مجلة دراسات دوليّة

اسم المقال: استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين
اسم الكاتب: د. باهر مردان مضخور
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/7164
تاريخ الاسترداد: 2026/11/02 22:24 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة دراسات دوليّة جامعة بغداد ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين

د. باهر مردان مضخور (*)
Baher_master83@yahoo.com

الملخص:

منذ أقامة جمهورية الصين الشعبية عام ١٩٤٩ بدأت الصين خطواتها في تثبيت دعائم اسس الحكم والدولة واركانها، وبحكم مكانة الصين السياسية والاقتصادية والجغرافية والديموغرافية والاستراتيجية ودورها الاقليمي والدولي في التفاعلات الدولية في المرحلة الراهنة، حتمت عليها هذه المكانة ان تعزز وجودها والسعي نحو الوصول الى مرحلة التكامل في تحقيق المصلحة الصينية العليا، وبالتالي طرحت استراتيجية "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين" وهي استراتيجية جيواقتصادية ـ استراتيجية تعيد احياء طريق الحرير القديم الذي اشتهرت به الصين قديماً، الا انها اي الاستراتيجية الجديدة قُدمت لتتلائم ومتطلبات ومتغيرات طبيعة النظام الدولي وفواعله بالاعتماد على ادوات ووسائل غير تقليدية تصنعها الصين بنفسها ، ومن بين هذه الادوات هو "بنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية" الذي انضم اليه ٥٧ عضو مؤسس من داخل الاقليم الاسيوي وخارجه براسمال يصل الى ١٠٠ مليار دولار، وبما ان العراق قد تبنى استراتيجية" الحزام والطريق" بشكل رسمي، فهنالك العديد من الفرص والمكاسب يمكن تحقيقها في ظل انضمام العراق الى هذا البنك بوصفه بنكاً يتعامل ويهدف الى تطوير البنى التحتية للدول الاسيوية.

المقدمة :

هنالك العديد من المؤشرات والعوامل في المرحلة الراهنة التي تشير وبقوة بان الصين أصبحت قطباً عالمياً في المجالات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، وهذه المكانة تجسدت بحكم موقعها الاستراتيجي والجيوبوليتيكي والاقتصادي ضمن هيكلية النظام الدولي كونها دولة عضو دائم في مجلس الامن التابع للامم المتحدة ودورها المحوري في الترتيبات والتفاعلات والعلاقات الدولية، ناهيك عن حجم سكانها الذي يصل الى ١.٣٥٠ مليون نسمة، فضلاً عن وصولها الى مرتبة الاقتصاد الثاني عالمياً على الرغم من تأكيدها المستمر بانها دولة نامية لرغبتها في الابتعاد عن المسؤولية الدولية، وكذلك كونها قوة كبرى من الناحية العسكرية بحكم حجم ميزانيتها العسكرية التي تقدر بـ ١٤٦ مليار دولار على وفق الاحصائيات الصينية وبـ ١٩٥ مليار دولار عام ٢٠١٥ وفق الاحصائيات الامريكية الاخيرة وبذلك تكون الدولة رقم ٢ عالمياً في حجم الانفاق العسكري بعد الولايات المتحدة الامريكية، ونتيجة طبيعية لهذه المؤشرات والعوامل فان الصين وصلت الى مرحلة امتلاك القدرة والامكانيات في تبني وطرح المبادرات والاستراتيجيات الاقليمية منها او الدولية بهدف الحفاظ على مكانتها او دفع هذه المكانة الى الامام عبر حماية امنها القومي ومصالحها المتعددة، وهنا جاءت استراتيجية "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين" "الحزام والطريق" اختصاراً فيما بعد، والتي تّعد من اوسع المفاهيم الاستراتيجية من الناحية الجيواستراتيجية والاقتصادية في الوقت الراهن، وهذا يدلل على ان الصين بدأت تفكر كما تفكر الدول الكبرى على الرغم من الاختلاف في طبيعة ونوعية الوسائل والاليات المستخدمة في استراتيجياتها الدولية.

تنطلق الدراسة من فرضية مفادها "ان الصين تتبنى استراتيجية جيو–اقتصادية – استراتيجية طمّوحة لها اهمية استراتيجية كبرى على المستوى العالمي والاقليمي والوطني

على حدٍ سواء، ومن اجل استكمال ادوات تنفيذ هذه الاستراتيجية طرحت فكرة انشاء بنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية باعتبار ان المتغير المالي هو من اهم الادوات التي تحقق الاستراتيجية المرجوة، اي ان فكرة البنك جاءت بوصفها جزءاً من استراتيجية الحزام والطريق الصينية".

ان الهدف الاساس من بحث "استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين... بنك الأستثمار الآسيوي للبنية التحتية.. أنموذجاً" هو لتبّيان اهمية هذه الاستراتيجية فيما اذا تجسدت وتحولت من الجانب النظري الى الجانب التطبيقي الجغرافي على طول الدول الواقعة ضمن طريق الحزام والطريق، من حيث المحاولة في فهم ماهيتها واهدافها وآلياتها المتعددة ومنها بنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية ، فضلاً عن خلفياتها التاريخية وابعادها الجيواستراتيجية والاقتصادية عليها وعلى دول واقاليم العالم ذات العلاقة بها، ولاسيما منطقتنا العربية والعراق منها.

مايراد اثباته في الدراسة " هنالك علاقة مهمة بين استراتيجية "الحزام والطريق" الصينية وبنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية من باب ان البنك يمثل الدعامة الاستراتيجية ضمن الآليات المتعددة في الجانب المالي لتنفيذ وتحقيق الاستراتيجية الصينية للقرن الحادي والعشرين" ولاثبات صحة الفرضية ، سيتم تقسيم الدراسة الى الاتي :

الفصل الاول: استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين (المفهوم، الخلفية، الاهداف، الابعاد، آلاليات)

المبحث الاول: ماهية الاستراتيجية

المبحث الثاني: الخلفيات التاريخية للاستراتيجية

المبحث الثالث: اهداف الاستراتيجية

المطلب الاول : اهداف تعاونية

المطلب الثاني : الاهداف الاستراتيجية .

المبحث الرابع: البعد الجيواستراتيجي والجيواقتصادي للاستراتيجية الصينية

المطلب الاول : البعد الجيواستراتيجي

المطلب الثاني : البعد الجيواقتصادي .

المبحث الخامس: آليات التعاون في الاستراتيجية

المطلب الاول: آليات التعاون الثنائي.

المطلب الثاني: آليات التعاون المتعددة الاطراف

الفصل الثاني: بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية

المبحث الاول: الخلفية التاريخية

المطلب الاول: الاجتماعات التأسيسية

المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي للبنك

المبحث الثاني: الابعاد الاستراتيجية لتأسيس البنك وفق الرؤية الصينية

المبحث الثالث: مواقف دولية واقليمية تجاه فكرة تأسيس البنك

المطلب الاول: الموقف الامريكي

المطلب الثاني: موقف الامم المتحدة وصندوق النقد والبنك الدوليين

المطلب الثالث: موقف الاتحاد الأوروبي

المطلب الرابع: موقف الدول العربية

المبحث الرابع: الدول الاعضاء المؤسسون والعاديون

المبحث الخامس: العراق واستراتيجية "الحزام والطريق" الصينية وآلياتها: (المكاسب والفرص).

الفصل الاول

استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين

ان مبادرة البناء المشترك لـ"الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" و"طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين "قد تحولت من كونها مبادرة الى استراتيجية ومن ثم (يشار اليهما فيما بعد بـ"استراتيجية الحزام والطريق الصينية اختصاراً"، ونشير اليها بكونها استراتيجية لانها تنطوي على خطط مفهومة[١]، ووسائل وادوات واليات يتم استخدامها للوصول الى اهداف مستقبلية يطمح صانع القرار مدعوماً بالقدرات التأثيرية لدولته الى ترتيبها خارج حدودها السياسية خدمة لمصلحته الوطنية[٢]، فضلاً عن وجود عمليات التنفيذ والتقويم والتقييم[٣]، واستناداً الى ذلك فان استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين قد تضمنت الخطط والاهداف المستقبلية حيث سترتبط وتعتمد على وسائل وادوات وآليات متعددة ومن ثم تنفيذ الخطط وترجمتها، ليتم فيما بعد تقويمها وتقييمها في سبيل تطابقها والاهداف والمصالح العليا للبلد .

المبحث الاول: ماهية الاستراتيجية

جاءت استراتيجية "الرؤية والاعمال حول دفع البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين" الصينية مقسمة الى ثمان اقسام او محاور رئيسة فضلاً عن المقدمة[٤]، لذا ومن اجل فهم وتفصيل حيثيات هذه الاستراتيجية "مبادرة الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" و"طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين" [٥](التسمية الرسمية)، ينبغي في بادئ الامر التحليل المفاهيمي والاساس التاريخي لهذه الاستراتيجية ومن ثم محاولة الولوج بمبادئها ومجالات أهدافها وآلياتها .

فتاريخياً يعني طريق الحرير* هو الاسم الجامع لخطوط المواصلات البرية، واستناداً الى المصادر فان العالم الجغرافي الألماني فريدينانند فون ريتشتهوفن[٦] اطلق في عام ١٨٧٧ على طريق المواصلات لتجارة الحرير بشكل رئيس فيما بين الصين في أسرة هان وبين الجزء الجنوبي

والغربي لآسيا الوسطى والهند اسم "طريق الحرير"، ويقصد به هو خطوط المواصلات البرية القديمة الممتدة من الصين وعبر مناطق غرب وشمال الصين وآسيا كلها إلى المناطق القريبة من أفريقيا وأوروبا ، واهمها كما يلي[٧] :

خط كان ينطلق من تشانغان (شيآن* حالياً) ليصل الى دونهوانغ حيث يتفرع الى الخط الشمالي والخط الجنوبي، الخط الشمالي ويجتاز الصحراء من دونهوانغ ويتقدم مع السفوح الجنوبية من جبال تيانشان فيمر بما يقع على امتدادها من نوربان حتى يصل الى كاشغر*، اما الخط الجنوبي فيبدأ من دونهوانغ ويتقدم من السفوح الشمالية ويصل الى كاشغر ايضاً، لذلك فان دونهوانغ تقع عند ملتقى خطوط المواصلات بين الصين والغرب وتّعد همزة وصل بين الصين واسيا الوسطى وغربي اسيا واوروبا، والخط الممتد من كاشغر باتجاه الغرب متفرعاً الى خطين اخرين احدهما في فرغانة ثم يمر بسمرقند وبخارى حتى مرو ، والاخر يجتاز هضبة البامير وصولاً الى مرو، والاخيرة كانت ملتقى عدة فروع من طريق الحرير منها خط يجتاز عاصمة الاسرة الارساكسية (٢٤٧ ق.م–٢٢٦ م) الواقعة في ايران الحالية حتى ينتهي الى سلوقية وطيشفون وكانتا مدينتين على شاطئ دجلة (بلاد مابين النهرين)، وكانت هنالك عدة طرق تمتد من سلوقية ـ طيشفون صوب دمشق وآسيا الصغرى ومصر حتى تنتهي الى اوروبا. والخارطة رقم (١) توضح طريق الحرير القديم . بينما كانت تسمى خطوط المواصلات البحرية بين الصين وبلاد العرب بـ طريق البخور ، وتسمى طريق الخزف الصيني او طريق الحرير البحري ايضاً[٨].

الخارطة رقم (١) تبين طريق الحرير القديم[٩]



اما حالياً فالحزام الاقتصادي لطريق الحرير يقصد به بناء شبكة شاملة متفرعة عن طريق الحرير الاساس الذي يبدأ من الصين ومن ثم ربطها مع وسط اسيا وروسيا وتركيا واوروبا والبحر الابيض المتوسط* ، كما تربطها بجنوب شرق اسيا وجنوب اسيا والمحيط الهندي .

