المجلة السياسية والدولية

اسم المقال: مشروع طريق التنمية العراقي: مشروعية الطموح ومحددات المنافسة الجيوسياسية الإقليمية والدولية
اسم الكاتب: م.م. فيصل عبداللطيف ياسين
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/6708
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 03:54 +03

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

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

تم الحصول على هذا المقال من الصفحة الخاصة بالمجلة السياسية والدولية على موقع المجلات الأكاديمية العلمية العراقية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

مشروع طريق التنمية العراقي: مشروعية الطموح ومحددات المنافسة الجيوسياسية الإقليمية والدولية

م.م فيصل عبد اللطيف ياسين
جامعة النهرين/ كلية العلوم السياسية
faisalabd@ced.nahrainuniv.edu.iq

الملخص

يسعى العراق الى تنويع مصادر اقتصاده الريعي وتعزيز زخم العمليات التنموية فيه ودمج اقتصاده مع اقتصاديات الدول الإقليمية عن طريق زيادة وجذب الاستثمارات المحلية والاجنبية في مجال البنى التحتية ومشاريع النقل والطاقة. ويسعى مشروع طريق التنمية الى انشاء شبكة من السكك الحديدية والطرق البرية لربط جنوب العراق بكل من تركيا وسوريا. وقد أعلنت الحكومة العراقية في شهر اذار الماضي عن نيتها إنجازه خلال السنوات القادمة لترجمة تلك المساعي الى واقع عملي. ويهدف مشروع طريق التنمية، او ما كان يعرف سابقا بالقناة الجافة، الى إحداث تحولات نوعية في الاقتصاد العراقي وتعزيز مكانة العراق الجيوسياسية من خلال تحويل البلاد الى لاعب مهم في مجال النقل الدولي وجعله محورا وحلقة وصل للتبادل التجاري العالمي وربطه بسلاسل الامداد الدولية. الا ان انجاز هذا المشروع الطموح يواجه جملة من التحديات تتمثل بالمعوقات الأمنية وكوابح التمويل والتخصيصات المالية بالإضافة الى معوقات الانقسام والتشظي السياسي الداخلي. وعلى المستوى الإقليمي، يواجه المشروع منافسة من مشاريع وشركات دولية واقليمية في مجال النقل والشحن التجاري وعبور البضائع مثل مشروع ممر النقل الدولي بين الشمال والجنوب واهم اطرافه روسيا وإيران، ومشروع الممر الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط واوربا (الممر الأخضر) والذي يضم دول عديدة مثل الهند ودول الخليج العربي والأردن.

الكلمات المفتاحية: مشروع طريق التنمية، سلاسل الامداد الدولية، مشروع الممر الأخضر، ممر الشمال–الجنوب

تاريخ الاستلام :9/5/ ٢٠٢٤	تاريخ القبول: 6/٧/ ٢٠٢٤	تاريخ النشر: ١/٩/ ٢٠٢٤

Iraq's Development Road Project: The Legitimacy of the Ambition and the Limitations of the Regional and International Geostrategic Competition

Faisal Abdulateef Yaseen
Al-Nahrain University/ College of Political Science
faisalabd@ced.nahrainuniv.edu.iq

Abstract

Iraq seeks to diversify its rentier economy, enhance the momentum of development processes, and integrate its economy with the economies of regional countries by increasing and attracting local and foreign investments in infrastructure, transportation, and energy projects. The Development Road Project seeks to establish a network of railways and roads to connect southern Iraq with Turkey and Syria. Last March, the Iraqi government announced its intention to complete it in the coming years to translate these efforts into a practical reality. The Development Road Project, or what was previously known as the Dry Canal, aims to bring about qualitative transformations in the Iraqi economy and enhance Iraq's geopolitical position by transforming the country into an important player in the field of international transportation, making it a hub and link for global trade exchange and linking it to international supply chains. However, the completion of this ambitious project faces a number of challenges represented by security obstacles, financing constraints, and financial allocations, in addition to the obstacles of internal political division and fragmentation. At the regional level, the project faces competition from international and regional projects and companies in the field of transportation, commercial shipping and transit of goods, such as the North-South International Transport Corridor project, the most important parties of which are Russia and Iran, and the Economic Corridor project linking India, the Middle East and Europe (the Green Corridor), which includes many countries such as India, the Gulf States and Jordan.

Keywords: The Development Road Project, Global Supply Chain, India - Middle East - Europe Economic Corridor, the North-South Corridor

المقدمة

لعقدين من الزمن ومنذ الاحتلال الأمريكي للعراق في عام ٢٠٠٣، تعطلت المشروعات التنموية في البلاد نتيجة لانعدام الاستقرار الأمني والصراعات الداخلية والتهديدات الارهابية التي وصلت ذروتها بسيطرة تنظيم داعش على أجزاء واسعة من الأراضي العراقية في منتصف عام ٢٠١٤. كما أسهمت الانقسامات السياسية واستشراء الفساد في الكثير من المفاصل الحكومية الى هدر هائل في الأموال المخصصة للاستثمار في المشاريع الاستراتيجية والتنموية. الا ان الانفراج السياسي والأمني الذي شهدته البلاد خلال العام الماضي والذي تزامن مع تنامي الحاجة الى تنويع مصادر الاقتصاد العراقي وتنشيطه

بعيدا عن الاعتماد المطلق على عوائد الريع النفطي المتذبذب، حفز السلطات العراقية للسعي الى احياء والشروع بمشاريع تنموية استراتيجية في مجالات البنى التحتية والطاقة بشكل أساس. وفي مقدمة هذه المشاريع الاستراتيجية التي أعلنت الحكومة العراقية عن عزمها على تنفيذها خلال السنوات القادمة المشروع الذي عرف باسم "طريق التنمية". يتضمن هذا المشروع مبدئيا على انشاء طرق برية وسكة حديد تربط مدن العراق الجنوبية بتركيا خلال مراحله الأولى. والغاية من المشروع تتمثل بجعل العراق محورا رئيسيا في طرق التجارة وتبادل البضائع وحلقة مهمة ضمن سلاسل الامدادات والدولية. الان المشروع تقيده محددات مهولة تتعلق الأولى بتحديات ذات صلة بإمكانية التنفيذ على ارض الواقع والفجوة الهائلة بين التصورات والطموح والتوقعات بشأن المردود والعوائد الفعلية التي ستنجم عن إتمام هذا المشروع. ومحددات إقليمية تتمثل بوجود مشاريع أخرى مماثلة تسعى الى تنفيذها شراكات دولية ومراكز قوى إقليمية مثل ممر النقل الدولي بين الشمال والجنوب ومشروع الممر الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط واوربا (الممر الأخضر).

