

الانعكاسات الجيوسياسية والاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق على العراق

م.د. اسراء علي طاهر الياسري

وزارة التربية / مديرية تربية النجف / العراق

israa.ali.alyassiri@ec.edu.iq

المخلص :

تسعى الصين الى توسعة نطاق انخراطها بمنطقة الشرق الأوسط والخليج العربي (العراق) على وجه التحديد من خلال مبادرة الحزام والطريق التي اطلق الرئيس الصيني شي جين بين عام ٢٠١٣ وهو المشروع الأبرز والذي يهدف الى انشاء أكبر منصة للتعاون الاقتصادي من خلال تطوير طرق التجارة الدولية والممرات الاقتصادية ضمن اطار تنسيق السياسات وترابط بشبكات البنى التحتية والشركات التجارية والمالية والتواصل بين الشعوب ، ويربط المشروع بين أكثر من ٦٥ بلداً بأجمالي عدد سكان يقدر ٤،٤ مليون نسمة أي نحو ٦٣% من سكان العالم ، ألقت المبادرة تجاوبا ومشاركة واسعة من حوالي ٧٠ دولة مطللة على هذا الخط ، وفي مقدمتها دول الشرق الأوسط ، وتتوقع التقديرات ان الصين ستنتفك أكثر من ترليون دولار على هذا المشروع بحلول عام ٢٠٢٧ م . وتعتمد هذه المبادرة على استثمار فكرة طريق الحرير، ذلك الطريق القديم البري الذي كان يربط الصين بمنطقة وسط آسيا والبحر المتوسط منذ آلاف السنين ، لكن المبادرة الجديدة هي أوسع نطاق ، من حيث المكون القطاعي ، فهي تتضمن انشاء شبكة من الطرق البرية وأخرى من الممرات البحرية وثالثة من خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي ، بجانب شبكة من الألياف الصناعية تدشن طريق الحرير إلكترونيا يواكب القرن الحادي والعشرين ، كما تعد المبادرة أوسع نطاقا من الناحية الجغرافية مقارنة بطريق الحرير القديم اذ أنها تربط الصين بالعالم الخارجي بداية من مناطق شرق وجنوب ووسط آسيا وصولا الى قارة اوربا مرورا بمناطق غرب اسيا والشرق الأوسط وشمال افريقيا، والمبادرة بالأساس هي استراتيجية تنمية اطلقها الرئيس الصيني وتتمحور حول التعاون والتواصل بين الدول وخصوصا بين الصين ودول اسيا وافريقيا وتتضمن فرعين رئيسيين طريق الحرير الاقتصادي البري وطريق الحرير البري أي ان الصين تتبنى استراتيجية طموحة لها أهمية كبرى على مستوى العالمي ، ومن هنا تعد فرصة حقيقة للعراق لاعادة بناء بناء التحتية والاستفادة من تجارة الترانزيت التي تمر عبر العراق من خلال اكمال ميناء الفاو الكبير وطريق القناة الجافة ، وبالتالي الامر الذي سيؤدي الى النهوض باقتصاد العراق وتنويعه وعدم اعتماده على النفط فقط . يتمحور هدف الدراسة حول ابراز مدى تأثير مشروع الحزام والطريق الجديد على منطقه العربية النظام الدولي (صراع القوى الصاعدة) وفي النظام الاقتصادي ، من خلال تسليط الضوء على تحليل استشرافي للشركات الاقتصادية والاستراتيجية العراقية الصينية وافاقها المستقبلية على العراق في استعادة دورة الإقليمي الفاعل والمؤثر. اعتمد البحث على منهج التحليلي الوصفي للبيانات عن طريق بيان واستقراء الأهمية الاقتصادية لطريق الحرير واثارة الاقتصادية على العراق ، و تحليل البيانات المعدة في التقارير الدولية المتعلقة به

الكلمات الدالة : الحزام ، الطريق ، البنك الاسيوي

Geopolitical and Economic Implications of the Belt and Road Initiative on Iraq

Lecturer Dr. Israa Ali Taher Baqer Al-Yasiri

Abstract:

China seeks to expand its involvement in the Middle East and the Arabian Gulf region (Iraq), specifically through the Belt and Road Initiative launched by Chinese President Xi Jinping in 2013, which is the most prominent project, which aims to create the largest platform for economic cooperation through the development of international trade routes and economic corridors. Within the framework of policy coordination and interconnection with infrastructure

networks, commercial and financial companies, and communication between peoples, and the project connects more than 65 countries with a total population estimated at 4.4 million, or about 63% of the world's population, the initiative received a wide response and participation from about 70 countries overlooking this. The pipeline, led by Middle Eastern countries, and estimates predict that China will spend more than a trillion dollars on this project by 2027. This initiative relies on investing in the idea of the Silk Road, the old land road that linked China to Central Asia and the Mediterranean region thousands of years ago. Of oil and natural gas pipelines, along with a network of industrial fibers that inaugurate the Silk Road electronically in keeping with the twenty-first century. The initiative is also geographically broader than the ancient Silk Road, as it connects China with the outside world, starting from the regions of East, South and Central Asia to the continent of Europe. Passing through the regions of West Asia, the Middle East and North Africa, and the initiative is basically a development strategy launched by the Chinese president and centers around cooperation and communication between countries, especially between China and the countries of Asia and Africa. Hence, it is a real opportunity for Iraq to rebuild its infrastructure and benefit from the transit trade that passes through Iraq through the completion of the great port of Faw and the dry canal road, and thus, which will lead to the advancement and diversification of Iraq's economy and not depend on oil only.

Keywords: the belt, the road, the Asian Bank , Scientists

المبحث الاول المقدمة :

إن العلاقة بين الدول العربية والصين ليست حديثة ولكنها تعود لفترة زمنية قديمة، فقد كان العرب يقصدون المراكز التجارية الصينية من أجل الممارسات التجارية، وشيئاً فشيئاً أخذت العلاقات بين الصين والدول العربية تتطور وتأخذ طابع الثنائية وخاصة بعد أن استقلت الدول العربية من الإستعمار وتخلصت الصين هي الأخرى من حروبها الداخلية والخارجية . وفي خمسينيات القرن الماضي تطورت العلاقات بين الصين والدول العربية تطوراً كبيراً بسبب التقارب بين القضايا العربية والصينية والتي تبلورت في التخلص من الهيمنة الأمريكية الأوروبية بكل صورها وأشكالها ورفض التدخل في الشؤون الداخلية للدول أو انتهاك سيادتها^(١)

أطلقت الصين مبادرة مشروع الحزام والطريق عام ٢٠١٣ ، وهو من المشاريع الاستراتيجية العملاقة التي تسعى جاهدة لتحقيقها وتأتي أهميته من خلال حجمه ، والتي تهدف الى ربط بلدان العالم ببعضها البعض عبر شبكة من الطرق البرية وسكك الحديد والموانئ وخطوط انابيب النفط والممرات البحرية وشبكات الاتصالات السلكية ولاسلكية التي تمر بالصين ، قدمت الحكومة الصينية هذه المبادرة باعتبارها وسيلة لتحسين التعاون والاتصال فيما بين المناطق بعد ما وصلت الى مرحلة امتلاكها القدرات والامكانيات في تبني وتطرح المبادرات والاستراتيجيات الإقليمية والدولية بهدف الحفاظ على مكانتها ودفعها الى الامام عبر حماية امنها القومي ومصالحها المتعددة وهنا عملت على احياء طريق الحرير

^(١) النجار ، الهام (٢٠١٨). طريق الحرير الصين وانعكاساته على أنماط التجارة الدولية وحركة النقل العالمية، <https://democraticac.de>

الاقتصادي وطريق الحرير البحري والذي اختصر بمشروع (الحزام والطريق) ، والتي تعد من أوسع المفاهيم الاستراتيجية من النواحي الجيوستراتيجية والاقتصادية في الوقت الراهن^(٢). وتأتي رغبة الصين في تطوير علاقتها الاقتصادية في منطقة الخليج العربي ومع العراق تحديدا من منطلق اطار برنامجها العالمي المسمى مبادرة الحزام والطريق (كما اشرنا انفا)، المستوحاة من فكرة طريق الحرير القديم الذي يمهّد الى تعزيز التواصل والاستثمار والتجارة وتدفق رؤوس الأموال بين الصين واسيا وافريقيا واوربا ، يتكون (الحزام) من مشاريع ربط الصين بأوربا عبر اسيا والشرق الأوسط برا في حين يشير (الطريق) الى مشاريع تربط بطرق بحرية تربط الصين بأفريقيا والشرق الأوسط عبر جنوب شرق اسيا وجنوب اسيا والدول الموقعة على المبادرة مع بكين كافة^(٣) . من المتوقع أن تزعزع مبادرة الحزام والطريق التبادل التجاري الدولي ، وان يكون تأثيرها هائلا على البلدان التي يمر بها طريق الحرير وكذلك على بلدان ومناطق أخرى ، ومنها المنطقة العربية ، وهنا ينبغي البحث في مدى استفادة المنطقة العربية من انفتاح طرق التجارة وتسييرها ، فمن جهة لا تزال العديد من البلدان العربية نامية وعلى اتصال ضعيف بالعالم ، ما يؤكد استفادة اقتصادها على المدى البعيد من تعزيز البنى الأساسية فيها وربطها بمشروع اتصال عالمي ، ومن جهة أخرى تعتمد مشاركة بلدان المنطقة في هذا المشروع المهم على القرارات التي تتخذها إدارة المشروع وعلى رؤيتها بشأن مدى استفادة المبادرة انضمام المنطقة اليها ، ومما تجدر الإشارة الى ان ليس للبلدان العربية تأثير يذكر في هذا القرار ، ورغم هذا تتسابق العديد من البلدان العربية وتتنافس فيما بينها للانضمام لهذه المبادرة لما تتيحه من فوائد اقتصادية وفرص تجارية عديدة ، ولكون العراق يتميز بموقع ينفرد به عن العالم اجمع كونه نقطة المركز لقارات العالم الثلاثة اسيا واوربا وافريقيا أي الطريق الأقرب والاسرع والأمن لممرور التجارة عبرة ، الامر الذي يستدعي من العراق عقد اتفاقية مع الصين لتنفيذ مشاريع استراتيجية وتأهيل بنائه التحتية^(٤) .

