

الشراكة الاقتصادية الصينية العراقية وآليات تنفيذها *The Chinese-Arab Economic Partnership and Its Implementation Mechanisms*

أ.د سعد صالح عيسى
كلية العلوم السياسية جامعة
تكريت (العراق)
saad.alissa@tu.edu.iq

أحمد ضامد مجيد*
كلية العلوم السياسية جامعة
تكريت (العراق)
ad230003ppo@st.tu.edu.iq

تاريخ النشر: 2025/06/15

تاريخ القبول: 2025/06/08

تاريخ الاستلام: 2025/05/29

ملخص:

يناقش البحث موضوع (الشراكة الاقتصادية الصينية العراقية وآليات تنفيذها)، حيث تعد الشراكة الاقتصادية بين الصين والعراق ذات أهمية كبيرة للاقتصادين الصيني والعراقي، حيث سعت الصين الى تطوير شراكتها مع العراق من خلال الاستثمار في مجال الطاقة والبنى التحتية عبر الشركات الصينية التي كان لها دور فاعل في تعزيز مكانة الصين لدى العراق، وكذلك عملت الصين على تقوية علاقاتها التجارية من خلال تصدير السلع والخدمات وزيادتها بما يتناسب مع حجم الطلب العراقي، وعملت الصين الى زيادة استيرادها النفط العراق من اجل ضمان امداد الطاقة وفقاً لاحتياجاتها، بعد التطور الكبير الذي شهدته في المجالات الصناعية والانتاج مما تطلب زيادة في الطلب على مصادر الطاقة، واصبح العراق ضمن اولويات السياسة الصينية خصوصاً بعد العام 2003.

الكلمات المفتاحية: الشراكة الاقتصادية؛ الصين، العراق؛ الاستثمارات الصينية في العراق؛ مبادرة الحزام والطريق؛ الشركات الصينية في العراق.

Abstract:

The research discusses the topic of (Chinese-Iraqi economic partnership and its implementation mechanisms), as the economic partnership between China and Iraq is of great importance to both the Chinese and Iraqi economies. China has sought to develop its partnership with Iraq through investments in the energy and infrastructure sectors via Chinese companies, which played a significant role in enhancing China's position in Iraq. Additionally, China has worked to strengthen its trade relations by exporting goods and services and increasing them in line with Iraqi demand. China has also increased its import of Iraqi oil to ensure energy supply according to its needs, following the significant development it has witnessed in industrial and production sectors, which required an increase in demand for energy sources. Iraq has become a priority in Chinese policy, especially after 2003.

Keywords: Economic partnership; China, Iraq; Chinese investments in Iraq; Belt and Road Initiative; Chinese companies in Iraq

* المؤلف المرسل: أحمد ضامد مجيد كاظم

مقدمة:

الشراكة الاقتصادية الصينية هي إطار تعاوني وضعتة الصين لتعزيز العلاقات الاقتصادية مع الدول الأخرى من خلال الاستثمار والتبادل التجاري والمشاريع المشتركة، مع التركيز على التنمية المتبادلة والتكامل الاستراتيجي، ويتطلب هذا النموذج اعتماد الصين على مبادئ المنفعة المتبادلة وعدم التدخل في الشؤون الداخلية، مع سعيها لتحقيق أهدافها الاقتصادية والسياسية، حيث عملت الصين على تطوير علاقاتها الاقتصادية والسياسية مع العراق، وخاصة بعد عام 2003، برزت مكانة العراق ضمن السياسة الصينية الخارجية، لما يتمتع به من وفرة في الموارد الطبيعية وخاصة موارد الطاقة (النفط)، ويشكل العراق أيضاً سوقاً واعدة للبضائع الصينية، وكذلك الاستثمارات الصينية في المجالات الطاقوية والبنى التحتية.

اهمية الدراسة: تكمن اهمية البحث في كونه يتطرق موضوع الشراكة الاقتصادية الصينية مع العراق، وابرار مكانة العراق في السياسة الصينية، ومدى الاهتمام الصيني بتقوية الشراكة مع العراق في المجالات الاقتصادية، من خلال الاستثمارات والمشاريع التي طرحها الصين ومبادرة الحزام والطريق، تعزيز العلاقات التجارية بينهما.

اشكالية الدراسة: تكمن اشكالية البحث في طرح التساؤل الرئيسي التالي هل هنالك شراكة صينية عراقية؟ وكيف تطورت؟ وماهي مبادرة الحزام والطريق وما هو موقع العراق منها؟ فرضية الدراسة: ان العلاقة التجارية الاقتصادية بين الصين والعراق قد نمت بشكل كبير وخاصة بعد العام 2003، من خلال زيادة التبادل التجاري، وتوسع حجم الاستثمارات الصينية في قطاع الطاقة والبنى التحتية العراقي.

منهجية الدراسة: تعتمد الدراسة على منهجية متعددة، تشمل المنهج التاريخي لبيان تطورت العلاقات الاقتصادية بين الصين والعراق، والمنهج الوصفي، والمنهج التحليلي لتحليل السياسة الصينية تجاه العراق.

هيكلية الدراسة: تم تقسيم هذه الدراسة على محورين، يتناول المحور الاول تطور العلاقات الاقتصادية الصينية العراقية التبادل التجاري-الاستثمارات، اما المحور الثاني مبادرة الحزام والطريق وموقع العراق فيها ومنتدى التعاون الصيني العربي.

1. الشراكة الاقتصادية الصينية العراقية وآليات تنفيذها:

تطورت العلاقات بين الصين والعراق على مدى الاعوام السابقة، وخصوصا بعد العام 2003 دخلت الشركات الصينية في قطاعات مختلفة في العراق من بينها قطاع الطاقة والاستثمار في الحقول النفطية وتطورت التجارة الخارجية بينهما وقدمت الصين مساعدات اقتصادية الى العراق والغت ديون سابقة، وعملت على تعزيز العلاقات السياسية بين البلدين من خلال الزيارات المتبادلة، كما عملت الصين على تطوير علاقاتها من خلال طرح مبادرة الحزام والطريق، واطلاق منتدى التعاون الصيني العربي.

1.1 تطور العلاقات الاقتصادية الصينية العراقية التبادل التجاري -الاستثمارات:

شهدت العلاقات الاقتصادية الثنائية بين الصين والعراق تطوراً تدريجياً بعد عام 2003، ولعلّ الزيادة في حجم التجارة الثنائية بين البلدين من 2.6 مليار دولار عام 2008 إلى 20.5 مليار دولار عام 2015 - خير دليل على ذلك، في عام 2013، الصين تُصنّف كأكبر شريك تجاري للعراق، وبقيمة سنوية تبلغ حوالي 12 مليار دولار، فإن معظم صادرات العراق إلى الصين هي منتجات النفط والغاز، مما يُشكّل ما يقرب من 99% من حجم الصادرات، ثم يستورد العراق الآلات الصناعية والكهربائية بنسبة 18% و 14% على التوالي، أي ما يُقارب 2.5 مليار دولار سنوياً، كما انخرطت الصين بشكل كبير في تحديث البنية التحتية للعراق بين عامي 2003 و 2011، مع التركيز بشكل خاص على الطرق السريعة والمباني العامة وشبكات الاتصالات⁽¹⁾.

اتسمت العلاقات الاقتصادية العراقية الصينية بتطورات ملحوظة منذ عام ٢٠١٥، حيث دعت الحكومة العراقية إلى التعاون الأمني والسياسي والاقتصادي، وقّعت الحكومة العراقية خمس اتفاقيات شملت التعاون الاقتصادي والتكنولوجي والعسكري والدبلوماسي والنفط والطاقة، وفي عام 2019، وقّع العراق والصين ثماني اتفاقيات ومذكرات تفاهم خلال زيارة رئيس الوزراء العراقي السابق عادل عبد المهدي للصين، وشملت هذه الاتفاقيات

عقودًا لمحطات توليد الطاقة والمدن الصناعية وإعادة الإعمار وبناء البنية التحتية، وغيرها من المسائل المتعلقة بإعادة الإعمار الاقتصادي. كما شملت العقود عقودًا في مجالات النقل والاتصالات والإسكان والطاقة والصرف الصحي، وتم توقيع عقود أخرى من قبل الوزراء والمحافظين ضمن الوفود بلغت قيمتها 500 مليار دولار⁽²⁾.

دعا رئيس الوزراء العراقي السابق الدكتور حيدر العبادي خلال زيارته الى الصين، خلال المدة 2015/12/23-22، إلى تفعيل لجنة العلاقات العراقية الصينية واستئناف اجتماعاتها وزيادة التبادل التجاري مع الصين مؤكداً الترحيب بتوسيع الشركات الصينية ضمن نطاق الاستثمار في بلاده، بالمقابل أيد الرئيس الصيني شي جينبينغ هذه الدعوة وتم الاتفاق على استئناف اجتماعاتها لاحقاً وتضمنت⁽³⁾:

1. مذكرة المشاركة ببناء الحزام الاقتصادي الطريق الحرير.
 2. مذكرة التفاهم بشأن التعاون الاقتصادي والتكنولوجي بين البلدين.
 3. مذكرة توقيع اتفاقية اطارية بشأن التعاون في مجال الطاقة.
 4. مذكرة التعاون العسكري بين البلدين.
 5. مذكرة توقيع اتفاق بشأن الاعضاء المتبادل للتأشيرة دخول الجوازات الدبلوماسية.
- شكلت مذكرة التفاهم الموقعة بين العراق والصين خلال زيارة رئيس الوزراء العراقي السابق حيدر العبادي في ديسمبر/كانون الأول 2015 اهمية كبيرة بهدف تعزيز التعاون بين البلدين، وتضمنت المذكرة عدة بنود، منها التنمية المشتركة في مجالات النقل، والاقتصاد، والتجارة، والسياحة، والاستثمار، والعلاقات الإقليمية، والسلام والتنمية، والحوار حول السياسات الاستراتيجية، والتعاون الثنائي في مجالات الطاقة الإنتاجية، والبنية التحتية، والرعاية الصحية، والعلوم والتكنولوجيا، والزراعة، وتعزيز التعاون في مختلف المجالات، كما وقّع العبادي ثماني اتفاقيات تجارية واقتصادية مع الصين، من بينها تخصيص عوائد 100 ألف برميل يوميًا من النفط العراقي لبكين لمدة 20 عامًا لمشاريع البنية التحتية، إلا أن الخبراء اعتبروا هذه الاتفاقية رهناً على النفط العراقي، إذ لم تأخذ في الاعتبار احتمالية تقلبات الأسعار⁽⁴⁾.

