42 | تموز - 2023

IRAQCOPY

Iraq In Global Think Tanks

نشرة محدودة التداول تصدر عن المعهد العراقي للحوار وترصد ما تتناوله مراكز التفكير العالمية عن العراق

العـــراق: أفول الفيدرالية

تحليل معمق: هل تتحول طموحات الربط السككي بين إيران والعراق إلى حقيقة؟

السعودية تعود للعراق من خلال القوة الناعمة

التنافس الإيراني العراقي على الممرات البحرية والبرية الإقليمية

www. hewariraq. com

مؤسسة أكاديمية فكرية بحثية، تعنى بالدراسات والتخطيط الاستراتيجي، تأسست بعد التغيير في عام 2003، فكانت واحدة من اهم المشاريع التي تعنى بعملية صناعة القرارات وتحضير الخيارات وبدائلها من خلال المراقبة الدقيقة للاحداث الجارية وتداعياتها المحتملة عبر استشراف المستقبل لوضع المسارات اللازمة امام صانع القرار، حيث تقدم المؤسسة خرائط عمل متكاملة وملخصات تنفيذية و أوراق سياسات و تقارير تنتج عبر ندوات وورش تخصصية وابحاث يكتبها ويشرف عليها نخبة من كبار المختصين في الشؤون السياسية والاقتصاية والعسكرية والامنية وغيرها.

ويتميز المعهد العراقي للحوار بقربه من جميع مفاصل الدولة ومن حلقات صنع القرار لما يملكه من كفاءات تعد الابرز على المستوى العراقي وفي التخصصات كافة، وبهيئة ادارية تضم اسماء مميزة في الاوساط الاكاديمية والسياسية وبنخبة من المستشاريين من ذوي الخبرة والكفاية العلمية.

IRAQCOPY

Iraq In Global Think Tanks

نشرة محدودة التدا ول تصدر عن المعهد العراقي للحوار
وترصد ما تتناوله مراكز التفكير العالمية عن العراق

IRAQCOPY
Iraq In Global Think Tanks

فريق التحرير

عباس راضي العامري
د. نصر محمد علي
د. كرار انور البديري
فيصل الياسري

+9647905400123
Head@hewariraq. com

العـــراق:
أفول الفيدرالية

الكاتب:

مارينا أوتاواي

رئيس برنامج الشرق الأوسط، مؤسسة كارنيغي للسلام الدولي .

المصدر:

مركز ويلسون

https://www.wilsoncenter.org/article/iraq-demise-federalism

التاريخ:

11 تموز 2023

ترجمة وتحرير:

المعهد العراقي للحوار- د. نصر محمد علي

IRAQ COPY

ملخص تنفيذي

من السمات البارزة للدستور أنه أدخل الفدرالية ليس في العراق فحسب بل وعلى نطاق أوسع في العالم العربي، حيث كانت الدول تاريخيا شديدة المركزية. لقد كانت الفدرالية العراقية ضعيفة منذ البداية. كانت فيدرالية غير متكافئة، مع وجود منطقة فدرالية واحدة فقط، كوردستان، في دولة مركزية. وقد اعتمد البرلمان قوانين جعلت من الممكن نظرياً تحويل المحافظات الأخرى إلى أقاليم فيدرالية، تتمتع بالدرجة نفسها من الحكم الذاتي الذي تتمتع به كوردستان. ولكن عندما اتخذت المحافظات الخطوة الأولى، حرصت بغداد على عدم استمرارية العملية. ولم تكن الحدود الفاصلة بين كوردستان وبقية أنحاء العراق محددة بوضوح وكانت هناك مناطق متنازع عليها بين كوردستان وبقية أنحاء العراق.

IRAQ COPY

يجري تفكيك الفدرالية في العراق في الوقت الراهن. وقد مارست كوردستان بعضاً من الحكم الذاتي، ولكن بعد فشل محاولة الاستقلال، بدأت بغداد في استعادة امتيازاتها. قد تكون النزعة المركزية هي المعيار لدول الشرق الأوسط بيد أنها تسبب احتكاكاً في المجتمعات التعددية التي تحكمها. ومن الموروثات الإيجابية للاحتلال الأمريكي للعراق هي إدخال الفدرالية في البلاد. غير ان هذا الإرث يجري تفكيكه، إذ تقوم بغداد بتقليص الحكم الذاتي لإقليم كوردستان، وقبل كل شيء تحرمه من مصادر دخله المستقلة.

وقد أدت الولايات المتحدة الامريكية، ابان احتلالها للعراق، دوراً رئيساً في كتابة دستور عام 2005. وقد جُمّعت الوثيقة على عجل ولم تمثل، بالتأكيد، اجماعاً أو حتى تسوية بين العراقيين بشأن ماهو الأفضل للبلاد. ونتيجة لذلك، تركت العديد من المشاكل من دون حل.

البداية الخاطئة للفدرالية

من السمات البارزة للدستور أنه أدخل الفدرالية ليس في العراق فحسب بل وعلى نطاق أوسع في العالم العربي، حيث كانت الدول تاريخيا شديدة المركزية. لقد كانت الفدرالية العراقية ضعيفة منذ البداية. كانت فيدرالية غير متكافئة، مع وجود منطقة فدرالية واحدة فقط، كوردستان، في دولة مركزية. وقد اعتمد البرلمان قوانين جعلت من الممكن نظرياً تحويل المحافظات الأخرى إلى أقاليم فيدرالية، تتمتع بالدرجة نفسها من الحكم الذاتي الذي تتمتع به كوردستان. ولكن عندما اتخذت المحافظات الخطوة الأولـى، حرصت بغداد على عدم استمرارية العملية. ولم تكن الحدود الفاصلة بين كوردستان وبقية أنحاء العراق محددة بوضوح وكانت هناك مناطق متنازع عليها بين كوردستان وبقية أنحاء العراق.

حتى الحكم الذاتي الذي يتمتع به اقليم كوردستان كان موضع تحد على الدوام، حيث تلوح في الأفق ثلاث قضايا رئيسة عالقة. أولاً، لم تُحدد الحدود الفاصلة بين كوردستان وبقية أنحاء العراق تحديداً واضحاً وكانت هناك منطقة متنازع عليها بين كوردستان وبقية أنحاء العراق. ثانياً، لم يحدد من تم ضمه في تعداد كوردستان، لان صدام حسين نقل العديد

من العرب إلى المنطقة وأراد الكورد اخراجهم. وقد نصت المادة 140 من الدستور على عملية تحديد من ينتمي إلى المنطقة إلا ان العملية لم تُنفذ البتة.

والامر الذي لم تتم مناقشته بشكل كاف على الرغم من اهميته الهائلة هو ان الاستقلال المالي لاقليم كوردستان كان ضعيفا على الدوام. وتعلق الأمر بالسيطرة على احتياطيات النفط والغاز الوفيرة في كوردستان، وبدرجة أقل على الرقابة على الرسوم الجمركية على الواردات إلى كوردستان من الدول المجاورة، وأهمها تركيا.

السيطرة على النفط

لم تُحل القضايا الثلاث حتى يومنا هذا. وماتزال المنطقة المتنازع عليها موضع خلاف ولم تُنفذ المادة 140 ولن تُنفذ قط. لم يعتمد مجلس النواب العراقي البتة قانوناً للنفط والغاز يوضح فيه سلطة كل من الحكومة الاتحادية وحكومة اقليم كوردستان في إدارة احتياطيات النفط، بما في ذلك من له الحق في توقيع العقود وتصدير النفط والغاز من كوردستان. وفي ظل غياب قانون اتحادي اعتمدت حكومة اقليم كوردستان قانوناً للنفط والغاز الخاص بها في آب / أغسطس عام 2007.

بيد أن هذا القانون لم يحسم القضية. إذ اقر القانون المبادئ المضمنة في الدستور بأن إدارة النفط والغاز هي مسؤولية كل من الحكومة الاتحادية وحكومات الأقاليم، غير أنه أعطى حكومات الأقاليم سلطات أوسع - بما في ذلك توقيع العقود ومبيعات النفط- مما كانت الحكومة الاتحادية مستعدة لقبولها.

