

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



العمر الاقتصادي أم طريق التنمية أيهما تعتبره إيران تهديداً؟

علي نجات



الممر الاقتصادي أم طريق التنمية: أيهما تعتبره إيران تهديداً؟

سلسلة إصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط / قسم الأبحاث / الدراسات السياسية
الدراسات السياسية

الإصدار / ورقة بحثية

الموضوع / السياسة الداخلية والخارجية / شؤون إقليمية ودولية

علي نجات / باحث أكاديمي وطالب دكتوراه في دراسات الشرق الأوسط

عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركزُ مستقلٌ، 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 خاص، ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام. ويسعى المركز إلى إجراء تحليلٍ مستقلٍّ، وإيجاد حلول عملية جليّة لقضايا معقدة تهتمُّ الحقلين السياسي والأكاديمي.

ملحوظة:

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

حقوق النشر محفوظة © 2025

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org

Since 2014

الملخص

في ظل التصاعد المستمر في المنافسة على النفوذ الجغرافي والاقتصادي في منطقة الشرق الأوسط، برزت مبادرتان رئيسيتان تهدفان إلى إعادة تشكيل خريطة التجارة العالمية: الممر الاقتصادي الذي يربط الهند بالشرق الأوسط وأوروبا ومشروع طريق التنمية العراقي، الذي يسعى لتحويل العراق إلى نقطة عبور مركزية للبضائع والطاقة بين الدول الخليجية وأوروبا.

هذان المشروعان ليسا مجرد مشاريع بنية تحتية، بل يحملان في طياتهما أبعاداً استراتيجية وجيوسياسية قد تؤثر بشكل مباشر على توازن القوى في المنطقة، وعلى مصالح دول محورية مثل إيران. فبينما يربط الممر الاقتصادي الهندي - الأوروبي بين الهند، الدول الخليجية، إسرائيل، وأوروبا دون المرور بإيران، يعتمد مشروع طريق التنمية العراقي على موقع العراق ويهدد دور إيران كممر تقليدي للطاقة والبضائع.

يتناول هذا البحث تحليلاً مقارناً لرؤية إيران تجاه هذين المشروعين، من خلال دراسة المصالح الاقتصادية، ومخاوف تراجع النفوذ الإقليمي، والفرص المحتملة للمشاركة أو العزل. ويهدف إلى الإجابة على السؤال: أي المشروعين ترى فيه إيران تهديداً أكبر لنفوذها الاستراتيجي، الممر الهندي - الأوروبي أم طريق التنمية العراقي؟

الكلمات المفتاحية: إيران، العراق، الممر الاقتصادي، طريق التنمية، الشرق الأوسط

المقدمة

في سياق العولمة الاقتصادية والتنافس الجيوسياسي، برزت الممرات الاقتصادية كأدوات استراتيجية تستعملها الدول لتعزيز التجارة، وضمان أمن الطاقة، وتوسيع النفوذ السياسي. وتُعرف الممرات الاقتصادية بأنها شبكات من البنية التحتية (موانئ، سكك حديد، طرق، أنابيب طاقة) تُستخدم لتسهيل حركة السلع والخدمات بين مناطق متعددة، مع ما يصاحب ذلك من استثمارات ضخمة وشراكات إقليمية.

ويشهد العالم في السنوات الأخيرة تسارعاً في المبادرات الاقتصادية العابرة للحدود، خاصة في منطقة الشرق الأوسط، حيث تتقاطع مصالح القوى الإقليمية والدولية. من بين أبرز هذه المبادرات، يبرز الممر الاقتصادي الهند «الشرق الأوسط» أوروبا الذي طُرح خلال قمة مجموعة العشرين عام 2023، وطريق التنمية العراقي، الذي تسعى بغداد إلى تنفيذه كمشروع استراتيجي يعيد للعراق دوره كمحور تجاري إقليمي.

يتناول هذا البحث تحليل موقف إيران من هذين المشروعين، في ظل ما تمثله من موقع جغرافي استراتيجي تقليدي يربط آسيا بأوروبا. يعتمد البحث على قراءة جيوسياسية واقتصادية للمشروعين، ويقارن بين مستوى التهديد الذي قد تشعر به طهران تجاه كلٍّ منهما، انطلاقاً من حسابات النفوذ الإقليمي، والعلاقات مع الجيران، والتنافس على طرق التجارة والطاقة.

توصل البحث إلى أن الممر الهندي - الشرق الأوسط - الأوروبي يشكل تهديداً استراتيجياً أكبر لإيران، نظراً لاستبعادها التام لها من حركة التجارة، واعتماده على شركاء إقليميين تعتبرهم إيران خصوماً سياسيين، لا سيما إسرائيل. في المقابل، يُنظر إلى طريق التنمية العراقي بقلقٍ مختلف، إذ يرتبط بموقع العراق الجغرافي والاقتصادي، حيث تعتبره طهران مجالاً حيواً تقليدياً لها. ومع ذلك، يمكن لإيران أن تنخرط فيه أو تستفيد منه عبر الشراكة مع العراق وتركيا. وفي الختام، يسلط البحث الضوء على خيارات إيران المستقبلية، بين المواجهة الناعمة، ومحاولات الالتفاف عبر ممرات بديلة مثل ممر الشمال - الجنوب، أو السعي للاندماج في المبادرات القائمة عبر حوار إقليمي متوازن.



المبحث الأول: الموقع الجغرافي لإيران وأهميته في التجارة الإقليمية

تتمتع إيران بموقع جغرافي ممتاز جعل منها جسراً برياً بين دول شرق البحر المتوسط من ناحية ودول وسط وجنوب آسيا من جهة أخرى لعدة قرون، وذلك عندما كانت الطرق الرئيسية للتجارة تعبر الجزء الشمالي للبلاد، ولموقع إيران المتوسط بين نطاق نفوذ دولتين عظميتين المملكة المتحدة والاتحاد السوفيتي خلال العقود الماضية أهمية إستراتيجية خاصة مما جعلها منطقة تنافس شديد بينهما، وكذلك أنها كانت أحد المعابر الرئيسية التي كانت تستخدمها قوات الحلفاء لمد الإمدادات للاتحاد السوفيتي السابق أثناء مقاومته للغزو الألماني خلال الحرب العالمية الثانية، ويمكن تقسيم إيران لأربع أقاليم جغرافية رئيسية، وهم: إقليم المرتفعات الغربية، إقليم المرتفعات الشرقية، إقليم المرتفعات الشمالية، إقليم الهضبة الوسطى.



الخريطة 1: الموانئ البحرية الإيرانية

لطالما كانت إيران نقطة وصل طبيعية بين آسيا الوسطى، والشرق الأوسط، وأوروبا. كانت جغرافية إيران تجارية لعدة قرون وعلى مدى عدة آلاف من السنين، وقد لُقبت بمفترق الطرق التجارية في العالم بطريق الحرير. تتمتع جغرافية إيران بموارد عديدة وضخمة، لكنها تعاني الأمرين من المشاكل المائية والبيئية. ولكي تتمكن بعض الأطراف من ربط نفسها بأطراف أخرى من خلال الارتباط بجغرافيا إيران فيجب أن تعتمد الأخيرة أكثر من أي شيء آخر على امتياز التجارة. على سبيل المثال، يمكن القول: إن الطريقة الأكثر منطقية وفعالية من حيث التكلفة لربط الصين بالقرن الأفريقي والبحر الأبيض المتوسط وأوروبا هي عبر إيران، والطريقة الأكثر منطقية وفعالية من حيث التكلفة لربط أوروبا بالهند والصين والدول الخليجية والدول المحيطة وآسيا الوسطى هي عبر إيران. مفترق طرق بالمعنى الحقيقي. وهذه الجغرافيا ستجلب المنفعة لإيران. هذا الموقع أعطاها ميزة استراتيجية لتكون ممراً لنقل الطاقة والبضائع، خاصة في ظل وجود موانئ مهمة مثل ميناء بندر عباس وميناء تشابهار.



