيطرة إلى الحجم الأكبر من هذه التجارة، وفي هذا السياق تنفذ خطتها الاقتصادية (صنع في الصين ٢٠٢٥)، لتحويل الصين إلى اقتصاد متقدم، مع نقل شركاتها ذات الإنتاج منخفض التكاليف إلى دول جنوب شرق آسيا.
  ٢. مكاسب جيوسياسية: تعزز مبادرة الحزام والطريق مكانة الصين في منطقة أوراسيا ذات الأهمية الجيوسياسية الكبيرة، والتي يصفها (هالفورد ماكندر) بأنها (القلب الأرضي) في محاضراته (نقطة الارتكاز الجغرافي للتاريخ)، أي أنها المنطقة التي تحقق لمن يسيطر عليها القدرة الاقتصادية والاستراتيجية للسيطرة على العالم.
  ٣. جعل العملة الصينية عملة دولية معتمدة: تسعى الصين من خلال زيادة تجارتها الدولية مع الدول الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق، أن تعزز من مكانة (اليوان) في التبادل التجاري العالمي، علماً أن (اليوان) أنضم إلى كل من الدولار واليورو والين والجنيه الاسترليني وهي عملات سلة (حقوق السحب الخاصة) في صندوق النقد الدولي.
  ٤. تطوير المناطق الأقل نمواً في الصين: تحاول الصين تطوير المناطق الغربية من البلاد وهي الأقل تطوراً، إذ أطلقت الصين حملة (الاتجاه غرباً) عام ٢٠٠٠، واستثمرت مليارات الدولارات في مجالات النفط والغاز الطبيعي بهدف تطويرها، وتعد مبادرة الحزام والطريق وسيلة أخرى تحقق توازن في التنمية بين تلك المناطق والمناطق الشرقية الساحلية الأكثر تطوراً.
  ٥. تطوير البنية التحتية لقطاع التكنولوجيا والمعلومات والاتصالات: إذ تسعى الصين من المبادرة إلى تشجيع الشركات العاملة في تكنولوجيا الاتصالات والمعلوماتية ولاسيما شركة (هاواي)، وزيادة حصتها في التجارة الدولية من خلال الارتباط مع دول المنظمة للمبادرة.



٦. توسيع انتشارها العسكري: يمر الطريق في العديد من الدول التي تعاني من ضعف في قدراتها الأمنية فلا تستطيع توفير الحماية للمشاريع الكبرى التي تنشؤها المبادرة، ما يوفر فرص للشركات الأمنية الصينية في تلك الدول، كما سمح للأساطيل البحرية الصينية الانتشار لحماية طرق التجارة من القرصنة<sup>١٢</sup>.

٧. تأمين مصادر الطاقة: يعتمد الاقتصاد الصيني بشكل رئيس على الطريق البحري المار عبر مضيق (ملقا)، ما يعني ممكن لأي سبب من الأسباب أن يؤدي أي اضطراب في هذا الطريق إلى أزمة اقتصادية للصين، لذلك تسعى الصين من مبادرة الحزام والطريق أن تعدد طرق وصول مصادر الطاقة، لتجاوز ما الرئيس الصيني (هو جينتاو) ب(معضلة ملقا)<sup>١٣</sup>.

### المبحث الثاني: مكانة العراق في مبادرة الحزام والطريق الصينية

أولاً: سعي العراق للانضمام لمبادرة الحزام والطريق: حظيت العلاقات العراقية الصينية باهتمام من الطرفين بعد عام ٢٠٠٣، إذ تعد الصين دول غرب آسيا ومنها العراق من المناطق المهمة للاستثمارات ولاسيما في مجال الطاقة، فمن جانب تشكل هذه الدول مصدراً للطاقة، ومن جانب آخر كونها دولاً تحتاج إلى الشركات الصينية لتطوير قدرتها الإنتاجية في الطاقة<sup>١٤</sup>، ولشعور الصين بإمكانية تعميق العلاقات بين الطرفين مع العراق بعد الانسحاب الأمريكي لاستبعاد الضغوط السياسية، قدمت الصين مشروع قرار عام ٢٠٠٤ لمجلس الأمن لجدولة انسحاب القوات الأمريكية<sup>١٥</sup>.

وتطورت العلاقات بين البلدين ولاسيما الاقتصادية منها، إذ نما التبادل التجاري من حوالي ٢.٦ مليار دولار عام ٢٠٠٨، إلى حوالي ٢٠.٥ مليار دولار عام ٢٠١٥<sup>١٦</sup>، ثم إلى أكثر من ثلاثين مليار دولار عام ٢٠١٩ ليكون العراق رابع أكبر شريك تجاري للصين<sup>١٧</sup>، وحظي العراق بأكبر نسبة استثمارات صينية في المنطقة بلغت ١٠.٥ مليار دولار، ويعد العراق ثالث أكبر شريك للصين في مشاريع الطاقة بعد باكستان وروسيا<sup>١٨</sup>، ونتيجة لذلك وصل إنتاج العراق من النفط إلى ثاني أكبر منتج في أوبك<sup>١٩</sup>، ومن جانب آخر، زاد الاعتماد الصيني على النفط العراقي، ليكون العراق ثاني أكبر مورد للنفط إلى الصين<sup>٢٠</sup>. وعلى الرغم من عدم انضمام العراق إلى مبادرة الحزام والطريق التي أُعلن عنها عام ٢٠١٣<sup>٢١</sup>، إلا أن صانع القرار السياسي العراقي والكثير من خبراء الاقتصاد العراقيين يتطلعون إلى الانضمام إلى هذا المشروع، كونه فرصة لإعادة إعمار البنى التحتية وإدارة عجلة الاقتصاد وتنويع الموارد الاقتصادية للاقتصاد العراقي<sup>٢٢</sup>.

وقد تم تصميم الطرق البرية الثلاث الرئيسية في طريق الحرير الجديد (الحزام والطريق) بحيث لا تمر بالعراق، إذ ينطلق الأول شمالاً من (Chongjin) إلى شرق روسيا وعبر بولندا إلى ألمانيا، والطريق الثاني ينطلق من ميناء (Lianyungang) ويمر عبر كازاخستان والأورال وموسكو وصولاً إلى روتردام في هولندا، والثالث ينطلق من ميناء (Shenzhen) ويمر عبر (غرب آسيا) ولكنه يمر عبر إيران ثم تركيا كما يبين الشكل (١)<sup>٢٣</sup>.

وعلى الرغم من ذلك ترى الصين أن العراق يتمتع بموقع استراتيجي كونه نقطة تلاقي خطوط النقل العالمية، وهو جارٍ لبلدين ضمن مبادرة الحزام والطريق هي إيران وتركيا، ما يجعل من انضمامه مرحب به، وذلك لإمكانية ربط البنى التحتية العراقية من طرق وسكك حديد مع تلك الدول، بل والاستعانة بالشركات الصينية في هذا البناء<sup>٢٤</sup>.

