

73- 72 حزيران 2024
السنة العشرون اذى الحجة 1445

HIWAR ALFIKR

مجلة فصلية فكرية تصدر عن المعهد العراقي للحوار

حوار الفكر

طريق التنمية العراقي

تحالف المصالح والرهانات الجيوسياسية



صدر حديثاً عن المعهد العراقي للحوار



Iraqi institute for dialogue



التواصل الاقليمي.. محورية العراق

مؤتمر حوار بغداد الدولي السادس

حوار الفكر

مجلة فصلية فكرية تصدر عن المعهد العراقي للحوار

+964 773 019 7635

+964 772 997 3147

العراق ، بغداد ، الجادرية
- شارع الوزراء

Ministers St. Al-Jadriya
Baghdad, Iraq

head@hewariraq.com

office@hewariraq.com

www.hewariraq.com



المشرف العام

الشيخ د. همام باقر حمودي

رئيس التحرير

عباس راضي العامري

حزيران 2024 72-73

العدد العشرون اذى العدد 1445

HIWAR ALFIKR

مجلة فصلية فكرية تصدر عن المعهد العراقي للحوار

حوار الفكر

طريق التنمية العراقي

تحالف المصالح والرهانات الجيوسياسية



المعهد العراقي للحوار:

مؤسسة أكاديمية فكرية بحثية، تعنى بالدراسات والتخطيط الاستراتيجي، تأسست بعد التغيير في عام ٢٠٠٣، فكانت واحدة من اهم المشاريع التي تعنى بعملية صناعة القرارات وتحضير الخيارات وبدائلها من خلال المراقبة الدقيقة للأحداث 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 والاقتصادية والعسكرية والامنية وغيرها .

الترجمة

قسم الترجمة في المعهد العراقي للحوار

- رقم الايداع في دار الكتب والوثائق ١٠٦١
- معتمدة في نقابة الصحفيين العراقيين تحت الرقم ٤٥٦
- جميع الحقوق محفوظة
- لا يحق إعادة نشر المواد المنشورة في المجلة دون استئذان إدارتها
- لا يحق الاقتباس من المواد المنشورة في المجلة دون ذكر المصدر
- الافكار الواردة في المجلة لا تعبر بالضرورة عن رأي المعهد او مجلة حوار الفكر

المحتويات

- | | | | |
|--|------------------------|--|---------------------------------------|
| مشروع طريق التنمية العراقي
ومشروع الحزام والطريق الصيني64 | رائد محسن داود | طريق التنمية:
براند الدولة العراقية6 | د. ياسر عبد الحسين |
| الممرات الدولية امام لطريق التنمية.....80 | وسام شاکر السراي | مشروع طريق التنمية
وتأثيره على حركة النقل والتجارة في العراق.....16 | د. نور عماد تركي |
| دور الطريق التنمية الجديد (القناة الجافة)100 | محمد غسان الشبوط | طريق التنمية الإستراتيجي:
استكشاف الفرص والتحديات.....22 | نبيل خالد مخلف
علي نجم العبدالله |
| مشروع طريق التنمية: هل سيكون
طريق الحرير الجديد؟.....126 | د. بيلجاي دومان | سكة حديد بغداد -برلين: دراسة تاريخية34 | د. ابراهيم خليل العلاف |
| مشروع طريق التنمية العراقي - التركي134 | د. سرحات سها كوكجو غلو | طريق التنمية بين الضرورات الاقتصادية للعراق ودول
الجوار والتحديات والتهديدات الأمنية.....40 | الفريق الركن حسن سلمان خليفة البيضاني |
| قراءة في موقف إيران تجاه طريق التنمية العراقي.....138 | علي نجات | | |



د. ياسر عبد الحسين

• أكاديمي ودبلوماسي عراقي



طريق التنمية: براند الدولة العراقية



في سياق براند الدولة (Nation Branding) باتت دول العالم تتسابق مع بعضها البعض من أجل الاهتمام بصورتها وسمعتها، ففي سياق العولمة والاتصال وتأثير الصورة وتدفق المعلومات الإنسانية ليس بالأمر الجديد أن تهتم الدول ومؤسساتها بصورتها الخارجية ونمط إدارة سمعتها في المسرح الدولي، حتى أصبح واحداً من معايير قوتها الناعمة واستراتيجيتها الخارجية.

لم يعد الموضوع يشكل مجرد كونه هدفاً اقتصادياً لجذب السياحة أو الاستثمار الأجنبي، بل توطيد تأمين النفوذ الجيوسياسي والاستراتيجي على المدى المتوسط والقصير، بل يرتبط هذا الموضوع بالتنافس لتغيير صور نمطية او ترسيخ صورة معينة. ولهذا أصبحت مهمة صناعة العلامة الوطنية للدولة والأمة، بمثابة نمط استراتيجي تسعى إليه

”

(العراق أعظم أقاليم الأرض منزلةً، وأجلها صفةً، وأغزرها جبايةً، وأكثرها دخلاً، وأجملها أهلاً، وأكثرها أموالاً، وأحسنها محاسنً، وأفخرها صنائع، وأهله أوفرهم عقولاً وأوسعهم علوماً، وأفسحهم فطنة في سالف الزمان والأمم الخالية).

ابن حوقل

“

المتزايدة للقيمة الرمزية للمنتجات حيث تؤدي إلى تأكيد الهوية الخاصة بالدول، وبالتالي فإن العلامة التجارية وصورة الدولة القومية والنقل الناجح لهذه الصورة إلى صادراتها لا يقل أهمية عن ما ينتجونه ويبيعونه،⁽²⁾ وهي الإدارة المنهجية والتماسكة للتصورات المحيطة ببلد أو أمة أو مدينة متأصلة في المجالات السياسية والاجتماعية، وبعبارة أخرى، لا تسعى العلامة التجارية الوطنية والعلامة التجارية للمدينة إلى تحقيق الأهداف الاقتصادية فحسب، بل توفر أداة حوكمة لتنمية المناطق من خلال السياسات الاجتماعية والثقافية والبيئية⁽³⁾، حيث يعد الاتصال الإعلامي الخارجي مرآة تعكس الأوضاع القائمة على المستوى الدولي من خلال قوة مزدوجة:-

- القوة التي يعكسها الاتصال الدولي وتشمل مجموعة القوى الاجتماعية والسياسية والعسكرية والاقتصادية والديموغرافية والتكنولوجية.

- قوة ذاتية خاصة به، تشمل مكونات العملية الاتصالية مثل القائم بالاتصال وقوة الرسالة والوسيلة والمتلقي ثم مراحل التخطيط والتنفيذ والمتابعة.⁽⁴⁾ ولهذا فإن الحكومات تستخدم هذه التقنيات لخلق صورتها الإيجابية على المستوى العالمي من خلال وسائل الأفلام ومحطات التلفزيون والوكالات الحكومية الدولية، ولقد غيرت حكومات القوى العظمى في العالم إستراتيجياتها من ممارسة القوة العسكرية إلى أنواع أخرى مثل « القوة الناعمة » وهي قوة ليست عدائية وعنيفة بأي حال من الأحوال، وبدلاً من ذلك، يتركز هذا الشكل من السلطة في أيدي المعلومات والدبلوماسية الثقافية⁽⁵⁾.

ولهذا تبقى الصورة من أهم أشكال التسويق السياسي والتي تسعى لبناء صورة عن الدولة بالشكل الذي يحقق مصالحها في الدول الأخرى وتحديداً في الدول التي تستهدف من قبل النشاط التسويقي السياسي، وقد أثبتت الدراسات تأثير بلد الأصل أو بلد المنشأ (Country of Origin) على سلوك الأفراد والجماعات، وعلى تفضيلاتهم الشرائية،

الدول لتحقيق أهدافها، حيث وضع مؤشر دولي لبراند الدولة صيغ وفق ستة معايير: أولها: يعنى بالسياحة والمعالم الحضارية للدولة، وثانيها: بالصادرات أي منتجات وخدمات الدولة، والمعيار الثالث: الهوية الثقافية والتراث، والرابع: هو معيار الحكومة واستقرارها السياسي، والخامس: هو طبيعة القيم الاجتماعية مثل التسامح والكرم وغيرها، وأخرها: هو الاستثمار الاقتصادي وقدرة الدولة على جذب الشركات وصناعة بيئة الأعمال.

وباتت الأخيرة في سياق الدبلوماسية الاقتصادية هي الشغل الشاغل لمؤسسات صنع القرار، والمؤسسات الدبلوماسية والمعنية بعالم المال والاقتصاد، وفي أغلب الأحيان، يُستعان بشركات العلاقات العامة لصناعة هذه الصورة، فعلى المستوى الاقتصادي يمكن أن تتحوّل تلك الصورة، لاحقاً، إلى تحسين ماركتها التجارية، حتى قيل - تدرأً - إن «مايكروسوفت Microsoft» و«ماكدونالدز McDonald's» من بين أبرز الدبلوماسيين الأميركيين، أو أن «نوكيا Nokia» هي مبعوثة فنلندا إلى العالم، أو أن سيارات «مرسيدس» تعمل بروح وكفاءة الأمة الألمانية، وبذلك تتحوّل البراندات إلى رافعات إيجابية لتلك الصورة لكي تعلق على حائط المجتمع الدولي بتصور إيجابي وبمسمار راسخ. وقد تحولت فكرة (البراند) من مجال تسويق المنتجات التجارية، إلى المنتجات السياسية والدبلوماسية للدولة لصناعة هوية حضارية تنافسية⁽¹⁾، لهذا، فإن براند الدولة يمثل سياق الجهد الحكومي وغير الحكومي المنسق والفعال لإدارة صورة البلد، ونظام إدارة السمعة من خلال تعزيز الهوية الثقافية للمجتمع وتاريخه خارج حدودها في السوق الدولية، ضمن نظام الأنماط والصور في عصر الثورة المعرفية.

وبالتالي فإن بناء الهوية البصرية للأمم هو الحقل النظري والتطبيقي الذي يهدف إلى قياس وبناء وإدارة سمعة البلدان عبر التركيز على الأهمية

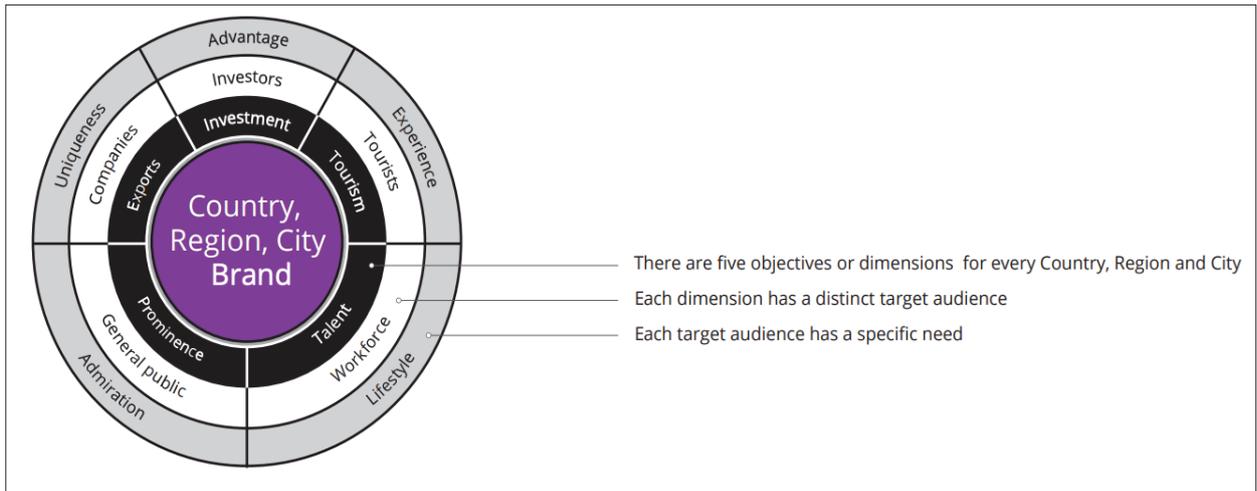
يقرب من 200 دولة ومنطقة حول العالم.
ووفق معايير ماركة الدولة تعتمد الابعاد التالية:
 1. جذب الاستثمار.
 2. الجذب السياحي.
 3. جذب المواهب،
 4. تعزيز الشهرة (زيادة جهود الدبلوماسية العامة).
 5. تعزيز الصادرات.

وبالتالي فان مهمة براند الدولة هي:

- تسهيل الاستثمار الأجنبي المباشر والتجارة.
- تحسين ظروف جذب المواهب والاحتفاظ بها.
- تشجيع التبادل الثقافي.
- تسهيل التبادل والشركات الدولية.
- التنمية المستدامة للقطاعات الرئيسية: السياحة والتكنولوجيا والتعدين والطب والعلوم وغيرها.
- تعزيز النمو الاقتصادي المستدام.
- التخفيف من التحديات الاجتماعية من خلال السياسات العامة.
- تعزيز الشعور بالانتماء والفخر بمكانتها بين مواطنيها.

كما يهدف تسويق الدولة إلى جذب الاستثمارات وجعلها وجهة للسياحة والإستثمار، وقد أصبحت بعض الدول معروفة بخبراتها في بعض الصناعات مثل اليابان في صناعة الكهربيائيات، وألمانيا في صناعة السيارات، وعليه تزداد ثقة المستهلكين في جودة المنتج إذا كان منشؤه بلداً معيناً، وتخصص كثير من الدول ميزانيات كبيرة ومؤسسات مستقلة لغايات تسويق الدولة، ومن الأمثلة على ذلك وكالة الإعلام الأمريكية (USIA) والتي تأسست في العام 1953 ومن أهدافها الرئيسية تزيين صورة الولايات المتحدة الأمريكية والترويج لنمط الحياة الأمريكي وتخضع خمس إدارات لهذه الوكالة منها: إدارة الصحافة والمطبوعات، إدارة الأفلام والخدمات التلفزيونية، إدارة الخدمات الإذاعية، وتحاول هذه الوكالة إغراق السوق العربي بالمؤلفات والأفلام التي ترسخ روح الإعجاب بالحضارة الأمريكية.⁽⁶⁾

ووفق مجموعة بلوم Bloom Consulting للاستشارات؛ وهي شركة متخصصة في العلامات التجارية الوطنية والعلامات التجارية التي وضعت أكثر من 90 مشروعاً في خمس قارات، والتي تقوم بتحليل أداء العلامة التجارية على نطاق واسع لما



Asia Rank				
#	Variation		World Rank	CBS Rating
1	+1	 India	3	A
2	-1	 China	7	BBB
3	+1	 Singapore	9	AAA
4	-1	 Hong Kong SAR, China	15	A
5	+4	 Japan	16	BBB

بينما احتل العراق المرتبة الحادية والثلاثين من مجموعة ثمانية وأربعين دولة في قارة اسيا، يجعل العراق امام تحدٍ لأعادة مكانته وصورته الحقيقية التي كانت تمثل الدولة الأولى والحضارة الراسخة في التاريخ.



حاولت الحكومة الحالية في عهد الرئيس محمد شياع السوداني تصوير مشروع طريق التنمية على انه علامة وبراند العراق القادم والمؤثر لسنوات مقبلة على المستوى الداخلي والخارجي.



وعليه وفق الاحصائيات الأخيرة لهذه المجموعة للعام 2022-2023 فان دول العالم التي احتلت المراكز الأولى في تسويق الماركة الوطنية هي: (7)

The global top 25 performers rank			
#	Variation		CBS Rating
1	+1	 United Kingdom	AA
2	-1	 United States of America	BBB
3	+1	 India	A
4	+2	 France	AA
5	+4	 Germany	A
6	-1	 Brazil	A
7	-4	 China	BBB
8	-1	 Australia	A
9	+2	 Singapore	AAA
10	-2	 Canada	A
11	+4	 Russian Federation	BBB
12	-	 Netherlands	AAA
13	-	 Ireland	AA
14	+3	 Italy	A
15	-5	 Hong Kong SAR, China	A
16	+14	 Japan	BBB
17	-3	 Spain	A
18	-2	 Mexico	AA
19	-1	 Indonesia	AA
20	-1	 Turkey	AA
21	+1	 Malaysia	A
22	+2	 Sweden	AA
23	+2	 Portugal	BB
24	+2	 Poland	AA
25	-2	 Colombia	BBB

حيث احتلت المملكة المتحدة والولايات المتحدة الامريكية المراكز الأولى على مستوى العالم من حيث تسويق ماركاتها الوطنية، بينما كانت المراكز الخمسة الأولى في قارة اسيا هي:

التجارة الدولية و الاقتصاد⁽⁸⁾.

وعند تطبيق مفاهيم إدارة السمعة وبناء الهوية للسلع والمنظمات لإحياء الصورة الوطنية، وارتبطت نصائحه ببعض الأبعاد الأساسية لترسيخ الصورة الإيجابية، على سبيل المثال، من خلال السياحة والاستثمار والتنمية الاقتصادية والتنمية البشرية والترويج الثقافي، ومن بين العديد من الاستراتيجيات، تعد الدبلوماسية العامة واحدة من الاستراتيجيات الفعالة لتوصيل الصورة الوطنية.

براند العراق

لا اعتقد ان هناك بلداً قد ظلمت صورته وسمعته أكثر من العراق وبات يمثل في نظر كثير من قوى الغرب انه مجرد ساحة حرب، لهذا حاولت الحكومة الحالية في عهد الرئيس محمد شياع السوداني تصوير مشروع طريق التنمية على انه علامة وبراند العراق القادم والمؤثر لسنوات مقبلة على المستوى الداخلي والخارجي.

حيث وظف كل ما يتصل بادوات السياسة الخارجية في بعدها الاقتصادي، وبكل ما يتصل بها من مسائل التجارة الخارجية والمعاملات المالية والأنشطة الاستثمارية وحركة الأموال عبر العلاقات الخارجية بين الدول، حيث ان الأدوات الاقتصادية تعمل في اتجاهين متعاكسين هما كسب القوة التاثيرية للسياسة الخارجية في ممارسة النفوذ على المستوى الإقليمي والدولي بواسطة توفير الموارد الكافية لتغطية نفقات أنشطة السياسة الخارجية وتوسيع أجهزتها.⁽⁹⁾

لما يمثله طريق التنمية من أهمية استراتيجية كبرى لاقتصاد العراق في مجال البحث عن تنوعه، ولكون المشروع يمثل الأساس الاستراتيجي المتميز للحكومة العراقية الحالية التي سوف يسجل لها التاريخ انها ساهمت فعلا في صناعة اقتصاد عراقي متميز، يوظف جغرافية العراق المتميزة، عبر مرور

Asia Rank

#	Variation		World Rank	CBS Rating
26	+5	 Azerbaijan	84	BBB
27	-2	 Qatar	88	AA
28	-1	 Lebanon	91	BB
29	-3	 Bahrain	92	B
30	+4	 Lao P.D.R.	100	BB
31	-8	 Iraq	101	A
32	+1	 Mongolia	102	AAA
33	-4	 Macao SAR, China	103	A
34	+5	 Nepal	114	BBB
35	-	 Uzbekistan	118	BBB
36	-4	 Kuwait	120	CCC
37	+1	 Afghanistan	129	B
38	-1	 Brunei Darussalam	137	BBB
39	+3	 Tajikistan	140	AA
40	-	 Armenia	149	B
41	*	 Korea, D.P.R.	151	BBB
42	-6	 Turkmenistan	152	C
43	+2	 Yemen	155	AA
44	-1	 Bhutan	160	AA
45	-4	 Maldives	165	B
46	-2	 Kyrgyzstan	169	B
47	*	 Palestine	172	B
48	-2	 Timor-Leste	180	BB

لهذا فان السعي لصناعة مفهوم العلامة الوطنية، يفسر كيف ترسخ الدولة سمعتها من خلال استراتيجيات التسويق، حيث أوضح سيمون أنهولت Simon Anholt، الذي صاغ هذا المفهوم عام 1996، أن هذه الاستراتيجيات يمكن استخدامها لكسب قلوب وعقول الناس، بما في ذلك كيفية صناعة هوية الأمة من أجل الحصول على المزايا في



العراق على حد قول احد

الزعماء العراقيين (بيت

كبير بشباك صغير) اشارة

الى قلة مساحة الاطلالة

البحرية



لا يزال بناء الصورة الوطنية بحاجة إلى مكونات مهمة أخرى مثل المبادرات التسويقية، والسياسة الإعلامية، وتقنيات إدارة الأزمات في العلاقات العامة، والحملات الإعلانية، خاصة في المجال السياحي وكيفية التعامل مع أزمة العلاقات الدولية، وإن بناء الصورة الوطنية ليس هو السبيل الوحيد لدولة ما لكي تصبح متفوقة على غيرها من حيث القوة، ويمكنها دعم بناء الأمة خاصة عند التواصل من خلال الصناعات الثقافية باعتبارها القوة الناعمة.⁽¹²⁾

وعلى المستوى التاريخي لطالما كانت طرق التجارة تاريخياً تمثل ممرات ليس للبضائع فحسب، وإنما للتواصل الثقافي والسياسي، وبهذا سيمثل طريق التنمية جسراً للتواصل الإيجابي على كل المستويات بين الشرق والغرب، اقتصادياً وثقافياً وسياسياً مثل:

- مشروع الحزام والطريق: منذ انطلاق المشروع الصيني على المستوى الإعلامي والكشف عنه عام 2013، قامت الصين بفتح مؤسسة ثقافية باسم بيت الحكمة للترويج عن المشروع وطباعة الكتب تتجاوز ال 100 كتاب للتعريف حول المشروع، لإقامة ورش

المشروع بأكثر من عشرة محافظات عراقية، والذي يمتد من الفاو إلى فيشخابور بطول 1200 كيلومتر، وبهذا سيصنع فرص عمل واسعة وكثيرة في هذه المحافظات التي ستقدم الخدمات لضيوف الطريق، كما سوف يساهم في فرص لنشوء تجمعات حضرية جديدة ويرتقي بعجلة السياحة الدينية والبيئية والأثرية لمروحه بمختلف المناطق الغنية بهذه الرقع السياحية المختلفة، وأيضاً في جانب الدبلوماسية الإقليمية سوف يساعد على صناعة محورٍ للتعاون الإقليمي بعيداً عن الاستقطابات الحادة التي تمر بها المنطقة، فضلاً عن ان ما يميز هذا المشروع هو كونه الأقل تكلفة لطرق النقل والاقل حساسية في المجال السياسي.

رغم كون العراق على حد قول احد الزعماء العراقيين (بيت كبير بشباك صغير) اشارة الى قلة مساحة الاطلالة البحرية، التحدي ان تواجه ذلك بواقعية شديدة وكما يقول (تيم مارشال Tim Marshall) في كتابه (انتقام الجغرافيا)، لطالما كانت الجغرافيا سجننا يحدد ما هية الدولة او ما يمكن ان تكون عليه، وسجنا ناضل قادة عالما كثيرا للتحرر منه، ومع تقدم القرن الحادي والعشرين فان العوامل الجغرافية التي ساعدت على تحديد تاريخنا ستستمر في تحديد مستقبلنا.⁽¹⁰⁾

هل للمشروع ركيزة ثقافية؟

يكتسب جزء الثقافة المرتبط بالاقتصاد أهمية رئيسة لان الأنشطة الاقتصادية تشكل جزءاً كبيراً من الحياة وهي مرتبطة بالضرورة ارتباطاً وثيقاً، من خلال وظائفها ببقية النظام الثقافي مثل الارتباط بالحياة العائلية والحكومة والدين والتعليم والقوانين وما الى ذلك ويتطلب الامر درجة عالية من الاتساق المتبادل ومن ثم فان المتغيرات التي تطرأ على النشاط الاقتصادي تميل الان الى فرض تغيرات على بقية المنظومة⁽¹¹⁾.

أن وسائل الإعلام التقليدية هي الأعلى تأثيراً، في تسويق مشروع قناة السويس الجديدة بنسبة (43.5%)، كما أن وسائل الإعلام أثرت في الجمهور المصري فقد جذبت انتباههم تجاه مشروع قناة السويس في الترتيب الأول بنسبة (67.7%)، وأثارت اهتمامهم بنسبة (32.5%)، وأيقظت رغبتهم في المشاركة بنسبة (26.2%)، وساعدتهم في اتخاذ قرار بنسبة (14.5%).

كما استطاعت الرسائل التسويقية التي قدّمتها وسائل الإعلام المصرية حول قناة السويس الجديدة إقناع الجمهور المصري تمامًا بنسبة (50.7%)، في حين رأى نسبة (35.7%) أنها كانت محدودة الإقناع، بينما نسبة (13.7%) يرون أن وسائل الإعلام غير مقنعة في تسويق مشروع قناة السويس الجديدة.⁽¹⁴⁾

ما يحتاجه المشروع لكي يصبح ماركة:

رغم كل خطوات الحكومة الجادة من خلال لقاءات ومقابلات السيد رئيس الوزراء مع الجهات المعنية لدعم المشروع لكن ما يسجل على المشروع في الوقت الراهن هو ضرورة تحويله الى ماركة وبراند العراق على مستوى طرق النقل.

- الاتفاق مع شركة علاقات عامة دولية.
- تشكيل لجنة ثقافية متخصصة حول المشروع.
- تشكيل لجنة علمية متخصصة بحثية لدراسة طرق النقل الدولية الاخرى .
- تسويق الفكرة وتوظيفها التاريخي في الوقت الراهن لزيادة دور بغداد الاستراتيجي في المنطقة.
- فتح نوافذ متخصصة اعلامية واستثمارية للتفاعل مع الشركات والافراد ورجال الاعمال.
- اقامة ملتقى سنوي متخصص فضلا عن معرض مصاحب للقناة الجافة.
- تعزيز فكرة التكامل الإقتصادي في المنطقة عن فكرة البحث عن ربط مستمر مع مشاريع اخرى .



كانت طرق التجارة تاريخياً تمثل ممرات ليس للبضائع فحسب، وإنما للتواصل الثقافي والسياسي، وبهذا سيمثل طريق التنمية جسراً للتواصل الإيجابي على كل المستويات بين الشرق والغرب



عمل ومنتديات وبحوث وكتب متخصصة في هذا المجال، واعتقد انه فرصة لنجاح مشروعنا العراقي لكونه الأقل حدة في الجانب السياسي والأيدولوجي. وتشير المصادر بان الحكومة الصينية خصصت، في اذار عام 2023، مبلغ 54.84 مليار يوان (حوالي 8 مليارات دولار) كميزانية للإنفاق الدبلوماسي للعام الجاري، بزيادة قدرها 12.2 في المائة، ويتضمن حزمة متنوعة من المجالات، من ضمنها الدعاية الخارجية، وهو ما يطرح التساؤل بشأن دوافع اهتمام الصين بدور الإعلام في إطار أهداف سياستها الخارجية، كما قدرت "منظمة مراسلون بلا حدود" أن الحكومة الصينية تستثمر نحو 1.3 مليارات دولار سنوياً، بهدف زيادة الانتشار العالمي لوسائل إعلامها.⁽¹³⁾

-مشروع قناة السويس الجديدة: نجحت حكومة السيسي في بناء مشروع قناة السويس الجديدة من خلال إطلاق السندات المصرفية للمواطنين المساهمين وجعله شركه مساهمة (ويمكن دراسة تطبيق هذه الحالة في العراق) وأيضا توظيف مراكز الدراسات للتسويق للفكرة واهميتها الاقتصادية عبر مؤتمرات ومنصات بحثية وأخرى اعلامية.

الهوامش

- 11 جيلين فيشر، دور الثقافة والادراك في العلاقات الدولية ، ترجمة اسعد حليم، الجمعية المصرية لنشر المعرفة والثقافة العالمية، القاهرة، 2004، ص 171.
- 12 Avraham, E. Crisis communication, image restoration, and battling stereotypes of terror and wars: media strategies for attracting tourism to Middle Eastern countries. *American Behavioral Scientist*, 57(9), 2013, 1350-1367.
- 13 الصين توظف وسائل الإعلام في مواجهة الغرب .. آليات متنوعة ونتائج متباينة، على الرابط التالي : <https://www.hespress.com/%D8%A7%>
- 14 رسالة دكتوراه بجامعة الأزهر: 53.7% راضون عن تسويق مشروع قناة السويس الجديدة، على الرابط التالي: <https://shbabek.com/show/149159>

- 1 ووفقاً لتقرير صادر عن وزارة الخارجية الإسبانية، فإن ما يقرب 41% من الأخبار التي تشير إلى إسبانيا في الصحافة الأجنبية تشير إلى الرياضة الإسبانية بكونها تشكّل إحدى العلامات الرئيسية للهوية والمكانة الدولية لشبه الجزيرة الإيبيرية.
- 2 Martin Roll, How Nations And Brands Overcome Country of Origin Challenges, <https://martinroll.com/resources/articles/branding/how-nations-and-brands-overcome-country-of-origin-challenges/>
- 3 وفق تعريف شركة بلوم للاستشارات.
- 4 هارون حسن، الاعلام والسياسة الخارجية الولايات المتحدة الامريكية دراسة حالة، مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية أبو ظبي ، 2020، ص 32.
- 5 See: Nye, J. S., *Soft power: The means to success in world politics*, Public Affairs, New York, 2004.
- 6 للمزيد أنظر: امجد شنابلة، التسويق السياسي من مرشح الحزب الى الحروب كيف تسوق المنتجات السياسية، دار ورد الاردنية للنشر والتوزيع، عمان، 2020، ص 12.
- 7 للمزيد أنظر:
- BLOOM CONSULTING COUNTRY BRAND RANKING, at: <https://www.bloom-consulting.com/en/country-brand-ranking>
- 8 Anholt, S. Practitioner insight: From nation branding to competitive identity - the role of brand management as a component of national policy. In K. Dinnie, (Eds.), *Nation branding: Concepts, Issues, Practice*, Oxford, 2008, pp. 22-31.
- 9 عامر مصباح، المدخل النظري في تفسير السياسة الخارجية، دار الكتاب الحديث، القاهرة، 2020، ص 688.
- 10 تيم مارشال، سجناء الجغرافيا عشر خرائط تخبرك كل ما تحتاج الى معرفته عن السياسة الدولية، ترجمة انس محجوب، يونس محجوب، صفحة 7، الرياض، 2022، ص 436.





للحوار

د. نور عماد تربي



مشروع طريق التنمية

وتأثيره على حركة النقل والتجارة في العراق



إن هكذا مشاريع ما هي إلا خطوة بدأت تتبعها العديد من البلدان من أجل إعداد بلدانها لعصر ما بعد النفط، من خلال الاستثمار في قطاعي البنية التحتية والخدمات اللوجستية. هذه المبادرات في العراق لها أهمية كبيرة من حيث إعداد البلاد لعصر ما بعد النفط. وذلك لأن معظم إيرادات ميزانية العراق تأتي من عائدات النفط. ووفقا لقانون موازنة 2023، التي أقرت لمدة لثلاث سنوات متتالية، تقدر عائدات النفط بنحو 90 مليار دولار أمريكي. ومع ذلك، فإن الإيرادات غير النفطية التي تبلغ حوالي 13 مليار دولار أمريكي تسبب ضعف أكبر في الاقتصاد العراقي. لذلك، يمكن للمرء أن يجادل بأن طريق التنمية له أهمية حيوية بالنسبة للعراق لتنويع اقتصاده. وتقدر الشركة العامة لموانئ العراق أن شبكة النقل ستدر إيرادات سنوية تقارب 4 مليارات دولار بمجرد تشغيلها بكامل طاقتها، على الرغم من أنه من المتوقع أن تكتمل باستثمارات تقارب 17 مليار دولار. ويشير هذا الرقم إلى زيادة كبيرة في عائدات العراق غير النفطية. بالإضافة إلى ذلك، من

”

مشروع طريق التنمية العراقي هو مشروع خاص بالبنية التحتية الإستراتيجية التي تهدف إلى تحسين شبكة النقل في العراق، ويشمل هذا المشروع بناء وإعادة تأهيل الطرق والجسور والطرق السريعة لتعزيز الاتصال وتعزيز النمو الاقتصادي والتنمية في البلاد.

“



فقدان وظيفة الخط الروسي
الأوكراني كمرر شمالي
وعدم الاستقرار في الممر
المركزي بعد انسحاب
الولايات المتحدة من
أفغانستان يشكلان خطرا
كبيرا على مشروع الحزام
والطريق



الفكرة الأساسية من المشروع هي ربط ميناء الفاو الكبير بشبكة من الطرق السريعة والسكك الحديدية التي تمتد شمالا إلى معبر فيشخابور الحدودي مع تركيا. وستنقل هذه الشبكة البضائع من آسيا إلى أوروبا والعكس صحيح. وستكون تركيا ممرا لأوروبا. وبحسب مسؤولين عراقيين، فإن الطريق سيوفر حوالي 15 يوما لنقل البضائع بين شرق آسيا وشمال أوروبا.

هذا المشروع من المفترض أن يربط جنوب العراق بالحدود العراقية التركية بمسافة 1190 كيلومترا، في حين أن السكك الحديدية المدرجة في هذا المشروع تمتد لمسافة 1175 كيلومترا لاستخدامها من قبل القطارات عالية السرعة (300 كم/ساعة للركاب و 160 كم/ساعة للبضائع). وستمر ممرات النقل هذه عبر 12 محافظة عراقية من الجنوب إلى الشمال، مما سيعزز التجارة الداخلية والتكامل الإقتصادي. وتقدر الحكومة العراقية أن قطار الشحن ذي المسارين سيكون له قدرة أولية تبلغ 3.5 مليون حاوية و 22 مليون طن من البضائع سنويا بحلول عام 2028، ليتم رفعها على مراحل إلى ما يقدر

المتوقع أن يزداد هذا الرقم مع إدراج مناطق مختلفة في المشروع في المراحل اللاحقة. إن أثر مشروع طريق التنمية سيتجاوز مجرد ربط مدينة تركيا والعراق. كما أنها ذات أهمية كبيرة لمشروع الحزام والطريق الصيني، الذي تم الإعلان عنه في عام 2013. إن فقدان وظيفة الخط الروسي الأوكراني كمرر شمالي وعدم الاستقرار في الممر المركزي بعد انسحاب الولايات المتحدة من أفغانستان يشكلان خطرا كبيرا على مشروع الحزام والطريق. هذه العوامل يمكن أن تجعل من الطريق البحري أكثر أهمية بالنسبة للصين، لكنها قد تسبب انخفاضا في التأثير الكلي للحزام والطريق. ومع ذلك، فإن مبادرة طريق التنمية في العراق هي عامل يمكن أن يعكس هذه العملية. إذ يوفر طريق التنمية طريقا جديدا يمكن من خلاله توصيل الطريق البحري بالممر المركزي عبر تركيا.⁽¹⁾

بديل للنفط:

إن طريق التنمية هو مشروع تم تقديمه سابقا تحت اسم القناة الجافة، وتفاوت اهتمام الحكومات العراقية المتعاقبة عند التعامل مع هذا المشروع. ومع ذلك، اكتسب المشروع مزيدا من الزخم عندما بدأت شركة دايو الكورية الجنوبية في تنفيذ مشروع الفاو الكبير. من وجهة نظر الحكومة العراقية، يسعى مشروع طريق التنمية إلى تحقيق هدفين أساسيين: أولا، مصدر دخل إضافي للاقتصاد العراقي إذ يقلل من اعتماده الشديد على النفط، ويخلق فرص عمل جديدة ويحفز الاقتصاد.

ثانيا، تعزيز الدور الجغرافي الاقتصادي للعراق من خلال توظيف موقعه الجغرافي كنقطة اتصال بين الخليج وآسيا وأوروبا لتحقيق مكاسب سياسية واقتصادية تعزز مكانته الإقليمية. وهنا تكمن جاذبية المشروع لأنه يقوم على افتراض أنه يمكن توليد الإيرادات من خلال استخدام الموقع الجغرافي.

الآثار المترتبة على مشروع طريق التنمية:

يؤثر مشروع طريق التنمية على عدة جوانب منها⁽³⁾:

أولاً، اقتصادياً: يعد المشروع حيوي مع إمكانية تحقيقه للعديد من الميزات الايجابية للاقتصاد العراقي، يهدف المشروع بشكل عام إلى تنويع الاقتصاد المحلي وتقليل الاعتماد على النفط، وخلق فرص عمل جديدة، خاصة بين الشباب. وتقدر الحكومة العراقية إيرادات المشروع بنحو 4 مليارات دولار سنوياً. وهذا من شأنه أن يوفر دخلاً إضافياً غير نفطي (تشكل عائدات النفط حوالي 90 في المائة من ميزانية الحكومة العراقية). في رؤية الحكومة، ويعد المشروع وسيلة مجدية لخلق تنمية اقتصادية شاملة في المحافظات والمناطق التي يمر من خلالها الطريق من خلال خلق فرص عمل، ومشاريع ثانوية، وتشجيع الهجرة خارج المراكز الحضرية وبناء مراكز جديدة، وتحفيز القطاع الخاص، وتقليل الطلب على التوظيف العام.

ثانياً، سياسياً، تسعى الحكومة العراقية المتمثلة برئيس الوزراء محمد شياع السوداني إلى جعل المشروع علامة فارقة تعكس جدتها في تبني برنامج تنموي طموح ومحاولة معالجة الصعوبات الاقتصادية في البلاد، هذا المشروع طويل الأجل. لذلك، سيسمح للحكومة بطلب تفويض أطول وانتظار نتيجة المشروع. قد يخدم هذا المشروع أيضاً أي حملة انتخابية مستقبلية قد يديرها السوداني من خلال الترويج للإنجازات المحتملة أو تقديم وعود جذابة. علاوة على ذلك، يسمح المشروع للحكومة بتوجيه الرأي العام، وخاصة الشباب، نحو بدائل التوظيف العام الذي يثقل كاهل الحكومة، وهذا وفقاً للمتحدث الرسمي باسم الحكومة. وتتوافق فكرة المشروع مع المحاولات التي تسعى لها الحكومة لتقديم نفسها كحكومة «خدمية» تهتم بتحسين الظروف الاقتصادية والخدمية وتوفير



تقدر الحكومة العراقية أن
قطار الشحن ذي المسارين
سيكون له قدرة أولية تبلغ
3.5 مليون حاوية و 22
مليون طن من البضائع سنوياً
بحلول عام 2028



بعدد 7.5 مليون حاوية بحلول عام 2038. ويجب أن تمكن السكك الحديدية ذات المسار المزدوج المتصلة بالميناء من نقل 80 إلى 90 زوجاً من القطارات كل يوم، معظمها يعمل بالطاقة الكهربائية. ووفقاً لمصادر حكومية عراقية، لن يقتصر المشروع على بناء شبكة من الطرق والسكك الحديدية. بدلاً من ذلك، ستزداد المدن الصناعية والمرافق الخدمية على طول الطريق، مروراً بالصحراء خارج المراكز الحضرية.⁽²⁾ أولاً، استغلال التضاريس السهلة والمنبسطة يعني أنه لن تكون هناك حاجة لأنفاق مكلفة. ثانياً، لتحفيز الهجرة الديموغرافية خارج المراكز الحضرية على ضفاف الأنهار بحثاً عن فرص العمل المتعلقة بهذا المشروع. لذلك، قدمت الحكومة برئاسة محمد شياع السوداني مشروع طريق التنمية على أنه مشروع متعدد الأبعاد له تأثير كبير على الواقع الاقتصادي العراقي إذا نجح.



لاستثمارات العراق. ومن شأن دمج طريق التنمية في السكك الحديدية المتوقع بناؤها في منطقة الخليج أن يمهّد الطريق لنفوذ متزايد في المنطقة ويؤثر بشكل إيجابي على حجم التجارة.

وجدير بالذكر إن تركيا والعراق ليسا مشاركين بشكل مباشر في الممر الهندي- الشرق الأوسطي - الأوروبي الذي أعلن عنه في اجتماع مجموعة ال 20. ومع ذلك، حتى لو تم تنفيذ هذا المشروع، فمن المرجح أن تكون فوائده أضعف من طريق التنمية. وذلك لأن طريق التنمية مهم لكل من مبادرة الحزام والطريق وللتكامل الداخلي للخليج وانفتاح الشبكة الخليجية على أوروبا.

يمكن إيجاز الآثار المترتبة على هذا المشروع كما يلي:

تعزيز التجارة الداخلية والخارجية: إفتتاح طريق التنمية يمكن أن يسهل حركة البضائع والسلع بين المدن العراقية المختلفة وكذلك بين العراق والدول

فرص العمل وتجعل ذلك أولوية لها. ثالثاً، إقليمياً، تحاول الحكومة العراقية الاستفادة من خفض التصعيد في البيئة الإقليمية، خاصة بعد الاتفاق السعودي الإيراني، لتعزيز دور العراق كحلقة وصل بين مختلف الأطراف الإقليمية ونقطة تقارب بدلا من ساحة معركة. في حين كان مؤتمر بغداد مناسبة جيدة لجمع أطراف إقليمية متعددة، وخاصة إيران ودول الخليج، فإن وجود سوريا يجعل المؤتمر إطارا للمضي قدما في خطوات التطبيع مع دمشق خلال القمة العربية الأخيرة إذ قدمت هذه الفرصة العرق كدولة تبحث عن علاقات إقليمية مستقرة وتنبذ الصراع.

بذلك نرى أنه بالإضافة إلى تنويع الاقتصاد العراقي وإنشاء خط لوجستي عالمي جديد، فإن طريق التنمية سيساهم أيضا في تطوير العلاقات بين العراق و جواره الاقليمي خاصة تركيا. وبعبارة أخرى، سيتعزز الموقف التركي الجيوسياسي نتيجة

العراقية إظهار استعدادها للمضي قدماً بأقصى قدر من الكفاءة والحد الأدنى من الفساد وإهدار الموارد من أجل تحقيق المشروع وإكماله على أتم وجه .

الهوامش

- 1 . Feyzullah Tuna Aygün , center for middle eastern studies , development road : Iraq's future vision, an article published in 27.9.2023, further more : <https://www.orsam.org.tr/en/development-road-iraqs-future-vision/Iraq-studies-unit-Iraq's-Development-Road> . 2 Project: Geo-Political and Economic Implications and Prospects of Success, 15 Jun 2023 : further more <https://epc.ae/en/details/featured/iraq-s-development-road-project-geo-political-and-economic-implications-and-prospects-of-success> . 3 . الموقع الالكتروني للأمانة العامة لمجلس الوزراء <https://iq.cabinet>

المجاورة. هذا ويمكن أن يزيد من حركة التجارة ويعزز الاقتصاد الوطني.

تحسين الوصول الى الأسواق: بفتح طريق التنمية، يمكن للشركات العراقية الوصول بسهولة اكبر للأسواق الجديدة والمحلية والدولية مما يمكنها من توسيع نطاق عملياتها و زيادة الإصدارات. تقليل تكاليف النقل: إذا كانت الطريق توفر مساراً أكثر كفاءة و سهولة للنقل، فإن ذلك يمكن أن يقلل من تكاليف النقل للشركات والتجار، مما يجعل السلع أكثر تنافسية في السوق.

تعزيز الاستثمارات الأجنبية: افتتاح طريق التنمية يمكن أن يجذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية إلى العراق، حيث يمكن للشركات الأجنبية الاستفادة من بنية تحتية محسنة لنقل البضائع. تحسين الوصول إلى الخدمات الأساسية: بفتح طريق التنمية، يمكن للمجتمعات المحلية الوصول بسهولة أكبر إلى الخدمات الأساسية مثل المدارس والمستشفيات والأسواق، مما يعزز الحياة الاقتصادية والاجتماعية.

بشكل عام، يمكن ان يكون افتتاح طريق التنمية عاملاً حيويًا في تعزيز التجارة والنقل في العراق وتعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية في البلد.

في الختام يمكن القول إن مشروع طريق التنمية يتضمن العديد من الميزات الإيجابية التي يمكنها أن ترفع المستوى الاقتصادي للبلد ويعزز مكانته الإقليمية، ولكن حسب رأي العديد من الباحثين فهو يواجهه عقبات وتحديات تجعلهم يتسائلون عن إمكانية تحقيقه بالدرجة الأولى، كما إنه المشروع قد لا يخلق تأثيراً جيوسياسياً وجغرافياً واقتصادياً كبيراً كما تطمح إليه الحكومة العراقية، على الأقل في السنوات القليلة المقبلة. ومع ذلك، يمكن أن يغير بشكل فعال الديناميكيات الاقتصادية الداخلية التي يهيمن عليها إيجار النفط. حتى الآن، فإن مشروع طريق التنمية ليس سوى فكرة على الورق. وإن التنفيذ الناجح لهذه الفكرة سيتطلب من الحكومة



علي نجم العبدالله

• باحث سياسي



نبيل خالد مخلف

• جامعة الانبار



طريق التنمية الإستراتيجي:
استكشاف الفرص والتحديات

المقدمة

وتعد البنية التحتية- الطرقية من أهم الركائز الأساسية للتنمية الشاملة في أي دولة، ومن أجل تعزيز الاقتصاد الوطني وتحسين جودة الحياة للمواطنين، تشكل مشاريع طريق التنمية مرتكزاً أساساً في عملية التنمية الشاملة، وعلى هذا، يعد مشروع طريق التنمية العراقي مبادرة إستراتيجية تهدف إلى تعزيز النمو الاقتصادي وتحسين الخدمات في البلاد، إذ يعد هذا المشروع جسراً يربط العراق وتركيا، وكذلك يربط المناطق النائية بالمراكز الحضرية ويسهم في تحسين جودة الحياة للسكان المحليين من خلال توفير فرص عمل أكثر وتحسين الوصول إلى الخدمات الأساسية، كما يساعد المشروع أيضاً في تعزيز السياحة وجذب الاستثمارات الجديدة لتعزيز النمو الاقتصادي، في هذه الورقة، سنستعرض أهم الفرص المتاحة لنجاح هذا المشروع، تقابلها التحديات التي تعترض المشروع.

أولاً: الأهمية الإستراتيجية لطريق التنمية

يعد طريق التنمية الإستراتيجي، أو ما يعرف محلياً بـ القناة الجافة*؛ مشروعاً عراقياً لربط سكي وبري يربط بين الأسواق الأوروبية والآسيوية عبر ميناء الفاو في محافظة البصرة مروراً بالخليج جنوباً (الخريطة رقم1)، مفاده مقتصر على نقل البضائع

يعد العراق واحداً من الدول ذات الأهمية الاستراتيجية في الشرق الأوسط نظراً لموقعه الجغرافي الإستراتيجي والتاريخي الهام، إذ يقع العراق في قلب الشرق الأوسط، مما يجعله محطة رئيسة على طرق التجارة القديمة والحديثة ونقطة تقاطع للعديد من الثقافات والحضارات. ويتميز العراق بمكانة جيو- استراتيجية في سياق التنافس الدولي على منطقة الشرق الأوسط، ولكي لا يكون العراق خارج دائرة التأثير في مسار الأحداث العالمية والإقليمية الجارية في المنطقة، تبلورت لدى الحكومة العراقية رؤية سياسية طموحة فيما يتعلق بتوظيف المكانة الجيو- استراتيجية للعراق، ولا سيما بما يمتلكه من امكانات وموارد في سبيل تعزيز التنمية الشاملة، وضرورة أن يكون له دور مؤثر في مسار الإستراتيجيات والمشاريع العالمية التي تستهدف المنطقة، ولا سيما مبادرة الحزام والطريق وغيرها.

فيشخابور يبلغ 1190 كيلو متر، ولكل من خط سكة الحديد والطريق البري مسارًا مختلف عن الآخر، فلا يقتربان إلا في شمال محافظة كربلاء، إذ يستمر سير الطريقين بشكل متقارب جدًا وصولاً إلى منفذ فيشخابور، ومن ثم فإن هذا الطريق الإستراتيجي سينقل البضائع التجارية بمختلف أنواعها من أوروبا عبر تركيا وصولاً إلى العراق عند ميناء الفاو الكبير، ومن ثم إلى الخليج، وبالعكس من المخطط أن تمر السلع والموارد الخليجية من الخليج عبر العراق ثم تركيا وصولاً إلى أوروبا⁽¹⁾.

كما يمكن اعتباره برنامج إصلاح رئيس للاقتصاد العراقي في ظل ما يعاني منه اقتصاد العراق طوال الاعوام السابقة، إذ تبدأ عملية الإصلاح بتطوير القطاعات المتدهور، الأمر الذي سيؤدي إلى إنعاش قطاعات الصناعة والزراعة والسياحة وغيرها من القطاعات التي عانت منذ أربعة عقود سابقة⁽²⁾. وتوسعى الحكومة العراقية من خلال هذا المشروع إلى بناء مدن صناعية بالقرب من هذا الطريق والمدن السكنية الجديدة، على أن تكون هذه في جغرافية تبعد بما لا يقل عن 10 إلى 20 كم عن المراكز السكانية الرئيسية، نظرًا للكثافة السكانية العالية التي تتصف بها هذه المدن الرئيسية، والتي أدت إلى أزمة اسير والطرق، وأن المباشرة ببناء المدن الجديدة سيؤدي إلى الانتعاش التجاري وتوفير آلاف الوظائف، ولا سيما إذا نجح العراق في أن يكون مركزًا للمصانع العالمية في ميناء الفاو وغيره، وقد أعربت الصين مرارًا عن استعدادها لنقل بعض المصانع إلى الفاو، مستفيدة من توسط ميناء الفاو بينها وبين الأسواق الأوروبية، وتوفر المواد الخام الكافية والقوى العاملة في العراق. ويمكن لهذا المشروع الضخم أن يصب في مصلحة قطاع المياه في العراق، إذ يشمل المشروع «الإصلاحي التنموي» برنامج تحلية المياه الذي يمكن أن يسهم في تخفيف أزمة شحة المياه بعد انخفاض مناسيبها القادمة من تركيا عبر نهري دجلة والفرات أو تلك القادمة من إيران⁽³⁾.

وتوزيعها بين الخليج وأوروبا، إذ يعد طريق التنمية بالعراق من أهم المشاريع الإستراتيجية في البلاد، وهذا ما ذكره المتحدث باسم رئاسة مجلس الوزراء العراقي في يوم 27 أيار 2023، إن هذا المشروع سيخدم المنطقة اقتصادياً وسيُنقل البضائع من أوروبا إلى الخليج وبالعكس عبر العراق، سعياً إلى أن يكون العصب الجديد للاقتصاد العراقي .

خريطة مسار طريق التنمية الإستراتيجي داخل العراق



بالإضافة إلى ذلك، سيضم المشروع أيضًا موانئ ومدن صناعية وسكنية جديدة ومطارات مستحدثة بشكل تكنولوجي متقدم، وسيكون تنفيذه موجّهًا نحو الصحراء، بهدف استصلاح الأرض للزراعة والصناعة والتجارة بكلفة مالية تصل إلى 17 مليار دولار وسيكتمل في وقت قياسي من 2024 إلى 2028، ومن المقرر أن يبدأ الربط السككي الجديد من ميناء الفاو في جنوب العراق حتى ميناء فيشخابور شمال العراق الذي يمتد على الحدود التركية بطول 1175 كيلومتر، علمًا أن طول الطريق البري بين ميناء الفاو وميناء

خلال إتباع سياسة عمل متكيفة مع جميع السياسات الأخرى في سبيل تحقيق المصالح المشتركة⁽⁵⁾.

ثانيًا: فرص نجاح المشروع

تشير المعلومات الأساسية الخاصة بمشروع التنمية الإستراتيجية في العراق على إنه مشروع كبير يحمل الكثير من الفرص التي يمكن أن تتحقق وتنتقل بالاقتصاد العراقي من إقتصاد ريعي إلى إقتصاد متعدد الإيرادات، ويمكن إجمال هذه الفرص بما يلي⁽⁶⁾:

1- تعزيز الاقتصاد المحلي، من خلال تحسين الوصول إلى المناطق النائية، وتوفير فرص عمل جديدة، يمكن أن يساهم المشروع في تعزيز النمو الاقتصادي في العراق، فضلاً عن الإيرادات التي ستتحقق جراء نقل البضائع والسلع التجارية ذهابًا وإيابًا الأمر الذي سيعود بالفائدة الكبيرة على الاقتصاد العراقي.

2- إنشاء البنى التحتية، إذ يوفر مشروع طريق التنمية فرصة لتحسين الطرق والجسور والبنية التحتية الأخرى في العراق، مما يعزز النقل ويسهل حركة البضائع والأشخاص، وهذه يمكن ان تخفف العبء عن البنى التحتية في العراق التي أصابها الكثير من الضرر بسبب تقادمها أو لصعوبة تطويرها لوجود معوقات ومعرقلات كثيرة لا مجال لسردها هنا.

3- التحول الكبير في مجريات التجارة الخاصة بميناء الفاو الكبير أذ أن الانظار العالمية ستتحول صوب هذا الميناء الذي يعتبر نقطة رئيسة للتوزيع والاستيعاب التجاري لآلاف الشاحنات القادمة من 25 دولة أوروبية ذاهبة في اتجاه الخليج وبالمقابل استيعاب البضائع والسلع القادمة من الصين والهند وشرق آسيا إلى أوروبا.

4- التقاء الشرق بالغرب، من أهم الفرص المميزة لطريق التنمية الإستراتيجي في العراق أنه من الممكن أن يربط الشرق بالغرب بواسطة الالتقاء



تسعى الحكومة العراقية من خلال هذا المشروع إلى بناء مدن صناعية بالقرب من هذا الطريق والمدن السكنية الجديدة، على أن تكون هذه في جغرافية تبعد بما لا يقل عن 10 إلى 20 كم عن المراكز السكانية الرئيسية



ويمكن لهذا المشروع على المستوى الخارجي أن يكون محورًا للتعاون الإقليمي وسيحقق فائدة كبيرة للدول المجاورة في نمو اقتصاداتها صناعيا وتجارياً وزراعياً، لا سيما إذا نجح العراق دبلوماسياً من التسويق لأهمية هذا المشروع لدول الجوار. ولطالما كانت طرق التجارة تاريخياً تمثل ممرات ليس للبضائع فحسب، وانما للتواصل الثقافي والسياسي، وبهذا سيمثل طريق التنمية جسراً للتواصل الإيجابي على كل المستويات بين الشرق والغرب⁽⁴⁾.

