



مركز البيان للدراسات والتخطيط
Al-Bayan Center for Planning and Studies

العراق عُقدة النقل العالمي مشاريع الطرق الدولية الجديدة في الشرق الأوسط

د. مصطفى الدراجي



سلسلة إصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط

عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركزٌ مستقلٌّ، غيرُ ربحيٍّ، مقرُّه الرئيس في بغداد، مهمته الرئيسة -فضلاً عن قضايا أخرى- تقديم وجهة نظر ذات مصداقية حول قضايا السياسات العامة والخارجية التي تخصّ العراق بنحو خاصٍّ، ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام. ويسعى المركز إلى إجراء تحليلٍ مستقلٍّ، وإيجاد حلولٍ عمليّةٍ جليّةٍ لقضايا معقدةٍ تمُّ الحقلين السياسي والأكاديمي.

ملحوظة:

لا تعبّر الآراء الواردة في المقال بالضرورة عن اتجاهات يتبناها المركز، وإنما تعبّر عن رأي كاتبها.

حقوق النشر محفوظة © 2024

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org

Since 2014

العراق عُقدة النقل العالمي مشاريع الطرق الدولية الجديدة في الشرق الأوسط د. مصطفى الدراجي*

عرف العالم طرق التجارة الرابطة بين قارة آسيا وبقية قارات العالم منذُ زمن بعيد، ويعودُ تاريخها إلى بداية مزاولة التجمعات البشرية للتجارة، ومع تطور المجتمعات وتطور الصناعة بعد الثورة الصناعية، زاد الاهتمام بطرق التجارة وتحسينها من أجل زيادة الواردات التجارية، ومع انطلاق الثورة التكنولوجية في بداية القرن العشرين، ظهرت الضرورة الملحة للسيطرة على طرق النقل والممرات المائية من أجل السيطرة على التجارة العالمية وزعامة العالم، لذلك عادَ الاهتمام بمشاريع النقل القاري بين آسيا و أوروبا ومن عدة دول، وبمختلف الطرق، والمسارات، لكن جميعها كانت تمر بمنطقة الشرق الأوسط.

ومن تلك المشاريع: المشروع الصيني مشروع (الحزام والطريق)، الذي يبدأ بالصين ويمر بإيران، ومن ثم إلى تركيا، وأوروبا، والمشروع الأمريكي الهندي السعودي (مشروع الممر الاقتصادي أو الممرات الخضراء) والتي تربط الهند، والشرق الأوسط، وأوروبا بشبكة طرق وسكك حديد، وممرات ملاحية لنقل الطاقة والبضائع، ومن المقرر أن يربط الهند وجنوب شرق آسيا بأوروبا، والولايات المتحدة عبر سلطنة عمان، والسعودية بعيداً عن مضيق هرمز وميناء الفاو، وآخر تلك المشاريع (طريق التنمية) الذي يبدأ بميناء الفاو أقصى جنوب العراق وصولاً إلى أوروبا عبر تركيا، والتي تسعى كل من البحرين والامارات والمملكة العربية السعودية للمشاركة والاستثمار فيه أيضاً.

في هذه الورقة، نسلط الضوء على كل مشروع من المشاريع الثلاث، وناقش أهميتها ونقاط الضعف أو المآخذ التي تؤخذ على كل مشروع، وأهمية المشروع العراقي، وكيف يمثل العراق عُقدة النقل الدولية لكل المشاريع القارية.

1. طريق الحرير الصيني.

تهدف الصين إلى التسويق للمبادرة أو المشروع الذي يعرف رسمياً باسم (الحزام والطريق)، هذه المبادرة هي مبادرة صينية قامت على أنقاض طريق الحرير القديم، ويهدف إلى ربط الصين بالعالم عبر استثمار مليارات الدولارات في البنى التحتية على طول طريق الحرير الذي يربطها بالقارة الأوروبية، ليكون أكبر مشروع بنية تحتية في تاريخ البشرية، ويشمل ذلك بناء مرافق وطرق وسككاً حديدية ومناطق صناعية.

وترتبط فكرة هذا المشروع بالتاريخ القديم لطريق الحرير التاريخي الذي يمتد منذ القرن الثاني قبل الميلاد، ويشير الاسم إلى شبكة الطرق البرية والبحرية التي ربطت بين الصين وأوروبا مروراً بالشرق الأوسط، على طول يتعدى عشرة آلاف كيلومتر، أما الطريق الجديد، فهو مشروع صيني عملاق تشارك فيه 123 دولة، تهدف الصين من خلال هذا المشروع إلى تسريع وصول منتجاتها إلى الأسواق العالمية، بما في ذلك آسيا وأوروبا وأفريقيا وأميركا الجنوبية والوسطى¹.

بدأت محاولات الصين لإحياء طريق الحرير بداية التسعينيات من القرن الماضي، عبر ما عُرف بالجسر البري الأوروبي الآسيوي، الذي يصل بين الصين وكازاخستان ومنغوليا وروسيا، ويصل إلى ألمانيا عبر سكك حديدية، في نهاية عام 2013، تم الإعلان عن مبادرة الحزام والطريق على لسان الرئيس الصيني شي جين بينغ.

