



2026/3/17

دور الدبلوماسية الاقتصادية في تعزيز استقرار منطقة الشرق الأوسط:

مشروع طريق التنمية أنموذجاً

د. علي عبد الرحيم العبودي

● ورقة سياسات



## دور الدبلوماسية الاقتصادية في تعزيز استقرار منطقة الشرق الأوسط: مشروع طريق التنمية أنموذجاً

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

الإصدار / ورقة سياسات

الموضوع / الاقتصاد والتنمية، شؤون إقليمية ودولية

د. علي عبد الرحيم العبودي / جامعة النهرين/كلية العلوم السياسية  
/ باحث في الشأن السياسي والاقتصادي

### 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 تخصُّ العراق بنحو خاص، ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام. ويسعى المركز إلى إجراء تحليلٍ مستقلٍّ، وإيجاد حلول عملية جليَّة لقضايا معقدة تهتمُّ الحقلين السياسي والأكاديمي.

### ملحوظة:

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

## ا. ملخص

- تكمن أهمية الدبلوماسية الاقتصادية ليس في فوائدها الاقتصادية وما تفرزه من نتائج على المستوى الاقتصادي فحسب، بل تأتي أهميتها أيضاً من الدور الذي تؤديه في تعزيز الاستقرار بين الدول.
- أثبتت التجارب أن الدبلوماسية، بأدواتها السياسية، غير كافية للحفاظ على الأمن والاستقرار بين الدول.
- إن التنافس التجاري بين الدول، وتهميش بعض الدول وحرمانها من الإفادة من شبكة النقل الدولية، قد يسهمان بشكل كبير في توتر الأمن والاستقرار في منطقة الشرق الأوسط.
- جاء مشروع طريق التنمية العراقي بوصفه حلاً مقبولاً للتنافس الجاري بين المشروعات في الشرق الأوسط.
- سوف يواجه مشروع طريق التنمية تحديات كبيرة، قد تؤدي إلى فشله إذا ما جرى الترويج له على أنه طريق بديل للتجارة الدولية.
- ينبغي على الحكومة العراقية الترويج لمشروع طريق التنمية على أنه طريق تكاملي مع المشروعات وشبكات النقل الدولية.
- ينبغي إشراك الدول الإقليمية في هذا المشروع وفق مبدأ (الفائدة للجميع)، وذلك ممكن عبر طرائق كثيرة، مثل منح الاستثمارات في مفاصل المشروع، أو ربط تجارة هذه الدول بخطوط نقل مشروع طريق التنمية.
- تأسيس منتدى إقليمي يضم الدول المشاركة في مشروع طريق التنمية.

## ا. مقدمة

منذ بداية العقد الثاني من القرن الحادي والعشرين، وتحديدًا في عام 2013، عندما أعلنت الصين عن مشروعها التجاري الجديد الذي ينطلق من جنوب الصين إلى أنحاء العالم كافة، دخل العالم مرحلة جديدة من السباق، لكن هذه المرة ليس على الصعيد العسكري، بل على الصعيدين التجاري والاقتصادي. إذ طُرحت العديد من المبادرات التجارية التي تهدف إلى ربط دول العالم بشبكة من الطرق البرية والبحرية. ومن أبرز هذه المبادرات مبادرة الحزام والطريق الصينية، وطريق الشرق الأوسط الجديد الذي طرحته الولايات المتحدة، ومشروع طريق التنمية العراقي. وكالعادة، تحتل منطقة الشرق الأوسط مكانة محورية في تنفيذ هذه المشروعات التجارية والاقتصادية، نظراً لما تتميز به هذه المنطقة من موقع جيو-اقتصادي وجيو-سياسي. لذا سعت كلٌّ من الولايات المتحدة الأمريكية وجمهورية الصين الشعبية، بوصفهما دولتين متنافستين على إدارة النظام العالمي الجديد – الذي لا يزال في طور التشكّل – إلى استقطاب خدمات هذه المنطقة والاستحواذ عليها، ولا سيما الدول الرابطة بين آسيا وأوروبا، مثل: إيران، والعراق، وتركيا، وسوريا.

في ظل احتدام هذا التنافس والمبادرات الدولية المطروحة، اتخذ العراق خطوة في غاية الأهمية من حيث التوقيت والمضمون، إذ طرح في عام 2023 مشروعاً أطلق عليه تسمية (طريق التنمية)، بوصفه خطوة مهمة لإبعاد العراق عن سياسة المحاور التي بدأت تفرض نفسها على المجتمع الدولي. وتأتي أهمية هذه

المشروعات، سواء المشروع الصيني أو الأمريكي أو العراقي، من إدراك هذه الدول لمكانة الدبلوماسية الاقتصادية في تعزيز الاستقرار والحد من الصراعات بين الدول.

لذا يكتسب مشروع طريق التنمية العراقي أهميته ليس من كونه طريقاً تجارياً يربط بين الشرق والغرب فحسب، بل يمكن توظيفه أيضاً أداةً للدبلوماسية الاقتصادية في المنطقة. وتبعاً لذلك، ستبحث هذه الورقة البحثية في كيفية توظيف مشروع طريق التنمية العراقي في الحد من التوترات وتعزيز الاستقرار في منطقة الشرق الأوسط.

واستناداً إلى ذلك، جرى تقسيم البحث إلى محورين رئيسيين: يتناول الأول أهمية الدبلوماسية الاقتصادية ودورها في توطيد العلاقات الدولية وتعزيز الاستقرار، فيما يركز المحور الثاني على مشروع طريق التنمية وكيفية توظيفه لتعزيز الاستقرار في منطقة الشرق الأوسط.