ومن حيث التبادل التجاري، فقد ذكر الرئيس رجب طيب أردوغان إلى إن حجم التبادل التجاري بين تركيا والعراق تجاوز الـ 24 مليار دولار عام 2021م، وهو بحسب ذكره قد حطم «رقمًا قياسيًّا»، ونوه إلى أن البلدين يملكان القدرة على زيادة حجم التجارة بشكل يحقق النتائج الايجابية من خلال إزالة العقبات والقيود أمام التجارة المشتركة، أما على المستوى العالمي فأن هذا المشروع من شأنه أن يحقق أهداف اقتصادية واضحة المعالم تكمن في خدمة جميع الأطراف المشاركة في عملية الربط التجاري، إضافة إلى الفائدة الكبيرة التي تعود إلى العراق من

متصلة مع دول الخليج وآسيا وأوروبا بهدف تحقيق عوائد سياسية واقتصادية وتعزز مواقعها الإقليمية. هذه هي الجاذبية للمشروع التي يقوم على توليد عائد اقتصادي من خلال الاستثمار في موقع جغرافي لذلك يسعى العراق إلى تعظيم الاستثمار الأجنبي من خلال تقديم مشاريع جيوسياسية من أجل الحصول على أكبر الفوائد الاقتصادية لمواجهة أزمته الداخلية يتم تحديد هذا الاتجاه بوضوح في ظل الفجوة بين العراق وبعض دول المنطقة التي تحتاج إلى إعادة اكتشاف البيئة الجديدة للجهات الفاعلة، مما يؤدي إلى الميل نحو تجنب العلاقات مع البلدان المحيطة جغرافيًا بدلاً من الانخراط في أي نزاع قد ينشأ إقليمي أو دولي⁽⁸⁾. وهنا سيلعب المشروع دورًا محوريًا في تنشيط الحركة التجارية، وزيادة العلاقات بين أوروبا والشرق، إلى جانب تحقيق الاستقرار والأمن في المنطقة؛ في ظل احتياج الطرق الجديدة إلى التأمين. 7 - فرصة لتغيير ثقافي وحضاري، إذ أن بناء المدن الجديدة تلعب دور أساس في تطوير الجوانب الثقافية والحضرية، إذًا سيكون فرصة للمناطق النائية أن تكون

بطريق الحرير الذي يوفر تكاليف أقل من حيث النقل التجاري إضافة إلى اختصار عامل الزمن، بمعنى وصول البضائع والسلع بمدد زمنية قياسية مقارنة بطرق النقل الأخرى. إذ أن التوجه الصحيح والمستدام لطريق التنمية الإستراتيجي يمكن أن يؤدي في نهاية المطاف إلى الالتقاء بطريق (مشروع الحزام والطريق الصيني) ويكون بداية جديدة ومهمة في مستقبل العراق⁽⁷⁾.

5- تفعيل حركة التجارة، يُعد طريق التنمية الإستراتيجي في العراق- من وجهة نظر السياسة الخارجية العراقية- أداة رئيسة ومهمة من أجل التبادل التجاري بين دول المنطقة انطلاقًا من كون المشروع يحتاج إلى مجموعة من الموانئ البحرية من أجل سلامة حركة النقل التجاري مثل: ميناء جبل علي في دولة الإمارات، وميناء مبارك في دولة الكويت، وميناء بندر عباس في إيران، وميناء الفاو الكبير في العراق نقطة الانطلاق الرئيسية لحركة التجارة.

6 - نقطة جذب جيوسياسي في المنطقة، من المعلوم أن العراق جغرافيًا يقع في منطقة ذات أبعاد جيوسياسية غاية في الأهمية، إذ كان العراق حضاريًا مركزًا لدول حكمت العالم القديم آنذاك وبسطت نفوذها على مناطق مترامية الأطراف، فالعراق كان ولا يزال وعلى مختلف مراحل التاريخ- في عهد أزدهار حضاراته وفي مراحل تراجعها- نقطة جذب لأنظار العالم بأسره.

فقد يسعى العراق إلى الأفادة من المجال الدبلوماسي العراقي بخلق الفرص المتاحة والتمكن من التفاعل بشكل أكثر فعالية مع البيئة المحيطة من خلال العمل على تحقيق أمرين أساسيين: أولهما، إيجاد مصادر دخل إضافية للاقتصاد العراقي بهدف التقليل من الاعتماد الشديد على النفط وامكانية خلق فرص عمل من أجل إنعاش الاقتصاد المحلي. والثاني هو تعزيز دور العراق الجغرافي والاقتصادي من خلال الاستثمار في موقعه الجغرافي كمناطقة



أن مكانة إقليم

كردستان العراق في

المشروع عامل مهم

سواء في سبيل نجاح أو

إعاقة المشروع





إبراهيم الخليل الحدودي الذي يعتبر هو البوابة الرئيسية الرابطة بين إقليم كردستان العراق وبين تركيا والدول الأوروبية وما يمثله من عوائد اقتصادية لصالح إقليم كردستان العراق، أما التحدي الآخر فأن للطبيعة الجبلية الوعرة لحدود إقليم كردستان مع تركيا آثارًا إضافية أمام تنفيذ المشروع، إذ أن شبكة السكك الحديدية التي سيتم تضمينها في المشروع تتطلب أرض مستوية مما يتعارض مع طبيعة المنطقة، لذلك تشير التقديرات إلى أنه إذا شمل المشروع أراضٍ في إقليم كردستان، فإن مدة المشروع يمكن أن تختلف من 4 سنوات إلى حوالي 6 سنوات، وقد تزيد التكلفة الإجمالية للمشروع من الخطة الأصلية البالغة 17 مليار دولار أمريكي لتصل إلى 20 مليار دولار أمريكي، مما يعقد تنفيذ المشروع، أما بالنسبة للمسار البديل ومن المتوقع أن يمر الخط بالموصل ثم مدينة الربيعة بمحافظة

جزءًا من عملية التواصل الحضاري والثقافي من خلال فرص العمل لسكانها واتصالها بالمدن الجديدة ومناطق التبادل التجاري.

ثالثاً: تحديات تنفيذ المشروع

يواجه طريق التنمية الإستراتيجي في العراق بعضًا من التحديات التي تعيق إنجازه وتجعل منه مشروعًا فعالاً، ويمكن إيجاز هذه التحديات على النحو الآتي:

1 - عدم اتفاق الحكومة الاتحادية وحكومة إقليم كردستان: بمعنى أن مكانة إقليم كردستان العراق في المشروع عامل مهم سواء في سبيل نجاح أو إعاقة المشروع، من هنا يمكن الإشارة إلى رفض إقليم كردستان على مد شبكة السكك الحديدية بطول 4 كيلومترات عبر محافظة دهوك وصولاً إلى الحدود التركية لما لهذا الأمر من آثار سلبية على معبر



أختلفت القوى والكتل
السياسية العراقية
المختلفة على المشروع،
لا سيما فيما يتعلق بإطار
التنسيق أذ أعرب البعض
عن شكوكهم وتشكيكهم في
المبادرة



الميزانية أما بالنسبة للخيار الثاني، وهو شراكة بين الحكومة والقطاع الخاص فإنه يواجه أيضا التحدي المتمثل في توفير التمويل اللازم تحت إدارة حكومية، بينما الخيار الثالث وهو التمويل من خلال استثمارات من قبل مجموعة من الشركات العالمية مع شركاء محليين، ومن ثم فإن موضوع التمويل المالي لإنجاز المشروع يشكل محددًا في اختيار الطريق الأنسب في التمويل المالي من أجل اتمام إنجاز المشروع⁽¹²⁾.

5 - التحديات الأمنية: هنالك بعض التحديات التي يمكن أن تواجه مشروع طريق التنمية في العراق، ويمكن إيجاز أبرزها بالآتي⁽¹³⁾:

أ- الخروقات الأمنية التي تحصل في بعض المحافظات الواقعة على مسار طريق التنمية الإستراتيجي والتي من شأنها أن تؤثر سلبيًا على إتمام المشروع أو الحاق الأضرار بالخطوط الناقلة التي يمر منها.

ب- وجود حزب العمال الكردستاني في بعض المناطق الشمالية، والتي تمر بها خطوط النقل والسكك الحديدية لطريق التنمية، وهو ما من شأنه أن يعرقل من آلية سير العمل بالشكل الذي يحقق النتائج الإيجابية، ومن الممكن أن وجود هؤلاء سيدفع

نينوى العراقية ومن هناك إلى سوريا ثم إلى تركيا، والعقبة التي تقف أمام المسار البديل هي حالة دمشق التي فرضت مؤخرا مطالب عالية على أجرة «الترانزيت» للقطارات التي تمر عبر أراضيها وحددتها بنحو 8 دولارات رغم أن سعر النقل بالسكك الحديدية العالمية ليس هو نفسه بل أنه لا يتجاوز 3 دولارات في هذا السيناريو من المتوقع حدوث انخفاض كبير في عائدات المشروع العراقي⁽⁹⁾.

2- تخلف البنى التحتية وخطوط سكك النقل: نظرًا للعمليات العسكرية والظروف الاستثنائية التي عاشها العراق بعد عام 2003م، تدهورت البنية التحتية العراقية بشكل كبير مما أدى إلى فقدان السكك الحديدية والمطارات والبنية التحتية واجزاء كبيرة من المدن، في مدن مثل الموصل التي تمثل المسار البديل لخط النقل التجاري وأصبحت المرافق بأضرار جسيمة، كما يتفشى الفساد في مفاصل ومؤسسات مختلفة من الدولة العراقية، مما يمنع المشاريع الكبرى من الإنجاز على سبيل المثال، لم يتم الانتهاء من ميناء الفاو الذي يعد هو ركيزة أساسية لمشروع طريق التطوير الإستراتيجي⁽¹⁰⁾.

3- اختلاف رؤى القوى السياسية العراقية: أختلفت القوى والكتل السياسية العراقية المختلفة على المشروع، لا سيما فيما يتعلق بإطار التنسيق أذ أعرب البعض عن شكوكهم وتشكيكهم في المبادرة، ويرجع ذلك أساسًا إلى علاقات العراق المتقلبة مع جيرانه، ولا سيما المملكة العربية السعودية، أذ ذكر أحد السياسيين على سبيل المثال، إن المشروع سيفيد المملكة العربية السعودية في المقام الأول وليس العراق، لأنه يمثل الممر الرئيس للمبادرة⁽¹¹⁾.

4 - التكلفة المالية: تقدر التكلفة الأولية لمشروع طريق التنمية الإستراتيجية بنحو 17 مليار دولار، مع ثلاث خيارات للتمويل، إذ يدور الأول حول التمويل الحكومي لكن المراقبين استبعدوا قدرة الحكومة على تحقيق ذلك بالنظر إلى العجز الكلي الكبير في



بهم إلى استهداف عمليات النقل التجاري بهدف
عرقلة المشروع، أو ربما يتخذونه باباً استراتيجياً
لتحقيق أهدافهم من خلال تبني عمليات القرصنة،
أو أختطاف العاملين في مجال النقل التجاري بهدف
حصولهم على الفدية مقابل إطلاق سراحهم.
6 - التحديات الخارجية: تتطلب مشروعات
التنمية التعاون مع الجهات الإقليمية والدولية
لضمان تحقيق أهداف المشروع، ومن حيث مشروع
طريق التنمية الجديد قد يمر بتحديات كبيرة على
المستوى (الخارجي)، بسبب طبيعة علاقات العراق
غير المستقرة مع دول الجوار، ولا سيما إيران وتركيا.
إذ أن إيران ليست بعيدة عن تحديات بناء الطرق،
إذ يعتبر المشروع منافساً لموانئها، ولا سيما ميناء
(الإمام الخميني) الذي يقع في خور موسى بمحافظة
خوزستان الذي يكثف الجهود لتسريع الموافقة على
الخط الحديدي الرابط بين البصرة والشلامجة مع
العراق وتعزيز تجارتها (الترانزيت) التي تتم من



تقدر التكلفة الأولية
لمشروع طريق التنمية
الإستراتيجية بنحو 17
مليار دولار، مع ثلاث
خيارات للتمويل





يمكن للحكومة العراقية
إنشاء بيئة استثمارية
ملائمة للشركات الأجنبية
التي ترغب في المشاركة
في مشروع طريق التنمية،
ولا سيما تشجيع الاستثمار
الصيني بطريق التنمية



والازدهار وتحسين جودة الحياة للمواطنين. ولا شك أن مشروع طريق التنمية الإستراتيجي ومنذ الإعلان عنه مثل رؤية عراقية خالصة- من خلال بيان وجهة نظر الحكومة العراقية- والتي اتفقت على أهمية وواقعية هذا المشروع وفائدته للاقتصاد العراقي، فضلاً عن التأسيس لشراكة اقتصادية مع دول منطقة الشرق الأوسط وبعض دول العالم التي ستفيد حتمًا من الخدمات التي سيقدمها لتسهيل الحركة التجارية الدولية. وعلى الرغم من عد هذا المشروع كأحد المشاريع الواعدة، إلا هنالك من يعتقد بأن المشروع يحتاج إلى المزيد من الدراسات المعمقة ومزيد من التوضيحات، ويتطلب أيضًا تنسيقًا كبيرًا على مستوى بلورة إرادة وطنية سياسية من مختلف الأطراف حتى يحضى باجماع وطني.

التوصيات:

1 - العمل على تنفيذ المشروع بشفافية وفعالية لضمان تحقيق النتائج المطلوبة والأفادة القصوى للمجتمع العراقي، وضرورة تزويد المواطن والمراقب

خلال نقل البضائع والركاب عبر العراق وتسهيل تبادل البضائع بين البلدين الذي وصل في عام 2022 إلى (10,23) مليار دولار⁽¹⁴⁾.

ومن ثم، فإن مشروع طريق التنمية قد يكون من وجهة النظر الإيرانية مشروعًا بديلًا عن الخط الإيراني (عبادان) من إيران إلى تركيا، فضلًا عن الامارات العربية المتحدة التي لا ترغب في وجود موانئ اخرى تنافس موانئها البحرية، ونتيجة لذلك، قد تعمل هذه الأطراف بنشاط من أجل إعاقة تقدم المشروع، وحتى الوقت الحاضر العراق لديه اتفاق سياسي فقط مع تركيا لكنه يفتقر إلى صفقات مماثلة مع دول الجوار الأخرى، ولا سيما إيران والسعودية⁽¹⁵⁾.

أما الجانب التركي فإنه يشكل تحديًا أمام إكمال امدادات المشروع الذي سيعتمد على التنسيق مع تركيا من أجل العبور من تركيا للوصول إلى شبكة النقل الأوروبية، ويكمن التحدي في طبيعة العلاقات العراقية- التركية والتي تتميز بعدم الاستقرار في الوقت الراهن، بسبب قضايا المياه بين البلدين ووجود حزب العمال الكردستاني في شمال العراق وتصدير النفط العراقي عبر ميناء جيهان التركي بعد ما كان لصالح العراق، كما أن من مصلحة تركيا استمرار تصدير السلع التركية إلى العراق وإبقاء العراق بلدًا استهلاكيًا يعتمد عليها في استيراد السلع والاحتياجات دون غيرها، إذ وصل التبادل التجاري بين البلدين في عام 2022 إلى (15.5) مليار دولار⁽¹⁶⁾. وهكذا، فعلى صانعو القرار السياسي الخارجي التوصل إلى تقاربات شاملة ومتوازنة وخلق مساحة من التفاهم مع دول المنطقة ولا سيما دول الجوار لتلافي تضارب المصالح والأفادة من مشروع طريق التنمية الإستراتيجي.

الخاتمة

وفي ضوء ما سبق، إن مشروع طريق التنمية العراقي يمثل فرصة هامة للبلاد لتحقيق التقدم

المصادر:

1. أحمد الدباغ، ماذا تعرف عن طريق التنمية الجديد بالعراق، موقع الجزيرة، متاح على الرابط: [https://www.google.com/amp/s/www.aljazeera.net/amp/business/2023/5/27/](https://www.google.com/amp/s/www.aljazeera.net/amp/business/2023/5/27)
2. اميمة الشاذلي، طريق التنمية: فرصة لتطوير البنية التحتية في العراق وهمزة وصل بين الشرق والغرب، موقع بي بي سي عربي نيوز، متاح على الرابط: <https://www.bbc.com/arabic/middleeast-65732210>
3. بعد إعلان بغداد عنه ما هو طريق التنمية لربط الشرق والغرب، 2023، موقع سكاى نيوز عربية، متاح على الرابط: <https://www.google.com/amp/s/www.skynewsarabia.com/amp/business/1624888>
4. حافظ عبدالأمير امين وسهيلة الحجيبي ومنذر عليوي حميد، طريق الحرير وطريق التنمية: نقيضان أم مكملان في استدامة الاقتصاد العراقي، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، عدد خاص بالمؤتمر العلمي والدولي السادس/ السابع عشر (القيادة الرشيدة والتنمية المستدامة سبل الاصلاح الاقتصادي العراقي)، لسنة 2023، المجلد/ 22، العدد/ 80، كلية الإدارة والاقتصاد، الجامعة المستنصرية، 2024.
5. حيدر نعمة بخيت، طريق التنمية العراقي فرص تنمية واعدة وتحديات كبيرة، مركز البيان للدراسات والتخطيط.
6. رلى واثق، شركات اسبانية تستعد للاستثمار في طريق التنمية، موقع جريدة الصباح، عبر الرابط: <mailto:https://alsabaah.iq/80599-.html>

بكل المعلومات التفصيلية ومراحل سير المشروع. إذ يمكن أن تساعد هذه الخطوة في بناء الثقة بين الشركاء الدوليين والمحليين وضمان استخدام الأموال بكفاءة وفعالية.

2 - رفع درجة أهمية الحدود الجغرافية (البرية والبحرية) مع دول الجوار إلى مستوى أن تكون موضوعات سيادية من الدرجة العليا، حتى لا يكون هناك أي تهاون للمؤسسات المعنية في هذا الشأن. فميناء الفاو هو الرئة التي يتنفس منها العراق كأطلالة وحيدة له على المياه الإقليمية، فضلاً لما له من مكانة جيوبوليتيكية للعراق تصب في صالح المصلحة الوطنية العليا.

3 - التفاوض مع تركيا لتفعيل مشروع التجارة عبر دجلة والفرات بشرط أن تزيد اطاقلات الماء الضرورية للملاحة، مع مساهمتها بالاستثمار بتحويل الجسور فوق دجلة والفرات إلى انفاق، وبناء موانئ في المدن التي تقع على نهر دجلة والفرات.

4 - تشجيع الاستثمار الخارجي، إذ يمكن للحكومة العراقية إنشاء بيئة استثمارية ملائمة للشركات الأجنبية التي ترغب في المشاركة في مشروع طريق التنمية، ولا سيما تشجيع الاستثمار الصيني بطريق التنمية، مع فرض تطوير القوى العاملة تكنولوجياً، والأفادة من نموذج التنمية الصينية، ونموذج مشروع الحزام والطريق الإستراتيجي.

5 - تعزيز التعاون مع الشركاء الدوليين، إذ يمكن للحكومة العراقية تعزيز التعاون مع الشركاء الدوليين، مثل البنك الدولي وصندوق النقد الدولي والمنظمات الإنمائية الدولية، للحصول على الدعم الفني والمالي اللازم لتنفيذ وإدارة مشروع طريق التنمية بكفاءة.

6 - فرض زمالات دراسية للطلبة العراقيين على الدول الأوروبية والصين في مجالات التكنولوجيا والهندسة والاعمار بما يخدم تشغيل وصيانة المشروع، ويوفر أيدي عاملة عراقية نوعية للمشروع.

والعلوم السياسية، العدد (20)، كلية القانون والعلوم السياسية، الجامعة العراقية، 2023. Future for Advanced Research and Studies, The opportunities and challenges of Iraq's strategic "Development Road" project, Article via the 2023/5/published on 5 electronic link: <https://futureuae.com/en-US/Mainpage/Item/8293/the-dry-canal-the-opportunities-and-challenges-of-iraqs-strategic-development-road-project>

7. سعد عبيد السعدي، الأبعاد الإقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية (ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق انموذجا)، مجلة العلوم السياسية، العدد (61)، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، 2021.
8. سعد علي حسين، مشروع طريق التنمية: قراءة في الفرص والتحديات، مركز روق بغداد، 2024.
9. طريق التنمية الجديد في العراق ما هو وما مميزاته وتأثيره الاقليمي، موقع الخليج الجديد، 2023، متاح على الرابط: <https://thenewkhalij.news/article/296100/>
10. فراس حسين علي الصفار، طريق التنمية الاقتصادية: الفرص والتحديات، مركز الدراسات الإستراتيجية، متاح على الرابط: <http://kerbalacss.uokerbala.edu.iq/wp/blog/2023/06/04/>
11. فراس عباس هاشم، مشروع طريق التنمية العراقي: رهانات دبلوماسية بأبعاد إستراتيجية- جيوسياسية، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 2023.
12. ما هو مشروع طريق التنمية الذي وصفه اردوغان بالحرير الجديد، موقع ناس نيوز، 2023، متاح على الرابط: <https://www.nasnews.com/view.php?cat=104270>
13. ما هي فرص وتحديات تدشين مشروع طريق التنمية الإستراتيجي في العراق، تقديرات المستقبل، العدد/ 1827، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، ابو ظبي، 2023.
14. يوسف راضي كاظم وعبد الجبار كريم عبد الأمير، التحديات الإستراتيجية للأمن الوطني العراقي بعد 2023، مجلة كلية القانون

الهوامش:

رهانات دبلوماسية بأبعاد إستراتيجية- جيوسياسية، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 2023، ص7.

9 ماهي فرص وتحديات تدشين مشروع طريق التنمية الإستراتيجي في العراق، تقديرات المستقبل، العدد/ 1827، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، ابو ظبي، 2023، ص2.

10 Future for Advanced Research and Studies, The opportunities and challenges of Iraq's strategic "Development Road" project, Article published on 52023/5/ via the electronic link: <https://futureuae.com/en-US/Mainpage/Item/8293/the-dry-canal-the-opportunities-and-challenges-of-iraqs-strategic-development-road-project>.

11 Future for Advanced Research and Studies, op, cit.

12 طريق التنمية الجديد في العراق ما هو وما مميزاته وتأثيره الاقليمي، مصدر سبق ذكره.

13 يوسف راضي كاظم وعبد الجبار كريم عبد الأمير، التحديات الإستراتيجية للأمن الوطني العراقي بعد 2023، مجلة كلية القانون والعلوم السياسية، العدد (20)، كلية القانون والعلوم السياسية، الجامعة العراقية، 2023، ص20.

14 حيدر نعمة بخيت، طريق التنمية العراقي فرص تنمية واعدة وتحديات كبيرة، مركز البيان للدراسات والتخطيط، ص24.

15 ((سعد علي حسين، مشروع طريق التنمية: قراءة في الفرص والتحديات، مركز روق بغداد، 2024، ص7.

16 حيدر نعمة بخيت، مصدر سبق ذكره، ص24.

1 بعد إعلان بغداد عنه ما هو طريق التنمية لربط الشرق بالغرب، 2023، موقع سكاى نيوز عربية، متاح على الرابط: <https://www.google.com/amp/s/www.skynewsarabia.com/amp/business/1624888> تاريخ الزيارة: 22 تموز/ 2023.

2 طريق التنمية الجديد في العراق ما هو وما مميزاته وتأثيره الاقليمي، موقع الخليج الجديد، 2023، متاح على الرابط: <https://thenewkhalij.news/article/296100> تاريخ الزيارة: 22 تموز/ 2023.

3 اميمة الشاذلي، طريق التنمية: فرصة لتطوير البنية التحتية في العراق وهمزة وصل بين الشرق والغرب، موقع بي بي سي عربي نيوز، متاح على الرابط: <https://www.bbc.com/arabic/middleeast-65732210> تاريخ الزيارة: 29 حزيران/ 2023.

4 الأهمية الإستراتيجية، موقع وزارة الخارجية العراقية، متاح على الرابط: <https://mofa.gov.iq>، تاريخ الزيارة: 3 آذار/ 2024.

5 ما هو مشروع طريق التنمية الذي وصفه اردوغان بالحرير الجديد، موقع ناس نيوز، 2023، متاح على الرابط: <https://www.nasnews.com/view.php?cat=104270> تاريخ الزيارة: 29 حزيران/ 2023.

6 فراس حسين علي الصفار، طريق التنمية الاقتصادي: الفرص والتحديات، مركز الدراسات الإستراتيجية، متاح على الرابط: <http://kerbalacss.uokerbala.edu.iq/wp/04/06/blog/2023>، 29 حزيران/ 2023.

7 حافظ عبدالأمير امين وسهيلة الحجيبي ومنذر عليوي حميد، طريق الحرير وطريق التنمية: نقىضان أم مكملان في استدامة الاقتصاد العراقي، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، عدد خاص بالمؤتمر العلمي والدولي السادس/ السابع عشر (القيادة الرشيدة والتنمية المستدامة سبل الاصلاح الاقتصادي العراقي)، لسنة 2023، المجلد/ 22، العدد/ 80، S، كلية الإدارة والاقتصاد، الجامعة المستنصرية، 2024، ص216.

8 فراس عباس هاشم، مشروع طريق التنمية العراقي:



د. ابراهيم خليل العلاف

• جامعة الموصل



سكة حديد بغداد – برلين: دراسة تاريخية



حقاً لم يكن التعاون بين السلطان عبد الحميد والقيصر وليم الثاني تعاوناً اعتباطياً عاطفياً كما يصوره أعداؤهما، بل إنه نتيجة لظروف وتطورات كل من البلدين. ولزيارة القيصر الألماني للأستانة مرتين الأولى في سنة 1889، والثانية في سنة 1898 أثر كبير في تدعيم سياسة « الاندفاع نحو الشرق » أو كما يعبر عنه « بالتغلغل السلمي في الدولة العثمانية ». وقد أصبح وليم الثاني رمزاً للصدقة الألمانية - العثمانية. ولعبت عوامل عديدة في هذا التقارب الألماني - العثماني منها أن السلطان رأى في الأمبراطورية الألمانية الوحيدة من بين الدول الكبرى التي ليست لها أطماع توسعية في بلاده، هذا بالإضافة إلى خطته الرامية إلى إنهاء شعوب أمبراطوريته اقتصادياً وعسكرياً للوقوف أمام التحديات الاستعمارية لكل من روسيا وانكلترا وفرنسا والنمسا والمحافظة على ما تبقى من وحدة الأمبراطورية العثمانية. وقد رأى عبد الحميد أن خير من يسنده في أهدافه الداخلية ودبلوماسيته الخارجية هو وليم الثاني المنافس الأكبر للدول التقليدية الاستعمارية على حساب

يقود ازدياد اهتمام الانكليز بالأهمية الاستراتيجية لولاية الموصل خاصةً والعراق عامةً إلى الحديث عن مشروع سكة حديد بغداد الذي منحه السلطان عبد الحميد الثاني سنة 1899 للألمان كجزء من خطة التعاون بين البلدين.

لقد أثار التعاون بين عبد الحميد الثاني (1876-1909) ووليم الثاني (1859-1941) حفيظة كل من روسيا وفرنسا وانكلترا معتبرة إياه حدثاً دولياً خطيراً.



أثار امتياز سكة حديد
بغداد اهتمام بريطانيا
وروسيا بصورة خاصة،
ونظرت إليه كل منهما
على أنه تهديد لمصالحها
في الدولة العثمانية.



خطر على منتوج روسيا من الحبوب والنفط. أما بالنسبة إلى الناحية الثانية، فقد وجدت روسيا في السكة تهديداً مباشراً لمصالحها في الشرق الأدنى ورأت أنّ إكمال الخط سوف يُمكن الحكومة العثمانية من تحريك جيوشها بسرعة على طول جبهة أرمينيا. لهذا فقد أخبر زينوفيف الوزير المفوض الروسي في الأستانة الباب العالي بأنّ اقتراح مدّ السكة من أنقرة إلى الموصل وبغداد عن طريق أرمينيا يشكّل خطراً استراتيجياً على حدودها في القفقاس وفي مثل هذه الحالة سوف لا تسمح الحكومة الروسية بذلك. وإزاء تهديد روسيا اضطرت الحكومة العثمانية إلى اختيار قونية. ومهما يكن من أمر فقد كانت الحكومة الروسية والصحافة الروسية مدركة تماماً لتهديد سكة حديد بغداد للمصالح الأمبريالية الروسية في الشرق الأدنى.

أما بالنسبة لبريطانيا فقد اعتبرته تهديداً استراتيجياً لمصالحها الشرقية، إذ عبّر عن ذلك اللورد فترز موريس سنة 1903 في مجلس العموم بقوله:

الممتلكات البلقانية العثمانية. هذا مع العلم بأنّ المانيا قد أصبحت منذ سنة 1871 إمبراطورية عظمت ترهب أوروبا عسكرياً وتخيفها اقتصادياً لما لثورتها الصناعية من قوة وفاعلية، وأنها أخذت تتطلع إلى مجالات عالمية لاستثمار رؤوس أموالها وإيجاد الأسواق جديدة. ففى عجب أن التقت مصالح كل من عبد الحميد ووليم الثاني في ضرورة التعاون خاصة في المضمارين الاقتصادي والعسكري. ذلك التعاون الذي نعتة أعداء الألمان بالاستعمار المبطن وصبوا من أجله جام غضبهم على عبد الحميد فراحوا يشوهون سمعته بمختلف الطرق ويدسون له الدسائس.

لقد كان من التعاون الألماني - العثماني في المجالات الاقتصادية بناء السكك الحديدية، ولعلّ من أخطرها شأناً سكة حديد بغداد الذي جاء ثمرة من ثمرات زيارة وليم الثانية 1899 للسلطان، إذ أعلنت الحكومة العثمانية في 27 تشرين الثاني سنة 1899 رسمياً امتياز السكة من قونية حتى خليج البصرة. وتمّ الاتفاق على تفصيلات المشروع في 5 آذار سنة 1903 والتي لا نرى حاجة للتطرق إليها خشية الابتعاد عن جوهر البحث.

أثار امتياز سكة حديد بغداد اهتمام بريطانيا وروسيا بصورة خاصة، ونظرت إليه كل منهما على أنه تهديد لمصالحها في الدولة العثمانية.

أما بالنسبة لروسيا فقد بدأت معارضتها مبكرة أي منذ سنة 1899، إذ شجبت صحف موسكو وبتروكراد بعنف المشروع معلنة بأنه يهدد المصالح الاقتصادية الحيوية لروسيا. وقد أتخذت المعارضة الروسية وجهين، أحدهما اقتصادي والآخر استراتيجي. فبالنسبة للأول رأت روسيا في السكة وخاصة القسم الذي يمر عبر بلاد ما بين النهرين خطراً على التجارة الروسية في أسواق فارس وأفغانستان فيما بعد، إذ أنّ ذلك سوف يفتح أسواق هذه المناطق للمنافسة الألمانية. كما أنّ مدّ السكة سوف يعمل على تغلغل الرأسمال الألماني في تطوير إمكانات بلاد ما بين النهرين الزراعية والنفطية ولا يخفى ما في ذلك من



((إنَّ جعل المجلس يبيدي اهتماماً ملحوظاً بالقضية هو الشعور بأنَّ مستقبل للسكة قد يكون مرتبطاً بمستقبل السيطرة السياسية على مناطق واسعة من آسيا الصغرى وعلى بلاد ما بين النهرين والخليج)).

لهذا أخذت بريطانيا التدابير التي تساعدها على ضمان هذه المصالح فسارعت إلى بسط سيطرتها على الكويت فعقدت اتفاقية مع الشيخ مبارك الصباح حاكم الكويت سنة 1899 بقصد رفع يد العثمانيين عنها وإيقاف التغلغل الألماني في المنطقة. وقد قابل الألمان ذلك بتعزيز صداقتهم مع الدولة العثمانية والسير قُدماً في مشروع إنشاء السكة الحديد.

لقد شهدت الفترة ما بين سنتي 1900 و 1914 صراعاً عنيفاً بين المصالح البريطانية والألمانية. وقد أصبح العراق مسرحاً لذلك الصراع فمن جهة الألمان



وصلت بعثة أثرية ألمانية منطقة الشرقاط في الموصل. وقد توغل الألمان في شمالي العراق وتجول كثير منهم في المناطق الكردية واتصلوا بعدد من رؤساء العشائر الكردية، وكان الألمان يرمون من وراء ذلك ليس فقط إقامة الصلات السياسية بل وإيجاد أسواق اقتصادية أيضاً.





إنّ سكة الحديد من
البوسفور إلى نصيبين التي
هي على بعد قليل من
الموصل تمر من أراضي
تركية وتكون واسطة كبرى
لحشد القوات العسكرية



المشروع. ومع هذا فإنّ المفاوضات أظهرت عزم
بريطانيا

(أولاً) على أن تحتفظ لنفسها بالأرجحية في بلاد
ما بين النهرين، و(ثانياً) على إيقاف امتداد السكة
عند مدينة البصرة. وعلى هذا تمّ الاتفاق مبدئياً
بين الطرفين في 15 حزيران 1914 فكان ذلك دليلاً
على ما تتمتع به بريطانيا من نفوذ ، فقد اعترف
الألمان بمبدأ السيادة البريطانية على الخليج والقسم
الجنوبي من العراق، ومن جهة أخرى لاعترف الانكليز
بالمصالح الألمانية الخاصة في هضبة الأناضول وفي
الأقسام الشمالية من سوريا والعراق. ولم يكن هذا
الاعتراف عن قناعة وزهد في هذه المناطق، وإنما
يرجع ذلك إلى أنّ بريطانيا كانت تدرك - على حد
قول أحد الباحثين - بأنّ لفرنسا أطماعاً في سوريا وفي
الجزء الشمالي من العراق. كما أنّ لروسيا أطماع
في الأناضول ولا بد أن يصطدم النفوذ الألماني بهذه
الأطماع عندئذٍ يتدخل الانكليز لتصفية المصالح
الألمانية التي تضمنتها الاتفاقية المشار إليها .

ليحلوا محل الروس كقوة تهديد للنفوذ البريطاني
ومن جهة أخرى أخذ الأتراك ينظرون إلى النوايا
البريطانية في الأمبراطورية العثمانية نظرة ملؤها
الشك والريبة.

لقد عمل الألمان على تطوير مصالحهم في العراق،
ففي 1894 قاموا بتعيين قنصل لهم في بغداد، كما
تأسست قنصلية ألمانية في الموصل سنة 1905 وفي
بغداد سنة 1908. وزارت العراق منذ 1887 بعثات
أثرية ألمانية، وفي 1912 وصلت بعثة أثرية ألمانية
منطقة الشرقاط في الموصل. وقد توغل الألمان
في شمالي العراق وتجول كثير منهم في المناطق
الكردية واتصلوا بعدد من رؤساء العشائر الكردية،
وكان الألمان يرمون من وراء ذلك ليس فقط إقامة
الصلات السياسية بل وإيجاد أسواق اقتصادية أيضاً.
وقد توسع اهتمام الألمان بولاية الموصل خلال
الحرب العالمية الأولى وذلك لأنّ حدودها الشمالية
كانت إحدى جبهات القتال ضد روسيا. وأخذ الأتراك
والألمان من هذه المنطقة كذلك مركزاً لنشر دعوة
الجهاد في كردستان الإيرانية لإبعاد المسلمين فيها عن
التعاطف مع روسيا، وقد أثمرت بعض مساعيهم بهذا
الشأن إذ استطاعوا حشد عدد من العشائر الكردية
لقطع الارتباط بين الجيشين الروسي والبريطاني في
العراق.

بدأ الألمان تنفيذ مشروع سكة حديد بغداد. وفي
1909 أعلن رئيس البنك الدولي الألماني فون كوثر
عن إنجاز (946) كيلو متراً من أصل (2893) كيلو
متراً وهي المسافة بين الأستانة والبصرة، وإنّ (840)
كيلو متراً والتي تمر عبر جبال طوروس وأمانوس
على وشك الإنجاز وأنه لم يبقَ غير (1100) كيلو
متراً. عندئذٍ شعرت بريطانيا أنّ مصالحها في بلاد ما
بين النهرين باتت مهددة خاصة بعد أن شرع الألمان
في إنجاز القسم الممتد من بغداد إلى سامراء.

اضطرّ الألمان نظراً لضخامة المشروع ولصعوبات
مالية وفنية ولاعتمادات سياسية والاقتصادية إلى
الدخول في مفاوضات مع الانكليز للتفاهم حول



ويؤكد ذلك ما جاء في تعليمات رئاسة هيئة الأركان البريطانية إلى الجنرال مارشال قفي 22 تشرين الثاني 1917 نمتن أنّ « أهم ما سيقوم به (العدو) في سنة 1918 هو تمديد السكة الحديد إلى الموصل. ومن المهم جداً أن تبذلوا جهدكم للحصول على جميع المعلومات التي تتعلق بهذا الموضوع. وهكذا شاءت الأوضاع الناجمة عن الحرب أن يقوم الانكليز بإكمال مد سكة حديد بغداد، فقاموا بين سنتي 1916 و 1919 بوصل بغداد بتكرت، ثم اتجهوا بالخط نحو الشمال إلى بيجي، ثم إلى الشرقاط التي لا تبعد عن مدينة الموصل بأكثر من (130) كيلوا متراً.

* للتفاصيل: ابراهيم خليل العلاف، ولاية الموصل 1908-1922 دراسة في تطوراتها السياسية، رسالة ماجستير غير منشورة قدمت الى مجلس كلية الآداب -جامعة بغداد 1975.

وهذا المبحث من الرسالة ص ص 231-237

لم تُنفذ الاتفاقية المذكورة بسبب نشوب الحرب العالمية الأولى حين سارعت بريطانيا - كما هو معروف - لإرسال حملة عسكرية كانت تعدها منذ بضع سنوات لاحتلال الفاو. ولا غرو في أن يكون من أهداف تلك الحملة إحباط مشروع سكة حديد بغداد الذي كان الألمان يسرعون بإنشائه تسهلاً للعبئة العامة في هذه الجبهة. ويبدو من هذه الفكرة كانت في مخيلة الانكليز عند احتلالهم ولاية الموصل وإلى شيء من هذا القبيل أشارت - فيما بعد - جريدة يوركشاير بوست سنة 1924 قائلة:

((وهناك مسألة أخرى وهي سكة الحديد، فإنّ هذا المشروع العظيم كان في النية أن... يصل أوروبا بالشرق الأقصى، وإنّ النتائج الناجمة من هذا المشروع واضحة وترافقها نتائج سياسية وعسكرية... فإنّ سكة الحديد من البوسفور إلى نصيبين التي هي على بعد قليل من الموصل تمر من أراضي تركية وتكون واسطة كبرى لحشد القوات العسكرية)).



الفريق الركن حسن سلمان
خليفة البيضاني



طريق التنمية

بين الضرورات الاقتصادية للعراق
ودول الجوار والتحديات والتهديدات الأمنية

تقديم

لم يعد الهاجس الأمني كما كان عليه الامر في السابق لاسيما قبل تصاعد حمى الإرهاب فقد بات الامن والمحددات والضرورات الأمنية هي المتحكمة بمسارات الحياة البشرية في معظم جوانبها حتى بات التفكير بالجانب الأمني يسبق التفكير في أي مبادرة او مشروع او توجه يخدم الصالح العام وهذا الامر لا يقتصر على بلدان بذاتها بل ان عموم الدول تكاد ان تضع الهاجس الأمني في مقدمة أولوياتها حينما تحث الخطى نحو إقامة مشاريع ذات ابعاد استراتيجية، وهنا تكمن الخطورة فقد تكون اراء وتوجهات القائمين على الامن والمطلوب استشارتهم اكثر تطرف و توجس من ما هو مطلوب لمعالجة الحالة الأمنية القائمة او ان العكس هو الصحيح حيث يجري الاستخفاف في هذا الجانب لتبرز لاحقا معاضل وتحديات كبيرة تؤدي الى فشل تلك المشاريع المعول عليها لأحداث طفرات في الجوانب الاقتصادية والمعاشية والتي قد تكون رصدت لها او صرفت عليها نسب كبيرة من الأموال المخصصة ضمن الموازنة العامة.

طريق التنمية واحد من المشاريع الرائدة والعملاقة والذي اعلن عنه في العراق من قبل الحكومة العراقية في منتصف عام 2023 كبديل عن طريق الحرير الذي كثر الحديث عنه والذي كثرت الشكوك بصحة وجوده او دخول العراق طرفا فيه، هذا الطريق ذو المسار الدولي الذي سيربط سواحل الخليج العربي بالطرق المؤدية الى أواسط اوربا و عمق اسيا سيشكل اذا ما انجز وفق ما مخطط له نقلة نوعية في طبيعة البناء الاقتصادي للعراق وينقل العراق من دولة ريعية تعتمد على إيرادات النفط في موازنتها بنسبة تكاد تعانق الـ 90% بالمائة الى دولة تملك من المدخلات الاقتصادية ما يجعلها بعيدة عن تذبذبات الأسواق النفطية، لذلك فان من اوليات إقامة وانجاح هذا المشروع العملاق ببنيته الهائلة التي تغطي العراق من جنوبه الى شماله قيام المعنيين بالجوانب الأمنية بأجراء دراسة واعية ومتأنية لتحديد طبيعة المخاطر والتهديدات الأمنية المحتملة والتي قد تعيق عملية البناء او عمليات النقل الواسعة النطاق التي سيشهدها هذا الطريق



ينقل العراق من دولة
ريعية تعتمد على إيرادات
النفط في موازنتها بنسبة
تكاد تعانق الـ 90%
بالمائة الى دولة تملك من
المدخلات الاقتصادية ما
يجعلها بعيدة عن تذبذبات
الأسواق النفطية



6. 2 مركز تحكم
7. 4 مراكز صيانة
8. 26 محطة للباصات والشاحنات
9. 13 مركز للمرافق التشغيلية
10. 11 موقف للسيارات
11. 26 نقطة مواصلات عامة

ثانياً. المشروع ينطلق من الفاو ثم ام قصر
بخطين متوازيين احدهما سكي والأخر بري يفترقان
بعد مغادرة ام قصر بمسافة تختلف من منطقة الى
أخرى ثم يلتقيان في كربلاء المقدسة ليسيران جنباً
الى جنباً حتى فيشخابور.
ثالثاً. يتعد الطريق بمساربه عن مراكز المدن
بمسافات مختلفة الا ان اقرب مسافة هي في بيحي
حيث يصبح على بعد 4 كم والابعد في بغداد حيث
يتعد الى قرابة 36 كم عن مركز العاصمة.

عند المباشرة بعمله على ان تأخذ الدراسة بالأبعاد
الثلاثة للأمن التعبوي والعملياتي والسوقي.
لابد هنا ان نحدد ومن وجهة نظر امنية وعسكرية
مسار الطريق لاسيما وانه يمر ببيئات امنية مختلفة
كل منها يحتاج الى معالجات امنية وعسكرية من
نمط خاص، فضلا عن ذلك فان تحديد الغايات
والاهداف التي أقيم من اجلها المشروع بمراحله
المختلفة قد يمنح القائمين على امن المشروع رؤية
واضحة تساعد في بلورة أفكار وخطط تساهم في
تأمين المستوى المقبول من الامن المطلوب، في ذات
الوقت الذي يتوجب ان يكون للسياقات العسكرية
في تحليل منطقة العمليات لمسار الطريق حضوراً
كاملاً وبالتفصيل كون مثل هذا التحليل سيمنحنا
القدرة على تحديد المخاطر القائمة والمحتملة، ثم
يأتي دور المعالجات والإجراءات و المتطلبات بأصنافها
المختلفة ابتداءً من المساهمات الأمنية والاستخبارية
بمستواها الإقليمي كون المشروع حاضراً لاستثمارات
ومشاركات من قبل العديد من دول الجوار الإقليمي
بعد ذلك يمكننا التوصل الى معالجات لتلك المخاطر
وفق رؤية امنية ذات طابع وطني وبمستويات مختلفة
ابتداءً من المستوى التعبوي وانتهاءً بالمستوى
السوقي ومروراً بالمستوى العملياتي.

الغايات والاهداف العامة

- أولاً. قبل الخوض في غايات واهداف المشروع لابد
من التعرف على الهياكل المنشآت التي يحتويها
المشروع والتي تتضمن: (1)
1. خطط سكي بسرعة قابل للوصول الى سرعة
بطول 1175 كم.
 2. طريق بري ذو 12 ممر مع ممرات الخدمات
بطول 1190 كم
 3. 15 محطة سكك حديد
 4. 11 محطة شحن بضائع
 5. 4 محطات متعددة الأغراض



4. للمشروع فائدة أخرى حيث انه يساهم في خلق بيئات مناسبة لمدن حديثة بالإمكان إنشائها الى جانبي مسار الطريق.
5. يساعد كثيرا في تقليل كلف البضائع المستوردة مما سيساهم في التخفيف عن كاهل المواطنين لاسيما الشرائح الفقيرة.
6. يفعل والى حد كبير عمل ميناء الفاو الكبير ويساهم في الحد من التأثيرات السلبية لميناء مبارك الكويتي.
7. اذا ما جرى التخطيط البيئي للمشروع بشكل محكم فانه سيساهم بلا شك في إقامة حزام اخضر يمتد على طول المشروع.

رابعا. حددت غايات واهداف المشروع وفق الرؤيا العامة للحكومة العراقية بما يلي:

1. المشروع هو مشروع تنموي يراد به نقل العراق من وضعه الحالي كدولة ريعية تعتمد بمقدار اكثر من 90% على النفط الى دولة ذات مصادر اقتصادية متعددة.
2. خفض البطالة بشكل كبير فالمشروع بمراحله الاولى يشغل 150 الف فرصة عمل تصل لاحقا الى اكثر من مليون فرصة عمل.
3. يساهم في بناء مدن صناعية جرى التخطيط بالوقت الحاضر ل11 مدينة متكاملة صناعيا على ان يرتفع العدد لاحقا وفق تطور عمل المشروع وارتفاع طاقته التشغيلية الى أقصاها.

قراءة في جغرافية المسار العام لطريق التنمية



صحراء «العرق» هي
الشكل التقليدي لبحر
الرمال ذي النطاق المكاني
الصغير ويوجد على شكل
جيوب الصغيرة بالقرب
من الحدود مع السعودية



الأبيض المتوسط. وهناك تضاريس قليلة، ومع ذلك تتضمن المنطقة كثيراً من الأودية التي يقترب منها مسار طريق التنمية لاسيما في مقاطعه الشمالية مما يشكل نوع من التحدي الأمني الذي يفترض ان يؤخذ بالحسبان عند بناء الخطط الأمنية الخاصة بالمشروع حتى عند عدم ملامسة او مجاورة تلك الوديان لمسار الطريق. ويوجد في هذه المنطقة ثلاثة أنواع من الصحارى (العرق والرق والحماة). وصحراء «العرق» هي الشكل التقليدي لبحر الرمال ذي النطاق المكاني الصغير ويوجد على شكل جيوب الصغيرة بالقرب من الحدود مع السعودية. والنوع الغالب من الصحراء هو الرق، وهي أرض حصباء ولعلها تتيح للوحدات العسكرية أفضل إمكانيات التنقل والتي تتضمن جزء ليس بالقليل من مسار الطريق في هذه المنطقة. أما الحماة فهي منطقة يغطي سطحها صخر أديمي ظاهر، وهذا النوع من الصحراء يقتصر على القسم الشمالي الأقصى من المنطقة ومثل هذا النوع من

قبل الخوض في التفاصيل الجغرافية للمناطق التي يمر بها مسار طريق التنمية من وجهة النظر العسكرية لابد من تبيان جغرافية العراق العسكرية بشيء من الإيجاز كون الامن الان يعتمد على مبدأ (الكل ضد الكل) أي بمعنى اخر ان الأجزاء المكونة للطبيعة الجغرافية العراقية ذات المساس بالجانب العسكري تشكل بمجموعها عاملاً هاماً في بناء امن الجزء المتمثل بمسار الطريق، ومن هذا المنطلق فان العراق يحتوي على ثلاث مناطق جغرافية و نهريين رئيسيين كما فضلا عن المنطقة الجبلية الممتدة على طول الحدود التركية والجزء الشمالي والوسط من الحدود الإيرانية ويهيمن على وسط البلاد حوض دجلة والفرات الخصب، والذي يضم أغلبية السكان، وتتم فيه معظم الأعمال الزراعية للبلاد. ثم يتحول المشهد الطبيعي إلى صحراء صخرية جرداء، تسمى صحراء النفود، تمتد إلى الجنوب الغربي إلى داخل السعودية. وينبع نهرا دجلة والفرات من مرتفعات تركيا، ويمران عبر وسط البلاد ليكسباها تربة خصبة ويوفرا المياه للزراعة. وكلا النهرين غريب من حيث إنه يتشكل في منطقة رطبة، ثم يتدفق عبر منطقة قاحلة. ويشكل النهران حوضاً رسوبياً ضخماً يمتد من منطقة شمال بغداد إلى الفاو على الخليج العربي والذي يعتبر نقطة انطلاق مشروع طريق التنمية، ويضم هذا الحوض النهري نحو 75% من سكان العراق وبنيته التحتية. ويلتقي النهران عند شط العرب قرب الخليج ويشكلان منطقة أهوار بقيت موطناً لعرب الأهوار منذ آلاف السنين ذات الطبيعة القاسية التي تعيق في الغالب العمليات العسكرية النظامية وتساعد على حركات العصيان والتمرد.

تتألف المنطقة الجنوبية والجنوبية الغربية من سهل صحراوي منبسطة وقاحل يمتد من الخليج وشمال المملكة العربية السعودية وحتى البحر

السككي، وتضم المنطقة العديد من المستنقعات والمساحات الطينية والبحيرات والقنوات والمصارف المائية والسدود. وهكذا، فإن المجاري المائية والمسارات المستنقعية الأخفض تشكل عوائق تصعب حركات المناورة بالقطعاعات وتحدد فيها عمليات التنقل للأرتال العسكرية لاسيما تلك التي تتضمن دبابات واليات ثقيلة، مما تتطلب عمليات تركيب جسور من أجل مرور الوحدات الالية والمدرعة. أما في المنطقة الثالثة فهي بعيدة عن مسار طريق التنمية وتشكل المناطق الجبلية والمتوجة الغالبية العظمى من أراضيها، فإن الارتفاعات تزداد من الجنوب إلى الشمال من المرتفعات الموجودة بالقرب من كركوك واربيل حتى الجبال التي تمتد على طول الحدود التركية والإيرانية، وتوجد في هذه المنطقة جبال يصل ارتفاعها إلى 3600 متر (11000 قدم).⁽²⁾

من خلال ما تقد نجد ان للجغرافيا الطبيعية تأثيراً كبيراً في العمليات الأمنية والعسكرية في العراق. فحجم العراق الكبير نسبياً يدفع الوحدات العسكرية إلى المناورة من مسافات بعيدة، مع خطوط إمداد ضعيفة بطول تلك المسافات وتفاقت مشكلات المسافة بسبب طبيعة التضاريس والمناخ في العراق. فمعظم أراضي العراق عبارة عن صحراء مستوية ومن دون ملامح مع قليل من الغطاء النباتي الدائم خارج المناطق التي يغذيها نهرا دجلة والفرات وبيئة العمليات هذه تفرض خمسة تحديات أساسية للعمليات العسكرية وهي:⁽³⁾

1. عمليات الاستطلاع والرصد والملاحة بمختلف أشكالها حيث ان التنوع الطبوغرافي والبيئي والمناخي يدفع باتجاه صعوبة توفير كل المتطلبات الواجب توفرها للقيام بمثل هذه المهام لاسيما وان مسار الطريق يمر بمختلف التضاريس والبيئات مع تغير في أنماط الأحوال المناخية بين منطقة وأخرى.



المنطقة الثانية فهي الحوض الرسوبي الأوسط الذي يرتبط بمنطقة بلاد ما بين النهرين القديمة والمنطقة محصورة بين نهر دجلة من الشرق ونهر الفرات من الغرب



الصحاري يصعب التنقل عليه خارج الطرق كونه يتسبب في أضرار كبيرة لإطارات العجلات العسكرية لاسيما ذات الحمولة الثقيلة.. وتشير الأودية إلى اتجاه تصريف المياه وهي تثير قلقاً كبيراً بسبب فيضانها في أوقات العواصف المطرية النادرة ولكنها غزيرة وهنا تصعب حركة العجلات عند هطول الامطار او حدوث السيول مما قد يؤدي الى قطع الطرق بشكل نهائي ولأيام متعددة.

أما المنطقة الثانية فهي الحوض الرسوبي الأوسط الذي يرتبط بمنطقة بلاد ما بين النهرين القديمة والمنطقة محصورة بين نهر دجلة من الشرق ونهر الفرات من الغرب. ويشكل النهران دلتا مشتركة بالقرب من مدينة البصرة وهور هائل يدعى «هور الحمار»، ثم يلتوي باتجاه الجنوب إلى الخليج ليشكل شط العرب ومن ثم يصب هذا الشط في الخليج العربي عند راس البيشة وهي احد المناطق التابعة للفاو والتي تشكل نقطة انطلاق الطريق البري والخط



تعد ملامح الصحراء هي المشكلة الأكثر تحدياً في العراق، لأن الملاحظة تكون بغاية الصعوبة في منطقة من دون معالم يسهل التعرف عليها. ويمكن التغلب على هذه المشكلة باستخدام نظم تحديد المواقع العالمية



بما يكفيها في أنحاء المنطقة. والتضاريس الدقيقة مع الصحراء الواسعة، عززت وبشكل كبير تواجد المجاميع الإرهابية، ولاسيما في غرب العراق. مما يتطلب في القوات والوحدات التي يتم تكليفها بالواجب او تشكيلها وتجهيزها لأغراض تأمين الحماية لطرق التنمية ان تعيد تنظيم نفسها وذلك باعتماد على أساليب جديدة لاستخدام التقنيات المتاحة من أجل منع مثل هذه المجاميع من امتلاك المبادأة وتحديد حركتها وقدرتها على المناورة الى اقل حد ممكن من خلال ما يلي:⁽⁵⁾

1. امتلاك تلك الوحدات والقوات لمنصات المراقبة الجوية
2. واستخدام طائرات المسيرة بدون طيار،
3. النظم الإلكترونية لكشف الإشارات وغيرها من التقنيات المتاحة والمصممة لتعزيز جمع المعلومات الاستخبارية،

2. الدعم اللوجستي للوحدات المكلفة بواجب تأمين المتطلبات الأمنية والعسكرية لاسيما في المناطق الصحراوية والقاحلة
3. يشكل ارتفاع الغبار في العديد من المناطق التي يمر بها مسار طريق التنمية ولفترات طويلة من السنة تحدي اخر يتطلب الكثير من المعدات وتزايد كلف الادامة الفنية للعجلات والمعدات والتجهيزات.
4. تأثير درجة الحرارة والجفاف، هو الاخر لا يقل صعوبة مما سبقه لاسيما الفروق الكبيرة في درجات الحرارة بين موسم واخر وبين ساعات النهار وساعات الليل.
5. طبيعة أنظمة الري وانتشارها على نطاق واسع مع وجود الكثير من المسطحات المائية والوديان التي يعترها السيل عند فصل الشتاء تجعل الحركة محددة الى حد كبير كما ان المناورة ستكون هي الأخرى محدودة.

في نواح كثيرة، تعد ملامح الصحراء هي المشكلة الأكثر تحدياً في العراق، لأن الملاحظة تكون بغاية الصعوبة في منطقة من دون معالم يسهل التعرف عليها. ويمكن التغلب على هذه المشكلة باستخدام نظم تحديد المواقع العالمية. والأمر الأكثر خطورة على العمليات العسكرية عادة هو أن طبيعة الصحراء العراقية العديمة الملامح في اغلب مناطقها على ما يبدو يمكن أن تكون خادعة لاسيما مع تصاعد ظاهرة السراب (الخداع البصري الصحراوي). فعلى الرغم من أن الغطاء النباتي شبه الغائب والتضاريس المستوية ظاهريا التي تسمح برؤية أوسع، فإن المنطقة تظهر قدراً كبيراً من التضاريس الدقيقة.⁽⁴⁾ وهذه التضاريس الدقيقة، التي تشمل الأودية وخطوط الرؤية المشتركة، تعتبر قليلة الأهمية من حيث إخفاء قوات نظامية ذات ذيل اداري طويل ومعدات متنوعة، ولكن يمكن للمجاميع الصغيرة والسريعة الحركة الحصول على إمكانية التخفي

وقواطعه الا انها ووفق المفهوم العسكري تشكل محاور اندفاع باتجاه العمق العراقي وبالتالي قد تشكل لاحقا خطرا ولو محدودا عل هذا الطريق الحيوي ولغرض تبيان طبيعة تلك الحدود بين ما يلي:⁽⁶⁾

الحدود العراقية - الكويتية: -

أ. الوصف: تبدأ من ميناء ام قصر العراقي جنوب خور عبد الله وتتجه نحو الشمال الغربي الى جنوب جبل سنام وصفوان بمسافة ميلين ثم نتجه نحو الغرب على خط مستقيم حتى وادي الباطن وتسير معه حتى وادي العوجة حيث تلتقى بالحدود العراقية - السعودية ويبلغ طولها 200 كم.

