



2026/6/2

التنافس الجيو-اقتصادي والتوازن الإقليمي طريق التنمية والربط السكاني بين العراق وإيران أنموذجاً

د. سرى موفق مقصود

● ورقة بحثية

التنافس الجيو-اقتصادي والتوازن الإقليمي: طريق التنمية والربط السكاني بين العراق وإيران أنموذجاً

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

الإصدار / ورقة بحثية

الموضوع / شؤون إقليمية ودولية / السياسة الداخلية والخارجية

د. سري موفق مقصود / كلية العلوم السياسيّة-جامعة النهرين

عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركزٌ مستقلٌّ، غيرٌ ربحيٌّ، مقرُّه الرئيس في بغداد، مهمته الرئيسية -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 تحليل مستقلٍّ، وإيجاد طول عملية جارية لقضايا معقدة تهتمُّ الحقلين السياسي والأكاديمي.

ملحوظة:

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

حقوق النشر محفوظة © 2026

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org

Since 2014

المقدّمة

في ظلّ التفاعلات الدوّليّة المختلفة ظهرت على الساحة الدوّليّة مجموعة من المشروعات التجاريّة الكبرى، تتوافد اليوم هذه المشاريع الإقليميّة والعالميّة على العراق للانضمام لها، نظراً لما يتمتع به العراق من موقع استراتيجي مهمّ يربط الشرق بالغرب، ولاسيما الحدود البرية التي تربطه مع ست دول؛ إذ يرتبط العراق مع إيران بحدود (1300) كم أيّ ما نسبته (37,6%)، ويرتبط مع تركيا بـ(337) كم أيّ ما نسبته (10,9) من حدود العراق⁽¹⁾، لذا نجد أنّ هذه الدول الإقليميّة الصاعدة في الشرق الأوسط تحاول أن تطرح على العراق أهمّ المشاريع والمبادرات الإقليميّة، وسنحاول أن نبين أهمّيّة كلّ من هذه المشاريع سواء طريق التنمية مع تركيا أو الربط السككيّ مع إيران، وما الجدوى الاقتصادية من انضمام العراق لكل منهما، وما دور العراق في هذه المشاريع، وهل من الممكن ان تكون هذه المشاريع بمثابة احياء للبنية التحتية العراقيّة، وفتح مسارات للتعاون الخارجيّ مع دول العالم سواء في الاقتصاد والتجارة أو في الثقافة والتعليم، وهنا بحاجة إلى نوضح كلّ من هذه المشاريع المطروحة ومدى ضرورة انضمام العراق لكل منهما، وما هي أهمّ التحديات التي من الممكن أن تستعرض كلّ من طريق التنمية أو الربط السككيّ مع إيران.

1. ظاهر عبد الزهرة الربيعي، الأهمّيّة الجيو-اقتصاديّة للعراق في الاستراتيجيتين الأمريكيّة والصينيّة، مجلة الخليج العربي، كئيّة التربية للعلوم الانسانية، جامعة البصرة، مجلد (47)، العدد(1-2)، 2019، ص4.

أولاً: المكانة الجيو-اقتصادية للعراق

يتمتع العراق بأهميّة جيّو-اقتصاديّة⁽²⁾ كبيرة نظراً لموقعه الجغرافي المميز الذي يعد ركيزة ومحط اهتمامات القوى الإقليميّة والعالميّة المتنافسة، لذا نجد أنّ هذه القوى تطرح على العراق المبادرات الإقليميّة والمشاريع الدوّليّة للانضمام إليها، ذلك أنّ الموقع الاستراتيجيّ لأيّ دولة هو الذي يمنحها ميزة اقتصاديّة أو سياسيّة أو عسكريّة تختلف عن الدول الأخرى؛ إذ نجد أنّ الموقع الجغرافي المميز للعراق يسيطر من خلاله برياً على خطوط الاتصال والتجارة الدوّليّة، كما يتوسط العراق خمسة بحار تتمثّل بـ(البحر الأسود في الشمال، والخليج العربي وبحر العرب في الجنوب، وبحر قزوين في الشمال الشرقي، والبحر الأبيض المتوسط في الغرب، والبحر الأحمر في الجنوب الغربي)، إلّا أنّ الأهميّة البحرية قد لا تضاوي الأهميّة البرية، وذلك يعود إلى أنّ أهميّة (البحر الميت، وبحر قزوين، والبحر الاحمر) تكاد تكون معدومة من الناحية الجيو-اقتصاديّة ولا تضاوي أهميّة الحدود البريّة؛ لذا فالعراق يُعدُّ ممراً استراتيجيًّا أساسيّاً يربط قارات العالم الثلاث (الشرق بالغرب) نظراً لموقعه المركزيّ العالميّ، فمن الجنبّة البحرية يربط العراق دول

2. مفهوم الجيو-اقتصاد: الجيو-اقتصاد مصطلح جديد ظهر منذ مطلع القرن الأخير من القرن العشرين مع تحليلات الخبير الاستراتيجي الأمريكي (إدوارد لوتواك)(*)، ويعني "إرتكاز النظام العالمي الجديد على السلاح الاقتصاديّ، بدل السلاح العسكريّ، كأداة تستخدمها الدول والشركات الكبرى لفرض قوتها ومكانتها في العالم" للمزيد ينظر: سارة صلاح هادي، التنافس الجيو-اقتصاديّ بين القوى الآسيوية بعد العام 2000، رسالة ماجستير، جامعة النهدين، كليّة العلوم السياسيّة، 2023، ص 31.

شرق وجنوب شرق آسيا عبر المحيط الهندي فالخليج العربي، ثم العراق وسوريا ثم البحر الأبيض المتوسط، فدول أوروبا الغربية وشرق الولايات المتحدة الأمريكية. أمّا الجنبّة البرية فنجد أنّ العراق يقع في منتصف العالم ويشكل جسراً برياً يربط مناطق شرق ووسط آسيا بدول أوروبا عبر تركيا، كما أنّه يتوسط القوس الإقليميّة المهيمنة في الشرق الأوسط (تركيا و إيران)⁽³⁾.

