



2026/3/3

نهج الصين تجاه العراق

نيكولاس ليال

ترجمات ●



نهج الصين تجاه العراق

سلسلة اصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط / قسم الأبحاث / الدراسات السياسية

الاصدار / ترجمات

الموضوع / شؤون إقليمية ودولية، الاقتصاد والتنمية

نيكولاس ليال/ باحثٌ أول ومحلل سياسات في مركز تريندز للبحوث والاستشارات في أبو ظبي. إلى جانب اهتمامه بشؤون الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، يركز في أبحاثه على سوريا والصين في الشرق الأوسط. أمضى ست سنوات في عَمَّان، الأردن. وأكمل درجة الماجستير بصفته باحثاً في برنامج يانجينغ بجامعة بكين ضمن أكاديمية يانجينغ، حيث تناول دور الصين في السياسة الدولية والتنمية، فضلاً عن السياسة الداخلية الصينية والاقتصاد السياسي

عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركزٌ مستقلٌ، غير ربحي، مقرُّه الرئيس في بغداد، مهمته الرئيسة -فضلاً عن قضايا أخرى- تقديم وجهة نظر ذات مصداقية حول قضايا السياسات العامة والخارجية التي تخصُّ العراق بنحو خاص، ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام. ويسعى المركز إلى إجراء تحليل مستقل، وإيجاد حلول عملية جليّة لقضايا معقدة تهتمُّ الحقلين السياسي

ملحوظة:

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

حقوق النشر محفوظة © 2026

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org

Since 2014

الملخص التنفيذي

يُعدّ ضعف الترابط الاقتصادي القائم بين دول الشرق الأوسط، وبين بقية العالم، أحد العوائق الرئيسة أمام النمو الاقتصادي في المنطقة. ومنذ إطلاق مبادرة الحزام والطريق، برزت الصين بوصفها مزوداً متزايد الأهمية للبنية التحتية المادية والرقمية في الشرق الأوسط. وعليه، يثار التساؤل عمّا إذا كان حجم وطبيعة انخراط الصين في مشاريع البنية التحتية بالمنطقة يمكن أن يؤدي إلى تحسين ملموس في مستوى الترابط الاقتصادي في الشرق الأوسط.

وللتحقق مما إذا كان انخراط الصين في البنية التحتية قادراً على معالجة هذه الاختلالات، بدأت هذه السلسلة بدراسة أوجه القصور في الترابط والتكامل الاقتصادي بوصفها عوائق رئيسة أمام النمو الاقتصادي في الشرق الأوسط. كما قدّم الجزء الأول الطبيعة العامة لاستثمارات الصين وانخراطها في البنية التحتية في المنطقة، وطابعها غير المتوازن الذي يتركز على عدد محدود من الدول الإقليمية المختارة. وضمّ الجزء الثاني دراسة حالة عن الدولتين الأكثر تركيزاً في هذا الانخراط الصيني، وهما المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة. أمّا هذا التقرير، الجزء الثالث، فسيتناول العراق ومصر وسلطنة عُمان بالنهج نفسه. وأخيراً، سيستخدم الجزء الرابع هذه دراسات الحالة لتحليل ما إذا كان هذا الانخراط الصيني غير المتكافئ قادراً، مع ذلك، على إنتاج تحسينات ملموسة في الترابط كأثار جانبية يمكن أن تعالج أوجه القصور في الترابط في الشرق الأوسط على المستوى الإقليمي.

المقدمة

تُعد الصين لاعباً رئيساً في مجالات الاستثمار والصناعة والبنية التحتية في الشرق الأوسط، غير أن تركيزها ينصبّ بدرجة كبيرة على المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة والعراق ومصر. ويمكن لتحليل طبيعة ومدى انخراط الصين في مشاريع البنية التحتية في هذه الدول الأربع أن يحدد ما إذا كان هذا التركيز الصيني غير المتوازن لا يزال يتيح آفاقاً لتحسينات لاحقة في الترابط والتكامل، وبالتالي فرص النمو للمنطقة المحيطة.

