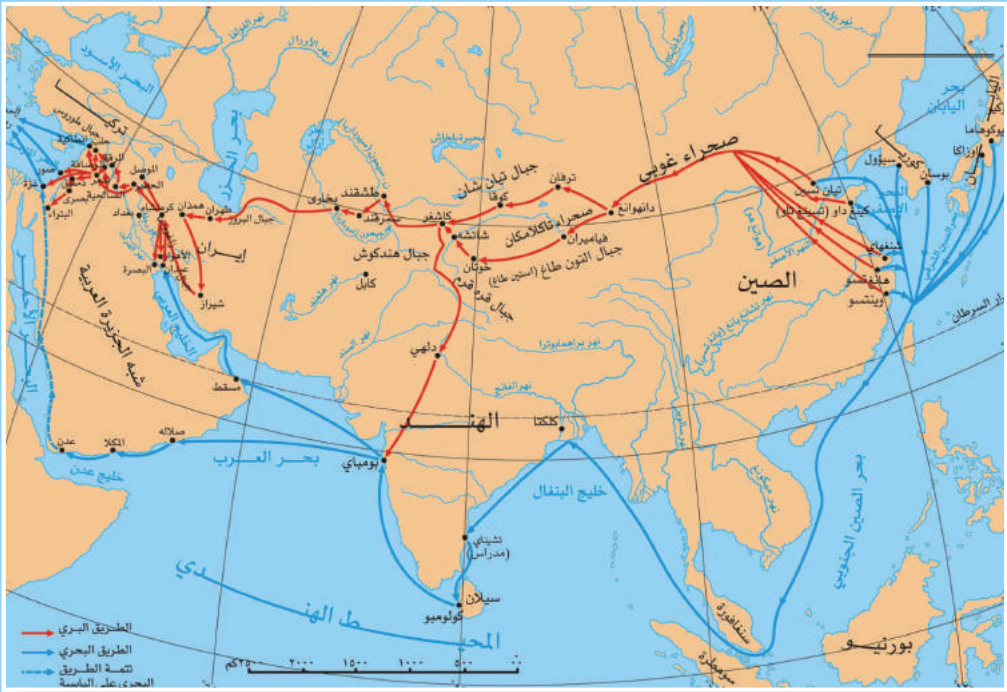


مبادرة الحزام والطريق الصينية.. فرصة للعراق



عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركز مستقلّ، غيرُ ربحيّ، مقرّه الرئيس في بغداد، مهمته الرئيسة -فضلاً عن قضايا أخرى- تقديم وجهة نظر ذات مصداقية حول قضايا السياسات العامة والخارجية التي تخصّ العراق بنحو خاصٍ ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام. ويسعى المركز إلى إجراء تحليل مستقلّ، وإيجاد حلول عمليّة جليّة لقضايا معقدة تمّم الحقلين السياسي والأكاديمي.

حقوق النشر محفوظة © 2018

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org

مبادرة الحزام والطريق الصينية.. فرصة للعراق

قسم الأبحاث

مقدمة:

منذ توليه منصبه الأمين العام للحزب الشيوعي الصيني ورئاسة جمهورية الصين الشعبية في العام ٢٠١٢ عرّف حكم الرئيس (شي جين بينغ) مجموعةً من المشاريع والمبادرات والسياسات بعيدة المدى؛ وقد سعت هذه السياسات ظاهرياً إلى مواصلة النمو الاقتصادي المتصاعد والتنمية في الصين اللذين ارتفعا تحت حكم سلفه (هو جين تاو). ومع ذلك -على عكس هو جين تاو- فإن نهج (شي) للسياسة الداخلية والخارجية عرف مزيداً من الجرأة، منها التوقيع على حملة مكافحة الفساد، والقيود المشددة على المجتمع المدني الصيني، ودعوته لإجراء مزيدٍ من الإصلاحات الاقتصادية في السوق، وتعزيز المؤسسات القانونية، والتأكيد على التطورات الفردية والوطنية تحت شعار «الحلم الصيني»؛ فكل ذلك يشير إلى أن سياسة الحكومة في ظلّه تسعى إلى معالجة الضغوط الهيكلية على النظام الاقتصادي والسياسي الصيني التي أصبحت واضحة بنحوٍ متزايد نتيجة تباطؤ النمو الاقتصادي.

وفي هذا السياق، أعلن شي جين بينغ مبادرة (الحزام والطريق) التي سبق أن ذكرها في عام ٢٠١٣ والتي دُوِّنت لاحقاً في عام ٢٠١٥ مع وثيقة للسياسة العامة، وتمثل المبادرة إحدى أكثر السياسات الخارجية والاستثمار طموحاً. وعند الانتهاء منها، ستنشئ هذه المبادرة روابط مباشرة برية وبحرية بين المناطق الصناعية الصينية في المقاطعات الشرقية، من خلال مقاطعاتها الغربية ذات الكثافة السكانية المنخفضة وغير المتطورة، ومن خلال الهند، وروسيا، وآسيا، الوسطى، وإيران، وتركيا، وأجزاء من الشرق الأوسط -المشار إليها في الصين باسم «غرب آسيا»- ودول شمال أفريقيا مثل: المملكة العربية السعودية، وعمان، ومصر، والسودان، قبل أن تنتهي في أوروبا.

وعلى الرغم من الطموح الصيني لهذه المبادرة لكنّ كثيراً من تفاصيلها -بما في ذلك البلدان التي ستشارك فيها- ما تزال غامضة. وقد أكدت الحكومة الصينية أن المبادرة تعمل بنظام الاختيار، وقد امتنعت عموماً عن وضع أهداف المبادرة؛ وقد أدّى الغموض حولها من قبل العديد من الأكاديميين والمحللين الصينيين إلى محاولة ملء الفراغات لأنفسهم، ولاسيما ما يُخصّص تقييم أثر المبادرة على البلدان الفردية.

وفي الوقت الحاضر، لا يُدرج العراق كمشارك في مبادرة الحزام والطريق؛ ومع ذلك، فإن هذا البلد واحد من الموردین الرئيسيين للنفط للصين، وإن التجارة الثنائية بين البلدين كانت ثابتة وفي تزايد خلال العقد الماضي، ولم تشهد تراجعاً سوى في عامي ٢٠١٤ و ٢٠١٥، بسبب الصراع الدائر في العراق. ولأن جيران العراق في الجنوب (المملكة العربية السعودية) والشمال (تركيا) والشرق (إيران) من المقرر أن يكونوا مشاركين في المبادرة، فمن المنطقي أن تقيس بغداد خياراتها بشأن ما تقول إليه المشاركة من حيث الفائدة بالنسبة للعراق.

ويتناول هذا البحث كيفية سعي العراق إلى إقامة علاقة اقتصادية صحيّة مع الصين في إطار مبادرة الحزام والطريق، وهو يحقق في المعالم الرئيسة للمبادرة وما تريده الصين منها. وكجزء من فهم دوافع بكين لوضع المبادرة، يحلل هذا البحث أولويات الصين السياسية والاقتصادية والاجتماعية والأمنية في العصر الحالي، ثم يربط هذا البحث المبادرة بأموذج الصين للاستثمار والتنمية الأجنبي الواسع والقائم على البنى التحتية. وقد اتبعت الصين هذه النماذج مع جميع مورديها الرئيسيين للنفط (وغيرهم من موردي المواد الخام)؛ وعلى هذا النحو تبحث هذه الرسالة في تجارب أنغولا، وموزمبيق، وإيران، لتحليل تكاليف هذه العلاقة وفوائدها مع الصين. ويخلص هذا البحث إلى أن أتمودج الاستثمار والتنمية الأجنبي الواسع والقائم على البنى التحتية قد وفرّ لجميع هذه البلدان مكاسب اجتماعية اقتصادية كبيرة. إذ إن مساعدة الصين لإعادة الإعمار في أنغولا في أعقاب الحرب الأهلية التي دامت سنوات طويلة تعدّ ذات أهمية خاصّة للعراق حيث تشكل عملية التعافي من الحرب ضد (داعش) خلال عام ٢٠١٨ وما بعده، ويخلص هذا البحث أيضاً إلى أن الاستثمار الصيني أدّى - في بعض الأحيان - إلى حدوث توترات محلية؛ بسبب عدم الإلمام بالشؤون المحلية، وتفاقم الأضرار البيئية؛ ووضع ضغط إضافي على الموارد الطبيعية، وزيادة البطالة في الحالات التي لا يعمل فيها السكان المحليون، وتنمية غير متكافئة، وتفاقم الفساد.

ويستنتج هذا البحث أن المشاركة في المبادرة يمكن أن تكون ذات فائدة كبيرة للعراق، وينصح بأن تستفيد بغداد من مبيعاتها النفطية مع إعادة بناء المدن الكبرى التي تعرضت لأضرار خلال السنوات الثلاث الماضية، والمدن الغنية بالنفط ولكنها فقيرة في التنمية - مثل البصرة - يمكن أن تستفيد أيضاً، مما يسمح للحكومة العراقية بتحقيق هدفها المتمثل في تحويل البصرة إلى مدينة عالمية. وكما ذكر آنفاً، فإن ثلاثة من جيران العراق يشاركون في المبادرة، وفي الوقت نفسه فإن العلاقات بين بكين ودمشق تشهد نمواً ثابتاً، حيث تعرب الصين عن اهتمامها بإعادة إعمار سوريا. ويرى هذا

البحث وجود إمكانيات كبيرة للتآزر الإقليمي الذي يمكن للعراق أن يؤدي فيه دوراً في التقريب ومد الجسور. وأخيراً، ينصح هذا البحث الحكومة العراقية بأن تتجنب الاعتماد فقط على الاستثمار الصيني، بل أن تحافظ على مجموعة متنوعة من الشراكات؛ مما يعطي العراق الرفاهية في الانتقاء والاختيار، ويكتسب ذلك أهمية ولاسيما أن عدداً من قطاعات التكنولوجيا العالية ما تزال الصين متأخرة فيها عن منافسيها مثل اليابان.

مبادرة الحزام والطريق

تعدُّ مبادرة الحزام والطريق -المعروفة أيضاً باسمها الكامل (حزام طريق الحرير الاقتصادي وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين)، أو اسمها السابق القديم (حزام واحد-طريق واحد^١)- استراتيجيةً إيمائيةً اقترحها الرئيس الصيني (شي جين بينغ)؛ وتهدف المبادرة -التي تركز على الربط والتعاون عبر أوراسيا- إلى إنشاء شبكة تجارية تتمحور حول الصين وتتألف من جزأين رئيسيين، هما: حزام طريق الحرير الاقتصادي البري، وطريق الحرير البحري للمحيطات.

وقد أخذت المبادرة، التي أشار إليها الرئيس (شي) للمرة الأولى في كازاخستان في أواخر عام ٢٠١٣ بعبارات عامة إلى حد ما، بالتكوّن تدريجياً على مدى السنتين التاليتين، وتحوّلت إلى ما وصف بأنه «النهج الأكثر طموحاً للسياسة الخارجية الذي اعتمده الصين حتى الآن^٢». وتهدف المبادرة إلى سلسلة من مشاريع البنية التحتية التي تمتد في آسيا الوسطى والشرق الأوسط (أو «غرب آسيا» باللغة الصينية)، التي تربط في نهاية المطاف الدائرة الاقتصادية النشيطة لشرق آسيا في نهاية واحدة، والدائرة الاقتصادية الأوروبية المتقدمة من جهة أخرى، والبلدان ذات الإمكانيات الهائلة للتنمية الاقتصادية^٣.

١. كان الاسم الرسمي للمبادرة هو «طريق واحد بالحزام». ومع ذلك، فإن هذا المصطلح يسبب الارتباك، مما يخلق الانطباع بأن الصين تعزّم بناء «حزام» واحد و «طريق» واحد بدلاً من الشبكة المتعددة الجوانب التي تتوخى بكين. ومنذ ذلك الحين تم تغيير الاسم الرسمي إلى «الحزام والطريق»، ولكن معظم المنشورات ما زالت تشير إلى أنه «طريق واحد بالحزام الواحد».

٢. Mayer, Maximilian, (ed) إعادة التفكير في طريق الحرير: مبادرة الصين للحزام والطريق والعلاقات الأوروبية الناشئة، سنغافورة: Palgrave-Macmillan، ٢٠١٧، ص ٢.

٣. «الرؤية والإجراءات حول بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير المشترك وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين»، اللجنة الوطنية للتنمية والإصلاح، ٢٨ مارس ٢٠١٥:

<en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html>

[تم الوصول إليه في ٣ يناير، ٢٠١٨].

الخصائص:

على الرغم من رؤيتها البعيدة المدى، إلا أن الحكومة الصينية كانت غامضة بنحو ملحوظ في تحديد معالم دقيقة لمبادرة الحزام والطريق. ومع ذكر العديد من المصطلحات مثل «التنمية الاقتصادية»، و«المنفعة المتبادلة»، و«الفرص»، و«الربح للجانبين»، و«التعاون»؛ لكن الوثائق الرسمية تتجنب إعطاء تفاصيل دقيقة عن المعايير، أو الأهداف، أو المواعيد النهائية للمبادرة، أو حتى البلدان المشاركة؛ وهو ما يسلط الضوء على الطابع الاختياري للمبادرة. والواقع أن مصطلح «المبادرة» هو رمز لهذا النهج، حيث إنه اختير بدلاً من مصطلحات أخرى مثل «المشروع» أو «الاستراتيجية». وفي عدة مناسبات رفض وزير الخارجية الصيني (وانغ يي) الفكرة القائلة إن مبادرة الحزام والطريق هي استراتيجية جيوسياسية ماثلة لخطة مارشال الأمريكية ووصفها بأنها «نتاج للتعاون الشامل وليس أداة جيوسياسية»؛ وقد قدم العديد من العلماء الصينيين مطالبات ماثلة، ووصفوا المبادرة بأنها «ليست أداة أيديولوجية ولا جيوسياسية». وقد سبب عدم وجود حدود واضحة وشكل مؤسسي متماسك ارتباكاً ليس فقط بين المراقبين الدوليين، بل بين البلدان المقرر أن تشارك في المبادرة^٤. وقد تعرّض الدبلوماسيون الصينيون لضغوط متزايدة لشرح ما تستتبعه مبادرة الحزام والطريق، وفي الوقت نفسه سعى العلماء في الصين وفي جميع أنحاء العالم إلى قراءة ما بين السطور أو تحليل سلوك بكين الماضي والحاضر لتحديد ما تنطوي عليه المبادرة؛ مما أدى إلى تفسيرات وتوقعات مختلفة للمبادرة.