يُعَدُّ مجال البنى التحتية مجالاً مهماً في إطار التنمية الاقتصاديّة داخل وخارج البلد لاسيما أنّ العراقيّ يعاني من تهالك البنية التحتية، وتعطش للاستثمارات الأجنبيّة في مجالات عدة، فإنّ زيادة التبادل والمعاملات التجاريّة تتطلب بنى تحتية قوية تسهل من عملية التبادل التجاريّ والنمو الاقتصاديّ، فضلاً عن الاستثمار الخاص في الدول بحد ذاتها، وإنّ إقامة ربط عالميّ مع دول العالم الأخرى وانفتاح الحدود من خلال إنشاء سكك حديد برية ومواصلات يُعَدُّ بمثابة ضرورة لا غنى عنها سواء أكان في مجال النقل والبنى التحتية، أم في مجال التحول نحو جعل العراق محطة اساسية للنقل العالميّ، وأن الجهود المبذولة في إطار تنمية البنى التحتية وإقامة مبادرات في الإطار نفسه هي وسيلة من أجل إقامة مناخ ملائم وتوفير الأرضية المناسبة لتحقيق النمو الاقتصاديّ.

3. مصطفى حسين عبد الرزاق، موقعية الصراع الدولي على جيوبوليتيك العراق في إطار طريق التنمية والقناة الجافة، الحواف الحادة في جيوبوليتيك العراق مع العمرات البرية، بغداد، مركز دالة للسياسات والاستشارات، ط1، 2024، ص5.

ولاسيما في ظل توجه الدول الصناعية الكبرى إلى إنشاء صندوق البنس التحتية العالمى من أجل إعادة بناء العالم بشكل أفضل، والذي سينافس المبادرات الدولى الأخرى⁽⁴⁾.

ثانياً: طريق التنمية في المدرك الاستراتيجى التركى:

1- انطلاق مشروع (طريق التنمية):

تبنت حكومة رئيس الوزراء محمد شىاع السودانى طريق التنمية، الذي تعدّه وسيلة لتسريع التنمية الاقتصادية في العراق، وتعزيز ارتباط البلاد بالأسواق العالمية، وخلق مصادر جديدة للإيرادات وفرص العمل؛ لذا فأمام الاقتصاد العراقى فرصة لا يمكن الاستغناء عنها، لا سيما أنّ استراتيجية الحكومة العراقية الحالية تعتمد على تفعيل الجانب الاقتصادي من خلال تبني مخطط للإصلاح الاقتصادي وتحقيق التنمية الاقتصادية وهذه المشاريع الإقليمية والدولية هي الطريق الأساسى لتحقيق ما سبق، كما أنّ حكومة السيد السودانى أطلقت شعار (حكومة الخدمات) التي يكون هدفها الأساسى تقديم الخدمات الفعلية المالية والاقتصادية وغيرها إلى المواطنين.

أى أنّ حكومة السيد السودانى اليوم أدركت أنّ الإصلاح الاقتصادي ضرورة لا بد منها، إلّا أنّها اتخذت استراتيجيات للإصلاح الاقتصادي تختلف عمّا سبق، تمثلت هذه الإستراتيجيات بتنفيذ مشاريع تحويلية عملاقة، ومشروع (طريق التنمية) أحد أهم هذه المشاريع، انطلاقاً

4. ثامر محمد العانى، التنافس الصينى- الأمريكى: الحزام والطريق مقابل إعادة بناء العالم، جريدة الشرق الأوسط، لندن، العدد(15550)، 25/6/2021.

من فكرة أنّ تنفيذ مشاريع اقتصاديّة وخدميّة وإعادة إحياء طرق تربط العراق مع العالم الخارجيّ وإعمار البنى التحتية المتهالكة هي الحل الأمثل بدلاً عن البقاء في فكرة البحث عن حلول للمشاكل الاقتصادية العديدة التي يعاني منها الاقتصاد العراقيّ، وذلك باعتبار أنّ مشروع (طريق التنمية) الاستراتيجيّ هو ركيزة لاقتصاد مستدام غير نفطيّ، وحلقة وصل تخدم جيران العراق والمنطقة، أي أنّ عملية الإصلاح جاءت بمعنى مفاير وبخطوات تدريجية مختلفة.

لذا نجد أنّ حكومة رئيس الوزراء محمّد شياع السودانيّ تبنت (طريق التنمية) الذي تعدّه وسيلة لتسريع التنمية الاقتصادية في العراق، ومنح العراق دوره الحقيقيّ بوصفه فاعلاً استراتيجيّاً في المنطقة والعالم، والعمل على تبني سياسات خارجيّة تتمثّل بمدّ روابط تعاون مشتركة لا سيما مع الدول التي ترتبط معها بمصالح متبادلة وملفات متعددة، ومن الواضح أنّ الحكومة الحالية أصرت على المضي بالمشاريع الإقليميّة، لا سيما التي تركز على النهضة الاقتصادية والتنمية.