كان التركيز الأول في هذه المبادرة على الاستثمار في البنية التحتية، والسكك الحديدية والطرق السريعة، وينقسم المشروع إلى ثلاثة مستويات، تشمل مناطق محورية ومناطق للتوسع ومناطق فرعية، يتألف المشروع الرئيسي من فرعين هما: البري (حزام طريق الحرير الاقتصادي)، والبحري (طريق الحرير البحري).

يمتد طريق الحرير البحري من الساحل الصيني عبر سنغافورة والهند باتجاه البحر المتوسط، أما الفرع البري من المبادرة فيشمل ست ممرات رئيسية وهي: الجسر البري الأوراسي الجديد، ممر الصين - منغوليا - روسيا، ممر الصين - آسيا الوسطى - آسيا الغربية، ممر الصين - شبه جزيرة الهند الصينية، ممر الصين - باكستان، ممر بنغلاديش - الصين - الهند - ميانمار.

1. صراع الممرات: قصة الطرق البحرية والبرية الجديدة التي ستعيد تشكيل الشرق الأوسط وتشعل المنافسة بين القوى الكبرى، موقع عرب بوست، <https://arabicpost.shorthandstories.com>.

منذ إطلاق الرئيس الصيني المشروع، قامت بلاده بالاستثمار بمبلغ قدره ثمانين مليار يورو في مشاريع متعددة، كما قدمت المصارف قروضاً بقيمة تتراوح بين 175 و265 مليار يورو، وتعد روسيا وباكستان أبرز الدول الداعمة للمشروع، وهو ما ظهر من مشاركة الرئيس الروسي فلاديمير بوتين ورئيس الوزراء الباكستاني عمران خان في القمة الصينية لطريق الحرير التي عقدت عام 2019، إلى جانب 35 رئيساً ورئيس وزراء من أوروبا وآسيا وأفريقيا وأميركا اللاتينية. كذلك يدعم المشروع بريطانيا وتركيا ودول صغيرة مثل اليونان التي اعتبر وزير خارجيتها أنه يمثل قمة الانفتاح الاقتصادي في الوقت الذي تلجأ فيه الكثير من دول العالم إلى الانغلاق على نفسها اقتصادياً وسياسياً².

الهدف من وراء إنشاء طريق الحرير.

يختلف طريق الحرير الجديد عن طرق التجارة التاريخية في عدة نواح أساسية، في حين كانت تفرعات طريق الحرير التاريخية بمثابة روابط للتبادل التجاري والثقافي، ولم يكن لها دور سياسي مباشر، في المقابل فإن الهدف المعلن هو تسهيل تداول السلع والخدمات والأفراد لتعزيز التجارة والاستثمار داخل المنطقة مع تحفيز التنمية الاقتصادية في الوقت نفسه.

ومع ذلك، يتميز طريق الحرير الجديد بأن لديه هدف سياسي واستراتيجي أعمق وأكبر أثر من الاقتصادي، إذ يُعد الطريق الجديد تعبيراً صريحاً عن طموحات القوة الصينية في القرن الحادي والعشرين. فهو يأتي بهدف إعادة تشكيل المشهد الجيوسياسي العالمي، أمام ما تراه الصين امتداداً لقوة الولايات المتحدة الأمريكية، ففي خطاب ألقاه الرئيس تشي جي بينغ في جامعة الدفاع الصينية عام 2013، قال: (إن مبادرة حزام واحد وطريق واحد لبلاده هي استراتيجية ضد تحرك الولايات المتحدة شرقاً نحو آسيا)، وقدم الرئيس الصيني حججاً أكثر وضوحاً آنذاك، قائلاً: (لقد أصبحت مصالح الدول الآسيوية متشابكة، وتُشكّل بشكل متزايد مجتمع المصير المشترك)، وفي تقرير نشره موقع The Diplomat بعنوان (طريق الحرير الجديد قديم: لماذا يجب أن تتجاهل خرائط مبادرة الحزام والطريق؟)، قال الرئيس الصيني: (إنه بالنسبة للصين كونها دولة كبيرة يعني تحمّل مسؤوليات أكبر من أجل السلام والتنمية على الصعيدين الإقليمي والعالمي، بدلاً من السعي وراء احتكار أكبر للشؤون الإقليمية والعالمية)، في إشارة إلى السلطة الأمريكية على سياسات واقتصاد العالم.