ب - تأثيرها على الحركات العسكرية:

اولا. شكل الحدود محذب بالنسبة للعراق ولا تأثير له لمروره بمنطقة تنعدم الاستار واهم عارض هو جبل سنام ولانفتاح الاراضي على جانبه يمكن تجنبه. ثانيا - اهم طريق هو البصرة - الزبير - صفوان - الكويت والذي استخدم في اندفاع القوات العراقية يوم 2 اب 1990 لاحتلا الكويت

ثالثا. القوات الامريكية اندفعت لمرتين (1991 و 2003) من العمق الكويتي الى داخل الأراضي العراقية ومن محاور متعددة دون وجود أي عائق بإمكانه ان يوقف تقدم القطعات او المجاميع الإرهابية.

ج. أسلوب تأمينها من الجانب العراقي:⁽⁷⁾
أولا: القيادة والسيطرة: قيادة قوات الحدود / قيادة قوات الحدود للمنطقة الرابعة
ثانيا: المسافة الممسوكة:

1. امتداد شرط العرب المقابل للجانب الإيراني وحتى ميناء ام قصر 188 كم من قبل امرية خفر السواحل.
2. ما تبقى من خط الحدود العراقية الكويتية شمال ام قصر وحتى عوجة الباطن (نقطة



يمر طريق التنمية بكلا مساريه البري و السككي الى جوار خط الحدود مع أربعة دول مجاورة جميعها عربية ابتداء من الكويت والذي يقترب فيه الطريق كثيرا من حدودها تليها السعودية وهنا يتخذ الطريق مسارا وسطيا في العراق مبتعد عن خط الحدود السعودية ومن ثم الأردنية الا انه يقترب مجددا وفي مقطعه الأخير من المائة كيلو متر من الأخيرة من الحدود العراقية السورية



4. والكشف عن الأهداف في أمكنة صعبة كتلك التي يمر بها مسار طريق التنمية.

الحدود مع دول الجوار وأثرها على الحالة الأمنية لطريق التنمية

يمر طريق التنمية بكلا مساريه البري و السككي الى جوار خط الحدود مع أربعة دول مجاورة جميعها عربية ابتداء من الكويت والذي يقترب فيه الطريق كثيرا من حدودها تليها السعودية وهنا يتخذ الطريق مسارا وسطيا في العراق مبتعد عن خط الحدود السعودية ومن ثم الأردنية الا انه يقترب مجددا وفي مقطعه الأخير من المائة كيلو متر من الأخيرة من الحدود العراقية السورية ثم يندفعا عابرا الحدود التركية في بداتها بعد نهر الفرات ونهر فيش خابور، ورغم ابتعاد الحدود عن المسار في اغلب مناطقه



يمر خط الحدود من
منطقة صحراوية قاحلة
داخل الحدود السعودية
العراقية على السواء لذا
تأثيرها متساويا لدى
الطرفين من الناحية
العسكرية



بل أي اندفاع سيؤدي الى حتما الوصول للعتبات
المقدسة في النجف الاشرف و كربلاء المقدسة.

أسلوب تأمينها من الجانب العراقي

أولا: القيادة والسيطرة: قيادة قوات حرس الحدود
الخامسة ومقرها في النجف الاشرف.
ثانيا: المسافة الممسوكة: 814 كم
ثالثا: عدد المخافر: 80 مخفر
رابعا: عدد الملاحق: 78 ملحق

الحدود العراقية - الاردنية: -

أ. يبدأ خط الحدود من نقطة تقع جنوب تل الطنف
حيث ملتقى الحدود العراقية السورية - الاردنية ثم
يتجه بصورة مستقيمة نحو الجنوب الشرقي ماراً
بمنطقة صحراوية وبعد ان يقطع مسافة 148 كم
يلتقى بالحدود العراقية الاردنية - السعودية في جنوب

التقاء الحدود العراقية السعودية الكويتية)
من قبل لواء الحدود الرابع عشر.
ثالثا: عدد المخافر: 20 مخفر
رابعا: عدد الملاحق: 18 ملحق مخفر (يجري
تطويرها الى مخافر متكاملة)

الحدود العراقية - السعودية:-

أ. يبدأ خط الحدود العراقية السعودية من منطقة
الثقاله بالحدود العراقية - الاردنية قرب جبل عنزة
ويمتد في الاتجاه الجنوبي الشرقي ويمر بالقرب من
قرية النعام ومن ثم يمر بالقرب من قرية جديدة
عرعر حيث يقطع طريق الحج الحديث (كربلاء
- عين النمر باتجاه مكة المكرمة) ثم يمر خط
الحدود من بشر النصاب بعد أن يقطع طريق الحج
القديم (النجف - العثابين - الجميمة - حائل) بعدها
ينعطف نحو الشرق حيث ينصف منطقة الحياض بين
العراق والسعودية سابقا الى ان ينتهي خط الحدود
عند ملتقى وادي عوجة الباطن بوادي العوجة حيث
الحدود مع الكويت ويبلغ طول هذه الحدود 814 كم.
ب. تأثير الحدود السعودية - العراقية على
الحركات العسكرية.

أولا: يمر خط الحدود من منطقة صحراوية قاحلة
داخل الحدود السعودية العراقية على السواء لذا
تأثيرها متساويا لدى الطرفين من الناحية العسكرية
ثانيا. تتطلب الحركات فيها تدابير كثيرة تتعلق
بطبيعة الحرب في المناطق الصحراوية.

ثالثا: اختراقه يعني الوصول بسهولة الى مسار
طريق التنمية كون الأرض مفتوحة ولا توجد عوائق
كثيرة وتتطلب انفتاح قطعات كبيرة جدا لتأمينها.
رابعا: الأجواء المغبرة نهارا قد تساعد على
التسلل.

خامسا. يعتبر من المحاور المهمة والخطرة لعمل
الإرهابيين كونه لا يؤدي فقط الى مسار طريق التنمية



أولاً: القيادة والسيطرة: قيادة قوات الحدود الثانية / لواء الحدود السادس
 ثانياً: المسافة الممسوكة: 181 كم
 ثالثاً: عدد المخافز: 37 مخفر
 رابعاً: عدد الملاحق: 12 ملحق
 الحدود العراقية السورية
 أ. وصف عام للحدود
 يبدأ خط الحدود من قرية خانك السفلى مقابل فيشخابور على الضفة اليمنى من نهر دجلة ثم يتجه نحو الجنوب الغربي ويقطع سكة حديد موصل - حلب عند تل كوجك كما يقطع الطريق المحاذي للسكة والذي يربط الموصل بنصيبين عبر الأراضي السورية ثم يستقيم بنفس الاتجاه حتى يصل تل خورة الدير وبعد ذلك يسير بمحاذاة الحافة الغربية لجبل سنجار حتى يصل تل العروس ويبقى مستمرا بنفس الاتجاه حتى يصل تل صفوك وبعد ذلك يقطع خط الحدود نهر الفرات عند نقطة تبعد (10)

عزله ويقطع خط الحدود هناك اخطر طريق سوقي هو طريق بغداد - الرطبة - المفرق - عمان.
 ب. يؤدي بشكل مباشر الى طريق التنمية عند تقاطعه المفترض مع طريق المرور السريع بغداد الرطبة.

ج. المنطقة بشكل عام رغم انها مؤمنة بوحدات عسكرية ووحدات الحشد العشائري والشعبي الا انها لاتزال تشكل خطورة كونها كانت في السابق مأوى للإرهابيين.

د. تقع ضمن هذا القاطع ابتداء من خط الحدود وحتى مشارف بغداد مجموعة من القواعد الجوية والمطارات وشقق النزول ومنها قاعدة الوليد H3 و قاعدة سعد الجوية H2 وقاعدة الأسد الجوية (عاملة بالوقت الحاضر) وقاعدة الحبانية ومهبط النخيب وجميعها يمكن تأهيلها اعادتها الى الخدمة.

أسلوب تأمينها من الجانب العراقي



شكل الحدود محدب
بالنسبة للعراق ومقعر
بالنسبة للجانب السوري الا
انه لا اهمية لهذا التحدب
والتقعر غير ان وجود ماوي
للتنظيمات الإرهابية في
الجانب السوري قد يمنح
هذه التنظيمات الفرصة
لمهاجمة الطريق عند ما
يصل الى مراحل التشغيل
بغية إعاقة تقدم العراق
اقتصاديا



الحدود التركية والمخاطر الأمنية

خلال العقدین الأخيرین، نجحت تركيا في إنشاء معسكرات وقواعد داخل أراضي العراق وإقليم كردستان، مستفيدة من الخلافات السياسية داخل الإقليم في مناسبات عدّة، ومن الوضع الأمني المتدهور في العراق بعد عام 2003، وقد تنامي هذا النشاط العسكري بعد تمدد تنظيم داعش والاضطراب الكبير الذي حصل بفعل ذلك في حزيران 2014، ليقیم الجيش التركي معسكرات جديدة في بعشيقه وصوران وقلعة جولان وزمار، ولتحول أنقرة بعض معسكراتها إلى قواعد عسكرية كما في قاعدتها في منطقة "حریر" بالقرب من أربیل، وكذلك أنشأت تركيا قاعدة سيدكان ومقرات في مدينتي جومان وديانا بالقرب من جبال قندیل، لیبلیغ إجمالي عدد النقاط العسكرية التركية 30 معسكراً وقاعدة

كم شرقي البوكمال السورية وبعدها يستمر خط الحدود باتجاهه فيقطع طريق - بغداد - حلب - ثم يقطع خط انابيب النفط المتجه نحو طرابلس ويقطع طريق الرطبة تدمر واخيرا ينتهي جنوب تل الطنف ببضعة اميال حيث ملتقى الحدود الأردنية السورية العراقية. يبلغ طول الحدود 618 كم.
ب. تأثير الحدود العراقية - السورية على الحركات العسكرية

اولا. مجاورة سوريا الى الكيان الصهيوني وضعف قدرات الدفاع الجوي والقوة الجوية السورية يفسح المجال للقوة الجوية الصهيونية والصواريخ الباليستيقية بمهاجمة اهداف في العمق العراق يحتمل لاحقا ان تكون منشآت طريق التنمية من ضمنها.
ثانيا. شكل الحدود محدب بالنسبة للعراق ومقعر بالنسبة للجانب السوري الا انه لا اهمية لهذا التحدب والتقعر غير ان وجود ماوي للتنظيمات الإرهابية في الجانب السوري قد يمنح هذه التنظيمات الفرصة لمهاجمة الطريق عند ما يصل الى مراحل التشغيل بغية إعاقة تقدم العراق اقتصاديا.

ثالثا. معسكر الهول هو الاخر يشكل تهديدا امنيا من داخل الأراضي السورية الى العمق العراقي حيث مسار طريق التنمية بالأعداد الكبيرة جدا من الإرهابيين او ممن يؤمنون بالأفكار التي تطرحها داعش من رجال ونساء شباب وصبية وجلهم من العراقيين ومن مناطق يمر من خلالها مسار طريق التنمية قد يكونون بمثابة قنابل مؤقوتة لاحقا اذا ما جرى توظيفهم للتأثير على نجاح العراق في إقامة هذا المشروع.

أسلوب تأمينها من الجانب العراقي: (8)

أولا: القيادة والسيطرة: قيادة قوات الحدود الثالثة
ثانيا: المسافة الممسوكة:
ثالثا. عدد المخافر: 97 مخفر قسم منها تحت الانجاز
رابعا. عدد الملاحق: 167 يجري تحويل قسم منها الى مخافر

القواعد والمعسكرات التركية مطالبين بسحب القوات التركية من داخل الأراضي العراقية. و بالمقابل فان التنظيمات المعادية لتركيا هي الأخرى تنشط في ذات المنطقة مما اعطى ذريعة للأترك باستمرار التدخل وبقدر تعلق الامر بطريق التنمية فان فيشخابور المحطة النهائية عراقيا للمشروع ومنطقة العبور تجاه الأراضي التركية لن تكون بمنأى من عمليات عسكرية متبادلة بين الجيش التركي تحت ذريعة حماية المشروع وبين مجاميع حزب العمال الكردي بدافع الانتقام من السلطات التركية.

المسار العام

يبدأ المسار العام للمشروع من الفاو حيث الأرصفة الجديدة التي يتضمنها مشروع الفاو الكبير وهي اخر نقطة في الأراضي العراقية في اقصى الجنوب والمطلّة على الخليج العربي ثم يستمر بمسارين احدهما سككي والأخر طريق سريع ذو مواصفات عالمية ليصل الى ام قصر المحطة الثانية من المحطات التي يتجاوز عددها الـ 16 محطة رئيسية على طول مسار الطريق ومن هناك يندفع شمالا نحو حافات محافظة ذي قار ليقرب بمسافة لا تبعد اكثر من 5 كم عن مركز المدينة وحال مغادرته الناصرية يسير بشكل خط مستقيم مار بمنطقة صحراوية قاحلة ومفتوحة على الحدود السعودية ليجاور مركز محافظتي السماوة ومن ثن الديوانية ليتخذ بعدها مسارا اخر حيث ينحرف غربا ليلاصق حافات بحر النجف وبحيرة الرزة ليعاود مجددا الاتجاه شمالا مارا بالحدود الإدارية للعاصمة بغداد مبتعدا بمقدار 36 كم عن مركزها.

حال مغادرة بغداد يكون الطريق قد اتخذ خطا موازي تقريبا لنهر دجلة ومسار الخطط السككي القديم الذي يربط الموصل ببغداد مبتعدا عن المناطق الحضرية بمسافات غير متساوية بين 3 الى 5 كم ليحاذي بلد وسامراء متخذاً من حافة بحيرتها



حال مغادرة بغداد يكون الطريق قد اتخذ خطا موازي تقريبا لنهر دجلة ومسار الخطط السككي القديم الذي يربط الموصل ببغداد مبتعدا عن المناطق الحضرية



عسكرية منها 11 قاعدة دائمة، فضلاً عن تنامي نشاط جهاز الاستخبارات الذي باتت له 4 مقرات رئيسية له في مناطق العمادية، وماتيفا، و زاخو، وكارباسي وجميعها تعمل بصورة علنية تحت ذريعة محاربة حزب العمال الكردي⁽⁹⁾.

لطالما اصطدم هذا التدخل العسكري والأمني التركي بحاجز اعتراض عراقي و التسبب بمشكلات دبلوماسية بين البلدين، إذ سبق للبرلمان العراقي في يوليو/تموز 2022 أن استعرض في جلسة خاصة بالانتهاكات التركية، بعيد سقوط ضحايا بالطيران الحربي التركي في كردستان العراق الانتهاكات التركية وسجّل العراق "أكثر من 22 الف و700 انتهاك تركي ضد سيادة العراق" حتى تاريخه، فيما قدمت وزارة الخارجية 296 مذكرة احتجاج على التدخلات التركية وتم إدراجها مؤخراً مع الشكوى المقدمة إلى مجلس الأمن الدولي تجاه تركيا، وهو ما يعني رفضاً عراقياً للتدخلات العسكرية التركية من ضمنها مسألة

العجلات خارج الطرق المعبدة يحتل ميناء الفاو بمنشئاته المتعددة الجزء الجنوبي منها يرتبط بها مينائي العميق والعمية (البكر سابقا)

ج. الدفاع عن الفاو يتطلب خليط من قوات بحرية وبرية مع وجود قاعدة جوية او مطار عسكري لغرض تامين اسناد جوي كذلك تدعو الحاجة هنا الى وجود منظومة دفاع جوي فعالة.

د. ام قصر: هي قاعدة عسكرية بحرية جرى اقتطاع جزء منها بعد حرب الخليج الثانية وتعتبر النقطة الأخيرة في الاطلالة البحرية العراقية على الخليج العربي غالبية المنشآت والابنية ذات طابع عسكري فضلا عن منشآت الميناء الذي سبق ان جرى تقسيمه الى ميناءين مساحتها الحالية 396 كم مربع.

٢- القاطع الثاني، القاطع الجنوبي، وهو في الغالب قاطع مفتوح ذو طبيعة صحراوية حيث حركة الكثبان الرملية مع وجود مسطحات مائية اهم مدينة ضمن هذا القاطع هي:

أ. الناصرية. احد اهم المدن العراقية الجنوبية تتميز بتنوعها البيئي و الطوبوغرافي، المساحات المائية فيها والتي تكونها الاهوار تشكل نسبة كبيرة من مساحتها فضل عن ذلك فان لها امتدادات صحراوية تعتبر منطقة رخوة عسكرية اذا ما جرت مهاجمة العراق من السعودية او الكويت، اهم المنشآت العسكرية فيها بالوقت الحاضر هي قاعدة الامام علي الجوية والكلية العسكرية الرابعة، يغلب عليها الطابع العشائري وتعاني بين الحين والآخر من توترات بسبب استخدام السلاح من قبل تلك العشائر تجاه القوات الأمنية او نتيجة التصعيد ذو الطابع السياسي تحت مبرر المطالبة بالإصلاحات كون

الغربية مسارا له ومن ثم يبجي وهنا يقترب كثيرا من نهر دجلة مار في الفسحة الكائنة بين مصفى يبجي وناحية الصينية التي تجاورها احد القواعد العسكرية التي يجري إعادة تنظيمها وتأهيلها بالوقت الحاضر ليصبح على مسافة لا تزيد عن 4 كم عن مركز قضاء يبجي وهي اقصر مسافة بينه وبين المدن العراقية، ثم يمر بواحدة من المحطات المهمة لمسار الطريق وهي مدينة تكريت حيث يوازي هنا الطريق الحولي الذي يحيط بالمدينة مبتعدا عن وادي الثرثار وبحريته بعدها يستمر باستقامة مغادرا القيارة وقاعدتها الجوية ويقترب من الشرقاط بعدها يغادر محافظة صلاح الدين ليدخل الى محافظة نينوى من جنوبها مارا بالحضر محاولا الابتعاد عن مركز مدينة الموصل متجها نحو الشمال الغربي بمحاذاة بحيرة الموصل متجاوزا تلغفر حيث المحطة الأخيرة فيشخابور والتي تقع في نهاية الحدود الإدارية الجنوبية لمحافظة دهوك أي انه ابعده بكثير من مناطق تواجد الجيش التركي ومراكز تواجد المسلحين الاتراك الاكرد من مقاتلي حزب العمال الكردستاني ال PKK ليغادر بعدها الأراضي العراقية مجتازا خط الحدود نحو الأراضي التركية.

يمكن ان يقسم ستة قواطع وكما يلي:

أ. ١- القاطع الأول: قاطع البصرة ويمثل البدايات الأولى للمسار العام حيث ان اغلب المناطق التي يمر بها هنا هي مناطق حضرية ومنها: ب. الفاو: تعتبر بوابة العراق على الخليج العربي تمتد على مساحة 188 تبدأ من رصيف أبو فلوس وتنتهي براس البيشة ثم تستمر حتى ام قصر تقابلها الأراضي الإيرانية الواقعة على الجانب المقابل من شط العرب والخليج العربي ونقطة البداية للحدود العراقية الكويتية في مدخل خور الزبير تتصف طبيعتها بالتطرف من حيث درجات الحرارة ارضها في الغالب اسفنجية مع ارتفاع كبير في نسبة الملوحة مما يجعل من المتعذر حركة



والتي يمكن ان توظف للقيام بأعمال إرهابية بحجة رفضها للنظام السياسي القائم، اما الامر الثاني فهو السلاح القبلي والعشائري المنفلت والذي يصعب السيطرة عليه والذي قد يساعد بعض ضعاف النفوس للقيام بعمليات تسليب او قطع للطريق وغيرها من الأعمال.

٣- القاطع الثالث. قاطع الفرات الأوسط وهو ذو طبيعة حضرية وريفية معاً مع وجود مساحات شاسعة من المناطق المزروعة مع انفتاح جناحه الايسر على مناطق صحراوية فضلاً عن مرتفعات تشكل تلول الطار الجزء الأكبر منها في حين ان بحر النجف وبحيرة الرزازة تشكلان جزءاً من المسطحات المائية ضمن هذا القاطع ومن اهم المدن ضمن هذا القاطع:

أ. النجف الاشرف: تقع بين منطقتي السهل الرسوبي والهضبة الغربية وتشكل نسبة السهل الرسوبي 5% من مساحتها الكلية

الناصرية كانت البؤرة الأكثر توتر خلال حراك تشرين وما تبعه من تصعيد في عمليات الشغب ومكافحة الشغب.

ب. السماوة. تتميز باتساع الرقعة الصحراوية وامتدادها حتى الحدود السعودية من جهة الجنوب وبمحافظة الانبار من جهة الغرب، من الصعوبة بمكان السيطرة على كل المناطق الصحراوية بالوسائل التقليدية لذلك يفترض ان تكون للمسار الخاص بطريق التنمية بقسمية البري والسككي مجموعة من الإجراءات الأمنية التي تتماشى وطبيعة المنطقة.

ج. الديوانية. غالبتها تقع في السهل الرسوبي مع وجود كثبان رملية في اقسامها الجنوبية تعتبر من المحافظات الامنة الا ان ما يعكر صفو الامن فيها هو امرين الأول هو ظهور الكثير من الحركات الهدامة فيها مما يجعل منها منطقة قابلة لجذب العناصر المناوئة

ج. يبجي. هي النقطة الأضعف ضمن هذا القاطع من الناحية الأمنية فتلال مكحول تطل على الطرق المؤدية للمدين والتي لاتزال تمثل المأوى الأكثر نشاط للإرهاب هي وتلال حميرين كما ان انفتاحها في جهتها الغربية على الصحراء ووقوع منخفض الثرثار على جنوبها يجعل حركة المجاميع الإرهابية اكثر مرونة.

د. تكريت, من المتوقع ان يبتعد مسار الطريق عن مركز المحافظة ويساير الطريق الحولي الموادي الى قاعدة سبايكر ومع ذلك فان المخاطر المحتملة في يبجي قد تظهر في تكريت ولكن بشدة اقل.

هـ. الشرقاط: ترتفع وتيرة المخاطر الأمنية في هذه المنطقة كونها كانت والى وقت قريب واحدة من اكثر قواعد داعش فعالية في مجال العمليات الإرهابية تمنحها جبال مكحول شرقا و ووادي الثرثار غربا قدر كبير من القدرة على المناورة من قبل العناصر الإرهابية الا ان الانتشار الواسع النطاق للقطعات وقرب قاعدة القيادة الجوية التي تحتوي على طائرات ثابتة الجناح وطائرات سميية يجعل إمكانية الاستطلاع والكشف والمعالجة والمطاردة ممكنة للمجاميع التي تحاول الاقتراب من مسار الطريق.

٦- القاطع السادس. يمثل نهاية المسار و رغم ان فيشخابور المحطة الأخيرة تقع ضمن الحدود الإدارية لمحافظة دهوك الا ان الجزء الأكبر منه يقع في محافظة نينوى وتبلغ المساحة الكلية لهذا القاطع اكثر من 37 الف كم مربع, يتميز بانه يمر بتنوع طبوغرافي فهناك مناطق مفتوحة ذات ارتفاعات قليلة تمثل هضبة الجزيرة وتمتد من مرتفعات مكحول وشيخ عدي وسنجان شمالا وحتى البادية الغربية والسهل الرسوبي جنوبا والتي ستكون هي الحاضنة للمرحلة الأخيرة من الطريق داخل العراق وأخرى متموجة وتشمل مرتفعات ومكحول وشيخ

والباقى تشكل الهضبة التي أقيمت عليها المدينة وتعتبر من اهم المدن المقدسة عسكريا وامنيا ومؤمنة بالكامل بأطواق من الحماية الأمنية الا ان نقطة الضعف فيها هي المنطقة الممتدة شمال بحر النجف وحتى حدود محافظة الانبار كذلك الصحراء الممتدة حتى الحدود السعودية.

ب. كربلاء المقدسة. لا تختلف كثيرا عن مدينة النجف الاشرف ويمكن اعتبار بحيرة الرزازة وتلول الطار والمنطقة الممتدة حتى النخيب هي من المناطق الرخوة امنيا والتي يقطع جزء من طريق التنمية عليها.

٤- القاطع الرابع. ويتمثل بمركز إدارة الدولة والعاصمة السياسية للعراق المتمثلة ببغداد ورغم ان المسار العام يبتعد عن مركز محافظة بغداد بمسافة تقترب من 36 كم حسب ما مخطط له الا ان مجاورة المسار لبغداد يتطلب الكثير من الإجراءات الأمنية والعسكرية, تشكل جرف النصر وعامرية الفلوجة وكلاهما يقعان على مقربة من مسار طريق التنمية من اكثر المناطق وهناً من الناحية الأمنية.

٥- القاطع الخامس. قاطع صلاح الدين وهو من اكثر القواطع أهمية بعد قاطع الموصل كونه يجاور قاطع الانبار من جهة وقاطع ديالى وكركوك من جه أخرى كما انه يتداخل مع قاطع نينوى وقاطع بغداد في الكثير من المدخلات العسكرية الأمنية من اهم مدن هذا القاطع ذات التأثير على مسار الطريق:

أ. الدجيل, منطقة زراعية ذات توجه طائفي واحدة قربها من الضلوعية يجعلها عرضة للهجمات الإرهابية يحتمل ان يلامسها الطريق من حدودها الغربية والشمالية الغربية.

ب. بلد, كما هو حال الدجيل الا انها اكثر انتشار للقطعات لوجود مقرات للحشد الشعبي فيها فضلا عن وحدات عسكرية أخرى ووجود قاعدة بلد الجوية.

على الحركة عند دخول المسار الى الحدود الإدارية للمحافظة.

د. ج. تلغفر. رغم محدودية المخاطر الامنية في هذه المدينة كونها رصنت امنيا وباتت افضل من سواها من المدن في المناطق الغربية والشمالية الغربية من العراق الا ان ذلك لا يعني ان المخاطر الأمنية معدومة تماما كونها منطقة ذات طبيعة متموجة وقسم منها جبيلة كما ان وجود تنظيمات مسلحة معادية لتركيا على مشارفها قد يشكل خطر على مسار الطريق كون هذا الطريق اذا ما بوشر به سيساهم في رفع القدرات الاقتصادية لتركيا.

ه. فيش خابور. المحطة الأخيرة والتي تعتبر نقطة العبور تجاه الحدود التركية وبالتأكيد فان الإجراءات الأمنية فيها تختلف كلياً عن ما هو عليه الامر في المسار العام او في محطات التوقف المنوي انشائها حيث تجري فيها الكثير من الإجراءات المتعلقة بالتبادل التجاري وعبور البضائع وفحصها كما ان هنالك اعداد كبيرة من المراجعين من المواطنين العراقيين او الأجانب سيتواجدون فيها كما انها تعتبر بمثابة منفذ حدودي يقتضي تواجد اعداد كبيرة من ذوي الاختصاص ومنتسبي دوائر وزارة الداخلية والاستخبارات والهيئة العامة للمنافذ الحدودية.

تصنيف القواطع من حيث الخطورة الأمنية

لا يكمن وضع قياسات محددة للخطورة الأمنية لأي قاطع او مدينة بمعزل عن جملة من الاعتبارات التي تشكل الأساس في تحديد درجة الخطورة الامنية وهذه الاعتبارات قد تختلف من قاطع الى اخر او من مدينة الى اخرى ولكنها بمجملها يمكن ان تعتبر مؤشر او

إبراهيم وعطشانة وسنجان ويتراوح ارتفاعها بين 150 الى 250 متر فضلا عن منطقة جبلية الا انها بعيدة عن مسار الطريق تشمل جبل كرمان وعقرة وجزء من سلسلة الجبال الممتدة من دهوك والتي تتخذ منها المجاميع المسلحة لحزب العمال الكردي المناهض لتركيا ماوى امنة كما ان الغالبية العظمى من الأراضي التي يمر بها المسار العام هي مناطق مزروعة والقاطع يتضمن العديد من المدن ذات الأهمية التعبوية والعملياتية وهي:

أ. القيارة, ليس هنالك اختلاف كبير بينها وبين الشرقاط التابعة لمحافظة صلاح الدين من حيث المخاطر والتحديات الأمنية.

ب. الحضر. انفتاحها على الصحراء وقربها من ناحية المحلية وتلوث عطشانة والبجاج وجميعها كانت قواعد رئيسية وامنة للإرهاب واحتمال مرور الطريق من وسطها باتجاه سنجان وتلغفر ومن ثم فيشخابور يجعل منها المحطة الأكثر أهمية, المنطقة بمقدار ماهي ذات خطورة بالغة لكونها مفتوحة على الحدود السورية وقربها من قواعد لتنظيمات إرهابية خارج الحدود الا ان تأمينها ممكن بوسائط متعددة تبدأ من النقاط الحينة على الطريق بصورة متقاربة مع دوريات مستمرة فضلا عن المراقبة الجوية الدائمة بالطائرات المسيرة وطائرات الاستطلاع مثل الايركنك والسسزناكرفان, كذلك منظومات المراقبة الأرضية من خلال كاميرات ذات قدرات عالية على الكشف والتي تعمل ليلا ونهارا وفي الأجواء الرديئة.

ج. ب. مركز الموصل لن يكون لمركز الموصل تأثير كبير من الناحية الأمنية كون المسار سيبتعد كثير عن المركز متجه الى محطته الأخيرة في فيشخابور ومع ذلك يحتمل ان تكون الموصل بمثابة مقر للقيادة والسيطرة

العسكرية للجيش العراقي والشرطة الاتحادية والحشد الشعبي، وإمكانية التدخل السريع عند حصول أي طارئ.

7. القواعد الجوية والمطارات العسكرية وشقق النزول للطائرات السمتية وقربها او بعدها من تلك القواطع او المناطق او المدن لغرض تأمين الاسناد عن الضرورة الأمنية القصوى.

8. موارد الدفاع الجوي ومدى تيسرها لمعالجة مخاطر الطائرات المعادية لاسيما الطائرات المسيرة عند وجود تهديد على المنشآت المقامة على طول مسار الطريق.

9. فيما يتعلق بالمناطق التي يمر بها الطريق والكائنة قرب الساحل العراقي او تلك التي تجاور المسطحات المائية مثل الأهوار وبحر النجف وبحيرة الرزازة و بحيرة الثرثار وبحيرة سامراء وبحيرة سد الموصل وغيرها فان وجود او عدم وجود قوة نهريّة قادرة على التدخل عند حصول طارئ امني يعتبر من العوامل المهمة في تحييد المخاطر او منعها. من خلال ما تقدم وعلى ضوء الاعتبارات أعلاه يمكن ان نحدد اسبقيات الخطورة للقواطع الستة وفق ما يلي:

١- المستوى الأول: القواطع الأكثر خطورة (السادس والخامس) للأسباب التالية:

- لايزال لتنظيم داعش تأثير ليس بالقليل على البعض من تلك المناطق.
- الولاء السكاني اضعف عدا مدينة تلعفر
- انفتاح القطعات على مساحات واسعة
- مجاورة القاطعين لمناطق الجزيرة والبادية صحراء الانبار.
- بعض المناطق ترتبط جغرافيا بوديان يتخذ منها الارهابيون ملاذات امنة لهم مثل وادي الغدق ووادي حوران.
- الطبيعة الطبوغرافية تمنح المجاميع المسلحة حرية عمل اكثر.

مقياس لمدى الخطورة، وباعتبار ان طريق التنمية ما هو لا مرفق اقتصادي حيوي ذو مسارات متعددة يتخذ من المدن والقصبات مسارا له سواء بتخطيها او ملامسة حدودها او اختراقها او بتجنبها كليا فان للمدن والقصبات والاراضي المحيطة بهذه المسارات تأثير كبير على طبيعة تلك المخاطر، ومن هنا نجد ان تحديد تلك الاعتبارات مسبقا قد يساعد القائمون على التخطيط للجانب الامني للمشروع على تجاوز الكثير من الصعوبات كما انه يمنحهم تصور مسبق لما عليهم القيام به عند تحديد المطالب الامنية التي يفترض بها ان تحدد مسبقا وترافق عملية البناء والانشاء وتستمر على وتيرة متسارعة عند التشغيل والوصول الى الطاقة القصوى للمشروع. ان اهم تلك الاعتبارات ما يلي: (10)

1. الطبيعة الطبوغرافية للمنطقة ومدى تأثيرها على العمليات الأمنية والعسكرية وقدرتها على تأمين الرصد او التخفي او التسلل.
2. الظروف المناخية لاسيما فترات الامطار وارتفاع نسبة الغبار ومدى الرؤية وبنما له تأثير على تأمين المنطقة بالرصد بالوسائل التقليدية والحديثة.
3. المناطق المبنية والمأهولة بالسكان وطبيعة الأبنية وارتفاعاتها ومدى القدرة على الرصد والمراقبة.
4. ولاء السكان وموقفهم تجاه المشروع أولا من خلال الفائدة التي حصلوا او يحصلون عليها منه او الخسائر التي تعرضوا او يتعرضون لها بسبب المشروع.
5. تاريخ المنطقة او القاطع خلال فترات تمدد التنظيمات الإرهابية وتنفيذها للعمليات الإرهابية لاسيما بعد عام 2014 وما صاحب سقوط الموصل من انتشار لتنظيم داعش في مناطق مختلفة من العراق.
6. قرب او بعد تلك القواطع والمناطق والمدن الواقعة على طريق التنمية من القواعد



• مهما تكن الإجراءات الأمنية المتخذة فان الامن في اطراف بغداد ومحيطها الخارجي يبقى هشاً بسبب انعدام التخطيط الحضري وتسربن المدن الدخيلة التي بدأت بالانتشار كحواسم وعشوائيات بعد سقوط النظام وهذه المناطق لا تخلو اطلاقاً من العناصر الخارجة عن القانون او المجاميع المسلحة او التنظيمات الإرهابية.

٣- المستوى الثالث: ويضم القاطعين (الثالث والثاني) وهو الأطول قياساً بباقي القواطع ويمكن اعتباره الأقل خطورة من باقي القواطع عدا القاطع الأول و يتميز بمجموعة مميزات تجعله الأقل خطورة وهي:

1. الولاء السكاني و عدم انجرار الغالبية العظمى من تلك المناطق في فوضى الإرهاب وما خلفه من تداعيات اجتماعية.

٣- المستوى الثاني: القاطع الرابع (قاطع بغداد) ويأتي بالدرجة الثانية من حيث الخطورة للأسباب التالية:

• مسار الطريق يتعد بمسافة 36 كم عن المركز لذلك فهو يمر بمناطق قريبة على اللطيفية و القصر الأبيض و الفاضلية و جرف النصر والرضوانية وعامرية الفلوجة ومناطق أخرى وجميعها مناطق يمتلك تنظيم داعش والتنظيمات الإرهابية الأخرى فيها ماوي امنة ويمكنه التحرك فيها اذا دعت الضرورة.

• الحركة الغير مقيدة تجاه العاصمة بغداد المحاطة من جهة مسار الطريق بالطريق السريع المؤدي الى الحدود العراقية السورية والاردنية مما يسهل حركة المجاميع المسلحة الإرهابية دون إمكانية فرض مراقبة مشددة.

3. الطريق بالتأكيد سيتطلب الكثير من عمليات الاستملاك والاستيلاء لأراضي يملكها افراد او انهم يقومون باستزراعها مما يدفعهم الى الممانعة في بادئ الامر وقد يقوم قسم منهم بعمليات تخريب او تعطيل لعمليات البناء.
4. في احيان كثيرة قد تستغل قسم من العشائر او القبائل قدراتها التسليحية لفرض شروط على الشركات الاستثمارية من اجل إيجاد فرص تشغيل لأبنائها, خلاف ذلك ستحاول تلك القبائل والعشائر كما فعلت سابقا مع شركات استثمار النفط في وسط وجنوب العراق من القيام بعمليات خطف او تخريب او قطع طرق.
5. الطائرات المسييرة ستشكل هي الأخرى مخاطر كبيرة لاسيما على المفاصل الحيوية من المشروع مثل محطات التحميل والتفريغ والتبادل ومحطات الادامة والتشغيل حيث يمكن لمثل هذه الطائرات التي تمتلكها المجاميع الإرهابية من ان تقوم بتوجيه ضربات مخطط لها لغرض تعطيل المشروع.

المخاطر المحتملة

1. اول هذه المخاطر هو عودة داعش للعمل والتمدد في المناطق الغربية والشمالية الغربية وتمكنه من فرض ارادته وإيقاف العمل بالمشروع وتدميره كليا.
2. قد تساهم مجاميع من حرب العمال الكردي (pkk) في عمليات إرهابية تجاه مسار الطريق لاسيما في القاطع السادس منه كونها تمتلك نوع من القدرة على التحرك والمناورة.
3. الأطراف الإقليمية المتضررة اقتصاديا قد تحاول بطريقة او أخرى شراء الذمم او الدفع باتجاه تجنيد عناصر مسلحة للقيام بعمليات تخريب للمنشآت الخاصة بالطريق.

2. يكاد ان يكون تحت سيطرة تشكيلات الحشد الشعبي التي لها القدرة اكثر من سواها في معالجة المخاطر الامنية في المدن والمناطق المبنية.
3. مسارات الطريق في الاغلب الاعم تكون في مناطق مفتوحة يسهل مراقبتها والسيطرة عليها.
- 4- المستوى الرابع والأخير: الاقل خطورة هو القاطع الأول (الفاو - ام قصر) والذي يمثل نقطة انطلاق المشروع وهو مؤمن كونه يقع في حيز محدود جغرافيا مع توفر قدر كافي من الحماية الأمنية باعتباره ضمن المنطقة الاقتصادية ومجموعة المؤاني العراقية في محافظة البصرة لذلك فان حجم التهديدات المحتملة يكاد ان يكون هو الأقل قياسا بالقواطع الاخرى.

المخاطر القائمة

هنالك جملة من المخاطر القائمة والتي قد تكون ذات تأثير على اليات انشاء واكمال القاعدة المادية للمشروع بكافة تفاصيله وهذه المخاطر بالتأكيد تختلف من قاطع الى اخر الا انها بمجملها محتملة الوقوع ومنها:

1. عمليات إرهابية ذات صدى اعلامي مدفوعة من جهات متضررة من المشروع سواء هذه الجهات عراقية من الداخل او إقليمية او دولية.
2. عمليات يقوم بها تنظيم داعش الإرهابي ليضمن حالة اللاستقرار لاسيما في القواطع الرابع والخامس والسادس كونه يعول على الولاء السكاني لرفض أي تطوير في البنية الاقتصادية العراقية تساهم في إعطاء مؤشر لنجاح النظام الساسي الحالي وفي انهاء الصفة الريعية للاقتصاد العراقي.

1. الخبرات العسكرية والأمنية في مجال امن المشاريع الاستراتيجية لاسيما تلك التي تمتد لمسافات شاسعة هذه الخبرات ستساهم بلا شك في منح المخططين والقائمين على التنفيذ للخطط الأمنية في العراق إمكانية أكبر لتوظيف القدرات بالشكل الصحيح.
2. الجانب الاستخباري يمثل المجال الأوسع والأهم للتعاون بين الدول المستفيدة لاسيما وان البعض من تلك الدول تمتلك قدرات ذات طبيعة تقنية متطورة أكثر بكثير من القدرات العراقية في مجال الاستخبارات.
3. إقليمياً يمكن للدول المستفيدة ان تمد العراق بمتطلبات بناء القاعدة المادية لتنفيذ الخطط الأمنية ومنها أجهزة المراقبة والاستطلاع والطائرات المسيرة ومنظومات القيادة والسيطرة والاستخبارات وغيرها.
4. تحقيق الهوية للعاملين على المسار من رعايا الدول الأخرى لا يمكن للعراق ان يكون قادر على القيام بمثل هذه المهمة لذلك فهي تتطلب ان تساهم تلك الدول برفد المنظومة الاستخبارية العراقية بكل ماله علاقة بهؤلاء الافراد من معلومات امنية وسوابق وسجلات جنائية.
5. في الحالات الطارئة وعند تعرض المشروع لعمل إرهابي سواء لجزء من المشروع او بشكل واسع النطاق فيفترض بالدول المساهمة بالمشروع ان تكون لها وقفاتها مع العراق من خلال تأمين المتطلبات الفورية لدعم القدرات الأمنية والعسكرية او تقديم الدعم اللوجستي.

4. الكيان الصهيوني يمكن ان يكون طرفاً في المعادلة الأمنية خشية منه ان يساهم هذا المشروع في احداث استقرار اقتصادي وسياسي في العراقي قد ينعكس إيجاباً على بناء مقومات القوة العسكرية للعراق التي لايزال الكيان يعتقد انها الأخطر على كيانه لاسيما بعد التجربة المريرة له مع فصائل المقاومة الإسلامية العراقية اثناء طوفان الأقصى واستهدافها لعمق الكيان الصهيوني.
5. الشركات الاستثمارية العالمية غالباً ما تعتمد في مساهماتها واشتراكها بالمشاريع الاستراتيجية على امرين أساسيين أولهما الربحية والامر الثاني الاستقرار الأمني لذلك فان التنافس بين تلك الشركات من اجل الحصول على فرص عمل في تنفيذ المشروع او تشغيله قد تكون سبباً في تصعيد حدة المنافسة الى العمل على خلق أجواء غير امنة لأفشال المشروع من قبل الشركات التي تخسر فرص اشتراكها.

المساهمات الإقليمية استخبارياً وأمنياً وعسكرياً

لكون المشروع بطبيعته التنفيذية والاقتصادية ذو بعد إقليمي فان الأطراف المستفيدة يفترض بها ان تساهم مع العراق في خلق بيئة امنة للمسار داخل العراق حيث ان أي تراجع او نكوص بسبب الجانب الأمني سنعكس سلباً على أداء المشروع في باقي الدول ومنها تركيا المساهم الأساس في هذا المشروع لذلك فان تلك الدول يفترض بها ان تساهم في مساعدة العراق من اجل خلق فضاءات امنية تساهم في رفع وتيرة الطاقة التشغيلية للمشروع وهناك مجالات متعددة يمكن ان تساهم فيها دول الإقليم المستفيدة من المشروع في الجوانب الأمنية ومنها:

المتطلبات العسكرية والأمنية عراقياً

على مستوى المتطلبات العسكرية والأمنية والاستخبارية لمثل هذا المشروع الذي يمتد من أقصى الجنوب الى أقصى الشمال والذي يبلغ طول مساره البري 1190 كم والسككي 1175 كم والذي يمر بعشرة محافظات واكثر من 30 قضاء وعشرات النواحي والقرى فان التفكير بأسلوب واحد او طريقة محددة لتأمين الطريق من الناحية العسكرية والأمنية امر غير منطقي، بل ان مثل هذا المشروع يحتاج الى الكثير من المتطلبات والإجراءات على مستويات مختلفة كما ان لكل قاطع أسلوب في تأمين الامن قد يختلف جذريا عن القاطع الاخر لأمر تتعلق بالتهديدات المحتملة وطبيعة القاطع وولاء الكان والمسافة التي يقطعها ضمن القاطع، وفي كل الاجوال فان مستويات التخطيط والتنفيذ الأمني والعسكري ستكون حاضرة وبقوة لتحديد تلك الإجراءات والمتطلبات ووفق ما يأتي:

على المستوى التعبوي

1. تقسيم كل قاطع من القواطع الستة المشار اليها أعلاه الى قواطع فرعية مع الاحتفاظ بوحدة القيادة والسيطرة بيد قائد القاطع الأعلى امنيا وعسكريا واستخباريا.
2. فتح مقرات قيادة وسيطرة متكاملة على طول مسار الطريق ضمن كل قاطع وبمسافات تحدد على ضوء التهديدات.
3. الاحتياط أي القوة المسؤولة عن معالجة الحالات الطارئة تكون بثلاثة مستويات:
 - الأول: هو الاحتياط السوقي لعموم المشروع.
 - الثاني: الاحتياط المركزي لكل قاطع.
 - الثالث: الاحتياط المحلي التعبوي لك قسم من اقسام القاطع.

4. الحاجة تدعو تعبويًا الى ان تكون الوحدات المسؤولة عن القاطع ذات قابلية حركة عالية وقادرة على الوصول الى أي نقطة بوقت قياسي.
5. قد يكون أسلوب نقاط المراقبة هو الأسلوب الأكثر ملائمة مع تعشيق عملها بدورات راجلة والية الا ان هذه النقاط يجب ان تصمم بأسلوب حضاري مع مراعاة متطلبات الامن بحيث تمتلك القدرة على الكشف المبكر من خلال الكاميرات المنصوبة في اعلاها ووجود أسلحة كافية لمعالجة أي خرق او تقرب معادي مع توفير قدر كافي من متطلبات الايواء للمقاتلين و وجود منظومة اتصالات فعالية مصحوبة بمنظومة اتصالات أخرى بديلة.
6. امتلاك امر او قائد القاطع لوحدة طائرات مسيرة امر في غاية الأهمية و الضرورة لأغراض الكشف والاستطلاع وحتى المعالجة اذا اقتضى الامر ذلك.
7. القاطع الأول والثاني للمشروع وحتى مدينة كربلاء المقدسة سيكون مسار السكك الحديد بعيدا عن مسار النقل البري بالشاحنات وهذا الامر يتطلب تعبويًا ان يكون لهذين القاطعين خصوصية في انفتاح القطعات لتأمين الطريق مع إمكانية التنسيق للوحدات المتواجدة على الخطين، اما بعد كربلاء المقدسة فان المسار سيكون متلاصق مما يسهل عملية تأمين الحماية الأمنية الطريق.
8. بقدر تعلق الامر بأسلوب تأمين دفاع جوي عن منشآت المشروع ومساراته فان الحاجة تدعو الى وجود وحدات دفاع جوي ميدانية من مدافع مقاومة طائرات وصواريخ قصيرة المدى ترتبط بمنظومات رادار ميدانية الغرض منها منع أي اجسام طائرة معادية من التحليق ضمن منطقة المشروع.



3. من مسؤولية المقرات الثلاثة رفع التقارير اليومية عن كل ماله علاقة بالجانب الأمني للمشروع مع رفع تقارير انية عن كل حالة طارئة تحصل.
4. عملياتياً التنسيق مع قيادات المناطق الحدودية وقيادات العمليات التي يمر بها المشروع يتم عبر المقرات العملياتية الثلاث.
5. الاستطلاع الجوي والمراقبة بواسطة الوسائل الحديثة هو احد اهم واجبات المقرات العملياتية للمشروع مع احتفاظ القواطع الفرعية بقدراتها التقنية لهذا الغرض.

على المستوى السوقي

1. كما اشرنا سابقا يجري فتح مقر قيادة وسيطرة رئيسي (مركز العمليات الوطني لطريق التنمية) في بغداد او في كربلاء ويكون هو

على المستوى العملياتي

1. فتح ثلاثة مقرات عملياتية الأول في البصرة (بين الفاو وام قصر ويمكن الاستفادة من منشآت مشروع 777 في منطقة المملحة لهذا الغرض. والثاني في كربلاء او في منطقة بين كربلاء وبغداد مثل منشأة القعقاع او في بغداد في مقر قيادة عمليات بغداد الحالي والثالث في الموصل ويفضل ان يكون في مطار تلعفر او في فيشخابور لأغراض القيادة والسيطرة وتبادل المعلومات الاستخبارية.
2. المقرات الثلاثة مسؤولة عن استخدام الاحتياط السوقي بعد تحويلها من مركز القيادة والسيطرة الرئيسي (مركز العمليات الوطني للمشروع).

الوطني ومن وكالة الاستخبارات الوطنية التابعة لوزارة الداخلية ومن هيئة الحشد الشعبي وجهاز مكافحة الإرهاب والشرطة الاتحادية وقد تستدعي الحاجة أيضا لوجود ممثل من البيشمركة جميعهم يعملون كخلية لغرض تنسيق الجوانب الأمنية بين الأطراف المختلفة التي يمثلونها.

8. يكون للمركز الوطني ممثلين في قيادة العمليات المشتركة لتبادل المعلومات وتنسيق الخطط والاخبار الأني والسريع عن الحوادث.

9. بكل تأكيد فان هنالك خلية للتخطيط العملياتي والسوقي تعمل لوضع الخطط الانية والمستقبلية على ضوء المستجدات الحاصلة.

الخاتمة

المشروع يعتبر نقلة نوعية للاقتصاد العراقي بعد تعثر مشروع طريق الحرير مع الصين ورغم ان القائمين على التخطيط للمشروع قد درسوا كل ما يتعلق بالمشروع من جوانبه الاقتصادية والبيئية والتشغيلية الا ان الجانب الامني والعسكري يشكل اهمية كبيرة حيث يتوجب من الان التخطيط وبشكل علمي لإيجاد افضل الخيارات التي تساهم في تأمين بيئة امنة للمشروع وما جرى طرحه من افكار هنا ما هو الا مساهمة بسيطة قد تجعل القائمين على التخطيط اكثر قدرة على ايجاد المعالجات والحلول للتحديات والتهديدات التي قد يتعرض لها المشروع في مراحل مختلفة.

المصادر

1. . يونس جواد الكعبي, طريق التنمية والافاق المستقبلية للاقتصاد العراقي, محاضرة

المسول عن إدارة المشروع امنيا وعسكريا من خلال المقرات العملياتية الثلاث.

2. يرافق فتح مقر القيادة والسيطرة مركز العمليات الاستخبارية المشترك وهو الذي يقوم بالتنسيق على المستوى الإقليمي لتبادل المعلومات عن كل ما يتعلق بالمخاطر التي قد تحيق بالمشروع او أي معلومات تجدها استخبارات تلك الدول مهمة لتأمين امن المشروع.

3. وجود خلية استخبارات ترتبط بمركز العمليات الاستخبارية وتنسق مع الوكالات الاستخبارية العاملة في عموم العراق.

4. الاحتياط المركزي المحمول جوا يفترض به ان يكون بأمرة مركز العمليات الوطني للمشروع

5. اعادة فتح سرايا الرصد على طول الشريط الحدودي الخط الثاني الممتد من منطقة القائم وحتى مدينة النخيب (يتم فتح مرصد بمسافة 4 كم بين مرصد وآخر) على ان ترتبط هذه السرايا بقواطع الدفاع الجوي لغرض المساهمة ضمينا في تأمين الحماية الجوية للمشروع.

6. اعادة فتح وتشغيل قاعدتي الوليد H3 وسعد الجوية H2 ورفدها بطائرات استطلاع و الطائرات مقاتلة (المتصديات) والطائرات السمتية والطائرات بدون طيار من مختلف الاختصاصات لتأمين المنطقة الغربية والشمالية الغربية وحتى الجنوبية الغربية كونها ذات تأثير كبير على مستوى الامن لمسار طرق التنمية

7. يتواجد في هذا المركز ممثلين ويرتب ومناصب مناسبة من قيادة القوة الجوية ومن قيادة طيران الجيش ومن قيادة الدفاع الجوي ومن الاستخبارات العسكرية والمديرية العامة للاستخبارات والامن ومن جهاز الامن

الهوامش:

1. يونس جواد الكعبي، طريق التنمية والافاق المستقبلية للاقتصاد العراقي، محاضرة القايت في بيت الحكمة، بغداد. يوم 8 تشرين الثاني 2023
2. فرانسيس جالجانو وايوجين بالكا، الجغرافية العسكرية الحديثة، مركز الامارات للدراسات والأبحاث الاستراتيجية، أبو ضبي، ط1، 2014.
3. محاضرات الجغرافية العسكرية للعراق واثرها على سير العمليات، مدرسة القيادة والاركان هيئة الحشد الشعبي.
4. الفريق الركن حسن البيضاني، حرب مكافحة الإرهاب تجربة ميدانية، دار الحكمة، لندن، ط 1. 2012.
5. جغرافية العراق العسكرية، الكلية العسكرية. بغداد، ط1، 2012، ص231
6. عرض قيادة قوات الحدود، الانفتاح التعبوي لتشكيلات الحدود لعام 2023
7. مجموعة باحثين، العراق وتركيا دراسة تحليلية في ضوء الملفات العالقة، مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية. بغداد، ط1، 2022.
8. الفريق الركن حسن البيضاني تطهير المدن وامنها (تجربة ميدانية)، دار الحكمة، لندن. ط 1، 2020.
1. يونس جواد الكعبي، طريق التنمية والافاق المستقبلية للاقتصاد العراقي، محاضرة القايت في بيت الحكمة، بغداد. يوم 8 تشرين الثاني 2023
2. فرانسيس جالجانو وايوجين بالكا، الجغرافية العسكرية الحديثة، مركز الامارات للدراسات والأبحاث الاستراتيجية، أبو ضبي، ط1، 2014، ص340
3. محاضرات الجغرافية العسكرية للعراق واثرها على سير العمليات، مدرسة القيادة والاركان هيئة الحشد الشعبي، ص 6
4. فرانسيس جالجانو وايوجين بالكا، مصدر سبق ذكره، ص 346
5. الفريق الركن حسن البيضاني، حرب مكافحة الإرهاب تجربة ميدانية، دار الحكمة، لندن، ط 1. 2012. ص76
6. جغرافية العراق العسكرية، الكلية العسكرية. بغداد، ط1، 2012، ص231
7. عرض قيادة قوات الحدود، للانفتاح التعبوي لتشكيلات لعام 2023
8. عرض قيادة قوات الحدود، مصدر سبق ذكره
9. مجموعة باحثين، العراق وتركيا دراسة تحليلية في ضوء الملفات العالقة، مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية. بغداد، ط1، 2022، ص59
10. الفريق الركن حسن البيضاني تطهير المدن وامنها (تجربة ميدانية)، دار الحكمة، لندن. ط 1، 2020، ص 187



رائد محسن داود

• جامعة بغداد



مشروع طريق التنمية العراقي ومشروع الحزام والطريق الصيني

فرصة للتكامل والاستثمار

المقدمة:

يمثل العراق جسرا جغرافيا رابطا بين قارتي اسيا واوروبا ومنطقتي الخليج وبلاد الشام فهو ملتقى لخطوط المواصلات العالمية، ويتميز باحتياطيات كبيرة من النفط والمواد الاولية والطاقة، كما انه جار لثلاثة دول اقليمية مهمة و اطراف في مبادرة مشروع الحزام والطريق الصينية هم ايران وتركيا والسعودية ولدية مستوى علاقات سياسية واقتصادية متميز مع دولة الصين وهذا ما يدفع الاخيرة الى الاهتمام بالعراق كونه بلد مهم في الشرق الاوسط وهو ثالث أكبر شريك تجاري للصين في منطقة غرب آسيا وشمال إفريقيا، وأحد الاسواق الرئيسة للمقاولات الهندسية الصينية، كما إنه من أكبر وجهات الاستثمار الصيني في الخارج في المقابل الصين هي اكبر مشتر أجنبي لنفط العراق وتوجد بين الطرفين اتفاقات للتعاون في مجال الطاقة والبنى التحتية والاستثمار الى الصين وسوق واعدة للاستثمار الصيني لذا تسعى الصين لجذبه الى مشروعها.

