



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

# السفير الصيني يكتب للبيان: مبادرة الحزام والطريق والعلاقات الصينية العراقية

تسوي وي



سلسلة إصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط

## عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركزٌ مستقلٌّ، غيرُ ربحيٍّ، مقرُّه 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 تحليلٍ مستقلٍّ، وإيجاد حلولٍ عمليّةٍ جليّةٍ لقضايا معقدة تمُّ الحقلين السياسي والأكاديمي.

### ملحوظة:

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

حقوق النشر محفوظة © 2023

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

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

Since 2014

## السفير الصيني يكتب للبيان: مبادرة الحزام والطريق والعلاقات الصينية العراقية

تسوي وي \*

التقيتُ - في هذه الفترة المنصرمة منذ وصولي إلى العراق - بكثير من الشخصيات الحكومية، والحزبية، والبرلمانية، والإعلامية العراقية وغيرها في مختلف الأوساط، وأحسست بأنَّ العراقيين مهتمون بمبادرة الحزام والطريق كثيراً، ومتطلعون إلى تطوير علاقات الشراكة الإستراتيجية الصينية العراقية. لاحظتُ - في الوقت نفسه - أنَّ بعض أصدقائنا العراقيين لديهم تساؤلات، وسوء الفهم عن هذه المبادرة. لذا، أوْدُ انتهاز هذه المناسبة لبحث موضوعين معكم، وهما: (مبادرة الحزام والطريق، والعلاقات الصينية العراقية)، وسأقسِّم هذين الموضوعين على ثلاثة أقسام: (تاريخ مبادرة الحزام والطريق ومحتواها ورؤيتها، والأغلاط والحقائق حول مبادرة الحزام والطريق، والعلاقات الصينية العراقية في العصر الجديد).

### تاريخ مبادرة الحزام والطريق ومحتواها ورؤيتها

#### 1. ما الصلة بين العراق وطريق الحرير؟

شقَّ أجدادنا - قبل أكثر من 2000 سنة - طريقَ الحرير القديم؛ للتواصل الوَدِّي مع دول العالم، ممَّا فتح عصر التواصل الكبير في تاريخ الحضارات البشرية. أمَّا العراق فهو لؤلؤة لامعة في طريق الحرير الذي ترك للصين والعراق ذكريات طيبة.

كانت البضائع الصينية - في العصر العباسي - تدخل العراق عبر ميناء البصرة، وتمر بنهر دجلة لتصل بغداد. وعلى هذا الطريق، وصلت الاختراعات الصينية الأربعة وهي تقنية صناعة الورق، والبارود، وتقنية الطباعة، والبوصلة إلى جانب المنسوجات الحريرية، والخزف، والشاي إلى العالم العربي، وعن طريق العالم العربي إلى أوروبا. في المقابل، دخل علم الفلك والتقويم والأدوية والبهارات والفنون إلى الصين عبر طريق الحرير.

كان أجدادنا يستخدمون قوافل وبالنية الطيبة بدلاً من الحصان الحريرة والرماح، يعتمدون

\* سفير جمهورية الصين الشعبية لدى بغداد.

على أسطول الهدية والصدقة بدلاً من الأسطول الحربي والمدافع. وقد أنشأت الحضارتان الصينية والعراقية معاً روح طريق الحرير مفادها السلام، والتعاون، والانفتاح، والتسامح، والاستفادة المتبادلة، والمنفعة المتبادلة، والكسب المشترك.

يمرُّ العالم اليوم بتغيرات غير مسبوقة منذ (100) عام، ويواجه المجتمع البشري تحديات متعددة، وأصبح السلام والتنمية والتعاون الشغل الشاغل والرغبة الشديدة لكل دول العالم. لاحظ الرئيس الصيني (شي جينينغ) هذا الاتجاه التاريخي، فعرض في عام 2013 مبادرة الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري في القرن (21)، أي: مبادرة الحزام والطريق.