وقد مضت حكومة اقليم كوردستان قدماً في توقيع العقود مع شركات النفط العالمية وتصدير النفط عبر خط أنابيب جديد يربط حقولها النفطية بخط أنابيب تركي يمتد من فيشخابور على الحدود التركية إلى ميناء جيهان التركي. كانت المعارضة المستمرة لبغداد تعني أن الكثير من النفط الكوردي يُباع بسعر منخفض، مع بقاء السفن عالقة في البحر أحياناً وغير قادرة على تفريغ النفط.

IRAQ COPY

وقد تفاوضت حكومة اقليم كوردستان وبغداد دون انقطاع بشأن مبيعات النفط الكوردي، مع التزام حكومة اقليم كوردستان بتسليم الكميات المنصوص عليها من النفط إلى شركة تسويق النفط العراقية (سومو) ومنظمة تسويق النقط العراقية بإزاء الموافقة على تقديم نسبة مئوية من موازنتها إلى حكومة إقليم كوردستان. ولم تدم الاتفاقيات ابداً، وأعيد التفاوض بشأنها باستمرار، من دون نجاح مستمر.

ساء الوضع بنحو كبير بعد أيلول / سبتمبر عام 2017، عندما أجرت حكومة اقليم كوردستان استفتاء على الاستقلال، وقد اساءت التقدير بنحو فادح في تقدير قوتها ودرجة الدعم الدولي الذي يمكن أن تتلقاه. كان التأييد الداخلي للاستقلال ساحقاً: إذ شارك 72 بالمائة من الناخبين وصوت 92 بالمائة منهم لصالح الاستقلال. كان رد فعل بغداد والمجتمع الدولي سلبياً تماماً.

عودة اللامركزية

وهكذا، عوضاً من أن يكون الاستفتاء خطوة أولى صوب الاستقلال، بات الاستفتاء الخطوة الأولى صوب الحد من الحكم الذاتي الكوردي وتفكيك النظام الاتحادي العراقي. وقد أوقفت بغداد على الفور صادرات النفط من كوردستان كافة، وأوقفت حكومة إقليم كوردستان عن تحصيل الرسوم الجمركية على الواردات الأجنبية (وهي سياسة لم تقر رسمياً البتة أبداً ولم يُتسامح معها لسنوات) وسيطرت على مطاري أربيل والسليمانية- ونتيجة لذلك، كان ذلك ممكناً حتى هذا الوقت للناس دخول كوردستان من دون تأشيرة عراقية. وقد أتاحت المزيد من المفاوضات ببطء باستئناف صادرات النفط من كوردستان وأعادت فتح المطارات للسفر الدولي، ولكن في ظل ضوابط أكثر صرامةً من بغداد. كما توصل الطرفان إلى اتفاق بشأن تحصيل الرسوم الجمركية، الأمر الذي قلص من دور حكومة إقليم كوردستان مرة أخرى.

وأوضحت بغداد نواياها طويلة الأمد حيال حكومة اقليم كوردستان، في شباط / فبراير عام 2022، على نحو واضح للغاية عندما قضت المحكمة الاتحادية العليا بأن قانون النفط والغاز في كوردستان غير دستوري لأنه

منح كوردستان سيطرة أكبر على النفط والغاز مما يسمح به الدستور. كما قضت بأن على حكومة اقليم كوردستان تسليم النفط الذي تنتجه إلى شركة تسويق النفط العراقية (سومو) لتسويقه.

واحتجت حكومة اقليم كوردستان على الحكم. لكن لم يكن لديها نفوذ، وفي أوائل عام 2023 قبلت الشروط التي فرضتها بغداد للسماح باستئناف صادرات النفط. ومع ذلك، وفي وقت كتابة هذا التقرير، لم تك صادرات النفط قد استؤنفت، لأن تركيا كانت ترفض إعادة فتح خط الأنابيب حتى تخلت عن مطالباتها بأن تدفع تركيا عن السماح لكوردستان بتصدير النفط في الماضي- وهو حكم أصدرته المحكمة الجنائية الدولية جعلت تركيا مسؤولة عن دفع هذا المبلغ.

وفي حين ان تفاصيل القضية غامضة إلى حد ما ومربكة للغاية، فان الاستنتاج الأكثر أهمية هو أن كوردستان فقدت السيطرة على نفطها، وهي الثروة الوحيدة التي يمكن أن تجعل لاستقلاليتها ان تكون ذات مغزى.

ان التفكيك البطيء للفدرالية العراقية يمثل ضربة خطيرة لكوردستان. كما أنها ضربة لمحاولة الولايات المتحدة الأمريكية كبح المركزية التي تطال كل الدول العربية. تشجع مثل هذه المركزية الصراع العرقي والطائفي على التفاقم في الشرق الأوسط، حيث المجتمعات فيها كافة تنطوي على تعددية.

الملاحظات:

- تسلط المقالة الضوء على التجربة الفدرالية في العراق والاشكاليات التي تولدت عنها على صعيد توزيع الاختصاصات ولاسيما موضوع بالنفط والغاز، وماسُمّي بـ (المناطق الداخلية المتنازع عليها). وترى الكاتبة في هذا السياق ان « من الموروثات الإيجابية للاحتلال الأمريكي للعراق هي إدخال الفدرالية في البلاد» غير أن ماكرسه الاحتلال الأمريكي مثل احد أهم بصمات الفوضى وعدم الاستقرار، وعمل على تكريس للنزعة الانفصالية وهدر للمال العام وكل الاشكاليات التي ذُكرت في المقالة وغيرها الكثير تولدت من هذا الإرث وذلك للأسباب التالية:
  - ان شكل الدولة في العراق نظرياً في الدستور هو دولة اتحادية (فدرالية) غير انه على ارض الواقع يقترب من صيغة الاتحاد الكونفدرالي وهي تغدو بالفعل كذلك إذا ما استثنينا التمثيل الدبلوماسي والعملة.
  - ان منح الصلاحيات الأوسع للأقاليم والمحافظات غير المنتظمة في اقليم في العراق هو أمر ينافي التقاليد التي سارت عليها الدول الاتحادية (ومنها الولايات المتحدة) والمعطيات على ارض الواقع، وكان ذلك السبب الرئيس الكامن وراء الكثير من الخلافات بين الحكومة الاتحادية وحكومة اقليم كوردستان.
  - ان توزيع الاختصاصات- بل وكتابة دستور جمهورية العراقي لعام 2005 برمته- كان مخرجاً لموازين القوى السياسية آنذاك.
- تنتقد الكاتبة ضمناً (بغداد) لوقوفها حائلاً دون ظهور اقاليم أخرى في العراق، غير ان ذلك كان سبباً في عدم انزلاق

الملاحظات:

الوضع إلى ماهو أسوأ من ذلك، صحيح ان دستور جمهورية العراق لعام2005 كفل ذلك، لكن لاتتمتع هذه المحافظات بأي مقومات مؤسساتية لإنشاء الاقاليم بل ان مجالس المحافظات عجزت عن الاضطلاع بمهامها وصلاحياتها الواسعة حتى بالحد الأدنـى ناهيك عن الفساد الاداري والصراعات الحزبية وهدر المال العام، وفي نهاية المطاف لم تكن تجربة اقليم كوردستان ناجحة تماماً حتى تحذو حذوها اقاليم اخرى، فما زال الاقليم من دون دستور بسبب الانقسامات والخلافات الداخلية كما لايعرف شكل النظام الذي تتبناه حكومة الاقليم فضلاً عن الخلافات مع الحكومة الاتحادية منذ المصادقة على الدستور إلى الوقت الراهن ولا أمل يلوح في الأفق بشأن الوصول لتسويات مقبولة بين الطرفين.