وقد تناول الجزء الثاني من السلسلة هذا التساؤل بالنسبة إلى المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة، بوصفهما أكبر متلقين للانخراط الصيني في البنية التحتية. وعليه، يتناول هذا الجزء من السلسلة، الجزء الثالث، ثالث ورابع أكبر المتلقين: العراق ومصر. كما ستتناول سلطنة عُمان بإيجاز، إذ إن تولى الصين قيادة تطوير المنطقة الاقتصادية الخاصة في ميناء الدقم ينطوي على عوائد محتملة ملحوظة في مجال الترابط إذا بلغ التطوير كامل إمكاناته. ومن خلال هذا التحليل المقارن لدراسات الحالة، والنظر التفصيلي في خيارات السياسات لكل حالة بغية تعظيم أثرها على المستوى الإقليمي، يقيم تحليل هذه السلسلة النتائج المتباينة لهذا الانخراط غير المتكافئ.

في العراق، يظل انخراط الصين متركزاً بشكل طاغ في قطاع النفط والغاز، وهو اتجاه استمر قبل إطلاق مبادرة الحزام والطريق (BRI) وبعدها. ورغم أن صفقة النفط مقابل البنية التحتية المبرمة عام 2019 أدت إلى زيادة في مشاريع البناء الصينية، فإن هذه المشاريع تتركز في الغالب على مرافق مرتبطة بالطاقة مثل المصافي ومحطات توليد الكهرباء.

أما المشاريع القليلة غير المرتبطة بالطاقة، مثل مشروع بناء 1,000 مدرسة ومطار الناصرية الدولي الجديد، فتوفر تحسينات محدودة في الترابط. فالمطار، على سبيل المثال، لا يُعدّ تطويراً «نوعياً» نظراً لمحدودية طاقته الاستيعابية للركاب وقربه من مطار البصرة الدولي القائم.

ويخلص التقرير إلى أن إخفاق الصين في التنويع نحو مشاريع ترابط أكثر تأثيراً لا يعود إلى نقص في الاهتمام، إذ إن التنافسات السياسية الداخلية العراقية أعاقت، على نحو ملحوظ، انخراط الصين في مشروع ميناء الفاو الاستراتيجي، الذي كان من الممكن أن يشكل بديلاً محتملاً لقناة السويس، وقد فُتح العقد بدلاً من ذلك لشركة كورية جنوبية. ومع ذلك، لا يزال الباب مفتوحاً أمام مشاركة صينية في مشروع «طريق التنمية» الطموح الذي يربط ميناء الفاو بتركيا.

العراق

ألزمت صفقة «النفط مقابل البنية التحتية» الموقعة في أيلول/ سبتمبر 2019 العراق ببيع كمية محددة من النفط يومياً إلى الصين، على أن تُستخدم العائدات - نظرياً - في سداد قرض ائتماني صيني يمول متعهدين صينيين، الذين غالباً ما يستعينون بدورهم بمقاولين من الباطن أجنب أو محليين، لتنفيذ مشاريع بنية تحتية يُفترض أنها غير مرتبطة بقطاع الطاقة في العراق. وقد أعقب ذلك ارتفاع هائل في وتيرة مشاريع البناء الصينية في العراق.

غير أن هذا النشاط الإنشائي، كما كان الحال خلال العقد الذي سبقه، ظلّ متركزاً إلى حدّ كبير على مشاريع النفط والغاز: مصافي بتروكيماوية، وأنشطة الاستكشاف والتطوير النفطي، ومنشأة لمعالجة الغاز، ومحطة طاقة تعمل بالنفط. وفي الواقع، كان مشروع البنية التحتية الوحيد في قطاع غير الطاقة الذي نتج مباشرة عن إطار «النفط مقابل البنية التحتية» هو الاتفاق المبرم مع شركتي «تشاينا باور كونستركشن (PowerChina)» و«سينوتك» لبناء 1,000 مدرسة في البلاد.

وكشفت مقابلات أجراها المؤلف في بغداد مع أفراد من القطاع المصرفي العراقي ومن إدارة رئيس الوزراء السابق عادل عبد المهدي أنه، على الأقل حتى أوائل عام 2024، كان الاتفاق يُستخدم أيضاً لتمويل مشاريع صينية في قطاع الطاقة في العراق، وهو ما قد يفسر جزئياً العدد الضئيل من المشاريع غير المرتبطة بالطاقة التي أنتجت في إطار هذا الاتفاق.

