

الاثار المحتملة لمبادرة الحزام والطريق على العراق

أ.م.د. سلام جبار شهاب^(*)

المستخلص :

تتسم البيئة الاقتصادية العالمية بالاندماج الشديد، لذلك، تسعى الصين للاستفادة من هذا الاندماج عبر مبادرة الحزام والطريق، كما ان مشاركة الدول ذات العلاقة بالمبادرة، يضعنا امام احتمالات متوالدة واثار متفاوتة تبعاً لمتغيرات عدة داخلية تختص بها الدول فرادى، واخرى تتعلق بحجم الاندماج والمشاركة، ومن ثم الاحتمالات التي ستولدها مشاركة الدول فيها، وهو ما يدعونا الى التفكير في اثار المبادرة على العراق اذا ما اصبح جزءاً منها، او على العكس، اي في حال قرر العزلة عنها وعدم المشاركة، وهو ما يتطلب وصف وتحليل الاثار التي ستتركها المشاركة. لقد صمم البحث بغرض التعرف على المتغيرات المؤثرة والداعمة التي تنسجم مع وضع العراق في تحقيق المبادرة، وتفسير ذلك من خلال الجوانب السياسية والامنية وحتى العلاقات الاقليمية. وامكانية العراق في الاقتراض من صندوق الاستثمار الخاص بالمبادرة، ومن ثم انعكاسات الاقتراض على الاوضاع الاقتصادية والسيادية للبلاد. وطبيعة ونوع التفاعلات الاقليمية مع الدول المشاركة في المبادرة، ولكن هل ان ترجيح العراق في اهمال المشاركة بسبب الاوضاع الداخلية سيسهم في تصحيح العلاقات مع الدول الاقليمية وايضا الداخلية، وقد تم علاج تلك العلاقة بين المتغيرات من خلال استخدام المنهج الوصفي والتحليلي، والمقارن. وكانت ابرز النتائج التي تم التوصل اليها هو ان الصين لن تدخل العراق في مبادرة الحزام والطريق، لاعتبارات عدة منها سياسية واخرى

^(*) الجامعة التكنولوجية/ قسم العلوم التطبيقية.

اقتصادية وامنية، كما وان اتخاذ مبدأ العزلة عن الاندماج الاقليمي سيترتب عليه اثار سلبية على قدرات العراق تجاه دول الجوار، كما وان بيئة التمويل لمشروع المبادرة غير مناسبة تماماً للعراق في المرحلة الحالية.

الكلمات المفتاحية: موقع العراق ومبادرة الحزام والطريق، تمويل المبادرة، الصراعات المحلية والاقليمية.

The IMPACT OF THE BELT AND ROAD INITIATIVE ON IRAQ

**SALAM JABBAR SHAHAB\ UNIVERSITY OF
TECHNOLOGY\ APPLIED SCIENCES DEPT\
salam_shahab@yahoo.com**

ABSTRACT:

The global economic environment is highly integrated, and will be further enhanced by the project of the Belt and Road Initiative, and the prospects for the participation of the countries in initiative. This leads us to think about the role and impact of the initiative on Iraq if it becomes part of it, or, conversely, In the event that it decided to isolate them and not participate officially. This which requires description and analysis of the effects of both cases, the research was designed to identify the influential and supportive variables that are consistent with Iraq's position in achieving the initiative, and to explain this through political, security and even regional relations. The possibility of Iraq borrowing through the investment fund of the initiative, or more accurately reflection of borrowing on the economic and sovereign conditions of the country. The relationship between variables was treated through the use of descriptive, analytical and comparative approaches. And the most important results reached, is China will not enter Iraq in the initiative, for several considerations, including political and economic and security, and the funding conditions for the initiative project is not appropriate for Iraq at the current phase.

Key Words: Location of Iraq and Belt and Road Initiative, Initiative Finance, Local and Regional Conflicts.

المقدمة :

تتصاعد حدة الشراكات الاقتصادية للصين في منطقة الشرق الاوسط في ظل التحولات الجيوسياسية والجيواقتصادية في العالم، ولذلك، تعمل بالتوازي مع تلك التحولات، القوى الكبرى والاقليمية على اعادة تقييم اوضاعها وطموحاتها. فالبواذر الاستراتيجية للصين واضحة في المنطقة ومثالها مبادرة الحزام والطريق التي تشترك فيها ثلاث اطراف اقليمية كبيرة، كما ان هناك اطراف اقليمية بدأت فعلياً نحو التخطيط بوجود فعال للمصالح الصينية عبر هذه المبادرة. وهنا يبرز موضوع في غاية الاهمية يتعلق بنا كعراقيين، عن ما هية الدور الذي يجب على العراق ان يتبناه، او بالأحرى ما هي الاثار التي ستتركها هذه المبادرة على الاوضاع الاقتصادية والسياسية للبلاد، في ظل اشتداد التنافس الاقليمي، بنحو يثير احتمالات التحقق نحو انجرار العراق بفعل العوامل الجغرافية والموارد الطبيعية التي يمتلكها نحو المبادرة، وموقع العراق من التنافس الاقليمي الذي يتوقع ان يشهد مستقبلاً، ناظرين بعين الاعتبار، ان بلادنا تعاني من ازمات هيكلية حادة لا تقتصر على بعد معين كأن يكون اقتصادي مثلاً، وانما في كل الابعاد الاخرى. ومن جهة اخرى، فان الاندماج السريع للاقتصاد العالمي، والتحول التدريجي في استهلاك مصادر الطاقة نحو المصادر الجديدة، سيلقي بظلاله الى رفع مستوى التنافس في البيئة الاقليمية المحيطة بالعراق، لان الطبيعة المشتركة في عمل هذه الاقتصادات، ستعمل على تفعيل استغلال المنفعة القصوى بتحديد الطرف الاخر، او على اقل تقدير تغييب البعد الجغرافي للعراق. مما يثير احتمال ان تؤثر العوامل السياسية على الاقتصادية، واذا ما حصل ذلك فان الامر سيؤثر على طبيعة عمل المبادرة، لتتحول من الاتفاقات الجماعية بين الدول الى الاتفاقات الثنائية. وهو ما يمكن تلمسه من تنافس الدول الاقليمية لتوطين الاستثمار الصيني، الذي صار هدفا لكثير من الاقتصادات الناشئة في المنطقة، او تلك التي تعمل على تغيير انماطها الاقتصادية. فقد زاد حجم الاستثمار الصيني في المنطقة من 36 مليار دولار في سنة 2004 الى اكثر من 200 مليار في عام 2017، وعلى الرغم من ان منطقة الشرق الاوسط تشكل اقل نسبة حجم الاستثمارات الصينية في العالم، الا انها تشكل بنفس الوقت اكثر الاستثمارات نمواً خلال السنوات الماضية. ويبقى العراق نقطة المحور

هنا، في ظل الاوضاع الداخلية المعقدة، وفي كل ابعادها، مع التنافس الاقليمي الحاد، والهادف الى محاولة عزل بعض الاطراف، ومع الاندماج الاقتصادي على المستوى العالمي، الذي يعني اي عزلة جغرافية، او عدم القدرة على خلق تنمية قادرة على التنافس، فان هذا الامر سينعكس حتما على دور العراق ليس اقليمياً، وانما على مستوى قدرات الدولة العراقية على حفظ الاستقرار وتهيئة مناخات النمو والخروج من الاحادية الاقتصادية المفرطة، وهذه العلاقة التي يراد من خلالها اكتشاف نقطة اساسية، وهي هل ان الصين ستستثمر في الموقع الجغرافي للعراق عبر مبادرة الحزام والطريق، كونها ستمهد مبدئياً الى تحقيق تنوع اقتصادي رائد يمهد لخلق بنية تحتية ونهوض اقتصادي في البلاد؟.

منهجية البحث :

مشكلة البحث : - عدم وجود اتفاق مثبت بصورة رسمية بين العراق والصين حول دور العراق في مبادرة الحزام والطريق. كما ان الخرائط المنتشرة للمبادرة تستبعد الموقع الجغرافي للعراق كطريق نقل دولي.

- لا توجد وعلى المستوى الرسمي في العراق اي قراءات حكومية للدور المناط للبلاد في رسم المبادرة.

- العلاقات العراقية الصينية وعلى المدى المنظور لا تتعدى الاتفاق على التنقيب واستخراج النفط وتصديره، فضلا عن العلاقات التجارية غير المدروسة. وهو امر لا يسمح باستشراف اي دور للعراق في المبادرة.

اهمية البحث : - محاولة معرفة امكانية استفادة العراق من مبادرة الحزام والطريق، والاثار التي ستترتب في حال انضمام العراق اليها .

- التعرف على المتغيرات المؤثرة والداعمة التي تنسجم مع وضع العراق في تحقيق المبادرة، وتفسير ذلك من خلال الجوانب السياسية والامنية وحتى العلاقات الاقليمية.

- امكانية العراق في الاقتراض عبر صندوق الاستثمار الصيني المختص بانشاء البنى التحتية في بلدان المبادرة، او بصورة ادق ما هو انعكاس الاقتراض على الازمات الاقتصادية للبلاد.

هدف البحث : يهدف البحث الى الاجابة عن التساؤلات الآتية :

- هل ان اوضاع العراق الداخلية والاقليمية المتردية ستفاعل مع المبادرة طردياً ام عكسياً في حال دخول العراق رسمياً فيها.
- هل ستعمل المبادرة على انتهاء الاحادية الاقتصادية بالاعتماد على موارد الربيع ام انها سترهن الازمات الاقتصادية للبلاد بيد القوى الدولية الكبرى "الصين مثلاً".
- وفي حال كانت النتائج تدل على اثر المبادرة السلبي على الازمات السيادية في البلاد، فهل يعني الخيار المثالي للبلاد بعزل اوضاعه عن اي صيغ تعاون او تفاعل مع المبادرة، خصوصاً وان هناك ثلاث دول مجاورة تشكل خطوط رئيسية للمبادرة.

حدود البحث : ويقصد الوصول الى اجابات للاسئلة الواردة في اعلاه، فسيتم تناول الموضوع من خلال التركيز على الازمات الداخلية للبلاد، مع الوضع الاقليمي للدول المجاورة لها، ومصالحه الصين من طرح المبادرة في المنطقة، ولذلك لن يصار الى التفصيل الجغرافي في مبادرة الحزام والطريق على مستوى الدول المجاورة للبلاد، بمعنى نوع تلك الخطوط وكميات النقل، كون انه لا توجد للعراق ادوراً أساسية في التجارة الدولية.

فرضية البحث : يفترض البحث بان العراق لن يكون شريك في مبادرة الحزام والطريق على المدى المنظور ، كما ان البحث يفترض بان الصين غير مستعدة لادخال العراق في صميم المبادرة. بسبب الازمات الداخلية للعراق منها القانونية والامنية والاقتصادية والسياسية، ولذلك لن تجازف الصين في استثمارات في البنى التحتية تتعلق بمبادرة الحزام والطريق في العراق. ومن جهة اخرى يفترض البحث بان ليس من مصلحة العراق الابقاء على خيار العزلة عن المبادرة، التي ستترتب عليها بالافق المنظور التهميش الاقليمي للبلاد كفاعل على مستوى الدول المجاورة، مع الاخذ بنظر الاعتبار بحصول

تغيرات جوهرية في النظام الدولي مستقبلاً، والذي يمكن ان تنتفع منه الدول المجاورة للعراق على حساب اوضاعه.

منهج البحث : للوصول الى هدف البحث فانه سيصار الى استخدام خليط من المناهج التي يراد منها الايفاء بمتطلبات البحث منها المنهج الوصفي التحليلي ، فضلاً عن المنهج الاستقرائي.

أولاً: موقع العراق من مبادرة الحزام والطريق :

تعد منطقة الشرق الأوسط التي تضم إيران وتركيا والعراق وشبه الجزيرة العربية إلى مصر، جسراً طبيعياً بين قارات آسيا وأوروبا وأفريقيا¹، مما يؤهل هذه المنطقة للاستفادة من حركة التجارة والنقل الدولية، ودلالة ذلك تكمن في الاستفادة من مبادرة الحزام والطريق، كون ان هذه المنطقة تجعل تكلفة النقل في العالم اقل نسبياً. والمشكلة الاساسية في هذه المنطقة هو ان بلدانها غير مرتبطة ببعضها البعض من خلال شبكات النقل البري او السككي او حتى من خلال المياه، مما يحرم مناطق شاسعة من هذه الدول من فرص الاستفادة من التنمية والاستثمار في الموارد البشرية والطبيعية بالطريقة الصحيحة². ومنذ ان أعلنت الصين عن تبني مشروع طريق الحرير الجديد قامت إيران في عام 1996 ببناء شبكة وطنية من خطوط السكك الحديدية وخطوط أنابيب الغاز داخل البلاد، وكانت هذه الشبكة ذات رؤية إستراتيجية تجعل من ايران ميناء الدول الرئيسي لآسيا الوسطى للوصول إلى الموانئ الدولية على الخليج مثل ميناء بندر عباس³. كما أصبحت إيران الممر الرئيسي بين الصين وأوروبا بعد أن نجحت في ربط شبكة السكك الحديدية مع الخطوط الحديدية في تركيا عام 1998. اذ استفادت تركيا من الظروف الاقليمية انذاك وحققت بيئة مناسبة للنمو، عبر ربط جمهوريات اسيا الوسطى وروسيا وايران من جهة الشرق ومن ثم بالمنطقة العربية جنوباً بأوروبا شمالاً، واتفقت الدولتان؛ تركيا وايران على بناء ممر يربط بين منطقة شمال القارة الاسيوية الى الجنوب، اي من روسيا وشمال أوروبا، ومن ثم عبر القوقاز وأذربيجان وأرمينيا إلى الهند وجنوب آسيا ، حيث تعمل ايران على تطوير ميناء "تشابهار" في بحر العرب

بالقرب من الحدود مع باكستان⁴. وقد شجعت الظروف السائدة انذاك من تحقيق هذا الترابط الحيوي منها انهيار الاتحاد السوفيتي والتقارب الايراني التركي الخليجي نتيجة للعزلة الدولية التي كانت مفروضة على العراق، والظروف الدولية التي كانت مشجعة على الاندماج الاقتصادي والتكامل التنموي، لذلك مهدت تلك الدول من أراضيها من أن تكون جسرا إلى البلدان والمناطق المجاورة في الشرق والغرب والشمال وشبه القارة الهندية. ومن المؤسف أن العراق ونتيجة للعقوبات الدولية لم يتخذ أي خطوات ملموسة في التكامل الشبكي لهذه الخطوط ومنذ عقد التسعينات من القرن الماضي.