تحليل معمق:

هل تتحول طموحات الربط السككي بين إيران والعراق إلى حقيقة؟

المصدر:

أمواج ميديا

https://amwaj.media/ar/article/deep-dive-will-iran-iraq-rail-ambitions-turn-into-reality

التاريخ:

15 حزيران 2023

رصد وتحرير:

المعهد العراقي للحوار

ملخص تنفيذي

تعمل طهران على إنشاء خط سكة حديد الذي يربط بين البصرة والشلامجة بالتزامن مع إنشاء روابط مواصلات إلى الموانئ الإيرانية على الخليج وتوسيع شبكة السكك الحديدية الوطنية الإيرانية لتضم 15 مشروعًا كبيرًا.وتشمل المبادرات الجارية تطوير الطرق الدولية مع جيران إيران، أفغانستان وباكستان وتركمانستان وطرق أخرى قد تصل إلى ميناء اللاذقية على ساحل البحر المتوسط في سوريا. وتعد السكك الحديدية مركزية لممر النقل الدولي بين الشمال والجنوب، وهو مشروع طموح يسعى لربط الهند بآسيا الوسطى وروسيا عبر إيران. سيكون لهذه المبادرات الإقليمية أيضًا مكاسب اقتصادية لإيران على مستوى تحسين التجارة والعلاقات مع جيرانها. ويمكن أن تساعد المشاريع في إنشاء ممرات تجارية عبر الأراضي الإيرانية، ما سيسمح للبلاد بأن تكون في مركز تدفقات البضائع في الشرق والغرب والشمال والجنوب. ووسط الضغوط والعقوبات الغربية على إيران، ستسمح هذه المشاريع بترسيخ قوتها الدبلوماسية والاقتصادية الإقليمية

IRAQ COPY

بعد تأخيرات متكررة، اتفقت إيـران والعراق في أبريل/نيسان على استئناف جهودهما لربط بلدة الشلامجة الحدودية الإيرانية بمدينة البصرة جنوب العراق عبر خط جديد للسكك الحديدية. ويتماشى المشروع مع رغبة كلا البلدين باستخدام السكك الحديدية لتوسيع البنى التحتية وتأمين موقعيهما الإقليميين. ومع ذلك، فقد تعطلت عملية البناء بسبب التحديات التقنية. من ناحية أخرى، توقف التقدم مع ظهور طرق منافسة بديلة.

التحديات الفنية

سافر وزير النقل العراقي رزاق السعداوي إلى طهران في 6 أبريل/ نيسان للقاء وزير الطرق والتنمية الحضرية الإيراني مهرداد بازرباش. وأفرز الاجتماع اتفاقية لتحسين اتصالات النقل. وانصب التركيز بشكل خاص على إعادة تنشيط الخطط لتنفيذ خط سكة حديد يربط بين البصرة والشلامجة، حيث من المتوقع أن تستغرق عملية البناء 18 شهرًا.

واجه المشروع تحديات منذ بدايته. فقد وقعت بغداد وطهران لأول مرة اتفاقية لتطوير المسار في عام 2014 لكنهما علقتا الخطط في نفس العام الذي استولى فيه تنظيم الدولة الإسلامية، داعش على مساحات واسعة من شمال العراق وما رافق ذلك من موجة عنف شديدة. وبعد تحسن الظروف الأمنية، التزمت الجارتان في ديسمبر/كانون الأول 2021 بإكمال خط سكة الحديد في غضون عامين. لكن منذ ذلك الحين، لم يتم إحراز أي تقدم.

وفقًا للاتفاقية الأخيرة، فإن إيران مسؤولة عن بناء جسر بطول 900 متر (2 953 قدمًا) فوق الممر المائي الذي يفصل بين البلدين، والمعروف باسم نهر أروند في إيران وشط العرب في العراق. وقامت إيران بالفعل بتوسيع شبكة السكك الحديدية الخاصة بها إلى الحدود لكنها لم تبن بعد الجسر فوق الممر المائي. أما بالنسبة للعراق، فمن المتوقع أن يتم بناء خط سكة حديد يغطي مسافة 32 كيلومترا (20 ميلًا) من البصرة حتى الحدود.

IRAQ COPY

وأوضح جلال مختاري، مدير العلاقات العامة في شركة سكة الحديد الإيرانية في حديثه لموقع أمواج ميديا أن ثمة تعقيدات خاصة تتعلق ببناء «جسر متحرك للقطارات والسفن للمرور عبر نهر أروند».

فسيكون تجريف الممر المائي ضروريًا لإنشاء مساحة في القناة لكل من البنية التحتية المنقولة والقوارب المارة. وتم إجراء الجولة الأخيرة من التجريف في عام 1978، أي العام الذي سبق الثورة الإسلامية عام 1979 في إيران والحرب اللاحقة من 1980 إلى 1988 بين الجارتين. وأدى تراكم الرواسب منذ ذلك الحين إلى انخفاض كبير في قدرة النهر.

في غضون ذلك، لم يبدأ الجانب العراقي في تشييد مسارات على جانبه من الحدود، حيث أعاقته الحاجة إلى تطهير الأراضي التي كانت ملغومة خلال الحرب العراقية الإيرانية. وأكد مختاري أن عملية إزالة مخلفات الحرب قد اكتملت على الأراضي الإيرانية، وقال لموقع أمواج ميديا: «نحن ننتظر عملية إزالة الألغام من الجانب العراقي وبناء خط سكة حديد».

كما أن التحديات الأخرى التي تواجه الحكومتين ومن بينها الاعتبارات الاقتصادية، أعاقت المشروع. فقد تمحور جزء من المعضلة حول الجهة التي ستتولى البناء. وأفادت وسائل إعلام إيرانية أن التقدم تباطأ بسبب تردد بغداد بشأن مقاول طهران السابق للمشروع وهي مؤسسة مستضعفان. وشملت المخاوف العراقية تساؤلات حول عدم تخصص المؤسسة الإيرانية في هذا النوع من المشاريع.

وقال وحيد علي قرداشي، مدير التجارة الخارجية في شركة سكة الحديد الايرانية لموقع أمواج ميديا إن من سيتولى البناء على الجانب الإيراني الآن هي شركة خاتم الأنبياء، ذراع البناء التابع للحرس الثوري الإسلامي الإيراني. وأضاف قرداشي أن شركة سكة الحديد الإيرانية ستتولى الإشراف على «تنفيذ المشروع بالتنسيق مع الجانب العراقي».

وفي هذا السياق، أُفيد بأن تغيير المقاول الإيراني قد هدأ مخاوف السلطات العراقية. الأهم من ذلك، أنه يُنظر إلى المقاول الجديد بعين من التوافق والتعاون الوثيق بين إدارة الرئيس الإيراني إبراهيم رئيسي والحرس الثوري الإيراني. في الواقع، دأب الأول على تسليم عقود مشاريع البناء الكبرى إلى الشركات المرتبطة بالحرس الثوري الإيراني.

IRAQ COPY

إيران تدير المشروع

تستخدم إدارة رئيسي مشروع السكك الحديدية كجزء من إستراتيجيتها لتأمين موقعها الإقليمي، وإنشاء روابط عبور متنوعة مع البلدان المجاورة التي تستخدم مواصلات البحر والطرق والسكك الحديدية. وتعمل طهران على إنشاء خط سكة حديد الذي يربط بين البصرة والشلامجة بالتزامن مع إنشاء روابط مواصلات إلى الموانئ الإيرانية على الخليج وتوسيع شبكة السكك الحديدية الوطنية الإيرانية لتضم 15 مشروعًا كبيرًا.