وباستثناء مشروع المدارس هذا، يُفاد بأن شركات صينية ستحصل على عقود لبناء 1,000 مرفق صحي في البلاد و90,000 وحدة سكنية في مدينة الصدر ببغداد. وقد تحقق حتى الآن تقدم ملموس: ففي آذار/مارس 2025، تم تأكيد ترتيبات لبناء 16 مستشفى بحلول عام 2028 في إطار صفقة «النفط مقابل البنية التحتية»، كما وُقِّع في كانون الأول/ديسمبر 2024 مشروع بقيمة مليار دولار لبناء 30,000 وحدة سكنية ضمن مدينة سكنية جديدة على أطراف بغداد (وإن لم تكن في مدينة الصدر). وشمل العدد المحدود المتبقي من المشاريع غير النفطية وغير الغازية خطط شركة «باور تشاينا» في عام 2021 لإنشاء محطات طاقة شمسية بقدرة إجمالية تبلغ 2 غيغاواط، وبقيمة 3.7 مليارات دولار، على أن يبدأ التنفيذ - نظرياً - في عام 2026.

غير أن فرص تنفيذ هذا المشروع تبدو غير مؤكدة إلى حدٍّ ما، نظراً لكون التكلفة المقدرة (1.85 مليون دولار لكل ميغاواط) مرتفعة بشكل غير اعتيادي مقارنة بالمعايير الإقليمية. كما فازت «باور تشاينا» في تموز/يوليو 2024 بعقد لبناء أول محطة عراقية كبرى لتحلية مياه البحر في البصرة، إضافة إلى محطة توليد كهرباء بقدرة 300 ميغاواط لتزويدها بالطاقة. أما الصفقة الأخيرة، واللافتة على نحو خاص، فتمثلت في الإعلان الصادر في أيار/مايو 2025 عن قيام شركة «شانغ شين» الصينية ببناء مدينة صناعية في البصرة تتجاوز كلفتها مليار دولار - وهي أول مدينة صناعية في العراق - مع تركيز أولي على إنتاج الحديد الإسفنجي

والألومنيوم والفولاذ المقاوم للصدأ. وسيتركز هذا الإنتاج في
مراحله الأولى على تلبية الطلب المحلي، مع التطلع إلى بناء طاقة
تصديرية على المدى الأطول.

**الجدول (1): الاستثمارات الصينية وعقود البناء (≤ 100 مليون دولار) في
العراق خلال 8.5 سنوات
(آذار/مارس 2005 - أيلول/سبتمبر 2013) قبل مبادرة الحزام والطريق**

السنة	الحجم (مليون دولار)	القطاع	القطاع الفرعي
2007	1,080	الطاقة	—
2009	8,580	الطاقة	النفط
2010	570	الطاقة، العقارات	النفط، البناء
2011	1,180	الطاقة	النفط
2012	2,010	الطاقة، المرافق	النفط
2013	550	الطاقة	النفط
الإجمالي	13,970		

تفصيل حسب القطاع:

- الطاقة [9] = 13,480 مليون دولار
- العقارات [2] = 360 مليون دولار
- المرافق [1] = 130 مليون دولار

من الواضح أن إنشاء مطار الناصرية الدولي من شأنه أن يوفر مستوى معيناً من تعزيز الترابط بين جنوب وسط العراق والمنطقة المحيطة، ومن السمات البارزة لهذا المشروع وجود مبنى شحن مرافق وطريق سريع بطول 25 كيلومتراً (15.5 ميلاً) يربط المطار بمحافضة ذي قار المجاورة. غير أن الطاقة الاستيعابية السنوية للمطار، التي لا تتجاوز 750,000 مسافر، تعني أنه لن يشكل تعزيزاً نوعياً كبيراً للترابط، ولا سيما في ظل كون مطار البصرة الدولي يبعد أقل من ساعتين بالسيارة عن الناصرية. كما يمكن للمدينة الصناعية في البصرة أن تتيح مستقبلاً من التحسينات غير المباشرة في الترابط إذا ما استُخدمت المنطقة لتطوير قدرات تصديرية للمواد المنتجة فيها. وقد يستلزم تحويل المنطقة إلى منطقة موجهة للتصدير تحديث البنية التحتية للنقل والخدمات اللوجستية التي تربطها بميناء أم قصر أو بميناء الفاو المستقبلي.