المشاركون:

لقد خلقت طبيعة الاشتراك الاختيارية في المبادرة صعوبة من حيث قياس العدد الدقيق للبلدان المقرر أن تشارك في مبادرة الحزام والطريق. وتفاوتت الخرائط والوثائق التي أدرجت البلدان المشاركة في المبادرة من مصدر إلى آخر، وكان الكثير منها قد أنتجته الأوساط الأكاديمية الصينية ومراكز الأبحاث بدلاً من المؤسسات الحكومية نفسها^٥. ومن المتوقع أن يشارك ٦٠ إلى ٦٨ بلداً

٤. Mayer, Maximilian, (ed) إعادة التفكير في طريق الحرير: مبادرة الصين للحزام والطريق والعلاقات الأوروبية الناشئة ، سنغافورة: nallimcaM-evarglaP، ٧١٠٢، ص: ٧.

٥. المرجع السابق، ص: ٧.

٦. المرجع السابق، ص: ٧-٨.

٧. ستوكس، يعقوب. «قواعد الطرق الصينية»، الشؤون الخارجية، ١٩ أبريل ٢٠١٥:

<<https://www.foreignaffairs.com/articles/asia/2015-04-19/chinas-road-rules>>

[تم الوصول إليه في ٣ يناير، ٢٠١٨]

في آسيا وأفريقيا وأوروبا، بيد أن العدد الفعلي للبلدان المشاركة في المبادرة قد يكون أعلى؛ فعلى سبيل المثال: أعلن وزير الخارجية الصيني (وانغ يي) في كانون الثاني ٢٠١٧ أن كلاً من موزمبيق ومدغشقر هما «امتداد طبيعي لطريق الحرير البحري» على الرغم من عدم إدراج أي من البلدين كمشاركين في المبادرة^٨.

وعلى الرغم من أن الهويات والأعداد الدقيقة للبلدان التي يتوقع أن تشارك في مبادرة الحزام والطريق ما تزال متباينة، إلا أن الحكومة الصينية والأوساط الأكاديمية حددت ستة طرق برية وبحرية يتوقع أن تحقق الكثير من التنمية، وهي تتألف من:

- الجسر البري الأورآسي الجديد: المعروف أيضاً باسم (الجسر القاري الأورآسي الجديد)، ومن المتوقع أن تعمل هذه الشبكة من خطوط السكك الحديدية من ميناء ليانيونقانغ في مقاطعة جيانغسو شرق الصين على طول الطريق إلى روتردام في أوروبا الغربية، ويمرّ عبر مقاطعة شينجيانغ في غرب الصين، وكازاخستان، وبولندا، وروسيا^٩، وقد تم بالفعل تفعيل جزء من خط السكة الحديد بين ليانيونقانغ وكازاخستان في عام ٢٠١٥.
- ممرّ الصين - منغوليا - روسيا: ستبدأ شبكة السكك الحديدية والطرق السريعة هذه من بكين، وتمتدّ من خلال منغوليا وكازاخستان للوصول إلى وجهات في غرب أو جنوب شرق روسيا، وهي لن تتقيد فقط بمبادرة الحزام والطريق، ولكن أيضاً بخطة السكك الحديدية العابرة للقارات في روسيا^{١٠}.
- ممرّ الصين - آسيا الوسطى - غرب آسيا: يتكون أساساً من خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي، وتنتقل هذه الشبكة من شينجيانغ غرب الصين، مروراً بأوزبكستان وكازاخستان ووصولاً إلى شبه الجزيرة العربية وتركيا وإيران. وفي إطار البرنامج، اقترحت الصين استراتيجية تعاون شاملة من شأنها أن تعزز العلاقات الاقتصادية مع دول الشرق الأوسط، مع التركيز على الطاقة النووية والمتجددة، وبناء البنية الأساسية وتكنولوجيا الفضاء والتجارة والاستثمار^{١١}.

٨. Mayer, Maximilian, (ed) إعادة التفكير في طريق الحرير: مبادرة الصين للحزام والطريق والعلاقات الأوروبية الناشئة، سنغافورة: Palgrave-Macmillan، 2017، ص: ٧١.

٩. طريق واحد حزام واحد: دور للشركات في المملكة المتحدة في تطوير مبادرة الصين الجديدة»، مجلس الأعمال بين الصين وبريطانيا. Foreign and Commonwealth Office، 2015، ص: ١٠.

١٠. المرجع السابق، ص: ١١.

١١. المرجع السابق، ص: ١٢.

- ممرّ الصين - شبه جزيرة الهند الصينية: يتكون من ممرات السكك الحديدية السريعة والطرق السريعة؛ ويهدف هذا الممر إلى ربط المراكز الاقتصادية في قوانغتشو وهونغ كونغ وشنغتشو بكومبوديا، وميانمار ولاوس وتايلاند وفيتنام؛ ويهدف الممرّ إلى الربط مع منطقة ميكونغ الاقتصادية الكبرى التي شكلها بنك التنمية الآسيوي، وتعمل منبراً للتعاون الصناعي^{١٢}.
- ممرّ بنغلاديش - الصين - الهند - ميانمار: والغرض الرئيس هو ربط الأراضي الصناعية في الصين مع تلك في الهند من خلال ميانمار، وقد أقامت الهند والصين آلية تعاون لبناء سكك حديدية، وتعاون صناعي، وخدمات تدريب مهنية^{١٣}.
- الممرّ الصيني - الباكستاني: تهدف شبكة السكك الحديدية عالية السرعة هذه إلى العمل بين كاشغار في شينجيانغ وجوادار في باكستان؛ مما قد يوفر للصين طريقاً مختصراً إلى الشرق الأوسط وأفريقيا عبر دبي وعمان، متجاوزة مضيق ملقا الذي يعدُّ نقطة ضعف سوقي؛ بسبب الوجود الإقليمي القوي للولايات المتحدة فيه. وعلى الرغم من أن الصين وباكستان توصلتا إلى اتفاقات بقيمة ٤٠ مليار دولار في عام ٢٠١٥، فإن الهند تعارض بشدة الخطة بسبب الشبكة التي تمر عبر إقليم كشمير المتنازع عليه^{١٤}.

وفي حال وصل بناء هذه الممرات إلى مرحلة الإنجاز، فإنها ستنشئ على نحو فعال رابطاً متواصلًا للنقل يمتد على طول الطريق من أوروبا الغربية إلى جنوب شرق آسيا، مع قلب الصين الاقتصادي والصناعي على طول ساحلها الشرقي. والواقع أنه على الرغم من أن الحكومة الصينية قد أعربت عن الأهداف الإنمائية المتبادلة للمبادرة، فإن أهدافها ما تزال متمركزة حول الصين.

التمويل

على وفق الوثائق الرسمية التي نشرتها الحكومة الصينية، فإن تمويل المبادرة لن يتم من خلال الحكومة الصينية وحدها بل سيتولى عدد من المؤسسات المالية الدولية التمويل من أهمها البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (أيه.آي.آي. بي)، وصندوق طريق الحرير الجديد، ومبادرة بنك التنمية الجديد بين دول بريكس (البرازيل وروسيا والهند والصين وجنوب أفريقيا). ويتوقع أن

١٢. المرجع السابق، ص: ١٣.

١٣. المرجع السابق، ص: ١٣.

١٤. المرجع السابق، ص: ١٤.

تحصل المبادرة على ما لا يقل عن ١٤٠ مليار دولار^{١٥}. وقد أعرب الرئيس (شي) عن أمله في أن يؤدي الاستثمار الذي توفره هذه المؤسسات للمساعدة في تمويل المبادرة إلى تجارة سنوية تبلغ ٢,٥ تريليون دولار بين الصين وشركائها^{١٦}.

ولم يتضح بعد كيف ستفاعل هذه المؤسسات المالية الجديدة -في المقام الأول تحت تأثير الصين، وبدرجة أقل روسيا والهند- مع المؤسسات المالية الدولية القائمة مثل البنك الدولي وصندوق النقد الدولي التي هي في المقام الأول تحت تأثير من الولايات المتحدة والقوى الغربية الأخرى. وجاءت جهود تأسيس البنك الآسيوي للاستثمار في أعقاب محاولة الولايات المتحدة للحد من النفوذ المتزايد للصين في البنك الدولي وصندوق النقد الدولي، وفي أواخر عام ٢٠١٥، حاولت إدارة أوباما إقناع بلدان أخرى -وربما تهديدها- بعدم الانضمام إلى البنك الآسيوي للاستثمار^{١٧}، وفي الواقع، لم يخف اعتبار المسؤولين الأمريكيين والاقتصاديين المنظمة مشكوكاً فيها؛ إذ كان الرأي المهيمن في واشنطن هو أن البنك الآسيوي للاستثمار المصري وسيلة لتقويض دور القيادة الأمريكية في التمويل العالمي^{١٨}؛ ونتيجة لذلك، رفضت الولايات المتحدة (واليابان) «دعوة الصين» للانضمام إلى البنك الآسيوي للاستثمار، على الرغم من أن بكين قد أعربت عن أن الإقراض من البنك «لن تملئها أولويات السياسة الخارجية لبكين»، فإن موقفها كأكبر مشارك (٣٤,٣٪) سيدفع المصالح الصينية إلى تسلق هيكل الإقراض والتأثير في كيفية تشكيل المبادرة^{١٩}. وبالمثل، فإن الموقف المبدي للولايات المتحدة والدول المتحالفة فيما يخص البنك الآسيوي للاستثمار من المرجح أن يعبروا عن

١٥. Mayer, Maximilian, (ed). إعادة التفكير في طريق الحرير: مبادرة الصين للحزام والطريق والعلاقات الأوروبية الناشئة ، سنغافورة: Palgrave-Macmillan، ٢٠١٧، ص: ٢١١.

١٦. Wee، Sui-Lee. «الرئيس الصيني: التجارة بين الصين ودول طريق الحرير تتجاوز ٢,٥ تريليون \$»، رويترز، ٢٩-مارس-٢٠١٥:

<<https://www.reuters.com/article/us-china-economy-oneroad/chinas-xi-trade-between-china-and-silk-road-nations-to-exceed-2-5-trillion-idUSKBN0MPOJ320150329>>، [Accessed 04-January-2017]

١٧. Ehteshami, Anoushiravan (ed.); Horesh, Niv (ed.). مبادرة الحزام الواحد ، مبادرة طريق واحدة ، نيويورك: روتلديج ، ٢٠١٧ ، ص: ٤١.

١٨. Zarroli, Jim. «بنك التنمية الآسيوي الجديد ينظر إليها على أنها علامة على النفوذ المتزايد للصين»، NPR، ١٦-أبريل-٢٠١٥:

<https://www.npr.org/2015/04/16/400178364/finance-officials-to-discuss-asian>

تطوير-بنك-في-الاجتماعات-الربيع ، [تم الوصول إليها ٠٤ يناير-٢٠١٨] Ehteshami, Anoushiravan (ed.); Horesh, Niv (ed.). ١٩. حضور الصين في الشرق الأوسط: تداعيات

مبادرة الحزام الواحد ، مبادرة طريق واحدة ، نيويورك: روتلديج ، ٢٠١٧ ، ص: ٤١.

ان المبادرة نفسها هي أداة للسياسة الخارجية الصينية.

أهداف مبادرة الحزام والطريق

بالنظر إلى مكان هذه الممرات الفردية، وبيانات الحكومة الصينية والأكاديميات التابعة لها، فضلاً عن المراقبين الآخرين، فمن الممكن تحديد عدد من الأهداف المحددة والنتائج التي تدور في ذهن الصين لمبادرة الحزام والطريق، وهذه الأهداف في معظمها هي ذات طبيعة اقتصادية، غير أنه قد حُدد أيضاً عدد من الآثار السياسية والأمنية.

الأهداف الاقتصادية

تُعَدُّ زيادة الاتصال والتنمية الاقتصادية لبكين على طول الممرات من خلال حركة السلع والخدمات والمعلومات والناس وتبادل الثقافة^{٢٠} الهدف الأكثر وضوحاً وصراحة لمبادرة الحزام والطريق. وفي العديد من التصريحات -بما في ذلك ورقة السياسة التي أوضحت لأول مرة رؤية الصين لمبادرة الحزام والطريق- أشارت الحكومة الصينية إلى أهمية دعم التجارة الحرة، وتيسيرها، وتعزيز، عالم مفتوح وأكثر ارتباطاً وعمولة. وتهدف مبادرة الحزام والطريق إلى تمكين تخصيص الموارد على نحو أكثر كفاءة؛ لضمان تنمية أكثر توازناً للاقتصاد العالمي^{٢١}.

وتأمل الحكومة الصينية في أن تعود التنمية الاقتصادية الأكثر توازناً وتوزيعاً على مقاطعاتها التي لم تكن ثمار عملية التنمية الاقتصادية فيها بالفائدة. وعلى الرغم من أن الارتفاع الاقتصادي الذي شهدته الصين منذ الثمانينيات قد أدى إلى انتشار الملايين من الفقر وسمح للبلد بالتطور بوتيرة سريعة، فمن المعروف جيداً أن وتيرة التنمية وحجمها كانت متفاوتة إلى حدٍ كبير، ومع سهولة الوصول إلى الموانئ البحرية، وتوافر البنية التحتية التي شكلت أساساً لمزيد من التصنيع، فإن

٢٠. «طريق واحد حزام واحد: دور للشركات في المملكة المتحدة في تطوير مبادرة الصين الجديدة»، مجلس الأعمال بين الصين وبريطانيا. Foreign and Commonwealth Office، ٢٠١٥، ص: ٧.

٢١. «الرؤية وتطبيقات على المشاركة في بناء طريق الحرير حزام الاقتصادي والقرن طريق الحرير البحري»، الوطنية للتنمية والاصلاح لجنة، ٢٨-مارس-٢٠١٥:

<en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html>

[تم الوصول إليه في ٣ يناير، ٢٠١٨].

المقاطعات على طول الساحل الشرقي للصين، مثل (خبي^{٢٢}، وشاندونغ، وجيانغسو^{٢٣}، وتشجيانغ، وفوجيان، وقوانغدونغ^{٢٤})، كانت دائماً وجهة أكثر ملاءمة لرأس المال الاقتصادي والاجتماعي. وبحلول عام ٢٠١٧، فإن معظم سكان البلد، ورأس المال الاقتصادي، والقدرة الصناعية والتكنولوجية والتجارية ستكون في هذه المناطق.