2. من الصين للعالم.. كل ما تود معرفته عن طريق الحرير الجديد، مركز الجزيرة، 27/4/2019،

<https://www.aljazeera.net/ebusiness>

اذن؛ يأتي طموح القوة العظمى الّدي مع دور أمريكا العالمي كترجمة ضمنية لما ينطوي عليه المشروع من أهمية، ومن خلال تغيير القواعد التي تنظم النظام الاقتصادي العالمي اليوم، تم تصميم مبادرة الحزام والطريق على هذا النحو، مما يعطي الصين فرصة لإعادة ترتيب تسلسلها بين الدول العظمى الأكثر تأثيراً، إذ يعد بعض المحللين الغربيين أن مشروع الحزام والطريق مشابهاً لخطة مارشال الأمريكية (المشروع الأمريكي الاقتصادي لدعم أوروبا بعد الحرب العالمية الثانية، أو ما يُعرف بقبلة الحياة لأوروبا)، ومع ذلك، تظل هناك اختلافات جوهرية، إذ يكمن الاختلاف في أن مبادرة الحزام والطريق الصينية لا تستند إلى المساعدات أو الاستثمار الأجنبي المباشر، ولكنها تعتمد على القروض، لكن التشابه الوحيد بين المشروعين هو الرغبة في تحقيق الأهداف الجيوستراتيجية الطموحة للدولتين، أمريكا في القرن الـ20، والصين في القرن الـ21، ومن خلال مبادرة طريق الحرير الجديد، ترسم الصين خريطة جديدة للنظام الاقتصادي العالمي، مما يجعل الصين قوة مركزية في العالم، وبها تسعى بكين إلى دور تجاري وربما عسكري أكبر في الشؤون العالمية، خاصة في منطقة المحيط الهندي³.

وتسعى الصين إلى تحقيق عدة أهداف مركزية من وراء مشروع طريق الحرير الجديد، تراوح ما بين أهداف محلية، وإقليمية، ودولية، وأهداف سياسية، واقتصادية، وثقافية، ويتمثل الهدف الاستراتيجي الصيني الأول في التعاون الاقتصادي، حيث لا تستهدف مبادرة الحزام والطريق تطوير البنية الأساسية وتنفيذ مشروعات مختلفة فحسب، ولكنها تستهدف أيضاً أن تكون المنصة الرئيسة لتحقيق التعاون الاقتصادي العالمي، متضمنة تنسيق السياسات والتجارة والتمويل والتعاون الاجتماعي والثقافي، ومن الأهداف الأخرى للمبادرة هي⁴:

- تعزيز الروابط الصينية مع المناطق المجاورة.
- مواجهة سياسة الولايات المتحدة المتوجهة نحو الارتكاز على آسيا.

3. طريق الحرير الجديد مشروع «أخطر من اللازم!»، موقع عرب بوست، -<https://arabicpost.shorthandsto-ries.com/The-Hidden-Dangers-of-China>، للمزيد انظر حول الرؤية الصينية المتكاملة لطريق الحرير، الحزام والطريق: تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن الـ21، مجموعة من المؤلفين، تحرير: جانغ يون لينغ-ت، ترجمة: آيه محمد كمال، دار صفصاف، 2017.

4. محمد مطوع، طريق الحرير الجديد في الاستراتيجية الصينية أهداف الكبرى، والوزن الاستراتيجي، والتحديات، مجلة سياسيات عربية، العدد 46، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، قطر، 2020، ص-ص 33-31.

- تأمين الوصول إلى السلع الأساسية اللازمة للنمو الاقتصادي الصيني مثل البترول.
- تعويض الطلب المحلي من قبل الشركات الصينية على الفولاذ والإسمنت.
- سد أو تعويض فجوة البنية التحتية الآسيوية المقدرة بنحو 1.7 تريليون دولار أمريكي حفاظاً على النمو الاقتصادي في المستقبل، وتنفيذ مشاريع بنية أساسية لتسهيل التجارة.
- الدفع نحو أن تصبح العملة الصينية إحدى أهم عملات التجارة الدولية.
- إعادة توجيه فائض الادخار الصيني، وإعادة استخدام القدرات الإنتاجية المحلية، والخبرة الفنية للاستثمار في مشروعات طريق الحرير، حيث يساهم الطريق في مواجهة التراجع في معدلات نمو الاقتصاد الصيني.

ومن أجل تحقيق تلك الأهداف، قامت الصين من خلال صندوق طريق الحرير الجديد برصد نحو 125 مليار دولار لإطلاقها، ومن المتوقع أن تتصاعد لتصل نحو 300 مليار دولار بحلول عام 2030، وهذه المبادرة تشاركية بمعنى أن الدول التي تمر بها الطرق البرية ستقوم بتحمل تكلفة تحديث بنيتها التحتية، ويمكنها الاستفادة من القروض التي يقدمها صندوق طريق الحرير، بالإضافة إلى 50 مليار دولار أمريكي للبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، وبنك بريكس للتنمية الجديد، اللذان سيخدمان المشروع أيضاً عن طريق القروض، وتلك المشاريع الاقتصادية تحاول الصين إظهار استعدادها لتحمل المزيد من المسؤولية في ما يتعلق بما تعتبره (تنمية المنطقة) التي من المفترض أن يغطيها الطريق المنتظر⁵.

مخاطر طريق الحرير.