الجدول (2): الاستثمارات الصينية وعقود البناء (≤100 مليون دولار) في العراق خلال 10% سنوات (نشرين الأول/أكتوبر 2013 - تموز/يوليو 2024) منذ مبادرة الحزام والطريق

السنة	الحجم (مليون دولار)	القطاع	القطاع الفرعي
2013	1,930	العقارات، الطاقة، المرافق	البناء، النفط
2014	610	العقارات، الطاقة	البناء، النفط
2015	670	الطاقة	النفط
2016	1,800	المرافق، الطاقة، العقارات	الغاز، البناء
2017	450	العقارات	البناء
2018	1,830	الطاقة	النفط
2019	3,250	العقارات، الطاقة	البناء، النفط، الغاز
2020	380	الطاقة	الغاز، النفط
2021	4,260	الطاقة	النفط
2022	4,250	الطاقة، النقل، أخرى	النفط، الغاز، التعليم، الطيران
2023	710	الطاقة، العقارات	النفط، البناء
2024	480	العقارات، السياحة	البناء
الإجمالي	20,270		

تفصيل حسب القطاع:

- الطاقة [32] = 16,940 مليون دولار
- العقارات [8] = 2,060 مليون دولار
- المرافق [3] = 600 مليون دولار
- السياحة [1] = 380 مليون دولار
- النقل [1] = 370 مليون دولار
- التعليم [1] = 270 مليون دولار

إن عدم قيام الصين بتنويع تركيزها القطاعي في العراق على نحو فعلي يتجاوز قطاع النفط والغاز لا يعود بالضرورة إلى نقص في الاهتمام الصيني. إذ تخطط الحكومة العراقية لإدراج مرفق ميناء جديد، وحوض جاف، ومحطة نفطية، وقناة جافة، وبنية تحتية مرافقة للنقل، ومناطق صناعية، ومشاريع إسكان ضمن مشروع ميناء الفاو، الذي يتمحور حول المدينة التي تحمل الاسم نفسه والممتدة على الساحل العراقي جنوب البصرة.

فضلاً عن ذلك، يُتصوّر أن يرتبط المشروع بتركيا عبر شبكات طرق وسكك حديدية، ما يجعله بديلاً محتملاً لقناة السويس ومركز نقل بين أوروبا وآسيا. ومع ذلك، كان الحضور الصيني غائباً بشكل ملحوظ عن مشروع ميناء الفاو حتى الآن، إذ قُنع عقد إنشاء الميناء لشركة «دايوو» الكورية الجنوبية، كما وقّعت «موانئ أبو ظبي» على اتفاقيات تتعلق باستثمارات محتملة إضافية وإدارة وتشغيل الميناء.

ولم يكن هذا الغياب ناجماً عن نقص في الاهتمام، بل عن ضغوط مارسها الحركة الصدرية على الحكومة العراقية للتخلي عن المشاركة الصينية لصالح «دايوو»، في وقت كانت فيه جماعات عراقية مثل «عصاب أهل الحق»، وهي منافس رئيس للحركة الصدرية، تدفع باتجاه زيادة الاستثمارات الصينية في العراق.

ومع ذلك، وخلال العامين الماضيين، سعت بغداد علناً إلى استقطاب مساعدة الصين في إنشاء مشروع «طريق التنمية» الطموح في العراق (DRP)، وهو ممر نقل وخدمات لوجستية يربط ميناء الفاو بتركيا. غير أن الشركات الصينية، على الرغم من اهتمامها الظاهر بمشروع ميناء الفاو، لم تقدّم أي عطاءات لمشروع «طريق التنمية». وتشكل مستويات الفساد الفئوسية في العراق، وعدم الكفاءة البيروقراطية، والتنافس السياسي الداخلي حول الأراضي التي سيمر بها المشروع، إضافة إلى الاعتماد الاقتصادي المفرط على عائدات النفط، مخاطر كبيرة. وقد أسهمت هذه العوامل، إلى جانب التوقعات بانخفاض الطلب العالمي على النفط خلال فترة تنفيذ مشروع «طريق التنمية»، في فتور الاهتمام الصيني بالاستثمار، مع استمرار الشكوك بشأن جدواه المالية وإمكانية تنفيذه الكامل.