وكان لهذا المسار من التنمية نتيجتان رئيسيتان: فأولاً: أدى ارتفاع مستوى السكان بصورة غير متناسبة إلى زيادة في الموارد، وضغط شديد جداً على شبكات النقل، ومستويات شبه سامة من تلوث الهواء والماء. وثانياً: إن التنمية جاءت على حساب مقاطعات أخرى؛ مما أدى إلى ارتفاع مستويات عدم المساواة والتهميش.

ويبدو -من خلال تشجيع بناء البنية التحتية في مقاطعات أكثر تهميشاً في شمال البلاد (مثل منغوليا الداخلية) وشرقها (مثل شينجيانغ) وربطها بالاتجاهات الاقتصادية العالمية- أن الحكومة الصينية تتطلع إلى توزيع مستويات التنمية بالتساوي أكثر، وإن بناء خطوط النقل على طول غرب البلاد من خلال آسيا الوسطى وغرب آسيا إلى أوروبا يعد أيضاً طريقاً تجارياً مباشراً بين معاقل الصين الصناعية وأسواقها، وفي الوقت الحاضر، يتم شحن جميع الصادرات الصينية تقريباً إلى أسواقها في الغرب بسفن حاويات تسافر عبر مضيق ملقا. وأهمية الممر المائي -التي تتضاعف لأن ٨٠٪ من واردات النفط الصينية تدخل عبره- كبيرة جداً بحيث يشار إليها باسم «شريان الحياة الاقتصادي للصين^{٢٥}». إن الاعتماد على مضيق ملقا كنقطة دخول وخروج واحدة للواردات والصادرات يترك الصين بالتحديد معرضة للضغوط الدولية، ودائماً ما يلوح في الأفق تهديد بحصار قد تفرضه الولايات المتحدة قادر على شل اقتصادها، وفضلاً عن ذلك، فإن المضيق -في الوقت الحاضر- يقترب من عدم القدرة إمكانية استيعاب القدرة الإنتاجية؛ مما يحد من الاتصال الاقتصادي المستقبلي للصين ويفرض عليها أن تغيب عن أي عدائية دولية. وقد اقترح أنه من خلال فتح جسر بري عبر آسيا الوسطى، فضلاً عن الوصول إلى ميناء غوادر الباكستاني عبر كشمير،

٢٢. تقع العاصمة الصينية بكين هنا.

٢٣. أكبر مدينة وقلب اقتصادي في الصين، بكين، تقع هنا.

٢٤. تقع هنا كل من هونج كونج وماكاو، وكلاهما من المراكز الاقتصادية الرئيسية والأهمية السياسية الكبرى. المنطقة الاقتصادية الخاصة الأولى في البلد التي كانت بمثابة نموذج للنمو الاقتصادي اللاحق، شنتشن، هنا أيضاً.

٢٥. (Ehteshami, Anoushiravan (ed.); Horesh, Niv (ed.)). حضور الصين في الشرق الأوسط: تداعيات

مبادرة الحزام الواحد، مبادرة طريق واحدة، نيويورك: روتليدج، ٢٠١٧، ص: ٦٩.

فإن الصين تتطلع إلى تقليل اعتمادها على مضيق ملقا؛ وهذا ينسجم أيضاً مع أهداف بكين لجعل اقتصادها أكثر كفاءة. وعلى الرغم من أن قطاراً واحداً يسافر بين الصين وأوروبا الغربية لن يكون قادراً إلا على حمل ٢٠٠ حاوية بضائع، مقابل ٢٠ ألف حاوية تحملها سفينة شحن واحدة، فإن تكلفة كل رحلة ومدتها ستقل كثيراً؛ مما يسمح بتدفق أكثر ثباتاً لدخول المنتجات وخروجها من وإلى الصين^{٢٦}.

وهناك هدف اقتصادي آخر لمبادرة الحزام والطريق يتعلق بالحالة الراهنة لاقتصاد الصين، ويعاني الاقتصاد الصيني حالياً من فائض القدرة الإنتاجية في العديد من القطاعات، ولاسيما الحديد والإسمنت والآلات الثقيلة، ويرتبط ذلك بالدافع الاقتصادي وازدهار البناء في العقود الأخيرة التي غالباً ما تعززها الدولة الصينية لزيادة أرقام الإنتاج المحلي الإجمالي؛ مما يشجع على استمرار الإنتاج حتى حينما تصل السوق إلى التشبع^{٢٧}، ويمكن أن تؤدي هذه الاختلالات، التي تشبه الاختلالات التي شهدتها اليابان خلال ازدهارها الاقتصادي في الثمانينيات، إلى تأخر الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي عن الناتج المحلي الإجمالي الرسمي، مع خفض الطلب (وبالتالي الأسعار) على السلع الصينية إلى أن تصبح الصناعات المعنية غير قادرة على دعم نفسها. وهذا بدوره يمكن أن يؤدي إلى تضخم الديون المعدومة والركود (كما هو الحال في اليابان) أو الانهيار الاقتصادي المباشر^{٢٨}، ويعتقد المحللون أنه من خلال دفع الطلب على السلع المذكورة آنفاً من خلال مشاريع تطوير البنية التحتية مثل مبادرة الحزام والطريق، تقوم الحكومة الصينية بشراء الوقت لصناعاتها الفاشلة^{٢٩}. وإن مشاريع التنمية التي تقودها البنية التحتية -مثل هذه المشاريع- قد أضفت ميزة أخرى لتحسين الظروف الاقتصادية المحلية، مما يسمح للأشخاص الذين يعيشون في هذه المناطق بشراء السلع الاستهلاكية المنتجة من

٢٦. Gramer, Robbie. جميع ركابها الصين "الحرير الجديد الطريق" إكسبريس، مجلة فورين بوليسي،

٠٤-يناير-٢٠١٧:

foreignpolicy.com/2017/01/04/all-aboard-chinas-new-silk-road-express-yiwu-to-london -
الجغرافيا السياسية-واحد الحزام-واحد الطريق />، [تم الوصول في ٠٣ يناير -٢٠١٨].

٢٧. «طريق واحد حزام واحد: دور للشركات في المملكة المتحدة في تطوير مبادرة الصين الجديدة»، مجلس الأعمال بين الصين وبريطانيا. Foreign and Commonwealth Office، 2015، ص: ٧.

٢٨. Pettish, Michael. «وقد معجزة النمو في الصين نفذ من البخار»، مؤسسة كارنيغي للسلام الدولي، ١٩-نوفمبر-٢٠١٧،
carnegieendowment.org/2017/11/19/china-s-growth-miracle-has-run-out-of- steam-pub-74806
[تم الوصول إليه في ٠٤ يناير ٢٠٠٨].

٢٩. Mayer, Maximilian, (ed). إعادة التفكير في طريق الحرير: مبادرة الصين للحزام والطريق والعلاقات الأوروبية الناشئة، سنغافورة: Palgrave-Macmillan، ٢٠١٧، ص: ١٣٧.

الصين. والواقع أن بناء الاستهلاك الداخلي كان من الركائز الأساسية للسياسة الاقتصادية الصينية في ظل الرئيس السابق (هو جينتاو)، ويبدو أن الرئيس (شي) يواصل هذا الاتجاه.

الأهداف الاستراتيجية والأمنية

بعيداً عن الأهداف الاقتصادية، فقد اقترح أن جزءاً من الدافع الصيني لإنشاء مبادرة الحزام والطريق هو الأمن، ولاسيما في منطقة شينجيانغ ذاتية الحكم في غرب الصين. وفي السنوات الأخيرة، تشعر بكين بقلق متزايد إزاء مظاهر المقاومة بين اليوغور، وهي جماعة عرقية تركية^{٣٠}، وقد أظهر التمرد الأيغوري -الذي تعرض لفترات مقاومة عنيفة- علامات متزايدة ليصبح متطرفاً. وقد ظهر أحياناً مقاتلون من اليوغور ضمن صفوف تنظيم (داعش)^{٣١}. وقد أعربت بكين عن قلقها إزاء الحزب الإسلامي التركستاني، وهي جماعة جهادية أوغورية شكلت شتاتاً كبيراً في سوريا وتحالفت مع هيئة تحرير الشام، وهو فرع سابق في تنظيم القاعدة. ومن خلال تحسين الظروف الاقتصادية في شينجيانغ، فضلاً عن قازاقستان وقيرغيزستان وطاجيكستان المجاورة (حيث كان الأويغور نشطين)، فإن الحكومة الصينية على الأرجح تأمل في الحد من حركة الانفصاليين الأيغور وتحسين نفسها ضد ما تشير إليه بالتهديدات للثلاثة (الإرهاب، والانفصالية، والتطرف)^{٣٢}. وتظهر الأهمية المتزايدة لغرب الصين في التفكير الصيني في بيان عام ٢٠١٠ الصادر عن (ليو ياتشو)، وهو جنرال في جيش التحرير الشعبي:

«إن غرب الصين هو مساحة واسعة فارغة؛ فيجب أن يكون اتجاهنا الاستراتيجي غرباً مع موقع جغرافي ممتاز بالقرب من مركز العالم [المقصود شرق الصين]، فالمنطقة الغربية يمكن أن توفر لنا القوة الدافعة لبناء قوتنا؛ وينبغي أن نعد الصين الغربية عمقاً داخلياً وليس منطقة حدودية^{٣٣}».

وعلى الرغم من أن تصريحات ليو ليست ضمن سياق مبادرة الحزام والطريق، إلا أنها تسلط الضوء على الاهتمام الصيني المتنامي بمقاطعها الغربية والدول المجاورة، وإن المنطقة التي كانت ذات أولوية منخفضة لبكين ينظر إليها الآن بنشاط ضمن المحيط الصيني، فالشرق الأوسط وغرب آسيا يدخلان بنحو متزايد في حسابات بكين كامتداد لهذه المنطقة المشار إليها تحت مصطلح «الشرق

٣٠. Ehteshami, Anoushiravan (ed.); Horesh, Niv (ed.). ٣٠. مبادرة الحزام الواحد، مبادرة طريق واحدة، نيويورك: روتليدج، ٢٠١٧، ص: ١٦.

٣١. المرجع السابق، ص: ١٦-١٧.

٣٢. المرجع السابق، ص: ١٧.

٣٣. المرجع السابق، ص: ١٩.

الأوسط الكبير» (دا تشونغ دونغ). وعلى الرغم من أن عدداً قليلاً جداً من دول الشرق الأوسط هم مشاركون نشطون في مبادرة الحزام والطريق في المنطقة، إلا أن الصين أبدت اهتمامها ببناء علاقات مع الدول غير المشاركة في المبادرة. ففي سوريا -على سبيل المثال- أبدت الصين اهتماماً متزايداً بجهود إعادة الإعمار، في الوقت الذي زاد فيه المسؤولون الصينيون من التعاون مع المسؤولين السوريين في مكافحة جماعة الحزب الإسلامي التركستاني واحتوائهم، وكذلك والمجموعات المماثلة التي تعدها بكين تهديداً^{٣٤}. وتقترب تحركات الصين في بلدان مثل سوريا -بالاقتران مع الطابع المرن والمفتوح للمبادرة- أن البلدان التي ليست تحت طيف المبادرة رسمياً ممكن أن تكتسب مع ذلك أرباحاً من المشاركة الإقليمية المتنامية للصين.

ويرى أحد التفسيرات الخاصة للمبادرة التي يطرحها المراقبون الخارجيون بدلاً عن المصادر الصينية المباشرة أنها -على الأقل- وسيلة للتنمية الاقتصادية المتبادلة، وعلى الأكثر وسيلة لتحقيق أهداف السياسة الخارجية الصينية. وهذا التفسير -الذي أخذ بناءً على نظرة واقعية تقليدية لتحليل السياسة الخارجية- يفترض أنه من خلال الانخراط في تطوير البنية التحتية الأجنبية والمشاريع الاستثمارية، أن تؤمن الصين وصولها إلى المواد الأولية وتبني تأثيراً قوياً وناعماً على طول محيطها بهدف أن تصبح قوة عظيمة في حد ذاتها قادرة على التنافس مع القوى العظمى الأخرى مثل الولايات المتحدة؛ من أجل التأثير الإقليمي والعالمي. وترتبط هذه التفسيرات للمبادرة بسلوك الصين العام المتمثل في الانخراط بمشاريع استثمار البنية التحتية وتنميتها التي تقودها في البلدان الغنية بالموارد من دون شروط تذكر. وقد عُده هذا النموذج -الذي أطلق عليه «إجماع بكين»- تناقضاً مباشراً مع نموذج التنمية الذي يقوده الغرب (إجماع واشنطن) الذي ربط الاستثمار بشروط مثل إرساء الديمقراطية، وتحسين حقوق الإنسان، والالتزام بالمعايير البيئية، أو مكافحة الفساد.

إجماع بكين .. نموذج التنمية القائم على البنية التحتية والأهداف الأيديولوجية

على الرغم من أن مصطلح «إجماع بكين» حديث جداً، فإن نموذج التنمية القائم على البنية التحتية في الصين له تاريخ طويل جداً. فقد نشأ من برامج المساعدات التي قدمت في عهد الحرب الباردة لدعم الدول الأقل تقدماً ضد ما عدته استغلال من القوى «المهيمنة» و«الإمبريالية» (في إشارة إلى الاتحاد السوفيتي والولايات المتحدة على التوالي)، وتسمية هذه المشاريع بـ «التعاون

٣٤. وزير الخارجية الصيني: محاربة الإرهاب والحوار وإعادة الإعمار تشكل ركائز لإنهاء الأزمة في سوريا، سانا، ٢٤ نوفمبر / تشرين الثاني ٢٠١٧، <<https://sana.sy/en/?p=119197>>، [تم الوصول إليه ٠٨ يناير ٢٠١٨].

الإجمالي» لأجل «المنفعة المتبادلة» سمح للصين بوضع إطار لمشاريعها كجزء من «مبادئ الخمسة للتعيش السلمي^{٣٥}» التي تبنت المساواة في العلاقات الثنائية. واستتبع هذه المشاريع مشاريع تشييد الهياكل الأساسية الكلية في قطاعات الاتصالات والإسكان والنقل. وفي الآونة الأخيرة -منذ الثمانينيات- شملت هذه المشاريع أيضاً إنشاء مناطق اقتصادية ولاسيما في البلدان المضيفة حيث تختلف قوانين الأعمال والتجارة عن بقية البلد؛ مما يسمح للاستثمار الأجنبي بالتركيز في منطقة معينة دون التأثير (مثل البيئة أو العمل) في بقية أنحاء البلاد، ومن خلال هذه المشاريع سوف يستفيد البلد المضيف من البنية التحتية الحيوية بينما ستكتسب الصين موارد، وتدعم العلاقات الدبلوماسية وتتخلص من فائض القدرة الإنتاجية^{٣٦}.

