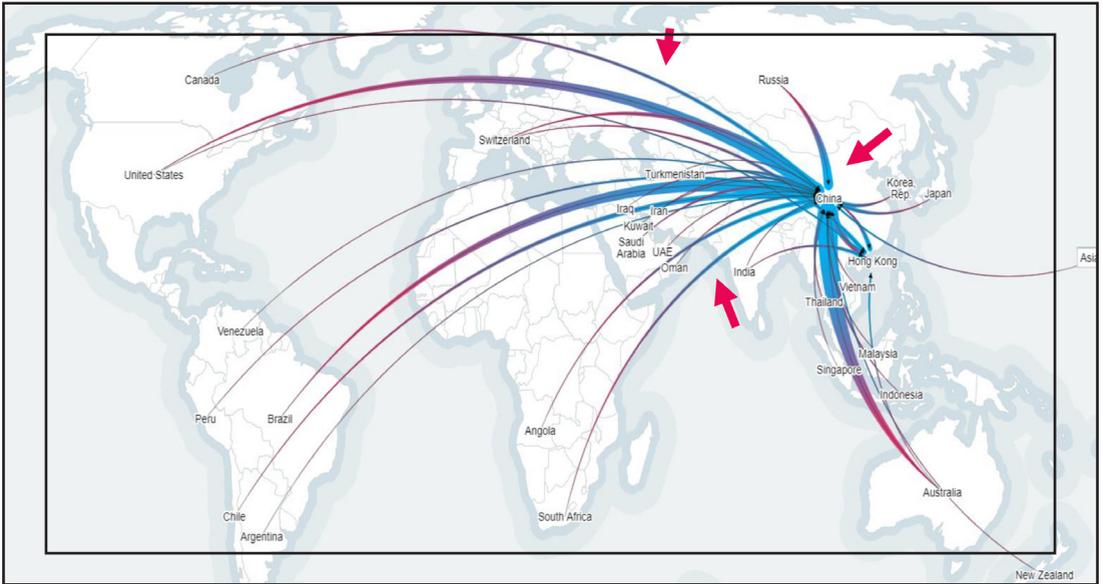




مركز البيان للدراسات والتخطيط  
Al-Bayan Center for Planning and Studies

# أثر مبادرة الحزام والطريق الصينية على العراق فرص وتحديات

هديل حري ذاري



سلسلة إصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط

## عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركزٌ مستقلٌّ، غيرُ ربحيٍّ، 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 مستقلٍّ، وإيجاد حلولٍ عمليّةٍ جليّةٍ لقضايا معقدةٍ تمّم الحقلين السياسي والأكاديمي.

## ملاحظة:

الآراء الواردة في المقال لا تعبر بالضرورة عن اتجاهات يتبناها المركز، وإنما تعبر عن رأي كاتبها.

حقوق النشر محفوظة © 2022

[www.bayancenter.org](http://www.bayancenter.org)

[info@bayancenter.org](mailto:info@bayancenter.org)

Since 2014

## أثر مبادرة الحزام والطريق الصينية على العراق فرص وتحديات

هديل حربي ذاري \*

### المقدمة :

أطلقت الصين «مبادرة الحزام والطريق»، مع ارتفاع وتيرة النمو الاقتصادي الذي تشهده، وتنامي اعتمادها على الأسواق الخارجية والمواد الخام والوقود والموارد الأخرى من وراء البحار؛ لاستكمال إنجازاتها الاقتصادية الكبيرة، التي شكّلت مدخلاً استراتيجياً لها؛ وذلك من أجل دمج اقتصادها بالاقتصاد العالمي، إذ اعتمدت الصين على المبادرة لربط قارات العالم بشبكة من طرق النقل، بهدف تعزيز التعاون التجاري والاقتصادي بين الصين ودول العالم، وتشمل المبادرة كل من آسيا وأوروبا وإفريقيا وأمريكا اللاتينية، بالاعتماد على استثمار فكرة «طريق الحرير القديم». لذا سنتطرق في هذه الورقة إلى ماهية مبادرة الحزام والطريق الصينية، وما مدى الفرص والتحديات التي يمكن أن يجنيها العراق من ورائها؟

### أولاً: ماهية مبادرة الحزام والطريق

تُعدُّ مبادرة «الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين» مشروعاً اقتصادياً واستراتيجياً عالمياً ضخماً يشمل عديداً من دول العالم بجزأيه البحري (الحزام)، والبري (الطريق)، وتقوم المبادرة على تحديث فكرة «طريق الحرير القديم»<sup>(١)</sup>، الذي كان ممتداً من

(١) . طريق الحرير القديم: ظهرت هذه التسمية في أواسط القرن التاسع عشر، حين أطلق العالم الجيولوجي الألماني «فرديناند فون ريشتهوفن» مصطلح طريق الحرير على شبكة المواصلات التي تربط الصين بأوروبا، سُمي طريق الحرير بهذا الاسم نظراً لكميات الحرير الصيني الكبيرة التي كانت تنقل عبره، وهو عبارة عن شبكة طرق مترابطة كانت تسلكها القوافل والسفن قبل ألفي سنة لتبادل الحرير والعطري، والتوابل، والأحجار الكريمة، من جنوب آسيا من مدينة تشانغ الصينية، ثم العراق، وسوريا، ومصر، عبر آسيا الوسطى برياً، أما طريق الحرير البحري، فيبدأ من فرعه الأول؛ من السواحل الصينية، عبر مضيق هرمز الإيراني، أما فرعه الثاني؛ فيكمل من مضيق هرمز، نحو سلطنة عمان، ثم اليمن، وصولاً إلى سوريا، ومصر. انظر: زينب عبدالله، «الإطار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية»، في «مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم»، (برلين: المركز الديمقراطي العربي، ٢٠١٩)، ص ٥.