### **III. أهمية الدبلوماسية الاقتصادية في توطيد العلاقات**

#### **الدولية وتعزيز الاستقرار**

لم تعد الدبلوماسية، من حيث المصطلح والمضمون، هي الدبلوماسية نفسها التي كانت سائدة في منتصف القرن العشرين، ولا حتى في العقود الأخيرة من القرن نفسه. فلم تعد مجرد وسيلة اتصال بين الدول، أو أداة لجمع المعلومات وتبادل الخبرات الدولية، بل أصبحت من أهم المجالات التي تحدد مكانة الدولة على المستويين الإقليمي والدولي.

لذا سعت الدول جاهدة إلى البحث عن وسائل دبلوماسية أكثر فائدة وجدوى في تحقيق أهدافها. وهنا فرض الجانب الاقتصادي والتجاري نفسه بقوة بوصفه أحد الوسائل العملية المؤثرة في الدبلوماسية الدولية.

### أولاً: أهمية الدبلوماسية الاقتصادية

إن التكامل بين السياسة والاقتصاد جعل من الصعب جداً، بل من المستحيل، فصل أحدهما عن الآخر. فعندما نناقش قضية سياسية، فإننا نضع نصب أعيننا الفوائد والتكاليف الاقتصادية، وعندما نناقش قضية اقتصادية، فإننا نبدأ أولاً بالتفكير في فوائدها السياسية والأمنية. هذا الاندماج جعل من القضايا الاقتصادية أدوات فعالة للدبلوماسية السياسية للدول كافة. وبالرغم من الممارسات التاريخية المشابهة للدبلوماسية الاقتصادية الحالية، إلا أن مفهوم الدبلوماسية الاقتصادية لم يظهر إلا في الأعوام الأخيرة.

بدأت معالم الدبلوماسية الاقتصادية تتضح بشكل جلي بعد الحرب العالمية الثانية، حيث تجلت من خلال مشروعين مهمين: الأول، إنشاء منظمات اقتصادية دولية، والثاني، **مشروع مارشال لإعادة إعمار أوروبا بعد الحرب**. مثل هذان المشروعان البداية الحقيقية لتوظيف القضايا الاقتصادية في السياسة الخارجية للدولة.<sup>(1)</sup>

1- للمزيد ينظر كلا من: سباع نسرين، وتكي صبرينة، المنظمات الاقتصادية الدولية وفعاليتها الاقتصادية، رسالة ماجستير، (الجزائر: جمعة الحقوق مولود معمري، كلية الحقوق والعلوم السياسية-قسم الحقوق، 2023). وكذلك: حدق براق المشاريع الاقتصادية في الصراع الدولي مشروع مارشال -انموذج- 1947-1957، رسالة ماجستير، (الجزائر، جامعة محمد موزياف ن كلية العلوم الانسانية الاجتماعية-قسم التاريخ، 2016).

وبعد النتائج الملموسة التي تحققت جراء هذين المشروعين، بدأت الدول تولي أهمية أكبر للجانب الاقتصادي بغية تحقيق مكاسب سياسية.

والحقيقة أن مصطلح الدبلوماسية الاقتصادية بمضمونها الحالي لم يتم تداوله إلا في القرن الراهن. لذلك اختلفت وتباينت التعريفات التي عرّفت مضمون الدبلوماسية الاقتصادية، حيث نظر المفكرون إلى الدبلوماسية الاقتصادية كلُّ حسب توجهه وتخصصه. وعُرفت الدبلوماسية الاقتصادية على أنها: "تلك النشاطات الدبلوماسية التي تستخدم العامل الاقتصادي في التعامل السياسي".<sup>(2)</sup> وعُرفت أيضاً على أنها: «تلك العملية التي تتعامل من خلالها البلدان مع الخارج من أجل تحقيق أقصى قدر من مكاسبها الوطنية في جميع ميادين النشاط، بما في ذلك التجارة والاستثمار، وغيرها من أشكال التبادلات المفيدة اقتصادياً».<sup>(3)</sup>

وعلى الرغم من كثرة التعاريف التي حاولت إعطاء مفهوم واسع وشامل لمضمون الدبلوماسية الاقتصادية، مثل التعريف الذي قدمه الخبيران في العلاقات الدولية، الإنجليزي جيو. ر. بيريج والألماني وآلان جيمس، حيث عرفا الدبلوماسية الاقتصادية على أنها: "تلك الدبلوماسية التي تتعلق بالمسائل السياسية، والتي

---

2- دانا علي صالح البرزنجي، ويعقوب مهدي عارف، دور الدبلوماسية الاقتصادية في مجال التعاون الصراع الدوليين « دراسة نظرية»، (مجلة الدراسات السياسية والأمنية، المجلد 2، العدد 3، 2019)، ص41.

3 - نوزاد عبد الرحمن الهيتي، الدبلوماسية الاقتصادية - الأهمية والاهداف، (بيت الحكمة، مجلة دراسات اقتصادية، العدد 52، 2025)، ص19.

توظف الموارد الاقتصادية سواء كعقوبات أو مكافآت لغرض تحقيق أغراض خاصة في السياسة الخارجية، وهذا ما يسمى أحياناً تسخير الاقتصاد للسياسة<sup>(4)</sup>، إلا أن صعوبة جمع السياسات الاقتصادية في إطار واحد حال دون إعطاء مفهوم جامع ووافي لمصطلح الدبلوماسية الاقتصادية.

