

مبادرة الحزام والطريق الصينية ودور اقليم سينكيانج فيها

بحث مستل من رسالة ماجستير

المفتاح : مبادرة - حزام - طريق

أ. د. عبد الامير عباس الحيايلى

اياد جاسم جبر الموالي

جامعة ديالى/كلية التربية للعلوم الانسانية

مديرية تربية بغداد الرصافة الاولى

dr.abdalamer@yahoo.comayad12345.aqqa@gmail.com

المخلص

تسعى الصين من خلال مبادرة الحزام والطريق الى احياء طريق الحرير القديم حيث كانت القوافل القديمة تسلك هذا الطريق لنقل الحرير والمنتجات الاخرى من الصين الى اسيا الوسطى وبلاد فارس والعراق وصولاً الى اوربا ، وتعمل الصين على انشاء مسارات تجارية برية وبحرية تربط الصين باوربا عبر اسيا الوسطى والشرق الاوسط .

يتمتع اقليم سينكيانج بخصائص جيوبوليتيكية متميزة اهمها الموقع الجغرافي الاستراتيجي فهو يقع في اقصى غرب الصين ويجاوزه ثمانية دول من اصل اربعة عشر دولة تجاور الصين، فكان الاقليم منذ القدم معبراً ومحط للقوافل التجارية حيث كان يمر بها طريق الحرير، فالإقليم اليوم محوراً مهماً في هذه مبادرة والتي تعرف بمبادرة الحزام والطريق وتتكون من مسارين الاول بري ويتكون من ستة ممرات والثاني بحري ويتكون من ممرين، ويمر بالاقليم ثلاث ممرات رئيسة برية من اصل ست تتضمنها هذه المبادرة ، وتحاول الصين احياء هذا الطريق لتنوع مصادر الطاقة التي تحتاجها في نموها الاقتصادي وتصدر منتجاتها الصناعية من جانب والتخلص من هيمنة الامريكية على الممرات المائية وخاصة مضيق ملقا في المحيط الهادي التي تمر من خلاله اغلب مصادر الطاقة الصينية من جانب اخر، وتسعى الصين من خلال هذه المبادرة على احياء طريق الحرير على اساس التعاون والسلام وتحقيق المنافع الاقتصادية والسياسية المشتركة بين الدول ومنها العراق الذي انظم للمبادرة في مارس ٢٠١٩م

المقدمة

تعد سينكيانج (تركستان الشرقية سابقاً) احد الاقاليم التابعة لحكومة الصين الشعبية اقليمياً محورياً في وسط اسيا ويمثل حلقة تربط الصين بوسط وغرب اسيا واوربا وشمال افريقيا، ويمتاز موقع الاقليم بانه مسيطر على طرق المواصلات والاتصال و كان يمر به طريق

الحرير الشهير الذي يعد من اسهل الطرق واقصرها لنقل البضائع والسلع بين الصين وتلك المناطق ويمثل الاقليم الحدود الشمالية الغربية للصين المشتركة مع دول اسيا الوسطى وتحيط بها ثمان دول (روسيا الاتحادية ومنغوليا وكازاخستان وقيرغيزستان و طاجكستان و افغانستان وباكستان وجزء من اقليم كشمير الهندي) مما جعل الاقليم منفذاً للصين الى هذه الدول ، اي انه يمتلك موقع حيويًا مهمًا جداً للصين فهو ممرها للوصول الى الاسواق الاقليمية والعالمية لتصريف منتوجاتها واستيراد ما تحتاجه من مصادر الطاقة الضرورية التي تمتاز بها دول اسيا الوسطى وحوض بحر قزوين . وتسعى الصين من مبادرة الحزام والطريق على احياء طريق الحرير القديم على اساس التعاون والسلام والتعلم من الاخرين وتحقيق المنافع المشتركة بين الدول التي يمر بها هذا الطريق

مشكلة البحث : تتمثل مشكلة البحث بالسؤال الاتي :

هل لاقليم سينكيانج اهمية في مبادرة الحزام والطريق الصينية ؟

فرضية البحث : يلعب اقليم سينكيانج دوراً اساسياً في هذ المبادرة فهو يمثل نقطة انطلاق الطرق الرئيسة الى خارج الصين ومنطقة دخول مصادر الطاقة التي تحتاجها الصين في نموها الاقتصادي.

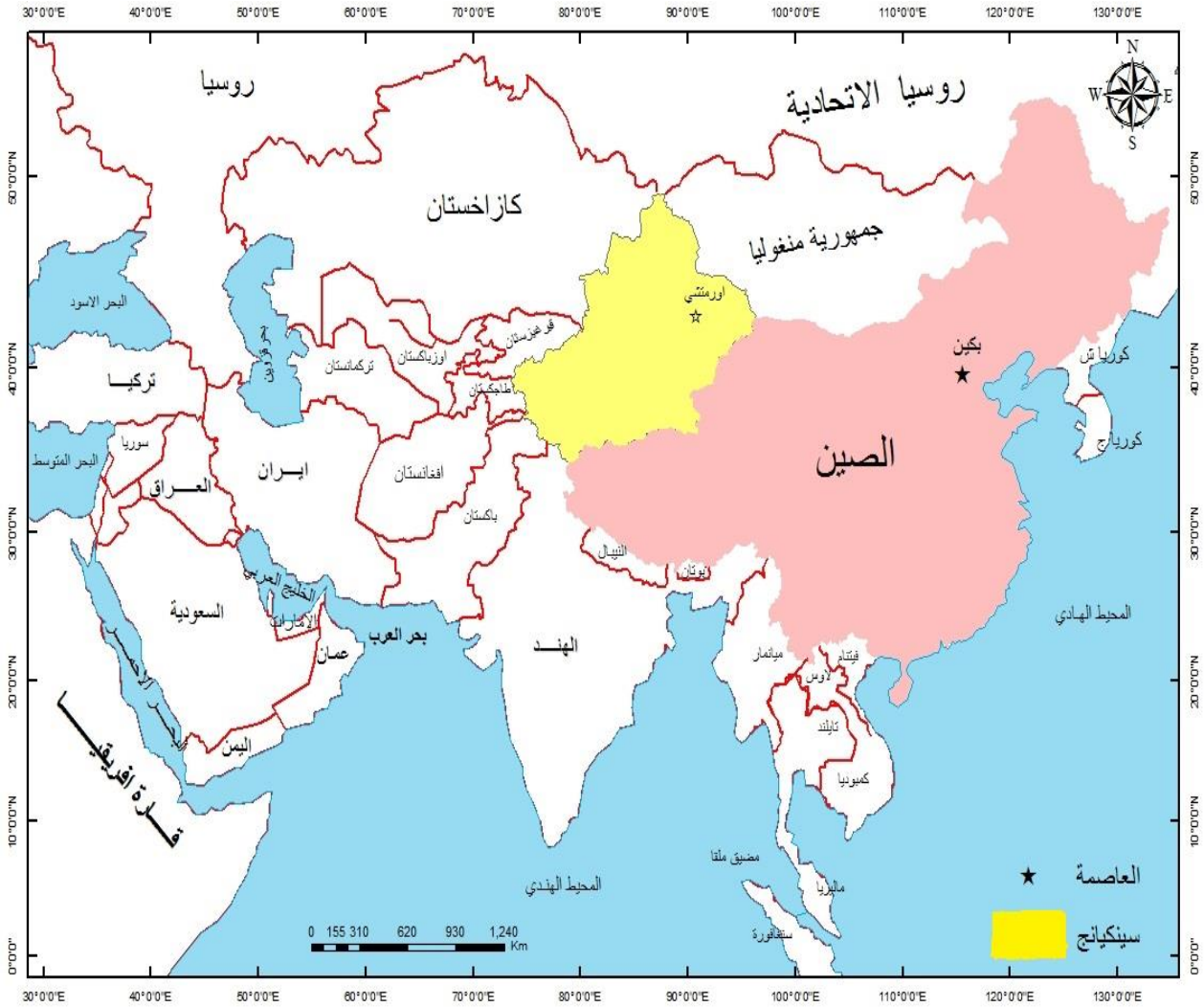
هدف البحث : يهدف البحث الى بيان الاهمية الاستراتيجية ودور اقليم سينكيانج في المبادرة الصينية لما يتمتع به الاقليم من موقعاً جغرافياً استراتيجياً متميز .