\* باحثة حاصلة على شهادة الدكتوراه.

الصين إلى أوروبا مروراً بآسيا والشرق الأوسط ضمن سلسلة طرق تصل إلى 12 ألف كيلو متر، عن طريق تغيير خريطة العالم بشق طريقين؛ أحدهما بري ويمتد من الصين إلى آسيا الوسطى حتى البحر المتوسط وأوروبا، والآخر خطوط بحرية تمر بمجمعات تجارية وصناعية ومناطق حرة.

وطريق الحرير الجديد هو مشروع أطلقته عام 2013 بوصفه شبكة من الموانئ والطرق وسكك الحديد التي ستربط أكثر من 70 بلداً حول العالم، ويُشار إلى المبادرة بوصفه مشروعاً جديداً يقوم على إحياء طريق الحرير القديم، وتوسيعه، ووضع رؤية للتشارك في الاستراتيجيات التنموية، والبنى التحتية بين الدول الواقعة على طول خطه البري والبحري، لتوثيق الروابط بين تلك الدول الآسيوية والأوروبية والإفريقية، بما يحقق المنفعة للجميع<sup>(2)</sup>، لتثبت بذلك الصين أنها شريك عالمي في التنمية والنهضة المشتركة، وفاعل أساس في دفع عملية التنمية الصناعية، ورفع الطاقات الإنتاجية، فضلاً عن التواصل الثقافي والحضاري، وتبادل الخبرات بين الشعوب، التي يكرسها المشروع، وتراهن الصين وشركائها على أن خطة التنمية العالمية ستكون غير مسبوقة، وبرنامجاً فعلياً لتحقيق السلام العالمي<sup>(3)</sup>.

٢. «الرؤية والتحرك للدفع بالتشارك في بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين»، تقرير وزارة الخارجية الصينية، آذار / مارس، ٢٠١٥، متاح على الرابط:

<http://www.fmprc.gov.cn/ara/zxxx/t1252002.shtml>.

٣. دجلة سماعيل، «من طريق الحرير إلى الجسر البري العالمي»، مجلة المستقبل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، العدد (٤١١)، ٢٠١٦، ص ١٦٩.

تجدر الإشارة إلى آليات تمويل هذه المبادرة جاءت عبر إنشاء الصين لمؤسسات مالية حديثة ورسمية، وهي البنك الآسيوي للبنية التحتية (AIIB)، وصندوق طريق الحرير (SRF)، وبنك التنمية الجديد أو ما يسمّى بنك التنمية لدول بريكس (NDB)<sup>4(\*)</sup>، فضلاً عن البنوك الصينية الوطنية<sup>(5)</sup>.

ورسمياً لمبادرة الحزام والطريق خمسة أهداف تتضمّن:

(تنسيق السياسات، واتصال المرافق، وتجارة غير مقيدة، التكامل المالي، والروابط بين الناس) وعلى مدى السنوات الماضية، تسارع التركيز على تطوير مبادرة الحزام والطريق «الخضراء»، إذ خلال منتدى الحزام والطريق لعام 2019، احتلت التنمية الخضراء والمستدامة لمبادرة الحزام والطريق مركز الصدارة، إلى جانب القدرة على تحمل الديون.

ومنذ إطلاق المبادرة في عام 2013، وحتى كانون الثاني/يناير من عام 2021، وقعت

4(\*) . البنك الآسيوي للبنية التحتية ((AIIB: عُرض من قبل الرئيس الصيني عام ٢٠١٣، وأسس في عام ٢٠١٥، والهدف منه تمويل مشاريع البنية التحتية للدول الآسيوية وبحقق التنمية المستدامة، ويمول هذا البنك نحو ١٠٠ مليار دولار أمريكي، وأنشئ بوصفه بنكاً للتنمية متعدد الأطراف، يتكامل مع البنك الدولي، ويتكون من ٣٧ عضواً إقليمياً و ٢٠ عضواً غير إقليمي، وتساهم الصين بـ ٣٠ مليار دولار، والباقي من الآخرين. المصدر: باهر مردان مضخور، «استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين: بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية أمودجاً»، مصدر دُكر سابقاً، ص ٢٠٨.

صندوق طريق الحرير (SMD): أنشئ في عام ٢٠١٤، ويتميز الصندوق عن البنوك بأنه سيُستثمر في الشركات بدلاً من إقراض الأموال للمشاريع، وسيدار مثل صندوق الثروة السيادية في الصين، ومُؤَل بنحو ٤٠ مليار دولار أمريكي. المصدر:

“China Belt and Road Initiative Is it the Biggest Project in Human History?”،

on the link: <https://east-asian-cultures.com>

بنك التنمية الجديد (BMD): أنشئ من قبل دول بريكس وهم: (البرازيل، وروسيا، والهند، والصين، وجنوب إفريقيا)، وذلك خلال القمة السادسة للدول الأعضاء التي انعقدت في البرازيل بتاريخ تموز / يوليو ٢٠١٤، وافتتح رسمياً في شنغهاي بتاريخ تموز / يوليو ٢٠١٥، ومُؤَل بـ (١٠٠ مليار دولار أمريكي)، لتمويل مشاريع البنى التحتية في البلدان النامية. المصدر:

Christian Nünlist, "One Belt, One Road: China's Vision of (Connectivity)", CSS Analyses in Security Policy, Center for Security Studies (CSS), Switzerland , NO195, (2016), P.3.