اما طريق الحرير البحري فيقصد به بناء شبكة بحرية تستهدف ربط الساحل الصيني بأوروبا عبر بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي وقناة السويس والبحر الابيض المتوسط بطريق واحد وصولاً الى السواحل الافريقية ، وربط الساحل الصيني ومنطقة جنوب شرق اسيا والباسيفيك[١٠] .

الخارطة رقم (٢) والتي تبّين استراتيجية "الحزام والطريق" الصينية للقرن الحادي والعشرين (الصادرة عن الجهات الصينية الرسمية) [١١]



لم تشر الخارطة الصادرة عن الجهات الصينية الرسمية بمرور مبادرة الحزام الاقتصادي لطريق الحرير الى العراق – لكن اشارت استراتيجية "الحزام والطريق" بانها تصل الى الخليج –انما فقط يمر بالحدود العراقية التركية، وكذلك ايضاً لم تشير ذات الخارطة الى مرور مبادرة طريق الحرير البحري الى الخليج على الرغم من ان عضو لجنة الشؤون الخارجية في الحزب الشيوعي الصيني قد اشار بان طريق الحرير البحري يدخل الى الخليج*[١٢]، لكن في الخرائط اكتفى طريق الحرير البحري بالاتجاه نحو نيروبي ومنها

باتجاه مضيق باب المندب وقناة السويس مروراً بالبحر الابيض المتوسط للوصول الى اوروبا (ينظر الخارطة رقم ٣) .

لذلك عند مقارنة خارطة الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري مع ما جاء في النص المكتوب لمبادرة الحزام والطريق الصينية، نجد هنالك اختلاف فيما بينهما بقدر تعلق الامر بالمنطقة العربية او الشرق الاوسط، حيث تم ذكر مرور الحزام الاقتصادي لطريق الحرير بمنطقة الخليج ، لكن في ذات الوقت لا نرى هذه الاشارة في الخريطة الرسمية، وكذلك ايضاً وجود اختلاف في عدم ذكر منطقة الخليج او العراق ضمن وصف طريق الحرير البحري في النص الاصلي للاستراتيجية على الرغم من وجود خرائط توضح او تشير بوصول طريق الحرير البحري الى الخليج العربي.(انظر الخريطة رقم 3) والصادرة عن صحيفة رسمية للدولة.

الخارطة رقم (٣) التي تبّين وصف " استراتيجية الحزام والطريق" [١٣]



المبحث الثاني : الخلفيات التاريخية للاستراتيجية

ان اول من طـــــرح فكرة احياء طريق الحرير هو رئيس الوزراء الصيني السابق (**Li Peng**)* خلال زيارته الرسمية الى دول اسيا الوسطى عام ١٩٩٤، اذ قال: "انه من المهم ان يكون هنالك انفتاح شامل للنسخة الحديثة لطريق الحرير"[١٤]. لكن تبنت العديد من الدول بعد عام ١٩٩٤ فكرة احياء طريق الحرير بهدف تعزيز علاقاتها السياسية والاقتصادية وحتى الاستراتيجية مع الدول التي تقع على طريق الحرير، ومن

هذه الدول اليابان، اذ طرح رئيس وزرائها "رايوتارا هاشيموتو" عام ١٩٩٧ "استراتيجية دبلوماسية طريق الحرير " مع ثمان دول من منطقة اسيا الوسطى وجنوب القوقاز وهذه الاستراتيجية تهدف الى تعزيز وتقوية التعاون الياباني مع دول اسيا الوسطى والوصول بها الى تنمية دولية وسريعة ، وطرحت الهند ايضاً عام ٢٠٠٢ فكرة " خطة ممر شمال – جنوب " وفحواها بناء ممر نقل دولي من الهند يمر بايران والقوقاز ومن ثم الى روسيا اما دول الاتحاد الاوروبي ومن اجل التقليل من اعتمادها على النفط والغاز الروسي طرحت "برنامج طريق الحرير الجديد" عام ٢٠٠٩ والمتضمن انشاء خط نابكو للغاز الطبيعي – وهو ممر نقل الطاقة الجنوبي – يهدف الى تقوية اتصالات دول الاتحاد الاوروبي مع دول اسيا الوسطى والدول الاخرى في مجال الطاقة، وكذلك بالنسبة للولايات المتحدة الامريكية ، اذ طرحت "استراتيجية طريق الحرير الجديدة" من قبل الباحث الامريكي "فردريك ستار" عام ٢٠٠٧، ومن ثم تبنتها الادارة الامريكية بشكل رسمي عام ٢٠١١ حيث عملت على بناء شبكة من خطوط النقل بهدف تعزيز التعاون الاقتصادي بين افغانستان ودول اسيا الوسطى ودول جنوب اسيا[١٥] .

وبقدر تعلق الأمر بالاستراتيجية الصينية ، وبما ان الصين انتهجت سياسة الاصلاح والانفتاح منذ عام ١٩٧٨ والهادفة الى تعزيز وتنمية الاقتصاد الاشتراكي ذو الخصائص الصينية ، فان متطلبات تعميق الاصلاح بشكل شامل ومن ثم الانفتاح هي اقامة علاقات اوسع واشمل اقليمياً ودولياً [١٦]، عليه ومن اجل استكمال سياسة الاصلاح والانفتاح ينبغي تبني سياسات حديثة وواقعية ، لذا ورد هذا الهدف اي فكرة " استراتيجية الحزام والطريق" من الناحية التشريعية ضمن قرارات اجتماعات الدورة الكاملة الثالثة للجنة المركزية الثامنة عشرة للحزب الشيوعي الصيني المنعقدة للمدة ما بين ٩ و١٢ تشرين الاول من عام ٢٠١٣ في بكين اذ جاء القرار ضمن باب اهمية تشكيل نظام جديد للاقتصاد المنفتح وكالاتي[١٧]:

١. ينبغي اقامة اجهزة مالية للتنمية .
٢. الاسراع ببناء شبكات الاتصال والنقل التي تربط بين الصين وبين الدول المجاورة والبنية التحتية الاقليمية .
٣. تدعيم بناء الحزام الاقتصادي الذي يمر به طريق الحرير وطريق الحرير البحري حتى يتم تشكيل وضع جديد من الانفتاح على الاصعدة كافة ".

وبالفعل تجسدت هذه القرارات ومن بينها فكرة " الحزام والطريق" الى واقع ملموس خلال زيارة رئيس مجلس الدولة الصيني " لي كه تشيانغ" الى دول جنوب شرقي اسيا بتاريخ ٢٠١٣/١٠/٩ ،اذ طرح اطاراً للتعاون مع دول الاسيان بهدف انشاء صيغة للتعاون بين الطرفين خلال العشر سنوات المقبلة ، واهمها[١٨]:

١. تبني استراتيجية الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وبنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية حي.
٢. دفع التعاون البحري بخطوات مطردة وبذل جهود مشتركة لبناء " طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين .
٣. الاسراع في بناء البنية التحتية المترابطة بين الجانبين .
٤. حسن الاستفادة من الاليات القائمة مثل لجنة التعاون لربط البنية التحتية بين الصين والاسيان لدفع مشروع سكك حديد عموم اسيا .
٥. العمل على انشاء " بنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية " بما يوفر اطاراً للتمويل لربط البنية التحتية بين دول الاسيان والمنطقة .

ومن بعد هذه الزيارة ، جاءت زيارة الرئيس الصيني شي جين بينغ في نهاية تشرين الثاني من عام ٢٠١٤ الى دول اسيا الوسطى وجنوب شرقي اسيا اذ دعا الى البناء المشترك لـ"الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" و"طريق الحرير البحري للقرن الحادي

والعشرين"[١٩]، وفي مجال الحزام الاقتصادي لطريق الحرير مع دول اسيا الوسطى طرح شي جين بينغ عدة نقاط وهي[٢٠] :

١. تشكيل تعاون اقليمي كبير تدريجياً .

٢. تعزيز التواصل بشأن السياسات وتعزيز ربط الطرق وتعزيز تسهيل انسياب التجارة .

٣. تعزيز التداول النقدي وتعزيز الاتصالات الودية بين الشعوب.

لذلك فقد شّكلت الطروحات الصينية ومن قبلها الاساس التشريعي القاعدة الاساسية في الانطلاق نحو تبني الصين "استراتيجية الحزام والطريق" بشكل رسمي، بعد ان تحولت الافكار الى استراتيجية شاملة ومكتوبة تحت اسم" الرؤية والاعمال حول دفع البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين" والتي صدرت عن لجنة الدولة للتنمية والاصلاح ووزارة الخارجية ووزارة التجارة بتفويض من مجلس الدولة الصيني (مجلس الوزراء).

المبحث الثالث : اهداف الاستراتيجية

بديهياً تعتمد الصين في سياستها الخارجية على خمسة مبادئ تنتهجها منذ عام ١٩٥٤*، الا ان لاستراتيجية "الحزام والطريق" الصينية اهمية في تنمية مستقبل الاقتصاد الصيني وبالارتكاز طبعاً على المبادئ الاربعة الرئيسة وهي التمسك بالطريق الاشتراكي والديمقراطية الشعبية وقيادة الحزب الشيوعي الصيني والماركسية اللينينة وافكار ما وتسي تونغ، وهذه المبادئ تُعد اساس الدولة الصينية[٢١] وهذا الهدف وضعته الحكومة الصينية في نظر الاعتبار على الامد الطويل منذ ان تبنى الرئيس الصيني دينغ شياو بينغ* استراتيجية "الخطوات الثلاث"[٢٢] منذ عام ١٩٨١ لتصل الى منتصف القرن الحالي وهدفها تطوير الناتج المحلي الاجمالي من خلال اعتماد سياسة الاصلاح والانفتاح، حتى ان مراكز البحوث وخزانات الفكر الرسمية وغير الرسمية

بدأت تضع مبادرة "الحزام والطريق" باجندتها وتصفها بالاستراتيجية بهدف تبّيانها والوصول بها الى فهمٍ شامل من خلال المناقشات وتبادل وجهات النظر بين المسؤولين في اللجنة الوطنية للاصلاح والتنمية والوزارات ذات الصلة وبين الباحثين والخبراء[٢٣]، وهو مايعكس اهتمام الصين بهذه الاستراتيجية وتقديمها كرؤية صينية لمستقبل قارة اسيا والعالم .

وفي هذا الصدد يمكن تقسيم اهداف استراتيجية "الحزام والطريق" الصينية الى مستويين وحسب المدة الزمنية وكالاتي[٢٤]:

المطلب الاول: اهداف تعاونية :

ويقصد بها هنا بضرورة التعاون بين الدول الواقعة على طول الحزام والطريق في مجالات رئيسة وبالتالي يمكن ان تتحقق استراتيجية " الحزام والطريق" بشكل كامل فيما بعد، ومجالات التعاون هي:

- تناسق السياسات وتمثل الضمان الاستراتيجي لاستراتيجية "الحزام والطريق" من حيث التعاون بين الحكومات والعمل النشيط على تشكيل آليات التناسق والتبادل بشأن السياسات الكلية على مستويات عديدة بين الحكومات وتعميق اندماج المصالح وتعزيز الثقة السياسية المتبادلة واجراء اتصالات مستفيضة حول استراتيجيات التنمية الاقتصادية وخطط التدبير والدفع الى التعاون الاقليمي، وكذلك يعد التعاون في مجال ربط المنشآت والبنية الاساسية للطرق والمواصلات بين الدول مجالاً مهماً لتحقيق استراتيجية " الحزام والطريق".
- تواصل الاعمال، وتعني التعاون الاستثماري والتجاري وحل مشكلة تسهيل الاستثمار والتجارة وازالة الحواجز الاستثمارية والتجارية، وتهيئة بيئة امنة داخل الاقاليم والدول المختلفة، فضلاً عن الاسراع بعملية تسهيل الاستثمار

وتعزيز التشاور في الاتفاقيات بشأن حماية الاستثمار الثنائي وتجنب الازدواج الضريبي وحماية الحقوق والمصالح المشروعة للمستثمرين، وهنا تم التأكيد على ان الصين ترحب بان تستثمر المؤسسات من مختلف الدول فيها، وتشجع الحكومة الصينية مؤسساتها على المشاركة في بناء البنية الاساسية والاستثمار الصناعي في الدول على طول الحزام والطريق .

