

طريق التنمية العراقي وأبعاده الاستراتيجية (الفرص والتحديات)

أ.م.د. علي حسين كاظم

نسرين هادي عزيز

كلية الإمام الكاظم (ع) للعلوم الإسلامية الجامعة

كلية الإمام الكاظم (ع) للعلوم الإسلامية الجامعة

يهدف هذا البحث إلى تقديم دراسة تحليلية شاملة لمشروع طريق التنمية العراقي، المعروف أيضا بالقناة الجافة، والذي يمثل مبادرة استراتيجية طموحة للعراق لتعزيز مكانته كمركز تجاري ولوجستي إقليمي ودولي. يتناول البحث الأبعاد الجغرافية للمشروع، مبرزا مساره الحيوي الذي يربط ميناء الفاو الكبير على الخليج العربي بتركيا وأوروبا عبر شبكة متكاملة من الطرق والسكك الحديدية، كما يستعرض الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للمشروع، بما في ذلك دوره المتوقع في تنويع الاقتصاد العراقي، وتقليل الاعتماد على النفط، وجذب الاستثمارات، وخلق فرص عمل، وتقليص أوقات الشحن بين آسيا وأوروبا، فضلا عن ذلك، يحلل البحث التحديات الجوهرية التي قد تواجه تنفيذ المشروع، مثل الاضطرابات السياسية، والفساد، والتهديدات الأمنية، والخلافات الإقليمية، ويخلص البحث إلى أن طريق التنمية يمثل فرصة تاريخية للعراق للانتقال نحو اقتصاد متنوع ومستدام، إلا أن نجاحه مشروط بوجود إرادة سياسية، واستقرار أمني، وقدرة العراق على تجاوز التحديات، وبالتعاون مع الشركاء الإقليميين والدوليين، لتحقيق أقصى استفادة من إمكاناته الجغرافية والاقتصادية.

الكلمات المفتاحية: طريق التنمية العراقي، ميناء الفاو الكبير، البنية التحتية، الأهمية الاستراتيجية، التنمية الاقتصادية، العراق، تركيا، الخليج العربي، التحديات الجيوسياسية.

Iraqi Development Road and its Strategic Dimensions: Opportunities and Challenges

Nisreen Hadi Aziz

Asst. Prof. Dr. Ali Hussein Kadhim

Imam Kadhim University College (P)
for Islamic Science

Imam Kadhim University College (P)
for Islamic Science

This research aims to provide a comprehensive analytical study of the Iraqi Development Road Project, also known as the Dry Canal, which represents an ambitious strategic initiative for Iraq to enhance its position as a regional and international trade and logistic hub. The study examines the geographical dimensions of the project, highlighting its vital route that connects the Grand Faw Port on the Arabian Gulf with Turkey and Europe through an integrated network of roads and railways. It also explores the strategic and economic significance of the project, including its expected role in diversifying the Iraqi economy, reducing dependence on oil, attracting investments, creating job opportunities, and shortening shipping times between Asia and Europe. In addition, the research analyzes the fundamental challenges that may hinder the

implementation of the project, such as political instability, corruption, security threats, and regional disputes. The study concludes that the Development Road constitutes a historic opportunity for Iraq to transition towards a diversified and sustainable economy; however, its success remains contingent upon political will, security stability, Iraq's ability to overcome challenges, and effective cooperation with regional and international partners in order to fully realize its geographical and economic potential.

Keywords: Iraqi Development Road, Grand Faw Port, infrastructure, strategic Importance, economic development, Iraq, Turkey, Arabian Gulf, geopolitical challenges.

القبول

2025/8/19

الرجاء

2025/8/12

الاستلام

2025/8/2

المقدمة

يمثل مشروع طريق التنمية العراقي، المعروف أيضا بمشروع القناة الجافة، رؤية استراتيجية طموحة للعراق تهدف إلى إعادة تموضع البلاد على خريطة التجارة العالمية كجسر حيوي يربط قارتي آسيا وأوروبا، في ظل سعي العراق لتنوع مصادر دخله، وتقليل اعتماده التاريخي على النفط، ويبرز هذا المشروع كركيزة أساس لتحقيق التنمية المستدامة والازدهار الاقتصادي، ويمتد المشروع من ميناء الفاو الكبير في أقصى جنوب العراق، المطل على الخليج العربي، وصولاً إلى الحدود التركية، ليشكل ممراً برياً وسكياً متكاملًا لنقل البضائع والمسافرين، ولا يقتصر تأثير هذا المشروع على الجانب الاقتصادي فحسب، بل يمتد ليشمل أبعاداً جيوسياسية واستراتيجية عميقة، من شأنها أن تعزز دور العراق الإقليمي والدولي، ما يمنح العراق فرصة فريدة للتحوّل إلى محور تجاري وصناعي يربط بين الشرق والغرب، ومع ذلك، فإن حجم المشروع وطبيعته المعقدة تفرضان تحديات كبيرة تتطلب دراسة وتحليلاً معمقين لضمان نجاحه، وتحقيق أهدافه المرجوة.

إشكالية البحث

على الرغم من الإمكانيات الهائلة لمشروع طريق التنمية العراقي في تحقيق تحول اقتصادي واستراتيجي للعراق والمنطقة، إلا أن تنفيذه يواجه تحديات معقدة ومتعددة الأوجه، تتمثل إشكالية البحث الرئيسية في التساؤل الآتي: ما هي الأبعاد الجغرافية والاستراتيجية والاقتصادية لمشروع طريق التنمية العراقي؟، وما هي أبرز التحديات التي تواجهه؟، وكيف يمكن للعراق تجاوز هذه التحديات لتحقيق الأهداف المرجوة من المشروع؟

وتتفرع من هذه الإشكالية التساؤلات الفرعية الآتية:

1. ما المسار الجغرافي الدقيق لمشروع طريق التنمية العراقي وأبرز مكوناته؟
2. ما الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لمشروع طريق التنمية العراقي على الصعيدين الوطني والإقليمي والدولي؟
3. ما أبرز التحديات السياسية، والأمنية، والاقتصادية، واللوجستية التي تعترض تنفيذ مشروع طريق التنمية العراقي؟
4. ما الاستراتيجيات والتوصيات المقترحة لضمان نجاح مشروع طريق التنمية العراقي وتجاوز التحديات المحتملة؟

أهمية البحث

تكمن أهمية هذا البحث في تسليط الضوء على مشروع حيوي واستراتيجي للعراق والمنطقة، والذي يمتلك القدرة على إحداث تحول جذري في المشهد الاقتصادي والجيوسياسي، ويكتسب البحث أهميته من جوانب رئيسة عدة، أولها أن المشروع فرصة غير مسبوقة للعراق لتنويع اقتصاده بعيداً عن النفط، من خلال تطوير قطاعات النقل واللوجستيات والصناعة، مما يستدعي فهماً أعمق للإمكانيات الاقتصادية للمشروع، بما في ذلك الإيرادات المتوقعة، وفرص العمل التي سيوفرها، وثاني هذه الجوانب، أن المشروع يعزز موقع العراق كدولة عبور محورية بين الشرق والغرب، مما يعيد له مكانته الإقليمية والدولية، ويستلزم تحليلاً دقيقاً للأبعاد الجيوسياسية للمشروع، وتأثيره في العلاقات الإقليمية والدولية، فضلاً عن جانب ثالث يتمثل بمساهمة البحث في تحديد التحديات المحتملة، التي قد تعيق تنفيذ المشروع، مثل العقبات الأمنية، والسياسية، والمالية، مما يوفر أساساً لصناع القرار لوضع استراتيجيات للتغلب عليها، وأخيراً، يمكن أن تكون النتائج والتوصيات المستخلصة من هذا البحث مرجعاً قيماً للحكومة العراقية والجهات المعنية والشركاء الدوليين في التخطيط والتنفيذ الفعال للمشروع، فضلاً عن إثراء الأدبيات الأكاديمية المتعلقة بمشاريع البنية التحتية الكبرى في الشرق الأوسط، وتقديم تحليل معمق لمشروع حديث ذي أبعاد متعددة.