## 2. ما مبادرة الحزام والطريق؟ وما أهدافها؟

أ. تلتزم مبادرة الحزام والطريق بمبدأ التشاور، والتعاون، والكسب للجميع. التشاور هنا يعني التواصل على أساس احترام الاختلافات بين الدول في مستوى التنمية والهيكل الاقتصادي والنظام القانوني والتقاليد الثقافية. والتعاون هنا يعني المشاركة معاً، والملاءمة بين الإستراتيجيات التنموية للدول والأقاليم المعنية بصورة معتمّة، وتشجيع مزيد من الدول والشركات على المشاركة في المبادرة عن طريق التعاون الثنائي ومتعدّد الأطراف والتعاون في أسواق الطرف الثالث. ويعني الكسب للجميع هنا هو تحقق كل الأطراف أكبر مصلحة عن طريق التعاون.

ب. من المحتوى الجوهري لمبادرة الحزام والطريق: الأول تناسق السياسات، يعني تقوم الدول المشاركة بالتواصل حول إستراتيجيات التنمية الاقتصادية وسياساتها التنفيذية لإيجاد نقط الالتئام فيما بينها حتى تستطيع العمل بجهود مشتركة؛ لتحقيق التنمية المنسّقة. الثاني، ترابط البنية التحتية، يعني تحسين الشبكة البنية التحتية استرشاداً بالمشاريع الكبرى. الثالث، تواصل الأعمال التجارية، يعني تعزيز حرية التجارة والاستثمار وتسهيلهما. الرابع، تداول الأموال، يعني تعميق التعاون المالي، وتحسين منظومة الاستثمار والتمويل المتنوعة. الخامس، تفاهم الشعوب، يعني مد جسر التبادل الودي مع دول العالم، بما يخدم جميع الشعوب على نحو أفضل.

ج. بناء «5 طرق» من الرؤى الجميلة لمبادرة الحزام والطريق:

الأول، بناء طريق السلام: ويتعيّن إنشاء نمط جديد من العلاقات الدولية جوهره التعاون والكسب المشترك، وعلى دول العالم احترام سيادة الدول الأخرى وكرامتها وسلامة أراضيها، واحترام

طريقها التنموي ونظامها الاجتماعي ومصالحها الجوهريّة وهمومها الكبرى.

الثاني، بناء طريق الازدهار: يتعيّن التركيز على التنمية؛ لأنّها قضية جوهريّة، وإطلاق العنان لإمكانية التنمية لجميع الدول، وتحقيق الاندماج الاقتصادي والترابط التنموي وتقاسم الثمار.

الثالث، بناء طريق الانفتاح: يتعيّن إنشاء منصة مفتوحة للتعاون، والدفع بنظام عادل ومعقول وشفاف لقواعد التجارة والاستثمار الدوليّة، والحفاظ على النظام التجاري متعدّد الأطراف.

الرابع، بناء طريق الابتكار: يتعيّن التمسك بالدور الدافع للابتكار، وتدعيم الاندماج العميق بين العلوم والتكنولوجيا وبين الصناعات والماليّة، وتطبيق مفهوم التنمية الخضراء، بما يحقّق أهداف التنمية المستدامة 2030 للأمم المتحدّة.

الخامس، بناء طريق الحضارات: يتعيّن إنشاء آلية التعاون الثقافي متعدّد المستويات، والدفع بالتعاون العملي في التعليم والمؤسسات الفكرية والثقافة والرياضة والصحة وغيرها، وتعزيز التعاون الدولي في مكافحة الفساد.

### 3. ما الوضع الحالي لمبادرة الحزام والطريق؟ وما النتائج التي حققتها؟

حقّقت - في 9 سنوات المنصرمة منذ عرض مبادرة الحزام والطريق - إنجازات ملموسة مثمرة، وأصبحت منتجاً عاماً عالمياً، ومنصةً للتعاون الدولي الذي يحظى بترحيب واسع.