يرى بعض الخبراء والمحللين السياسيين أن مشروع الحزام والطريق تشوبه بعض المخاطر، من أهمها:

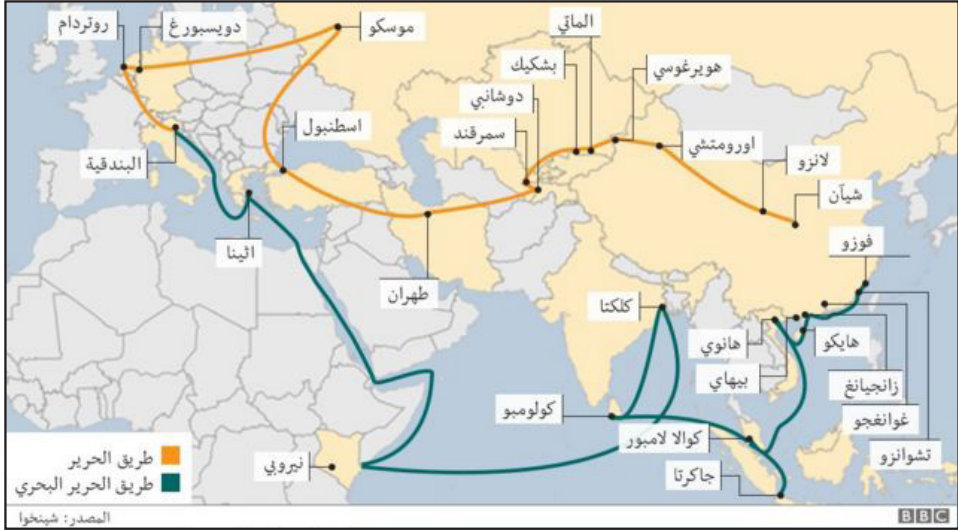
- نظراً للطبيعة الضخمة بشكل غير مسبوق تقريباً للمشروع، هناك مخاوف تتعلق بالقدرة على إنجازه من الأساس.

5. علي الجرباوي، رؤية الصين لدورها العالمي، مركز دراسات الوحدة العربية، يوليو 11، 2023،

- استغرق الأمر عقوداً طويلة لوضع نظام عالمي جديد، تمثل في تأسيس البنك الدولي وصندوق النقد الدولي وبعض المؤسسات الأخرى التي تعمل على إدارة النظام العالمي للتجارة ومشاريع التنمية الأخرى، لذا فإن هناك مخاوف حقيقية من قابلية ازدهار المشروع أو اكتماله.
- مع توسيع الطريق والمضيّ قُدماً بالعمل عليه، ستسعى الصين إلى حماية تلك الطرق برياً وبحرياً، مما يعني توسيع القواعد العسكرية الصينية، والترتيبات الأمنية على طول طريق الحرير، وبالتالي سيكون المشروع أكثر خطورة، وسيخرج عن طابعه الاقتصادي.
- يصف العديد من المحللين الإقراض الصيني من خلال مبادرة الحزام والطريق بأنه (دبلوماسية فخ الديون) المصممة لمنح الصين نفوذاً على الدول الأخرى وحتى الاستيلاء على بنيتها التحتية ومواردها.
- يُعتبر هدف بكين الحقيقي هو الوصول إلى المرافق الاستراتيجية في جميع أنحاء المحيط الهندي والخليج العربي والقارتين (أميركا الشمالية والجنوبية).
- فشلت العديد من مشاريع البنية التحتية التي تمولها الصين في تحقيق العوائد التي توقعها المحللون⁶.
- عانى المشروع من نكسات جيوسياسية واقتصادية، كما أن تمرّكه حول إيران وروسيا الخاضعتين للعقوبات الغربية، أصبح متعارضاً مع شراكة نيودلهي وواشنطن. وبالتالي، يتوقع أن يحد من فاعليته كممر بري بين الهند وأوروبا⁷.

6. مايكل بينون - فرانسيس فوكوياما، طريق الصين إلى الخراب: التكلفة الحقيقية لمشروع الحزام والطريق، ترجمة وتحرير مركز البيان للدراسات والتخطيط، 2023، <https://www.bayancenter.org/2023/09/10262>.

7. صراع الممرات: قصة الطرق البحرية والبرية الجديدة التي ستعيد تشكيل الشرق الأوسط وتشعل المنافسة بين القوى الكبرى مصدر سبق ذكره.



2. طريق الممر الاقتصادي، الطريق الهندي السعودي الأمريكي.

طرحت الولايات المتحدة الأمريكية على هامش قمة مجموعة G20 بنيودلهي (سبتمبر/ أيلول 2023) الممر الاقتصادي الجديد بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC) ويتلخص في إنشاء خط ملاحى بحري- بري لربط الهند والدول المجاورة لها بأوروبا، من خلال خط ملاحى يبدأ من موانئ الهند وصولاً لموانئ دولة الإمارات العربية المتحدة، ثم يتم نقل الحاويات عبر خطوط السكك الحديدية تقطع مسارها أراضي الإمارات ومن ثم المملكة العربية السعودية، وصولاً إلى المملكة الأردنية، وأخيراً إلى إسرائيل، حيث يتم شحن البضائع مرة أخرى بسفن من موانئ إسرائيل حتى اليونان، ومن ثم يتم نقل حاويات البضائع عبر خطوط للسكك الحديدية من اليونان وصولاً إلى باقي دول أوروبا.