حدود البحث : الحدود المكانية :

تتمثل حدود منطقة الدراسة بين دائرتي عرض ($34^{\circ} 50' - 49^{\circ} 00'$) شمالاً وخطي طول ($73^{\circ} 40' - 96^{\circ} 36'$) شرقاً وبمساحة تقدر (١,٦٦٠,٠٠٠) كم^٢ وبنسبة (١٧,٣%) من مساحة الصين البالغة (٩٦٢١٤٣١) كم^٢ وتقع في الاجزاء الغربية والشمالية الغربية من الصين خريطة (١)

الحدود الزمانية : الحدود الزمانية للدراسة فهي التي تمتد من عام ١٩٤٩م وهو العام الذي احتل فيه الشيوعيين الصينيون اقليم سينكيانج ولغاية عام ٢٠١٨م

خريطة (١) موقع اقليم سينكيانج



المصدر : من عمل الباحثان بالاعتماد على الخارطة العالمية في برنامج Ark GIS : map 10.3

طريق الحرير القديم : The Old Silk Road

كانت القوافل القديمة القادمة من شرق اسيا تمر عبر تركستان الشرقية (سينكيانج حالياً) حيث كان يمر عبرها اشهر الطرق البرية واكثرها اختصاراً لنقل البضائع والسلع بين الصين والقارة الاوراسية وهو ما يعرف بطريق الحرير الشهير^(١). كانت سينكيانج معبراً هاماً للتجارة على المستوى العالمي فقد كان الاقليم الجسر البري الذي تعبر منه الصين الى قارات العالم القديم، و كانت الجيوش التي تعبر من وسط اسيا الى الصين تمر عبر تركستان الشرقية (سينكيانج) لذلك كانت الصين لاتضيع فرصة السيطرة على الاقليم رغم محاولات المسلمين الايغور

المستمرة للانفصال لكن الصين تحكم قبضتها على الاقليم وترفض انفصالهم عنها واعتبار الاقليم جزءاً منها كما تحاول الصين احياء الطريق مرة اخرى تحت مسمى مبادرة الطريق والحزام^(٢) .

كانت بداية هذا طريق الحرير القديم في القرن الثاني قبل الميلاد وتحديدًا في عهد اسرة هان الامبراطورية الصينية حيث بدأت هذه الاسرة بفتح مجموعة من طرق النقل من اجل ارسال البعثات الدبلوماسية من الامبراطورية الى الغرب ومن ضمنها اقليم سينكيانج واسيا الوسطى مما دعت هذه الامبراطورية الى شق الطرق للوصول الى هذه المناطق^(٣) ، وهذا الطريق عبارة عن مجموعة من المسالك والممرات المرتبطة التي كانت تسلكها القوافل لنقل البضائع التجارية بين الصين واسيا الوسطى وبلاد فارس والعرب واوربا وشمال افريقيا في الفترة الماضية^(٤) .

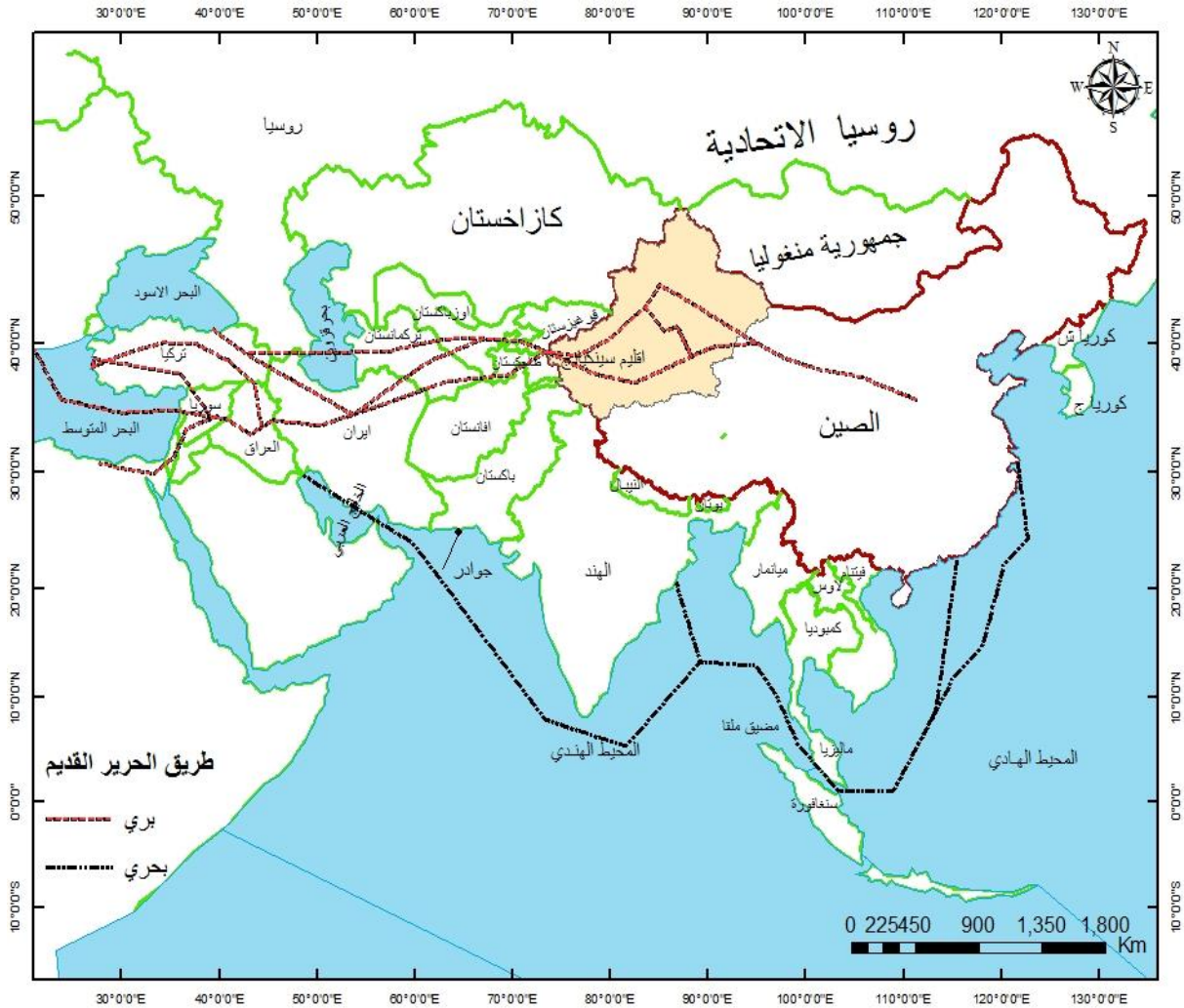
ان مصطلح طريق الحرير في الواقع حديث العهد نسبياً حيث لم يعرف هذا الطريق سابقاً بهذا الاسم وكان يعرف بطريق الصين والدليل على ذلك كانت احدى ابواب الطريق تسمى بباب الصين وهو الباب الذي كانت تخرج وتدخل منه القوافل نحو وسط وغرب اسيا قادمة من الصين^(٥) ، واول من اطلق تسمية طريق الحرير هو العالم الجغرافي الالماني " فريدياند فون ريشتهوفن " في عام (١٨٧٧م) حيث كان هذا الطريق المورد الاساس للحرير والمنسوجات الحريرية والتي كانت تشتهر الصين في صناعتها انا ذاك ، فاطلق عليه هذه التسمية ليميزها عن باقي الطرق التجارية^(٦) ، وقد مثلت تجارة الحرير احدى الدوافع الاولى لإقامة هذا الطريق عبر اسيا الوسطى ولم يكن الحرير سوى احدى المنتجات المتنوعة التي كانت تنقل عبر هذا الطريق ومنها البخور والتوابل والخزف والورق والاحجار الكريمة والذهب وكانت الصين تستورد الاصباغ وزيت الزيتون والمواد الكيميائية^(٧) .