الخريطة 2: مكانة إيران في الممرات الدولية

تقع إيران في موقع استراتيجي، كان يُعرف قديماً 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 التقاء جهات العالم الأربعة. تقع 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 ترانس كاسك، وتربط جنوب شرق آسيا بشمال غرب أوروبا في ممر جنوب آسيا، وتربط أعضاء منظمة التعاون الاقتصادي (ECO)، وأيضاً حلقة الوصل بين دول آسيا الوسطى إلى البحار والخليج في اتفاقية عشق أباد. ومع ذلك، فإن العقوبات الدولية المفروضة على إيران بسبب برنامجها النووي قد حدّت من قدرتها على جذب الاستثمارات والبنية التحتية على طول الممرات. من ناحية أخرى، دفعت التوترات السياسية الإقليمية العديد من القوى الدولية إلى تجنب المرور عبر إيران لتنفيذ مشاريعها الاقتصادية الكبرى.

المبحث الثاني: قراءة إيرانية لمشروع الممر الاقتصادي

في قمة مجموعة العشرين (G20) التي عُقدت في نيودلهي في أيلول/ سبتمبر 2023، تم الإعلان عن مبادرة استراتيجية حملت اسم «الممر الاقتصادي الهند - الشرق الأوسط - أوروبا»¹. هذه المبادرة جاءت في سياق المنافسة العالمية على ربط الأسواق الكبرى، وتهدف إلى إنشاء مسار تجاري بديل لمبادرة «الحزام والطريق» الصينية، وتعزيز الروابط الاقتصادية بين الهند وأوروبا، مروراً بدول الشرق الأوسط. ويهدف المشروع الأميركي أيضاً إلى تثبيت منطقة الشرق الأوسط منطقة نفوذ أميركية في مقابل محاولات الصين اختراقها، وكذلك دمج إسرائيل في المنطقة العربية، وتعزيز موقع الهند في مواجهة الصين.²

ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا هو ممر نقل متعدد الأوجه يربط السواحل الغربية للهند عبر خطوط بحرية بميناء الفجيرة في الإمارات العربية المتحدة، ومن هناك عبر خطوط السكك الحديدية في المملكة العربية السعودية إلى الأردن، وأخيراً إلى ميناء حيفا في إسرائيل.³ ومن المقرر أن تُنقل البضائع من ميناء حيفا إلى ميناء بيرايوس في اليونان، ومن هناك عبر خطوط السكك الحديدية والطرق البرية والبحرية إلى دول أوروبية أخرى. في الواقع، يتكون هذا المشروع من مسارين: المسار الشرقي الذي يربط الهند بالدول الخليجية، والمسار الشمالي الذي يربط الدول الخليجية عبر الأردن وإسرائيل بأوروبا، حيث تُعد إسرائيل الحلقة الرابطة بين هذين المسارين.

يبدأ المسار البحري لهذا الممر الاقتصادي من الهند، التي تتمتع بساحل طويل مع المحيط الهندي وبحر العرب، وتحديدًا من موانئ مومباي، ويمر عبر بحر العرب ليصل إلى موانئ دبي في الإمارات. ثم يبدأ مسار السكك الحديدية من منطقة الغويفات في الإمارات العربية المتحدة، ويمر عبر أراضي المملكة العربية السعودية باتجاه جنوب الأردن حتى يصل إلى مدينة حيفا الساحلية في إسرائيل. ثم يبدأ المسار البحري مجدداً من حيفا، ويمر عبر البحر الأبيض المتوسط إلى ميناء بيرايوس في اليونان، وهو أكبر ميناء في المنطقة وبوابة للوصول إلى الأسواق الأوروبية.⁴ ثم يبدأ

1. India - Middle East - Europe Economic Corridor (IMEC)

2. وحدة الدراسات السياسية، «ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا: مشروع أميركي لمواجهة الصين والتطبيع بين العرب وإسرائيل»، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 14 سبتمبر 2023، ص 2.

3. Arha Kaush, "IMEC at One Year: India-Middle East Leads, Europe Needs to Recommit", September 10, 2024, At: <https://nationalinterest.org/feature/imec-one-year-india-middle-east->

4. Michaël Tanchum, "The India-Middle East Food Corridor: How the UAE, Israel, and India are



المسار البري مجدداً من اليونان ويمتد إلى داخل أوروبا.

تبلغ المسافة الإجمالية للممر الاقتصادي، بما في ذلك المسارات البرية والبحرية، نحو 4830 كيلومتراً.⁵ ويبلغ طول المسار السككي حوالي 2300 كيلومتر، ويمتد من ميناء الفجيرة في الإمارات إلى ميناء حيفا في إسرائيل. يشمل مشروع السكك الحديدية في الإمارات بناء خط سكة حديد بطول 605 كيلومتراً يربط ميناء الفجيرة بالغويقات على الحدود مع المملكة العربية السعودية. ويجري حالياً استكمال المرحلة الثانية من هذا المشروع بطول 145 كيلومتراً. يمتد المسار السككي داخل المملكة العربية السعودية من الجنوب الشرقي إلى الشمال الغربي لمسافة تقارب 1400 كيلومتر، من حرض مروراً بالخرج، الرياض، بريدة، وصولاً إلى الحديثة على الحدود الأردنية. ويتطلب المشروع إنشاء مسار مباشر بين الغويقات في الإمارات وحرض في السعودية، وهو ما تفتقر إليه شبكة الربط السككي حالياً.⁶ أما خط السكة الحديد من الحديثة إلى ميناء حيفا عبر الأراضي الأردنية، فيبلغ طوله نحو 300 كيلومتر. وفي الوقت الحالي، لا يعمل سوى 60 كيلومتراً من هذا الخط، وتحديداً من حيفا إلى بيسان بالقرب من الحدود الأردنية-الإسرائيلية، ويحتاج هذا الجزء إلى تطوير وتوسعة باتجاه الشرق حتى الحدود الأردنية. كما يتطلب خط السكة الحديدية داخل الأردن عملية تجديد شاملة بسبب التآكل والتدهور في بنيته التحتية.⁷ وقد صرح عبد الخالق عبد الله، الكاتب وأستاذ الجامعة في الإمارات، أن «ما يقرب من 90% من البنية التحتية السككية في الإمارات جاهزة». كما التزمت المملكة العربية السعودية باستثمار 20 مليار دولار في الممر، حيث سيخصص جزء كبير منه لإنشاء شبكة سكك حديدية داخلية.⁸

forging a new inter-regional supply chain", July 27, 2022, at: <https://www.mei.edu/publications/india-middle-east-food-corridor-how-uae-israel-and-india-are-forging-new-inter>

5. سلمى حداد، «بعد حرب غزة ما مصير ممر التجارة الأكبر بين الشرق والغرب؟» الخليج أونلاين، 24 يناير 2024.