- تداول الاموال، وهنا تصفه استراتيجية "الحزام والطريق" بالدعامة الرئيسة لتحقيق اهدافها الكبرى ، من خلال تعميق التعاون المالي ودفع بناء منظومة الاستقرار النقدي ومنظومة الاستثمار والتمويل وتوسيع النطاق والحجم للمبادلة الثنائية للعملات، وهنا تأتي اهمية دور بنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية في دعم استراتيجية " الحزام والطريق" الصينية الى جانب بنك التنمية لدول بريكس وصندوق طريق الحرير ، والسعي الى انشاء هيئة التمويل لمنظمة شنغهاي للتعاون، وفي ظل هذه المساعي في تعزيز التداول المالي ينبغي في ذات الوقت تعزيز التعاون في المراقبة المالية حيث دفع توقيع مذكرات التفاهم الثنائية.
- تفاهم العقليات، ويقصد بها ضرورة التواصل الودي بين الشعوب، وعّده هدفاً اجتماعياً بدمجه مع مجالات التعاون الاخرى في تحقيق اهداف الاستراتيجية، وتفاهم العقليات وتحجيم الاختلافات الفكرية تتم من خلال تعزيز التبادلات الشعبية والثقافية والاكاديمية والاعلامية والسياحية والمعلوماتية والعلمية.

المطلب الثاني: الاهداف الاستراتيجية :

الاستراتيجية الصينية باطارها العام تهدف الى تحقيق غايات شكلية عامة تراها الصين ضرورية في ظل النظام الدولي الحالي ، حيث ان استراتيجية " الحزام والطريق" تعد طريقاً

للتعاون والكسب المشترك وبالتالي التنمية والازدهار وتعزيز التفاهم والثقة المتبادلة ودفع التعاون العملي في جميع المجالات .

اما المضمون الحقيقي للاهداف الاستراتيجية التي تتضمنها الاستراتيجية هي تلك المتعلقة بالربط الجغرافي العالمي لتقدم نظرية جيواستراتيجية ترتكز على الجغرافية الاقتصادية الصينية، أي ان استراتيجية " الحزام والطريق" وضعت لتخترق قارات اسيا واوروبا وافريقيا، من الصين في شرق اسيا وجنوبها الى اقصى الشمال الاوروبي والجنوب الافريقي وبهذا الربط سيتم دمج الاقتصادات المقدمة مع الاقتصادات الاسيوية النشطة وما بينهما الاقتصادات النامية طبعاً، لذلك فان الحزام يتضمن ثلاثة خطوط برية استراتيجية وهي :

الاول : يبدأ من الصين الى اوروبا (بحر البلطيق) مروراً باسيا الوسطى وروسيا .

الثاني : يبدأ من الصين الى منطقة الخليج والبحر الابيض المتوسط مروراً بآسيا الوسطى وغربي اسيا .

الثالث : يبدأ من الصين الى جنوب شرقي اسيا وجنوبها والمحيط الهندي .

بينما يتركز طريق الحرير البحري على الاتجاه من الموانئ الساحلية بالصين الى المحيط الهندي والقارة الافريقية مروراً ببحر الصين الجنوبي ودول جنوب شرقي اسيا وامتداداً الى اوروبا عبر قناة السويس ، وبالتالي فان الصين قد ربطت باستراتيجيتها بين الحزام والطريق عبر الاستناد على الممرات او الجسور الدولية الكبرى كممر الصين ـ منغوليا ـ روسيا، و ممر الصين وباكستان ، وممر الصين ـ اسيا الوسطى غرب اسيا اي منطقة الشرق الاوسط .

المبحث الرابع : البعد الجيواستراتيجي والجيواقتصادي للاستراتيجية الصينية :

المطلب الاول : البعد الجيواستراتيجي :

تُعد الحكومة الصينية ان استراتيجية " الحزام والطريق" قلب السياسة الخارجية الصينية في ظل وجود الرئيس الصيني الحالي "شي جين بينغ"، لذا فان البعد الجيواستراتيجي لاستراتيجية " الحزام والطريق" الصينية يكمن بالاساس في رغبة الصين بتعزيز الاستقرار والثقة السياسية اقليمياً مع دول الجوار الشرقي والجنوبي فضلاً عن المشاكل المتأتية من الجوار الغربي، والاهم من الناحية الجيواستراتيجية هو مسعى الصين في تغيير نمطية النظام الدولي الحالي والانتقال به من نظام تهيمن عليه الولايات المتحدة الامريكية الى نظام عالمي متعدد الاقطاب .

وبقدر تعلق الامر بمنطقة غرب اسيا وشمال افريقيا اي منطقة الشرق الاوسط وهذا ما يهمنا ، فان هذه المنطقة قد دخلت في الحسابات الجيواستراتيجية الصينية الدولية ، اي اصبحت منطقة الشرق الاوسط من اهم المناطق لاسيما بعد ان تبنت الولايات المتحدة الامريكية استراتيجية " اعادة التوازن في منطقة اسيا الباسيفيك " اي الانتقال الاستراتيجي الامريكي من منطقة الشرق الاوسط الى منطقة اسيا الباسيفيك[٢٥] ، لذا يرى الكثير من الباحثين الصينيين ان استراتيجية "الحزام والطريق" يمكن ان تكون استراتيجية وفرصة تاريخية بالنسبة لدفع العلاقات العربية / الصينية الى مستويات غير مسبوقة في المجالات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية والامنية ومن ثم الى تحقيق المصالح الحيوية لكل الطرفين من خلال خلق آليات التعاون التي تنشأ مع استراتيجية الحزام والطريق الصينية، وهذه الاليات ستهدف الى تعزيز التعاون في مجال مكافحة الارهاب والجريمة الدولية والامن الغذائي وغيرها من القضايا فوق التقليدية الاخرى كالقرصنة وتجارة المخدرات التي تزايدت في ظل انتشار الارهاب [٢٦].

كذلك ومع تبني استراتيجية " الحزام والطريق " الصينية فان صانع القرار الصيني يرى في منظمة التعاون الاسلامي دوراً فريداً بالتأثير على دول العالم الاسلامي عامة والشرق الاوسط لاسيما تلك الدول التي تدخل ضمن استراتيجية الحزام والطريق

الصينية، وبالتالي تذهب الصين الى تعزيز علاقاتها الاستراتيجية وتعميقها مع هذه المنظمة بوصفها منظمة دولية متعددة الاطراف اثبتت وجودها وتأثيرها على الدول الاسلامية منذ عام ٢٠٠٠[٢٧] .

المطلب الثاني :البعد الجيواقتصادي :

تسعى الصين وعبر دبلوماسية نشطة لتنفيذ استراتيجية الحزام والطريق لاسيما في المجال الاقتصادي ومن ثم دفع التبادلات الاقتصادية لتصل الى مستويات عالية فضلاً عن اقامة المناطق الحرة في مختلف انحاء العالم، اذ اشارت الاحصائيات الصينية بان الصين قد انشأت ١٨ منطقة تجارة حرة مع ١٨ دولة ومنطقة ، ووقعت ١٢ اتفاقية تجارة حرة و٦ اتفاقيات تجارة حرة تتفاوض بشانها[٢٨]، واشار مدير معهد البحوث الاقتصادية الدولية الوطنية في الصين بان الاخيرة لديها اكثر من ٧٠ منطقة استثمار على طول الحزام والطريق[٢٩] ، وتشير الاحصائيات الصينية الرسمية بان على طول طريق الحزام والحرير البحري هنالك اكثر من ٢٦ دولة ومنطقة وهي تتكون من ٤.٤ مليار نسمة وتمثل ٦٣ % من حجم السكان العالمي ، فضلاً عن اقتصاداتها التي يصل حجمها الى ٢١ تريليون دولار وهي تمثل ٢٩ % من الاقتصاد العالمي[٣٠].

اما في مجال التبادلات التجارية، فان استراتيجية "طريق الحرير البحري" لها اهميتها الاستراتيجية في تعزيز التبادلات التجارية لاسيما مع مجموعة دول الاسيان في منطقة جنوب شرقي اسيا منذ ان اقام الجانبين اكبر منطقة تجارة حرة عام ٢٠١٠، وهذه الخطوة ادت بطبيعة الحال الى تعاظم حجم التبادل التجاري بين الصين والاسيان لتصبح الاولى وطوال الاربع سنوات الاخيرة الشريك التجاري الاول لدول الاسيان ، والمجموعة الاخيرة تمثل اكبر شريك تجاري (الثالث) بعد الاتحاد الاوروبي والولايات المتحدة الامريكية للصين[٣١].

اما مع الدول الاوراسية وبعض دول اسيا الوسطى فعلى سبيل المثال بلغ حجم التبادل التجاري بين الصين ودول روسيا وكازاخستان وبيلاروسيا ٩٥.٣ مليار دولار و١٧.٢٥ مليار دولار و٣.٩٧ مليار دولار على التوالي عام ٢٠١٤[٣٢] ،لذلك تسعى الصين الى دمج استراتيجية "الحزام والطريق" مع الاستراتيجيات الاقتصادية للاقاليم المختلفة ومن بينها الاستراتيجية الاوراسية التي طُرحت من قبل الرئيس الروسي الحالي فلاديمير بوتين بداية عام ٢٠١٥ وبالتالي تعزيز تشكيل فضاء اقتصادي مشترك في جميع انحاء القارة الاوراسية في المستقبل[٣٣] .

اما العلاقات الصينية / العربية فعلى المستوى الاقتصادي وعلى الرغم من عدم وجود اشارة واضحة للعالم العربي في خارطة استراتيجية "الحزام والطريق" الصينية، الا انها اي المنطقة العربية تحظى باهمية استراتيجية عالية في المدرك الاستراتيجي الصيني، وتاتي هذه الاهمية بسبب التعداد السكاني للدول العربية والذي يصل الى حوالي ٣٨٩ مليون نسمة، وحجم اقتصاداتها التي وصلت الى ٢.٧ تريليون دولار امريكي، فضلاً عن وجود النفط والغاز حيث استوردت الصين بما مقداره ١٠٤.٦٠٦ مليار دولار دولار من النفط العربي عام ٢٠١٣[٣٤]، ناهيك عن اهمية الموقع العربي في الحسابات الجيواستراتيجية ضمن السياسة الدولية[٣٥]، لذا نرى ان حجم التبادل التجاري العربي / الصيني ومنذ نهاية عقد السبعينات من القرن الماضي ارتفع ليصل الى مستويات لا يستهان بها بالنسبة لكلا الطرفين ، حيث بلغ حجم التبادل التجاري ٧٨٩ مليون دولار عام ١٩٧٩، وتزايد بعد عشر اعوام الى ٢.١٢٩ مليار دولار عام ١٩٨٩، وبلغ ٩.٢٣ مليار دولار عام ١٩٩٧، وفي عام ٢٠٠٣ بلغ ٢٥.٤٣ مليار دولار، و١٤٩.٤٣ مليار دولار عام ٢٠١٠، وبلغ ٢٣٨.٨٦٢ مليار دولار عام ٢٠١٣[٣٦]، لذا يتوقع انه ما بين عامي ٢٠٢٠ – ٢٠٣٠ سيبلغ حجم التبادل الصيني / العربي ٦٠٠ مليار دولار[٣٧]، اما فيما يتعلق بالاستثمارات المتبادلة ، فقد

بلغت الاستثمارات الصينية المتراكمة في الدول العربية ١٥ مليار نهاية عام ٢٠١٠ بينما وصلت الاستثمارات العربية المتراكمة في الصين الى ٢.٥٨ مليار دولار، وبلغت القيمة الاجمالية لمشروعات البنى التحتية التي نفذتها الشركات الصينية في الدول العربية ٩٢.٥ مليار دولار[٣٨] .