وعلى الرغم من عدم وجود إجماع سياسي عراقي على الانضمام إلى المبادرة، إلا أن الخطوات الرسمية للعراق تشير إلى سعيه لأن يكون جزءاً من هذا المشروع، بتوقيعه العديد من الاتفاقيات والمذكرات الممهدة للانضمام، إذ لم تشارك الصين أي من الولا العربية، إلا أنها وقعت مع العديد منها اتفاقيات ثنائية، تضمنت منحها (٢٠) مليار دولار قروضاً، و(١٠٦) مليون دولار مساعدات<sup>٢٥</sup>، أما العراق فممنذ عام ٢٠١٥ وقع العراق (حكومة حيدر العبادي) خمس اتفاقيات ومذكرات تفاهم في المجالات الاقتصادية والعسكرية والتكنولوجية بضمنها الطاقة تشير إلى هذا المعنى، إذ تم تفعيل لجنة العلاقات العراقية - الصينية والدعوة إلى توسيع الاستثمارات الصينية من خلال شركاتها العاملة في العراق، وجاء في بيان صادر عن مكتب رئاسة الوزراء العراقية موافقة العراق الأولية على الانضمام إلى بناء طريق الحرير الجديد (البري)، وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين<sup>٢٦</sup> إذ تم التوقيع على ما يأتي<sup>٢٧</sup>:

أ. مذكرة بمساهمة العراق ببناء مبادرة الحزام والطريق الصينية

ب. مذكرة بشأن التعاون الاقتصادي والتكنولوجي

ت. توقيع اتفاقية تعاون في مجال الطاقة

ج. توقيع مذكرة للتعاون العسكري

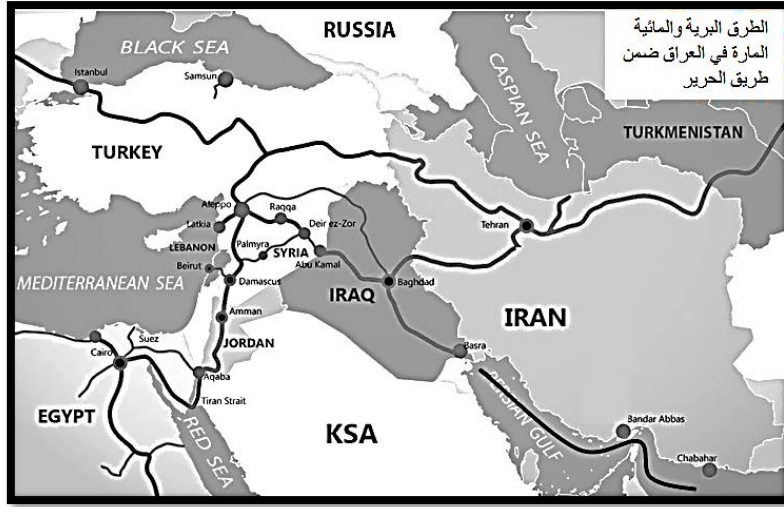
ح. توقيع اتفاق للإعفاء من سمات الدخول للدبلوماسيين

وسار العراق خطوة أخرى نحو الانخراط بشكل غير مباشر ضمن مبادرة الحزام والطريق عام ٢٠١٩ (حكومة عادل عبد المهدي) عندما تم توقيع ثمان مذكرات واتفاقيات شملت عقوداً لإنشاء خمس مدن صناعية من ضمنها مدينة بمواصفات عالمية تنتج المنتجات الصينية، وإنشاء محطات كهرباء، وإنجاز مشاريع في الاتصالات من قبل شركة (HUAWEI) الصينية، فضلاً عن اتفاقيات لبناء البنى التحتية، ومذكرة تفاهم حول السكن ومجالات التعاون الاقتصادي والثقافي والفني، وبلغت قيمة ما انفق عليه حوالي ٥٠٠ مليار دولار<sup>٢٨</sup>.

ثانياً: الدور الذي يمكن أن يلعبه العراق في طريق الحرير الجديد: يمكن للعراق أن يكون جزءاً من الطريقين البري والبحري للحزام والطريق لما يمكن أن يقدمه موقعه وإمكانياته وبناءه التحتية، وعلى الرغم من عدم الانضمام الرسمي، إلا أن العراق يعمل على تهيئة الإمكانيات اللازمة لذلك، وليكون بديلاً جاهزاً للطرق الأخرى.



الشكل (٢): دور العراق المنشود في مبادرة الحزام والطريق (الطريقين البحري والبري)

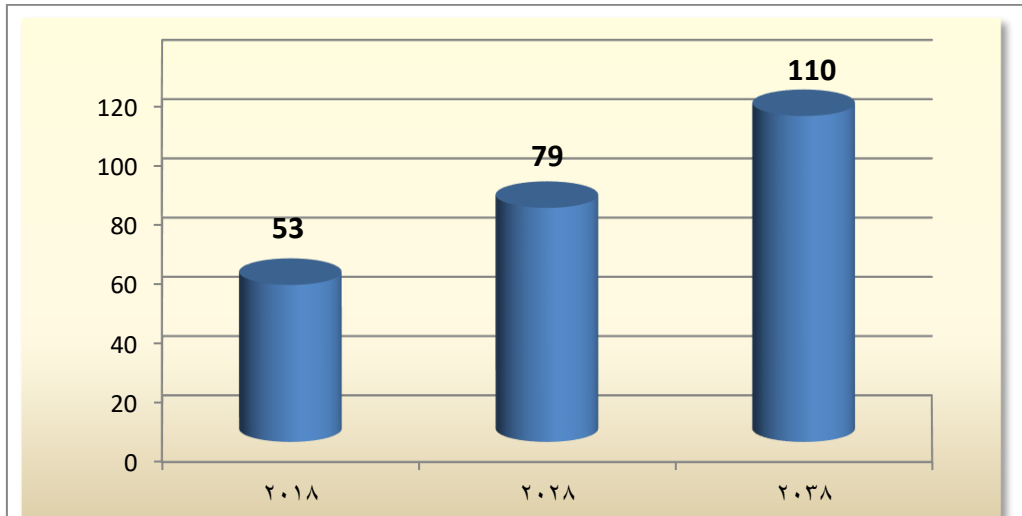


المصدر: الشكل من إعداد الباحثة بالاعتماد على

Matthew Ehret, Assad, Syria and China's new Silk Road: Count on Syria becoming an important West Asian hub in China's, 7 December 2021, the Cradle. Com, [www.thecradle.com](http://www.thecradle.com).

١. في الطريق البحري: يمكن ان تصل السفن في الطرق البحرية لمبادرة الحزام والطريق إلى محافظة البصرة، ومن ثم تنتقل عبر الطريق البري (القناة الجافة) من خلال السكك الحديدية والشاحنات إما إلى سوريا ومن ثم البحر المتوسط، أو إلى تركيا ومن ثم إما إلى البحر المتوسط أو عبر مضيق البسفور الانتقال برياً إلى أوروبا. إذ أعد العراق دراسات تتوقع مستوى القدرات العراقية في أن يكون جزءاً من هذه المبادرة، إذ سيرتفع حجم ما يمر بحرياً من (٥٣) مليون طن عام ٢٠١٨ إلى (٧٩) مليون طن عام ٢٠٢٨، وإلى (١١٠) مليون طن عام ٢٠٣٨، كما مبين في الشكل (٣)٢٩.