٥. زرقين أحمد، «مبادرة الحزام والطريق الصينية: قراءة استراتيجية»، مجلة قضايا آسيوية، المركز الديمقراطي العربي، ألمانيا، العدد (٣)، ٢٠٢٠، ص ٧٥.

140 دولة<sup>(6)</sup>، و30 منظمة دولية على وثائق تعاون في إطار مبادرة الحزام والطريق، وتلقت 90 مليار دولار أمريكي من الاستثمار الأجنبي المباشر الصيني، فضلاً عن تبادل تجارب بقيمة 6 تريليون دولار أمريكي مع الصين، لهذا وصف الرئيس الصيني «شي جين بينغ» هذه المبادرة بأنها «مشروع القرن»<sup>(7)</sup>، ويمكن الإشارة في الجدول (1) إلى المناطق التي صُنِّفَتْ ضمن المبادرة الصينية للمشاركة فيها، إلى جانب الصين.

**جدول (1): تصنيف المناطق الواقعة في نطاق مبادرة الحزام والطريق**

المنطقة	عدد الدول
إفريقيا وجنوب الصحراء الكبرى	40 دولة
أوروبا واسيا الوسطى	34 دولة
شرق آسيا والمحيط الهادئ	25 دولة
أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي	١٨ دولة
الشرق الأوسط وشمال افريقيا	١٧ دولة
جنوب آسيا	٦ دول

Source : Christoph NEDOPIL WANG , “China Belt and Road Initiative (BRI)

Investment “ , Report H1 2021, IIGF Green BRI Center , Beijing, July 2021 , p.21.

6. Christoph NEDOPIL WANG , “China Belt and Road Initiative (BRI) Investment “ , Report H1 2021, IIGF Green BRI Center , Beijing, July 2021 , p.21.

7. Stephanie Olinga-Shannon and others, “The Belt and Road Initiative (BRI), Asia Europe People’s Forum (AEPF)” , November , 2019 , p.5 published on link: [https://www.tni.org/files/publication-downloads/bri\\_framing\\_web\\_en.pdf](https://www.tni.org/files/publication-downloads/bri_framing_web_en.pdf).

و تتكون هذه المبادرة من ثلاثة خطوط برية، وخطين بحريين، فضلاً عن خطوط لأنابيب الطاقة، وخط أضافته الصين متعلق بطريق الحرير الرقمي، وخط الحرير الجوي، وأخيراً أُضيفَ خط الحرير الصحي، وهي على النحو الآتي:

### 1- طريق الحرير البري: ويتكون من ثلاثة طرق رئيسة، وهي<sup>(8)</sup>:

- الطريق الأول: يربط الصين بأوروبا، ويمر هذا الطري بـسيبيريا جنوب روسيا إلى بحر البلطيق.
- الطريق الثاني: يبدأ من الصين، عبر آسيا الوسطى، ويمر بإيران وشبه الجزيرة العربية، وصولاً إلى أوروبا.
- الطريق الثالث: يبدأ من الصين، ويمر بجنوب الصين وصولاً إلى الهند.

### 2- طريق الحرير البحري: ويتكون من ممرين أساسيين هما؛ الاول: ممر يبدأ من الساحل

الصيني (بحر الصين الجنوبي)، مروراً بالمحيط الهندي، إذ يمر بمضيق ملقا إلى الهند، والشرق الأوسط، مروراً بـ(بحر العرب والبحر الأحمر إلى البحر الأبيض المتوسط)، وشرق إفريقيا، حتى سواحل أوروبا، والثاني ممر يربط الموانئ الصينية الساحلية، بجنوب المحيط الهادئ<sup>(9)</sup>.

### 3- خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي: يُعدُّ مضيق ملقا الممر الحيوي لمرور 80% من

واردات النفط الصينية، وبما أنَّ هذا الممر يُعدُّ منطقة نزاع جيوسياسي، عملت الصين على البحث عن مسارات آمنة و بديلة لواردها من النفط والغاز الطبيعي، وتأتي عبر ممرات مختلفة، وبعيدة عن الممرات التقليدية، لذا تضمنت المبادرة خطوط وأنابيب عديدة، وهي؛ «خط أنابيب النفط بين الصين وروسيا»، و«خط أنابيب النفط بين الصين وكازاخستان»، و«خط أنابيب النفط بين الصين وميانمار»، و«خط أنابيب النفط بين الصين وميناء جواردر في باكستان»، أما خطوط الغاز الطبيعي

٨. اميرة احمد حرزلي، «مبادرة الحزام والطريق الصينية: الخلفية والاهداف والمكاسب»، في «مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم»، (برلين: المركز الديمقراطي العربي، ٢٠١٩)، ص ٧٤.