تعتمد العلاقات الاقتصادية بين العراق والصين في المقام الأول على العلاقات في مجال الطاقة، حيث تعتمد الصين بشكل كبير على النفط العراقي ويعتمد العراق على المشتريات الصينية، مما يجعل العراق جزءاً أساسياً من استراتيجية أمن الطاقة الصينية، ويُعدّ النفط العراقي بالغ الأهمية للصين، فهو ثاني أكبر منتج للنفط في منظمة أوبك، ويمتلك خامس أكبر احتياطيّات مؤكدة، كما يُقلّل النفط العراقي من اعتماد الصين على السعودية، ويُسدّ الفجوة في حال تعرّضها لضغوط أمريكية، مما يضمن استمرارية عمل اقتصادها⁽⁵⁾.

تختلف العناصر الاقتصادية بين الجانبين العربي والصيني، فالصين تتمتع بمستوى صناعي عالٍ نسبياً، وتتمتع بتفوق تقني وسلعي كبير، مما يُمكنها من تزويد العالم العربي بالخدمات التقنية وكميات كبيرة من المنسوجات والمنتجات الكهربائية وغيرها، كما أنها الدول العربية ومنها العراق غنية بالنفط والغاز الطبيعي، مما يُمكنها من سد العجز الصيني الكبير في هذا المجال، وفيما يتعلق بالتعاون والتجارة والمساعدة، يُمكن للعرب مساعدة الصين على تحقيق العديد من أهدافها، وأهمها⁽⁶⁾:

1. يهدف التعاون الاقتصادي بين الصين والعرب إلى فتح الأسواق العربية وتطبيق أنظمة الإعفاء الجمركي المتبادل.
2. تستفيد الصين من النفط والغاز العربيين دون المرور بالسياسة الأمريكية أو الغربية.
3. توفير دعم للصين كقوة دولية اقتصادية وسياسية في المحافل الدولية.
4. يمكن للتبادل الثقافي بين الصين والعرب أن يُسهم في منع صراع الحضارات.
5. كسر عزلة الصين الثقافية في النظام الدولي أمراً بالغ الأهمية، في ظل هيمنة الحضارتين الأمريكية والأوروبية على السياسات الثقافية والتعليمية والاجتماعية للنظام الدولي ومؤسساته المختلفة.

جدول رقم(1) يوضح حجم التبادل التجاري الصيني والصادرات والواردات العراقية من عام 2014-2023 مليار دولار سنوياً

السنة	الصادرات	الواردات	حجم	التبادل
-------	----------	----------	-----	---------

التجاري			
29.17	8.37	20.8	2014
20.61	7.91	12.7	2015
18.25	7.55	10.7	2016
22.13	8.33	13.8	2017
30.4	7.9	22.5	2018
33.36	9.46	23.9	2019
30.2	10.9	19.3	2020
37.1	10.4	26.7	2021
53.4	14	39.4	2022
49.8	14.3	35.5	2023

الجدول من اعداد الباحث الاعتماد على:

Source: OEC - The Observatory of Economic Complexity، "Iraq / China Bilateral Trade،" May 8، 2025،(<https://oec.world/en/profile/bilateral-country/irq/partner/chn?selector541id=2011>)، accessed May 8، 2025

الجدول اعلاه يوضح حجم التبادل التجاري بين الصين والعراق وارتفاعه بعد العام 2014 ليصل الى ما يقارب 50 مليار دولار في عام 2023 وهذا يدل على اهتمام كبير للجانبين على توطيد العلاقة الاقتصادية بينهما.

ركزت الصين بعلاقاتها الاقتصادية مع العراق على أهداف استراتيجية عديدة، بما في ذلك البحث عن أسواق استهلاكية نشطة لبيع سلعها، ولم تتردد في دخول الأسواق العراقية على الرغم من المشاكل السياسية والأمنية، والصراعات العسكرية بين القوى الإقليمية والدولية للسيطرة عليها، وبلغت الصادرات إلى العراق في عام 2013 نحو 7 مليارات دولار أميركي، و البحث عن فرص الاستثمار من خلال الشركات الاستثمارية التي ترغب بالعمل في مجال الاستثمارات ضمن المجالات والأنشطة الاقتصادية حيث بلغ عدد

الشركات الاستثمارية الصينية المستثمرة في العراق لغاية عام 2011 ما يقارب 108 شركة استثمارية⁽⁷⁾.

2.1. مجالي عمل الشركات الاستثمارية الصينية في العراق:

المجال الاول: الشركات الاستثمارية العاملة في مجال البنى التحتية، تعمل على تطوير البنية التحتية العراقية، بما في ذلك قطاعات الاتصالات والنقل وإعادة التأهيل، وشهدت العلاقات بين بكين وبغداد نموًا ملحوظًا بعد عام 2014، وبدأت الشركات الصينية بتعزيز حضورها في العراق، وبموجب الاتفاق على تزويد الشركات الصينية بـ 100 ألف برميل يوميًا من النفط الخام، وقّع العراق عقدًا مدته 20 عامًا، يُخصص ريعه لتمويل العديد من مشاريع التنمية التي تنفذها الشركات الصينية فيه، وبعد هذا الاتفاق، طوّرت الشركات الصينية مطار مدينة الناصرية، وبنت محطات توليد الطاقة، وافتتحت (1000) ألف مدرسة، وأنجزت عددًا من مشاريع البنية التحتية الأخرى⁸

أن التعاون الصيني العراقي يشهد ازدهارًا متزايدًا في مختلف المجالات هذا ما أكدّه القنصل العام الصيني في محافظة البصرة، العراق بتاريخ 2025/1/7، مع تزايد عدد الشركات الصينية المستثمرة في العراق، وستُطبق القنصلية العامة مبدأ "الدبلوماسية من أجل الشعب"، وتحمي حقوق المواطنين الصينيين، وتعمّق التعاون العملي في إطار مبادرة الحزام والطريق، ومع وجود أكثر من 60 شركة صينية مسجلة في البصرة، تُشارك أكثر من 70% من الشركات الصينية في العراق في مشاريع كبرى، وستحافظ القنصلية العامة على تواصل وثيق مع الحكومة العراقية لتبادل الخبرات التنموية وتعزيز الروابط الاستراتيجية بين البلدين⁽⁹⁾.

المجال الثاني: الشركات الاستثمارية العاملة في مجال النفط، مع مساهمة الشركات الصينية بنسبة 50-67% في صناعة النفط العراقية، تعتزم الصين تنويع وارداتها من الطاقة عبر النفط العراقي دون الاعتماد المفرط على بغداد، ويُعد الوجود الصيني البارز في العراق نتيجةً لهذه الهيمنة الاقتصادية، المدعومة بعلاقات دبلوماسية جيدة حتى مع تقييد التدخل الأمني، وبفضل شراكات متعددة، أبرم العراق اتفاقيات كبيرة مع شركات صينية¹⁰.

يعبر اهتمام الصين المتزايد بأمن الطاقة من خلال تنويع مصادر وارداتها من النفط ودعم الأنشطة والاستثمارات النفطية الصينية عن مخاوف صينية من نقص إمدادات الطاقة بسبب ارتفاع أسعارها أو احتمال تبني سياسة حظر الطاقة الأمريكية تجاه الصين في المستقبل، سعت شركة البترول الوطنية الصينية (China National Petroleum Corporation) إلى توقيع عقد إنتاج ومشاركة في عام 2004 لمدة 22 عامًا لبناء حقل الأحدب النفطي، وتم تأكيد الصفقة في عام 2008، وكان العراق من أوائل الدول التي لجأت إليها الصين لهذا الهدف، حيث كان للاستثمار في هذا القطاع مكانة مهمة بين جميع الاستثمارات الصينية في هذا البلد، وشاركت شركة سينوبك النفطية بشكل ملحوظ في بناء حقل تانك النفطي، حيث حصلت على حصة شراكة بنسبة 45٪، وحقل سانجو الشمالي النفطي في كردستان، حيث حصلت على حصة شراكة بنسبة 26٪، وتشمل الشركات الأخرى شركة الصين الوطنية للنفط، وشركة الصين لهندسة أنابيب البتروليوم، كما شاركت شركة زهناو في الاستثمارات في الحقول العراقية وشراء نفطها⁽¹¹⁾.