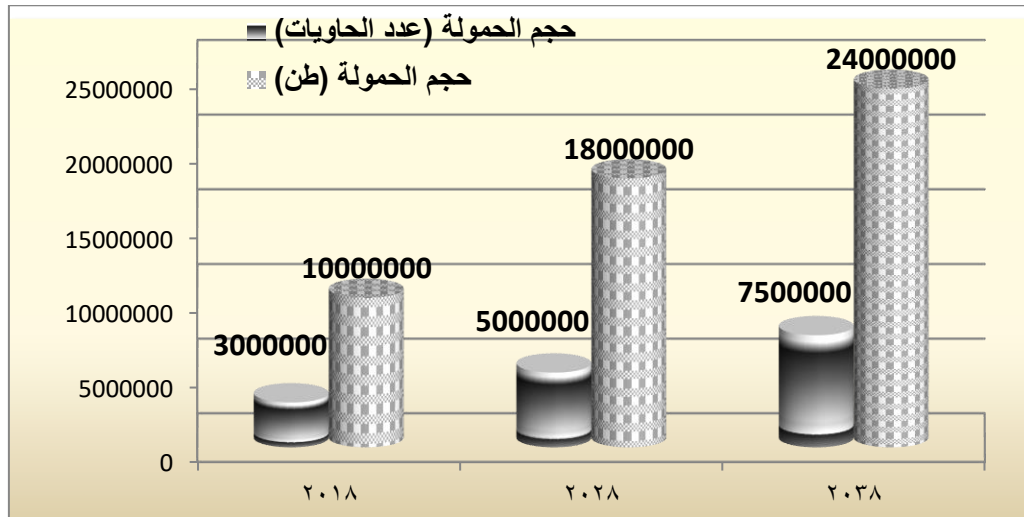
الشكل (٣): حركة المرور المتوقعة من البضائع عبر الطريق البحري للمدة (٢٠١٨-٢٠٣٨) (مليون طن)



Source: A group of Italian Companies(CIITI) 2007: Pre – Feasibility, Study of The New AL Faw Port , Volume 1, Italy ,p 14

ومن هذا المنطلق يمكن فهم التوجه العراقي إلى إنجاز ميناء الفاو الكبير الذي يعد الخطوة الأهم في انضمام العراق للمبادرة، فضلاً عن كونه مشروع يجعل العراق محطة ترانزيت عالمية تزيد من أهمية البلد الاستراتيجية، إذ يتيح هذا المشروع لشركات النقل المرور بطريق أوفر من حيث الكلفة والوقت بنسبة تتراوح بين (٣٥%) إلى (٤٥%)، كما أنه يحسن من الخدمات اللوجستية المقدمة للسفن البحرية من حيث قدرته على استقبال أنواع السفن المختلفة سواء الحاملة للحاويات أو الحاملة للبضائع، إذ يقدر أن تزداد الحاويات المستقبلية من الموانئ العراقية (حاويات قياسية بحجم ٤٠ قدم) من (٣) مليون حاوية عام ٢٠١٨، إلى (٥) مليون حاوية عام ٢٠٢٨، ثم إلى (٧.٥) مليون حاوية عام ٢٠٣٨، وذلك بالتزامن مع زيادة البضائع من (١٠) مليون إلى (١٨) مليون، ثم إلى (٢٤) مليون للمدة نفسها كما مبين في الشكل (٤)٣.

الشكل (٤): البضائع من حيث النوع (حاويات وبضائع صلب) المتوقع مرورها عبر الطريق البحري للمدة (٢٠١٨-٢٠٣٨)



Source: A group of Italian Companies (CIITI) 2007: Pre – Feasibility, Study of The New AL Faw Port, Volume 1, Italy, p 15.

٢. في الطريق البري: يتطلع العراق إلى استكمال دوره في مبادرة الحزام والطريق عن طريق نقل البضائع عبر البر بربط الموانئ العراقية عبر تركيا باوربا، وعبر سوريا بالبحر المتوسط، ليكون مسؤولاً عن أقل الطرق من حيث المسافة والكلفة لشركات النقل.

تشكل سكة الحديد الشريان الأهم في هذا الطريق، ولتقليل الكلفة يتم الاعتماد على السكة الموجودة أصلاً والممتدة من البصرة إلى الحدود العراقية السورية وهي في مدينة (ربيعة)، والتي تبلغ طولها (١١٢٠) كم، ثم تمر عبر الأرض السورية ومنها إلى معبر (نصيبين) مع تركيا وبطول (٨٣) كم داخل الأرض السورية، لترتبط مع سكة الحديد في الشبكة العالمية داخل تركيا، ومن جانب آخر، يرتبط بهذا الخط، الخط القادم من ميناء طرطوس في سوريا، والذي تم استخدامه فعلياً للنقل ما بين سوريا والعراق عام ٢٠٠٩.



أما خطوط سكك الحديد التي يخطط العراق لإنشائها فهي الخط المزدوج الذي يوصل بين البصرة والبحر الأبيض المتوسط في سوريا، وبطول (١٥١٠) كم، منها (٩٢٠) كم داخل العراق، ويكون قادر في المرحلة الأولى حتى عام ٢٠١٨ على نقل حوالي (٥٤) مليون طن سنوياً، وفي مرحلته الثانية على نقل (٧٠) مليون طن سنوياً<sup>٣١</sup>.

### المبحث الثالث: الموقف الإيراني من مشاركة العراق في طريق الحرير

**أولاً: سعي إيران للانضمام لمبادرة الحزام والطريق:** تنتظر إيران إلى مبادرة الحزام والطريق على أنه تحقيقاً لحلم إيراني قديم، فمنذ نهاية الحرب العراقية الإيرانية، خطط الرئيس الإيراني هاشمي رفسنجاني لإحياء طريق الحرير من ضمن مشروعات إعمار إيران في حينها، كونه يربط إيران بالصين والهند وشرق آسيا شرقاً بأوروبا غرباً، فيحقق إيرادات لإيران من عبور البضائع من جهة، ويجعل من إيران مركزاً جيوسراتيجياً عالمياً لا يمكن الاستغناء عنه أو تحييده أو عزله، وما منع إيران من تنفيذ هذا المشروع في حينها هو الإمكانيات الهائلة المطلوبة لتنفيذه من دون الدعم الخارجي، فضلاً عن الرفض الأمريكي من انضمام أي دولة يخدم المصالح الإيرانية، وحفظ المشروع عند نهاية رئاسة رفسنجاني<sup>٣٢</sup>.

تجددت طموحات إيران في هذا المشروع عند فوز حسن روحاني (حليف رفسنجاني) بالرئاسة عام ٢٠١٣، وتقلد الكثير من وزراء رفسنجاني مناصب مهمة في حكومته الجديدة، وفي نفس العام طرحت الصين مبادرة الحزام والطريق، فكانت بمثابة تحقيق لحلم إيراني القديم، فاستقبلت الطرح الصيني بترحيب كبير<sup>٣٣</sup>، فالمشروع الصيني المقترح يستثمر مئات المليارات من الدولارات، ويبنى طرق مواصلات برية ومائية، فضلاً عن إنشاء أنابيب الطاقة (النفط والغاز) وخطوط الألياف البصرية، وأغلب هذه الخطوط وأهمها وأوفرها يمر عبر إيران<sup>٣٤</sup>.