فرضية البحث

تقترح الفرضية الأساسية للبحث ان مشروع طريق التنمية العراقي يواجه تحديات كبرى على الصعيد الداخلي تتمثل في المحددات الاقتصادية المرتبطة بالتمويل وجذب الاستثمارات ومخاطر تأثير الانقسام الحزبي والسياسي الداخلي على انجاز هذا المشروع علاوة على العراقيل التي قد تخلقها التحديات الأمنية. كما تقترح فرضية البحث مواجهة مشروع الحزام والطريق منافسة جيوسياسية حادة من قبل شراكات ومشروعات إقليمية ودولية قد تسهم في تقليل الجدوى الاقتصادية لمشروع الحزام والطريق.

إشكالية البحث

تتمثل إشكالية البحث في المحاولة عن الإجابة عن جملة من التساؤلات المتعلقة بدرجة تأثير العوائق الأمنية والاقتصادية والسياسية الداخلية على مسار تنفيذ مشروع طريق التنمية. وفيما إذا كانت المشاريع الإقليمية المماثلة لمشروع طريق التنمية ستسلب الأخير جدواه الاقتصادية وتحيد أهميته الجيوسياسية.

منهجية البحث

يعتمد البحث المنهج الوصفي التحليلي المقارن للبيانات والمؤشرات والأرقام المتعلقة بإمكانيات وقدرات مشاريع النقل التجاري والعبور وتفريغ وشحن حاويات البضائع للمشاريع الثلاث المتنافسة: مشروع طريق التنمية، ومشروع ممر الشمال–الجنوب، ومشروع الممر الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط واوربا.

المحور الاول: ما هو طريق التنمية

في إطار سعيه الى تنويع مصادر اقتصاده وتعزيز اتصاله مع دول العالم شرقا وغربا، أعلن العراق في شهر مارس/ اذار عن نيته الشروع بالمباشرة بتنفيذ مشروع استراتيجي مهم أطلق عليه اسم "طريق التنمية. عهد تنفيذ هذا المشروع الى شركة النقل بالسكك الحديد الفرنسية الستوم، ونفذت دراسات الجدوى الخاصة به شركة PEG الإيطالية، في حين تقدم كل من الامارات وتركيا دعما ماليا لتنفيذه. ينطوي هذا المشروع على بناء ١٢٠٠ كلم من السكك الحديدية وطريق بري دولي يربط ميناء الفاو في محافظة البصرة العراقية بتركيا على ان يتم انجاز هذا بحلول عام ٢٠٢٥ (Shokri 2023) . المشروع والذي كان يعرف سابقا باسم القناة الجافة هو جزء من خطة معدة لتطوير ميناء الفاو الكبير، يمكن ان يوفر طريقا للنقل البحري موازيا لقناة السويس. ويسعى العراق ضمن هذه الخطة الى تطوير شبكة نقل متكاملة تتضمن انشاء مدن صناعية وطرق سريعة، من شأنها تسهيل حركة البضائع والناس بين العراق وتركيا(ايغون).

وبوسع الطريق نقل ٣.٥ مليون حاوية من البضائع في المرحلة الأولى بما يعادل ٢٢ مليون طن سنوياً بحلول عام ٢٠٢٨، على أن تزيد الطاقة الاستيعابية لتصل ٧.٥ مليون حاوية بحلول عام ٢٠٢٨ في المرحلة الثانية، ويجري العمل على بناء سكة حديدية ثنائية المسار لتستوعب ٨٠-٩٠ قطاراً يومياً تشغل بالكهرباء. ومن المخطط أن تنشئ الحكومة العراقية مدناً صناعية ومنشآت خدمية على طول الطريق(الزيادي ٢٠٢٣).

تشير مخططات المشروع الى ان عملية إنجازه ستمر بثلاث مراحل زمنية. من المتوقع انجاز المرحلة الأولى في عام ٢٠٢٨. في حين ان تاريخ انجاز المرحلة الثانية سيكون في عام ٢٠٣٨. اما المرحلة الثالثة يتوقع اكتمالها في عام٢٠٥٠ (الدباغ ٢٠٢٣). مع اكتمال المرحلة الأولى، يرى البعض بان هذا المشروع الضخم يمكن ان يغير المشهد الاقتصادي والتجاري في المنطقة، بالإضافة الى تسهيله للتجارة والتنقل والسفر بين تركيا والعراق والمنطقة بأكملها.