عموماً، ومع كثرة وتعدد التعاريف الخاصة بالدبلوماسية الاقتصادية، يمكن الإشارة من خلالها إلى ثلاثة مهام رئيسة للدبلوماسية الاقتصادية، وهي:<sup>(5)</sup>

1. تطوير العلاقات السياسية للدولة مع العالم الخارجي.
2. تعزيز أمن البلد عبر المشاركة في المشاريع والتكتلات والمنظمات الاقتصادية الإقليمية والدولية.
3. رفع مكانة الدولة في النظام العالمي.

فضلاً عن هذه المهام الثلاث، تعمل الدبلوماسية الاقتصادية على زيادة الفوائد الاقتصادية للدولة أو للدول المنخرطة فيها. ومن هنا تكمن أهمية تبني الدبلوماسية الاقتصادية بين الدول، والتي يمكن تلخيصها في مجموعة من النقاط على النحو التالي:

أ- إن تبني **الدبلوماسية الاقتصادية** بين الدول يساعد على **تقاسم المنافع والفوائد**، مما يبعد خطر الصراعات بين الدول الناتجة عن النزاع على الموارد.

4- G. R. Berridge and Alan James, A Dictionary of Diplomacy, Second Edition, (New York; Palgrave macmillan, 2003). p.91.

5- دانا علي صالح البرزنجي، ويعقوب مهدي عارف، مصدر سابق، ص46.

- ب- تُعزز الدبلوماسية الاقتصادية **حسن الجوار بين الدول**، بما يساهم في استقرار العديد من المناطق في العالم.
- ج- تعمل الدبلوماسية الاقتصادية في كثير من الأحيان على **خفض مستويات الفقر** في البلدان الأكثر فقراً، مما يساهم بدوره في تقليل ظاهرة النزوح والهجرة غير الشرعية.
- د- تساعد الدبلوماسية الاقتصادية على **رفع النمو الاقتصادي العالمي** من خلال التكاتف والتضامن بين الدول كافة.
- هـ- تساهم الدبلوماسية الاقتصادية أيضاً في **التقليل من مخاطر التلوث والتغيرات المناخية**، وما قد ينتج عنهما من أضرار تؤثر على حياة الإنسان.

### ثانياً: أبرز التجارب الإقليمية والدولية

- عادةً ما يقسم الباحثون المختصون في حقل الدبلوماسية الاقتصادية إلى ثلاثة مستويات:
1. الدبلوماسية الاقتصادية الثنائية: والتي تتكون أطرافها من دولتين أو طرفين فقط.
  2. الدبلوماسية الاقتصادية المحدودة أو الإقليمية: والتي تتكون أطرافها من عدد محدود من الدول داخل قارة واحدة.

3. الدبلوماسية الاقتصادية المتعددة الأطراف: والتي تشمل عدداً كبيراً جداً من الأطراف.<sup>(6)</sup>

واقعيًا، هناك مجموعة من التجارب الثنائية والإقليمية والدولية التي يمكن الاستدلال بها على أهمية الأدوات الاقتصادية والتجارية في تحقيق الأمن والاستقرار وتعزيز النمو، سواء على المستوى الثنائي أو متعدد الأطراف. وبعيداً عن الإسهاب، وبما أن الأمر يتعلق بموضوع هذا البحث، سنقتصر على سرد أهم التجارب الإقليمية والمتعددة الأطراف الخاصة بتوظيف الأدوات الاقتصادية والتجارية في تحقيق الاستقرار والنمو لجميع الأطراف المشاركة، وهي على النحو الآتي:

1. تجربة الاتحاد الأوروبي: يُعد الاتحاد بين الدول الأوروبية، الذي بدأ عام 1951، من أهم التجارب الدولية الناجحة في العالم. فبعد رحلة طويلة امتازت بالحروب والصراعات بين الدول الأوروبية، أدركت هذه الدول أن الأدوات الاقتصادية تمثل مفتاحاً لإنهاء هذه الصراعات. لذا بدأت كل من فرنسا، ألمانيا، إيطاليا، بلجيكا، لوكسمبورغ، وهولندا بعقد اتفاقية اقتصادية خاصة بدمج صناعات الفحم والصلب (ECSC) وإزالة الحواجز التجارية بينها<sup>(7)</sup>. ينظر خارطة (1).

6- نوزاد عبد الرحمن الهيتي، مصدر سابق، ص 24-25.

7- جدى احسن، المقاربة التاريخية والسياسية للاتحاد الأوروبي، بحث متوفر على شبكة المعرفة (نت)، (تاريخ الوصول 31/10/2025). للمزيد ينظر الرابط:

<https://saimouka.wordpress.com/2011/05/31/%D8%AC%D8%AF%D9%8A-%D8%A3%D8%AD%D8%B3%D9%86-%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%82%D8%A7%D8%B1%D8%A8%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%A7%D8%B1%D8%AE%D9%8A%D8%A9-%D9%88%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%8A%D8%A7%D8%B3%D9%8A%D8%A9>

## خارطة (1) دول الاتحاد الأوروبي



المصدر: جون بيندر، وسايمون اشروود، الاتحاد الأوروبي، تعريب ك خالد غريب علي، (مصر: دار هنداوي، 2012)، ص 33.