ان مشروع التنمية العراق الذي سينقل البضائع من دول الجوار الى اسيا واوروبا والمكسب المهم لطريق التنمية سيعود على العراق الذي سيحصل على عوائد الترانزيت وعوائد تصدير بعض السلع المحلية التي يسعى العراق الى تنشيطها وبشكل عام ان مشروع التنمية سينشط حركة التجارة في العراق وكذلك بين اوروبا والشرق وتحقيق الامن والاستقرار في المنطقة. ان التوجه الصحيح والمستدام لطريق التنمية يمكن ان يؤدي في نهاية المطاف الالتقاء بطريق الحرير ليكون بداية جدية ومهمة في التوجه نحو مستقبل مشرق للعراق. سوق يتم تقسيم البحث الى محورين: المحور الاول يتناول مشروع الحزام والطريق الصيني وأما المحور الثاني سيبحث مشروع طريق التنمية العراقي والتوصيات بشأن لك.

المحور الأول: مشروع الحزام والطريق والشرق الاوسط

أولاً: نشأة الحزام والطريق:

هو مشروعاً صينياً اقتصادياً واستراتيجياً عالمياً ضخماً يشمل عدد من دول العالم بجزئية الحزام البحري والطريق البري، وتقوم المبادرة على «تحديث طريق الحرير القديم» لكن هذه المرة جاء بشكل أكثر عصرية وضخامة ويهدف إلى تغيير خريطة العالم بشق طريقين أحدهما بري ويمتد من الصين إلى آسيا الوسطى حتى البحر المتوسط وأوروبا، والثاني خطوط بحرية تمر بمجمعات تجارية وصناعية ومناطق حرة.⁽¹⁾ أعلن الرئيس الصيني سي جين بينغ رسمياً عن إطلاق مشروع الحزام والطريق الجديد، خلال زيارته إلى كازاخستان في 7 أيلول 2013 في جامعة نزار باييف University Nazarbayev حيث ألقى خطاب في كازاخستان أوضح فيه أن السياسة الخارجية الصينية تجاه جيرانها تستهدف تعزيز التعاون الاقليمي مع دول وسط آسيا في مجالات الاتصالات والتجارة، وتعزيز النظام النقدي، وترابط الشعوب، وطالب بإنشاء منطقة إقليمية بوصفها نموذجاً للتعاون الإقليمي والعالمي.⁽²⁾ ويهدف مشروع الحزام والطريق إلى الربط بين الصين وأوروبا ووسط آسيا والشرق الاوسط، وإقامة مشروعات عملاقة كالسكك الحديدية، والطرق، والموانئ البحرية في دول مثل جيبوتي ومصر وغيرها وتعد هذه المبادرة، باعتبارها رؤية تنموية طويلة المدى لتحقيق الاندماج الاقتصادي من خلال تطوير البنية الأساسية والإنتاجية، وأحد البرامج الطموحة للسياسة الخارجية الصينية. ويشمل الحزام ستة ممرات اقتصادية تمتد من الصين إلى جميع أنحاء أوراسيا، يتلاقى بعضها حيث تمثل البلدان التي تمتد من غرب المحيط الهادئ إلى بحر البلطيق على طول طريق الحزام منطقة للتعاون الاقتصادي.⁽³⁾



يهدف مشروع الحزام والطريق إلى الربط بين الصين وأوروبا ووسط آسيا والشرق الاوسط، كالسكك الحديدية، والطرق، والموانئ البحرية



ولغاية الآن وقعت الصين مع اكثر من 150 دولة واكثر من 30 منظمة دولية على اكثر من 200 وثيقة تعاون بشأن بناء الحزام والطريق وتم اطلاق اكثر من 3000 مشروع تعاون، وجذب قرابة ترليون دولار من الاستثمار وخلق 420 الف فرصة عمل للدول المشاركة في المبادرة. ويتوقع البنك الدولي ان التعاون في بناء الحزام والطريق سوف يخلص 7.6 مليون نسمة من الفقر المدقع و32 مليون نسمة من الفقر المتوسط للدول المشاركة في المبادرة.⁽⁴⁾

ثانياً: يتكون مشروع الحزام والطريق من جزئين الطريق البري ويشمل:-

1. الجسر البري - الاوراسي الجديد الذي يمتد من غرب الصين إلى غرب روسيا.
2. ممر الصين - منغوليا - روسيا الذي يمتد من شمال الصين إلى شرق روسيا.
3. ممر الصين - اسيا الوسطى - اسيا الغربية الذي يمتد من غرب الصين إلى تركيا.

ثالثاً: بصورة عامة الاهداف المعلنة لمشروع الحزام والطريق هي:-

- سياسة الربط: تعتزم المبادرة إلى حث الدول على المشاركة والتعاون فيما بينها لإنجاز المبادرة.
 - التبادل الثقافي: مشروع الحزام والطريق يهدف لتشجيع الأفراد وربطهم بين بعضهم البعض عبر تفاعلات الصداقة بين المؤسسات، فضلاً عن ذلك التفاهم الثقافي من أجل التعاون العالمي.
 - التكامل المالي: المبادرة تهدف إلى تحسين التعاون المالي والنقدي، وفي ان واحد مراقب التعامل مع المخاطر والتفاعلات المالية العامة.
 - التجارة والاستثمار: تهدف المبادرة العابرة للحدود إلى تسهيل التجارة الحرة الغير مقيدة والاستثمار والتعاون بين الدول تشجيعاً للتكامل الاقتصادي. ودعم الاقتصاد العالمي المفتوح، حيث ان من المتوقع ان تتجاوز اجمالي تجاري الصين في مجال السلع والخدمات 32 ترليون دولار و5 ترليون دولار للفترة من 2024-2028.
 - مرافق الاتصال: تتضمن المبادرة بناء مرافق (منشآت) تمكن الاتصال السريع بين الدول المنخرطة في المشروع، مثل إعادة بناء وتطوير الموانئ، إزالة الحدود، إقامة طرق، فضلاً عن خلق شبكات تطوير الطرق السريعة والسكك الحديدية وخطوط الألياف البصرية بين الدول على طول الحزام والطريق.⁽⁷⁾
- وهذا ما اكده الرئيس الصيني في الذكرى العاشرة لانطلاق المشروع حيث اشار شي جينبينغ الى ان الصين ستعمل على بناء شبكة الحزام والطريق متعددة الابعاد كتطوير خطط السك الحديد السريعة بين الصين واوروبا والمشاركة في ممر النقل الدولي عبر قزوين. كما ازداد الاهتمام مؤخراً بموضوع التنمية



تهدف المبادرة العابرة للحدود إلى تسهيل التجارة الحرة الغير مقيدة والاستثمار والتعاون بين الدول تشجيعاً للتكامل الاقتصادي



4. ممر الصين - شبه جزيرة الهند الصينية - الذي يمتد من جنوب الصين الى سنغافورة.
5. ممر الصين - باكستان الذي يمتد من جنوب غرب الصين الى باكستان.
6. ممر بنغلادش - الصين - الهند -ميانمار) بورما(الذي يمتد من جنوب الصين الى الهند).⁽⁵⁾

اما الطريق البحري:

الخط الاول: يبدأ من الساحل الصيني الغربي عبر مرفأ غوادر الباكستاني الغير بعيد عن الحدود الايرانية بعد تجديد 500 كم من الطريق وسيؤمن الطرق التجارية الصينية منفذا للشرق الأوسط وشرق افريقيا ثم سواحل اوروبا وهو أسهل من طريق ماليزيا، اندونيسيا(وتأمل الصين وباكستان لجعل ميناء غوادر دبي ثاني).

الخط الثاني: يربط الموانئ الساحلية الصينية بجنوب المحيط الهادي يهدف المشروع لتحقيق التكامل بين افضليات تلك المناطق والدول.⁽⁶⁾



سعى الصين إلى محاولة
تغيير نمطية النظام الدولي
الحالي، أو على الأقل في في
الجانب الاقتصادي، من
نظام تهيمن عليه الولايات
المتحدة إلى نظام متعدد
الاقطاب تكون الصين
أحدها



أو التنفيذ ويطغى عليها الطابع الشعارتي
والدعائي والترويجي أكثر من التركيز على
الفحوى والمضمون ولم تصدر حتى الآن
خارطة رسمية توضح الدول التي سيمر عبرها
المشروع.⁽¹¹⁾

- بالنسبة للمشروع والشرق الاوسط فانه يحظى بأهمية كبيرة في هذه المبادرة، باعتباره أحد أهم مصادر الطاقة بالنسبة إلى الصين، ومن الاسواق الاستهلاكية الهامة للبضائع الصينية وكذلك الاستثمارات، فضلا عن موقعه الاستراتيجي كجسر رابط بين القارات. لكن ما يعاني منه الشرق الاوسط ودوله من أزمات وصراعات وانعدام الاستقرار يبقى أحد التحديات الكبيرة أمام المبادرة الصينية.⁽¹²⁾
- وجود طرق مشاريع طرق منافسه لطريق الحزام والحريير ومنها الممر الاقتصادي الهندي الامريكي وغيرها من المشاريع في المنطقة.⁽¹³⁾
- مع تفشي ظاهرة الارهاب الدولي والقرصنة والجريمة المنظمة وكذلك النزاعات التاريخية على المناطق البحرية والبرية وبؤر التوتر

الخضراء والمستدامة، حيث اكدت الصين انها ستواصل تعزيز التنمية الخضراء وتعميق التعاون في مجال البنية التحتية الخضراء والطاقة الخضراء والنقل الاخضر، وتعزيز الدعم للتحالف الدولي للتنمية الخضراء. ويمكن القول ان مشروع الحزام والطريق الجديد يمثل قوة الصين الناعمة وبلورة معالم دور صيني عالمي في نظام دولي يشهد تغييرا في بنيته الهيكلية اخذت معالمه تركز على معطيات اقتصادية وعلى المصالح وفتح الاسواق بعد ان كان للأيديولوجيات دور حاسم في رسم التوازنات والتحالفات الدولية.⁽⁸⁾ وتشير الوثائق الرسمية التي نشرتها الحكومة الصينية، فإن تمويل المبادرة لن يتم من خلال الحكومة الصينية وحدها بل ستمول عدد من المؤسسات المالية الدولية من خلال البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية) (وصندوق طريق الحرير الجديد ومبادرة بنك التنمية الجديد بين دول بريكس، وبنك التنمية لمنظمة شانغهاي للتعاون).⁽⁹⁾

رابعاً: التحديات التي تواجه مشروع الحزام والطريق: تواجه المشروع الصيني عدة تحديات

- ومعوقات وأبرزها الاتي:-
- ان مشروع طريق الحرير والحزام لا يخلو من قلق بعض الدول المنافسة والمتخوفة من الصعود الصيني السريع التي ترى أن (مبادرة طريق الحرير الجديد) سوف يغرق البلدان بالديون الصينية التي سيكون على كل دولة يمر بها أن تسدد تكلفة البنية الأساسية للجزء المقام علي أراضيها، لكن الحكومة الصينية تقول إن دراسات الجدوى الدقيقة للمشروع أكدت على أن الفوائد التي ستجنيها الدول تفوق بكثير أي نفقات، كما أن الحكومة والبنوك الصينية ستراعي ألا تثقل كاهل أي دولة.⁽¹⁰⁾
- وجود نوع من الضبابية في المشروع وعدم الوضوح بشكل كاف سواء على الصعيد النظري



الاقتصادي، من نظام تهيمن عليه الولايات المتحدة إلى نظام متعدد الاقطاب تكون الصين أحدها. وهذا ما لا يمكن أن تسلم به واشنطن بسهولة وغيرها من الدول⁽¹⁶⁾

خامساً: مشروع الحزام والطريق ودول الخليج

يتضمن مشروع الحزام والطريق ستة ممرات ينتهي نصفها على ضفاف البحر الأبيض المتوسط عبر الشرق الاوسط والبلدان العربية وهذا ما يجعل الصين تولى المنطقة اهمية كبيرة وتحقيق علاقات دوية في المنطقة، كما ان تأمين الطاقة والسعي وراء النفط من الأهداف الاساسية للمبادرة الأمر الذي جعل من الصين تهتم بالشأن العربي من اجل كسب اكبر احتياطي للنفط والغاز وبذلك فأن التبادل التجاري قائم على الطاقة والنفط والغاز ويمنح هذا التعاون القدرة

وانعدام الاستقرار في العديد من الدول والمناطق التي يمر بها مشروع الحزام والطريق فإن مثل هذه التهديدات الأمنية ستبقى تشكل تحدياً كبيراً وخطيراً أمام حماية أنابيب النفط والغاز والسكك الحديدية والخطوط البحرية، وستحتاج إلى الكثير من الاستثمارات للحد منها.⁽¹⁴⁾

- عوائق مالية: تعاني العديد من الدول المشاركة في المبادرة من ضعف مواردها المالية، مما تسبب في إلغاء أو تأجيل تنفيذ بعض المشاريع، وهو أمر كان متوقع منه نظراً لضخامة حجم هذه المشاريع و تكاليفها الباهظة، فمثلاً في تايلاند تأجيل إنجاز جزء من مشروع لقطار سريع كان يفترض أن يربط الصين بسنغافورة بسبب نقص التمويل.⁽¹⁵⁾
- تسعى الصين إلى محاولة تغيير نمطية النظام الدولي الحالي، أو على الأقل في في الجانب



يحظى مشروع الحزام
والطريق بدعم تركي
لما لها من اهمية جيو
اقتصادية وجيوسياسية
كبرى لتركيا تساهم في
توفير فرص اقتصادية



**المحور الثاني: طريق
التنمية (طريق حريز العراق)
المشروع الواعد للعراق
والمنطقة.**

اولاً: مشروع التنمية فرصة العراق:

تم طرح المشروع التنمية من قبل دولة رئيس الوزراء المهندس محمد شياع السوداني، خلال «مؤتمر طريق التنمية» في بغداد بتاريخ 2023/5/27، أن مشروع طريق التنمية الذي يمتد من أقصى جنوب العراق إلى تركيا هو خطة طموحة ومدروسة لتغيير الواقع نحو بنية اقتصادية متين لضم العراق ودول الخليج وايران وتركيا وهو مشروع عراقي للربط السككي وانشاء الطرق البرية بين تركيا واوروبا شمالاً والخليج جنوباً، اذ يتم بموجبه نقل البضائع بين الخليج واوروبا وتصل كلفة إنجاز المرحلة الأولى من مشروع طريق التنمية سيكون عام 2028 حسب المخطط، إلا ان المشروع له ثلاث مراحل، ومن المتوقع ان تنجز المرحلة الثانية منه عام 2028، والمرحلة الثالثة عام 2050. وبذلك

على تعزيز التنمية الاقتصادية وخطط التنويع للاطراف المعنية جميعا ويؤمن لدول المجلس الخليجي ومرافق الطيران والمرافق الحربية واللوجستية في المنطقة مركزا ممتازا للوصول الى الأسواق الشرق اوسطية والافريقية والاوربية، وبهذا يحتل الشرق الاوسط جزءا كبيرا من اهتمامات الصين وهو نقطة محورية لاتمام مشروع الصين الجديد.⁽¹⁷⁾

وتعد المملكة العربية السعودية الدول الخليجية والجارة للعراق من الدول الأوائل التي عملت على الاستفادة من مبادرة الحزام والطريق الصينية وتعزيز علاقاتها مع الصين وكانت المشاريع الصينية فيها متعددة في مجالات الاستثمار والطاقة والمدن الصناعية والتجارة، ومع الامارات تطورت الصين علاقتها بشكل كبير لتكون الامارات مركز الترانزيت الى جانب المدن الصناعية وتجارة التجميع والاستثمار والطاقة ومع ايران ورغم العقوبات الامريكية المفروضة عليها وقعت الصين اتفاقية طويلة الأمد، ومع العراق كان حضورها الصين الكبير في مجال الطاقة والاستثمار والبنى التحتية.⁽¹⁸⁾

ويحظى مشروع الحزام والطريق بدعم تركي لما لها من اهمية جيو اقتصادية وجيوسياسية كبرى لتركيا تساهم في توفير فرص اقتصادية فتركيا تدرك ضرورة تنوع التبادل التجاري ورفع معدلات النمو الاقتصادي والافتتاح المستمر على الاسواق الجديدة خاصة وان الشرق الاوسط المهمة الحيوية بالنسبة لها، ومن الصين ومن خلال زيارته في 12/5/2017 اعلن اردوغان ان بلاده تتمتع بموقع جغرافي هام وهي نقطة تقاطع اسيا بأوروبا فهي اللاعب الأفضل في طريق الحرير وترغب حسب قوله «التعاون مع جميع الدول في هذا الاطار وقال (انا امام مشروع قائم على مفهوم اربح - اربح).⁽¹⁹⁾

(1200) كم من السكك الحديدية، وتشغيلها البيئي المشترك، والطرق السريعة.

ثانياً: هدف العراق من مشروع طريق التنمية:

للمشروع عدة أهداف منها في المستوى الداخلي اذ يسهم في احداث التنمية الداخلية والعمل على حل مشكلة البطالة، كما يدفع بعجلة السياحة الدينية والبيئية والأثرية في البلد، وعلى المستوى الخارجي يهدف العراق من مشروع التنمية الى اختصار مده السفر بين اسيا واوربا وتركيا من خلال العراق، فضلاً عن رغبته في ان يكون مركز مهما للمرور فطريق التنمية يمثل محوراً للتعاون الإقليمي ولن تبقى دولة إقليمية سواء من دول الخليج أو الدول المجاورة وإلا وتجد فيه فائدة كبيرة في نمو اقتصاداتها صناعياً وتجارياً وزراعياً. وعلى المستوى الدولي ان طرق التجارة تتمثل ممرات ليس للبضائع فحسب، وانما للتواصل الثقافي والسياسي، وبهذا سيمثل طريق التنمية جسراً للتواصل الإيجابي على كل المستويات بين الشرق والغرب، اقتصادياً وثقافياً وسياسياً.⁽²²⁾

وشهد المشروع مشاركة دول اقليمية هي: السعودية وتركيا وسورية والاردن والكويت والبحرين وقطر الامارات العربية المتحدة وإيران. دولة قطر هي أحد الدول المشاركة في مؤتمر طريق التنمية وقد أبدت رغبتها في المساهمة في الاستثمار في العراق ومنها مشروع طريق التنمية حيث تم خلال زيارة أمير دولة قطر الشيخ تميم بن حمد آل ثاني الى بغداد بتاريخ 15 حزيران 2023، زيارة رسمية إلى العراق، وعقد خلالها أمير قطر مباحثات مع رئيس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني تناولت علاقات البلدين ومجالات التعاون في مختلف المجالات. وتضمنت الزيارة توقيع عدد من الاتفاقيات ومذكرات التفاهم بين البلدين في مجالات البنية التحتية والسياحة والصحة بهدف توسيع التعاون الاستثماري والتجاري بين البلدين، مع عزم دولة قطر استثمار



ان طرق التجارة تتمثل ممرات ليس للبضائع فحسب، وانما للتواصل الثقافي والسياسي، وبهذا سيمثل طريق التنمية جسراً للتواصل الإيجابي على كل المستويات بين الشرق والغرب



يحق للمشروع ان يأخذ لقب الطريق الاستراتيجي على المستوى الزمني وعلى سعة وامتداد الرقعة الجغرافية التي يغطيها المشروع.⁽²⁰⁾

وحسب التقديرات الاقتصادية، من المتوقع ان يوفر طريق التنمية مئات الآلاف من فرص العمل، حيث ستكون تكلفة المشروع 17 مليار دولار، منها 6.5 مليار للطريق السريع، و 10.5 مليار للسكة القطار الكهربائي، مما يعني تشغيل عدد هائل من الاختصاصات والخبرات والقوى العاملة.

وعبر رئيس الوزراء المهندس محمد شياع السوداني «إن مشروع طريق التنمية، بما يحمله من منصات للعمل وقيمة مضافة للنواتج القومية والمحلية ورافعات اقتصادية، يعد ركيزة للاقتصاد المستدام غير النفطي، وعقدة ارتباط تخدم جيران العراق والمنطقة»⁽²¹⁾

وأضاف أن العراق سينطلق بهذا المشروع الواعد نحو شراكة اقتصادية مع دول الجوار والمنطقة، تجعل العراق مصدراً للصناعات الحديثة والبضائع، وستعتمد في كل هذا على الممرات متعددة الوسائط، وأكثر من



ان الحكومة العراقية
تطمح لأن تكون للصين
مساهمة فاعلة في عمل
وأنشطة مشروع طريق
التنمية، بناءً على الثقة
الكبيرة بخبرات الشركات
الصينية الكبرى



التبادل التجاري بين البلدين". وترحب بمشاركة الصين
بمشروع طريق التنمية، في إطار التنفيذ والأستثمار،
مؤكداً ان المشروع يخدم العراق وسائر المنطقة بما
فيها الصين، ويضمن تقليل الوقت والجهد والكلفة. وأن
«الباب مفتوح أمام جميع الدول للمشاركة في المشروع،
وفي مقدمتها الصين».

وأوضح الوزير، ان الحكومة العراقية تطمح لأن تكون
للصين مساهمة فاعلة في عمل وأنشطة مشروع طريق
التنمية، بناءً على الثقة الكبيرة بخبرات الشركات
الصينية الكبرى لاسيما في مجالات النقل والاستثمار
والبنية التحتية. ونوّه الى عقد مؤتمر ثانٍ خاص بطريق
التنمية، وستوجه دعوة الى الصين للمشاركة فيه. (26)
هذا ما يؤكد على مدى الاهتمام الصيني بمشروع
طريق التنمية العراقي، فإنه في ذات الوقت، يطرح
أسباب هذا الاهتمام و دوافعه وذلك في الإطار العام
لأهمية العراق في الرؤية الصينية، والمحاولات في جذبه
إلى مبادرة الحزام والطريق فضلاً عن المحاولة الصينية
في الدخول على خط ربحية مشروع التنمية والاستفادة
من تقليل تكلفة النقل، التي سيوفرها للسلع الصينية
المتوجهة إلى أوروبا.

5 مليارات دولار في عدد من القطاعات في العراق خلال
السنوات المقبلة. (23)

الموقف التركي من مشروع طريق التنمية ان
طريق التنمية العراقي سيعزز مكانة تركيا كمركز مهم
للطاقة والتجارة اذ انه سيتمكن تركيا من نقل النفط
والغاز الطبيعي من العراق الى الاسواق العالمية وجدد
الرئيس التركي طيب اوردغان دعم بلاده لطريق التنمية
العراقي وجاء ذلك خلال منتدى انطاليا الدبلوماسي
بتاريخ 2024/3/2، إن مشروع «طريق التنمية» مهم
لدول المنطقة، وخاصة العراق وتركيا، مؤكداً أن دعم
بلاده الكامل للمشروع سيستمر». (24)

ثالثاً: مشروع الحزام والطريق ومشروع طريق التنمية العراقي فرصة للتكامل والاستثمار

في الوقت الذي لا يزال فيه الجدل محتدماً بشأن
مشروع «طريق التنمية»، أو ما يُطلق عليه «القناة
الجافة»، لجهة علاقته بالمبادرة الصينية «الحزام
والطريق»، حسمت الصين هذا الجدل بما ينسجم مع
أهمية المشروع.

اذ اعتبر السفير الصيني لدى العراق تسوي وي
ذلك خلال لقائه مع رئيس الوزراء العراقي في بغداد،
بحضور وزير النقل العراقي رزاق محيبي السعداوي
أن مشروع «طريق التنمية» مهم جداً للعراق، وسيكون
طريق السلام والازدهار في المنطقة، وسيصبح مكملاً
لمشروع الحزام والطريق»، مبدياً رغبته في الاطلاع على
دراسة الجدوى الاقتصادية للمشروع، واستعداد الصين
لتقديم المشورات الفنية لإنجاز هذا المشروع الحيوي.
(25)

وبشأن التعاون بين بغداد وبكين في مجال الاستثمار
ومشاركة الصين في مشروع طريق التنمية العراقي،
اشار وزير النقل الأستاذ رزاق محيبي السعداوي، خلال
لقاء سفير الصين الشعبية في بغداد تسوي وي، «ان
الحكومة العراقية «تسعى لتطوير التعاون والتنسيق
المشترك بين بغداد وبكين، كما تعمل على زيادة

يعني أن العراق مفصلاً مهماً لانجاح مشروع الحزام والطريق، لأنه يمثل ملتقى خطوط المواصلات العالمية ليتضح عن طريق شبكة الطرق التجارية أن العراق يعد المركز الرئيس لطريق الحرير، والذي عن طريقه ستنقل المواد النفطية والغاز والمواد الأولية والبضائع الثقيلة، ثم ومن وجود هذا الطريق سيقبل ما نسبته 70% من تكلفة الربط التجاري بين آسيا وإفريقيا وأوروبا، والذي يبدأ من الصين ويمتد إلى أوروبا، ليكون العراق المركز الاستراتيجي لطريق الحرير في الشرق الأوسط.⁽²⁷⁾

العراق حالياً هو ثالث أكبر شريك تجاري للصين في منطقة غرب آسيا وشمال إفريقيا، وأحد الأسواق الرئيسة للمقاولات الهندسية الصينية، كما إنه من أكبر وجهات الاستثمار الصيني في الخارج في المقابل الصين هي أكبر مشتر أجني لنفط العراق وازداد حجم التبادل التجاري بين البلدين من 20.6 مليار دولار في عام 2015 إلى 53.37 مليار دولار في عام 2022 بزيادة قدرها 160% وتشارك الشركات الصينية بشكل واسع مشاريع النفط والكهرباء قطاع البناء والمدارس وغيرها من المشاريع.⁽²⁸⁾

ورغم أن العراق لا يُشكل حالياً جزءاً من مبادرة الحزام والطريق، إلا أن موقعه الجيو استراتيجي بالنسبة إلى خطوط المواصلات بين آسيا وأوروبا، فضلاً عن كونه جازاً لثلاث أطراف في المبادرة الصينية، كلها مزايا تدفع الصين إلى محاولة جذب العراق كما يمكن أن تكون الحكومة العراقية في موقف الاستفادة عبر القيام «بمشاريع ثنائية مع هذه الدول لربط بنيتها التحتية مع تلك الموجودة في هذه الدول» لكسب الوصول للحزام والطريق دون أن تكون رسمياً في المبادرة. وحتى السلطات الصينية نفسها قد خلقت هذه المبادرة بهدف أن تكون مرنة ورأت أن عدد من الدول غير



لأهمية العراق في الرؤية الصينية، والمحاولات في جذبه إلى مبادرة الحزام والطريق فضلاً عن المحاولة الصينية في الدخول على خط ربحية مشروع التنمية والاستفادة من تقليل تكلفة النقل



رابعاً: ويمكن القول ان هناك عده اسباب تجعل من طريق التنمية هو فرصة للتكامل والاستثمار مع مشروع الحزام والطريق الصيني

الموقع الاستراتيجي والاحتياط الكبير للعراق اذ يعد من الدول المتميزة بالاحتياطيات الكبيرة في النفط الخام الذي يجعله يحتل المرتبة الخامسة في العالم و يبلغ معدل احتياطي العراق المؤكد من النفط الخام 145 مليار برميل أي ما يقارب 21% من مجموع الاحتياطي للدول العربية المنتجة والمصدرة للنفط الخام. كما أن العراق يتمتع بأهمية استراتيجية بالنسبة للصين، فإنه مصدر مهم للنفط، تقدر صادرات العراق من النفط الخام إلى الصين ما نسبته 44% من إجمالي صادرات النفط. أن الأهمية الاستراتيجية للعراق تكمن في موقعه الجغرافي، إذ يمثل جسراً جغرافياً رابطاً بين قارتي آسيا وأوروبا، ومنطقتي الخليج وبلاد الشام، وهذا



العراق ركيزة أساسية
لإنجاح طريق الحرير من
خلال تبادل مرور التجارة
لدول وأوروبا وأفريقيا عبر
ميناء الفاو الكبير وطريق
القناة الجافة مما سيغير
خارطة النقل الدولية.



ركيزة أساسية لإنجاح طريق الحرير من خلال تبادل مرور التجارة لدول وأوروبا وأفريقيا عبر ميناء الفاو الكبير وطريق القناة الجافة مما سيغير خارطة النقل الدولية. وبالمقابل، أن طريق الحرير سيعمل على رفع وتيرة التشغيل للموانئ خاصة الموانئ العراقية الحالية وميناء الفاو الكبير في حال تشغيله، كما سيساعد على تنشيط وتسريع تدفق النفط للصين بشكل خاص ودول شرق آسيا بشكل عام.⁽³²⁾

• تنظر الصين الى مشروع التنمية العراقي باهتمام كبير وترى فيه فرصة ربحية، فاذا ما اسرع العراق في اتمام مشروع ميناء الفاو الكبير سيوفر اقصر الطرق لنقل البضائع واستمرار التجارة باقل تكلفة، اذا ستنقل البواخر الصينية البضائع من الصين الى ميناء «جوادر» الباكستاني ومنها الى ميناء الفاو الكبير لتفرغ حمولتها وتنقل عن طريق السكك الحديدية الى ميناء طرطوس في سوريا الى تركيا ومنها الى اوروبا.⁽³³⁾

المشاركة تمثل امتداد طبيعيا للمبادرة، مما يثبت أن هذا خيار مريح.⁽²⁹⁾

• ارتفاع مستوى العلاقات بين البلدين في المجالات كافة ومنها مشاريع التنمية والطاقة والبنية التحتية حيث وقعت الحكومة العراقية مع نظيرتها الصينية خمس اتفاقيات ومذكرات للتعاون الاقتصادي والتكنولوجي والعسكري والدبلوماسي والنفط والطاقة خلال زيارة رئيس الوزراء الأسبق الدكتور حيدر العبادي الى الصين، خلال المدة، 22-23/12/2015 و التي دعا فيها إلى تفعيل لجنة العلاقات العراقية الصينية واستئناف اجتماعاتها والترحيب بتوسيع الشركات الصينية نطاق الاستثمار في العراق وزيادة التبادل التجاري مع الصين.⁽³⁰⁾ تبعتها زيارة وفد حكومي كبير أيلول 2019، خلال زيارة حكومية كبيرة، أعلن رئيس الوزراء العراقي الأسبق، د. عادل عبد المهدي، انضمام بغداد لمبادرة الحزام والطريق الصينية، أثناء لقاء عبد المهدي بالرئيس الصيني شي جين بينغ، الذي أكد أن بيكين تريد لإرساء نقطة انطلاق جديدة لدعم الشراكة الاستراتيجية بين الصين والعراق وأن البلدين سيتعاونان في مشاريع مرتبطة بالنفط والبنى التحتية ليوقع البلدان 8 اتفاقيات ومذكرات تفاهم حينها في مجالات مالية وتجارية وأمنية والإعمار والاتصالات والثقافة والتعليم والتعاون بين وزارتي الخارجية في البلدين. كما شملت الزيارة حينها، اتفاقيتين بين وزارة المالية العراقية وكل من وزارة التجارة الصينية والوكالة الصينية لضمان الائتمان بشأن التعاون في إعادة إعمار العراق بعد عقود من الحروب والصراعات.⁽³¹⁾ ان كلاً الصين والعراق تجمعهما علاقات سياسية، وعلاقات تجارية واقتصادية عالية، وتعاون مشترك، وكل ذلك يمثل قاعدة قوية ومتينة لاستراتيجية الحزام والطريق. وسيكون العراق



الأبيض المتوسط أو إلى تركيا، وهناك تنافس كبير بين الدول لجني ثمار مشروع التنمية العراقي.⁽³⁴⁾

• الاستفادة من تقليل تكلفة نقل البضائع الصينية فمشروع طريق التنمية العراقي، سوف يُسهم في اختصار الوقت الذي تستغرقه حركة النقل التجاري بين آسيا وأوروبا، بما يُتيح تقليل تكلفة النقل؛ إذ، تُشير التقديرات إلى أن مدة شحن البضائع، من ميناء شنغهاي الصيني إلى ميناء روتردام الهولندي، تستغرق حوالي 33 يومًا، في حين أنها سوف تستغرق 15 يومًا فقط عندما تنتقل البضائع من ميناء شنغهاي الصيني إلى ميناء جوادر الباكستاني، ثم إلى ميناء الفاو في جنوب العراق، ومنه عبر القناة الجافة العراقية إلى موانئ البحر المتوسط في تركيا، ومنها إلى ميناء روتردام الهولندي. بما

• يرى بعض الباحثين أن الصين تفضل ميناء الفاو لأن الغاطس يصل عمق 24 مترا، بينما غاطس ميناء مبارك لا يتجاوز 16 مترا في أحسن حالاته، وهذا يمنع السفن ذات الغاطس العالي من الوصول إليه، وهذا المشروع إذا ما تمت إدارته من قبل الحكومة العراقية وتم التعامل بذكاء وحرفية ومهنية، فبالأكيد سيغير كثيرا من واقع الاقتصاد العراقي لأنه سيعزز العراق بموارد اقتصادية جديدة. فالصين تسعى لتكوين طرق سريعة تختصر المسافات والزمن وتقلل المخاطر، وبالتالي يعتبر العراق البلد المحوري في هذا الموضوع، وتسعى لجذب العراق للمشاركة في طريق الحرير، وإذا ما تم طريق الحرير فإن البواخر الصينية تأتي إلى ميناء الفاو وتفرغ حمولتها وتنقل عن طريق السكك الحديدية الذي يسمى الميناء الجاف إلى البحر



أن بكين اعتبرت بان مشروع طريق التنمية هو مكمل لطريق الحرير، فهي بذلك تسعى إلى دعم كل المبادرات والمشروعات الاقتصادية التي تقع على نقاط التماس مع مبادرة الحزام والطريق



3. مراجعة قوانين الاستثمار العراقية والعمل على توفير مناخ استثماري ملائم، لجذب المستثمرين والمشاريع الاقتصادية.
4. الالتزام بالاتفاقيات ومذكرات التفاهم التي ووقعت مع الصين، والعمل على تنفيذها، فهي لمصلحة العراق.
5. ان التوجه الصحيح والمستدام لطريق التنمية يمكن ان يؤدي في نهاية المطاف الالتقاء بطريق الحرير ليكون بداية جديدة ومهمة في التوجه نحو مستقبل مشرق للعراق.
6. يرجح أن تكون الحكومة العراقية في موقع استفادة أكبر في حال أجرت مفاوضاتها بشكل ثنائي مع الحكومة الصينية، بالتركيز على تأمين تدفق النفط العراقي الى الصين مقابل إعادة الإعمار وتأهيل البنية التحتية عبر الاستفادة من خبرة وقدرات الصين في هذا المجال.
7. ينبغي على الحكومة العراقية تهيئة البنى التحتية اولا لتكون بداية صحيحة لطريق التنمية. والعمل على مكافحة الفساد وانجاز المشاريع المتلكئة.

يعني تقليص زمن الرحلة بأكثر من «50%».⁽³⁵⁾

- مشروع طريق التنمية هي «فرصة ربحية للصين» أن الإعلان عن مشروع طريق التنمية، يأتي في إطار إعادة تموضع العراق على خريطة التجارة والنقل العالمي، وسعيه لأداء دور إقليمي بارز خلال الفترة المقبلة. أن بكين اعتبرت بان مشروع طريق التنمية هو مكمل لطريق الحرير، فهي بذلك تسعى إلى دعم كل المبادرات والمشروعات الاقتصادية التي تقع على نقاط التماس مع مبادرة الحزام والطريق. وكما يبدو فإن المشروع العراقي يُمثل «فرصة ربحية» للجانب الصيني، الذي يسعى لتدعيم نفوذه الاقتصادي، والتجاري، في العراق، وجواره الإقليمي في منطقة الشرق الأوسط.⁽³⁶⁾
- ان التوجه الصحيح والمستدام لطريق التنمية العراقي يمكن ان يؤدي في نهاية المطاف الى الالتقاء بطريق الحزام والحرير ليكون بداية جديدة ومهمة في التوجه نحو مستقبل مشرق للعراق اذ نرى من خلال الاتفاقيات التي عقدها العراق مع الصين يمكن تؤدي بالتقاء الطريقين.⁽³⁷⁾

توصيات:

1. من الضروري ان تهتم الحكومة العراقية بالمدن الاقتصادية والساحلية كالبصرة وتطوير البرامج البحرية بما يواكب والمتغيرات وضمن دور كبير للعراق في الاستفادة من سواحل البحرية.
2. الإسراع في إنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير ومنحه الأولوية ضمن المشاريع الأخرى الامر الذي ينعكس ايجابا على الاقتصاد العراقي فضلاً عن توفير فرص عمل.



11. ان انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية القناة الجافة سوف تعزز مكانته العراق الجيوسياسية على خريطة التجارة والنقل العالمية، بحيث يصبح العراق مركزاً حيويًا للنقل بين آسيا وأوروبا. بالإضافة إلى استعادة جزء كبير من ثقل بغداد الاقليمي وتعزيز الروابط العراقية العربية.

12. ان المكسب المهم لطريق التنمية سيعود على العراق الذي سيحصل على عوائد الترانزيت وعوائد تصدير بعض السلع المحلية التي يسعى العراق الى تنشيطها، والصين تعود على زيادة صادراتها الى اوروبا عن طريق الموانئ في العراق وتركيا، وبشكل عام ان مشروع التنمية سينشط حركة التجارة في العراق وكذلك بين اوروبا والشرق وتحقيق الامن والاستقرار في المنطقة.

8. دعم وتوفير المناخ المناسب للجانب الصيني بأنشاء المشاريع المتفق عليها بين الجانبين من خلال التمويل بالنفط مقابل الاستثمار.

9. من اجل نجاح مشروع التنمية العراقي يتطلب ايجاد حلول للمشاكل الداخلية والعمل على حفظ الاستقرار الامني، توحيد الموقف السياسي، ومكافحة الفساد.

10. العمل بصورة واضحة ومتوازنة وابعاد مشروع القناة الجافة عن ساحة التنافس المتزايد بين واشنطن وبكين حيث تنظر الاخيرة إلى ميناء الفاو الكبير ومشروع القناة الجافة باعتباره امتدادا مباشرا لمبادرة الحزام والطريق. وتبرز أهمية القناة الجافة للصين بعد انتهاء الاخيرة من تطوير ميناء "جوادر" الباكستاني المطل على بحر العرب والذي من المخطط أن يكتمل عام، 2030 حيث ستمثل القناة الجافة وقتها طريقا سريعا وغير مكلف لإيصال المنتجات الصينية إلى أوروبا.

الهوامش:

- ألمانيا 2019 ص78
- 8- وفاء كاظم عباس الشمري، طريق الحرير تحليل في جيوبولتكس، مصدر سابق، ص310.
- 9- تشاو لي، مبادرة الحزام والطريق الصينية، من منظور الاقتصاد الثقافي العالمي، ترجمة محمد بيح- شية يانغ، منشورات دار الامان، الرباط، 2018، ص38 ص39.
- 10- انظر دكتورة زينب عبدالله واخرون مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، مصدر سابق، ص13، وايضا الدكتور سمير هادي الشكري، طريق الحرير الجديد واثره في العلاقات الدولية، مجلة الكلية الاسلامية الجامعة العدد 75 ج 2 كانون الاول 2023 ص15 ص16 ص17
- 11- عزت شحرون، مبادرة الحزام والطريق رؤية نقدية، مركز الجزيرة للدراسات، الدوحة، 2017، ص5
- 12- د. وفاء كاظم عباس الشمري، طريق الحرير تحليل في جيوبولتكس، مجلة الجامعة العراقية، عدد 44 ج 2، 2019 ص310
- 13- د. ابتسام محمد عبد العامري/مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها على العراق/ ورشة عمل منشورة/ مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية / جامعة بغداد، 2020/5/8، ص 8.
- 14- د. شناز بن قانه، الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية، كتاب مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية. برلين- ألمانيا 2019 ص112
- 15- « د. شناز بن قانه، الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية، مصدر سابق ص113
- 16- الدكتور سمير هادي الشكري، مصدر سابق ص533
- 17- علي عباس عبيد، الانعكاسات السياسية والاقتصادية لخطة مارشال الصينية على العالم العربي، مجلة العلوم السياسية، العدد 64، كانون الاول 2022 ص298
- 18- عباس فاضل علوان وقاسم محمد عبد، التحديات امام مبادرة الحزام والطريق في تعزيز التعاون الصيني الخليجي، مجلة قضايا سياسية، جامعة النهريين، كلية العلوم السياسية، العدد، 68، 2022، ص517 ص518
- 19- د. وفاء كاظم عباس الشمري، الحزام تحليل في

- 1- د. زينب عبدالله واخرون مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين- ألمانيا 2019 ص12.
- 2- محمد مطاوع، طريق الحرير الجديد في الاستراتيجية الصينية الاهداف الكبرى، والوزن الاستراتيجي، والتحديات، مجلة سياسات عربية العدد 46 ايلول 2020 ص29.
- 3- محمد مطاوع، طريق الحرير الجديد في الاستراتيجية الصينية الاهداف الكبرى، ص30.
- 4- تسوي وي السفير الصيني في العراق/ العلاقات العراقية الصينية في 65 عاما التحديات والفرص المستقبلية، مركز البيدر للدراسات والتخطيط، بغداد 2023 ص2-3.
- 5- د. وفاء كاظم عباس الشمري، طريق الحرير تحليل في جيوبولتكس، مجلة الجامعة العراقية، عدد 44 ج 2، 2019، ص305-304
- وانظر ايضاً دكتورة زينب عبدالله واخرون مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية. برلين- ألمانيا 2019 ص14
- 6- دكتورة زينب عبدالله واخرون مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية. برلين- ألمانيا 2019 ص10
- وايضا د. نادية كاظم العبودي، مبادرة الحزام والطريق الصينية دراسة تاريخية، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية. برلين- ألمانيا 2019 ص27-28
- 7- أميرة أحمد حرزلي، مبادرة الحزام والطريق الصينية: الخلفية - الأهداف - المكاسب، كتاب مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية. برلين-

- الجيوپولتکس، مصدر سابق 306.
- 20- انظر كلمة رئيس مجلس الوزراء المهندس محمد شياع السوداني خلال مؤتمر طريق التنمية في 2023/5/27، المكتب الاعلامي لرئيس مجلس الوزراء <https://bit.ly/2lvuAjC>
- 21- انظر كلمة رئيس مجلس الوزراء المهندس محمد شياع السوداني خلال مؤتمر طريق التنمية في 2023/5/27، المكتب الاعلامي لرئيس مجلس الوزراء <https://bit.ly/2lvuAjC>
- 22- الاهمية الاستراتيجية لمشروع طريق التنمية، وزارة الخارجية العراقية [/https://mofa.gov.iq](https://mofa.gov.iq)
- 23- احمد الدباغ، استثمار بقيمة 5 مليارات دولار وتوقيع مذكرات تفاهم.. ما الانعكاسات الاقتصادية لزيارة أمير دولة قطر للعراق؟ قناة الجزيرة 2023/6/19، <https://www.aljazeera.net/ebusiness>
- 24- اردوغان: مشروع «طريق التنمية» مهم للعراق وتركيا ودول المنطقة، 2024/3/2، <https://www.trtarabi.com/>
- 25- الصين تحسم الجدال العراقي حول طريقي «الحرير» و«التنمية» صحيفة الشرق الاوسط 2023/6/2، <https://aawsat.com>
- 26- تصريح وزير النقل الاستاذ رزاق محيبي السعداوي، المنشور على موقع وزارة النقل بتاريخ 2023/5/31، <https://bio.link/motrans>
- 27- لاولوينغ لينغ، العلاقات العراقية الصينية في ضوء مبادرة الحزام والطريق، مركز الدراسات الشرقية/ مجلد 37، عدد1/جامعة القاهرة، اذار، 2022 ص313 ص112
- 28- تسوي وي السفير الصيني في العراق/ العلاقات العراقية الصينية في 65 عاما التحديات والفرص المستقبلية، مصدر سابق، ص 3
- 29- مبادرة الحزام والطريق الصينية.. فرصة العراق، مركز البيان للدراسات والتخطيط، بغداد 2018، ص33
- 30- د. ابتسام محمد عبد العامري، مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها على العراق، مصدر سابق ص12
- 31- طريق الحرير بين الصين والعراق.. جدل الممكن وآمال بغداد، 2020/12/8، <https://mena-monitor.org>
- 32- د. لاولوينغ لينغ، العلاقات العراقية الصينية في ضوء
- مبادرة الحزام والطريق، مركز الدراسات الشرقية/ مجلد 37، عدد1 جامعة القاهرة، اذار، 2022 ص313 ص112
- 33- محمد كريم الخاقاني، العراق ومبادرة الحزام والطريق: العوائد والتحديات، مركز رواق بغداد للسياسات العامة، 2021، ص7، <https://rewaqbaghdad.org/home/ViewArticlesNews/83>
- 34- طه العاني، استثمارات ضخمة ومشاريع استراتيجية.. لماذا تسعى الصين للتوسع في العراق؟ <https://www.aljazeera.net/ebusiness/2021/7/7>
- 35- حسين معلوم، مشروع «طريق التنمية» العراقي.. ومبادرة «الحزام والطريق» الصينية.. تكامل وتنمية، موقع اصوات اونلاين 2023 <https://aswatonline.com/2023/6/6/>
- 36- حسين معلوم، مشروع «طريق التنمية» العراقي.. ومبادرة «الحزام والطريق» الصينية.. تكامل وتنمية، موقع اصوات اونلاين 2023 <https://aswatonline.com/2023/6/6/>
- 37- د. حافظ عبد الامير امين واخرون، طريق الحرير وطريق التنمية نقضان ام مكملان في استدامة الاقتصاد العراقي، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، عدد خاص، لوقائع المؤتمر العلمي الدولي السنوي السابع عشر، 2023، بغداد، ص216

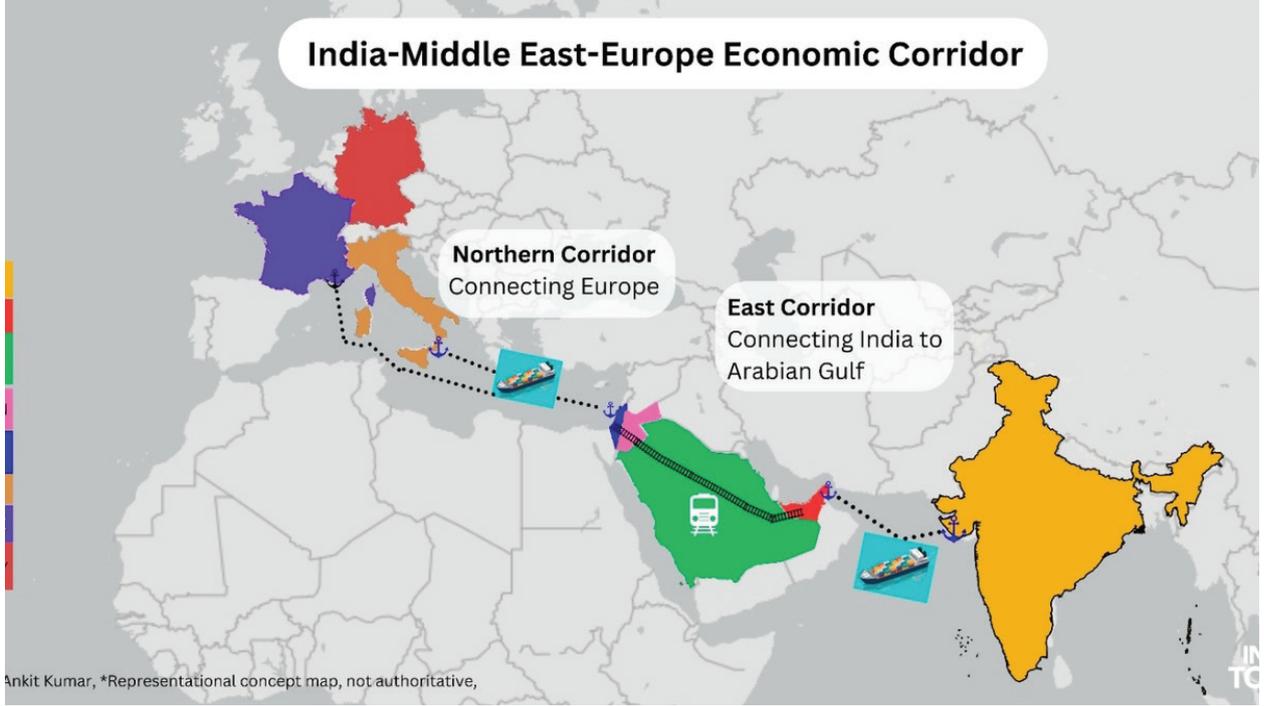


وسام شاكرا السراي



الممرات الدولية امام لطريق التنمية

الممر الاقتصادي الهندي - الشرق أوسطي - الأوروبي (IMEC) انموذجاً



ويتكون المشروع من خط بري وخط للسكك الحديدية يصل الخليج بالحدود التركية، ليكون خطاً أساسياً لنقل البضائع بين الشرق الأوسط وأوروبا، ولا يزال المشروع الذي حدّدت الحكومة العراقية تكلفته بنحو 17 مليار دولار وبطول 1200 كلم داخل العراق، في مرحلته الأولى، ويطمح العراق إلى تنفيذ هذا المشروع الذي أطلق عليه اسم طريق التنمية، بالتعاون مع دول في المنطقة، هي قطر والإمارات والكويت وعمان والأردن وتركيا وإيران والسعودية وسوريا، والتي دُعي ممثلوها في العراق، للمشاركة في المؤتمر المخصص لإعلان المشروع؛ إذ إن هذا المشروع يمثل ركيزة للاقتصاد المستدام غير النفطي وعقدة ارتباط تخدم جيران العراق والمنطقة، إسهاماً في جلب جهود التكامل الاقتصادي.⁽¹⁾

في العام ذاته، وقّعت الولايات المتحدة الأميركية والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة والهند وفرنسا وألمانيا وإيطاليا والاتحاد الأوروبي، على هامش قمة العشرين التي عقدت في

المقدمة

أطلق العراق في شهر (أيار) 2023، مشروعاً جريئاً للبنية التحتية يمتد على أراضيه كافة، يربط ميناء الفاو الكبير على الخليج بتركيا من خلال شبكات السكة الحديدية والطرق، اطلق عليه «طريق التنمية» ومن شأن هذا طريق، أن يشكّل رابطاً جديداً بين آسيا وأوروبا.



مشروع الممر
الاقتصادي امتدادًا
لمبادرة إسرائيلية
طرحت عقب توقيعها
على «الاتفاقيات
الإبراهيمية» مع
الإمارات والبحرين



حصيلة للاتفاقيات الرباعية التي جرى التوصل إليها عام 2022 في إطار صيغة مجموعة I2U2 التي ضمت، إلى جانب الولايات المتحدة، الهند والكيان الاسرائيلي والإمارات⁽³⁾.

كان من المقرر أن تقوم الدول الأعضاء في الممر الاقتصادي بالاجتماع بعد 60 يوم من تاريخ التوقيع على المذكرة التفاهم في الهند خلال قمة العشرين، وذلك لبحث التفاصيل الفنية للمشروع التي تقدر تكلفته المالية ما يقارب 47 تريليون دولار، وهو أمر لم يحصل بسبب تفجر الصراع العسكري بين حركة حماس والكيان الاسرائيلي عقب اندلاع عملية طوفان الاقصى بتاريخ 7 اكتوبر من عام 2023. وبحسب مذكرة التفاهم التي تم توقيعها بين الدول الاعضاء في الممر الاقتصادي فان المشروع ينقسم إلى قسمين، الأول هو ما يعرف بالطريق التجاري الذي يربط الهند باوروبا عبر الشرق الاوسط، ويبدو أن الدول المنخرطة في المشروع لن تبدأ من الصفر بما يخص الربط السككي، حيث هناك سكة

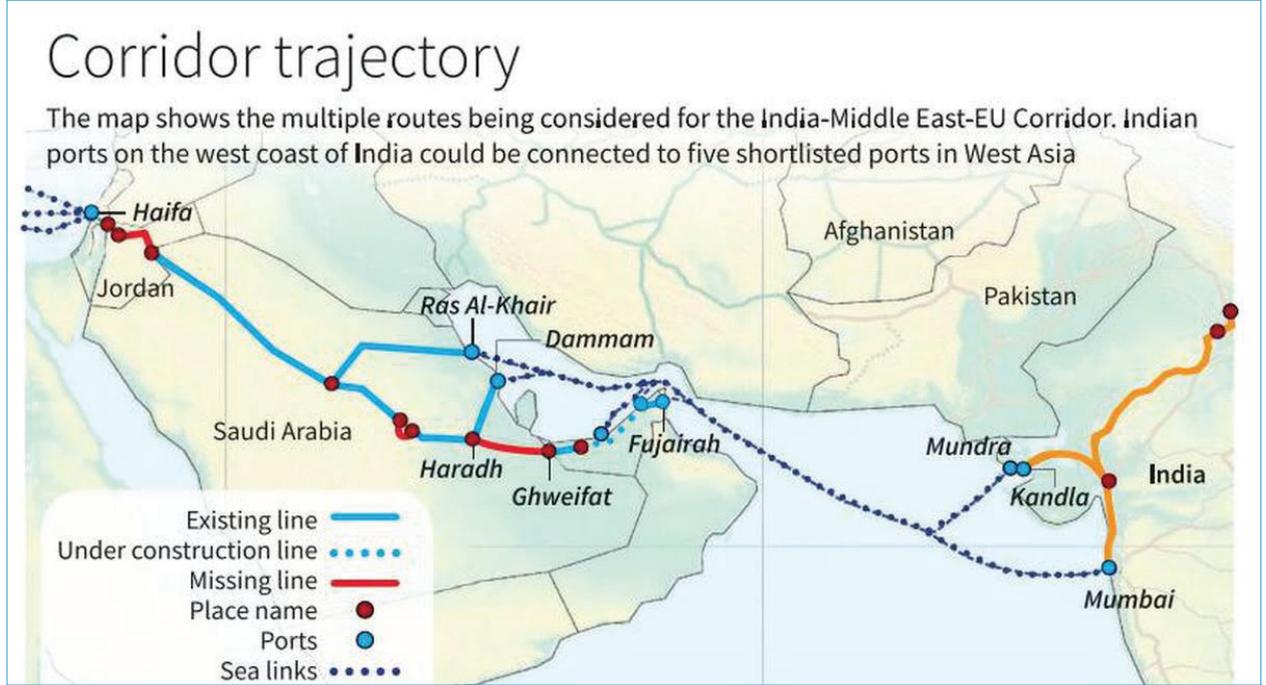
نيودلهي في 9 - 10 أيلول 2023، مذكرة تفاهم لإنشاء مشروعاً مماثلاً لطريق التنمية وهو مشروع الممر الاقتصادي الذي يربط الهند بالشرق الأوسط وأوروبا، ويشمل الممر بناء خطوط للسكك الحديدية وأنابيب نقل الطاقة، وكابلات لنقل البيانات.