جدول رقم (2) يوضح اسماء الشركات الصينية المستثمرة في العراق

ت	اسم الشركة	سنة العقد	تفاصيل العقد النفطي
1	شركة النفط الوطنية الصينية CNPC	2008	تطوير حقل الاحدب النفطي
2	شركة بوهاي الصينية لهندسة الحفر Bohai	2008	عقد الحفر بقيمة 156 مليون دولار في حقل غرب القرنة 2
3	شركة النفط الوطنية الصينية CNPC	2009	عقد خدمات لتطوير حقل الرميطة النفطي لمدة 20 سنة (وتبلغ حصة شركة النفط الوطنية الصينية 37% وشركة النفط البريطانية BP 38%)
4	شركة النفط الوطنية الصينية CNPC	2009	تشكيل اتحاد مع شركة TOTAL petronas لتطوير حقل حلفاية

النفطي ولمدة 20 سنة بحصة تبلغ 37% وشركة Total بنسبة 18.75 وشركة نفط الجنوب العراقية 25%			
استحوذات نفطية أجنبية. أول تصدير للنفط الخام من حقل طق طق في إقليم كردستان. 7.24 مليار دولار.	2009	شركة سينوبك Sinopec	5
شراكة مع شركة النفط التركية (TPAO) فازت الشركة بعقد خدمات تقنية تخص تطوير حقول ميسان النفطية وبلغت نسبة الشركة الصينية 63.75% وشركة النفط التركية (TPAO) بنسبة 11.25% وشركة الحفر العراقية بنسبة 25%	2010	شركة النفط البحرية الوطنية (CNOOC)	6
عقد الخدمات الفنية لحقول غرب القرنة 1 بحقوق 25% بالشراكة مع شركة Exxon Mobile بنسبة 32.7%	2013	Petro china	7
عقد للتنقيب والحفر في حقول ميسان بقيمة 96.6 مليون دولار	2013	Bohai لهندسة الحفر	
عقد التنقيب عن النفط في حقول ميسان بقيمة 73.8 مليون دولار	2013	China oil field services limited (COSL)	8
مد خط انابيب من حقول محافظة ميسان بطول 272 كم من حقلي	2014	CNPC - CNOOC	9

بزركان وحلفاية وصولاً الى ميناء الفاو			
التنقيب عن النفط في حقول نفط خانة محافظة ديالى وحقل الحويزة في ميسان والمناطق النفطية المحيطة في المنطقة	2018	Geo jade petroleum curt	10
منطقة السندباد في البصرة	2018	المجموعة المتحدة للطاقة (UFG)	11
تطوير حقول نفط شرق بغداد	2018	Zenhua oil	12
عقد خدمات وحفر وانجاز متكامل في حقول ميسان	2018	China oil field services limited (COSL)	13
خطة بناء مصفاة نفطية في منطقة الفاو بطاقة انتاجية 300الف برميل يومياً مع مصنع بتروكيمياويات	2018	شركة الطاقة الصينية Power china	14
بناء مرافئ لمعالجة واستخلاص الغاز الطبيعي من حقل الحلفاية	2019	CPEEC	15
تطوير واكمال 80 بئر نفطي في حقول مجنون النفطية	2019	شركة هي لونج للتنقيب عن النفط والخدمات التكنولوجية	16
تطوير حقلي "شرقي بغداد- الامتدادات الشمالية"، و"الفرات الأوسط للنفط والغاز" في النجف وكربلاء، والذي تبلغ مساحته 1073 كيلومتر مربع	2024	شركة تشونغمان (ZPEC)	17
استثمار لتطوير حقل الفاو في البصرة	2024	شركة يونيتد إنرجي (United Energy)	18
عقود لتطوير حقول في مناطق مختلفة من العراق	2024	شركة أنتون أويل (Anton Oil)	19

المصدر: فراس محمد صبار الدليهي، "تحليل جيوسياسي للعلاقات العراقية الصينية للمدة 2003-2020 وتوقعاتها المستقبلية"، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة تكريت، صلاح الدين، العراق، 2021، ص35.

2. مبادرة الحزام والطريق الصينية (موقع العراق فيها) ومنتدى التعاون العربي الصيني

1.2. نشأة المبادرة

أطلقت الصين مبادرة الحزام والطريق عام 2013 بعد تحقيق إنجازات اقتصادية كبيرة، لا سيما في العقود الأخيرة من القرن الحادي والعشرين. تستند المبادرة إلى طريق الحرير القديم، الذي ربط الصين بآسيا الوسطى والبحر الأبيض المتوسط وأوروبا. إلا أن نطاقها أوسع، إذ يشمل إنشاء طرق برية وبحرية وخطوط أنابيب لنقل الغاز الطبيعي والنفط، بالإضافة إلى شبكة بصرية تُعرف باسم طريق الحرير الرقمي. سيؤثر طريق الحرير الجديد بشكل كبير على النقل والتجارة الدوليين، لا سيما في الشرق الأوسط. تهدف المبادرة إلى تنسيق سياسات التنمية، وتعزيز العلاقات الاستثمارية والتجارية، وإنشاء البنية التحتية والمرافق والشبكات، وتحسين التعاون المالي من خلال التبادل الاجتماعي والثقافي. سيتفاوت الأثر الإيجابي باختلاف الدول داخل حدود المنطقة⁽¹²⁾.

يتم تنفيذ مبادرة الحزام والطريق الصينية حسب صانع القرار الصيني وفق ثلاثة مراحل وهي⁽¹³⁾:

1- المرحلة الاولى: التعبئة الاستراتيجية (2013-2016).

2- المرحلة الثانية: التنفيذ الاستراتيجي (2016-2019).

3- المرحلة الثالثة: التقييم الاستراتيجي (2019-2049).

تهدف مبادرة الحزام والطريق الصينية، التي أطلقتها الصين عام 2013، إلى توسيع نفوذها في جميع أنحاء أوروبا وأفريقيا وآسيا من خلال شبكة من الطرق والموانئ ومشاريع البنية التحتية، تهدف المبادرة، المعروفة باسم حزام واحد، طريق واحد، إلى إحياء طريق الحرير التاريخي من خلال مد أنابيب الغاز الطبيعي والنفط، وبناء شبكات الطرق والسكك الحديدية، ومد خطوط الكهرباء والإنترنت. وقد خصصت الصين 900 مليار دولار للمشروع، الذي يهدف إلى رفع مستوى معيشة 70٪ من سكان العالم، ومع ذلك، تخشى

الدول المنافسة من الصعود السريع للصين، خوفاً من أن يغرق الدول في الديون الصينية، قد يمثل مشروع الحزام والطريق فرصة كبيرة أو صغيرة للدول العربية، لكن نجاحه يعتمد على رؤيتها وقيادتها وتعاونها، ويتمثل التحدي الأكبر للصين في مواجهة الضغوط الأمريكية، التي تسعى إلى الحفاظ على مكانتها كقطب وحيد مهيمن في النظام الدولي⁽¹⁴⁾.

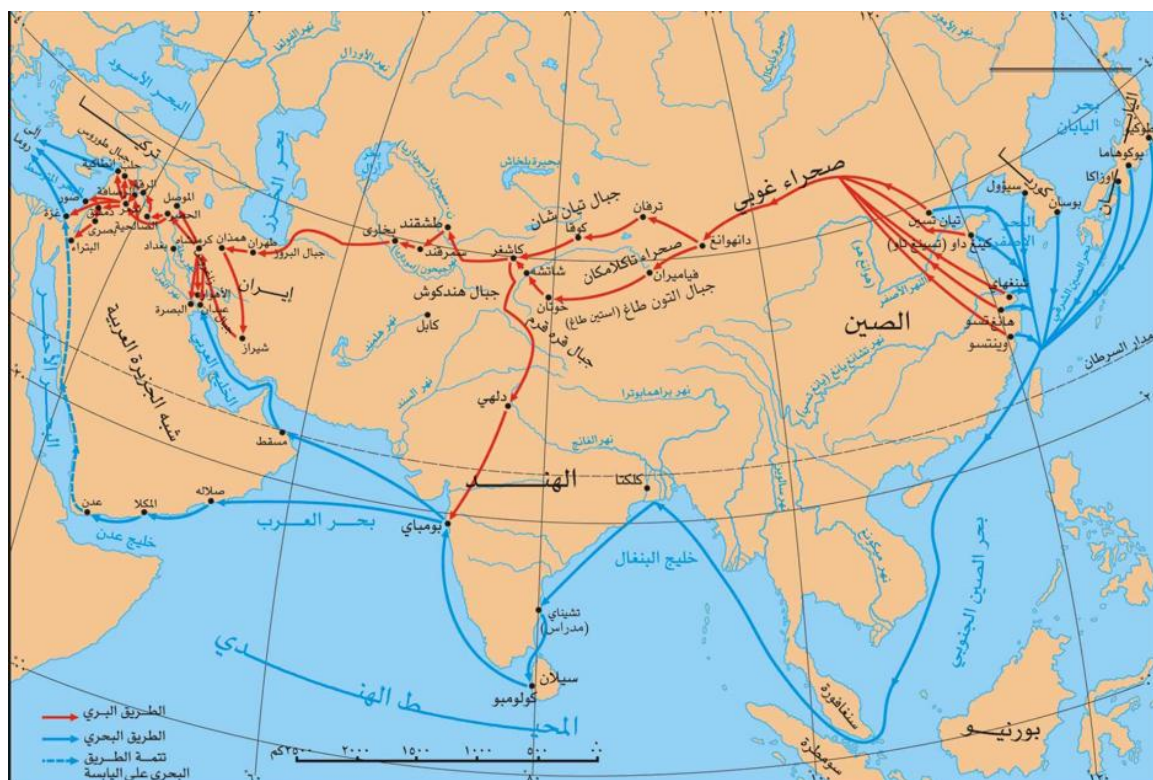
تعمل الصين على الحفاظ على نمو اقتصادي متسارع لأنه يمكنها من المنافسة عالمياً كقوة عالمية مهمة، وهذا يتماشى مع وجهة نظر أورغانسكي، التي تعتبر القوة الاقتصادية مكوناً أساسياً للقوة الوطنية الكاملة للدولة حيث أن الدولة ذات الاقتصاد المتطور والمتوسع قد تكون لاعباً قوياً في السياسة الدولية، يمكن للاقتصادات المتقدمة استخدام الأدوات الاقتصادية مثل المنح والقروض والمساعدات والعقوبات لتحقيق أهدافها المقصودة في السياسة الخارجية وبالتالي تنظر الصين خارج حدودها لضمان النمو الاقتصادي المستمر، رأى ميرشايمر أن أساس ثروات الدولة في الدوران المستمر للعجلة الاقتصادية حيث لا يمكنها بناء جيش قوي ما لم يكن لديها الأموال اللازمة لتجهيز جنودها وتحديثهم باستمرار، تتطلب مثل هذا الاحتمال الكبير مشروعاً كبيراً، تم التعبير عنه في مبادرة الحزام والطريق الجريئة التي اقترحها الرئيس شي⁽¹⁵⁾.