يتمثّل (طريق التنمية) بأنه طريق بريّ يمتدّ من ميناء الفاو ويمر عبر إحدى عشرة محافظة عراقية بطول (1190) كم، وبكلفة (17) مليار دولار تقريباً⁽⁵⁾، يتضمن الطريق شاحنات لنقل البضائع إضافة إلى

5. مصادر التمويل للمشروع تتوزع بين ثلاث سيناريوهات: 1- التمويل المحلي من الحكومة العراقيّة، 2- التمويل من خلال الشراكة بين القطاع العام والخاص، 3- التمويل من خلال استثمار بعض من الشركات العالمية مع شركات محلية، وكذلك من الممكن ان يكون هناك تمويل دولي من الدول المشاركة. للمزيد ينظر: حافظ عبد الامير امين، طريق الحرير وطريق التنمية نقيضان ام مكلان في استدامة الاقتصاد العراقيّ، المجلة العراقيّة للعلوم

خط مزدوج للسكك الحديدية لقطارات الركاب والبضائع، ثم يرتبط بشبكات سكك الحديد والطرق السريعة التركية، أمّا فيما يتعلّق بالطاقة الاستيعابية والقدرة على نقل البضائع فمن المتوقع أن تصل قدرة شحن القطار إلى (3.5) مليون حاوية و (22) مليون طن من البضائع، وترتفع لتبلغ (32) مليون طن من البضائع بحلول عام (2038) و(7.5) مليون حاوية لتصل بحلول عام (2050) إلى (40) مليون طن من البضائع، أمّا فيما يتعلّق بالطاقة الاستيعابية للركاب فمن المتوقع أن تستوعب (13.8) مليون مسافر سنوياً⁽⁶⁾، أيّ أنّ هذا المشروع هو مكمل لمشروع ميناء الفاو وعامل أساسي لتحويل العراق إلى مركز رئيس لنقل البضائع بين آسيا وأوروبا ليس فقط على مستوى التجارة الدوليّة، بل تشمل ما يتعلّق بمجال الطاقة وتزويد أوروبا بإمدادات الطاقة من خلال هذا الطريق، ومن المتوقع أن تنخفض مدة شحن البضائع إلى (25) يوماً، في حين حركة السفن التي تمر أمام قناة السويس تستغرق نحو (35) يوماً، أمّا السفن التي تمر عبر قناة رأس الرجاء الصالح فستستغرق نحو (45) يوماً، وهو ما يشكل فارقاً كبيراً في مدة الشحن⁽⁷⁾.

الاقتصاديّة، العدد (17)، 2023، ص214.
6. سعد علي حسين، مشروع طريق التنمية: قراءة في الفرص والتحديات، مركز رواق بغداد، 2024، ص5.

7. John calabrese, Iraq's "Development Road": Rough Terrain Ahead, Modern Diplomacy, available at: <https://moderndiplomacy.eu/2024/05/04/iraqs-development-road-rough-terrain-ahead/>, accessed at: 24/5/2024.

وفي (22/نيسان/2024) تم توقيع (24) مذكرة تفاهم بين العراق وتركيا من قبل رئيس وزراء العراق (السوداني) والرئيس التركي (أردوغان) وذلك خلال زيارة الرئيس التركي لبغداد بعد انقطاع دام (13) عام، تضمنت هذه المذكرات التعاون في مجالات عدة ومن ضمنها التوقيع على اتفاقية مبدئية تضم (العراق وتركيا وقطر والإمارات) للتعاون في مشروع العراق الاستراتيجي (طريق التنمية).

وللعراق تاريخ مع طرق سكك الحديد وهذا المشروع (طريق التنمية) ما هو إلا إحياء لطرق سكك الحديد القديمة: (بغداد- برلين) التي يعود تاريخها إلى الفترة (1899-1914)، إلا أنّ هذا المشروع جاء بطرق أكثر تطوراً وبرؤية مختلفة؛ إذ نلاحظ أنّ مشروع (طريق التنمية) لا يقتصر على نقل الأشخاص والبضائع، وإنما يستهدف تحقيق تنمية حقيقية في جميع المناطق التي يمر بها، كما أنّه سيكون له دور في تعزيز التجارة الدوليّة سواء أكان على مستوى الدول التي يمر بها المشروع أم دول العالم الأخرى، وتطوير بنية العراق للسكك الحديدية والطرق بهدف أن يصبح العراق حلقة وصل ومركزاً عالمياً للنقل يربط أوروبا بالخليج، فالاقتصاد العراقيّ اليوم يعاني من اعتمادية كبيرة على المورد الريعيّ، وإنّ أيّ مشروع يوفر مصادر جديدة للإيرادات يمثل نقلة نوعية في التخلص من التبعية الريعية والأزمات الماليّة المتكررة ويعمل على توفير إيرادات إضافية للاقتصاد العراقيّ، ويقلل من نسب البطالة وغيرها من الأزمات التي يعاني منها الاقتصاد العراقيّ⁽⁸⁾.

8. مصطفى حسين عبد الرزاق، مصدر سبق ذكره، ص2.

أما ما يتعلّق بخارطة الطريق للمشروع والجهات المشاركة (داخلياً) وانضمام العديد من المحافظات العراقيّة للمشروع، فنجد أنّ هناك محاولات من قبل إقليم كردستان للانضمام إلى (طريق التنمية) (وهذا أيضاً من ضمن التحديات التي ممكن أن تواجه المشروع)، فهناك نقطة تحول جوهريّة في مسار المشروع وذلك بعد موافقة الحكومة العراقيّة والشركة الإيطاليّة المصممة للمشروع بدراسة مقترح كردستان بتغيير مسار المشروع الحالي من غرب نهر دجلة إلى الضفة الشرقية ويمر بذلك بمحافظة دهوك التابعة للإقليم وهذا يدل على نقاط تحول في العلاقة بين بغداد وأربيل وتحول إيجابيّ في مسار العلاقة⁽⁹⁾.

وفي ظل المشاريع الإقليميّة والعالميّة المتعددة المطروحة اليوم على الساحة الدوّليّة والتي تمر بالعراق نجد أنّ العراق يحاول أن يستهدف الاستثمارات الأجنبيّة ولاسيما الاستثمارات الخليجيّة وهذا بدوره له ابعاد اقتصاديّة وسياسيّة؛ إذ نلاحظ دعم قطر للمشروع ومحاولة السودانّي باستقطاب الشركات الإماراتية الضليعة في مجال إدارة الموانئ للمشاركة في إدارة ميناء الفاو، إنّ جذب الاستثمارات الخليجيّة يعني أنّ دول الخليج ستشعر باستثمار أكبر في العراق وتوطيد العلاقة مع بغداد ومحاولة تبني استراتيجيّات تعاونيّة مع العديد من الفواعل الدوّليّة، وهذا بدوره ينعكس على تحقيق

9. باسل سواربي، تطوّر مثير في العراق "طريق التنمية" يغير مسار بناءً لرغبة إقليم كردستان، صحيفة النهار العربي، متوفر على الرابط الاتي: <https://www.annahar.com/arabic/news/arab-world>. تم الاطلاع عليه بتاريخ: 27/5/2024.