تتمحور فكرة المشروع الذي تدعمه الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي حول ربط الهند بأوروبا عبر الشرق الأوسط، وهي فكره مشابهه لفكرة مشروع طريق التنمية، بما يخفض التكاليف اللوجستية للنقل، ويعزز فرص التنمية في المنطقة التي يشملها. ويتكون المشروع من ممرين: هما الممر الشرقي ويربط الهند بدول الخليج، والممر الشمالي الذي يربط دول الخليج بأوروبا عبر الأردن والكيان الاسرائيلي⁽²⁾.

سيناقش البحث التفاصيل الفنية لمشروع الممر الاقتصادي، والتداعيات الاقتصادية والجيوسياسية المترتبة على تنفيذه، فضلاً عن التحديات الفنية والسياسية التي تواجهه الممر الاقتصادي وتداعياته على طريق التنمية العراقي.

التفاصيل الفنية للممر الاقتصادي

يعد مشروع الممر الاقتصادي امتدادًا لمبادرة إسرائيلية طرحت عقب توقيعها على «الاتفاقيات الإبراهيمية» مع الإمارات والبحرين، في 15 أيلول/ سبتمبر 2020، وأحد مخرجاتها، أطلق عليه في حينه «محور دبي-حيفا»، أو «قطار السلام»، وهو مشروع بري سلكي يربط الإمارات بإسرائيل عن طريق السعودية والأردن، كما يلاحظ أن إمارة اللثام عن الممر الاقتصادي تزامنت مع قرب الاحتفال بمرور 3 سنوات على توقيع الاتفاقيات الإبراهيمية، إلا أن الفارق في الإعلان الجديد هو أنه أضاف الهند إلى المشروع كمحطة أساسية، ليضفي عليه طابعًا يتجاوز العلاقات الإقليمية، كما ان هذا المشروع يعد



How far are INDIA- MIDDLE EAST- EUROPE ECONOMIC
.CORRIDOR(IMEC) Competent??, <https://medium.com>

منها قيد العمل، وبالتالي يتعين بناء 559 كم فقط، وبالمثل تمتد خطوط السكك الحديدية المقترحة بين ميناء جبل علي الإماراتي الى حيفا على مسافة 2565 كم، منها 745 كم غير متصلة، 186 كم منها قيد الإنشاء، وهناك طريق آخر مقترح وهو ربط ميناء الدمام السعودي بميناء حيفا عبر منطقة حرص والذي يبلغ طوله 2149 كم، 289 كم منه لم يتم ربطه، أما مسار السكك الحديدية الذي يربط ميناء رأس الخير السعودي بمدينة حيفا يحتاج الى مد سكة حديد بطول 269 كم، من اصل 1809 كم، وبهذا فان ما يقارب 60% من البنى التحتية للطريق الخاصة بالربط السككي متوفرة او قيد الانشاء، وهذا دافع كبير باتجاه انجاز المشروع.

كما يتضمن المشروع تشغيل 12 ميناء، ثلاث منها في الهند وهي (ميناء مندوة، وكانديلا في مدينة كوجرات، وميناء جواهر نهرو في مومباي)، أما

حديد قيد الإنشاء بطول (605) كم تمتد من مدينة الفجيرة الإماراتية وصولاً إلى منطقة الغويفات على الحدود مع السعودية، في حين هناك حلقة مفقودة بين منطقة الغويفات الحدودية، ومنطقة حرص على الحدود السعودية الاماراتية، وترتبط منطقة حرص السعودية مع ميناء الرياض الجاف عبر السكك الحديدية، ويوجد خط سكة حديد بطول 1242 كيلو متر تربط مدينة الرياض بمنطقة قريات على الحدود السعودية الاردنية، وبالتالي فان الطريق بحاجة الى ربط مدينة قريات السعودية مع مدينة (بيت شيعان) في الكيان الاسرائيلي عبر الأردن، وهي الحلقة المفقودة الأطول في الطريق الذي من المقرر بناءه. وبهذا فإن إجمالي طول خطة سكة الحديد الذي يبلغ 2915 كم، التي تمتد من ميناء الفجيرة الإماراتي إلى ميناء حيفا في الكيان الاسرائيلي، هناك مسافة طولها 1095 كم لم تكتمل بعد، 536 كم



يعد مشروع الممر
الاقتصادي مشروع
سياسي أكثر منه
اقتصادي، ولهذا فان
الاهداف الجيوسياسية
للمشروع اخذت اهتماماً
أكبر من الاهداف
الجيواقتصادية



اذ من المفترض ان يُسهم الممر في نقل البضائع بشكل أسرع بنسبة 40%، مقارنة بالوضع الحالي، وينبغي ان يؤدي المشروع الى تعظيم المكاسب والفرص الاقتصادية، وتنامي اقتصاديات الاطراف كافة من خلال تحقيق اقصى استفادة من قدرات دول الخليج في استغلال موارد واحتياطات الطاقة التقليدية من نفط وغاز، عبر ربطها بشبكات انابيب تلبى احتياجات الاسواق المجاورة المستهلكة للطاقة، مثل الهند وأوروبا، مما يعني نمو وسرعة تصدير موارد الطاقة التقليدية إلى تلك الأسواق بأقل تكلفة ممكنة وتحقيق أعلى ربح ممكن، وضمن أسواق دائمة لهذه السلعة، ناهيك عن تعزيز أمن الطاقة لتلك الأسواق من خلال تنويع خيارات الإمداد بالطاقة⁽⁴⁾.

ومن المكاسب الاقتصادية المتوقعة للمشروع هو زيادة ارتباط موانئ الهند بدول الخليج وأوروبا، وبالتالي زيادة حركة التجارة الدولية في ما بين الجانبين، وسرعة النقل من الموانئ إلى الأسواق الاستهلاكية عبر سلك الحديد السريعة، فضلاً عن

الشرق الاوسط فهناك ما يقارب ستة موانئ يشملها المشروع وهي ميناء الفجيرة، وجبل علي، وأبو ظبي في دولة الإمارات، وميناء الدمام ورأس الخير في السعودية، وميناء حيفا في الكيان الاسرائيلي) أما الموانئ الأوربية فهي ميناء بيرايوس في اليونان، وميناء مسينا في جنوب إيطاليا، وميناء مرسيليا في فرنسا.

أما القسم الثاني من المشروع الذي يتضمن الربط الكهربائي والرقمي، وأنابيب نقل الهيدروجين الأخضر، فهو بحاجة الى بنى تحتية كبيرة، والى فترة زمنية طويلة من أجل اتمامه، وستكون هناك عقبات عديدة أبرزها الاتفاق على التمويل المالي بين الدول الأعضاء، خاصة في ضوء صعوبة جذب القطاع الخاص للاستثمار في مثل هكذا مشاريع كبيرة في ظل الانتكاسات التي يتعرض لها قطاع الهيدروجين الأخضر مؤخراً في أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية.

الاهداف الجيوسياسية للممر الاقتصادي:

يعد مشروع الممر الاقتصادي مشروع سياسي أكثر منه اقتصادي، ولهذا فان الاهداف الجيوسياسية للمشروع اخذت اهتماماً أكبر من الاهداف الجيواقتصادية، ولكن هذا لا يعني ان المشروع في حال تنفيذه لن يكون له اثار اقتصادية على للدول المشاركة فيه، فقد أشاد الرئيس الامريكي جو بايدن بقدرة المشروع «على رفع مستوى النمو في الجنوب العالمي»، عبر إنشاء خطوط جديدة للسكك الحديدية من الهند على طول الطريق إلى البحر الأبيض المتوسط، مع ممرات للشحن وخطوط أنابيب لنقل الكهرباء والهيدروجين لتحقيق النمو الاقتصادي، وسيشمل هذا المشروع أيضاً كابل بحرياً جديداً لنقل البيانات وربط موانئ المنطقة

حيث من المتوقع أن يؤدي المشروع الى إرساء دعائم مرحلة جديدة في تعزيز حركة التجارة الدولية،

ولكن كل هذه الأهداف الاقتصادية وغيرها التي تحدث عنها المختصون تبقى ثانوية مقارنة بالتداعيات الجيوسياسية للممر الاقتصادي، والتي يمكن تقسيمها الى قسمين الاول يتعلق بالتداعيات المحتملة للممر على النظام الإقليمي في منطقة الشرق الاوسط، اما القسم الثاني فيتعلق بالصراع الدولي بين القوى الكبرى.

التداعيات المحتملة للممر الاقتصادي على النظام الإقليمي في الشرق الاوسط:

إن احد أبرز الأهداف الجيوسياسية للممر الاقتصادي هو تثبيت النفوذ الأميركي في المنطقة، وقطع الطريق على مساعي الصين لاستقطاب دول المنطقة، عبر تقديم بديل اقتصادي ينافس مشروع الحزام والطريق، وقد تسبب التنامي المطرد في العلاقات بين الصين ودول المنطقة قلقًا كبيرًا في واشنطن، خاصة بعد أن أخذ التعاون بين بعض الدول الاقليمية الحليفة لواشنطن مثل السعودية والإمارات، يتجاوز حدود العلاقات التجارية إلى التعاون في مجالات الدفاع والأمن، بسبب التعقيدات التشريعية والإجرائية الأميركية في هذا المجال، وعدم وجود شروط صينية مرتبطة بمبيعات الأسلحة، فضلاً عن توجه دول الخليج العربية نحو تنويع شراكاتها الدولية بسبب اتساع فجوة الثقة بالتزام الولايات المتحدة بأمن المنطقة، وعلى رغم من تأكيد الرئيس الأمريكي جو بايدن على أن المشروع لا يهدف إلى منافسة الصين، وأن أهدافه تنموية بالدرجة الأولى، فإنه لا يمكن إغفال الجوانب السياسية المتصلة به⁽⁶⁾.

لذا فان الممر الاقتصادي يعد بمثابة تأكيد امريكي بالتزام واشنطن بالشراكة الاستراتيجية مع حلفائها، ومحاولة ردم فجوة الثقة التي تصاعدت في المنطقة تجاهها، وبرعايتها لمشروع الممر أرادت إدارة بايدن القول إن الولايات المتحدة لن تنسحب وتترك



أبرز الأهداف الجيوسياسية للممر الاقتصادي هو تثبيت النفوذ الأميركي في المنطقة، وقطع الطريق على مساعي الصين لاستقطاب دول المنطقة، عبر تقديم بديل اقتصادي ينافس مشروع الحزام والطريق



زيادة تصدير الكهرباء من دول الخليج الى اوروبا عبر مد الكابلات الكهربائية وخلق فرص عمل، وفتح أسواق استهلاكية جديدة، مع امكانية دعم خطط التحول العالمي نحو الطاقة المتجددة والنظيفة، علاوة على جذب الاستثمارات الأجنبية في هذه المجالات وتنويع صادرات دول المنطقة، بجانب دعم الأهداف الاستراتيجية لأوروبا في هذا الشأن، وتحديدًا بعد أزمة الطاقة التي تعرضت لها أثر الحرب الروسية على أوكرانيا، كما ان من شأن تنفيذ الممر تعزيز الروابط الثقافية بين دول الممر وإمكانية تحقيق مكاسب سياحية، مع زيادة الرحلات السياحية بين الموانئ الرابطة للممر وبين خطوط السكك الحديدية المارة بالمدن والعواصم الكبرى على طول الممر الاقتصادي داخل الجزيرة العربية، مثل أبو ظبي والرياض، مع إمكانية الربط مع مشروع قطار الخليج السريع، وتقليل حدة التنافس السائدة، والاتجاه إلى تبادل المنافع.⁽⁵⁾



تعد اسرائيل «أكبر
الرابحين» من المشروع،
كونها المستفيدة (سياسياً)
واقتمادياً، فعلى الجانب
السياسي سيسهم
المشروع في تسريع
وتيرة تطبيع العلاقات
الاسرائيلية السعودية
تمهيداً لاندماج «اسرائيل»
كلياً في الشرق الاوسط



والمغرب والسودان، انصرف التركيز الأميركي خلال عام 2023 إلى محاول تطبيع العلاقات بين السعودية الاسرائيلية، ويعدّ الممر الاقتصادي خطوة كبيرة في هذا الاتجاه، حيث وصف رئيس الوزراء الاسرائيلي بنيامين نتنياهو اطلاق الممر بانه من اهم التحولات بالنسبة الى الاسرائيليين مشيراً الى انه اكبر مشروع تعاون في تاريخ اسرائيل من شأنه أن يؤثر في الشرق الأوسط والعالم كله، ورأى نتنياهو أن إسرائيل ستكون هي مركز هذا المشروع العالمي الرائد الذي يربط البنية التحتية من اسيا الى اوروبا (8).

ولهذا وتعد اسرائيل «أكبر الرابحين» من المشروع، كونها المستفيدة (سياسياً واقتمادياً)، فعلى الجانب السياسي سيسهم المشروع في تسريع وتيرة تطبيع العلاقات الاسرائيلية السعودية تمهيداً لاندماج «اسرائيل» كلياً في الشرق الاوسط، واقتمادياً يعني المشروع تحول «اسرائيل» نقطة اتصال بين آسيا وأوروبا، ويمكن أن تستثمره في تعزيز تجارتها الاقليمية مع الاردن والسعودية والامارات والهند،

فراعاً تملؤه الصين أو روسيا أو إيران، وإنما لن تترك منطقة الشرق الأوسط لأهميتها الكبيرة فيما يخص ممراتها المائية الضرورية للتجارة العالمية وموارد الطاقة (7).

إذا تثبتت النفوذ الأمريكي واحتواء الصين في المنطقة هو من الأهداف الاستراتيجية للمشروع، ولكن ما هي التحديات التي تواجه تثبيت النفوذ الامريكي والتي سببت تمدد الصين في المنطقة؟ والجواب دون شك هو التباين في المصالح والأهداف بين حلفاء الولايات المتحدة الأمريكية الإقليمية، وبالتالي فان الممر الاقتصادي يعد محاولة أمريكية لربط أهداف ومصالح الحلفاء، لقد كان الهدف الرئيس للإدارات الامريكية خلال العقد الاخير بناء جبهة موحدة من حلفاء الولايات المتحدة الأمريكية في المنطقة تضم بعض الدول العربية واسرائيل، وكانت دائماً تفترض ان ما تسميه «الخطر الايراني» كفيل بأن يوحد الحلفاء في جبهة موحدة، وكان من المخطط تشكيل تحالف عسكري شرق اوسطي او ما يسمى بـ «الناتو العربي» لمواجهة الخطر الإيراني في المنطقة، ولكن فرضية أن «الخطر المشترك يولد جبهة مشتركة» قد باتت بالفشل، ولهذا فان الناتو العربي قد ولد ميتاً، وقد أصبح من الماضي خاصة بعد تطبيع العلاقات الايرانية السعودية بوساطة صينية في شهر آذار 2023، ولهذا كان بديل فكرة ناتو العربي هو تشكيل جبهة موحدة من حلفاء واشنطن في المنطقة من خلال إيجاد مشروع اقتصادي يربط مصالحهم بعضهم ببعض، وبالتالي وجود نظام إقليمي يضمن مصالح الولايات المتحدة الامريكية على المستوى البعيد في المنطقة، ولهذا تزامن الإعلان عن مشروع الممر الاقتصادي مع تصريحات وتقارير تتحدث عن قرب تطبيع العلاقات السعودية الاسرائيلية.

ان تشكيل جبهة موحدة لحلفاء الولايات المتحدة الامريكية يعني دمج إسرائيل في المنطقة، وهو أمر تسعى إدارة بايدن إلى تحقيقه؛ فبعد توقيع اتفاقات أبراهام، بين اسرائيل وكل من الإمارات والبحرين



(خارطة توضح ممر شمال جنوب الإيراني)

المصدر: ممر الشمال-الجنوب: روسيا وإيران نحو مزيد من التعاون الاستراتيجي: <https://www.asbab.com/>

الهند ودول الخليج والكيان الاسرائيلي بواسطة إنشاء تحالف اقتصادي بين هذه الأطراف. لقد تعمد المشاركون في المشروع تجنب ما يعرف (امريكا) بالنقاط الساخنة او مناطق النفوذ الايراني في المنطقة مثل (سوريا، ولبنان، واليمن، والعراق)، وهذا يعزز من صحة السردية التي تفترض «عزل إيران من خلال الممر الاقتصادي»، كما ان واشنطن بهذا المشروع قد قطعت الطريق على أية محاولات إيرانية للتقارب مع الهند، بما في ذلك إبعاد الأخيرة عن الاستثمار في ميناء تشابهار الإيراني على بحر العرب، والذي يمثل محورًا رئيسًا في مشروع إيران الطموح إلى إنشاء ممر جنوب-شمال بين الهند وأوروبا. والواقع أن الممر الاقتصادي يعني عمليًا القضاء على فكرة المشروع الإيراني الذي كانت

وبالتالي سيعزز مكانتها الاقتصادية والجيوسياسية على حساب منافسيها في المنطقة. ان دمج اسرائيل في المنطقة من جانب، وربط مصالح حلفاء الولايات المتحدة الامريكية في جبهة موحدة، من جانب آخر، سيؤدي بالتأكيد الى عزل الاطراف الغير قانعة بالنظام الاقليمي الجديد الذي تسعى واشنطن تثبيت أركانه في المنطقة من خلال الممر الاقتصادي، وفي مقدمة الدول الاقليمية الغير قانعة هي إيران التي ترى أن تشكيل أي جبهة موحدة برعاية امريكية اسرائيلية تؤدي الى اختلال توازن القوى في المنطقة بطريقة يمكن أن تجعلها معزولة، ولهذا يعد عزل ايران من تداعيات المشروع الجيوسياسية من خلال تعزيز الشراكة بين



تشير مشاركة السعودية
والإمارات في الممر المقترح،
إلى محاولة السعودية
والامارات في التموضع
باعتبارهم الاعين أساسيين
في التفاعلات الإقليمية
والدولية الجارية



الامريكية التي تعطي الأهداف الجيوسياسية للممر الاقتصادي اولوية كبيرة. ولهذا يرى التقرير الذي اعده مركز الابحاث الدولية بأنه بالنسبة إلى بلدان مجلس التعاون الخليجي لا يتعارض هذا الممر مع مبادرة الحزام والطريق، إذ إن كليهما يعطيان منطقة الخليج ميزة رئيسية لدفع الأعمال قدماً، ومن شأن الممر الهندي - الشرق الأوسطي - الأوروبي أن يعزز الدور الجيوقتصادي والجيواستراتيجي للسعودية والإمارات في طرق التجارة العالمية والأمن العالمي، ويوفر لهما فرصاً جديدة للتنويع في مرحلة ما بعد النفط⁽¹⁰⁾. ولكن فصل العامل جيوسياسي عن العامل الاقتصادي أمر ليس من السهل تحقيقه، حتى لو كانت دول الخليج ترغب في ذلك، لان الولايات المتحدة الامريكية الدولة الراعية للمشروع، ترى أن كلا العاملين هما جزء من النظام الإقليمي ولذلك ليس من المنطقي فصلهم، ولهذا فان للولايات المتحدة الأمريكية أهدافها الجيوسياسية من المشروع وهي

تطمح من خلاله طهران إلى التحول إلى نقطة عبور رئيسة على خط التجارة العالمية بين آسيا وأوروبا⁽⁹⁾. على الجانب الاخر، تشير مشاركة السعودية والإمارات في الممر المقترح، إلى محاولة السعودية والامارات في التموضع باعتبارهم الاعين أساسيين في التفاعلات الإقليمية والدولية الجارية، بحيث لا يمكن تجاوزهما، ولكن يبقى السؤال المهم بما يخص المشاركة السعودية الاماراتية، هو هل هذه المشاركة جاءت في إطار تنويع الشراكات، ام في إطار الاصطفاف والاستقطاب الاقليمي؟

على الرغم من أن سلوك الرياض وأبو ظبي اتسم في الفترة الأخيرة بتولي التوازن والتهدئة مع ايران، خاصة بعد تطبيع العلاقات السعودية الايرانية، وقرب التوصل الى اتفاق سلام دائم بين حركة أنصار الله «الحوثيين» والرياض، وتعزيز العلاقات الصينية السعودية، وسماح لسوريا بالعودة الى الجامعة العربية، فالاعتماد على هذه المقدمات التي سبقت الاعلان عن الممر الاقتصادي يعني دوافع المملكة العربية السعودية والإمارات دوافع اقتصادية أكثر منها سياسية، وهي دوافع مرتبطة برؤية السعودية 2030 ورؤية ابو ظبي 2030، فالفصل بين ما هو سياسي وما هو اقتصادي أمر ممكن في إدراك صانع القرار الخليجي، لذلك نجد على سبيل المثال تنامي العلاقات الصينية مع السعودية والإمارات على الرغم من التحالف الأمني والسياسي لهذه الدول مع الولايات المتحدة الامريكية، كما ان السياسة الخارجية الاماراتية عرفت بالجمع بين الأضداد حيث نجحت في بناء علاقات ودية مع كل من ايران واسرائيل، وامريكا والصين، والهند وباكستان، وروسيا وأوكرانيا، اوثيوبيا وارثيريا، وبالتالي قد يكون الدخول الاماراتي والسعودي جاء في إطار تنويع الشراكات، أكثر منه بسبب خلق توازن قوى جديد في المنطقة، اي ان الاهداف الجيواقتصادية تحظى بأولوية لدى السعودية والإمارات، على عكس اسرائيل والولايات المتحدة

منافس للصين لإبعاده من التقارب مع القوى الأوراسية البرية التي تعد امتدادًا للنفوذ الصيني⁽¹¹⁾. ولكن هذه المنظومة الإقليمية التي تسعى واشنطن وتل أبيب تأسيسها من خلال الممر الاقتصادي تؤدي إلى تهميش العديد من القوى الإقليمية في المنطقة، إذ اتسعت دائرة المتضررين من هذا المشروع لتشمل حلفاء الولايات المتحدة الأمريكية انفسهم، إذ همش المشروع مكانة تركيا الجيواقتصادية في منطقة الشرق الأوسط، حيث تجنب الممر الاقتصادي المرور بتركيا التي تعرف تاريخياً بالدولة الرابطة بين آسيا وأوروبا، كما عزز من مكانة دول منافسة لها وهي اليونان، ولهذا علق الرئيس التركي رجب طيب أردوغان، على المشروع قائلاً: إن بلاده هي الخط الأكثر ملاءمة لحركة المرور من الشرق إلى الغرب في مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، مضيفاً: «لن يكون هناك ممر بدون تركيا». وأشار إلى أنه يدرك محاولة عديد من الدول توسيع مناطق نفوذها من خلال إنشاء ممرات تجارية. ولفت إلى أن بلاده تدعم مشروع طريق تنمية العراقي.

والى جانب وتركيا، تأتي مصر في مقدمة المتضررين من مشروع الممر الاقتصادي، فعلى الرغم من ان الإدارة الأمريكية قد طمنت الجانب المصري من خلال تصريح ماثيو ميلر، المتحدث باسم الخارجية الأمريكية، بقوله «لا يوجد بديل لقناة السويس، ولا نعتقد أن هذا الممر الاقتصادي يستبدل قناة السويس أو يحل محلها، إلا أنه لا يمكن اغفال أثر هذا المشروع السلبي على كمية البضائع التي تمر على قناة السويس، خاصة أن مصر تمر بظروف اقتصادية صعبة بعد استحقاق تسديد القروض التي استدانها من بعض الدول والمؤسسات الدولية، ومشاكل العملة بسبب تراجع إيرادات السياحة وتحويلات المصريين من الخارج، فضلاً عن الازمة الامنية في مضيق باب المندب بسبب عمليات حركة انصار الله اليمنية «الحوثيين» العسكرية التي ادت



هو تأسيس منظومة إقليمية تقوم بدور محوري في قيادة المنظومة الشرق الأوسطية التابعة للولايات المتحدة، وذلك بالتعاون مع « إسرائيل والاردن والسعودية والإمارات



أولية بالنسبة لها، فاشرك السعودية والإمارات في الممر الاقتصادي من وجهة نظر واشنطن يهدف إلى إبطاء انجذاب منطقة الخليج نحو التكامل الأوراسي ومجموعة البريكس، وجعل ميناء حيفا قابلاً للحياة من خلال توليد الأعمال وجعله مركزاً للنقل بين غرب آسيا وأوروبا، وتعزيز المحور الإسرائيلي - اليوناني في شرق البحر الأبيض المتوسط وربطه بأمن الطاقة في أوروبا. وهذا يدل على رغبة الولايات المتحدة في تهميش الأدوار الاقتصادية وبالتالي الجيوسياسية لاعدائها، لذلك فإن العمود الفقري للممر الاقتصادي ليس لخط تجاري بين الدول الاعضاء فيه، بل هو تأسيس منظومة إقليمية تقوم بدور محوري في قيادة المنظومة الشرق الأوسطية التابعة للولايات المتحدة، وذلك بالتعاون مع « إسرائيل » والاردن والسعودية والإمارات، أما ربطه بأوروبا فهو لضمان تبعية هذا النظام الشرق الأوسطي إلى الغرب، وفي ما يتعلق بالعلاقة بالهند فهو لربطه بطرف آسيوي



الممر الاقتصادي بالنسبة
للهند يعزز من التواصل
الجغرافي الاقتصادي
للهند تجاه الغرب، فهو
يوفر زخماً قوياً للاقتصاد
الهندي، ويجعل من الهند
مركزاً لوجستياً لبلدان
المنطقة للتواصل مع
بلدان دول غرب المحيط
الهندي وخارجها



أوسع، ومحاولتها الاستفادة من الواقع الدولي الراهن في نقل الاستثمارات الغربية إلى أراضيها والاعتماد عليها باعتبارها شريكاً أوثق في التجارة الدولية بدلاً من الصين. (12)

فالممر الاقتصادي بالنسبة للهند يعزز من التواصل الجغرافي الاقتصادي للهند تجاه الغرب، فهو يوفر زخماً قوياً للاقتصاد الهندي، ويجعل من الهند مركزاً لوجستياً لبلدان المنطقة للتواصل مع بلدان دول غرب المحيط الهندي وخارجها، وهو يدعم الادعاء الهندي بانها قوة عالمية في مجال الابتكار وأنها شريك أكثر موثوقية من الصين (13).

وبهذا نستنتج بأن تعزيز الدور الهندي في مواجهة الصين، هو الوسيلة المثلى من وجهة النظر الامريكية لاحتواء الصين على الصعيد الدولي، فمنذ عام 2020 تدهورت العلاقات الصينية الهندية على اثر الاشتباكات الحدودية بين البلدين في وداي غالون الحدودي، إذ فرضت الحكومة الهندية بعض القيود على الشركات الصينية، كما عملت على وضع العديد

الى تراجع إيرادات قناة السويس الى 40% خلال عام 2023، فضلاً عن اشتراط دول مجلس التعاون الخليجي قيام الجانب المصري ببعض الاصلاحات الاقتصادية مقابل حصولها على اية مساعدات مالية في المستقبل.

التداعيات الجيوسياسية الدولية المحتملة للممر الاقتصادي

لقد اشرنا في المحور الأول الى ان تعزيز النفوذ الأمريكي في المنطقة واحتواء الصين في الشرق الاوسط، تعد اهداف رئيسية لمشروع الممر الاقتصادي، فمواجهة الصين في المنطقة يعد هدف محوري للمشروع، فهناك مخاوف أمريكية اخذت بالتزايد من ان يتحول النفوذ الصيني الاقتصادي في المنطقة الى نفوذ دبلوماسي كما حصل بعد الوساطة الصينية لتطبيع العلاقات السعودية الايرانية، وهناك مخاوف من ان يتطور النفوذ الدبلوماسي الصيني الى نفوذ عسكري، خاصة بعد التسريبات التي تحدثت عن نية الصين في بناء قاعدة عسكرية لها في الإمارات وسلطنة عُمان، ولهذا فإن الهدف الجوهري للمشروع هو احتواء النفوذ الصيني الذي أخذ بالتزايد.

حيث تشير بيئة وتوقيت إعلان إنشاء الممر إلى أن المشروع يرتبط بصورة أساسية بتصاعد التنافس الجيوسياسي المحتمل بين الولايات المتحدة والصين على القيادة الدولية وطبيعة النظام الدولي، فممر الهند-أوروبا عبر الشرق الأوسط يعزز سياسات واشنطن الرامية إلى تطويق الصين، سواء في محيطها الجغرافي أو على الصعيد الدولي، وطرح الهند باعتبارها بديلاً موثقاً عن الصين في مجال التجارة الدولية، وتقديمها إلى دول الشرق الأوسط وأوروبا بدياً تجارياً للصين، وهذه الخطوة لا شك قد تسهم في حسم الهند موقفها من التنافس الأمريكي- الصيني، وذلك في ظل تطلعات نيودلهي إلى لعب دور عالمي

جعلتها تعيش مأزقًا غير مسبوق منذ بداية القرن الحادي والعشرين، وذلك على خلفية الامتناع الروسي عن تصدير الغاز إلى أوروبا، كورقة ضغط ضد ضئاع القرار الأوروبيين لتقديمهم الدعم العسكري لأوكرانيا ضد روسيا، إذ كشفت التقارير الدولية أن الاتحاد الأوروبي يواجه نقصًا بالمليارات من الأمتار المكعبة من الغاز الطبيعي خلال عام 2023 م، ويتوقع أن يسهم الممر -حال تنفيذه- في التخفيف من وطأة المأزق الأوروبي جراء الحرب في أوكرانيا، إذ وصفته المفوضية الأوروبية بـ «المشروع الإستراتيجي الضخم الرابط بين منطقة المحيطين الهندي والهادي والمتوسط، ويتناغم مع الأهداف الأوروبية في خلق بدائل تجارية عالمية» من أجل سحب أوراق الضغط الاقتصادية الروسية، بجانب توفير بديل تجاري مع الهند والسعودية والإمارات دون الحاجة إلى التجارة مع موسكو، لا سيَّما في ظل تعزيز التقارب الخليجي-الأوروبي خلال المرحلة الراهنة، وإمكانية تحقيق أوروبا مكاسب اقتصادية وتجارية تخفف حدة أزمتها، إذ يتيح لها الممر تعظيم صادراتها وتسهيل حركة سلاسل الإمداد بشكل أسرع وبطرق أقصر في الشرق الأوسط والقارة الآسيوية. (14).

التحديات التي تواجه الممر الاقتصادي

أن مثل هذه المشروعات، هي من قبيل الطموحات، أي أنها قصص ترويه الحكومات تشير إلى طموح جيوسياسي واقتصادي أكثر من كونها خارطة طريق فعلية للتنفيذ الملموس (15)، ولهذا فإن مشروع مثل الممر الاقتصادي والذي يراد من ورائه تحقيق أهداف دولية وإقليمية على الصعيد الجيوسياسي وأهداف اقتصادية استراتيجية من الطبيعي أن تكون أمامه تحديات كبيرة، وتنقسم هذه التحديات إلى قسمين تحديات سياسية، وتحديات فنية واقتصادية.



أوروبا هي جزء أساسي من الممر الاقتصادي، فإن المشروع جاء ليخفف من المأزق الأوروبي، حيث فرضت الحرب الروسية-الأوكرانية، وقبلها تداعيات أزمة كوفيد-19، تحديات هائلة على القارة الأوروبية



من الحوافز في جذب الشركات الأجنبية العاملة في الصين، التي تتخوف من تصعيد الصراع الجيوسياسي بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية، ويهدف هذا المشروع إلى الارتقاء بالاقتصاد الهندي من خلال تعزيز الصادرات الهندية إلى الشرق الأوسط وأوروبا، كون وجود بنية تحتية للنقل بهذا الحجم سيعزز قدرة الهند التنافسية على المستوى العالمي، فالممر المقترح سيجعل سلسلة التوريد العالمية أكثر مرونة أمام السلع والبضائع الهندية وقدرتها على المنافسة، ويسهم بذلك في صعود الاقتصاد العالمي لتشكّل قوة موازية للصين، ويعزز المشروع كذلك العلاقات التجارية بين شركاء الولايات المتحدة في الخليج مع الهند، بدلاً من الصين، في ظل تنامي العلاقات التجارية الصينية مع دول الخليج العربية. ولأن أوروبا هي جزء أساسي من الممر الاقتصادي، فإن المشروع جاء ليخفف من المأزق الأوروبي، حيث فرضت الحرب الروسية-الأوكرانية، وقبلها تداعيات أزمة كوفيد-19، تحديات هائلة على القارة الأوروبية،

أولاً: التحديات السياسية للممر الاقتصادي:

1. يواجه الممر الاقتصادي تحديًا سياسياً كبيراً في ضوء هجمات حماس في 7 تشرين الأول/أكتوبر والهجوم الإسرائيلي المستمر على غزة، حيث توقفت محادثات التطبيع بين تل أبيب والرياض في المستقبل المنظور، إذ أوضحت وزارة الخارجية السعودية في بيان لها بأنه لن يكون هناك علاقات دبلوماسية مع إسرائيل ما لم يتم الاعتراف بالدولة الفلسطينية على حدود 1967 وعاصمتها القدس الشرقية، وإيقاف العدوان الإسرائيلي على غزة، وانسحاب كافة أفراد قوات الاحتلال منها⁽¹⁶⁾، وهذه الاشتراطات السعودية من الصعب ان تقبل بها الادارة الاسرائيلية المتطرفة بقيادة بنيامين نتنياهو، كما أنه من شأن أي مشروع يربط الأردن بإسرائيل أن يواجه معارضة شديدة من الرأي العام الأردني، ولا سيما من الفلسطينيين، ولهذا اتخذت الحكومة الأردنية موقفاً رافضاً للعدوان الإسرائيلي لقطاع غزة، ويمكن الاستنتاج بأن عملية طوفان الأقصى جعلت من تحقيق أحد الأهداف الأساسية للمشروع وهو هدف دمج إسرائيل في المنطقة هدف باهظ التكاليف على الدول العربية خاصة السعودية، ولهذا قد يلقي الممر الاقتصادي في نهاية المطاف مصير مشاريع أخرى للبنية التحتية، والتي أجهضت في مهدها.
2. على الرغم من الآفاق الواعدة للمشروع بالنسبة إلى الأطراف المنخرطة فيه، فإن هنالك عقبات متعددة تعترض تنفيذه، أولى هذه العقبات المعارضة التي ستنشأ من جانب الدول التي ينوي المشروع تهميشها، ومن ضمنها إيران والعراق وتركيا وسوريا



يمكن ان يؤدي الممر الاقتصادي الى تكريس الانقسام الجيوسياسي بين عدد من الدول مثل باكستان والهند، بعد أن تم تجاهل باكستان كلياً لصالح الهند، وتركيا واليونان بعد أن استبعدت تركيا



- وباكستان. لذا من المتوقع أن يواجه المشروع عرقلة من قبل هذه الاطراف التي ستقاوم محاولات تهميشها⁽¹⁷⁾
3. يمكن ان يؤدي الممر الاقتصادي الى تكريس الانقسام الجيوسياسي بين عدد من الدول مثل باكستان والهند، بعد أن تم تجاهل باكستان كلياً لصالح الهند، وتركيا واليونان بعد أن استبعدت تركيا على الرغم من موقعها الاستراتيجي لصالح اليونان، وإيران والسعودية، بعد استبعاد ايران رغم أهميتها في منطقة الخليج، واستبعاد عُمان لصالح الإمارات، خاصة أن سلطنة عُمان عرفت تاريخياً بأنها بوابة الهند للخليج، وبالتالي يمكن أن يزيد هذا المشروع من التوترات السياسية الاقليمية بدلاً من تعزيز التنمية والاستقرار في المنطقة.
 4. يعد ملف أمن الملاحة في الخليج تحدياً كبيراً أمام المشروع، فاستبعاد إيران لصالح

بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، إذ إن ميناء بيرايوس اليوناني، وهو أكبر ميناء في شرق أوروبا، وإحدى حلقات الربط المهمة في الممر، بين أوروبا وميناء حيفا الإسرائيلي كما هو مخطط في مشروع الممر الاقتصادي، تسيطر عليه شركة الشحن الصينية «كوسكو»، وهي صاحبة الحصة الأكبر في الميناء منذ عام 2016، حيث تتمتع هذه الشركة الصينية بجميع الصلاحيات اللازمة لاتخاذ القرار بشأن مستقبل الميناء والسيطرة على الأرصفة والمحطات، وليس واضحًا حتى الآن فيما إذا كانت الهند والولايات المتحدة تتغاضيان عن هذا المعطى الاستراتيجي المهم، أم إذا كانتا تحاولان شراء حصص في ميناء بيرايوس وجعل ميزان القوى يميل لصالحهما على حساب شركة «كوسكو»، كما أن الشركات الصينية تسيطر على مشروع مد سكك الحديد الرابطة ميناء الفجيرة بالحدود الاماراتية السعودية. 7. لن تقف الصين مكتوفة الأيدي أمام هكذا مشروع يستهدف طموحها العالمي، إذ إنها قد تُلقي بثقل أكبر خلف مشروعها (الحزام والطريق) وتزيد التمويل الذي من شأنه أن يحدّ من تأثيرات الممر المقترح، وربما إحباطه، فضلاً عن مواصلة مساعيها لتعزيز تحالفاتها وتكتلاتها، مثل تكتل شينغهاي وبريكس⁽¹⁹⁾، ولهذا يرى بعض المراقبين بان مشروع الممر الاقتصادي لا يمكن ان يكون بديلاً عن مشروع الحزام والطريق، كونه أقرب الى كونه «طريق تجاري» وليس « ممر تنموي» كما هو الحال مع المبادرة الصينية.

ثانياً: التحديات الفنية والاقتصادية:

1. من الناحية الفنية سيختصر المشروع المدة المخصصة لنقل البضائع من الهند إلى أوروبا

السعودية والامارات واسرائيل، قد يزيد المخاوف من تهديد ايران لامن الملاحة في الخليج، حيث يدعم مشروع الممر الاقتصادي موقع مضيق هرمز الاستراتيجي، وهذا يعني أن مضيق هرمز وأمن خليج عُمان سيقفان أكثر على رأس المخاوف الأمنية العالمية، وإذا كان من أهداف مشروع الممر الهندي - الشرق الأوسطي - الأوروبي تهميش إيران، فإن مجرد مروره غرب مضيق هرمز يجعله تحت رحمة طهران⁽¹⁸⁾، كما أن استبعاد تركيا من الطريق لصالح منافستها اليونان يمكن أن يعرض هو الآخر أمن الملاحة في البحر المتوسط إلى مخاطر كبيرة.

5. التنافس الجيوسياسي بين الإمارات والسعودية ومحاولة كل طرف الاستفادة على حساب الآخر، فمن غير المرجح أن تقبل السعودية بأن تكون مجرد دولة مرور لنقل البضائع من الموانئ الاماراتية، ولهذا ستعمل جاهدة لتشغيل ميناء الدمام ورأس الخير لتأتي البضائع بصورة مباشرة من الهند الى الموانئ السعودية دون الحاجة بالمرور الى الموانئ الإماراتية، وسيكون هذا الأمر منطقياً من حيث اختصار الكلفة والتوقيت.

6. على الرغم من أن الصين رحبت بإعلان الممر الاقتصادي إلا أنها أوضحت أنه يجب أن لا يكون اداة جيوسياسية، كما ان وسائل الاعلام الصينية اعتبرت أن الهدف من المشروع هو تهميش دور الصين في الاقتصاد العالمي، وعلى الرغم من الصين مستهدفة من هذا المشروع الا ان مراقبين اقتصاديين شككوا في امكانية تحقيق ذلك الهدف، بل اشاروا الى امكانية استفادة الصين ذاتها من المشروع، حيث تمارس الصين الدولة التي يتم استهدافها بهذا المشروع تأثيرًا ملحوظًا على طول الطريق المقترح للممر الاقتصادي



تفتقر الدول الموقعة
على اتفاقية الممر
الاقتصادي إلى الخبرات
المطلوبة لبناء وادارة
مشاريع طرق التجارة
الدولية



الذي بلغ ما يقارب 154 مليار دولار، فضلاً عن زيادة التبادل التجاري بين الهند والكيان الاسرائيلي، والذي يبلغ ما يقارب 8 مليار دولار.

5. تفتقر الدول الموقعة على اتفاقية الممر الاقتصادي إلى الخبرات المطلوبة لبناء وادارة مشاريع طرق التجارة الدولية، ولهذا عبرت العديد من التقارير عن بعض الشكوك حول مدى الجدية الدول في بناء المشروع بعيداً عن الصين، واعتبرت ان اعلان الادارة الامريكية عن المشروع هو لاغراض اعلامية متعلقة بدعم حملة بايدن في الانتخابات الامريكية المقبلة.

6. تحدّ الروابط المالية العميقة بين الصين والخليج من قدرة الممر الاقتصادي أو أي مشروع إنمائي مماثل على تحدي تأثير بكين في المنطقة، اذ بلغت قيمة التجارة بين الصين والسعودية أكثر من 106 مليارات دولار أميركي في عام 2022، ما يمثّل نحو ضعف قيمة

عبر قناة السويس بنحو 40%، ولكن هناك شكوك كبيرة حول امكانية تقليل تكاليف نقل البضائع، حيث يمر الطريق بأكثر من دولة مما يعني فرض رسوم دخول وتعرفة كمركية لـ (4) دول على هذه البضائع، فضلاً عن شحن هذه البضائع من الهند ومن ثم تفرغها في الامارات او السعودية ومن ثم شحنها إلى الكيان الاسرائيلي، ومن ثم تفرغها وتحميلها مرة اخرى الى اوربا سيسبب تكاليف مالية كبيرة مقارنة بالنقل البحري.

2. من الصعوبات الفنية التي تواجه المشروع هو أن القطارات لا تستوعب كميات كبيرة من الشحنات قياساً بالنقل البحري، ولهذا ستحتفظ قناة السويس والنقل البحري بأهمية خاصة بالنسبة للشحنات الكبيرة، في حين من المرجح ان يجذب الممر الاقتصادي الشحنات التجارية ذات القيمة المالية العالية، ويكون حجمها ووزنها بين الصغير والمتوسط.

3. تحدي التمويل المالي للمشروع، اذ لم تتطرق مذكرة التفاهم الى صيغة واضحة حول سبل تمويل المشروع، ومن المقرر أن يتم بحث هذا الملف في الاجتماع القادم للدول المشاركة في الممر الاقتصادي الذي كان مقرراً ان يعقد بعد (60) يوم من تاريخ التوقيع على مذكرة التفاهم، وهو أمر لم يتحقق نتيجة عملية طوفان الاقصى بين اسرائيل وحركة حماس الفلسطينية.

4. لا تعد الهند شريك اقتصادي للاتحاد الأوروبي، حيث تمثل الهند ما يقارب 2% من تجارة الاتحاد الأوروبي، في حين تمثل الصين 16%، أما الولايات المتحدة الأمريكية فتمثل 14%، ولكن يمكن ان يتم استثمار مشروع الممر الاقتصادي في تنمية التبادل التجاري بين الهند ودول مجلس التعاون الخليجي

تدعيات الممر الاقتصادي على طريق التنمية:

ان مشروع الممر الاقتصادي قد خلق مساراً برياً للتجارة الدولية موازياً لطريق التنمية يربط قارة اسيا باوروبا، فالإعلان عن مشروع الممر الاقتصادي قد يترك تداعيات على المشروع العراقي في التجارة الدولية، حيث هناك مخاوف تراجع الدول الموقعة أو المستفيدة من الممر الاقتصادي من الاستثمار في مشروع التنمية العراقي طالما ترى أن الاخير منافس لها.

ولكن التحديات التي تواجه مشروع الممر الاقتصادي هائلة وكبيرة اذا ما تم مقارنتها مع تحديات طريق التنمية، فمشروع طريق التنمية هو مشروع دولي فيه اطراف دولية واقليمية عديدة، ولهذا فانه يتطلب مجموعة واسعة من الاتفاقات بين اطراف المشروع، في حين نجد ان طريق تنمية هو مبادرة وطنية عراقية، تحضى بدعم تركي كبير كونها ابرز الدول المستفيدة من المشروع، وبالتالي فان المضي قدماً في طريق التنمية يكون اسهل من الناحية العملية مقارنة بمشروع الممر الاقتصادي. من الناحية الجيوسياسية فان هدف مشروع الممر الاقتصادي المحوري هو احتواء الصين في الشرق الاوسط، على عكس طريق التنمية، حيث بدت الصين الى جانب تركيا أكثر الدول غير العربية اهتماماً بهذا المشروع، لكونه يكمل فكرة مشروع "الحزام والطريق" الصينية، كما أنه يسهل ويسرّع عمليّة تصدير السلع الصينية باتجاه أوروبا، ولهذا السبب، حرص السفير الصيني في العراق تسوي وي على زيارة رئيس الحكومة العراقية محمد شيّاع السوداني، بعد أقل من أسبوع من الإعلان عن المشروع، لإبلاغه اهتمام بلاده بدراسة الفرص الاستثمارية في "طريق التنمية"، واستعدادها لتقديم المشورة الفنية للحكومة العراقية في هذا المجال، اذ سيكون بإمكان العراق ربط أسواق الهند وشرق



من الناحية
الجيوسياسية فان
هدف مشروع الممر
الاقتصادي المحوري هو
احتواء الصين في الشرق
الاوسط، على عكس
طريق التنمية



التجارة بين الولايات المتحدة والسعودية، واكتسبت الصين أيضاً حصة أقلية بنسبة 20 في المئة في محطة بوابة البحر الأحمر، وهو أكبر ميناء في السعودية، وتجاوزت قيمة التجارة غير النفطية بين الصين والإمارات العربية المتحدة 72 مليار دولار أميركي في عام 2022 فقط، وقد استثمرت الصين بالفعل في العديد من الخطط الإنمائية، ومنها مشروع «الاتحاد للقطارات» الذي يهدف إلى ربط مدينة الفجيرة في الشمال الشرقي بالمنطقة الواقعة عند الحدود مع السعودية، سوف يشكّل هذا المشروع الشريان الأكبر للسكك الحديدية في مختلف أنحاء البلاد، فيربط بين المراكز الصناعية الكبرى، وقواعد التصنيع، والمراكز اللوجستية والمرافئ الأساسية في الإمارات⁽²⁰⁾.



ان تزداد الرغبة الصينية
في انشاء طريق التنمية
بعد التوترات العسكرية
التي حصلت في البحر
الاحمر نتيجة العمليات
العسكرية التي قامت بها
حركة انصار الله الحوثيين
ضد السفن الامريكية
والبريطانية والاسرائيلية
الامر الذي ادى الى ارتفاع
تكاليف الشحن والتأمين



اذا يشير المراقبون ان التواجد العسكري الامريكي
الاوربي البريطاني في البحر الاحمر سيجعل البحر
الاحمر عرضة للتوترات الاقليمية، ناهيك عن الصراع
الاثيوبي المصري، حيث تسعى اثيوبيا للحصول على
موطئ قدم على البحر الاحمر من خلال السيطرة
على موانئ ارض الصومال ودفن الاخيرة للاستقلال
من دولة الصومال الفيدرالية، وهو امر ترفضه مصر
وتعتبره تهديد لامنيتها القومي.

وبالتالي فان البيئة الامنية في البحر الاحمر ستبقى
تحت التهديدات الامنية، كما ان هذا الوجود العسكري
في البحر الاحمر سيشكل عامل ضغط إضافي في
المستقبل على الصين، ويمكن ان يكون طريق التنمية
خياراً بديلاً لبيكين من اجل استمرار تجارتها الدولية في
حال اندلاع تهديدات تؤدي الى عرقلة حرية الملاحة
في البحر الاحمر.

آسيا المنتجة بضائع إستهلاكية أخرى، بتركيا ومن
ثم أوروبا، المُستهلكة هذه السلع، وهذا الجانب من
الخطة العراقية، سيتكامل بدوره مع "مبادرة الحزام
والطريق" الصينية، التي تسعى إلى تعزيز روابط
الصين التجارية بالعالم، عبر شبكة من مشاريع
البنية التحتية العملاقة. كما سيكون بالإمكان أيضاً
نقل السلع الأوروبية بالاتجاه المعاكس، نحو دول
الخليج المستهلكة بدورها هذه السلع.⁽²¹⁾

هذا يعني ان الصين التي تمتلك خبرات عملاقة في
انشاء البنى التحتية لطرق النقل الدولية مثل السكك
الحديدية وغيرها ممكن ان تكون عاملاً مساعداً في
بناء مشروع طريق التنمية، وهو امر غير متحقق في
طريق الممر الاقتصادي حيث تفتقر دول المشاركة
في المشروع على الخبرات الضرورية لانشاء الممر
وتسعى لابعاد الصين التي تمارس تأثيراً ملحوظاً
على طول الممر ذاته.

ويمكن ان تزداد الرغبة الصينية في انشاء طريق
التنمية بعد التوترات العسكرية التي حصلت في
البحر الاحمر نتيجة العمليات العسكرية التي قامت
بها حركة انصار الله الحوثيين ضد السفن الامريكية
والبريطانية والاسرائيلية الامر الذي ادى الى ارتفاع
تكاليف الشحن والتأمين، ومن الممكن ان يستمر
التوتر في البحر الاحمر نتيجة القوات العسكرية
الكبيرة التي استدعتها ضمن بما يعرف بتحالف
الازدهار من اجل ردع العمليات العسكرية لحركة
انصار الله «الحوثيين»، حيث ان بكين غير مرتاحة
للتصعيد العسكري في البحر الأحمر، فهي تعد من
أكبر المتضررين، اذ يعتبر البحر الأحمر الشريان
الرئيسي للبضائع الصينية إلى أوروبا ومنه تمر 99%
من السفن والحاويات التي تبحر بين أوروبا والصين
عبر قناة السويس، ولهذا فان التصعيد العسكري
سيهدد التجارة الدولية الصينية كما انه يعزز من
الوجود العسكري الأمريكي في البحر الأحمر.

ومن غير الواضح اذا كانت التوترات في البحر
الاحمر ستنتهي بانتهاء الحرب الاسرائيلية على غزة،



طريق التنمية فرصة استثمارية واعدة للعراق وتركيا على الرابط: <https://www.aa.com.tr/>

هو اقتصادي بالدرجة الأولى واهدافه اقتصادية تمومية، على عكس الممر الاقتصادي الذي يرى المراقبون بانه مشروع جيوسياسي هدفه بناء نظام اقليمي جديد من تحقيق ثلاث اهداف رئيسية وهي دمج اسرائيل في المنطقة، احتواء النفوذ الصيني، ترسيخ النفوذ الامريكي من خلال الشراكة الامريكية مع حلفائها في المنطقة.

ان التحديات السياسية التي تواجه الممر الاقتصادي تحديات دولية كبيرة واقليمية كبيرة، وقد ازدادات هذه التعقيدات بعد احداث معركة طوفان الاقصى، التي جعلت اي عملية لدمج اسرائيل عملية في غاية الصعوبة على المستقبل القريب، ولهذا امام العراق فرصة استراتيجية في تسريع العمل في طريق

من جهة أخرى، تدعم تركيا التي تعد الدولة الإقليمية الأولى التي أبدت اهتماماً بدعم هذا المشروع والاستثمار فيه، نظراً لاستفادتها منه على المدى البعيد، عبر توريد مصادر الطاقة من الخليج عبر العراق، ومن ثم تصديرها إلى أوروبا. ولهذا السبب، تعامل الرئيس التركي رجب طيب أردوغان مع المشروع العراقي وكأنه مشروع تركي، فكلف وزراؤه -بعد اجتماع مع السوداني- بالتنسيق مع الجانب العراقي للسعي من أجل "تحقيق مشروع طريق التنمية"، واعدًا بالتنسيق مع العراق "لعمل معًا لإنجاز المشروع" ((22).

على الصعيد الجيوسياسي لا يقسم طريق التنمية دول المنطقة الى متضررة ومستفيدة، لان المشروع

التي تنوي الدول الاعضاء في الممر تنفيذها امراً من الصعب تحقيقه.

وعلى الرغم من ان جزء كبير من البنى التحتية للمشروع موجودة على الارض الا ان التحديات التي تواجه المشروع على المستوى السياسي والاقتصادي ستجعل من تنفيذ المشروع على المستوى القريب والمتوسط امر مستبعد، خاصة بعد التغييرات الكبيرة التي طرأت على المنطقة بعد عملية طوفان الاقصى التي قامت بها حركة حماس، وجرائم الابداء الجماعية التي قامت بها اسرائيل في غزة، فنتائج الحرب السياسية والعسكرية الجارية حتى الان في قطاع غزة ستؤثر بشكل كبير على مستقبل الممر الاقتصادي الذي تسعى بعض الدول من خلاله الى التأسيس لنظام اقليمي جديد في المنطقة.

ونتيجة هذه التحديات الكبيرة ستجعل من عملية تأثيره على طريق التنمية محدوده في حال سرع العراق من وتيرة الاعمال في طريق التنمية من حيث اكمال ميناء الفاو الكبير، واقناع الشركات الكبيرة المختصة في البنى التحتية الخاصة بالنقل، بالعمل والاستثمار في طريق التنمية، ويمكن العراق ان يوظف الرغبة الصينية التركية في لتنفيذ مشروع طريق التنمية، فتركيا تدرك بان انشاء الممر الاقتصادي سيهمش مكانتها الجوسياسية التاريخية باعتبارها البلد الرابط بين اسيا واوربا في حين سيعزز طريق التنمية مكانة تركيا باعتبارها مركزاً للنقل الدولي، اما الصين فسيكون طريق التنمية خياراً استراتيجياً لها لمواجهة خطط الممر الاقتصادي الرامي الى احتواء نفوذها في المنطقة، فضلا عن بحث بكين عن طريق يكون بديلاً عن البحر الاحمر لاستمرار تجارتها الدولية بسبب التوترات العسكرية الاخيرة التي حدثت في البحر الاحمر.

التنمية، الذي من المتوقع ان تزداد الحاجة اليه في التجارة الدولية بعد عسكرة ممرات الملاحة الدولية في البحر الاحمر نتيجة العمليات العسكرية التي قامت بها حركة انصار الله الحوثيين في البحر الاحمر جراء الحرب الاسرائيلية على غزة.

(الخاتمة)

ان تنفيذ الممر سيؤدي الى خلق ممرات تجارية جديدة، مكّملة أو منافسة، وليست بديلة للممرات التقليدية، كقناة السويس، التي يمر من خلالها نحو 22% من حجم تجارة الحاويات في العالم، نتيجة ضآلة حجم شحنات النقل البري و الحديد، مقارنة بشحنات الناقلات البحرية العملاقة التي يجري بها نقل قرابة 90% من حركة التجارة العالمية، ولكن يمكن يكون المشروع مناسباً للبضائع الصغيرة والمتوسطة ذات القيمة العالية.

من الواضح أن مشروع الممر الاقتصادي هو مشروع سياسي بغطاء اقتصادي، وذلك نتيجة الآثار الجيوسياسية الكبيرة المترتبة على تنفيذ المشروع، التي يمكن تقسيمها إلى عاملين الاول اقليمي يتعلق بدمج الكيان الاسرائيلي في الشرق الاوسط، وربط حلفاء الولايات المتحدة الامريكية اقتصادياً، لتشكيل جبهة موحدة تعزز النفوذ الأمريكي في المنطقة، والعامل الثاني دولي يتعلق بمواجهة ما تسميه الادارة الامريكية تصاعد النفوذ الصيني في الشرق الاوسط، الذي بدأ يتسلل الى المنطقة عبر مبادرة الحزام والطريق الصينية.