ثالثاً: فرضية البحث

يفترض هذا البحث أن مشروع طريق التنمية العراقي يمتلك إمكانات تحويلية كبيرة لتعزيز مكانة العراق كمركز تجاري ولوجستي حيوي بين آسيا وأوروبا، مما يسهم في تنويع اقتصاده، وتحقيق التنمية المستدامة، ومع ذلك، فإن نجاح المشروع يعتمد بشكل كبير على قدرة الحكومة العراقية على معالجة التحديات الداخلية والخارجية، بما في ذلك الفساد، وعدم الاستقرار السياسي والأمني، والخلافات الإقليمية، من خلال تبني استراتيجيات فعالة للتعاون الإقليمي والدولي، وتوفير بيئة استثمارية جاذبة، وتعزيز الحوكمة الرشيدة.

رابعاً: منهجية البحث

اعتمد البحث على المنهج الوصفي-التحليلي في دراسة مشروع طريق التنمية من خلال تحليل الأبعاد الجغرافية والاقتصادية والاستراتيجية للمشروع، إلى جانب استقراء التحديات التي تواجهه.

خامساً: هيكلية البحث

تتناول هذه الدراسة مشروع طريق التنمية بوصفه أحد أهم المشاريع الاستراتيجية الحديثة في العراق، من خلال استعراض أبعاده الجغرافية، والاقتصادية، والاستراتيجية، فضلاً عن التحديات التي تواجه تنفيذه، وتتكون الدراسة من ثلاثة مطالب رئيسة، يتناول المطلب الأول منها الأساس الجغرافي لمشروع طريق التنمية، من حيث موقعه ومساره والعوامل الجغرافية التي تمنحه أهمية خاصة في ربط العراق بمحيطه الإقليمي والدولي، أما المطلب الثاني فيركز على الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للمشروع، من خلال تحليل دوره في تعزيز مكانة العراق كمركز للنقل والتجارة بين آسيا وأوروبا، وإسهامه في دعم التنمية الوطنية، وتنويع مصادر الدخل، بينما يخصص المطلب الثالث لبحث التحديات التي تواجه تنفيذ المشروع، سواء أكانت سياسية أم اقتصادية أم أمنية أم إدارية، مع محاولة استشراف سبل تجاوزها بما يضمن نجاح المشروع، وتحقيق أهدافه المستقبلية.

المحور الأول: مشروع طريق التنمية والاساس الجغرافي

يشكل مشروع طريق التنمية أحد المشاريع الوطنية الاستراتيجية الكبرى، التي تسعى إلى تعزيز البنية التحتية، وتحقيق التكامل الاقتصادي في العراق، ويكتسب المشروع أهميته ليس فقط

من حجم الاستثمارات المتوقعة، بل أيضا من موقعه الجغرافي الذي يتيح ربط مناطق متعددة من البلاد، بما يسهم في تسهيل حركة التجارة والنقل، وتحقيق تنمية متوازنة بين المحافظات الشمالية والجنوبية والوسطى، ويعد الفهم الدقيق للأساس الجغرافي للمشروع عاملاً محورياً في تحديد مسارات الطريق، وتقدير الجدوى الاقتصادية والاجتماعية له، فضلاً عن دوره في تحسين الاتصال بين العراق والدول المجاورة، ما يعزز فرص العراق في أن يصبح مركزاً لوجستياً إقليمياً.

أولاً: مشروع طريق التنمية

في إطار التحولات الاقتصادية التي يشهدها العراق، يعد مشروع طريق التنمية وميناء الفاو الكبير من أبرز المبادرات الاستراتيجية الرامية إلى تعزيز موقع العراق ضمن شبكات التجارة العالمية، ولا يقتصر المشروع على بعده المحلي المتعلق بتطوير البنية التحتية، بل يتجاوز ذلك ليأخذ طابعاً جيو-اقتصادياً إقليمياً، إذ يسعى إلى ربط الخليج العربي بالأسواق الأوروبية عبر الأراضي العراقية والتركية، ومن هذا المنطلق، ينظر إلى المشروع بوصفه ممراً برياً مهماً يمكن أن يشكل مكملاً لقناة السويس، بما يعزز من كفاءة النقل التجاري الدولي خلال العقود المقبلة⁽¹⁾، إذ تشكل مشاريع البنية التحتية الكبرى عنصراً أساسياً يسهم في تحقيق التنمية الشاملة للدولة، وتعزيز قدراتها الاقتصادية والاجتماعية⁽²⁾.

ومن هنا جاء الإعلان عن مشروع طريق التنمية الاستراتيجي في إطار إعادة ترتيب موقع العراق على خريطة التجارة والنقل العالمي، وسعيه لأداء دور إقليمي متميز خلال المدة الأخيرة⁽³⁾.

وفكرة مشروع طريق التنمية قديمة جداً، إذ تعود إلى اتفاق بين السلطان العثماني عبد الحميد الثاني (1842-1918)، والإمبراطور الألماني فيلهلم الثاني (1859-1941)، لإنجاز مشروع خط سكة حديدية برلين - بغداد - البصرة، وبحسب مقال سابق للمؤرخ العراقي، إبراهيم العلاف، فإن ألمانيا استطاعت عام 1899 الحصول على امتياز من السلطان عبد الحميد الثاني، وبموجبه أصبح بإمكانهم مد سكة حديد الأناضول من إسطنبول إلى مدينة الموصل شمالي العراق، ومنها إلى بغداد والبصرة، كما كان مقرراً أيضاً أن ينتهي هذا الخط بالكويت، وأشار العلاف إلى أن السكة الحديدية وصلت إلى مدينة سامراء جنوب بغداد لكن العمل بها توقف عام 1914، بسبب اندلاع الحرب العالمية الأولى (1914-1918)⁽⁴⁾، وفي عام 2005، تقدمت الإدارة

المحلية في البصرة بمقترح إلى الحكومة يقضي بإنشاء ميناء ضخم يعد الأكبر في المنطقة، وبكلفة تقديرية تصل إلى نحو خمسة مليارات دولار، على أرض شبه جزيرة الفاو⁽⁵⁾، والممتدة داخل شط العرب جنوب شرق العراق على بعد نحو ١٠ كم عن مصب شط العرب في الخليج العربي، عند رأس البيشة، ويبعد نحو ٩٠ كم جنوب شرق محافظة البصرة، عند نهاية الجرف القاري للعراق⁽⁶⁾. إن فكرة إنشاء مشروع ميناء الفاو الكبير بدأت منذ فترة العهد الملكي، وتحديدًا عام ١٩٥٧ في أروقة مجلس الإعمار العراقي، إلا أنها لم تنفذ بعد أن أُطيح بالحكم الملكي، ثم عاودت الظهور بقوة في 1985⁽⁷⁾، وحسب وثائق وزارة النقل العراقية عام 1986 تم اختيار موقع الميناء في رأس البيشة من بريطانيا لإنشاء منطقة تجارية بديلة (لهونغ كونغ) كونها تسلم إلى الصين، في الأول من تموز (يوليو) عام 1997، وذلك بموجب اتفاقية أبرمت بين البلدين عام 1984 تعرف باسم (الإعلان الصيني البريطاني المشترك)، وتشمل المخططات على إنشاء ميناء عال يحوي (100) رصيف مع مدينة قادرة على استيعاب (400000) شخص، إلا أنه بسبب انشغال العراق في الحرب العراقية الإيرانية في حينه تم تأجيل المشروع بعد إكمال الدراسات الخاصة به، إلا أن الواقع التجاري والاقتصادي الحالي للعراق جعل من تنفيذ المشروع ضرورة رئيسية⁽⁸⁾، إذ تجلّى طموح العراق في توسيع منفذه إلى البحر خلال مراحل عدة من تاريخه، والاستفادة من موقعه الجغرافي شمال الخليج العربي، وخلال الثمانينات من القرن الماضي تم تداول فكرة مشابهة حملت اسم (القناة الجافة)، إذ من الممكن أن يصبح العراق مركز عبور تجارياً بين آسيا والشرق الأوسط وأوروبا، بحيث يؤدي دوراً كبيراً مثل الدور الذي تؤديه ممرات بحرية محورية مثل قناة السويس، لكن سنوات الحرب الطويلة، والعقوبات الاقتصادية، والعزلة الدولية، وعدم الاستقرار السياسي والأمني، التي أجبرت العراق إلى عدم تطبيق هذه الرؤية، لكن الفكرة هذه عادت إلى الواجهة مجدداً بفعل تضافر عوامل عدة، من أبرزها بداية مرحلة جديدة من الاستقرار النسبي في البلاد، والارتفاع الملحوظ في أسعار النفط⁽⁹⁾.