فالفرص الاقتصادية التي يتوقع ان يخلقها ربط العراق بطرق التجارة الدولية كبيرة جدا بشكل سيسهم في دعم الاقتصاد المحلي وجذب الاستثمارات الأجنبية ويعزز من القدرات التنموية في البلاد. فالقناة الجافة او طريق التنمية سيتسبب في انخفاض كلفة النقل واختصار المسافة وبالتالي تقليص المدد الزمنية التي تأخذها عمليات التبادل التجاري بالعادة. من الفوائد الأخرى التي سيعود بها مثل هكذا مشروع هو توطيد العلاقات التركية العراقية استراتيجيا بشكل يسمح للأخير بالتفاوض مع الجانب التركي لضمان حصول العراق على اطلاقات مائية كافية تتناسب مع حاجة البلاد من المياه. فالمشروع لا يعني تعزيز الرابطة الاقتصادية بين العراق وتركيا فحسب، انما قد يسهم هذه المشروع في رفع حجم الغاز والنفط العراقيين المصدرين الى تركيا. ومن الأمور التي تجدر الإشارة اليها في هذا السياق ان الصادرات العراقية

غطت في عام ٢٠٢٠ حوالي ٣٠ بالمائة من حاجة تركيا من النفط الخام. ان نجاح مشروع طريق التنمية بشكل عام سيشجع على المزيد من التعاون والاندماج على المستوى الإقليمي ويحفز على جذب استثمارات إضافية من دول جوار العراق.

المحور الثاني: محددات الرؤية والتنفيذ المحلية

ان تنفيذ وإنجاز مشروع التنمية يواجه تحديات داخلية وخارجية امنية وفنية ومالية عديدة. اول هذه التحديات تتمثل بالمعوقات الأمنية. فامتدادات طريق التنمية تعني توسع طريق التنمية ليشمل سوريا المجاورة للعراق. ونظرا للصراع الدائر في هذا البلد ووجود نشاط لجماعات مسلحة تعمل على أراضيه، فان هذا الامر يحمل مخاطر على عملية تنفيذ وتشغيل المشروع على المدى القريب والمتوسط. كذلك تقف التوترات بين بغداد واربيل عائقا امام هذا المشروع، حيث تخضع حدود العراق مع تركيا ومنطقة فيشخابور التي يتوقع ان يمتد المشروع اليها لسيطرة الإقليم.

يضاف الى التحديات الأمنية تحدي اخر يتمثل بالتحدي المالي، حيث ان انجاز المشروع يستدعي توفير تخصيصات مالية ضخمة على شكل استثمارات اجنبية، من دونها سيكون إتمام هذا المشروع صعبا للغاية. على الصعيد السياسي، يواجه تنفيذ المشروع تحديا مختلفا. فالمشاريع الاستراتيجية في العراق غالبا ما تصبح عرضة للتجاذبات ومحلا للاستقطاب والخلافات السياسية. ويمكن للخلافات السياسية ان تقيد الإجراءات التنفيذية المرتبطة بالمشروع عن طريق الضغط الذي يمكن ممارسته على الحكومة المركزية من خلال تأليب الرأي العام ضده او التحرك عن طريق السلطة التشريعية والتضييق البرلماني(طريق التنمية ٢٠٢٣). أخيرا قد يعرقل الفساد المستشري في مؤسسات الدولة تنفيذ هذا المشروع، حيث ستسعى العديد من الجهات المتنفذة الى تحقيق استفادة مالية من العقود المرتبطة ببناء مفاصل المشروع، خاصة عند معرفة ان المبالغ المالية المرصودة لتنفيذ المشروع وملحقاته تقدر بعشرات المليارات من الدولارات.



خريطة مشروع طريق التنمية، المصدر: وكالة الاناضول

https://www.aa.com.tr/en/world/road-project-means-connecting-east-to-europe-through-iraq-and-turkiye-premier-sudani/3236711

أخيرا، يرى بعض الخبراء ان مشروع طريق التنمية يصطدم بعدة ضوابط اقتصادية ومحددات تتعلق بطبيعة والية عمل النقل الدولي. حيث يذكر الخبير الاقتصادي الدكتور زياد الهاشمي في هذا الصدد الاتي:

"ان بعد العراق جغرافيا عن المسارات الرئيسية للنقل التجاري الدولي الحديث بين آسيا وأوروبا، وامتناع شركات النقل البحري للتخلي عن حقوقها في نقل الحاويات لأطراف او دول أخرى، والتزام شركات التأمين بتأمين الحاويات على ظهر السفينة حصرا دون تغطية للحاويات المنقولة برا، إضافة الى التعقيدات العملياتية واللوجستية والأمنية المتعلقة بمناولة ونقل كميات ضخمة من الحاويات بريا ولمسافات طويلة، وكذلك إدارة حركة دوران الحاويات المعبئة والفارغة بين آسيا وأوروبا بكفاءة وانسيابية. كل هذه العوامل وغيرها، تجعل من الصعوبة بمكان على العراق تقديم خدمات نقل متعدد الوسائط ذات تنافسية عالية وقادرة على جذب حصص سوقية كافية من مجمل حركة التجارة بي آسيا وأوروبا، والتي تعتمد ف أكثر من ٨٤% منها على النقل بحرا ومن خلال قناة السويس (الهاشمي ٢٠٢٣)."

المحور الثالث: المحددات الإقليمية/ المشاريع المنافسة

بالإضافة الى التحديات الفنية والسياسية والمالية واللوجستية الانفة الذكر والتي يمكن لها عرقلة عملية تنفيذ وانجاز وتعطيل مشروع طريق التنمية، تشكل المشاريع وممرات النقل التنافسية التي تتزاحم بها منطقة الشرق الأوسط وتعمل على تنفيذها دول إقليمية أخرى بشراكات وتعاون مع أطراف واقطاب عالمية تحديا اخر لمشروع طريق التنمية العراقي. كل هذه المشاريع تحاول ان تقدم ممرات نقل تجارية دولية تنافس او تحل محل طريق النقل البحري التقليدي المار عبر قناة السويس، اما تعزيزا لمصالح تجارية خاصة او للتحرر من القيود الجيوسياسية التي فرضتها البيئة التنافسية الرامية للسيطرة والتحكم بسلاسل الامدادات الدولية سواء من قبل الولايات المتحدة او الصين او روسيا. لذلك، فان نجاح مشروع طريق التنمية قد يصطدم بمنافسة حادة من مشاريع وشراكات دولية أخرى مثل مشروع ممر الشمال–الجنوب والذي تسعى الى تنفيذه روسيا بالشراكة مع الهند ودول وسط اسيا وإيران، بالإضافة الى ما قد يمثله الربط السككي مع إيران من تقاطع مع الأهداف التي من المفترض ان يؤديها مشروع طريق التنمية، ومشروع الممر الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط واوربا (الممر الأخضر) الذي تم طرحه على هامش قمة الدول العشرين ٢٠٢٣ وتبنته دول مثل الهند والسعودية والامارات والأردن و(إسرائيل) والاتحاد الأوربي.