الاستقرار من جوانب عدة، لا سيما بعد غياب الاستثمارات الخليجية في العراق منذ عام (1991)، وفي ظل المناخ الاستثماري للعراق فهو يعد فرصة سانحة أمام دول الخليج لتدفق استثماراتها⁽¹⁰⁾.

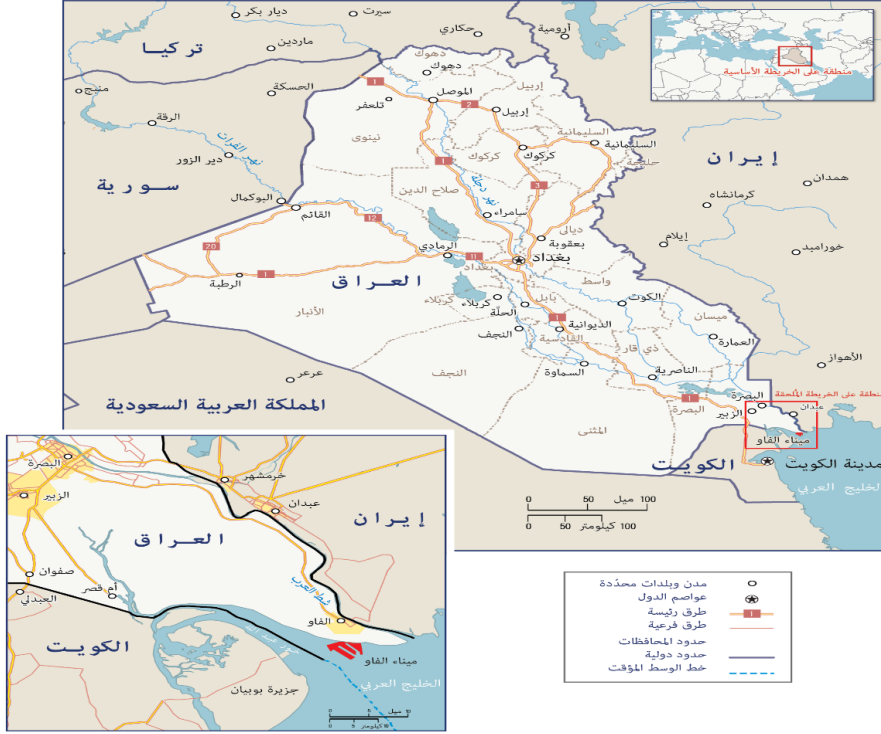
ومن الواضح أنّ (طريق التنمية) يقع بين القوس الإقليمية المؤيدة والمعارضة إلا أنّ المشروع هو -بشكل أساس- مشروع عراقي برعاية ودعم تركي، ولاسيما مع إدراك تركيا بالتغيرات التي طرأت على الساحة الدوليّة بعد أحداث غزة (7-أكتوبر-2023) التي ما زالت مستمرة، والتي أثّرت على المشروع المقترح (الممر التجاري بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا) واستبعاد تركيا منه، ممّا زاد من رغبة وإصرار تركيا على تقديم الدعم الكامل لمشروع طريق التنمية، وبذلك فإنّ المضي بإنجاز (طريق التنمية) سيؤدي إلى زيادة وتعزيز الروابط التجاريّة بين تركيا والعراق، ولاسيما أنّ حجم التجارة بين البلدين للعام (2023) بلغت نحو (20) مليار دولار، لذا سيعمل (طريق التنمية) على تحقيق التنمية التجاريّة للطرفين⁽¹¹⁾.

10. Neil Halligan, Sinan Mahmoud, What is Iraq's Development Road and will it challenge US and China trade routes?, available on: <https://www.thenationalnews.com/business/2024/04/24/can-iraqs-development-road-challenge-us-and-china-trade-routes/> .

11. John calabrese, Iraq's "Development Road": Rough Terrain Ahead, Modern Diplomacy, available at: <https://moderndiplomacy.eu/2024/05/04/iraqs-development-road-rough-terrain-ahead/>, accessed at: 27/5/2024.

خريطة (1) مسارات طريق التنمية

الخريطة 1: خطة مشروع طريق التنمية - وزارة النقل العراقية



المصدر: وزارة النقل العراقية، متوفر على الرابط الآتي: <https://www.motrans.gov.iq/?topic=8>, تم الاطلاع عليه بتاريخ (28/5/2024).

وتوضح الخريطة في أعلاه مسارات طريق التنمية والمحافظات التي يمر عبرها، علماً أنّ المسارات التي يمر بها طريق التنمية هي مسارات مستحدثة وتمت المصادقة عليها من قبل المحافظات التي يمر خلالها، ويتبين لنا أنّه طريق مزدوج يتمثل بطريق يضم طرق سريعة تمر عبرها شاحنات نقل البضائع، وطريق آخر للسكك الحديدية لنقل السلع والمسافرين، وينطلق من ميناء الفاو حتى يصل إلى منطقة

(فيشخابور) على الحدود العراقية-التركية.

2- التنافس الإقليمي من خلال المشاريع الإقليمية:

تنافس المشاريع اليوم في الساحة الدولية ما بين العالمية مثل (مبادرة الحزام والطريق) التي انطلقت عام 2013 من قبل الرئيس الصيني (شي جين بينغ) وانضمت اليها العديد من دول الشرق الأوسط ودول الخليج حتى بعض الدول الأوروبية⁽¹²⁾، وما بين المشاريع الإقليمية مثل (الممر الاقتصادي-الهند-الشرق الأوسط-أوروبا)، ومشروع (طريق التنمية) وغيرها من المشاريع، فأصبحت المنطقة ساحة للتنافس الجيو-اقتصادي بين المشاريع المطروحة.