ومع اعلان الصين في عام 2013 عن المبادرة، وتوضيح الخارطة التي تنتشر عليها هذه الشبكة، نلاحظ بان العراق ليس جزءا من المبادرة من الناحية الجغرافية او الفعلية. وبالرغم من ان العراق لديه امكانية الدخول المباشر الى المبادرة من خلال الانضمام لها، ومن ثم الانضمام الى بنك الاستثمار الصيني للحصول على القروض، اذا ما علمنا ان هذا البنك انشأ لخلق رأسمال لتمويل المبادرة في دول العالم، برأسمال مخطط يصل الى 6 تريليون دولار، وهو المبلغ الاولي للشروع بتحقيق الخطوة الاولى من المبادرة، والتي تشمل اكثر من 65 دولة قابلة الى الزيادة، منتشرة في اسيا وافريقيا واوربا⁵. واقليمياً، البلدان الثلاث الكبيرة المحيطة بالعراق، وهي كل: تركيا وإيران والسعودية، تعد من الدول المشاركة في المبادرة، ولتحقيق اقصى فائدة للعراق بغرض سهولة الوصول الى اسيا النامية، فانه بالإمكان تحقيق ذلك عبر ربط الطرق المحلية لإيران، والتي أصبحت مفتاحاً للجسر الأوروبي. الآسيوي⁶. اذ ترتبط سكك الحديد الداخلية في ايران بين مدينة "مشهد" في الشمال الشرقي من إيران و "سرخس" في تركمانستان، ويربط خط آخر من "السرخس" إلى "تاجان" في تركمانستان؛ حيث تمتد شبكة واسعة تمتد عبر جمهوريات الاتحاد السوفيتي السابق في الشمال وإلى الصين في الشرق، وهو خط الربط الفعلي بين الصين وآسيا ومن ثم بأوروبا؛ ونفس الخط الذي يمتد من العاصمة "طهران"، يتجه إلى الشرق نحو تركيا؛ حيث تقوم كل من إيران - تركيا بتحديث الخط الذي يربط بين "تبريز" و "وان" في جنوب شرق الأناضول⁷، ومن هناك إلى أنقرة واسطنبول ومن ثم الى أوروبا. أما بالنسبة

للجانب الجنوبي الشرقي ؛ فقد تم الانتهاء من العمل في إيران لبناء خط للسكك الحديدية يربط بين الشبكة الإيرانية (آسيا الوسطى وأوروبا عبر إيران) ، وباكستان ، ويمتد خط "كرمان" إلى "زاهدان" في الحدود الجنوبية الشرقية مع باكستان. وعندما يكتمل هذا الخط ، ستربط إيران قارة أوروبا بشبه القارة الهندية وجنوب شرق آسيا. وفي حال نجاح العراق في ربط سككه المحلية بالسكك الإيرانية، فإنه وبحكم الموقع الجغرافي للعراق في ان يكون البوابة البرية للمنطقة العربية، خاصة اذا علمنا بان الاعمال تجري في إيران منذ فترة زمنية لإنشاء خط حديد جديد من طهران إلى مدينة "باشتيرن" في محافظة "كرمانشاه" غرب إيران، ومن هناك سيستمر الخط إلى مدينة "خسروي" على الحدود مع العراق. في الوقت نفسه يوجد في العراق الآن خط سكة حديد يمتد من بغداد إلى الحدود الإيرانية القريبة من مدينة "خانقين" التي تقع على بعد 200 كم شمال شرق بغداد. وهو امر يمكن ان يمهد للتعاون الاقتصادي بين ايران والعراق عبر ترابط البنى التحتية وطرق النقل،... ورغم أن الهدف المعلن في طهران لبناء خط "خسروي" هو ربط العاصمة بمدن "حاميدان" و"باشتران"، اللاتي يمثلن مناطق صناعية نامية، بالإضافة إلى ربط المنطقة في المقاطعة الشرقية بالقرب من الحدود العراقية الغنية بالنفط والغاز، باعتبارها عماد صناعة الطاقة الإيرانية الناشئة في المناطق الحدودية. وسيمهد هذا المشروع الى ربط شرق ووسط آسيا عبر العراق والدول العربية.. والذي اذا ما تم تحقيق جدواه الاقتصادية في بناء سكة حديد، فإنه سيمكن القطارات السريعة التي تنطلق من العراق ان تصل الى الصين في غضون يومين⁸.

وبفعل ما تشكله المنطقة من مصدر مهم للطاقة، فإن الصين تبدي مرونة كبيرة في تعاملاتها الاقتصادية مع منطقة الشرق الاوسط على النقيض من القوى الاقتصادية الصاعدة التي عادة ما تلجا الى المعايير الدولية في نشاطاتها الاقتصادية، ووقعت الصين اتفاقات تعاون تجاري مع معظم دول الشرق الأوسط التي تحكم من قبل انظمة متناقضة وحتى متعادية فيما بينها على مستوى الرقعة الجغرافية للشرق الاوسط، وهذه الاتفاقات كانت تصب على لبناء منصات وبؤر تجارية ذات منفعة متبادلة ، وشجعت

على بناء آليات ، مثل المنتدى الاقتصادي للتجارة العربية-الصينية، ومنطقة التجارة الحرة بين الصين ودول مجلس التعاون الخليجي التي تجري مفاوضات بشأنها في مراحلها الاخيرة. وقد استفادت الاطراف المتعاونة من التجارة الثنائية في تحقيق تعاون استراتيجي ملموس ، حيث أعطت الصين اهمية لامنھا من عنصر الطاقة وقدمت منتجات صناعية إلى دول الخليج تعتمد بشدة عليها. وشملت تلك العلاقات مشاركة الصين في الاستثمارات، وبناء الإدارة المالية للاستثمارات في الشرق الأوسط، وتوسيع التعاون الحكومي في مجال البترودولار ، وتأسيس صندوق الثروة السيادية ، والتمويل الإسلامي⁹ كما انشأت مراكز تداول عملة الصين "الرنمينبي" ، وتيسير الاستثمار في تداول العملات ، مما كان له تأثير إيجابي على هيكل الإدارة المالية في الشرق الأوسط.

وبالرغم من ان العراق يشكل مصدراً مهما للطاقة لدى الصين، فقد رحب رسمياً باهمية المبادرة على اوضاعه الاقتصادية، وأشار رئيس الوزراء العراقي "حيدر العبادي" في 23 كانون الاول 2015 بان "مبادرة الحزام والطريق مشروع سيجلب الفرص الكبيرة للتعاون بين العراق والصين، كما ان العراق سيعمل على وضع استراتيجية لتعزيز الشراكة الثنائية بين البلدين"¹⁰، ودفع ذلك رئيس الوزراء الى توقيع خمس اتفاقيات ومذكرات للتعاون الاقتصادي، والتكنولوجي، والعسكري، والدبلوماسي، والنفطي، والطاقة مع الصين. الا انه يبدو ونتيجة للظروف المتراكمة التي مر بها العراق وللعقود الماضية، فان مقدار التشابك الاقتصادي وسهولة التعامل المالي ووضوح القوانين والاجراءات، ستلعب الدور الاكبر في تحديد الفاعلين دون الاطار الرسمي للمبادرة، ولذا لا غرابة ان نجد ان أكبر الاستثمارات الصينية في العراق تنحصر في قطاع الطاقة، وان عدت الصين أكبر لاعب أجنبي في حقول النفط العراقية. والحكومة تعمل في السعي المتواصل في تعميق العلاقات مع الصين في جميع الجوانب، وخاصة في مجال الاستثمار وإعادة اعمار البنية التحتية.. كونها تدرك ان الانخراط في مشاريع ثنائية في مجال البنية التحتية ستعزز فرص الاستفادة مستقبلاً من مبادرة الحزام والطريق دون ان يكون العراق جزءاً رسمياً او طرفاً في المبادرة، كون ان الصينيون انفسهم وضعوا جانب

المرونة للبلدان التي ليست شريكة في المبادرة واعتبروها بلدان تمثل "امتداد طبيعي" للمبادرة¹¹. وان عبارة "الامتداد الطبيعي" تضعنا امام تأويات عددها، فالموقع الجغرافي للعراق يمثل فرصة للصين، الا ان اهماله او تحاشي اختراق العراق من خلال المبادرة ناتج بالأساس من عدد من الاعتبارات ابرزها الحرب المفتوحة على الارهاب على الاراضي العراقية، وعدم الاستقرار الامني، فضلا عن عدم الاستقرار السياسي، وتشنت السلطة والادارة للبلاد كما يعد انتشار الفساد الاداري، وجهل العراق بالمعايير العالمية للنقل وتهالك البنى التحتية بفعل الحروب التي خاضها، والعقوبات الدولية التي عطلت من فرص التكامل الاقليمي خلال اكثر من عقد .

ثانياً: التمويل الدولي للمبادرة وفرص العراق في الاستفادة منه :

وفقا للوثائق الرسمية التي نشرتها الحكومة الصينية ، فان القواعد المحكمة التي وضعت لتمويل مشاريع المبادرة في ارجاء العالم لن يتم التعامل معها من خلال الحكومة الصينية¹²، بمعنى ان الصين لن تقوم باقراض دول العالم التي تحتاج الى تمويل المشاريع المتعلقة بالمبادرة. وبدلا من ذلك ، فإن العملية تم اناطتها الى بعض المؤسسات المالية الدولية فضلا عن انشاء المصارف المتعلقة بتمويل راسمال المبادرة، ومن اهم تلك المؤسسات المالية هو البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (AIIB) ، وصندوق طريق الحرير الجديد، ومبادرة بنك التنمية الجديد بين دول بريكس (البرازيل وروسيا والهند والصين وجنوب أفريقيا)¹³. و من المتوقع أن تحصل المبادرة على ما لا يقل عن 140 مليار دولار¹⁴. واذا ما تحقق ذلك، فمن الممكن ان تؤدي تلك الاموال الى منافع تجارية للصين، فقد ذكر الرئيس الصيني "شي جين بينغ" في أن الاستثمار المقدم من هذه المؤسسات في المساعدة في تمويل المبادرة يمكن أن يؤدي إلى تحقيق تجارة سنوية تبلغ 2.5 تريليون دولار بين الصين وشركائها¹⁵. وبالرغم من ان الصين تحاول ان لا تضيي على قضايا التمويل طابع المساعدة او منح الديون، الا انه يبدو ان هذه المؤسسات المالية المستحدثة لخدمة المبادرة ستعمل في المقام الاول تحت تاثير النفوذ الصيني¹⁶، وبالتالي سيمهد ذلك

للعالم مستقبلاً بان يكون النظام المالي العالمي متجاذب بين عالمين اقتصاديين هما النظام الرأسمالي الغربي الذي تمثله المؤسسات المالية الدولية الحالية كالبنك الدولي و صندوق النقد الدولي، التي هي في المقام الأول تحت تأثير الولايات المتحدة والقوى الغربية الأخرى، ويقابل هذا النظام، تنظيم مالي اقتصادي يضم دول شرق اسيا، وهو نظام يخلط بين النظام الاقتصادي الرأسمالي والاشتراكي ذي صفة مركزية في التمويل، ويخضع في معاييرها الى قرارات سياسية وسيادية، متمثلاً بالنظام الاقتصادي الصيني. واستقراراً بتلك المعطيات، سعت الصين ومنذ الازمة الاقتصادية العالمية الى انشاء بنك الاستثمار الاسيوي في البنية التحتية، وكانت جهود التأسيس تلك منصبة بأثر الضغط الأمريكي على الصين في معالجة الازمة الاقتصادية من خلال الصندوق السيادي الصيني. وهو امر يعني الحد من النفوذ الاقتصادي للصين وادخالها في دوامة الازمة المالية. وبعد ذلك في أواخر عام 2015، حاولت إدارة أوباما بممارسة الاقناع والضغط على دول المبادرة بعدم الانضمام إلى بنك الاستثمار الاسيوي في البنية التحتية. لان وجهة النظر الأمريكية ترى في هذا البنك وسيلة لتقويض الدور القيادي للولايات المتحدة في التمويل العالمي¹⁷. ونتيجة لذلك، فإن الولايات المتحدة واليابان، رفضتا دعوة الصين للانضمام إلى هذا البنك، بالرغم من أن بكين اوضحت بانها لن تملّي الجانب السياسي في عمله، الا ان الصين والى وقتنا الحاضر تعد المساهم الأكبر في هذا البنك، براسمال تبلغ نسبته 30.34% من الاصول المالية¹⁸، وهو ما يعني ان ذلك سيؤدي مستقبلاً الى ازدهار المصالح الصينية في تصميم هيكل الإقراض الدولي. خاصة وان البنك يمول أكثر من 900 مشروع في 60 بلداً بتكلفة تبلغ حوالي 850 مليار دولار، الا انه وفي اواخر العام 2014 تم تخصيص مبلغ 40 مليار دولار لإغراض صندوق طريق الحرير الجديد، لبدء تمويل مشروعات المبادرة التي تجاوزت تكلفتها الإجمالية الـ 1 تريليون دولار الى وقتنا الحاضر. وعلى مدار السنوات الماضية ومنذ طرح المبادرة تستثمر الصين باجمالي مبلغ قدره 120-130 مليار دولار في الدول المشاركة بالمبادرة وخصوصاً دول اسيا الوسطى وباكستان.