تركز مبادرة الحزام والطريق على خمسة مجالات: تنسيق استراتيجيات التنمية، وبناء البنية التحتية والشبكات، وتشجيع الاستثمار والروابط التجارية، وتعزيز التعاون المالي، وتقوية التفاعلات الاجتماعية والثقافية، تجسد المبادرة رؤية الصين للتعاون لتحقيق التنمية المستدامة مع الدول الأخرى، بما في ذلك تلك التي تتعاون في اتفاقيات شراكة عبر آسيا وأوروبا وأفريقيا، وهي تطالب بالتعاون مع دول الشركاء وقد جذبت العديد من الدول النامية لاحتضان آفاق التجارة والاستثمارات الصينية، منذ المؤتمر الوطني التاسع عشر للحزب الشيوعي الصيني في أكتوبر 2017، سعت الصين إلى بناء نوع جديد من العلاقات الدولية قائم على المساواة واحترام الخصائص الفريدة لجميع البلدان والحضارات المختلفة، أصبح مفهوم مجتمع المصير المشترك للبشرية هدفاً عاماً للدبلوماسية الصينية منذ المؤتمر⁽¹⁶⁾.

يسعى هذا المشروع إلى ربط الصين بالعالم الخارجي من خلال بناء شبكة من الروابط البرية والبحرية تمتد عبر العديد من الدول عبر قارات آسيا وأفريقيا وأوروبا، ورغم أن للمشروع جوانب اقتصادية، إلا أن جوانبه السياسية والاستراتيجية مهمة أيضاً، هناك ثلاثة طرق برية رئيسية على طريق الحرير، يربط المسار الأول الصين بدول أوروبا، ويمتد جنوباً من سيبيريا إلى بحر البلطيق، ويربط المسار الثاني، إلى جانب شمال أفريقيا، شرق آسيا من الشمال والجنوب و الجنوب الشرقي، ويصل إلى أوروبا من الصين، مروراً بدول آسيا الوسطى وإيران وشبه الجزيرة العربية، وينطلق المسار الثالث من الصين، جنوباً نحو الهند⁽¹⁷⁾.

أنشأت الصين العديد من المؤسسات المالية لتمويل مبادراتها، بما في ذلك البنك الآسيوي للبنية التحتية (AIIB)، وصندوق طريق الحرير (SRF)، وبنك التنمية الجديد (BMID)، يهدف البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، الذي اقترحه الرئيس شي جين بينغ عام 2013، إلى تمويل مشاريع البنية التحتية والتنمية المستدامة للدول الآسيوية، ويستثمر صندوق طريق الحرير، الذي أنشئ عام 2013، في الشركات بدلاً من إقراض الأموال للمشاريع، ويُموّل بحوالي ٤٠ مليار دولار أمريكي. أما بنك التنمية الجديد، الذي أنشأته دول البريكس وهم (روسيا، البرازيل، الهند، والصين، وجنوب افريقيا)، عام 2013، فيُموّل بحوالي 100 مليار دولار أمريكي، وسيمول مشاريع البنية التحتية للدول النامية⁽¹⁸⁾.

خارطة رقم (1) توضح الطرق الرئيسية لمبادرة الحزام والطريق الصينية



المصدر: عراق نيوز، 2021، في:

<https://www.iqiraq.news/economy/26812--.html> (May 12، 2025).

2.2. أهمية موقع العراق الجيوستراتيجية ضمن مبادرة الحزام والطريق الصينية

يتمتع العراق بموقع جغرافي هام، إذ يطل على شبه الجزيرة العربية ومنطقة الخليج، ويشكل ملتقى القارات الثلاث: آسيا وأفريقيا وأوروبا، ومن يحكم هذه المنطقة سيحكم الشرق الأوسط، ومنه العالم أجمع، تاريخياً، يتميز موقع العراق الجغرافي بميزة فريدة جذبت انتباه الدول المحيطة وأطماعها وسيطرتها، فإلى جانب علاقاته وتأثيره المتبادل مع الدول الأخرى، يتمتع الموقع الجغرافي بمزايا طبيعية، منها المعادن والنفط، والأراضي الصالحة للزراعة والإنتاج، ونهرين رئيسيين وروافد مائية عديدة تدعم الإنتاج الزراعي والحيواني، وقد جسدت أراضي العراق نشأة وتطور الحضارات التاريخية (وادي الرافدين) التي قدمت منافع خاصة للبشرية⁽¹⁹⁾.

أعربت الصين عن اهتمامها بإشراك العراق في مبادرة الحزام والطريق، وحزام طريق الحرير الاقتصادي، وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، نظراً لموقعه

الجيوستراتيجي، وتهدف مذكرة التعاون الموقعة بين العراق والصين إلى تعزيز التعاون في مجالات النقل والاقتصاد والتجارة والسياحة والاستثمار، وتسعى الصين إلى تنفيذ مشاريع استراتيجية في العراق، بما في ذلك مشاريع الطاقة والبنية التحتية والإسكان، لتعزيز استراتيجيتها تجاه العراق من خلال مبادرة الحزام والطريق، ويُعد موقع العراق بالغ الأهمية لتقليل وقت وتكلفة نقل المنتجات الصينية إلى أوروبا إلى النصف تقريباً، وترى الصين العراق موقعاً استراتيجياً مهماً، ويُعد ميناء الفاو الكبير أحد ركائزه الرئيسية، وسيسمح إكمال ميناء الفاو الكبير للصين بتأمين طرق النقل البري التي تربط المنطقة بأوروبا عبر تركيا، كما سيتمنح إكمال الميناء العراق إطلالة على الخليج العربي وقنوات الشحن الدولية والموانئ العالمية في أعالي البحار، وسيتصل الميناء أيضاً بمشروع القناة الجافة، الذي يربط الخليج العربي بآسيا وأوروبا⁽²⁰⁾.

ان استراتيجية "الحزام والطريق" الصينية ذات أهمية كبيرة للعراق، رغم غياب إشارة واضحة في الخريطة الاستراتيجية تجاهه، إلا أنها ستعيد أهميته ودوره المحوري في التبادلات التجارية والاقتصادية كما كان عليه الحال في عهد "طريق الحرير" عبر التاريخ، لما للعراق من أهمية استراتيجية وجيوسياسية، إذ يمثل الجسر الجغرافي الرابط بين قارتي آسيا وأوروبا، ومنطقة الخليج العربي وبلاد الشام، وبذلك، يُجسد العراق جوهر المشروع الصيني، طريق الحرير، براً وبحراً، ونظراً لحاجة العراق إلى تنوع مصادر دخله القومي، وبالتالي تعزيز اقتصاده، بالإضافة إلى عائدات مبيعات النفط، فإن مشروع "الحزام والطريق" الصيني يُتيح للعراق فرصة استراتيجية لتحقيق مصالحه الوطنية من الناحية الاقتصادية والتجارية، من خلال العبور عبر العراق نحو القارة الأوروبية وبلاد الشام، وبالعكس، سيعزز المشروع الصيني، خاصةً مع الدول الواقعة على طول مبادرة "الحزام والطريق"، علاقات التعاون والشراكة الإقليمية والدولية للعراق من خلال توقيع مذكرات تفاهم وتحسين آليات العمل الثنائي المشترك، فضلاً عن تطوير علاقات العراق المتنوعة في ضوء نيته الانضمام إلى منظمة شنغهاي للتعاون والبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، وحضورهما الفاعل في مؤتمر التفاعل وإجراءات بناء الثقة في آسيا ومنتدى التعاون العربي الصيني، يُعدّ مفهوم تشجيع بناء المشاريع أهم ركائز الاستراتيجية الصينية،

وهو أمر بالغ الأهمية للعراق في الوقت الراهن، نظرًا للحاجة الملحة إلى بناء البنية التحتية ودعم الاستثمار في مجالات وقطاعات مختلفة، فضلًا عن التعاون الاقتصادي والتجاري والمالي والإنساني⁽²¹⁾.