٩. محمود إدريس، «معرفة حقيقة الحزام والطريق»، في مؤتمر «آفاق التعاون العربي الإفريقي الصيني في إطار مبادرة الحزام والطريق»، جامعة إفريقيا العالمية، الخرطوم، ٢١ - ٢٢ تشرين الثاني، ٢٠١٧، ص ٨.

فتتضمن: «خط أنابيب الغاز الطبيعي بين الصين وروسيا»، و«خط أنابيب الغاز الطبيعي بين الصين وتركمانستان»، و«خط أنابيب الغاز الطبيعي بين الصين وآسيا الوسطى»، و«خط أنابيب الغاز الطبيعي بين شرق وغرب الصين»<sup>(10)</sup>.

**4- طريق الحرير الرقمي:** اقترح هذا الطريق لأول مرة في تموز/ يوليو 2015، في اجتماع الصين والاتحاد الأوروبي، للتعاون الرقمي في بروكسل، إذ تضمّن الاستثمارات، والتجارة الإلكترونية، والاتصالات، والتعاون العلمي<sup>(11)</sup>، وقد كان الإعلان الفعلي عن هذا الطريق من قبل الرئيس الصيني «شي جين بينغ» في نيسان/ أبريل عام 2018، ضمن مبادرة الحزام والطريق، إذ أكد بأنّ الطريق سيساعد الدول في بناء بنية تحتية رقمية، وتطوير آمن لل«أنترنت»، وتعمل الصين في جعل منطقة شيآن عاصمة الإمبراطورية الصينية سابقاً محوراً لهذا الطريق<sup>(12)</sup>.

**5- طريق الحرير الجوي:** أُعلن عن استراتيجية مبادرة الحزام والطريق في عام 2015 في خطاب ألقاه نائب إدارة الطيران المدني الصيني (لي جيان)، إذ ستساعد المبادرة وفقاً للطريق الجوي في تشكيل إطار لتوصيل الخدمات الجوية، وحُدِّدَت من قبل إدارة الطيران المدني الصيني في تشرين الأول أكتوبر 2017، وأعلن التقرير الخاص لبيانات الحزام والطريق في عام 2017، والذي نشره مركز معلومات الدولة، والمشار إليه في «بوابة الحزام والطرق الحكومية»، إذ إنّ في نهاية آيار/ مايو 2017، رُبطَت الخطوط الجوية المباشرة والبالغ عددها 26 منطقة محلية في الصين ( 84% من العدد الاجمالي)، مع 43 دولة على طول الحزام والطريق الممتد، مع افتتاح 240 خط جوي جديد في عام 2016 ، كما حُدِّدَت مشاريع المطارات للدول المشاركة بالمبادرة، وهي الدول التي تقع

١٠. علي صلاح، «مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي»، مجلة المستقبل، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، العدد (٢٦)، أبوظبي، ٢٠١٨، ص٦.

11. “ China s Digital Silk Road “ , May 14 , 2018 , available at : <http://www.business.hsbc.com>

12. “A web of Silk China talks of Building a (Digital Silk Road)”, May 31,2018 , available at :

<https://www.economist.com/china/2018/05/31/china-talks-of-building-a-digital-silk-road>

على الطرق البرية والبحرية، والتي تتكوّن منها مبادرة الحزام والطريق الجوي، هي<sup>(13)</sup>:

- الطرق البرية: قيرغيزستان، وكازاخستان، وطاجيكستان، وأوزبكستان، وإيران، وتركيا، وروسيا، وروسيا البيضاء، وبولندا، وألمانيا، وهولندا.

- الطرق البحرية: الهند، وسريلانكا، واليونان، وإيطاليا.

- الخط الجنوبي الشرقي من الموانئ البحرية: هانوي، وكوالا لامبور، وجاكرتا.

## 6- طريق الحرير الصحي: في وقت مبكر من جائحة COVID-19، أعادت

الحكومة الصينية إحياء لقب طريق الحرير الصحي المتوقف عن العمل، والمصمم لتوسيع نطاق مبادرة الحزام والطريق، لتشمل رؤية الصين لحكومة الصحة العالمية، ويعود المفهوم إلى اقتراح مسؤول الصحة الصيني لعام 2015، لتعزيز التعاون الصحي الدولي في إطار مكون «التبادل بين الأفراد» في مبادرة الحزام والطريق، ووُقِّعتْ مذكرة تفاهم رسمية لمبادرة الحزام والطريق لدعم طريق الحرير الصحي؛ لإنشاء نظام لاحتواء تفشي الأمراض وتحقيق «مجتمع للصحة العامة للبشرية»، وتحسين نتائج الصحة العامة في بلدان مبادرة الحزام والطريق<sup>(14)</sup>. واستمرّ المسؤولون الصينيون في استدعاء النظام المنسق للطرق السريعة، كما عملت الصين على بناء سرد دبلوماسي إيجابي حول بيع الإمدادات الطبية والتبرُّع بها إلى البلدان المنكوبة بكوفيد-19، والحصول على الاعتراف بوصفها شركة رائدة في مجال الصحة العالمية، ففي آيار/مايو 2020 ألقى الرئيس الصيني «شي جين بينغ» كلمةً أمام جمعية الصحة العالمية، وأعلن عن سلسلة من الإجراءات الصينية للتصدي للوباء، بدءاً من 2 مليار دولار من المساعدات للبلدان المتضررة بشدة، و تضمنت خطط الصين أيضاً، إنشاء مركز استجابة في الصين بالاشتراك مع منظمة الصحة العالمية، وهو ترتيب تعاوني يجمع بين

13. "China's Belt and Road Initiative and Aviation", July 26, 2018 , available at : <https://centreforaviation.com>.