وقد يبرز اهتمام صيني مستقبلي ببعض المشاريع ضمن الإطار الأوسع لمشروع «طريق التنمية» دون الاعتماد على اكتمال الممر بالكامل، وتعدّ المناطق الصناعية مرشحاً رئيساً في هذا السياق. غير أن حجم تحديات التنفيذ، والتقدم المتسارع لممر «الحزام والطريق» الأوسط عبر آسيا الوسطى إلى تركيا بوصفه

بديلاً أكثر بساطة، يجعلان من غير المرجح أن تتولى الصين قيادة إنشاء ممر النقل الخاص بالمشروع. ففي حين اتسمت السنوات الأولى لمبادرة الحزام والطريق في كثير من الأحيان باختيار مشاريع وإنفاق صينيين يتسمان بقدر من عدم التمييز، فإن مرحلتها الراهنة تتسم باستهداف أكثر انضباطاً يتطلب آفاقاً أوضح للجدوى التجارية. وفي ظل هذا المناخ الأكثر تحوطاً للمخاطر في مبادرة الحزام والطريق، يغدو مشروع «طريق التنمية» مفهوماً أقل جاذبية على نحو ملحوظ بالنسبة إلى بكين.

توصيات السياسات

يمكن للبنية التحتية الصينية أن تسدّ، بصورة واقعية، أجزاء من مشروع «طريق التنمية (DRP)» من خلال نهج مرحلي وتراكمي من شأنه التخفيف من آثار الفساد وعدم الكفاءة السياسية في العراق. وفي هذا السياق، يمكن أن يتمحور النهج حول استخدام المناطق الصناعية بوصفها مشاريع ارتكاز ممولة ذاتياً لتعزيز الترابط.

ويمكن لصنّاع السياسات العراقيين والصينيين الاتفاق على تحسين تنفيذ مشاريع النقل والخدمات اللوجستية ضمن «طريق التنمية» وتقسيمها إلى ثلاث مراحل باستخدام «نموذج الارتكاز والتنفيذ المرحلي». ويعطي هذا النموذج الأولوية للتطوير المشترك لمناطق صناعية موجهة للتصدير على طول المسار، على أن تُموّل وتُدار عبر إطار ثنائي المستويات جديد يتجاوز مخاوف الممولين

الصينيين بشأن قدرة العراق المتوسطة إلى الطويلة الأجل على تمويل المشاريع نتيجة تقلب عائدات النفط.

ويمكن لهذه العملية أن تخلق عزلاً مالياً من خلال آلية حساب ضمان وضمنان للديون. كما يمكنها أن توفر عزلاً تشغيلياً وتنظيمياً عبر وضع «المناطق الاقتصادية الخاصة (SEZ)»، بما يتيح أطراً تنظيمية وقانونية مستقلة ومبسطة، منفصلة عن الإجراءات القانونية والإدارية العراقية التقليدية في بقية البلاد.

ويمكن لهذه العملية أن تخلق عزلاً مالياً من خلال آلية حساب ضمان وضمنان للديون. كما يمكنها أن توفر عزلاً تشغيلياً وتنظيمياً عبر وضع «المناطق الاقتصادية الخاصة (SEZ)»، بما يتيح أطراً تنظيمية وقانونية مستقلة ومبسطة، منفصلة عن الإجراءات القانونية والإدارية العراقية التقليدية في بقية البلاد.

وفي هذا الإطار، يمكن إدارة المناطق الاقتصادية الخاصة ومشاريع «طريق التنمية» على نحو أوسع عبر «إدارة النافذة الواحدة»؛ وهي هيئة مستقلة ومخصصة تتولى الإشراف على مشروع «طريق التنمية» والمناطق المصاحبة له، لتجاوز الاختناقات البيروقراطية من خلال توفير جميع التراخيص والموافقات اللازمة عبر إجراء واحد مبسّط، بدلاً من اضطرار الشركة أو الائتلاف إلى التعامل مع وزارات عراقية متعددة وغير مركزية، تتسم بعدم الكفاءة وغالباً بالفساد.