إن الموقع الجغرافي المتميز للعراق والخصائص والمميزات التي يتمتع بها أكسبته أهمية في المدرك الاستراتيجي الصيني بسبب تحكمه بالطرق الواقعة ضمن مبادرة الحزام والطريق الصينية وأصبح لاعباً أساسياً في التصور الاستراتيجي للصين، فموقعه المركزي في جنوب غرب قارة آسيا، بين خطي طول 38 و48 درجة شرقاً، وخطي عرض 29 و37 درجة شمالاً، يجعله ممراً تجارياً حيوياً، جنوب المنطقة المعتدلة كما أن احتياطيات العراق الضخمة من الطاقة، وموقعه بين أكبر الدول المنتجة للنفط في الخليج العربي، تجعله جسراً برياً يربط الخليج العربي بالبحر الأبيض المتوسط، وقد سعت الصين إلى مشاركة العراق بفعالية في المبادرة، مدعومةً باحتياطياته الكبيرة من النفط والغاز، وقربه من إيران وتركيا والمملكة العربية السعودية، وقد وضع العراق خططاً متكاملة للتعاون مع الصين لربطه بشبكة المبادرة⁽²²⁾.

أ- ميناء الفاو الكبير

يقع ميناء الفاو في منطقة رأس البيشة محافظة البصرة جنوب العراق، يضم الميناء 50 رصيفاً (بطول 17 كيلومتراً وسعة 25 مليون حاوية سنوياً)، و20 رصيفاً لغير الحاويات (بطول 5 كيلومترات وسعة 50 مليون طن سنوياً)، و20 رصيفاً للبضائع العامة (بطول 5 كيلومترات)، ورصيفاً للمركبات (بطول 400 ألف مركبة سنوياً)، وستة أرصفة لتصدير النفط (بسعة 230 ألف برميل يومياً)، وخزانات لواردات المنتجات البترولية (سعة 300 ألف متر مكعب)، (بوجود 99 رصيفاً)، سيحتل ميناء الفاو المرتبة الأولى بين موانئ غرب آسيا، متجاوزاً ميناء جبل علي في الإمارات العربية المتحدة الذي يضم 67 رصيفاً فقط للشحن أصبح العراق ذا أهمية بالغة للصين، التي تبحث عن وسائل سريعة ورخيصة لتوصيل البضائع إلى أوروبا، ويعد ميناء الفاو والقناة الجافة بوابة الصين إلى العراق والشرق الأوسط، حيث تصل البضائع إلى ميناء جوادر على بحر العرب، تمتلك بكين ممراً

حيويًا لتوصيل بضائعها إلى القارة العجوز من ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة، لذا يأمل العراق أن يكون ميناء الفاو الكبير جزءًا من مبادرة الحزام والطريق، لا سيما وأن القناة الجافة ستخفض تكاليف الشحن إلى النصف، وتختصر رحلة البضائع إلى أوروبا التي تستغرق 25 يومًا²³

يتمتع ميناء الفاو الكبير بموقع استراتيجي في شبكة النقل البحري العراقية واقتصاد النقل الدولي، إذ يتوسط بين أوروبا وشرق وجنوب شرق آسيا، وسيكون محطة للترانزيت العالمي ويوفر مزايا كبيرة، مثل توفير التكاليف بنسبة 35%-45% واختصار الوقت لشركات النقل البحري بنسبة 35%-40%، ورغم طرحه منذ الحرب العالمية الثانية، إلا أن المشروع لم يُنفذ بسبب الحروب والأجندات الإقليمية والفساد في المؤسسات العراقية، يُعد هذا الميناء أول ميناء في العراق يُنفذ في البحر المفتوح بمساحة طولها 12 كم² والمخطط له 54 كم²، ومن المتوقع أن يعزز القدرات المالية للدولة ويجذب شركات الاستثمار العالمية. كما يُسهم في التنمية الثقافية للمنطقة من خلال زيادة حركة النقل والتبادل التجاري، وتوفير فرص عمل لآلاف العمال العراقيين، وتشمل الخطط ربط البصرة بالميناء عبر السكك الحديدية، وإنشاء مدينة متكاملة، وتشغيل آلاف من العمالة العراقية في قطاعي النقل والخدمات⁽²⁴⁾.

يهدف إنشاء ميناء الفاو في العراق إلى تقليص المسافة المقطوعة عبر البلاد إلى تركيا وسوريا والأردن، وربطها بأوروبا وآسيا، ومن المتوقع أن يُفيد هذا المشروع الطموح دول عديدة، مثل الصين وجنوب شرق آسيا، التي تُعدّ ركائز اقتصادية مهمة، يواجه العالم حركة تجارية متسارعة تمر عبر العراق، وسيُسهم نجاح مشروع القناة الجافة في تقصير زمن نقل البضائع بين شمال وجنوب العالم، ويُعدّ النقل البحري المورد الرئيسي للشحن الدولي والتنمية عبر الفضاء البحري العالمي، ومع ذلك، فإن التحديات التي يواجهها العراق في المجال البحري تشمل تنوع أهداف الدول المجاورة للاستثمار في موقع العراق الجغرافي وتحقيق مكاسب اقتصادية كبيرة، فحجم التجارة العالمية عبر الموانئ الدولية الضخمة التي تنطلق من جنوب العراق، ويؤكد الخبر التجاري العراقي، السيد الحلفي، على ضرورة العمل الجاد والسريع لبناء الميناء تحت إشراف لجان خاصة، وبمتابعة من رئيس الوزراء

نفسه، ولن تتحمل الدولة تكاليف إنشاء الميناء، بل ستكون مسؤولية إنشاء شركات استثمارية عالمية متخصصة في هذا الشأن²⁵.

تتمثل مبررات بناء ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة عبر تركيا وسوريا والعراق هي لاختصار المسافات التالية⁽²⁶⁾:

1. المسافة بين العراق والبحر الأبيض المتوسط تغطي بـ 12880 كم في 13 يومًا، ولكن المسافة البحرية بين ميناء بومباي الهندي وميناء مرسيليا الفرنسي عبر رأس الرجاء الصالح هي 18584 كم، والتي يمكن للسفن قطعها في 28 يومًا.

2. من خلال النقل البحري عبر المحيط الهادئ وقناة بنما والمحيط الأطلسي والمسافة بين اليابان وأوروبا تزيد عن 5000 كم من المسافة بين العراق والبحر الأبيض المتوسط.

3. يتم نقل البضائع إلى موانئ الخليج العربي، بينما يستغرق الأمر 34 يومًا عبر رأس الرجاء الصالح بين موانئ نيويورك وميناء اللاذقية السوري، تبلغ المسافة البحرية بين ميناء نيويورك السوري وميناء اللاذقية السوري عبر البحر الأبيض المتوسط 9500 كم، والتي يمكن للسفن قطعها في 18 يومًا.

يكاد هذا الميناء أن يطابق ميناء جبل علي الإماراتي في كثير من النواحي من بين أكبر الموانئ في العالم في حال اكتماله، يقع في منطقة الفاو بمحافظة البصرة بالقرب من رأس البيشة، إن وجوده على نتوء صخري وفتحه على مياه عميقة يزيد عمقها عن 40 مترًا يمنح فوائد استراتيجية للملاحة والشحن والرسو والمناورة، يمكن أن يتسع لأكبر السفن وناقلات النفط البحرية حيث من المفترض أن يكون عمقه 19 مترًا على الأقل أو أكثر، ومن المتوقع أن تبلغ تكلفة إكمال بنائه ما بين 7 و9 مليار دولار في النهاية، ويمكنه حمل ما يصل إلى 100 مليون طن سنويًا ويضم 100 رصيف، إلى جانب مرافق الخدمة الأخرى، سيكون لديه بنية تحتية متكاملة لمدينة سكنية وصناعية حديثة تشمل مجمعًا سكنيًا حديثًا ومصانع بتروكيماويات ومصفاة نفط والعديد من مرافق الدعم اللوجستي ومحطة تحلية كبيرة تنقل مياه الخليج المالحة إلى البصرة، تم اقتراح هذه المعايير والمرافق في الأصل، وتم

تضمينها، ومع ذلك، وحسب الأهداف السياسية، والقدرة التمويلية، والمتطلبات التكنولوجية الفعلية اللازمة، فإنها تظل عرضة للتعديل والتأثير، وبغض النظر عما ستوفره عملية ربطها بالقناة الجافة لاحقاً، من المتوقع أن توفر أكثر من 100 ألف فرصة عمل متنوعة، وعند اكتمالها، من المتوقع أن يتجاوز عائده السنوي 8 مليار دولار⁽²⁷⁾.

ب- مشروع القناة الجافة

تقوم الفكرة الأساسية للمشروع بإقامة خط بري وخط سكة حديد، يمتد الخط البري بطول 1174 كيلومتراً، ووفقاً للتصاميم، ينقل البضائع والركاب من ميناء الفاو الضخم جنوب العراق، الغني بالنفط، مروراً بعشر محافظات عراقية و13 محطة إلى تركيا عند نقطة فيشخابور، بموجب اتفاقية مشتركة بين الدول المعنية، يبلغ طول خط السكة الحديد الثاني 1190 كيلومتراً، ويربط الموانئ العراقية بخطوط سكك مزدوجة بموانئ البحر الأبيض المتوسط (ميناء مرسين التركي، وميناء طرطوس واللاذقية السوريتين، وميناء العقبة الأردني في مرحلة لاحقة)، في رحلة الذهاب لمواصلة رحلتها دون انقطاع نحو موانئ البحر الأبيض المتوسط، يتم ربط المقطورات القادمة من ميناء الفاو الكبير بحمولتها الكاملة بقاطرة تركية أو سورية على الحدود العراقية، ويحدث العكس تماماً في طريق العودة⁽²⁸⁾.