6. وحده الدراسات الآسيوية، «التنافس التكاملية: ممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا ومبادرة الحزام والطريق»، مركز الإمارات للسياسات، 4 أكتوبر 2023.

7. Arhama Siddiq, "Corridor Politics: IMEC vs. BRI: Another Geopolitical Face-off in U.S.-China Rivalry", Corridor Politics, Vol. 14, No. 2, July to December, 2023.

8. Anchal Vohra, "The uncertain future of the India-Middle East-Europe Corridor", December 28, At: <https://www.politico.eu/article/the-uncertain-future-of-the-india-middle-east-europe-corridor/>



بشكل عام، يهدف مشروع الممر الاقتصادي الطموح إلى تطوير البنية التحتية والتجهيزات اللوجستية في المجالات الحيوية التي تُعد من أولويات العالم اليوم، مثل مصادر الطاقة التقليدية، الطاقات المتجددة، التكنولوجيا والتحول الرقمي، نقل البيانات بسرعة، وتجارة البضائع من خلال استخدام كابلات نقل الكهرباء والبيانات وبناء السكك الحديدية لنقل البضائع. يُقدّر المؤيدون لهذا المشروع أن الممر سيقبل من الوقت اللازم لنقل البضائع من الهند إلى أوروبا بنسبة 40% والتكاليف بنسبة 30%.

يتمتع الممر الاقتصادي بدعم دولي، ومزايا جغرافية، وأهداف اقتصادية مشتركة، إلى جانب قدرته على منافسة مشاريع أخرى، مما يمنحه فرصاً واعدة لتحقيق النجاح. ويحظى هذا الممر بدعم مباشر من الولايات المتحدة وبعض الدول الأوروبية التي تسعى إلى تعزيز حضورها في الشرق الأوسط والحدّ من نفوذ الصين. ويمكن أن يسهم هذا الدعم في تأمين التمويل والاستثمارات اللازمة لتطوير البنية التحتية للمشروع.

تسعى الهند، كأحد الفاعلين الرئيسيين في هذا الممر، إلى تعزيز دورها في النظام الاقتصادي والسياسي العالمي. يمكن لهذا المسار الجديد أن يوفر للهند وصولاً أفضل وأسرع إلى أسواق الشرق الأوسط وأوروبا. في هذا السياق، تعتمد قدرة الهند على الاندماج في ممر من الهند إلى أوروبا بشكل أساسي على كيفية إدارة دلهي لمجموعة شركائها الخارجيين للمشاركة في سلاسل القيمة للصناعات التحويلية. تتم هذه الشراكات الاقتصادية في إطار ثلاثة محاور: ممر الزراعة والأمن الغذائي، ممر الابتكار الذي يشمل الطاقة الخضراء والتكنولوجيا المبتكرة، وممر الصناعات التحويلية البتروكيماوية. في هذا المشروع الضخم، توفر الهند المنتجات الزراعية، والإمارات العربية المتحدة رأس المال، وإسرائيل التكنولوجيا اللازمة.⁹

يعتقد بعض الخبراء في العلاقات الدولية، مثل مايكل تانشوم، أن هذا الممر سيؤثر على قطاع الزراعة وتأمين الأمن الغذائي في المنطقة. تُعد الهند ثاني أكبر دولة في العالم من حيث قيمة إنتاج الأغذية، وأكبر منتج للأغذية ذات المحتوى الحراري،

9. علاء المنشاوي، «الممر الاقتصادي. طموحات كبيرة ومشروع سيغير الشرق الأوسط»، العربية. نت، 11 سبتمبر 2023.

10. محسن شادي، «اعتبارات سياسية: دوافع وتحديات مشروع الهند - الشرق الأوسط - أوروبا»، المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية، 20 سبتمبر 2023.



ورابع أكبر منتج من حيث القيمة الإجمالية للإنتاج الزراعي. من ناحية أخرى، تُعد الدول المشاركة الأخرى في الممر، مثل الإمارات، المملكة العربية السعودية، اليونان، وإسرائيل، قادة إقليميين أو عالميين في تطوير الطاقة الشمسية. وبالتالي، فإن التعاون بين الهند وإسرائيل يعزز تطوير تكنولوجيا الطاقة الشمسية للدول الواقعة على طول الممر.¹¹ بشكل عام، تم تقديم دوافع تصميم وتنفيذ مشروع الممر الاقتصادي لتحقيق أهداف اقتصادية وسياسية واستراتيجية متعددة. يهدف هذا المشروع إلى ربط الهند بأوروبا وتسهيل تطوير وتصدير الطاقة. تشمل أهداف الممر في المجالات التجارية والإنتاجية زيادة الأمن الغذائي وسلسلة التوريد، وربط شبكات الطاقة وخطوط الاتصال عبر الكابلات البحرية لضمان الوصول إلى الطاقة، وتعزيز الابتكارات المتقدمة في تكنولوجيا الطاقة النظيفة، وربط المجتمعات بالإنترنت المستدام.¹² ومع ذلك، فإن الممر الاقتصادي ليس مجرد مشروع اقتصادي، بل هو أيضاً مشروع سياسي وأمني يهدف إلى تحقيق أهداف متعددة.

منذ الإعلان عن ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا، توجّهت أنظار طهران إلى المشروع باعتباره تطوراً خطيراً يحمل في طياته أبعاداً تتجاوز الاقتصاد، ليصل إلى الأمن القومي والنفوذ الجيوسياسي. يُعتبر ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا مشروعاً يمر من الهند نحو أوروبا دون المرور بإيران نهائياً، وهو ما يُفقد دورها التقليدي كممر طبيعي بين الشرق والغرب. هذا الاستبعاد لا يُعدّ فقط خسارة اقتصادية، بل رسالة سياسية واضحة حول موقع إيران في التوازنات الجديدة. كما يمرّ الممر عبر إسرائيل، وهو ما يُعدّ في نظر طهران خطوة خطيرة نحو تطبيع العلاقات بين الدول الخليجية وإسرائيل تحت غطاء اقتصادي.

تعتبر إيران أن هذا المشروع يعزّز وجود إسرائيل في قلب التجارة الإقليمية. ومن جهة أخرى، فإن العلاقات الجيدة بين الهند وإيران تاريخياً تتعرّض لاختبار، إذ يظهر ميل نيودلهي نحو الدول الخليجية في مشاريع استراتيجية كبرى. ترى طهران في ذلك تحوُّلاً في توازنات الهند، قد يؤدي إلى تقليل اعتمادها على الموانئ الإيرانية مثل ميناء تشابهار.

11. Michaël Tanchum, "India's Arab-Mediterranean Corridor: A Paradigm Shift in Strategic Connectivity to Europe", Institute of South Asian Studies, National University of Singapore, Issue No. 14, August 2021.

12. مجموعة باحثين، «الممر التجاري العالمي الهندي-الشرق أوسطي-الأوروبي.. الفرص والتحديات»، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، 5 أكتوبر 2023.