14. An Baijie, "WHO, China Sign Pact Establishing 'Health Silk Road,'" China Daily, January 19, 2017, [http://chinadaily.com.cn/business/2017wef/2017-01/19/content\\_27993857.htm](http://chinadaily.com.cn/business/2017wef/2017-01/19/content_27993857.htm).

المستشفيات الإفريقية والصينية، ويتعهد بضمان أن أيّ لقاح يُطوّر سيعامل على أنه «منتج عام عالمي»<sup>(15)</sup>. وتضمّنت المساعدات الصينية أيضاً تصدير المنصات التكنولوجية المتعلقة بالصحة إلى بلدان BRI، ولا سيّما أنظمة التشخيص والمراقبة الصحية الرقمية، ومن ثم تضمّنت جهود الصين لمكافحة كوفيد-19 كل شيء بدءاً من استخدام شبكات الجيل الخامس لربط العاملين في الخطوط الأمامية والمرضى في المواقع البعيدة وحتى الخبراء الطبيين في الصين، وحتى الروبوتات التي تأخذ القياسات الحيوية للمرضى وتسليم معدات الوقاية الشخصية من دون طيار، وكلها تدعم محرك الصين نحو نظام صحي عالمي يدعم التكنولوجيا<sup>(16)</sup>. لقد قدمت الصين بالفعل تقنية تشخيصية مدعومة بالذكاء الاصطناعي لعدد قليل من شركائها في مبادرة BRI، وعزّزت الشبكات القائمة على 5G لتوفير الرعاية الصحية عن بُعد، نظراً لأنّ عديداً من دول مبادرة الحزام والطريق تفتقر إلى القدرة على تنفيذ مثل هذه الأنظمة، لذا فإنّ التحوّل إلى توفير تكنولوجيا الرعاية الصحية الرقمية يسمح للصين بالحفاظ على مبادرة الحزام والطريق على قيد الحياة وذات أهمية حاسمة بالنسبة إلى البلدان المشاركة<sup>(17)</sup>.

15. State Council Information Office of the People's Republic of China, White Paper: Fighting Covid-19: China in Action (Beijing: State Council Information Office, June 7, 2020), Xinhua, [http://xinhuanet.com/english/2020-06/07/c\\_139120424.htm](http://xinhuanet.com/english/2020-06/07/c_139120424.htm).

16. Kristine Lee and Martijn Rasser, "China's Health Silk Road Is a Dead-End Street," Foreign Policy, June 16, 2020, <http://foreignpolicy.com/2020/06/16/china-health-propaganda-covid>.

17. Alberto Tagliapietra, "The European Union Won't Be Fooled by China's Health Silk Road," (blog), German Marshall Fund of the United States, September 2, 2020, <http://gmfus.org/blog/2020/09/02/european-union-wont-be-fooled-chinas-health-silk-road>.

## ثانياً: العراق و مبادرة الحزام والطريق

يتمتع العراق بأهمية استراتيجية و جيوبوليتيكية مهمة بالنسبة للصين، فمع أنّ العراق يُعدُّ مصدراً مهماً للنفط، إذ تقدّر صادرات العراق من النفط الخام إلى الصين ما نسبته %44 من إجمالي صادرات النفط<sup>(18)</sup>، إلا أنّ أهميته الاستراتيجية تكمن في موقعه الجغرافي، إذ يمثّل جسراً جغرافياً رابطاً بين قارتي آسيا وأوروبا، ومنطقتي الخليج العربي وبلاد الشام، وهذا يعني أنّ العراق يقع في قلب مشروع الحزام والطريق؛ لأنّه يمثّل ملتقى خطوط المواصلات العالمية، فضلاً عن أنّه جارٍ لثلاثة أطراف في المبادرة الصينية، وهم: (إيران، وتركيا، والمملكة العربية السعودية)، ليتضح عن طريق شبكة الطرق التجارة أنّ موقع العراق الجغرافي يُعدُّ المركز الرئيس لطريق الحرير، والذي عن طريقه ستُنقل المواد النفطية والغاز والمواد الأولية والبضائع الثقيلة، ومن ثمّ وجود هذا الطريق سيقلّل ما نسبته %70 من تكلفة الربط التجاري بين آسيا وإفريقيا وأوروبا، والذي يبدأ من الصين - أوزباكستان - طاجكستان - إيران - العراق - تركيا - أوروبا، ليكون العراق المركز الاستراتيجي لطريق الحرير في الشرق الأوسط، هذا الأمر جعل العلاقات الدبلوماسية العراقية-الصينية تتطوّر تطوراً ملحوظاً، فالصين قدّمت للحكومة العراقية عام 2005 نحو 25 مليون دولار لإعادة إعمار العراق وبنائه، وفي حزيران 2007 زار رئيس الجمهورية وقتئذٍ «جلال الطالباني» الصين، ووقع خلالها على أربع اتفاقيات من بينها اتفاقية حول إلغاء %80 من ديون العراق المستحقة للصين، والبالغة 8.5 مليار دولار<sup>(19)</sup>، ثم دعا رئيس الوزراء العراقيّ «حيدر العبادي» في عام 2015 إلى إيجاد تعاون أمني وسياسي واقتصادي<sup>(20)</sup>.