ومن خلال دراسة وتحليل هذه المشاريع نجد أنّ القوى الدولية أو الإقليمية الدافعة والمؤيدة لهذه المشاريع تتنافس فيما بينها من خلال محاولة طرح مشاريع اقتصادية تجارية تنموية، ولها أبعاد أخرى أي أنّها لا تخلو من ابعاد سياسية وأمنية، أي أنّ القوى الإقليمية تتحوط من خلال تبني هذه المشاريع، ولكل منها عوائق ومحددات.

فالجانب التركي يؤيد ويدعم (طريق التنمية)، بالمقابل نجد أنّ الجانب الإيراني يعمل على المضي بمشروع (الربط السككي) للوصول إلى البحر الأبيض المتوسط، ولكل من هذه المشاريع عوائق ومحددات، وفيما يتعلّق بمشروع (طريق التنمية) نجد أنّه يقع بين تحديات داخلية وتحديات خارجية، ولعل أهم العوائق والتحديات التي

12. جانغ يون لينغ، الحزام والطريق: تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن الحادي والعشرين، دار صفصافة للنشر والتوزيع، القاهرة، 2017.

تحول دون تنفيذ (طريق التنمية) تتمثل بالآتي:

أولاً: تحديات داخلية: التي تتمحور حول ملف الفساد ومدى إمكانية أن يتخلل المشروع صفقات فساد والبيروقراطية الحكومية التي من الممكن أن تشكل عائقاً أمام تنفيذ المشروع، وكذلك الجانب الأمني ورغبة الطرفين (العراقي- التركي) بتحقيق الاستقرار الأمني في الشريط الحدودي العراقي- التركي؛ لذا أعلنت (بغداد) أنّ حزب العمال الكردستاني تنظيم إرهابي محظور، وذلك لتحقيق بيئة آمنة ومستقرة والتوجه نحو مرحلة جديدة من التعاون الاقتصادي والأمني مع الجانب التركي⁽¹³⁾.

ثانياً: تحديات خارجية: تتمثل بـ(التنافس الجيو-سياسي والجيو-اقتصادي) بين مشاريع الممرات التجارية الإقليمية والدولية؛ إذ إنّ تنافس المشاريع اليوم ما بين العالمية مثل (مبادرة الحزام والطريق) التي انطلقت عام 2013 من قبل الرئيس الصيني (شي جين بينغ) وانضمت إليها العديد من دول الشرق الأوسط ودول الخليج، وما بين المشاريع الإقليمية مثل (طريق التنمية) و (الممر الاقتصادي-الهند-الشرق الاوسط-اوروبا) (IMEC)، فأصبحت المنطقة ساحة للتنافس الجيواقتصادي بين المشاريع المطروحة الان ان هذه المشاريع وتحديدًا (مبادرة الحزام والطريق) نجد أنّها لا تتعارض مع (طريق التنمية) ومن الممكن أن يتم توظيف طريق التنمية ليصبح مكملاً

13. سلجوق باجالان، زيارة اردوغان إلى العراق وتطلعات التركمان، مركز دراسات الشرق الاوسط، متوفر على الرابط الاتي: <https://www.orsam.org.tr/ar/erdoganin-iraka-ziyareti-ve-turkmenlerin-beklentileri> تم الاطلاع عليه بتاريخ: 29/5/2024.

لمبادرة الحزام والطريق الصينية، بل من الممكن أنّ كلاً من (طريق التنمية) ومبادرة (الحزام والطريق) تعزّز بعضها بعضاً، وهذا ما يؤكدّه وزير الخارجية العراقيّ من خلال زيارته الأخيرة للصين، وتأكيدّه على الرغبة في تعزيز الشراكة الاستراتيجيةّ مع الصين⁽¹⁴⁾، وأيضاً تصريح السفير الصيني في بغداد (تسوي وي) فإنّ (طريق التنمية مشروع استراتيجيّ ولا يوجد تنافس بين مشروع التنمية والحزام والطريق بالنسبة للصين)⁽¹⁵⁾.



14. مباحثات عراقية صينية على هامش منتدى التعاون العربي-الصيني في بكين، وكالة الأنباء العراقية، متور على الرابط الاتي: <https://www.ina.iq/209866--.html>، تم لاطلاع عليه بتاريخ: 31/5/2024.

15. تصريح السفير الصيني (تسوي وي)، ندوة مركز البيان للدراسات والتخطيط، العلاقات العراقية-الصينية رؤية في دبلوماسية التعاون والشراكة المستدامة، في تاريخ (27,5,2024).

أما ما يتعلّق بالجانب الإيراني، فنجد أنّ إيران لم تدخل ضمن المشروع (طريق التنمية) نظراً لضعف الجدوى الاقتصادية، فإنّ الفوائد الاقتصادية المرجوة لإيران من مشروع طريق التنمية محدودة وفقاً للرؤية الحالية للمشروع، أيّ أنّ دور إيران تجاه المشروع هو ليس بالدور الداعم للمشروع، بل عملت إيران على المضي بمبادرات أخرى لتحقيق الربط البري مع العراق وفتح مجالات للتعاون؛ لذا نجد أنّها كُنّفت الجهود لتحويل مشروع (الربط السككي) إلى أرض الواقع والذي يربط إيران بالعراق من خلال سكك حديد وتمتد من الحدود العراقية-الإيرانية محافظة (سلامجة الإيرانية) وعبر محافظة البصرة العراقية ومروراً بعدد من المحافظات العراقية حتى ميناء اللاذقية السوري وصولاً إلى البحر الأبيض المتوسط. وسنوضح فيما يلي أهداف المشروع وغاياته.