وفي سعي إيران للانضمام إلى هذه المبادرة، أفنعت الصينيين لتوقيع اتفاقية تعاون تجاري تحول إيران إلى مركز ترانزيت للمنتجات الصينية ريثما يتم بناء طريق الحرير الجديد، ففي عام ٢٠١٦ وخلال زيارة الرئيس الصيني لإيران، وقع البلدان (١٧) اتفاقية للتعاون، ويقدر قيمة ما ينفق فيها حوالي (٤٠) مليار دولار<sup>٣٥</sup>، وتسعى إيران إلى أن تلعب الدور الآتي في مشروع الحزام والطريق:

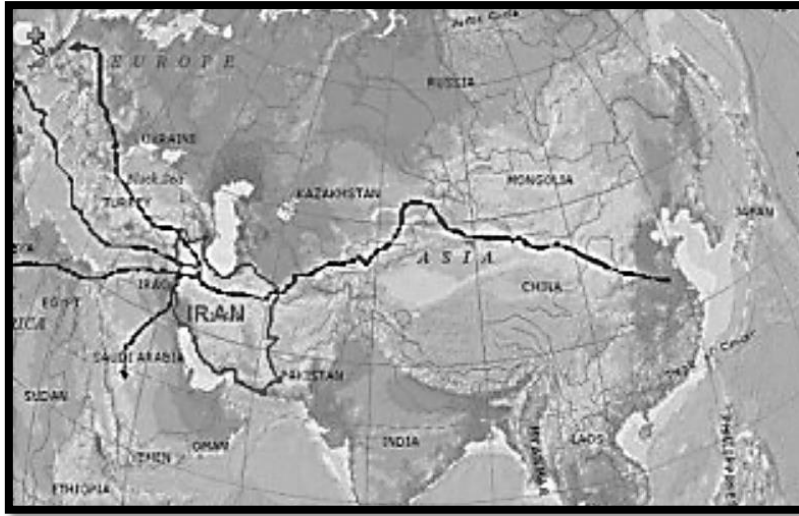
١. **الطريق البري:** وهو واح من أهم المحاور لمبادرة الحزام والطريق، ويبدأ من مدينة (شيآن) عاصمة إقليم (شنشي) جنوب الصين، ويتجه إلى كازاخستان ثم تركمانستان ويدخل إيران عند مدينة (سرخس)، ومن إيران تفرع هذا الطريق إلى ثلاث طرق<sup>٣٦</sup>:

أ. **الطريق الأول:** يتجه إلى تركيا وعبر اسطنبول ومضيق البسفور إلى أوروبا ويتفرع بدوره إلى طريقين يتجه الأول إلى ألمانيا وينتهي بميناء روتردام في هولندا، والثاني يتجه جنوباً إلى ميناء البندقية في إيطاليا.

ب. **الطريق الثاني:** يتجه من إيران إلى أذربيجان من مدينة آستارا الإيرانية ومنها إلى فنلندا مروراً بالعاصمة الروسية موسكو.

ت. **الطريق الثالث:** يتجه من إيران إلى العراق ثم إلى سوريا وصولاً إلى البحر الأبيض المتوسط في ميناء اللاذقية.

الشكل (٥): المكانة الإيرانية في الطريق البري في مبادرة الحزام والطريق



المصدر: خبر فارس، سایت هوشمند خبری، نقش مهم ایران در جاده هزار میلیاردی ابریشم" (دور ایران

في طريق الالف مليار للحير)، ١٠ أبريل ٢٠١٦، [www.khabarfrsi.com](http://www.khabarfrsi.com)

٢. **الطريق البحري**: يتجه الطريق البحري الرئيس من ميناء (شينجيانكغ) في شمال الصين، ويتجه إلى عبر مضيق ملقا ثم إلى البحر العربي والبحر الأحمر، ويتجه عبر قناة السويس إلى أوروبا، إلا أن إيران تسعى إلى أن ينشأ خط بحري ثاني تتجه له السفن بعد تجاوزها خليج ملقا، وهو الخط الذي ينتهي جنوب الخليج العربي عند الموانئ الإيرانية (ميناء بندر عباس)، ليتصل بالطريق البري<sup>٣٧</sup>.

ثانياً: **السعي الإيراني لاحتكار الموقع المركزي في مبادرة الحزام والطريق**: يحقق طريق الحرير الجديد تبادلاً تجارياً أكثر من (٢١) تريليون دولار، ويهدف إلى تقليل كلفة شحن البضائع بنسبة تتراوح بين (٤٠-٦٠٪) عما هي عليه الآن، وهذا يشير إلى الأرباح الهائلة التي يحققها الطريق على الدول (الترانزيت)، وكلما زادت نسبة ما يمر من الدولة من بضائع، زادت أرباحها، لذلك تسعى إيران أن تكون قلب هذا الطريق لتمر أغلب البضائع عبرها<sup>٣٨</sup>.

ومن جانب آخر، تجد إيران فرصة كبيرة في استغلال دورها في مبادرة الحزام والطريق لحل كثير من مشاكلها، لإسيماً إذا ما استطاعت أن تحتكر المكانة المركزية في الطريق، أي أن تكون المركز الذي يصعب الاستغناء عنه، ما يعزز مكانتها الإقليمية والدولية من جهة، ويعيق فرض عقوبات تعزل الاقتصاد الإيراني من جهة ثانية، لذلك تحرص إيران على أن تكون المحاور البرية والبحرية التي تخطط لإقامتها، أنسب للصين ولشركات النقل من الطرق الأخرى، وبعبارة أخرى تهدف إيران أن تكون الممر الإلزامي للصين قدر الإمكان<sup>٣٩</sup>، لتفوقه على الطرق المنافسة وهي كما يأتي:

١. أن تكون بديلاً عن الطريق الأوراسي (الطريق البري المحوري): وهو الطريق الثاني المحوري الذي تمت الإشارة إليه، والذي ينطلق من ميناء (Lianyungang) على المحيط الهادئ ويمر عبر كازاخستان والأورال وموسكو وصولاً إلى روتردام في هولندا، إذ يحتاج هذا الطريق إلى بنى تحتية كثيرة ومكلفة من



جهة (٩.٥ مليار دولار)، وإلى اتفاقات بين دول كثيرة لإقرار التشريعات التي توحد جميع تلك الدول في منظومة الطريق من جهة أخرى، فضلاً عن التخوف من التوترات السياسية التي قد تحدث بين دول المنطقة، الأمر الذي قد يدفع الصين إلى التخلي عن هذا المسار، لاسيّما وأن الصين تدرك جيداً أنها لا تستطيع توسيع نفوذها في الدول التي يمر فيها هذا الطريق الذي تطلق عليه روسيا طريق الميريديان (Meridian highway) لأنها دول ضمن المجال الحيوي الروسي (كازاخستان وروسيا البيضاء) ٤٠.

٢. تريد أن تكون بديلاً عن الطريق البحري الذي يمر إلى البحر الأحمر ويتخذ من ميناء إيلات في (إسرائيل) محطة له، ومن ثم الانتقال برياً (بالسكك الحديد) إلى ميناء أشدود في البحر المتوسط، ومنها بحرياً إلى أوروبا، إذ تعاني المنطقة من عدم الاستقرار السياسي والأمني ٤١.

٣. أن تكون بديلاً عن طريق يمر عبر المملكة العربية السعودية الذي شرعت ببنائه المملكة منذ عام ٢٠١٥، ويتضمن أكبر قناة في العالم تربط الخليج العربي بالبحر الأحمر، لاسيّما وأنه مشروع مكلف (تصل كلفته ٤٥-٥٠ مليار دولار) وغير مجدي لشركات النقل ٤٢.

**ثالثاً: الموقف الإيراني من دور العراق في مبادرة الحزام والطريق: وفي سعيها لاحتكار الموقع**

الاستراتيجي الأهم في المبادرة، تجد إيران في مساعي العراق جانباً يحقق ويتكامل مع الطموح الإيراني، وجانباً آخر يعد منافساً لها، لذلك فإن موقفها مشجعاً وسانداً للعراق في بعض المشاريع والاتفاقيات التي أبرمها مع الصين، وتحاول في الوقت نفسه أن تعيق مشاريع أخرى قد تكون منافسة للرؤية الإيرانية لمكانتها المتميزة في المبادرة.