ان الآثار الجيوسياسية للممر الاقتصادي على المستوى الاقليمي والدولي، سيرتب عليها تعزيز الانقسام الجيوسياسي في المنطقة بين الدول المشاركة في الممر والدول التي تم تهميشها، وبالتالي هذا الانقسام الجيوسياسي يمكن ان يؤدي الى مزيد من زعزعة الامن والاستقرار في المنطقة، وبالتالي غياب الاستقرار سيجعل تنفيذ المشاريع الاقتصادية

الهوامش:

- 17 جمال واكيم، مصدر سبق ذكره، ص127
- 18 جمال واكيم، الممر الهندي ودوره في تعزيز مكانة اسرائيل في الشرق الاوسط، مجلة المستقبل العربي، العدد 537، 2023، ص127
- 19 مجموعة باحثين، مصدر سبق ذكره، ص17
- 20 عبد المعز خان، الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا: خطوة محدودة جدًا ومتأخرة جدًا؟، مؤسسة كارنيغي للسلام الدولي، 2023، على الرابط: carnegieendowment.org
- 21 علي نور الدين، مشروع طريق التنمية: تحويل العراق الى مركز اقليمي للنقل، مؤسسة فنك، 2023.
- 22 علي نور الدين، مشروع طريق التنمية: تحويل العراق الى مركز اقليمي للنقل، مؤسسة فنك، 2023.
- 1 ثامر محمود العاني، نظرة على طريق التنمية بين تركيا والعراق ودول مجلس التعاون الخليجي، صحيفة الشرق الاوسط، 2024.
- 2 مذكرة تفاهم الممر الاقتصادي الهندي الشرق أوسطي الاوربي، 2023.
- 3 ربيع محمد يحيى، مشروع الممر الهندي الاوربي النشأة والتطور والدور الاسرائيلي، تقدير موقف، ابعاد للدراسات الاستراتيجية، 2023، ص4
- 4 مجموعة باحثين، الممر التجاري العالمي الهندي الشرق أوسطي الأوربي الفرص والتحديات، المعهد الدولي للدراسات الايرانية، الرياض، 2023، ص6
- 5 المصدر نفسه، ص6
- 6 ممر الهند- الشرق الاوسط- اوربا، مشروع امريكي لمواجهة الصين والتطبيع بين العرب واسرائيل، وحدة الدراسات السياسية، المركز العربي للابحاث ودراسة السياسات، الدوحة، 2023، ص4
- 7 المصدر نفسه، ص4
- 8 ممر الهند الشرق الاوسط اوربا مشروع أمريكي لمواجهة الصين والتطبيع بين العرب واسرائيل، مصدر سبق ذكره ص4
- 9 المصدر نفسه.
- 10 انظر مجموعة باحثين، مصدر سبق ذكره.
- 11 جمال واكيم، الممر الهندي ودوره في تعزيز مكانة اسرائيل في الشرق الاوسط، مجلة المستقبل العربي، العدد 537، 2023، ص120-121
- 12 مجموعة باحثين، مصدر سبق ذكره، ص16-17
- 13 Soumya Chaturvedi, Is the IMEC destined to fail?, Yale Journal of International Affairs, 2024
- 14 مجموعة باحثين، مصدر سبق ذكره، ص18-19
- 15 مجموعة العشرين ومشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الاوسط واوربا، مسارات، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الاسلامية، 2023، ص9
- 16 بيان وزارة الخارجية السعودية، بتاريخ 2024/2/7.



محمد غسان الشبوط



دور الطريق التنموية الجديد (القناة الجافة)

وأثره على مستقبل العلاقات الاقتصادية العراقية التركية



تُعرف البصرة بأنها ثالث أكبر مدينة في العراق بعد بغداد والموصل، ومع ذلك، بعد سيطرة تنظيم داعش الإرهابي على مدينة الموصل في عام 2014، هاجر غالبية سكان المدينة فيما عاد بعض الأهالي بعد هزيمة داعش، إلا أن ما يقرب من نصف السكان ما زالوا غير قادرين على العودة بسبب الأضرار الكبيرة التي لحقت بالموصل خلال القتال ضد داعش، ولهذا السبب أصبحت البصرة ثاني أكبر مدينة بعد بغداد.

من ناحية أخرى، بالإضافة إلى النفط المنتج في البصرة والمناطق المحيطة بها، فإن موانئ البصرة هي بوابة العراق الوحيدة إلى البحر وتضع البصرة في قمة الاقتصاد، وعلى حد علمنا تشكل البنود الاقتصادية في البصرة ما يقارب 70 بالمئة من موازنة البلاد، وبالإضافة إلى النفط المنتج في البصرة وما حولها، فإن موانئ البصرة، التي تعتبر البوابة البحرية الوحيدة لتجارة البلاد، هي شريان الحياة للعراق، وعلى الرغم من ذلك، فمن الصعب للغاية القول بأن

”

أدت المخاوف الأمنية بشأن البحر الأحمر إلى تسريع ما يسمى بمشروع القناة الجافة الذي يهدف إلى ربط الخليج بتركيا، ويعتقد الخبراء أن تنفيذ المبادرة يواجه معركة شاقة. و تهدف المبادرة، والتي تُعرف أيضًا باسم «طريق التنمية»، إلى ربط ميناء العراق الكبير في الفاو بالقرب من الخليج بساحل تركيا على البحر الأبيض المتوسط ومن ثم إلى أوروبا عبر شبكات السكك الحديدية والطرق الجديدة.

“

حيث إن تحقيق هذا المشروع قد يكون له تأثير ليس فقط على مستقبل العراق، ولكن أيضًا على الديناميكيات الإقليمية والعالمية، وفي حين أنها قد تغير اتجاه الأنشطة التجارية والاقتصادية، وخاصة في الخليج، فإنها قد تكون حاسمة أيضًا فيما يتعلق بالمنافسة بين الولايات المتحدة والصين؛ لأنه إذا تحقق المشروع المعني، فإنه سيصبح جزءًا من «مشروع الحزام والطريق»، الذي تسميه الصين «طريق الحرير الجديد».

المحور الاول: الواقع الاقتصادي العراقي التركي بعد عام ٢٠٠٣

تمهيد:

تكتسب العلاقات العراقية التركية أهمية قصوى منذ مئات السنين، لأن كلاً من العراق وتركيا دولتان جارتان يتمتعان بخصائص جيوسراتيجية مهمة، تتأتى من موقع جغرافي استراتيجي لكل منهما، فضلاً عن هناك مشتركات جيوبوليتيكية وثقافية بينهما لذلك فإن أي متغيرات وتحولات تشهدها المنطقة، لا بد وأن يؤثر في العلاقات بين البلدين، ولا سيما في ظل ما تشهده المنطقة من إحداث عامة، لقد كان لزيارة رئيس الجمهورية العراقية جلال الطالباني حينذاك ثم زيارة رئيس الوزراء العراقي نوري المالكي إلى تركيا، وزيارة السيد رجب طيب أردوغان رئيس وزراء تركيا إلى بغداد أثرها البالغ في تطوير العلاقات بين البلدين ووضع حلول للعديد من القضايا العالقة بينهما، وقد توجت زيارة اوردغان بتشكيل مجلس أعلى عراقي تركي وتوقيع اتفاقية بين البلدين تضمن قيام علاقةتهما على أسس واضحة ومستمرة في جوانب مهمة منها (أمنية، اقتصادية، سياسية)، لكن المفارقة أنه في الوقت الذي كانت فيه العلاقات السياسية بين البلدين تتدهور؛ فإن العلاقات الاقتصادية والتجارية

الإمكانات الموجودة في البصرة يتم استغلالها، إضافة إلى الأزمات السياسية والأمنية التي تشهدها البلاد، فإن التوترات العرقية وحتى العشائرية تمنع البصرة والبلاد بشكل عام من تحقيق إمكاناتها، وفي واقع الأمر فإن العراق متحمس لمشروع جديد للكشف عن هذه الإمكانية، ووضعت أسس مشروع (الميناء الفاو الكبير) الذي صمّم كحلّم لفترة طويلة عام 2021 في عهد رئيس الوزراء السابق مصطفى الكاظمي، رغم كل الظروف السلبية والصراعات السياسية في البلاد. وقد أنهى العراق اعتباراً من عام 2022 من بناء الميناء بنسبة 7%، ومن المتوقع الانتهاء من بناء الميناء بحلول عام 2028، ويهدف الميناء المعني إلى أن يكون أكبر ميناء في الشرق الأوسط بمساحة تبلغ 54 كيلومتراً مربعاً، ومن الميزات الأخرى لهذا الميناء أنه سيكون أول ميناء في العراق يفتح على أعالي البحار، ويتم بناء موانئ أخرى في العراق على المياه الثانوية.

ومن المخطط أن يصل ميناء الفاو إلى عمق يمكنه استيعاب حتى سفن الشحن الكبيرة لأنه كاسر الأمواج الذي تم بناؤه في المشروع الذي قامت به شركة دايو الكورية قد دخل موسوعة غينيس للأرقام القياسية كأطول كاسر أمواج في العالم بطول يقارب 14.523 كم، وهذا وحده يكفي لإعطاء فكرة عن الميناء. لكن أبعد من ذلك، هناك خطة أكبر ستجعل من العراق أحد أهم أجزاء شبكات التجارة الدولية، ويهدف هذا المشروع، المسمى «القناة الجافة»، إلى إنشاء خط تجاري يمتد من البصرة إلى الحدود التركية ويتصل بأوروبا عبر تركيا، يتكون هذا الخط التجاري من مرحلتين متوازيتين: السكك الحديدية والطرق، ومن المقرر أن تصل مشاريع السكك الحديدية والطرق السريعة المعنية، بدءاً من البصرة إلى الحدود التركية عبر الناصرية والديوانية والنجف والهلة وكربلاء وبغداد وصلاح الدين (تكريت) وبيجي والموصل، ويطلق على المشروع، الذي من المتوقع أن يكتمل في عام 2038، اسم (مستقبل العراق).

التركية لتعويض تناقص إنتاج وتصدير النفط إلى الخارج.

كما أن هنالك حاجة عراقية إلى رفع مستوى التبادل التجاري والاستثمارات مع تركيا، كون الشركات التركية لها القدرة على الاستثمار والمساهمة في بناء الإقتصاد العراقي، وفاعلة أكثر من الشركات العراقية في مجال إعادة البنى التحتية العراقية، واكتسبت الثقة في الساحة العراقية.⁽³⁾ أما بالنسبة لتركيا فإنها تُدرك ضرورة تواجدها في الساحة العراقية التي تتطلب المزيد من الشركات للعمل في مجالي الإعمار والاستثمار، لا سيما أن انتهاء الأزمة الأمنية والاقتتال الدائر في الساحة العراقية يعني توفير فرص كبيرة للشركات التركية في مجال إعادة الإعمار، والحاجة الكبيرة أيضًا لمختلف أنواع السلع والبضائع والخدمات التي تتطلبها مناطق محل الصراع.

على الصعيد الاقتصادي، تعمل مئات الشركات التركية في العراق، ففي إقليم كردستان وحده تُحال أكثر من 90% من عطاءات المقاولات إلى شركات تركية، وتوزع عقود هذه الشركات في المجالات التجارية والصناعية والتصنيع والإنشاءات والإعمار والزراعة؛ وبلغ حجم التبادل التجاري لإقليم كردستان مع تركيا 8 مليارات دولار أمريكي، مقارنة بخمسة مليارات مع إيران، إضافةً إلى شراء الغاز المنتج، وتصدير النفط من حقول كردستان، هذا بالإضافة إلى افتتاح قنصليات تجارية ودبلوماسية في إقليم كردستان، وهو ما أكده وزير الخارجية التركي السابق أحمد داود أوغلو في زيارته الأخيرة إلى بغداد حين ذكر أن «العلاقات الاقتصادية بين البلدين بلغت 12 مليار دولار أمريكي، منها ثمانية في كردستان»، وأن هنالك «500 شركة تركية للاستثمار، و1800 تركي يعملون في الإقليم، وهذا التعاون مهم بالنسبة لتركيا التي ترغب في تعويض ما خسرت في مجال التعاون الاقتصادي والتبادل التجاري مع العديد من الدول

والاستثمارية بين البلدين بلغت أوجها؛ علمًا بأن الجانب الأكبر منها كان يتم بين تركيا وإقليم شمال العراق.

أولاً: المصالح الاقتصادية

تؤدي العوامل الاقتصادية دورًا مهمًا متعدد الأبعاد في العلاقات العراقية التركية، وتمثل حاجةً متبادلة بين الدولتين، فبالنسبة للعراق تشكل تركيا مدخلًا حيويًا لوارداته التجارية، ودخول مختلف أنواع البضائع والسلع إلى أسواقه من جهة، ومنفذًا مهمًا لتصدير نفطه عبر أنابيب النفط التي تمر من خلال الأراضي التركية إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط، ومن ثم إلى أسواق النفط العالمية من جهة أخرى.⁽²⁾⁽¹⁾

وفي ظل انخفاض أسعار النفط في الأسواق العالمية، والعجز الكبير الذي تُعانيه الموازنة المالية في العراق، وتوقف الحقول النفطية في المناطق الشمالية والغربية من البلاد فقد دُفعت الحكومة العراقية إلى الاهتمام بتصدير أكبر قدر ممكن من النفط عبر المنافذ



توجت زيارة اوردغان
بتشكيل مجلس أعلى
عراقي تركي وتوقيع
اتفاقية بين البلدين تضمن
قيام علاقتهما على أسس
واضحة ومستمرة في
جوانب مهمة منها (أمنية،
اقتصادية، سياسية)



العربية التي تراجعت علاقاتها معها بسبب مواقفها من التطورات السياسية في هذه الدول.

ثانياً: العلاقات الاقتصادية التركية العراقية بعد عام 2003

ارتفع حجم التبادل التجاري بين تركيا والعراق من عام 2003 وحتى عام 2023 بشكل هائل، وبقفزات متتالية من مجرد 900 مليون دولار أمريكي إلى حوالي 11 مليار دولار أمريكي، وقد عوّضت هذه القفزة معظم التراجعات التي قد تكون تركيا شهدتها في علاقاتها التجارية مع البلدان العربية الأخرى نتيجة اندلاع الثورات العربية، أو التوتر السياسي، أو حالة عدم الإستقرار التي تشهده المنطقة.⁽⁴⁾

ويُعد العراق منذ سنة 2011 ثاني أكبر مستوعب للصادرات التركية بعد ألمانيا حيث بلغت قيمة الصادرات التركية إليه حوالي 12 مليار دولار أمريكي سنة 2013، واستوعب الجزء الأكبر منها منطقة شمال العراق؛ التي تديرها حكومة إقليم كردستان العراق (حوالي 75%)، وأتت مواد مثل: الحديد، والمعدات الإلكترونية، والمعادن، والفواكه على رأس قائمة السلع المصدّرة؛ علمًا بأن الأرقام العائدة للسنوات من 2009 وحتى 2013 تُشير إلى امتلاك العراق ما يُؤهلُه لأن يحتلّ المركز الأول كأكبر مستوعب للصادرات التركية بدلاً من ألمانيا.⁽⁵⁾

وتشهد العلاقات التركية العراقية «تطوراً يوماً بعد آخر لا سيما التجارية»، سيما أن تركيا تتبوأ المركز الخامس عام 2021 في ترتيب أكبر المصدرين للعراق عالمياً، وبحسب الإحصائيات التركية الرسمية، فإن صادرات تركيا للعراق في آخر 11 شهر من العام 2022، بلغت 12 ملياراً و604 ملايين دولار، وجاءت مدينة إسطنبول «في المرتبة الأولى بتركيا كأكبر مصدر للعراق بقيمة 2.6 مليار دولار ثم غازي عنتاب 1.8 مليار دولار ثم ماردين 833 مليون دولار». وشملت الصادرات التركية إلى العراق «الحبوب



تشهد العلاقات التركية العراقية «تطوراً يوماً بعد آخر لا سيما التجارية»، سيما أن تركيا تتبوأ المركز الخامس عام 2021 في ترتيب أكبر المصدرين للعراق عالمياً



والبقوليات والبذور الزيتية ومنتجاتها والكيماويات ومستلزمات الأوراق والموبيليا والصلب». وكان السفير التركي السابق في العراق فاتح يلدز، قد أعلن 2020 أن التبادل التجاري لبلاده مع العراق تجاوز العشرين مليار دولار، خلال العام الماضي 2020.

وكشف يلدز في سلسلة تغريدات بموقعه في تويتر، أن «الدول الخمس الأولى التي قامت تركيا بالاستيراد منها سنة 2020 هي الصين وألمانيا وروسيا الاتحادية والولايات المتحدة الأميركية والعراق».

و أشار أيضاً إلى أن «حجم التبادل التجاري سنة 2020 بين تركيا والعراق بلغ 20 مليار و666 مليون دولاراً، وبهذا تخطى مجموع حجم التبادل التجاري حاجز الـ 20 مليار دولار (تصدير + استيراد)، وأن العراقيين تصدروا المركز الأول بين الأجانب الأكثر شراء للعقارات في تركيا، حيث بلغت مشترياتهم في قطاع العقارات، 33 ألفاً و544 عقاراً، تلاهم الإيرانيون في المركز الثاني، بواقع 18 ألفاً و464 عقاراً، وفقاً لوكالة أنباء الأناضول، وبلغ حجم التجارة في سنة



ونتيجة لذلك وصل عدد الشركات التركية العاملة أو المرتبطة بالسوق العراقية إلى حوالي 1500 شركة⁽⁷⁾، وغالبيتها شركات مرتبطة بقطاع الإنشاءات والمقاولات، التي قامت حتى نهاية سنة 2013 بتنفيذ حوالي (824) مشروعًا في العراق بقيمة إجمالية تبلغ حوالي 19.5 مليار دولار امريكي⁽⁸⁾.

3. الطاقة:

إذ يرتبط البلدان بعلاقات تجارية واسعة النطاق تأخذ شكل استيراد العراق للبضائع التركية بكميات كبيرة، بما جعل نقطة العبور بين البلدين من أهم المناطق التجارية التي تشهد حركة دخول الشاحنات التركية الى العراق بشكل يومي وكبير، وبالمقابل فأن العراق يصدر نفطه المستخرج من كركوك عبر أنبوب النفط الذي يمر بالأراضي التركية وصولاً

2022 بحدود 16 مليار دولار ونصف، ومن المتوقع أن يصل إلى أكثر من 20 مليار دولار اميركي في 2023.⁽⁶⁾

2. الاستثمارات:

على الصعيد الاستثماري نمت العلاقات الاقتصادية بين الطرفين شيئًا فشيئًا بعد سنة 2003، لاسيما مع مرحلة إعادة بناء العراق التي أعقبت الغزو الأميركي، وتحول العراق بعدها إلى واحد من الأسواق المفضلة لدى المستثمرين الأتراك، وقد استفادت الشركات التركية بمختلف اختصاصاتها القطاعية من هذا الانفتاح ففتحت أفرعًا لها في العراق، أو ارتبطت بشركات عراقية بعقود طويلة الأجل، أو نفذت مشاريع ضخمة، أو أضافت الأسواق العراقية إلى قائمة أسواقها المستهدفة بالصادرات؛



الصادرات التركية على
أساس سنوي بنسبة
21%، وقدر وزير الاقتصاد
التركي حجم الخسائر
التركية الناجمة عن
انخفاض الصادرات إلى
العراق بحوالي 3 مليارات
دولار أمريكي،



بيانات منذ صدور الحكم، لكن لم يتضمن أي منها تفاصيل كاملة عن القرار، وبالإضافة إلى ذلك، فإن الاتفاقية المنظمة لخط الأنابيب تلزم بغداد بضخ حد أدنى مضمون من الشحنات عبره وبالتالي فإن ذلك سيعني التزام العراق بحد أدنى من المدفوعات لتركييا بغض النظر عن كمية النفط الخام التي تتدفق طالما أن خط الأنابيب يعمل.

ثالثاً: انعكاسات صعود «داعش» على المصالح التركية في العراق

• على العلاقات التجارية التركية-العراقية

مع انهيار سيطرة الحكومة العراقية على الموصل ثاني أكبر المدن العراقية بعد العاصمة بغداد وعلى مناطق واسعة أيضاً خلال ساعات قليلة في يونيو/حزيران سنة 2014، توقفت تجارة نقل البضائع التركية إلى ما بعد المنطقة الشمالية، ويُقدَّر عدد شاحنات الترانزيت التركية التي تذهب يوميًا إلى

إلى ميناء جيهان حيث يُصدر إلى أنحاء العالم، ومع زيادة قدرة العراق على التصدير وضرورة فتح منافذ جديدة، فقد تقرر فتح خط أنبوب نفطي آخر وأنبوب نقل الغاز عبر تركيا ليكون عاملاً من عوامل توثيق الروابط الاقتصادية بين البلدين الجارين وبما يعود بالمنفعة المشتركة عليهما.

ومن هذا المنطلق تنظر تركيا إلى العراق كرافد مهم من روافد سياسة تنويع واردات الطاقة التركية؛ وذلك على اعتبار أنه يمتلك أكبر خامس احتياطي مؤكد من النفط في العالم، ويحتل منذ سنة 2012 موقع ثاني أكبر منتج للنفط في أوبك، ناهيك عن أهميته في تفعيل دور أنقرة مستقبلاً كمحطة لنقل الطاقة إلى أوروبا على اعتبار أن تركيا تعتبر المنفذ الأقرب لتصدير النفط العراقي إلى الأسواق العالمية. لقد استثمرت شركة النفط الحكومية التركية (تباو) حوالي 6 مليارات دولار في بئرين للنفط وبئرين للغاز في العراق، وهناك طلبات لأعمال في 24 حقلاً للنفط من قبل شركة أخرى، وقد دخل إقليم كردستان العراق إلى هذه المعادلة التركية بشكل فعال العام الماضي مع إنشائه خط أنابيب لتصدير نفط شمال العراق بشكل مستقل عن خط النفط العراقي الفيدرالي⁽⁹⁾.

تقدم العراق بطلب للتحكيم في عام 2014 أمام غرفة التجارة الدولية ومقرها باريس بشأن دور تركيا في تسهيل صادرات النفط من كردستان دون موافقة الحكومة الاتحادية في بغداد. وقال العراق إنه من خلال نقل وتخزين النفط من كردستان وتحميله على ناقلات في جيهان دون موافقة بغداد، انتهكت أنقرة وشركة الطاقة التركية الحكومية بوتاش بنود اتفاقية خط الأنابيب بين العراق وتركيا الموقعة في عام 1973. وبحسب مصدر تركي، فإن العراق طالب في البداية بنحو 33 مليار دولار أمريكي، أما قضية التحكيم الثانية، والتي قد تستغرق نحو عامين، فستغطي الفترة من عام 2018 فصاعداً، وأصدرت الحكومة التركية وحكومتها بغداد وإقليم كردستان



المرتبة الثالثة في قائمة أكبر مستوعبي الصادرات التركية، ثم تراجعت الصادرات التركية إليه مرة أخرى بنسبة 46% في يوليو/تموز لتراجع مرتبة العراق أيضًا إلى الخامسة، وفي أغسطس/آب تراجعت الصادرات التركية على أساس سنوي بنسبة 21%، وقدّر وزير الاقتصاد التركي حجم الخسائر التركية الناجمة عن انخفاض الصادرات إلى العراق بحوالي 3 مليارات دولار أمريكي، وذلك في حين قدّر مجلس الأعمال التركي العراقي في مجلس إدارة العلاقات الاقتصادية الخارجية (DEIK) أن استمرار الوضع على ما هو عليه قد يؤدي إلى خسائر تركية بقيمة 9 مليارات دولار أمريكي⁽¹¹⁾.

2. على الاستثمارات التركية في العراق: أدت سيطرة «داعش» السريعة والواسعة على مساحة كبيرة من الأراضي في العراق، إضافة إلى ارتفاع منسوب التهديد الأمني، إلى خسائر مباشرة في الاستثمارات التركية في العراق؛ حيث يعمل حوالي 1500 شركة تركية

العراق بحوالي 70 ألف شاحنة شهرياً (2300 تقريباً يومياً)، وبسبب سيطرة الدولة الإسلامية على مناطق واسعة، فإن الشاحنات التي تتعدّى شمال العراق لم يُعَدَّ باستطاعتها الذهاب إلى الجنوب، وقد انخفض عدد الشاحنات التركية نتيجة لذلك إلى حوالي 1550 شاحنة، ومن المتوقع أن ينخفض أكثر مع ارتفاع التكاليف على الشركات والمخاطر الأمنية على السائقين؛ هذه التعقيدات في النقل البري دفعت الجانب التركي إلى التفكير بخيارات أخرى قد يكون من بينها خط تركيا/إيران ومنه إلى جنوب العراق، أو خط أربيل/إيران ومنه إلى جنوب العراق مرة أخرى لكن تبين أن التكاليف مرتفعة للغاية، وغير مجدية في الغالب⁽¹⁰⁾.

ووفقاً لجمعية المصدرين الأتراك فإن حجم الصادرات التركية إلى العراق انخفض بنسبة 21% في شهر يونيو/حزيران سنة 2014 مقارنة بالعام الذي سبقه، الأمر الذي دفع ترتيب العراق إلى التراجع إلى



بناء تركيا لسدود
ومشاريع على منابع
نهري دجلة والفرات في
داخل أراضيها، ما أدى
الى نقص شديد في كميات
المياه الداخلة الى العراق
وانعكاس ذلك سلبياً على
الزراعة والري والسقي



للنهر داخل الحدود التركية والتي تشكل نسبة 90% من المياه، وأما نسبة 8% للنهر تأتي من الحدود السورية، فهذه الدول عملت على بناء السدود العديدة والتي تقوم من خلالها بحجب وصول المياه الى الأراضي العراقية لأخذ ما تحتاجه من المياه، وبالنتيجة تكون النسبة التي تصل الى نهر الفرات نسبة قليلة إذا ما قورنت بالحاجة للمياه والزيادة في الطلب نتيجة للأعداد السكانية العالية والتغيرات المناخية في العراق، ففي المجال الزراعي أثر شحة المياه بشكل كبير على مساحات واسعة من الأراضي الزراعية تحت ظل هذه الأزمة، حيث كانت تزرع سابقاً مساحات كبيرة منها وتم تقليصها بسبب قلة المياه المتدفقة من نهري دجلة والفرات مما يؤدي الى الاعتماد على المحاصيل الزراعية المستوردة من الخارج.

وخلاصة هذه المشكلة تتمثل في مشروع جنوب شرق الاناضول المسمى (GAP) الذي أقامته تركيا على منابع ومجاري نهري دجلة والفرات، في هضبة الاناضول، وأنشأت (21) سداً وعدداً من محطات

في إقليم شمال العراق وحده، وتُشكّل ما نسبته حوالي 65% من حجم الأعمال العادية للشركات الأجنبية في الإقليم وبسبب الأوضاع السائدة وحالة عدد الاستقرار، فقد تمّ إيقاف أو تأجيل العديد من مشاريع البنى التحتية؛ التي كان قد تمّ البدء فيها، أو التي يتمّ الشروع فيها الآن، ولاشكّ أن ذلك قد ترتبت عليه خسائر مائيّة لم يتم احتساب إجماليتها حتى الآن، كما تأثّر العديد من الشركات التركيّة العاملة في العراق، أو التي تُصدّر إلى السوق العراقي بتدهور الأوضاع الأمنيّة هناك؛ خاصة الشركات التي تعمل في قطاعات الطاقة والأغذية والمشروبات والإلكترونيات.

رابعاً: مشكلة المياه

شهد ملف الموارد المائية بين العراق وتركيا تقلبات وأزمات تمثلت في بناء تركيا لسدود ومشاريع على منابع نهري دجلة والفرات في داخل أراضيها، ما أدى الى نقص شديد في كميات المياه الداخلة الى العراق وانعكاس ذلك سلبياً على الزراعة والري والسقي، وزيادة مساحات التصحر والملوحة وانعدام الزراعة في مناطق كبيرة ما جعل القطاع الزراعي يعاني من نقص كبير في الانتاج والإضرار إلى استيراد أكثر احتياجات العراق الزراعية من الخارج، ولاشكّ أن هذا الوضع لايمكن القبول به لما يمثله من مخاطر حقيقية على الواقع الزراعي والمعيشي في العراق، وأضحت المياه مشكلة قائمة بين العراق وتركيا، كانت تزداد بتقادم الزمن تأزماً وتعقيداً، إن شحة المياه في العراق لها أسباب عديدة ويعد الموقع الجغرافي السبب الرئيسي لها حيث يعود بالدرجة الأساسية على الاعتماد على مياه نهري دجلة والفرات وما يقابل ذلك من قلة وجود المناطق الرطبة الأمر الذي يزيد من عملية تبخر كميات كبيرة من المياه وزيادة المفقود منها، والسبب الآخر ما تلعبه الدول المتشاطئة للعراق من دور للتأثير المباشر على نهر الفرات بشكل خاص، حيث يقع الحوض المغذي



ثنائية وأن تحترم الاتفاقيات وتنفذ، وزادت تصريحات المسؤولين الأتراك مشكلة المياه تعقيداً وجعلتها محوراً للتجادب السياسي بين تلك الدول فقد صرح رئيس الوزراء التركي السابق سليمان دميريل قائلاً: (لا يمكن لأي من سوريا والعراق أن تدعي حقاً في الأنهار التركية أكثر مما تستطيع أنقرة أن تدعي حقاً في نبطهما إنها مسألة سيادة، نحن نملك الحق في أن نفعل ما نشاء، منابع الماء تركية، منابع النفط عائدة إليهما نحن لا نزع أن لنا حصة في ثروتهما النفطية، وهما لا تستطيعان المطالبة بحصة من الموارد المائية).⁽¹²⁾

وإن مثل هذه المشاريع التي قامت تركيا في إنشائها على النهران تؤثر بشكل كبير على حصة العراق وتهدد أمنه الغذائي، وقد أثير هذا الموضوع في مجلس الأمن وفي مناسبات دولية عدة، منها مؤتمر

توليد الطاقة الكهربائية إن جوهر المشكلة يكمن في مسعى تركيا فرض سيطرتها على مياه النهرين بدعوى مبدأ السيادة المطلقة لها، أي سيادة دول المنبع على مجاريها المائية ونزع صفة الدولية عن الانهار المشتركة. إذ ترى تركيا أن نهري دجلة والفرات ليس نهران دوليين بل هما نهران عابران للحدود بلغت مشكلة المياه ذروتها، عندما قررت تركيا سنة 1990 من القرن الماضي حجز مياه نهر الفرات لملئ خزان سد أتاتورك الضخم، وأدى ذلك إلى خلق أزمة سياسية بين تركيا والعراق إذ ازدادت مخاوفهما من خطر المشاريع التركية على منسوب المياه ونوعيتها في نهر الفرات، مما زاد في رغبتهما في التوصل إلى إتفاق مع تركيا لحل مشكلة المياه على أساس إعتبار أن مياه نهري دجلة والفرات هي مياه دولية مشتركة يجب أن تتقاسمها ضمن إتفاقيات



أن مستوى العلاقات بين العراق وتركيا يصلح أن يكون إذا ما جرى الالتزام بالاتفاقيات، مثلاً للعلاقات الإيجابية مع جميع دول الجوار وتطويرها باستمرار بما يحقق الأمن والسلام والاستقرار في المنطقة برمتها.



تنظر تركيا إلى العراق كرافد مهم من روافد سياسة تنويع واردات الطاقة التركيّة؛ التي تعاني تركيا من نقص الطاقة، كما إن تركيا في حاجة إلى العراق الذي يعد ثاني أكبر سوق للصادرات التركية، ولاسيما بعد الزيارات الرسمية الأخيرة بين البلدين، وقد تشهد العلاقات التركية العراقية تحولات عديدة مستقبلاً في ظل تسارع الأحداث والتطورات التي تشهدها منطقة الشرق الأوسط ربما تزيد من توترها أو تكون دوافع إيجابية لتطورها بشكل فاعل.

المحور الثاني: الامدادات الجغرافية للقناة الجافة وتأثيراتها الجيواقتصادية على مستقبل العراق

تمهيد:

يعد العراق بلد متنوع في إعرابه وأديانه وموارده وطاقاته المادية والبشرية وقوى الجذب التي يمتلكها

الدول المتشاطئة ومؤتمرات الوكالات المتخصصة في الأمم المتحدة الخاص بالأمن الغذائي، وارفقت إدعاءاتها تلك بصور وأفلام خاصة تظهر حجم الهدر في المياه الصالحة للشرب التي يقوم بها العراق، مما أكسبها دعماً وتعاطفاً دولياً وذلك يستدعي اتفاقاً منصفاً مع الجانب التركي يؤمن حصة مناسبة للعراق من مياه النهرين ويجنبه مواجهة مواقف مماثلة في المستقبل، صحيح أن على الحكومة العراقية إتخاذ إجراءات عملية من جانبها لإقامة السدود الصغيرة واستثمار المياه في موسم الوفرة، ولكن أي اتفاق مع تركيا سيضع الأمور في نصابها ويرتب التزامات تدخل ضمن المصالح المتبادلة ومبادئ حسن الجوار، إننا نريد للعلاقات العراقية التركية أن تكون مثلاً جيداً للروابط التي تجمع دول الجوار، خصوصاً وأن العراق بظروفه الحالية يحتاج إلى التعايش بشكل سليم وفعال مع جيرانه وإقامة أفضل الروابط السياسية والإقتصادية والثقافية معها، وفق مبادئ المصالح المتبادلة وعدم التدخل في الشؤون الداخلية ومنع كل ما يسيء إلى البلد الآخر من داخل حدود الدولة، إن مستوى العلاقات بين العراق وتركيا يصلح أن يكون إذا ما جرى الالتزام بالاتفاقيات، مثلاً للعلاقات الإيجابية مع جميع دول الجوار وتطويرها باستمرار بما يحقق الأمن والسلام والاستقرار في المنطقة برمتها.⁽¹³⁾ ويتضح مما سبق أعلاه إن العلاقات التركية العراقية تضم في جنباتها قضايا معقدة جعلتها تصطبغ بالتقلب والتغير في التقدم والتراجع لعقود طويلة، وبالرغم مما تمر به هذه العلاقات من انتكاسات إلا أنه من الضروري بالنسبة للدولتين تجاوز خلافاتهما لتحسين العلاقات الثنائية لما يحققه التوافق والتلاؤم من مصالح مهمة لكلا الطرفين، كما أن لهذه العلاقات انعكاسات وتأثيرات ما تمثله العلاقات العراقية التركية من أهمية كبيرة بين البلدين، ولاسيما أنه هناك مشتركات ثقافية وقومية وجيوبولتيكية بينهما لذلك من المهم تطوير العلاقات بين البلدين وخصوصاً العلاقات الاقتصادية، ولاسيما

ترتبط خطة مشروع القناة الجافة بمجموعة من السياسات والإستراتيجيات القطاعية التي تستند بالأساس على رأس المال البشري وإقتصاد ذو مسؤولية اجتماعية، وتسعى لحشد أمثل وتخصيص ذو كفاءة للموارد لتحسين جودة الحياة في بيئة أمنة مستقرة مستدامة، وبناءً عليه فهذا مشروع استراتيجي يمهّد الطريق لبناء دولة المستقبل التي يستحقها ويتطلع إليها العراقيون، إنها تمثل التزاماً حكومياً بتحقيق تطورات أبنائها.

ويهدف المشروع إلى تحريك المسار لبناء إقتصاد متطور ومجتمع معافى متماسك يحتضن الجميع، كما يتيح فرصاً جديدة للنمو مع إستمرار الدعم الدولي والإقليمي للعراق، ومن المتوقع أن تتضمن السنوات القادمة صعوبات مع إستمرار التحديات وعدم اليقين في الإقتصاد العالمي، مع التوقعات بتذبذب أسعار النفط الخام ضمن معدلاتها الحالية، وإستمرار المحاطر المحدقة لجهود الإستقرار في الجبهة الداخلية في بيئة إقليمية غير مستقرة.

نبذة عن المشروع:

النقل: لقد عرف الاقتصاديون النقل على أنه: نشاط إقتصادي يتعلق بحركة الناس والبضائع والسلع من مكان إلى آخر متجاوزاً المساحة المكانية والبعد الزمني بهدف خلق المنافع وزيادتها أو تطويرها أو أنه مجموعة من الطرق والأساليب والوسائط التكنولوجية والإجراءات التنظيمية والإقتصادية التي تهدف إلى تحويل الإنسان وإنتاجه من مكان إلى آخر.⁽¹⁴⁾

القناة الجافة: مصطلح لإنشاء خطوط سكة حديد حديثة و متطورة ويتم تنفيذ هذا من ميناء أم قصر في البصرة إلى الحدود التركية، حيث تربط شرق العالم بغربه وتقوم بنقل عشرات الآلاف من الأطنان من البضائع بأسعار بسيطة بالمقارنة مع الطائرات والسفن، ويمكن طرح هذا المشروع للاستثمار حيث يمكنه من تشغيل الأيدي العاملة، وتوفير موارد

العراق يمكن أن تجعله إنموذجاً تنموياً مميزاً، فهو يمثل فرصة تاريخية يمكن أن تتحول إلى قصة نجاح استثنائية. وقد أظهرت تجارب الأمم والشعوب بصورة جلية في العقود الأخيرة على وجه الخصوص، أن الأزمات يمكن أن تصنع التغيير أن لم نقل المعجزات، بما تمثله من ديناميكات محفزة للنهوض.

يمثل مشروع العراق الاستراتيجيين: القناة الجافة وميناء الفاو الكبير خطوة للإنتلاق الأوسع في إطار رحلة التنمية المستدامة نحو مستقبل الذي نصبو إليه كبلد متطور في جميع أبعاد التنمية، اقتصادياً، سياسياً، ثقافياً، بيئياً، وهي خطوة تنموية تركز التزام العراق برؤية النمو الساعية إلى الإستقرار وتحقيق الرفاهية بالإستناد الى إراث الحضاري والرصيد القيمي، حيث يتقاسم الجميع فرص بناء مجتمع ناهض متكافل.



تنظر تركيا إلى العراق
كرافد مهم من روافد
سياسة تنويع واردات
الطاقة التركيّة؛ التي تعاني
تركيا من نقص الطاقة،
كما إن تركيا في حاجة إلى
العراق الذي يعد ثاني أكبر
سوق للصادرات التركية





تضمن مشروع (طريق
التنموية) خط سلك حديد
وخط برى بحيث يوفر طرقاً
سريعة تمر عبرها شاحنات
نقل البضائع وفي الوقت ذاته
خط سلك حديدية بطول
1200 كم لنقل السلع
والمسافرين



العمل سويًا لتنفيذ مشروع (القناة الجافة)، وتم تصميم ممر الطريق والسلك الحديدية لزيادة الربط بين الجارتين وكذلك المنطقة على نطاق أوسع، وبناء عليه، ستمتد الطرق من ميناء الفاو الكبير في أقصى جنوب العراق، عبر محافظات البصرة والديوانية والنجف وكربلاء وبغداد والموصل لتصل إلى تركيا، حيث تمتد إلى ميناء مرسين وأوروبا عبر اسطنبول. يتضمن مشروع (طريق التنموية) خط سلك حديد وخط برى بحيث يوفر طرقاً سريعة تمر عبرها شاحنات نقل البضائع وفي الوقت ذاته خط سلك حديدية بطول 1200 كم لنقل السلع والمسافرين، فضلاً عن توفير نحو 100 ألف فرصة عمل للعراقيين، وبتكلفة حوالي 17 مليار دولار، وتعمل شركة PEG الإيطالية على دراسة جدوى لمشروع طريق التنموية، وقد تم عرضها خلال مؤتمر وزراء النقل. بينما الشركة المسؤولة عن خط السلك الحديدية هي شركة "ألستوم" الفرنسية.

ويشمل المشروع مناطق صناعية وسكنية وأخرى سياحية، ومن المتوقع أن يحقق أرباحاً بقيمة 4

هائلة لخزينة الدولة كبديل عن النفط وتقلبات أسعاره.⁽¹⁵⁾

خطوط سلك الحديد الرئيسية: هي الخطوط التي تربط المدن الكبيرة ببعضها البعض وتقوم بتقديم الخدمات نقل المسافرين المختلفة.⁽¹⁶⁾

خطوط سلك الحديد الفرعية: هي الخطوط التي تمتد بين الخطوط الرئيسية وتصل إلى أماكن التي لا تصل إليها الخطوط الرئيسية وترتبط بالمدن الصغيرة والسواحل والمناطق الصناعية والتجارية. الخط المزدوج: ويقصد به الخط الموازي للخط الرئيسي.

الميناء: هي المنطقة التي تأتي إليها السفن البحرية والمراكب عادة لشحن البضائع وتفريغها أو صعود الأشخاص أو نزولهم وإجراء المعاملات الرسمية الخاصة بذلك.⁽¹⁷⁾

ظهور مشروع «القناة الجافة» كطريق حريز جديد

لطالما كانت تركيا الشريك التجاري الإقليمي الرئيسي للعراق، وفي هذا السياق، أفادت التقارير أن التجارة الثنائية تجاوزت 24 مليار دولار أميركي في عام 2022، ومن المحتمل أن تنمو أكثر، وتعمل المئات من الشركات التركية النشطة في الكثير من الصناعات في البلاد. كما يظهر استعداد بغداد للحفاظ على هذه الروابط من خلال قرارها العام الماضي نقل عمليات إعادة تأهيل مطار الموصل إلى شركات تركية على هذه الخلفية، من الجدير بالذكر أن تركيا تعهدت في مؤتمر الكويت 2018 بتقديم قرض بقيمة 5 مليارات دولار أميركي للعراق للمشاركة في جهود إعادة الإعمار في أعقاب هزيمة تنظيم داعش.

بعد زيارة السوداني إلى أنقرة، يمكن القول إن العلاقات الاقتصادية الثنائية باتت على وشك الدخول في فصل جديد، وأوضح أردوغان في مؤتمر صحفي مشترك مع ضيفه العراقي، أن الجانبين اتفقا على



خريطة مشروع القناة الجافة اعتماداً على مصدر وكالات أنباء Created with Datawrapper.

2028، على أن تزيد الطاقة الاستيعابية لتصل 7.5 مليون حاوية بحلول عام 2038 في المرحلة الثانية، ويخطط أن تكون السكك الحديدية ثنائية المسار لتستوعب 80-90 قطاراً يومياً تشغل بالكهرباء، ومن المخطط أن تنشئ الحكومة العراقية مدناً صناعية ومنشآت خدمية على طول الطريق، ويبلغ طول المشروع نحو 2200 كيلومتر⁽¹⁹⁾.

يعد مشروع الفاو جزءاً ضمن طريق التنمية وكان مشروع الفاو مقترحاً في عام 2010، وستكون له القدرة على احتواء 20-45 مليون طن سنوياً من البضائع، وتوفر القناة الجافة اتصالاً برياً بالحدود التركية عبر الطرق والسكك الحديدية خاصة في

مليار دولار سنوياً، على أن تنتهي المرحلة الأولى في عام 2028، والمرحلة الثانية في عام 2038، والثالثة في 2050.⁽¹⁸⁾ انظر للشكل رقم (1).

العراق وتركيا تستعدان للمضي قدماً في مشروع «القناة الجافة»

بينما تشير بيانات أخرى إلى أن طول الطريق السريع بين جنوب العراق والحدود التركية نحو 1190 كم، ويبلغ طول السكك الحديدية نحو 1175 كم. وبوسع الطريق نقل 3.5 مليون حاوية من البضائع في المرحلة الأولى بما يعادل 22 مليون طن سنوياً بحلول عام



تنتقل البضائع من ميناء شنغهاي الصيني إلى ميناء جوادر الباكستاني ثم إلى ميناء الفاو في جنوب العراق، ومنه عبر القناة الجافة العراقية إلى موانئ البحر المتوسط في تركيا، ومنها إلى ميناء روتردام الهولندي، بما يعني تقليص زمن الرحلة بأكثر من 50%،



حوالي 15 محطة قطار على طول الطريق، بما في ذلك المدن الرئيسية في البصرة وبغداد والموصل، وحتى الحدود مع تركيا، ومن ثم إلى أوروبا ومنطقة القوقاز، ليتحول بذلك العراق من خلال المشروع إلى محطة رئيسية للتجارة ومحطة نقل بين آسيا وأوروبا، أي سيكون بمثابة أداة لربط تجارة شرق العالم بغربه.⁽²¹⁾

اختصار الوقت بنسبة 50%: أشار المتخصصون والخبراء إلى أن المشروع سيسهم في اختصار الوقت الذي تستغرقه حركة النقل التجاري بين آسيا وأوروبا، إذ تُشير التقديرات إلى أن مدة شحن البضائع من ميناء شنغهاي الصيني إلى ميناء روتردام الهولندي تستغرق نحو 33 يوماً، في حين أنها ستستغرق 15 يوماً فقط عندما تنتقل البضائع من ميناء شنغهاي الصيني إلى ميناء جوادر الباكستاني ثم إلى ميناء الفاو في جنوب العراق، ومنه عبر القناة الجافة العراقية إلى موانئ البحر المتوسط في تركيا، ومنها إلى ميناء روتردام الهولندي، بما يعني تقليص زمن الرحلة بأكثر من 50%، وهو ما يُضيف ميزة إضافية

مرسين وإسطنبول، ويمكن للفاو الاستفادة من القناة الجافة وإتصالها مع تركيا وسوريا ليصبح محطة حاويات رائدة وأحد أكبر الموانئ في العالم. وتشير بعض التقديرات إلى أن نسبة إنجاز أرصفة ميناء الفاو وصلت إلى 40% في يناير 2023، وتبلغ مساحة ميناء الفاو 54 كيلومتراً مربعاً في أقصى جنوب مدينة الفاو. وتقدر تكلفة ميناء الفاو 7 مليارات دولار، تقوم بتنفيذ مشروع الفاو شركة دايو الكورية، وقد تم توقيع عقد بين بغداد والشركة بقيمة 2.625 مليار دولار، اكتملت المرحلة الأولى في عام 2021 وتم بناء خمسة أرصفة رئيسية، ومن المتوقع أن تنتهي المرحلة الثانية في منتصف 2025 والميناء مصمماً ليشمل 50 رصيفاً.

فيما يتعلق بتمويل مشروع طريق التنمية، تشير التقديرات إلى تقديم تركيا والإمارات دعماً مالياً لجزء من المشروع، ومع اكتمال خط الفاو يتولى العراق التعامل مع معظم حركة السكك الحديدية بين الخليج وأوروبا. وهناك مسار آخر مقترح ليمر خط السكك الحديدية عبر الموصل إلى مدينة ربيعة في نينوى ثم إلى سوريا وتركيا، لكن تشتت سوريا تكلفة باهظة للترانزيت بنحو 8 مليار دولار.⁽²⁰⁾

ثانياً: الدوافع والإبعاد الاقتصادية للمشروع:

تعد الدوافع العراقية وراء الإعلان عن مشروع طريق التنمية أو إحياء ما سمي قديماً بمشروع البصرة -برلين نذكر منها على النحو الآتي: ربط موانئ العراق بتركيا: يتضمن المشروع خطأً برياً وآخر للسكك الحديدية، إذ يهدف المشروع إلى نقل البضائع من موانئ العراق على مياه الخليج في البصرة، إلى تركيا، مروراً بمحافظات البصرة ثم ذي قار والقادسية، وواسط ثم باتجاه العاصمة بغداد، ومنها إلى صلاح الدين وكركوك ونيوى وصولاً إلى المثلث العراقي التركي السوري من جهة منطقة فيشخابور، علاوة على أن المشروع سيتضمن بناء

مواجهة الأزمات: يستهدف مشروع طريق التنمية معالجة الأزمات الاقتصادية من خلال تنويع أنشطة الإقتصاد العراقي وخفض الإعتماد على النفط، وخلق فرص عمل جديدة بهدف خفض البطالة من خلال توفير فرص عمل للشباب وتنويع مصادر الدخل، وتحقيق تنمية إقتصادية في المحافظات التي يمر بها المشروع، وإحياء دور القطاع الخاص وخفض الطلب على التوظيف الحكومي، خاصة أن العراق يعاني من بعض التحديات في معظم القطاعات⁽²³⁾.

المعوقات والتحديات أمام المشروع:

على الرغم من كل هذه الفرص، إلا أن هناك أيضاً تحديات مهمة أمام تنفيذ المشروع، ومن أجل استكمال هذه المبادرات، يحتاج العراق إلى الدعم في مجال الأمن والتمويل وهناك حاجة كبيرة للتعاون والاستثمار الدولي للتغلب على هذه العقبات. بالنسبة للناحية الأمنية، فإن وجود منظمة حزب العمال الكردستاني حول الطريق المحتمل يعتبر أحد هذه المخاطر، وعلى إدارة بغداد تحمل مسؤولية القضاء على هذه المخاوف حتى أن اتفاقية سنجار التي وقعتها بغداد وأربيل بإشراف الأمم المتحدة عام 2019 ومبادرة إخراج التنظيم الإرهابي من المنطقة، يمكن تقييمهما في هذا الإتجاه، و بالإضافة إلى ذلك، قد تكون محاولات إدارة بغداد للسيطرة على ما يسمى بمعسكر مخمور، مثلاً آخرًا على ذلك⁽²⁴⁾. إن إنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية سيتطلب التعاون والتنسيق ليس بين تركيا والعراق فحسب، ولكن أيضاً مع الجهات الفاعلة الإقليمية والعالمية الأخرى. كما أن تناول التحديات والمخاطر المحتملة، مثل الإستدامة المالية والمظاهرات والتوترات السياسية، سوف تتطلب تعاوناً وبذل جهود متواصلة بين مختلف الأطراف ذات الصلة، وإشراك الجهات الفاعلة الأخرى في المشروع سيساعد في القضاء على هذه المخاطر لذلك، يجب على الجهات الفاعلة

للمشروع تتعلق باختصار الوقت والطريق، بما يخدم سلاسل التوريد بشكل عام في المنطقة⁽²²⁾. تحقيق منافع اقتصادية كبيرة: تُشير التقديرات الرسمية العراقية إلى أن تكلفة المشروع قد تبلغ قرابة 17 مليار دولار، بحيث تكون 10 مليارات منها لشراء قطارات كهربائية سريعة تنقل الحمولات في حوالي 16 ساعة، كما سيتم إنفاق المتبقي منها من أجل مد خطوط سكك الحديد بطول 1200 كيلومتر، بالإضافة إلى الإعلان أنه سيتم الانتهاء من المرحلة الأولى من المشروع بحلول عام 2028، على أن يتم إنجاز المرحلة الثانية في 2038 والثالثة في 2050، وقد وصلت نسبة إنجازه حالياً إلى 40% من نقطة إنطلاقه في ميناء الفاو الكبير، هذا بالإضافة إلى أنه من المتوقع أن تصل الأرباح السنوية للمشروع حوالي 4.850 مليار دولار سنوياً، فضلاً عن توفيره لفرص عمل لقطاع عريض من الشباب قد تصل لقرابة 100 ألف فرصة عمل.



تُشير التقديرات الرسمية العراقية إلى أن تكلفة المشروع قد تبلغ قرابة 17 مليار دولار، بحيث تكون 10 مليارات منها لشراء قطارات كهربائية سريعة تنقل الحمولات في حوالي 16 ساعة، كما سيتم إنفاق المتبقي منها من أجل مد خطوط سكك الحديد بطول 1200 كيلومتر،





الهدف من طريق التنمية،
هو إحداث تحوّل في البنية
التحتية للمواصلات في
العراق، بعدما تسببت
عقودٌ من النزاعات في
تردّي شبكات الطرقات
والسكك الحديدية



بسبب الجوار الجغرافي بينهما وتشابك العلاقات الاقتصادية والثقافية والأمنية إلى التعاون والتنسيق؛ والثاني، عدم اتفاق أهدافهما في العديد من الملفات الأساسية، وبشكل خاص تلك المتعلقة بالخروقات الأمنية التركية للسيادة العراقية، وبإدارة ملف صادرات النفط كردستان، وبقضية المياه، وكذلك تباين مواقفهما بشأن العديد من القضايا الإقليمية، وخصوصاً النزاع السوري.

وبينما ظهرت في السابق محطات بدا فيها أنّ هذه العلاقات أخذت تستقر عند مسار إيجابي يُفضي إلى تعاون أكبر بين الطرفين، فإنّها سرعان ما تأثرت بالتصعيد أو التوتر في أحد الملفات أو في عددٍ منها في الوقت نفسه، دون أن يظهر أن لدى الطرفين إرادة أو إمكانية للوصول إلى حلول جذرية ومستدامة. وربما كانت آخر تلك المحطات، زيارةئيس الوزراء العراقي، محمد شياع السوداني، إلى تركيا في آذار الماضي، والتي صاحبها الكثير من التفاؤل حول إمكانية وضع علاقات البلدين على المسار الصحيح، خصوصاً في ظل إعلان الطرفين تبنيهما مشروع طريق التنمية الذي

الإقليمية العمل معا لتحقيق الفوائد المحتملة لهذا المشروع وضمان نجاحه.

وعلى الرغم من هذه التحديات، إلا أن الفوائد المحتملة لهذا المشروع كبيرة، حيث يتمتع ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية بالقدرة على تحويل المشهد الإقتصادي للمنطقة وتوفير فرص جديدة للتجارة والاستثمار، ومن شأن جذب المزيد من التجارة وخلق المزيد من فرص العمل أن يساعدا في جهود إعادة إعمار العراق، كما تستطيع تركيا والعراق من خلال العمل سوياً في مواجهة التحديات والمخاطر، أن يمهدا الطريق لمستقبل أكثر إشراقاً لكلا البلدين والمنطقة.

ويتضح مما سبق إعلاه، يمكن القول إن المشروع يعكس سعي الحكومة العراقية برئاسة السوداني إلى تنويع مسارات علاقاتها الإقليمية من جهة، ومن جهة أخرى، تحقيق طفرة إقتصادية، بما يدعم موقف حكومته أمام ضغوط القوى السياسية في الداخل، إلا أن المشروع، ورغم أنه طموح، لا يزال يتطلب اتخاذ العديد من الخطوات في سبيل إنجازه، لعل في مقدمتها، ما يتعلق بمدى قدرة العراق على حل مسألة التمويل، وضمان مساهمة دول الجوار في إنجازه وعدم العمل على عرقلته، وكذلك التغلب على معوقات هذا المشروع في الداخل، وهي تحديات قد لا تبدو هينة.

المحور الثالث: نظرة مستقبلية للطريق التنمية وأثره في تطور العلاقات الإقتصادية العراقية التركية

تمهيد:

انّسّمت العلاقات التركية العراقية خلال السنوات الماضية بحالة من التذبذب وعدم الوضوح، نظراً لخضوعها لمؤثرين متناقضين: الأول، حاجة البلدين



الهدف من طريق التنمية، هو إحداث تحوّل في البنية التحتية للمواصلات في العراق، بعدما تسببت عقود من النزاعات في تردي شبكات الطرقات والسكك الحديدية. ولم يؤثر ذلك في قدرة الأشخاص على التنقل فحسب، بل فاقم أيضاً من تكلفة التجارة والتبادل التجاري، ما أدى إلى عرقلة الحركة الدولية والإقليمية للسلع والخدمات، وفقاً للحكومة العراقية، سيبدأ المشروع رسمياً في 2024 ويمتدّ على ثلاث مراحل حتى عام 2050.⁽²⁵⁾

أعلن العراق مشروع خطّ بري وخط للسكك الحديدية يصل الخليج بالحدود التركية، يطمح عبره إلى التحول خطاً أساسياً لنقل البضائع بين الشرق الأوسط وأوروبا. ولا يزال المشروع الذي حدّدت الحكومة العراقية تكلفته بنحو 17 مليار دولار وبطول 1200 كلم داخل العراق، في مرحلته الأولى.