اما القارة الافريقية فلها حصة وموقع مهم في استراتيجية "الحزام والطريق" الصينية ولاسيما ضمن محطات طريق الحرير البحري حيث يصل الى محطة شرق افريقيا الى العاصمة الكينية نيروبي*، اذ تولي الصين اهمية كبيرة للاقتصادات الناشئة والنامية وذلك لاهميتها في تنمية الاقتصاد الصيني ذاته، فالصين تعد اكبر شريك تجاري لافريقيا بينما اصبحت افريقيا مصدراً مهماً للواردات الصينية وثاني اكبر سوق خارجية للمشروعات الصينية، ورابع اكبر مقصد للاستثمارات الصينية، وتوسع حجم التجارة الثنائية ليبلغ ١٩٨.٤٩ مليار دولار عام ٢٠١٣ بواقع ٨٥.٣١٩ مليار دولار حجم الصادرات الصينية الى افريقيا، اما حجم الصادرات الافريقية الى الصين فقد بلغ ١١٣.١٧١ مليار دولار، ونتيجية لهذه المؤشرات يسعى صانع القرار الصيني الى دفع العلاقات الصينية / الافريقية من خلال جملة من الاجراءات التي تبناها عام ٢٠١٢ واهمها يمكن لجميع الدول الافريقية الـ ٣٠ الاقل نمواً ذات العلاقات الدبلوماسية مع الصين التمتع بالسياسة التفضيلية المتمثلة في ان تعفي الصين ٦٠% من وارداتها من تلك الدول من الرسوم الكمركية وتوسيعها، فضلاً عن زيادة الاستثمارات الصينية المباشرة في افريقيا لتصل الى ٢١.٢٣ مليار دولار بواقع ٢٥٠٠ مؤسسة صينية في اكثر من ٥٠ دولة ومنطقة افريقية لاقامة المشروعات في مجالات الزراعة وقطاعات التعدين والبناء الى جانب قطاعات الصناعة والمالية والتداول التجاري والعقارات [٣٩].

وباتجاه منطقة اوراسيا تخلق الصين القاعدة الاساسية لتحويل نفوذها الى هناك من خلال مشاريع بنى تحتية على نطاق واسع عابر للاقاليم، حيث تعمل الصين بتعزيز

استثماراتها في مجال البنى التحتية لدول اوروبا الوسطى والشرقية وهذا جزء من استراتيجية "الحزام الاقتصادي" لطريق الحرير الذي يهدف الى استثمار وبناء وتوسيع الموانئ وممرات النقل الواقعة في الاماكن الاستراتيجية بالاعتماد على صندوق طريق الحرير والذي خصصت فيه الحكومة الصينية ٤٠ مليار دولار لصالح توسيع البنى التحتية في تلك المنطقة للاعوام المقبلة[٤٠]

المبحث الخامس : آليات التعاون في الاستراتيجية :

ترى الصين في بناء وتنفيذ استراتيجية " الحزام والطريق" بضرورة وجود العديد من الاليات التعاونية القائمة او التي سوف تقام على الصعيد الاقليمي ، وهنا سيتم تصنيف اليات التعاون القائمة التي ستدعم استراتيجية الحزام والطريق الى الاتي :

١. اليات التعاون الثنائي : ويقصد بها ان يتم تعزيز وتطوير العلاقات الثنائية بين الصين من جانب ودول الاقليم الاسيوي من جانب اخر عبر تأسيس اللجان المشتركة والمضي قدماً في توقيع الاتفاقيات ومذكرات التفاهم الثنائي في المجالات السياسية والاقتصادية والتجارية والاستثمارية والمالية وغيرها .

٢. اليات التعاون المتعددة الاطراف : ويقصد بها التعاون الجماعي بين اطراف المجتمع الدولي (التعاون الصيني الاسيوي العالمي) والالتزام ضمن مؤسسات لها اهداف معينة وفق اجراءات وسياسات متفق عليها في ميثاق او اتفاقية جماعية او معاهدة، فتعزيز التعاون المتعدد الاطراف وفق الرؤية الصينية سيزيد من دفع استراتيجية "الحزام والطريق"، وفي هذا الصدد سيتم تصنيف اليات التعاون الصيني / الآسيوي الى الاتي :

١. التعاون المتعدد الاطراف (سياسياً وامنياً واقتصادياً) :

وهي التي تشمل على منظمة شنغهاي للتعاون[٤١] (SCO) والية الصين ـ اسيان (١٠+١) ومنظمة التعاون الاقتصادي لاسيا والباسيفيك (APEC) والمنتدى الاسيوي ـ الاوروبي (ASEM) وحوار التعاون الاسيوي (ACD) ومؤتمر التفاعل

وتدابير بناء الثقة في اسيا (CICA) ومنتدى التعاون الصيني ـ العربي[٤٢] ومنتدى التعاون الصيني ـ الافريقي* والحوار الاستراتيجي بين الصين ومجلس التعاون لدول الخليج العربية والتعاون الاقتصادي الاقليمي لاسيا الوسطى (CAREC) .

٢. التعاون المتعدد الاطراف (المالي) :

وهي التي تشمل رابطة البنوك لمنظمة شنغهاي للتعاون ورابطة البنوك بين الصين واسيان وبنك التنمية لدول بريكس وصندوق طريق الحرير* وبنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية .

والجدير بالذكر تعمل الصين ايضاً في سبيل دعم استراتيجية " الحزام والطريق" الى اشراك البنوك الصينية الوطنية لتحسين تخطيط الاعمال التجارية خارج البلاد، ومن بين هذه البنوك بنك الصين (Bank of China)، وهذه الخطوة ستعزز الاستراتيجية الصينية فضلاً عن تدويل العملة الصينية الرنمينبي (اليوان)[٤٣] .

الفصل الثاني

بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية

مؤسسة مالية دولية متعددة الأطراف تقدم الدعم المالي لتعزيز تنفيذ مشاريع البنية التحتية في المنطقة الآسيوية من خلال عملية تشاركية، وتتم عملية بناء الأساس للبنك وفق الدروس المستفادة من تجربة بنوك التنمية المتعددة الأطراف القائمة (البنك الدولي وصندوق النقد الدولي) ويركز البنك على تطوير البنية التحتية والقطاعات الإنتاجية، بما في ذلك الطاقة والكهرباء والنقل والاتصالات والبنية التحتية الريفية والتنمية الزراعية، وإمدادات المياه والصرف الصحي، وحماية البيئة والتنمية الحضرية والخدمات اللوجستية وغيرها في آسيا، كما يتعاون مع البنوك الدولية الاخرى في سبيل تحقيق متطلبات احتياجات البنية التحتية ضمن نطاق القارة الآسيوية[٤٤] ، ويرحب البنك بجميع البلدان الإقليمية وغير الإقليمية، النامية والمتقدمة التي تسعى إلى

المساهمة في تطوير البنية التحتية الآسيوية والربط الإقليمي، وبرأسمال يصل الى ١٠٠ مليار دولار[٤٥] .

المبحث الاول: الخلفية التاريخية :

أعلن الرئيس الصيني "شي جين بينغ" ورئيس مجلس الدولة "لي كه تشيانغ" المبادرة بانشاء بنك الاستثمار الآسيوي المعروف اختصاراً ب (AIIB) [٤٦]خلال زيارات كل منهما إلى دول جنوب شرق آسيا في أكتوبر عام ٢٠١٣ خلال قمة منتدى التعاون الاقتصادي لدول آسيا والمحيط الهادئ "أبيك" للرؤساء التنفيذيين التي استضافتها إندونيسيا[٤٧] ، وكان من المتصور ان يسعى البنك إلى "تعزيز الترابط والتكامل الاقتصادي في المنطقة" و"التعاون مع بنوك التنمية المتعددة الأطراف القائمة، وعقب هذا الإعلان، بدأت المناقشات والمشاورات الثنائية ومتعددة الأطراف بشأن المبادئ الأساسية والعناصر الأساسية لإنشاء هذا البنك .

المطلب الاول :الاجتماعات التأسيسية :

في ٢٤ تشرين الاول من عام ٢٠١٤، اجتمع في بكين ممثلو ٢٢ دولة آسيوية، وهم (بنغلادش وبروناي وكمبوديا والصين والهند وكازاخستان والكويت ولاوس وماليزيا ومنغوليا وميانمار ونيبال وعمان وباكستان والفلبين وقطر وسنغافورة وسريلانكا وتايلند وأوزبكستان وفيتنام واندونيسيا)، ويمثل الاجتماع المذكور هو الدفعة الاولى من الاعضاء المؤسسين لبنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية للتوقيع على مذكرة تفاهم لتأسيس بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية (AIIB)، وتم اختيار بكين لاستضافة مقر البنك، وتم تعيين السيد "جين لي تشون"* كاول امين العام للأمانة المؤقتة المتعددة الأطراف، وبرأسمال مكتتب أولي وصل الى ٥٠ مليار دولار أمريكي[٤٨] .

بدأت المناقشات بين الأعضاء المؤسسين المحتملين بشأن إنشاء بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية (AIIB) في مدينة كونمينغ في مقاطعة يونان الصينية للفترة من (٢٧-٢٨ تشرين الاول ٢٠١٤)، مع عقد اجتماع ثانٍ في مومباي (الهند) للفترة من (١٥-١٦ كانون الثاني من العام ٢٠١٥) والذي أطلق مناقشات البنود والمواد القانونية المقترحة للاتفاق، اما الاجتماع الثالث فقد أنعقد في ألماتي (كازاخستان) للفترة من ٣٠ - ٣١ آذار الماضي ٢٠١٥، وتم الانتهاء من مناقشة بنود الاتفاق بنهاية حزيران من العام الجاري (٢٠١٥) وفق ما اكدته الامانة العامة المؤقتة للبنك والتي اشارت الى أن اتفاقية البنك سوف تدخل حيز التنفيذ بالكامل بحلول نهاية عام ٢٠١٥ بعد التوقيع والتصديق عليها من قبل الاعضاء المؤسسين للبنك[2] .

المطلب الثاني : الهيكل التنظيمي للبنك [٤٩]:

الهيئات الحاكمة لبنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية :

- مجلس البنك : وهو أعلى سلطة لبنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية، ويمكن لمجلس البنك تخويل بعض الصلاحيات لمجلس الإدارة حسب النظام الأساسي للبنك .
- مجلس الإدارة : في بداية العمل، يُشكل مجلس إدارة غير دائم لبنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية، ويعقد المجلس اجتماعاً دورياً كل عام لوضع القرارات اللاسيما بالسياسات الرئيسة.
- هيئة الإدارة : إنشاء آلية فعالة لمراقبة بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية وتنفيذ مسؤولية هيئة الإدارة، واختيار محافظ البنك وموظفي الإدارة العليا عبر إجراءات مفتوحة وشفافة وعلى أساس الجدارة[٥٠] .

عقب التوقيع على مذكرة التفاهم لتأسيس بنك الاستثمار الآسيوي، وذلك بالتشاور مع الأعضاء المؤسسين، أخذت الصين زمام المبادرة في تشكيل الأمانة المؤقتة

المتعددة الأطراف، والتي كُلفت بتقديم ووضع الاستعدادات الفنية لإنشاء بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية (**AIIB**)، وتقديم الدعم والخدمات الفنية لاجتماعات كبار المفاوضين (ممثلي الدول)، ويتضمن برنامج عمل الأمانة بالاتي[2] :

أ. صياغة الوثائق القانونية الأساسية لإنشاء بنك الاستثمار.

ب. تقديم الدعم التقني للمشاورات في مناقشة بنود اتفاقية تأسيس البنك .

ت. اقتراح الخطط الفنية اللازمة لتفعيل بنك الاستثمار الاسيوي (**AIIB**) بشكل اسرع ، بما في ذلك السياسات التشغيلية .