١. مساندة إيران للمشاريع العراقية التي تخدم الرؤية الإيرانية: تدعم إيران الجهود العراقية لإقامة الطريق البري في العراق والذي تعده مكملاً للطريق البري المار بإيران، أي أن الطريق السككي الواصل بين البصرة وشمال العراق هو جزء من خطط العراق للانضمام إلى مبادرة الحزام والطريق، ولكنه من وجهة النظر الإيرانية مكملاً لدورها في المبادرة نفسها، لذلك اقنعت، يران الجانب العراقي على ربط خط سكك حديدية بين البلدين يمر من نقطة (السلامة) الحدودية في محافظة البصرة وبكلفة (٢٥٠) مليون دولار، وبذلك يكون الخط البري العراقي مكملاً للخط الإيراني ودوره إيصال البضائع إلى سوريا، ويتأمل البلدان أن يتم نقل حوالي (١٦٪) من التجارة العالمية من هذا الطريق مستقبلاً ٤٣، وبذلك يمكن أن ينقل الطريق البري المنطلق من البصر البضائع القادمة إلى العراق من الطريق البحري عن طريق الموانئ العراقية، وفي الوقت نفسه يمكن أن يخدم البضائع القادمة من الطريق البري الإيراني لإيصال البضائع إلى تركيا أو سوريا، والوظيفة الثاني هي التي تريدها إيران للعراق، أي أن تكون إيران المسؤولة عن مرور البضائع، وقادرة على منع مرورها إذا ما أرادت ذلك.

٢. محاولة عرقلة المشاريع العراقية المنافسة للدور الإيراني في مبادرة الحزام والطريق: تكمن مشكلة إيران مع بعض المشاريع العراقية المنضوية تحت مشروع انضمامه لمبادرة الحزام والطريق في أنها تشكل طريقاً بديلاً عن الطرق الإيرانية وليس مكملاً لها، إذ تتلخص الرؤية الإيرانية في ان تكون أفضل ممر

لمبادرة الحزام والطريق للاحتفاظ بمكانتها الاستراتيجية والسياسية لكونها قلب مبادرة الحزام والطريق ومركزاً دولياً للمواصلات العالمية.

إلا أن هذه الرؤية تصطدم باعتراضات بقية الدول المستفيدة من المبادرة، فروسيا غير مرحبة بهذا الدور الذي يفقدها موقعها كمصدر رئيس ومسيطر على طرق إمداد الطاقة إلى أوروبا، والهند تخشى من أن يمنح هذا الطريق الأفضلية للمنتجات الصينية فتفقد قدرتها على المنافسة، كما تجد مصر في المشروع برمته بديلاً عن احتكارها للطريق التقليدي المار بقناة السويس<sup>٤٤</sup>.

كما تصطدم الرؤية الإيرانية بالرغبة العراقية لأن يكون محوراً بديلاً عن المحور الإيراني، بديلاً ذا كفاية أكبر، وكلفة أقل، إذ تعي إيران أن الخط البحري الواصل إلى البصرة وموانئها (ولاسيما ميناء الفاو) يعد معرقلاً ومنافساً للخط الإيراني البحري الذي ينتهي بميناء (بندر عباس)، إذ يعد الطريق البحري العراقي مستقطباً لشركات النقل كونه يوفر في الكلفة والوقت عند مقارنته بجميع الطرق الأخرى، فمثلاً عن مقارنته بالطريق البحري المار عبر قناة السويس، فإن الطريق العراقي يوفر (٢٠-٢٥) يوماً، ما يعني توفيراً في التكاليف تقدر بـ(١٥٪) من قيمة البضائع<sup>٤٥</sup>، وعند مقارنته بالطريق البحري الإيراني الذي ينتهي بميناء (بندر عباس)، فإنه أقل كلفة (رغم أنهما يقطعان نفس المسافة) لأن الطريق الواصل إلى البصرة سيقطع مسافة بحرية أكبر وبرية أقل، ولأن كلفة النقل البحرية أقل من البرية، لذلك فإن كلفة النقل ستكون أقل كلما قصرت المسافة البرية وزادت البحرية<sup>٤٦</sup>.

وتأسيساً على ذلك، حاولت إيران التأثير بطرق مختلفة لمنع أو تأخير إنشاء ميناء الفاو الكبير، إذ تشير بعض المصادر إلى تعرض مدير شركة (دايو) المنفذة لميناء الفاو إلى التهديد من فصائل مسلحة لإجباره لعدم اكمال تنفيذ المشروع، ثم وجد ميثاً في مسكنة (منتحراً)<sup>٤٧</sup>، كما حرصت إيران من جهة أخرى على إتمام الربط السككي بينها وبين العراق، وبذلك يكون الطريق المعتمد هو الطريق البحري الذي ينتهي عند ميناء (بندر عباس) ومن ثم يبدأ الطريق البري داخل إيران وتنتقل البضائع منها إلى العراق في مدينة (السلامجة) في محافظة البصرة ويكمل مسارة إلى تركيا أو سوريا، وهو أمر يفقد العراق الكثير من إيرادات الموانئ وأجور عوائد السفن والوكالات والخدمات البحرية وفرص العمل<sup>٤٨</sup>.

الشكل (٦): دور العراق في مبادرة الحزام والطريق من منظور إيراني



المصدر: الشكل من إعداد الباحثة بالاعتماد على

Iran to Reach the Mediterranean through Iraq and Syria Railway, Syria news, 4 July 2019, [www. Syrianews.cc](http://www.Syrianews.cc)

### الخاتمة:

أن مبادرة الحزام والطريق، ليست مجرد مشروع تنموي-اقتصادي تقوده الصين لتوسيع نطاق تجارتها العالمية، بل هي مشروع جيواستراتيجي متعدد الأبعاد يسعى إلى إعادة تشكيل بنية النظام الدولي وتوزيع أدوار القوى الفاعلة فيه. وفي هذا السياق، يمثل الموقف الإيراني من مشاركة العراق في المبادرة نموذجاً واضحاً للتشابك بين المصالح الاقتصادية والهواجس السياسية.

لقد أظهرت الدراسة أن إيران تتعامل مع انضمام العراق للمبادرة ببرامغامتية مزدوجة: فهي من جهة تُظهر الدعم السياسي والإعلامي للمشاركة العراقية، لكنها من جهة أخرى تعمل على ضبط حدود هذا الدور بما يجعله مكملاً لوظيفتها الجيوسياسية، لا منافساً لها. ويتجلى ذلك في حرصها على تعزيز مشاريع الربط السككي عبر الشلامجة، مقابل محاولات إعاقة أو تعطيل مشاريع عراقية كبرى مثل ميناء الفاو الكبير الذي قد يُضعف مكانة موانئها.

من جانب آخر، ف أن العراق يمتلك مقومات استراتيجية تجعله مؤهلاً للتحويل إلى عقدة مواصلات دولية تربط بين الشرق والغرب، من خلال موقعه الجغرافي الفريد، وثرواته النفطية، وقدرته على الاستفادة من الاستثمارات الصينية الضخمة في مجالات النقل والطاقة والبنية التحتية. غير أن هذه الفرصة التاريخية تواجه تحديات مركبة، أهمها التنافس الإقليمي مع إيران وتركيا، فضلاً عن الضغوط الدولية المرتبطة بمواقف الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي تجاه التمدد الصيني.