ان مشروع القناة الجافة ينطوي على استخدام الموقع الاستراتيجي للعراق كجسر بري بين القارة الأوروبية والخليج العربي،، توفر القناة الجافة العراقية أقصر طريق إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط عبر تركيا وسوريا، وربما تمر في المستقبل أيضاً عبر الأردن وموانئها على البحر الأحمر، تظهر الأرقام أن العراق لديه 60 كم من الساحل على طول الخليج العربي، والكويت لديها ساحل يزيد عن 499 كم، والمملكة العربية السعودية لديها ساحل يبلغ طوله حوالي 2510 كم على طول البحر الأحمر والخليج العربي، والبحرين لديها 161 كم، وقطر لديها ما يقرب من 700 كم، يطل ساحل العراق على الخليج العربي، والذي يُعتبر الأفقر اطلالة بين دول الخليج، تطل إيران على الساحل الشرقي للخليج العربي من الشمال إلى الجنوب، وبالإضافة إلى السواحل المحيطة بأكثر من 130 جزيرة إيرانية، يصل الطول الإجمالي إلى أكثر من 3200 كم⁽²⁹⁾.

رئيس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني في مقال قبيل زيارته إلى تركيا، " إن مشروع ميناء الفاو الكبير سيّشمل ممر القناة الجافة التي سيّشكلها طريق سريع وخط للسكك الحديدية يمر عبر (الديوانية والنجف وكربلاء وبغداد والموصل) ويمتد إلى الحدود التركية، ما يتيح الوصول إلى ميناء مرسين وأوروبا عبر إسطنبول"، هذا وكتب الباحثان «بيلجاي دومان» و«محمد ألجا»، في مقال نشره موقع "معهد دول الخليج العربية" " أن العراق يطمح لأن يصبح مركزاً للنقل بين آسيا وأوروبا، عبر إنشاء ميناء الفاو الكبير في مدينة البصرة، جنوبي البلاد، ومشروع ممر القناة الجافة، الأوسع في المنطقة"، من جانبه، وصف المحلل الاقتصادي عبد الحسن الزيايدي، مشروع القناة الجافة بأنه معادل للثروة النفطية⁽³⁰⁾.

يضم العراق عدة موانئ تجارية في محافظة البصرة وهي ميناء ام قصر والمعقل وخور الزبير وابو فلوس والعمية، إلا أن الموانئ الداخلية محدودة الأعماق تُسبب مشاكل، مما يُصعّب على هذه الموانئ تلبية حجم الطلب المتوقع في حال انضمام العراق إلى مبادرة الحزام والطريق، لذا، وُضعت استراتيجية لبناء ميناء الفاو الكبير، وهو العنصر الأساسي والدافع الرئيسي لتفعيل مشروع القناة الجافة، تُعدّ هذه المرحلة الأولى وأحد المتطلبات الأساسية لتحسين تنافسية الموانئ العراقية، التي ستكون أعماقها مناسبةً لغاطس السفن الضخمة⁽³¹⁾.

خريطة رقم (2) توضح مسارات سكك الحديد و لطريق البري في العراق



المصدر: وزارة النقل العراقية، التصميم الأولية لمساري طريق التنمية السككي والبري تشهد تقدما كبيرا، 2024/3/11، في: <https://www.motrans.gov.iq/?article=1713>

(19 May 2025)

3.2. الاهداف الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية

تعتبر مبادرة الحزام والطريق الصينية عن العديد من الاهداف تتمثل بالاتي:

1- ارتفاع الصادرات الصينية: تعد مبادرة الحزام والطريق أحد محركات النمو الاقتصادي والتشغيل في الصين، على سبيل المثال، يهدف إطار المشروع إلى إنشاء 20 ألف كيلومتر من السكك الحديدية، مما يساعد على إنشاء منافذ لتصنيع الحديد والصلب في الصين⁽³²⁾.

2- تحسين مكانة شركات تكنولوجيا الاتصالات الصينية: تسعى الحكومة الصينية إلى حث شركات الاتصالات التابعة لها على اغتنام هذه الفرصة، لتكون لها أهمية بالغة في تطوير البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات في العديد من دول مبادرة الحزام والطريق، سيساعد هذا الشركات الصينية، وخاصةً هواوي، على تعزيز عملياتها وزيادة حصتها السوقية في التجارة الإلكترونية العالمية⁽³³⁾.

3- أهداف أمنية: سواءً لحماية برامجها أو للأمن القومي المرتبط بها، وتتلخص الأهداف الأمنية للمبادرة في حماية مشاريعها وإيجاد منافذ لإمدادات الطاقة، بالإضافة إلى تأمينها ضد الإرهاب والتطرف والانفصال، وتعزيز قوتها البحرية، إذ تعاني العديد من الدول من اضطراباتٍ وصراعاتٍ داخلية، وهذا الأمر يُلزم الصين بتوفير الحماية لتلك المشاريع الضخمة التي أنشئت في إطار المبادرة⁽³⁴⁾.

4- الأهداف السياسية: تعتقد الصين أن التعددية القطبية تسهم في تحقيق السلام والاستقرار الدوليين من خلال تفكيك نظام القطب الواحد الذي تسيطر عليه الولايات المتحدة، مما يخدم مصالحها، كما تسعى إلى تحسين توزيع القوة في المناطق الخاضعة للتمدد الصيني، مما يُمكن من بناء تحالفات مستقبلية لتنسيق التفاعلات الإقليمية وعبر الإقليمية، بعيداً عن هيمنة أي طرف دولي مُعارض، بعبارة أخرى، تسعى الصين إلى بناء نظام إمبريالي توسعي جديد، يركز على زيادة نفوذها وهيمنتها من خلال التعاون الاقتصادي والتنموي، مما يُقوّض نفوذ الهيمنة الأمريكية من جهة، ومع ذلك، من الملاحظ أن نموذج الهيمنة الصيني يُشدد على فكرة عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول، ويقوم على العدالة والتعاون وعدم الاستغلال⁽³⁵⁾.

تهدف المبادرة الى تعزيز حضورها في المنطقة الأوراسية، وفقاً لنظرية ماكيندر "قلب الأرض"، التي ترى أن قلب العالم هو المنطقة الأوراسية لما تتمتع به من حماية طبيعية في مختلف الاتجاهات ضد الخطر الخارجي، بالإضافة إلى مساحاتها الشاسعة وإمكاناتها الاقتصادية الهائلة المتمثلة في الموارد الطبيعية،، فهي تمنح الصين قوة اقتصادية وجغرافية بالإضافة إلى الحماية الأمنية، مما يعكس لها عمقاً استراتيجياً تستثمر فيه طموحاتها⁽³⁶⁾.

5- التكامل المالي، ترغب الصين في مواصلة عملية تدويل عملتها المحلية (اليوان)، لذا تهدف المبادرة إلى تحسين المعاملات المالية والنقدية وتبادل العملات، بالإضافة إلى رفع قيمة اليوان الصيني عالمياً، لا سيما بعد انضمامه عام ٢٠١٦ إلى سلة حقوق السحب الخاصة لصندوق النقد الدولي، إلى جانب العملات الأربع المدرجة (الدولار الأمريكي، واليورو، والين

الياباني، والجنه الإستراتيجي، لذلك، فإن الخطوة المهمة التي تسعى الصين إلى اتخاذها لتداول عملتها هي استخدام اليوان في المعاملات التجارية مع أعضاء مبادرة الحزام والطريق⁽³⁷⁾.

6- تسعى الصين إلى ضمان مصادر الطاقة من خلال مبادرة الحزام والطريق، تُعدّ الصين أكبر مستورد للوقود في العالم، لذا تسعى إلى تقليل اعتمادها على دول الخليج وأفريقيا من خلال تنويع مواردها، ومع نمو عمليات الشركات الصينية في آسيا الوسطى، وقّعت الصين عقدًا لتوليد الغاز مع روسيا بقيمة حوالي 400 مليار دولار أمريكي في عام 2014⁽³⁸⁾.

7- أهداف ثقافية وإعلامية، ركز المشروع الصيني على تحقيقها، ألا وهي تعزيز صورة الصين الخارجية، وتعمل الصين، من خلال مشاريع مبادرة الحزام والطريق، على تغيير هذا المنظور وتعزيز صورتها من خلال التأثير على الرأي العام داخل حدودها وخارجها، وإلى جانب استخدام المؤسسات الثقافية ضمن المبادرة كأداة دعائية للحكومة الصينية، تُدير الحكومة الصينية حملات إعلامية ودعاية مدروسة ومنظمة للتأثير على الرأي العام العالمي والمحلي، مما يُحسن صورة الصين⁽³⁹⁾.

4.2. التحديات التي تواجه تنفيذ المبادرة

يواجه مشروع طريق الحرير الجديد تحديات مؤسسية وأمنية عديدة نتيجةً لتنوع الأنظمة السياسية والاقتصادية للدول المشاركة، وتشمل هذه التحديات ضعف الحوكمة، والبيروقراطية العميقة، واحتمالية عدم الاستقرار السياسي، وقد تُعيق مستويات التنمية المختلفة للدول، والتفاوتات في الحوكمة المؤسسية، تطوير البنية التحتية ونمو التجارة، وقد لا تؤثر هيمنة الصين على تنفيذ المشروع إيجابًا على الاقتصادات المحلية، كما أن نطاق تمويل الديون، وخاصة التمويل بالعملات الأجنبية، قد يُعيق الاستثمار الخاص في الدول التي تواجه أزمات ديون سيادية، إضافةً إلى ذلك، تُشكل التوترات الجيوسياسية، كالتوترات العسكرية في بحر الصين الجنوبي، والتنافس الجيوسياسي بين القوى الكبرى، والاختلالات السياسية العالمية، تداعيات دولية محتملة، وتبرز هذه التحديات الحاجة إلى تخطيط وتنسيق دقيقين لضمان نجاح تنفيذ مبادرة الحزام والطريق⁽⁴⁰⁾.