ث. نشر المعلومات بشأن إنشاء بنك الاستثمار الآسيوي (**AIIB**) خلال مرحلة التحضير.

ج. تنفيذ مسؤوليات أخرى بناء على تفويض من مجلس كبار المفاوضين .

المبحث الثاني : الابعاد الاستراتيجية لتأسيس البنك على وفق الرؤية الصينية :

ترى الحكومة الصينية ان تأسيس البنك يعني خلق فائدة استراتيجية اقتصادية تنموية على المستويين الاقليمي والدولي، اذ قالت المتحدثة باسم وزارة الخارجية "هوا تشون يينغ" ": أن تأسيس البنك "خطوة بناءة ستكمل النظام الاقتصادي الدولي الحالي وستمكن الصين من تحمل مسؤولية عالمية اكبر، واشارت الى " ان بنك التنمية الذي اقترحته الصين سيكون متناغماً مع المقرضين الدوليين الموجودين واصفة تأسيسه بالخطوة ذات النفع المتبادل للدول داخل اسيا وخارجه، بينما شددت على :" ان البنك الاسيوي لاستثمارات البنية التحتية سيكون مؤسسة مالية تعددية شاملة" واضافت :"إن الصين ترحب بكافة الدول المهتمة بالانضمام للبنك ، وان الصين ستقوم بجهود مشتركة مع كل الدول المؤسسين الاخرين لبناء البنك ليكون منصة تمويل احترافية وذات كفاءة لمشروعات البنية التحتية" [1].

وترى الصين انه من المتوقع أن يدفع بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية، الذي لم يؤسس بعد ويهدف إلى تمويل مشروعات البنية التحتية في الدول الآسيوية المتخلفة، أن يدفع التنمية المستدامة في أحد المناطق الأكثر وعداً في العالم، وفق تصريح وزير المالية الصيني لو جي وي بتاريخ ٢١ آذار ٢٠١٥[2] .

وفي المقابل واجهت فكرة تأسيس البنك انتقادات تتمحور في ان الهدف من التحرك الذي اقترحته الصين بأنه يمثل تحدياً لمؤسسات يدعمها الغرب مثل البنك الدولي في تحويل رؤوس الأموال إلى الدول الآسيوية الفقيرة، لذا ترى الدوائر الحكومية الصينية المعنية بهذا الامر وبنظرة واقعية بان بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية سوف يركز بشكل أساس على تشييد البنى التحتية مكملاً مفيداً للغاية وليس منافساً للبنوك المانحة القائمة التي تركز أولوياتها بصورة أكبر على الحد من الفقر، وبالتالي يُعد بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية محاولة لملء فجوة استثمار هائلة في قطاع البنية التحتية، إذ قدر بنك التنمية الآسيوي عام ٢٠٠٩ بأن آسيا تحتاج إلى استثمارات يبلغ قدرها زهاء ٨ تريليونات دولار بحلول عام ٢٠٢٠ لتحسين البنية التحتية البالية للمنطقة لكي تستطيع الحفاظ على نشاط اقتصادات ، وإن تسليط الضوء على تطوير البنية التحتية يشكل خطوة تالية رشيدة ومهمة بالنسبة للاقتصادات الآسيوية، إذ إنه يعزز الترابط الإقليمي الداخلي ويعزز الوصول المتبادل ويدعم القدرة على التنمية الذاتية، ومن ثم صار يشكل عاملاً رئيساً في مواصلة النمو الاقتصادي المطرد والسريع بالمنطقة.

اما بالنسبة للبعد الاستراتيجي على المستوى الدولي وفق الرؤية الصينية يأتي في أهمية دور البنك في امكانية توسيع وتشييد البنى التحتية في آسيا من الطلب على الاستثمارات ويعزز التعافي الاقتصادي العالمي الذي يشهد فتوراً نوعاً ما الآن ، ناهيك عن أن رفاهية منطقة آسيا/الباسيفيك يمكن أن تترابط مع رفاهية أغلب الاقتصادات العالمية ، وسوف يساعد بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية في الوصول بالحوكمة

الاقتصادية والهيكل المالي العالميين إلى درجة الكمال، ونظراً لكون منطقة آسيا/ الباسيفيك تمثل ٤٠ في المائة من إجمالي سكان العالم و٦٠ في المائة من الاقتصاد العالمي وحوالي نصف التجارة العالمية، فإن أدوار هذا البنك ستكون بالقطع بالغة الأهمية .

اما بالنسبة للرؤية الصينية غير الرسمية فقد أشار الكثير من الباحثين الصينين باتجاه دور البنك في النظام المالي الدولي بوصفه سيكون حجر الزاوية في اصلاح العلاقات الدولية كونه مؤسسة مالية لا تستند على اية ايديولوجية على عكس المؤسسات المالية والدولية الاخرى، اذ اكد تشانغ يون لينغ، مدير معهد الدراسات الدولية بالأكاديمية الصينية للعلوم الاجتماعية :"بأن الهدف الأساس لهذه المبادرة الدولية الجديدة يكمن في دعم البنية التحتية بالدول الآسيوية وضخ استثمارات في المجالات الإنتاجية، ما يسهم في دفع عجلة تنمية اقتصاد المنطقة الآسيوية وتعضيد التعاون الاقتصادي الإقليمي" مضيفاً، "إن الدول الآسيوية تهدف من وراء تأسيس البنك إلى رفع مكانتها في عملية التكامل الاقتصادي الإقليمي عبر تحقيق الترابط والتواصل البيني في الإقليم على نحو يوسع من الإمكانات الكامنة للأسواق هناك، إذ أنه خلال الأعوام العشرة المقبلة، سيطبق في المنطقة الآسيوية زهاء ١٠٧٧ برنامجاً للترابط الإقليمي باستثمارات تقدر بحوالي ٣٠٠ مليار دولار أمريكي"[٥١].

المبحث الثالث : مواقف دولية واقليمية تجاه فكرة تأسيس البنك

المطلب الاول : الموقف الامريكي

جاء الموقف الامريكي على لسان المتحدث باسم البيت الأبيض جوش إرنست اذ قال: "سياستنا الحالية أننا لا توجد لدينا خطة محددة للانضمام في هذه المرحلة"، وأكد على الطلب الأمريكي للمعايير العالية في المؤسسة متعددة الأطراف[٥٢]، وكذلك صرح وزير الخزانة الامريكي جاك ليو الذي اكد على توخي الحذر بشأن الحصول على

عضوية بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية، واضاف: "أيا كان من سينضم إلى البنك فعليه أولاً التأكد من أنه يلتزم بمعايير صارمة ... ولابد لأعضائه من حماية العمال والبيئة ولا ينبغي أن يكون هناك فساد" .[٥٣]

وما زال بعض المسؤولين الأمريكيين الكبار ينظر الى البنك كمؤامرة صينية للحد من تأثير بلادهم في النظام المصرفي العالمي، اذ تسعى الولايات المتحدة الامريكية لإقناع حلفائها الإقليميين ، وبقدر تعلق الامر باليابان ، قال وزير المالية الياباني (تارو آسو) :"إن اليابان لن تنضم لبنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية قبل نهاية المهلة المحددة وهي ٣١ آذار ٢٠١٥[٥٤] (الموعد الاخير لقبول طلبات الاعضاء المؤسسين بالبنك) .

المطلب الثاني : موقف الامم المتحدة وصندوق النقد والبنك الدوليين

يتعاون البنك مع بنوك تنموية قائمة في العديد من المشروعات من خلال التمويل المشترك لمؤسسات متنوعة وتمثل مصالح مختلفة ، كما من المرجح أن يحفز البنك التنافس الصحي ويشجع على إجراءات إصلاح أكثر سرعة في المؤسسات القديمة والحوكمة الاقتصادية العالمية المتخلفة والقائمة منذ الحرب العالمية الثانية، اذ رحبت الامم المتحدة بفكرة انشاء هذا البنك من حيث انه سوف يزيد من فرص التمويل من اجل التنمية المستدامة[٥٥]، وكذلك رحبت المديرة العامة لصندوق النقد الدولي كريستين لاجارد خلال مؤتمر عقد في بكين بفكرة التعاون مع البنك الذي اقترحته الصين والذي يهدف الى تقديم التمويل لمشروعات البنية الاساسية التي تحتاجها آسيا بشدة [٥٦]، ومن جانبها اكدت المديرة المنتدبة للبنك الدولي (سري مولياني اندراواتي) بالخطوة بقولها :" نرحب بالتأكيد بأي خطوة جديدة تحشد التمويل لسد الفجوة في البنية الاساسية" [٥٧].

المطلب الثالث : موقف الاتحاد الأوروبي

حظي قرار بعض الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي بالانضمام للبنك بدعم كبير في وسط القارة ، اذ أعرب (ايليس ماتيوس) رئيس قسم الشؤون الصينية في جهاز الشؤون الخارجية عن دعمه للقرارات الأخيرة التي اتخذتها فرنسا وألمانيا وايطاليا وبريطانيا للمشاركة في المبادرة الصينية المقترحة مضيفاً ان :" هناك احتياجات متزايدة للاستثمار في آسيا، وان الاستثمارات المتزايدة المحتملة للاتحاد في البنية التحتية الآسيوية مرحب بها بشكل كبير كما انها فرصة جيدة للأعمال بالنسبة للشركات الأوروبية "، وقال (دنيال جروس) مدير مركز دراسات السياسات الأوروبية ومقره بروكسل :"إن الدول الاوروبية المنضمة للبنك اظهرت نيتها للحصول على مزيد من التغطية والحماية من الصين للقيام باستثمارات في اسيا " وأكد على أن "الدفعة الاضافية" مطلوبة هذا العام للتعاون بين الصين والاتحاد في المبادرات الصينية العملاقة مثل الحزام الاقتصادي لطريق الحرير"[٥٨]، اما الموقف البريطاني فقد جاء على لسان وزير الخزانة البريطاني جورج أوزبورن الذي قال :" إن الانضمام للبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية في مرحلة التأسيس سيخلق "فرصة منقطعة النظير لبريطانيا وآسيا للاستثمار والنمو معاً" [٥٩].

المطلب الرابع : موقف الدول العربية

ترى الحكومة الصينية بإن الرغبة التي أبدتها دول المنطقة العربية في الانضمام للبنك المذكور، تكشف بوضوح حرص هذه الدول على العمل يداً بيد مع الصين لدفع تنفيذ مبادرة "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الـ٢١"، وتهدف إلى تحقيق تعاون اقتصادي مفتوح وشامل ومتوازن يعود بالفائدة على الجميع [٦٠].

ويرى كثير من الباحثين الصينين أن انضمام دول الخليج العربي إلى البنك لن يعزز من عملية تشييد البنية التحتية في هذه الدول فحسب، وإنما سيساعد أيضاً على دفع تطوير البنية التحتية والتنمية الاقتصادية في آسيا برمتها، ولا سيما وأن الإحصاءات

كشفت أن صناديق الثروة السيادية لدول الخليج استثمرت في الفترة ما بين ٢٠١٣ و٢٠٢٠ نحو ١٤٢ مليار دولار أمريكي لدعم البنية التحتية الداخلية[٦١] .

المبحث الرابع : الدول الاعضاء المؤسسون والعاديون :

في مرحلة ما بعد الثاني من آذار (٢٠١٥) انضمت ١٢ دولة الى مجموعة الدول الاعضاء بوصفهم اعضاء مؤسسين محتملين ايضاً وهم كل من (المملكة العربية السعودية والمالديف وطاجيكستان والمملكة المتحدة وسويسرا ونيوزلندا ولوكسمبورك والاردن والمانيا والنمسا وايطاليا وفرنسا)، والجدير بالذكر تُّعد المملكة المتحدة اول دولة تقدم طلب الانضمام بصفة عضو مؤسس محتمل من خارج القارة الاسيوية بتاريخ ١٢ آذار ٢٠١٥[1] ، وبالتالي الاعلان النهائي بتاريخ ١٥ نيسان عن مجموع الدول الاعضاء المؤسسين لبنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية بعد ان تم إقفال باب انضمام الدول كأعضاء مؤسسين إلى البنك نهاية شهر آذار ٢٠١٥، حيث ان الأعضاء المؤسسين لهم الحق في وضع القواعد الحاكمة والادارية للبنك ، في حين سيكون للدول التي انضمت بعد الموعد النهائي حقوق التصويت فقط مع نفوذ اقل في عملية صنع القرار داخل البنك .