يبدأ هذا الطريق من نشانغان (شيان حالياً) شرق الصين ويمر بمقاطعتي شانسي وقانسو ثم مقاطعة هسكي وصولاً الى حوض تاريم الذي يتفرع منه بعد ذلك الى فرعين احدهما شمال حوض تاريم والفرع الاخر جنوبيه ثم يلتقيان عند مدينة كاشغر في سينكيانج بعدها يأخذ كل فرع اتجاهاً مغايراً الاول يخترق هضبة بامير ثم يمر بمدن فرغانة وسمرقند(مدن في اوزباكستان حالياً) وتصل الى مدينة مرو

والثاني يمر شمال هضبة بامير ويلتقي بالفرع الاخر في مرو^(٨) . بعدها ينعطف الطريق الى جهة الجنوب الغربي ويصل الى خرسان في بلاد فارس بعده يسير نحو كرمنشاه وبعد عبوره قصر شيرين يدخل اراضي وادي الرفدين يمر في خانقين وجلولاء ثم يعبر النهروان لكي يصل الى بغداد ويتجه صوب بلاد الشام فيدخل الاراضي السورية ثم يصل الى البحر المتوسط وصولا الى اليونان و ايطاليا ثم الى بقية اوربا^(٩) .

لم يقتصر طريق الحرير على كونه طريق للتجارة بين البلدان والشعوب بل تجاوز بعده الاقتصادي الى مجالات وافاق التبادل الفكري واللغوي والعقائدي والديني والفني بين الشعوب فعرف العالم البوذية عن طريقه كما عرفت اسيا الاسلام ووصل اسم الصين الى اوربا^(١٠) ، وعلى الطريق نفسه وصلت الفتوحات الاسلامية الى الصين ومضت جيوش الاسكندر وجنكيز خان وهولاكو وتيمورلنك وسلكه الرحالة العرب من امثال ابن بطوطة وماركو بولو وبقى طريق يستخدم حتى القرن التاسع عشر مما يدل على جدواها، وقد تطور هذا الطريق مع الزمن وتبدل السياقات الجغرافية والسياسية عبر التاريخ وتكيفها مع متطلبات المجتمعات المختلفة وتم تشييد عدداً كبيراً من الخانات على مسار هذا الطريق وما تزال بعض اثارها موجودة الى هذا اليوم و خاصة في مدينة كاشغر في اقليم سينكيانج والمدن الاخرى التي يمر بها هذا الطريق^(١١) . ولم يقتصر الطريق على المسالك والممرات البرية فقط بل كان هناك طريق بحري يصل الى الخليج العربي والبحر الاحمر والبحر المتوسط قادماً من شرق الصين عبر المحيط الهادي وبحر الصين ويصل الى قارة اوربا وشمال افريقيا^(١٢) . خريطة (٢) توضح مسار طريق الحرير

خريطة (٢) طريق الحرير القديم



المصدر : من عمل الباحثان بالاعتماد على :

علي صلاح واخرون ، مشروع الحزام والطريق : كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، تقرير المستقبل ، مجلة اتجاهات الاحداث ، ابوظبي ، العدد ٢٦ ، ٢٠١٨ ص ٩

طريق الحرير الجديد : new silk road

بعد النمو الاقتصادي الكبير والمتسارع الذي تشهده الصين وازدياد الطلب على مصادر الطاقة الضرورية وتحول الصين من بلد مكتفي بمصادر الطاقة المنتجة محلياً الى بلد مستورد لها بعد عام ١٩٩٣م بدأت الصين تبحث وتفتش عند مصادر الطاقة التي تلي احتياجاتها بسبب التنامي السريع والقوي في اقتصادها ،على الرغم من امتلاك الصين موارد طبيعية كبيرة لكن هذه الموارد لا تكفي نشاطها الاقتصادي^(١٣) ، فبدأت الصين تستورد مصادر الطاقة وخاصة النفط والغاز الطبيعي من دول عديدة عبر المحيط الهادي مروراً

بمضيق ملقا و وصولا الى الساحل الصيني في الاقسام الشرقية والتي يتركز فيها النشاط الاقتصادي للصين، وقد استمرت حاجة الصين الى مصادر الطاقة بسبب ازدياد نموها السريع والكبير^(١٤). يربط مضيق ملقا ما بين المحيط الهادي والمحيط الهندي ويقع بين سنغافورة واندونيسيا والذي يثير مخاوف الصين بسبب تحكم الاسطول الامريكي في المسالك والممرات البحرية في المحيط الهادي^(١٥).

بدأت الصين تفكر في احياء طريق الحرير القديم بداية القرن الحالي وقد اعلن الرئيس الصيني خلال جولته في اسيا الوسطى ومجموعة دول الاسيان (دول جنوب شرق اسيا) في اكتوبر من عام ٢٠١٣م مبادرة الحزام الاقتصادي لطريق الحرير البحري للقرن الواحد والعشرون والتي تعرف اختصاراً بالحزام والطريق، ويعطي هذا المشروع نبضاً عصبياً جديداً لطريق الحرير القديم وهو اوسع من حيث النطاق النظري من الطريق القديم^(١٦).

دوافع الصين لإحياء الطريق الحرير :

تعد مبادرة الطريق والحزام استراتيجية صينية جيواقتصادية تعمل على اعادة احياء طريق الحرير القديم^(١٧). واهم الدوافع التي جعلت من الصين تعمل على اعلان هذه المبادرة هي:

١- تنويع وتأمين امدادات الطاقة :

بعد النمو الاقتصادي الكبير جداً للصين واتساع نفوذها الاقتصادي وطلبها المتزايد على مصادر الطاقة مما اثار هذا مخاوف الولايات المتحدة الامريكية بخصوص الهيمنة الصينية الاقتصادية والاثار السياسية التي تترتب على ذلك، بدأت الولايات المتحدة الامريكية تضيق الخناق على واردات الصين التي تمر من مضيق ملقا على المحيط الهادي الذي ينشط فيه الاسطول الامريكي، مما دعت الصين للبحث عن حلول اخرى من اجل ايصال واردات الطاقة الى اراضيها عبر البر وتنويع هذه المصادر تحسباً لأي طارئ^(١٨).

تحاول الولايات المتحدة الامريكية كبح جماح الصعود الاقتصادي للصين الذي اصبح يشكل خطراً عليها عن طريق فرض سياسة الاحتواء المتعدد الاطراف معتمدة على حلفاءها في المنطقة الاسيوية واستراليا من خلال السيطرة على خطوط امدادات الطاقة الى الصين^(١٩) وعملت الصين على كسر هذا الاحتواء الذي فرضته الولايات المتحدة الامريكية عليها عن

طريق احياء طريق الحرير القديم وتنوع وارداتها من مصادر الطاقة واعتمادها على دول اسيا الوسطى والخليج العربي الغنية بالموارد الطبيعية و التي يمر بها هذا الطريق^(٢٠)

٢. التنمية الاقتصادية للمناطق الغربية للصين :

تتوافق هذه المبادرة مع استراتيجية التنمية الاقتصادية التي اطلقتها الصين والتي تهدف الى دفع عملية التنمية الاقتصادية في المقاطعات الغربية ومنها اقليم سينكيانج ومناطق الاطراف الاخرى، من اجل تقليل الفوارق الاقتصادية بينها وبين مناطق وسط وشرق الصين^(٢١)، ومن اجل كسب رضا الايغور وتقليل سخطهم على تدهور الاوضاع المعاشية في اقليم سينكيانج والقضاء على الاضطرابات العرقية ومطالبتهم بالانفصال عن الصين وتوفير فرص العمل لهم من خلال انشاء المشاريع الاقتصادية الكبيرة والبنية التحتية التي يفتقر اليها الاقليم^(٢٢). ويعد اقليم سينكيانج من العناصر الاساسية في هذه المبادرة وفي نمو الصين الاقتصادي السريع وتطورها لما تملكه من موارد طبيعية ومصدر للطاقة ايضاً^(٢٣)

٣. البحث عن اسواق جديدة لتصريف المنتجات :

بعد اتساع النشاط الاقتصادي للصين وزيادة الصادرات التي تنتجها المصانع الصينية دعت الصين للبحث عن اسواق جديدة لتصريف هذه المنتجات ، وتعد هذه المبادرة فرصة جيدة للصين في زيادة منافذ تصريف منتجاتها والصادرات ، كما وفرت للمؤسسات الصينية فرص عمل والاستثمار في الخارج^(٢٤) .