وتشمل المبادرات الجارية تطوير الطرق الدولية مع جيران إيران، أفغانستان وباكستان وتركمانستان وطرق أخرى قد تصل إلى ميناء اللاذقية على ساحل البحر المتوسط في سوريا. وتعد السكك الحديدية مركزية لممر النقل الدولي بين الشمال والجنوب، وهو مشروع طموح يسعى لربط الهند بآسيا الوسطى وروسيا عبر إيران. كما أوضح موقع أمواج ميديا سابقًا، يحمل ممر النقل الدولي بين الشمال والجنوب الكثير من الوعود لطهران التي تضاعف اهتمامها به في ظل العقوبات الغربية على موسكو بسبب غزو روسيا لأوكرانيا في فبراير/شباط 2022.

إلى جانب الفوائد السياسية، سيكون لهذه المبادرات الإقليمية أيضًا مكاسب اقتصادية لإيران على مستوى تحسين التجارة والعلاقات مع جيرانها. ويمكن أن تساعد المشاريع في إنشاء ممرات تجارية عبر الأراضي الإيرانية، ما سيسمح للبلاد بأن تكون في مركز تدفقات البضائع في الشرق والغرب والشمال والجنوب. ووسط الضغوط والعقوبات الغربية على إيران، ستسمح هذه المشاريع بترسيخ قوتها الدبلوماسية والاقتصادية الإقليمية.

قطار بين العراق وايران

خط سكة حديد البصرة الشلامجة ليس المشروع الوحيد الموجه لربط إيران بجارتها الغربية عبر السكك الحديدية. فقد خصصت طهران (12.3 مليون دولار أميركي) لإكمال مشروع ربط معبر خسروي الحدودي، الواقع في محافظة كرمانشاه، بشبكة السكك الحديدية الوطنية الإيرانية. ويقع المعبر على بعد 260 كيلومترا (161.5 ميلاً) إلى الغرب من عاصمة المقاطعة التي تحمل الاسم نفسه.

IRAQ COPY

ويعد موقع منفذ خسروي حيويًا نسبيًا بالمقارنة مع الشلامجة وهو لا يبعد عن منفذ خانقين العراقي في محافظة ديالى بأكثر من 20 كم (12 ميلًا). وكل من بغداد وطهران أقرب جغرافيًا إلى خسروي من الشلامجة. وبالتالي، يمكن أن يشكل هذا المنفذ عقدة سكة حديد حيوية.

على هذه الخلفية، برز من يقول إن تكاليف إنشاء سكة الحديد التي تربط بين كرمانشاه وخسروي وخانقين قد تكون أقل من كلفة إنشاء سكة الحديد بين البصرة والشلامجة. ومع ذلك، ينبغي النظر إلى المشروعين على أنهما يكملان أحدهما الآخر حيث تهدف طهران إلى استكمال كلا المسارين بالتوازي.

من جهة أخـرى، من شأن تنويع الطرق الحدودية أن يخفف بعض الضغوط على البنية التحتية القائمة. وعلى الرغم من وجود سبعة معابر حدودية رسمية بين إيران والعراق، إلا أن منفذَي الشلامجة وجذابه في محافظة خوزستان هما الأكثر انشغالا. ويمكن ملاحظة هذا الانشغال بشكل خاص خلال المناسبات الدينية، عندما يسافر الزائرون الشيعة من إيران وأفغانستان والهند وباكستان إلى مدينتي كربلاء والنجف المقدستين في العراق. ففي سبتمبر/أيلول 2022 فقط، دخل نحو مليوني سائح متدين عبر الشلامجة وجذابه إلى العراق لأداء الزيارة في ذكرى أربعين الإمام الحسين. ويمكن للبنية التحتية الجديدة، بما في ذلك طريق سكة حديد إلى البصرة، أن تخفف من هذا الازدحام.

تردد عراقي

بالنسبة للعراق، فإن استكمال خط سكة الحديد الذي يربط بين البصرة والشلامجة هو جزء من خططه الخاصة لمواصلة تطوير خطوط السكك الحديدية. فبالإضافة إلى ارتباط هذا الخط بمواقع مهمة أخرى في البلاد مثل بغداد وكربلاء والنجف، يمكن أن يصبح جزءًا من شبكة دولية أوسع. ويمكن أن يساعد هذا الأمر في زيادة عدد السياح بما في ذلك زائرو الأماكن الدينية ما سيستقطب عددًا أكبر من الزائرين ويدر أموالًا أكثر على البلاد.

لكن التزام بغداد بالمشروع يبدو غير مؤكد، حيث يبدو أن اهتمامها ينصب على خطط البنية التحتية الأخرى. فقد أعلن وزير النقل العراقي السعداوي في مـارس/آذار عن مشروع ضخم أطلق عليه اسم «طريق التنمية». وسيشهد المسعى إنشاء خط سكة حديد بطول 1,200كيلومتر (745 ميلًا) وطريق سريع موازٍ يربط بين ميناء الفاو الجنوبي في محافظة البصرة بتركيا، ومن المقرر أن يكتمل بحلول عام 2025.

هناك اعتقاد لدى البعض في إيران بأن العراق أخر تطوير خط سكة حديد البصرة الشلامجة من أجل التركيز على طريق الفاو مع تركيا الذي يبدو أن بغداد تعتبره من أولويات بنيتها التحتية. يضاف إلى ذلك تصور إيراني بأن النفوذ الأميركي ساهم أيضًا فيما يُنظر إليه على أنه تردد عراقي في تنفيذ مشروع السكك الحديدية الثنائي.

وعلى الرغم من الوعود المحتملة بشأن مشروع البصرة الشلامجة وإستراتيجية إدارة رئيسي المتمثلة في إنشاء طرق عبور متنوعة لتأمين موقعها الإقليمي، إلا أن استكمال خط السكة الحديد لا يزال بعيد المنال في ظل الظروف الحالية. فإلى جانب القضايا التقنية، بما في ذلك إزالة الألغام والتجريف، قد يكون للطرق البديلة الأسبقية. وفي ظل هذه الخلفية، قد تمر سنوات قبل أن يتمكن المسافرون من عبور الممر المائي الذي يقسم إيران والعراق بالسكك الحديدية.

IRAQ COPY

الملاحظات:

- لا يزال امام مشروع الربط السككي بين العراق وإيران طريق طويل, حيث يحول دون استكماله مجموعة كبيرة من العوائق الفنية واللوجستية والسياسية.
- يأتي المشروع ضمن رؤية وطموح إيراني أوسع لربط البلاد بمحاور إقليمية مختلفة وتحويل ايران مركزا لتفرع ممرات عبور البضائع والتجارة الدولية.
- العراق في صدد بناء طريق تنموي يتصل بمشروع ميناء الفاو الكبير وقناته الجافة ومن المحتمل ان يحول هذا المشروع في حال اكماله العراق الى ممر إقليمي ودولي لمرور البضائع ينافس او يحل محل ممرات تجارية دولية مثل قناة السويس/ البحر الأحمر وطريق شمال جنوب الذي يرمي الى ربط منطقة الخليج مع روسيا عن طريق إيران.
- ان التداخل بين اهـداف المشروعين يحتم على العراق مراجعة جدوى الربط السككي استراتيجيا ودراستها من قبل مختصين وفنين لتحديد الى أي مدى سيؤثر هذا الربط على مشروع ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية الذي تم الإعلان عنه مؤخرا.

السعودية تعود للعراق من خلال القوة الناعمة

الكاتب:

يريفان سعيد

هو باحث مشارك في معهد دول الخليج العربية في واشنطن، ومحاضر في جامعة كردستان هولير. حصل سعيد على الدكتوراه من مدرسة كارتر للسلام وحل النزاعات بجامعة جورج ميسون.