وبالفعل اعلنت وزارة المالية الصينية بتاريخ ٢٠١٥/٤/١٥ بان عدد الدول الاعضاء المؤسسين لبنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية (AIIB) قد بلغ (٥٧) عضواً ، وعضوين عاديين هما هنغاريا وتايوان " الصين تايبيه " ، وقسمت الدول الاعضاء المؤسسون الى مجموعتين (الاولى : مجموعة الدول الاقليمية ، والثانية : مجموعة الدول خارج الاقليم) .

الجدول يبين الدول الاعضاء الـ ٥٧ في بنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية[٦٢]

مجموعة الدول الاقليمية

ت	الدولة	ت	الدولة	ت	الدولة	ت	الدولة

١.	بنغلادش	١١.	الكويت	٢١.	المالديف	٣١.	اسرائيل
٢.	بروناي	١٢.	لاوس	٢٢.	كوريا الجنوبية	٣٢.	النيبال
٣.	كمبوديا	١٣.	ماليزيا	٢٣.	الامارات العربية المتحدة	٣٣.	استراليا
٤.	الصين	١٤.	منغوليا	٢٤.	قيرغيستان	٣٤.	فيتنام
٥.	الهند	١٥.	سريلانكا	٢٥.	المملكة السعودية	٣٥.	تركيا
٦.	كازاخستان	١٦.	تايلند	٢٦.	طاجيكستان	٣٦.	اذربيجان
٧.	باكستان	١٧.	أوزبكستان	٢٧.	نيوزلندا	٣٧.	عُمان
٨.	الفلبين	١٨.	ميانمار	٢٨.	ايران		
٩.	قطر	١٩.	اندونيسيا	٢٩.	روسيا		
١٠.	سنغافورة	٢٠.	الاردن	٣٠.	جورجيا		

مجموعة الدول خارج الاقليم

ت	الدولة	ت	الدولة	ت	الدولة	ت	الدولة
١.	النمسا	٦.	أيسلندا	١١.	البرازيل	١٦.	جنوب أفريقيا
٢.	الدنمارك	٧.	إسبانيا	١٢.	مالطا	١٧.	بولندا
٣.	فنلندا	٨.	السويد	١٣.	هولندا	١٨.	لوكسمبورغ
٤.	فرنسا	٩.	سويسرا	١٤.	النرويج	١٩.	ايطاليا
٥.	ألمانيا	١٠.	المملكة المتحدة	١٥.	البرتغال	٢٠.	مصر

وبدورها أكدت الصين مجدداً بأن الهدف الأساس للبنك هو الاستثمار في مشاريع البنية التحتية في آسيا، وذلك لتعزيز الترابط الإقليمي وتعزيز قدرات التنمية في البلدان الآسيوية، اذ جاء ذلك على لسان وكيل وزارة المالية الصينية (شي كوانغ جياو) بقوله " ان الصين سوف تتعاون في انشاء البنك مع الاطراف الاخرى على ارضية استثمارية للبنية التحتية كمنصة فعالة ومهنية "وان البنك سوف يشكل هيئة للمديرين (غير مقيمين) على عكس هيئة المديرين في البنك الدولي، وان هذه الهيئة سوف تكون الهيئة

الفرعية في نظام التحكم، وان الهيئة الرئيسة سوف تّكون مجلس المحافظين الذي سينتخب مجلس للمديرين ويكون مسؤولاً عن اقرار الميزانية والمشروعات" [٦٣].

اما السكرتير العام للامانة المؤقتة متعددة الاطراف للبنك السيد (جين لي تشون) فقد ذكر خلال منتدى في سنغافورة عقد مطلع شهر نيسان ٢٠١٥ بان "الصين سوف لن تكون مفتاح السيطرة داخل البنك ، حيث ان القيادة في البنك ليس امتيازاً وانما واجباً "، واشار السيد (تشون)، "إن الصين وكافة أعضاء البنك ملتزمون ببناء بنك يكون "مُجد وخالي من الفساد وصديق للبيئة"، و"ان البنك المذكور سيتبنى هيكلية الادارة للقرن الحادي والعشرين، من حيث وجود مجموعة من الخبراء الذين سيعينهم البنك وفق قابلياتهم وليس لاعتبارات سياسية حيث ان البنك ليس منظمة سياسية او تحالف سياسي، وبالتالي هنالك قواعد اساسية تقوم على الشفافية العالية وفق مقاييس محددة تمنع الكسب غير المشروع والفساد [٦٤] ".

وبالنسبة للاعمال التحضيرية لإنشاء البنك (AIIB) فقد التقى ممثلي الدول المؤسسة والبالغ عددها ٥٧ عضواً للمدة مابين ٢٠-٢٢/٥/٢٠١٥ في سنغافورة لمناقشة ميثاق البنك مع التوقيع على الميثاق، وهذا المؤشر يدلل على انه من المتوقع أن يتم الاعلان عن تأسيس البنك بشكل رسمي نهاية عام ٢٠١٥ بعد موافقة الدول المؤسسة التي لها الحق في تحديد قواعد البنك وعملية اتخاذ القرار، اذ اعلنت وزارة المالية الصينية بتاريخ ٢٥/٥/٢٠١٥ ، بان ممثلي الدول الاعضاء الـ ٥٧ المؤسسين لبنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية قد توصلوا الى اتفاق بشأن بنود اتفاقية تأسيس البنك في سنغافورة والتوقيع عليه، اذ صرح شي ياو بين نائب وزير المالية الصينية بان الاجتماعات المغلقة قد انعقدت بحضور ممثلي الدول الـ ٥٧ المؤسسين، وقد شارك في رئاسة الاجتماع ايضاً (ويي بينغ يي) نائب وزير المالية السنغافورية وتم الاتفاق على ان البنك مصمم اساساً لتمويل مشروعات البنية التحتية للقارة الاسيوية ، وبرأسمال يصل

الى ١٠٠ مليار دولار امريكي، وبأكتتاب مالي اولي يصل الى ٥٠ مليار دولار[٦٥]، وبالفعل فقد تم التوقيع على اتفاقية الاطار القانوني لمؤسسة متعددة الاطراف التي تضمنت ٦٠ مادة تبّين فيها الحصة المالية لكل عضو والانظمة لصياغة السياسات والاعمال التجارية والتشغيل والهيكل ، وسيبدأ تشغيل البنك في نهاية عام ٢٠١٥ على شرطين مسبقين : الاول، مصادقة ١٠ اعضاء مؤسسين على الاقل على الاتفاقية، وان لا يقل رأس المال المكتتب الاولي عن ٥٠ % من راس المال المصرح به[٦٦] .

والجدير بالذكر ذكرت بعض مراكز البحوث الاقتصادية في شرق اسيا بان الصين تّعد اكبر مساهم في البنك بنسبة تصل الى ٣٠.٨٥ % ، تليها الهند ١٠.٤ % وإندونيسيا ٣.٩٩ % وألمانيا ٣.٩٦ % ، وكوريا الجنوبية بنسبة ٣.٩٣ %[٦٧] .

الجدول الزمني لبنك الإستثمار الآسيوي للبنية التحتية[1]

التاريخ	المقرر
٢٠١٥/٣/٣١	إنتهاء موعد تقديم طلبات العضوية التأسيسية
٢٠١٥/٤/١٥	إعلان قائمة الدول الأعضاء المؤسسة للبنك
منتصف عام ٢٠١٥	إنهاء المفاوضات حول ميثاق البنك والتوقيع والمصادقة عليه.
قبل نهاية عام ٢٠١٥	إنهاء مراحل تفعيل الميثاق، والإعلان رسمياً عن تأسيس بنك الإستثمار الآسيوي للبنية التحتية.
بداية عام ٢٠١٦	اعلان التأسيس
خلال عام ٢٠١٦	قبول اعضاء جدد* وتمويل المشاريع

المبحث الخامس: العراق واستراتيجية "الحزام والطريق" الصينية وآلياتها: (المكاسب والفرص) :

تأتي أهمية انضمام العراق* الى بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية من أهمية اهداف البنك ذاتها من حيث التركيز على تطوير البنية التحتية والقطاعات الإنتاجية

الأخرى، بما في ذلك الطاقة والكهرباء والنقل والاتصالات والبنية التحتية الريفية والتنمية الزراعية، وإمدادات المياه والصرف الصحي، وحماية البيئة والتنمية الحضرية والخدمات اللوجستية وغيره لدول اسيا، والاهم بالنسبة للعراق هي اهتمام بنك الاستثمار بعد التأسيس على انشاء " الحزام الاقتصادي لطريق الحرير"، لاسيما وان اول مشروع معلن لهذا البنك هو تأسيس سكة حديدية تربط بكين ببغداد ، فضلاً عن ان انضمام العراق للبنك تعني وجود مؤسسة دولية تعمل على تطوير البنى التحتية التي يحتاجها البلد في الوقت الراهن، وبالتالي ان خطوة الانضمام الى البنك ستمنح العراق فرصة استراتيجية لتطوير البنى التحتية الى جانب دعم المؤسسات الدولية الاخرى كصندوق النقد والبنك الدوليين .

اما بالنسبة لاهمية استراتيجية " الحزام والطريق " الصينية للعراق*[٦٨] – على الرغم من عدم وجود اشارة صريحة في خارطة الاستراتيجية" باتجاه العراق – فانها سُتعيد إحياء أهميته ودوره المحوري في التبادلات التجارية والاقتصادية كما كان في سابق عهده ايام "طريق الحرير" عبر التاريخ، باعتبار ان للعراق اهمية من الناحيتين الاستراتيجية والجيوبوليتيكية، كونه يمثل الجسر الجغرافي الرابط بين قارتي اسيا واوروبا، ومنطقتي الخليج العربي وبلاد الشام، وهذا يعني ان العراق يمثل قلب المشروع الصيني لطريق الحرير البري او البحري على حدٍ سواء، ويقدم المشروع الصيني " الحزام والطريق" للعراق فرصة استراتيجية في تحقيق مصالحه الوطنية من الناحية الاقتصادية والتجارية (الترانزيت عبر العراق) نحو قارة اوروبا ومنطقة بلاد الشام وبالعكس، اذ ان العراق يحتاج الى تنويع مصادر الدخل القومي وبالتالي تعزيز الاقتصاد العراقي الى جانب واردات بيع النفط .

ان المشروع الصيني يلتزم بمقاصد ومبادئ ميثاق الامم المتحدة ، من حيث الاحترام المتبادل للسيادة ووحدة الاراضي وعدم التدخل بالشؤون الداخلية للدول والمساواة

والمنفعة والتعايش السلمي[٦٩]، وهذه الارتباطية بين المشروع الصيني ومبادئ ميثاق الامم المتحدة ، تأتي متطابقة وثوابت السياسة الخارجية العراقية الدستورية في المواد (الاولى، والثامنة، والتاسعة الفقرة هـ) من الدستور العراقي[٧٠] .

ان المشروع الصيني سيعزز التعاون الاقليمي والدولي للعراق وعلاقات الشراكة لاسيما مع الدول التي تقع على طول " الحزام والطريق"، من خلال توقيع مذكرات التفاهم وتحسين اليات العمل الثنائي المشترك، فضلاً عن تطوير علاقات العراق المتعددة لاسيما في ظل وجود النوايا بالانضمام الى منظمة شنغهاي للتعاون وبنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية، وحضوره الفعال في مؤتمر التفاعل وتدابير بناء الثقة في اسيا* ومنتدى التعاون العربي / الصيني .