ولغرض البحث في جوانب متعددة فقد قسم البحث الى ثلاث مباحث يتناول الاول الخلفية التاريخية لطريق الحرير القديم وصولا الى مبادرة الحزام والطريق الجديدة ، بينما تناول الثاني اهداف المبادرة والانعكاسات الاقتصادية الناتجة عنه ، اما الثالث فقد ناقش التحديات والصعوبات او المعوقات التي تعترض اكمال المشروع .

اولاً : مشكلة البحث : أن تحديد مشكلة الدراسة هي سمة أساسية في تكوين البنية ومنهجها العلمي ، ولهذا تكمن مشكلة البحث بكون العراق يعاني نقصا حادا في بناء التحتية والمجتمعية وتلكؤ في تنفيذ المشاريع الاستثمارية ، الامر الذي يجعل من مشروع الحزام والطريق فرصة للنهوض باقتصاده ، صيغت مشكلة الدراسة كما يأتي :

١. ماهي الأهمية الجيوستراتيجية للعراق جراء التحاقه في مسارات مبادرة الحزام والطريق ؟
 ٢. ما مدى تأثير المبادرة على مكانة العراق السياسية والعلاقات الإقليمية والدولية للمنطقة ؟
 ٣. ما مدى توافق مشاريع العراق الوطنية منها ميناء الفاو الكبير ومسارات مبادرة الحزام والطريق ؟
- ثانياً : فرضية البحث :**

الفرضية* : عبارة عن حل أولي (مفترض) لمشكلة الدراسة فمن خلال مشكلة الدراسة اعلاه صيغت الفرضية على النحو التالية :

٢) Justyna Szczudlik-Tatar, "China's New Silk Road Diplomacy," The Polish Institute of International Affairs, Policy Paper, no. 3 (82) (December 2013), p. 2.

٣) مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة (٢٠١٨)، (<https://futureuae.com>)

٤) Ketian Zhang, "A View from the United States," The Asian Forum, 30/(2019, accessed on 9/5/2020, at: <https://bit.ly/2WIwWAj>

* الفرض مأخوذ من كلمة إغريقية وهي (Hypthenai) ومعناها (put under) أي مجموعة المبادئ الأولية التي يسلم بصحتها العقل والتي يستطيع البرهنة عليها بصورة مباشرة .
ينظر :

- محسن عبد الصاحب المظفر، تقنيات البحث المكاني وتحليلاته ، عرض الطرائق ، اعداد الاطروحة ومراحل أنجازها، ط١ ، دار صفاء للنشر والتوزيع ، عمان ، ٢٠٠٧ .

يترتب على مشاركة العراق بمبادرة الحزام والطريق إيجابيات كثيرة منها :

١. تحريك عجلة التنمية الاقتصادية الشاملة وخلق فرصة استراتيجية كبيرة للعراق .
٢. بناء روابط اقتصادية عميقة وعلاقات دبلوماسية قوية ولاسيما عبر التبادل بين بنوك الأفكار ومراكز الأبحاث ودفع التعاون الإنمائي والتعليمي والثقافي بين الصين والعراق وبين الدول المشاركة في المبادرة
٣. تنوع مصادر الدخل القومي الى جانب زيادة إيرادات النفط .

ثالثاً : أهمية البحث :

١. فهم وتفسير العلاقات (العراقية / الصينية) لمعرفة مدى تأثير المشاريع الدولية العملاقة على الدول النامية والريعية .

٢. توضيح شامل للجهات المعنية باتخاذ القرار الذي يصب في مصلحة البلد وتعظيم المكاسب الجيوسياسية والاقتصادية للالتحاق بمشروع الحزام والطريق مقارنة بالتهديدات والمخاطر الناجمة عن التفاعل مع الإستراتيجية الصينية .

رابعاً : أهداف البحث : يسعى البحث إلى تحقيق الأهداف التالية :

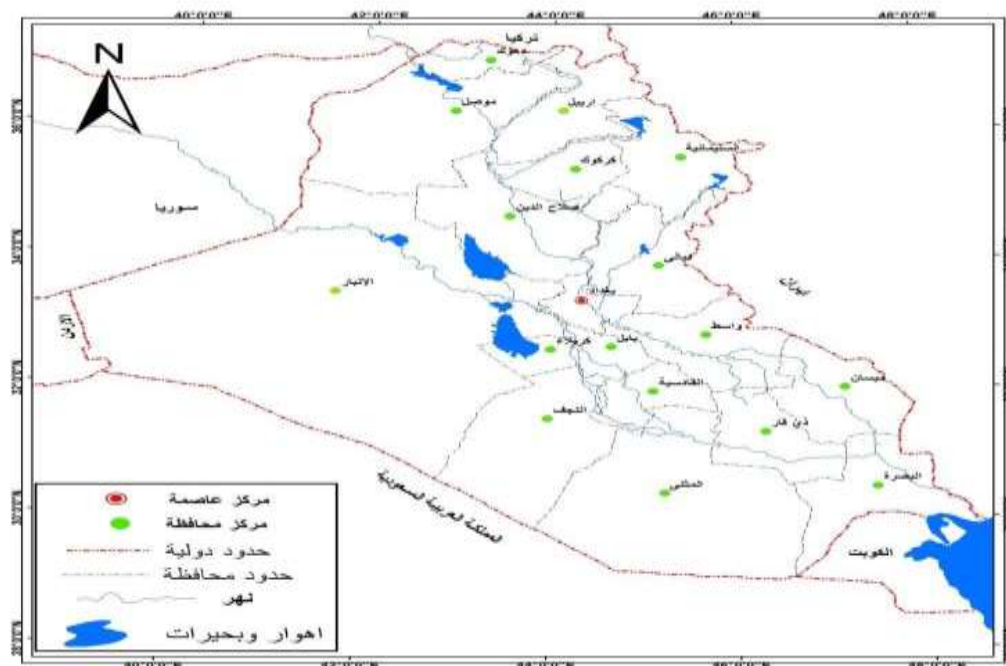
١. تحديد القيمة الجغرافية والسياسية للعراق ضمن الإستراتيجية الصينية لمبادرة الحزام والطريق .
٢. تقييم العوائد الاقتصادية المتوقعة من (بنى تحتية وترانزيت وتوفير فرص العمل) مقارنة بالتحديات الهيكلية منها (الريع النفطي، الديون، بيئة الاستثمار) .
٣. تقديم مقترحات وتوصيات علمية مدروسة عن كيفية دمج المشاريع العراقية المهمة كطريق التنمية وميناء الفاو الكبير مع مبادرة الحزام والطريق ليضمن مصلحة العراق العليا .

خامساً : منهجية البحث : يعتمد البحث على المنهج الوصفي - التحليلي ويقوم على وصف الظاهرة للوصول إلى اسبابها، والمتغيرات التي تتحكم فيها واستخلاص النتائج لتعميمها، وقد استخدم التحليل الكمي (الإحصائي) اينما برزت الضرورة له بوصفه الأسلوب العلمي الدقيق للوصف، وكذلك الاعتماد على الجانب المكتبي، اذ تم الاعتماد على المصادر ذات العلاقة بموضوع الدراسة .

سادساً : حدود منطقة الدراسة : تتمتع منطقة الدراسة بموقع جغرافي مميز عن غيرها من مواقع الدول المجاورة لها، إذ يقع العراق في جنوب غرب آسيا، وتحديداً في القسم الشمالي الشرقي من الوطن العربي، إما عن موقه الفلكي فهو يقع بين دائرتي عرض (٣٧-٢٩) شمالاً، وخطي طول (٤٨-٣٨) شرقاً، لهذا الموقع أهمية إستراتيجية جعله يمثل البوابة البرية والبحرية التي تربط بين قارة آسيا تمثل منطلق (المبادرة الصينية) وقارة أوروبا وتمثل (المستهلك النهائي للمبادرة) .