وبناءً على التحليل السابق، يمكن بلورة الاستنتاجات الرئيسية على النحو الآتي:

#### الاستنتاجات: -

١. طبيعة الموقف الإيراني: يتسم الموقف الإيراني بالازدواجية؛ فهو داعم ظاهرياً لانضمام العراق لكنه يسعى إلى تحجيم دوره كي لا يتحول إلى بديل منافس لموقع إيران المركزي.
٢. إمكانات العراق الاستراتيجية: يتيح الموقع الجغرافي للعراق، مع مشاريع البنية التحتية مثل ميناء الفاو والقناة الجافة، أن يكون محوراً رئيساً في المبادرة البرية والبحرية.
٣. البعد الجيوسياسي: العراق ليس أمام خيار اقتصادي صرف، بل هو أمام تحدٍ جيوسياسي يتطلب إدارة دقيقة لعلاقاته مع إيران وتركيا والخليج، بالتوازي مع بناء شراكات متوازنة مع الصين والغرب.
٤. صياغة استراتيجية وطنية متكاملة تحدد بدقة موقع العراق في المبادرة، مع التأكيد على أن هذا الموقع يجب أن يعظم المصلحة القومية.
٥. اعتماد سياسة براغماتية متوازنة تسمح للعراق بالاستفادة من المبادرة كفرصة تاريخية لإعادة بناء اقتصاده، دون الانزلاق إلى صراع المحاور الإقليمية أو التنافس الصيني-الأمريكي المباشر.

#### الهوامش:

- (١) مركز الجزيرة للدراسات، مبادرة الحزام والطريق: رؤية نقدية، ١١ مايو ٢٠١٧، [www.studies.aljazeera.net](http://www.studies.aljazeera.net)
- (٢) فرص وتحديات على طريق الحرير، مجلة الصين اليوم، ١ مايو ٢٠١٧، [www.bit.ly](http://www.bit.ly)
- <sup>3</sup> The Belt initiative: 65 countries and Beyond, Fung Business intelligence Centre, May 2016, p1, accessible at: [www.bit.ly](http://www.bit.ly)
- (٤) علي صلاح، مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟، تقرير المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، مجلة اتجاهات الأحداث، العدد ٢٦، ٢٠١٨، ص ٣.
- (٥) وكالة الأنباء الصينية (شينخوا)، ماذا ينتظر العالم من منتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي؟، ١ مايو/أيار ٢٠١٧، [/http://arabic.people.com.cn](http://arabic.people.com.cn)
- (٦) وفاء كاظم عباس الشمري، الحزام والطريق: تحليل في الجيوبولتيكس، مجلة الجامعة العراقية، العدد ٤٤، ج ٢، ص ٣٠٦.
- (٧) Maximilian Mayer, Chinas Rise as Eurasian power: the Revival of the silk Road and its Consequences, in Maximilian Mayer, (Rethinking the Silk Road: Chinas Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations), Singapore: Macmillan, 2018, p12
- (٨) Eldar Ismailov & Vladimer papava, Rethinking Central Eurasia, the Central Asia-Caucasus Institute, Singapore, June 2010, p85.
- (٩) Francis Schortgen, China and the twenty-first-century silk Roads: a new Era of Global Economic Leadership?, in Wenxian Zhang, Ilan Alon & Christoph Lattemann, (Chinas Belt and Road Initiative changing the Rules of Globalization), US palgrave Macmillan, 2018, p27.
- (١٠) Maximilian Mayer, op, cit, p2.
- (١١) علي صلاح، المصدر السابق، ص ٤.
- (١٢) Alessandro arduino, Chinas private army: protecting the New Silk Road, Springer 2018, p103.
- (١٣) B. A. Hamzah, Alleviating Chinas Malacca Dilemma, Institute for Security and Development policy, 13 March 2017, [www.isdp.eu](http://www.isdp.eu)



- (<sup>١٤</sup>) محمد كريم الخاقاني، العراق ومبادرة الحزام والطريق: العوائد والتحديات، مركز رواق بغداد للسياسات العامة، ص ٥.
- (<sup>١٥</sup>) غيث سفاح متعب، تطور العلاقات العراقية الصينية، مجلة العلوم السياسية، العدد ٤١، جامعة بغداد، ٢٠١٠، ص ٣٠٠.
- (<sup>١٦</sup>) مركز البيان للدراسات والتخطيط، مبادرة الحزام والطريق الصينية.. فرصة للعراق، بغداد ٢٠١٨، ص ٣.
- (<sup>١٧</sup>) كزار البديري، علاقات الصين بدول الجوار الموسع.. العراق إنموذجاً، كراس النهريين، العدد ١٥، مركز النهريين للدراسات الاستراتيجية، بغداد ٢٠١٩، ص ٧.
- (<sup>١٨</sup>) مبادرة الحزام والطريق تصل إلى العراق: الدخول من بوابة الكهرباء، صحيفة العرب اللندنية، الصين تخصص أكثر من ٥ مليارات دولار لمحطة الخيرات لتوليد الطاقة بالنفط الثقيل في محافظة كربلاء، 2022/02/11، [www.alarab.com.uk](http://www.alarab.com.uk).
- (<sup>١٩</sup>) ني جيان (السفير الصيني في بغداد)، الصين: حجم التبادل التجاري مع العراق تجاوز ٣٠ مليار دولار، السومرية نيوز، ٥ آيار، ٢٠١٩، [www.alsumaria.tv/news](http://www.alsumaria.tv/news).
- (<sup>٢٠</sup>) كزار البديري، المصدر السابق، ص ٨.
- (<sup>٢١</sup>) لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا، مبادرة الحزام والطريق: ماذا تحمل للمنطقة العربية؟، الدورة الاستثنائية السادسة، كانون الثاني/ديسمبر ٢٠١٩، عمان، ص ١٢.
- (<sup>٢٢</sup>) نور عطية عبد السلام الخضير، التعاون الاقتصادي بين الصين والعراق: الفرص والتحديات، كتاب (العلاقات الدبلوماسية بين العراق والصين بمناسبة الذكرى الستون)، سفارة جمهورية العراق، بكين، ٢٠١٨، ص ٤٧.
- (<sup>23</sup>) James O' neil, The Belt and Road Ie nouveau paradigm geopolitique.translated by:Nathanaël HerzogDans, Outre-Terre, 2017, No 50, p346.
- (<sup>٢٤</sup>) محمد كريم الخاقاني، المصدر السابق، ص ٦.
- (<sup>٢٥</sup>) لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا، المصدر السابق، ص ١٢.
- (<sup>٢٦</sup>) القدس العربي، العراق يوقع خمس اتفاقيات ومذكرات تفاهم مع الصين، ٢٢ ديسمبر ٢٠١٥، [www.alquds.co.uk](http://www.alquds.co.uk).
- (<sup>٢٧</sup>) ابتسام محمد عبد العامري، مبادرة الحزام والطريق الصينية وتأثيرها على العراق، ورشة عمل، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، جامعة بغداد، ٨ آيار ٢٠٢٠، ص ١٢-١٣.
- (<sup>٢٨</sup>) المصدر نفسه، ص ١٦.
- أهمها ما قدمته مجموعة الشركات الإيطالية (CIITI) ضمن الجلسات النقاشية المنعقدة في عمان عام ٢٠٠٧.
- (<sup>٢٩</sup>) نبيل جعفر الموسوي وحسين حيدر محمد الجزائري، ميناء الفو الكبير: الأهمية والتحديات، مركز المحور للدراسات والتخطيط والاستراتيجية، ص ٨.
- (<sup>٣٠</sup>) نبيل جعفر الموسوي وحسين حيدر محمد الجزائري، المصدر نفسه، ص ٢٠.
- (<sup>٣١</sup>) المصدر نفسه، ص ٣٠-٣١.
- (<sup>٣٢</sup>) مركز الجزيرة للدراسات، مبادرة طريق الحرير البري والبحري الصينية من منظور إيراني، ١١ مايو ٢٠١٧، [www.studies.aljazeera.net](http://www.studies.aljazeera.net).
- (<sup>٣٣</sup>) تقرير لوكالة أنباء الطلبة الإيرانية (ايسنا)، پروژه چین برای تسخیر جهان (المشروع الصيني للتسلط على الكون) [www.isna.ir](http://www.isna.ir).
- (<sup>٣٤</sup>) خبر فارس، سايت هوشمند خبري، نقش مهم ایران در جاده هزار ملياردی ابريشم" (دور ايران في طريق الالف مليار للحير)، ١٠ أبريل ٢٠١٦، [www.khabarfrsi.com](http://www.khabarfrsi.com).
- (<sup>٣٥</sup>) تقرير وكالة أنباء خبرأونلاين، إيران وچين ١٧ سند همكاري مشترك، (توقيع ١٧ اتفاقية تعاون إيرانية صينية)، [www.khabaronline.ir](http://www.khabaronline.ir).