لا شك أن المشروع سيتضمن نقل الركاب لأغراض سياحية وغيرها، كما أنه يتضمن في جانب آخر إنشاء بنية تحتية لخدمات التكنولوجيا الرقمية، وإنشاء خطوط لنقل الطاقة. ورغم أن الموافقات المبدئية على المشروع قد تمت من قبل الدول المعنية، إلا أن تكلفته التقريبية لم يُعلن عنها بعد، ومع الرغم من ذلك، يُعتبر المشروع طموحاً، ومن المرجح أن تتجاوز تكلفته التريلين دولار، ويبدو أن الولايات المتحدة الأمريكية ستتحمل الجانب الأكبر من تكلفة المشروع، وبالتالي ستجني

في المقابل النسبة الأعظم من العوائد، وستتولى الهند، عضو مجموعة البريكس، مهمة إنشاء خطوط السكك الحديدية للمشروع⁸.

يبدو أن الممر الاقتصادي الذي تم الإعلان عنه هو طريق طويل، يتألف من أجزاء برية وأخرى بحرية وغيرها، الطريق في ظاهره لا يتعارض مع أي من المرات المائية الإقليمية والمشاريع الاقتصادية الدولية، ومنها قناة السويس المصرية هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى، أنه لا يتعارض مع الحزام والطريق، لكن البعض يرى أن الولايات المتحدة تسعى لتفعيل هذا الطريق وإيجاد شركات هامة جداً من أجل الإضرار بالصين، أما الطرف الهام في الطريق، السعودية، فلن تكون طرفاً في هذه المرحلة من الإضرار سواء بالصين أو بأمريكا أو بأي دولة أخرى، فقد قررت السعودية أن تقف في المنتصف وأن تنحاز لمصالحها، وهو أمر في غاية الأهمية، أضف إلى ذلك أن السعودية اتجهت اليوم إلى البحر الأحمر، وبشكل كبير وكذلك العديد من دول العالم.

أهمية الممر الاقتصادي.

إن الباعث الأساسي وراء المشروع هي الولايات المتحدة الأمريكية، حيث تسعى إلى تعزيز مكانة الدولار، والتأكيد على الاحتفاظ به باعتباره العملة الأساسية على المستوى الدولي، فالهند - العضو المؤسس لتحالف البريكس - وغيرها، عندما تتقاضى مبالغ طائلة من الدولارات الأمريكية، ستكون حريصة كل الحرص على احتفاظ الدولار بقيمته السوقية العالمية، كما أن الولايات المتحدة من جانب آخر ستبؤ مركز الصدارة بين الدول الراجحة من المشروع، نظراً لأنها ستجني عوائد هائلة تشترط بأن تكون بالدولار، وذلك فور تشغيل المشروع⁹.

كذلك، يعبر جيك سوليفان، مستشار الأمن القومي للرئيس بايدن، عن أهمية الممر الاقتصادي بالقول: (إن الممر الاقتصادي سيشمل الهند والسعودية والإمارات والأردن وإسرائيل والاتحاد الأوروبي، وأضاف أن شبكة السكك الحديدية المزعم إقامتها تعكس رؤية بايدن لاستثمارات بعيدة المدى، ويرى أن البنية التحتية المحسنة ستعزز النمو الاقتصادي وتساعد جمع دول الشرق الأوسط معاً، وترسيخ تلك المنطقة كمركز للنشاط الاقتصادي بدلاً من أن تكون مصدراً للتحدي

8. «الممر الاقتصادي».. كيف سيغير شكل التجارة العالمية؟، موقع سكا نيوز عربية، 11 سبتمبر 2023، <https://www.skynewsarabia.com/business/1652095>

9. شوقي محمد صلاح، ما وراء مشروع ممر «الهند/أوروبا»؟، صحيفة زمان التركية، 18/09/2023، <https://www.zamanarabic.com/2023/09/18>

أو الصراع أو الأزمة)، وتكمن أهميته أيضاً في الآتي¹⁰:

- تقليل الاعتماد على قناة السويس
- إنذار إلى الصين أنه على المدى الاستراتيجي، أوروبا لن تستورد بضائع من الصين، وسيكون البديل الهند ودول الممر الاقتصادي، أي أنه منافس لخط الحرير الصيني.
- تجاوز خط التنمية العراقي، وتجاوز طموحات تركيا لتكون عقدة مواصلات بحريه سوقيه، وتجاوز باكستان وإيران.
- سيعزز من مكانة السعودية الاقتصادية والجيوسياسية، وهي طموحات محمد بن سلمان.
- سيعزز من مكان إسرائيل اقتصادياً وسياسياً كونها شريكاً جيوسياسياً لدول الشرق الأوسط والدول العربية، وسيدعم التطبيع بشكل كبير.