أما بالنسبة لعلاقة العراق بالمنطقة الإقليمية، فهو يكتسب أهمية بالغة في مشروع الحزام والطريق، نظراً لأهمية موقعها الإستراتيجي الذي يربطه بأهم ممرات الطاقة والتجارة في الشرق الأوسط، ويحد منطقة الدراسة من الشمال تركيا وتمثل نقطة ارتكاز العراق نحو الأسواق الأوروبية، ومن الجنوب الكويت والمملكة العربية السعودية والخليج العربي وهو المنفذ البحري الوحيد للعراق عبر محافظة البصرة، وعليه يقع ميناء الفاو الكبير والذي يعد المرتكز الاساسي لربط خطوط المبادرة البحرية والبرية، ومن الشرق إيران وتمثل المحور الشمالي للمسارات البرية لمبادرة الحزام والطريق، وتعتبر من منافس لوجستي محتمل، ومن الغرب سوريا والأردن، وهما يمثلان الامتداد الجغرافي للعراق نحو البحر المتوسط والشرق العربي ، كما موضح بالخريطة (١)

الخريطة (١) موقع العراق العالمي



المصدر : الباحثة بالاعتماد على : ١- الهيئة العامة للمساحة ، خريطة العراق الادارية ، بغداد ٢٠٢٥ .
٢- المديرية العامة للتخطيط العمراني في محافظة النجف ، التصميم الاساس لمدينة النجف ، ٢٠٢٥ .

المبحث الثاني

نبذة تاريخية لمبادرة الحزام والطريق

اولاً : طريق الحرير التاريخي :

لا يفهم الحاضر دون الرجوع للماضي، ولذلك فمن الضروري بالإمام بالسياق التاريخي كي نستوعب بشكل أفضل رؤية الصين لطريق الحرير الجديد تحت قيادة شي جين بينغ^(٥) .
يعد الرحالة والجغرافي الألماني فرديناند فون ريتشهوفن أول من استخدم مصطلح "طريق الحرير" عام ١٨٧٧ وذلك لوصف الطريق الذي يربط شرق آسيا بالبحر المتوسط وأوروبا مروراً بآسيا الوسطى .
إن طريق الحرير ليس طريقاً محدداً، وإنما شبكة ضخمة ومعقدة من الطرق التجارية، والتي يبدو كأنها شريط حريري يرف ويتلوى في الأراضي الأوروبية الآسيوية الممتدة، ويكسب سمعته وتسميته نظراً لأن الحرير يعد واحداً من السلع الرئيسية التي كان ينقلها هذا الطريق . ينقسم طريق الحرير الى طريق الحرير البري وهو الذي يربط الصين بدول قارة أوروبا عبر دول قارة آسيا، وتعد رحلة المستكشف "تشانغ تشيان" إلى المناطق الغربية عام (١٣٨) قبل الميلاد هي البداية الحقيقية لبناء طريق الحرير^(٦) .
وبعدئذ تم شق طريق الحرير وتشديد الطرق والمحطات البريدية ونقاط التفتيش والحراسة والمراقبة، تأثر الطريق كثيراً بسبب الحروب فتوقف الطريق ثلاث مرات ثم استؤنف مرة أخرى . إن عهد أسرتي سوي وتانغ يعدان أكثر الفترات ازدهاراً لطريق الحرير، فقام الامبراطور "يانغ قوانج" من اسرة سوي بتفقد مدينة "تشانغ" (بمقاطعة قانسو حالياً)، ووقع اتفاقية مع الترك بمقايضة ٣٠٠٠ حصان تركي ب ١١٢ ألف ثوب من القماش والحرير. في عهد أسرة تانغ تم التأكيد على الجانب الأمني للطريق من خلال الاهتمام بتأسيس الآليات العسكرية لضمان السيطرة علي الطريق وتشجيع التجار لاستخدامه، وكانت

٥) .نبيل جعفر ، و إبراهيم ، زينب حسي (٢٠١٩) موقع العراق على طريق الحرير الدولي - التحديات والمكاسب المحتملة ، البصرة شركة الغدير للطباعة

٦) Richard Ghiasy & Jiayi Zhou, "The Silk Road Economic Belt: Considering Implications and EU-China Cooperation Prospects," Stockholm International Peace Research Institute (February 2017), pp. xii, 2.

الحكومة المركزية الصينية تقوم بالإدارة المباشرة للطريق بدلاً من دعم الحكومات المحلية ما يؤكد على أهمية الطريق بالنسبة للصين^(٧).

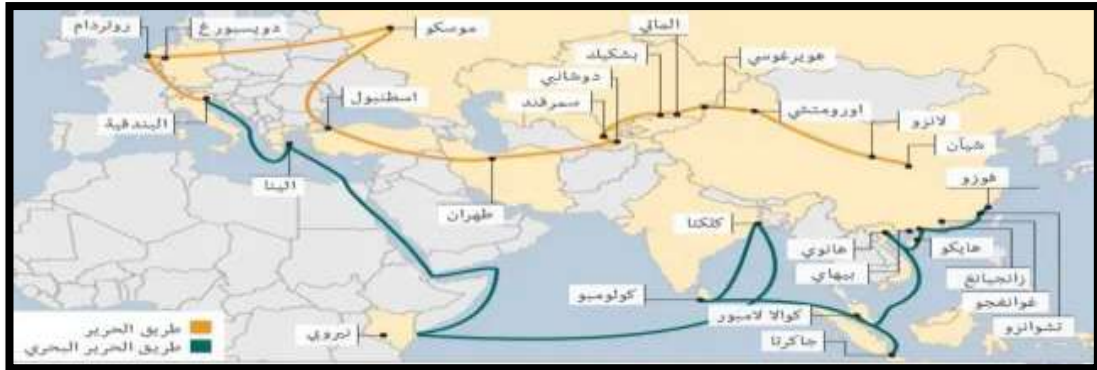
مع تكرار اشتعال الحروب أصبحت المنتجات غير وفيرة على طول امتداد طريق الحرير البري، فتحول الطريق من الازدهار الى الازمحل، ولم تعد الصين تعتمد في تجارتها مع الغرب على النقل البري كخيار أول، وأصبحت التجارة البحرية تشكل الطريق الرئيسي للتبادل الصيني الغربي^(٨).

ثانياً: ظروف ومبررات إطلاق المبادرة الحديثة عام ٢٠١٣ :

تجسد مبادرة الحزام والطريق والمعروفة بطريق الحرير الجديد مشروعاً تنموياً وجيوسياسياً واسعاً، وركيزة أساسية في استراتيجية الانفتاح العالمي التي اطلقها الرئيس الصيني شي جين بينغ وترتكز المبادرة على أن الاقتصاد الصيني يحتاج على نحو مستمر ومتزايد إلى الموارد والأسواق الخارجية إضافة إلى دعم المؤسسات المالية المختلفة لتعزيز التنمية ضمان تحقيق الأمن القومي الصيني المستدامة مع ضمان التحقيق الامن القومي الصيني^(٩).

تبلغ الدول الواقعة على مسار الحزام والطريق (٦٥) دولة، بما فيها الصين ومنغوليا وروسيا ، و (١١) دولة جنوب شرق آسيا إندونيسيا وتايلاند وماليزيا وفيتنام وسنغافورة والفلبين، وميانمار وكمبوديا ولاوس وبروناي وتيمور الشرقية ، كما موضح في الخريطة (٢) ، بالإضافة إلى ٨ دول جنوب آسيا الهند وباكستان وبنجلاديش وسيريلانكا وأفغانستان ونيبال والمالديف وبوتان) ، فضلا عن ١٦ دولة بالشرق الأوسط وهي (السعودية والإمارات وسلطنة عمان وإيران وتركيا وإسرائيل ومصر والكويت والعراق وقطر والأردن ولبنان والبحرين واليمن وسوريا وفلسطين)، بجانب ١٦ دولة في أوروبا الوسطى والشرقية وهي (بولندا ورومانيا التشيك وسلوفاكيا وبلغاريا وهنغاريا ولاتفيا وليتوانيا وسلوفينيا وإستونيا وكرواتيا وألبانيا وصربيا ومقدونيا^(١٠) .

الخريطة (٢) الطرق والممرات العالمية لمشروع الحزام والطريق



والبوسنة والهرسك والجبل الأسود و ٥ دول بآسيا الوسطى وهي (كازاخستان وأوزبكستان وتركمنستان قيرغيزستان وطاجيكستان بالإضافة للدول ٦ رابطة الدول المستقلة وهي (أوكرانيا وروسيا البيضاء وجورجيا وأذربيجان وأرمينيا ومولدافيا) وتضم الدول المشاركة في المبادرة مجتمعة (٦٢.٣%) من

Helen Chin & Winnie He, "The Belt and Road Initiative: 65 Countries and Beyond," Fung Business Intelligence Centre (May 2016), p. 2.