أنتجت هذه الخطوة تجربة رائدة في الدبلوماسية الاقتصادية على المستوي الإقليمي (قارة أوروبا فقط)، حيث تسارعت الخطوات من اتفاق اقتصادي بسيط بين ستة دول إلى إنشاء المجموعة الأوروبية الاقتصادية (EEC)، التي مهدت الظروف لإنشاء سوق أوروبية مشتركة، ومن ثم الوصول إلى التكامل السياسي والاقتصادي الذي نتج عنه تأسيس

الاتحاد الأوروبي عام 1992<sup>(8)</sup>، يفرض الاتحاد الأوروبي التعاون وتضافر الجهود بين الدول الأعضاء في المجالات السياسية والاقتصادية، لذا تتشارك جميع الدول الأعضاء وتتعاون في وضع سياسات اقتصادية مشتركة من شأنها زيادة النمو في كافة القطاعات.<sup>(9)</sup>

حققت أوروبا بفضل هذه الخطوات، التي بدأت اقتصادياً وتوسعت حتى اصبح تكامل سياسي وأمني، استقراراً سياسياً وأمناً، حيث حصل الاتحاد الأوروبي على جائزة (نوبل) للتعاون والسلام عام 2012<sup>(10)</sup>، أما على الجانب الاقتصادي فقد حقق الاتحاد نمواً اقتصادياً ملحوظاً حتى أصبح أكبر اقتصاد في العالم، حيث يبلغ نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي في الاتحاد نحو (25) ألف يورو سنوياً، كما تحتل الاستثمارات الأوروبية المرتبة الأولى عالمياً.<sup>(11)</sup>

2. تجربة الآسيان: التجربة الرائدة الأخرى هي تجربة دول جنوب شرق آسيا. إذ حذت كل من إندونيسيا، الفلبين، ماليزيا، سنغافورة، تايلاند، بروناي، فيتنام، لاوس، ميانمار، وكمبوديا

8- Marc BIRCHEN, The European Parliament and German unification, (Archive and documentation centre (CARDOC), N. 5 November, 2009), p. 7.

9- للمزيد ينظر: علي عبد الرحيم العبودي، الانسحاب البريطاني من الاتحاد الأوروبي: دراسة في الأبعاد السياسية والاقتصادية، (بغداد: دار الدكتور للعلوم الاقتصادية والادارية، 2019)، ص 95-100.

10- The Nobel Prize Organization, Nobel Prizes until 2025. The look at link: <https://www.nobelprize.org/prizes/peace/2012/eu/facts/>

11- European Commission, The EU's Place in International Trade. The look at link: [https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-counhtry-and-region/eu-position-world-trade\\_en](https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-counhtry-and-region/eu-position-world-trade_en)

حذو الدول الأوروبية عام 1967، حيث لجأت هذه الدول إلى الأدوات الاقتصادية في سياساتها التعاونية لتحقيق مجموعة من الأهداف، من أهمها: (12)

أ. تسريع النمو الاقتصادي والتقدم الاجتماعي والتنمية الثقافية في المنطقة من خلال المساعي المشتركة بروح المساواة والشراكة، من أجل تعزيز الأساس لمجتمع مزدهر وسلمي لدول جنوب شرق آسيا.

ب. تعزيز السلام والاستقرار الإقليمي من خلال الالتزام باحترام العدالة وسيادة القانون في العلاقات بين بلدان المنطقة، والالتزام بمبادئ ميثاق الأمم المتحدة.

ج. تعزيز التعاون الفعال والمساعدة المتبادلة في المسائل ذات الاهتمام المشترك في المجالات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والتقنية والعلمية والإدارية.

د. تقديم المساعدة المتبادلة في مجالات التدريب والبحث في المجالات التعليمية والمهنية والفنية والإدارية.

هـ. التعاون بشكل أكثر فعالية لتشجيع المزيد من النمو في قطاعات الزراعة والصناعة والتجارة، ويشمل ذلك تحسين مرافق النقل والاتصالات، وإجراء دراسات حول التجارة الدولية للسلع، بهدف شامل يتمثل في رفع مستوى معيشة شعوب رابطة دول جنوب شرق آسيا.

---

12- For more information, see: Association of Southeast Asian Nations, ASEAN Journey. Look at the link: <https://asean.org/about-asean>

يلاحظ بشكل جلي مكانة الأدوات الاقتصادية في الأهداف الأساسية لمنظمة الآسيان. ولتعزيز الاستقرار العام في دول جنوب شرق آسيا، ركزت دول المنظمة على الجانب الاقتصادي، حيث تجسد ذلك في إنشاء منطقة تجارية حرة عام 1992، ومن ثم تأسيس منطقة التعاون الاقتصادي الآسيوي (AEC)، ومن ثم وضع خطة للتكامل التام بحلول عام 2045،<sup>(13)</sup> وقد تمكنت دول جنوب شرق آسيا تحت عباءة منظمة الآسيان، وفق إطار الشراكات والمصالح التجارية المتبادلة، من تحقيق استقرار سياسي وأمني عالٍ خلال القرن الراهن<sup>(14)</sup>. ينظر خارطة (2).

### خارطة (2) دول رابطة جنوب شرق آسيا



13- I bid. Look at the link: <https://asean.org/our-communities/economic-community-2/>

14- محمد عزت عبد الحافظ، مقال بعنوان: 7 أهداف للآسيان في تحقيق السلام والأمن لأفم جنوب شرق اسيا، (مركز الخليج للأبحاث، تاريخ النشر 29 أكتوبر 2023، تاريخ الوصول 31/10/2025). متوافر على الرابط:

[https://araa.sa/index.php?option=com\\_content&view=article&id=6785&catid=4704&Itemid=172](https://araa.sa/index.php?option=com_content&view=article&id=6785&catid=4704&Itemid=172)

المصدر: سمير جاسم راضي، وزمن ماجد عودة، الاعتمادية الأمنية المتبادلة في اربطة جنوب شرقي آسيا، (مصر: مجلة بحوث الشرق الأوسط، العدد 64، 2021)، ص69.

كذلك، هناك العديد من التجارب الناجحة الأخرى التي لا يسعنا ذكرها هنا، والتي وظفت الأدوات الاقتصادية والتجارية لدعم الاستقرار السياسي والأمني الإقليمي. ومن أمثلة تلك التجارب: تجربة الاتحاد الإفريقي، وتجربة دول الكومنولث، وتجربة رابطة الدول المستقلة.