هل المشروع يضر بقناة السويس؟

إن الممر الاقتصادي سيأخذ وبشكل مؤكد حصة من كميات البضائع التي تنقل من خلال قناة السويس المصرية، لكن يبقى النقل عن طريق قناة السويس أرخص، وبكميات أكبر، فالنقل عبر الممر الاقتصادي يمر بمناطق كثيرة، ويمر نقل البضائع عبر مراحل متعددة مما يزيد من كلفة النقل، ويقلل من الحمولات الكبيرة في بعض المحطات، على العكس من النقل البحر عبر قناة السويس، الذي يتميز بكميات أكبر وبمراحل تفريغ وتحميل بسيطة وثابته¹¹.

10. الممر الاقتصادي الجديد.. والأطراف المستفيدة، موقع الشرق، 14 سبتمبر 2023، <https://www.shorouk-17.com/news.com>.

11. ما الأهداف التي تريد أمريكا تحقيقها من وراء مشروع الممر الاقتصادي «الهند- أوروبا»؟، موقع سبوتنيك عربي، 17.09.2023، <https://sputnikarabic.ae/20230917>.



خريطة طريق الممر العالمي

3. طريق التنمية العراقي.

أعلن رئيس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني في نهاية مايو/أيار 2023، في بغداد خلال مؤتمر ضم مسؤولي النقل من دول الجوار، عن مشروع (طريق التنمية) الذي يهدف إلى ربط ميناء الفاو الكبير بتركيا وصولاً إلى أوروبا، بحضور مسؤولي النقل من دول الجوار، وهي (السعودية وتركيا وسوريا والأردن والكويت والبحرين وقطر والإمارات وإيران).

سيكون عماد مشروع التنمية طرق المواصلات، إذ يبلغ طول الطريق السريع الذي سيربط بين جنوب العراق والحدود العراقية-التركية 1190 كم، بينما يبلغ طول السكك الحديدية المزمع إنشاؤها ضمن المشروع 1175 كم، لتستوعب قطارات فائقة السرعة (300 كم بالساعة

للمسافرين، و160 كم بالساعة لنقل البضائع)، وستمر خطوط النقل تلك عبر 12 محافظة عراقية تمتد من الجنوب إلى الشمال، مما سيُسهم في تعزيز التجارة والاندماج المحليين.

وتُقدر الحكومة العراقية أن الطريق سيكون قادراً على نقل 3.5 مليون حاوية محملة بالبضائع (أي ما يعادل 22 مليون طن) سنوياً بحلول عام 2028، على أن تُرفع الطاقة الاستيعابية تدريجياً لتصل إلى 7.5 مليون حاوية بحلول عام 2038. ويُخطَّط لأن تكون السكك الحديدية ثنائية المسار، بحيث يستوعب كل مسار 80-90 قطاراً يومياً، معظمها يعتمد على الطاقة الكهربائية¹².

فوائد المشروع.

1. إذا تم تنفيذ المشروع، سيكون بداية لبرنامج إصلاح كبير للاقتصاد العراقي، يبدأ من قطاع النقل وسينعكس ذلك إيجابياً على باقي القطاعات.

2. يعمل هذا المشروع على تطوير قطاع النقل العراقي المتهالك، والذي سيجلب معه نهضة في قطاعات الصناعة والزراعة والسياحة، وغيرها من القطاعات التي عانت خلال الأربعين سنة الماضية.

3. سبُنى مدن صناعية قريبة من هذا الطريق، ومدن سكنية جديدة تبعد عن مراكز المدن الكبرى من 10 إلى 20 كيلومتراً على الأقل، ستستوعب هذه المدن عدداً كبيراً من السكان في ظل الكثافة السكانية التي أدت إلى وجود أزمة سكنية في العراق.

4. إلى جانب الانتعاش التجاري، سيوفر هذا الطريق آلاف من فرص العمل، لاسيما بعد أن تتحول الفاو إلى مدينة صناعية كبيرة قد تُنقل إليها بعض المصانع الكبرى الدولية.

5. نقل مدن صناعية، أو إنشاء مصانع عملاقة لدول صناعية كبرى، مثل الصين إلى الفاو، مستفيدة من قصر المسافة وتوافر المواد الأولية والأيدي العاملة¹³.

6. سيصب المشروع الضخم كذلك في مصلحة قطاع المياه في العراق، حيث يتضمن خطة

12. Ahmad Alsaedi، فوائد وعقبات محلية وإقليمية تواجه مشروع طريق التنمية، المعهد العراقي للحوار، يونيو 28، 2023، [./https://hewariraq.com](https://hewariraq.com).

13. المصدر نفسه.

لتحلية مياه البحر، في الوقت الذي يشهد فيه العراق أزمة شملت مياه الشرب.

7. سيحقق المشروع عوائد «الترانزيت» وعوائد تصدير بعض السلع المحلية التي يعتزم العراق تنشيطها¹⁴.

8. توطيد العلاقات مع دول الجوار وسهولة حل المشكلات المتعلقة، خاصة مع الجارة تركيا، لأنها ترى في طريق التنمية بوابة جديدة للاقتصاد التركي، وممراً للانفتاح على دول الخليج، وبالتالي لديها الاستعداد لحل المشكلات المتعلقة بينها وبين العراق في سبل التفعيل والمشاركة بطريق التنمية¹⁵.