5.2. مسارات مبادرة الحزام والطريق

انطلاقاً من الصين، تؤدي جميع مسارات مبادرة الحزام والطريق إلى القارة الأوروبية مروراً بجميع المناطق التي تمر بها، إنها مجموعة من الطرق البرية والبحرية، وخطوط الأنابيب، وشبكات الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات وهي كما يلي:

أ. الحزام والطريق البري:

من خلال آسيا الوسطى، تربط هذه الشبكة من الطرق والقطارات الصين بالقارة الأوروبية. وعلى المستوى التفصيلي، يتألف الحزام البري من ستة ممرات وهي جسر أوراسيا البري الجديد، الذي يمتد من غرب الصين إلى غرب روسيا، وممر الصين-منغوليا-روسيا، الذي يمتد من شمال الصين إلى شرق روسيا، وممر الصين-آسيا الوسطى-غرب آسيا، الذي يمتد من غرب الصين إلى تركيا، وممر الصين-شبه الجزيرة، من جنوب الصين إلى سنغافورة، ومن جنوب غرب الصين إلى باكستان، ومن ممر بنغلاديش-الصين-الهند-ميانمار، الممتد من جنوب الصين إلى الهند، ويمكن للصين الاستفادة من شبكة السكك الحديدية عالية السرعة لديها بالإضافة إلى التطورات التقنية والتكنولوجية في هذا المجال لتحقيق هدفها. يربط خط سكة حديد شرق الصين جنوب الصين بشمالها ثم بروسيا، ويبدأ خط السكة الحديد المركزي من جنوب الصين ثم يصل إلى منغوليا، ويبدأ خط السكة الحديد الغربي من جنوب الصين إلى شمالها ثم يسافر عبر كازاخستان إلى أوروبا، وتشتمل الشبكة على خطوط تتفرع إلى إيران وتركيا ثم عبر بلغاريا والمجر، ثم خط سكة حديد يونا-بورما، الذي يربط الصين بخليج البنغال⁽⁴¹⁾.

ب. الحزام والطريق البحري:

يتألف هذا المسار من خطين رئيسيين، الأول يمتد من بحر الصين إلى المحيط الهندي، ويمر عبر البحر الأحمر وبحر العرب وصولاً إلى البحر الأبيض المتوسط، ويربط المسار الثاني موانئ الصين الساحلية في جنوب المحيط الهادئ، كما أُضيف في عام ٢٠١٨ الطريق القطبي، وهو مسار بحري تستخدمه الصين لاستكشاف القطب الشمالي ومعالجة القضايا الناجمة عن التغيرات في المنطقة⁽⁴²⁾.

إلى جانب خطوط أنابيب الغاز الطبيعي والنفط لنقل الطاقة، يتمحور طريق الحرير الرقمي حول تبادل المعلومات والتعاون عبر تغلغل الشبكات الرقمية واللاسلكية والإنترنت في الدول المضيفة، وتعمل شركات الاتصالات الصينية، تحت مظلة شركات تشاينا يونيكوم وتشاينا تيليكون وتشاينا موبايل، على تسريع بناء منظومة الاتصالات لدول الحزام والطريق، كما كشفت الصين في مارس 2015، في تقريرها المشترك بعنوان "تعزيز رؤية وعملية البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير في القرن الحادي والعشرين"، الصادر عن لجنة التنمية والإصلاح التابعة لوزارة الخارجية بالتعاون مع وزارة التجارة، عن أبعاد التعاون، بما في ذلك التواصل السياسي، وترابط المرافق، وتسهيل التجارة، وتسهيل التمويل، والتواصل بين الشعوب، وفقاً لرؤيتها⁽⁴³⁾.

6.2. آليات تنفيذ مبادرة الحزام والطريق:

ترى الصين أن آليات التعاون ضرورية في تنفيذ مبادرة الحزام والطريق ودعمها وهذه الآليات هي⁽⁴⁴⁾:

- 1- آليات التعاون الثنائي: أي تطوير العلاقات الثنائية بين الصين من جهة والمنطقة الآسيوية من جهة أخرى، من خلال اللجان المشتركة وتوقيع الاتفاقيات، ومذكرات التفاهم في الجوانب الاقتصادية والسياسية والاستثمارية والتجارية والمالية وغيرها.
- 2- آليات التعاون المتعدد الأطراف: بمعنى التعاون الجماعي ويقصد به التعاون الصيني الآسيوي العالمي بصيغة تعاون سياسي اقتصادي أمني لدعم مبادرة الحزام والطريق.

الخاتمة:

أصبح التعاون الاقتصادي الصيني العراقي ركيزة أساسية في خطة إعادة تأهيل العراق وتنميته بفضل علاقاتهما التجارية القوية واستثمارتهما الكبيرة وحرصهما المشترك على تحديث البنية التحتية، وتُعدّ الصين الآن الشريك التجاري الرئيسي للعراق، ومن المتوقع أن يصل حجم التجارة الثنائية في عام 2026 إلى حوالي 55 مليار دولار، مما يُبرز عمق ونطاق تفاعلها الاقتصادي، وتُحدد هذه العلاقة اتفاقيات شاملة - بما في ذلك معاهدة الصداقة والتعاون لعام 2010 وسلسلة من مذكرات التفاهم الموقعة عام 2019 -

تُوفر إطارًا قانونيًا وعمليًا للتعاون في قطاعات الطاقة والبنية التحتية والتعليم والتكنولوجيا، آليات التنفيذ متعددة وعملية، وفي إطار نموذج التمويل القائم على الموارد، تُظهر اتفاقية النفط مقابل الإعمار مع الصين أن العراق يُزود الصين بكميات كبيرة من النفط الخام مقابل المعرفة التقنية ومشاريع البنية التحتية، وفي إطار هذه الشراكات، يجري تنفيذ أكثر من 200 مشروع - من محطات الطاقة والمدارس إلى شبكات النقل - حيث تلعب الشركات الصينية دورًا محوريًا في خلق فرص العمل المحلية وتنفيذ المشاريع، من خلال مواءمة مبادرة طريق التنمية العراقية مع مبادرة الحزام والطريق الصينية، يتحسن التواصل بشكل أكبر، ويحتل العراق موقعًا رئيسيًا كنقطة عبور بين آسيا وأوروبا، مما يحفز المزيد من الاستثمارات الصينية في الموانئ والبنية التحتية والخدمات اللوجستية، وان المتغير الاقتصادي له اثر كبير في السياسة الصينية تجاه المنطقة العربية والعراق بشكل خاص، لما يتمتع به العراق من موارد طبيعية بالإضافة الى موقعه الاستراتيجي، وانه يحتل مكانة كبيرة في السياسة الصينية، وتوسعت العلاقات الاقتصادية والسياسية بين البلدين، من خلال التبادل التجاري والاستثمارات في قطاع الطاقة والبنى التحتية، كما اصبح العراق ثاني اكبر مصدر للنفط الى الصين، وعملت الصين الى ضم العراق الى مبادرة الحزام والطريق الصينية من خلال موقعه الذي يتمتع به، واكمال مشروع الفاو، والقناة الجافة من قبل العراق، كما عملت الصين على تقوية علاقاتها السياسية بالعراق، من اجل كسب العراق لصالحها في المحافل الدولية.

النتائج:

1. شهد التعاون الاقتصادي بين الصين والعراق زيادة ملحوظة في السنوات الأخيرة، ويُعد العراق الشريك التجاري الرئيسي للصين
2. يتجاوز انخراط الصين في العراق مجرد استيراد النفط ليشمل نفقات كبيرة في البنية التحتية والطاقة والتعليم والنمو الصناعي.

3. وتسعى مبادرة الحزام والطريق (BRI)، المرتبطة بطريق التنمية العراقي، إلى ربط جنوب العراق بالحدود التركية ومن ثم بالاتحاد الأوروبي، مما يعزز الوضع الجيوسياسي للعراق وفرصه الاقتصادية.

4. الشراكة في اتفاقية النفط مقابل الإعمار، حيث تحصل الصين بموجها على النفط مقابل تطوير البنية التحتية، مما يسهم في خلق فرص العمل والتنوع الصناعي في العراق.

الاقتراحات:

1. ينبغي على المسؤولين العراقيين إعطاء الأولوية لتطوير البنية التحتية المدعومة بالاستثمارات الصينية. وسيساعد تشجيع الاستثمار الصيني في الصناعات التحويلية والتقنية والزراعية على تقليل تأثير الاقتصاد العراقي بتقلبات الأسعار.

2. تبسيط الإجراءات الإدارية، ستزداد ثقة الشركات الصينية وستجذب المزيد من الاستثمارات، مما يعزز الشفافية ويخفف المخاطر السياسية التي تؤثر حالياً على الوصول إلى الأسواق

3. تعتمد استدامة ونمو المشاركة الاقتصادية الصينية على الجهود المستمرة لتحقيق استقرار الوضع السياسي، والحد من المخاطر الأمنية.

5 الهوامش:

(1) مركز البيان للدراسات والتخطيط، مبادرة الحزام والطريق الصينية.. فرصة للعراق (بغداد: مركز البيان للدراسات والتخطيط، 2018)، ص 31، في: <https://bit.ly/4khQ560> , تاريخ الاطلاع (2025/5/6).

(2) نسرین ریاض شنشول، "العلاقات الاقتصادية العراقية-الصينية للمدة 2014-2021"، مجلة تكريت للعلوم السياسية، العدد 29 (العراق: 2022)، ص 287.