الحقيقة التي تؤشر هنا، هو ان دور الصين كجهة مانحة للمساعدات يتوسع عالمياً، وبشكل متزايد، فالى جانب القروض والاستثمار الاجنبي المباشر، تقدم الصين موارد ومنح للمجتمعات منخفضة الدخل من خلال اليات متعدد الاطراف كان تكون من خلال البنك الدولي او صندوق النقد الدولي، حتى انها بدت اكثر مرونة في منح القروض الدولية عبر المؤسسات الدولية للتنمية، الامر الذي جعلها اكبر المانحين الدوليين في عام 2016¹⁹، ولكن من ناحية اخرى، فان المنطق الذي تعتمده الصين في منح القروض، باعتبارها دولة دائنة الى العالم، ان يقفز من تصنيفها من جدولة البلدان النامية، الا انها ترفض على الدوام اي تغيير في تصنيفها الاقتصادي باتجاه الدول المتقدمة، او حتى من المجتمعات الفقيرة، والذي يمكن ان يفسر على انه جزءا من استراتيجية اوسع نطاقا، تحافظ من خلالها على الشراكة مع البلدان النامية والفقيرة عبر الاقتراض المباشر او المساعدات الخارجية، والتي بالعادة لا تكون بصورة مباشرة. وانما من خلال وساطة المنظمات الاقتصادية الدولية .

ثالثاً: دافعية المبادرة في تعميق المصالح الصينية في العراق :

بعد الاطاحة بنظام صدام حسين في عام 2003 ، خشيت بكين من أن استراتيجية واشنطن في "الشرق الأوسط الكبير" تشمل تطوير الصين وخلق نموذج للإطاحة بالأنظمة غير الديمقراطية²⁰. وكرد فعل على ذلك ، زادت بكين علاقاتها الاقتصادية والدبلوماسية مع دول المنطقة، وحتى تلك التي لديها مشاكل مع الولايات المتحدة والدول الغربية²¹. واخذت مكونات الاستراتيجية الصينية تركز على مناطق "البحار الأربعة" وهي: البحر المتوسط- بحر قزوين - البحر الاسود- البحر الاحمر، عبر التركيز على البنية التحتية والطاقة والنقل²². وقبل ذلك، وفي وقت مبكر من عام 1993 ، شجعت الحكومة الصينية ومن خلال استراتيجية "الخروج" ، شركات الطاقة الرئيسية الثلاث - المؤسسة الصينية الوطنية للبترول ، ومجموعة سينوك ، والمؤسسة الوطنية الصينية للنفط البحري - على السفر إلى الخارج وتأمين إمدادات النفط و الغاز من خلال الاستثمار ، والتقيب ، والحفر ، وبناء المصافي وخطوط الأنابيب. وفي

ذروة العقوبات الدولية المفروضة على العراق استثمرت الشركات الصينية المملوكة للدولة في حقل "الاحدب" عام 1997 لاستخراج النفط في محافظة واسط²³، ولا زالت الصين الى وقتنا الحاضر تطالب بتجديد العقد لغرض العمل مرة اخرى.

غنى العراق بمصادر الطاقة واهمها النفط، دفع الصين إلى التفكير في العمل والاستثمار في العراق والحصول على موطن قدم، لأنها بحاجة إلى طاقة كبيرة. بسبب النقص الذي تعانيه في هذا الصدد. ووفقاً للتوقعات ، فإن الصين ستكون أول دولة مستهلكة للطاقة في عام 2020. وبحلول عام 2025 من المتوقع أن يكون استهلاكها النفطي حوالي 15 مليون برميل يومياً من النفط ، بينما تستهلك اليوم 6.5 مليون برميل يومياً ، منها 4 ملايين برميل من النفط تستخرج من داخل الصين، في حين تستورد من خارج البلاد 2.5 مليون برميل في اليوم ، مع العلم أنها تستهلك 65 % من حاجتها للطاقة من الفحم، و 30 % من النفط والغاز ، في حين ان الطاقة النووية توفر 5 % من مجموع استهلاك الطاقة لديها²⁴. لذلك، يلاحظ ان الشراكة المزدهرة بين العراق والصين تركز على زيادة هائلة في تجارة النفط. اذ ارتفعت صادرات النفط العراقي إلى الصين من العدم في عام 2007 إلى 270 مليون برميل سنوياً بحلول عام 2017 ، ليأتي العراق في المرتبة الثانية بعد السعودية في منطقة الشرق الأوسط بالنسبة لاستيرادات الصين من النفط، لتمثل صادرات العراق نحو 8.8 % من إجمالي واردات النفط الصينية²⁵.

ومن ناحية الاسهام في تطوير القطاع النفطي الوطني ، فقد اصبح للصين دوراً متنامياً في هذا القطاع، ويتضح ذلك مؤخراً وبالتحديد في كانون الثاني 2018، عندما كشف العراق عن نيته بناء مصفاة نفط في ميناء الفاو على الخليج مع شركتين صينيتين. وقد عينت وزارة النفط العراقية هذه الشركات على أنها "Power China" و "Nerco Chinese". وستكون طاقة الانتاج لهذا المصفاة 300 ألف برميل في اليوم. كما ان شركة " لشينهوا أويل" ومقرها الصين فازت بعقد تطوير حقل شرق بغداد²⁶. ويبدو ان هناك تركيز صيني على الاستثمار المباشر في أصول البنية التحتية المرتبطة بصناعة النفط في العراق ، والتي برزت كشريك تصدير متزايد الأهمية كما

اوضحنا. حتى عدت أكبر مستثمر للنفط والغاز، كونها وقعت على تطوير حقول نفطية بصيغ بعيدة الأجل مثل حقول: الرميطة وحلفايا وميسان²⁷. وقد ادى التشابك في القطاع النفطي بين البلدين، الى تعزيز انماط التجارة القائمة بينهما، اذ ارتفع حجم التبادل التجاري بين البلدين خلال السنتين الاخيرتين من 18 مليار دولار في عام 2016، الى 22 مليار دولار في عام 2017. واذا ما عدنا الى عشر سنوات الى الوراء وبالتحديد في عام 2008 فاننا نجد بان التبادل التجاري كان يقدر بـ 2.6 مليار دولار²⁸، وهو يعني اذا ما قارنا حجم التبادل التجاري بين البلدين للسنوات العشر الاخيرة نجد انه قد ارتفع الى أكثر من ثمانية اضعاف، وهو اعلى وتيرة لتطور التبادل التجاري في العالم، فقد اصبحت الصين ومنذ العام 2013 أكبر شريك تجاري مع العراق، على الرغم من ان الميزان التجاري بين البلدين لصالح الصين ويسجل عجزاً حاداً تجاه الميزان التجاري للعراق، اذ تشكل معظم الصادرات العراقية هي النفط والغاز، والتي تبلغ نسبتها 99% من مجمل الصادرات العراقية للصين، في حين يستورد العراق بدوره الآلات الصناعية والكهربائية والسلع الاستهلاكية الاخرى.

وبعد النجاحات الامنية للعراق من خلال طرد تنظيم داعش الارهابي، ودعوة الحكومة العراقية الى اعادة اعمار المناطق المحررة، فقد استجابت الصين بسرعة في مؤتمر الدول المانحة في الكويت، واطلقت مجموعة من الالتزامات بإعادة بناء العراق . ولكنها بنفس الوقت لم تبدي اي تعهدات بتقديم المساعدة المالية، على الرغم من الرئيس الصيني "شي جين بينغ" ذكر بان الحكومة الصينية قررت تقديم 80 مليون يوان صيني من المساعدات المادية الجديدة إلى الحكومة العراقية من أجل المشاركة في إعادة الإعمار²⁹. وعرضت الصين التوقيع على اتفاقية إعادة الإعمار مع الحكومة العراقية. عبر استراتيجية تقوم على نحو اتمام المشروعات السريعة، فالصين لديها المصلحة في المشاركة بنشاط في إعادة بناء العراق واستخدام رأس المال الصيني فيه، كون ان الصين لديها احتياطات مالية كبيرة. وقد سبق وان قعت الحكومة العراقية خمس اتفاقيات ومذكرات للتعاون الاقتصادي والتكنولوجي والعسكري والدبلوماسي

وفي مجال النفط والطاقة مع نظيرتها الصينية في نهاية عام 2015. وكانت تلك الاتفاقات تتركز على الاتي³⁰:

- 1- التفاهم الأولي حول مشاركة العراق في بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير "الطريق البري الرابط بين الصين وباكستان وايران" والطريق البحري .
- 2- التعاون الاقتصادي والتكنولوجي الشئائي .
- 3- اتفاق حول التعاون في مجال الطاقة.
- 4- التعاون العسكري بين البلدين.
- 5- اتفاق بشأن الإعفاء المتبادل من التأشيرة لدخول جوازات السفر الدبلوماسية.

ومن الناحية الفعلية فان العراق ليس بمقدوره من فنياً الاستفادة من المبادرة، كون ان الصين نفسها تجد في ان العراق يعاني من مشاكل امنية وسياسية، فضلا عن عدم وجود قانون واضح للنفط والغاز، او قوانين تتعلق بالاستثمار وعدم وجود بيئة استثمارية متماسكة خارج قطاعي النفط والغاز. ولذلك تستمر الصين في الاعتماد على الممولين الكبار الاقليميين في مجال الطاقة كالسعودية والخليج وايران. وبالرغم من حاجة الصين الى الغاز مستقبلا ، ووجود احتياطي كبير منه في العراق، فلن يتوقع ايضا ان تستفيد الصين في الوقت الحاضر منه، ولكن من المرجح ان يكون العراق احد المصدرين الاقليميين للغاز بعد عام 2020، وهو ربما سيدفع الى قيام الصين باستيراد الغاز العراقي والذي يعني من الناحية الفنية ضرورة اشراك العراق في انبوب الغاز ضمن مبادرة الحزام والطريق والذي يمر من مصر والعراق عن طريق سوريا ولبنان. وفي الوقت نفسه يتم ربطه مع اذربيجان وروسيا عبر خط انابيب " باكو".

وبعد ازمة انهيار اسعار النفط في 2014، سعت الحكومة العراقية إلى إيجاد مخرج للأزمات الخانقة في العراق في المجالات الأمنية والسياسية والاقتصادية من خلال توقيع اتفاقيات سريعة وطويلة الاجل لتفادي انخفاض أسعار النفط ، كونه المصدر الرئيسي للموارد المالية في العراق. وحاولت الحكومة رسميا إلى الاستفادة من انضمام

العراق إلى طريق الحرير في تطوير مجالات التعاون في العديد من القطاعات ، وخاصة التنسيق والتعاون في مجال الطاقة مع الصين. ولكنه وبالرغم من تراجع أسعار النفط ، فإن كمية النفط العراقي المصدر إلى الصين قد ارتفعت بالرغم من انخفاض العوائد المالية مقارنة بالاعوام السابقة. وهو ما يجذب الانتباه الى متانة العلاقات التجارية بين البلدين نسبياً وفقاً لحجم الصادرات والواردات ، ودلالة على ان العلاقات الاقتصادية والتجارية السليمة بين البلدين. والتي يمكن من خلالها المحافظة على نمو الناتج المحلي الاجمالي للعراق.

يضاف الى تلك العوامل الاقتصادية، ان البيئة الانثروبولوجية في العراق تشجع على جذب راس المال الصيني، فهناك مشتركات سلوكية تميل الى المركزية في اتخاذ القرار، كما ان الصين تجد ان لديها ارثاً مشتركاً مع العراق في الجوانب الحضارية والثقافية، فهم يعتبرون العراق أحد الدول الأربع التي تشترك معها في الحضارة في العالم وهذه الدول هي: العراق، والصين ، ومصر ، والهند.