أولا: مشروع الممر الدولي للنقل بين الشمال والجنوب

على الرغم من ان جذور هذا المشروع تعود بتاريخها الى قرابة عقدين مضت، الا ان الممر الدولي للنقل بين الشمال والجنوب والذي يسعى الى انشاء خط نقل من الهند مرورا بإيران وصولا الى روسيا عاد الى الواجهة في خلال العامين الماضيين. ويعود السبب وراء زيادة اهتمام كل من روسيا وإيران بتفعيل ممر دولي يربط الهند بآسيا الوسطى وروسيا الى للعقوبات الغربية المفروضة على روسيا والتي أعقبت الغزو الروسي لأوكرانيا في شهر شباط من العام ٢٠٢٢ بالإضافة الى العقوبات الغربية المفروضة على إيران(جزيرة نت ٢٠٢٢). يغطي مشروع الممر الدولي للنقل بين الشمال والجنوب يمتد بطول ٧٢٠٠ كلم، بهدف تسهيل نقل الحمولات التجارية بين أفغانستان وأرمينيا وأذربيجان وروسيا ووسط اسيا واوربا والهند وإيران. وتوفر شبكة الممرات البحرية والموانئ وسكك الحديد التابعة للمشروع والتي تربط مدينة مومباي بمدينة سان بطرسبرغ مرورا بميناء تشابهار الاستراتيجي. ويتوقع ان يقلل هذا المشروع من وقت النقل بنسبة ٤٠ بالمائة، من حوالي شهرين الى قرابة الشهر، ويتزامن ذلك مع خفض في كلف النقل بنسبة ٣٠ بالمائة عند مقارنتها بتكاليف الشحن عن طريق قناة السويس(Amir2023) .



خارطة الممر الروسي الشمالي الجنوبي/ المصدر: The New Region
https://thenewregion.com/posts/458/iraq-s-development-road-amid-global-trade-projects

وكجزء من المساعي الرامية الى التعجيل في استكمال مفاصل ممر النقل الدولي بين الشمال والجنوب، ، وقعت كل من طهران وموسكو في السابع عشر من شهر أيار من العام ٢٠٢٣ اتفاقا يقتضي بإنشاء خط سكة حديد "رشت–استارا"، بطول ١٦٢ كلم، والذي يتوقع إنجازه بحلول عام ٢٠٢٧. وقد يتسبب انجاز هذا الخط برفع مستوى نقل البضائع عبر ممر الشمال–الجنوب من مستواه اليومي الذي يبلغ الان

١٥ مليون طن الى ٤١-٤٥ مليون طن بحلول نهاية عام ٢٠٢٣. وتسعى روسيا الى استثمار ١.٣ مليار يورو لتمويل بناء هذا الخط. في حال استكمال هذا الخط، سيكون الطريق مفتوحا بشكل مباشر امام البضائع الروسية للوصول الى منطقة الخليج(Rawandi-Fadai2023).

ثانياً: الربط السككي مع إيران

تسعى إيران الى تحويل البلاد الى محور وممر إقليمي ودولي لنقل البضائع والسلع ومركزا تجاريا حيويا عن طريق انشاء خطط للسكك الحديد وطرق دولية تربط إيران مع جيرانها في الشرق والغرب والشمال والجنوب وقد يصل بعضها الى ميناء اللاذقية المطل على البحر المتوسط في سوريا. بالإضافة الى العوائد الاقتصادية والمردودات المالية والفائدة التجارية، تهدف إيران الى تعزيز مكانتها الدبلوماسية ومركزها الجيوسياسي عن طريق هذه المشاريع جزء من الرؤية الإيرانية تقتضي ربط شبكة السكك الحديد الإيرانية بالعراق. وهو مشروع متلكئ تم الاتفاق على شكله الاولي خلال اتفاقية عقدت بين العراق وإيران في عام ٢٠١٤، لكن تطبيق هذه الاتفاقية تعثر بسبب الظروف الأمنية والتحدي الذي اوجده استيلاء تنظيم داعش على أجزاء من الأراضي العراقية. وعاود الطرفان التفاوض حول إتمام هذا المشروع ليتم الاتفاق في عام ٢٠٢١ على استكمال الربط السككي بين البلدين خلال عامين، لكن المشروع بقي من دون تنفيذ حتى اللحظة. فنيا، ينطوي المشروع على بناء خط سكة حديد تربط مدينة البصرة العراقية ومدينة الشلامجة الإيرانية خلال مدة تبلغ العام ونصف العام. بالإضافة الى ذلك، تلتزم إيران ببناء جسر يبلغ طوله ٩٠٠ متر يمر فوق شط العرب. ولا يقتصر المشروع الإيراني على ربط سكة الحديد الإيرانية بالعراق عن طريق منفذ الشلامجة انما يتضمن ذلك ربط معبر خسروي الحدودي بمنفذ خانقين العراق في محافظة ديالى.