#### **١٧. توظيف مشروع طريق التنمية لإرساء دعائم الاستقرار السياسي والأمني في الشرق الأوسط**

يرى الاقتصادي الأمريكي كينيث آرو (Kenneth Arrow): "إن العلاقات والروابط الاقتصادية المتزايدة تخلق علاقات ذات نفع متبادل يمكن أن تتضرر في حالة الحرب، لذا تُعد مصالح السوق والمصالح الاقتصادية المشتركة عائناً أمام الحروب، وهذا ما يخبرنا به التاريخ"<sup>(15)</sup>، انطلاقاً من هذه الفكرة سنطرح في هذا المحور نموذج قد يكون مختلف بعض الشيء في كيفية توظيف مشروع طريق التنمية العراقي كأحد المشروعات التجارية والاقتصادية الإقليمية في تعزيز استقرار وأمن منطقة

15- نقل عن: جاك فونتال، العولمة الاقتصادية والأمن الدولي: مدخل إلى الجيو-اقتصاد، تعريب: محمود برهم، (الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، 2006)، ص9.

(الشرق الأوسط)<sup>16\*</sup>، لكن قبل طرح فكرة النموذج علينا أولاً أن نتعرف على مشروع طريق التنمية.

### أولاً: طريق التنمية – الواقع والطموح

ابتدأت الحكومة العراقية الحالية برنامجها الحكومي عام 2023 بالإعلان عن مشروع في غاية الأهمية أُطلق عليه مشروع (طريق التنمية). جاء هذا المشروع بعد سلسلة من الخطط والمشروعات التي طرحتها الحكومات العراقية المتعاقبة، والتي لم تُكتب لها النجاح لأسباب عدة لا يسعنا تفصيلها هنا. ما يميز مشروع طريق التنمية عن المشروعات الاقتصادية والتجارية السابقة هو توقيته المناسب، إذ جاء ليقطع الجدل حول عملية المفاضلة بين المشروعات التي تطرحها كل من الصين والولايات المتحدة في الشرق الأوسط. من جهة، ومن جهة أخرى، يُعد مشروع طريق التنمية مشروعاً ذو طبيعة إقليمية ودولية في الوقت نفسه، على عكس المشروعات السابقة التي كانت ذات طابع محلي. لذلك، يمكن فهم ماهية مشروع طريق التنمية من خلال قراءة الواقع الذي أُطلق فيه، والأهداف التي يسعى هذا المشروع إلى تحقيقها.

16- \* يقصد بالشرق الأوسط هنا كلا من (سوريا، لبنان، العراق، إيران، تركيا، شبه الجزيرة العربية، فلسطين، الأردن، فضلا عن مصر، قبرص والسودان وليبيا) وليس الشرق الأوسط بالمدلول الموسع. للمزيد ينظر: شذى رضا عبد المجيد، الدبلوماسية الاقتصادية في السياسة الخارجية الأمريكية في الشرق الأوسط، (جامعة النهريين: مجلة قضايا سياسية، العدد 79، 2024)، ص264.

1. الحقيقة أن فكرة مشروع طريق التنمية ليست حديثة، إذ يعود تأريخها إلى عام 1903، عندما طرحت الحكومة الألمانية، وبالاتفاق مع الإمبراطورية العثمانية، فكرة مد خط سكة حديد (برلين - بغداد - البصرة) موصولاً بإسطنبول، وذلك كمحاولة لربط الشرق الأوسط بأوروبا. إلا أن هذا المشروع توقف بسبب الحرب العالمية الأولى<sup>(17)</sup>. (ينظر خارطة 3)، ثم تم طرح نفس المشروع في بداية الثمانينيات من القرن الماضي ليكون منافس لقناة السويس، لكنه بقي مجرد مشروع لم يُنفذ على أرض الواقع.

### خارطة (3) مشروع خط السكة الحديدية برلين-بغداد-بصرة



17- للمزيد ينظر: لؤي بحري، سكة حديد بغداد: دراسة في تطور ودبلوماسية قضية سكة حديد برلين-بغداد حتى عام 1914، (بغداد: شركة الطباعة والنشر الأهلية، 1967).

المصدر: ياسين شهاب شكري، العراق ومشروع سكة حديد وادي الرافدين: دراسة تاريخية في ضوء التقارير البريطانية، (مجلة كلية التربية للبنات للعلوم الانسانية، العدد 24، 2019)، ص142.

إن مشروع طريق التنمية بحلته الجديدة يختلف عن مشروع مد خط سكة الحديد للنقل بين أوروبا والعراق من حيث اتساع الأهداف والغايات، إذ تسعى الحكومة العراقية عبر هذا المشروع إلى تحقيق مجموعة من الأهداف، يمكن إجمالها بالنقاط الآتية:

(18)

- أ. جعل العراق نقطة محورية للتجارة بين آسيا وأوروبا.
- ب. تقليل الاعتماد على الإيرادات النفطية في الاقتصاد الوطني، إذ من المتوقع أن يدعم هذا المشروع القطاع السياحي في البلاد، وينشط القطاع الصناعي والخدمي، حتى أصبح الحديث عن إيرادات تتجاوز 4 مليارات دولار سنوياً أمراً ممكناً في المتوسط القريب من تفعيل المشروع.
- ج. تفعيل موانئ العراق، وخاصة ميناء الفاو الذي يُعد ركيزة أساسية في المشروع.
- د. خفض نسبة البطالة داخل البلد، حيث يمكن أن يوفر هذا