وفي تاريخ 27 أيار 2023 في بغداد، أعلن الرئيس مجلس الوزراء العراقي، محمد شياع السوداني، عن مشروع طريق التنمية، بحضور وزراء نقل أو ممثلين عنهم للدول (السعودية، إيران، تركيا، الأردن، سوريا، الإمارات، الكويت، قطر وعمان)، فضلاً عن ممثلين عن الاتحاد الأوروبي والبنك الدولي⁽¹⁰⁾، التي دعي ممثلوها في العراق، للمشاركة في المؤتمر المخصص لإعلان

المشروع، إذ إن هذا المشروع يمثل ركيزة للاقتصاد المستدام غير النفطي، وعقدة ارتباط تخدم حيران العراق والمنطقة، دعماً منها في جلب جهود التكامل الاقتصادي⁽¹¹⁾.

يتألف المشروع من خطين للسكك الحديدية إلى جانب طريق بري باتجاه تركيا⁽¹²⁾، وقد أوضحت الشركة الإيطالية المصممة (BTP Infrastruttura)⁽¹³⁾، أن مسار طريق التنمية جرى تحديده وفق الخصائص التضاريسية للمنطقة، وتأتي هذه الدراسة استكمالاً لدراسة الجدوى المتقدمة لمشروع ميناء الفاو الكبير، إذ من المتوقع أن يسهم المشروع في تنشيط قطاعات التجارة والاقتصاد، وتعزيز استخدام الطاقة المتجددة، وتقوية الاقتصاد الوطني، كما سيوفر آلية أكثر كفاءة لنقل البضائع من جنوب البلاد إلى شمالها بأقل كلفة وزمن ممكن⁽¹⁴⁾.

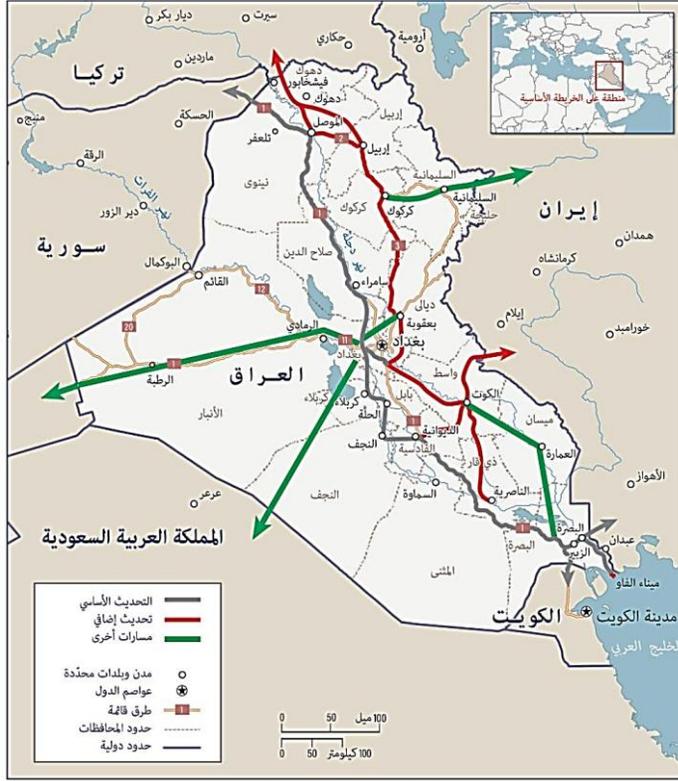
إن مشروع طريق التنمية الذي يضم مجموعة طرق وموانئ وسكك حديد ومدنا جديدة، إذ يهدف العراق من خلاله إلى اختصار مدة السفر بين آسيا وأوروبا عبر تركيا، والتحول إلى نقطة عبور رئيسة عبر ميناء الفاو، الذي يشكل البداية الفعلية للمشروع⁽¹⁵⁾.

وفيما يتعلق بمرحلة الإعداد للمشروع، فإن العراق كان قد شرع بالتحرك منذ فترة ليست بالقصيرة، غير أن الزيارة التي أجراها رئيس مجلس الوزراء، محمد شياع السوداني، إلى تركيا في آذار/مارس 2023، شكلت نقطة الانطلاق الأساس لتأسيس المشروع، فقد جرى الإعلان الرسمي عنه خلال المؤتمر الصحفي المشترك بين الجانبين، إذ أكد الرئيس التركي، رجب طيب أردوغان، في كلمته عزم بلاده على التعاون مع العراق لإنجاز مشروع طريق التنمية، الذي يهدف إلى إنشاء ممر بري وخط سكك حديدية يمتد من البصرة جنوب العراق وصولاً إلى الحدود التركية، كما أشار أردوغان إلى أن المشروع سيحقق قيمة مضافة ستعكس على ملايين السكان في مناطق تمتد من الخليج إلى أوروبا، من خلال تعزيز التعاون الإقليمي، وتنمية التبادل التجاري، وتقوية الروابط الإنسانية، وأوضح كذلك أن عدداً من الدول الصديقة تبدي اهتماماً بالمشاركة في المشروع، معرباً عن ثقته بأن انخراط هذه الدول سيسهم في تحويل طريق التنمية إلى ما يشبه طريق الحرير الجديد للمنطقة⁽¹⁶⁾.

ثانياً: الأساس الجغرافي

يمثل البعد الجغرافي لمشروع طريق التنمية الركيزة الأولى لفهم أهميته ودوره الاستراتيجي، إذ يتجسد هذا البعد بشكل رئيس في ميناء الفاو الكبير، الذي يعد المحطة الأساس لانطلاق

المشروع، وتبرز الحاجة إلى إنشاء الميناء من إدراك العراق لأهمية موقعه الجغرافي كحلقة وصل بين الخليج وأوروبا، ولتحويل هذا الموقع إلى مورد اقتصادي فعال من خلال إنشاء منفذ بحري متكامل قادر على استيعاب حركة النقل والتجارة الدولية، ومن هنا، جاء مشروع ميناء الفاو ليكون نقطة الانطلاق الجغرافية واللوجستية، التي يقوم عليها مشروع طريق التنمية، بما يوفره من إمكانيات في ربط الممر البري والبحري، وتعزيز موقع العراق كمركز تجاري إقليمي وعالمي، ومن أبرز الدوافع التي حفزت العراق على المضي في إنشاء ميناء الفاو، هو أن موانئ العراق الحالية لم تعد صالحة للتعامل مع السفن الكبيرة سواء من حيث خصائصها، أو سعة وأعماق الممرات الملاحية المؤدية إليها، كما إن تعاملها مع السفن الصغيرة يؤدي إلى رفع التكاليف، ويقلل من إنتاجيتها، وبالتالي يقلل من قابليتها على منافسة الموانئ المجاورة والقريبة، هذا فضلاً عن تزايد حجم تجارة العراق الخارجية بما يفوق الطاقة الاستيعابية للموانئ الحالية، لا سيما بعد متطلبات إعادة الإعمار والاستثمارات الأجنبية المباشرة تحديداً في قطاع الطاقة من المعدات الثقيلة، والمستلزمات المستوردة، الأمر الذي جعلها غير قادرة على تلبية تلك المتطلبات، وأيضاً تزايد الطلب على الخط التجاري عبر العراق لتجارة الترانزيت، إذ يقدر بأضعاف حجم تجارة العراق الخارجية، لذا دعت الحاجة إلى إنشاء ميناء كبير مفتوح على مياه الخليج العربي، كما إن موقع ميناء الفاو الكبير يعد من أكثر المواقع المهمة في العالم، تحديداً إذا ما تم اتصاله مع طريق التنمية العراقي، فإنه سيقص الزمن في التجارة والنقل بين الشرق وغرب آسيا وشرق أفريقيا وأوروبا من 30 إلى 11 يوماً، كما إنه سيغير خريطة التجارة العالمية لأن النقل عن طريق الميناء سيكون أسرع من النقل عن طريق قناة السويس، هذا فضلاً عن أن ميناء الفاو يعد عاشر أكبر ميناء وثاني عشر أحدث وأفضل ميناء من ناحية الموقع الجغرافي في العالم، ويربط بين آسيا والخليج وأوروبا⁽¹⁷⁾، وللايضاح أكثر تنظر خريطة (1).



خريطة (1) موقع ميناء الفاو (18).