المصدر:

معهد دول الخليج العربية في واشنطن

https://agsiw.org/ar/saudi-arabia-makes-soft-power-comeback-in-iraq-arabic/

التاريخ:

8 حزيران 2023

رصد وتحرير:

المعهد العراقي للحوار

IRAQ COPY

ملخص تنفيذي

بعد مرور20 عامًا، استأنفت المملكة العربية السعودية استخدام القوة الناعمة في العراق. ففي أوائل يونيو/ حزيران، وقّعت المملكة اتفاقًا مع الحكومة العراقية لتقديم مساعدات طبية يحتاج لها العراقيين بشدة في عموم البلاد. خلال فاعلية حظيت بتغطية إعلامية كبيرة. ويمكن لحملة المساعدات الطبية هذه وبرامج التبادل التعليمي أن تكمّل بعضها البعض في تعميق الروابط الثقافية والعلاقات الدبلوماسية بين البلدين. يبدو أن تقديم السعودية لهذه المساعدات الطبية جزء من استراتيجية أكبر للقوة الناعمة تهدف إلى تعزيز النوايا الحسنة والثقة بين البلدين. ومن المتوقع أن يؤدي ذلك إلى تحسين صورة السعودية وهي تسعى إلى التوسع في قطاعات الطاقة والاستثمار والقطاع المصرفي في العراق.

IRAQ COPY

بعد مـرور20 عامًا، استأنفت المملكة العربية السعودية استخدام القوة الناعمة في العراق. ففي أوائل يونيو/حزيران، وقّعت المملكة اتفاقًا مع الحكومة العراقية لتقديم مساعدات طبية يحتاج لها العراقيين بشدة في عموم البلاد. خلال فاعلية حظيت بتغطية إعلامية كبيرة، أعلن سفير السعودية في العراق عبد العزيز الشمري مؤخرًا عن بدء حملة المساعدات من خلال مركز الملك سلمان للإغاثة والأعمال الإنسانية. إلى جانب توفير الإمدادات الطبية، من المقرر أن ترسل السعودية إلى العراق مجموعة من الأطباء المؤهلين ذوي الخبرة، من ضمنهم أخصائيين في جراحة الأعصاب وأطباء القلب وأخصائي القدم والعيون، إضافة إلى الممرضات.

كانت آخر مبادرة رئيسية في مجال الرعاية الصحية قامت بها السعودية في العراق في عام 2003، في أعقاب الغزو الذي قادته الولايات المتحدة، وبعد انهيار أجهزة الدولة العراقية. في حينها أرسلت الرياض، بالتنسيق مع الولايات المتحدة، قافلة إنسانية تضمنت مستشفى ميدانيًا متنقلًا مرتبطًا بوزارة الدفاع السعودية. وكانت القافلة قد عبرت معبر عرعر الحدودي في 22 أبريل/نيسان 2003 تحت حراسة كتيبة قوامها 210 فردًا من القوات المسلحة السعودية، وأقامت في موقع مستشفى الهلال الأحمر العراقي في بغداد. ولكن نتيجة لتزايد التوترات الطائفية، لم يدم المستشفى طويلًا، ففي ديسمبر/كانون الأول 2003، تم إغلاقه بناء على طلب من وزارة الصحة العراقية، وغادرت القوات السعودية والعاملون في المجال الإنساني العراق وسط توترات حددت شكل العلاقات بين بغداد والرياض لأعوام مقبلة.

أدى ظهور التمرد السني في العراق إلى سحق أي احتمال مبكر لتحسين العلاقات بين البلدين، حيث وجهت بغداد اتهامات للرياض بأنها ترعى التمرد، وأدانت السعوديين بالانحياز إلى السنّة العراقيين ضد القيادة الشيعية، التي كان قد تم تولت السلطة حديثًا في البلاد. وأثارت هذه التصورات، بشكل متفاقم، رأيًا عامًا سلبيًا عن السعودية بين السكان الشيعة وقادتهم في العراق.

منذ ذلك الحين، تحسّنت العلاقات بين البلدين مع مـرور الوقت، وبدأ القادة العراقيون يزورن الرياض بانتظام. ومن جهتهم، أدرك القادة

IRAQ COPY

السعوديون أهمية محاولة إعادة دمج العراق مع دول الخليج العربية، وبدأت الرياض بتقديم بعض الجهود الإغاثية في مناطق مختلفة في العراق، خاصة للذين هُجّروا بسبب الصراعات في إقليم كردستان ومحافظة نينوى. إلا أن الحملة الجديدة والجريئة التي أعلنها السفير السعودي تبدو الأولى من نوعها على المستوى الوطني، إذ تمتد على مدى سبع محافظات عراقية وعبر الخطوط العرقية-الطائفية والجغرافية للبلد.

قد تكون هذه الحملة مهمة جدًا للعراق، لأن الرعاية الصحية فيها تصنّف من بين الأسوأ في العالم، بإمكان المساعدات الطبية السعودية أن تخفف من معاناة الشعب العراقي، خاصة للذين يحتاجون إلى رعاية طبية طارئة. وتتضمن احدى عناصر الحملة الطبية السعودية تقييمًا للمستشفيات ولنظام الرعاية الصحية في العراق ككل، مما قد يساهم في تحديد أوجه القصور فيه، وقد يؤدي هذا إلى تحسين النظام وتطويره، وإلى المساعدة في نقل المعرفة، وتدريب العاملين، وبناء قدرات العاملين في المجال الصحي، وتزويدهم بالمهارات والخبرات اللازمة لتوفير خدمات رعاية صحية عالية الجودة.

وتشير حملة المساعدات الطبية الشاملة هذه إلى نمو العلاقات الثنائية بصورة كبيرة، ويمكن أن يُعزَى الكثير من التحسن الأخير إلى الجهود المستمرة لمجلس التنسيق السعودي العراقي، الذي تأسس في عام 2017. وخلال إطلاق الحملة الطبية، سلط الشمري الضوء على العمل المهم للمجلس، قائلًا إن "اليوم نقطف ثمرة العلاقات الجميلة والرائعة بين العراق والسعودية من خلال المجلس التنسيقي العراقي السعودي، ونقطف ثمرة من النجاحات بتوجيه قيادة البلدين".

عقد المجلس، الذي يتألف من سبع لجان فنية متخصصة تهدف لتطوير العلاقات بين بغداد والرياض، عدة جولات من المحادثات لمناقشة والاستفادة من مجالات التعاون. وفي اجتماعه الأخير في جدة في 25 مايو/أيار، أعلن المجلس عن خطة عمل شاملة للتعاون في مجالات الطاقة والتجارة والبنوك والربط الكهربائي والتعليم والرعاية الصحية. وانبثق من مناقشات المجلس عدد من المشاريع الاستثمارية، منها عقد قدمته المملكة لبناء مركز تجاري بقيمة مليار دولار بالقرب من مطار بغداد. ومن

IRAQ COPY

المقرر أن يضم المركز التجاري المسمى "بغداد أفنيو" مطاعمًا ومقاهٍ ومكاتب تجارية وشققًا سكنية وفيلات. بالإضافة إلى ذلك، وجه العراق دعوة إلى شركة أرامكو السعودية لاستثمار وتطوير حقل غاز عكاز في محافظة الأنبار، الذي بمقدوره إنتاج 400 مليون قدم مكعب من الغاز يوميًا. وفي حال تمَّ إطلاقه، سيساعد المشروع على تقليل اعتماد العراق على واردات الغاز الإيراني، ومعالجة مشكلة انقطاع الكهرباء المزمنة في البلد. كما وقعت شركة أرامكو اتفاقًا مبدئيًا مع بغداد للاستثمار في تطوير مصانع البتروكيماويات العراقية.

وعلى هامش محادثات مجلس التنسيق العراقي السعودي الأخيرة، التقى وزير التعليم العالي والبحث العلمي العراقي نعيم العبودي مع وزير التعليم السعودي يوسف البنيان لتعزيز التعاون بين البلدين من خلال مشروع ربط بين أربع جامعات عراقية وجامعات أخرى سعودية لإجراء برامج تدريبية، وتمويل المنح الدراسية، واستضافة برنامج تبادل لمئة طالب عراقي سنويًا للدراسة في السعودية، مما سيساهم في تعزيز الحوار بين السعوديين والعراقيين، واكتساب العراقيين مهارات وخبرات متعددة من الأساتذة والعلماء السعوديين في مختلف المجالات.