٤. تعزيز الوجود الصيني في منطقة اسيا الوسطى واعادة الهيمنة الصينية :

من اهم دوافع هذه المبادرة هي تعزيز الوجود الصيني في المنطقة وتقويت الفرصة على المنافسين لها(روسيا والولايات المتحدة الامريكية وتركيا) حيث تتمتع اسيا الوسطى بأهمية استراتيجية كبيرة جدا وتوفر للصين قوة جغرافية واقتصادية وسياسية لما تملكه من موارد طبيعية كبيرة وتحكمها بالطرق البرية في العالم^(٢٥)، كما تحاول الصين اعادة امبراطوريتها السابقة الذي كان لطريق الحرير القدم دوراً كبيراً في ازدهارها فتحاول الصين اعادة احياء هذا الطريق من اجل تعزيز نموها الاقتصادي ونشر نفوذها في اوسع بقاع العالم^(٢٦) .

ماذا تتضمن مبادرة الحزام والطريق ؟

طرحت الصين مبادرة الحزام والطريق وهي استراتيجية جيواقتصادية تهدف الى ربط الصين بوسط اسيا وغربها وتركيا والبحر المتوسط والخليج العربي واوروبا وشمال افريقيا

بواسطة شبكة شاملة من الطرق الاساسية والفرعية ، ويكون محورها اقليم سينكيانج في غرب الصين حيث يمر فيها اهم هذه الطرق واطولها ^(٢٧)، وتعمل الصين على اعادة توجيه الجيوسياسية الصينية بتجاه المناطق الداخلية وخاصة في اسيا الوسطى وغرب اسيا عن طريق هذه المبادرة للتخلص من مخاوفها من السيطرة الامريكية و الدول الاسيوية على مضيق ملقا من جهة ولمواجهة النفوذ الامريكي الذي يريد التوغل في اسيا الوسطى من جهة اخرى ^(٢٨). تشمل هذه المبادرة انشاء الطرق السريعة وشبكات السكك الحديدية وانشاء البنى التحتية بها، من موانئ ومطارات ومد الانابيب لنقل النفط والغاز مع الحفاظ المشترك على امن هذه الطرق والانابيب ، وتتضمن المبادرة بناء مشروعين مترابطين احدهما بري والذي اطلق عليه الحزام الاقتصادي والآخر بحري والذي سمي بطريق الحرير البحري ^(٢٩) .

اولاً : الحزام الاقتصادي لطريق الحرير (الطرق البرية)

يتكون الحزام الاقتصادي من ست ممرات برية ثلاث تخرج من المناطق الغربية للصين ويكون اقليم سينكيانج هو محورها وبداية انطلاقها نحو الخارج والثلاث الاخرى تخرج من شمال وجنوب الصين، وسيركز البحث على الممرات الثلاث التي يكون اقليم سينكيانج بداية انطلاقها الى خارج الصين ونقطة دخولها وهذه الممرات هي :

١- الممر الاقتصادي بين الصين ووسط وغرب اسيا :

يمتد هذا الممر من الاقسام الغربية الصينية في اقليم سينكيانج عبر منطقة خوجس

جيت الاقتصادية في كازخستان ويرتبط الطريق بشبكة السكك الحديدية الموجودة في اسيا الوسطى وانايبب نقل الغاز الطبيعي والنفط ^(٣٠). ويعد هذا الممر من اكبر واهم الممرات الاقتصادية في هذه المبادرة واكثرها اتباعاً لمسارات طريق الحرير القديم اذ يمتد من مدينة الاشانكو في غرب اقليم سينكيانج متجهاً نحو الارض العربية والبحر المتوسط عبر دول اسيا الوسطى وغرب اسيا وهي كازخستان وقيرغيزستان وطاجكستان واوزباكستان وتركمانستان و افغانستان و ثم ايران شمال العراق وتركيا وصولاً الى قارة اوربا ^(٣١) وسوف يتم تمديد الخط ليشمل اوكرانيا عبر اندريجان وجورجيا وروسيا ^(٣٢)، كما يشمل الطريق نفق لسكك الحديد يمتد من

سينكيانج الى منطقة خورجوس الكازاخستانية وسيعد اطول خط نفط للسكك في اسيا الوسطى ، ويوجد هناك خط سكة يربط بين كاشي ومدينة كاشغر في اقليم سنكيانج الصيني ومدينة اوشي في جنوب قيرغيزستان و انديجان في شرق اوزباكستان وفي حلة اكمال جميع المشاريع المخطط لها وربط جميع سكك الحديد بين غرب الصين واسيا الوسطى وغرب اسيا ، فان رحلة القطار من شرق الصين الى ايران سوف تستغرق اقل من نصف الوقت للرحلة التي كانت تتطلق من شرق الصين عبر ميناء شنغهاي الصيني عبر المحيط الهادي مما سيوفر حافزاً لشحن البضائع الصينية القصيرة العمر والسريعة التلف عبر الطرق البرية في غرب الصين مما يقلل الازحام على الموانئ في شرق الصين (٣٣) .

اما خطوط الانابيب فيعد خط انبوب نقل الغاز بين الصين واسيا الوسطى فهو الاطول في العالم ويبدأ عند حدود تركمانستان ويمر عبر اوزباكستان وجنوب كازاخستان عند منطقة خورجوس على الحدود بين كازاخستان وغرب الصين في اقليم سنكيانج ومن هناك يتصل بخط انابيب الغاز الداخلية بين شرق وغرب الصين (٣٤) . كما سيربط خط انابيب طنجة وكاشجان وهما حقلان كبيران للغاز على ساحل بحر قزوين وخط شميكيت في جنوب كازاخستان حيث يمكن من خلالها تغذية السوق الصينية بمصادر الطاقة من اكبر رواسب الغاز الطبيعي في العالم (٣٥) . وما يخص نقل النفط فان أول الانابيب الوطنية التي تم انشائها لهذا الغرض انبوب النفط الصيني الكازاخستاني الذي يبدأ من اتاسو بشمال غرب كازخستان و يدخل الى الاقليم في مدينة الاشنكو من النفط ويمتد الى اكثر من (٢٠٠٠ كم) وتم انجازه عام ٢٠١١م على ثلاثة مراحل (٣٦) ، وبجانب هذا المشروع تم تشييد انبوب جديد لنقل الغاز قادماً من كازاخستان الى الاقليم ثم يصل الى الاقسام الوسطى والشرقية للصين عبر شبكة الانابيب الداخلية التي تنقل الغاز والنفط من حوض تاريم (٣٧)

٢- الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني :

يبدأ هذا الممر من مدينة كاشغر التي تقع في اقليم سنكيانج في اقصى غرب الصين حيث يمر عبر الاراضي الباكستانية الى ميناء كوار على الساحل الباكستاني من بحر

العرب ، و يبلغ طول هذا الممر الكلي حوالي (٣٠٠٠) كم^(٣٨)، ويتكون هذا الطريق من ركنين اساسيين الاول هو طريق كراكورم السريع احد اعلى الطرق المعبدة في العالم الذي يربط بين مدينة كاشغر في الصين بمنطقة جيلجيت بالتستان في باكستان و يبلغ طوله (١٨٠٠) كم، و يعد هذا الطريق احد العناصر الرئيسية في هذا الممر المهم للصين وسيتم استخدام استثمارات الصين في تحديث هذا الطريق السريع مما يجعله اكثر مرونة و جودة اقتصادية و يظل مفتوح طوال العام وفي كلا الاتجاهين^(٣٩). اما الركن الثاني لهذا الممر فهو ميناء جوارر الذي يقع على الساحل الباكستاني في بحر العرب والذي يتميز بموقع استراتيجي متميز على بحر العرب حيث تصل الاجزاء الغربية للصين بالمياه بأقصر الطرق عن طريق باكستان و بدأت الصين الاستثمار في الميناء جوارر واستأجرته من باكستان و بشكل رسمياً عام ٢٠١٥م ولمدة اربعون عاماً وتم تطويره و ابحرت اول السفن منه عام ٢٠١٦م متجه صوب القرن الافريقي ومحملة بالمنتجات الصينية^(٤٠). ويتضمن الممر شبكة من خطوط سكك الحديد الرئيسية كراشي بيشاور واتصالها بسكة حديد كاشغر في سينكيانج كما تعمل الصين على ربط نظام سكك الحديد الباكستاني مع الصين، وفي مجال النقل والتجارة الالكترونية فقد وقعت شركة الاتصالات الصينية "هواوي" و "زد تي اي" مع الحكومة الباكستانية في ٢٠١٧م والذي يقضي بإنشاء كابل من الالياف الضوئية يربط باكستان وجيبوتي وكينيا تحت مسمى "باكستان - شرق افريقيا كابل اكسبريس" ^(٤١).