وهو من بين الموانئ الكبرى في العالم، وينافس ميناء جبل علي الإماراتي في الكثير من المزايا، ويمتاز موقعه بخاصية ملاحية وشحن ورسو ومناورة استراتيجية كونه يقع في نتوء تغلب عليه الطبيعة الصخرية، ويمثل انفتاحا باتجاه المياه العميقة التي تزيد عن عمق 40 مترا، ومخطط أن يكون عمقه لا يقل عن 19 مترا أو أكثر مما يؤهله لاستقبال أكبر أنواع السفن والناقلات البحرية، وتبلغ تكلفة إكمال بنائه النهائية بين 7-9 مليار دولار، ويحوي على 100 رصيف وقدرته تصل إلى استقبال 100 مليون طن سنويا يحوي على بنية تحتية متكاملة لمدينة سكنية وصناعية حديثة منها مجمع سكني حديث ومصانع بتروكيماويات ومصفاة نفطية ومرافق دعم لوجستي متنوعة ومحطة كبيرة لتحلية مياه الخليج المالحة ونقلها للبصرة علاوة عن مرافق خدمية مختلفة، هذه المواصفات والمرافقات هي ما وردت في المخططات الأصلية لكنها تبقى عرضة للإمكانية والتلاعب والتغيير تبعا للنوايا السياسية والإمكانات التمويلية والمعايير الفنية المطلوبة

فعلًا، ويتوقع أنه سيوفر ما يزيد عن 100 ألف فرصة عمل متنوعة عدا ما ستوفره عملية ربطه بطريق التنمية، ومن المتوقع أن تصل عوائده بعد إكماله إلى أكثر من 8 مليار دولار سنويًا⁽¹⁹⁾. وقد شمل تصميم الميناء، الذي تولت تنفيذه شركة دايو الكورية، كاسر أمواج يبلغ طوله نحو 14.523 كيلومترا، الأمر الذي أهله لدخول موسوعة غينيس للأرقام القياسية كأطول كاسر أمواج في العالم، وهو ما يعكس بوضوح الحجم الهائل للميناء وأهميته الاستراتيجية⁽²⁰⁾، لذا ميناء الفاو الكبير يعد المحور الأهم في مشروع طريق التنمية، إذ سيزيد من قابلية العراق على استقبال سفن الحاويات الضخمة، ويخفف من اعتماد البلاد على ميناء أم قصر القريب، وكان قد أعلن عن مشروع ميناء الفاو الكبير في العام 2010 في زمن السيد، نوري المالكي، وبدأ العمل عليه في 2013، ليشكل المحطة الجنوبية للمشروع، ومن المتوقع الانتهاء منه بحلول العام 2028 كأول مرحلة من مراحل المشروع الثلاثة، وسيربط طريق التنمية الذي يتألف من خط بري وخط سكة حديد على طول 1200 كيلومتر، ميناء الفاو في البصرة بفيش خابور على الحدود مع تركيا، ومن هناك بشبكة الطرق والسكك الحديدية التركية، ما يتيح الوصول إلى البحر الأبيض المتوسط عبر ميناء مرسين، وإلى أوروبا عبر الطرق البرية من إسطنبول، ومن المتوقع استكمال المشروع طريق التنمية بحلول العام 2050، وسيصبح في وقتها ميناء الفاو الذي تأخر إنجازها بسبب عقبات مالية، والحرب على الإرهاب، قادرا على استيعاب أكبر سفن الحاويات في العالم، إذ سيزم 99 رصيفًا، ما يجعل منه الميناء الأكبر في الشرق الأوسط، وبحلول العام 2028، يتوقع أن يستقبل الميناء 36 مليون طن من البضائع المعبأة في حاويات، و 22 مليون طن من البضائع الجافة السائبة المنقولة في حاويات كبيرة، على أن تزيد هذه السعة بحلول العام 2038⁽²¹⁾.

ثالثاً: مسار مشروع طريق التنمية

وفي نيسان/ أبريل 2024، وقع في بغداد اتفاق رباعي للتعاون على بناء المشروع، بمشاركة وزراء النقل والطاقة لدول العراق وتركيا وقطر والإمارات، بحضور رئيس الحكومة العراقي، محمد شياع السوداني، والرئيس التركي، رجب طيب أردوغان⁽²²⁾، وأشارت وزارة النقل في بيان لها إلى أن الشركة العامة لسكك الحديد العراقية (GCIR) أبرمت عقداً مع الشركة الإيطالية (BTPInfrastruttura) لتنفيذ الدراسة الخاصة بالمرحلة الأولى من المشروع الاستراتيجي الضخم الذي تقدر تكلفته بمليارات من الدولارات، إذ تتولى الشركة مسؤولية إعداد التصاميم المتعلقة به⁽²³⁾،

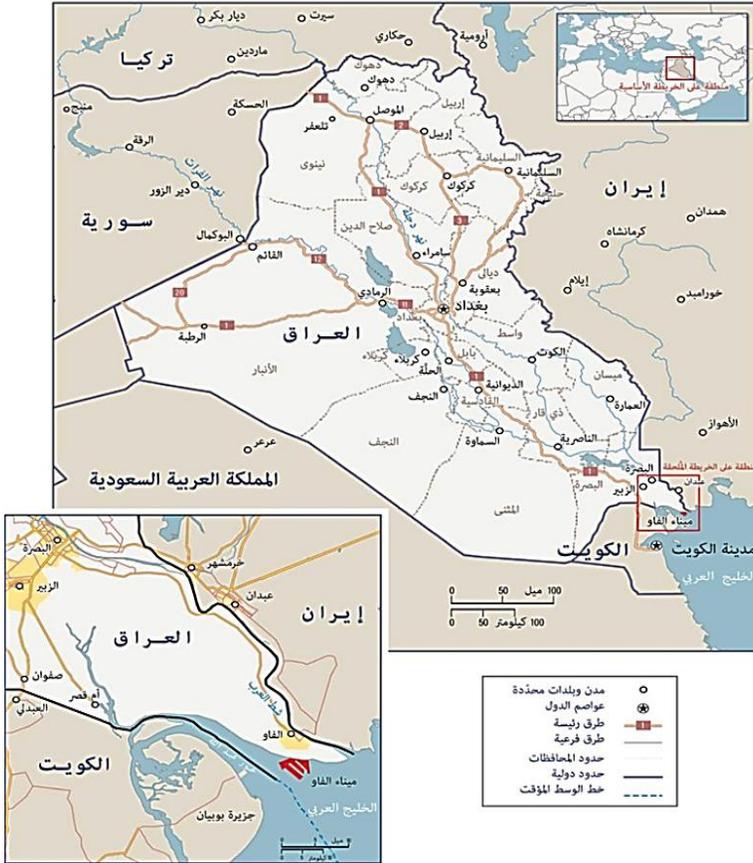
والتنفيذ سيكون من شركات عراقية وصينية وإيطالية⁽²⁴⁾، إذ تتلخص فكرة مشروع طريق التنمية بخطين خط بري وخط للسكك الحديدية، يبلغ طول الخط البري 1174، وهو يقوم بنقل البضائع والمسافرين من ميناء الفاو الكبير في جنوب العراق الغني بالنفط عبر 10 محافظات عراقية، و 13 محطة إلى تركيا عند نقطة فيش خابور هذا حسب الرسوم البيانية الصادرة عن حكومة بغداد، أي يعد بمثابة الربط البري لدول الخليج وتركيا عبر ميناء الفاو الكبير.

أما الخط الثاني الخاص بالسكك الحديدية يبلغ طوله 1190، وهو يربط موانئ العراق بخطوط سكك حديد مزدوجة بموانئ البحر الأبيض المتوسط (ميناء مرسين التركي)، (ومينائي طرطوس واللاذقية السوريين)، وسيكون (ميناء العقبة الأردني في مرحلة لاحقة) ضمن اتفاقية مشتركة بين البلدان المعنية، كذلك عند الحدود العراقية ربط العربات المقطورة القادمة من ميناء الفاو الكبير بكامل حمولتها بقاطرة تركية أو سورية في رحلة الذهاب، لتواصل رحلتها من دون انقطاع باتجاه موانئ البحر المتوسط، ويحدث العكس تماما في رحلة الإياب⁽²⁵⁾.