يرى المسؤولون الإيرانيون، وخاصة قائد الثورة الإسلامية، آية الله خامنئي، أن الممر الاقتصادي يشكل تهديداً خطيراً للأمن القومي الإيراني. فقد حذر القائد الأعلى في خطبة الجمعة باللغة العربية من المخطط الغربي - العبري لتحويل إسرائيل إلى بوابة لتصدير الطاقة من المنطقة إلى العالم الغربي واستيراد السلع والتكنولوجيا من الغرب إلى المنطقة، أو ما يُعرف بمشروع الممر الاقتصادي، معتبراً أن السلوك الإجرامي لهذا النظام يرتبط أساساً بهذا المشروع.¹³ كما صرح محمد باقر قاليباف، رئيس مجلس الشورى الإسلامي الإيراني، بوضوح أن هذا الممر الناشئ، بمشاركة إسرائيل والإمارات والسعودية، يهدف إلى تجاوز إيران.¹⁴ بشكل عام، يمكن الإشارة إلى التحديات الجيوسياسية والجيواقتصادية والأمنية كأبرز التحديات التي يفرضها تفعيل الممر الاقتصادي على إيران.

إضعاف الموقع الجيوسياسي وعزلة إيران

يُعزى الموقع الجيوسياسي لإيران بشكل رئيسي إلى حقيقة أنها تتمتع بإطلالة على الخليج الفارسي وبحر عمان بحر قزوين، مما يمنحها موقعاً مميزاً كممر عبور.¹⁵ من ناحية أخرى، فإن وجود احتياطات ضخمة من النفط والغاز في إيران جعلها تتمتع بتداخل مميز بين المواقع الجيوسياسية والجيواقتصادية، مما جعلها واحدة من أهم المناطق في العالم. يشير روبرت كابلان في كتابه «انتقام الجغرافيا» إلى الموقع المحوري لإيران في منطقة الشرق الأوسط، مؤكداً أن ميزة الموقع الجغرافي لإيران في جنوب هارتلاند ماكيندر وداخل ريملاند سبايكمان هي أهم من أي عامل آخر.¹⁶ تقع إيران على مفترق الطرق بين الشرق والغرب، وهي بمثابة الرابط الطبيعي بين آسيا الوسطى وشبه القارة الهندية والشرق الأوسط. تتمتع إيران بموقع جغرافي فريد يجمع بين الجيوسياسية والجيواقتصادية

13. السيد علي خامنئي، «خطبه هاء نماز جمعه تهران» (خطب صلاة الجمعة في طهران)، الموقع الإلكتروني لمكتب المرشد الأعلى، 4 أكتوبر 2024.

14. محمد باقر قاليباف، «گفتوگوی دکتر قالیباف با کارشناسان در برنامه تلویزیونی میزگرد سیاسی» (حوار الدكتور قاليباف مع الخبراء في برنامج المائدة المستديرة السياسية)، الموقع الإلكتروني لمحمد باقر قاليباف، 16 يونيو 2024.

15. علي نجات، «موقف إيران من الممرات الجديدة»، سلسلة إصدارات، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 7 أكتوبر 2024.

16. Robert D Kaplan, The Revenge of Geography: What the Map Tells Us About Coming Conflicts and the Battle Against Fate Paperback, New York: Random House Publishing Group, 2012: P 82.



والجيواقتصادية ودور النقل في المنطقة. إيران تقع في موقع استثنائي يجعلها جسراً يربط بين إفريقيا وأوروبا وآسيا، حيث تربط الهند وروسيا في ممر الشمال-الجنوب، وتربط آسيا بأوروبا في ممر الشرق-الغرب، وتربط آسيا الوسطى والقوقاز وتركيا وأوروبا الغربية في ممر تراسيكا، وتربط جنوب شرق آسيا بشمال غرب أوروبا في ممر جنوب آسيا، وتربط أعضاء منظمة التعاون الاقتصادي، وكذلك تربط دول آسيا الوسطى بالبحار الحرة والخليج في إطار اتفاقية عشق آباد. ومع ذلك، فإن استبعاد إيران فعلياً من الممرات التجارية، على الرغم من أن النقل عبر إيران أقرب وأرخص، يُعد مثلاً على عدم استغلال الموقع الجيوسياسي للبلاد.

في هذا السياق، يمكن أن يؤدي تفعيل الممر الاقتصادي، الذي يُعتبر منافساً للممرات التي تمر عبر إيران، إلى إضعاف الموقع الجيوسياسي لإيران. فاكتمال الممر سيؤدي بالتبعية إلى تقليل الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز. في الواقع، مع تفعيل الممر الاقتصادي، ستخفّض أهمية المضائق الاستراتيجية مثل هرمز وباب المندب، وقد لا تتمكن إيران من استخدام هذه النقاط كأدوات قوة كما في السابق. علاوة على ذلك، في الوقت الذي تلعب فيه إيران دوراً مهماً في اتجاهات التجارة العالمية الجديدة من خلال مبادرة الحزام والطريق وممر الشمال-الجنوب، فإن تفعيل الممر الاقتصادي سيقول من تأثير هذه الممرات، وبالتالي سيحرم إيران من هذه الأداة القوية في التأثير على التجارة العالمية.

تقليل جاذبية ممر الشمال-الجنوب وتقليص النفوذ الاقتصادي لإيران

يُعرف ممر الشمال-الجنوب الاستراتيجي، المعروف اختصاراً بـ (INSTC)، بأنه ممر متعدد الوسائط يربط بين مناطق النقل المختلفة في جنوب آسيا وغرب آسيا ووسطى والقوقاز وروسيا وشمال أوروبا. يربط هذا الممر بين روسيا وإيران والهند عبر آسيا الوسطى والخليج الفارسي، ويعد بتقليص زمن النقل بنسبة تصل إلى 40% والتكاليف بنسبة مماثلة، مما يجعله بديلاً استراتيجياً للمسارات البحرية التقليدية. غير أن المنافسة الجيوسياسية بين الممر الاقتصادي الجديد وممر الشمال-الجنوب، نظراً لكون الأول يُعد مساراً أسرع وأكثر جذباً لربط الهند بأوروبا، قد تؤدي إلى تقليل جاذبية ممر الشمال-الجنوب بالنسبة للعديد من الدول. ونظراً للدعم الدولي الواسع الذي يحظى به مشروع الممر الاقتصادي، فقد تميل دول المنطقة إلى تفضيله، مما يحدّ من أهمية ممر الشمال-الجنوب الذي يمر عبر الأراضي الإيرانية.





يصف خبراء العلاقات الدولية مشروع الممر الاقتصادي، المنافس للممرات الإقليمية، بأنه «مغير لقواعد اللعبة».¹⁷ يهدف الممر الاقتصادي إلى عزل إيران من خلال تعزيز الشراكة بين الهند والدول الخليجية وإسرائيل. تسعى الولايات المتحدة إلى منع أي محاولات إيرانية للتقارب مع الهند ودول مجلس التعاون الخليجي من خلال إنشاء تحالف سياسي-اقتصادي بين الأطراف المذكورة. ولا سيما أن الهند هي المستثمر الرئيسي في ميناء تشابهار الإيراني، الذي يُعد محوراً رئيسياً لمشروع طموح لإنشاء ممر شمال-جنوب بين الهند وروسيا. في الواقع، يعني ممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا فعلياً إلغاء فكرة المشروع الإيراني الذي كان يطمح من خلاله طهران إلى أن تصبح مركزاً للنقل في خط التجارة العالمي بين آسيا وأوروبا.