ان اهم ما تتضمنه الاستراتيجية الصينية هي فكرة دفع بناء المشروعات[٧١]، وهذا الجانب له اهمية قصوى للعراق في الوقت الراهن، من حيث الحاجة المُلحة في تطوير البنى التحتية وتعزيز الاستثمار في مختلف المجالات والقطاعات والتعاون الاقتصادي والتجاري والمالي والانساني .

الخاتمـــــة:

ان استراتيجية " الحزام والطريق" الصينية هي مفهوم استراتيجي واسع من الناحية الجغرافية والاستراتيجية ، وهذا الحجم نابع بطبيعة الحال من عدد الدول والاقاليم التي تقع على طريقها من المركز وهي الصين الى اطرافها في اوروبا وافريقيا وغرب اسيا وجنوبها وشمال افريقيا وجنوب اسيا الباسيفك سواء اكان الطريق برياً او بحرياً ، فضلاً عن حجم التبادلات التجارية والاستثمارية والاقتصادية بين الجانبين .

وفي ظل طرح وتقديم الرؤية الشاملة لهذه الاستراتيجية من قبل صانع القرار الصيني وبالاتجاهات المتعددة جاءت فكرة مشروع تأسيس آلية دعم مالي تهدف الى انشاء وتمويل مشروعات بنى تحتية تؤسس وتُعبد الطريق للاستراتيجية الصينية الام لتشق

طريقها عبر الدول والاقليم الآسيوي، وخلال عام ٢٠١٦ شهدت استراتيجية " الحزام والطريق" دعماً دولياً كبيراً وانضمام اكثر من ١٠٠ دولة ومنظمة دولية في ظل نجاح انشاء البنك الاسيوي للبنية التحتية وتنفيذ عدد كبير من المشاريع الكبرى ذات الصلة، كذلك تبرز الاهمية الاستراتيجية للبنك من خلال فتح باب العضوية للدول خارج الاقليم الجغرافي لقارة اسيا حيث هناك ٢٠ دولة من خارج اسيا ، ومنها دول اوروبية كالمملكة المتحدة وفرنسا والمانيا لها علاقات استراتيجية وتحالفية مع الولايات المتحدة الامريكية قد انضمت بوصفها عضو مؤسس في البنك، وهذا المؤشر يدل على رغبة هذه الدول بقبولها للرؤية الصينية في التنمية الاقتصادية والتعاون الدولي لخلق نظام دولي متعدد الاقطاب .

لذا فان العلاقة الوثيقة والتأثيرية بين استراتيجية " الحزام والطريق" الصينية وبنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية التي توضحت في متن البحث ، تدلل على ان البنك جزء لا يتجزأ من استراتيجية " الحزام والطريق" الصينية ، كونه آلية مالية سوف تؤسس مع الاليات المتعددة الاخرى في دفعها وتنفيذها بما يعزز الاستقرار التنموي والاقتصادي الاقليمي والدولي .

One Belt and One Road' Chinese Strategy for the Twenty One Century
Asian Infrastructure Investment Bank as a Model

Dr.Bahir Mirdan Madhkoor

Abstract:

Since the establishment of the People's Republic of China in 1949, China began steps towards Reinstall of governance and the state and the bases, and by virtue of China's political, economic, geographic, demographic and strategic position and role of regional and international in international interactions at the current stage, necessitated by this position to strengthen its presence and the pursuit of access to the stage integration in the achievement of China's higher interests, and thus began considering also considering major countries to adopt and put regional and international strategies.

Indeed, "the economic belt of the Silk Road and the Maritime Silk Road-for the twenty one century " strategy put forward a strategy that is reviving

the ancient Silk Road, which was famous by China in ancient times, but it is a new strategy presented to suit the requirements and variables of the nature of the international system and its actors depending on the tools and means of unconventional China manufactured itself, and among these tools is the "Asian investment infrastructure bank," which was joined by 57 founding members from the Asian region, and outside . A capital reached up to 100 $ billion, after the Iraq adopted this strategy officially , there are many opportunities and gains can be achieved in light of Iraq's accession to the Bank, Considering that the last one contend is aimed to Reconstruction and development infrastructure of Asian countries

(*)سكرتير أول/وزارة الخارجية العراقية.

[١] سمير بطرس ، السياسة الخارجية للولايات المتحدة في الشرق الاوسط ، افكار حول طبيعتها الامبريالية : مجموعة باحثين، كتاب السياسة الامريكية والعرب ، مركز دراسات الوحدة العربية ، بيروت ، ١٩٨٧ ، ص ٢٦٥ .

[٢] مازن الرمضاني ، السياسة الخارجية ... دراسة نظرية ، مطبعة دار الحكمة ، ١٩٩١ ، ص ٣٢٤ .

[٣] عادل مُحَمَّد سليمان ، النظام الحربي العالمي الجديد ، مجلة السياسة الدولية ، مركز الاهرام للدراسات الاستراتيجية والسياسية ، العدد (١٤٥) تموز ٢٠٠١ ، ص ٢٢٧ .

[٤] الرؤية والاعمال حول دفع البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين ، لجنة الدولة للتنمية والاصلاح ، وزارة الخارجية ، وزارة التجارة ، (صدر بتفويض من مجلس الدولة / مجلس الوزراء) دار النشر باللغات الاجنبية ، الطبعة الاولى ، اذار ، مارس ٢٠١٥ ، ص ١ .

[٥] مصدر سبق ذكره .

* سمي بهذا الاسم نسبة الى الحرير الصيني الذي كان يعد انفس سلعة ينقلها التجار على هذه الطرق .

[٦]فرديناند فون_ ريشتهوفن **www.marefa.org/index.php** /

[٧] للمزيد من التفاصيل ينظر : قوه بنغ ده ، تاريخ العلاقات الصينية العربية ، ترجمة شانغ جيا مين ، المركز العربي للمعلومات ، الصين ، بكين ، ص ص ١ –١١ .

* وهي عاصمة الصين انذاك .

* العاصمة القديمة لاقليم شينجيانغ المسلم ، والعاصمة الحالية هي اورمتشي .

[٨] للمزيد من التفاصيل ينظر : قوه بنغ ده ، تاريخ العلاقات الصينية العربية ، مصدر سبق ذكره ، ص ص ٤ – ١٠.

[٩]خرائط طريق الحرير ، متوفرة على الرابط ادناه :

http://www. cn.bing.com/images/search?q=Ancient+China+Map+With+Silk+Road&view=detailv2&id=C0DCE2C10B7372BBE0955CE0117704C57E27ADD2&ccid=Wxl%2Bz0dk&simid=607986152118159201&thid=JN.8wKsza2tC6TjYfyzE4C%2BAw&ajaxhist=0&first=1&selectedindex=5

* لم تشر الخارطة الرسمية الى مرور مبادرة الحزام الاقتصادي لطريق الحرير الى البحر الابيض المتوسط الا ان استراتيجية " الحزام والطريق" قد اشارت له (انظر الخارطة رقم ١) .

[١٠] تشانغ يان شنغ ، الصين لن تفرض قيّمها مع مبادرة الحزام والطريق ، صحيفة الشعب الصينية ، بتاريخ ٢٠١٥/٥/٨ :

www.people.com.cn

[11] **. Xinhua News agency (Silk Road Routes) .**

[١٢] حضر الباحث ندوة " مبادرة الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين التي عقدتها لجنة الشؤون الخارجية بالحزب الشيوعي الصيني بتاريخ ٢٠١٥/٤/١٤ في بكين ، الصين .

* يقصد هنا بالخليج هو الخليج العربي ، اذ يذكر بعض المسؤولين الصينين احياناً كلا الاسمين ، اذ يحبذ ذكر كلمة الخليج (كما جاء في النص الاصلي للاستراتيجية) فقط تحاشياً من التصادم مع دول مجلس التعاون الخليجي والاضرار بالعلاقات الثنائية فيما اذا تم ذكر اسم الخليج الفارسي .

[13] **State Councilor Urges Cooperation in Silk Road Projects, China Daily , 11-4-2015 , China Daily , http://www.chinadaily.com.cn/business/img/attachement/jpg/site1/20140422/00221917fa1314c023d655.jpg**

* رئيس الوزراء الصيني للمدة (١٩٨٧-١٩٩٨) .

[١٤] مقابلة اجراها الباحث مع عزت شحرور مدير مكتب الجزيرة في بكين بتاريخ ٢٠١٥/٤/٣٠ ، وكذلك انظر :

The New " Iron Silk Road " Diplomatic Courier , A Global Affairs Magazine , June 04, 2011 . http://www.diplomaticourier.com/news/regions/asia/200-the-new-iron-silk-road

[١٥] للمزيد من التفاصيل بشأن هذه الاستراتيجيات : انظر :

Bai Yongxiu , the In-Depth Background and Geo-Strategy for the Silk Road Economic Belt , Chinese Peoples Association for Peace and Disarmament , Beijing , Serial No.114, March 2015 , pp 16-17 .

[١٦] الوثائق الصادرة عن الدورة الكلملة الرابعة للجنة المركزية الثامنة عشرة للحزب الشيوعي الصيني ، ترجمة مصلحة التأليف والترجمة المركزية للحزب الشيوعي الصيني ، الصين ، بكين ، ٢٠١٥ ، ص ٦٧ .

[١٧] للمزيد من التفاصيل بشأن هذه القرارات: انظر: وثائق الدورة الكاملة الثالثة للجنة المركزية الثامنة عشرة للحزب الشيوعي الصيني، دار النشر باللغات الاجنبية، بكين ، الصين ، الطبعة الاولى ، ٢٠١٣ ، ص ص ٣٦-٣٧ .

[١٨] رئيس مجلس الدولة الصيني يطرح اطاراً للتعاون خلال اجتماع قادة الصين والاسيان ، تقرير سفارة جمهورية العراق في بكين ، المرقم ١٤٢٠/١/٦ في ٢٠١٣/١٠/١٤ .

[١٩] الرؤية والاعمال حول دفع البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين ، مصدر سبق ذكره ، ص ٢ .

[٢٠] شي جين بينغ، حول الحكم والادارة ، دار النشر باللغات الاجنبية، بكين، الصين، الطبعة الاولى ، ٢٠١٤ ، ص ص ٣٠٧-٣١١ .

*هي :

١. التعايش السلمي .
٢. الاحترام المتبادل لسيادة الدول ووحدة اراضيها وعدم الاعتداء المتبادل .
٣. عدم التدخل في الشؤون الداخلية .
٤. المساواة والمنفعة المتبادلة .
٥. التعايش السلمي .

* (١٩٠٤-١٩٩٧) ، رئيس جمهورية الصين الشعبية بعد ماو تسي تونغ (١٩٧٨-١٩٩٢) .

[22] **General, Increase the Welfar of the People and Comprehensively Deepen Reform, China Intercontinental Press, China, Beijing, 2014, pp 10-11.**

[٢٣] حضر الباحث وقائع اعمال ندوة " الحزام والطريق" التي اقامها مركز التبادلات الاقتصادية الدولية في بكين بتاريخ ٢٠١٥/٤/١٠ .

[٢٤] الاعمال حول دفع البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين .

[25] **Gao Zugi , The New Development of China –Middle East Relations Since the Arab Upheaval , Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia) ,Institute of Shanghai International Studies University, Vol.8 ,No.4 December 2014, p78 .**

[26] **Yao Kuangyi , China – Arab States Cooperation Forum in the Last Decade , Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia) ,Institute of Shanghai International Studies University, Vol.8 ,No.4 December 2014, p40 .**

[27] **Ma Lirong &Hou Yuxiang , Analysis on the Potential of Strategic Cooperation between China and OIC under the ‘ Silk Road Strategy’ , Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia) ,Institute of Shanghai International Studies University , Vol. 9 ,No.1,March , 2015, p22 .**

[28] **Economy , Give Full Play to the Power of Market , China Intercontinental Press ,China , Beijing , 2014 , p20 .**

[٢٩] مؤتمر طريق الحرير ، تقرير سفارة جمهورية العراق في باكو / اذربيجان المرقم ٤٣٩ في ٢٠١٥/٥/٨ .