وكما تشير التقديرات الرسمية العراقية إلى أن تكلفة المشروع قد تصل قرابة 17 مليار دولار، بحيث تكون 10 مليارات منها مخصصة لشراء قطارات كهربائية سريعة، كما المتبقي منها سيتم إنفاقه من أجل مد خطوط سكك الحديد بطول 1200 كيلومتر، فضلاً عن الإعلان أنه سيتم الانتهاء من المرحلة الأولى من المشروع بحلول عام 2028، على أن يتم إنجاز المرحلة الثانية في 2038 والثالثة في 2050⁽²⁶⁾، وقد استعانت الحكومة العراقية بشركة أوليفر وإيمان الأمريكية، وهي إحدى الشركات الاستشارية العالمية الرائدة في مجال التخطيط الاقتصادي والمالي، لإعداد دراسة متخصصة بشأن الجوانب الاقتصادية والمالية لمشروع طريق التنمية، الذي يتضمن شبكة السكك الحديدية والطريق السري، وقد أوضح مستشار رئيس الوزراء لشؤون النقل، ناصر الأسدي، أن المشروع ينقسم إلى جانبين رئيسيين، أحدهما اقتصادي، والآخر هندسي، مبيناً أن التعاقد مع الشركة جاء لدعم مرحلة التخطيط عبر تقديم التحليل المالي والاقتصادي اللازم لضمان تنفيذ المشروع وفق معايير استدامة وكفاءة عالية⁽²⁷⁾.

وفي هذا الصدد، أعلنت وزارة النقل العراقية في بيان رسمي عن عقد اجتماع فني مشترك لمتابعة مستجدات مشروع طريق التنمية، بحضور عدد من المسؤولين في الوزارة وممثلي شركتي أوليفر وإيمان المستشار المالي، والشركة الإيطالية (BTP) المستشار الهندسي للمشروع، وأوضح

البيان أن الاجتماع تناول آخر التطورات الخاصة بالمشروع، لا سيما ما يتعلق بنسبة إنجاز التصاميم والدراسات الاقتصادية، إذ بلغت نسبة التقدم في تصاميم السكك الحديدية نحو 82%، في حين تراوحت نسب إنجاز المسوحات الجيولوجية وفحوصات التربة بين 81 و 100% بحسب المقاطع التنفيذية، كما وصلت نسبة الإنجاز في تصاميم الطريق البري السريع إلى نحو 66%. ويأتي هذا الإعلان في سياق الجهود الحكومية المستمرة بالتعاون مع الشركتين الاستشاريتين لوضع الأسس الفنية والاقتصادية اللازمة لضمان تنفيذ مشروع طريق التنمية وفق رؤية تخطيطية متكاملة⁽²⁸⁾، ولتوضيح المسار تنظر خريطة (2).



خريطة (2) خطة مشروع طريق التنمية⁽²⁹⁾ .

المحور الثاني: الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لمشروع طريق التنمية أولاً: الأهمية الاستراتيجية

يعد مشروع طريق التنمية أحد الأدوات الاستراتيجية، التي تعتمد عليها الحكومة العراقية لتعزيز مكانة العراق على الصعيدين الإقليمي والدولي، من خلال توسيع نطاق شراكاتها الخارجية، واستثمار آليات النمو الجيوسياسي المستهدف، ويهدف المشروع إلى استعادة دور العراق كقوة فاعلة ومؤثرة في المشهد الاقتصادي والسياسي، عبر تعزيز انفتاحه على الأسواق الإقليمية والدولية، وخلق منافذ جديدة تسهل وصول صادراته إلى الأسواق الأوروبية، لا سيما من خلال التعاون مع تركيا، كما يأتي هذا التوجه استناداً إلى ما يمتلكه العراق من احتياطات نفطية وغازية كبيرة، ما يجعله بحاجة ماسة إلى منافذ وموانئ بديلة عن تلك الواقعة على الخليج العربي، التي غالباً ما تتأثر بالتقلبات السياسية والأزمات الإقليمية، وعلى الصعيد الداخلي، يسهم المشروع في تعزيز فرص الشراكة الاقتصادية مع شركات إقليمية ودولية، بما يدعم الاستقرار السياسي، ويرسخ مكانة العراق كنقطة وصل استراتيجية ومركز محوري لتقاطع المصالح الإقليمية والدولية⁽³⁰⁾.

ومع أن النقل بالسكة الحديدية مرتفعة التكاليف مقارنة بالنقل البحري، تسعى السلطات العراقية إلى جذب الحركة التجارية عبر المشروع من خلال تقليص مدة الرحلات التجارية بين شرق آسيا وأوروبا إلى النصف، مقارنة بالرحلات البحرية التقليدية، فعلى سبيل المثال تستغرق الرحلة التجارية من ميناء شنغهاي الصيني إلى ميناء روتردام الهولندي، نحو 33 يوماً بالبحر، بينما يمكن تقليص هذه المدة إلى 15 يوماً فقط حينها يتم نقل البضائع بالبر من الصين إلى ميناء جوادر الباكستاني، ومنه إلى ميناء الفاو الكبير، ثم إلى أوروبا عبر مشروع طريق التنمية⁽³¹⁾.

والمعروف أن هناك مشروعاً للربط التجاري بين الإمارات وتركيا عن طريق إيران، إذ ستقل البضائع من ميناء الشارقة إلى ميناء بندر عباس الإيراني، وبعدها تبدأ السير براً إلى معبر بازرجان - جور بولاك الحدودي بين إيران وتركيا، ومن ثم إلى ميناء الإسكندرون على ساحل البحر الأبيض المتوسط في تركيا، الأمر الذي من شأنه أن يختصر مدة الرحلة إلى 7 أيام مقارنة بمدة الطريق البحري التقليدي عبر قناة السويس، الذي يستغرق نحو 20 يوماً مما سيخفض تكلفة الصادرات والواردات بسبب انخفاض مدة وتكلفة الشحن، بدورها إيران ستجني التعريفات الجمركية التي ستفرضها على مرور الشاحنات عبر أراضيها إلى جانب إسهامها في حركة التجارة البرية

في المنطقة، لكن وبسبب التوترات التي تشهدها المنطقة والخلافات، التي تحدث بين دول الخليج وإيران، ناهيك عن التوتر بين إيران وأمريكا وإسرائيل، تجعل الاتفاق هشاً، مما حفز الإمارات وتركيا بسبب ذلك، ورغبة في تقليل الوقت، واستخدام العراق كمعبر للتجارة بينهما، إذ يمكن اختصار الوقت إذا تم تنفيذ مشاريع السكك الحديدية والطرق البرية ضمن المسار المزدوج لمشروع طريق التنمية، وفي هذه الحالة ستنتقل البضائع من ميناء جبل علي إلى ميناء الفاو الكبير، ومنها ستنتقل برا عبر طريق التنمية إلى تركيا، لا سيما أن الأخيرة سيكون لها دور أساس في طريق الحرير، بعد فتح قناة إسطنبول المائية التي تربط البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأسود، ومن ثم الاستفادة من شبكة النقل التركية في تدفق البضائع إلى أوروبا هذا الربط سوف يدعم ميناء الفاو الكبير⁽³²⁾.

وذكرت الحكومة العراقية أن هذا الطريق لن يخرج عن مبادرة الحزام والطريق الصينية التي أعلنها الرئيس الصيني، شي جين بينغ، في عام 2013، التي تعد خطة طموحة تهدف إلى إعادة تشكيل التجارة العالمية⁽³³⁾، إذ عبر السفير الصيني في بغداد، تسوي وي، بعد لقائه برئيس الوزراء العراقي، محمد شياع السوداني، في تاريخ 1 حزيران 2023 بالقول "إن طريق التنمية مهم جدا للعراق، وسيكون طريق السلام والازدهار في المنطقة، وسيصبح مكملاً لمشروع الحزام والطريق واستعداد الصين لتقديم المشورات الفنية لإنجاز هذا المشروع الحيوي"، وكذلك بعد لقاء وزير النقل العراقي، رزاق محيبي السعداوي، بالسفير الصيني، إذ أضاف، السعداوي، "أن حكومتنا ترحب بمشاركة الصين بمشروع طريق التنمية، في إطار التنفيذ والاستثمار"⁽³⁴⁾.