ثالثاً: الربط السككي في المدرك الاستراتيجي الإيراني:

تمثّل العلاقات العراقية-الإيرانية بأنها علاقة مترابط متداخلة في العديد من الجوانب ويُعدّ العراق ذا أهميّة استراتيجية وجيو-اقتصادية بالنسبة لإيران؛ إذ تعدّه إيران شريكاً استراتيجياً وتجاريّاً مهماً، وشريكاً مهماً من الناحية الاقتصادية وبيئة خصبة للاستثمارات الإيرانية، وسوقاً مهماً للصادرات الإيرانية، ويمتد خط بصر-سلامجة السككي بطول (32) كم⁽¹⁶⁾، ولهذا المشروع أبعاد اقتصادية

16. سعد عبيد السعدي، الأبعاد الاقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية (ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق انموذجاً، مجلة العلوم السياسيّة، العدد (61)، 2021، ص 94.

واستراتيجية، وكذلك تداعيات سياسية واقتصادية للبلدين؛ لذا فإن الآفاق والتحديات التي يواجهها العراق في ظلّ علاقته مع إيران متعددة ومتشابكة، وعلى العراق أن يوظف موقعه الاستراتيجي مع إيران ويستفيد منه من خلال جوانب متعددة منها اقتصادي وتجاري وأمني، فلا يمكن للجانب العراقي الاستغناء عن الجانب الإيراني ولا الجانب الإيراني يمكنه الاستغناء عن الجانب العراقي، بل يرتبطان بعلاقات وثيقة ومتعددة، إلا أنّها بحاجة إلى توظيف حقيقي بما يصب بمصلحة الطرفين، ولاسيما في مجال المشاريع الإقليمية وممرات النقل البري، ومنها مشروع (خط البصرة-شلامجة).

1- مشروع الربط السككي:

بعد تردّد كبير من الحكومات العراقية السابقة، تم توقيع اتفاقية المشروع في عهد الحكومة العراقية السابقة برئاسة (مصطفى الكاظمي)، وتم وضع حجر الأساس من قبل السيد رئيس مجلس الوزراء (محمّد شياع السوداني) في ايلول / 2023، وقد تم تحديد السكك بأنّها خط نقل للمسافرين فقط دون البضائع؛ لذا تم وضع حجر الأساس لمشروع الربط السككي مع إيران الذي أعلنت عنه الحكومة العراقية بأنه مخصص لنقل المسافرين والزائرين فقط دون نقل البضائع؛ لما في ذلك من آثار سلبية على كلّ من ميناء الفاو وطريق التنمية التي تعمل الحكومة العراقية على إنجاز كلّ منهما⁽¹⁷⁾؛

17. شبكة الشفق الاخبارية، السوداني وضع حجر الاساس لمشروع الربط السككي بين العراق وايران، متوفر على الرابط الاتي: <https://aawsat.com/%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%84%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B1%D8%A8%D9%8A/%D8%A7%D9%84>

فالعراق اليوم لا يمتلك أيّ سكك حديد مع دول الجوار ويعتمد في عمليات التبادل التجاريّ على المنافذ البرية والبحرية فقط. ونوضح في أدناه خريطة الربط السككيّ مع إيران والتي تمتد من محافظة البصرة حتى تصل إلى ميناء اللاذقية في سوريا.

خريطة (2) مسارات مشروع الربط السككيّ



المصدر: شبكة الساعة الاخبارية، متوفر على الرابط الاتي: <https://com.alsaa.com/show/post/19859>، تم الاطلاع عليه بتاريخ: 29/5/2024

وتوضح الخريطة رقم (2) مراحل المشروع التي تتمثل **المرحلة الأولى** من المشروع بمد خط سكك حديد من منطقة شلامجة

، تم الاطلاع عليه بتاريخ: (1/6/2024).

والبصرة إلى كربلاء، ثم يتم المباشرة **بالمرحلة الثانية** التي تمتد إلى منطقتي (البوكمال) و(دير الزور) في سوريا، ثم إلى ميناء اللاذقية السوري على البحر المتوسط، وتولت إيران مهمة إزالة الألغام بطول (16) كم، وإنّ المتبقي يكون من مسؤولية العراق بمسافة 18-16 كم، ومن المتوقع أن يتم إنجازه خلال (18) شهراً⁽¹⁸⁾.

2- الجدوى الاقتصادية للمشروع:

يعاني الاقتصاد العراقيّ من العديد من التحديات التي تقف عائقاً أمام تحقيق نمو اقتصادي مرتفع وتحقيق التنويع في مصادر الدخل، ولعل أهم هذه التحديات هي أنّ الاقتصاد العراقيّ أحادي الجانب (اقتصاد ريعي)، وأنّ أيّ صدمات تتعرض لها الأسواق النفطية ستؤثر بدورها على الاقتصاد العراقيّ وعلى الإيرادات وبرامج التنمية؛ لذا فالإقتصاد العراقيّ اليوم بحاجة فعلية إلى استراتيجية تنموية فعالة وبحاجة إلى الارتباط بمشاريع إقليمية ودولية لتطوير البنية التحتية ومعالجة المشكلات التي يعاني منها الاقتصاد العراقيّ كالبطالة والتضخم وغيرها من المشكلات التي لا بد من معالجتها على وفق رؤى وسعي الحكومة العراقيةّ نحو تبني إصلاحات اقتصادية جوهريّة وحقيقية، فنلاحظ أنّ الأزمات الاقتصادية التي تعرض لها الاقتصاد العراقيّ جاءت نتيجة الأزمات التي هزت أسواق الطاقة العالمية والتذبذب بأسعار النفط، ولأنّ اقتصاد العراق ريعيّ فهذا بدوره يؤدي

18. إيران والربط السككيّ المشروع التوسعي عبر العراق وسوريا وصولاً إلى المتوسط، مركز الروابط للدراسات، متوفر على الرابط الاتي: <https://rawabetcenter.com/archives/127940>

إلى اعتمادية أحادية على المورد الناضب، وكما موضح في الجدول في أدناه:

جدول (1) حجم الإيرادات النفطية العراقية وأهميتها إلى الإيرادات غير النفطية

السنة	الإيرادات النفطية	الإيرادات العامة	نسبة الإيرادات النفطية إلى الإيرادات العامة	نوع الدورة
2008	65.615	66.544	99	
2009	44.016	46.987	94	دورة أسعار سلبية
2010	56.958	59.981	95	(صدمة سلبية)
2011	91.678	92.996	99	دورة أسعار إيجابية
2012	100.604	102.759	98	(صدمة إيجابية)
2013	95.248	97.633	98	
2014	88.112	90.383	97	
2015	64.4	66.4	97	
2016	54	58	93	دورة أسعار سلبية
2017	56.6	65.4	86	(صدمة سلبية)
2018	65	76.3	85	
2019	78.1	87.9	89	
2020	75.65	83.6	89.9	

المصدر: بلال فالج الخليفة، الدوافع الاقتصادية والاستراتيجية من وراء تزامم الدول المجاورة على طريق التنمية، الحواف الحادة في جيوبولتيك العراق مع العمرات المائية، بغداد، مركز دالة لتحليل السياسات والاستشارات، 2024، ص112.

يوضح الجدول أعلاه النسبة التي تحتلها الإيرادات النفطية إلى الإيرادات العامة للاقتصاد العراقي، ويتبين لنا أنّ عند تعرض أسواق الطاقة إلى أزمات سعرية سيؤثر ذلك بشكل مباشر على الإيرادات النفطية للعراق ويدخل بما يعرف ب(الصدمة السلبية) وكما موضح في الجدول (1) وهذا بدوره يؤكد مدى حاجة الاقتصاد العراقي إلى الانفتاح على العالم الخارجي وتطوير البنى التحتية والارتباط بمشاريع نقل إقليمية ودولية، وبذلك نجد أنّ ارتباط العراق مع إيران بفكرة مشروع الربط السككي من الممكن أن تصب بشكل إيجابي على الجانب العراقي من جوانب متعددة ولا سيما الفائدة الاقتصادية للعراق من الربط السككي مع إيران والتي تتمثل بالآتي:

1- تسهيل عملية نقل المسافرين خلال مواسم الزيارات الدينية وبدوره ينعش السياحة الدينية للعراق، ويعزز ربط العتبات المقدسة بين البلدين.

2 - بالنسبة للجانب العراقي يقتصر الموضوع بنقل المسافرين والزائرين من مناطق إيران وأواسط آسيا إلى العراق؛ أي أن العربات صممت بطريقة لا يمكن نقل البضائع من خلالها.

3- يُعَدُّ المشروع بداية لمشاريع نقل استراتيجية مستقبلية تربط العراق بدول الجوار وصولاً إلى دول آسيا الوسطى.

4 - كسر حاجز العزلة وانفتاح العراق مع دول الجوار وتطوير البنى التحتية في مجال النقل.

5 - من الممكن أن يستغل الجانب العراقي مشروع الربط السككي

مع إيران للتفاوض في ملف المياه والسعي للحصول على تنازلات إيرانية في صالح العراق في هذا الملف بالتحديد⁰.

1- التحديات أمام المشروع:

لعل أهم التحديات وأبرزها أمام مشروع الربط السككي مع إيران، تتمثل بالآتي:

1- الأرض التي تنفذ عليها المشروع هي أرض رخوية وتحتوي على ألغام نتيجة الحرب العراقية-الإيرانية، مما يزيد من صعوبة تنفيذ المشروع.

2- تقدر كلفة المشروع الإجمالية بـ(21) مليار دولار، هل من الممكن أن تتمكن إيران من تحمل كلفة المشروع في الوقت الحالي، وفي ظل العقوبات الأمريكية على الاقتصاد الإيراني.

2- التحدي الأمريكي-الاسرائيلي:

هل ستسمح الولايات المتحدة بفسح المجال أمام إيران بالوصول إلى البحر الأبيض المتوسط من خلال العراق وسوريا؟

رابعاً: طريق التنمية أم الربط السككي (حدود المقارنة والمفاضلة):

في ظل هذه المشاريع التنموية التي تطرح من قبل القوى الإقليمية والدولية على الفاعل المشترك بينهم وهو العراق نجد أنّ كلّ من هذه المشاريع يحمل جوانب إيجابية تعود بالنفع على الاقتصاد والتنمية والبنى التحتية العراقية، وكذلك تحمل جوانب سلبية أو تحديات قد تمثّل عائقاً أمام تنفيذها، وكل من هذه المشروعات من الممكن أن يصب في مصلحة الجانب العراقي إذا ما تم توظيفه بالشكل الذي يحقق الفائدة القصوى مع تفادي جوانب السلب الجيوبولتيكي لهذه المشروعات، ونوضح في أدناه أهم نقاط الالتقاء والاختلاف بينهما:

- 1- إنّ الاثنين يتشابهان ويرتبطان من حيث أنهما مشروعان لنقل العراق وربطه مع العالم الخارجي.
- 2- طريق التنمية هو مخصص لنقل البضائع والأشخاص، أما مشروع الربط السككي فهو يقتصر على الأشخاص من دون البضائع.
- 3- يمرّ طريق التنمية بإحدى عشرة محافظة عراقية، ومن خلال مروره بهذه المحافظات العراقية سيؤثر إيجاباً على التنمية الحضرية في هذه المناطق والبنى التحتية من سكك حديد وطرق برية وأيضاً ينعكس تأثيره على الجانب الثقافي للمناطق التي يمرّ بها المشروع؛ إذ إنّته يربط محافظات العراق من جنوبه إلى شماله وغربه، بينما (مشروع الربط السككي مع إيران) يلاحظ أنّه يمتد

على عدد محافظات، وهذا بدوره ينعكس على الآثار الإيجابية التي من الممكن أن تعود على المناطق المحاذية للمشروع.