[30] **Long Kaifeng , The Belt and One Road’is an Important Mutually Beneficial and Win-win Strategy , Chinese Peoples Association for Peace and Disarmament , Beijing , Serial No.114, March 2015, p 2 .**

[31] **Lin Hongyu , An Understanding of The Maritime Silk Road International Strategic Importance , Chinese Peoples Association for Peace and Disarmament , Beijing , Serial No.114, March 2015, p 15 .**

[٣٢] احصائيات وزارة التجارة الصينية ، ادارة الكمارك ، ٢٠١٤ .

[٣٣] قراءة في دمج مبادرة " الحزام والطريق" مع " الاستراتيجية الاوراسية " من خلال جولة شي ، صحيفة الشعب الصينية ، بتاريخ ٢٠١٥/٥/١٠ ، www.people.com.cn

[34] Yang Fuchang , Invigorating Sino-Arab Relations by 'One Belt and One Road' Strategy , Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia) ,Institute of Shanghai International Studies University, Vol.8 ,No.4 December 2014 , p23

[35] Ibid, p2.

[36] Ibid, p 12.

[37] Ma Lirong &Hou Yuxiang , Analysis on the Potential of Strategic Cooperation between China and OIC under the ' Silk Road Strategy' , op,cit , p51 .

[٣٨] التقرير السنوي للمنتدى الاقتصادي والتجاري بين الصين والدول العربية ، مسيرة تطور العلاقات الاقتصادية والتجارية بين الصين والدول العربية ، جامعة الدول العربية ، ٢٠١١ ، ص ١ .

* (انظر الخارطة رقم ٣) .

[٣٩] تقرير التعاون الاقتصادي والتجاري بين الصين وافريقيا (٢٠١٣) ، مكتب الاعلام التابع لمجلس الدولة لجمهورية الصين الشعبية ، دار النشر باللغات الاجنبية ، بكين ، الصين ، ٢٠١٣ ، ص ص ١–٧ .

[٤٠] الصين توسع نفوذها عبر طريق حرير جديد ، تقرير سفارة جمهورية العراق في برلين / المانيا ، المرقم ٤٩٦ بتاريخ ٢٠١٥/٥/٨ .

[٤١] للمزيد بشأن منظمة شنغهاي للتعاون ، انظر : مُحَّد حسين العيساوي ، منظمة شنغهاي للتعاون ... دراسة في اطار القانون الدولي ، مقدمة الى دائرة اسيا واستراليا ، وزارة الخارجية العراقية ، ٢٠١٤ . وكذلك انظر : باهر مردان مضخور ، العراق ومنظمة شنغهاي للتعاون ... رؤية في مبررات ومكاسب الانضمام استراتيجياً ، مجلة صدى الخارجية ، وزارة الخارجية العراقية ، الدائرة الاعلامية ، السنة الخامسة ، العدد ١١ ،كانون الاول / ديسمبر ٢٠١٣ ، ص ص ٤٦ – ٥٠ .

[42] ZHU Weilie , On the Strategic Relationship Between china and Islamic Countries in the Middle East , Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia) ,Institute of Shanghai International Studies University, Vol.4 ,No.3, September 2010 , p p 10-11 .

*لم تشر الاستراتيجية الصينية في نصها الاصلي الى هذه الالية .

* تم افتتاح بنك طريق الحرير رسمياً بتاريخ ٢٠١٧/١/١٨، وهو بنك تؤسسه شركات صينية للاستثمار اذ سيسهم في تعزيز تنمية القطاع المالي ، فضلاً ان البنك سيعزز التعاون بين الشركات الصينية مع دول على طول مبادرة او استراتيجية " الحزام والطريق" : ينظر : بمك طريق الحرير الدولي يفتتح رسميا : صحيفة الشعب الصينية ، ٢٠١٧/٢/٢ ، www.arabic.people.cn

[٤٣] بنك الصين يخطط لتحسين اعماله في الخارج بهدف دعم الحزام والطريق ، ٢٠١٥/٥/٢٤

:www.arabic.news.cn.

[٤٤] الموقع الرسمي لبنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية www.aiibank.org. .

[٤٥] ماهو بنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية ، شبكة الصين ، ٢٦/٣/ ٢٠١٥

www.arabic.china.org.cn

[٤٦] اقترح الرئيس الصيني شي جين بينغ فكرة انشاء بنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية خلال زيارته الى اندونيسيا بتاريخ ٢/١٠/٢٠١٣ ، انظر : الصين تقترح إقامة بنك استثماري للبنية التحتية فى آسيا ، صحيفة الشعب الصينية / اللغة العربية / بتاريخ ٣/١٠/٢٠١٣ ، http://www.people.com.cn

[٤٧] ذكر المتحدث الرسمي باسم وزارة الخارجية الصينية بتاريخ ١٠/١٠/٢٠١٣ ، بان الصين طرحت خلال الاجتماع " اطاراً للتعاون" مع الاسيان مكوناً من سبعة نقاط بهدف انشاء صيغة للتعاون بين الطرفين خلال العشر سنوات المقبلة ، وهذا يمثل الاعلان السياسي للحكومة الصينية الجديدة من اجل تطوير العلاقات بين الصين والاسيان ومن ضمنها تأسيس بنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية ، انظر وزارة الخارجية الصينية / المتحدث الرسمي بتاريخ ١٠/١٠/٢٠١٣ .

* جين لي تشون : عمل سابقاً كرئيس مجلس المشرفين لصندوق الثروة السيادية في مؤسسة الصين للاستثمار، ورئيس البنك الآسيوي للتنمية، ونائب وزير المالية في جمهورية الصين الشعبية ومدير عام دائرة البنك الدولي في وزارة المالية ، والمدير التنفيذي وممثل الصين لدى البنك الدولي ، تم تعيين جين لي تشون بوصفه الأمين العام للأمانة المؤقتة المتعددة الأطراف لبنك الاستثمار الاسيوي في البنية التحتية في اكتوبر تشرين الاول عام ٢٠١٤. وهو حاصل على درجة الماجستير من جامعة بكين للدراسات الأجنبية .

[٤٨] الموقع الرسمي " بنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية " www.aiibank.org

[٢] المصدر السابق نفسه .

[٤٩] المصدر نفسه .

[50] **AIIB complementary to existing institutions, 17-4-2015. www.chinadaily.com.cn**

[٣] الموقع الرسمي لبنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية " www.aiibank.org

[1] تصريح المتحدثة باسم وزارة الخارجية هوا تشونينغ خلال مؤتمراً صحفياً اعتياديا يوم ٣١ مارس عام ٢٠١٥ ، وزارة الخارجية الصينية بتاريخ ٣١/٤/٢٠١٥ .

[٢] وكالة الانباء الصينية (شينخوا) بتاريخ ١/٤/٢٠١٥ :www.arabic.news.cn .

[٥١] صحيفة الشعب الصينية ، ٣/٤/٢٠١٥ .

[52] **Press Briefing by Press Secretary Josh Earnest, 4/8/2015, https://www.whitehouse.gov**

[53] **Secretary Lew's Hearing on the International Financial System, Treasury Notes, 3/19/2015, http://www.treasury.gov/press-center/Pages/default.aspx.**

٥٤ اليابان تقول إنها لن تنضم لبنك الاستثمار الآسيوى للبنية التحتية ، صحيفة الشعب الصينية / اللغة العربية ، ٢٠١٥/٣/٣١ : http://www.people.com.cn

[55] World Economic Situation and Prospects 2015 , United Nations , New York, 2015 , http://www.un.org/en/development/desa/policy/wesp/wesp_archive/2015wesp-ch3-en.pdf .

[56] Transcript of the International Monetary and Financial Committee (IMFC) Press Conference , 11-4-2015 , http://www.imf.org/external/np/tr/2015/tr041815.htm

٥٧ البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية وسيلة مالية ضرورية وليس أداة جيوسياسية ، صحيفة الشعب الصينية / اللغة العربية ، ٢٠١٥/٤/٤ ، http://www.people.com.cn

٥٨ صحيفة الشعب الصينية ، بتاريخ ٢٠١٥/٣/٢٦ .

٥٩ المصدر السابق نفسه .

٦٠ الحزام والطريق يساعد على تحقيق السلام في الشرق الاوسط ، صحيفة الشعب الصينية ، ٢٠١٥/٥/١٢ .

http://www.people.com.cn

[61] Qian Xuewen &WU Yihong , The 'Islamic Cultural Exception' of GCC Countries , Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia) ,Institute of Shanghai International Studies University , Vol. 9 ,No.1,March , 2015, p57 .

[2] The infrastructure gap, Development finance helps China win friends and influence American allies, the Economist , 21-4-2015, http://www.economist.com/news/asia/21646740-development-finance-helps-china-win-friends-and-influence-american-allies-infrastructure-gap.

[62] The Diplomat , http://www.thediplomat.com/2015/05/a-big-step-forward-for-chinas-aiib . ٢٠١٥/٥/٢٦,also see :

الموقع الرسمي لبنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية " www.aiibank.org

[63] China Daily News , 15/4/2015 , http://www.chinadaily.com.cn

[64] China Daily News , 2/4/2015 http://www.chinadaily.com.cn

٦٥ وكالة الانباء الصينية (شينخوا) بتاريخ ٢٠١٥/٥/٢٥ ،

http://www.Arabic.news.cn/china/2015

٦٦ تقرير سفارة جمهورية العراق / جمهورية الصين الشعبية / بكين ، المرقم ٨٣٨ في ٢٠١٥/٧/٢ .

[67] Korea's AIIB share Ratio Estimated at less than 4 % , Business Korea, Korea's Premier Business, http://www.businesskorea.co.kr/article/10321/local-infrastructure-korea%E2%80%99s-aiib-share-ratio-estimated-less-4.

[1] الموقع الرسمي " بنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية " www.aiibank.org

* بعد عام من تأسيس البنك ، تلقى البنك طلبات كتابية من اكثر من ٣٠ دولة، حيث من المتوقع ان يبلغ عدد الاعضاء قرابة ٩٠ دولة خلال عام ٢٠١٧ : ينظر : تقرير : ما هو حصاد بنك الاستثمار الاسيوي بعد عام من التأسيس ؟ ، ينظر : صحيفة الشعب الصينية بتاريخ ٢٠١٧/١/١٧ : WWW.ARABIC.CN

* ابلغ العراق الجانب الصيني عن رغبته بالانضمام الى بنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية بتاريخ ٢٠١٥/٤/٤ ، وشارك العراق بصفة عضو مراقب في اجتماعات البنك للمدة ٢٦-٢٠١٦/٦/٢٧ ، اذ حضر الباحث ممثلاً عن وزارة الخارجية العراقية ضمن تشكيلة الوفد المكون من (الصندوق العراقي للتنمية الخارجية والبنك المركزي العراقي) ومن المتوقع ان ينضم العراق بصفة عضو مؤسس الى البنك .

* وقع العراق على مبادرة " الحزام والطريق " خلال زيارة رئيس مجلس الوزراء حيد العبادي الى الصين في ديسمبر من عام ٢٠١٥ .

[٦٨] تقرير " الحزام والطريق" ، سفارة جمهورية العراق في بكين، ٢٠١٥/٤/١٣ .

[٦٩] ينظر : مبادئ البناء المشترك في الرؤية والاعمال حول دفع البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين ، ص ٧ .

[٧٠] انظر المواد في دستور جمهورية العراق ، ص ١١ وص ١٣ و ص ١٤-١٥ .

* عقد الاجتماع في مدينة شنغهاي الصينية عام ٢٠١٤.

[٧١] انظر : الرؤية والاعمال حول دفع البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين ، ص ١٢ و ١٣ و ١٤ و١٥ .