رابعاً : تدعيم التنمية في البنى التحتية للبلاد والاتصال الاقليمي والدولي :
تسمح استمرارية الصادرات النفطية الى الصين بإمكانية التنبؤ بنمو الناتج المحلي الاجمالي للعراق، كون ان الاقتصاد العراقي يتسم بأحادية الجانب باعتماده على ايرادات الربح. وهذا الوضع الاقتصادي للبلاد المتمثل بغياب رؤية للتنمية على الصعيد الوطني، يمثل ميزة للدول التي تتعامل مع العراق بالعموم، وللصين بالخصوص، كونها (اي الصين) تعاني من الانتاجية الفائضة والحاجة الى تصريف ذلك دولياً، باعتبار ان السوق العراقي يمثل مستوعب كبير للمنتجات الصينية. وهذا لا يعني عدم امكانية الاستفادة في الافق البعيد من الشركات الصينية في احياء او انشاء البنى التحتية او الاستثمار المباشر في المشاريع الانتاجية. فالعلاقة الاقتصادية المتميزة تمنح المفاوض العراقي موقفاً متميزاً بين المشتريين الدوليين للنفط العراقي. ويضاف الى هذه الميزة، قيام منظمة "الاولك" مؤخراً بتعديل تقديرات الاحتياطي النفطي للعراق الى 148 مليار برميل، اي بزيادة في التخمين الاحتياطي تقدر بـ 25% عن التقديرات السابقة³¹،

ويبدو ان ذلك قد تترجم من خلال قيام الشركات الصينية النفطية بالاستثمار في القطاع النفطي العراقي، منها مؤسسة البترول الصينية "CNPC" المملوكة للدولة ، والتي وقعت عقد لتطوير حقل "الاحدب" لمدة خمس وعشرون عاماً في عام 2009، وكذلك حقل نفط "حلفايا" في 2010، وشركة "سينبوك" الصينية التي استثمرت في حقل "الطاق" شمالي العراق، اذ بلغت حصتها من استثمار الحقل 45% من حجم الاستثمار الكلي للحقل³². فضلا عن قيام الشركات الصينية بالاستثمار المباشر في عمليات تسويق النفط العراقي.

وبالرغم من الاضرار التي نجمت من الحرب على داعش في 2014، والتي تمثلت في احد اوجهها بتردد الشركات العالمية في الاستثمار بالبيئة الوطنية، الا ان شركة "CNPC" لم تخفي في عام 2017 اهتمامها في الاستثمار ببناء مصفى "بيجي" ، وكذلك في تطوير حقول مجنون النفطية، وبنفس الوقت توصلت الحكومة العراقية الى اتفاق مع شركة "تشن هوا" الصينية لتطوير حقول النفط في الجزء الجنوبي الشرقي من حقول تقع في شرق بغداد، علاوة على ذلك، بناء مصفاة للنفط في ميناء الفاو وفي الناصرية والانبار³³. مع ملاحظة ان الشركات الصينية المملوكة للدولة هي أكبر مستثمر للنفط في العراق ، خاصة في مشاريع تحديث و تطوير البنية التحتية النفطية العراقية. ولكن لا بد من ان يؤخذ بنظر الاعتبار ان موضوعة الاستثمار لا تقتصر على البنى التحتية للقطاع النفطي، فلا بد للعراق من ان يفتح ابوابه على الاستثمار الاجنبي وزيادة القدرة التنافسية، خصوصا تلك التي تعمل على خلق فرص العمل، كون ان الامكانية التي ستخلقها المبادرة ستجعل من الشركات الصينية مندفعة نحو قطاع البنية التحتية وفي اعادة بناء الاقتصاد العراقي، فالصين عرضت منح مشروطة لمرحلة ما بعد داعش، وهو ما يفسر بالطموحات الجيوسياسية الاوسع لموقع العراق من خلال تعزيز الاتصال اللوجستي الاوسع. كما ان العراق يعاني من ازمة هيكلية في تطوير سوق العمل، بسبب تراكم الاخطاء الناجمة عن السياسات الخاطئة للحكومات الوطنية. ومع ظهور تركيا، باعتبارها الأكثر أهمية في المنطقة، مع الشريك التجاري السوري، التي لها علاقة قوية مع ايران، بفعل كون ان الاخيرة هي الضامن لأمن سوريا، وبالتالي فان هذا الثلاثي

يشكلان نواة للصين في الوصول الى البحار الاربع، وفي حال شمول العراق بذلك، فان المتغير الجغرافي في الوصول الى المنطقة الجغرافية سيكون لصالح الصين، ولذلك ادركت سوريا قبل احداث العنف التي تكتنفها حالياً، باهمية بناء سكك حديدية من موانئ البحر الابيض المتوسط الى جنوب العراق لغرض خلق تشابك مع المصالح الصينية في المنطقة، التي ترتبط فيما بعد بمنطقة اسيا الوسطى والشرق الاوسط واوروبا. وتهدف سوريا على المدى الطويل أن تصبح دولة عبور بين مصر والعراق وايران وأذربيجان. كما تريد سوريا بناء السكك الحديدية من البحر الأبيض المتوسط من ميناء "طرطوس" إلى ميناء أم قصر في جنوب العراق، مما قد يسمح بتنشيط التجارة البرية بين العراق وأوروبا³⁴. وهذا ما يعزز بشكل جيد لحيازة الصين للاستثمارات في قطاع الطاقة بالعراق باعتباره يؤسس لقضية "وجود" في العراق وعلى مستوى المصالح العالمية. لذلك تهتم بكين بشكل خاص في توسيع نطاق السكك الحديدية على المستوى القاري، وتحت رعاية منظمة "شانغهاي" للتعاون الاقتصادي، وعملت على التفاوض مع سبعة عشر بلدا تقع على الخطوط الجغرافية للمصالح الاقتصادية الصينية، لغرض التوسع المحلي في التصدير والاستيراد، وايضا امكانية استخدام هذه الخطوط في الامداد اللوجستي للاغراض العسكرية والامنية ربما مستقبلاً، كون ان القطارات المخطط لها ان تسير على هذه الخطوط ستكون عالية السرعة والتي تصل الى 350 كم في الساعة³⁵. وهو امر يمكن من خلاله تفسير تغيير مسار خط سكة حديد قرغيزستان من أجل الاتصال مع أنظمة السكك الحديدية التركية والإيرانية، بهدف ان تكون الشبكة في النهاية تحمل الركاب من لندن إلى بكين، ثم إلى سنغافورة، والهند، أو الباكستان على وجه التحديد، وستكون هناك ثلاثة الطرق رئيسية معدة لهذا لغرض: واحدة تصل إلى جنوب شرق آسيا مثل سنغافورة، والثانية من "أورومتشي" في مقاطعة "شينجيانغ" في الصين عبر آسيا الوسطى بهدف ان يربط هذا الخط مع المانيا، والثالث من مقاطعة "هيلونغجيانغ" في شمال الصين إلى شرق وجنوب شرق أوروبا عبر روسيا³⁶. وبالرغم من ابرام صفقة بين الصين وايران بقيمة 2 مليار دولار لبناء خط للسكك الحديدية من طهران إلى مدينة "خسروي" على الحدود

مع العراق ، بغرض ربط ايران بسوريا ولبنان، ولكن هذا الخط الحيوي لن يجدي نفعاً ان لم يكن العراق جزءاً منه، وبنفس الوقت، فان هذا الخط سيساعد دول آسيا الوسطى في الوصول الى ميناء "تشابهار" الإيراني ويعطي الصين حيوية الطريق البري لنقل البضائع إلى اوربا والشرق الاوسط . واستكمالاً لهذا المشروع شرعت تركيا بتنفيذ نصب أنابيب عملاقة من الفولاذ في المياه قبالة اسطنبول كجزء من مشروع "مرمرة الطموح" لربط الجانب الأوروبي من المدينة مع الجانب الآسيوي عبر طريق الحرير الحديدي³⁷ . وبهذه الصيغة وعند اكتمال الربط بسكك الحديد الايرانية فستكون القطارات قادرة على الذهاب من أوروبا إلى آسيا دون التوقف. وسيقدم بنفس الوقت، بديلاً أسرع لقوارب العبارات، بأختصار وقت السفر لكل ثلاث ساعات إلى ساعة وخمس واربعون دقيقة. كما ستكون السكك الحديدية قادرة على حمل 75000 راكب في الساعة بين أوروبا وآسيا عندما يصل الارتباط إلى كامل طاقته³⁸. بالإضافة إلى ذلك ، تعمل تركيا على ربط السكك الحديدية مع جورجيا وأذربيجان التي سوف توفر دون انقطاع اتصال للقطارات من الصين إلى تركيا مرة واحدة. ويمر هذا المشروع عبر كازاخستان إلى الصين ومن خلال بحر "مرمرة" ومن ثم إلى لندن³⁹.

ان الطبيعة التي ستعمل بها هذه الخطوط، ستجعل من منطقة الشرق الاوسط طريق حيوي رابط بين القارة الآسيوية والأوربية وكذلك الأفريقية، وهذا النمط المرسوم للخطوط سيعيد احياء المناطق ذات الاهتمام، مما سيؤهلها لان تكون مناطق نمو اقتصادي مستقبلاً، فضلاً عن ذلك، سيرسم هذا الامر ملامح التغيرات الجيو سياسية والجيو اقتصادية في المنطقة، وباعتبار ان العراق جزء اساسي من المنطقة الا انه لم يلاحظ هناك اهتمام اقليمي كبير بالرقعة الجغرافية للبلاد، وهذا الامر ربما ناجم من الازمات الهيكلية، كما وانه لم يلحظ اي اهتمام من الجهات ذات العلاقة في البلاد بمدى اهمية وخطورة التفاوضي عن هذا الربط الحيوي للمنطقة ، وعليه اذا ما اراد العراق اتخاذ خطوات تجاه تحسين اوضاع النقل وان يضمن العراق حصته من الربط السككي فانه لابد من اتخاذ خطوات نحو بناء الخطوط الآتية⁴⁰:

- إجراء تحسين شامل للسكك الحديدية الممتدة من تركيا إلى العراق وإيران ومن هناك إلى آسيا.
- العمل على بناء خط اسطنبول - الموصل - بغداد - البصرة - الكويت الظهران -المنامة- - الدوحة ، أبو ظبي - دبي - مسقط - صلالة - عدن ، المعروفة تاريخياً كجزء من خط برلين في بغداد.
- احياء خط طهران -بغداد - دمشق - بيروت - طرابلس - صور - عمان الغربية - غزة الإسكندرية - المعروفة باسم "أورينت إكسبرس".
- خط بغداد نجف ، الحائل - المدينة المنورة - جدة والمعروف تاريخياً بطريق "زبيدة" .

وفي الحين الذي تشتد فيه العقوبات الامريكية على ايران مؤخراً ، فان السيناريوهات لتدعيم العلاقات العراقية - الايرانية في مجال النقل ربما ستتأثر بطبيعة رد الفعل الامريكي، كما ان التوجه الصيني نحو طهران ربما سيؤدي الى اهمال اهمية الموقع الجغرافي الذي تتمتع به، فالجزء الأكبر من علاقات الطاقة في الخليج تنحصر بين الصين من جهة وإيران والسعودية والعراق من جهة اخرى. ومع ذلك وفقاً للمحلل "إيريك داونز" الذي يرى بان "بكين ترى أن السعوديين شريك موثوق والعراق كأرض الفرص لشركة البترول الوطنية الصينية (CNPC)، وبنفس الوقت فانها ترى ان إيران مكانا "صعبا للقيام بالأعمال التجارية"⁴¹. وهو امر ربما يطرح مستقبلا في ان يظهر العراق كبديل محوري للطاقة في حال تعرض المصالح الصينية في ايران الى الخطر، فضلا عن امكانية جعله البديل البري لمبادرة الحزام والطريق.

ولكن تجدر الاشارة الى مسألة مهمة، وهي ان الوضع الداخلي للعراق حالياً لا يسمح بالربط السككي على المستوى الاقليمي والدولي، خاصة في مثل هكذا مشروع استراتيجي، فبغض النظر عن الاوضاع الاقتصادية المتردية، فان جودة السكك الحديدية في العراق تعد اسوءها في المنطقة، فقد انخفض عدد القاطرات المستخدمة في النقل من 414 في 2012 الى 375 في عام 2017⁴²، اي انخفضت بنسبة 10% خلال خمس سنوات، بعد ان انخفضت بنسبة 60% للاعوام من 2004 الى

2010⁴³، فضلا عن التدهور الحضري وتدهور البنية التحتية المستمر. لذلك، يحتاج العراق قبل كل شيء الى استكشاف الخيارات من التماس الدعم الصيني للمساعدة في إعادة التأهيل وخصوصا في المراكز الاقتصادية الهامة، كأن يتم تحقيق اعلان البصرة عاصمة اقتصادية للعراق⁴⁴. وتحويلها الى مدينة عالمية تتمتع بمرونة في الاستثمار من خلال اجراءات لامركزية على غرار تجربة امارة "دبي". واذا ما تحققت هذه الاجراءات عبر ممارسات ملموسة فان الدول المتقدمة كبريطانيا ودول الاتحاد الاوربي هموما واليابان كذلك ستعاون مع الصين لتوفير الهامش التكنولوجي اللازم لتنمية هذه المراكز الاقتصادية في العراق.