يتضمن الممر شبكة من خطوط الانابيب لنقل النفط والغاز الطبيعي بما في ذلك خط انابيب لنقل الغاز الطبيعي من ميناء جوارر الى وسط باكستان الى كاشي في سينكيانج عبر كاشغر^(٤٢). و تنتظر الصين الى اسلام اباد كشریان اقتصادي لا يمكن الاستغناء عنها، وسيتمكن هذا الممر الصين من ان يصدر البضائع ويستورد مصادر الطاقة عبر بحر العرب والمحيط الهندي ، وانها سوف تقلل المسافة التي يشحن فيها النفط والغاز من الشرق الاوسط من (٧٥٠٠) الى (١٥٠٠) ميل، كما سيسمح للصين من زيادة حركتها الملاحية في المحيط الهندي والخليج العربي و سيعمل هذا الممر على ربط الممرات الاخرى ومنها ممر وسط اسيا والجسر الاوراسي التي تبدأ من غرب الصين مع الطريق البحري للقرن الواحد العشرون عند ميناء جوارر في جنوب غرب باكستان ^(٤٣)

كانت فكرة ربط المقاطعات الغربية الغير ساحلية للصين مع المحيط الهندي تراود الصينيين وظلت قائمة منذ عقود لكنها لم تتحقق بسبب التطور الاقتصادي البطيء لغرب الصين وعدم استقرار باكستان اضافة على التحديات المادية والتضاريسية على طول الممر^(٤٤)، وحالياً تعمل الصين على الاستثمار في هذا الطريق حيث تدين الصين لباكستان انها اول دولة اسلامية اعترفت بحكومة الصين الشعبية وهي احدى من اقرب الحلفاء للصين و تربط الدولتان علاقات تجارية قوية وبينهما اتفاقات تجارية حرة وتعاون مشترك في مجالات اقتصادية وعسكرية ، وتعد باكستان مستورد جيد للأسلحة الصينية^(٤٥). وهذا المشروع سوف يعمل على خلق ممر تجاري مباشر مع غرب الصين الى بحر العرب حيث يقلل هذا الممر المسافة ، واعتمدت الصين على حركة المرور في مضيق ملقا والتخلص من تبعية البلدان الاسيوية المسيطرة على المضيق والذي يعد نقطة الاختناق الاستراتيجية للصين، كما سيربط المنطقة الغربية من الصين بالبحر وتمكن بلدان اسيا الوسطى غير الساحلية مثل اوزبكستان و طاجكستان من الوصول الى المحيط الهندي وبحر العرب عبر هذا الممر مروراً بسينكيانج^(٤٦)

٣- الممر الاقتصادي الصيني الاوراسي (الجسر البري الاوراسي) :

بعد ان اصبحت قاعدة التصنيع في الصين تتحول غرباً اصبح من المفيد وعلى النحو المتزايد شحن البضائع الصينية الى اوربا عبر الطرق البرية (السكك الحديدية) وليس عبر موانئ الصين الشرقية المزدهمة و ويربط هذا الطريق الثقل الاقتصادي الاسيوي شرقاً من جهة والدول الاوربية المتطورة غرباً من جهة اخرى^(٤٧).

يعرف هذا الممر بالجسر القاري الذي يربط الصين بقارة اوربا عن طريق اسيا الوسطى وروسيا عن طريق سكة حديد دولية يمتد هذا الخط من مقاطعة جيانغسو في شرق الصين الى روتردام في هولندا بعد مرورها بوسط الصين واقليم سينكيانج في الغرب بعدها يلتقي بخط سكة كازخستان روسيا و ثم بلاروسيا وبولندا وجمهورية التشيك وصولاً لشاطئ الاطلسي ، ويربط هذا الممر موسكو ببيكين عبرة سكة جديدة عالية السرعة وبطول (٤٣٥٠) ميل^(٤٨) . يهدف هذا الممر الى تقصير وقت العبور من خلال تعزيز الاتصالات دون انقطاع بين المدن الصينية الكبرى حيث يتم نقل البضائع لمقاطعة سينكيانج عبر نظام السكك الحديد

الداخلية في الصين وقد قلة مدة الرحلة الى يومين على هذا الخط بعد انا كانت تستغرق ستة ايام على خط ترانس سيبيريا ويبلغ طول هذا الممر (١١٨٠٠) كم^(٤٩) وسيمر هذا الممر الاقتصادي في ثلاثين دولة وقد استطاعت الصين فتح اربعة طرق شحن للقطارات ، الاول من مقاطعة شونغسينغ الى دويسيرغ بألمانيا والثاني من مقاطعة وهان الصينية الى باردوبيس بالتشيك ، والثالث من تشنغدو الى لودز ببولاندا والرابع من مقاطعة تجانغتجو الى همبورغ بالمانيا، وان هناك مشاريع قيد الانشاء في مجال طرق السيارات وموانئ استراتيجية ونقل الطاقة^(٥٠). كما يربط هذا الطريق بين المحيط الهادي والاطلسي عبر السكك الحديدية التي تمر عبر الارضي الصينية والكازاخستانية والروسية وصولا الى المانيا ^(٥١) .

٤. الممر الاقتصادي بين الصين منغوليا روسيا :

ويربط هذا الممر العاصمة الصينية بكين بمدينة منجولي في منغوليا ومدينة شيئا في روسيا ويكون مسار هذا الممر باتجاه الشمال ، وقد تم البدء في انشاء هذا الممر عام ٢٠١٤م بعد قمة منظمة شنغهاي للتعاون حيث اتفقت الدول الثلاثة التي يمر بها الطريق عل التعاون في هذا الجانب من اجل تعزيز الترابط بينهم عبر الطرق البرية والمتمثلة بسكك الحديد وطرق السيارات اضافة الى التسهيلات الكمركية ^(٥٢) .

٥. الممر الاقتصادي بين الصين وشبه الجزيرة الهندية :

يمتد هذا الممر من دلتا نهر اللؤلؤ في الصين باتجاه العاصمة الفيتنامية هانوي ثم سنغافورة ولاوس وكمبوديا وتايلاند وميانمار وماليزيا في جنوب شرق اسيا عن طريق خط قطار فائق السرعة يربط الصين بشبه الجزيرة الهندية، كما يربط هذا الطريق بين مختلف الموانئ في المدن الكبرى الصينية وموانئ تلك الدول وكذلك مطارات دول جنوب شرق اسيا بخطوط وممرات جوية كثيفة معتمدة على سياسة السماء المفتوحة بين هذه الدول ^(٥٣)

٦. الممر الاقتصادي بين الصين وبنغلادش والهند ميانمار :

يبدأ هذا الممر من مدينة كونمينغ الصينية في اقليم يونان الصيني ويربطها مع كولكاتا في اقليم بنغال الغربية في الهند وبنغلادش وميانمار بمساعدة السكك

الحديدية والطرق والجسور الجوية والممرات المائية ، وان فكرة انشاء هذا الطريق جاءت بشكل مشترك بين الصين والهند عام ٢٠١٣م من اجل تسهيل المبادلات بين مناطق الصين والهند^(٥٤) . ويبلغ طول الممرات الاساسية في هذا الطريق حوالي (٢٨٠٠ كم) وتشمل سكك الحديد والسيارات والطرق المائية وشبكات الاتصال ، ويغطي مساحة تقدر ١,٦٥ مليون كم^٢ (٥٥) .

ثانياً: طريق الحرير البحري للقرن الحادي العشرين Maritime Silk Roa

يعد هذا الطريق المسار الثاني لمبادرة الحزام والطريق وقد الاعلان عنه في عام ٢٠١٤م من قبل الرئيس الصيني في البرلمان الاندونيسي بعد زياره لاندونيسيا وهو يتضمن من عدة ممرات بحرية وهناك خطين رئيسيين هما : (٥٦) .