ووفق آخر الإحصاءات الصادرة عن اللجنة الوطنية للتنمية والإصلاح للصين (15/08/2022)، وقّعت الصين أكثر من (200) وثيقة تعاون مع (149) دولة و(32) منظمة دولية لغاية نهاية شهر يوليو الماضي. وأدرج المحتوى الجوهري للمبادرة في الوثائق المهمة للأمم المتحدّة ومجموعة (20) ومنظمة (apcc) وغيرها من المنظمات الدوليّة.

يبلغ الحجم الإجمالي لتجارة البضائع بين الصين والدول الواقعة على طول الحزام والطريق (12) تريليون دولار، ويتجاوز حجم الاستثمار المباشر غير المالي في تلك الدول (140) مليار دولار لغاية شهر يونيو الماضي. تُقدّمت العديد من المشاريع الحيويّة على أرض الواقع بما فيها ميناء (بيرايوس) اليوناني، وسكة حديد (الصين-لاوس)، وسكة حديد (المجر-صربيا) وسكة حديد عالية السرعة في إندونيسيا، وميناء قوادر الباكستاني، ويستمر التعاون مثل طريق الحرير الأخضر وطريق

الحزب للصحة والتجارة الإلكترونية على طريق الحرير، في التقدّم إلى الأمام. والمشاريع الثقافية مثل ورشة «لوبان» والمشاريع المعيشية مثل تقنية أرز هجين زادت شعور شعوب الدول المعنية بالكسب والسعادة.

## الأغلاط والحقائق حول مبادرة الحزام والطريق

1. هل مبادرة الحزام والطريق هي النسخة الصينية من «مشروع مارشال» التي تسعى إلى المنافسة الجيوسياسية؟

تنطلق بعض الدول من تجاربها التاريخية المتمثلة بالاستعمار والتوسّع والهيمنة، فتتنظر إلى مبادرة الحزام والطريق كأداة تستخدمها الصين؛ لتوسيع نفوذها الجيوسياسي، ولا يتوافق هذا مع الحقيقة.

تختلف مبادرة «الحزام والطريق» اختلافاً جوهرياً عن «مشروع مارشال». إنّ «مشروع مارشال» هو نتاج الحرب الباردة، وهو معروض على دول أوروبا الغربية عموماً، ومقصّ للمعسكر الاشتراكي، فله طابع أيديولوجي وجيوسياسي واضح. أمّا مبادرة الحزام والطريق، فمع أنّها نشأت من الصين، غير أنّها مملوكة للعالم برمتها، ومفتوحة لجميع الأصدقاء لا تقصي أو تستهدف أي طرف.

إنّ مبادرة الحزام والطريق منتجٌ عام تقدّمه الصين للعالم يسعى لتحقيق الملاءمة بين الإستراتيجيات، وتكامل مزايا دول العالم، وبناء عائلة كبيرة متناغمة، وهي ليست فكرة جيوسياسية تهدف إلى إنشاء نظام جديد، وبناء كتلة صغيرة تقوّض الاستقرار.

مبادرة «الحزام والطريق» مبنية على أساس المشاركة التطوعية والمساواة والمنفعة المتبادلة لا تفرض على الآخرين. ولم تقم الصين بالتدخل في الشؤون الداخلية للدول الأخرى، ولا تصدير نظام اجتماعي أو نمط تنموي، بل تحترم ظروف مختلف الدول إلى أقصى حد، وأعتقد أنّ الأصدقاء العراقيين يعرفون ويشعرون بذلك بكل وضوح.

2. هل مبادرة الحزام والطريق هو استثمار اقتصادي للدول النامية؟ وهل فاقمت أزمة الديون للدول المشاركة؟

موضوع الديون هو أكثر موضوع استخداماً من بعض الدول ووسائل الإعلام؛ لتشويه مبادرة

الحزام والطريق، وهم يرون أنّ المشاركة في مبادرة الحزام والطريق أدّت بتلك الدول إلى ارتفاع مفرط لمستوى الديون لا يمكن سداها.