يفترض أن يعزز التكامل الإقتصادي وفرص التعاون بينهما.

أولاً: مشهد التقدم:

في مايو (أيار) 2023، أطلق العراق مشروعاً جديداً للبنية التحتية يمتد على أراضيه كافة، يربط ميناء الفاو الكبير على الخليج بتركيا من خلال شبكات السكة الحديدية والطرق، ومن شأن طريق التنمية هذا الذي تبلغ تكلفته 17 مليار دولار، أن يشكّل رابطاً جديداً بين آسيا وأوروبا.

وكان المخطط موضوع النقاش الرئيسي في مؤتمر عُقد ليوم واحد في بغداد، وحضره وزراء النقل ومسؤولون من مجلس التعاون الخليجي والعراق وإيران وتركيا وسوريا والأردن.



أن العوائد الاقتصادية
للقناة الجافة التي يجري
العمل على إنشائها، لا
تقتصر على تركيا والعراق،
بل تشمل دول المنطقة
كافة



الرئيسي لميناء الفاو، وسيتم من خلاله ربط الميناء بالحدود من الجنوب إلى شمال العراق وصولاً إلى الحدود مع تركيا، ومنها إلى شبكة النقل الأوروبية للوصول إلى الأسواق الأوروبية.

وبالإضافة إلى تنويع الاقتصاد العراقي وتشكيل خط لوجستي عالمي جديد، فإن طريق التنمية سيسهم أيضاً في تعزيز العلاقات بين العراق وتركيا. حتى إن الموقع الجيوسياسي لتركيا سوف يتعزز نتيجة لاستثمارات العراق.

أما دمج طريق التنمية مع خط السكة الحديدية المنتظر إنشاؤه في منطقة الخليج، فسيمهد الطريق لزيادة نفوذ تركيا على المستوى الإقليمي وسيكون له تأثير إيجابي على حجم التجارة. وعلى الرغم من كل هذه الفرص، فإن هناك أيضاً تحديات مهمة أمام تنفيذ المشروع. ومن أجل إستكمال هذه المبادرات، يحتاج العراق إلى الدعم في مجال الأمن والتمويل، وهناك حاجة كبيرة للتعاون والإستثمار الدولي للتغلب على هذه العقبات.

ويطمح العراق إلى تنفيذ هذا المشروع الذي أُطلق عليه اسم طريق التنمية، بالتعاون مع دول في المنطقة، هي قطر والإمارات والكويت وعمان والأردن وتركيا وإيران والسعودية وسوريا، والتي دُعي ممثلوها في العراق، للمشاركة في المؤتمر المخصص لإعلان المشروع؛ إذ إن هذا المشروع يمثل ركيزة للإقتصاد المستدام غير النفطية وعقدة ارتباط تخدم جيران العراق والمنطقة، إسهاماً في جلب جهود التكامل الإقتصادي.

ويعاني العراق الغني بالنفط، تهالكاً في بنيته التحتية وطرقه، جراء عقود من الحروب وانتشار الفساد؛ إذ إن من أولويات الحكومة، إعادة تأهيل البنية التحتية للنقل والطرق وقطاع الكهرباء المتهاك أيضاً. ويسمح هذا المشروع للعراق باستغلال موقعه الجغرافي والتحول إلى نقطة عبور للبضائع والتجارة بين الخليج وتركيا ثم أوروبا.

ويهدف المشروع كذلك إلى بناء 15 محطة قطار للبضائع والركاب على طول الخط، تنطلق من البصرة جنوباً مروراً ببغداد وصولاً إلى الحدود مع تركيا. وهناك أعمال قائمة حالياً لتأهيل ميناء الفاو في أقصى جنوب العراق والمجاور لدول الخليج، والذي سيكون محطة أساسية لتسليم البضائع قبل نقلها براً.⁽²⁶⁾

وتعدّ منطقة الخليج منطقة نقل بحري مهمة لا سيما في مجال نقل الموارد النفطية التي تستخرجها دول المنطقة.

يحظى ممر النقل البري المزمع إنشاؤه بين تركيا والعراق بأهمية كبيرة على مستوى التجارة الدولية، كونه يربط دول آسيا بأوروبا عبر العراق مروراً بمياه الخليج، علماً أن العوائد الاقتصادية للقناة الجافة التي يجري العمل على إنشائها، لا تقتصر على تركيا والعراق، بل تشمل دول المنطقة كافة.⁽²⁷⁾

وتشتمل على ممر بري وسكة حديدية، تمتد من البصرة إلى الحدود التركية. وتوصف القناة الجافة بأنها مشروع عملاق هو الأكبر والأهم، لكونه المنفذ

التحديات التي تتطلب المعالجة، خاصة أن العراق يعاني من الفساد المستشري في مؤسسات الدولة، إضافة إلى عدم تحديد مصادر تمويل المشروع؛ إذ تشير تقديرات أولية إلى أن الحكومة ترغب في إمتلاك البنى التحتية من الطرق والسكك الحديدية.⁽²⁸⁾ من ناحية ثانية، يعاني العراق من أزمة في قطاع الكهرباء، بما يعرقل عمل القطارات المستهدف العمل بها ضمن طريق التنمية. وما زالت مؤاني العراق تعاني من إشكالية في البنية التحتية واستخدام تكنولوجيا متطورة ولديها طاقة استيعابية صغيرة. ختاماً، إن إنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية سيتطلب التعاون والتنسيق ليس بين تركيا والعراق فحسب، ولكن أيضاً مع الجهات الفاعلة الإقليمية والعالمية الأخرى. كما أن تناول التحديات والمخاطر المحتملة، مثل الإستدامة المالية والمظاهر والتوترات السياسية، سوف يتطلب تعاوناً وبذل جهود متواصلة بين مختلف الأطراف ذات الصلة.⁽²⁹⁾

وإشراك الجهات الفاعلة الأخرى في المشروع سيساعد في القضاء على هذه المخاطر؛ لذلك يجب على الجهات الفاعلة الإقليمية العمل معاً لتحقيق الفوائد المحتملة لهذا المشروع وضمان نجاحه. وعلى الرغم من هذه التحديات، فإن الفوائد المحتملة لهذا المشروع كبيرة؛ إذ يتمتع ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية بالقدرة على تحويل المشهد الإقتصادي للمنطقة وتوفير فرص جديدة للتجارة والإستثمار، ومن شأنه جذب المزيد من التجارة وخلق المزيد من فرص العمل.

ثانياً: مشهد الاستثمارية:

يُعد مؤتمر مشروع ميناء الفاو الكبير، الذي نظّمته الشركة العامة لمواني العراق في البصرة بالتعاون مع جامعة البصرة في ديسمبر 2021، وكذلك في النسخة الثانية من نفس المؤتمر الدولي، الذي عُقد في

يوفر مشروع طريق التنمية، فرص إنشاء مصانع ومعامل ومخازن، بما يسهم في تنويع مصادر الدخل للعراق إذ يشمل هذا المشروع ميناء الفاو وطرق النقل ومدينة صناعية، ويمر بمحافظات البصرة ثم ذي قار والقادسية وواسط باتجاه العاصمة بغداد، ومنها إلى صلاح الدين وكركوك ونيوى، وصولاً إلى المثلث العراقي التركي السوري من جهة منطقة فيشخابور. ويتضمن المشروع نحو 15 محطة يمر بها القطر، ويستهدف مشروع طريق التنمية معالجة الأزمات الإقتصادية من خلال تنويع أنشطة الإقتصاد العراقي وخفض الإعتماد على النفط، وخلق فرص عمل جديدة بهدف خفض البطالة من خلال توفير فرص عمل للشباب وتنويع مصادر الدخل، وتحقيق تنمية إقتصادية في المحافظات التي يمر بها المشروع، وإحياء دور القطاع الخاص وخفض الطلب على التوظيف الحكومي، خاصة أن العراق يعاني من بعض التحديات في معظم القطاعات. كما يمثل مشروع طريق التنمية، خطوة طموحة في استراتيجية العراق للتنمية، لكن تظل بعض



إنجاز مشروع ميناء
الفاو الكبير وطريق
التنمية سيتطلب التعاون
والتنسيق ليس بين تركيا
والعراق فحسب، ولكن
أيضاً مع الجهات الفاعلة
الإقليمية والعالمية الأخرى





يتحول العراق عند تطبيق المشروع وتنفيذه إلى محطة أساسية للتجارة ومحطة نقل مهمة بين دول قارتي آسيا وأوروبا تتيح خفض زمن الرحلات البحرية من 33 يومًا إلى 15 يومًا.



لجان مختصة، للنظر في متطلبات إنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة، من أجل زج الشركات التركية المختصة للعمل في تلك المشاريع. من جانب آخر عكست التصريحات الأخيرة لرئيس الوزراء العراقي الجديد محمد شياع السوداني، وجود إهتمام حقيقي بإنجاز هذين المشروعين. من الممكن أن يتحول العراق عند تطبيق المشروع وتنفيذه إلى محطة أساسية للتجارة ومحطة نقل مهمة بين دول قارتي آسيا وأوروبا تتيح خفض زمن الرحلات البحرية من 33 يومًا إلى 15 يومًا. يوقر المشروع أسباب ودوافع التكامل الإقتصادي للعديد من دول المنطقة، بما يتيح من فرص الإستثمار وتعزيز المصالح المشتركة وتقوية للشراكات السياسية والإقتصادية وفسح المجال للتعاون في ميدان الطاقة ومواجهة التحديات البيئية والأمن الغذائي والجفاف، وما يعنيه ذلك من فوائد لعراق والدول المشاركة في المشروع والمستفيدة منه.

مطلع ديسمبر 2022، تحت عنوان «تشغيل ميناء الفاو الكبير وإنشاء القناة الجافة: رؤيات مستقبلية وفرص استثمارية»، في دلالة واضحة على الارتباط العضوي بين المشروعين، خلال المؤتمرين الأول والثاني تم تنظيم زيارات ميدانية للمشاركين، للاطلاع على مواقع العمل في مشروع ميناء الفاو الكبير، وقد لمسنا من خلال تلك الزيارات أن في مستوى الإنجاز تقدم قد تحقّق خلال المدة بين المؤتمرين كذلك وجدنا خلال زيارتنا للعام الحالي أن شركة «توفال TUVAl» التركية هي من يقوم بتنفيذ مشروع النفق المغمور (نفق قناة خور الزبير)، الذي يربط ميناء الفاو بمينائي أم قصر وخور الزبير.

خلال المؤتمر الثاني قدّم البروفيسور أحمد أويصال مدير مركز دراسات الشرق الأوسط في أنقرة ORSAM عرضاً بعنوان «ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة في منظور العلاقات التركية العراقية»، بيّن فيه أهمية إنجاز هذين المشروعين لمستقبل العلاقات بين البلدين، في الأبعاد الاقتصادية والسياسية والأمنية وحتى الإجتماعية، وفي نفس هذا المؤتمر قدّم وفد من وزارة النقل التركية عرضاً، بيّن فيه جاهزية البنية التحتية لخطوط النقل والمواصلات في تركيا، لتكون الممر الرئيس للقناة الجافة نحو أوروبا.⁽³⁰⁾ بعد نهاية المؤتمر الدولي الثاني لميناء الفاو والقناة الجافة بأربعة أيام، اجتمع وزير النقل العراقي الحالي بوفد تركي برفقة السفير التركي ببغداد، للتباحث حول سبل التعاون لإنجاح مشروع ميناء الفاو الكبير، الوزير العراقي صرّح خلال ذلك الاجتماع بأن «الشراكة بين العراق وتركيا مهمة جداً، فالبلدان هما الجسر الرابط بين آسيا وأوروبا»، وأن «الحكومة العراقية حريصة على إنجاز ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية بين العراق وتركيا».

الوزير العراقي أطلق على ربط طرق المواصلات بين البلدين تسمية «طريق التنمية»، و من جانبه صرّح الوفد التركي خلال هذا الاجتماع بأن «تركيا مستعدة للعمل المشترك مع العراق عبر تشكيل

ثالثاً: مشهد التراجع

على الرغم من كل هذه الفرص، إلا أن هناك أيضاً تحديات مهمة أمام تنفيذ المشروع، ومن أجل استكمال هذه المبادرات، يحتاج العراق إلى الدعم في مجال الأمن والتمويل. وهناك حاجة كبيرة للتعاون والاستثمار الدولي للتغلب على هذه العقبات. بالنسبة للناحية الأمنية، فإن وجود منظمة حزب العمال الكردستاني حول الطريق المحتمل يعتبر أحد هذه المخاطر. وعلى إدارة بغداد تحمل مسؤولية القضاء على هذه المخاوف. حتى أن اتفاقية سنجار التي وقعها بغداد وأربيل بإشراف الأمم المتحدة عام 2019 ومبادرة إخراج التنظيم من المنطقة، يمكن تقييمهما في هذا الاتجاه، بالإضافة إلى ذلك، قد تكون محاولات إدارة بغداد للسيطرة على ما يسمى بمعسكر مخمور، مثالا آخر على ذلك.⁽³²⁾

إن إنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية سيتطلب التعاون والتنسيق ليس بين تركيا والعراق فحسب، ولكن أيضاً مع الجهات الفاعلة الإقليمية والعالمية الأخرى. كما أن تناول التحديات والمخاطر المحتملة، مثل الاستدامة المالية والمظاهرات والتوترات السياسية، سوف تتطلب تعاوناً وبذل جهود متواصلة بين مختلف الأطراف ذات الصلة، وإشراك الجهات الفاعلة الأخرى في المشروع سيساعد في القضاء على هذه المخاطر لذلك، يجب على الجهات الفاعلة الإقليمية العمل معاً لتحقيق الفوائد المحتملة لهذا المشروع وضمان نجاحه.⁽³³⁾

وعلى الرغم من هذه التحديات، إلا أن الفوائد المحتملة لهذا المشروع كبيرة. حيث يتمتع ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية بالقدرة على تحويل المشهد الاقتصادي للمنطقة وتوفير فرص جديدة للتجارة والاستثمار ومن شأن جذب المزيد من التجارة وخلق المزيد من فرص العمل أن يساعدا في جهود إعادة إعمار العراق. كما تستطيع تركيا

سيتم تطوير قطاع النقل المتهاك في العراق ومدّ الطرق وتوفير وسائل نقل حديثة يتطلبها المشروع، وبالتالي سيؤدي ذلك إلى تطوّر قطاعات الصناعة والزراعة والسياحة وباقي القطاعات الأخرى.

سيؤدي تنفيذ المشروع إلى تحقيق انتعاش اقتصادي وتجاري عبر توفير آلاف فرص العمل، ولاسيما عند تحوّل مدينة الفاو إلى مدينة صناعية كبيرة قد تُنقل إليها العديد من المصانع الدولية، وفعلاً قد أبدت الصين استعدادها لنقل عدد من المعامل إلى الفاو لتستفيد من قصر المسافة ووجود الأيدي العاملة وتوافر المواد الأولية.

يتضمن المشروع خطة لتحلية مياه البحر في البصرة، الأمر الذي سيسهم في خدمة قطاع المياه في العراق الذي يعاني أزمة مياه منذ عدة سنوات. تتضمن خطة مشروع الطريق بناء مدن صناعية قريبة منه، وكذلك تأسيس مدن سكنية جديدة معها تبعد عن مراكز المدن الكبرى بحدود 10 إلى 20 كيلومتراً، وستسهم هذه المدن بالتخفيف من غلاء أسعار العقارات السكنية وأزمة الكثافة السكانية التي شهدتها البلاد في السنوات الأخيرة.⁽³¹⁾



سيؤدي تنفيذ المشروع إلى تحقيق انتعاش اقتصادي وتجاري عبر توفير آلاف فرص العمل، ولاسيما عند تحوّل مدينة الفاو إلى مدينة صناعية كبيرة قد تُنقل إليها العديد من المصانع الدولية





الأحيان استكمال العديد من المشروعات الكبرى، مثل مشروع ميناء الفاو الذي لم يكتمل، حتى الآن، والذي يُعد ركيزة أساسية في مشروع طريق التنمية الاستراتيجية، الأمر الذي يقف حجرة عثرة أمام تنفيذ الأخير.⁽³⁵⁾

2. رفض محتمل لكردستان العراق: يُمثل موقف إقليم كردستان العراق من المشروع عاملاً مهماً، سواءً في سبيل إنجاح المشروع أو عرقلته، ويمكن هنا الإشارة إلى رفض إقليم كردستان، مدّ شبكة سكك حديدية بمسافة 4 كيلومترات عبر دهوك، وصولاً للحدود التركية، لما لهذا الأمر من تداعيات على معبر إبراهيم الخليل الحدودي، والذي يُعد البوابة الرئيسية بين إقليم كردستان وتركيا والدول الأوروبية، وما يُمثله من فوائد اقتصادية لصالح الإقليم.

ومن جهة أخرى، فإن الطبيعة الجغرافية الوعرة والجبلية للمنطقة الحدودية بين إقليم كردستان وتركيا، تُمثل تحدياً إضافياً أمام المشروع المُزمع تنفيذه، حيث إن شبكات السكك الحديدية التي سيتضمنها المشروع تحتاج إلى أراضٍ مستوية، وهو ما يتنافى مع طبيعة تلك

والعراق من خلال العمل سوياً في مواجهة التحديات والمخاطر، أن يمهدا الطريق لمستقبل أكثر إشراقاً لكلا البلدين والمنطقة.⁽³⁴⁾

على الرغم مما أعلنه رئيس الوزراء العراقي محمد شيّاع السوداني أثناء المؤتمر من أن المشروع ركيزة للاقتصاد المستدام غير النفطية، والتوجه نحو بنية اقتصادية متينة من خلال تعاون وشراكة إقليمية موسعة، فإن المشروع قد يواجه العديد من التحديات، وهو ما يمكن تناوله في الآتي:

1. تهالك البنية التحتية وانتشار الفساد: يُعاني العراق من تدهور وتهالك شديدين في بنيته التحتية، وذلك للظروف السياسية التي مر بها، عقب الغزو الأمريكي في 2003، والدخول في مواجهات مسلحة مع تنظيم داعش بعد استيلائه على مساحات واسعة في العراق في عام 2014، الأمر الذي أسفر عن خسائر فادحة في خطوط السكك الحديدية والمطارات والمرافق في المدن العراقية، مثل الموصل وغيرها، هذا إلى جانب انتشار الفساد في معظم مفاصل الدولة العراقية، وهو ما أعاق في الكثير من

3. تحفظ قوى سياسية عراقية: تختلف مواقف القوى والكتل السياسية العراقية حول المشروع، حيث لا تزال هناك عدد من القوى داخل الإطار التنسيقي، على وجه التحديد، تنظر للمشروع بشيء من الريبة والشك، ولاسيما في ظل عدم استقرار منحنى علاقاتها مع بعض دول الجوار، وفي مقدمتها السعودية.

في هذا السياق، أشار النائب عن ائتلاف دولة القانون محمد الشمري، إلى أن المشروع لن يخدم العراق وإنما السعودية التي ستكون المستفيد الأكبر منه، مُضيفاً أن المشروع سيجعل من السعودية الممر الرئيس للمشروع.

اعتراض دول إقليمية: على الرغم من سعي المشروع إلى تعزيز التعاون الإقليمي، إلا أنه قد يواجه بتعطيل من جانب بعض الأطراف، في ضوء رؤيتها أن هذا المشروع قد ينافس موانئها وخطوطها للعبور الدولي، إذ إن هذا المشروع سيركز على ميناء الفاو الكبير⁽³⁸⁾

المنطقة، ومن ثم فقد أشارت التقديرات إلى أنه في حال شمول المشروع على أراضٍ في إقليم كردستان، فقد تزيد مدة العمل في المشروع لتصل إلى حوالي 6 سنوات بدلاً من 4، كما قد تزيد التكلفة الإجمالية للمشروع لتصل إلى 20 مليار دولار بدلاً من 17، كما هو مقرر له، وهو ما يُعقد تنفيذ المشروع.⁽³⁶⁾

وبالنسبة للمسار البديل للخط، والذي يفترض أن يكون عبر الموصل ثم مدينة ربيعة العراقية بمحافظة نينوى، ومنها لسوريا، ثم لتركيا، فإن العائق المتمثل في هذا المسار البديل، هو شروط دمشق التي طالبت أخيراً بأجور «ترانزيت» مرتفعة بالنسبة لمرور القطارات في أراضيها، وحددتها بنحو 8 دولارات، مع أن سعر النقل السككي العالمي لا يتجاوز 3 دولارات، وقد أفادت التقديرات بأنه في هذه الحالة، فإن إيرادات المشروع بالنسبة للعراق، سوف تنخفض بشكل كبير.⁽³⁷⁾

الخاتمة:

يتضح مما سبق أعلاه إن مشروع القناة الجافة هو بوابة ميناء الفاو الكبير على العالم، فقدرته الميناء الاستيعابية الضخمة وما توفره القناة الجافة من خفض لتكاليف الشحن ومدته عوامل ستتيح للعراق تعزيز مكانته الجيوسياسية، نجاح هذين المشروعين يواجه مجموعة تحديات داخلية وخارجية، أبرز التحديات الداخلية ترتبط بسوء إدارة الأموال والخلافات السياسية العراقية، أما على المستوى الخارجي فالتحديات الأساسية ترتبط بالمنافسة بين القوى الكبرى على الاستثمارات في العراق، لا سيما الصين والولايات المتحدة، بالإضافة إلى ذلك، يشكّل مشروعاً ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة تهديداً لبعض مصالح دول من غرب آسيا ويتيح فرصاً لدول أخرى، فطموح العراقيين أن تستطيع بلادهم منافسة قناة السويس وميناء جبل علي يعتبر تهديداً للمصالح المصرية والإماراتية، في المقابل يتيح المشروعان فرصاً اقتصادية لإيران وقطر وتركيا وسوريا،



إن مشروع القناة الجافة هو بوابة ميناء الفاو الكبير على العالم، فقدرته الميناء الاستيعابية الضخمة وما توفره القناة الجافة من خفض لتكاليف الشحن ومدته عوامل ستتيح للعراق تعزيز مكانته الجيوسياسية



الهوامش:

1. محمد غسان الشبوط، العلاقات الاقتصادية التركية العراقية بعد عام 2003، الحوار المتمدن، الحوار المتمدن-العدد: 5286 - 2016 / 9 / 15، ص1.
2. علي حسين باكير، العراق في حسابات تركيا الاستراتيجية والتوجهات المستقبلية، مركز الجزيرة للدراسات، 2015، الدوحة، ص1.
3. IRAQI CRISIS AFFECTS BUSINESS IN Istanbul, 9 Daily Sabah, 2014-9-09: <http://www.dailysabah.com/economy/2014-09-09/iraqi-crisis-affects-business-in-istanbul>.
4. د.قيس العزاوي، نمو وتطوير قائم في العلاقات العراقية التركية، صحيفة الجريدة، بغداد، 2006، ص1.
5. اسم حسن الربيعي، العلاقات العراقية التركية... وفاقها المستقبلية، مركز النهري للدراسات الاستراتيجية، بغداد، 2015، ص1.
6. محمد غسان الشبوط، العلاقات الاقتصادية التركية العراقية بعد عام 2003، الحوار المتمدن، الحوار المتمدن-العدد: 5286 - 2016 / 9 / 15، ص3.
7. Ibid.
8. Ibid.
9. محمد غسان الشبوط، دور الاستثمار الاجنبي في تطور الاقتصاد التركي بعد عام 2002، دار دجلة ناشرون وموزعون، عام 2024، ص24.
10. محمد غسان الشبوط، حقيقة نمو الاقتصاد التركي بعد عام 2002 (احصائيات وبيانات)، دار امجد للنشر والتوزيع، الاردن، ط1، 2020، ص22.
11. اسمهان عيدان، أزمة المياه في العراق الى اين، مركز كلاديا للدراسات، 2012، لمزيد من التفاصيل انظر لـ: http://www.kaldaya.net/2012/Articles/07July06__12/AsmahanEdan.html
12. Ibid.
13. حسين عبد الحسن مويح، القضايا المؤثرة في العلاقات

فميناء الفاو يقع بالقرب من الحدود الإيرانية وهو ما يتيح فرصاً لتطوير التجارة الإيرانية، وعبرت إيران في وقت سابق عن اهتمامها بربط السكك الحديدية الإيرانية بالقناة الجافة التي تصل إلى أوروبا، باختصار، لا شك أن هذين المشروعين سيكون لهما تأثير كبير على الاقتصاد العراقي وعلى مكانة العراق بالنسبة للعديد من الدول، لكن نجاحهما لا يزال يواجه مجموعة من العقبات لن يكون حلها سهلاً.

هناك فرصة جيدة لإعادة ضبط العلاقات التركية-العراقية في ظل حاجة البلدين للوصول إلى تسويات بخصوص الملفات الأكثر إلحاحاً (وتحديداً العمليات العسكرية التركية ضد عناصر الـ «بككا» في الأراضي العراقية، وموضوع استئناف الصادرات النفطية عبر الأنبوب العراقي-التركي)، وعلى الأرجح، فإن الوصول إلى تسويات في هذين الملفين سينعكس إيجاباً على الملفات الأخرى، ويُعيد وضع العلاقات بين الطرفين على السكة الصحيحة. ولا يُشترط أن يحدث ذلك في إطار صفقة كبرى شاملة، ولكن عبر صفقة جزئية تُمهّد الأجواء لبناء الثقة ولخطوات مستقبلية أخرى.

والأمر الواضح هنا، أن الهروب من مواجهة الملفات الإشكالية لم يعد الخيار الأمثل للطرفين، نظراً لحاجة الحكومة التركية الجديدة لجو إقليمي إيجابي، خصوصاً مع المصاعب التي تكتنف التطبيع مع دمشق، ما يجعل العلاقات مع بغداد ضرورية لتأمين الخاضرة الجنوبية لتركيا، مع ما تحمله هذه العلاقات من منافع اقتصادية وتجارية مهمة لتركيا.

وفي المقابل، فإن مسعى حكومة السودان لتطوير البنية التحتية، وتدشين مشاريع تنمية اقتصادية، وفك الاستعصاءات الأمنية، سيتطلب منها التعامل باهتمام مع المطالب التركية والعمل بجدية أكبر للوصول إلى تسويات مع أنقرة، خصوصاً أن الرئيس السوداني نجح حتى الآن باتخاذ موقف متوازن بين الأطراف العراقية المختلفة والمعنية بملف العلاقات مع تركيا، وبشكل خاص إقليم كردستان والفصائل المسلحة.

- العراقية-التركية (2003-2022) وافاقها المستقبلية، المجلة السياسية الدولية، العدد الثالث والخمسون، 2002، ص21.
14. عبد الرحمن حمادة صالح، الامتدادات الجغرافية للقناة الجافة وتأثيراتها الجيواقتصادية على مستقبل العراق، بحث منشو كلية الاداب جامعة بني سويف، جمهورية مصر العربية، 2022، ص 15.
15. احمد حبيب رسول، النقل والتجارة الدولية، دراسة في الجغرافية الاقتصادية، مطبعة اكودان، بغداد، ص13.
16. احصاء نشاط سكك الحديد لعام 2020، وزارة التخطيط الجهاز المكزي للاحصاء، العراق، ص2.
17. احصاء نشاط النقل المائي لعام 2020 م، مديرية احصاء النقل والاتصالات، الجهاز المركزي للاحصاء، العراق، ص2.
18. ضياء عودة، تركيا والعراق على طاولة امنية، اوراق ومؤشرات على على مرحلة جديدة، مجلة الحرة، 14 مارس، 2024.
19. القناة الجافة: فرص وتحديات تدشين المشروع (طريق التنمية الاستراتيجية)، في العراق، المستقبل للابحاث والدراسات المتقدمة، ابو ظبي، العدد 1872، 1 يونيو، 2023.
20. Feyzullah Tuna Aygün, Kuşak ve Yol'un istikrarı bu projeye bağlı, ORSAM, 21\9\2023.
21. Ibid.
22. رحاب الزيايدي، خطوات تنموية: تحديات مشروع طريق التنمية بين العراق وتركيا، المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية، نشر بتاريخ 2023\5\7.
23. طريق التنمية (بوابة الاقتصاد العراقي المنفتح على العالم وتكيا)، جريدة العرب، مقال منشور بتاريخ 2023\9\17.
24. Ibid.
25. صحيفة راديكال (استانبول)، 21 مارس/آذار، 2005 وصحيفة حريات، 21 مارس/آذار. 2005 جميع المصادر الإخبارية التركية المذكورة هنا هي طبعات الانترنت ما لم يذكر خلاف ذلك.
26. العلاقات العراقية التركية، مواجهة الملفات الشائكة، مركز وحدة الدراسات العراقية، مركز الامارات للسياسات، نشر بتاريخ 2023\9\7.
27. الهام الحدابي، قراءة في المشروع التركي... افاق
- الممكنات وتحديات التأثير، مركز الفكر الاستراتيجي للدراسات، اوراق سياسية، 2023\3\8.
28. امجد راضي حسن، الاهمية الاقتصادية لإنشاء القناة الجافة في العراق، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، العدد الخامس والسبعون، سنة 2022
29. مهدي البناي، القناة الجافة العراقية.. الحاجة الداخلية وفرص المنافسة الاقليمية، شبكة الاقصاديين العراقيين، 2022\2\15.
30. Ibid.
31. وفاء سلمان، طريق الحرير العراق.. برعاية صينية ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة، مجلة البعث الاسبوعية، 2023\2\8.
32. طريق التنمية» شريان اقتصادي يربط دول الخليج وتركيا عبر العراق، جريدة السياسة للنشر والتوزيع، تم النشر بتاريخ 2023\8\10.
33. حلقة نقاشية لمركز الدراسات الإقليمية حول إنشاء ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة في البصرة، مركز الدراسات المستقبلية، جامعة المستقبل، تم النشر بتاريخ 2022\12\12.
34. علي نور الدين، مشروع "طريق التنمية": تحويل العراق إلى مركز إقليمي للنقل، وقائق الشرق الاوسط وشمال افريقيا، 2023\7\18.
35. Ibid.
36. فراس حسين الصفار، طريق التنمية الاقتصادي: الفرص والتحديات، مركز الدراسات الاستراتيجية، جامعة كربلاء، تم النشر في 2023\5\28.
37. (الشركة المصممة لـ"طريق التنمية" توضح تفاصيل ومميزات المشروع: يخدم جميع دول المنطقة) مقال منشور على الرابط: <https://shafaq.com/ar>
38. Ibid.



د. بيلجاي دومان

• منسق دراسات العراق في مركز
دراسات الشرق الاوسط (اورسام)



مشروع طريق التنمية:
هل سيكون طريق الحرير
الجديد؟



قام رئيس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني بزيارة رسمية إلى تركيا في المدة من 21 إلى 22 آذار / مارس، بدعوة من الرئيس رجب طيب أردوغان، حيث طُرحت، إلى جانب العلاقات الثنائية، القضايا ذات الصلة بالمعادلة الإقليمية على الطاولة. ومن الجدير بالذكر حظي التركيز على مشروع طريق التنمية (DRP)، إلى جانب العلاقات التجارية القائمة التي تبلغ قيمتها 24 مليار دولار بين تركيا والعراق، بأهمية كبيرة خلال زيارة السوداني إلى تركيا، والحقيقة أن تحقيق هذا المشروع لاينطوي على إمكانية تعزيز العلاقات بين البلدين فحسب، بل وإحداث نتائج مهمة على المعادلات الإقليمية وحتى العالمية.



لقد مهد غياب روسيا والصين في قمة مجموعة العشرين في الهند، الطريق للكشف عن مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC)، الأمر الذي دفعه إلى حيز الاهتمام في الحوارات الجيوسياسية الإقليمية والعالمية، وهو ما جعله يحدث تأثيراً خاصاً على حركات التنافس الصيني - الأمريكي. وتهدف هذه المبادرة الطموحة إلى إنشاء مبادرة اقتصادية مقابلة ناجعة لمبادرة الحزام والطريق التوسعية في الصين.

وقد وصف الرئيس جو بايدن الممر الاقتصادي IMEC بأنه «ممر اقتصادي تاريخي»، مؤكداً على تأثيره الجوهري المحتمل على التجارة العالمية والترابط الاقتصادي.

ومع ذلك، فإن الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا IMEC، في هذه المرحلة، يظل إعلاناً سياسياً وليس حقيقة وشيكة، صحيح أنه يحظى بتأييد كل من الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة غير أنه يواجه رحلة طويلة نحو التنفيذ. ولما كان الممر المتصور يرنو إلى ربط أوروبا بالهند



من المخطط أن يصل ميناء الفاو الكبير إلى أعماق قادرة على استيعاب أكبر سفن الشحن، ويضم بناء هذا الميناء، الذي قامت به شركة دايو الكورية، كاسر أمواج يبلغ طوله حوالي 14.523 كيلومتراً، وهو ما أدخلته موسوعة غينيس للأرقام القياسية بوصفه الأطول في العالم، وهذا وحده يؤكد الحجم الكبير للميناء.



مستقبل العراق: «مشروع طريق التنمية»

لابجانب الصواب القول بأن العراق يدخل في معادلة جديدة للسياسة الخارجية منذ عام 2019، ففي أعقاب المظاهرات الاحتجاجية التي انطلقت في العراق في ذلك العام، كان هناك سخط كبير على نفوذ إيران والولايات المتحدة الأمريكية في العراق، وكذلك خطوات نحو التطبيع في الشرق الأوسط، الأمر الذي يُفصح عن بحث العراق عن التوازن في سياسته الخارجية. وفي هذا السياق، ركز العراق بنحو خاص على التعاون الإقليمي، وإبرام اتفاقيات تعاون مع مصر والأردن، وتعزيز العلاقات الدبلوماسية مع السعودية، والتوسط في المحادثات بين إيران والسعودية. وتبعاً لذلك، سعى العراق إلى رفع الضغوط الخارجية التي يتعرض لها منذ عام 2003،

عبر شبكة واسعة النطاق عبر الإمارات والسعودية والأردن والكيان الصهيوني واليونان، فهو يستلزم إبرام مجموعة واسعة من الاتفاقيات والشراكات المشابهة لحجم مبادرة الحزام والطريق الصينية، التي أقامت شركات مع الصين. حوالي 140 دولة منذ إعلانه في عام 2013.

وفي هذا السياق، سلط الرئيس أردوغان الضوء على أهمية تركيا الاستراتيجية بالنسبة إلى الممر الإقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا IMEC، مؤكداً أن نجاح الممر يتوقف على مشاركة تركيا، كما لفتت تصريحاته الانتباه إلى مبادرة طريق التنمية DRP، وهي مبادرة ظلت تركيا والعراق تتقدمان بها بنشاط من خلال المناقشات والمفاوضات. وتمثل مبادرة طريق التنمية DRP، جغرافياً ولوجستياً، القناة الأكثر مباشرة وكفاءة من الشرق الأوسط إلى أوروبا، الأمر الذي من شأنه أن يوفر مظهراً ملموساً للاتصال الذي تتوخاه مبادرات من قبيل الممر الإقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا IMEC. لقد أشاد رئيس الوزراء العراقي محمد السوداني، استجابة لما يحمله الممر الإقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا IMEC من آفاق واعدة، بخطة طريق التنمية بوصفه الطريق «الأفضل والأقصر والأقل تكلفة» إلى أوروبا، عاداً إياه حجر الزاوية لازدهار المنطقة في المستقبل. ويتردد صدى هذا الشعور في الجهود المتضافرة الجارية لتحقيق خطة طريق التنمية DRP. كما أعرب أردوغان عن التزام تركيا بإعطاء الأولوية لممر يمتد إلى أوروبا عبر قطر والإمارات والعراق، وتعهد باتخاذ الخطوات الدبلوماسية وما تتطلبه من بنية تحتية مع الدول المعنية كافة في غضون إطار زمني مدته 60 يوماً. وتسلط زيارة أردوغان المرتقبة إلى العراق الضوء على الزخم المتراكم وراء هذه المشاريع العابرة للإقليمية، والتي تسعى بشكل جماعي إلى إعادة تحديد سبل التجارة الدولية والتعاون الإقتصادي في مواجهة التحديات العالمية الناشئة.



أعماق قادرة على استيعاب أكبر سفن الشحن، ويضم بناء هذا الميناء، الذي قامت به شركة دايو الكورية، كاسر أمواج يبلغ طوله حوالي 14.523 كيلومتراً، وهو ما أدخلته موسوعة غينيس للأرقام القياسية بوصفه الأطول في العالم، وهذا وحده يؤكد الحجم الكبير للميناء.

فإن أهمية هذا المنفذ لا تكمن فقط في قدراته المستقلة، ويتم تعزيزها بشكل أكبر من خلال ارتباطها بمشروع آخر يمكن أن يضع العراق بوصفه عقدة حاسمة في شبكات التجارة الدولية. المشروع، الذي كان يُشار إليه سابقاً باسم «القناة الجافة»، والتي تمتد من البصرة إلى الحدود التركية ومن ثم عبر تركيا إلى أوروبا، جرى التأكيد عليه خلال زيارة السوداني لتركيا باسم «مشروع طريق التنمية»، يتكون هذا الطريق التجاري المتصور، من مرحلتين: سكة حديدية وطريق سريع موازي، ومن المقرر أن

ساعياً إلى أداء دور فعال في سياسة الشرق الأوسط من خلال موقعه الجغرافي الاستراتيجي، وبالفعل، فقد تم اتخاذ خطوات استراتيجية لتحقيق هذه الغاية. لمدة طويلة، كان يُنظر إلى مشروع «ميناء الفاو الكبير» على أنه «حلم»، الذي وضع أساسه في عهد رئيس الوزراء مصطفى الكاظمي عام 2021، على الرغم من كل الظروف غير المواتية والمنافسات السياسية في العراق، وتم الانتهاء من 7% من بناء هذا الميناء اعتباراً من عام 2022، ومن المتوقع الانتهاء منه بالكامل بحلول عام 2028، ويهدف إلى أن يكون أكبر ميناء في الشرق الأوسط بمساحة 54 كيلومتراً مربعاً، ومن السمات المميزة الأخرى لهذا الميناء أنه أول ميناء في العراق يفتح على البحار المفتوحة، في حين أن الموانئ الأخرى في العراق انشأت على مياه الروافد.

ومن المخطط أن يصل ميناء الفاو الكبير إلى



أن العراق سعى في هذه المرحلة إلى تنفيذ «مشروع طريق التنمية» بمثابة مسعى حاسم للهروب من التبعية.



السوداني عن حرص العراق على أن يكون جزءاً من «طريق الحرير الجديد» خلال هذه القمة، إلى جانب إشارة الرئيس أردوغان إلى «مشروع طريق التنمية» باسم «طريق الحرير الجديد» خلال زيارة السوداني لتركيا، يؤكد على أهمية المشروع.

الدور التركي

وتهدف تركيا، من خلال مشروع طريق تنمية العراق، إلى الوصول إلى السوق الأوروبية وتوسيع نفوذها، ولذلك قام السوداني بزيارة إلى ألمانيا لمدة يومين في 12-13 كانون الثاني / يناير 2023، حيث التقى بمسؤولين ألمان، من بينهم المستشار أولاف شولتس، وعقب المباحثات عقد السوداني ونظيره الألماني شولتس مؤتمراً صحفياً مشتركاً، وأعرب شولتز عن سرور ألمانيا بالدخول في شراكة مع العراق لاستيراد الغاز والنفط. ومما يسترعي الانتباه بصفة خاصة عندما أشار السوداني إلى مشروع ميناء الفاو الكبير الحالي، قائلاً: «نحن نقوم ببناء خطوط

تمر مشاريع السكك الحديدية والطرق هذه بدءاً من البصرة مروراً بالناصرية والديوانية والنجف والحلة وكربلاء وبغداد وصلاح الدين (تكريت) وبيجي والموصل، وصولاً إلى الحدود التركية.

ويُوصف المشروع، المتوقع اكتماله بحلول عام 2038، بأنه محوري لمستقبل العراق، ومن الممكن أن يؤثر تحقيقه بنحو كبير ليس على مصير العراق فحسب، بل وعلى الحركات الإقليمية والعالمية أيضاً. وعلى وجه التحديد، يمكن أن يغير اتجاه الأنشطة التجارية والاقتصادية عبر الخليج ويؤثر بنحو حاسم على التنافس بين الولايات المتحدة والصين، ومن المحتمل أن يندمج في مبادرة الحزام والطريق الصينية، التي يطلق عليها اسم «طريق الحرير الجديد».

إن تركيز الصين المتزايد على العراق موثق توثيقاً جيداً، ولاسيما بعد احتجاجات 2019 التي أدت إلى استقالة رئيس الوزراء آنذاك عادل عبد المهدي بعد زيارته للصين والتدهور اللاحق في العلاقات الأمريكية. كما تعهدت الصين في عام 2021 باستثمار 10.5 مليار دولار في قطاع النفط العراقي، لتصبح واحدة من أهم المشترين. ويُعتقد في الوقت الحالي، أن حوالي 45% من صادرات العراق النفطية تذهب إلى الصين، وقد خفف هذا الوضع بعض الضغوط التي يواجهها العراق من الولايات المتحدة، مما ساعد العراق في الحفاظ على سياسة خارجية متوازنة خلال السنوات القليلة الماضية. كما أنه يعزز موقف إيران في العراق ضد الولايات المتحدة، نظراً لعلاقات إيران الجيدة مع الصين.

يبدو أن العراق سعى في هذه المرحلة إلى تنفيذ «مشروع طريق التنمية» بمثابة مسعى حاسم للهروب من التبعية. وتؤكد مشاركة رئيس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني في القمة العربية الصينية التي عقدت في الرياض في 9 كانون الأول / ديسمبر 2022، دعم العراق لمبادرة الحزام والطريق الصينية، التي توصف بأنها «مشروع طريق الحرير الجديد». إن إعلان



يعرف اليوم بالعراق تحت السيادة العثمانية في الوقت الذي أفتتح فيه المشروع. ثم سقطت المنطقة، بعد الحرب، لترزح تحت الإحتلال البريطاني، مما أدى إلى إنشاء دولة العراق تحت الانتداب البريطاني، وبالتالي تعليق مشروع سكة حديد برلين- بغداد. واليوم، يهدف ميناء الفاو الكبير ومشروع طريق التنمية على الرغم من أنه ليس بالشكل الأصلي لمشروع سكة حديد برلين- بغداد، إلى إعادة ربط التجارة في قلب الخليج العربي بأوروبا. وتشير هذه الخطوات إلى البحث عن طرق بديلة، خاصة في ظل أزمات الطاقة المستمرة والمحملة في أوروبا في أعقاب الغزو الروسي لأوكرانيا، حتى لو لم يكن استكمال المشروع على المدى القصير ممكناً. وذكر المستشار الألماني شولتس، الذي أبدى رغبته في تعميق العلاقات الثنائية بين ألمانيا والعراق، أنهما اتفقا على برنامج عمل وناقشا استيراد الغاز

السكك الحديدية إلى جانب خطوط الأنابيب لنقل غازنا الطبيعي من هذا الميناء عبر تركيا إلى أوروبا». أعاد هذا التصريح إلى الأذهان مشروع سكة حديد برلين- بغداد، الذي جرى تصويره خلال الخمسين عاماً الأخيرة من عمر الإمبراطورية العثمانية، وبدأ المشروع في أواخر القرن التاسع عشر، وكان يهدف إلى إقامة توازن جديد في السياسة العالمية والإقليمية، وكان الهدف منها ربط الخليج العربي عبر تركيا بأوروبا الشرقية وألمانيا، وبالتالي مواجهة مشاريع إنجلترا وفرنسا، القوتين العظمتين في تلك الحقبة في الشرق الأوسط. كان الهدف هو تأمين التفوق الألماني على البريطانيين والفرنسيين في سياسات الشرق الأوسط وأوروبا. لكن مع اندلاع الحرب العالمية الأولى، وهزيمة ألمانيا، وتفكك الإمبراطورية العثمانية لاحقاً، بدد الآمال المعلقة على هذا المشروع، وكان ما



لكي ينجح المشروع
يجب على العراق أن
يعالج قضاياها الداخلية
على الفور. وعلى وجه
الخصوص، يعد استقرار
العلاقة بين أربيل وبغداد
أمراً ضرورياً.



نهج تركيا متعدد الأطراف

وفي عصر يُعاد فيه تشكيل المشهد الجيوسياسي على نحو مستمر، فإن المساعي الاستراتيجية التي تبذلها تركيا في ظل قيادة الرئيس أردوغان تشير إلى تحول مقنع نحو الدبلوماسية المتعددة الأطراف، كما يتضح من الرؤية الموسعة لمشروع طريق التنمية. وبعيداً عن اعتباره مجرد تعاون في البنية التحتية بين تركيا والعراق، فإن مشروع طريق التنمية يظهر بوصفه مثلاً نموذجياً لالتزام تركيا بتعزيز إطار إقليمي شامل، وإن هذا النهج ليس من شأنه سد الفجوة بين الشرق الأوسط وأوروبا من خلال العلاقة الاستراتيجية لتركيا فحسب، بل ويهدف بشكل طموح إلى تعزيز التواصل مع دول مجلس التعاون الخليجي، مما يعكس توافقاً دقيقاً مع التوجه السياسي المتطور لمنطقة الخليج نحو المشاركة متعددة الأطراف.

إن إعادة ضبط تركيا لاستراتيجيتها في السياسة الخارجية، وخاصة في إصلاح وتعزيز علاقاتها مع القوى

الطبيعي من العراق. ومن الجدير بالذكر أن تركيز المناقشات بين الطرفين على تنشيط الأنشطة التجارية، وفي مقدمتها الغاز الطبيعي. إن إمكانات العراق الكبيرة في قطاع الطاقة، وخاصة في وقت باتت فيه قضايا الطاقة في أوروبا، والتي تفاقمت بفعل التدخل الروسي في أوكرانيا، في المقدمة، من الممكن أن تعمل بوصفها حافزاً لإقامة تحالفات جديدة بين أوروبا والعراق، وإن إشارة السوداني إلى التجارة عبر تركيا عبر ميناء الفاو الكبير تؤكد الدور الرئيس المحتمل لتركيا في تسهيل هذه التجارة بين أوروبا والعراق.

وبدأ من الواضح أنه يتعين على العراق أيضاً، كي يحقق هذا المشروع، أن يعمل على تعزيز علاقاته مع تركيا، حيث أن الطريق الأكثر مباشرة إلى أوروبا يمر عبر تركيا. وقد بدأت بالفعل محادثات بين وزارتي النقل في تركيا والعراق بشأن هذا المشروع، مما يعكس اهتمام تركيا الطويل الأمد بتعزيز العلاقات التجارية مع العراق واستكشاف البدائل. وأوشكت الاستعدادات لافتتاح البوابة الحدودية الثانية «أوفاكوي» على الجانب التركي على الانتهاء، الأمر الذي يؤكد على التقدم المحرز نحو هذه المبادرة. ولكي ينجح المشروع يجب على العراق أن يعالج قضاياها الداخلية على الفور. وعلى وجه الخصوص، يعد استقرار العلاقة بين أربيل وبغداد أمراً ضرورياً. وبالإضافة إلى ذلك، فإن وجود منظمة حزب العمال الكردستاني الإرهابية في سنجار، الواقعة على طول مسار «مشروع طريق التنمية»، لا يزال يشكل تهديداً كبيراً لتحقيق المشروع. ومن الواضح أن تعاون العراق مع تركيا في القضاء على حزب العمال الكردستاني واتخاذ خطوات ملموسة لتحقيق هذه الغاية أمر ضروري، وبدون تأمين المنطقة والقضاء على العنصر الإرهابي، فإن تحقيق المشروع، الذي يُنظر إليه على أنه حاسم لمستقبل العراق، يظل مسعى صعباً.

المحورية في الشرق الأوسط مثل الإمارات والسعودية، تؤكد على مدة من التجديد الدبلوماسي بعد سنوات من التوتر. فإن إعادة التنظيم الاستراتيجي هذه مع مجلس التعاون الخليجي تؤكد على مناورة تركيا الماهرة داخل نسيج السياسة الإقليمية المعقد، حيث تسعى ليس فقط إلى تأكيد أهميتها الجيوسياسية ولكن أيضًا لتكون بمثابة محور أساسي في التواصل الإقليمي الذي يتوخاه مشروع طريق التنمية.

وتمتد الإمكانيات التحويلية التي ينطوي عليها مشروع طريق التنمية إلى ما هو أبعد من النماذج ثنائية الأطراف التقليدية، حيث يبشر بفوائد متعددة الأطراف يمكن أن تعيد تحديد معالم التعاون الإقليمي، ويقف المشروع بمثابة شهادة على موقف تركيا الاستباقي في تعزيز العلاقات الدائمة بين الدول المشاركة عبر تجاوزه للمفهوم ثنائي الأطراف الأولي ليتبنى إطاراً أكثر شمولاً ونهجاً متعدد الأطراف. إن المشروع يبشر بفصل جديد في المشاركة الدبلوماسية حيث يعطي تركيا الأولوية للعمل العملي على مجرد الالتزام الخطابي، وبالتالي تعزيز دورها بوصفها لاعباً حركياً ومحورياً في المجال المعقد للعلاقات الدولية والدبلوماسية الإقليمية، ويجسد النهج الذي تتبناه تركيا البصيرة الاستراتيجية في التعامل مع التحديات والفرص التي يتيحها النهج متعدد الأطراف في ساحة عالمية متزايدة الترابط والتعقيد.



د. سرحات سها كوكجو غلو



مشروع طريق التنمية العراقي - التركي^(١)



أدى تحول التوازنات الاقتصادية، منذ الأزمة المالية في عام 2008، إلى انتقال القوة من المحيط الأطلسي إلى منطقة آسيا-المحيط الهادئ، وتطور النظام العالمي الأحادي القطب الذي تقوده الولايات المتحدة و«النظام العالمي الليبرالي القائم على القواعد»، إلى التعددية القطبية. وقد أدى صعود الصين ومكانتها منذ العقد الأول من القرن الحادي والعشرين بوصفها أكبر اقتصاد في العالم من حيث تعادل القوة الشرائية، وجهود روسيا للظهور مرة أخرى بوصفها قوة كبرى، والدور المحوري للهند في المنافسة بين الولايات المتحدة والصين، إلى تغيير كل من التوازنات التجارية والطرق على السواء.



لقد أعادت الحرب الروسية الأوكرانية، على وجه الخصوص، تثبيت نوع من الستار الحديدي فوق القارة الأوراسية، كما تسبب الخطر المحتمل المتمثل في امتداد الصراع بين الكيان الصهيوني وغزة إلى المنطقة الأوسع، مما يؤثر على التوازن في مثلث البحر الأحمر وعدن والخليج العربي، إلى تعطيل التجارة البحرية العالمية.

فقد كان هناك انخفاض بنسبة 60% في حركة السفن بعد مسارات مضيق باب المندب وقناة السويس اعتباراً من شباط/فبراير 2024، ونتيجة لهذا الوضع الحرج في البحر، لم يقتصر الأمر على زيادة وقت سفر السفينة، على سبيل المثال، من ميناء شانغهاي في الصين إلى ميناء روتردام في هولندا بمقدار 10 إلى 14 يوماً فحسب، بل ارتفعت أسعار النقل والشحن والتأمين أيضاً، ويؤكد هذا الوضع على أهمية الطرق البديلة والبلدان الواقعة في مناطق حرجة جغرافياً.

إن أول ما يتبادر إلى ذهننا، عندما نتحدث عن الطرق البديلة، هو «مبادرة الحزام والطريق» التي أطلقتها الصين في عام 2013، فقد استثمرت الصين



يمكن أن يمثل المشروع عند اكتماله في عام 2028، إذا تقارب مع «الممر الأوسط» عبر بحر قزوين إلى تركيا، أحد الأمثلة الأكثر جدوى لربط الشرق الأوسط وآسيا الوسطى وأوروبا على طريق واحد.



بوصفه وسيلة للتحويل على العقوبات الاقتصادية الغربية، وأدى الانخفاض الكبير في تجارة روسيا مع الغرب إلى رفع العلاقات الاقتصادية بين موسكو وطهران إلى مستوى أعلى، ومن الحقائق المعروفة جيداً أن نيودلهي كانت لها منذ مدة طويلة علاقات اقتصادية وعسكرية مكثفة مع موسكو، وعلى الرغم من الإشارة إلى العلاقة بين روسيا والصين على أنها «شراكة بلا حدود»، إلا أن ثمة حقيقة أخرى مفادها أن الصين تهيمن على هذا التوازن. وبالمثل، فإن العلاقات بين تركيا وروسيا اكتسبت زخماً كبيراً بعد الحرب الأوكرانية، فإن عضوية تركيا في حلف شمال الأطلسي وسياستها القائمة على التوازن والتحوط بين الولايات المتحدة وروسيا تحول دون اكتساب علاقاتها مع موسكو بعداً استراتيجياً. وفي هذا السياق، تخطط روسيا، التي تعد إيران الشريك الوحيد في الوصول إلى البحار الجنوبية، لتصدير بضائعها إلى الشركاء التجاريين عبر طريق بحر قزوين- الخليج العربي باستخدام الطرق البحرية والسكك الحديدية والطرق السريعة؛ إلا أن هذا الممر لم يكتمل بعد. بالإضافة

في هذا المشروع الذي سيحدث نقلة نوعية، والذي يهدف أيضاً إلى إحياء طريق الحرير القديم والطرق البحرية، تريليون دولار في 150 بلداً حتى الآن. وتحظى آسيا، وإفريقيا، وأميركا اللاتينية بنصيب الأسد من صادرات الصين من السلع الأساسية. وتركز معظم الاستثمارات الصينية على قطاعات الطاقة والنقل والاتصالات. لكن بعد الحرب الروسية الأوكرانية، بدأت مشاريع بديلة أو مكملة لمبادرة الحزام والطريق في الظهور بعد إغلاق «الممر الشمالي»، الذي كان من المقرر أن يصل إلى أوروبا عبر آسيا الوسطى وروسيا. وعلى الرغم من أن الحوثيين المتموضعين في اليمن يمنحون حرية المرور للسفن التي ترفع العلم الصيني/المملوكة للصين على طول طريق البحر الأحمر، فإن تحول حركة ناقلات السفن نحو منطقة آسيا والمحيط الهادئ يثير صعوبات في العثور على السفن المتجهة إلى أوروبا. في حين أن أسعار الحاويات مقبولة نسبياً (تتراوح من 1500 دولار إلى 4000 دولار) مقارنة بمستوى 14000 دولار الذي شوهد خلال جائحة كوفيد-19-2020-21، فقد وصل تصور المخاطر الجيوسياسية إلى أعلى مستوى له على مدار الأربعين عاماً الماضية، ويؤثر سلباً على المزاج العام في السوق، وإلى جانب الزيادة في أقساط التأمين ومخاطر الائتمان، فإن انخفاض مستويات المخزون، وأسباب مثل نظام التسليم في الوقت المناسب اللازم لتحقيق الكفاءة اللوجستية، وقصر المهل الزمنية للطلبات تتسبب أيضاً في حدوث اضطرابات في الإنتاج الصناعي في أوروبا؛ وهذا ينعكس حتماً على معدلات التضخم والنمو. وبإزاء ذلك، كان هناك تباين إيجابي في صادرات تركيا في الأشهر الخمسة الماضية.