ومن المؤكد أن هناك أسباباً تقترح أن مبادرة الحزام والطريق هي استمرار للسياسة الخارجية المناهضة للهيمنة التي تحولت بعد ذلك إلى إجماع بكين وبنيت نفسها على أساس مشاريع إنمائية قائمة على البنى التحتية، وتشير الوثائق الرسمية التي نشرتها الحكومة الصينية إلى المبادرة كوسيلة «لاحتضان الاتجاه نحو عالم متعدد الأقطاب، والعولمة الاقتصادية، والتنوع الثقافي، وتطبيق تكنولوجيا المعلومات بنحو أكبر^{٣٧}». وإن الإشارة إلى تعدد الأقطاب مهم بنحو خاص، حيث إن إنشاء نظام عالمي متعدد الأقطاب كان المحور الرئيس لأهداف السياسة الخارجية الصينية منذ تأسيس جمهورية الصين الشعبية. وقد عارضت بكين باستمرار النظام العالمي الثنائي للاتحاد السوفيتي والولايات المتحدة خلال الحرب الباردة، فضلاً عن «عصر القطب الواحد» الذي تلى التسعينيات. ويتفق هذا أيضاً مع وجهة نظر الصين كقوة مركزية على نحو ما أبرزه تعليق الجنرال ليو المذكور آنفاً الذي أشار إلى الصين كونها «مركز العالم»، وترى بكين أن الصين ليست قوة إقليمية بل قوة عالمية عانت من نكسة مؤقتة خلال «قرن الإذلال» بين أواخر القرن التاسع عشر وأواخر القرن العشرين.

٣٥. Panda, Ankit. «التفكير في المبادئ الخمسة للصين، بعد ٦٠ عاماً»، The Diplomat، ٢٦ يونيو ٢٠١٤ <https://thediplomat.com/2014/06/reflecting-on-chinas-five-principles-60-years-later/>

[تم الوصول إليه في ٠٨ كانون الثاني ٢٠١٨].

٣٦. Mayer, Maximilian, (ed) إعادة التفكير في طريق الحرير: مبادرة الصين للحزام والطريق والعلاقات الأوروبية الناشئة سنغافورة: Palgrave-Macmillan، 2017، ص: ١٣٧.

٣٧. «الرؤية والإجراءات حول بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير المشترك وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين»، اللجنة الوطنية للتنمية والإصلاح، ٢٨ مارس ٢٠١٥،

en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html

[تم الوصول إليه في ٣ يناير، ٢٠١٨].

وقد حاولت الصين التصدي لوجهة النظر التي اعتبرت صعودها على أنها تطور معطل في السياسة العالمية، ورسمت نفسها بأنها «مشارك في النظام القائم» بدلاً من ذلك^{٣٨}. وعلى الرغم من أنها تشجع العالم من كل قلبها كونها قوة عظمى، إلا أنها تحافظ في الوقت نفسه على صورة «القوة النامية» لتجذب البلدان النامية الأخرى التي غالباً ما تكون مناهضة للإمبريالية وتحالف معها، وفضلاً عن ذلك، تجنبت بكين في -حالات رئيسية- استخدام السبل الدبلوماسية والسياسية والاقتصادية ضد الولايات المتحدة، وكانت هذه حالة الشرق الأوسط حيث أعلنت بكين بوضوح عزمها على «التقليل من المنافسة مع منافستها الاستراتيجية الرئيسية الولايات المتحدة»^{٣٩}. وبالمثل -وعلى الرغم من العلاقات الاقتصادية الطويلة الأمد مع إيران إحدى مورديها الرئيسيين في مجال النفط في الشرق الأوسط- فإن بكين تتجنب باستمرار استخدام قوتها في الساحة الدبلوماسية حينما تفرض واشنطن ضغوطاً أو عقوبات على طهران^{٤٠}. وعلى المدى القصير والمتوسط، يبدو أن الصين أقل اهتماماً بالتغيير الكبير في التوازن السياسي للعالم (مثل استبدال الولايات المتحدة كونها القطب الواحد)، بل تعمل -في ظل الوضع المؤسسي الراهن- بما فيه الكفاية لتتزوّد بمساحة للعمل.

المبادرة والشرق الأوسط

يبدو أن الرغبة في تجنب النظر إليها على أنها قوة معطلة تؤثر بالفعل على كيفية تعامل الصين مع الشرق الأوسط ككل، وتشجع المصالح الاقتصادية الصينية -ولاسيما ما يخص النفط- بنحو متزايد، على المشاركة الصينية مع دول الشرق الأوسط. وتتطلب زيادة امتداد القضايا الأمنية (مثل المسألة المذكورة آنفاً عن مجموعات اليوغور في سوريا) من بكين أن تولي مزيداً من الاهتمام لشؤون الشرق الأوسط؛ بيد أن هذه الاحتياجات تتناقض مع رغبة الصين المعلنة في تجنب التشابك في السياسة الإقليمية، وتجنب الانخراط مع الدول غير المستقرة أو التدخل في مجالات تأثير القوى الإقليمية الأخرى؛ وتتجلى هذه الاحتياجات المتناقضة بطرق تمنع الصين من بناء شراكات دائمة، إذ أقامت الصين تجارة مع كل قوة إقليمية تقريباً ولكنها تجنبت اتخاذ مواقف قوية حول القضايا الساخنة مثل وضع فلسطين، وحروب الخليج، والمنافسة السعودية-الإيرانية، أو الربيع العربي.

وهذا الحذر واضح في كيفية تعامل المبادرة مع الشرق الأوسط، فالمنطقة المشار إليها باسم

٣٨. Ehteshami, Anoushiravan (ed.); Horesh, Niv (ed.). ٢٠١٧، ص: ٣٣.

٣٩. المرجع السابق، ص: ٤٧.

٤٠. المرجع السابق، ص: ١٧٨-١٧٩.

غرب الصين ذكرت أربع مرات فقط في الوثائق الرسمية التي تحدد مبادرة الحزام والطريق، وحيثما ذكرت، فإن السياق يكون مقترناً عادةً مع آسيا الوسطى^{٤١}، وتتضمن الوثيقة إشارات إلى أن بلدان الشرق الأوسط تعدُّ رابطاً رئيساً أو محوراً أو شريكاً رئيساً». وعلى الصعيد الكلي فمن الواضح أن بكين تعدُّ المنطقة في المقام الأول بمنزلة جسر للوصول إلى المستخدمين النهائيين لمنتجاتها في أوروبا الغربية. وفي الوقت الراهن لا يمكن إلا خمسة بلدان أن تستفيد فعلياً من المبادرة، وهذه البلدان هي: إيران وتركيا من خلال حزام طريق الحرير الاقتصادي، ومصر وإسرائيل من خلال طريق الحرير البحري، والمملكة العربية السعودية التي تستفيد فقط بسبب تجارتها النفطية الموجودة سابقاً مع الصين، والتي تجري على طول طريق الحرير البحري.

ويبدو أن بكين اعترفت بالقيود الناجمة عن هذه التناقضات، وقد حاولت في الآونة الأخيرة أن تزيد من دورها كجهة فعالة، ولاسيما أنها تتاح لها فرصة تقديم نفسها على أنها «محايدة» على النقيض من الجهات المتعمقة وجهات القطب الفاعلة مثل الولايات المتحدة أو روسيا. وفي أثناء ندوة السلام الفلسطينية-الإسرائيلية في كانون الأول ٢٠١٧، أعلن وزير الخارجية وانغ يي أنه يعترم «المشاركة بنشاط في مساعي المجتمع الدولي» من أجل التوصل إلى تسوية سلمية دائمة تنطوي على حل الدولتين^{٤٢}. ويبقى أن نرى إذا كان هذا الإعلان مجرد شعار أو إذا كان يؤدي إلى عمل ملموس، بيد أنه يسלט الضوء على الاعتراف بزيادة المشاركة السياسية الصينية في المنطقة.

العلاقات الصينية-العراقية: الحاضر والمستقبل

على الرغم من أن العراق ليس جزءاً من مبادرة الحزام والطريق الصينية، إلا أن البلدين شهدا علاقات ثنائية تطورت على نحو مطرد، من علاقات سياسية خلال الحرب الباردة إلى علاقات اقتصادية بعد عام ٢٠٠٣. وينعكس ذلك على أفضل وجه من طريق نمو التجارة الثنائية بين البلدين

٤١. «الرؤية والإجراءات حول بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير المشترك وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين»، اللجنة الوطنية للتنمية والإصلاح، ٢٨ مارس ٢٠١٥، <en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html>،

[تم الوصول إليه في ٣ يناير، ٢٠١٨]

٤٢. Gao, Charlotte. «الصين تتعهد بلعب دور نشط في تسوية القضية الفلسطينية-الإسرائيلية»، الدبلوماسي، ٢٨ ديسمبر، ٢٠١٧،

<https://thediplomat.com/2017/12/china-vows-to-play-an-active-ir-in-settling-the-Palestine-israel-issue>

[تم الوصول إليها في ٠٩ ديسمبر ٢٠١٧].

التي نمت من ٢,٦ مليار دولار في عام ٢٠٠٨ إلى ٢٠,٥ مليار دولار^{٤٣} في ٢٠١٥^{٤٤}، وأصبحت الصين أكبر شريك تجاري للعراق في عام ٢٠١٣. ومما لا يثير الدهشة أن أغلبية صادرات العراق إلى الصين هي منتجات النفط والغاز، وتشكل نحو ٩٩٪ من إنتاج الصادرات بقيمة سنوية تبلغ نحو ١٢ مليار دولار^{٤٥}، وبات العراق بدوره يستورد الآلات الصناعية والكهربائية بنسبة ١٨٪ و ١٤٪ على التوالي، تصل إلى حوالي ٢,٥ مليار دولار سنوياً^{٤٦}. وشاركت الصين بفعالية كبيرة في تحديث البنية التحتية العراقية بين عامي ٢٠٠٣ و ٢٠١١، مع التركيز على الطرق والمباني العامة، وشبكات الاتصالات على وجه الخصوص^{٤٧}.

وشاركت الدولتان في تجارة عسكرية، على الرغم من أنها كانت في كثير من الأحيان شحيحة مقارنة بشركاء التجارة العسكرية للعراق، وكان العراق متلقياً رئيسياً للدبابات والمدافع الصينية خلال الحرب الإيرانية-العراقية التي باعتهما الصين أيضاً إلى إيران خلال المدة نفسها، غير أن العراق اشترى معظم معداته العسكرية من الاتحاد السوفيتي. وبعد عام ٢٠٠٣ دُربَ وجُهِّزَ الكثير من قوات الأمن العراقية من قبل الولايات المتحدة وحلفائها؛ مما قلل من حاجة العراق للواردات الصينية. وفي الواقع، لم تجرَ أي تجارة عسكرية بين العراق والصين بين عامي ٢٠٠٤ و ٢٠١٥. وفي كانون الأول ٢٠١٥ وقع البلدان اتفاقاً للتعاون العسكري الثنائي، وبعد مدة وجيزة من الاتفاق كشفت قوى الأمن الداخلي العراقية أنها قادرة الآن على القيام بحرب طائرات مسيرة بنحو مستقل عن الولايات المتحدة، بعد أن اشترت على الأقل مركبة جوية مسيرة دون طيار تشايهونغ («قوس قزح») B 4 مركبة جوية (بدون طيار)^{٤٨}؛ ويشير هذا التطور إلى أن هناك سوقاً صينياً في العراق لبيع معدات عسكرية متخصصة إما أن تكون خاضعة لقيود تنظيمية صارمة في الأسواق الأمريكية، وإما أن تكون باهظة التكلفة. وقد أثبتت عقيدة البيع الصينية القائمة على "السعر والخصوصية والمنتج"

٤٣. كانت التجارة الثنائية في عامي ٢٠١٣ و ٢٠١٤ أعلى من عام ٢٠١٥ ولكنها عانت من تراجع بسبب الحرب ضد الدولة الإسلامية.

٤٤. Eberling, George G., العلاقات الثنائية بين الصين وموردي النفط الرئيسيين، Lanham: Lexington, ٢٠١٧، ص: ٧٥.

٤٥. المرجع السابق، ص: ٧٥-٧٦.

٤٦. المرجع السابق، ص: ٧٦.

٤٧. المرجع السابق، ص: ٧٧-٧٨.

٤٨. Rawsley, Adam. "Meet China Killer Drone." مجلة السياسة الخارجية ، 14-January-2016، <foreignpolicy.com/2016/01/14/meet-chinas-killer-drones/>، [Accessed 08-January-2017]

جاذبية حتى بين عدد من حلفاء الولايات المتحدة بما فيها المملكة العربية السعودية، والإمارات العربية المتحدة، ومصر^{٤٩}.

وابتداءً من أوائل عام ٢٠١٨ انتهت الحرب المفتوحة ضد داعش. وعلى الرغم من أن التنظيم يحتفظ بالقدرة على شن هجمات من قبل متمردين واغتيالات وأنه سيبقى يشكل تهديداً لكن قدرته على شن حرب مفتوحة هي الآن في نهايتها. وقد ذكرت الحكومة العراقية بالتعاون مع الأمم المتحدة أن إعادة البناء والتنمية هي أولوياتها الرئيسية للعراق بعد مرحلة داعش^{٥٠}. وفضلاً عن ذلك، ارتفعت أرقام إنتاج النفط العراقي بنحو كبير خلال عام ٢٠١٦، متجاوزاً التوقعات بنسبة كبيرة^{٥١}. ومن المتوقع أن يرتفع إنتاج النفط بنحو أكبر بعد سيطرة الحكومة العراقية على حقول النفط في كركوك، ومن المرجح أن يكون عام ٢٠١٨ عاماً مستقراً أكثر من الأعوام الثلاثة الماضية.