Keith Johnson, "Why is China Buying up Europe's Ports: State-2018-2-2 (٨

Balázs Sárvári & Anna Szeidovitz, "The Political Economics of the New Silk Road," Baltic Journal of European Studies, vol. 6, no. 1 (2016), pp. 3-22.

(١٠) ليانجشيانج ، جي و جاناردان ، ان (٢٠١٨) ، الفرص والمعوقات أمام منطقة الخليج ، أكاديمية الإمارات الدبلوماسية محمد ، أهداف الصين من مشروع طريق الحرير الجديد، (<http://turkistantimes.com>)

اجمالي سكان العالم ومنذ اطلاق المبادرة عام ٢٠١٣ وحتى ٢٠١٧ انفقت الصين ٣٤ مليار دولار علي المشروعات المتضمنة فيها، مابين طرق وخطوط سكك حديدية وموانئ وخطوط وشبكات طاقة^(١١).

ثالثاً : التطور الهيكلي للمبادرة والمراحل الزمنية لتوسيعها العالمي :

يتألف "الحزام" من طريقين: "طريق الحرير البري" الذي يربط الصين بآسيا الوسطى وجنوب آسيا وروسيا وأوروبا، و"الطريق البحري" الذي يربط الموانئ الصينية بتلك الموجودة في جنوب آسيا وجنوب شرقها وأفريقيا والشرق الأوسط وأوروبا. وتُعَدُّ هذه المبادرة في المفهوم الصيني إعادة إحياء لطريق الحرير القديم بهدف تحقيق نظام اقتصادي عالمي مفتوح وتنمية متوازنة ومستدامة، وتعزيز التعاون الإقليمي والتواصل بين الحضارات والحفاظ على السلام والاستقرار العالميين. ويتضمن عدد الدول المشاركة في تنفيذ مشاريع الطريق نحو (٦٥) دولة من قارات آسيا وأفريقيا وأوروبا ومنطقة الشرق الأوسط، بما يمثل ما نسبته (٦٣%) من سكان العالم.^(١٢)

أعلن الرئيس الصيني رسمياً عن إطلاق مشروع طريق الحرير الجديد، وذلك خلال زيارته كازاخستان في ٧ أيلول/ سبتمبر ٢٠١٣، حيث ألقى خطاباً في جامعة نزار باييف Nazarbayev University في كازاخستان أوضح فيه أن السياسة الخارجية الصينية تجاه جيرانها تستهدف تعزيز التعاون الإقليمي مع دول وسط آسيا في مجالات الاتصالات والتجارة، وتعزيز النظام النقدي، وترابط الشعوب، وطالب بإنشاء منطقة إقليمية بوصفها نموذجاً للتعاون الإقليمي والعالمي. وفي ٣ تشرين الأول/ أكتوبر ٢٠١٣، زار الرئيس الصيني البرلمان الإندونيسي، حيث دعا إلى إنشاء البنك الآسيوي للاستثمار في البنية الأساسية Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB بالتزامن مع الإعلان عن طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين^(١٣).

من قبل قيادة الحزب الشيوعي الصيني وأولوية يتم تنفيذها قبل حلول عام ٢٠٢٠، وفي منتصف عام ٢٠١٤، أطلق اسم "حزام واحد طريق واحد"، واستُخدم مع مصطلح طريق الحرير Silk Road. وباستخدام هذا المصطلح، أكدت الحكومة الصينية الطبيعة التجارية والمنفتحة للنسخة الحديثة من شبكة التجارة على طول الطريق مع استحضار ذكريات الماضي بوصفها جزءاً من دولة الصين القوية والمزدهرة، وهو ما تعمل القيادة الصينية حالياً على استعادته في إطار رؤية استراتيجية يطلق عليها "الحلم الصيني" وفي هذا الإطار، أعلنت الصين عدداً من الوثائق الرسمية توضيحاً لرؤيتها لهذه المبادرة، منها وثيقة بعنوان "إنشاء الحزام والطريق المفهوم، والممارسة والمساهمة الصينية، وذلك خلال منتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي The Belt and Road Forum for International Cooperation في أيار/ مايو ٢٠١٧. وأوضحت هذه الوثيقة أن "مبادرة الحزام والطريق مبادرة صينية تستهدف تعزيز التعاون والتنمية المشتركة حول العالم، وتشمل دول العالم كافة سواء كانت كبيرة أو صغيرة غنية أو فقيرة؛ فالكل سوف يشارك على نحو متساوٍ وشفاف ومنفتح لتحقيق السلام العالمي والتنمية المشتركة مع حصول الجميع على المكاسب المتوقعة ما يساهم في تعزيز كفاءة تدفق الاستثمارات والتكامل بين الأسواق لتحقيق التنمية المتنوعة والمتوازنة والمستدامة، فضلاً عن مد جسور الحوار والتفاهم المشترك بين الحضارات المختلفة ومن خلال ذلك تستهدف الصين الدمج بين كافة أشكال التنمية بين الدول المختلفة والتكامل بينها مع الأخذ في الاعتبار المزايا النسبية للدول المشاركة في الطريق لتعزيز تنسيق السياسات الاقتصادية وتحسين القدرة الاتصالية والتعاون الثنائي والمتعدد الأطراف على نطاق أوسع^(١٤)

المبحث الثالث : الأبعاد الجيوسياسية والاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق

(١١) خالد عبد الله (٢٠١٩)، مبادرة الحزام والطريق – الدول العربية بي الفرص والتحديات ، <http://www.aast.edu/en/index.php> الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

(١٢) Žarko Koboević, Željko Kurtela & Srđan Vujičić, "The Maritime Silk Road and China's Belt and Road Initiative," NAŠE MORE: Znanstveni Časopis Za More I Pomorstvo, vol. 65, no. 2 (2018), p. 11(.

(١٣) وناثان فلتن، "حزام واحد وطريق واحدة ومجلس التعاون لدول الخليج العربية"، في: مروان قبلان (2019)

(١٤) Harinder Kohli, "Looking at China's Belt and Road Initiative from the Central Asian Perspective," Global Journal of Emerging Market Economics, vol. 9, no. 1-3 (2018), p. 3.

أولاً : الأهداف الصينية المتعددة من طريق الحرير الجديد :

عادةً ما يتحدث المسؤولون الصينيون عن الطريق بصفته "صفقة مربحة لكافة الأطراف"، حيث يساهم في زيادة معدل النمو الاقتصادي على المدى الطويل لكل من الصين وشركائها، مع توفير أسواق جديدة لتصدير الإنتاج الصناعي الزائد لدى الصين، خاصةً من الفولاذ والخرسانة ومواد البناء الأخرى، وتحفيز التنمية في المناطق الغربية الفقيرة في الصين مع التحدث عن شكل جديد من أشكال العولمة أكثر إنصافاً من النظام السائد الذي يخدم المصالح الغربية في المقام الأول^(١٥). ويشير عدد من المؤشرات الاقتصادية خلال العقد الماضي إلى الصعود الصيني في الجوانب الاقتصادية والسياسية والعسكرية؛ فمن الناحية الاقتصادية تضاعف النمو الاقتصادي أربعة أضعاف الناتج المحلي الإجمالي للصين على مدار العقدين الماضيين، وأصبحت الصين ثاني أكبر اقتصاد في العالم. ومن الناحية العسكرية تحتل الصين المرتبة الثانية في الإنفاق العسكري، وذلك وفقاً لبيانات معهد ستوكهولم الدولي لأبحاث السلام وتسعى الصين إلى تحقيق ثمانية أهداف مركزية من وراء مشروع طريق الحرير الجديد تراوح ما بين أهداف محلية وإقليمية ودولية وأهداف سياسية واقتصادية وثقافية ويتمثل الهدف الاستراتيجي الصيني الأول في التعاون الاقتصادي، حيث لا تستهدف "مبادرة الحزام والطريق" تطوير البنية الأساسية وتنفيذ مشروعات مختلفة فحسب، ولكنها تستهدف أيضاً أن تكون المنصة الرئيسة لتحقيق التعاون الاقتصادي العالمي متضمنةً تنسيق السياسات والتجارة والتمويل والتعاون الاجتماعي والثقافي؛ فكما أوضحت الحكومة الصينية في الورقة البيضاء الصادرة عنها في آذار/ مارس ٢٠١٥^(١٦).

بعنوان "الرؤية والإجراءات المشتركة بشأن إنشاء حزام طريق الحرير الاقتصادي، وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين" أن المبادرة مفتوحة وشاملة للجميع وأن بكين ترحب بجميع الدول والمنظمات الدولية والإقليمية للانضمام إلى المبادرة. وتستهدف الصين من خلال "طريق الحرير الاقتصادي" إنشاء ثلاثة طرق تربط الصين بأوروبا من خلال آسيا الوسطى والخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط من خلال غرب آسيا والمحيط الهندي من خلال جنوب آسيا، مع الربط بين الممرات المائية على المستوى الإقليمي من خلال طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين. وتستهدف أيضاً ربط "الدائرة الاقتصادية الحيوية لشرق آسيا" وتعزيز انضمام الدول الأفريقية إلى "الدائرة الاقتصادية الأوروبية"، من خلال إشراك نحو (٦٥) دولة في المناطق التي أظهرت اهتمامها بالطريق. وبناء عليه، سيضمن الطريق مشاركة دول تستحوذ على نحو (٥٥%) من الناتج الإجمالي العالمي و (٧٥%) من احتياطات البترول وهو ما يخدم (٤.٤) مليارات نسمة^(١٧).