ومع تطوير الممر الاقتصادي، يمكن للدول العربية أن تكون المسارات الرئيسية لنقل البضائع إلى أوروبا وآسيا. قد يؤدي ذلك إلى تقليص دور إيران كمركز للنقل، وبالتالي التأثير على الإيرادات الاقتصادية لإيران. يمكن أن يغير تفعيل الممر الاقتصادي مسارات التجارة ويقلل من حصة إيران في الأسواق الدولية. كما يمكن أن يؤدي تفعيل الممر الاقتصادي إلى تقليل الاستثمارات في إيران، لا سيما من الهند. ونظراً لجاذبية الممر الاقتصادي، قد يقل اهتمام المستثمرين بالاستثمار في المشاريع المحتملة في إيران في المستقبل، مما قد يؤثر سلباً على النمو الاقتصادي لإيران. بعبارة أخرى، قد تجتذب الدول العربية وإسرائيل استثمارات أكبر من خلال التعاون في هذا الممر، مما قد يؤثر سلباً على قدرة إيران على جذب الاستثمارات الأجنبية.

تعزيز النفوذ والمكانة الإقليمية لمنافسي إيران

يمكن أن يساهم تفعيل الممر الاقتصادي في زيادة وتثبيت دور إسرائيل ورفع مكانة المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة في المنطقة. تُظهر مشاركة السعودية والإمارات في هذا الممر نجاح هاتين الدولتين في تبني موقع كلاعبين رئيسيين في التطورات الإقليمية والدولية الحالية، ولا يمكن تجاهل هاتين القوتين، حيث تأتي هذه المواقف في إطار تنويع الشراكات.¹⁸ يكتب مركز الملك فيصل

17. Sabena Siddiqui, "Impact of India-Mideast-Europe corridor extends far beyond countering China", At: <https://www.al-monitor.com /originals/2023/09/impact-india-mideast-europe-corridor-extends-far-beyond-countering-china>.

18. مجموعة باحثين، «الممر التجاري العالمي الهندي-الشرق أوسطي-الأوروبي.. الفرص والتحديات»، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، 5 أكتوبر 2023.



للدراستات والبحوث في هذا الصدد: «يجب أن تؤدي المملكة العربية السعودية دوراً رئيسياً في مشروع الممر الاقتصادي، لأن المشاركة النشطة في هذا الممر ستحول السعودية إلى مركز لوجستي وعقدة نقل إقليمية ودولية»¹⁹ بشكل عام، تسعى السعودية والإمارات من خلال المشاركة النشطة في مشروع ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا إلى تعزيز موقعهما الاقتصادي والجيوستراتيجي، بالإضافة إلى محاولة لعب دور رئيسي في توازن القوى الإقليمية من خلال التعاون الأمني وتطوير البنية التحتية.

يؤدي تفعيل الممر الاقتصادي إلى تعزيز الموقع الجيوستراتيجي والجيواقتصادي والجيواستراتيجي للسعودية والإمارات وإسرائيل كمنافسين إقليميين لإيران. هؤلاء اللاعبون الإقليميون الثلاثة، الذين يلعبون أدواراً رئيسية ومتعددة الأوجه في مشروع ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا، يسعون من خلال دورهم النشط في هذا الممر إلى تعزيز وتقوية موقعهم في المسارات التجارية العالمية. يمكن أن يعمل هذا الممر كجسر يربط بين آسيا وأوروبا، مما يتيح لهذه الدول لعب دور أكبر في التجارة العالمية. تتيح مشاركة السعودية والإمارات لهاتين الدولتين توسيع تجارتهم غير النفطية وخلق فرص اقتصادية جديدة. كما يمكن لهاتين الدولتين، من خلال استخدام الممر الاقتصادي، جذب استثمارات أجنبية، خاصة في مجالات البنية التحتية واللوجستيات، مما سيساهم في زيادة وزنهما الجيوستراتيجي. علاوة على ذلك، يساعد ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا في تسريع تطبيع العلاقات بين الدول العربية وإسرائيل، مما قد يؤدي إلى زيادة نفوذ إسرائيل في المنطقة وإضعاف موقع إيران، حيث تُعرف إيران دائماً بدعمها لجماعات المقاومة ضد إسرائيل. وهذا يعني زيادة نفوذ إسرائيل في القضايا الاقتصادية والأمنية في الشرق الأوسط، مما يضع إيران في موقف أضعف.

19. مركز الملك فيصل، «مجموعة العشرين ومشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا»، مسارات، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، 1 ديسمبر 2023.



ظهور التحديات الأمنية

أحد التهديدات المهمة الناتجة عن تفعيل الممر الاقتصادي بالنسبة لإيران هو تشكل وتزايد التهديدات الأمنية-العسكرية. يمكن أن يؤدي تفعيل الممر الاقتصادي، الذي يحظى بدعم الولايات المتحدة ودول أوروبية، إلى تشكيل كتلة جديدة مناهضة لإيران. خلال السنوات الماضية، بذلت الولايات المتحدة جهوداً كبيرة لتشكيل تحالف عسكري بين الدول العربية وإسرائيل، وحاولت بكل قوتها كسب تأييد الرياض لهذا الغرض. كان مخطط أمريكا يتمثل في إبرام معاهدة دفاع متبادل مع السعودية وتطبيع العلاقات بين السعودية وإسرائيل لإضفاء طابع عسكري على هذه التحالفات. على أي حال، مع انضمام الهند ودول عربية أخرى إلى الممر الاقتصادي، يصبح تشكيل كتل جديدة في المنطقة سيناريو محتملاً. قد تؤدي التعاونات العسكرية والأمنية بين الولايات المتحدة والهند وإسرائيل والدول العربية إلى زيادة التهديدات العسكرية ضد إيران. يمكن أن يؤثر هذا الوضع سلباً على الأمن القومي الإيراني ويزيد من التوترات في المنطقة. علاوة على ذلك، يؤدي تعزيز العلاقات بين الدول العربية وإسرائيل إلى إضعاف محور المقاومة، حيث يمكن أن يزيد تفعيل ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا، مثل عملية طوفان الأقصى، من التوترات بين جماعات المقاومة وإسرائيل، مما يؤدي إلى مزيد من انعدام الأمن في المنطقة ويؤثر سلباً على أمن حدود إيران. كما أنه في حال واجه الممر الاقتصادي تهديدات من جماعات المقاومة، فإن زيادة نشاط الجماعات الإرهابية في شرق إيران بتحريض من الدول المشاركة في مشروع الممر الاقتصادي أمر محتمل، مما قد يكون له تأثير مدمر على الأمن الداخلي لإيران.

كذلك، يتطلب نجاح الممر الاقتصادي تعاوناً مشتركاً في مجالات الدفاع والأمن بين الدول المشاركة. يمكن أن تشمل هذه التعاونات تبادل المعلومات، وإجراء مناورات عسكرية مشتركة، واتخاذ إجراءات وقائية لمواجهة التهديدات المحتملة. وبما أن التعاونات العسكرية والأمنية بين الدول العربية وإسرائيل تؤدي إلى زيادة التوترات في المنطقة، فقد يهدد هذا الوضع أمن حدود إيران ويزيد من احتمالية وقوع صراعات عسكرية. كما قد تُظهر دول محور المقاومة ردود فعل قوية تجاه محاولات إسرائيل لتعزيز موقعها في المنطقة. في الواقع، لا يؤثر الممر الاقتصادي فقط



على العلاقات بين إيران وإسرائيل، بل يمكن أن يحدث تغييرات كبيرة في الهيكلية السياسية والاقتصادية والأمنية للمنطقة.