(3) ابتسام محمد عبد العامري، مبادرة الحزام والطريق الصينية وتأثيرها على العراق (العراق: كلية التربية جامعة الكوفة، 2020)، ص 12، في: <https://bit.ly/4kiTLEw> , تاريخ الاطلاع (2025/5/9).

- (4) ابراهيم فيصل العبيدي، ابتسام محمد العامري، "ميناء الفاو الكبير والعلاقة في اطار التعاون الصيني- العراقي"، في مؤتمر: ميناء الفاو الكبير التحديات الاستراتيجية والاهمية المستقبلية، مركز دراسات البصرة والخليج العربي البصرة، العراق، 15-16/12/2021، ص249.
- (5) كزار انور البديري، العلاقات العراقية الصينية: محصلة الماضي والحاضر ورهان المستقبل (العراق: شبكة الصحافة العراقية الاستقصائية نيريج، 2024)، في: <https://2u.pw/ymN24j5Q>، تاريخ الاطلاع (2025/5/5).
- (6) عنود عبدالرحمن الحباشنة، السياسة الخارجية الصينية تجاه المنطقة العربية رؤيا مستقبلية (الاردن: دار الخليج للنشر والتوزيع، 2021)، ص86.
- (7) فراس محمد صبار الدليهي، "تحليل جيوسياسي للعلاقات العراقية الصينية للمدة 2003-2020 وتوقعاتها المستقبلية"، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة تكريت، صلاح الدين، العراق، 2021، ص48.
- ⁸ Mustafa Saadoun, "China actively involved in Iraq's reconstruction," The Cradle, March 10, 2024, (<https://thecradle.co/articles-id/17687>) accessed May 5, 2025.
- (9) صحيفة الشعب اليومية أونلاين، القنصل العام الصيني في البصرة، العراق: التعاون الصيني العراقي يتمتع بإمكانات هائلة للتنمية، 2025، في: <https://bit.ly/3FphSlK>، تاريخ الاطلاع (2025/5/5).
- ¹⁰ "China's Shang Xin Secures \$2bn Contract to Build Industrial Complex in Iraq's Basra," IntelliNews, March 22, 2025 (<https://www.intellinews.com/china-s-shang-xin-secures-2bn-contract-to-build-industrial-complex-in-iraq-s-basra-372972/>), accessed May 6, 2025).
- (11) نسرين رياض شنشل، العلاقات الاقتصادية العراقية-الصينية للمدة 2014-2021، مرجع سابق، ص283.
- (12) مصطفى فياض عبد الحسن الشمري، "الصراع الجيواقتصادي الأمريكي الصيني في منطقة الشرق الاوسط"، رسالة ماجستير غير منشورة، الجامعة المستنصرية، بغداد، العراق، 2021، ص133.
- (13) عدنان خلف حميد، هند زياد نافع، "مبادرة الحزام والطريق: الاهداف والتحديات"، مجلة تكريت للعلوم السياسية، العدد 19 (العراق: 2020)، ص172.
- (14) طاوي مسعودة، "دور الصين في تحقيق التنمية بالمنطقة العربية السودان أنموذجا"، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة زيان عاشور، الجزائر، مصر، 2020، ص39-95.
- (15) إصرار ناصر أبو خاطر، الصعود الصيني وتأثيره على مستقبل النظام الدولي، مرجع سابق، ص155.
- (16) مها غافل حسين، "المشاريع الصينية-العربية (مبادرة الحزام والطريق)"، مجلة قضايا سياسية، العدد 72 (العراق: 2023)، ص393.
- (17) عدنان خلف حميد البدراني، "تحديات مبادرة الحزام والطريق الصينية: دراسة حالة الصين والدول المشاركة"، مجلة المعهد، العدد 8 (العراق: 2022)، ص107.
- (18) عدنان خلف حميد البدراني، "مبادرة الحزام والطريق الصينية: جغرافية سياسية جديدة لتشكيل نظام دولي متعدد الاقطاب"، مجلة دراسات دولية، العدد 94 (العراق: 2023)، ص148.
- (19) مصطفى بارام محمد امين، "الموقع الجيواستراتيجي للعراق وصراع القوى الاقليمية والدولية ما بعد عام 2003 الصراع الأمريكي الايراني نموذجا"، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الشرق الادنى، قبرص، تركيا، 2021، ص6.

- (20) صباح جاسم محمد الجنابي, استراتيجية الصين تجاه المنطقة العربية بعد عام 2003 العراق انموذجاً, (المانيا: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية, 2022), ص114.
- (21) باهر مردان مضخور, "استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين", مجلة دراسات دولية, العدد 67 (العراق: 2016), ص216-217.
- (22) حرير عصام محمد, "الأبعاد الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق في مستقبل العراق (دراسة في الجغرافية السياسية), مجلة دراسات دولية, العدد 97 (العراق: 2024), ص592.
- (23) Mohamad Hasan Sweidan, "Iraq's Silk Road: Port and canal project set to transform Baghdad's geopolitical clout," The Cradle, JAN 31, 2023 (<https://thecradle.co/articles-id/1473>), accessed May 19, 2025.
- (24) خلف عياش احمد, رضا سالم داود, "العراق في استراتيجية الحزام والطريق الصينية", المجلة الدولية للعلوم الانسانية والاجتماعية, العدد 32 (العراق: 2022), ص126.
- (25) Ghassan Hassan Abdul Hadi et al, "The Dry Canal Project; An Overview for a Land-based New Connection over Iraq for the International Commercial Transportation," *Civil and Environmental Research* vol.7, no. 6 (2015), 48.
- (26) بان علي حسين المشهداني, "ميناء الفاو والقناة الجافة بين الموقع الاستراتيجي للعراق ومشروع طريق الحرير والحزام", مجلة ابعاد اقتصادية, العدد 2 (الجزائر: 2021), ص572.
- (27) سعد عبيد علوان السعيد, "تحديات الربط السككي بين العراق والكويت وفرص البدائل الوطنية (ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق انموذجاً)", مجلة تكريت للعلوم سياسية, العدد 29 (العراق: 2022), ص74.
- (28) شيما عادل فاضل, "العراق ومعادلة التنافس الاقليمي-طريق التنمية انموذجاً", في ندوة: تحولات البيئة الإقليمية وانعكاساتها على العراق, جامعة النهرين, العراق, شباط 2024, ص66-67.
- (29) امجد راضي حسن, حمدي شاكرا مسلم, "الاهمية الاقتصادية لإنشاء القناة الجافة في العراق", المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية, العدد 75 (العراق: 2022), ص194.
- (30) حيدر الجابر, "القناة الجافة العراقية.. طريق من ذهب", الصباح (العراق), 26 آذار/مارس 2023.
- (31) امجد راضي حسن, حمدي شاكرا مسلم, الاهمية الاقتصادية لإنشاء القناة الجافة في العراق, مرجع سابق, ص196.
- (32) حرير عصام محمد, "الأبعاد الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق في مستقبل العراق (دراسة في الجغرافية السياسية), مرجع سابق, ص589.
- (33) احمد عبد الجبار الكريدي, استراتيجية الهيمنة ومستقبل النظام الدولي في ظل (مبادرة الحزام والطريق), مرجع سابق, ص18.
- (34) احسان داود خضر غرب الجبوري, مبادرة الحزام والطريق وأثرها في التوازنات الدولية (المانيا: المركز الديمقراطي العربي, 2024), ص25.
- (35) احمد عبد الجبار الكريدي, استراتيجية الهيمنة ومستقبل النظام الدولي في ظل (مبادرة الحزام والطريق), مرجع سابق, ص39.
- (36) عدنان خلف حميد, هند زياد نافع, مبادرة الحزام والطريق: الاهداف والتحديات, مرجع سابق, ص175.
- (37) احمد عبد الجبار عبد الله, "استراتيجية الحزام والطريق انطلاقاً من الفكر الاستراتيجي الصيني", مجلة المعهد, العدد 13 (العراق: 2023), ص294.

- ⁽³⁸⁾ احسان داود خضر غرب الجبوري, مبادرة الحزام والطريق وأثرها في التوازنات الدولية, مرجع سابق, ص26.
- ⁽³⁹⁾ سليم كاطع علي, "مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها في مكانة الصين الدولية", مجلة المعهد, العدد 6 (العراق: 2021), ص247.
- ⁽⁴⁰⁾ حيدر حسين آل طعمة, "مبادرة الحزام والطريق: الأهداف والتحديات", مركز الفرات للتنمية والدراسات الاستراتيجية, 18 تموز 2022, في: <https://bit.ly/4mGJqny>, (2025/5/14).
- ⁽⁴¹⁾ عدنان عبدالله حمادي, "الانعكاسات الجغرافية السياسية والاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق على مستقبل العراق (دراسة في الجغرافية السياسية)", مجلة الآداب, العدد 143 (العراق: 2022), ص185.
- ⁽⁴²⁾ شاكر رزيق محمد, "مبادرة الحزام والطريق وأثرها في تعزيز نفوذ الصين في منطقة الشرق الأوسط", مجلة دراسات سياسية واستراتيجية, العدد 46 (العراق: 2023), ص84.
- ⁽⁴³⁾ عدنان خلف حميد البدراني, مبادرة الحزام والطريق الصينية: جغرافية سياسية جديدة لتشكيل نظام دولي متعدد الاقطاب, مرجع سابق, ص153.
- ⁽⁴⁴⁾ قاسم محمد عبيد, ريا عبد الحسين مانع, "التوجهات الاستراتيجية في مبادرة الحزام والطريق الصينية دراسة في التوجه الطاقوي", مجلة قضايا سياسية, العدد 62 (العراق: 2020), ص8.