خامساً : تمويل المشاريع وبرنامج إدارة الديون لدول المبادرة :

القدرة المالية الكبيرة للصين، ناتجة عن كونها الدولة الاكثر نموا في العالم، مع ارتباط هذه القدرة على النمو بالأساس على استهلاكها لمصادر الطاقة، كما ان العراق يعتمد بنسبة 98% من ميزانيته السنوية على عائدات مبيعات النفط، وبالتالي فإن حاجة الطرفين لكليهما قابلة الى التفاعل الكبير. كما يتوق الموردون في الشرق الأوسط إلى توسيع حصصهم في السوق الصيني وفي آسيا ككل. كون ان الصين تمتلك الآن أكثر من 3.2 تريليون دولار من احتياطي العملات الأجنبية⁴⁵، وهي موارد يمكن استخدامها ليس فقط كمدفوعات لواردات النفط والغاز، ولكن للاستثمار في سوق الطاقة في الشرق الأوسط. كما تمتلك شركات الطاقة الصينية الخبرة للمشاركة في مشاريع تطوير الطاقة، علاوة على ان الصين أصبحت بيئة جاذبة للمستثمرين من القطاعين العام والخاص لدول المنطقة، وخاصة في قطاع البتروكيماويات⁴⁶. وهذا الامر مكنها من تطوير علاقات سياسية جيدة مع جميع دول الشرق الأوسط، بما في ذلك إسرائيل وإيران، وخلق أساس استراتيجي سليم للتعاون في مجال الطاقة بين الصين والشرق الأوسط، ولذلك فان طرح المبادرة في هذا التوقيت سيعزز من التفاعل الدولي في الاستفادة مما ذكر في اعلاه.

ولكن من جهة اخرى، فان فرص التفاعل تلك، ستتأثر حتما بالعقبات الجغرافية والسياسية والاقتصادية وحتى الاجتماعية، ولذلك ارتأت الصين بان لا تكون عملية تمويل المبادرة مركزية ولا حتى بصيغة الاستثمار طويل الاجل⁴⁷. وفي المقابل فان اللجوء الى هذه الاجراءات، سيؤدي الى ان تفتقر مبادرة الحزام والطريق إلى التنسيق المركزي، فالعديد من عمليات انشاء الطرق والتخطيط ستنفذ من قبل الحكومات المحلية، أو من خلال التعاون الإقليمي، مما قد يخلق تلكوء وعقبات إذا لم تتعاون الدول مع بعضها البعض. علاوة على ذلك، فإن التغيرات في المناخ السياسي في البلدان كل على حدة، ستخلق حواجز أمام استراتيجية الصين في المبادرة، اذا ما وضعنا بنظر الاعتبار ان جل الدول التي تمر بها طرق النقل لديها خلافات سياسية وحدودية "جغرافية" مع بعضها البعض. كما ان الصين تميل إلى الاعتماد على العلاقات الثنائية مع كل بلد للمساعدة في تأمين استثماراتها، ويمكن ان يوحي هذا النوع من الاستثمار في البنية التحتية عابرة الوطنية إلى المزيد من فرص التنمية. فبدلاً من الانضمام إلى إطار دولي قائم، مثل معاهدة ميثاق الطاقة، التي يمكن أن توفر اللجوء القانوني ضد نزاع الاستثمار، فإن الصين تفضل إنشاء معهد بقيادتها، مثل البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية⁴⁸. وبحكم ذلك، إذا ما تذبذب الإنتاج الفعلي في البلدان المضيفة، خصوصاً تلك التي تعتمد على إيرادات الربيع وتكون اقتصاداتها احادية الجانب كالعراق مثلاً، فضلاً عن عدم الاستقرار الاقتصادي والسياسي⁴⁹. فإن جميع القروض المقدمة تأخذ هيكل مماثل في محاولة لعزل البنوك من المخاطر، بدعم القرض من النفط ويكون مضمون بالإيرادات المكتسبة من شحنات النفط أو الغاز الطبيعي لصالح شركات النفط والغاز الصينية. ومن ثم ربما سيؤثر ذلك على فرض سياسة التسعير على المبيعات (اي عدم فهرست الاسعار الى سوق الطلب على النفط، وانما بأسعار مخفضة في بعض الأحيان). وبهذه الطريقة، يكون البنك قادر على سحب سداد القرض وكذلك الفائدة و الرسوم المرتبطة مباشرة، ويتحول عندها البنك الى اداة للسياسة الصينية. ومع ذلك، فان هذه المخاطر لا تنطبق حالياً على مبادرة الحزام والطريق، بل يلاحظ ان اطلاق الصين للمشاركة في الاستثمار بالمبادرة

من خلال بنك الاستثمار الآسيوي، شجع المستثمرين الدوليين والبنوك أيضا في جذب ٦٠ راسمالي من أصحاب المصالح للمساهمة فيه، كما ان ١٦ من بين هؤلاء كانوا من مستثمري أوروبا⁵⁰. اذاً قدرة الجذب تلك، ناتجة بالاساس من القدرات الاقتصادية التي تمتلكها الصين وامتلاكها لصندوق سيادي، مع قدرة الصين على توجيه اجراءات البنك، وفرض اجراءات شبه مركزية في ادارة استثمارات بنك الاستثمار الآسيوي .

كما يلاحظ، ان توجه الصين للاستثمار في العالم غالبا ما يكون مضمون بالموارد الطبيعية التي يمتلكها البلد المضيف، او من خلال مشروعات قادرة على توليد سداد الديون، وفي حال عدم القدرة على السداد فان اجراءات الصين في استرداد الديون غالبا ما تكون تعسفية⁵¹. وهذه الحالة تجسدت في سيريلانكا حيث انشئت الصين ميناء "هامبنتوتا"، الذي بني كجزء من مبادرة الحزام والطريق ، ولان سيريلانكا فشلت في توليد الإيرادات المتوقعة، فقد اضطرت الحكومة الى تسليم ملكية الميناء للصين. كذلك حصل الشيء ذاته مع انغولا، ويتوقع ان ترتفع مثل هذه الحالات مستقبلاً .

ولكن هذا لا يعني ان هناك تجاريا غير ناجحة في هذا المجال، فتقدم كل من أنغولا وموزمبيق وإيران دروسا إيجابية للاستثمار الصيني⁵². اذ امتازت هذه التجارب بخلق منافع وميز نسبية، كتجربة أنغولا السريعة في إعادة الإعمار ، وخلق البيئة التنافسية في الاقتصاد الموزمبيقي ، فضلا عن المكانة الاقتصادية لإيران امام القوة العظمى. واذا ما سحبتنا تلك النظرة الى العراق، فلا يتوقع ان تسير الامور وفق مبدأ التمييز بين النماذج الناجحة والفاشلة اعلاه. فهناك زج للشركات الصينية بمفهوم غير محدد لا يأخذ بنظر الاعتبار الجدوى الاقتصادية للمشاريع ومقدار المنافع المتحققة منها، ولا الافق الزمني للانجاز في إعادة الأعمار والتنمية، التي اذا ما اسيء التخطيط لها قد تؤدي في النهاية إلى تفاقم الانقسامات الاجتماعية في البلاد، خاصة وان سلوك الصين كدائن لا يخضع للشروط والضوابط والمعايير التي يعتمدها الدائنون الرئيسيون ومتعددي الأطراف في نادي باريس ولندن والبنك الدولي... فضلا عن ان الانهيار النفطي في عام 2014 ، كشف خطراً سياديا لهذه القروض. على وجه الخصوص ، فقد تسبب انخفاض أسعار النفط في توتر صادرات النفط للمنتجين، مما زاد من خطر التأخر في سداد القروض.

وبالرغم من ان الشركات الصينية أظهرت استعدادها لتكييف ترتيب قروضها ، لكن هذه الشركات كانت مستعدة لاستغلال الوضع عن طريق شراء المزيد من النفط بأسعار اقل من السوق⁵³. كما ان هناك مسألة مهمة، وهي ان موقف الصين تجاه قضايا الطاقة متغير، ففي السابق كانت تعمل على تقديم الدعم للقروض ذات معدلات فائدة جيدة جدا لصالح المنتجين، الا ان هذه السياسة تغيرت ببطء بمرور الزمن، وهو ناتج من ان استراتيجيات البلد في التعامل الاقتصادي الدولي لم تعد كما في بداية الالفية الثالثة، فلدى الصين الحرية في اختيار المنتجين الدوليين لمصادر الطاقة. كما ان مخاوف التدهور البيئي وتغير المناخ العالمي يتصاعد بشكل متزايد في الوقت الحاضر، ما جعل الحكومة الصينية تدرك أن سمعتها باعتبارها فاعلة في التلوث البيئي الشديد يصبح امراً غير مستقر على نحو متزايد بالنسبة لاستثماراتها. ويتزامن ذلك، مع دفع العالم للتحرك بعيدا عن الوقود الأحفوري ونحو الطاقات المتجددة.

وإذا ما امتدت الاستثمارات الصينية في البنى التحتية للعراق، فان قضية التمويل في ظل العجز الاقتصادي والمديونية الكبيرة ستكون قضية مصيرية جداً، فلا بد من الاخذ بنظر الاعتبار أن العراق من البلدان التي تعاني من مديونية كبيرة الى العالم، فيبلغ حجم الدين العام 110.5 مليار دولار لسنة 2016 اي ما يعادل 64.4% من الناتج المحلي الاجمالي للعراق لنفس السنة⁵⁴. كما تعاني البلاد من اضطرابات سياسية اثبت بانها السبب في تعثر الاوضاع الاقتصادية، كون ان الاقتصاد السياسي للعراق مرتهن بالعملية السياسية للبلاد، وغياب اي مأسسة اقتصادية يمكن من خلالها التنبؤ بافاق النمو، عدا عن كون الاقتصاد يرتهن نموه بالسعر العالمي لبرميل النفط. يقابل ذلك، الولوج العميق للشركات الصينية في قطاع النفط والاستثمار الكبير فيه. ناهيك عن ان شركات النفط العاملة في العراق تابعة الى السلطة المركزية للدولة في "بكين"، لذلك، عادة ما تراعي تلك الشركات عبر مشاريعها النفطية السياسة الخارجية الصينية، وتحظى باهتمام عميق من لدنهم. ما يجعلنا نجد بان صناع القرار الصينيون يخطون بحذر في علاقاتهم الاقتصادية مع العراق⁵⁵، تجنباً لاي اشكالات اقتصادية محتملة، خصوصاً في موضوع الاستثمارات في البنية التحتية، او في القطاعات الاقتصادية الاخرى

باستثناء قطاع النفط، الا انه تجدر الاشارة الى امر، وهو ان العراق غير قادرة على خلق التنوع الاقتصادي في ناتجه المحلي الاجمالي بمفرده، ولخلق القدرة على التنوع، فانه سيبقى مرتهن بدور الدافع او الداعم الخارجي "الدولي"، ولن يكون هناك مفر من الاستفادة من خلق التنوع عبر الاستثمارات الصينية، كما ويمكن النظر الى التقلبات العالمية في اسعار النفط على انها سلاح ذو حدين، فبالإمكان الاستفادة منها محليا كون ان معدلات النمو الاقتصادي للصين ستخف، ويقابلها انخفاض في الصناعات والتكنولوجيا المتاحة للتصدير، وهو ما يعني الالتفاف نحو القطاعات الاخرى خارج تصدير النفط. واحتمال الحصول على قروض التنمية المدعومة من النفط هو خيار قابل للتطبيق للعراق. ومع ذلك، الا انه يبقى هذا الخيار يحمل في طياته مخاطر محتملة كبيرة قد تؤثر على سيادته مستقبلاً.

سادساً: الشركات الصينية والانخراط في تنشيط السوق المحلية غير الامنة في العراق:

تُتهم الشركات الصينية دولياً بالانخراط في ظروف عمل غير آمنة، أو ظروف عمل لا إنسانية، وبيّنت منظمة الشفافية الدولية في دراستها لعام 2013 حول الرشوة في مختلف أنحاء العالم، بأنّ الشركات الصينية هي ثاني أكثر الشركات عرضة للرشوة في عملياتها في الخارج بعد الشركات الروسية، وكان الفارق بينهما طفيفاً إلى حدّ يجعله ضمن هامش الخطأ⁵⁶، ويقترن ذلك مع وجود بيئة تنافسية تعمل بها تلك الشركات. وبالرغم من تمرير الصين تشريعاً يجعل الرشوة في الخارج جريمة يعاقب عليها القانون، لكن في المقابل لم يلحظ ذلك باتخاذ الصين لخطوات او اية تحقيقات بشأن الرشوة لدى الشركات العاملة خارج البلاد، كون أنّ اهتمام الحكومة في متابعة هذه المشكلة محدود للغاية⁵⁷. وهو امر اقلق عدد من الدول التي تنشط فيها الشركات الصينية، واتضح اكثر لدى الدول الافريقية، حيث استثمرت الشركات الصينية في عدد من بلدان تلك القارة، ووجدت اغلب الدراسات والتحليلات الدولية، ان هناك علاقة طردية في الدول التي تعمل بها الشركات الصينية، وبين ضعف المؤسسات الحكومية

والفساد في الدول المستضيفة، مع التثبت من تجاوز الشركات الصينية على معايير التشغيل والجودة والسلامة البيئية، فعلى سبيل المثال تعاني موزنيق من ضعف الإدارة والتمويل لعدد من الهيئات الادارية والتنظيمية، وفي ظل غياب التنظيم الحكومي، منها وزارة البيئة، وفي اطار عمل الشركات الصينية لمهامها في استخراج المعادن فيها، اتضح بان مساحات الغابات تتراجع ونسب التلوث ترتفع بفعل الانشطة غير السليمة لهذه الشركات، مما اضطر الى شن حملة على هذه الشركات من قبل الاعلام والصحافة ومنظمات المجتمع المدني في تلك الدولة، تكللت تلك الجهود الى فرض غرامات على عدد من الشركات الصينية، والقاء القبض على بعض المسؤولين في موزنيق، والذين ثبت تعاطيهم الرشاوى من قبل تلك الشركات⁵⁸.