يواجه الربط السككي بين العراق وإيران تحديات يتعلق بعضها بالإجراءات الفنية والتنفيذية في حين يرتبط البعض الاخر بالمعوقات المالية والاقتصادية الناجمة عن العقوبات الدولية المفروضة على الاقتصاد الإيراني. ان عملية بناء المجسرات ومد سكة الحديد يحتاج الى تجريف الرواسب الراكدة في الممر المائي والتي مضى عقود طويلة منذ ان تم تجريفها اخر مرة وإزالة مخلفات الحرب العراقية من الغام ومقذوفات. هنالك مخاوف إيرانية من ان يمثل تطوير ميناء الفاو في العراق تحديا اخر لتطلعات إيران في مجال التحول الى ممر دولي لنقل البضائع وطريق رئيس للتجارة الإقليمية. فالتعاون التركي العراقي قد يؤثر على حركة النقل التجاري بين إيران وتركيا، حيث يقدر حجم التجارة بين البلدين حوالي ٦ مليار دولار سنويا. وان ربط ميناء الفاو العراقي بشبكة قطارات تتصل بتركيا في الشمال يمكن ان يوفر ممرا بديلا لخط النقل التجاري الإيراني الى تركيا(Shokri2023).

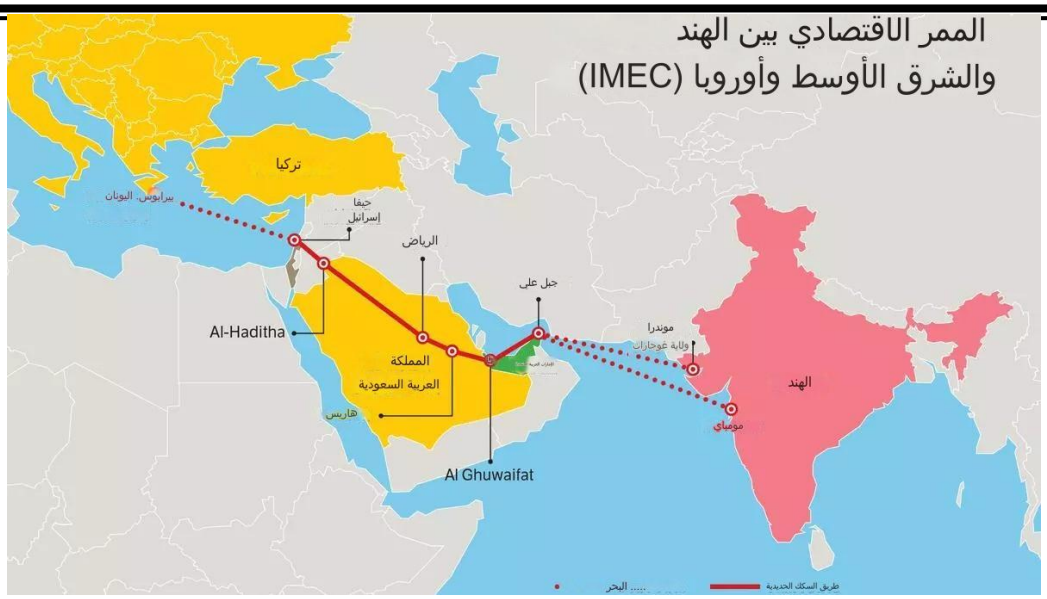
ان قدرة إيران على التنافس مع ميناء الفاو والبنى التحتية التي ستتصل به مرهونة على تطويرها لمجمل البنية التحتية لشبكة قطاراتها وانشاءها خطوط نقل تجارية جديدة. وتتمثل الفرص التي تمتلكها

إيران في جعبتها ضمن هذا المجال ربط ميناء جاسك المطل على خليج عمان في اقصى الجنوب الإيراني مع مدينة سرخس المحاذية لتركمانستان في الشمال ومن هناك الى اسيا الوسطى. وتأمل طهران أيضا تطوير ميناء تشابهار في جنوب شرق البلاد للمساعدة في تحويل البلاد الى بوابة إقليمية لاستقبال وتصدير البضائع ضمن ممر الشمال الجنوب وتحويل إيران للممر رئيس من ممرات النقل والتجارة الإقليمية (مركز الامارات للسياسات) .

ويزيد من المخاوف الإيرانية من مساعي العراق الطموحة في مجال النقل بالتعاون مع الصين وتركيا ضعف قدرات ميناء خورم شهر الإيراني القريب على العراق وعدم قدرته على منافسة ميناء الفاو جيوسياسيا وبالتالي عجز إيران عن مجاراة العراق في ميدان النقل البحري وضعفها في مجال تجارة العبور. فطهران ترى ان قدرتها في مجال الترانزيت الإقليمي ينبغي ان تفوق تلك التي يمتلكها العراق. وتشير الأرقام الى ان العام الماضي سجل استيعاب موانئ العراق ١.٨ مليون وحدة مكافئة لعشرين قدما في حين سجلت موانئ إيران ٢.١ مليون وحدة مكافئة لعشرين قدما، ويمكن عزو التراجع الإيراني في هذا المجال الى العقوبات الدولية والتوترات الجيوسياسية كما يرى ذلك الكثير من الخبراء. ومالم يحدث تغيير كبير في هذه العوامل، ستبقى القدرات الإيرانية في قطاعات النقل والموانئ واللوجستيات عاجزة عن الوصول الى طاقاتها وقدراتها وتحويل إيران الى دولة رائدة في مجال النقل والتجارة بالمجمل، يمكن للعراق وإيران تجنب تحويل التنافس في مجالات النقل البحري والبري الى صراع صفري عن طريق إدراك المكاسب المشتركة التي يمكن ان تعود على الطرفين من التعاون الاقتصادي والتكامل في هذه المشاريع.