ثانياً : الوزن الاستراتيجي لطريق الحرير الجديد في النظام العالمي :

ساهم صعود الصين السريع على رأس النظام الدولي وتصديرها المركز الثاني من بين أكبر اقتصادات العالم في أعقاب الأزمة الاقتصادية العالمية عام ٢٠٠٨، وتراجع النفوذ الأميركي والأوروبي على المستوى الدولي في ظهور أربع رؤى مختلفة بين الأكاديميين حول المكانة الصينية في العالم. تتمثل الرؤية الأولى في أن هذا الصعود الصيني سوف يساهم في إعادة تشكيل القوى في السياسة الدولية، ومن ثم لن يكون مهيمناً عليها بعد الآن من الولايات المتحدة والدول الغربية فقط، ولكن سوف تساهم الصين بوصفها قوة اقتصادية، في إعادة تشكيل وتعزيز وجود عالم أكثر توازناً واستقراراً في العلاقات مع صعود العديد من الاقتصادات الناشئة. وتبني دول منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا هذه الرؤية

(١٥) Justyna Misiągiewicz & Marcin Misiągiewicz, "China's 'One Belt, One Road' Initiative: The Perspective of the European Union," Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska, sectio K-Politologia, vol. 23, no. 1 (2016), p. 3.

(١٦) Yiping Huang, "Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, Framework and Assessment," China Economic Review, vol. (0) (2016), p. 315.

(١٧) Chen Xin & He Zhigao (eds.), 16+1 Cooperation and China-EU Relationship (Budapest: China-CEE Institute, 2018), pp. 122-125.

الإيجابية تجاه المبادرة الصينية، وذلك لامتلاك الصين صورة إيجابية كبيرة لدى شعوبها، مع ترحيبهم بها شريكا استراتيجياً يُعتمد عليه، خاصةً في مجالات الطاقة والاستثمار^(١٨).
كذلك يساهم إصرار الصين على احترام حقوق الإنسان شرطاً أساسياً للتعاون مع هذه الدول في تعزيز تلك العلاقات، وذلك على النقيض في علاقاتها الاقتصادية مع الولايات المتحدة والدول الأوروبية، في حين تتمثل الرؤية الثانية في أن احتفاظ الصين بمبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول الأخرى يحد من قدرتها على حماية مصالحها في مناطق الأزمات الخارجية وإن كان يساعدها على استدامة علاقاتها التجارية مع الدول والأنظمة السياسية المختلفة، وهو ما يحد من تصدّرها بوصفها قوى كبرى في النظام الدولي. ويُحاج إيان بريمر Ian Bremmer بأن تأثير الصين على المستوى الدولي لا يزال محدوداً إلى حدٍ ما، على الرغم من تنامي النفوذ الصيني الاقتصادي، مع عدم تمتع النظام السياسي والاقتصادي للصين بالاجاذبية في العديد من الدول الأخرى، حيث يجذب النموذج الاقتصادي الرأسمالي الزعماء السياسيين لتطلعهم إلى بناء أسواق للثروة لأنفسهم مع تقديم القليل للمواطنين. أما الرؤية الثالثة فتتعلق من فكرة أنه يجب ألا توضع الحاجة الصينية إلى النفط جانباً لفهم أبعاد الوجود الصيني في العالم، حيث يساعد فهم السياق الداخلي للصين في تقديم رؤية أوضح حول فهم التفاعلات بين المتغيرات المحلية والدولية. ومن هنا ترى هذه الرؤية أن الصين غير مهتمة بتصدر النظام الدولي، ولكنها تسعى لتعزيز نموذجها الاقتصادي الجديد في النظام الدولي بما يسمح لها بالوصول إلى مصدر ثابت للطاقة للحفاظ على تنميتها الاقتصادية^(١٩).

المبحث الرابع : التحديات الجيوسياسية والاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق وانعكاساتها على العراق
يواجه تنفيذ مشروع طريق الحرير الجديد عدداً من التحديات المؤسسية والأمنية، مع اختلاف وتنوع الأنظمة والمصالح السياسية والاقتصادية للدول المشاركة. يتمثل التحدي الأول في وجود حوكمة ضعيفة، وبيروقراطية عميقة، وعدم استقرار سياسي محتمل، حيث تمتلك الدول المشاركة في مشروع طريق الحرير الجديد نظاماً سياسياً واقتصادياً متنوعاً ومختلفة مع وجود مخاطر قانونية ومالية للاستقرار السياسي أو الاستقرار الاجتماعي. وتتمتع الدول المشاركة في تنفيذ مشروع طريق الحرير الجديد بمستويات مختلفة من التنمية وظروف حوكمة قد تؤدي إلى إعاقة تطوير البنية التحتية وتنمية التجارة والاستثمار بين الدول الداخلة في الطريق^(٢٠).

يمكن تقسيم تحديات طريق الحرير الجديد إلى نمطين رئيسيين من التحديات يتمثل التحدي الأول في المواقف والإدراكات الدولية تجاه المشروع : كيف " تدرك دول الشرق الأوسط، والولايات المتحدة وروسيا واليابان والهند وأوروبا المشروع ؟"، ومعوقات التنفيذ على أرض الواقع^(٢١) ، ويمثل النمط الثاني الانعكاسات الجيوسياسية والاقتصادية والتنموية على العراق وما توصل اليه من مستجدات مشروع طريق التنمية وجدلية التكامل مع المبادرة.

أولاً : المواقف والإدراكات الدولية تجاه المشروع : تسود حالة من التفاؤل لدى دول منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بخصوص المشروع الصيني، وذلك نتيجة لمعاناة هذه الدول السلوكيات السياسية والاقتصادية للولايات المتحدة وغيرها من القوى الأوروبية كفرنسا وألمانيا وبريطانيا. وترى هذه الدول أن وجود الصين على المستوى الدولي يجعل من بنية النظام الدولي أكثر تعدّداً. وبالفعل انضمت عدة دول من المنطقة إلى المشروع، مستهدفة تحقيق مكاسب اقتصادية شاملة وتوسيع الوجود في أسواق الطاقة

^(١٨) Henelito A. Sevilla, "China's New Silk Route Initiative: Political and Economic Implications for the Middle East and Southeast Asia," Asian Journal of Middle East and Islamic Studies, vol. 11, no. 1 (2017), pp. 8(-86.

^(١٩) Leonard K. Cheng, "Three Questions on China's "Belt and Road Initiative," China Economic Review, vol. (0 (2016), p. 310.

^(٢٠) محمد حمشي، "التقارب المراهق: هل تقوض مبادرة الحزام والطريق الفناء الخلفي لروسيا؟"، السياسة الدولية، ملحق تحولات استراتيجية، العدد (٢١) تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٨، ص (1-١٥)

^(٢١) Zhixin Zhang, "The Belt and Road Initiative: China's New Geopolitical Strategy?" (٢١) Stiftung Wissenschaft und Politik (German Institute for International and Security Affairs), Research Division Asia, Working Papers (October 2018), p. 3

وتكنولوجيا المعلومات والسكك الحديدية والقطاع البنكي وغيرها من القطاعات الأخرى الواعدة، وترحب العديد من الدول، على رأسها مصر والجزائر والمملكة العربية السعودية بالصين بوصفها شريكا استراتيجياً، مع عدم وجود أي قيود على دعم الشراكة الاقتصادية، وذلك على عكس العلاقات مع الولايات المتحدة والدول الأوروبية^(٢٢).