هذه الصورة تجعلنا نشاءم في محاكاة التجربة ان طبقت على العراق، من خلال المخاطر التي تحملها على الوضع في البلاد الذي يعاني هو الآخر من ضعف الحكم بسبب الصراعات وضعف الاستقرار السياسي، وهو ما ينذر في حال تشبيك العراق في مبادرة الحزام والطريق او من خلال الدخول الشامل للشركات الصينية، بانتشار المظاهر السلبية لعمل الشركات في العراق. واذا ما اريد الاستفادة القصوى من أنشطة تلك الشركات مقابل ضعف الرقابة الحكومية بفعل الفساد، فانه لا بد من الاستفادة من أنشطة المنظمات الدولية لمراقبة وتمكين منظمات المجتمع المحلي، ولكن في حقيقة الامر، هذا لموضوع سيصطدم بعقبات اخرى حتماً، منها ضعف القانون وسيطرة العشائري على مناطق التنقيب او انتاج النفط، والشركات الصينية تخشى من المجتمعات المحلية "العشائرية"، ففي ضل غياب انفاذ القانون وضعف سيطرة الحكومة، عادة ما تتولد بدائل في احلال السلطة، وهذه البدائل كأن تكون ميليشيات او عشائر تبني النهج المسلح، وتحاول ان تفرض سيطرتها على مناطق عمل تلك الشركات، وهو ما يزيد من عمق المشكلة، فضلا عن ان سياسة الصين في ادارة مصالحها الاقتصادية الخارجية تقوم على مبدأ اللا تعامل مع المجتمعات المحلية، ولا سلطة المعارضة، او الاحزاب خارج السلطة، وهو ما يختلف مع توجهات الشركات الامريكية والغربية التي تراعي عدد من المعايير في تعاملاتها منها حتى سياسية او محلية

كان تكون قضية اللا مركزية في الادارة. وقد حصلت هناك حالات من الاصطدام بين الشركات الصينية والمجتمعات المحلية في العراق، ففي عام 2010 نفذ هجوم على شركة النفط الصينية "CNPC" العاملة في حقل الاحدب من قبل السلطات المحلية في محافظة واسط مما سبب توقف عملها، واثر هذا الامر على التزامات العراق تجاه تلك الشركة⁵⁹.

ومن جهة اخرى، تلجأ الشركات الصينية الى التشغيل من خلال استيراد العمالة الصينية، مما يحرم المجتمعات المحلية من فرص الاستفادة من عمل هذه الشركات على اراضيها، وهو من العوامل الخطيرة التي قد ترفع من مستوى العنف في تلك المجتمعات المحلية والتمرد على السلطات الحكومية او المركزية، وربما تؤدي الى نتائج تخل بالتعاقدات البينية تتحملها السلطة المركزية في حال توقف عمل تلك الشركات⁶⁰. كما ان عدم الاتفاق على قانون النفط والغاز من قبل السلطة التشريعية والتنفيذية في بغداد، سيلقي بضراره على جذب الاستثمارات الى مناطق دون اخرى، فلاحظ مثلاً وعند المقارنة في تفضيل شركات النفط الصينية للعمل في المناطق الادارية للعراق، نراها تتسابق في السنوات السابقة في التعاقد مع حكومة اقليم كردستان لتطوير المناطق الغنية بمصادر الطاقة في منطقة الاقليم. بينما هذا الاندفاع يتضاءل باتجاه المناطق الواقعة تحت سيطرة المركز، وهو ناتج من عقود الانتاج طويلة الاجل، والى ارتفاع نسبة حصص الشركات الصينية من المنطقة الخاضعة الى سلطة الاقليم والتي تصل الى 49% من قيمة الارباح.

سابعاً : ادارة الصراعات المحلية وطبيعة الاستقرار السياسي في العراق: العراق كجزء من منطقة الشرق الأوسط التي تتركز فيها معظم القضايا الساخنة العالمية. يمر بحالة من الصراعات العرقية والدينية والطائفية التي ظلت في حالة اضطراب مستمر. وهذه الصراعات ناتجة في اغلبها من قبل الاطراف الدولية الكبيرة واللاعبيين الاقليميين في المنطقة⁶¹، ولذلك يرى البعض ان مشهد الاستمرارية في الصراع وافاقه المستقبلية يبقى مرتهن بنوعية التدخل الدولي، والاهداف التي يراد تحقيقها عبر

التدخل. على اية حال، يبدو ان الصين كدولة كبرى لها نفوذ اقتصادي في المنطقة لا تحمل ظاهرياً أية اجندات دينية او سياسية او تاريخية او استعمارية ، مما يجعلها المرشح المثالي لكسر الجمود في صراعات البلاد ولعب دور "الوسيط النزيبه" المقبول من قبل كل التشكيلات المكونة سواء على مستوى الوطن، او على مستوى الشرق الاوسط ككل. وما تطلقه الصين من رؤية استراتيجية للتعامل الدولي ترتقي الى القبول من قبل الدول الطامحة الى النمو، فقد اقترحت استراتيجية تعاون شاملة تعرف باسم 1 + 2 + 3⁶². اذ يشير الرقم "واحد" إلى الحاجة لزيادة التعاون في مجال الطاقة، لتغطية مجموعة من القضايا التي تشمل إنتاج النفط والغاز الطبيعي، وضمان سلامة طرق نقل الطاقة ، وإقامة علاقة طموحة بين الصين وشركائها "العرب" على المدى الطويل. في حين يمثل الرقم "اثنان" جناحي تطوير البنية التحتية وتيسير التجارة والاستثمار. ويرتبط الرقم "ثلاثة" بالمجالات ذات التقنية المتقدمة التي بإمكان تصنيعها مثل الطاقة النووية، والأقمار الصناعية ، والطاقات الجديدة من أجل تطوير التعاون العلمي بين الصين والمنطقة⁶³. وهذا الامر ينسجم بالطبع مع اوضاع العراق، في السعي لإيجاد مخرج للأزمات الخانقة في المجالات الأمنية والسياسية والاقتصادية، وتفادياً لدوامه الاحادية الاقتصادية المفرطة وارتفاع عدد السكان وارتفاع حجم المطالب الاجتماعية. وفي المقابل، فان مشاركة الصين في الإدارة الاقتصادية للعراق لها سماتها الخاصة في أهداف الحوكمة، والتي تختلف عن الشراكة الاقتصادية مع الدول الغربية ، ولهذا تواجه المشاريع الاقتصادية للصين في العالم انتقادات من الغرب وخاصة من الولايات المتحدة باعتبار ان الصين دولة متسرعة وحررة في العمل بالمنطقة. وهو ناتج بالاساس من إن بكين تلتزم بعدم التدخل في الشؤون الداخلية "السياسية والاجتماعية" بهدف تجنب التدخل المباشر في الصراعات أو الأزمات ، كما ان السياسة الصينية اتسمت بالعادة الى التهرب من المواقف الواضحة بشأن القضايا المثيرة للجدل. فعند مطالعة اول ورقة سياسية اصدرتها الصين في كانون الثاني عام 2016، نلاحظ بانها ليست حريصة على لعب دور مركزي كصانع للسلام، وبالتالي استنتج عدد من المحللين بان رؤية الصين تتسم بالغموض في الجوانب السياسية⁶⁴.

كما تشترك الصين مع بعض الحكومات في المنطقة، بفكرة أنّ قطاع المنظمات غير الحكومية قد يكون مرتعياً للمعارضة والاضطرابات الاجتماعية، ولذلك لا تسعى إلى تشجيع منظمات المجتمع المدني أو تمكينها في تلك الدول⁶⁵، وان كان هذا الأمر يحمل في طياته مخاطر بالنسبة إلى الدول المتشابكة اقتصادياً مع الصين، ومنها العراق مستقبلاً، وهذه المخاطر تتمثل ربما بدعم التوجه السلطوي في البلاد، وتمكين السيطرة الشاملة للحكومة المركزية على المفاصل كافة، بما لا يخدم أي توجهات نحو اللامركزية الإدارية. والذي سيجعل البلاد محرجة أمام التزاماتها في الدستور واتجاه المنظمات السياسية والاقتصادية الدولية، وحتى مع منظمات حقوقية أو دول ترعى قضايا التحول الاقتصادي وحقوق الإنسان، وبرز شاهد على هذا المثال في التوجه السلطوي الذي تدفع به الصين، هو عندما ترتب على باكستان ديون كبيرة بفعل إنشاء ميناء "جوادر" كجزء من مبادرة الحزام والطريق، أدى إلى توتر الأوضاع السياسية في باكستان بفعل احتجاجات المعارضة، عندها ناشدت الصين الحكومة الباكستانية باتخاذ موقف حازم تجاه المعارضة ضد المشروع ووقف الاحتجاجات⁶⁶، وان كان يؤثر ومن خلال هذه التجارب بان هناك عدد من المخاطر الملازمة لهذه المبادرة في حال الانخراط المباشر فيها، فبدلاً من أن تكون "الرصاصية الفضية" في علاج الأوضاع الاقتصادية في البلاد⁶⁷، إلا أنها قد تدعم النهج السلطوي والإدارة المركزية من خلال عدم منح فرصة للمعارضة، وعدم تمكين منظمات المجتمع المدني في مراقبة النشاط الحكومي. وهو ما يحمل في طياته احتمالات تفاقم حالة اللامستقرار على المدى البعيد. وان كانت هناك جهات نظر ترى بان هذا الأمر يمكن ان ينظر إليه على انه يدفع تجاه تقليل النفوذ الغربي إلى حد ما، كونه يزيد من حرية عمل الدول العراقية للتنويع والتعامل مع المزيد من الشركاء الاقتصاديين، وهذا ليس بالضرورة أمراً سيئاً. فلا يعني بان مشاريع الدول غير الغربية أو التعامل مع تلك الجهات يعني ان البلاد ستكون معادية إلى الغرب، لان هناك من الدول الغربية رأت في المبادرة فرصة لتعظيم المنافع الاقتصادية، وهو ما نراه واضحاً في إستراتيجية الاتحاد الأوروبي لعام 2016 بشأن التعامل مع الصين فقد اطلقت تلك الاستراتيجية دعوة صريحة من

عاصمة الاتحاد الاوربي بروكسل للتعاون مع بكين⁶⁸ والعمل معًا في الأحياء الشرقية والجنوبية للاتحاد الأوروبي لتشجيع الحكم القائم على التنمية المستدامة. ولو افترضنا ان العراق وبحكم المشاركة في المبادرة قد ترتبت عليه ذمم وديون مالية تجاه الشركات الصينية العاملة في البنى التحتية، واشرنا فيما سبق بان العراق من الدول المدينة الى العالم، وكان ضمان العراق في تسديد هذه الديون هو النفط المصدر الى الصين، وحصل تلكؤ في امداد الطاقة، كأن يكون بفعل انهيار مفاجئ مستدام لاسعار الطاقة في العالم، واذا علمنا ان نسبة اعتماد الصين حالياً على واردات النفط العراقي تشكل 5% من الطلب المحلي للصين، مع ملاحظة انها لا تمتلك احتياطي نفط استراتيجي كاف للحالات الطارئة، واذا ما ادى التفاعل العراقي مع المبادرة الى اعتماد اكبر للصين على النفط العراقي، وهنا سيترتب على ذلك الوضع تجاوز الجوانب الاقتصادية البحتة لنكون امام حالة من سلب السيادة الاقتصادية تتبعها قرارات سياسية او حتى عسكرية كان تكون بوضع اليد على ابار النفط الوطنية لضمان التصدير بطاقة اكبر في حال انهيار اسعار النفط. وبالتالي، لا مفر تقريباً من ضرورة تخيّل عدم امتثال الصين بمبدأ عدم التدخل، ومشاركتها بشكل استباقي في المنطقة. وهو امر يعني بالمحصلة تهديد التجربة الديمقراطية في العراق، وربما تكون سبباً في عدم الاستقرار السياسي والاقتصادي .