جذور مشكلة الديون هي التنمية. إذ إنّ معظم البلدان الواقعة على طول مبادرة «الحزام والطريق» هي دول نامية، فالبنية التحتية فيها متخلّفة نسبياً. أمّا التمويل فهو بمنزلة عنق الزجاجة الذي يقيد تطوير البنية التحتية. لذا، قدّمت الصين منذ فترة طويلة، قيمة كبيرة من القروض التفضيلية ذات أسعار الفائدة المنخفضة ومدة التسديد الطويلة، إلى تلك الدول، وذلك وفقاً لاحتياجاتهم.

لم تستطع الدول النامية -قبل إطلاق مبادرة «الحزام والطريق»- الحصول على التمويل إلا من المؤسسات المالية المسيطر عليها من الدول المتقدمة، مثل: (البنك الدولي، وبنك التنمية الآسيوي)، وكان نادي باريس وصندوق النقد الدولي يتعاملان مع الديون، عادة توجد قيود وشروط صعبة للحصول على القروض من المؤسسات المالية المذكورة في أعلاه. ووفقاً لدراسة المؤسسات الفكرية الأمريكية، نادراً ما تقوم الدول الأعضاء لنادي باريس بإعادة هيكله الديون. وقال وزير المالية في بوركينا فاسو إنّ صندوق النقد الدولي يطلب إكمال قرابة (500) مشروع إصلاح مؤسسي في غضون عام واحد، ممّا يعني يجب إكمال (1.5) مشروع إصلاح كل يوم.

لأعطيكُم بعض الأرقام من الديون الخارجية للدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق. إنّ الديون للصين أقل بكثير من الديون للمؤسسات المالية التي تقودها الدول الغربية، ولا يوجد دولة تتجاوز نسبة عبء ديونها للصين (25%) بعد إطلاق التعاون في إطار مبادرة الحزام والطريق، ولا يوجد دولة وقعت في أزمة الديون؛ بسبب مشاركتها في مبادرة «الحزام والطريق».

لأعطيكُم مثلاً، فقد جاءت معظم ديون سريلانكا الخارجية من سوق رأس المال الدولي، وتصل نسبتها (47%)، وما يليها بنوك التنمية متعدّدة الأطراف، مثل: (بنك التنمية الآسيوي)، وتصل نسبتها إلى (22%). أمّا الديون للصين، فتحتل قرابة (10%) من ديون سريلانكا الخارجية، وثلاثي ديون الصين ديون تفضيلية.

يوجد مثال آخر وهي (بنغلاديش)، فوفقاً لتقرير الديون الصادر عن وزارة المالية في بنغلاديش، فإنّ الديون الخارجية لبنغلاديش في السنة المالية 2021 للبنك الدولي وبنك التنمية

الآسيوي (59%)، أمّا الديون للصين، فتحتل (7%) فقط.

أدت جائحة كورونا وأزمة أوكرانيا والارتفاع الحاد لأسعار السلع الأساسية - في الوقت الحالي - إلى تفاقم التضخم في الدول الأوروبية والأمريكية، والارتفاع المستمر لقيمة الدولار، كما أدت إلى انخفاض قيمة العملات المحلية، وهروب رأس المال في الدول النامية، ممّا زاد من أعباء ديونها. في الحقيقة، منذ السبعينيات والثمانينيات من القرن الماضي، كانت السياسة النقدية التوسعية الغربية والبيع الخبيث على المكشوف وراء كل أزمة ديون في الدول النامية.