وفي ظل أعمال إعادة الإعمار الكبيرة المتوقع قيامها، وزيادة إنتاج النفط وارتفاع أسعار النفط نسبياً، هناك فرصة للعراق والصين للمشاركة في مزيد من التجارة، وأتموذج التنمية المتوقع والقائم على البنية التحتية لديه القدرة على العمل في العراق، ويمكن لهذا النموذج أن يسمح للعراق بتحقيق أهدافه من أجل إعادة بناء ما بعد داعش، وزيادة الناتج المحلي الإجمالي العراقي من خلال بيع النفط والموارد الأخرى مع السماح للصين بتحقيق بعض أهدافها التي تحُدُّ من فائض القدرة الإنتاجية من خلال توفير سوق للإنتاج الصيني. وعلى المدى المتوسط والطويل، فإن مثل هذا الاستثمار لديه القدرة على مساعدة العراق على تحقيق عدد من أهدافه التنموية؛ مثل: تحويل البصرة إلى مدينة علمية.

٤٩. Rawnsley, Adam. «Meet China Killer Drone». مجلة السياسة الخارجية، 14-January-2016، <foreignpolicy.com/2016/01/14/meet-chinas-killer-drones/> [Accessed 08-January-2017]

٥٠. «الأولويات الرئيسية للعراق بعد التحرير من داعش»، أخبار الشاهد، ١٢ ديسمبر / كانون الأول ٢٠١٧، <https://alshahidwitness.com/iraq-liberation-future/> ،

[تم الاطلاع عليه في ٠٨-يناير-٢٠١٨].

٥١. Slav, Irina. «العراق نشر تفاصيل نادرة حول إنتاج النفط»، بزيس إنسايدر، المملكة المتحدة، ٠١-نوفمبر-٢٠١٦، <uk.businessinsider.com/iraq-published-data-on-crude-oil-output-at-fields-2016-11? r = US & IR = T> ،

[تم الوصول إليه في ٨ يناير، ٢٠١٨].

كيف أثر نموذج التنمية القائم على البنية التحتية في البلدان الأخرى؟

على الرغم من أن مشاريع التنمية الصينية القائمة على البنية التحتية تقدم فوائد إيجابية كبيرة، بيد أنه من المعروف أيضاً أنها تسببت في عدد من القضايا المهمة في البلدان المضيفة. وسيعرض القسم الآتي تجارب ثلاثة بلدان هي: (أنغولا، وموزمبيق، وإيران) فيما يخص مشاريع الاستثمار والبنى التحتية الصينية، فكل من هذه البلدان يتشابه مع العراق لأسباب مختلفة. وعلى الرغم من أن هذا البحث يفترض أن نموذج التنمية الصينية القائم على البنية التحتية سيكون إيجابياً للغاية بالنسبة للعراق، فمن الواضح أن هناك عدداً من الدروس التي يجب تعلمها واتخاذ التدابير اللازمة للحد من الآثار السلبية.

أولاً: أنغولا:

أنغولا هي مستعمرة برتغالية سابقة تقع في الساحل الغربي لأفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، واكتسبت استقلالها في عام ١٩٧٤. وبعد عام واحد فقط انحدرت البلاد إلى حرب أهلية استمرت ٢٦ عاماً^{٥٢} بين اثنتين من حركات الاستقلال السابقة، هما: الاتحاد الوطني لاستقلال أنغولا الكلي (يونيتا)، والحركة الشعبية لتحرير أنغولا. ومع انتهاء الحرب في عام ٢٠٠٢، دُمِّر جزء كبير من البنية التحتية للبلاد، ولاسيما في العاصمة لواندا حيث يعيش ٢١٪ من السكان. وكان الإسكان قضية خاصة من قضايا ما بعد الحرب في أنغولا؛ نظراً لتزايد عدد السكان الذين بقوا مشردين، وأجبروا على دخول الأحياء الفقيرة^{٥٣} وفي ذلك الوقت، كانت العديد من الحكومات الغربية غير راغبة في الاستثمار في أنغولا؛ بسبب ضعف سجل حكم الحركة الشعبية لتحرير أنغولا وأيديولوجيتها الماركسية اللينينية. وقد وُقِّر ذلك للصين -التي تجاوز استهلاكها الداخلي للنفط إنتاجها الداخلي - فرصة للاستثمار في بلد لم يحتوِ فقط على أغنى حقول النفط في أفريقيا، بل كان نفطه الخام سهل التكرير مقارنة بالنفط الخام الصعب السعودي^{٥٤}.

وكان الدخول الصيني إلى أنغولا قد تبعه مشاريع ضخمة لإعادة الإعمار عبر البلاد. وفي

٥٢. لم تكن الحرب ثابتة ومستمرة ولكن لها فترات وفتحات متعددة من وقف إطلاق النار الممتد.

٥٣. Benazeraf, David; Alves, Ana. ٥٣. "النفط مقابل الإسكان": المدن الجديدة المبنية في الصين في أنغولا، برنامج

القوى العلمية وأفريقيا، أبريل ٢٠١٤، ص: ٢-١.

٥٤. Eberling George G. العلاقات الثنائية بين الصين وموردي النفط الرئيسيين، Lanham: Lexington،

٢٠١٧، ص: ٢.

البداية ساعدَ البنك الصيني للاستيراد والتصدير في تسهيل استثمار الشركات الصينية في قطاع الإعمار والصناعة النفطية. وزادت آلية التسليف في البنك في زيادة الشركات الصينية في السوق الأنغولي مما سمح لهذه الشركات بأن تتوسع إلى مجالات إعادة تأهيل المياه، والطاقة، والصحة، والتعليم، والشؤون العامة، وصيد السمك، والاتصالات^{٥٥}. وبالتوازي مع ذلك، أخذت شركات مثل شركة دونغفانغ-نيسان للمحركات مكانة مميزة في المنطقة الصناعية "فيانا" خارج لواندا^{٥٦}.

لكن الأثر الأكبر كان نتيجة المشاريع السكنية الجماعية التي تولتها شركات صينية، وقد تم حُجزت مساحة (١٠٠٠٠٠) هكتار خارج لواندا، وبنغويلا، وناميبي، ولوبانغو، ومالانجي لبناء مراكز جديدة مع حلول عام ٢٠٠٣؛ مما أدى إلى بناء حوالي ١٥٠٠ مبنى سكني من خلال تعاون ٥٠ شركة صينية مملوكة من قبل الدولة، و ٤٠٠ شركة صغيرة ومتوسطة^{٥٧}. وكان لكل هذا الفضل في زيادة ملحوظة في مستويات النمو في مرحلة ما بعد العام ٢٠٠٢ كنتيجة لإعادة الإعمار الذي جرى^{٥٨}.

لكن التغيرات السريعة جلبت معها عدداً من المخاوف، وأحد أهم هذه المخاوف هي المشاريع السكنية، فعلى الرغم من المهندسين الصينيين كانوا قد عملوا مع نظرائهم الأنغوليين خلال بناء المجمعات السكنية الكبرى مثل كيلامبا كياكسي، بقيت هذه المشاريع تعكس خصائص التصميم المدني في المدن الصينية الجديدة ولا تتبنى السياق الأنغولي. وإن العديد من المجتمعات ولاسيما الريفية منها التي تم نقلها إلى هذه المجمعات السكنية الجديدة وجدت أن نمط عيشها قد تغير عند الانتقال إلى السكن العمودي الذي لا يأخذ في الحسبان مسألة الديناميكية العضوية للمجتمعات^{٥٩}. وإن التعهد بأن إعادة الإعمار في مدن مثل الموصل، والرمادي، والفلوجة يراعي -أو لا يؤثر سلباً على- المجتمعات المحلية وديناميكيته سيكون المفتاح لحياة مدنية سليمة وصحية.

٥٥. المرجع السابق، ص: ٥-٦.

٥٦. المرجع السابق، ص: ٦.

٥٧. Benazeraf, David; Alves, Ana. «النفط مقابل الإسكان»: المدن الجديدة المبنية في الصين في أنغولا، برنامج القوى العالمية وأفريقيا، أبريل ٢٠١٤، ص: ١-٤.

٥٨. تقارير التنمية البشرية: أنغولا، برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، ٢٠١٦، <hdr.undp.org/en/countries/> [Accessed ٠٨ January-٢٠١٨].

٥٩. Benazeraf, David; Alves, Ana. «النفط مقابل الإسكان»: المدن الجديدة المبنية في الصين في أنغولا، برنامج القوى العالمية وأفريقيا، أبريل ٢٠١٤، ص: ٣.

وقد أثر غياب الإمام في السياق المحلي على الخدمات في المناطق المبنية حديثاً، فالعديد من هذه المناطق ما تزال تفتقر للخدمات الأساسية كالرعاية الصحية، وشبكات المواصلات، ومصادر طاقة يعتمد عليها، التي تعدُّ مفتاحاً لتأمين مميزات مثل المياه والمصاعد^{٦٠}. وأخذاً بالحسبان أنّ هذه المشكلات هي جزء من الحياة المدنية العراقية، فإن كبحتها سيكون من التحديات الملقة أمام بغداد.

وقد خلق الاستثمار والأسعار المتزايدة مشكلات الإجراءات البيروقراطية البالغة التعقيد في معظم المناطق المبنية حديثاً، وفضلاً عن ذلك قد أحبطت العديد من الأشخاص من ذوي الدخل المحدود أو الوقت المحدود أو التعليم المحدود من القيام بعمليات شراء. ثم أن النظام فضل الدفعات الأولى على الرهن؛ مما أدى إلى استبعاد العديد من المشترين من أصحاب الدخل المحدود^{٦١}. وعلى منظار أوسع، فإن التنمية عبر أنغولا ما تزال غير متوازنة بنحوٍ ضخم. فالنمو المتسارع في لواندا ليس له مثيل في بقية المناطق، وحتى داخل لواندا توجد العديد من المناطق التي ما تزال تحت الإهمال^{٦٢}. وأخذاً بالحسبان أن الفساد هو من المخاوف الكبرى في العراق، فمن المرجح جداً أن الأغنياء العراقيين سيتمكنون من شراء مساكن جديدة في الموصل أو غيرها، بينما ساكنو هذه المدن الذين هجروا منها سيقون تحت عرضة البقاء مشردين.

وبناءً على ذلك تكون حقيقة أن الناتج المحلي الأنغولي معتمدة على سلعة واحدة وهي النفط يعني أن البلاد معرضة للصدمات؛ فالهبوط المتسارع في أسعار النفط في العام ٢٠١٤ يذكر بهذه المشكلة. ومع أن الدولة قد تمكنت من الإفلات من مخاوف الانهيار، يبقى الاقتصاد فيها غير متوازن للعام الثالث، وتعاني الحكومة الأنغولية من مشكلات في المحافظة على المشاريع الصغيرة التي بنيت في حقبة النفط الرخيص^{٦٣}؛ ونظراً إلى أن الناتج العراقي يعتمد أيضاً على النفط، فستحتاج الحكومة العراقية أن تثبت من بعض الاستثمارات على البنية التحتية ستنفق على آليات منتجة

٦٠. Benazeraf, David; Alves, Ana. «النفط مقابل الإسكان»: المدن الجديدة المبنية في الصين في أنغولا،

برنامج القوى العالمية وأفريقيا، أبريل ٢٠١٤، ص: ٣.

٦١. المرجع السابق.

٦٢. DeMayda, Matteo. «الحياة في لواندا: أعلى مدينة في العالم، مقسمة بالنفط - بالصور»، The Guardian، ٠٧ تموز-٢٠١٧، <<https://www.theguardian.com/cities/gallery/2017/jul/07/luanda>>، [Accessed 08-January-2018].-angola-cost-city-split-oil-in-pictures>،

٦٣. Paraskova, Tsvetana. «أسعار النفط لا تزال منخفضة للغاية للسماح لمواطني أنغولا بتوازن ميزانيتها»، سعر النفط، ١٩ أبريل ٢٠١٧، <<https://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/Oil-Prices-Still-Too-Low-To-Allow-Angola-Balance-Its-Budget.html>>، [Accessed 09-January-2018].

لعائدات لتحمي العراق من صدمة نفط أخرى. وحتى من دون صدمة نفط، تحاول الصين بجهد أن تحد من اعتمادها على النفط؛ لذلك فإن من مصلحة العراق الفضلى أن يستعد ليوم تستغني فيه بكين عن النفط العراقي.

ثانياً: موزمبيق:

هي مستعمرة برتغالية سابقة أيضاً حصلت على استقلالها في ١٩٧٥، أما كفاحها للحصول على الاستقلال فكان مدعوماً من الصين والاتحاد السوفيتي؛ نظراً إلى أن بكين لها ماضي حافل في البلاد. وعلى الرغم من هذا الماضي الطويل (الأيدولوجية الماركسية اللينينية) اتبعت الحكومة الموزمبيقية سياسة خارجية برغماتية (عملية وواقعية)، ورعت ارتباطات ليس فقط مع بكين بل مع مؤسسات ودول غربية مثل: صندوق النقد الدولي، والبنك الدولي؛ وبالتالي وجدت الصين نفسها تتنافس مع بلدان وشركات أخرى؛ فمثلاً: ليس للصين فرضياً أيُّ أحقية على ثروات الغاز في الموزمبيق التي هي مهيمن عليها من قبل «ستات أويل النروجية» و«إيكسون موبيل الأمريكية»^{٦٤}.

وبالمقابل، يكون للشركات الصينية في موزمبيق مجموعة أكثر تنوعاً من الصادرات تتألف بنحو أساس من المنتجات الزراعية مثل الرز، والأسماك، وخشب البناء^{٦٥}. وبالتأكيد قد شهد القطاع الزراعي اهتماماً من الصين التي اشتركت مع الحكومة الموزمبيقية في مركز لعرض التكنولوجيا الزراعية، وهو نوع من المناطق الاقتصادية الخاصة المتخصصة بالزراعة التي أقامت تجارب على طرق مستدامة لزيادة الناتج الزراعي^{٦٦}.

ومثل ما حصل في أنغولا، دفعت الصين ثمن هذه الواردات عبر تنمية البنى التحتية، وموزمبيق أيضاً كانت تتعافى من مرحلة ما بعد الحرب الأهلية، وفي العام ٢٠٠٧ أمنت الحكومة الصينية لموزمبيق قروضاً مع معدلات فائدة تنافسية ومساعدات تجاوزت قيمتها ٢٠٠ مليون دولار، مع إلغاء للديون، ومن خلال هذه القروض ورزم المساعدات استطاعت موزمبيق أن تبني عدداً من الأعمال العامة الضخمة فضلاً عن إصلاح طرقها، وبالتحديد سدها المنتج للطاقة الكهربائية

٦٤. Berhe, Mulugeta Gebrehiwot (ed.); Hongqu, Liu (ed). العلاقات الصينية الأفريقية: الحكم،

السلام والأمن، أديس أبابا: ٢٠١٣، ص: ١١٦.