يمكن لحملة المساعدات الطبية هذه وبرامج التبادل التعليمي أن تكمّل بعضها البعض في تعميق الروابط الثقافية والعلاقات الدبلوماسية بين البلدين. يبدو أن تقديم السعودية لهذه المساعدات الطبية جزء من استراتيجية أكبر للقوة الناعمة تهدف إلى تعزيز النوايا الحسنة والثقة بين البلدين. ومن المتوقع أن يؤدي ذلك إلى تحسين صورة السعودية وهي تسعى إلى التوسع في قطاعات الطاقة والاستثمار والقطاع المصرفي في العراق.

الملاحظات:

على الرغم من التحديات التي اعترت العلاقات بين العراق والمملكة العربية السعودية ابان الحقبة الماضية، إلا ان آفاق التقارب وفرص التعاون واعـدة نظراً للموقع الجيواستراتيجي الذي يتمتع به كلا البلدين. فبالنسبة للعراق يمكن أن يفضي توثيق العلاقات على تعزيز مكانة العراق في سوق الطاقة وهو الأمر الذي يمهد السبيل للعراق بان يكون ممراً لأمن الطاقة وكذلك امكانية المساهمة في حل مشكلة الكهرباء المستعصية ومن ثم التخفيف من وطأة الضغط الشعبي على الحكومة العراقية, كما يمكن الاستفادة من تجربة المملكة في تنويع مصادر الدخل وتحقيق الاستقلالية عن النظام الريعي.

أما من ناحية المملكة العربية السعودية فان توثيق العلاقات مع العراق من الممكن أن يساهم في انجاح مشروعها (2030) والذي تحتل فيه المشاريع الاستثمارية والترفيهية وتلك المتصلة بالطاقة أولوية قصوى وما طرحته المملكة على لسان وزير الطاقة الأمير عبد العزيز بن سلمان، بخصوص الربط الكهربائي يأتي في سياق هذه الرؤية. كما يمكن أن يفضي هذا التقارب إلى نتائج اخرى على صعيد الأمن والاستقرار في المنطقة.

التنافس الإيراني العراقي على الممرات البحرية والبرية الإقليمية

الكاتب:

اومود شكري

محلل بارز في مجال دبلوماسية الطاقة يقيم في واشنطن ويعمل كباحث زائر في كلية شار للسياسة والحكومة بجامعة جورج ميسون.

المصدر:

مؤسسة الشرق الأوسط الامريكية

https://www.mei.edu/publications/iran-iraq-competition-regional-maritime-and-overland-transit-corridors

التاريخ:

11 نيسان 2023

ترجمة وتحرير:

المعهد العراقي للحوار- فيصل عبد اللطيف

IRAQ COPY

ملخص تنفيذي

يتضمن مشروع الفاو بناء ميناء جديد وحوض جاف ومحطة تحميل نفط وقناة جافة وبنى تحتية خاصة بالنقل متصلة بالمشروع, وفي حال استكماله, من المتوقع ان يصبح المشروع أحد اهم ركائز الاقتصاد العراقي. وفقا لأحدث التقارير, من المؤمل ان يتم الانتهاء من المرحلة الأولى للمشروع في عام ٢٠٢٥ وستكون قدرته الاستيعابية من ٢٠ الى ٤٥ مليون طن سنويا من الحمولات. وأصبح العراق بشكل متزايد شريكا مهما للصين في السنوات الأخيرة, مع تركيز خاص على قطاع الطاقة. ففي عام ٢٠٢١ وحده, وقعت بكين اتفاقيات مع بغداد بقيمة ١٠.٥ مليار دولار. وامنت الشركات الصينية عقودا لتطوير وتشغيل عدة حقول نفطية وغازية بما في ذلك حقلي الرميلة والحلفاية النفطيين. كذلك انخرطت الشركات الصينية في بناء وتشغيل محطات طاقة وغيرها من مشاريع البنية التحتية في العراق. ان التركيز على ميناء الفاو والاستثمارات الصينية في العراق أبرز بشكل جلي محدودية دور إيران في طرق الشحن والتجارة

IRAQ COPY

الدولية, حيث تلعب إيران في هذا المجال لا يتناسب مع الإمكانيات التي تمتع بها. نظرا لموقعها المركزي ومكانتها كجسر بري بين جنوب ووسط اسيا من جهة والشرق الأوسط من جهة أخرى. لدى إيران مخاوف كبيرة حيال الطموحات العراقية في مجال النقل والتعاون مع الصين, سواء بسبب إمكانية اضعاف هذا الامر لموقع إيران في تجارة العبور نظرا لحقيقة ان ميناء خورمشهر الإيراني المجاور لا يتمتع بنفس الموقع الجيوسياسي الذي يتمتع به ميناء الفاو, والامر بمجمله يؤكد على عزلة إيران الدولية وأثر العقوبات عليها. إيران قلقة تحديدا من إمكانية تجاوز العراق لها كلاعب إقليمي في مجال النقل البحري. تعتقد طهران بان الموانئ الإيرانية لا ينبغي لها انت تمتلك حصة اقل في مجال الترانزيت الإقليمي من تلك التي يمتلكها العراق

IRAQ COPY

في السنوات القليلة الماضية, أصبح العراق الواجهة الرئيسية للاستثمارات الصينية في الشرق الأوسط وحلقة مهمة ضمن مبادرة الحزام والطريق التي طرحتها بكين. توظيفا لموقعه الجيوسياسي واهميته المركزية ضمن مبادرة الحزام والطريق الصينية, يسعى العراق الى تطوير ميناء مترامي الأطراف على امتداد ٥٤ كلم مربع في مدينة الفاو الجنوبية, والذي يعرف بميناء الفاو الكبير, والذي سيقلل من اعتماد البلاد في وارداتها على الموانئ الخليجية والنقل البري من إيران وتركيا. ويبرز المشروع أيضا التنافس الاقتصادي المتنامي مع إيران المجاورة, حيث يسعى كلا البلدين الى لعب نفس الدور في تسيير خطوط النقل الإقليمية.

العوائق التي تواجهها التنمية في العراق

مجموعة من العقبات اعاقت جهود العراق لتنويع مصادر اقتصاده, بما في ذلك النقص الحاد في الاستثمار والانتشار الواسع للفساد. ولكن, هنالك بعض البوادر التي تلوح في الأفق والتي تشير الى إمكانية ان يتغير هذا الواقع. في وقت مبكر من هذا الشهر, توصلت بغداد الى اتفاقية مع شركة توتال الفرنسية للمضي بالمشروع الضخم والذي تبلغ قيمته ٢٧ مليار دولار والذي تأخر تنفيذه لمدة طويلة, بشكل يبرز إمكانية مساهمة الاستثمار الأجنبي والشراكات في نمو اقتصاد العراق وتنميته. ولقد جاء هذا الامر بعد حدوث صفقة سابقة تم الإعلان عنها في شهر تموز ٢٠٢١ بين وزارة النفط العراقية والشركة الوطنية الصينية للهندسة الكيميائية, بموجبها ستطور الأخيرة مجمعا مدمجا للتكرير والبتروكيمياويات في الفاو قادر على انتاج ٣٠٠ ألف برميل نفط يوميا بالإضافة الى انتاجه ٣ ملايين طن سنويا من البتروكيمياويات خلال مرحلته الثانية.

ازداد الاهتمام الذي تبديه الشركات العالمية للاستثمار في العراق وفي قطاعي الطاقة والبنى التحتية على وجه التحديد. هذا الامر يمكن ان يحسن من الافاق الاقتصادية للبلاد ويقلل من الاعتماد على صادرات النفط والتي شكلت ٩٥٪ من واردات الميزانية الاتحادية في عام ٢٠٢٢. ان نجاح مشاريع مثل هذه سيعتمد على مجموعة من العوامل بما في

ذلك الظروف الأمنية والاستقرار السياسي وقدرة الحكومة على خلق مناخ استثماري مثالي.