9. تعزيز الدور الجيواقتصادي للعراق، عبر استثمار موقعه الجغرافي بوصفه منطقة ربط بين الخليج وآسيا وأوروبا لتحقيق عوائد سياسية واقتصادية، مما يُعزز مكانته الإقليمية، وهنا تكمن جاذبية المشروع، باعتباره يقوم على فرضية إنتاج العائد الاقتصادي عبر الاستثمار في الموقع الجغرافي¹⁶.

مخاطر تهدد قيام المشروع.

هناك مخاطر واقعية تهدد قيام المشروع، وتُعد عوامل طاردة للاستثمار ومن أهمها:

1. لم تحدد الحكومة العراقية مصدر تمويل المشروع، الذي تقدر تكاليفه الأولية للمشروع بـ17 مليار دولار، وهناك ثلاثة سيناريوهات تمويلية، السيناريو الأول يدور حول التمويل الحكومي، ولكن هناك من يرى عدم قدرة الحكومة على تحقيق ذلك في ظل العجز الكبير في الموازنة العامة، الخيار الثاني هو الشراكات بين الحكومة والقطاع الخاص، والذي يواجه كذلك تحدي توفير الموارد المالية اللازمة في ظل إدارة حكومية، السيناريو الثالث يقترح التمويل من خلال استثمار مجموعة من الشركات العالمية بالتعاون مع شركات محلية، ويُعتبر هذا الخيار الأكثر منطقية لتنفيذ المشروع خلال

14. أميمة الشاذلي، طريق التنمية: فرصة لتطوير البنية التحتية في العراق وهمزة وصل بين الشرق والغرب، موقع بي بي سي، 28 مايو/ أيار 2023، <https://www.bbc.com/arabic/middleeast-65732210>.

15. Sami Sohta، «طريق التنمية» العراقي يعزز مكانة تركيا مركزاً للطاقة (تقرير)، شبكة موقع الأناضول، 24.06.2023، <https://www.aa.com.tr/a/r/2929978>

16. من الفاو إلى فيشخابور: الأبعاد الجيوسياسية والاقتصادية لمشروع «طريق التنمية» العراقي، وفُرض نجاحه، مركز الامارات للسياسات، 2 يونيو 2023، <https://epc.ae>.

فترة زمنية قصيرة، ولكن هناك مخاوف بشأن دخول الشركات العالمية إلى العراق.

2. هناك ممرات اقتصادية مثل قناة السويس والممر الأخضر، وإذا تم إنشاؤهما، سيكون لديهما ضمانات وعناصر أمان أكثر من طريق التنمية في الوقت الحالي، فطريق التنمية قد يكون عرضة لبعض المخاطر مثل تلك التي قد يمثلها حزب العمال الكردستاني في شمال العراق والمجاميع المسلحة الخارجة عن إطار الدولة، والسلاح المنفلت، وبعض المجاميع التي تفضل التعامل مع الصين، ولا تتعامل مع دول الجوار أو أمريكا، أو مخاطر الحدود بين تركيا وأوروبا¹⁷.

3. هناك حرب اقتصادية مستمرة في المنطقة، وهناك مشروعان ماثلان لمشروع العراق، بمران بجوار العراق، ومن ثم قد تعمل تلك الدول على عرقلة مشروع العراق، وبقاء اعتماد العراق على دول الجوار، ولا سيما في موضوع الطاقة.

هل ينافس المشروع قناة السويس؟

إن تحويل العراق إلى مركز عبور يختصر زمن السفر بين آسيا وأوروبا، قد يُنظر إليه البعض على أنه محاولة للتنافس مع قناة السويس، ولكن من وجهة نظر الاقتصاديين، يُعتبر هذا المشروع كمكمل أو رديف داعم للنشاط التجاري لقناة السويس بدلاً من منافستها، وبعقد مقارنة بين الحمولات عن طريق البحر والبر، فإن كفة النقل البحري هي الراجحة نظراً لمرونة النقل، فعبوات القطارات لديها سعة محدودة وحجم محدود، أما الحاويات البحرية فتستوعب أحجاماً متفاوتة وفق حجم كل سفينة، الحمولات الكبيرة جداً يُفضل نقلها بحرياً وهو ما يعود بالمنفعة على قناة السويس، أما الحمولات الأقل حجماً ووزناً فقد تُنقل عبر السكك الحديدية، لذا، يمكن القول إن لكل طريق فوائده، و مميزاته، لكن بالنسبة للمعدات الأكبر والأثقل فإن الخيار البحري هو الأفضل، إذن طريق التنمية لن يكون منافس لقناة السويس، لكن سيأخذ حصة تجارية من قناة السويس¹⁸.