أ. المواقف والإدراكات الأميركية تجاه المشروع :

تُعدّ الولايات المتحدة واحدة من أكثر الدول المنافسة للصعود الصيني حيث يحدّ ذلك من الطموحات الأميركية في تقليص النفوذ البحري للصين، وتحجيم نفوذها في آسيا الوسطى والشرق الأوسط، وشرق البحر المتوسط. وتتخوف الولايات المتحدة من مساهمة المشروع في زيادة نفوذ الصين مع توفير مساحة لوجود كبير للاقتصادات الناشئة التي تمثلها الصين، وهو ما يمثل تهديداً للقيادة الأميركية في جهودها للاحتفاظ بنفوذها في آسيا الوسطى. كذلك فإن الاستخدام يشكل تنامي الاعتماد على عملة (الرنمينبي) في تسوية المعاملات الدولية مهدداً للنفوذ النقدي للدولار الأميركي، لاسيما في منطقة الشرق الأوسط. وفي إطار مساعيها لتقويض تنفيذ هذا المشروع الصيني، تنتهج الولايات المتحدة استراتيجية مضادة متعددة المسارات، تبدأ هيكلياً بتكثيف اندماجها الاقتصادي في القارة الآسيوية مع إدخال إصلاحات على منظومة الحوكمة المالية الدولية للحفاظ على دورها الريادي في الإدارة الاقتصادية العالمية، وتمتد دبلوماسياً عبر الضغط على حلفائها لثنيهم عن الانخراط في مشاريع الطريق. بالإضافة إلى ذلك، تتضمن الاستراتيجية أبعاداً دقيقة تشمل تحفيز جهات المعارضة المحلية وتوظيف الفاعلين بالوكالة لإثارة التوترات السياسية والأمنية في دول المحور منها باكستان، بالتوازي مع استخدام نفوذها داخل المنظمات الأممية والدولية المعنية بالبيئة، والعمل، وحقوق الإنسان، لتوجيه انتقادات حقوقية ومعارضة للمشاريع الصينية المنفذة^(٢٣).

ب. المقاربة الجيوسياسية الروسية :

تعتبر روسيا التمدد البنيوي للصين في آسيا الوسطى بوصفه مهدداً جيوسياسياً لنفوذها التقليدي، إذ تمثل هذه المنطقة مجاًلاً حيوياً واستراتيجياً تاريخياً لموسكو يمتد عبر الإرثين القيصري والسوفييتي، وتستمد أهميتها من وفرة موارد الطاقة وموقعها كعقدة ربط قارية بين الشرق والغرب، غير أن الصعود الاقتصادي المكثف لبكين، الذي تجاوز حجمه نحو (٥٠) مليار دولار عام ٢٠١٣، متجاوزاً الشراكة الروسية^(٢٤). هذا الوضع نقل الصين من فاعل اقتصادي إلى مركز ثقل جيوسياسي مهيمن، مما جعل النفوذ الصيني المتنامي خصماً مباشراً من الرصيد الاستراتيجي الروسي.

وفي إطار مساعيها الرامية لاحتواء هذا الاختلال في ميزان القوى، انتهجت روسيا استراتيجية "المواءمة والمطابقة الاقتصادية"، وقد بحثت قمة مايو ٢٠١٥ بين فلاديمير بوتين وشي جين بينغ إمكانية دمج "حزام طريق الحرير الاقتصادي" و"الاتحاد الاقتصادي الأورو الآسيوي" لتخليق فضاء اقتصادي موحد، على الرغم من التزام الصين النظري بالتحول نحو المفاوضات متعددة الأطراف لربط المشروعين، لكن هذه المقاربة واجهت تحفظات بنوية من قبل دول آسيا الوسطى^(٢٥).

وهو ما تجلّى في سبتمبر ٢٠١٥، عندما وقعت كازاخستان اتفاقية ثنائية لتنسيق استراتيجيتها التنموية الوطنية مباشرة مع الأجندة الصينية، وعلى أساس ذلك تخضع السياسة الروسية لمبدأ الموازنة الحرجة، إذ تتأرجح خياراتها بين حماية مصالحها الإقليمية عبر الاتحاد الأورو-آسيوي، وبين ضغوط البيئة الدولية

(٢٢) Stephan Barisitz & Alice Radzyner, "The New Silk Road, Part I: A Stocktaking and Economic Assessment," Oesterreichische National Bank (Austrian Central Bank), no. Q3/17 (2017), p. 9, accessed on 9/5/2020

(٢٤) سعيد عبد الرزاق، "التنين الصيني 'سيد' طريق الحرير الجديد"، الشرق الأوسط، 2018

(٢٥) Sean Miner, "Economic and Political Implications," in: Djankov & Miner (eds), p. 13.

المعقدة الناتجة عن العقوبات الغربية وانخفاض عوائد النفط، مما يجعل خيار التقارب البراغماتي مع بكين المخرج الاستراتيجي الأكثر واقعية لموسكو^(٢٦).

ج. الإدراك الاستراتيجي الياباني :

تبنت اليابان عقيدة سياسية معارضة لمبادرة "الحزام والطريق"، ولم تحدد مقاربتها على الرفض الدبلوماسي وانما امتدت إلى تفعيل أدوات الموازنة الخارجية لتحجيم التهديدات الصينية الموجهة لمصالحها الحيوية^(٢٧). وفق محورين رئيسيين هما :

المحور الأول يتحدد على الدعم الأمني الإقليمي :

يهدف إلى تقديم دعم سياسي ولوجستي مععلن لدول جنوب شرق آسيا الحليفة، لاسيما الفلبين لوجود خلافات قانونية وسيادية مع بكين في بحر الصين الجنوبي، والدفع ببعثات مراقبة لإدارة الأزمة .

المحور الثاني يتضمن الارتكاز على المظلة الأمريكية :

عولت اليابان على الانخراط الهيكلي للولايات المتحدة في آسيا والمحيط الهادئ عبر الباسفيك، وصيغت أطرها في عهد بوش الابن وأوباما باعتبارها أداة جيواقتصادية صممت في الأساس لوضع قواعد تجارية واستثمارية صارمة تهدف إلى احتواء الصعود الجيوسياسي للصين في المنظومة الإقليمية .

د. المقاربة المعيارية للاتحاد الأوروبي :

على النقيض من الرفض القاطع والصريح للولايات المتحدة واليابان، تركز استراتيجية الاتحاد الأوروبي على المقاربة المعيارية والمؤسسية، وتهدف أوروبا من تعاونها مع الصين في إطار مشروعات الطريق فرصة القطاع الخاص وتعزيز التعاون الإقليمي^(٢٨).

وينظر لها من منظور الفرص الاقتصادية المتبادلة وتطوير البنية التحتية القارية^(٢٩). لتحقيق واستهداف غايتين هما :

١. التعبئة الجيواقتصادية :

تحفيز رأس المال والقطاع الخاص الأوروبي للمشاركة في مشاريع البنية التحتية وتنشيط التجارة الدولية .

٢. الاشتراطية المعيارية :

يربط الاتحاد الأوروبي دعمه للمبادرة بمدى التزام الصين بالمعايير القانونية والحقوقية الأوروبية، وتحديدًا قيم الديمقراطية وحقوق الإنسان، وتوظيف هذا التعاون لتعزيز الاستقرار والتنمية المستدامة في شرق أوروبا وآسيا الوسطى .

وهذه المقاربة اسفرت عن بروز تنافس أوروبي داخلي، حيث تسعى دول وسط وشرق أوروبا لبروز موقعها كسجل لوجستي سيادي، يربط الصين بالعمق الأوروبي، وهو ماتجسد في كون هنغاريا أول دولة في الاتحاد الأوروبي تنضم رسمياً ومؤسسياً إلى مبادرة الحزام والطريق .

ثانياً : الانعكاسات الجيوسياسية والاقتصادية والتنمية على العراق :

أ. الانعكاسات الجيوسياسية على العراق :

إن الالتحاق العراقي بمبادرة الحزام والطريق الصيني يرتبط بحزمة معقدة من التحولات الجيوسياسية، تضع واضع القرار أمام معادلة توازن حرجة :

١. العراق في ظل التنافس الأمريكي الصيني :

(٢٦) " Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road," p. 10. Zhang, p. 3. ٤٦

(٢٧) Speech by H.E. Xi Jinping, President of the People's Republic of China, delivered at the Opening Ceremony of The Belt and Road Forum for International Cooperation, 1(May 2017.

(٢٨) Speech by H.E. Xi Jinping, President of the People's Republic of China, delivered at the Opening Ceremony of The Belt and Road Forum for International Cooperation, April 2019

(٢٩) Pádraig Murphy, "The Silk Road, XXI Century'One Belt One Road'," The Institute of , 2(3/2016, p. 5. International and European Affairs

يمثل العراق منطقة تنافس حادة بين الولايات المتحدة الامريكية، التي تمتلك نفوذاً سياسياً وعسكرياً ومالياً كبيراً على المنطقة بواسطة التحكم في احتياطات العراق من العملة الاجنبية، أما بكين التي وسعت نفوذها الاقتصادي بوضع غير مسبوق، وقد استحوذت الشركات الصينية على نحو ثلثي الإنتاج النفطي العراقي (٣٠).

٢. النفوذ الإقليمي والاستقرار الداخلي :

من أولويات الصين "الاستقرار الأمني المستدام"، تضعه شرط أساسي لتدفق استثماراتها الضخمة (٣١). يواجه العراق تحديات كبيرة بسبب زعزعة واضطراب الأمن الداخلي، انعكس هذا على صعوبة تأمين حقول الطاقة ومسارات النقل البرية والبحرية، أن ضعف الأمن الداخلي وعدم القدرة على فرض الاستقرار في المنطقة يؤدي إلى صعوبة التفاوض مع الصين، مما يؤدي إلى عدم القدرة على الالتحاق بمبادرة الحزام والطريق، ويبقى مجرد ممر ثانوي بدلاً من كونه منطقة ارتكاز رئيسية .