١٨. طه العائلي، «استثمارات ضخمة ومشاريع إستراتيجية.. لماذا تسعى الصين للتوسع في العراق؟»، موقع الجزيرة، ٧ تموز ٢٠٢١، متاح على الرابط: <https://www.aljazeera.net/amp/ebusiness/2021/7/7>.

١٩. الصين بصدد شطب ديون عراقية، موقع الجزيرة، ١٠ تشرين الثاني ٢٠٠٩، متاح على الرابط:

<https://www.aljazeera.net/ebusiness/2009/11/10>

20. Dezan Shira, Iraq Joining China's Belt & Road Initiative, Silk Road Briefing, 4/October/2019, <https://www.silkroadbriefing.com/news/2019/10/04/iraq-joining-chinas-belt-road-initiative>

وفي عام 2019 أعلن رئيس الوزراء العراقي السابق (عادل عبد المهدي) بأن العراق سينضم قريباً إلى مبادرة الحزام والطريق، على خلفية لقاءه مع الرئيس الصيني «شي جين بينغ»، الذي أكد على أن الصين تسعى لإرساء نقطة انطلاق جديدة لدعم الشراكة الاستراتيجية بين الصين والعراق، والتعاون في مختلف المجالات، وعُدَّت هذه الزيارة من أهم الزيارات في تاريخ العلاقات الصينية-العراقية، نظراً لما تضمنه من اتفاقيات ومذكرات تفاهم تمثَّلت بـ(8) اتفاقيات، وصفت بـ«النفط مقابل البناء»، شملت مجالات عدة؛ مالية، وتجارية، وأنية، وإنشاء خمس مدن صناعية مشتركة من بينها مدينة لتصنيع المنتجات الصينية وبمواصفات عالمية، وإنجاز مشاريع عدَّة في مجال الاتصالات تنقِّذها الشركة العملاقة «هواوي»، فضلاً عن اتفاقيات في مجال إعادة الإعمار، والثقافة، والتعليم، والتعاون بين وزارتي خارجية البلدين<sup>(21)</sup>.

وفي ولاية رئيس الوزراء (مصطفى الكاظمي) عام 2020، أوضح أن ميناء الفاو سيكون أضخم الموانئ الاستراتيجية ضمن طريق الحرير، لا سيَّما أن إنجاز الميناء سيجعل العراق قادراً على استيعاب أضخم البواخر التجارية، ليصنَّف الميناء أنه أحد النقط التي ستغيِّر خارطة النقل البحرية العالمية، مع ربطه بطرق برية تصل الفاو بمنطقة سنجار وصولاً إلى إسطنبول وموانئ البحر المتوسط، ليتضح لنا أن ميناء الفاو ضمن شبكة طريق الحرير سيُعدُّ المنافس الأخطر لميناء مبارك الكويتي، وسيغيِّر طرق التجارة لتصبح ضمن العراق بدلاً عن دول الخليج العربي، مُضيقاً الممر البحري على ميناء مبارك الكويتي، وهذا سيدفع الكويت لعقد اتفاقية «المد المليي» مع إيران؛ لتضييق الخناق على ميناء الفاو، ثم أُطلِقَت عمليات الدفن قبالة السواحل العراقي، مع إنشاء جزيرة صناعية كويتية لحنق الرصيف العراق، من أجل تأخير عملية بناء الميناء بالصورة الكاملة، فإيران والكويت يعدَّان ميناء الفاو بأنه سيفتح الطرق التجارية من البصرة إلى تركيا، وهذا سيهدِّد مراكز التجارة

21. John Calabrese, "China- Iraq Relations: Poised for a Quantum Leap", Middle East Institute, 8/October/2019, available on: <https://www.mei.edu/publications/china-iraq-relations-poised-quantum-leap> .

في منطقة الخليج<sup>(22)</sup>.

من جانبه عملت الولايات المتحدة بوصفها منافساً على تضيق الخناق على مشروع الحرير، عن طريق تحريك حلفائها ولا سيّما المملكة العربية السعودية، والبنوك البريطانية، فضلاً عن وجودها (العسكريّ أو الاستشاري) في العراق، لا سيّما مع كشف تقرير للبنك الدولي عن منح الصين قروض مالية كبيرة للعراق تفوق كثيراً ما قدمته الولايات المتحدة الأمريكية في هذا المجال، ما جعل الولايات المتحدة تستعدُّ بكلِّ عناصر قوتها ونفوذها إلى مواجهة هذا المشروع الصيني في منطقة غرب آسيا والمحيط الهادئ في إشارة إلى منطقة الخليج والعراق، لا سيّما مع ظهور بوادر الصراع والتنافس الاقتصادي الأمريكي-الصيني، مع توجُّه الصين لإنهاء مشروع الحزام والطريق.