في ميدان الفساد, بينت قضية شاكر الزاملي بان المحاكم العراقية قادرة على محاسبة المسؤولين الفاسدين على جرائمهم. في شهر يناير/ كانون الثاني ٢٠٢٢, أصدرت محكمة جرائم الكرخ حكما بالسجن لمدة أربع سنوات على الزاملي بتهمة الفساد خلال فترة ترأسه لهيئة استثمار بغداد. نظرا للحجم والانتشار الهائل للفساد ـ يقدر البعض حجم ما تم سرقته خلال الفترة ما بين ٢٠٠٣ و٢٠٢٠ حوالي ٢٥٠ مليار دولار ـ فمن الواضح ان العراق لا يزال امامه طريق طويل لإيجاد حل لهذه المشكلة.

الفاو: ركيزة اقتصادية مستقبلية

يتضمن مشروع الفاو بناء ميناء جديد وحوض جاف ومحطة تحميل نفط وقناة جافة وبنى تحتية خاصة بالنقل متصلة بالمشروع, وفي حال استكماله, من المتوقع ان يصبح المشروع أحد اهم ركائز الاقتصاد العراقي. وفقا لأحدث التقارير, من المؤمل ان يتم الانتهاء من المرحلة الأولى للمشروع في عام ٢٠٢٥ وستكون قدرته الاستيعابية من ٢٠ الى ٤٥ مليون طن سنويا من الحمولات. كما ستوفر القناة الجافة طريقا بريا متصلا بالحدود التركية عن طريق البر والسكك الحديدية, رابطا الفاو مع الموانئ والسكك الحديدية التركية خاصة في ميرسين وإسطنبول. وإذا ما تم اكمال المشروع بنجاح, من الممكن ان يستفاد ميناء الفاو من موقعه واتصاله مع تركيا وسوريا ليصبح محورا رئيسيا لتفريغ واستقبال الحاويات واحد أكبر الموانئ على مستوى العالم.

في شهر كانون الأول/ ديسمبر ٢٠٢٢, استضافت البصرة مؤتمر الفاو الدولي الثاني, والذي انصب تركيزه على ابراز أهمية ميناء الفاو والقناة الجافة. ويتمثل هدف العراق الأساسي بربط هذا المشروع مع المبادرة الصينية الكبرى المعروفة بالحزام والطريق والترويج له كطريق بديل عن قناة السويس وممر النقل الدولي شمال-جنوب. لقد بلغ اجمالي الاستثمارات الصينية في الشرق الأوسط وشمال افريقيا وتركيا للفترة من ٢٠٠٥ وحتى ٢٠٢٢ حوالي ٢٧٣ مليار دولار. وأصبح العراق بشكل متزايد شريكا مهما

IRAQ COPY

للصين في السنوات الأخيرة, مع تركيز خاص على قطاع الطاقة. ففي عام ٢٠٢١ وحده, وقعت بكين اتفاقيات مع بغداد بقيمة ١٠.٥ مليار دولار. وامنت الشركات الصينية عقودا لتطوير وتشغيل عدة حقول نفطية وغازية بما في ذلك حقلي الرميلة والحلفاية النفطيين. كذلك انخرطت الشركات الصينية في بناء وتشغيل محطات طاقة وغيرها من مشاريع البنية التحتية في العراق, بالإضافة الى الاستثمار في مجال الاتصالات والزراعة. لقد ساهمت الاستثمارات الصينية بشكل كبير في التنمية الاقتصادية في العراق وعززت من الروابط الاقتصادية بين البلدين.

الفرص الإيرانية الضائعة والتحديات الجديدة

ان التركيز على ميناء الفاو والاستثمارات الصينية في العراق أبرز بشكل جلي محدودية دور إيران في طرق الشحن والتجارة الدولية, حيث تلعب إيران في هذا المجال دوراً لا يتناسب مع الإمكانيات التي تمتع بها. نظرا لموقعها المركزي ومكانتها كجسر بري بين جنوب ووسط اسيا من جهة والشرق الأوسط من جهة أخرى, يجب ان تلعب إيران دورا في كل من الممرات التي تربط الشرق بالغرب والشمال بالجنوب ـ فالأولى تربط القوقاز ووسط اسيا والصين بالشرق الأوسط واوربا, في حين تربط الثانية روسيا ووسط اسيا بالخليج والهند عن طريق إيران ـ لكن إيران لم تستغل أيا من هاتين الفرصتين. بالرغم من ثرواتها الطبيعية, فشلت إيران في ان تصبح محورا استراتيجيا مهما لنقل البضائع وذلك بسبب جملة من العوامل, بما في ذلك العقوبات الاقتصادية واللا استقرار السياسي والتقادم في البنية التحتية للنقل, خاصة سكك الحديد والموانئ.

قد يمثل تطوير ميناء الفاو في العراق تحديا اخر لتطلعات إيران في هذا المجال. ويعتقد علي حسيني, رئيس هيئة النقل واللوجيستيات في غرفة التجارة الإيرانية بانه في المستقبل سيصبح الفاو منافسا رئيسيا لإيران. بمساعدة من تركيا والامارات, يحاول العراق ربط الفاو بشبكة القطارات الوطنية وربط الأخيرة بتركيا في الشمال, موجدا ممراً بديلا للنقل من المرجح ان يحمل اثرا سلبيا على خط النقل التجاري الإيراني الى تركيا.

IRAQ COPY

في الوقت الحاضر, حوالي ٩٠٪ من النقل التجاري الذي يمر عن طريق إيران يحدث عن طريق البر. في الوقت الذي توجد فيه سكة حديد بين إيران وتركيا, لكن قدرة هذه السكة محدودة ويعكر حركة النقل فيها التوترات السياسية بين البلدين. ان حجم التجارة بين إيران وتركيا كبير جدا, حيث بلغ ٦.٤٢ مليار في سنة ٢٠٢٢, مرتفعا عن ٥.٥٩ مليار في السنة التي سبقت ذلك, لكن غياب البنية التحتية اللازمة في مجال وسائل النقل أعاق نموها.

واتهم المسؤولون في طهران الولايات المتحدة بالتدخل والضغط على بغداد لعرقلة تطوير إيران لممر نقل تجاري يربط الشمال بالغرب. كما يدعي هؤلاء بان تركيا تمارس ضغطا على العراق لدعم ربط سكته الحديدية بقارة اسيا, بما ينسجم مع طموح انقرة للتحول الى محور إقليمي للطاقة والاتصالات. نتيجة لذلك, من المرجح جدا ان تستخدم إيران نشاطات العراق في هذا المجال كورقة في مفاوضاتها الثنائية حول الطاقة والزراعة, وهو ما قد يوتر من العلاقات بين البلدين في المستقبل.

الربط السككي الإقليمي

هناك خط جديد لسكة حديد في مرحلة التخطيط سيمر من منطقة الخليج عن طريق العراق الى تركيا والى اوربا في نهاية الامر. هذا المشروع, يشتمل على بناء ١.٢٢ كلم من خطوط القطارات الكهربائية, وهو جزء من تطوير ميناء الفاو الكبير والذي تبلغ تكلفته ٧ مليارات دولار ومن الممكن ان يخدم كبديل محتمل لطريق البحر الأحمر/ قناة السويس. الجهة المتعاقد معها لتنفيذ هذا المشروع هي شركة النقل بالسكك الحديدية الفرنسية الستوم. وقبل ذلك, نفذت شركة PEG الإيطالية دراسات الجدوى الخاصة بالمشروع وحددت الطريق الصالح لأنشاء هذا الخط. كما وفرت تركيا والامارات الدعم المالي لتنفيذ الجزء العراقي من هذا المشروع والذي سيكون له تأثير كبير على الاقتصاد المحلي. وإذا ما سارت الأمور كما هو مخطط لها, بحلول عام ٢٠٢٥, ومع استكمال خط سكة الفاو, سيشرف العراق على مجمل النقل السككي بين منطقة الخليج واوربا.