يمثل إنشاء ميناء حديث ذي طاقات استيعابية كبيرة، مثل ميناء الفاو الكبير، ضرورة استراتيجية للعراق، إذ سيسهم في تعزيز قدراته على الاستيراد والتصدير، ويصبح محورا أساسيا ضمن منظومة التنمية وتطوير المشاريع الإنتاجية في مختلف القطاعات، كما يمكن لهذا الميناء أن يشكل بوابة لتصدير المنتجات العراقية إلى الأسواق الخارجية، وفي المقابل، يتطلب تشغيل هذا الميناء الحديث إنشاء شبكة متكاملة من وسائل النقل البرية الحديثة المرتبطة بمرافقه، بما في ذلك الطرق والجسور والأنفاق، فضلاً عن شبكة سكك حديدية تناسب حجم العمليات التجارية، مع إمكانية توسيع قدرات التصميم لضمان أعلى مستويات الكفاءة في نقل البضائع.

وتمكن العراق من تطوير مثل هذه المنظومة المتكاملة للنقل والصناعات المرتبطة بها سيجعله لاعبا إقليميا في قطاعي الصناعة والنقل، ويتيح له الدخول في شركات اقتصادية استراتيجية مع الدول المجاورة، ما يعزز من مكانته الاقتصادية والسياسية في المنطقة، كما إن طريق التنمية يزيد من أهمية الممر الأوسط الذي يمتد من بكين إلى لندن عبر الخليج العربي، الذي يقع في قلب التجارة السنوية بأكثر من 600 مليار دولار، إذ يعد هذا الممر بديلا عن الممر الشمالي المار عبر روسيا، الذي تأثر بالحرب الروسية - الأوكرانية، وحسب هذه المعطيات سيكون لطريق التنمية محط اهتمام الصين، وبإمكان ميناء الفاو الكبير المحطة الأولى بطريق التنمية يقدم نفسه بديلا أفضل لنقل الغاز القطري إلى أوروبا عبر الأراضي العراقية، وذلك نظرا لجذواه الاقتصادية بمسار أقصر⁽³⁵⁾.

ثانياً: الأهمية الاقتصادية

تقوم الرؤية الاقتصادية لمشروع طريق التنمية على العوائد السنوية، التي سيحققها للاقتصاد العراقي، الذي يعاني خلاها هيكلية متجزرا، ذلك أن الاقتصاد العراقي ريعي بالكامل، وعانى لعقود من تداعيات الحروب والعقوبات (1980-1988-1990-2003)، ثم استمرت أزماته بعد 2003 نتيجة المشكلات السياسية، والأمنية، والفساد المالي والإداري، مما عمق اختلاله الهيكلي، بعد الاحتلال الأمريكي، وتفاقم الأزمات، وازدياد اعتماد الدولة على النفط ليصل إلى 98%، وسط سوء إدارة الموارد، واستشراء الفساد، وهدر مئات المليارات على مشاريع غير مجدية، وكما زادت الأوضاع سوءا مع الإرهاب، إذ سيطر تنظيم داعش على أجزاء واسعة من البلاد (2014-2017)، وبعدها جاءت أزمة كوفيد-19 التي تسببت في الإغلاق، وتراجع أسعار النفط، مما أفقد العراق موارد حيوية، كما إن أزمة انخفاض أسعار النفط بدأت منذ 2014، وهذا بدوره دفع الحكومة إلى التقشف ووقف الاستثمار حتى 2020، ومع تفاقم الأزمة، اضطرت الحكومة للاقتراض لتغطية العجز، حتى وصلت البلاد إلى مرحلة خطرة تهدد قدرة الدولة على دفع رواتب الموظفين، ولمواجهة هذه التحديات، تقوم الحكومة الحالية إلى إعادة هيكلة الاقتصاد، وتقليل الاعتماد على النفط عبر تعزيز دعم وتقوية القطاعات الأخرى، وهو ما تجسد في مشروع طريق التنمية كجزء من رؤيتها الاقتصادية المستقبلية⁽³⁶⁾.

وأهم الفرص المتاحة التي يمكن أن يتم تحقيقها من خلال طريق التنمية وهي: إن المشروع يسهم في تقليص نسب البطالة من خلال ما يتيحها من فرص عمل واسعة، إذ تشير التقديرات إلى إمكانية استيعاب نحو 110 آلاف وظيفة في مراحله الأولى، على أن يرتفع العدد تدريجياً ليلبغ قرابة مليون فرصة عمل عند اكتمال مراحله النهائية⁽³⁷⁾.

إن مشروع طريق التنمية يمكن أن يسع كل يوم 90 زوجاً من القطارات، ومن المتوقع أن تصل طاقة قطارات الشحن بـ 3,5 مليون حاوية لكل قطار، وحمولة 22 مليون طن من البضائع بحلول عام 2028، ومن المخطط أن تكون طاقة هذا الطريق المزدوج من الفاو إلى البحر الأبيض المتوسط نحو 54 مليون طن سنوياً في المرحلة الأولى، أي ما يعادل 3 مليون طن، فضلاً عن 15 مليون مسافر، ثم التكلفة تزداد في المرحلة الثانية لغاية عام 2038 إلى 70 مليون طن، أي ما يعادل 7 ملايين حاوية، وهي كافية لتلبية هذه المرحلة حصراً⁽³⁸⁾.

نظراً لامتلاك العراق احتياطات كبيرة من النفط والغاز إلى جانب الفوسفات والكبريت والمواد المعدنية عالية النقاوة، تبرز الحاجة إلى تنوع قنوات التصدير، وعدم الاعتماد فقط على الخليج العربي، وذلك من خلال ربط صادراته بالأسواق الأوروبية والعالمية عن طريق تركيا أو عبر الموانئ الممتدة على الساحل الشرقي للبحر المتوسط كالسورية واللبنانية⁽³⁹⁾.

إن هذا المشروع يعد فرصة اقتصادية - اجتماعية للتعايش السلمي كونه يقوم بربط محافظات العراق جميعاً من جنوبيه إلى شماله وغرب العراق وبالأخص المحافظات التي شهدت توتراً أمنياً، إذ من المتوقع أن يشهد الاقتصاد العراقي بعد هذا المشروع تحسناً كبيراً من خلال تطوير البنى التحتية لشبكة السكك الحديدية، وطرق النقل البرية، وتوفير مئات الآلاف من فرص العمل، مما يسهم في تفعيل الحركة الاقتصادية والتجارية في عموم العراق من خلال ممرات التنمية، وهي أن تقوم طرق النقل هذه بالمرور من خلال التجمعات السكنية، التي من الممكن أن تكون هذه التجمعات مناطق صناعية تزيد من أهمية نقل التجارة التي سيمر بها طريق التنمية والآثار الاقتصادية والاجتماعية والبيئية المتحققة منها عن طريق إعادة توزيع السكان في المدن التي من المؤمل أن تكون مدناً صناعية وتجارية جاذبة للاستثمارات المحلية والأجنبية، تكون بذلك قد حققت أقصى استفادة من فرصة مرور طرق النقل من خلالها، ولن تكون مجرد معبر ترانزيت، فقط إنما تعزز دوران عجلة التنمية الاقتصادية⁽⁴⁰⁾.

يمثل المشروع فرصة لتحديث البنى التحتية المتهالكة في العراق كأثر جانبي، إذ سيتطلب إنشاء مرافقه الخاصة، مما سينعكس إيجابياً على المدن والمحافظات التي يمر بها، حتى وإن لم يحقق المشروع كامل أهدافه، فإن البنى التحتية التي سيتم إنشاؤها ستظل إرثاً للدولة، يمكن الاستفادة منها مستقبلاً في مشاريع أوسع، يشبه ذلك تجربة قطر في استضافة كأس العالم 2022، إذ تحولت الاستثمارات الضخمة في الملاعب والطرق والقطارات إلى مرافق دائمة تخدم الدولة والمجتمع⁽⁴¹⁾.

وتتجلى الأهمية الاقتصادية لمشروع طريق التنمية من خلال المؤتمرات الدولية التي احتضنتها بغداد، لا سيما مؤتمر 27 أيار/مايو 2023، الذي ناقش الأبعاد الإقليمية للمشروع وأهميته في تحقيق التكامل الاقتصادي بين الدول المشاركة، عبر بناء شراكات استراتيجية تعزز قدراتها في مواجهة التحديات الاقتصادية. وقد تناول المؤتمر الإمكانات التي يتيحها المشروع في مجالات النقل والصناعة والطاقة المتجددة، إلى جانب الاستثمارات المتوقعة في البنى التحتية كالمطارات والسكك الحديدية والطرق البرية، كما جرى استعراض المسار الممتد من ميناء الفاو إلى الحدود التركية، متضمناً دراسات الجدوى والجدول الزمني للتنفيذ والعوائد الاقتصادية المرتقبة. وفي ختام أعماله، تقرر تشكيل لجنة فنية لصياغة رؤية متكاملة لمشاركة الدول المعنية في هذا المشروع الاستراتيجي⁽⁴²⁾.