تولي الصين اهتماماً بالغاً لموضوع استدامة الديون المترتبة على المشاريع، فقد وقّعت الصين - في عام 2017-: ((المبادئ التوجيهية بشأن الاستثمار والتمويل في «الحزام والطريق»)) مع (26) دولة. وأصدرت الصين - في عام 2019- «إطار تحليل استدامة الديون لمبادرة الحزام والطريق». كما أنّ الصين سبّاقة في تخفيف أعباء الديون على الدول المدينة، إذ قامت الصين بـ(71) مرة من إعادة هيكلة الديون للدول المنخفضة الدخل في الفترة ما بين 2008-2021 وُقِّع البنك الدولي. فضلاً عن ذلك - في عام 2020- استجابت الصين بنشاط لمبادرة مجموعة (20) لمبادرة تعليق مدفوعات خدمة الدين، وقامت بتعليق ما يزيد عن (1.3) مليار دولار من الديون، أي: ما يعادل حوالي (30%) من الحجم الإجمالي للديون المعلقة من قبل مجموعة العشرين، ممّا يجعل الصين أكبر دولة مساهمة في مجموعة (20) في هذا المجال. وتسعى الصين -دائماً- إلى إيجاد حلول ملائمة عن طريق التشاور الودي، ولم تقم يوماً بإجبار الآخرين على تسديد الديون، ولم توقع يوماً عقداً غير عادل مع أي دولة.

### 3. هل فاقمت مبادرة الحزام والطريق الفساد والتلوث البيئي في الدول الواقعة على طولها؟

أكّد الرئيس الصيني (شي جينينغ) ضرورة الالتزام بمفاهيم الانفتاح والنزاهة، والسعي إلى تحقيق المعايير العالية وخدمة معيشة الشعب والاستدامة، ودمج دعم أجندة الأمم المتحدة 2030 للتنمية المستدامة في بناء «الحزام والطريق»، وتحقيق الملاءمة مع القواعد والمعايير وأفضل الممارسات المعترف بها دولياً.

يولي الجانب الصيني اهتماماً بالغاً لشفافية مبادرة الحزام والطريق ونزاهتها والتنمية المستدامة لها، إذ أطلق مع الدول والمنظمات الدولية المعنية وممثلين في مجال الصناعة والتجارة والأكاديمية معاً



«مبادرة بكين لطريق الحرير النزيه»؛ لتعزيز التعاون والتواصل مع أجهزة مكافحة الفساد في الدول المعنية، كما أصدرت الحكومة الصينية سلسلة من القوانين لتنظيم التعاون الاقتصادي والتجاري للشركات. مثلاً، في مشروع سكك الحديد (الصين-لوس)، وقَّع جهاز مكافحة الفساد لكلا البلدين مذكرة تفاهم و«خطاب التزام بالنزاهة» مع الشركات المشاركة في تنفيذ هذا المشروع، وشاركاً معاً في مراقبة المشروع، ممَّا أنشأ الآلية طويلة الأجل للنزاهة لمشروع سكك الحديد (الصين-لوس).

ابتكرت الصين نمطاً جديداً للتعاون الدولي وهو التعاون في أسواق الطرف الثالث، معناه أن تجري الشركات الصينية تعاوناً اقتصادياً مع شركات الدول المعنية في أسواق الطرف الثالث. وقد وقَّعت الصين وثائق تعاون في هذا المجال مع فرنسا، واليابان، وإيطاليا، وبريطانيا، وسنغافورة، وغيرها من الاقتصادات المتقدمة. مثلاً، مشروع جسر (مابوتو) في موزمبيق تم التعاون في تنفيذه بهذه الطريقة، وتقوم شركة صينية بتشديد المشروع، في حين تقوم شركة ألمانية بالإشراف، وتقديم الاستشارات.

أصبح الأخضر ميزة بارزة لبناء «الحزام والطريق» بجودة عالية. أسَّست وزارة البيئة الصينية -في عام 2017- التحالف الدولي للتنمية الخضراء للحزام والطريق. وفي عام 2018، أصدر بنك الشعب الصيني «مبادئ الاستثمار الأخضر للحزام والطريق». في شهر مارس عام 2022، أصدرت اللجنة الوطنية للتنمية والإصلاح، ووزارة الخارجية، ووزارة البيئة، ووزارة التجارة «آراء بشأن تعزيز التنمية الخضراء لبناء الحزام والطريق»، التي تشير إلى المجالات ذات الأولوية للتعاون في التنمية الخضراء، بما فيها البنية التحتية الخضراء، والطاقة الخضراء، النقل الأخضر، والصناعة الخضراء، والتجارة الخضراء، والمالية الخضراء، والعلوم والتكنولوجيا الخضراء، والمعايير الخضراء، ومواجهة تغيُّر المناخ.