والعراق بصفته -سيكون لاحقاً- مركز استراتيجي مهم للمشروع إذ ما اكتمل بناء ميناء الفاو)، سيواجه الصدام الأمريكي-الصيني داخلياً وخارجياً، لا سيّما مع تفشّي ظاهرات الفساد ضمن مؤسساته الحكومية، وتلكو «مقصود» في إنجاز الحكومة لمشروع ميناء الفاو وسائر المشاريع المرافقة له، مع أنّها ستقدِّم عوائد مالية ضخمة، وستوفّر الآف من فرص العمل للشباب العراقيّ، فالعراق جغرافياً هو نقطة وصل الشرق بالغرب، وفيه تتقاطع وتلتقي الممرات العالمية، ما يعني أموالاً طائلة سيتمكّن العراق من جنيها إذا ما اكتمل المشروع وأدخل العراق ضمنه.

وفي هذا الصدد أكّد «نواه سميث» المحلل الاقتصادي والأستاذ المساعد في جامعة «ستوني بروك الأمريكية» على أنّ عائدات مرور التجارة الصينية في العراق كافية لسداد جميع قروضه، إذ أشار إلى أنّ إنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير سيكون المفصل في طريق الحرير البحري، ممّا سيظهر منافسة محتدمة بين بعض دول الخليج العربيّ والعراق للسيطرة على موانئ الشرق الأوسط، لا سيّما مع قلقهم من أنّ إنجاز ميناء الفاو الكبير سيغيّر استحواذ العراق على النسبة الأكبر من نشاط

٢٢. التين الصيني يزحف نحو العراق... طريق الحرير تحت المجهر، ٢٢/شباط/٢٠٢١، متاح على الرابط:

<https://www.youtube.com/watch?v=O92RC3irISU&feature=youtu.be>

الموانئ في المنطقة<sup>(23)</sup>.

ومما تقدّم يمكن القول، إنّ انضمام العراق إلى المبادرة ستكون لها آثاراً إيجابية، إذ ستعيد دوره المحوري في التبادلات التجارية والاقتصادية، كما سيعزز من العلاقات التي تربط العراق مع الدول التي تقع على طريق المبادرة الصينية، ولا سيّما في المجال الاقتصادي والتجاري، لذا من أجل تعزيز فرص العراق للانضمام إلى المبادرة، يجب دعم الجهود لإتمام المشروع الاستراتيجي الذي يمثّله ميناء الفاو الكبير، والذي سيكون ذا فائدة اقتصادية كبيرة للعراق، لا سيّما أنّ العراق حتى مع عدم انضمامه انضماماً غير رسمي إلى المبادرة، إلا أنّه غير مستثنى من خط مرور البضائع، لذا فإنّ عدم تنفيذ مشروع الفاو الكبير سيؤثر سلباً على الاقتصاد العراقي واستمرار التجارة بأقل كلفة، إذ ستنتقل البواخر الصينية البضائع من الصين إلى ميناء «جوادر» في باكستان، ومنها إلى ميناء الفاو الكبير، لتفرغ حمولتها وتنقل عن طريق السكك الحديدية الذي يسمى الميناء الجاف، ليكون الوسيط لنقلها إلى ميناء طرطوس في سوريا، أو إلى تركيا، ومنها إلى أوروبا<sup>(24)</sup>.

وعليه، من الممكن أن يكون العراق البلد الأكثر أهمية في المبادرة الصينية، إذا ما أُجرت (القناة الجافة)، والذي يستند على مشروع الفاو الكبير، والذي توقف العمل به منذ (14) عاماً، في حين تعمل الكويت على إنشاء ميناء منافس له، وهو (ميناء مبارك الكبير)، والذي يقع في بقعة نائية ومهجورة، ليكون هو رأس مبادرة الحزام والطريق في الكويت<sup>(25)</sup>. أي: (وجود ميناء الفاو الكبير، يعني لا وجود لميناء مبارك الكبير). وتجدد الإشارة هنا إلى تفضيل الصين ميناء الفاو؛ لأنّ الغاطس يصل عمق 24 متراً، عفي حين أنّ غاطس ميناء مبارك لا يتجاوز 16 متراً في أحسن

23. [https://issuu.com/lpb1/docs/ilovepdf\\_merged\\_58d472e5e1debf](https://issuu.com/lpb1/docs/ilovepdf_merged_58d472e5e1debf).

٢٤. محمد كريم الخاقاني، «العراق ومبادرة الحزام والطريق: العوائد والتحديات»، مجلة الرواق الإلكترونية، مركز رواق بغداد للسياسات العامة، بغداد، ٢٠٢١، ص٧. متاح على:

<https://rewaqbaghdad.org/Data/Images/8e8edb2c-f177-4f19-b956-b5b64e7b8764.pdf>

٢٥. خضير عباس النداووي، «ميناء مبارك الكبير وميناء الفاو الكبير: بحث في أبعاد الأزمة وتداعياتها»، مجلة آراء حول الخليج، السعودية، العدد (٨٥)، ٢٠١١، ص٣٨.

حالاته، وهذا يمنع السفن ذات الغاطس العالمي من الوصول إليه<sup>(26)</sup>، وعليه هذا المشروع إذا ما أُدير من قبل الحكومة العراقية ويُتعمَلُ بذكاء وحرفية ومهنية معه، سيغيّر كثيراً من واقع الاقتصاد العراقي؛ لأنّه سيُعزّز العراق بموارد اقتصادية جديدة، لذا ولكي يكون العراق ضمن هذه المبادرة الأكبر في العالم، لا بدّ أن يتخذ مجموعة من الخطوات للحاق بالدول الأخرى، والتي تتلخّص بالآتي<sup>(27)</sup>:

- العمل على وضع خطط طويلة الأمد؛ لتطوير المدن الساحلية العراقية، وترتكز على نظرة استراتيجية، تأخذ بعين الاعتبار المتغيرات الجيواقتصادية و الجيوسياسية، على أن تركز على الاندماج ضمن مبادرة الحزام والطريق.