وكما طرح المشروع عدة مشاهد مستقبلية على أن يتم تنفيذه عبر مراحل زمنية متعاقبة، تبدأ المرحلة الأولى بجمع الوثائق والدراسات الفنية الأولية في حزيران 2022، وصولاً إلى مرحلة تحليل التكاليف والفوائد وتحديد المسار الأمثل للسكك الحديدية والطريق السريع في كانون الثاني 2023، تليها المرحلة الثانية التي تركز على إعداد التصاميم الأولية للمسارات المختارة بدءاً من نيسان 2023 ولمدة عام كامل، ثم إعداد التصاميم التفصيلية والتدريب ابتداءً من نيسان 2024 ولمدة اثني عشر شهراً، أما المرحلة اللاحقة، فهي مخصصة للبناء والتنفيذ ابتداءً من عام 2025 ولمدة تمتد خمس سنوات حتى نهاية 2029، على أن تبدأ مراحل التشغيل الأولية في عام 2028، وتصل القناة الجافة إلى طاقتها القصوى بحلول عام 2050⁽⁴³⁾، التي ستشهد ارتفاع الطاقة الاستيعابية للنقل إلى نحو 400 ألف حاوية، وتعد الفوائد المباشرة للعراق بارزة، سواء من خلال عوائد الترانزيت أو من خلال تنشيط بعض الصادرات المحلية، غير أن البعد الدولي للمشروع لا

يقول أهمية، إذ يؤكد الدكتور، صادق الركابي، مدير المركز العالمي للدراسات التنموية، أن الطريق سيمثل محورا رئيسا في تقليل كلفة النقل بين أوروبا وآسيا، وصولا إلى الهند والصين، وتعول كل من الصين والهند على هذا المسار لتوسيع صادراتهما نحو أوروبا، في حين تسعى تركيا إلى تعزيز ميزانها التجاري مع العراق عبره، كما جرت مناقشات بشأن ربط هذا المشروع بشبكات السكك الحديد الخليجية، بما يتيح ممرًا تجاريًا متكاملًا يمتد من موانئ عمان إلى أوروبا، وبذلك، فإن المشروع مرشح ليكون رافعة للتكامل الاقتصادي الإقليمي، وتنشيط حركة التجارة الدولية، مع ما يحمله من إمكانات لدعم الاستقرار والتنمية في المنطقة⁽⁴⁴⁾.

هذه الرؤية تعكس وجهة نظر صانع القرار العراقي في الجانب الاقتصادي كون مشروع طريق التنمية أو القناة الجافة كجزء من الخطة الاستراتيجية المستقبلية المرتبطة برؤية العراق للتنمية المستدامة 2030، وتعد هذه الرؤية إحدى أهم القراءات للمشروع، إذ تهدف إلى انتشال الاقتصاد من أزماته الناتجة عن الاعتماد الكلي على النفط كمصدر وحيد لتمويل النشاطات الحكومية، مما يجعل الاقتصاد رهينة تقلبات الأسعار والطلب العالمي، ففي بعض الفترات، يحقق العراق انتعاشًا اقتصاديًا مع ارتفاع أسعار النفط، بينما يعاني أزمات مالية خانقة عند انخفاضها، مما يهدد التمويل الحكومي، لا سيما رواتب الموظفين والإنفاق العام، ومع ذلك، فإن تنفيذ هذا المشروع يواجه تحديات ومحاذير قد تعيق تحقيق أي تقدم، وهو ما سنتطرق إليه لاحقًا⁽⁴⁵⁾.

المحور الثالث: تحديات مشروع طريق التنمية

يستثمر العراق مشروع طريق التنمية نحو مبادرات التكامل الاقتصادي في إطار توجهات إقليمية واسعة، عززت إلى حد كبير في تخفيف التوترات التي تشهدها المنطقة، إذ يتوقف نجاح المشروع على مجموعة عوامل جيوسياسية، فضلًا عن حاجة العراق للتعامل مع التقلبات السياسية، واحتمال سقوطه مجددًا في دوامة الصراعات⁽⁴⁶⁾، إذ يمثل مشروع طريق التنمية فرصة استثمارية استراتيجية للعراق لكنه يواجه تحديات عدة لإنجازه واستمراره على المدى الطويل بالأخص أن تفاصيل المشروع متنوعة⁽⁴⁷⁾.

ومن بين هذه التحديات التي تعيق تنفيذ مشروع طريق التنمية الآتي:

التحدي التمويل: يبرز هذا التحدي في ظل الأزمة المالية التي يواجهها العراق، إذ تشير التقديرات إلى بلوغ حجم الديون نحو 100 تريليون دينار عراقي مع قابلية الارتفاع، إلى جانب استمرار العجز في الموازنة العامة، فضلاً عن تأثر الإيرادات بتقلبات أسعار النفط العالمية⁽⁴⁸⁾، إذ قدرت تكلفة المشروع الأولية بـ 17 مليار دولار، ووضعت الحكومة العراقية أمامها ثلاثة خيارات للتمويل، كان الخيار الأول هو أن تقوم الحكومة العراقية بتمويل المشروع بالاعتماد على نفسها من موازنتها العامة، لكن المختصين استبعدوا قدرة الحكومة العراقية على ذلك، بسبب العجز الكبير في الموازنة العامة للدولة⁽⁴⁹⁾، فضلاً عن عدم إمكانية سحب الأموال من رصيد العراق في البنك الفدرالي، الذي تجاوز (110) مليار دولار بسبب الحصانة، التي تفرضها الولايات المتحدة الأمريكية على الأموال العراقية بهدف حمايتها من الحجز⁽⁵⁰⁾.

أما الخيار الثاني، فهو الشراكات بين الحكومة العراقية والقطاع الخاص، الذي يواجه كذلك تحدي توفير المال اللازم لإنجاز هذا المشروع الاستراتيجي عالي الكلفة، في ظل تراجع إمكانات القطاع الخاص، ودوره في الاقتصاد العراقي 2003، والخيار الثالث هو اقتراح التمويل من خلال استثمار مجموعة من الشركات العالمية مع شراكات محلية من القطاعين العام والخاص في العراق، وهو الحل الأكثر منطقية لتنفيذ المشروع خلال المدد المرسومة لمراحله، وهذا الخيار أصبح قابلاً للتنفيذ بعد أن أعلنت تركيا نفسها شريكاً رئيساً في مشروع طريق التنمية، وبعد أن أعلنت قطر والإمارات انضمامهما للاتفاقات والتفاهات بشأن تنفيذ هذا المشروع، إذ إن الإمكانيات والخبرات الاقتصادية لهذه الدول الثلاث متقدمة جداً، ذلك أن الشركات والمصارف التركية في القطاعين الحكومي والخاص، مؤهلة لأداء دور فاعل في تنفيذ هذا المشروع، وكذلك قطر والإمارات، فإنهما يتمتعان باقتصادات قوية وكفاءة ونشطة، ويمتلكان استثمارات ناجحة، عالمياً وإقليمياً⁽⁵¹⁾.

جاء ذلك في أعقاب بيان صادر عن مكتب رئيس الوزراء العراقي، أُشير فيه إلى أن رئيس الوزراء، محمد شياع السوداني، حضر إلى جانب الرئيس التركي، رجب طيب أردوغان، مراسم توقيع مذكرة تفاهم رباعية بين كل من العراق وتركيا وقطر والإمارات بشأن التعاون في مشروع

(طريق التنمية)، وقد نصت المذكرة على التزام الدول الأطراف بوضع الأطر اللازمة للشروع في تنفيذ هذا المشروع الاستراتيجي⁽⁵²⁾.