18- للمزيد ينظر: حيدر نعمة بخيت، طريق التنمية العراقي فرص تنموية واعدة وتحديات كبيرة، (سلسلة اصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط، 2023). وكذلك: طريق التنمية العراقي « الافاق والتحديات»، إعداد قسم التخطيط والسياسات (سلسلة اصدارات مركز بيدر للدراسات والتخطيط، 2025). متوافر على الرابط: <https://www.baidarcenter.org/wp-content/uploads/2025/02/3ihgv3.pdf>

المشروع في سنواته الأولى نحو 100 ألف فرصة عمل. هـ. تقليل الاعتماد على الخارج في تلبية احتياجات البلد، وذلك عبر توطين الصناعات وتنشيط القطاع الزراعي. و. تهدف الحكومة العراقية أيضاً من هذا المشروع إلى إيجاد مواطن قدم على الساحة الدولية وتعزيز مكانة العراق إقليمياً، وهو محور بحثنا الأساسي.

أما عن مراحل تنفيذ مشروع طريق التنمية فقد قسم إلى ثلاث مراحل: المرحلة الأولى تنتهي مع اكتمال ميناء الفاو الكبير عام 2028، والمرحلة الثانية تنتهي عام 2038، أما المرحلة الثالثة والأخيرة فتنتهي عام 2050، أي أن أركان المشروع جميعها تكتمل في عام 2050<sup>(19)</sup>، ويحتوي مشروع طريق التنمية على خطين، أولهما - الخط البري الذي يصل طوله إلى نحو (1190) كم، وثانيهما - خط السكك الحديدية الذي يقدر طولها بنحو (1176) كم، تستوعب قاطرات ذي أحجام وسرعات مختلفة.<sup>(20)</sup>

**2. الواقع والتحديات أمام طريق التنمية:** بالرغم من وجود الإرادة والجدية لدى الحكومة العراقية في استكمال مراحل هذا المشروع، إلا إن مشروع طريق التنمية يواجه مجموعة من

19- ينظر: جمهورية العراق-وزارة الخارجية، الموقع الرسمي. متوافر على الرابط:  
<https://mofa.gov.iq/%D8%AA%D9%83%D8%A7%D9%84%D9%8A%D9%81-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9/>

20- حيدر نعمة بخيت، مصدر سابق، ص 18.

التحديات والعراقيل، منها ما هو محلي، ومنها ما هو اقليمي ودولي، وبصورة عامة يمكن تأشير أهم هذه العراقيل بمجموعة من النقاط، وهي على النحو الآتي: -

A. عراقيل مالية: بحسب التصريحات الحكومية، تقدر تكلفة مشروع طريق التنمية في مرحلته الأولى نحو (17) مليار دولار<sup>(21)</sup>، وبالنظر إلى إمكانات الموازنة المالية للدولة، والتي تعاني اصلاً من عجز مالي كبير يقدر بنحو (43) مليار دولار<sup>(22)</sup>، يُعد تمويل المشروع من الموازنة السنوية صعباً جداً، لذا ستضطر الحكومات القادمة الجوء إلى المؤسسات المالية المحلية والدولية لطلب الاقتراض لإتمام مراحل هذا المشروع.

B. عراقيل فنية: إن من أهم التحديات التي تواجه تنفيذ مشروع طريق التنمية بالطريقة المخطط لها، هي التحديات الفنية، التي تشتمل على توافر البنى التحتية، والتي تُعد أحد الركائز الأساسية في جعل المشروع موضع التنفيذ، إذ أن مشروع طريق التنمية يتطلب توافر مجموعة من الخدمات الفنية واللوجستية، والتي أهمها: طرق واسعة وذات مواصفات عالية، موانئ عديدة تستطيع استيعاب مختلف السفن الناقلة، طاقة كهربائية مستمرة، شركات خدمة نقل وتفريغ موثوقة، شركات تأمين ذي موثوقية عالية، محطات توقف وتخزين مؤمنه، وعند تتبع تلك المتطلبات من حيث

21- جمهورية العراق-وزارة الخارجية، مصدر سابق.

22- يُنظر: جمهورية العراق، قانون الموازنة العامة الاتحادية لجمهورية العراق للسنوات المالية (2023، 2024، 2025)، (جريدة الوقائع العراقية، العدد 4726، 2023)، جدول (ب).

توافر وعدم توافر الخدمات داخل العراق سنجد وبشكل واضح إن معظم هذه الخدمات غير متوافرة حالياً، وهي بحاجة إلى عمل الكثير لتأمينها<sup>(23)</sup>.

C. **عراقيل أمنية:** يُعد المجال الأمني العامل الرئيس في نجاح أو فشل مشروع طريق التنمية، حيث يواجه **تحديات أمنية داخلية وإقليمية**. على المستوي الداخلي، يمر طريق التنمية عبر نحو **اثنتي عشرة محافظة عراقية** ممتدة من **ميناء الفاو جنوب العراق إلى منفذ فيشخابور شمالاً**، إذ أن معظم هذه المناطق **غير مؤمنة بالكامل**، خاصة المناطق المحصورة بين بغداد ودهوك<sup>(24)</sup>، أما على الصعيد الإقليمي يرتبط مشروع طريق التنمية بشكل مباشر بأمن واستقرار مضيق هرمز الذي تسيطر عليه الجارة إيران، بعبارة أخرى أن أي توتر بين أوروبا والجمهورية الإسلامية ممكن أن ينتج عنه اغلاق مضيق هرمز، ومن ثم توقف العمليات التجارية بشكل كامل عبر طريق التنمية<sup>(25)</sup>.