٦٥. Roque, Paula Cristina. الصين في موزمبيق: نخج حذر، معهد جنوب أفريقيا للشؤون الدولية، يناير ٢٠٠٩،

ص: ٥-٧.

٦٦. Brautingam, Deborah. هدية التنين القصة الحقيقية للصين في أفريقيا. أكسفورد: مطبعة جامعة أكسفورد،

٢٠٠٩، ص: ٢٤٩-٢٥١.

الذي كان متضرراً^{٦٧}.

وقد سعدت الاستثمارات عدداً من المخاوف عبر السنين على الرغم من النظرة الإيجابية إليها، وكانت الممارسات الزراعية التجريبية وتصدير خشب البناء الموزمبيقي -الذي بعض منه مصدره غير قانوني- سبباً في تهميش متنامٍ للتربة^{٦٨}، وتصحيرها وتعريتها. وكان هناك مواقف اتهمت فيها الشركات الصينية بالبناء على أرض حصلت عليها من دون موافقة ساكنيها^{٦٩}، ومع أن في العديد من هذه المواقف كانت الحكومات المحلية هي التي صادرت هذه الأراضي، مثل هذه التصرفات قد تخلق ردات فعل معادية للصين. وأخيراً، اتهمت الصين بخوض ظروف عمل غير آمنة أو غير إنسانية، وهذا أحد المخاوف التي تكلمت عنها بلدان أفريقية أخرى استثمرت فيها الصين^{٧٠}.

وعلى منوال العديد من الدول في المنطقة، تعاني الموزمبيق من نظام حكم ضعيف وتمويل محدود لعدد من الأقسام التنظيمية؛ بالتحديد وزارة البيئة التي بالكاد لديها الموارد لمنع المعتدين على الغابات أو ملاحقتهم^{٧١}. وفي ظل غياب قوانين موزمبيقية، تدخل الإعلام والمجتمع المدني الموزمبيقي عبر إطلاق حملة شرسة ضد الشركات الصينية؛ مما أدى إلى تعريم عدد من الشركات الصينية واعتقال عدد من المسؤولين الموزمبيين لقبولهم رشى^{٧٢}. وأظهرت مجموعات المجتمع المدني الموزمبيقي وعياً أمام الصيد الجائر الصيني^{٧٣}، وأنتجت جهودهم أن أصبحت الحكومة أكثر تحاوباً ضد المخالفات، وقد مُرر عدد من القوانين من ضمنها قانون أشرف على ترجمة القانون الموزمبيقي للغة الصينية من أجل منع القادة الصناعيين من تليفيق الجهل عند التجاوزات^{٧٤}.

٦٧. المرجع السابق، ص: ١٦٢.

٦٨. Roque, Paula Cristina. «الصين في موزامبيق: نهج حذر»، معهد جنوب أفريقيا للشؤون الدولية، يناير ٢٠٠٩ ص: ٧.

٦٩. Brautingam, Deborah. هدية التنين القصة الحقيقية للصين في أفريقيا. أكسفورد: مطبعة جامعة أكسفورد، ٢٠٠٩، ص: ٢٥١.

٧٠. المرجع نفسه، ص: ٣٠٠.

٧١. Roque, Paula Cristina. «الصين في موزامبيق: نهج حذر»، معهد جنوب أفريقيا للشؤون الدولية، يناير ٢٠٠٩ ص: ٧-٨.

٧٢. المرجع نفسه، ص: ٨.

٧٣. المرجع نفسه، ص: ٨.

٧٤. Brautingam, Deborah. هدية التنين القصة الحقيقية للصين في أفريقيا. أكسفورد: مطبعة جامعة أكسفورد، ٢٠٠٩، ص: ٣٠٠.

مع أنه ما زال هناك مجال للتقدم، فتشير التجربة الموزمبيقية إلى أن الشركات الصينية كانت تتحمل المسؤولية حينما تحرق القوانين والعادات والتشريعات المحلية. ومع أن الشركات والمستثمرين لديهم سمعة في استغلال الفساد ونظام الحكم الضعيف، لكن الحكومة الصينية تبقى مهتمة بشدة بصورتها في الخارج والتأثير الذي تصنعه أعمالها من أجل بناء قوتها الناعمة، وإن العراق الذي يعاني أيضاً من نظام حكم ضعيف جراء الصراعات عبر البلاد منذ ٢٠٠٣ يمكن أن يستفيد من عدد الناشطين المتنامي في المجتمع المدني^{٧٥} لإبقاء تجاوزات المستثمرين الأجانب تحت الرقابة، مع وجود بيئة تنافسية تستطيع أن تمتح بغداد موقفاً تفاوضياً أقوى بدلاً من الاعتماد والبقاء تحت رحمة مشتر واحد للصادرات العراقية.

ثالثاً: إيران:

تُعدُّ الروابط الصينية مع إيران أكثر تحصيماً وعمقاً بالمقارنة مع روابطها مع أنغولا والموزمبيق، ومع أن العلاقات الرسمية بين الصين في العصر الحديث وإيران بوشر بها في العام ١٩٧١ فقط، فإن التجارة الصينية-الفارسية والروابط الثقافية بين الحضارتين تعود إلى ما قبل الإسلام، وقد رعت البلدان سرداً للقرابة بينهما استند إلى كونهما عانتا تحت الاستعمار الغربي الحديث، وأسستا دولتين جديدتين بنيتا على أسس ثورية^{٧٦}. فمحتوى هذه القرابة لم يترجم غالباً إلى سياسة حقيقية؛ وبالفعل فبعد أولى أيام الثورة الإيرانية في ١٩٧٩ اعتبرت الصين من أعداء الجمهورية الإسلامية جزءاً من مبدأ «لا غربية ولا شرقية، جمهورية إسلامية» وبسبب علاقاتها الدبلوماسية السابقة مع حكومة الشاه؛ لكن مع ذلك حافظت طهران وبكين على وضعية برغماتية وأجريا تبادلات دبلوماسية على مستويات منخفضة. ومع أن إيران بقيت مرتابة من الصين بسبب دعمها لكل من طهران وبغداد في الحرب بينهما، لكنها أيضاً كانت على علم بأهمية إبقاء روابط مع هذه الدولة^{٧٧}.

وقد نمت العلاقات الثنائية بثبات منذ ذلك الحين ولا سيما في الألفية حينما وصلت مساعي الصين للبحث عن النفط إلى قمتهما، ومثل ما حصل في أنغولا وجدت الصين لنفسها ملعباً مفتوحاً

٧٥. الجميلي، محمد. «الاجتمع المدني العراقي المولود يسلم رسالة واضحة للإرهابيين»: «إن أيديولوجيتك غير مطلوبة»، «الشاهد نيوز»، ٢٨-أيلول-٢٠١٧، <<https://alshahidwitness.com/iraq-reviving-civic-society-isis>>، [تم الوصول إليها في ٩ يناير - ٢٠١٨].
٧٦. Garwer, John W. الصين وإيران: شركاء القديمة في عالم ما بعد الإمبراطورية، سياتل: واشنطن برس، ٢٠٠٦، ص: ٥.
٧٧. Eberling, George G. العلاقات الثنائية بين الصين وموردي النفط الرئيسيين، Lanham: Lexington، ٢٠١٧، ص: ٥٨-٥٩.

في إيران بسبب العقوبات المفروضة عليها من الدول الغربية، وشجعتها نوعية النفط الإيراني الجيدة المشابه للأنگولي^{٧٨}. ووصل التبادل الثنائي بينهما إلى ٣٣.٨ مليار دولار في ٢٠١٥ بعد أن كان ٢٧.٢ مليار دولار في ٢٠٠٨، وأظهر زيادة بقيمة ضرب ١٤ مرة منذ ٢٠٠٠. ومع حلول ٢٠١٣ أصبحت الصين أول شريك تجاري لإيران، بينما أصبحت إيران الشريك التجاري رقم ٢٣ للصين^{٧٩}. وتشكل السلع النفطية ٦٩٪ من الصادرات الصينية (بقيمة ١١ ملياد دولار سنوياً) تليها البلاستيكيات ١٣٪، ثم المواد العضوية الكيميائية^{٨٠} ٨٪. وسعت الصين إلى ضمان أمن وصولها للنفط الإيراني عبر استكشاف خياراتها في الطرق البرية حتى قبل إعلان مبادرة طريق الحرير الجديد. ولم يكن هذا دافعاً فقط للقيود الصينية المذكورة آنفاً التي تحيط بمضيق ملقا، ولكن أيضاً هناك مخاوف من تزايد التوترات في منطقة الخليج التي يمكن أن تؤدي إلى فقدان الصين على الفور للنفط البحري الإيراني؛ لذلك فإن دمج إيران في مبادرة طريق الحرير الجديد أتى على الأرجح بسبب حاجة الصين لمنفذ آمن إلى نفط إيران.

وقد أقامت الصين مشاريع شاملة لتنمية البنية التحتية في إيران كما حصل في أنغولا وموزمبيق، وتعمل أكثر من ١٠٠ شركة صينية في إيران في بناء السفن، والسدود، والطاقة، وتنمية المرفئ البحرية، والمطارات. وتشمل أهم هذه المشاريع بناء سد موشامبا من قبل شركة «صينو-هيدرو»، ومترو طهران من قبل شركة «نورينكو المتحدة»^{٨١}.

ويتشارك البلدان أيضاً في علاقات عسكرية قائمة منذ وقت طويل كون الصين هي أكبر مورد للأسلحة التقليدية والحليف الرئيس لإيران في المنطقة، وشاركت الصين في كثير من عمليات تحديث الجيش الإيراني من ضمنها بناء برنامج إيران للصواريخ القصيرة والمتوسطة والطويلة المدى^{٨٢}.

وقد خدمت الصين مع روسيا كأحد أهم داعمي إيران في مجلس الأمن ضد العقوبات المفروضة من قبل الولايات المتحدة الأمريكية، وأعلنت معارضتها للعقوبات المفروضة من جانب واحد، وعمل الدبلوماسيون الصينيون كجسر تواصل بين واشنطن وطهران مساعدين في كسر

٧٨. محمد خواس. «الصين والولايات المتحدة: مختلف المصالح والأولويات»، البحر الأبيض المتوسط الفصلية، المجلد ١٨، رقم ١ (٢٠٠٧)، ص: ٣٩.

٧٩. المرجع السابق، ص: ٥٩.

٨٠. المرجع السابق، ص: ٦٠.

٨١. المرجع السابق، ص: ٥٩-٨٠.

٨٢. المرجع السابق، ص: ٦١.

الجمود الذي أحاط بمفاعل آراك وتخفيف آثار العقوبات، وقد ساعد الدعم الاقتصادي الصيني في هذه المرحلة في صمود إيران بوجه هذه العقوبات^{٨٣}.

ولكن كما ذكر أنفاً، فإن إرادة الصين في إعطاء الدعم الدبلوماسي لإيران قد صوّحت برغبتها في تجنب عداء الولايات المتحدة، فعلى الرغم من إسماع تضامنها مع طهران خلال هذه المرحلة، أوقفت بكين أو خففت بعضاً من استثماراتها مثل ما حدث في حقول غاز «بارس الشمالية» في ٢٠١١. فهذه العقوبات التي حجرت الكثير من أرباح إيران النفطية في حسابات صينية سمحت أيضاً لبكين بالتفاوض على صفقات غير منصفة أبداً؛ مما جرّ إلى سخط مسؤولين إيرانيين^{٨٤}. ومرة بعد أخرى اجتنبت بكين إطلاق حملة دبلوماسية ضد الولايات المتحدة، مكتفيةً بالدفع إلى الحدود التي تمكنها من جمع امتيازات سياسية واقتصادية من واشنطن؛ مما يتناقض بنحوٍ حاد مع حماية الصين لحلفاء أكثر أهمية على الصعيد الاستراتيجي كباكستان التي تلقت الحد الأقصى من الدعم الدبلوماسي الصيني حتى حينما كان ذلك يضع بكين في صراع مباشر مع واشنطن^{٨٥}.

وتستطيع أن تكون تجارب إيران مع الصين عبرة للعراق في فهم حدود تعاون بكين، فالمبدأ الصيني المتواجد في الشراكة الاستراتيجية في القطاعات كافة (الاقتصادية، والسياسية، والأمنية، والثقافية) لا يرغب بأن تؤثر الاعتبارات الاقتصادية والسياسية على بعضها بعضاً. ومع أن الصين مستعدة أن تذهب إلى مسافات معينة لحماية شركائها من الضغط الاقتصادي، لكن هناك حدود لهذه الحماية، وتتقلص حدود هذه الحماية كلما ابتعد المرء عن الصين؛ لذلك نجد أن بكين استطاعت أن تتحمل كلفة حماية باكستان ولم تستطع أن تتحمل كلفتها مع إيران مع أن الأخيرة ذات أهمية اقتصادية أكبر، ويتصاعد السلوك الصيني الذي يتجنب الدخول في المخاطرة في المناطق التي تراها الصين كمنطقة نفوذ لدولة عظمى أخرى، لذلك مع أن هناك مساحة شاسعة لتنامي العلاقات الاقتصادية الصينية-العراقية، لكن هذه العلاقات لن تمنح حماية سياسية أو دبلوماسية على المدى القريب أو المتوسط. ومع أن العراق والولايات المتحدة هما حالياً حليفتان متفتتان على

٨٣. Ehteshami, Anoushiravan (ed.); Horesh, Niv (ed). حضور الصين في الشرق الأوسط: تداعيات

مبادرة One Belt ، One Road ، نيويورك: روتليدج ، ٢٠١٧ ، ص: ١٧٨-١٧٩.

٨٤. المرجع نفسه، ص: ١٧٩.

٨٥. Garwer, John W. الصين وإيران: الشركاء القدامى في مرحلة ما بعد الإمبراطورية العالمية، سياتل: واشنطن برس،

٢٠٠٦، ص: ١٥٣-١٥٦.

عدد من القضايا مثل مكافحة الإرهاب والحاجة لإعادة إعمار العراق، لكن هناك خلافات بين واشنطن وبغداد على عدد من القضايا مثل العلاقات المتدهورة مع حكومة إقليم كردستان، وتقارب طهران مع بغداد. وإذا أدى هذا التوتر إلى تدهور الروابط الدبلوماسية بين العراق وأمريكا فلا يوجد ضمانات بأن بكين ستكون حليفاً يعتمد عليه؛ لذلك على الحكومة العراقية أن تعي أنه مع أن العلاقات الاقتصادية العميقة مع الصين لا تعد بمنح أي مكاسب عظمى فيجب على بغداد أن تحافظ على ثقل ما يمكن أن تتوقعه من بكين.