العزلة الإقليمية والدولية لإيران

إن استكمال ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا يمكن أن يكون له تأثيرات كبيرة على العزلة الإقليمية والدولية لإيران. تنشأ هذه التأثيرات لأسباب متعددة، بما في ذلك التغييرات الجيوسياسية والاقتصادية والأمنية. من جهة، يساهم الممر الاقتصادي في تطبيع العلاقات بين الدول العربية وإسرائيل ثم تعزيزها، مما قد يؤدي إلى تعزيز مكانة إسرائيل في المنطقة وإضعاف نفوذ إيران. مع زيادة التعاون الاقتصادي والأمني بين تحالف الممر الاقتصادي، قد تُدفع إيران إلى الهامش. علاوة على ذلك، ونظراً للمنافسات الإقليمية والعداء بين إيران من جهة والسعودية والإمارات وإسرائيل والولايات المتحدة من جهة أخرى، يمكن أن يؤدي ذلك إلى تقليص نفوذ إيران في المنطقة. وبالنظر إلى أن ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا يحظى بدعم الولايات المتحدة وقوى أوروبية أخرى، فقد تتغير الأولويات العالمية لصالح الدول المشاركة في هذا المشروع، مما يزيد من تهميش إيران على الساحة الدولية. في حال استؤنفت مشاريع تطبيع العلاقات بين الدول العربية وإسرائيل في المستقبل، خاصة بعد عودة دونالد ترامب إلى السلطة، والذي يُشار إليه كمهندس لتطبيع العلاقات بين العرب وإسرائيل، فإن عزلة إيران الإقليمية ستتسارع مع تفعيل الممر الاقتصادي. لا سيما أن ترامب خلال فترة رئاسته السابقة نفذ عقيدة الضغط الأقصى ضد إيران، التي تسببت في تحديات عديدة لإيران. ومن ثم، يمكن القول إنه في حال تكررت استراتيجية الضغط الأقصى من قبل إدارة ترامب الجديدة ودعمه لتفعيل مشروع الممر الاقتصادي، فمن المحتمل أن تتأثر بعض دول المنطقة وتقلل من علاقاتها مع إيران، مما قد يؤثر سلباً على دبلوماسية الجمهورية الإسلامية الإيرانية في المنطقة.



بصورة عامة يرمز مشروع الممر الاقتصادي في الرؤية الإيرانية إلى تهديد مركّب اقتصادي عبر استبعادها من خطوط التجارة، وسياسي عبر دعم تطبيع إقليمي مع إسرائيل، واستراتيجي عبر تقليص دورها في مشاريع الربط العالمي. كل هذه العوامل تدفع إيران إلى محاولة تعزيز مشاريع بديلة، لكنها تواجه تحديات داخلية وخارجية تعيق قدرتها على المواجهة المباشرة.

المبحث الثالث: قراءة إيرانية لمشروع طريق التنمية

أعلنت الحكومة العراقية في أيار/مايو 2023 عن مشروع اقتصادي طموح تحت مسمى «طريق التنمية»، يهدف إلى تحويل العراق إلى مركز تجاري إقليمي يربط الدول الخليجية بأوروبا. يعد المشروع أحد أبرز المبادرات الاستراتيجية العراقية منذ عقود، وهو امتداد لميناء الفاو الكبير في البصرة، حيث يبدأ الطريق من الميناء ويتجه شمالاً عبر الأراضي العراقية، ثم إلى تركيا، وصولاً إلى أوروبا.²⁰

يتضمن المشروع خطاً برياً وآخر للسكك الحديدية، إذ يهدف المشروع إلى نقل البضائع من موانئ العراق 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 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.

يشمل المشروع الطموح خطاً للسكك الحديدية يبدأ من ميناء الفاو الموسع، وصولاً إلى منفذ فيشخابور على الحدود مع تركيا، بطول 1175 كم؛ وفي محاذاته، يوجد طريق بري سريع بطول 1190 كم. في الجانب التركي، سيتمتد خط السكك الحديدية بطول 2088 كم، والطريق البري بطول 1922 كم، بدايةً من المعبر الحدودي مع العراق إلى مدينة شانلي أورفا في الجنوب التركي، وصولاً إلى ميناء مرسين على البحر المتوسط.

20 . على نجات، «موقف إيران من الممرات الجديدة: طريق التنمية نموذجاً»، سلسلة إصدارات، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 7 مايو 2024.



تُشير التقديرات الرسمية العراقية إلى أن تكلفة المشروع قد تبلغ قرابة 17 مليار دولار، بحيث تكون 10 مليارات منها لشراء قطارات كهربائية سريعة، 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 انطلاقه 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.

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 شهريار أفندي زاده 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 إلى أن دور السكك الحديد مهمة جداً، وهذا المشروع الجديد في العراق سيكون له دور ممتاز في نقل البضائع. وأضاف أفندي زاده خلال مؤتمر وزراء النقل في بغداد، أن «المشروع الكبير بين العراق وإيران هو ربط سكك الحديد من الشلامجة إلى البصرة»، مؤكداً 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 إلى أوروبا عبر إيران أو العراق، وهي تمثل فرصة ممتازة لجميع دول المنطقة لتتنفع من مشروع طريق التنمية في نقل البضائع بشكل عام».

غير أن الممرات، عموماً، تعكس تنافساً جيوسراتيجياً إلى جانب المصالح التجارية. ولذلك، أثّرت هذه المسألة دائماً في تصريحات مسؤولي جمهورية إيران الإسلامية. فعلى سبيل المثال، يرى علي حسيني، رئيس لجنة النقل واللوجستيات في غرفة

التجارة الإيرانية، أن ميناء الفاو سيُصبح المنافس الرئيسي لإيران في المستقبل، ومن المحتمل أن يؤثر سلباً على طريق العبور الإيراني إلى تركيا.

وعلى عكس الممر الاقتصادي، لم تعلن إيران رفضاً مباشراً للمشروع، لكنها تُظهر تحفظاً دبلوماسياً وتراقب تطوراتهِ عن كثب. بعض وسائل الإعلام الإيرانية طرحت تساؤلات عن التمويل، الأمن، والجدوى السياسية للمشروع، مما يعكس قلقاً غير معلن.

استُبعدت إيران، الجارة الشرقية للعراق، من طريق التنمية. من هذا المنطلق، يبدو أنّ لديها تحفظات على مشروع النقل هذا. ويرى البعض في طهران أن هذا المشروع الضخم يتعارض مع المصالح الجيوسياسية والاقتصادية والاستراتيجية لإيران. وهذا يقودنا إلى التنافس التعاوني بين أنقرة وطهران. ومع تنافس إيران وتركيا على النفوذ في غرب آسيا، ترى طهران أن أنقرة تسعى بطموح إلى تحقيق أجندة توسعية في السياسة الخارجية. وتتبع المخاوف الإيرانية بشأن هذه الرؤية التركية من سعي تركيا لبناء جسر بري إلى آسيا الوسطى، وتصورات الرئيس رجب طيب أردوغان بأنه يسعى إلى ترسيخ مكانته كحامٍ للأذريين في إيران، ونفوذ أنقرة المتزايد في سوريا والعراق ودول الخليجية. ويتمثل خوف طهران في أن تركيا تحاول إبعاد إيران عن طرق التجارة الدولية، مع تقويض قدرتها على العمل كمركز تجاري رئيس يربط الدول الآسيوية والإقليمية والأوروبية عبر موانئها الخاصة: بندر عباس، والإمام الخميني، وتشابهار. وعلى الرغم من أن العقوبات الغربية قوّضت قدرة إيران على البروز كمركز تجاري عالمي رئيس، إلا أن كثيراً من دول غرب آسيا استخدمت موانئ إيران. وتخشى طهران مستقبلاً من خسارة أعمالها مع العراق وتركيا مع بدء تشغيل طريق التنمية. في الواقع، يعتمد أقرب منفذ لتركيا إلى الخليج على الموانئ الإيرانية، لكن هذا سيتغير في نهاية المطاف بمجرد الانتهاء من ميناء الفاو الكبير وجوانب أخرى من خطة النقل بين تركيا والعراق وقطر والإمارات العربية المتحدة.²¹