- (<sup>٣٦</sup>) مركز الجزيرة للدراسات، المصدر السابق.
- (<sup>٣٧</sup>) ميدل إيست نيوز، المونيتور: الخطوة التالية في العلاقات الإيرانية الصينية تعتمد على مصير الاتفاق النووي، ٢ فبراير ٢٠٢٢ [www.mdeast.news](http://www.mdeast.news)
- (<sup>٣٨</sup>) روح الله صالحی، مبادرة طريق الحرير الصينية الاهداف والموانع والمشاكل، دراسة جامعية، الجامعة الحرة - طهران، عام ٢٠١٦ صفحة ١٧.
- (<sup>٣٩</sup>) غسان شربل، طريق سليمان وطريق الحرير، جريدة الشرق الأوسط، ١٧ يناير ٢٠٢٢، [www.aawsat.com](http://www.aawsat.com)
- (<sup>٤٠</sup>) إيمان فخري، طريق الميرديان: كيف تعزز روسيا ارتباطها بمشروع الحزام والطريق الصيني؟، المستقبل للدراسات والأبحاث المتقدمة، ٢٥ يوليو ٢٠١٩، [www.futureuae.com](http://www.futureuae.com)
- (<sup>٤١</sup>) غاليا لافي، جينجيا خيه و عويديد عيران، الصين وإسرائيل: هل هما على نفس الطريق؟، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، ترجمة: يولا البطل، أكتوبر ٢٠١٥، ص ٥.
- (<sup>٤٢</sup>) عامر القادري، قناة (سعودية) تربط البحر الأحمر والخليج العربي: مهندس لبناني يضع مشروعاً استغرقت دراسته ٥ سنوات جمعت بين الجغرافيا والاقتصاد والتجارة والوضع السياسي، صحيفة الرأي، ١٦ يناير ٢٠١٥، [www.alraimedia.com](http://www.alraimedia.com)
- (<sup>٤٣</sup>) إبراهيم صالح، العراق يقترب من أولى خطوات إنشاء (طريق الحرير) الجديد: العراق وإيران سيشرعان قريباً في مد سكك حديد بينهما كأولى خطوات (طريق الحرير)، وكالة الأناضول، ٤ يونيو ٢٠٢١، [www.aa.com.tr](http://www.aa.com.tr)
- (<sup>٤٤</sup>) مركز الجزيرة للدراسات، المصدر السابق.
- (<sup>٤٥</sup>) إيفان الخفاجي، ميناء الفاو الكبير.. هل ضاعت الحقيقة بين فصول الجدل، مجلة الشبكة، السنة ١٧، العدد ٤٠٠، ٨ شباط، ٢٠٢٢، ص ١٩.
- (<sup>٤٦</sup>) السيد عبد العليم، خصائص وأهمية النقل البحري، صحيفة الوطن العمانية، ١٠ يناير ٢٠١٦، [www.alwatan.com](http://www.alwatan.com)
- (<sup>٤٧</sup>) رامي لطيف، إيران أول المستفيدين... هل سيتوقف تنفيذ ميناء الفاو الكبير بوفاة مدير الشركة المنفذة؟، ١١ أكتوبر ٢٠٢٠، [www.7al.net](http://www.7al.net)
- (<sup>٤٨</sup>) محمود الشمري، من المستفيد من الربط السككي العراقي الإيراني؟ ٦ أبريل ٢٠٢١، إيران وير بالعربي، [www.iranwirearabic.com](http://www.iranwirearabic.com)

#### المصادر:

- (١) ابتسام محمد عبد العامري، مبادرة الحزام والطريق الصينية وتأثيرها على العراق، ورشة عمل، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، جامعة بغداد، ٨ أيار ٢٠٢٠.
- (٢) السيد عبد العليم، خصائص وأهمية النقل البحري، صحيفة الوطن العمانية، ١٠ يناير ٢٠١٦، [www.alwatan.com](http://www.alwatan.com)
- (٣) القدس العربي، العراق يوقع خمس اتفاقيات ومذكرات تفاهم مع الصين، ٢٢ ديسمبر ٢٠١٥، [www.alquds.co.uk](http://www.alquds.co.uk)
- (٤) إبراهيم صالح، العراق يقترب من أولى خطوات إنشاء (طريق الحرير) الجديد: العراق وإيران سيشرعان قريباً في مد سكك حديد بينهما كأولى خطوات (طريق الحرير)، وكالة الأناضول، ٤ يونيو ٢٠٢١، [www.aa.com.tr](http://www.aa.com.tr)