١- يبدأ من الموانئ الساحلية في الصين مروراً بمضيق ملقا ويصل الى السواحل الاوربية

٢- بعد مرورها بالمحيط الهندي و وقناة السويس والبحر المتوسط

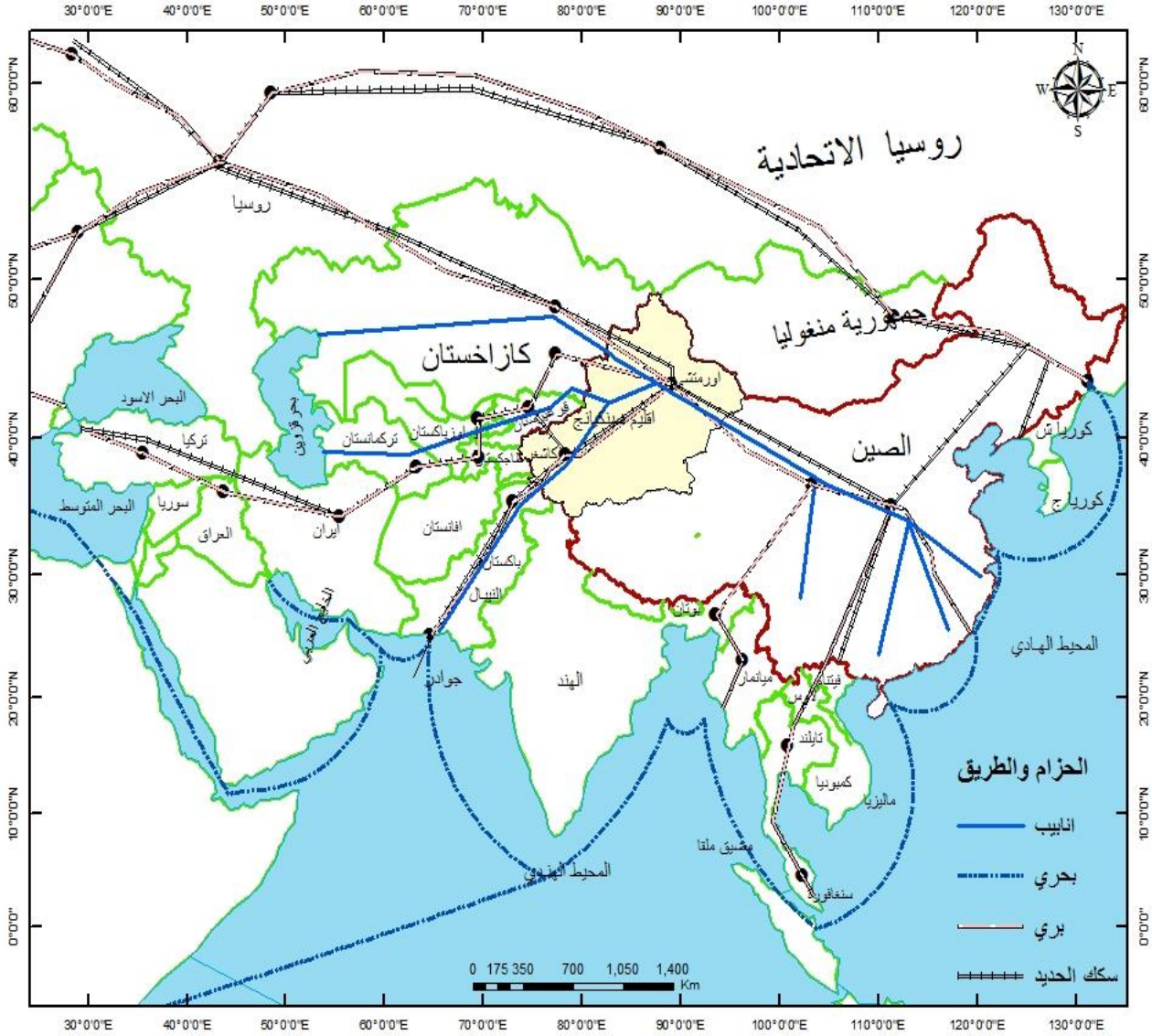
٣- يربط الموانئ الساحلية للصين بجنوب المحيط الهادي وبحر العرب الى السواحل

الاوربية والافريقية عبر الخليج العربي والبحر المتوسط .

و يتضمن طريق الحرير البحري الى ما يعرف بطريق الحرير القطبي الذي اعلنت عنه الصين في عام ٢٠١٨م ، وتتمثل اهمية هذا الطريق بالنسبة للصين انه يختصر وقت الرحلات الى اوربا بمقدار ٢٠ يوماً بالمقارنة مع المسار التقليدي عبر قناة السويس ، كما تحاول الصين من خلال هذا الطريق التعاون مع روسيا لكي تقلل مخاوفها اتجاه التمدد الصيني ، كما يحمل هذا المشروع اهمية كبيرة لروسيا ايضاً حيث تستطيع نقل صادراتها من النفط والغاز الطبيعي الى الاسواق العالمية عبر القطب الشمالي كما تحاول روسيا ان تكون اسطول من سفن كاسحات الجليد لكي تصاحب السفن التجارية التي تمر عبر هذا الطريق وازالة العبات الجليدية من امامها والحصول على رسوم جراء هذه الخدمة^(٥٧) خارطة(٣)

توضح مبادرة الحزام والطريق البرية والبحرية (طريق الحرير الجديد)

خريطة (٣) طرق مبادرة الحزام والطريق (طريق الحرير الجديد)



المصدر : من عمل الباحثان بالاعتماد على :

علي صلاح وآخرون ، مشروع الحزام والطريق : كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي،

تقرير المستقبل ، مجلة اتجاهات الاحداث ، ابوظبي ، العدد ٢٦ ، ٢٠١٨ ص ٩

دور اقليم سينكيانج في مبادرة الحزام والطريق الصينية :

مثلت تركستان الشرقية أو سينكيانج حسب المسمى الجديد حلقة وصل بين

شرق القارة الآسيوية والقارة الآسيوية وغربها وصولاً إلى قارة أوروبا وكانت هي جسراً للتبادل التجاري والثقافي منذ القدم فكانت مدينة كاشغر التي كانت عاصمة الاقليم

سابقاً وهي مفترق طرق الحرير القديم المتجهة صوب وسط اسيا وبلاد فارس والرافدين حتى قارة اوربا (٥٧)

تراهن الصين على سينكيانج بشكل كبير جداً في هذه المبادرة ، فالإقليم يمثل الحدود الشمالية الغربية للصين المشتركة مع روسيا واسيا الوسطى الغنية بالموارد الطبيعية وخاصة مصادر الطاقة، وتلعب سينكيانج دوراً حيوياً في مبادرة الحزام والطريق فهي تمثل ممر العبور الاوراسي ويمر بها اهم ثلاث طرق من هذه المبادرة و تحقق جدوى اقتصادية كبيرة جداً للصين (٥٨)، وسينكيانج ليست مجرد اقليم حدودي للصين بل جزء اساسي من اجندة الاتصال الاوراسي التي تعول عليه الصين وتعدّه جسراً لمرور مصادر الطاقة والتصدير في نفس الوقت مستفيدة من القرب الجغرافي للاقليم من مناطق اسيا الوسطى الغنية بمصادر الطاقة التي تحتاجها الصين في نموها الاقتصادي المتسارع (٥٩) .

دفع هذا الصين الى تحسين الاوضاع الاقتصادية للمناطق الغربية وتطويرها من خلال اطلاق مبادرة تعمل على التنمية الاقتصادية للاقاليم الغربية وضمنها اقليم سينكيانج من اجل تقليل سخط المسلمين الايغور جراء تردي الوضع الاقتصادي والاجتماعي ويعد الاستقرار في الاقليم عاملاً حاسماً في نجاح هذه المبادرة (٦٠) . ان سينكيانج تعد نقطة دخول النفط والغاز الكازخستاني الذي يمر عبر انابيب تعمل منذ عام ٢٠٠٩م والتي تربط الاقليم بمنطقة هورجس الكازاخستانية وكذلك مرور اغلب خطوط سكك الحديد المتجهة من اورميتشي العاصمة الى اسيا واوربا عن طريق كازاخستان وربط الاقسام الغربية الداخلية بالمحيط الهندي عند ميناء جوارد الباكستاني وايصال البضائع واستيراد الطاقة من الخليج العربي والشرق الاوسط ويمكن ان يستغل المسلمين الايغور هذا الدور الكبير للاقليم في الاقتصادي الصيني ومبادرة الحزام والطريق في تحسين اوضاعهم الاقتصادية والاجتماعية والسياسية .