ومن المرجح أن تقاوم عناصر كبيرة من البيروقراطية العراقية، وكذلك شبكات المحسوبة والميليشيات، إنشاء «إدارة النافذة الواحدة»، نظراً لأنها ستقوض قدرتها على احتكار المشاريع أو استغلالها داخل مناطق نفوذها لتحقيق مكاسب سلطوية أو مالية شخصية. غير أن هذه العوامل ذاتها تُعد سبباً جوهرياً لعزوف المستثمرين عن الانخراط في مشروع «طريق التنمية»، ما يعزز الحجة الداعية إلى ضرورة اعتماد مثل هذه الآلية. وبناءً عليه، ورغم أن إنشاء هذه الآلية بنجاح سيتطلب قدراً كبيراً من الإبداع السياسي والمساومة والعزيمة من جانب القيادة العراقية العليا، فإن دوافعها للسعي إلى تحقيق هذه النتيجة ينبغي أن تكون قوية.

نموذج الارتكاز والتنفيذ المرطي

يمكن تقسيم خط السكك الحديدية ضمن مشروع «طريق التنمية» (من ميناء الفاو الكبير إلى تركيا) إلى ثلاث مراحل كبيرة ومتميزة ومتصلة جغرافياً، تنتهي كل منها بمدينة تُنشأ فيها أيضاً مناطق صناعية، على سبيل المثال: الفاو- كربلاء، كربلاء- الموصل، الموصل- تركيا. وتشكل كل مرحلة طولاً تشغيلياً أدنى قائماً بذاته، بما يجعله جذاباً لمتعهد سكك حديدية حتى في حال تعثر تنفيذ المراحل اللاحقة.

ويهدف هذا التقسيم إلى تبديد مخاوف المتعهدين الصينيين المرتبطة بالتعامل مع مشروع السكك الحديدية بأكمله دفعة

واحدة. ومن خلال تقسيم المشروع إلى ثلاث مراحل تقريبية وفق النطاقات الجغرافية المذكورة أعلاه، يمكن تخفيف المخاطر المرتبطة بانعدام الضمانات بشأن الجدوى التجارية لكامل امتداد المشروع، إلى جانب التنافس السياسي عبر المناطق العراقية المختلفة، إلى مستوى أكثر قبولاً للمتعهد ضمن كل مرحلة، مع الحفاظ في الوقت ذاته على طول مسار يبرر للمتعهد بذل الجهد اللازم لتأسيس وجوده في البلاد.

وفي هذا السياق، ينبغي أن تتقدم شركات صينية أو ائتلافات مشاريع مشتركة (وربما بمشاركة شركات من دول أخرى) بعطاءات لتنفيذ كامل مشروع إنشاء السكك الحديدية والمناطق الصناعية المصاحبة على طول المسار، ولكن مع منح العقود على نحو مرحلي. ويكون الالتزام بالمرحلة اللاحقة مضموناً، غير أن «إشعار المباشرة (NTP)» لكل مرحلة يُربط بمحفز ارتكاز يثبت الجدوى التجارية لمرحلة المشروع التالية.

مرحلة الارتكاز الأولى: الفاو-كربلاء

يطمح مشروع السكك الحديدية ضمن «طريق التنمية» إلى المرور عبر البصرة، والديوانية، والنجف، وكربلاء، وبغداد، والموصل. ولتشكيل طول جذاب لمشروع سكك حديدية قائم بذاته، تُعدّ الديوانية أو النجف أو كربلاء أو بغداد الخيارات الأكثر قابلية لتكون نهاية المرحلة الأولى (التي تبدأ من الفاو)، بما يتيح امتداد مرحلة ثانية قابلة للتنفيذ نحو الموصل.

ويعود اختيار كربلاء المقترح كنهاية للمرحلة الأولى إلى ملاءمتها الخاصة لتطوير المناطق الصناعية، ولأنها تتيح تنويع مسار التصنيع بعيداً عن التركيز المهيمن على بغداد. وتمتلك كربلاء أساساً أقوى مقارنة بالنجف والديوانية لإقامة تجمعات صناعية واسعة النطاق وكثيفة الموارد، وذلك بفضل «مدينة كربلاء الصناعية» (وهي مجمع بتروكيماويات ومحطات طاقة ومركز للطاقة المتجددة قيد التطوير حالياً) التي توفر زخماً في مجال توليد الطاقة على نطاق صناعي.