تسعى إيران إلى تقديم نفسها كطريق بديل لنقل البضائع من الدول الخليجية إلى أوروبا عبر أراضيها، خصوصاً من خلال ممر الشمال - الجنوب. لكن مشروع طريق

21. Giorgio Cafiero, "Will Iran derail the 'Development Road' set to run through Iraq?", Mar. 26, 2025, <https://amwaj.media/en/article/will-iran-derail-the-development-road-set-to-run-through-iraq>



التنمية يوفر خياراً آخر للدول الخليجية لا يمر عبر إيران، مما يهدد عائداتها من الترانزيت ودورها الإقليمي. ومن ناحية أخرى، أثارت مشاركة تركيا في المشروع قلق طهران، نظراً للتوترات الإقليمية بين البلدين وتنافسهما في العراق وسوريا. إذ تعتقد إيران أن تعزيز الدور الاقتصادي لأنقرة في العراق سيققل من نفوذها.

النقطة المهمة هي أنه على عكس الممر الهندي-الشرق الأوسطي-الأوروبي، فإن إيران ليست مستبعدة تماماً من مسار التنمية. إذا تحسنت العلاقات السياسية والاقتصادية وُزعت العقوبات الغربية عن إيران، فقد تتمكن طهران نظرياً من دخول المسارات الجانبية أو الفرعية أو تقديم نفسها كشريك داعم للعراق.

على أي حال، تنظر إيران إلى طريق التنمية العراقي بريبة، لا بعداءٍ صريح. فرغم أنه يحدّ من بعض أدوارها الاقتصادية، إلا أنه لا يستبعداها بشكل قاطع مثل الممر الاقتصادي، ولا يتضمن دولاً تعتبرها إيران خصوماً مباشرين (مثل إسرائيل). لذلك، فإن تهديده يُعد نسبياً وقابلاً للاحتواء عبر أدوات التأثير الإيراني في العراق.

المبحث الرابع: تحليل مقارن بين المشروعين من منظور إيراني

طريق التنمية العراقي وممر الهند والشرق الأوسط وأوروبا هما مشروعان إقليميان مختلفان، لهما أهداف جيوسياسية واقتصادية متباينة، ويُعدّ كلُّ منهما تهديداً لإيران بدرجات مختلفة، حسب السياق والمصالح الإقليمية. من المنظور الإيراني، يُمثّل كلُّ من الممر الاقتصادي الهند - الشرق الأوسط - أوروبا وطريق التنمية العراقي تحديات مختلفة بمستويات متفاوتة على الصعيدين الاقتصادي والاستراتيجي.

الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا هو مشروع مدعوم من الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي، يهدف إلى ربط الهند بأوروبا عبر الشرق الأوسط، ويشمل دولاً مثل السعودية، والإمارات، والأردن، وإسرائيل، ما يعزز التحالفات الغربية والخليجية ضد النفوذ الإيراني. المشروع مدعوم من قوى غربية تسعى لمحاصرة إيران وإضعاف نفوذها في المنطقة، ويأتي في إطار منافسة استراتيجية مع الصين وروسيا، حيث تسعى الولايات المتحدة وحلفاؤها إلى تعزيز نفوذهم في الشرق الأوسط وتقليل النفوذ الإيراني.





هذا الممر يُعتبر تهديداً مباشراً لإيران لأنه يقضي عملياً على مشروع إيران بأن تصبح نقطة عبور رئيسة على خط التجارة بين آسيا وأوروبا، ويهدف إلى تقليل الاعتماد على الممرات التي تمر عبر إيران، وبالتالي تقويض موقعها الاستراتيجي والاقتصادي. يمر الممر عبر مناطق حساسة مثل مضيق هرمز والبحر المتوسط، حيث يمكن لإيران أن تهدد حركة الممر أو تعطلها، مما يزيد من التوترات الأمنية ويجعل المشروع هدفاً لمواجهة جيوسياسية مباشرة مع طهران.

الممر الاقتصادي تهديد كبير ومباشر، لأنه يستثني إيران بشكل كامل، مما يعني فقدان طهران دورها التقليدي كنقطة وصل إقليمية بين آسيا وأوروبا. ويعزز تحالفات إقليمية جديدة تجمع الهند، والدول الخليجية، وإسرائيل، وأوروبا، وهي تحالفات تعارض إيران سياسياً واستراتيجياً. وقد يؤدي ذلك إلى تراجع كبير في عائدات النقل واللوجستيات الإيرانية، كما يحد من فرص الاستثمارات الأجنبية في إيران.

الممر	نوع التهديد لإيران	شدة التهديد	أبعاد التهديد	ملاحظات
الاقتصادي	استبعاد إيران من المعادلات الإقليمية	عالي	اقتصادي/تجاري	تهديد اقتصادي محدود، يعزز دور العراق ويقلل اعتمادها على إيران لكنه أقل مباشرة في استهداف إيران
طريق التنمية	تقليل حصة إيران في النقل العابر	متوسط	جيوسياسي/اقتصادي/أمني	تهديد استراتيجي مباشر، جزء من استراتيجية غربية لمحاصرة إيران وإضعافها اقتصادياً وجيوسياسياً

من منظور أمني، يضع الممر الاقتصادي إيران في مواجهة غير مباشرة مع تحالف إقليمي يضم دولاً مثل إسرائيل والإمارات والسعودية، الذين يعتبرونها خصوماً. كما



يعزز من حضور إسرائيل في المنطقة الاقتصادية، وهو ما ترفضه إيران بشدة. وقد يزيد ذلك من عزلة إيران الدبلوماسية، ويؤثر على تحركاتها الإقليمية في الشرق الأوسط. لكن طريق التنمية العراقي يُعتبر تهديداً محدوداً نسبياً، نظراً لأن المشروع يعتمد على الأراضي العراقية ويمر عبر تركيا. يمكن لإيران التأثير على مسار المشروع عبر علاقاتها السياسية والاقتصادية مع العراق، كما يمكنها المشاركة أو تقديم بدائل عبر ممر الشمال - الجنوب. قد تفقد إيران بعض النفوذ الاقتصادي في العراق، لكنه لا يلغي وجودها الاستراتيجي هناك. في الواقع، طريق التنمية العراقي يطرح تحديات أمنية أقل حدة، لكنه يعكس تنافساً بين إيران وتركيا على النفوذ في العراق. فنجاح المشروع قد يقلص قدرة إيران على التحكم في المشهد السياسي والاقتصادي العراقي.

وفي الواقع، يمكن القول إنه على الرغم من أن إيران تعتبر كلا الممرين تهديداً لمصالحها الوطنية وأمنها القومي، فإن الممر الاقتصادي يشكل تهديداً خبيثاً، في حين يشكل مسار التنمية تهديداً حميداً.