دور العراق في هذه المبادرة :

قد اولت الصين اهتمام كبيراً بالعراق وذلك لما له من مميزات استراتيجية كبيرة جداً تؤهله لان يكون محور مبادرتها في الشرق الاوسط . ويتمتع العراق بموقع

استراتيجي متميز جداً فهو يقع في قلب منطقة التقاء القارات الثلاث (اسيا وافريقيا و اوربا) جعل منه مفتاح السيطرة على تلك المناطق والعالم ، وللعراق مكانة مهمة في العالم القديم والحديث معاً، وليس لكونه يمتلك ثروات طبيعية فقط بل لكونه يتمتع بموقع جغرافي متميز أكسبه سمة السيطرة والاشراف على طرق المواصلات في تلك المنطقة (٦٢) ،

يشكل العراق منظومة اقليمية متكاملة جغرافياً وبشراً تمتد من المحيط الاطلسي والبحر المتوسط الى الخليج العربي والمحيط الهندي والهادي عبر البرزخ البري الذي يربطها بالشرق ويطل العراق على الخليج العربي كما يمتاز بقربه برياً من البحر المتوسط وبحر قزوين فهو يمثل اقصر الطرق البرية بين غرب اوربا وجنوب شرق اسيا عبر سوريا الى البحر المتوسط وتركيا ثم البحر الاسود، ومن يتحكم بهذه الحلقة يتحكم بسائر طرق المواصلات الاستراتيجية بين الغرب والشرق وبين اسيا وافريقيا(٦٣) . مما يقصر المسافة الى اوربا بشكل كبير جداً بالمقارنة بالطريق المار عبر البحر الاحمر وقناة السويس، وكان العراق محورياً لطريق الحرير القديم الذي كان يمر به، اضافة الى الموقع الجغرافي للعراق هناك عدة عوامل اخرى ساهمت في ان يكون العراق ركيزة اساسية في هذه المبادرة الصينية منها(٦٤) خارطة (٣) :

١- ان العراق دولة غنية وتمتلك منابع نفطية كثيرة والصين بحاجة كبيرة جداً مصادر الطاقة وذلك لنموها السريع وتحولها من دولة مصدرة للنفط الى دولة مستوردة له ومن المتوقع ان تكون الصين اول دولة مستهلكة للطاقة مما دفعها الى البحث عن مصادر جديدة تؤمن لها احتياجاتها من الطاقة

٢- سوق للمنتجات الصينية حيث تعد الاسواق العراقية واحدة من اكبر المستوردين بعد عام ٢٠٠٣م للمنتجات الصينية بسبب انخفاض اسعار هذه المنتجات وقرب الاسواق العراقية للصين من الاسواق الاوربية والامريكية جعلت الصين تغرقها بالمنتجات

٣- دعم مكانة الصين من خلال تنوع مصادر الطاقة وزيادة نموها الاقتصادي حيث تتخذ الصين الجانب الاقتصادي مدخلا للهيمنة السياسية على العالم ومن ضمنها العراق الذي يلعب دوراً حيوياً في الشرق الاوسط والعالم

٤- الضغط على الولايات المتحدة من خلال تأسيس علاقات اقتصادية مع العراق يمهد لها امتلاك النفوذ السياسي في العراق في ظل الوجود العسكري الامريكي في العراق .

وقد دخل العراق ضمن مبادرة الحزام والطريق في ٢٣ مارس ٢٠١٩ م بعد ان وقع مع الجانب الصيني عدة اتفاقيات ومذكرات تفاهم من اجل تحسين البنية التحتية في العراق وانشاء المشاريع الحيوية مقابل النفط ، حيث يعد العراق احد اهم مصادر تزويد النفط الخام الى جمهورية الصين الشعبية بواقع ٧٥٠ الف الى مليون برميل يومياً ، كم ان الميزان التجاري بين البلدين لا يقل عن ٣٠ مليار دولار سنوياً (٦٥) .

الاستنتاجات :

١. ان مبادرة الحزام والطريق الصينية هي مبادرة اقتصادية ذات ابعاد سياسية تحاول الصين من خلالها توسعة نفوذها الاقتصاد عن طريق اعادة احياء طريق الحرير القديم .

٢. تحاول الصين من خلال هذه المبادرة تأمين وتنويع مصادر حصولها على الطاقة تحسباً الى أي طارئ قد يواجهها بسبب تنافسها الاقتصادي مع الولايات المتحدة الامريكية

٣. ترغب الصين في مد نفوذها الى منطقة اسيا الوسطى التي تمتاز بموقعها الحيوي الاستراتيجي في قلب العالم ووفرة مصادر الطاقة فيها عن طريق هذه المبادرة وربط اقتصاد هذه الدول باقتصادها عن طريق ربط الطرق وسكك الحديد معها

٤. ان مبادرة الحزام والطريق الصيني هي ضربة قوية لإعداء الصين والمنافسين لها وخاصة الولايات المتحدة الامريكية التي حاولت احتواء الصين عن طريق تحالفاتها مع دور الجوار الصيني وسيطرتها على الممرات المائية في

المحيط الهادي وخاصة مضيق ملقا ، لكن الصين كسرت هذا الاحتواء بهذه المبادرة الاقتصادية ذات الابعاد السياسية .

٥. يتمتع اقليم سينكيانج ومنذ القدم بمكانة استراتيجية وجيوبوليتكية متميزة جداً حيث كان نقطة الانطلاق التي ينطلق منها طريق الحرير القديم الى اسيا الوسطى وبلاد فارس والعراق وبلاد الشام وصولاً الى قارة أوروبا، وحديثاً فهي محور لأهم ممرات مبادرة الحزام والطريق الصيني ، ويعد الاقليم البوابة الغربية للصين نحو اسيا الوسطى والشرق الاوسط حيث تتوفر الاسواق الواسعة وتتوفر مصادر الطاقة التي تحتاجها الصين وخاصة في اسيا الوسطى لمواكبة تطورها الاقتصادي .

٦. للعراق دور كبير في هذه المبادرة لما يتمتع به من موقع متميز فيمر عبره اقصر الطرق التي تصل شرق اسيا بجنوب وغرب قارة اوربا عبر الخليج العربي ثم براً عبر العراق وسوريا ثم البحر المتوسط ، اضافة الى ان العراق غني بمصادر الطاقة .

Abstract

The Chinese Belt and Road Initiative and the role of Xinjiang in it Research extracted from an MA thesis

The key: initiative - belt - road

Iyad Jassim Jabr Al-Mawali a. Dr.. Abdul Amir Abbas Al-Hayali College of Education for Human Sciences / Baghdad Education Directorate, Al-Rusafa 1, Diyala University

Through the Belt and Road Initiative ,China seeks to revive the ancient Silk and other products from china to Central Asia, Persia and Iraq to Europe ,and China is working to establish trade land and sea routes linking China to Europe via Central Asia and the East .

The Middle Xinjiang region has distinct geopolitical characteristics ,the most important of which is the strategic geographical location it is located in the far west of China and is bordered by eight out of fourteen counties bordering China . Known as the Belt and Road Initiative, it consists of two tracks ,the first is land consists of six lanes and the second is sea and consists of two passes and the region passes three main land corridors out of six included in this initiative and China is trying to revive this road for the diversity of energy sources that it needs in its economic growth and export its products Industrialization on the one hand and getting rid of the American hegemony over the waterways especially the Strait of Malacca in the Pacific Ocean through which most of the Chinese energy sources pass through on the other hand and China seeks through this

initiative to revive the Silk Road on the basis of cooperation and peace and achieve common economic and political benefits between countries including Iraq ,which organized the initiative in March 2019 M.