ثالثاً: الممر الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الوسط واوربا (الممر الأخضر)

من المشاريع الدولية المعنية بخطوط النقل والتبادل التجاري والتي تم طرحها مؤخرا وتمر بمنطقة الشرق الأوسط ويمكن لها ان تنافس مشروع طريق التنمية العراقي هو مشروع الممر الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط واوربا والذي يعرف أيضا باسم الممر الأخضر. تم الإعلان عن هذا المشروع على هامش قمة دول العشرين ٢٠٢٣ التي اختتمت اعمالها في الهند بداية شهر سبتمبر/ أيلول عام ٢٠٢٣. حيث وقعت كل من المملكة العربية السعودية والاتحاد الأوربي والهند والامارات العربية المتحدة وفرنسا وألمانيا وإيطاليا والولايات المتحدة مذكرة تفاهم تعهدت وفقها هذه البلدان بالتزامها بالعمل بشكل مشترك لإنجاز هذا المشروع. وفي الوقت الذي تشح فيه التفاصيل المتعلقة بهذا المشروع، تكشف مذكرة التفاهم المذكورة انفا بعض الخطوط العامة حول انشاء شبكة نقل بحرية وبرية تكون مكملة للممرات النقل البحرية والبرية الموجودة في الوقت الحاضر.



خريطة الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط واوربا، المصدر: Frontline Magazine
https://shorturl.at/Bkslw

وتشير التصورات الأولية لمسار الممر الأخضر الرامي الى ربط الهند بدول الخليج عن طريق البحر، ثم ربط منطقة الخليج عن طريق سكك حديد تتفرع الى الأردن و(إسرائيل)، من هنالك ترتبط باوربا (اليونان) عن طريق البحر. فالبنى التحتية للمشروع تشتمل على خطوط للسكك الحديدية تربط الامارات العربية المتحدة بإسرائيل عن طري السعودية والأردن، بالإضافة الى شبكة الكابلات الكهربائية الرامية لتعزيز الاتصال الرقمي وانابيب لنقل الطاقة النظيفة(Khan). يهدف مشروع الممر الأخضر وفقا لتصريحات المعنيين الى "تنمية الاقتصاد الرقمي وتعزيز التبادل التجاري وزيادة مرور البضائع بين الدول المشاركة، وهي الهند والسعودية والامارات والأردن و(إسرائيل) والاتحاد الأوربي"(الهاشمي ٢٠٢٣).

يفسر الاهتمام الغربي، الأمريكي على وجه التحديد، بمشروع الممر الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط واوربا على انه نابع من رغبة الولايات المتحدة بربط شركائها في منطقة جنوب شرق اسيا مع أولئك في منطقة الشرق الأوسط ضمن بنية جيو–اقتصادية موحدة. كما يؤشر الانخراط الأمريكي هذا وجود إرادة لدى واشنطن لتمويل مشاريع خاصة بتأسيس بنى تحتية ومشاريع على مستوى العالم بشكل مماثل لما تقوم به الصين ضمن مبادرة الحزام والطريق(Alhasan & Solanki).

سيتيح المشروع في حال تم استكماله والعمل به انتقال سلس للبضائع الهندية من دون توقف حتى وصولها الى اوربا. وفقا لهذه الرؤية، سيختصر الممر الأخضر الكلف والاعباء اللوجستية الناجمة عن تحميل وتفريغ البضائع وتغير مسارها، بالإضافة الى اختصارها للوقت الذي تأخذه وصول الشحنات التجارية في العادة عند مرورها عن طريق البحر الأحمر وقناة السويس. أحد مكامن القوة التي تعزز من أهمية وقدرات مثل هكذا طريق للتجارة الدولية هو القدرة الاقتصادية والمالية للأطراف التي تعتزم انشاءه. فالهند هي أحد الاقتصاديات الكبرى عالميا والتي تمتلك مصلحة ورغبة شديدة في تصدير وايصال

منتجاتها وصادراتها الى الأسواق الاوربية وأسواق الشرق الأوسط ودول الخليج على وجه التحديد. كما ان اشتراك دول الخليج العربي ضمن هذا المشروع يعني توفير ضمانة مالية ضرورية لتمويل الاستثمارات التي تحتاجها البنى التحتية المرتبطة بهذا المشروع(درويش ٢٠٢٣).

لا يزال مشروع الممر الأخضر في مراحله الاولية وهو بحاجة معالجة العديد من التحديات والمحددات الاقتصادية والجيوسياسية التي تواجهه. ان خلق طريق تجاري يتم فيه التحول عن المسار البحري التام للحاويات والشحنات التي يتم نقلها عن طريق النقل البحري من خلال قناة السويس باتجاه اوربا مباشرة والاستعاضة عنه بطريق جديد يضيف حلقة برية جديدة الى المسار المعتاد لهذه الشحنات غير مجدي من الناحية الاقتصادية. فعملية تفريغ محتويات الشحنات التجارية في موانئ الخليج سواء في الامارات او المملكة العربية السعودية ومن ثم إعادة نقلها برا عن طريق السكك الحديدية الى الأردن و(إسرائيل) ومن هناك الى الدول الاوربية تزيد من التكلفة الاجمالية لعمليات التبادل التجاري وتظفي الكثير من الشكوك حول جدوى المشروع من الناحية الاقتصادية والعملياتية ويخفض من ميزته التنافسية.

من الناحية الجيوسياسية يبقى تنفيذ هذا المشروع مرهونا بما ستؤول اليه عملية التطبيع بين (إسرائيل) والسعودية، فمن دون الوصول الى صيغة اتفاق شامل لتطبيع العلاقات بين البلدين لن تكون هنالك إمكانية لمتابعة انجاز مسار هذا الممر التجاري. وأثبتت الحرب التي تشنها (إسرائيل) على غزة الكيفية التي تؤثر فيها التوترات السياسية على العلاقات بين الأطراف المشاركة ضمن هذا المشروع، فالعلاقات الأردنية (الإسرائيلية) وصلت درجات غير مسبوقة من التوتر نتيجة للحملة (الإسرائيلية) الجارية في قطاع غزة في فلسطين.