وتؤدي دول مثل باكستان وتركيا على «الممر الأوسط» لمبادرة الحزام والطريق على وجه الخصوص دوراً حاسماً بوصفه بديلاً «للممر الشمالي». واقترحت روسيا وإيران والهند، بديلاً للطريق بين الشرق والغرب، إنشاء «الممر بين الشمال والجنوب»

الخليج العربي بأوروبا عبر تركيا، مما يقصر طريق البحر الأحمر. وتم الكشف عن المشروع في اجتماع دولي عقد في بغداد العام الماضي، وجذب اهتمام الصين بوصفها مستثمراً، وهو ذو طبيعة مكملية لهذه الممرات كافة، بما في ذلك "الممر الأوسط". ويمكن عدّ «مشروع طريق التنمية» بمثابة خطوة استراتيجية لتركيا لتنوع شراكاتها الاقتصادية وتعزيز العلاقات الإقليمية القوية. وهناك حاجة إلى إرادة سياسية حازمة وتعاون لتنفيذ المشروع، ويعتمد نجاح المشروع على مدى فعالية أصحاب المصلحة في التغلب على القضايا المعقدة مثل التمويل، والمخاوف الأمنية، وعدم الاستقرار السياسي، وأوجه القصور التي تعترى البنية التحتية، والحوافز السياسية.

يمكن أن يمثل المشروع عند اكتماله في عام 2028، إذا تقارب مع «الممر الأوسط» عبر بحر قزوين إلى تركيا، أحد الأمثلة الأكثر جدوى لربط الشرق الأوسط وآسيا الوسطى وأوروبا على طريق واحد. فإن تسهيل تجارة السلع وحركة الأشخاص اقتصادياً وأمنياً وعلى نحو سريع سيؤثر بشكل إيجابي على التنمية طويلة المدى في المنطقة، وأهم شرط مسبق لتحقيق ذلك هو الاستقرار السياسي. ولجمع دول المنطقة حول هدف مشترك، وتوفير التمويل، وإكمال المشاريع والأعمال الهندسية بشكل جماعي، وتوفير الضمانات الأمنية، تشكل الخطوتان الثانية والثالثة على التوالي. وكما يقول المثل: «عندما توجد الإرادة، تتوفر الوسيلة».

الهوامش:

Endnotes

١- The Iraq-Turkey Development Road Project - Dr. Serhat)

(Suha Cubukcuoglu) هذه الدراسة تنشر بالتعاون مع مركز Trends

Research and Advisory

إلى هذا الطريق وباعتباره منافساً لمبادرة الحزام والطريق الصينية، ينبغي للمرء أيضاً أن يأخذ في الحسبان «ممر الهند والشرق الأوسط وأوروبا»، الذي اتفقت عليه الولايات المتحدة والهند في قمة مجموعة العشرين الأخيرة في ايلول / سبتمبر 2023، والذي يعد جزءاً أساسياً للاستراتيجية الأمريكية لإحتواء الصين. ومع ذلك، فإن هذا الطريق، الذي يركز على الهند، يتضمن عمليات نقل متعددة الوسائط (برياً وبحرياً) تمر عبر العديد من البلدان ويتطلب عمليات نقل شحن متعددة عدة مرات، الأمر الذي يجعله استثماراً مكلفاً ومحفوفاً بالمخاطر.

وأخيراً، ينبغي الإشارة إلى مشروع «طريق التنمية بين العراق وتركيا وأوروبا» بوصفه بديلاً، والذي تمت الإشارة إليه مراراً وتكراراً في الأشهر الأخيرة.

ويعد «مشروع طريق التنمية» مبادرة مهمة تهدف إلى تعزيز العلاقات الاقتصادية والبنية التحتية بين البلدين، ومن المعروف أن أنقرة تسعى جاهدة لتطبيع علاقاتها مع دول الجوار منذ عام 2021 لأسباب مختلفة، مثل الجهود المبذولة لتحديث اقتصادها، والحاجة إلى الاستثمار في التقنيات الجديدة وتهيئة الشباب، واستبدال المقامرة الجيوسياسية بسياسات عقلانية. فإن الغرض الرئيس من المشروع هو تعزيز التنمية الإقليمية عبر زيادة التجارة وحركة عوامل الانتاج.

ويهدف المشروع إلى المساهمة في الاستقرار الإقليمي من خلال تعزيز التنمية الاقتصادية في المناطق الحدودية بين العراق وتركيا، فضلاً عن تقديم فرص التعاون في القطاعات المختلفة مثل الطاقة والتجارة والسياحة والخدمات اللوجستية. ويعد الممر، بدءاً من ميناء الفاو الكبير بجنوب العراق، والذي من المقرر أن يصبح أكبر ميناء في الشرق الأوسط عند اكتمال المرحلة الأولى في عام 2025، مشروعاً ضخماً بقيمة 17 مليار دولار مع وصلة برية وسكك حديدية بطول 1200 كيلومتر يربط



علي نجات*



قراءة في موقف إيران تجاه
طريق التنمية العراقي



المقدمة

استضافت العاصمة العراقية بغداد، في 27 أيار 2023، مؤتمراً إقليمياً لوزراء النقل لدول الخليج وإيران وسورية وتركيا والأردن، فضلاً عن ممثلين من الاتحاد الأوروبي والبنك الدولي، وقد خُصص المؤتمر بشكل أساسي لطرح خطة الحكومة العراقية في إنشاء «طريق التنمية»، وهو مشروع استراتيجي ضخم يهدف إلى جعل العراق ممراً لانتقال البضائع والسلع بين آسيا وأوروبا.

وفي افتتاح هذا المؤتمر أكد رئيس الوزراء العراقي الأهمية الحاضرة والمستقبلية لهذا المشروع، وتراپب أسباب التكامل الاقتصادي لدول المنطقة، مع المصالح والشراكات التي سيعززها مسار الطريق، وكل المشاريع المرتبطة به، إذ سيكون حجر الزاوية لاقتصاد مستدام لا يعتمد على النفط، ويسهم في التكامل الإقليمي.



والمشروع عبارة عن طريق وخط سلك حديد يصل الخليج بالحدود التركية بطول 1200 كيلومتراً، يطمح العراق عن طريقه التحول إلى خط أساسي لنقل البضائع بين الشرق الأوسط وأوروبا.

وطريق التنمية الذي يُروج له العراق، يتوقع أن يكون جاهزاً بحلول عام 2028، ويهدف إلى تعزيز التجارة بين دول المنطقة، وسيكون بمثابة همزة الوصل التي تربط بين أوروبا وتركيا والخليج. ومن المتوقع أن تصل الأرباح السنوية للمشروع إلى قرابة 4 مليارات دولار فضلاً عن توفيره 100 ألف فرصة عمل، إذ سيتحول من خلاله العراق إلى محطة رئيسة للتجارة ومحطة نقل كبرى بين آسيا وأوروبا ينخفض فيه زمن الرحلة البحرية من 33 يوماً إلى 15 يوماً، وتصل كلفة المشروع إلى 17 مليار دولار، 10 منها لشراء قطارات كهربائية سريعة تنقل الحمولات في غضون 16 ساعة. وقد أثار طريق التنمية الذي طرحه العراق، الكثير من التساؤلات بخصوص موقف الدول الإقليمية من المشروع الجديد الذي يربط قارتي آسيا بأوروبا عبر



أصبحت كلمة «الممرات»
واحدة من أكثر
المصطلحات استخدامًا
في الأدبيات السياسية
والاقتصادية في إيران لفترة
طويلة،



الاقتصادي (ECO)، وأيضا حلقة الوصل بين دول آسيا الوسطى إلى البحار والخليج في اتفاقية عشق أباد.⁽¹⁾ وبالقرب من الحدود الجغرافية للجمهورية الإسلامية، في الاتجاه من الغرب إلى الشرق، يوجد ممر تراسيكا الأسود والقوقاز وبحر قزوين وآسيا الوسطى، وبالتالي مع آسيا. وتم تشكيل ممر تراسيكا، أو ممر أوروبا - القوقاز - آسيا، من قبل الاتحاد الأوروبي في مؤتمر عقد في بروكسل عام 1993، في البداية بـ 8 دول، والذي وصل الآن إلى 13 دولة. حاليًا، تعد دول إيران وكازاخستان وقيرغيزستان وأوزبكستان وأذربيجان وأرمينيا وجورجيا وأوكرانيا ومولدوفا ورومانيا وبلغاريا وتركيا أعضاء في هذا الممر. ويعد الممر رابطًا تجاريًا وعبورًا بين أوروبا والقوقاز وآسيا الوسطى. وكان الغرض الرئيسي من هذا الممر هو العلاقات الاقتصادية واتصالات التجارة والنقل على طول هذا الممر في منافسة مع ممر الصين والشرق الأوسط وأوروبا.⁽²⁾ يعد هذا الممر أحد ممرات النقل النشطة في مجال النقل بين أوروبا وآسيا في شمال إيران وموازٍ للممر

تركيا، لاسيما إيران؛ لذلك يسعى هذا الفصل إلى تحليل وجهة نظر إيران الرسمية وغير الرسمية بشأن مشروع طريق التنمية العراقي.

مكانة إيران في الممرات الدولية

الممر هو في الأساس مدخل يستخدم لنقل البضائع ويتم استخدام وسائل نقل مختلفة (الطرق البرية والسكك الحديدية والبحرية) في كل ممر، ومن حيث الأهمية العالمية، تنقسم الممرات إلى 5 أقسام: الممرات الوطنية، والممرات الإقليمية، والممرات القارية، والممرات العابرة للقارات، والممرات العالمية. وكقاعدة عامة، تفضل كل دولة استخدام كل قوتها في الاقتصاد الدولي من أجل توفير الأساس الأمثل للدول الأخرى لاستخدام أراضيها لتلبية احتياجاتها الاقتصادية بما يتماشى مع المصالح الوطنية، ويشكل موقع إيران الجغرافي والجيوسياسي في المنطقة نقطة مهمة للغاية، ولذلك، حاولت إيران دائمًا الاستفادة من هذه الميزة من أجل زيادة قوتها السياسية والاقتصادية في المنطقة. وأصبحت كلمة «الممرات» واحدة من أكثر المصطلحات استخدامًا في الأدبيات السياسية والاقتصادية في إيران لفترة طويلة، وتقع إيران في موقع استراتيجي، كان يُعرف قديمًا بمفترق طرق الحضارات من خلال وقوعها في قلب طريق الحرير، أقدم ممر بري في العالم. تربط إيران اليوم بين الشرق والغرب، والشمال والجنوب والعالم، ومن ثم تعتبر نقطة إلتقاء جهات العالم الأربعة، وتقع هذه الدولة في منطقة الشرق الأوسط الهشة من حيث موقعها الجغرافي في جنوب غرب آسيا، حيث تربط الهند وروسيا عبر ممر الشمال الجنوبي، وتربط آسيا وأوروبا عبر الشرق والغرب الممر أو طريق الحرير الجديد، الذي يربط آسيا الوسطى والقوقاز وتركيا وأوروبا الغربية من خلال الممر تراسيكا، وتربط جنوب شرق آسيا بشمال غرب أوروبا في ممر جنوب آسيا، وتربط أعضاء منظمة التعاون

القضايا الهامشية، لم يتم استخدام القدرات المحتملة للممر بين الشمال والجنوب بالقدر المتوقع. وهناك ممر مهم آخر لإيران وهو مبادرة الحزام والطريق. حزام واحد، طريق واحد ويسمى أيضًا مبادرة الحزام والطريق (OBOR)، كما تعرف أيضًا بـ «طريق الحرير الجديد»، وهي مبادرة صينية قامت على أنقاض طريق الحرير في القرن التاسع عشر من أجل ربط الصين بالعالم، لتكون أكبر مشروع بنية تحتية في تاريخ البشرية.

ومن المفترض أن يحل هذا الممر، الذي يجمع بين الطرق البحرية والبرية، محل طريق الحرير القديم الذي يربط آسيا بأوروبا. وهذا المشروع الطموح، الذي تنتهجه الصين، يشمل الموانئ والطرق والسكك الحديدية، ويذهب إلى تغيير النظام الجيوسياسي للعالم لصالح الصين. الهدف العملي لهذا المشروع هو جعل الصين في متناول العالم أجمع بشكل أفضل للتجارة، الأمر الذي له بالطبع آثار ثقافية واجتماعية وسياسية.

على «طريق الحرير» القديم، تحتل إيران موقعًا محوريًا؛ في طريق الحزام الأول الحالي. تقع إيران في غرب آسيا وشرق القوقاز وآسيا الوسطى وجنوب آسيا وغرب العالم العربي وجنوب الخليج والمحيط الهندي. ومنذ العصور القديمة، كانت إيران هي الطريق الرئيسي الذي يربط بين الشرق والغرب، ولهذا فهي تتمتع بسمعة «جسر الطريق الأوراسي» و «الممر الجوي بين الشرق والغرب».⁽³⁾

تنظر الصين إلى إيران باعتبارها دولة محورية من الناحية الاستراتيجية، فإيران مصدر أساسي للطاقة بالنسبة للصين، ودولة كبيرة من حيث المساحة وعدد السكان، وقريبة من مضيق هرمز وبحر قزوين. وفوق ذلك، تمثل إيران حجر الزاوية في ممر جنوب-غرب آسيا الاقتصادي، أحد أهم روافد مبادرة الحزام والطريق للربط بين الصين والشرق الأوسط، لذلك يُنظر إلى مشاركة إيران في مشاريع المبادرة باعتبارها حاسمة لإنجاحها.

وترى الصين إيران أيضًا باعتبارها ثقلًا استراتيجيًا

الشرقي الغربي لإيران، إلا أن تعاون إيران مع هذا الممر، الذي أنشأ طرقاً وسككاً حديدية بين أوروبا وآسيا ليس له أي فوائد لإيران، ووفقاً لبعض السياسيين الإيرانيين، فهو يعتبر وسيلة للالتفاف على إيران.

الممر الثاني الأكثر أهمية الذي تعد إيران عضواً فيه هو الممر الشمالي الجنوبي (INSTC)، وتم التخطيط لمشروع ربط أوراسيا وبدأ في عام 2000 من قبل الهند وروسيا بعد انهيار الاتحاد السوفيتي. والغرض منه هو ربط ميناء كانتينر شرق مومباي في الهند عبر ميناء تشابهار وأنزلي الإيراني ومن ثم أذربيجان إلى أستانا وسانت بطرسبرغ الروسية. وبسبب محاولة الهند تجاوز ميناء جوادار الباكستاني، زادت أهمية ميناء تشابهار وتطويره. وينقل هذا الممر الصادرات من الساحل الغربي للهند إلى أوروبا من موانئ بندر عباس وتشابهار في إيران ودول آسيا الوسطى وروسيا. وتعد أكبر ميزة للممر بين الشمال والجنوب هي تقصير وقت نقل البضائع. وبسبب العقوبات المفروضة على إيران، والافتقار إلى البنية التحتية والمرافق اللوجستية، وحجم التجارة بين روسيا والهند والدول الأعضاء، وغيرها من



من المفترض أن يحل هذا الممر، الذي يجمع بين الطرق البحرية والبرية، محل طريق الحرير القديم الذي يربط آسيا بأوروبا.



الجنوبي الذي باتت فرص تحقيقه، وجدواه الاقتصادية موضع تساؤل كبير، والتوجه بدلاً من ذلك إلى محاولة تشكيل «تحالف خاسرين» من تفعيل الممر الجديد. وفي هذا السياق قد تستهدف الجهود الإيرانية أطرافاً مثل الصين وتركيا، وبعيداً عن الجدل بشأن جدوى مثل هذه الجهود الإيرانية المحتملة، من الممكن أن نرى في المدى القريب نشاطاً إيرانياً لجلب انتباه الصين، بُغية تفعيل المحطة الإيرانية في ممرات «الحزام والطريق»؛ إذ كانت إيران، ولا تزال مُمتعضةً للغاية من محاولاتٍ متناميةٍ لتجذب المرور بالأراضي الإيرانية في خطة «الحزام والطريق» الصينية.

وهناك رأي سائد في أوساط المحللين والمراقبين في إيران، مفاده أن إيران يجري تغييرها من مختلف مشاريع الممرات الاقتصادية الدولية، وتعززت هذه القناعة بعد قرار الهند وروسيا تكثيف تبادلها التجاري عبر البحار في أكتوبر/تشرين الأول من العام الماضي (رغم اتفاق البلدين مع إيران لتفعيل التبادل عبر الممر الشمالي-الجنوبي الذي يمر من إيران)؛ إذ أعلنت موسكو ونيودلهي عزمهما تفعيل طريق بحري جديد للتبادل التجاري. كما تكررت هذه القناعة حين حاولت الصين تفادي إيران في مشاريعها لممرات «الحزام والطريق»، وحين غيرت الإمارات وتركيا ممرهما للتبادل ليمر عبر العراق بدلاً من أن يمر عبر إيران. وعلى الرغم التباين بين المحللين في تفسير الأسباب فإن القناعة العامة هي غياب إيران عن مخططات الممرات الدولية. في هذا السياق، يمكن فهم الموقف الإيراني من الممر الهندي-العربي-الأوروبي الجديد، فهو من وجهة النظر الإيرانية مشروع آخر يُكرس تغيير إيران من الممرات الاقتصادية الدولية عبر تفادي المرور بأراضيها، لكنه هذه المرة مشروع عملي، وضخم، لنقل 300 مليار يورو من البضائع في كل عام. وقد ترى طهران في الممر الجديد انحياز هندي إلى الكتلة العربية في المنافسة الجيواقتصادية الإقليمية، خصوصاً أنه جاء بعد احتفاء الهند بعضوية إيران في «بريكس»، وبعد اجتماعات هندية-إيرانية طرحت موضوع تفعيل

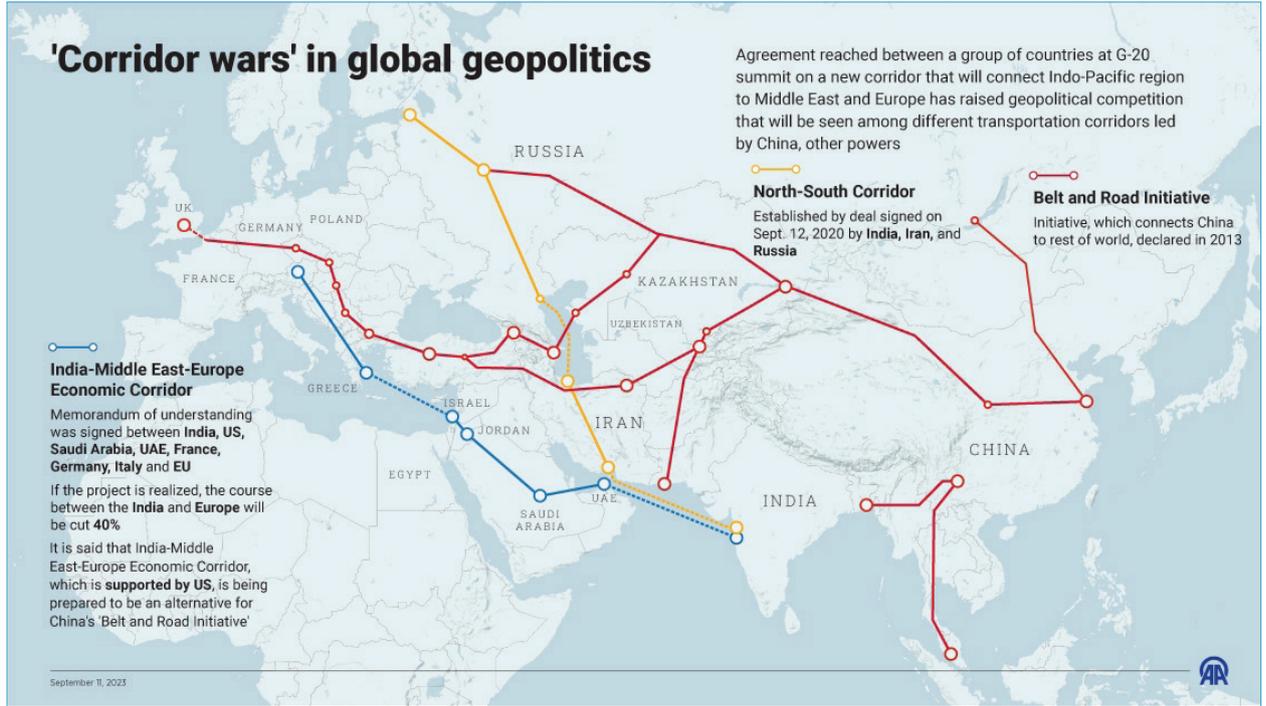
موازياً للولايات المتحدة في منطقة الخليج⁽⁴⁾. وفي هذا السياق يقول السفير الصيني لدى طهران تشانغ هوا: (لطالما لعبت إيران دوراً مهماً كمفترق طرق حيوي وحاسم على طريق الحرير وحتى اليوم، لدى الرئيس الصيني شي جين بينغ نظرة إيجابية لدور إيران في مبادرة الحزام والطريق).⁽⁵⁾

وخلال السنوات الثلاث الماضية، أدت مسألة إنشاء ممرات جديدة والتنافس بين الجهات الفاعلة في هذا الصدد إلى تفاقم الخلافات الإقليمية حول هذه القضية، فبعد الاجتماع الأخير لمجموعة العشرين والإعلان عن إطلاق ممر الهند-الشرق الأوسط - أوروبا، اشتدت معركة الممرات للحصول على الحصة الأكبر من التجارة العالمية.

توضح الخريطة أدناه مسارات الممرات الرئيسية الثلاثة؛ ويمثل المسار الأزرق الممر العربي المتوسطي الذي يربط الهند بأوروبا، والطريق الأصفر هو الممر الشمالي الجنوبي المخطط لربط روسيا بالهند عبر إيران، وتمثل الخطوط الحمراء أيضاً فروع مبادرة الحزام والطريق الصينية. وبحسب الخبراء، فإن الهدف الأهم للممر الهندي الأوروبي هو التنافس مع القوة المتنامية للصين في المنطقة وتقليل الأهمية الجيواقتصادية لإيران وتركيا.

وجاء الإعلان أثناء قمة العشرين في نيودلهي عن ممر اقتصادي عالمي جديد، بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا؛ إذ اتفقت عدة دول (أمريكا، والسعودية، والهند، والإمارات، والأردن، وإسرائيل، وأطراف أوروبية عدة) على شراكة تاريخية لدعم البنية التحتية العالمية؛ لكنها شراكة تضع علامات استفهام على مستقبل مشروع «الحزام والطريق» الصيني، كما من المحتمل أن تؤدي إلى إجهاد مشروع الممر الشمالي-الجنوبي الذي سعت كل من: الهند، وروسيا، وإيران إلى تطبيقه خلال السنوات الماضية، وظل يواجه عراقيل عدة، معظمها متعلق بالجانب الإيراني المرهق بالعقوبات.

ومن المحتمل أن يؤدي الإعلان عن الممر الجديد إلى تراجع إيران عن فكرة تفعيل الممر الشمالي-



ولأول مرة منذ فترة طويلة، حددت موقفها بشأن إنشاء الممر الذي ينبغي أن يربط البلاد بأذربيجان. ووفقاً لوزير النقل التركي، عبد القادر أورال أوغلو، من المفترض أن ينتهي المسار بأكمله في غضون خمس سنوات.

وقد يؤثر إنشاء ممر زنجزور على تقليل أهمية إيران الجيوسياسية في المنطقة، فمن ناحية سيكون لفتح مثل هذا الممر العديد من المزايا التواصلية لتركيا وبعض الدول في آسيا الوسطى والقوقاز، وهذه القضية بدورها يمكن أن تؤثر على الاتصالات والأهمية الجيوسياسية لإيران بالنسبة لهذه الدول. وعلى الجانب الآخر إن احتمال مرور الممر الشرقي الغربي عبر منطقة زنجزور، والذي من المتوقع أن يربط الصين بأوروبا، قد يشكل أيضاً تحدياً للمزايا الجيوستراتيجية الإيرانية ليس فقط في المنطقة ولكن أيضاً على المستوى العالمي.

ولهذا السبب، رافق الإعلان عن إنشاء هذا الممر معارضة صريحة من جانب طهران. فعلى سبيل المثال

العمليات التنفيذية في تشابهار. والحقيقة أن المجال السياسي الإيراني رأى في المشروع مؤشراً آخرًا على نهاية حلم الممر الشمالي-الجنوبي؛ لأنه ببساطة، يربط الهند بالغرب عبر ممر بديل؛ أكثر أمناً، وأقل تكلفة، وأكثر سرعة من ممر الشمال-الجنوب.

وقد ترى الأوساط الأمنية والعسكرية في طهران بأن الممر الهندي-العربي-الأوروبي الجديد أكثر من مشروع اقتصادي بحت. وقد اعتبرت بعض التحليلات الصادرة عن هذه الأوساط أن انخراط المملكة العربية السعودية في الممر يمثل خطوة أخرى باتجاه التطبيع العربي-الإسرائيلي، وحركة جديدة في سياق بناء طوق اقتصادي-أمني حول إيران، لمحاصرتها اقتصادياً، وأمنياً. وبالتالي فإن هذه الأوساط العسكرية، قد تتعامل مع المشروع باعتباره قادمًا من اعتبارات أمنية استراتيجية تستهدف الأمن والمكانة الإيرانية.⁽⁶⁾

كما تعارض إيران مشروع إنشاء ممر زنجزور قرب حدودها المشتركة مع أرمينيا. ففي بداية عام 2024، بدأت تركيا الحديث مرة أخرى عن إنشاء ممر زنجزور،



دعمت الجمهورية
الإسلامية الإيرانية،
باعتبارها جارة وشريكة
اقتصادية للعراق، مشروع
طريق التنمية بعد عقد
اجتماع إقليمي في بغداد.



الموقف الرسمي الإيراني من طريق التنمية العراقي

اتهم السفير الإيراني الأسبق في أذربيجان محمد باقر بهرامي -في تصريح للتلفزيون الإيراني- كلا من إسرائيل وبريطانيا وتركيا وأذربيجان بالعمل من أجل خلق «عالم تركي» عبر إنشاء ممر ليمتد حتى تركمانستان وإحدى المقاطعات الصينية ذات الأغلبية الأويغورية. وفي نفس السياق ربط المجلس الإستراتيجي للعلاقات الخارجية في طهران التطورات في منطقة القوقاز بمؤامرة أجنبية، موضحاً أن حرب قره باغ الثانية لم تكن لتحرير هذا الإقليم، بل غطاء لإنشاء «الممر التركي للناطو» أو ممر زنگزور، وقال إن هذا يعني انتهاكاً للمادة 4 من ميثاق الأمم المتحدة.

دعمت الجمهورية الإسلامية الإيرانية، باعتبارها جارة وشريكة اقتصادية للعراق، مشروع طريق التنمية بعد عقد اجتماع إقليمي في بغداد. وفي هذا الصدد أكد وكيل وزارة النقل في إيران شهريار أفندي زاده، أن مشروع طريق التنمية فرصة لدول المنطقة. وقال (يوجد الكثير من الإمكانيات والفرص في قضية ممرات السكك الحديدية، شمال جنوب، وممرات شرقية غربية لجميع دول المنطقة مثل إيران والإمارات والعراق والسعودية وتركيا وعمان والتي تمثل فرصة في مجال نقل البضائع)، لافتاً الى أن (دور السكك الحديد مهمة جداً، وهذا المشروع الجديد في العراق سيكون له دور ممتاز في نقل البضائع)، مضيفاً خلال مؤتمر وزراء النقل في بغداد، أن (المشروع الكبير بين العراق وإيران هو ربط سكك الحديد من الشلامجة إلى البصرة)، لافتاً إلى أن (العمل بالمرحلة التفصيلية لهذا المشروع ستبدأ خلال الأيام المقبلة).

وتابع أفندي زاده أن (إيران لها دور في مجال الترانزيت ونقل البضائع إلى روسيا ودول آسيا الوسطى ونتطلع للعمل المشترك في المجالات الجديدة للتعاون خاصة في نقل البضائع الى أوروبا عبر إيران أو العراق،

وهي تمثل فرصة ممتازة لجميع دول المنطقة لتنتفع من مشروع طريق التنمية في نقل البضائع بشكل عام). غير أن تعكس الممرات بشكل عام المنافسة الجيوسراتيجية بالإضافة إلى المصالح التجارية. ولذلك، أثرت هذه القضية دائماً في تصريحات المسؤولين في إيران، فعلى سبيل المثال، يعتقد علي حسيني، رئيس لجنة النقل والخدمات اللوجستية في غرفة التجارة الإيرانية، أن ميناء الفاو سيصبح منافساً رئيسياً لإيران في المستقبل، الأمر الذي من المحتمل أن يكون له تأثير سلبي على طريق العبور من إيران إلى تركيا. بمعنى آخر، يمثل المشروع الكبير لميناء الفاو العراقي تحدياً مهماً لجهود إيران لتطوير ميناء تشابهار وترسيخ مكانته كمركز عبور إقليمي. ويعتبر أن أفضل طريق للوصول المباشر لتركيا إلى دول مجلس التعاون هو عبر إيران؛ وقد استبدل هذا الممر العراق بإيران، مما يعني تجاوز إيران وتزويد تركيا بحضور أكبر في الخليج، وسيركز أيضاً على دور إيران المحدود في العبور والتجارة الدولية بسبب موقعها المركزي وموقعها في الممرات الشرقية والغربية والشمالية والجنوبية.

وبحسبه فأن العراق وضع هدفاً استراتيجياً مهماً لنفسه في الوقت الراهن، وهو ميناء الفاو الذي لا يزال قيد الإنشاء من قبل الإيطاليين، ليكون ممراً من الفاو إلى تركيا، الذي يمتد بموازة الممر الشمالي والجنوبي لإيران.

موقف الإعلام الإيراني من طريق التنمية العراقي

هناك وجهتان تسودان في وسائل الإعلام الإيرانية بشأن طريق التنمية العراقي، وللهولة الأولى، تتوافق هذه الخطة مع مصالح إيران، مما قد يؤدي إلى فرص لها، وعلى سبيل المثال، تعتقد بعض الصحف أن نظرة الحكومة الإيرانية للعراق تختلف عن الدول الأخرى في المنطقة؛ لأن هاتين الدولتين المتجاورتين تربطهما العديد من الروابط المشتركة مع بعضهما البعض. ويمكن أن تكون المزايا الجيوسياسية للعراق جسراً لتحقيق أهداف الجمهورية الإسلامية الإيرانية. في غضون ذلك، يمكن اعتبار تفعيل ربط ميناء الفاو بسوريا أحد هذه الأهداف ويحقق نوايا إيران بشكل مختلف.

بالإضافة إلى ذلك، يمكن أن يحقق ميناء الفاو إنجازات مهمة لإيران في مجال العبور وتسهيل تصدير البضائع من وإلى إيران. على سبيل المثال، إذا اكتمل خط السكة الحديد من تشابهار إلى زاهدان، فيمكنه أيضاً استكمال خط السكة الحديد بين الشرق والغرب في إيران، والذي يمكن ربطه بخط السكة الحديد الشلامجة-البصرة. وعلى هذا الأساس سيتم إنشاء شبكة سكك حديدية واسعة تربط شرق آسيا عبر إيران بالعراق ومن هناك إلى أوروبا. ويمكن لهذا المشروع أن يكمل مشروع الممر الجنوبي الشمالي لإيران، والذي سيربط ميناء تشابهار وبندر عباس بأستارا في شمال غرب إيران وعشق آباد في شمال شرق إيران. وتتوقع إيران أن يقبل العراق ممر طريق البصرة وخط السكك الحديدية إلى حدود سوريا، بحيث يتم بهذه الطريقة أيضاً ربط خط السكك الحديدية الإيرانية بموانئ البحر الأبيض

ومع ذلك، وعلى الرغم من مميزاتا الطبيعية، لم تتمكن إيران من أن تصبح مركزاً استراتيجياً مهماً لنقل البضائع بسبب سلسلة من العوامل، بما في ذلك العقوبات الاقتصادية، والبنية التحتية القديمة للنقل، وخاصة خطوط السكك الحديدية والموانئ، وبناء على ذلك، فإن لدى إيران مخاوف كبيرة بشأن احتمال إضعاف موقفها في تجارة الترانزيت، وكلها تؤكد عزلة إيران الدولية وتأثير العقوبات.

وفي وقت سابق، أعلن حميد حسيني، الأمين العام لغرفة التجارة الإيرانية العراقية المشتركة، على صفحته X (تويتر سابقاً) أن (الحكومة العراقية ستقدم أموالاً لمشروع خط سكة حديد الفاو بطول 2200 كيلومتر إلى تركيا في موازنة 2023، لكن لربط خط سكة حديد الشلامجة بالبصرة غير راغبة في التعاون والمشاركة لمسافة 35 كيلومتراً).

ويعتقد علي حسيني، أن العراق ربما لا يكون لديه رغبة كبيرة في مشروع السكك الحديدية المشترك مع إيران (البصرة-السلامجة)، وقد أوضح موقفه. ويؤكد أنه (حان الوقت لكي توضح السلطات الإيرانية موقفها).



على الرغم من مميزاتا الطبيعية، لم تتمكن إيران من أن تصبح مركزاً استراتيجياً مهماً لنقل البضائع بسبب سلسلة من العوامل، بما في ذلك العقوبات الاقتصادية، والبنية التحتية القديمة للنقل، وخاصة خطوط السكك الحديدية والموانئ





يبدأ هذا الممر من ميناء
الفاو ويصل إلى الدول
الأوروبية مروراً بتركيا
وهو قادر على تغطية
أسواق شرق البحر الأبيض
المتوسط من غرب العراق



للاستفادة من هذا المشروع، فمن الممكن أن يكون هذا الطريق بمثابة منافس لممر الشمال والجنوب لربط جنوب شرق آسيا بأوروبا. من ناحية أخرى، فإن دور هذا الطريق في تجارة الطاقة يمكن أن يوفر أساساً لأوروبا لتجاهل قدرة إيران على إنتاج الطاقة، وبعبارة أخرى، من خلال استقرار طريق عبور الطاقة من الخليج إلى أوروبا عبر طريق العراق، يمكن لإيران وهي مستبعدة عملياً من خيارات إمدادات الطاقة في أوروبا على المدى الطويل وبصرف النظر عن هذا، فإن ظهور الفاو كأبزر ميناء في غرب آسيا يؤدي إلى مزيد من التهميش للموانئ الجنوبية لإيران.

وفي هذا الصدد يقول الخبير الإيراني في مجال النقل، علي ضيايي في حديث مع صحيفة «شرق» الإصلاحية، إنه لا ينبغي بناء مشروع سكة حديد الفاو إلى تركيا؛ لأن هذا المشروع ليس مبادرة العراقيين، وقد تركته أمريكا وتركيا في حضان العراق، وبهذا المشروع واللوبي التركي والأميركي يصبح العراق طريقاً بين الشمال والجنوب ويحل محل إيران. وفي الواقع، بهذا المشروع يتم تجاوز الممر الإيراني رسمياً، وهذا يتعارض مع

المتوسط في سوريا ولبنان، ويمكن لطهران الاستفادة من طريق التنمية العراقي في حال تنفيذه، فمثلاً يمكن تصدير النفط الإيراني من ميناء البصرة إلى تركيا في هذا الإطار وربما تعزيز التعاون بين طهران وبغداد وأنقرة في هذا المجال.

إلا أن قسماً كبيراً من وسائل الإعلام الإيرانية تعتبر طريق التنمية العراقي، مشروعاً منافساً لخطط إيران، وأن تطويره وتنفيذه سيكون له تحديات وخسائر لإيران. فبسبب عنق الزجاجة الجيوسياسي، يبحث العراق عن بناء ميناء الفاو الكبير ليصبح ممراً دولياً مهماً. الممر الذي يشار إليه بمبادرة «طريق التنمية»، ويبدأ هذا الممر من ميناء الفاو ويصل إلى الدول الأوروبية مروراً بتركيا وهو قادر على تغطية أسواق شرق البحر الأبيض المتوسط من غرب العراق. إن إنجاز مثل هذا المشروع يمكن أن يدخل العراق في سياق المعادلات الدولية والإقليمية ويزيد من الثقل الجيوسياسي لهذا البلد. وتحاول الجمهورية الإسلامية، كجميع دول العالم، توسيع تجارتها عبر العراق وتعزيز مكانتها كمركز للعبور التجاري ونقل الركاب والبضائع، كما تسعى إلى تسريع خط السكة الحديدية بين الشلامجة - البصرة. ومن ناحية أخرى، تعطي إيران الأولوية لموانئها؛ ولهذا السبب، هناك اعتقاد بأن إيران غير مهتمة بنجاح مشروع ميناء الفاو وتعتبره تهديداً لموانئها. وبشكل عام، فإن إنشاء ميناء الفاو كميناء محوري في الخليج وفي جوار إيران، فضلاً عن إمكانية استكمال مبادرة «طريق التنمية»، سيكون له عواقب على الجمهورية الإسلامية الإيرانية.⁽⁷⁾

ويسعى العراق إلى تغيير الطريق التجاري الرئيسي مع إيران ومن خلاله إلى قناة الفاو، مما يحول هذا البلد إلى مركز تجاري في المنطقة الواقعة بين الخليج وأوروبا، ومثل هذا المشروع لا يُضعف موقع إيران الجيوسياسي فحسب، بل يعزز أيضاً منافسي إيران الإقليميين، وخاصة تركيا، الذين يمكن رؤية آثارها ضد إيران في العديد من الممرات الإقليمية، ويزيد من ثقلها الجيوسياسي. وإذا لم تأخذ إيران زمام المبادرة

إلا أنه يؤكد باستمرار أن هذه السكة الحديدية لن تكون خط سكة حديد عبور ولن تستخدم إلا لأغراض الركاب. ودفعت هذه القضية بعض المحللين الإيرانيين إلى القول إنه على الرغم من توقيع مذكرة التفاهم بشأن الخط الحديدي بين إيران والعراق، إلا أن العراقيين ليس لديهم رغبة كبيرة في دفع مشروع البصرة - الشلامجة إلا في ظل الظروف العراقية.⁽¹⁰⁾

وفي هذا الصدد، يكتب الموقع التحليلي «الدبلوماسية الإيرانية»، الحقيقة هي أن ما نشهده بين إيران والعراق هو وجود خلافات في الرأي بين الجانبين. بالنسبة للجانب العراقي، الأولوية الآن ليست سوى الممر المعروف بطريق التنمية. ممر يبدأ من ميناء البصرة جنوباً وعلى الساحل البحري الوحيد للعراق ويمتد شمالاً حتى حدود تركيا.

وما حدده العراق لنفسه في المرحلة المقبلة هو ربط حدوده البرية مع السعودية لربط هذا البلد بطريق التنمية، ولهذا الغرض، أنشأ العراق معبرين جديدين على الحدود مع السعودية، وهو بصدد بناء طريقين وطنيين من السعودية إلى أراضيه، ويتوقع العراقيون أن يتمكنوا من ربط دولة الإمارات العربية المتحدة بهذا المشروع في المستقبل، وحددوا استثمارات أجنبية بقيمة 17 مليار دولار لهذا المشروع ودعوا العديد من الشركات الأوروبية بما في ذلك إيطاليا وفرنسا وألمانيا للاستثمار فيه. هذا المشروع مهم جداً للعراقيين لدرجة أنه في كل اجتماع دبلوماسي، فإن أحد المواضيع التي يطرحونها هو كيفية مشاركة الدول في هذا المشروع. يحظى هذا المشروع بدعم قوي من تركيا، وقد حققت هذه الدولة لنفسها فوائد كبيرة من هذا المشروع. كما أن للأتراك أحلاماً طموحة مع العراقيين في هذا المشروع. ويستثمر العراق حالياً بشكل كبير في ميناء الفاو، باعتباره أكبر موانئه، ويتوقع أن يدخل هذا الميناء حيز التشغيل قريباً، ويحلّم بجعل هذا الميناء أكبر ميناء في الخليج. ويعتبر ميناء الفاو نفسه منافساً لميناء مبارك الكويتي وميناء جبل علي الإماراتي.⁽¹¹⁾

بينما يتحدث الجانب الإيراني عن ربط مشروعه

المصالح الوطنية الإيرانية.⁽⁸⁾

وفي هذا الصدد، كتبت صحيفة «شرق»، لقد كشف العراق مؤخراً عن الممر البديل لإيران في قمة إقليمية؛ ومن المفترض أن يؤدي الممر الذي تبلغ تكلفته 17 مليار دولار، والذي تمت دراسته وتنفيذه من قبل الإيطاليين والفرنسيين، إلى تقصير طريق عبور البضائع من جنوب آسيا إلى أوروبا من خلال ربط دول الخليج بتركيا ومن ثم إلى أوروبا. ويحدث هذا في حين لم يكن العراق تحت وطأة ربط سكك حديده بخط السكك الحديد الإيراني منذ نحو عقدين من الزمن؛ طريق قصير طوله 30 كيلومتراً فقط وتكلفته 250 مليون دولار فقط. وفي الواقع، أن العراق ابتعد عن شراكة الترانزيت مع إيران من خلال تخصيص أموال لمشروع إيران المنافس، وهو طريق التنمية، وعدم تخصيص أموال لخط سكك الحديد المشترك مع إيران، وهو البصرة - الشلامجة. لذلك، بدلاً من الصمت، يجب على إيران أن تتحرك وتضغط على العراق.⁽⁹⁾ كما كتب موقع «اقتصاد 24» في هذا الصدد: رغم أن العراق وافق على ربط سكك حديده الوطنية بإيران،



هذا المشروع مهم جداً للعراقيين لدرجة أنه في كل اجتماع دبلوماسي، فإن أحد المواضيع التي يطرحونها هو كيفية مشاركة الدول في هذا المشروع





مشروع الشرق والغرب،
المهم جداً بالنسبة لإيران،
لا يشكل أولوية بالنسبة
للعراقيين. علاوة على
ذلك، فإنهم يعتبرون
مشروع إيران الشرقي
الغربي منافساً لطريقهم
التنموي



السفن التجارية (وأحياناً التجسسية) في شمال الخليج، فإن احتمال الاضطرابات في هذه المنطقة ستزداد، ويمكن لأعداء إيران الإقليميين، بما في ذلك الولايات المتحدة، استخدام هذه القضية لعزل إيران وتشكيل تحالفات بحرية، فضلاً عن زعزعة استقرار البيئة المحيطة بإيران، كما أن مثل هذا الأمر يجعل من الصعب على البحرية التابعة للحرس الثوري الإيراني مراقبة المنطقة.⁽¹³⁾

وبصرف النظر عن ذلك، لا ينبغي تجاهل العواقب البيئية لبناء ميناء الفاو الكبير. ومع إنشاء ميناء الفاو الجديد وأنشطة التجريف، فضلاً عن مرور العديد من السفن التجارية في هذه المنطقة، قد تزيد المخاطر البيئية ويزداد اقتصاد السكان الأصليين لهذه المنطقة الذين يكسبون عيشهم من صيد الأسماك.

الخاتمة

هناك منافسة جيواقتصادية وجيوسياسية كبيرة على مشاريع الترابط التجاري الإقليمي، إذ أن بعض

السكة الحديدية بسوريا بعد العراق، ويتوقع تشكيل ممر شرقي غربي يصل إيران إلى شواطئ البحر الأبيض المتوسط. وبهذه الطريقة، فإن امتلاك إيران الساحلي لأهم بحرين في العالم، بحر قزوين والخليج، مع وصولها إلى البحر الأبيض المتوسط، لا يجلب فوائد كبيرة لإيران فحسب، بل يجلب أيضاً منافع اقتصادية وجيوسياسية واقتصادية كبيرة. الحلم السياسي لإيران الذي يتجرأ على ذلك، يمكن القول إنه سيعطي إيران مكانة تاريخية استثنائية. ومن الواضح مدى أهمية هذا الحلم الكبير، فله أعداء كبار، على رأسهم إسرائيل والولايات المتحدة الأمريكية. وبطبيعة الحال، ستشعر دول مثل السعودية والإمارات أيضاً بالقلق إزاء ذلك؛ لأنه سيزيد بشكل كبير من نفوذ إيران في المنطقة. وتركيا التي تعتبر نفسها المنافس الاستراتيجي لإيران في المنطقة، تعرف إلى أي حد يمكن أن يشكل هذا المشروع قفزة لإيران ضدها.

مشروع الشرق والغرب، المهم جداً بالنسبة لإيران، لا يشكل أولوية بالنسبة للعراقيين. علاوة على ذلك، فإنهم يعتبرون مشروع إيران الشرقي الغربي منافساً لطريقهم التنموي، وحتى لو كان هذا المشروع مكملاً لمشروع الطريق التنموي، فإن الأولوية بالنسبة للعراقيين هو طريق التنمية، وربما يفكرون لاحقاً في مشروع الشرق والغرب والربط بسوريا.

والنقطة التي لا ينبغي تجاهلها هنا هي أن إيران مستعدة للوقوف في وجه أعدائها مثل إسرائيل ودفعهم إلى الوراء، ولديها الإرادة اللازمة للقيام بذلك، في حين أن أياً من دول المنطقة، بما في ذلك العراق وتركيا والسعودية والإمارات، لا أحد منهم لديه مثل هذه الإرادة. وهنا يتبين لنا أن سبب اختلاف الرأي بين إيران والعراق حول خط سكة حديد الشلامجة - البصرة هو اختلاف بوجهات النظر الاستراتيجية، وهو أمر مهم وحيوي للغاية للجانبين.⁽¹²⁾

في الحقيقة أحد مخاوف إيران فيما يتعلق بالطريق التنمية العراقي هو الجانب الأمني، حيث تعتقد بعض وسائل الإعلام الإيرانية أنه مع إدخال ميناء الفاو وكثافة

- www.seetaoa.com/list/127.html
5. «علاقات الصين مع إيران بعد انتخاب إبراهيم رئيسي»، مركز الإمارات للسياسات، 7 يوليو 2021، على الرابط: https://epc.ae/ar/details/scenario/alaqat-alsiyn-ma-a-iran-baed-aintikhab-ebrahim-raisi#_ftn1
 6. «سفير الصين لدى طهران: إيران ستلعب دورًا مهمًا في مبادرة الحزام - الطريق»، وكالة إرنا، 19 مارس 2023، على الرابط: <https://ar.irna.ir/news/85061554>
 7. محمد الزغول، «الممر الاقتصادي الهندي-العربي-الأوروبي: هل يدفع إيران لتشكيل «تحالف خاسرين» في المنطقة؟»، مركز الإمارات للسياسات، 18 سبتمبر 2023، على الرابط: <https://epc.ae/ar/details/brief/almmr-alaiqtisadi-alhindi-alarbi-al-uwrubiy>
 8. أميررضا مقومي، «سرمایه‌گذاری در جاده «توسعه عراق» منهای ایران»، روزنامه فرهیختگان، 12 اسفند 1402، ص 8.
 9. «کریدر جايگزين کريدور شمال به جنوب ايران در عراق رونمايي شد: عرض اندام رقيب عراقی»، روزنامه شرق، 8 خرداد 1402، على الرابط: <https://www.sharghdaily.com/fa/tiny/news-881727>
 10. «رقابت عراقیها؛ عراق مسیر رقيب کريدور ترانزيتی شمال به جنوب ايران را می‌سازند»، اقتصاد 24، 27 شهریور 1402، على الرابط: <https://eghtesaad24.ir/fa/news/209727>
 11. علي موسوي، «روياي بزرگ ايران رقيبى براى پروژه جاده توسعه عراق»، دبلوماسی ایرانی، 17 مهر 1402، على الرابط: <http://www.irdiplomacy.ir/fa/news/2022224>

الدول تعارض طريق التنمية أو تظل غير داعمة له، ولقد حاولت إيران دائمًا أن تلعب دورًا مهمًا في الممرات الإقليمية والدولية، لذلك عارضت أي مشروع جديد يضعف مكانتها الجيوسياسية ولا تلعب دورًا في هذه الممرات. وسبق أن أظهرت إيران رغبة باستخدام آليات ضغط أمنية وسياسية للتأثير على المشاريع التي تراها مضرّة من الناحية الاقتصادية. فعلى سبيل المثال، أعربت طهران مراراً وتكراراً عن معارضتها فيما يتعلق بممر زنگزور والممر الهندي - العربي - الأوروبي الجديد.

وفيما يتعلق بمشروع طريق التنمية العراقي، رغم دعم وكيل وزارة النقل في إيران شهریار أفندي زاده، لهذا المشروع، لأنه يمثل فرصة لدول المنطقة، وفيما يشعر الخبراء ووسائل الإعلام الإيرانية بالقلق من فقدان إيران ثقلها في المجال الجيوسياسي وإقصاء إيران من الممرات الإقليمية والدولية وتعزيز المنافسين الإقليميين الآخرين.

المصادر:

1. حسن نورعلي وعباس أحمدی، «تحليل الدور الجيوسياسي لإيران في الممرات الدولية» (واکاوې نقش ژئوپلیټیکې ایران در کریدورهای بین‌المللی)، پژوهش‌های جغرافیای انسانی، دوره 54، شماره 3، پاییز 1401، ص 1175.
2. زهرا مشفق، «إضعاف موقف إيران في الممرات الدولية» (تضعیف جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی)، ماهنامه امنیت اقتصادي، شماره سوم، 1398، خرداد 1401، ص 52.
3. أميررضا مقومي، «سرمایه‌گذاری در جاده «توسعه عراق» منهای ایران»، روزنامه فرهیختگان، 12 اسفند 1402، ص 8.
4. تیان زنجبینج، «مكانة إيران في مبادرة الحزام والطريق والتعاون الصيني الإيراني»، موقع، سيتايوا، 16 يوليو 2021، على الرابط: <https://www.sitaiyao.com/>

الهوامش:

شمال به جنوب ایران را می‌سازند»، اقتصاد 24، 27 شهریور 1402، على الرابط:

[/https://eghtesaad24.ir/fa/news/209727](https://eghtesaad24.ir/fa/news/209727)

11. علي موسوي، «روياى بزرگ ایران رقیبی برای پروژه جاده توسعه عراق»، دیپلماسی ایرانی، 17 مهر 1402، على الرابط: <http://www.irdiplomacy.ir/fa/news/2022224> المصدر السابق.

13. امیررضا مقومی، «سرمایه‌گذاری در جاده توسعه عراق» منهای ایران»، روزنامه فرهیختگان، 12 اسفند 1402، ص 8.

*. کاتب وباحث ایرانی متخصص في شؤون الشرق الأوسط
1. حسن نورعلي وعباس أحمدی، «تحليل الدور الجيوسياسي لإيران في الممرات الدولية» (واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی)، پژوهش‌های جغرافیای انسانی، دوره 54، شماره 3، پاییز 1401، ص 1175.

2. زهرا مشفق، «إضعاف موقف إيران في الممرات الدولية» (تضعیف جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی)، ماهنامه امنیت اقتصادی، شماره سوم، 1398، خرداد 1401، ص 52.

3. تیان زنجینج، «مكانة إيران في مبادرة الحزام والطريق والتعاون الصيني الإيراني»، موقع، سیتایوا، 16 يوليو 2021، على الرابط <https://www.seetaoa.com/list/127.html>

4. «علاقات الصين مع إيران بعد انتخاب إبراهيم رئیسی»، مركز الإمارات للسیاسات، 7 يوليو 2021، على الرابط:

https://epc.ae/ar/details/scenario/alaqat-alsiyn-ma-a-iran-baed-aintikhab-ebrahim-raisi#_ftn1

5. «سفير الصين لدى طهران: إيران ستلعب دورًا مهمًا في مبادرة الحزام – الطريق»، وكالة إرنا، 19 مارس 2023، على الرابط:

[/https://ar.irna.ir/news/85061554](https://ar.irna.ir/news/85061554)

6. محمد الزغول، «الممر الاقتصادي الهندي-العربي-الأوروبي: هل يدفع إيران لتشكيل تحالف خاسرين في المنطقة؟»، مركز الإمارات للسیاسات، 18 سبتمبر 2023، على الرابط: <https://epc.ae/ar/details/brief/almmr-alaiqtisadi-alhindi-alarbi-al-uwrubiy>

7. امیررضا مقومی، «سرمایه‌گذاری در جاده توسعه عراق» منهای ایران»، روزنامه فرهیختگان، 12 اسفند 1402، ص 8.

8. «کریدور جایگزین کریدور شمال به جنوب ایران در عراق رونمایی شد: عرض اندام رقیب عراقی»، روزنامه شرق، 8 خرداد 1402، على الرابط: <https://www.sharghdaily.com/fa/tiny/news-881727>

9. المصدر السابق.

10. «رقابت عراقی‌ها؛ عراق مسیر رقیب کریدور ترانزیتی

شروط النشر

- تقبل البحوث ذات الصلة بالدراسات الاستراتيجية ، السياسية، الامنية، العسكرية، الاقتصادية .. والتي تتصف بالبعد التحليلي والستراتيجي وباللغتين العربية والانجليزية.
- يشترط ألا يكون البحث قد سبق نشره، أو قدم للنشر لجهات أخرى.
- يراعى في البحث اعتماد الأصول العلمية والمنهجية المتعارف عليها في كتابة البحوث الأكاديمية.
- ان لا يزيد البحث عن ٣٠ صفحة مطبوعة (A٤). بما في ذلك الهوامش، والمراجع ، والملاحق.
- يقدم البحث بنسخة إلكترونية مصححة طباعياً.
- يرسل الباحث موجزاً بسيرته العلمية . ورقم الهاتف والبريد الإلكتروني.
- تكتب الهوامش بأرقام متسلسلة . وتوضع في نهاية البحث مع قائمة المراجع.
- تطبع الجداول والرسوم البيانية على صفحات مستقلة . مع تحديد مصادرها ويشار إلى مواقعها في متن البحث.
- تقوم هيئة التحرير بالمراجعة اللغوية . وتعديل المصطلحات بالشكل الذي لا يخل بمحتوى البحث أو مضمونه.

إجراءات النشر:

- يتم الاعلان عن ملف العدد والموضوعات الأخرى عبر موقع المعهد وصفحته على الفيس بوك ويعمم كتاب على الوزارات والجامعات والكليات ذات العلاقة وينشر في مواقع التواصل الاجتماعي .
- تعنون المراسلات والبحوث والدراسات باسم رئيس تحرير .
- يتم إخطار الباحث بتسلم بحثه.
- يقوم المحرر المختص بمراجعة وتحرير البحث بعد إجازته من هيئة التحرير.
- يخبر الباحث بصلاحيته البحث للنشر من عدمه.
- يتم النقاش مع الباحثين إذا وجدت ملاحظات على البحث.
- تصبح البحوث والدراسات المنشورة ملكاً للمعهد العراقي للحوار ومجلة حوار الفكر ولا يحق للباحث إعادة نشرها في مكان آخر دون الحصول على موافقة تحريرية من المعهد.