ثامناً : الصراعات الاقليمية والدولية المؤثرة على العراق جراء المبادرة:

لم تبد الصين اي علامات تذكر تدل على رغبتها في تحدي هيمنة الولايات المتحدة في المنطقة والعراق بالخصوص، وهو امر ناتج من سبب وجيه، كون ان الصين مستفيدة من دور الولايات المتحدة كضامن أمني في العراق، وبدون تحمل التكاليف المالية أو السياسية للتدخل فيه. علاوة على ذلك ، فإن الحفاظ على وجود عسكري صيني كبير في العراق او المنطقة المحيطة به إلى حد ما، سيعمل على تحويل الاهتمام الامريكي نحو مزيد من الانتشار العسكري في شرق اسيا، وهو امر تخشاه الصين بشدة⁶⁹، كون ان منطقة شرق اسيا تتمتع باعلى اهمية جيوسراتيجية للمصالح

الصينية . ولذلك لا يثير التواجد الصيني في العراق اي صراعات محتملة في المستقبل. فلكل منهما مصلحة مشتركة في إستقرار البلاد، وكلاهما استثمر بعمق في الوضع الراهن. اذا ما علمنا ان الصين هي اكبر المستثمرين الدوليين في البلاد، التي بلغت في قطاع البنية التحتية والطاقة الى 18 مليار دولار⁷⁰. وهذه الاستثمارات الضخمة ناتجة بالاساس من النظام الذي تعمل الولايات المتحدة على تأمينه. ولذلك فهي تتجنب أي استثمارات او توجهات سياسية او اقتصادية من شأنها ان تؤدي الى اغضاب الطرف الامريكي داخل العراق. ويعبر بعض المسؤولين الصينيين في السر عن بعض الارتياح من انخراط الولايات المتحدة في هذه البلاد، من خلال الانتشار العسكري او النفوذ السياسي الذي لا يمكن تحقيقه صينياً، وهو ما اكده الرئيس الامريكي "بارك اوباما" في تصريح لصحيفة "نيويورك تايمز" حين وصف الصين بـ "المستفيد الحر"⁷¹ من عمليات المحافظة على الامن التي تقوم بها القوات الامريكية، مشيراً الى ان الولايات المتحدة تنفق الكثير من اجل ذلك، في حين ان المكاسب الصينية ترتفع بحجم الدور او التدخل الذي تقوم به الولايات المتحدة في العراق، حتى ان الرئيس الامريكي طالب الصين بان تستثمر مع الولايات المتحدة في جهود المحافظة على الاستقرار في العراق⁷². وهو ما يعني ان الولايات المتحدة لا ترى في الوجود الصيني خطراً على مصالحها، لكنها تريد ان تتحمل بنفس الوقت بعض من الجهود التي تتحملها الاخيرة، بان تكون هذه الجهود بحجم المنافع الاقتصادية التي تستثمر بها في العراق.

من جهة اخرى ، فإن التنافس السعودي- الإيراني المتصاعد عكف بلا شك على جهود الصين للحفاظ على علاقاتها في مجال الطاقة وتطويرها في المنطقة. فقد ادت العقوبات التي فرضتها الولايات المتحدة على إيران بسبب النزاع النووي قيوداً على سياسة الطاقة الصينية في المنطقة. فقبل تشديد العقوبات، كانت إيران ثالث أكبر مورد للنفط الخام للصين بعد السعودية وروسيا. ولكن ومن أجل الحفاظ على علاقات دبلوماسية قوية مع الولايات المتحدة وأوروبا في أعقاب فرض العقوبات، خفضت الصين وارداتها من إيران⁷³. وهو ما سيدفع الصين الى تعويض اي نقص حاصل في

الطاقة من خلال العراق، او دول الخليج وبالتحديد السعودية. وهذا يتطلب انشاء وتأمين خط ناقل للطاقة من المناطق المنتجة للنفط وبالتحديد البصرة الى اسواق الطاقة في بكين. ولكن بنفس الوقت، ومن خلال متابعة المواقف السياسية للصين، فانها حريصة على انتهاء الصراعات في المنطقة، اذ تؤكد في اكثر من مناسبة بان التنمية والاستقرار يسيران جنباً إلى جنب، وبالتالي فإن الوضع الحالي للمنطقة، من وجهة نظر الرئيس الصيني " شي جين بينغ"، سيقوض تطبيق جهود مبادرة الحزام والطريق⁷⁴، لذلك تجد "بكين" أنه ومن خلال الحوافز التي ستخلقها المبادرة، فانها ستسهم في انتهاء الصراعات في البلدان الواقعة على طريق المبادرة وبالتحديد دول الجوار الجغرافي للعراق. ولحل أي توتر بينهما في إطار الحفاظ على المصالح المشتركة، فإن الصين سوف تدعم أي حلول سياسية لإنهاء هذه الصراعات، ويمكن أن نرى مستقبلاً، المزيد من الوساطة الصينية مع الحلفاء "روسيا وإيران"، من أجل التهدئة في المنطقة لبدء مشاريع التنمية القائمة على السلام والمصالح المتبادلة، كما ان هناك بوادر تعرض من قبل الصين للوساطة بغرض التهدئة بين السعودية وإيران وان لم تكن جوهريّة.

اما بالنسبة الى الكويت، فإن موقعها في التقاطعات الوسطى من طريق الحرير يمنحها ميزة نسبية، خاصة وأن الصين ترى في جزيرة "بويان" على الخليج العربي، بأنها تدعم فرص الكويت في أن تصبح محوراً مالياً وتجاريًا مهمًا في المشاركة في دول مبادرة الحزام والطريق، دافعاً ذلك البلدين إلى توقيع مذكرة تفاهم حول تطوير التعاون المشترك في حزيران 2014، وانشاء مدينة "الحرير" (بالقرب من الحدود العراقية) بمشاركة من الصين⁷⁵، وهذه المدينة من الناحية الجغرافية ستسهم في ربط المنطقة بدول آسيا الوسطى والقوقاز، من خلال التواجد على خريطة الحزام الاقتصادي لطريق الحرير. وهو ما يفرض على العراق تحدي جديد في حال انتهاء الاعمال في جزيرة بويان، كون ان هذه المدينة التجارية ستعمل على خلق النافذة المائية للعراق على الخليج العربي، وتصبح من فرص العراق في الاستفادة من المبادرة، خصوصاً اذا اتخذت الحكومة العراقية مواقف متشنجة مع كل من الصين والكويت، والتي لا تسهم

في المحصلة من تطبيع العلاقات العراقية مع الكويت، وهنا نفترض بان النتائج التي ستعكس جراء ذلك ستكون مرتبهة بقدر كبير بالوضع السياسي والاقتصادي للعراق، فاستمرار الضعف الاقتصادي للبلاد وانعدام التخطيط، واستمرار الوضع السياسي المربك، سيفرض على الحكومات العراقية الرضوخ للامر الواقع، وبالتالي هذا يعني استمرار تضرر المدن العراقية من هذا المشروع وبالتحديد مدينة البصرة، وهدر حقوق الاجيال العراقية القادمة. خاصة اذا علمنا بديهياً بان مصلحة الكويت في ان يبقى العراق دولة رخوة تتعايش فيه دوامة الازمات، ولكن ايضاً وبنفس الوقت، فان الكويت كدولة لا تستطيع ان تتحمل تفجر الوضع في العراق، وخصوصاً في مناطق الجنوب القريبة منها. وهي بديهية يفترض على صانع القرار العراقي التلويح بها حول هذا المشروع.

اما دولياً، فإن الدولة العراقية الهشة اذا ما استطاعت ان تخلق توازناً في التحالف بين الصين والولايات المتحدة، فان هذا التحالف ستمكن من خلاله تعبيد مسار لاعادة الاعمار واحياء البنى التحتية والتنوع الاقتصادي يمكن ان يدفع باتجاه الاستقرار السياسي، وهذا يعني من الناحية العملية بان نجاح هذه العملية يعني ان العراق سيلعب دوراً في هندسة امن المنطقة. ولذلك تواجه الصين ضغوطاً دولية قوية وبالتحديد من الولايات المتحدة للمساهمة في استقرار المنطقة والعراق بالتحديد. وربما تكون ملامح هذا الوجود عبر الاتفاقات العسكرية والامنية، فبعض الدول بدأت فعلاً بتنويع مصادر السلاح في ظل تزايد الصراعات والتهديدات الأمنية في المنطقة، ففي السنوات الخمس الاخيرة ارتفعت صادرات السلاح الصينية الى المنطقة، حتى صارت هناك علاقة طردية في بيع السلاح، فكلما ارتفعت حصة منطقة الشرق الاوسط من تجارة السلاح في العالم فانه يقابل ذلك ارتفاع نسب صادرات السلاح الصينية الى المنطقة ايضاً.

الاستنتاجات:

- 1- الصين لن تدخل العراق في مبادرة الحزام والطريق لاعتبارات عدة منها سياسية واخرى اقتصادية وامنية، فضلا عن تهالك البنى التحتية، ولذلك لن تجازف في ظل انتشار قضايا الفساد في العراق في ادخال شركاتها للاستثمار في البنى التحتية، لان الاوضاع في العراق تشكل ضراً بمصالح المستثمرين الصينيين. خصوصاً وان العراق يعاني من مديونية مرتفعة.
- 2- المصالح الأمريكية والصينية في العراق لا تتعارض مباشرة مع بعضها البعض. على العكس من ذلك ، فإن الولايات المتحدة والصين لديهما مصلحة مشتركة في التدفق المتواصل للنفط من البلاد وفي مواجهة التطرف العنيف فيه.
- 3- رغم أن العراق ليس جزءاً من المبادرة، إلا أنه محاط بالبلدان التي هي جزء منها ، وبالتالي يمكن أن يكون العراق بمثابة "الامتداد الطبيعي" للمبادرة، واستثمار هذه الميزة في دعم السعي لاعادة اعمار المناطق التي تضررت بفعل الارهاب. كون ان الاستثمار في المنافع التي تحققها المبادرة على البلدان الثلاث المحيطة بالعراق والمشكلة للمبادرة، تدفع نحو اصلاح تدريجي في اوضاع الاستثمار في البلاد مع تنويع سلة الواردات وانخفاض تكاليف الشحن.
- 4- الاستثمار الصيني، غالبا ما يكون له اوجه عدة. فالحكومة والشركات الصينية تتصف بكونها برغماتية للغاية، وينظرون الى مصالحهم بكونها ذات اهمية قصوى، وهنا على الحكومة العراقية ان تتحمل مسؤولية الموازنة بين المصالح الصينية والمصالح الوطنية.
- 5- بالرغم من ان الصين تعد من أكبر المستثمرين في العراق في قطاع الطاقة بالتحديد، الا ان الوضع الحالي في البلاد لا يسمح بمزيد من التواجد الصيني والاجنبي بالعموم في ذات القطاع، بسبب تفاقم الازمات الاقتصادية منها البطالة والتلوث، وخصوصا في المناطق التي تتواجد فيها شركات النفط.

6- السياسة الاقتصادية الصينية مع ايران والخاضعة الى اعتبارات السياسة الامريكية تجاهها، تدفع نحو الكراهية والحذر من التنين الصيني من قبل ايران، وهو الامر الذي دفعها الى اشراك الهند في الاستثمار في ميناء "تشابهار"، مما يرجح احتمالات القلق لدى صانع القرار الصيني تجاه مستقبل الطريق العابر من خلال ايران.

7- مع حاجة العراق الماسة الى الاستثمار في البنية التحتية، وتمويل ذلك الاستثمار بالقروض، وبالرغم من امتلاك الصين لصندوق سيادي كبير وتوافر القروض التي تمنحها للدائنين، الا ان هذه القروض تحمل معها مخاطر متزايدة من رد فعل عنيف، حتى في ظل ظروف اقتصادية وطنية مستقرة نسبياً، ففي كثير من حالات الاستثمار سواء في مجال الطاقة (في قيرغيزستان مثلاً)، او الاستثمار في البنى التحتية (في ميانمار مثلاً) او في انشاء الموانئ (في سيريلانكا مثلاً) انتهت بوضع اليد على تلك المنشآت الحيوية حين عجزت تلك الدول عن سداد الديون الى الصين.

8- مثل عقد التسعينات من القرن الماضي الفرصة الرائدة للنمو في تثبيت الاوضاع الاقليمية لمنطقة الشرق الاوسط، وقد استفادت الدول الكبيرة في المنطقة من الفرص التي تركها هذا العقد منها انهيار الاتحاد السوفيتي وظهور جمهوريات اسيا الوسطى، واعادة الترتيبات الاقليمية سياسياً واقتصادياً بفعل النظام العالمي الجديد، في حين ان العراق فوتت عليه فرص التشابك الاقليمي التنموي بفعل العقوبات الدولية التي كانت مفروضة عليه.

9- بالرغم من الاهمية الجغرافية للعراق في مبادرة الحزام والطريق، الا ان عدم قدرة العراق على التشابك الاقتصادي مع دول المنطقة، فضلاً عن مقدار الضعف في التفاعل المالي والاداري واللوجستي والتعاون المشترك، فان هذا الامر سيطغى في ترتيبات الاندماج والتكامل في مبادرة الحزام والطريق.

10- ستكون وجهة العراق في الاستفادة من المبادرة ثانوية وليست اساسية، وستكون هناك دول وسيطة في الربط الجغرافي البري، واكثر الدول من ناحية القرب والجدوى الاقتصادية ستكون الجمهورية الاسلامية وعبر خطوط سكك الحديد البرية، فضلا عن الموانئ الايرانية في "بندر عباس"، اذا ما تاخر العمل في ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة.