- العمل على إنشاء برنامج بحري عراقي للمنافسة البحرية، مع دول الجوار لمواجهة المشاريع المنافسة، والتي تهدف إلى إلغاء دور العراق وتهميشه في الملاحة البحرية، ولا سيّما (ميناء مبارك الكبير).

- الإسراع في إنجاز مشروع (ميناء الفاو الكبير)، ومنحه الأولوية ضمن المشاريع الأخرى، وإعادة تفعيل خطط مشروع (القناة الجافة)، لربط ميناء الفاو بأوروبا، وإكمال الحلقة المفقودة في خطة عبور مبادرة الحزام والطريق عن طريق العراق، ممّا يوفّر مردوداً مالياً هائلاً للبلد، فضلاً عن توفير فرص عمل في جنوب العراق.

- العمل على توفير مناخ استثماري ملائم، لا سيّما في قطاع الموانئ العراقية، وطرح المشاريع الكبرى للقطاع الخاص.

- الالتزام بالاتفاقيات ومذكرات التفاهم التي وُقِّعت مع الصين، والعمل على تنفيذها، لأنّها تصبُّ في مصلحة البلد.

٢٦. طه العائلي، «استثمارات ضخمة ومشاريع استراتيجية.. لماذا تسعى الصين للتوسع في العراق؟»، مصدر دُكر سابقاً.

٢٧. حسن خليل حسن، «سواحلنا البحرية وطريق الحرير الجديد»، صحيفة المثقف الإلكترونية، ٢٠١٩، متاح على الرابط: [https://www.almothaqaf.com/index.php?option=com\\_content&view=4](https://www.almothaqaf.com/index.php?option=com_content&view=4).

- على الحكومة العراقية تعديل سياستها الاقتصادية، للاستفادة من مبادرة الحزام والطريق، والابتعاد عن الاعتماد الكلي على النفط، مع التأكيد على أنّ دخول العراق بهذه المبادرة سيفتح نافذة جديدة لتوسيع القاعدة الاقتصادية له وتحقيق التنوع الاقتصادي فيه، لأنّ هذا المشروع لا يُعدُّ مشروعاً لنقل البضائع فقط، وإنما هو مشروع ثقافي وسياحي واقتصادي، ما سيكون له مردوداً اقتصادياً واسعاً ومردوداً ثقافياً ثرياً، وهو الأهم والأكثر فائدة.

بدأت أولى تلك الخطوات عن طريق انضمام العراق إلى بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية، والذي تحقّق بتاريخ 28 كانون الأول 2021، إذ وافق مجلس المحافظين في البنك على طلب العراق للانضمام إلى البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية<sup>28</sup>، وتجدد الإشارة إلى بدء إجراءات العراق من أجل الانضمام للبنك بدأت منذ نهاية عام 2016، وبذلك يكون العراق العضو (51 إقليمياً)، ومن ممكّن عدُّ هذا الأمر بداية جيد لمضي العراق قدماً في إجراءات الانضمام للمشروع الصيني، ما سينعكس إيجابياً عليه، عن طريق الاستفادة من القروض التي يمنحها البنك لإقامة مشاريع بنية تحتية في العراق.

28. Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), “AIIB Welcomes Iraq as a New Prospective Member”, Beijing, December 28, 2021, at : <http://www.aiib.org/en/news-events/news/2021>

## الخاتمة:

مما تقدّم نستنتج أنّ لمبادرة الحزام والطريق انعكاساتٍ إيجابية على العراق في حالة استكمال مشروع ميناء الفاو الكبير، لا سيّما أنّ العراق يُعدُّ اقتصاده ربيعاً أحادي الجانب يعتمد فقط على النفط، لذلك إنشاء ميناء الفاو وفتح نقطة استراتيجية مهمة لطريق الحرير في العراق، يعني فتح موردٍ اقتصادي جديد له غير النفط، ما سينعكس بصورة إيجابية على الاقتصاد العراقي هذا من جانب، ومن جانب آخر هنالك فائدة أخرى يمكن أن يجنيها العراق من المبادرة وهي العوائد المالية التي يمكن أن يستغلها بوصفها نقطة قوة يعمل عن طريقها على جذب الشركات الصينية الرائدة في كل المجالات الصناعية، مع الأخذ بنظر الاعتبار تعديل القوانين الداخلية المعنية، لتسهيل عملية جذب الاستثمار، وعدم اقتصر التعاون بين العراق والصين على الاستيراد والتصدير، بل تطوير البنى التحتية الأساسية؛ ومن ثمّ من الممكن أن يكون ذلك جانباً مثمراً في العلاقات الاقتصادية بين الطرفين.

بالمقابل فإنّ المخاطر المتوقعة من هذا المشروع ستظهر في حال فقدان الأموال المتعلقة بالمشروع بسبب الفساد، الأمر الذي سيضع العراق أمام التزامات كبيرة جداً أمام الصين، وستكبل الاقتصاد العراقي ديوناً، ويخسر العراق كثيراً بعد أن تضع الصين يدها بالكامل على المشروع.