٣. المناورة الدبلوماسية:

تمنح المبادرة جانب ايجابي للعراق بتنويع الشركات الدولية، والتخلص من التبعية الأحادية للشركات الغربية، مما يمنح العراق مناقصات استثمارية متعددة ، ويمنح الدبلوماسية العراقية أوراق قوة جديدة في إدارة علاقاتها الإقليمية والدولية (٣٢).

ب. الانعكاسات الاقتصادية والتنموية على العراق :

أن للمبادرة اثار اقتصادية تتراوح ما بين الفرص التنموية الواعدة والمخاطر الهيكلية الملازمة للاقتصادات الريعانية كالآتي :

١. تطوير البنى التحتية والاتفاقية الإطارية:

من خلال مبدأ "النفط مقابل البناء المستدام" وعقود الطاقة الكبرى منها (توسعة حقول توبا وميسان والرميلة)، يقدم التعاون والتقارب مع الصين تمويل مشاريع حيوية في قطاعات التعليم كبناء الاف المدارس، والطاقة ، بالإضافة إلى دفع نسب الإنجاز في ميناء الفاو الكبير لتقرب من الجاهزية التشغيلية الكاملة في المستقبل (٣٣).

٢. الريع النفطي احادي الجانب :

تحذر الدراسة من أن الطبيعة البنوية للتبادل التجاري مع الصين (تصدير النفط الخام واستيراد السلع الجاهزة)، قد تكرر تجربة هولندا في العراق، إذ قد تنتظر الصين للعراق على انه خزان أمن للطاقة ومورد للمواد الخام ولا تحقق ما يتأمل اليه العراق من تعدد مصادر الانتاج ومكانته الاستراتيجية كحلقة ربط لوجستية (٣٤).

٣. فخ الديون والإغراق السلعي :

يواجه الاقتصاد العراقي تحدي ضعف القاعدة الإنتاجية المحلية، مما يجعل العراق سوق للسلع الصينية الرخيصة وصعوبة منافسة الانتاج المحلي، مما يؤدي إلى تراجع الفرص أمام القطاع الخاص المحلي، اضافة إلى المخاوف المستمرة من تراكم الالتزامات والقروض المالية طويلة الأجل لشركات التمويل الصينية (٣٥).

٣٠ (باقر جواد العتابي، التنافس الأمريكي الصيني في الشرق الأوسط وانعكاساته على الأمن القومي العراقي، مجلة الدراسات السياسية والدولية، الجامعة المستنصرية، العدد ٥٦، ٢٠٢٤، ص ٢١٦.

٣١ (محمد سلمان أحمد، الصعود الصيني وإستراتيجية الحزام والطريق (التداعيات الجيوسياسية على الشرق الأوسط)، دار اليازوري العلمية، عمان، ٢٠٢١، ص ٥٠.

٣٢ (ماجد حسن الزبيدي، مشروع طريق التنمية العراقي ومبادرة الحزام والطريق الصينية، دراسة في سيناريوهات التنافس والتكامل، مجلة دراسات دولية، مركز الدراسات الإستراتيجية والدولية، جامعة بغداد، ٢٠٢٥، ص ٩٥.

٣٣ (علاء مرزة الخفاجي، مبادرة الحزام والطريق الصينية وأثرها في البنية التحتية للاقتصاد العراقي، مجلة القادسية للعلوم الإدارية والاقتصادية، جامعة القادسية، المجلد ٢٥، العدد ٢، ٢٠٢٣، ص ٧٥.

٣٤ (صدام عبد الستار حسين، الموقع الجيوستراتيجي للعراق في المشاريع الدولية والإقليمية المعاصرة، دار الأكاديميون للنشر، عمان، ٢٠٢٠، ص ٨٢.

٣٥ (عمار ياسين الجبوري، الاقتصاد السياسي للعلاقات العراقية-الصينية في القرن الحادي والعشرين، دار المعترف للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٢٢، ص ٤٤.

ت. مستجدات مشروع "طريق التنمية" العراقي وجدلية التكامل مع المبادرة :

قد شهدت الاعوام الاخيرة تحول نوعي في الإستراتيجية العراقية باعتبارها فرصة تنمية، من خلال إطلاق وتطوير (طريق التنمية) الممتد لمسافة (١٢٠٠) كم لربط الخليج بتركيا وصولاً إلى أوروبا^(٣٦).
تحدد هذه الجدلية بنقطتين رئيسيتين هما :

١. التكامل الإستراتيجي :

يحاول العراق ساعين إلى تقديم "طريق التنمية" وميناء الفاو الكبير باعتباره مكمل لوجستي وطريق مختزل للزمن يقدم الحلول الناجعة لمشروع مبادرة الحزام والطريق الصينية، وقد يساهم مسار القناة الجافة الممتدة في الأراضي العراقية إلى تقليل واختزال مدة الشحن للبضائع والخدمات بين آسيا وأوروبا بمدة تتراوح بين (٢٠-٢٥) يوم مقارنة بالطريق السالك عبر البحر الأحمر وقناة السويس .
٢. التحفظ والتردد الصيني :

من خلال القراءة الواقعية للمواقف الحالية يتبين أن هناك تردد أو تراخي من قبل الحكومة الصينية في الدعم المالي المباشر لضم العراق إلى مسارات طريق التنمية يعود ذلك إلى أن خرائط الحزام والطريق التقليدية تمتد عبر المسارات البرية في الأراضي الإيرانية وآسيا الوسطى، بالإضافة إلى مخاوف الصين من تقديم الدعم الأمريكي والأوروبي لضم العراق إلى طريق التنمية والغرض منه هدف مبطن ليكون بديلاً جزئياً أو منافساً لبعض الخطوط الصينية الخالصة .

الاستنتاجات والتوصيات

الاستنتاجات:

(١) أهمية الموقع الاستراتيجي للعراق وتعدد الاستثمارات الدولية ويتبين من الدراسة السابقة إلى امتلاك العراق موقع استراتيجي مهم باعتباره منطقة ارتكاز وجسر رابط بين الخليج العربي والبحر المتوسط. مما يعطيه مكانة مهمة في حسابات الأمن اللوجستي الصيني، وأن التحاق العراق بمبادرة الحزام والطريق يجذب شركات دولية متعددة ، مما يقلل مخاطر النمط السائد احادي القطب والتبعية الناتجة عنه .

(٢) زعزعة الأمن الداخلي وضعف السيادة تعد أهم الاسباب لتردد الصين في ضم العراق لمشروع الحزام والطريق، يرتبط تدفق المشاريع الاستثمارية الصينية والخطط الاستراتيجية طويلة الامد بمدى مقدرة الحكومة العراقية على توفير بيئة آمنة مستقرة، وحماية مرآت الشركات الأجنبية، ويبقى الضعف الأمني العائق الرئيس أمام تحول العراق إلى ممر تجاري دولي آمن .

(٣) يفنقر العراق إلى الاستقلال المالي والسياسة النقدية، بسبب القيود والرقابة الصارمة المفروضة من قبل مجلس الاحتياطي الفيدرالي الأمريكي على أموال النفط العراقي بالدولار، استخدمت كأداة ضغط امريكية للحد من مرونة القرارات العراقية في تسوية المعاملات الدولية باليوان الصيني، مما يمنع العراق في الدخول كطرف في حرب العملات العالمية .

(٤) يتضح من دراسة البحث أن مشروع "طريق التنمية" العراقي واستحداث طريق القناة الجافة يمثل فرصة تكاملية عظيمة لاختصار الوقت لوصول البضائع الصينية المتجهة نحو أوروبا، ولكن التحفظ الصيني مازال مستمر رغم المميزات ، ويعود ذلك إلى تحسبات جيوسياسية خشية الصين من التدخل الغربي في تمويل الطريق أو منافستها لمسارات بكين البرية التاريخية عبر آسيا الوسطى وإيران .

(٥) أن عدم وجود رؤية تنمية عراقية واضحة من أجل الاستفادة من المبادرة قد يرجع بمرود عكسي ويحول المنطقة إلى أداة، ويبقى العراق مجرد مصدر للنفط الخام وسوق مستهلك للسلع الصينية الرخيصة، بدلاً من بناء قاعدة صناعية ومناطق حرة محلية .

التوصيات : على ضوء الاستنتاجات السابقة، يضع الباحث مجموعة من التوصيات الاستراتيجية للجهات المعنية باتخاذ القرارات السياسية والاقتصادية للعمل بها، وهي كالتالي :

(٣٦) مركزة البيان للدراسات والتخطيط، الاتفاقية الإطارية العراقية الصينية وطريق التنمية (تقييم الأثر المالي والوجستي)، تقرير إستراتيجي، بغداد، ٢٠٢٥ .