ماليا، قد يعاني مشروع الممر الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط واوربا من صعوبات مالية تتعلق بتمويل مشروعاته وبالتالي تأخير إنجازه لفترات طويلة جدا. فمن الممكن ان يتسبب أي انخفاض لأسعار النفط ولفترات طويلة، كما حدث خلال السنوات ٢٠١٦-٢٠٢٠، بتقييد القدرات المالية لدول الخليج لتخصيص الموارد المالية الضرورية المشروع.

ان التحديات والعراقيل السياسية والمالية والفنية التي تواجه مشروع الممر الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط واوربا قد تؤخر من عملية إنجازه الفعلية لسنوات طويلة، او حتى تعديل مستوى الطموحات المرسومة حيال الدور الذي من المقرر ان يلعبه في التجارة والنقل العالميين. ومن شأن هذا التأخير إعطاء فرصة للعراق لإتمام لمشروع طريق التنمية من دون الضغط التنافسي الذي يمكن ان يخلقه انغماس دول الجوار بتنفيذ مشاريع مشابهة لمشروع طريق التنمية من حيث الأهداف والغايات.

الاستنتاجات

ان لمشروع طريق التنمية المرتبط بمشروع ميناء الفاو الكبير واللذان يعتزم العراق إنجازهما على مدى السنوات القادمة أهمية جيو-اقتصادية كبرى بالنسبة للعراق والمنطقة. حيث يتأمل العراق من ان يخدم

مشروع طريق التنمية مساعيه الرامية الى تنويع مصادر الاقتصاد العراقي وجذب الاستثمارات الأجنبية وتطوير قطاعات البنى التحتية والطاقة وربط العراق بسلاسل الامدادات وطرق التجارة الإقليمية والدولية. الا ان هذه المساعي تواجه تحديات جمة وعلى مستويات مختلفة. فعلى الصعيد الداخلي لا يزال مشروع طريق التنمية يصطدم بمعوقات مالية تتمثل في إيجاد التخصيصات المالية الكافية واستقطاب الاستثمارات الخارجية اللازمة لإنجاز متطلبات انشاءه عالية الكلفة. كما تتسبب الانقسامات والاستقطابات السياسية الداخلية بالتأثير على مسارات تنفيذ المشروع لما تفرضه من قيود على أداء الحكومة المركزية، ناهيك عن دور الفساد الإداري في تعطيل إجراءات انجاز المشروع. يضاف الى ذلك تحديات الامن التي قد يواجهها المشروع عند امتداده الى سوريا وما يمثله خطر تواجد الجماعات المسلحة ضمن مسارات طريق التنمية. خارجيا، يواجه المشروع تنافسا جيوسياسيا حادا من قبل مشاريع ومخططات تتبناها شراكات وتكتلات إقليمية ودولية تهدف الى انشاء مسارات للنقل التجاري البري والبحري ومحاور جديدة للتبادل التجاري في مقدمتها الممر الاقتصادي الدولي للنقل من الشمال الى الجنوب ومشروع الممر الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط واوربا بالإضافة الى الربط السككي بين إيران والعراق.

المصادر باللغة العربية

١. الدباغ ، احمد .٢٠٢٣. "يربط اسيا باوربا بسكك حديدية: ماذا تعرف عن طريق التنمية الجديد بالعراق؟ ، الجزيرة نت، ٢٧ أيار ٢٠٢٣، https://www.aljazeera.net/ebusiness/2023/5/27/يربط-آسيا-بأوروبا-بسكك-حديدية-ماذا

٢. الجزيرة نت، ٢٠٢٢. "ايران تفعل ممر "شمال-جنوب" الدولي: هل يصبح بديلا لقناة السويس؟ https://www.aljazeera.net/ebusiness/2022/6/23/إيران-تفعل-ممر-شمال-جنوب-الدولي-هل

٣. الزيادي، رحاب .٢٠٢٣. "خطوات تنموية: تحديات مشروع طريق التنمية بين العراق وتركيا"، المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية، https://ecss.com.eg/34997/

٤. الهاشمي، زياد .٢٠٢٣. الممر الأخضر وطريق التنمية: مشاريع للتنافس ام للتكامل، شبكة الاقتصاديين العراقيين، http://iraqieconomists.net/ar/wp-content/uploads/sites/2/2023/09/زياد-

٥. ايغون، فيض الله تونا . "طريق التنمية: ربط العراق مع تركيا، مركز دراسات الشرق الأوسط التركي"، ١٢ أيار، https://www.orsam.org.tr/en/the-development-road-connecting-iraq-and-turkiye/

٦. "طريق التنمية" في العراق: هل يدخل مسار التجاذبات السياسية؟ الحرة، ٢ حزيران ٢٠٢٣، https://www.alhurra.com/iraq/2023/06/02/طريق-التنمية-في-العراق-يدخل-مسار-التجاذبات-السياسية؟

٧. درويش، غالب.٢٠٢٣. الممر الاقتصادي يرسم خارطة جديدة في طريق التجارة العالمية، اندبندنت عربية، https://www.independentarabia.com/node/499801/سياسة/حوارات/الممر-الاقتصادي-يرسم-خارطة-جديدة-في-طريق-التجارة-العالمية

٨. مركز الامارات للسياسات، ٢٠٢٢. مشروع تطوير ميناء تشابهار بين التحديات والبدائل: هواجس إيرانية، https://epc.ae/ar/details/iranian-affairs/mashrue-tatwir-mina-chabahar-bayn-altahadiyat-walbadayila-hawajis-irania
٩. هل تتحول طموحات الربط السككي بين العراق وايران الى حقيقة؟، أمواج ميديا، ١٥ حزيران ٢٠٢٣، https://amwaj.media/ar/article/deep-dive-will-iran-iraq-rail-ambitions-turn-into-reality