الحكومة العراقية والاستثمار الصيني

إن التجارب التي خاضتها أنغولا، والموزمبيق، وإيران مع أنموذج التنمية الصيني القائم على البنية التحتية، فضلاً عن نماذج وأهداف الصين الأوسع في مبادرة حزام واحد-طريق واحد تشير إلى أن العراق يقع بالتأكيد في موقف الاستفادة من الاستثمار الصيني، لكن مثل هذه الفوائد غير مضمونة؛ كونها مشروطة بمعرفة الحكومة العراقية ماذا تستطيع أن تتوقع من الصين؟ وأخذ موقع تفاوضي قوي ومتماسك وواقعي في هذا الأمر. وتحتاج بغداد إلى أن تكون على وعي من السلوك الصيني الذي يتجنب الوقوع في المخاطرة، وحدودها الاستراتيجية، والسياسية والدبلوماسية، ومصالحها الاقتصادية الخاصة.

القروض الصينية القائمة بالطاقة

تظهر المؤشرات حالياً أن الاستثمار الصيني في العراق سيأخذ شكل قروض واستثمارات مسددة بعائدات النفط؛ وفي النهاية تشكل القروض المسددة بالطاقة العامود الفقري لنماذج التنمية الصينية في العديد من البلدان من ضمنها أنغولا التي كانت مستفيدة كبيرة. وتؤمن مثل هذه القروض عبر عدد من المؤسسات المصرفية الصينية مثل: مصرف الصين للاستيراد والتصدير (ايكزم-بانك)، والشوكة الصينية لضمان التصدير والتسليف، ومصرف الصين للتنمية الزراعية، ومصرف الصين للتنمية، مصرف الصين للتنمية الأكثر نشاطاً في تأمين هذه القروض للبلدان النامية. وإن توفير مثل هذه الاستثمارات والقروض (من شركة فرعية إلى شركة أم) مقابل النفط لم يكن جزءاً من سياسة حكومية موضوعة لكنه كان بتشجيع من بكين على مدى بداية الألفية الجديدة، ويحسب لذلك أنه شارك في أقل بقليل من نصف مجموع واردات الدولة المتدفقة في ٢٠١٦ مع أن الإنتاج الفعلي

في الدول المضيفة تذبذب لعدة أسباب (أكثرها عدم الاستقرار الاقتصادي والسياسي)^{٨٦}.

وإن أزحنا جانباً المتغيرات الخاصة بكل سياق، اتخذت جميع القروض الممنوحة البنية نفسها في محاولة لحماية المصارف من المخاطر عبر تأمين كل من القروض المسددة بالنفط بأرباح تكتسب من توصيل النفط أو الغاز الطبيعي إلى شركة نفط أو غاز صينية.

ثم تشتري شركات النفط الصينية النفط بصيغة التسعير - غالباً متعلقة بأسعار السوق مع نسب منخفضة أحياناً- وتودع دفعاتها في حساب الدولة المضيفة في المصرف المسؤول عن تأمين القرض؛ وبهذه الطريقة يستطيع المصرف أن يسحب قيمة القرض المسدد فضلاً عن الفائدة والرسوم المشتركة^{٨٧}.

وقد أجريت معظم تجارة النفط الصينية مع العراق حتى الآن عبر طريقة البيع المباشر وليس قروض تنمية البنية التحتية المسددة بالنفط، مع أن عدداً من الاتفاقيات قد دمجت بين الاثنين. وتعدُّ شركة الصين الوطنية للبترول يوم اللاعب الأكبر في هذه الصفقات؛ كونها وقعت في ٢٠٠٤ عقداً للإنتاج والمشاركة يمتد على ٢٢ سنة لبناء حقل الأحذب النفطي^{٨٨}، وأبرمت صفقة ثانية مع الشركة نفسها في ٢٠٠٧ أعادت تأكيد صفقة عام ١٩٩٧ لبناء حقل الأحذب النفطي مقابل إلغاء جزء كبير من ديون العراق للصين^{٨٩}. وتشارك شركة نفط (صينوبيك) بنحو كبير في بناء حقل تارك النفطي حيث اكتسبت نسبة شراكة بلغت ٤٥٪، وحقل سانجاو الشمالي النفطي في كردستان حيث اكتسبت نسبة مشاركة بلغت ٢٦٪^{٩٠} وهناك شركات أخرى مثل شركة الصين الوطنية للنفط في الخارج، وشركة الصين لهندسة أنابيب البترول، وشركة الصين الوطنية للنفط، وشركة زهنهاو للنفط شاركت أيضاً في شراء النفط العراقي والاستثمار في حقله.

ومع أن الحرب ضد داعش سببت تقلص الاقتصاد العراقي، وضرراً كبيراً لعدد من حقول النفط ومصافيه وتدمير مصفاة بيعي بالكامل، إلا أنها لم تُلغ اهتمام الصين بالنفط العراقي. وفي

٨٦. Meidan, Michael. «قروض الصين للنفط: أصول أو مسؤولية؟»، معهد أكسفورد لدراسات الطاقة، ديسمبر

٢٠١٦، ص: ٩-١٠.

٨٧. المرجع نفسه، ص: ١٠.

٨٨. Eberling, George G، علاقات الصين الثنائية مع مورديها النفط الرئيسي، Lanham: Lexington،

٢٠١٧، ص: ٨١.

٨٩. المرجع السابق، ص: ٨١.

٩٠. المرجع السابق، ص: ٨١.

كانون الأول من العام ٢٠١٧ عبرت شركة الصين الوطنية للنفط عن اهتمامها في بناء حقل مجنون النفطي في جنوب العراق^{٩١}، وكان الحقل تحت إدارة رويال داتش شل لكن الشركة كانت تبحث عن مخرج فسلمت عملياتها لشركة البصرة للنفط^{٩٢}؛ وفي الوقت نفسه توصلت الحكومة العراقية إلى اتفاق مع شركة زهنهاو النفطية لبناء الجزء الجنوبي لحقل شرق بغداد النفطي.

وقد أعلنت وزارة النفط العراقية في كانون الثاني ٢٠١٨ أنها ستبني مصفاة للنفط بمرفأ الفاو في الخليج مع شركتين صينيتين، ومصفيين آخرين تحت التخطيط في النصيرية والأنبار^{٩٣}. ويؤشر مكان إنشاء مصفاة الفاو قرب أحد المرفأ الكبرى إلى دوافع ذاهبة باتجاه التصدير من وراء هذا الإنشاء، ورغبة الصين بتقشير الطرق بين أمكنة الاستخراج والتصفية والشحن. وتعهدت الحكومة الصينية في ٢٠١٧ بأنها ترغب في أخذ مركز نشط في إعادة الإعمار الاقتصادي للعراق في مرحلة ما بعد داعش، مع اقتراح وزير الخارجية الصيني وانغ يي أن العراق يمكن أن يكون أحد مكونات مبادرة الحزام والطريق^{٩٤}.

وكل الأمثلة السابق ذكرها توافر دلائل على الروابط العراقية الصينية التي تمتد خلال عقود، وإشارات لازدياد التعاون في المستقبل، وتنبع مصلحة الصين في عراق مستقر ونام بثبات في الظاهر من مصلحتها الخاصة في تأمين وصولها للنفط ومنع تحوّل الدولة إلى مركز للمجموعات المتمردة المعادية للمصالح الصينية، وبالتأكيد أنّ إمكانية الحصول على قروض مسددة بالطاقة يشكل خياراً

٩١. «الصين سي.ان.بي.سي مهتمة بحقل حقل مجنون النفطي في العراق»، رويترز، ٢٧ ديسمبر / كانون الأول ٢٠١٧، <https://www.reuters.com/article/us-iraq-oil-majnoon/chinas-cnpc-interested-in-iraqs- majnoon-oilfield-oil-officials-idUSKBN1DR1٨٦> [Accessed ٣٠ January-٢٠١٨].

٩٢. «العراق يتوصل إلى اتفاق مبدئي مع تشنهوا الصينية لتطوير حقل شرق بغداد»، رويترز، ٢٤ ديسمبر / كانون الأول ٢٠١٧، <https://www.reuters.com/article/us-iraq-oil/iraq-reaches-initial-deal-with-chinas-zhenhua-to-develop-east-baghdad-oilfield-idUSKBN1EI٠٧F> [Accessed ٣٠ January-٢٠١٨].

٩٣. «العراق يبني مصفاة للنفط في الفاو مع الشركات الصينية، يخطط لثلاثة آخرين»، رويترز، ٢٩ يناير ٢٠١٨، <https://uk.reuters.com/article/uk-iraq-oil-refining/iraq-to-build-oil-refinery-in-fao-with-chinese-corporate-plans-3-others-idUKKBN1FI0JO> [Accessed 30-January-2018].

٩٤. «الصين تتعهد بدور نشط في إعادة الإعمار بعد الحرب»، شينخوا، ٢٤ أبريل / نيسان ٢٠١٧، <www.xinhuanet.com/english-04-04/24/c_136232659.htm>

، [تم الوصول إليه في ٣٠ يناير ٢٠١٨].

واعداً، لكن تأتي القروض والاستثمارات الصينية مع عدد من المخاطر التي يجب أن تعيها بغداد.

المخاطر المرتبطة بقروض التنمية الصينية المسددة بالطاقة والاستثمارات الصينية الأوسع.

لقد شجعت بكين بنحو كبير توفير القروض المعلقة بمصادر الطاقة كالنفط، وأصبحت أكثر تواتراً منذ العام ٢٠٠٠، لكن أزمة النفط في ٢٠١٤ كشفت مخاطر أساسية في مثل هذه القروض، وقد أهدمت أسعار النفط الآخذة في التذبذب منتجي النفط، وزادت مخاطر تأخير سداد هذه القروض أو حتى الإخلال بسدادها، وفضلاً عن أنغولا التي استعرضنا سابقاً تجربتها مع تدني أسعار النفط، مرت دول منتجة للنفط مثل فنزويلا بمشكلات كبيرة. ومع أن الشركات الصينية أبدت استعدادها لتعديل ترتيبات قروضها، لكنها في الوقت نفسه استغلت الموقف عبر شراء كمية أكبر من النفط بأسعار أقل^{٩٥}، وبما أن إيرادات هذه القروض تودع في حسابات مصارف تتحكم بها الصين تبقى بكين متحكممة بالموقف، ومع أن تجربة إيران مرتبطة بالعقوبات وليس أسعار النفط، تبقى هذه التجربة مثلاً مهماً عن المخاطر المرتبطة بالقروض المسددة بالطاقة ولاسيما أن إيران كانت قد منعت من الوصول إلى حسابات مصارف تتحكم بها الصين.

وفضلاً عما تقدم فإن سلوك الصين السخي في إعطاء قروض مسددة بالطاقة مع نسب فائدة جيدة جداً يتغير ببطء؛ وذلك يعود جزئياً لأن الدولة لم تعد معزولة كما كانت في أوائل الألفية الجديدة وأصبح لديها رفاهية الانتقاء والاختيار، ومع ذلك أدى عدد من المشاريع الفاشلة إلى مزيد من هذا السلوك الحذر؛ على سبيل المثال: إن بناء مصفاة النفط في كارا-بالطا في قيرغيزستان انتهى بخيبة أمل حين تبين أن المنشأة منحت نسبة ٦٪ فقط من النفط التي هي قادرة على تصفيته^{٩٦}. وبالفعل فإن العديد من الشركات الصينية ولاسيما المملوكة من الدولة وضعت تحت المجهر؛ لعدم فعاليتها وغياب الربح، واستطاعت هذه الشركات البقاء بفضل شركات مساعدة مثل «شركات زومبي». وبينما أن الصناعة النفطية بقيت آمنة نسبياً من مثل هذه التعقيدات لكن بعض العلامات تشير إلى أن الشركات الصينية ستحاول تقليص احتكار شركات النفط الكبرى المملوكة من الدولة.

٩٥. Meidan, Michael. «قروض الصين مقابل النفط: أصول أو مسؤولية؟»، معهد أكسفورد لدراسات الطاقة، ديسمبر

٢٠١٦، ص: ٩-١٠.

٩٦. «تواجه الصين مقاومة لموضوع عزيز في سياستها الخارجية».

The Economist، 04-May-2017، <www.economist.com.https.sci-hub.hk/news/china/21721678-silk-routes-are-not-always-appealing-they-sound-china-faces-resistance-cherished-theme>، [Accessed 30-January-2018].

وأتى تزايد هذا السلوك الذي يتجنب المخاطرة كنتيجة لتعاظم صورة الصين عالمياً ورغبتها المعلن عنها في الظهور كطرف مسؤول. وفي حين تعاظم المخاوف المتعلقة بتلوث البيئة وتغير المناخ العالمي في الواجهة، أدركت الحكومة الصينية أن سمعتها كطرف يستثمر في صناعات ملوثة بمعايير بيئية منخفضة أصبحت لا يمكن الدفاع عنها. وفضلاً عن تحركها للدفع بالعالم بعيداً عن الوقود الأحفوري باتجاه الطاقة المتجددة، أشارت الصين إلى أنها لن تكون مضطرة للاستثمار بصناعات الطاقة الشراهة نفسها التي كانت عليها في بداية الألفية^{٩٧}، ومع أن واقع الاقتصاد الصيني سيمنع الدولة من فصل نفسها عن النفط بنحو تام، لكن هذا أيضاً سيشكل تياراً يجد الرغبة الصينية في توفير قروض مقابل النفط العراقي في المدى المتوسط أو البعيد.

وحتى في حالات مستقرة نسبياً، فإن انتشار القروض الصينية يحمل معه خطر ردود فعل سلبية، وجزءاً من ردات الفعل هذه يأتي كون الاستثمار الصيني ينظر له كسيف ذي حدين؛ فالاستثمارات الصينية كانت محمودة حين أتت، لكن الفشل المذكور آنفاً في كارا-بالطا وواقع أن ثلث دين الدولة الخارجي يعود لـ (إيكزم-بانك) أذى ذلك إلى مشاعر مناهضة للصين. وعلى صعيد مشابه، انتهت الاستثمارات الصينية في ميانمار إلى إفادة مقاطعة نينان الصينية الجارة أكثر من ميانمار الأكثر اكتظاظاً^{٩٨}.