كما أن الافتتاح الأخير لأكبر محطة طاقة شمسية في العراق بقدرة 300 ميغاواط في كربلاء يوفر منصة مهمة للتنمية الصناعية فيها. ويتجلى الزخم اللازم للبناء على تطوير مناطق صناعية شاملة قادرة على إنتاج النوع والكمية من المواد التي تبرر ربطاً للسكك الحديدية للشحن في كربلاء أيضاً في الخطط الملموسة لإقامة منطقة صناعية بمساحة 9 كيلومترات مربعة تضم قرابة 90 مصنعاً لإنتاج سلع خفيفة ومنتجات هندسية ونפטية مستوردة.

ويعزز وضع كربلاء بوصفها وجهة لأحد أكبر مواسم الحج الديني السنوية في العالم وهذا من مبررات اختيارها. إذ يخلق هذا الحدث سوقاً استهلاكية مضمونة تضم ملايين الأشخاص، ما يدفع الطلب على كل شيء بدءاً من مواد البناء (على سبيل المثال للفنادق والبنية التحتية) وصولاً إلى السلع المعبأة (مثل الأغذية والمستلزمات). كما تمنحها المساحات الصحراوية الشاسعة إلى الغرب، والمثالية للمشاريع الصناعية واسعة النطاق، ميزة إضافية.

فضلاً عن ذلك، فهي أقرب جغرافياً إلى بغداد وسوقها الاستهلاكية الضخمة مقارنة بالنجف أو الديوانية. ويعني هذا الإمكان السوقي القوي في كربلاء ومحيطها أيضاً قدرتها على توليد زخم صناعي كافٍ لجعل إنشاء مشروع سكك حديدية رابط مجدداً تجارياً (على سبيل المثال، بسبب الحاجة إلى الشحن بالسكك الحديدية لتوفير المدخلات اللازمة لمنطقة كربلاء لأنشطتها الإنتاجية اللاحقة). ويُصدر «إشعار المباشرة» لقطاع السكك الحديدية في المرحلة الأولى عند تحقق نشاط تجاري كافٍ من المناطق الصناعية في كربلاء.

مرحلة الارتكاز الثانية: كربلاء-الموصل

على غرار المرحلة الأولى، وبمجرد ترسيخ نشاط تجاري كافٍ في المناطق الصناعية القائمة مسبقاً في الموصل، والقُدّعة بمناطق جديدة تقودها الصين، يُصدر «إشعار المباشرة» لقطاع السكك الحديدية الذي يربط كربلاء بالموصل. وإذا اكتملت المرحلة الأولى بنجاح، فمن المفترض أن تقدم المرحلة الثانية آفاقاً جاذبة بما يكفي لمتعهدين أو ائتلافات صينية في مجالي السكك الحديدية والبناء، نظراً إلى الإمكانيات الصناعية للموصل.

تعدّ الموصل ثاني أكبر مدن العراق، ولا تزال حتى الآن في طور التعافي من الدمار الذي خلفه الصراع مع تنظيم «داعش»، وتتطلب احتياجات إعادة الإعمار الهائلة كميات ضخمة من مواد البناء والآلات والمعدات، وهو طلب مثالي لإنشاء مزيد من المناطق الصناعية التي تركز على استقطاب شركات في صناعات البناء

والهندسة، بما يبرر إنشاء روابط شحن بالسكك الحديدية للمدخلات والمخرجات. فضلاً عن ذلك، تُعد سهول نينوى المحيطة من أكثر المناطق الزراعية خصوبة تاريخياً في العراق، إذ تنتج الحبوب والفواكه وغيرها من المنتجات، ما يشير إلى إمكانات إقامة مناطق صناعية لمعالجة المنتجات الزراعية وصناعة الأغذية. وقد بدأت شركات تركية بالفعل بالاستثمار في إعادة إعمار الموصل وتصنيعها، بما في ذلك في قضاء تلعفر القريب، ما يوفر زخماً لتطوير المدينة لتصبح وجهة مجدية تجارياً لشحن السكك الحديدية في إطار المرحلة الثانية.