ولأجل ان تكون إيران قادرة على منافسة ميناء الفاو وتحسين مجمل طرق اتصالها, فانها ستكون بحاجة الى مزيد من التطوير في مجال البنية

IRAQ COPY

التحتية لشبكة قطاراتها. اما الفرص المحتملة من الممكن ان تتضمن ربط ميناء جاسك في خليج عمان مع مدينة سرخس على الحدود مع تركمانستان ومن هناك الى أواسط اسيا عن طريق سكة حديد تسير عبر ايرانشهر وزاهدان ومشهد بالإضافة الى ربط ميناء تشابهار بمدينة الشلامجة على امتداد ساحل الخليج العربي ومن ثم الى البصرة. تحديدا, هذه الأخيرة من الممكن ان تشكل بديلا عن الخطط الرامية لتحويل الفاو الى بوابة للسلع الذاهبة الى اوربا.

المنافسة العراقية الإيرانية

لدى إيران مخاوف كبيرة حيال الطموحات العراقية في مجال النقل والتعاون مع الصين, سواء بسبب إمكانية اضعاف هذا الامر لموقع إيران في تجارة العبور نظرا لحقيقة ان ميناء خورمشهر الإيراني المجاور لا يتمتع بنفس الموقع الجيوسياسي الذي يتمتع به ميناء الفاو, والامر بمجمله يؤكد على عزلة إيران الدولية وأثر العقوبات عليها.

إيران قلقة تحديدا من إمكانية تجاوز العراق لها كلاعب إقليمي في مجال النقل البحري. تعتقد طهران بان الموانئ الإيرانية لا ينبغي لها أن تمتلك حصة اقل في مجال الترانزيت الإقليمي من تلك التي يمتلكها العراق. فموانئ الأخير تستوعب ١.٨ مليون وحدة مكافئة لعشرين قدما, في حين ان الطاقة الاستيعابية للموانئ الإيرانية وصلت الى ٢.١ مليون وحدة مكافئة لعشرين قدما خلال السنة الإيرانية الماضية والتي انتهت في ٢٠ اذار ٢٠٢٢, اعلى بثلاثة عشر ونصف بالمائة من العام الذي سبق ذلك. في الوقت الذي يبدي فيه الخبراء تفاؤلهم حيال القدرة الإيرانية على التعامل مع حركة الترانزيت الإقليمية, مقدرين ذلك بحوالي ٢٠٠ مليون طن سنويا, الا ان القدرة الحالية اقل بذلك بكثير, حيث يصل الى اقل من ١٠ ملايين طن سنويا.

في وقتنا هذا, قطاعات النقل والموانئ واللوجيستيات في إيران كلها أسيرة للسياسة ولتأثير التوترات الجيوسياسية والعقوبات الدولية. حتى حدوث تغيير في هذا الامر, فان جهود طهران لتطوير وتوسيع هذه القطاعات

ستبقى عرضة للإعاقة ولن تكون قادرة على الوصول الى امكانياتها كرائد إقليمي في مجال النقل والتجارة.

التطلع للأمام

يقدم مشروع ميناء الفاو فرصا عديدة للعراق لتعزيز دوره في الترانزيت الاقليمي وأهميته الجيوسياسية بشكل عام. وللقيام بذلك, سيتوجب على العراق أولا معالجة كل من التحديات الداخلية, مثل الفساد والانقسامات السياسية, والتحديات الخارجية, مثل التنافس الاستثماري بين الولايات المتحدة والصين. وبالنظر عبر المنطقة, مشاريع مثل ميناء الفاو تبدو وكأنها تهديد لبعض البلدان, مثل إيران, في الوقت الذي تعود فيه بالنفع على بلدان أخرى مثل تركيا وقطر وسوريا. وبالرغم من الأهمية الإيجابية لمثل هكذا مشاريع بالنسبة للعراق, اقتصاديا وسياسيا, الا ان التحديات المصاحبة الداخلية والخارجية التي تواجه البلاد يصعب تخطيها.

ان التنافس بين العراق وإيران في ممرات الترانزيت البحرية والبرية هي مؤشر على تنافس اقتصادي وسياسي اوسع بين البلدين. مشروع ميناء الفاو العملاق يمثل تحديا مهما لجهود إيران الرامية لتطوير ميناء تشابهار والتأسيس لنفسها كمحور إقليمي لعبور البضائع. ومهما يكن من الامر, لا ينبغي ان تكون المنافسة بين البلدين لعبة صفرية, فكلا البلدين لديهما الكثير لكسبه من زيادة التعاون الاقتصادي والاندماج. في نهاية المطاف, ان نجاح هذه المشاريع الضخمة سيتوقف على عدة عوامل, منها الاستقرار السياسي والامن الإقليمي وإرادة جميع الأطراف للعمل معا لتحقيق أهدافهم المشتركة.

IRAQ COPY

الملاحظات:

- تعزيز البيئة السياسية والأمنية الداخلية ومعالجة التحديات التي يمثلها الفساد والهدر الكبير في المال العام هي أولى الخطوات التي يتوجب على العراق الحرص على تنفيذها لضمان استكمال خططه ومشاريعه التنموية الطموحة وحمايتها من المنافسة والتدخلات الإقليمية والدولية.
- من الطبيعي ان تثير مشاريع طموحة مثل ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية البري مخاوف لدى بعض دول الجوار الإقليمي, بسبب الابعاد الجيوسياسية والاقتصادية البعيدة المدى لهذه المشاريع والتي ستحول العراق الى محور إقليمي ودولي لمرور وشحن ونقل البضائع, ويعود على البلاد بمردودات مالية واقتصادية.
- على العراق طمأنة مخاوف هذه الدول والعمل على اشراك الأطراف الإقليمية والدولية ضمن شبكة المشاريع التنموية الجاري تنفيذها في العراق, لكي لا تشعر هذه الأطراف بان هذه المشاريع ستكون على حساب مصالحها وتدرك ان هنالك منفعة ستعود على المنطقة وشعوبها بالمجمل اذا ما نشطت حركة التبادل التجاري وعبور البضائع.

IRAQCOPY
Iraq In Global Think Tanks

نشرة تخصصية محدودة التداول يصدرها المعهد العراقي للحوار في بغداد وتتركز مهمتها في ترجمة اهم ما تتناوله مراكز التفكير العالمية حول العراق وتقوم ايضا بترجمة اشياء مهمة يعتقد فريق العمل ضرورة اطلاع صانع القرار عليها.

ونود ان نشير هنا الى مجموعة امور: -

الامر الاول: تتالف كل ترجمة من:

- **ملخص تنفيذي**: وهو خلاصة الترجمة حسب كاتبها ويقوم المعهد فقط بترجمتها وتلخيصها ولا يتصرف بافكارها ومفرداتها.
- ترجمة نص المادة مع الاشارة الى الفقرات المهمة عبر تظليلها باللون الغامق.
- **الملاحظات والتوصيات**: وهي تمثل راي المعهد ورؤيته للموضوع. وليس بالضرورة تبنيه للفكرة بل هو خلاصة ما وصل له راي المترجم والباحث.

الامر الثاني: يقوم المعهد بترجمة النص كما هو، فلا يعني ان المعهد يتبنى رأي الكاتب.

الامر الثالث: ان هذه النشرة تخصصية وترسل فقط لمجموعة محدودة جدا من صناع ومتخذي القرار في العراق. ولا يجوز نشرها شرعاً وقانوناً الا باذن من مدير المعهد حصراً.

الامر الرابع: يسر المعهد استقبال ملاحظاتكم وتصويباتكم وانتقاداتكم البناءة. على البريد الالكتروني ورقم الهاتف المثبتان على صفحات النشرة.

الامر الخامس: المعهد مستقل ماليا واداريا بشكل كامل ولا يستقبل اي تبرعات او معونات.

Iraqi Institute for Dialogue
للحوار

IRAQCOPY

Iraq In Global Think Tanks