المصادر باللغة الانكليزية

1. Abdul Moiz Khan, "The India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC): Too Little, Too Late?", *Carnegie Endowment for International Peace*, https://carnegieendowment.org/sada/91214
2. Al Jazeera Net, 2022. "Iran Activates the International "North-South" Corridor: Will It Become an Alternative to the Suez Canal?" https://www.aljazeera.net/ebusiness/2022/6/23/
3. Al Jazeera Net, 2022. "Iran activates the international "North-South" corridor: Will it become an alternative to the Suez Canal? https://www.aljazeera.net/ebusiness/2022/6/23/Iran-activates-the-north-south-corridor." International-Is
4. Al-Dabbagh, Ahmed. 2023. "Connecting Asia to Europe by Railways: What Do You Know About the New Development Road in Iraq?", Al Jazeera Net, May 27, 2023, https://www.aljazeera.net/ebusiness/2023/5/27/
5. Al-Dabbagh, Ahmed. 2023. "Linking Asia to Europe with railways: What do you know about the new development road in Iraq?", Al Jazeera Net, May 27, 2023, https://www.aljazeera.net/ebusiness/2023/5/27/Linking-Asia-to-Europe-with-railroads -What
6. Al-Hashemi, Ziad. 2023. The Green Corridor and the Development Road: Projects for Competition or Integration, Iraqi Economists Network, http://iraqieconomists.net/ar/wp-content/uploads/sites/2/2023/09/
7. Al-Hashemi, Ziad. 2023. The Green Corridor and the Road to Development: Projects for Competition or Integration, Iraqi Economists Network, http://iraqieconomists.net/ar/wp-content/uploads/sites/2/2023/09/Ziyad-Al-Hashemi-The-Green-Corridor-and-the-Development-Road- –-Projects-for-competition-or-for-integration-.pdf
8. Al-Zayadi, Rahab. 2023. "Developmental Steps: Challenges of the Development Road Project between Iraq and Turkey", Egyptian Center for Thought and Strategic Studies, https://ecss.com.eg/34997/
9. Al-Ziyadi, Rehab. 2023. "Development Steps: Challenges of the Development Road Project between Iraq and Turkey," Egyptian Center for Thought and Strategic Studies, https://ecss.com.eg/34997/
10. Aygun, Fayzullah Tuna. "The Development Road: Connecting Iraq with Turkey," Turkish Center for Middle Eastern Studies, May 12, https://www.orsam.org.tr/en/the-development-road-connecting-iraq-and-turkiye/
11. Darwish, Ghaleb. 2023. The Economic Corridor Draws a New Map for Global Trade, Independent Arabia, https://www.independentarabia.com/node/499801/-
12. Darwish, Ghalib. 2023. The economic corridor draws a new map on the path to global trade, Independent Arabia, https://www.independentarabia.com/node/499801/politics/dialogues/The-economic-corridor draws a new-map on the path to global trade

13. Egun, Faizullah Tuna. "The Development Road: Connecting Iraq with Turkey," Turkish Middle East Studies Center, May 12, https://www.orsam.org.tr/en/the-development-road-connecting-iraq-and-turkiye/
14. Emirates Policy Center, 2022. Chabahar Port Development Project: Challenges and Alternatives: Iranian Concerns, https://epc.ae/ar/details/iranian-affairs/mashrue-tatwir-mina-chabahar-bayn-altahadiyat-walbadayila-hawajis-irania
15. Emirates Policy Centre, 2022. Chabahar Port Development Project between Challenges and Alternatives: Iranian Concerns, https://epc.ae/ar/details/iranian-affairs/mashrue-tatwir-mina-chabahar-bayn-altahadiyat-walbadayila-hawajis-irania
16. Hasan Alhasan & Viraj Solanki, ''Obstacles to the India-Middle East-Europe Economic Corridor", T*he International Institute for Strategic Studies*, https://www.iiss.org/online-analysis/online-analysis/2023/11/obstacles-to-the-india-middle-east-europe-economic-corridor/
17. Lana Rawandi-Fadai, "What North-South International Transport Corridor Means for Iran", *Russian International Affairs Council*, 3 August 2023, https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/what-north-south-international-transport-corridor-means-for-iran/
18. Syed Raiyan Amir, "Geopolitical Dynamics And Economic Prospects Of International North-South Transport Corridor (INSTC) For Bangladesh', *Eurasia Review*, 27 December 2023, https://translate.google.com/?sl=en&tl=ar&text=Syed%20Raiyan%20Amir%2C%20%22Geopolitical%20Dynamics%20And%20Economic%20Prospects%20Of%20International%20North-South%20Transport%20Corridor%20(INSTC)%20For%20Bangladesh%27%2C%20Eurasia%20Review%2C%2027%20December%202023%2C%20&op=translate
19. The "path to development" in Iraq: Will it enter the path of political tensions? Al-Hurra, June 2, 2023, https://www.alhurra.com/iraq/2023/06/02/The-road-of-development-in-Iraq-enters-the-path-of-political-differences?
20. The Development Road" in Iraq: Will it enter the path of political tensions? Alhurra, June 2, 2023, https://www.alhurra.com/iraq/2023/06/02/
21. Umud Shokri, Iran-Iraq competition in regional maritime and overland transit corridors, *Middle East Institute*, 11 April 2023, https://www.mei.edu/publications/iran-iraq-competition-regional-maritime-and-overland-transit-co
22. Will the ambitions of a railway connection between Iraq and Iran turn into a reality?, Amwaj Media, June 15, 2023, https://amwaj.media/ar/article/deep-dive-will-iran-iraq-rail-ambitions-turn-into -reality
23. Will the Ambitions of Rail Linking between Iraq and Iran Turn into Reality?, Amwaj Media, June 15, 2023, https://amwaj.media/ar/article/deep-dive-will-iran-iraq-rail-ambitions-turn-into-reality