الخاتمة

تُعتبر إيران كلاً من الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا وطريق التنمية تهديداً استراتيجياً، حيث ترى في كليهما محاولة لتهميش دورها الإقليمي والاقتصادي. لكن يُعتبر الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا أكثر تهديداً لإيران مقارنة بطريق التنمية العراقي، لأنه يستهدف بشكل مباشر تقويض نفوذ إيران في التجارة الإقليمية والدولية، ويأتي بدعم غربي وخليجي صريح لمواجهة النفوذ الإيراني، بينما يُمثل طريق التنمية العراقي تهديداً أقل حدة، لكنه يغيّر موازين النفوذ في العراق والمنطقة. يمكن القول إن ممر الهند والشرق الأوسط وأوروبا يشكل تهديداً أكبر وأخطر على أمن إيران مقارنة بطريق التنمية العراقي، لأنه جزء من استراتيجية دولية أوسع تهدف إلى تقويض النفوذ الإيراني في التجارة الإقليمية والدولية، بينما يظل طريق التنمية تهديداً إقليمياً محدوداً يتركز على العراق والمنطقة المحيطة.

يتّضح من خلال هذا البحث أن إيران تنظر إلى الممر الاقتصادي الهند - الشرق الأوسط - أوروبا باعتباره تهديداً استراتيجياً أشد وطأة من مشروع طريق التنمية العراقي. يتمثل هذا التهديد في استبعاد إيران الكامل من شبكة الربط التجاري الجديدة، التي تدمج خصوماً سياسيين وإقليميين لطهران في منظومة اقتصادية متماسكة. أما مشروع طريق التنمية العراقي، فرغم أنه يُقلّل من النفوذ الاقتصادي الإيراني في العراق، إلا أنه لا يستبعدها بالكامل، ويفتح الباب أمام فرص مشاركة محتملة.

تعكس هذه الرؤية الإقليمية الإيرانية واقعاً جيوسياسياً معقداً، حيث تواجه إيران تحديات متعددة في الحفاظ على نفوذها وسط تحالفات إقليمية ودولية متغيرة. ومن هنا، يتوجب على إيران أن توازن بين خيارات المواجهة والتعاون، لتعزيز حضورها في المشهد الإقليمي، سواء من خلال تطوير ممراتها الخاصة مثل ممر الشمال - الجنوب، أو عبر الانخراط في المبادرات القائمة حيثما أمكن. بغية مواجهة الضغوط الخارجية، ينبغي لإيران تعزيز الاقتصاد الداخلي، والاعتماد على التنويع الاقتصادي، وتقليل تأثير العقوبات، مما يرفع من جاذبيتها كشريك تجاري. وعلى إيران تسريع تطوير ممر الشمال - الجنوب، وتحسين البنية التحتية اللوجستية، لجذب المزيد من



الدول للاستفادة من طريق بديل يربط آسيا بأوروبا مروراً بإيران. ومن الضروري أن تتبنى إيران سياسة أكثر انفتاحاً للتعاون مع دول الجوار، خصوصاً العراق وتركيا، للاستفادة من مشاريع مثل طريق التنمية العراقي، وتحويل التهديد إلى فرص.

المصادر

- السيد علي خامنئي، «خطبه هاءى نماز جمعه تهران» (خطب صلاة الجمعة في طهران)، الموقع الإلكتروني لمكتب المرشد الأعلى، 4 أكتوبر 2024.
- محمد باقر قاليباف، «گفت وگوى دکتر قاليباف با کارشناسان در برنامه تلویزیونى میزگرد سیاسى» (حوار الدكتور قاليباف مع الخبراء في برنامج المائدة المستديرة السياسية)، الموقع الإلكتروني لمحمد باقر قاليباف، 16 يونيو 2024.
- سلمى حداد، «بعد حرب غزه ما مصير ممر التجارة الأكبر بين الشرق والغرب؟»، الخليج أونلاين، 24 يناير 2024.
- علي نجات «موقف إيران من الممرات الجديدة: طريق التنمية نموذجاً»، سلسلة إصدارات، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 7 مايو 2024.
- علاء المنشاوي، «الممر الاقتصادي.. طموحات كبيره ومشروع سيغير الشرق الأوسط»، العربية. نت، 11 سبتمبر 2023.
- محسن شادي، «اعتبارات سياسيه: دوافع وتحديات مشروع الهند - الشرق الأوسط - أوروبا»، المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية، 20 سبتمبر 2023.
- مجموعة باحثين، «الممر التجاري العالمي الهندي-الشرق أوسطي-الأوروبي.. الفرص والتحديات»، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، 5 أكتوبر 2023.
- مركز الملك فيصل، «مجموعة العشرين ومشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا»، مسارات، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، 1 ديسمبر 2023.
- وحدة الدراسات السياسية، «ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا: مشروع أميركي لمواجهة الصين والتطبيع بين العرب وإسرائيل»، المركز العربي للأبحاث





- ودراسة السياسات، 14 سبتمبر 2023.
- وحده الدراسات الآسيوية، «التنافس التكاملي: ممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا ومبادرة الحزام والطريق»، مركز الإمارات للسياسات، 4 أكتوبر 2023.
- Arhama Siddiq, “Corridor Politics: IMEC vs. BRI: Another Geopolitical Face-off in U.S.-China Rivalry”, Corridor Politics, Vol. 14, No. 2, July to December, 2023.
- Arha Kaush, “IMEC at One Year: India-Middle East Leads, Europe Needs to Recommit”, September 10, 2024, At: <https://nationalinterest.org /feature/imec-one-year-india-middle-east>
- Anchal Vohra, “The uncertain future of the India-Middle East-Europe Corridor”, December 28, At: <https://www.politico.eu/article/the-uncertain-future-of-the-india-middle-east-europe-corridor>
- The India-Middle East Food Corridor: How the”, Michaël Tanchum UAE, Israel, and India are forging a new inter-regional supply chain”, July 27, 2022, At: <https://www.mei.edu /publications/india-middle-east-food-corridor-how-uae-israel-and-india-are-forging-new-inter>
- Michaël Tanchum, “India’s Arab-Mediterranean Corridor: A Paradigm Shift in Strategic Connectivity to Europe”, Institute of South Asian Studies, National University of Singapore, Issue No. 14, August 2021
- Eric Rudenshiold, “New Infrastructure Corridors: Ready, Set, Go?”, 27 Dec 2024, At: <https://www.ispionline.it /en/publication/new-infrastructure-corridors-ready-set-go-195455>
- Sabena Siddiqui, “Impact of India-Mideast-Europe corridor extends far beyond countering China”, At: <https://www.al-monitor.com /originals/2023/09/impact-india-mideast-europe-corridor-extends-far-beyond-countering-china>
- Giorgio Cafiero, “Will Iran derail the ‘Development Road’ set to run through Iraq?”, Mar. 26, 2025, <https://amwaj.media /en/article/will>



iran-derail-the-development-road-set-to-run-through-iraq

- Robert D Kaplan, The Revenge of Geography: What the Map Tells Us About Coming Conflicts and the Battle Against Fate Paperback, New York: Random House Publishing Group, 2012: P 82





لِدَوْلَةٍ فَاعِلَةٍ وَمَجْتَمَعٍ مُّشَارِكٍ

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org