مرحلة الارتكاز الثالثة: الموصل-تركيا

يُفعل «إشعار المباشرة» للمرحلة الثالثة عند استكمال «مواومة البروتوكولات التشغيلية» (على سبيل المثال فيما يتعلق بمعايير قابلية تشغيل السكك الحديدية وتوحيد إجراءات الجمارك والتفتيش) واتفاقيات العبور بين العراق وتركيا وقطر ودولة الإمارات العربية المتحدة (الأخيرتان هما الدولتان الخليجتان اللتان التزمتا بالمشروع، والشريكتان الخليجتان اللتان تقودان توليد الشحن ضمن «طريق التنمية»). وستضمن هذه الاتفاقيات، أولاً، قابلية التشغيل البيئي بين مشروع «طريق التنمية» والسوقين الرئيسيين وممرات التجارة المرتبطة به على طرفيه، وثانياً، تأمين توليد الشحن وأحجام العبور المستقبلية. ومن شأن تحقيق هذه المتطلبات أن يبرر تلبية احتياجات المتعهدين أو الائتلافات الصينية لإتمام المرحلة الثالثة.

آلية التمويل ثنائية المستويات

(المستوى الأول) الضمان الأساسي: الإيرادات على مستوى المشروع (عوائد نظام البناء-التشغيل-النقل BOT)

تتمثل آلية التمويل الأساسية في نموذج البناء-التشغيل-النقل (BOT)، إذ يتولى المتعهد أو ائتلاف المشروع المشترك الصيني مسؤولية إنشاء المنطقة أو المناطق الصناعية وخط السكك الحديدية المتصل بها، وتشغيلها لفترة امتياز طويلة الأجل لاسترداد تكاليف المشروع إضافة إلى هامش من الربح، ثم نقل ملكيتها إلى العراق.

وتضمن ديون البنية التحتية وتُسدّد أساساً من العوائد التي يولدها المشروع ذاته، أي المنطقة الصناعية وخط السكك الحديدية، على سبيل المثال: رسوم استخدام المسار بالنسبة للسكك الحديدية، وبالنسبة للمناطق الصناعية: رسوم إيجار الأراضي، ورسوم المرافق، و/أو حصة من أرباح المستأجرين في المنطقة.

ويجعل ذلك البنية التحتية أصلاً ممولاً ذاتياً، ويوائم مصلحة المتعهد مباشرة مع النجاح التجاري للمنطقة الصناعية أو خط السكك الحديدية المعني، ما يحفزّه على ضمان جدوى المشروع وتشغيله بكفاءة. وتشكل هذه الآلية الأساس للنهج المرحلي الذي يعتمد على التأكد من الجدوى التجارية لكل مرحلة قبل المشروع فيها.

(المستوى الثاني) الضمان الثانوي/الطارئ: عائدات نفطية فسيحة (حساب ضمان)

تستخدم عائدات النفط العراقية لتمويل حساب ضمان خاص—على نحو مشابه لإطار «النفط مقابل البنية التحتية» الأصلي—يعمل كآلية طوارئ لتمويل المشروع. ولا يقوم هذا الحساب بسداد المدفوعات للمتعهد مباشرة إلا إذا أخفقت الإيرادات الأساسية للمشروع (عوائد نظام BOT) في الوفاء بمتطلبات خدمة الدين بسبب قوة قاهرة سياسية، أو إذا ألغى العراق مرحلة لاحقة.

ويمثل ذلك تنازلاً سياسياً من شأنه جعل المشروع مقبولاً للشركاء الصينيين و/أو شركاء الائتلاف. فهو يعزل القرض/الدين عن المخاطر السياسية والأمنية والبيروقراطية المرتفعة في العراق، ويضمن سداد مستحقات الشركة أو البنك الصيني المملوك للدولة حتى في حال تعرض المشروع المعني لاضطراب.

المصدر:

https://www.newlinesinstitute.org/uploads/content-wp/-FINAL/pdf._ME-Impact-China-12192025



لِدَوْلِيَّةِ فَاعِلِيَّةٍ وَمَجْتَمَعِ مُشَارِكِ

www.bayancenter.org
info@bayancenter.org