١. لابد من وضع العراق خطط إستراتيجية خارجية متكاملة ومتوازنة تقوم على الفصل بين التعاون الاقتصادي مع الصين في قطاعات (الطاقة والبنية التحتية) من جهة والحفاظ على المصالح الإستراتيجية والأمنية والمالية مع الولايات المتحدة والغرب من جهة أخرى، وتجنب الانحياز التام مع جهة معينة من أجل عدم زج العراق بحروب ومنافسات دولية متأزمة .
٢. المتابعة الحثيثة لاستكمال المشاريع بالطاقة التشغيلية الكاملة منها (ميناء الفاو الكبير) والمراحل الأولية (لطريق التنمية) عن طريق التعاون الجاد مع الشركاء الإقليميين للمنطقة، لوضع الصين والشركات العالمية تحت الأمر الواقع للاعتراف بجدوى هذا المسار وفرض واقع لوجستي جديد على خريطة المبادرة .
٣. على وزارة النفط وهيئة الاستثمار العراقية تحديد شروط حازمة عند وضع الاتفاقية مع الصين والشركات الإقليمية ، تحدد ربط عقود الطاقة بالتوطين الصناعي المتنوع، مع وجوب (نقل التكنولوجيا، توطين الصناعات التحويلية، وتشغيل العمالة المحلية بنسب لا تقل عن (٦٠%)، والابتعاد عن الاقتصاد المبني على الجانب الاستهلاكي .
٤. وجوب تفعيل دور الأجهزة الأمنية لتأمين بيئة الاستثمار وفرض قانون صارم لمعاقبة المفسدين، وتبسيط الإجراءات البيروقراطية، ومكافحة الفساد الإداري، لتوصيل رسائل طمأنة للشركات الصينية والعالمية بوجود بيئة قانونية وميدانية آمنة ومستقرة .
٥. في إطار الاتفاقية الإطارية ضرورة أدرج مقترح تأسيس صندوق استثماري مشترك يمول من عوائد النفط الموجه للصين، ويدار بشكل مستقل ليكون مخصصاً حصراً لتمويل الربط السككي والبري والمناطق الصناعية الحرة المحيطة بطريق التنمية، للحد من مخاطر التبعية المالية والوقوع في فخ الديون طويلة الأمد .

المصادر

المصادر العربية:

- ١- أحمد، محمد سلمان ، الصعود الصيني وإستراتيجية الحزام والطريق (التداعيات الجيوسياسية على الشرق الأوسط)، دار اليازوري العلمية، عمان، ٢٠٢١ .
- ٢- الجبوري، عمار ياسين، الاقتصاد السياسي للعلاقات العراقية-الصينية في القرن الحادي والعشرين، دار المعزز للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٢٢ .
- ٣- الخفاجي، علاء مرزة، مبادرة الحزام والطريق الصينية وأثرها في البنية التحتية للاقتصاد العراقي، مجلة القادسية للعلوم الإدارية والاقتصادية، جامعة القادسية، المجلد ٢٥، العدد ٢، ٢٠٢٣ .
- ٤- الزبيدي، ماجد حسن، مشروع طريق التنمية العراقي ومبادرة الحزام والطريق الصينية، دراسة في سيناريوهات التنافس والتكامل، مجلة دراسات دولية، مركز الدراسات الإستراتيجية والدولية، جامعة بغداد، ٢٠٢٥ .
- ٥- العتابي، باقر جواد، التنافس الأمريكي الصيني في الشرق الأوسط وانعكاساته على الأمن القومي العراقي، مجلة الدراسات السياسية والدولية، الجامعة المستنصرية، العدد ٥٦، ٢٠٢٤ .
- ٦- النجار، الهام، طريق الحرير الصين وانعكاساته على أنماط التجارة الدولية وحركة النقل العالمية، (٢٠١٨) .
<https://democraticac.de>
- ٧- جعفر، نبيل ، و إبراهيم ، زينب حسي ، موقع العراق على طريق الحرير الدولي – التحديات والمكاسب المحتملة ، البصرة شركة الغدير للطباعة، (٢٠١٩) .
- ٨- جي، ليانجشيانج ، و جاناردان ، الفرص والمعوقات أمام منطقة الخليج ، أكاديمية الإمارات الدبلوماسية .
- ٩- حسين، صدام عبد الستار، الموقع الجيوستراتيجي للعراق في المشاريع الدولية والإقليمية المعاصرة، دار الأكاديميون للنشر، عمان، ٢٠٢٠ .

- ١٠-حمشي، محمد، "التقارب المراهق: هل تقوض مبادرة الحزام والطريق الفناء الخلفي لروسيا؟"، السياسة الدولية، ملحق تحولات استراتيجية، العدد (٢١) تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٨
١١-عبد الرزاق، سعيد، "التنين الصيني سيد طريق الحرير الجديد"، الشرق الأوسط، ٢٠١٨.
١٢-عبد الله، خالد، مبادرة الحزام والطريق – الدول العربية بي الفرص والتحديات ، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، (٢٠١٩)، <http://www.aast.edu/en/index.ph>
١٣-عزت، شحروت، ، مبادرة الحزام والطريق رؤية نقدية، ٢٠١٧ .
١٤-فلتن، وناثان ، مروان قبلان، "حزام واحد وطريق واحدة ومجلس التعاون لدول الخليج العربية"، 2019.

- ١٥-محمد، أهداف الصين من مشروع طريق الحرير الجديد، (٢٠١٨)، <http://turkistantimes.com>.
١٦-مركزة البيان للدراسات والتخطيط، الاتفاقية الإطارية العراقية الصينية وطريق التنمية (تقييم الأثر المالي واللوجستي)، تقرير إستراتيجي، بغداد، ٢٠٢٥.
١٧-مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة (٢٠١٨)، <https://futureuae.com>.
١٨-مبادرة الحزام والطريق الصينية.. فرصة للعراق، مركز البيان للدراسات والتخطيط، بغداد، ٢٠١٨.

المصادر الأجنبية:

- 1-Justyna Szczudlik-Tatar, "China's New Silk Road Diplomacy," The Polish Institute of International Affairs, Policy Paper, no. 3(82) (December 2013), p.
2-Ketian Zhang, "A View from the United States," The Asian Forum, 30/(/2019, accessed on 9/5/2020, at: <https://bit.ly/2WIwWAj>
3-Richard Ghiasy & Jiayi Zhou, "The Silk Road Economic Belt: Considering Implications and EU-China Cooperation Prospects," Stockholm International Peace Research Institute (February 2017), pp. xii, 2.
4-Helen Chin & Winnie He, "The Belt and Road Initiative: 65 Countries and Beyond," Fung Business Intelligence Centre (May 2016), p. 2.
5-Keith Johnson, "Why is China Buying up Europe's Ports: State-2018-2-2
6-Balázs Sárvári & Anna Szeidovitz, "The Political Economics of the New Silk Road," Baltic Journal of European Studies, vol. 6, no. 1 (2016), pp. 3-22.
7-Žarko Koboević, Željko Kurtela & Srđan Vujičić, "The Maritime Silk Road and China's Belt and Road Initiative," NAŠE MORE: Znanstveni Časopis Za More I Pomorstvo, vol. 65, no. 2 (2018), p. 11
8-Harinder Kohli, "Looking at China's Belt and Road Initiative from the Central Asian Perspective," Global Journal of Emerging Market Economics, vol. 9, no. 1-3 (2018), p. 3.
9-Justyna Misiągiewicz & Marcin Misiągiewicz, "China's 'One Belt, One Road' Initiative: The Perspective of the European Union," Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska, sectio K-Politologia, vol. 23, no. 1 (2016), p. 3
10-Yiping Huang, "Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, Framework and Assessment," China Economic Review, vol. (0 (2016), p. 315.
11-Henelito A. Sevilla, "China's New Silk Route Initiative: Political and Economic Implications for the Middle East and Southeast Asia," Asian Journal of Middle East and Islamic Studies, vol. 11, no. 1 (2017), pp. 8(-86.
12-Leonard K. Cheng, "Three Questions on China's "Belt and Road Initiative," China Economic Review, vol. (0 (2016), p. 310

- 13-Zhexin Zhang, "The Belt and Road Initiative: China's New Geopolitical Strategy?" Stiftung Wissenschaft und Politik (German Institute for International and Security Affairs), Research Division Asia, Working Papers (October 2018), p. 3
- 14-Stephan Barisitz & Alice Radzyner, "The New Silk Road, Part I: A Stocktaking and Economic Assessment," Oesterreichische National Bank (Austrian Central Bank), no. Q3/17 (2017), p. 9, accessed on 9/5/2020
- 15-Sean Miner, "Economic and Political Implications," in: Djankov & Miner (eds), p. 13
- 16-Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road," p. 10.
- 17-Zhang,p.3.46 Speech by H.E. Xi Jinping, President of the People's Republic of China, delivered at the Opening Ceremony of The Belt and Road Forum for International Cooperation, 1(May 2017.
- 18-Speech by H.E. Xi Jinping, President of the People's Republic of China, delivered at the Opening Ceremony of The Belt and Road Forum for International Cooperation, April 2019
- 19-Pádraig Murphy, "The Silk Road, XXI Century'One Belt One Road'," The Institute of International and European Affairs, 2(/3/2016, p. 5.