تحتل الصين صدارة العالم في عديد من التكنولوجيا الخضراء، وهي أكبر دولة مستثمرة في مجال الطاقة المتجددة، وأكثر دولة تشجيعاً، وأكبر دولة من حيث الحجم الإجمالي للكهرباء المولَّدة من المياه والرياح والشمس، وأنَّ (70%) من الوحدات الكهروضوئية في العالم تُوفَّر من الصين. كما أنَّ سيارات الطاقة الجديدة، ومحطات الطاقة الكهروضوئية، والأسمدة الخضراء، وتقنية توفير المياه الصينية تصدَّر إلى عديد من الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق. فضلاً عن ذلك، درِّبَت

الصين أكثر من (3000) مسؤول وكادر فني في مجال حماية البيئة ومواجهة تغيُّر المناخ لأكثر من (120) دولة نامية، ووقَّعت ووثائق تعاون لمواجهة تغيُّر المناخ مع (29) دولة مشاركة في المبادرة.

**مبادرة الحزام والطريق: الطريق المشرق للمنفعة المتبادلة والكسب المشترك بين الصين**

**والعراق**

إنَّ الصين والعراق صديقان حيمان وشريكان عزيزان. تشهد السنوات الأخيرة تكثيفاً متزايداً للتبادلات الاقتصادية والتجارية بين البلدين، وإنجازات مثمرة للتعاون في بناء «الحزام والطريق». وقَّع البلدان -في عام 2015- ووثائق التعاون بشأن بناء «الحزام والطريق» وأقاما علاقات الشراكة الإستراتيجية بينهما، ووقَّعا -في 2019- الاتفاقية الإطارية. ووافق مجلس إدارة البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية -في شهر ديسمبر عام 2021- على طلب العراق بالانضمام إلى البنك.

بلغ حجم التبادل التجاري بين البلدين -في عام 2021- (37.3) مليار دولار بزيادة قدرها (23.4%) على أساس سنوي، ليجعل العراق يحتل المرتبة الثالثة في دول منطقة غربي آسيا وشمال إفريقيا، والعراق ثالث أكبر مصدرٍ أجنبي للنفط الخام للصين. كما أنَّ الشركات الصينية تشارك بنشاط في مشاريع حقول النفط ومحطات الكهرباء والمطارات ومحطات معالجة المياه والمدارس وإلخ، بما ساهم مساهمةً إيجابيةً في إعادة الإعمار في العراق.

سيواصل الجانب الصيني -في المرحلة المقبلة- دعمه لإعادة الإعمار في العراق، ودعم جهود الحكومة العراقية في تحسين الخدمات العامة، وتحقيق التنوع الاقتصادي، وتحسين رفاهية الشعب، حريصاً على الاستمرار في تعميق التعاون مع الجانب العراقي في مجالات النفط، والغاز، والبنية التحتية، والصحة، وبحث إمكانية التعاون في مجال الطاقة النظيفة، ومكافحة التصحر، وغيرها.

كما أنَّ الجانب الصيني على استعداد لمشاركة الخبرات التنموية مع الجانب العراقي ووفق احتياجاته، وتعزيز تبادل الخبرات حول الحكم والإدارة للبلد، وزيادة الدعم للجانب العراقي في مجال التقنيات وتدريب الموارد البشرية، والاستمرار في تقديم الزمالة الدراسية، والدورات التدريبية المختلفة، وتشجيع الشركات الصينية على مساعدة العراق في تدريب الفنيين والإداريين.