- ٥) إيفان الخفاجي، ميناء الفاو الكبير.. هل ضاعت الحقيقة بين فصول الجدل، مجلة الشبكة، السنة ١٧، العدد ٤٠٠، ٨ شباط ٢٠٢٢، ص ١٩.
- ٦) إيمان فخري، طريق الميرديان: كيف تعزز روسيا ارتباطها بمشروع الحزام والطريق الصيني؟، المستقبل للدراسات والأبحاث المتقدمة، ٢٥ يوليو ٢٠١٩، [www.futureuae.com](http://www.futureuae.com)
- ٧) تقرير لوكالة أنباء الطلبة الإيرانية (ايسنا)، پروژه چین براي تسخير جهان (المشروع الصيني للتسلط على الكون) [www.isna.ir](http://www.isna.ir)
- ٨) تقرير وكالة أنباء خبر أونلاين، إيران وچين ١٧ سند همكاري مشترك، (توقيع ١٧ اتفاقية تعاون إيرانية صينية)، [www.khabaronline.ir](http://www.khabaronline.ir) خبر فارس، سايت هوشمند خبري، نقش مهم إيران در جاده هزار ملياردي ابريشم" (دور إيران في طريق الالف مليار للحرير)، ١٠ أبريل ٢٠١٦، [www.khabarfrsi.com](http://www.khabarfrsi.com)
- رامي لطيف، إيران أول المستفيدين... هل سيتوقف تنفيذ ميناء الفاو الكبير بوفاة مدير الشركة المنفذة؟، ١١ أكتوبر ٢٠٢٠، [www.7al.net](http://www.7al.net)
- ٩) روح الله صالح، مبادرة طريق الحرير الصينية الاهداف والموانع والمشاكل، دراسة جامعية، الجامعة الحرة - طهران، عام ٢٠١٦ صفحة ١٧
- ١٠) عامر القادري، قناة (سعودية) تربط البحر الأحمر والخليج العربي: مهندس لبناني يضع مشروعاً استغرقت دراسته ٥ سنوات جمعت بين الجغرافيا والاقتصاد والتجارة والوضع السياسي، صحيفة الرأي، ١٦ يناير ٢٠١٥، [www.alraimedia.com](http://www.alraimedia.com) علي صلاح، مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟، تقرير المستقبل، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، مجلة اتجاهات الأحداث، العدد ٢٦، ٢٠١٨.
- ١١) غالبا لافي، جينجيا خيه وعويد عيران، الصين وإسرائيل: هل هما على نفس الطريق؟، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، ترجمة: يولا البطل، أكتوبر ٢٠١٥، ص ٥.
- ١٢) غسان شربل، طريق سليمان وطريق الحرير، جريدة الشرق الأوسط، ١٧ يناير ٢٠٢٢، [www.aawsat.com](http://www.aawsat.com)
- ١٣) غيث سفاح متعب، تطور العلاقات العراقية الصينية، مجلة العلوم السياسية، العدد ٤١، جامعة بغداد، ٢٠١٠.
- ١٤) فرص وتحديات على طريق الحرير، مجلة الصين اليوم، ١ مايو ٢٠١٧، [www.bit.ly](http://www.bit.ly)
- ١٥) كزار البديري، علاقات الصين بدول الجوار الموسع.. العراق إنموذجاً، كراس النهري، العدد ١٥، مركز النهري للدراسات الاستراتيجية، بغداد ٢٠١٩.
- ١٦) لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا، مبادرة الحزام والطريق: ماذا تحمل للمنطقة العربية؟، الدورة الاستثنائية السادسة، كانون الثاني/ديسمبر ٢٠١٩، عمان.

- ١٧) مبادرة الحزام والطريق تصل إلى العراق: الدخول من بوابة الكهرباء، صحيفة العرب اللندنية، الصين تخصص أكثر من ٥ مليارات دولار لمحطة الخيرات لتوليد الطاقة بالنفط الثقيل في محافظة كربلاء، ٢٠٢٢/٠٢/١١، [www.alarab.co.uk](http://www.alarab.co.uk).
- ١٨) محمد كريم الخاقاني، العراق ومبادرة الحزام والطريق: العوائد والتحديات، مركز رواق بغداد للسياسات العامة.
- ١٩) محمود الشمري، من المستفيد من الربط السككي العراقي الإيراني؟ ٦ أبريل ٢٠٢١، إيران وير بالعربي، [www.iranwirearabic.com](http://www.iranwirearabic.com).
- ٢٠) مركز البيان للدراسات والتخطيط، مبادرة الحزام والطريق الصينية.. فرصة للعراق، بغداد ٢٠١٨.
- ٢١) مركز الجزيرة للدراسات، مبادرة الحزام والطريق: رؤية نقدية، ١١ مايو ٢٠١٧، [www.studies.aljazeera.net](http://www.studies.aljazeera.net).
- ٢٢) مركز الجزيرة للدراسات، مبادرة طريق الحرير البري والبحري الصينية من منظور إيراني، ١١ مايو ٢٠١٧، [www.studies.aljazeera.net](http://www.studies.aljazeera.net).
- ٢٣) ميدل إيست نيوز، المونيتور: الخطوة التالية في العلاقات الإيرانية الصينية تعتمد على مصير الاتفاق النووي، ٢ فبراير ٢٠٢٢، [www.mdeast.news](http://www.mdeast.news).
- ٢٤) نبيل جعفر الموسوي وحسين حيدر محمد الجزائري، ميناء الفو الكبير: الأهمية والتحديات، مركز المحور للدراسات والتخطيط والاستراتيجية.
- ٢٥) نور عطية عبد السلام الخضير، التعاون الاقتصادي بين الصين والعراق: الفرص والتحديات، كتاب (العلاقات الدبلوماسية بين العراق والصين بمناسبة الذكرى الستون)، سفارة جمهورية العراق، بكين، ٢٠١٨.
- ٢٦) ني جيان (السفير الصيني في بغداد)، الصين: حجم التبادل التجاري مع العراق تجاوز ٣٠ مليار دولار، السومرية نيوز، ٥ آيار، ٢٠١٩، [www.alsumaria.tv/news](http://www.alsumaria.tv/news).
- ٢٧) وفاء كاظم عباس الشمري، الحزام والطريق: تحليل في الجيوبولتيكس، مجلة الجامعة العراقية، العدد ٤٤، ج ٢.
- ٢٨) وكالة الأنباء الصينية (شينخوا)، ماذا ينتظر العالم من منتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي؟، ١ مايو/آيار ٢٠١٧، [www.arabic.people.com.cn](http://www.arabic.people.com.cn).
- 29) A group of Italian Companies (CIITI) 2007: Pre – Feasibility, Study of The New AL Faw Port, Volume 1, Italy
- 30) Alessandro arduino, Chinas private army: protecting the New Silk Road, Springer 2018, p103.
- 31) B. A. Hamzah, Alleviating Chinas Malacca Dilemma, Institute for Security and Development policy, 13 March 2017, [www.isdp.eu](http://www.isdp.eu)
- 32) Eldar Ismailov & Vladimer papava, Rethinking Central Eurasia, the Central Asia-Caucasus Institute, Singapore, june 2010.



- 33) Francis Schortgen, China and the twenty-first-century silk Roads: a new Era of Global Economic Leadership? in Wenxian Zhang, Ilan Alon & Christoph Lattemann, (Chinas Belt and Road Initiative changing the Rules of Globalization), US palgrave Macmillan, 2018.
- 34) INTS Guides a guide to international studies, The things you should know about the One belt one road initiative (OBOR), [www.intsguides.com](http://www.intsguides.com)
- 35) Iran to Reach the Mediterranean through Iraq and Syria Railway, Syria news, 4 July 2019, [www. Syrianews.cc](http://www.Syrianews.cc)
- 36) James O' neil, The Belt and Road le nouveau paradigme geopolitique.translated by:Nathanaël HerzogDans, Outre-Terre, 2017, No 50
- 37) Matthew Ehret, Assad, Syria and China's new Silk Road: Count on Syria becoming an important West Asian hub in China's, 7 December 2021, the Cradle. Com, [www.thecradle.com](http://www.thecradle.com).
- 38) Maximilian Mayer, Chinas Rise as Eurasian power: the Revival of the silk Road and its Consequences, in Maximilian Mayer, (Rethinking the Silk Road: Chinas Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations), Singapore: Macmillan, 2018.
- 39) The Beit initiative: 65 countries and Beyond, Fung Business intelligence Centre, May 2016, accessible at: [www.bit.ly](http://www.bit.ly)