الهوامش

- (١) ايرين فرانك وديفيد براونستون ، طريق الحرير، ترجمة احمد محمود ، الاهرام للطباعة والنشر، مصر، ١٩٨٦ ، ص٣٥
- (٢) عزالدين الورداني، تركستان الشرقية والصين ، مركز الحضارة العربية ، القاهرة ، ط١ ، ٢٠٠٩ ، ص٢٠
- (٣) نادية كاظم العبودي واخرون ، مبادرة الحزام والطريق الصينية : مشروع القرن الاقتصادي في العالم ، المركز الديمقراطي العربي ، برلين ، ط١ ، ٢٠١٩ ، ص١٢
- (٤) نهلة محمد احمد ، مصدر سابق ، ص١٦٣
- (٥) رائد احمد سليمان ، طريق الحرير واهميته الادارية في القرنين الثالث والرابع الهجري في المشرق العربي ، رسالة ماجستير ، جامعة بغداد ، كلية الاداب ، ٢٠٠٠ ، ص١٠ (غير منشورة)
- (٦) وانغ إي دي ، الحزام والطريق : ماذا ستقدم الصين للعالم ، ترجمة شيماء كمال ، دار سما للنشر والتوزيع ، القاهرة ، ٢٠١٧ ، ص٢٤١٢٣
- (٧) طارق فتحي سلطان ، العرب والصين في القرون الوسطى ، رسالة ماجستير ، كلية الاداب جامعة الموصل ، ١٩٨٠ ، ص١٤٥ (غير منشورة)
- (٨) محمد السيد سليم واخرون ، طريق الحرير الجديد، مركز الدراسات الاسيوية، القاهرة ، ٢٠٠١ ، ص٤٢
- (٩) بشير زهدي ، طريق الحرير وتدمير مدينة القوافل التجارية ، مجلة دراسات تاريخية ، دمشق ، العدد ٤٠ ، كانون الاول ، ١٩٩١ ، ص١٢
- (١٠) رائد احمد سليمان ، مصدر سابق ، ص١٢
- (١١) ايرين فرانك ، مصدر ساق، ص٢٢
- (١٢) محمد السيد سليم ، مصدر سابق ، ص٤٥
- (١٣) حيدر نعمة بخيت، سياسات الاستقرار الاقتصادي في الصين والاردن، ط١، دار امنة للنشر، ٢٠١٤ ، ص١٣٥

- (١٤) : <https://www.jstor.org> : Joseph S.Nye ,Reviving the Silk Road,p18
- (١٥) اسماء بن مشيرح وآخرون ، الثقل الآسيوي في السياسة الدولية : محددات القوة الآسيوية ، ط ١ ، المركز الديمقراطي العربي ، برلين ، ٢٠١٨ ، ص ١٧٨
- (١٦) وانغ إي دي ، مصدر سابق ص ٣٢
- (١٧) باهر مردان مضمور ، استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين ، مجلة دراسات دولية ، العدد ٦٧ ، جامعة بغداد ، ٢٠١٦ ، ص ١٨
- (١٨) محمد صالح ربيع ومهيمن عبد الحليم طه ، القوى الدولية و الإقليمية وتأثيراتها في السياسة الصينية ، مجلة الدراسات العربية والدولية ، الجامعة المستنصرية ، العدد ٥٩ ، ٢٠١٧ ، ص ٦
- (١٩) محمد السيد سليم ، مصدر سابق ، ص ٥٣
- (٢٠) عبد الله عشاش وآخرون ، مبادرة الحزام والطريق الصينية : مشروع القرن الاقتصادي في العالم ، ط ١ ، المركز الديمقراطي العربي ، برلين ، ٢٠١٩ ، ص ٢١٩
- (٢١) Ketan Mehta , Locatiing Xinaing in china's Eurasian Ambitions, Observer Research Foundation , 2018 ,p10
- (٢٢) باهر مردان ، مصدر سابق ، ص ١٩٨
- (٢٣) عز الدين الورداني تركستان الشرقية والصين ، مصدر سابق ، ص ٦٧
- (٢٤) شنازين قانه وآخرون ، مبادرة الحزام والطريق الصينية : مشروع القرن الاقتصادي ، ط ١ ، المركز الديمقراطي العربي ، برلين ، ٢٠١٩ ، ص ١٠٧
- (٢٥) عباس غالي الحديثي ، نظريات السيطرة الاستراتيجية وصراع الحضارات، دار الاسامة للنشر، عمان، ٢٠٠٤ ، ص ٣٨
- (٢٦) فرانسو لوموان، الاقتصاد الصيني، ترجمة صباح كعدان، الهيئة العامة السورية للكتاب، دمشق، ٢٠١٠، ص ٧
- (٢٧) باهر مردان ، مصدر سابق ، ص ١٩٦
- (٢٨) محمد صالح ربيع ومهيمن عبد الحليم طه ، مصدر سابق ، ص ٨
- (٢٩) نهلة محمد احمد ، مصدر سابق ، ص ١٦٣
- (٣٠) Josseph S.Nye ، pp ، p14

- (٣١) عبد الله عشاش واخرون ، مصدر سابق ، ص ٢١٤
- (٣٢) Ketan Mehta , pp , p13
- (٣٣) جبران سفيان وسعيد زيدان ، مبادرة الحزام والطريق الصيني : مشروع القرن الاقتصادي ، ط ١ ، المركز الديمقراطي العربي ، برلين ، ٢٠١٩ ، ص ١٧٩
- (٣٤) Josseph S.Nye ,pp ,p15
- (٣٥) محمد السيد سليم واخرون ، مصدر سابق ، ص ٤٨
- (٣٦) عبد القادر دندن ، حرب الانايبب في اسيا الوسطى وحوض بحر قزوين ، مجلة قضايا اسبوية ، المركز الديمقراطي العربي ، العدد (٣) ، ٢٠٢٠ ، ص ٥
- (٣٧) Ketan Mehta , pp, p 17
- (٣٨) وانغ إي دي ، مصدر سابق ص ٤٢
- Joseph S.Nye , pp , p24 .i
- Joseph S.Nye p25 .b
- (٣٩) علي صلاح واخرون ، مشروع الحزام والطريق : كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي ، تقرير المستقبل ، مجلة اتجاهات الاحداث ، ابو ظبي ، العدد ٢٦ ، ٢٠١٨ ص ٦
- (٤٠) عبد الله عشاش ، مصدر سابق ، ص ٢١٥
- (٤١) علي صلاح ، مصدر سابق ، ص ٧
- (٤٢) Joseph S.Nye,pp, p26
- (٤٣) وانغ إي دي ، مصدر سابق ص ٣٩
- (٤٤) Ketan Mehta , pp ,p16
- (٤٥) محمود على الداود ، مبادرة مشروع الصين في بناء الحزام والطريق ودور الدول العربية ، دراسات عربية واستراتيجية ، بغداد ، بيت الحكمة، العدد ٣٧ ، ٢٠١٨ ، ص ١٥
- (٤٦) محمد السيد سليم واخرون ، مصدر سابق ، ص ٥٧
- (٤٧) Joseph S.Nye,pp , p29
- (٤٨) عبد الله عشاش ، مصدر سابق ، ص ٢١٣

- (٤٩) احمد فؤاد حسن واخرون ، مبادرة الحزام والطريق الصيني : مشروع القرن الاقتصادي ، ط ١ ،المركز الديمقراطي العربي ، برلين ، ٢٠١٩ ، ص٢٤٨
- (٥٠) عبد الله عشاش ، مصدر سابق ، ص٢١٣
- (٥١) نهلة محمد جبر ، مصدر سابق ، ص١٦٣
- (٥٢) احمد فواد حسن واخرون ، مصدر سابق ، ط ١ ، ٢٠١٩ ، ص٢٤٩
- (٥٣) عبد الله عشاش ، مصدر سابق ، ص٢١٣
- (٥٤) باهر مردان مضخور ، مصدر سابق ، ص١٩٣
- (٥٥) علي صلاح ، مصدر سابق ، ص٨
- (٥٦) جوزيف نيدهام ، موجز تاريخ العالم والحضارة في الصين ، ترجمة محمد غريب جودة ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٩٥ ، ص١٢٨
- (٥٧) Ketan Mehta , pp ,p4
- (٥٨) وانغ إي دي ، مصدر سابق ص٣٢
- (٥٩) Ketan Mehta , pp , p6
- (٦٠) ظلال جواد كاظم ، الالهية الجيوستراتيجية لموقع العراق في ضوء المتغيرات الدولية على الرابط www.asra-alsharq.net
- (٦١) خليل فضيل الكبيسي ، سياسة العراق الخارجية في المنطقة العربية ، اطروحة دكتوراه ، غير منشورة ، جامعة القاهرة ، كلية العلوم السياسية ، ١٩٧٦ ، ص١٦٨
- (٦٢) مثنى العبيدي،العراق يمثل رهاناً صينياً في الحرب التجارية الامريكية الرابط www.futureuae.com
- (٦٣) مظهر محمد صالح ، الاقتصاد السياسي لاتفاقية إطار التعاون بين العراق والصين ، شبكة الاقتصاديين العراقيين على الرابط www.Iraqieconomist.net