D. عراقيل سياسية محلية: انقسمت الطبقة السياسية الحاكمة في العراق إلى فريقين الأول يدعم السير قدماً بهذا المشروع، والفريق الآخر معترض على تنفيذ هذا المشروع

23- للمزيد ينظر: حيدر نعمة بخيت، مصدر سابق.

24- Hassan Harith, The Path to Development in Iraq: Geopolitics, Rentierism, and Border Corridors (Washington: Malcolm Xira-Carnegie Middle East Center, published May 21, 2024).look at the link: <https://carnegieendowment.org/research/2024/03/iraqs-development-road-geopolitics-rentierism-and-border-connectivity?lang=en>

25- طريق التنمية العراقي « الافاق والتحديات»، مصدر سابق، ص3.

ويراه مشروع غير مجدي، لذا يُعد هذا الانقسام عقبة في إتمام المشروع وتطويره، خاصة إذا ما تسنم الفريق الثاني الحكم في السنوات القادمة<sup>(26)</sup>. كما أن ظاهرة الفساد التي تغلغت في مؤسسات الدولة كافة، تُعد هي الأخرى عقبة كبيرة في تنفيذ المشروع بالطريقة المخطط لها<sup>(27)</sup>.

E. عراقيل سياسية إقليمية: بالرغم من أن مشروع طريق التنمية هو مشروع عراقي بحث، إلا أن هذا المشروع قد يهدد مصالح بعض الدول الإقليمية، وهو ما دفع إلى الاعتماد على الدبلوماسية الاقتصادية للمشروع في الحد من مثل هذه التحديات. إذ أن الأهداف الطموحة للمشروع قد يكون لها تأثير سلبي على بعض المشروعات الإقليمية المماثلة، والتي سيتم توضيحها في النموذج المقترح في هذا البحث.

## ثانياً: النموذج المقترح لتوظيف طريق التنمية في تعزيز استقرار منطقة الشرق الأوسط

لم يكن العراق سابقاً في طرح مشروعه الخاص بالنقل والتجارة الإقليمية والدولية، بل جاءت فكرة **مشروع طريق التنمية** بعد مجموعة من **المشروعات المماثلة** في منطقة الشرق الأوسط. ومن أبرز هذه المشروعات: مشروع الحزام والطريق الصيني الذي يهدف إلى ربط الصين بشبكة نقل واسعة تمتد من آسيا باتجاه أوروبا بحراً وبراً، وتُعد كل من إيران، والعراق،

26- المصدر نفسه، ص4.

27- Hassan Harith, op, cit .

وتركيا جزءاً من ذلك المشروع، المشروع الثاني هو مشروع (الممر الهندي الشرق أوسطي) الذي ينطلق من الهند مروراً بدول الخليج فالأردن فعمان حيفا، ومن ثم إلى أوروبا<sup>(28)</sup>، أما المشروع الآخر هو مشروع الممر الاقتصادي الدولي بين الشمال والجنوب (INSTC) الذي ينطلق من الهند والخليج العربي باتجاه إيران، ومن ثم روسيا وصولاً إلى الاسواق الأوروبية وبحر البلطيق<sup>(29)</sup>.

ليس من المستغرب أن تتخوف معظم الدول المشاركة في المشروعات اعلاه من نجاح مشروع طريق التنمية، وهذه ردة فعل طبيعية في السياسة الخارجية، فكل دولة، مهما كان حجمها تسعى للحصول على افضل المكاسب والخروج بأقل الخسائر، فالكثير من الدول التي هي ليست جزء من مشروع طريق التنمية، لكنها جزء من مشروع تجاري آخر قد تخسر فرصة الاندماج في التجارة إذا ما تم تهميش المشروع الذي هي جزء منه، كما أن بعض الموانئ قد تفقد اهميتها الإقليمية إذا ما كتب لمشروع طريق التنمية النجاح، من أمثلة ذلك: ميناء بندر عباس وميناء الإمام الخميني في إيران، وميناء جبل علي في دبي، وميناء خالدة في الشارقة، وميناء مبارك الكويتي<sup>(30)</sup>.

لذا، ونظراً للتنافس الإقليمي حول الممرات التجارية التي من

28- احمد رعد عبد الكافي، تأثير مشاريع الممرات التجارية على التنمية والتكامل الإقليمي مع اشارة إلى طريق التنمية العراقي، (جامعة بابل: مجلة كلية الادارة والاقتصاد للدراسات الاقتصادية والادارية والعالمية، المجلد 17، العدد 4، 2025)، ص 87-92.

29- للمزيد ينظر: محمد فايز فرحات، ممر الشمال-الجنوب: حدود الدور والمراهنة الايرانية، (الرياض: مجلة الدراسات الايرانية، العدد 7، 2018).

30- حيدر نعمة بخيت، مصدر سابق، ص 23.

الممكن أن تكون سبباً في الصراعات داخل الشرق الأوسط، نطرح نموذجنا الخاص بتوظيف مشروع طريق التنمية كأداة للدبلوماسية الاقتصادية وتعزيز الاستقرار في منطقة الشرق الأوسط، يكمن النموذج هنا في التحول من العولمة إلى الأقلمة وذلك ممكن عبر فكرتين رئيسيتين : الأولى- تتضمن ربط الممرات التجارية الأخرى بمشروع طريق التنمية، والثانية - تتضمن مشاركة الدول المجاورة والتي هي ليست ضمن مشروع يمكن ربطه بطريق التنمية بالاستثمارات الخاصة ضمن مشروع طريق التنمية.