17. طريق التنمية الجديد في العراق.. ما هو؟ وما مميزاته وتأثيره الإقليمي؟، الخليج الجديد، مايو 2023، <https://the-newkhalij.news/article/296100>

18. أميمة الشاذلي، طريق التنمية: فرصة لتطوير البنية التحتية في العراق وهمة وصل بين الشرق والغرب، مصدر سبق ذكره.

لماذا طريق التنمية أفضل من المشاريع العالمية الأخرى؟

1. طريق التنمية هو الأقصر، والأسرع من طريق الحرير، والممر الاقتصادي من حيث نقل البضائع من آسيا إلى أوروبا.
2. يُمثل نقطة محورية لربط أوروبا بآسيا وأفريقيا بآسيا.
3. مشروع التنمية أسرع الطرق بالإنشاء أو الإنجاز، إذ من المفترض أن يكتمل مشروع ميناء الفاو الكبير في 2024، ومشروع قناة التنمية في 2028، بينما يتوقع أن يستغرق الممر الاقتصادي عشر سنوات للانتهاء، أما طريق الحرير، فلا يزال أمامه وقت طويل لإكماله، وكذلك يمثل أقل المشاريع من حيث التكلفة، إذ تبلغ تكلفة طريق التنمية 17 مليار دولار، بينما قدرت تكلفة مشروع الممر الاقتصادي بحوالي 3000 مليار دولار، ولم يتم تحديد تكلفة طريق الحرير النهائية بعد.
4. مشروع طريق التنمية يجعل العراق في الحياد، ويتماشى مع سياسة العراق الخارجية، كون طريق الحرير يمثل الجانب الصيني ومناصريه، والممر الاقتصادي يمثل التوجه الأمريكي المنافس لطريق الحرير.
5. سيعزز المشروع التعاون مع الجارة تركيا، ويحل أزمة المياه وفقاً لمبدأ المصالح المشتركة والمنافع المتبادلة.
6. مشروع التنمية آمنٌ بشكل أكبر من بقية الطرق، حيث يتم نقل البضائع من آسيا إلى أوروبا عبر دولتين فقط، وهما العراق وتركيا، بينما الممرات البقية تمر بأكثر من دولة، وقد يسبب النزاع مع أي دولة وقف النقل من هذا الطريق.
7. سيكون طريق التنمية طريق وسط بين الطريقين، وبالإمكان مستقبلاً ربطه بأحد الطريقين، وخاصة الممر الاقتصادي، لان العراق بصدد تنفيذ خطط للربط السككي مع ربط دول مجلس التعاون الخليجي، وربط سككي آخر مع الجارة إيران.
8. ومن المميزات الأخرى التفضيلية لمشروع ميناء الفاو وطريق التنمية على الممر الاقتصادي،

حيث أن البضائع المنقولة من آسيا إلى أوروبا عبر قناة التنمية تحتاج إلى عملية شحن واحدة في الموانئ الآسيوية، و ثم عمليتي تفريغ واحدة في ميناء الفاو، وأخرى في وجهتها النهائية في أوروبا، بينما في مشروع الممر الاقتصادي تحتاج مثل هذه البضائع إلى عملية شحن في آسيا، ومن ثم تفريغ في موانئ الإمارات ونقلها إلى السعودي، ومن ثم الشحن إلى موانئ إسرائيل، ومن ثم شحنها وتفريغها في أوروبا.



خريطة طريق التنمية

ختاماً، يبدو أن سباق الممرات الاقتصادية العالمية، هو النمط الجديد من الصراع والتنافس العالمي، وأن منطقة الشرق الأوسط، وكالعادة، أصبحت هي الساحة الرئيسة لهذا التطور الجديد من الصراعات العالمية، ويبدو أن الصين اختارت أن تصارع الولايات المتحدة اقتصادياً، وأن يكون صعودها كقطب ثاني مع الولايات المتحدة اقتصادياً عبر طريق الحرير، وسيطرتها على الأماكن المهمة والاستراتيجية التي يمر من خلالها طريق الحرير، ومن ثم اندمجت الفحوى أو المغزى الاقتصادي للطرق الدولية بمنحى جديد هو التنافس الجيوسياسي في الشرق الأوسط، ولينقسم الشرق الأوسط

بين اتجاهين، كل اتجاه يتبع مشروعاً معيناً بين الدول التي تؤيد الصين في مشروعها طريق الحرير وسعيها نحو العالمية، والممر الاقتصادي الذي يضم الدول التي تدور في فلك الولايات المتحدة. لكن مشروع التنمية العراقي لا يزال بعيداً عن هذه التجاذبات، وهو ما أراده العراق لنفسه، وعلى الرغم من أهمية هذا المشروع وجدواه الاقتصادية، لا يزال بعيداً عن الاهتمام الإعلامي والتأييد الدولي. إذ يُراد له أن يكون مستقلاً عن التجاذبات الدولية. وإذا ما تم التعامل معه بجدية في العمل وسرعة في الإنجاز، ونجح العراق في جعله ممراً دولياً بعيداً عن التجاذبات الدولية، فسيكون هو الطريق الأمثل والأقرب والأرخص لنقل البضائع، وربط آسيا بأوروبا.