وحتى في باكستان -أقرب حلفاء الصين وأحد أهم المستفيدين من مبادرة الحزام والطريق- شهدت الدولة تصريحات مناهضة للصين من سياسيين قلقين من أن تستحوذ الصين على الاقتصاد الباكستاني والتوتر العسكري المتزايد؛ بسبب نشاطات الصين في طرق تجارة متنازع عليها شكلياً وبدلاً عن الامتثال لهذه المخاوف، تخلت الحكومة الصينية عن سياسة عدم التدخل التي التزمت بها طويلاً ودعت سياسيي المعارضة الباكستانية إلى التوقف عن احتجاجاتهم^{٩٩}.

٩٧. Francis, David. "حتى بنك التنمية المدعوم بالصين لن يلمس مشاريع الفحم"، مجلة السياسة الخارجية، ١٤ يونيو / حزيران ٢٠١٧،

<foreignpolicy.com/2017/06/14/even-china-backed-development-bank-wont-touch-

مشاريع الفحم />، [تم الوصول إليها في ٣٠ يناير ٢٠١٨].

٩٨. «تواجه الصين مقاومة لموضوع عزيز في سياستها الخارجية»

The Economist, 04-May-2017، <www.economist.com.https.sci-hub.hk/news/china/21721678-silk-routes-are-not-always-appealing-they-sound-china-faces-resistance-cherished-theme>، [Accessed 30-January-2018].

٩٩. المرجع نفسه.

وكل تلك التجارب تشير إلى عدد من المخاطر المتأتمية مع القروض والاستثمارات الصينية، وبدلاً عن كونها رصاصة فضية تستطيع أن تشفي كل الأمراض الاقتصادية ويحسب لها تحقيق مراحل متقدمة من التنمية، لدى هذه القروض والاستثمارات القدرة على زيادة الاختلال الموجود بالأصل في التوازن الاجتماعي-الاقتصادي، والعبث باستقرار بلد ما.

توصيات حول مبادرة الحزام والطريق

في الوقت الحاضر لا يكون العراق طرفاً في مبادرة حزام واحد-طريق واحد، ولا يوجد أي نية لضمه إلى المبادرة، ومع أن هذه البلاد تستطيع أن تقدم طلباً لضمها من أجل أن تلتئم قروضاً من البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، يؤمن كاتب هذا التقرير بأن هذا جهد غير ضروري. ففي شكلها الحالي، يكون هدف المبادرة الأساسي هو وصل الصين بمورديها الأساسيين ومشترييها حول العالم، وكون العراق مورداً مهماً لكن ليس أساسياً للنفط وعدم كونه نقطة وصول لأوروبا الغربية، فسيمثل ضمه انعطافاً غير ضروري في سياق هذه المبادرة.

ويقع العراق في مكان مثالي؛ كونه جاراً لثلاثة أطراف في المبادرة هم: تركيا، وإيران، والسعودية. وستكون الحكومة العراقية في موقف الاستفادة عبر القيام بمشاريع ثنائية مع هذه الدول لربط بنيتها التحتية مع تلك الموجودة في هذه الدول؛ لكسب الوصول للحزام والطريق دون أن تكون رسمياً طرفاً في المبادرة. وحتى السلطات الصينية نفسها قد خلقت هذه المبادرة بهدف أن تكون مرنة ورأت أن عدداً من الدول غير المشاركة تمثل امتداداً طبيعياً للمبادرة، مما يثبت أن هذا خيار مريح.

توصيات حول الاستثمار الصيني في العراق

يرجح أن تكون الحكومة العراقية في موقع استفادة أكبر في حال أجرت مفاوضات بشكل ثنائي مع الحكومة الصينية، مركزة على أتمودج التنمية القائم على البنية التحتية التقليدي الذي يربط المبيع المتزايد للنفط العراقي بإعادة إعمار المدن في مرحلة ما بعد داعش وإعادة تأهيل البنية التحتية العراقية؛ إذ إن الشركات الصينية مهتمة بنحوٍ نشط في تسويق نفسها كقوة عظمى بناءة وإيجابية. وإن الدور النشط في إعادة الإعمار العراقي سيسمح لبكين بتسويق قوتها الناعمة في الشرق الأوسط، وتحسين صورتها، وتقديم نفسها كمثال يختلف عن النظرة القطبية التي تتخذها القوى العظمى الأخرى كروسيا والولايات المتحدة.

وفضلاً عما ذكر آنفاً تستطيع الصين أن تساعد في إعادة أهمية عدد من المدن الكبرى التي لم تعانِ من الحرب لكنها أصيبت بالكساد، والبصرة هي مثال رئيس عن ذلك، فحقول النفط حول البصرة هي من أغناها في العراق. وعلى الرغم من ذلك لم تحصد البصرة فوائد حتى خلال فترة ازدهار النفط قبل ٢٠١٤. وما زال الفقر الزائد عن المعدل، وتدهور البنية التحتية وسواها من الأمور تكتسح المنطقة. وعلى بغداد أن تستكشف خيارات التماس الدعم الصيني للمساعدة في إعادة تأهيل المرفأ من أجل زيادة قدرته على التصدير؛ وهذا يمكن تحقيقه عبر إعلان البصرة منطقة اقتصادية خاصة، ويمكن الحكومة العراقية من الإدراك في النهاية أن البصرة يمكن تحويلها إلى مدينة عالمية.

وهناك ميزة أخرى بموقع العراق إذ إن مكانه جيد لدعم المصالح الصينية في سوريا؛ فلدى الصين عدد من المخاوف الأمنية الكبرى في البلد على هيئة الأويغور التابعين للحزب الإسلامي التركستاني المذكورين آنفاً، وقد تعهدت الصين أن تستثمر في إعادة إعمار البنية التحتية في سوريا مع بدء نهاية الحرب فيها، ومن هنا تستطيع بغداد أن تخدم كجسر أرضي ونقطة مرحلية لنقل المواد والمعدات، فمرفأ البصرة والطرق الأرضية من إيران موقعها مثالي لخدمة هذا الهدف؛ ونظراً إلى الصراع في العراق أتى كامتداد للصراع في سوريا، فإن دعم الاستقرار وإعادة الإعمار السوري يُعدّان من مصلحة العراق.

وإذا كان العراق يفضل المشاركة في مبادرة حزام واحد طريق واحد أو إنشاء روابط ثنائية، فعلى الحكومة العراقية أن تتجهز لمواجهة عدد من القضايا في التعامل مع الصين.

وعلى الصين أن تستخلص العبر من تجاربها في أنغولا وإيران في سياق الاعتماد بنحوٍ منفرد على الصين كمشتريٍ والاعتماد على سلعة واحدة (النفط) كمصدر للدخل، فسياسة الصين الخارجية ومشاريعها الاقتصادية تخدم مصالحها الخاصة. ومع أن قادة الدولة يخطون بحذر من أجل تجنب قطع الجسور، لكنهم يستغلون التذبذبات الاقتصادية والتيارات المتغيرة لتعزيز نمو الاقتصاد الصيني، أما بغداد فتستطيع عبر تنويع مشترييها والعمل على تنويع اقتصادها أن تجعل نفسها أكثر ممانعة في مواجهة مثل هذه التذبذبات، ثم أن التجارب مع الموزمبيق تظهر أن الشركات الصينية ستحد من مخالفاتها حين تواجه منافسة لإظهار خيارات أكثر جاذبية.

وعلى الحكومة العراقية أن تعلم أيضاً أن الصين غير قادرة على تغطية كل حاجات العراق

في البنية التحتية؛ فمع أن الصناعة الصينية معتادة على المشاريع الضخمة، لكن يبقى البلد متأخراً على منافسيه في المشاريع ذات التكنولوجيا المتقدمة والدقة العالية. وحيث تجددت الحكومة العراقية أن منافسي الصين قادرون على خدمة مصلحة العراق بنحو أفضل فعليها استكشاف مثل هذه الخيارات؛ فاليابان -مثلاً- قادرة لتوفير بديلاً مربحاً لعدد من مشاريع البنية التحتية، وبالفعل إن اليابان ضليعة في مشاريع التنمية القائمة على البنية التحتية كونها مارست مثل هذه المشاريع بنحو مطول خلال قمة نموها. وأظهر البلد في السنين القليلة الماضية إشارات العودة إلى مثل نماذج الاستثمار هذه^{١٠٠}، ثم أن السفير الياباني في العراق فوميو إيواي ذو سمعة ممتازة في العراق، بسبب جهوده للانخراط شخصياً في المجتمع العراقي. ومثل هذه الارتباطات يجب أن تستغل لمصلحة العراق العامة، وفضلاً عن ذلك -وعلى الرغم من ردة فعلها الأولية السلبية- أظهرت الحكومة اليابانية منذ ذلك الحين اهتماماً في المشاركة فيها^{١٠١}؛ ويمكن للعراق أن يعزز موقعه الدبلوماسي عبر تدوير الزوايا بين منافسين إقليميين قديمين.

وعلى الحكومة العراقية أيضاً أن تبذل جهداً في ضمان أن مشاريع البنية التحتية المبنية من قبل الصين (أو غيرها) تخدم حاجات العراق، ولا تضع أعباءً على البلاد في نهاية المطاف. ومع أن التنمية القائمة على البنية التحتية شكلت مورداً كبيراً للعديد من الدول، بيد أن بعض الحالات كالبنية التحتية التي بنيت لم تلائم الحاجة الموجودة، مسببةً ديناً عوضاً عن ذلك؛ وهذا ما حصل في سريلانكا حيث مرفأ هامبانتوتا الذي بني كجزء من مبادرة حزام واحد-طريق واحد، لكنه فشل في إنتاج الأرباح المتوقعة؛ مما سبب إغلاقه مجبراً الحكومة السريلانكية أن تسلم ملكية المرفأ للصين^{١٠٢}. وكما ذكر آنفاً، تعرضت أنغولا أيضاً لشيء مشابه حين أنشأت البنية التحتية في أوقات الازدهار لكنها فشلت في المحافظة على ذلك حين جفت الأرباح.

١٠٠. Mayer, Maximilian, (ed). إعادة التفكير في طريق الحرير: مبادرة الصين للحزام والطريق والعلاقات الأوروبية

الناشئة، سنغافورة: Palgrave-Macmillan، ٢٠١٧، ص: ١٣١-١٣٥.

١٠١. Gao, Charlotte. "إيماءة": نهج اليابان الغامض في «الحزام والطريق» الصيني، والدبلوماسي، ٢٢ نوفمبر ٢٠١٧، <https://thediplomat.com/2017/11/aimai-japans-ambiguous-approach-to-chinas>

الحزام والطريق <، [تم الوصول إليه في ١٠ كانون الثاني ٢٠١٧].

١٠٢. Prasad, Ravi. الطرق إلى أي مكان: هاجس آسيا الخطرة بالبنية التحتية، الدبلوماسي، ٠٩ يناير ٢٠١٧، <https://thediplomat.com/2018/01/roads-to-nowhere-asias-risky-obsession->>،

</with-infrastructure >، [تم الوصول إليه في ١٠ يناير ٢٠١٧].

وعلى التكنوقراط العراقيين أن يعملوا بقرب من نظرائهم الصينيين لضمان أن تكون البنية التحتية المبنية من قبل الصين مناسبةً للنسيج العراقي. ولا يمكن أن يتحقق إعادة إعمار مدن مثل (الموصل، والفلوجة، والرمادي)، أو إعادة تأهيل البصرة أو بغداد عبر مقارنة منعزلة تأخذ بمبدأ أن قياساً واحداً يناسب الجميع؛ إذ إن إعادة الإعمار السريع يخاطر بالضغط على مصادر الكهرباء والمياه، ويمكن أن يخل بمجتمعات تربت عضواً في قراها الأصلية وإن تضافر حاجات العراق وتجاربها مع المعرفة والقدرة الصينية هو أساس لإنتاج نتيجة فضلى.

خاتمة

يمرُّ العالم بمرحلة من المتغيرات الاقتصادية والجيوسياسية الكبرى، حيث تعيد القوى الكبرى تقييم مواقفها وتعُدّل واقعها، وهذا لا يظهر في أي مكان أكثر من مبادرة حزام واحد-طريق واحد التي تقودها الصين.

وقد مرَّ العراق أيضاً بهذه الاضطرابات؛ كونه قاتلَ تنظيمًا عتياً وانتصر في حرب دامية ضد داعش، وستأتي تحديات إعادة الإعمار وإعادة التنمية والحكم في مرحلة ما بعد داعش بتحديات جديدة وأكثر تعقيداً في أكثر من طريقة.

وفي هذا السياق، ترى المعطيات أن نموذج التنمية الصيني القائم على البنية التحتية ومبادرة حزام واحد-طريق واحد التابع لها تمثل فرصاً كبيرة للعراق، وعلى الرغم من أن العراق ليس جزءاً من المبادرة فهو محاط بدول مشتركة فيه، فهو إذن يستطيع أن يخدم كامتداد طبيعي للمبادرة، وكقاعدة دعم للاهتمام بعدد من المصالح الصينية في المنطقة، مثل إعادة الإعمار في سوريا.

لكن الاستثمار الصيني -في الغالب- له إيجابيات وسلبيات في الوقت نفسه. وإن الحكومة الصينية والشركات الصينية التي تقودها الدولة هي كيانات برغماتية بعمق وسينظرون إلى مصالحهم الخاصة على أنها أكثر أهمية من أي شيء آخر، وعلى الحكومة العراقية مسؤولية أن تفعل الشيء نفسه.

تقدم أنغولا والموزمبيق وإيران دروساً عن المظاهر السلبية والإيجابية للاستثمار الصيني، وعلى الحكومة العراقية أن تتعلم من هذه الأمثلة عوضاً عن كتابة شيك مفتوح للمكاتب الصينية

ذات المعرفة الناقصة بإعادة الإعمار والتنمية التي يمكن أن تؤدي في النهاية إلى تفاقم الانقسامات الاجتماعية في البلاد، وعلى التكنوقراط العراقيين أن يتحققوا كيف تخدم المصالح العراقية بالنحو الأفضل من قبل الاستثمارات الصينية، وكيف يمكن أن تتضافر احتياجات البلدين ومطالبهما وأن يعلموا متى تخدم المصالح العراقية بنحو أفضل من قبل منافس.

وفي المطلق يكون المفتاح لتحقيق أفضل نتيجة من الاستثمار الصيني هو معرفة ما يحتاجه العراق والعراقيون، وكذلك فهم أهداف المبادرة والصين وحدود كل منهما. ومع نظرة واضحة مرتكزة إلى هذه الاعتبارات، سيكون مستقبل العراق واعداءً أكثر بكثير.