4- من حيث الجدوى الاقتصادية لكلا المشروعين نجد أنّ طريق التنمية يختص بنقل البضائع والأشخاص، ممّا يساهم في تفعيل الحركة الاقتصادية والتجارية بين العراق والعالم عن طريق ممرات التنمية ضمن مشروع طريق التنمية، ومن الممكن أن يكون بداية لانطلاق المشروعات الاقتصادية المستقبلية ويحقق التنوع في مصادر الدخل للاقتصاد العراقي ورفع مستوى الناتج المحلي الإجمالي (GDP)، أمّا مشروع (الربط السككي مع إيران) فنجد أنّه يقتصر في المرحلة الأولى منه على نقل المسافرين فقط، وبدوره ينعكس بشكل إيجابي في العلاقة مع الجانب الإيراني من حيث توثيق العلاقة بين الطرفين وتسهيل نقل الأشخاص من أواسط آسيا وإيران إلى العراق، وبدوره سيعود بشكل إيجابي على الجانب السياحي وتعزيز خطوط النقل الدولية للعراق وبالتأكيد سيؤثر إيجاباً على الاقتصاد العراقي.

5- يربط طريق التنمية مجموعة من الدول (العراق، تركيا، قطر، والإمارات)؛ ممّا يعزز من علاقات العراق مع العالم الخارجي، أما مشروع (الربط السككي مع إيران) فهو يربط بين إيران وسوريا عن طريق العراق.

6- من حيث التحديات التي تواجه كلا المشروعين، يرتبط المشروعين بالعديد من التحديات فمنها تحديات التمويل وتحديات الجانب الأمني وما يتطلبه من تأمين المناطق التي تمر بها تلك المشاريع، وكذلك التحديات التي تتعلق بالفساد المالي والإداري الذي من الممكن أن

يكون عائقاً أمام تنفيذ هذه المشاريع.

7- من حيث توظيف الموقع الجيواستراتيجي والجيوسياسي للعراق، فالعراق يتمتع بموقع جيواستراتيجي وجيوسياسي، وإنّ كلا المشروعين تعتمد على الموقع الاستراتيجي للعراق وما يتمتع به موقع جغرافي يجعل القوى الإقليمية تطمح وتسعى للتعاون معه من خلال هذه المشروعات.

8- الجهة المنفذة لطريق التنمية هي شركة إيطالية (PEG) وتم استبدالها بشركة (اوليفر وايمن الأمريكية، أمّا الجهة المنفذة لمشروع الربط السككي مع إيران فهي شركة إيرانية.

مما سبق يتبين أنّ العراق ليس بجديد عليه تنافس القوى الإقليمية والدولية، وهذه المشروعات التي تطرح اليوم ما هي إلا وجه من أوجه التنافس الإقليمي على العراق، وكل منهما يحمل جوانب إيجابية وجوانب سلبية، وما على العراق إلا استغلال هذه المشروعات بأقصى فائدة ممكنة، وإقناع دول السلب الجيوبولتيكي التي من الممكن أن تتأثر سلباً بهذا المشروع، وأن يوضح لهم أنّ العراق لا يقوم بلعبة صفرية واعتماد مبدأ الشراكة كأساس للتعامل والعلاقات الدولية، أي أنّ بإمكانه المضي قدماً بمشروع (طريق التنمية) وتحقيق الغايات والفوائد المتوخاة منه، وأيضاً الأخذ بمشروع (الربط السككي مع إيران) كأحد أهم المشاريع التي تفسح المجال لتنمية القطاع السياحي، وفتح طرق نقل دولية جديدة لتدفق الأشخاص من إيران وآسيا الوسطى إلى العراق، إلا أنّه دون أن يكون هناك مجال لنقل البضائع، وكذلك استثمار هذه المشروعات للتفاوض بما يصب في مصلحة الجانب العراقي ولا سيما فيما يتعلّق بملفة المياه.

الخاتمة:

مما سبق يتضح أنّ الربط السككيّ مع إيران من المفترض أن يقتصر على المسافرين من دون البضائع؛ إذ لا يوجد عربات مخصصة لنقل البضائع، وهذا بدوره يحدّ من منفعة المشروع الاقتصادية بالنسبة للجانب الإيراني، ويقلل من الغاية من إنشائه، أمّا ما يتعلّق بوجهة نظر إيران تجاه (طريق التنمية) فنجد أنّ مشروع (طريق التنمية) مشروع منافس لمشروع الربط السككيّ إلى حد كبير، ومن الممكن أن يؤثر (طريق التنمية) على دور إيران في المنطقة، وطموحاتها لتحويل موانئها إلى نقاط للتجارة بين شرق آسيا والشرق الأوسط وأفريقيا وأوروبا، ومما يزيد الأمور تعقيداً أنّ العراق عالق اليوم بين الحاجة إلى تطوير بنيته التحتية باستخدام عائداته النفطية المتزايدة وحقيقة أن سياساته الداخلية مرتبطة بشكل متزايد بالمنافسات الإقليمية، كذلك أنّ مشروع (طريق التنمية) سيعمل على زيادة الثقل الجيواقتصاديّ والجيوسياسيّ للعراق باعتباره ممراً تجاريّاً عالمياً ونقطة وصل الشرق بالغرب، وبالوقت نفسه يعزز من التنافس الإقليميّ ويفسح المجال أمام تركيا لتكون فاعلاً أكثر تأثيراً في المنطقة، وعلى الرغم من تباين المواقف والآراء تجاه الجدوى الاقتصادية لإيران من المشروع والتي تكاد تكون ضئيلة، فإنّ هذا المشروع من الممكن أن يعود على إيران بالنفع من جانب آخر؛ إذ من الممكن أن تستغل إيران المشروع بتصدير النفط الإيراني لتركيا من خلال طريق التنمية.



لِدَوْلِيَّةِ فَاعِلِيَّةٍ وَمَجْتَمَعِ مُشَارِكِ

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org