1. ربط الممرات التجارية الأخرى بمشروع طريق التنمية: إن الشق الأول من المقترح يركز على ربط المشروعات التجارية المماثلة في منطقة الشرق الأوسط بمشروع طريق التنمية، وذلك عبر جعل الممرات التجارية تكاملية وليس تنافسية. وإذا ما نظرنا بتمعن إلى خارطة المشروعات المطروحة في المنطقة، سنجد بشكل واضح إمكانية تحقيق هذه الفكرة، مما يعزز التعاون بين الدول ويحول التنافس المحتمل إلى فرص شراكة اقتصادية متبادلة. انظر خارطة (4 و5).



يتضح من الخريبتين أعلاه، وبشكل جلي، إمكانية ربط طريق التنمية بالممرات التجارية الأخرى، بحيث تصبح هذه الممرات تكاملية، ويتم من خلالها توزيع الحمولات وفق معادلة الأكثر سرعة والأقل تكلفة. لكن لتحقيق ذلك، تحتاج العملية إلى تنسيق عالٍ بين دول الشرق الأوسط، خاصة الدول المحورية في هذه المشروعات، مثل إيران، والعراق، وتركيا، ودول الخليج العربي. لذلك، يجب على هذه الدول إنشاء نظام عمل يمكنها من تحقيق هذا التنسيق، ويمكن تنظيم هذا العمل عبر الآتي:

أ- تأسيس منتدى أو مؤتمر للأطراف يضم وزراء النقل، والخارجية، والأمن للدول المحورية المذكورة أعلاه.

ب- تنسيق السياسات الاقتصادية بين هذه الدول، وتوزيع التكاليف فيما بينها على شكل حصص تتوافق مع الفائدة المرجوة من المشروع لكل دولة.

إن ما يدعم هذا التوجه عوامل عدة، أهمها: المصير السياسي المشترك لهذه الدول، والعامل الاقتصادي، والتبادل التجاري الذي بدأ يتصاعد في الأعوام الأخيرة. وعند النظر بشكل سريع إلى البيانات الاقتصادية

والتجارية في المنطقة سنجد إن التبادل التجاري بين كلا من (إيران، والعراق، وتركيا) مجتمعة وصل إلى نحو (55) مليار دينار<sup>(31)</sup>، فيما وصل التنسيق في السياسات الاقتصادية بين دول الخليج العربي إلى مستوى عالٍ جداً.<sup>(32)</sup>

2. الدبلوماسية الاقتصادية عبر تكامل الاستثمارات: إن مشروع طريق التنمية بحاجة إلى متطلبات عديدة، فهو يتطلب: طرقاً برية جديدة، منظومة سكك حديد متطورة، منظومة طاقة قادرة على تلبية احتياجات المشروع، محطات للنقل والتفريغ، شركات نقل وتأمين، ومصارف مالية متطورة. ومن جهة أخرى، فإن مشروع طريق التنمية ليس مجرد مشروع لنقل السلع والبضائع عبر العراق فقط، بل هو مشروع متكامل يهدف إلى إنشاء مدن صناعية، ومدن ذكية، وتعزيز الخدمات المالية والمادية.

---

31- للمزيد ينظر: ماذا يعني ارتفاع حجم التجارة بين العراق وايران: تحليل اقتصادي وسياسي، (مركز الروابط للبحوث والدراسات الاستراتيجية، 9 يونيو 2025). متوافر على الرابط: <https://rawabetcenter.com/archives/179048>

كذلك: وكالة الانباء العراقية، تقرير حول حجم التبادل بين العراق وتركيا (تاريخ النشر 22/4/2024). متوافر على الرابط: <https://ina.iq/ar/political/207349-->. html

ايضا ينظر: مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، تقرير حول التجارة بين ايران وتركيا لعام 2024، (تاريخ النشر 12/3/2025)، متوافر على الرابط: <https://ecssr.ae/ar/products/1/200170>

32- للمزيد ينظر: المركز الاحصائي لدول مجلس التعاون الخليجي، متوافر على الرابط: <https://gccstat.org/ar/statistic/publications/foreign-trade-ex-change-between-gcc-and-usa>

ونظراً للتكاليف المالية الباهظة التي تحتاجها كل تلك المشروعات، يمكن إيجاد الحل عبر الدبلوماسية الاقتصادية لمشروع طريق التنمية، وذلك ممكن عبر طرح هذه المشروعات للاستثمار، ومشاركة الدول الإقليمية حصراً التي هي ليست جزءاً بشبكة النقل الدولية التي سيكون محورها طريق التنمية. وبذلك يكون العراق قد حقق فائدتين في ذات الوقت، الفائدة الأولى - تخفيف عبء التكاليف المالية في تنفيذ المشروع على الحكومة العراقية، والفائدة الثانية- ضمان عدم وضع عراقيل لنجاح المشروع من قبل الدول الإقليمية التي هي ليست جزءاً من المشروع.

## ٧. الخاتمة:

بالرغم من حداثة مصطلح الدبلوماسية الاقتصادية، إلا أن الأدوات الاقتصادية كانت وما تزال الأدوات الأكثر فاعلية في توطيد العلاقات بين الدول. لذلك، نرى اليوم أن معظم دول العالم تعطي الأولوية للأدوات الاقتصادية على الأدوات السياسية في طبيعة علاقاتها الإقليمية والدولية، بل توظف الأدوات الاقتصادية حتى في حساباتها الأمنية، إدراكاً منها بفاعلية المصالح الاقتصادية في الحد من الصراعات وتعزيز الاستقرار بين الدول.



# لِدَوْلَةٍ فَاعِلَةٍ وَمَجْتَمَعٍ مُّشَارِكٍ

---

[www.bayancenter.org](http://www.bayancenter.org)  
[info@bayancenter.org](mailto:info@bayancenter.org)

---