التوصيات:

1- في حال الابقاء على الاوضاع الاقتصادية في البلاد على ما هي عليه، دون ان تعمل الحكومة العراقية على تحقيق نهضة في البلاد، فان السوق العراقي سيغرق في المنتجات الاجنبية رخيصة الكلفة وهو ما يعمق من دوامة الاحادية في الاقتصاد العراقي، وتزيد من هشاشة الاوضاع الاقتصادية والسياسية والامنية بل وحتى الاجتماعية. وهذا الامر سيؤثر اقليميا، في ابقاء العزلة الاقتصادية والسياسية للبلاد من دون مراعاة المصالح التجارية للبلاد.

2- الاستثمار في الموقع الجغرافي للعراق، من خلال التفاف خطوط المبادرة حوله، عبر الاستفادة بالانخراط في مشاريع ثنائية مع هذه الدول لربط البنية التحتية معهم من أجل الوصول إلى الحزام والطريق دون أن تكون البلاد جزءا رسميا من المبادرة. وهذا الامر ممكن تحقيقه لان الصين تبدي مرونة تجاه البلدان غير الداخلة بصورة رسمية في المبادرة لانها تعتبرها "امتدادات طبيعية". وفي حال عدم مراعاة العراق للموقف الذي هو عليه، اي من دون تحقيق ترابط جزئي مع الدول المحيطة، فان البلاد ستكون بموقف حرج يضر مستقبلا في الاوضاع الديموغرافية، التي تزيد من عزلة العراق ليس على المستوى الدولي فحسب وانما على مستوى دول الجوار، لان هذه الدول ومن ضمنها الكويت ستعمل على الاستثمار في مشاريع استراتيجية مع الصين تهئ لها مستقبلا وضعا افضل في حال التغيير في اسس النظام الدولي القائم.

3- يمكن للصين أن تساعد في تنشيط عدد من المدن الكبرى التي لم تعاني من الحرب ولكنها تتعرض الى الركود أو تهاوي الاوضاع الاقتصادية. والبصرة مثال ساطع على ذلك. حيث حقول النفط حول البصرة هي من أغنى المناطق في العراق. رغم ذلك ، لم تستفد البصرة من عوائد النفط حتى خلال سنوات الطفرة قبل عام 2014.

4- يجب على الحكومة العراقية أن تدرك بان ليس كل استثمار صيني سوف يكون مناسباً لاحتياجات العراق من البنية التحتية. فعلى الرغم من أن الصناعة الصينية مناسبة جداً للمشاريع الكبيرة، لكن الصين لا تزال تتخلف عن منافسيها عندما يتعلق الأمر بالتكنولوجيا العالية. واليابان ، على سبيل المثال ، تقدم بديلاً مجدياً لعدد من البنى التحتية والمشاريع.

5- نظام الاقراض لدى الصين لا يخضع للمعايير التي تضعها المنظمات الاقتصادية الدولية كالبنك الدولي او صندوق النقد الدولي، ولذلك هي عادة ما تكون قروض بشروط حكومية وتحمل في كثير من الاحيان شروط تعسفية حين العجز من السداد. وهو امر لا بد ان يشخص امام صانع القرار العراقي، لان العراق يعاني اصلا من المديونية، مع مشكلة احادية الاقتصاد ، مما يجعل الدخول العرقي في مبادرة الحزام والطريق يحمل معه مخاطر ديون قد تؤدي الى رهن اوضاعه الاقتصادية الى العالم.

- ¹ Mohammad Salim and Mohammad AlQatatsheh, China's Strategy in the Middle East "The Silk Road Project", Journal Of Humanities And Social Science, Volume 22, Issue 1, January 2017, P. 38
- ² Thomas Zimmerman, The New Silk Roads: China, the U.S., and the Future of Central Asia, CENTER ON INTERNATIONAL COOPERATION, October 2015, NEW YORK UNIVERSITY, P.16
- ³ Mohammad Salim and Mohammad AlQatatsheh, op cit, P. 38
- ⁴ Ibid, P.43
- ^{*} للتعريف بالمبادرة وخارطة انتشارها وتفصيلها يمكن مراجعة بحثنا الموسوم مبادرة الحزام والطريق وانعكاساتها على دول مجلس التعاون الخليجي والمنشور في مجلة السياسة الدولية/ كلية العلوم السياسية/ الجامعة المستنصرية. (في الطاعة).
- ⁵ Muhammad Salman Khan, Pakistan-Iran-China Triangle: A Game Changer in the Region? The Dialogue Journal, Volume IX Number 2 , Peshawar: 2014, p. 131
- ⁶ Mohammad Salim and Mohammad AlQatatsheh, op cit, P. 42
- ⁷ Ibid, P. 44
- ⁸ Ibid,
- ⁹ Sumedh Anil Lokhande, China's One Belt One Road Initiative and the Gulf Pearl chain, China Daily, Begin, 5/6/2017 , www.chinadaily.com
- ¹⁰ Xuewen QIAN, The New Silk Road in West Asia under "the Belt and Road" Initiative, Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia), Vol. 10, No. 1, 2016, P. 42
- ¹¹ Zack Cooper and others, China's Maritime Silk Road: Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region, Center for Strategic and International Studies, Washington, March 2018, P. 32
- ¹² CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE: AN OPPORTUNITY FOR IRAQ, Al-BAYAN Centre for Planning and Studies Series of Publications, Baghdad: 2018, P. 11
- ¹³ Sumedh Anil Lokhande, op cit,
- ¹⁴ CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE, op cit, P.11
- ¹⁵ Ibid,
- ¹⁶ Jeffrey S. Payne, [The G.C.C. and China's One Belt, One Road: Risk or Opportunity?](http://www.mei.edu) Middle East Institute, Aug 11, 2016, www.mei.edu
- ¹⁷ CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE, op cit, P.12
- ¹⁸ Ibid,
- ¹⁹ Shatha Khalil, Al-Hareer Road ... An economic belt linking Iraq with China, Rawabet Center for Research and Strategic Studies, 2017, www.rawabcenter.com
- ²⁰ Mohammad Salim and Mohammad AlQatatsheh, op cit, P. 41
- ²¹ Sumedh Anil Lokhande, op cit,
- ²² Mohammad Salim and Mohammad AlQatatsheh, op cit, P. 41
- ^{*} تقوم "استراتيجية الخروج" والتي تم اطلاقها رسمياً من قبل الحكومة الصينية في عام 2001 على فكرة مفادها اختيار شركات رائدة في التقدم من بين كل القطاعات الاقتصادية والتي تم صقلها وتثبيتها من خلال الدعم الحكومي التفضيلي والامتيازات والدعم السياسي لتجعل منها شركات تحتل مواقع متقدمة في تصنيف "FORTUNE" للنمو، ومن ثم يتم زج هذه الشركات في النشاطات الاقتصادية الدولية كجزء من الشركات عابرة القومية المنتشرة في العالم، وقد بلغ عدد هذه الشركات عند انطلاق الاستراتيجية 180 شركة، كانت اغلبها مختصة في مجال الطاقة واستخراج النفط والغاز، للمزيد حول الموضوع ينظر: - رافع علي المدني، الدبلوماسية الناعمة في السياسة الصينية تجاه افريقيا "العلاقات الصينية - السودانية نموذجاً 2000-2011"، دار الجنان للنشر والتوزيع، الاردن: 2016، ص. 178.
- ²³ Shatha Khalil, op cit,
- ²⁴ Energy consumption in China, World data, Germany : 2018, www.worlddata.info,
- ²⁵ Richard Wachman , China pushes for bigger role in Iraqi reconstruction, Arab News, London: 19 march 2018, www.arabnews.com
- ²⁶ Ibid,
- ²⁷ Christina Lin, The New Silk Road: China's Energy Strategy in the Greater Middle East, The Washington Institute for Near East Policy, Washington : 2011, p. 109
- ²⁸ Shatha Khalil, op cit,
- ²⁹ Zhou Rong, Opinion: China is playing a big role in Iraqi reconstruction, China Global Television Network, Beijing: 2018, www.cgtn.com
- ³⁰ Shatha Khalil, op cit,
- ³¹ OPEC, Annual Statistical Bulletin, Vienna: 2017, P. 26
- ³² CHINA'S Belt and Road Initiative, op cit, P. 37
- ³³ Iraq to build oil refinery in Fao with Chinese firms, plans 3 others, January 29, 2018, <https://uk.reuters.com>
- ³⁴ Christina Lin, op cit, P.P. 14-15
- ³⁵ Christina Lin, the pla's "orient express": Militarization of the iron silk road, China Brief a Journal of Analysis and Information, Volume XI Issue 5, Washington: March 25, 2011, p.8
- ³⁶ Peter Simpson and David Wilkes, Orient Super Express: From London to Beijing by Train...in Just Two Days," Daily Mail, March 9, 2010, <http://www.dailymail.co.uk>
- ³⁷ Christina Lin, The New Silk Road, op cit, P. 15
- ³⁸ Ibid,
- ³⁹ Ibid,
- ⁴⁰ Mohammad Salim and Mohammad AlQatatsheh, op cit, P. 45

- ⁴¹ Christina Lin, *The New Silk Road*, op cit, P. 7
- ⁴² وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مؤشرات النقل والاتصالات، <http://www.cosit.gov.iq>
- ⁴³ فرانك كندر، الاقتصاد السياسي للعراق: إعادة التوازن في مجتمع مرحلة ما بعد الصراع، ترجمة مهند طالب الحمدي، بغداد: 2015، ص. 352.
- ⁴⁴ Benjamin Isakhan and Peter E. Mulherin, *Basra's Bid for Autonomy: Peaceful Progress toward a Decentralized Iraq*, Middle East Journal, Middle East Institute, Volume. 72, NO. 2, Spring 2018: Washington, p. 268.
- ⁴⁵ The Statistics Portal, China's foreign exchange reserves 2017, www.statista.com
- ⁴⁶ Xuming Qian, *The Belt and Road Initiatives and China's Middle East Energy Policy*, International Relations and Diplomacy journal, Vol. 4, No. 10, October 2016, P. 615
- ⁴⁷ CHINA'S Belt and Road Initiative, op cit, P. 11
- ⁴⁸ Sumedh Anil Lokhande, op cit,
- ⁴⁹ CHINA'S Belt and Road Initiative, op cit, P. 37
- ⁵⁰ جون ب. الترمان، الجانب الآخر من العالم: الصين والولايات المتحدة الأمريكية والصراع من أجل أمن الشرق الأوسط، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، واشنطن: 2017، ص 22.
- ⁵¹ CHINA'S Belt and Road Initiative, op cit, P. 45
- ⁵² Ibid, p. 47
- ⁵³ Meidan, Michael. *China's loans for oil: asset or liability?*, The Oxford Institute For Energy Studies, UK: 2016, p. 10
- ⁵⁴ Iraq National Debt Goes up, National Public Debt for Iraq, <https://countryeconomy.com>
- ⁵⁵ CHINA'S Belt and Road Initiative, op cit, P. 44
- ⁵⁶ جون ب. الترمان، مصدر سابق ذكره، ص. 22
- ⁵⁷ المصدر السابق،
- ⁵⁸ Paula Cristina Roque. *China in Mozambique: A Cautious Approach*, South African Institute of International Affairs, South Africa: 2009, p. 8
- ⁵⁹ Christina Lin, *The New Silk Road*: op cit, P. 8
- ⁶⁰ Ibid, P. 9
- ⁶¹ Sumedh Anil Lokhande, op cit,
- ⁶² Yang Chengxi, "China Lays out '1+2+3' Strategy at CASCF Ministerial Meeting," China Central Television, June 6, 2014, <http://english.cntv.cn>
- ⁶³ Zhang Dan, *Chinese President Stresses Top-level Planning in Cooperation with Arab States*, June 6, 2014, <http://english.cntv.cn>
- ⁶⁴ John Calabrese, *China's Role in Post-Hegemonic Middle East*, Middle East Institute, Washington : 2017, www.mei.edu
- ⁶⁵ جون ب. الترمان، مصدر سابق ذكره، ص 11
- ⁶⁶ CHINA'S Belt and Road Initiative, op cit, P. 42
- ⁶⁷ Ibid,
- ⁶⁸ Christina Lin, *The Belt and Road and China's Long-term Visions in the Middle East*, SPSW, Issue No. 512, Germany: Oct 2017, P. 3
- ⁶⁹ John Calabrese, op cit,
- ⁷⁰ Shatha Khalil, op cit,
- ⁷¹ تشاويلينغ فنج، قبول الاعتماد المتبادل: ديناميكيات الصين والشرق الأوسط حان وقت الإصلاح، معهد بروكغنز، ماساشوستس: 2015، ص 3
- ⁷² المصدر السابق، ص. 3
- ⁷³ Xuming Qian, *The "One Belt, One Road" Strategy and China's Energy Policy in the Middle East*, Middle East Institute, Washington: 2015, www.mei.edu
- ⁷⁴ Mohammad Salim and Mohammad AlQatatsheh, op cit, P. 46
- ⁷⁵ Ibid, P. 42.