وهنا تقدم تركيا ودول خليجية تمويلاً لهذه المشاريع، فضلاً عن احتمالية اشتراك الصين في التمويل، لأن طريق التنمية سيخفض مدة نقل البضائع من الصين إلى أوروبا بما يقارب من 20 يوماً بالمقارنة مع الطريق الذي يمر بالبحر الأحمر وقناة السويس⁽⁵³⁾، كما إن انضمام قطر والإمارات إلى مشروع طريق التنمية، وهما دولتان تتميزان بنجاح في التخطيط الاقتصادي، الذي يرسخ الانطباع الإيجابي عن جدوى المشروع وعوائده، وهذا بدوره قد يشجع دولاً خليجية أخرى على الانضمام، سواء بدافع التنافسية الاقتصادية أو تعزيز المصالح المشتركة، وتظل السعودية شريكاً محتملاً، إذ تسعى تركيا لإقناعها بالاستثمار في المشروع، من دون أن يتعارض ذلك مع شراكتها مع الولايات المتحدة في مشروع IMEC، كما فعلت الإمارات، ومما يزيد من احتمال انضمام السعودية هو إعلان الحكومة السعودية عام 2023 عن خطط لإنشاء خط سكة حديد يمتد من البحر الأحمر إلى شمال العراق، الذي بهدف إلى نقل المعتمرين والحجاج إلى الحجاز، وهو ما قد يشكل جزءاً من مشروع طريق التنمية، كما إن للسعودية دوافع جيوسياسية قد تدفعها للمشاركة، لا سيما في إطار موازنة النفوذ الإيراني في العراق، وبعد ستة أيام من إعلان انضمام قطر والإمارات، قام رئيس الوزراء العراقي، محمد شياع السوداني، بزيارة السعودية في 28 أبريل 2024 للمشاركة في المنتدى الاقتصادي العالمي في الرياض، وخلال الزيارة، التقى ولي العهد السعودي الأمير، محمد بن سلمان، وأمير الكويت، ورئيس وزراء باكستان، فضلاً عن ممثلي شركات عالمية، وأوضح الناطق باسم الحكومة العراقية، باسم العوادي، أن السوداني حمل معه مشروع طريق التنمية كون هذا المشروع يجسد أهداف المنتدى المتعلقة بالتعاون الدولي والنمو والطاقة من أجل التنمية، وفي المقابل، أعرب نواب كويتيون في 24 أبريل 2024 عن استيائهم من استبعاد الكويت من المشروع، عادين أن عدم الاستقرار السياسي في بلادهم أدى إلى تعطيل المشاريع التنموية، مما تسبب في خسائر كبيرة، لا سيما على المستوى الاقتصادي⁽⁵⁴⁾.

ولاحقاً في أغسطس 2024 قررت الحكومة العراقية، تمويل المشروع الضخم من الميزانية الوطنية، وإقامة شراكات مع القطاع الخاص العراقي للبدء في تجهيزاته، وصرح وزير النقل العراقي، رزاق محيبي السعداوي، أن مجلس الوزراء وافق على إدراج المرحلة الأولى من مشروع طريق

التنمية ضمن الموازنة الاستثمارية للعام 2024، بكلفة تقديرية تصل إلى نحو 4 ترليون دينار عراقي (أكثر من 3 مليارات دولار أمريكي)⁽⁵⁵⁾، وهذا مع الأخذ بنظر الاعتبار أن طريق التنمية سيتطلب تخصيصات من الطاقة الكهربائية، لا سيما أن نوع القطارات المخطط تسييرها تعتمد بشكل أساس على الكهرباء، فإن توفير هذه الطاقة سيكون في محل شك في ظل أزمة الكهرباء التي يواجهها البلد حالياً، رغم المشاريع الكبرى المتعلقة بالكهرباء، التي نفذت في قطاع الكهرباء وشابها فساد وهدر كبيران⁽⁵⁶⁾.

1. تحدي الفساد

يعد الفساد من أهم التحديات التي قد تواجه تنفيذ مشروع طريق التنمية، إذ تتنوع أشكاله في العراق، سواء أكان سياسياً أم مالياً، مما يثير تساؤلات بشأن قدرة الأجهزة الرقابية على مكافحته، وضمن عدم استغلال المشروع لتمويل مصالح الأحزاب والسياسيين المتنفذين، ورغم الجهود التي بذلتها الحكومة العراقية في مكافحة الفساد، لا يزال بعضهم يشكك في كفاءة أجهزة الدولة العراقية، وبسبب تغلغل المصالح الحزبية داخلها، الأمر الذي قد يهدد حماية أموال المشروع، ويزيد من مخاطر إهدار الموارد بدلاً من استثمارها بفاعلية⁽⁵⁷⁾.

إلى جانب ذلك، أن الحكومة العراقية لم توضح بعد مصادر الأموال التي ستفق على المشروع، وما إذا كان بمقدورها جذب استثمارات أجنبية كافية للمساهمة في تمويله، أو أن المشروع سيمول من الموازنة العامة، لا سيما في مرحلته الأولى التي تحتاج بناء وتملك البنى التحتية الأساس من طرق وسكك حديد، وهذا يعني ميزانية مالية تقترب من 17 مليار دولار، الأمر الذي يثير تساؤلات بشأن إمكانية توفير هذه المبالغ، ونوع التسويات والصفقات، التي يتطلبها ذلك مع الأطراف السياسية بغية تمريرها⁽⁵⁸⁾، ذلك أن أداء الحكومات المتعاقبة بعد العام 2003 ضعيف في إدارة مشاريع البنية التحتية الكبرى، كما ظهر في أزمة الكهرباء المزمنة، على الرغم من إنفاق أكثر من 15.5 مليار دولار لإصلاح قطاع الكهرباء على مدى عقد من الزمن، لذا، قد يؤدي انعدام الفاعلية والافتقار إلى المهارات اللازمة لإنجاز طريق التنمية وإدارته إلى ضرر بالغ في المشروع⁽⁵⁹⁾.

وبالرغم من امتلاك العراق ثروة نفطية كبيرة، إلا أنه يواجه واقعا صعبا يتمثل في تدهور بنيته التحتية وشبكة طرقه، نتيجة عقود طويلة من الحروب، وما رافقها من تفشي الفساد⁽⁶⁰⁾.

2. التحديات السياسية

إن شدة التجاذبات السياسية الداخلية، على الرغم من أهمية وتأيد من غالبية القوى السياسية العراقية على اختلاف أيديولوجياتها وتوجهاتها، إلا أن هنالك معترضين على المشروع حتى من داخل تحالف الإطار التنسيقي، الذي شكل الحكومة الحالية، وينتمي إليه رئيس هذه الحكومة، محمد شياع السوداني، التي تبنت المشروع، فقد رفض المشروع النائب في البرلمان العراقي، حسن سالم، من كتلة (صادقون) الممثلة لحركة (عصائب أهل الحق) في البرلمان، ووصف المشروع بأنه: "وصمة عار في تاريخ ساسة العراق"، وأضاف أنه يمثل: "قاتورة أخرى يدفعها الشعب العراقي بسبب الطبقة السياسية التي تشبعت بفيروس الفساد"، ناهيك عن معارضات أخرى، لا سيما من تلك القوى السياسية والشعبية المؤيدة لمشروع الحزام والطريق الصيني⁽⁶¹⁾، ذلك أن هناك قسماً من العراقيين (سياسيين ومثقفين ومنظمات مجتمعي ومدني وغيرهم) يرى أن هذا المشروع هو نتيجة للضغوطات للضغوط الأمريكية الكبيرة، والابتعاد عن مبادرة الحزام والطريق الصينية، التي تعد مشروعاً مختلفاً من حيث التمويل الصيني المباشر والمشاريع المكتملة له، كما أن تفضيل المصلحة الشخصية والحزبية على حساب المصلحة الوطنية يعيق من قدرة الأجهزة الحكومية على إنجاز المشروع، فضلاً عن احتمالية حدوث تغيير كبير في السياسات الحكومية مع كل تغيير حكومي جديد كما بينته التجارب السابقة⁽⁶²⁾.

ومن جانب آخر، فإن الحكومة العراقية تدعم المشروع، وتعدّه مشروعها الاستراتيجي المنقذ للاقتصاد العراقي من الانهيار، إذ يعد مكسباً سياسياً لها، وتوجهات الحكومة هذه قد تواجه معارضة من المنافسين لعرقلة المشروع حتى لا يحسب هذا الإنجاز لها، فضلاً عن ذلك قد يواجه المشروع مشكلة الاستمرارية، التي من المحتمل عدم تبني المشروع من الحكومة المقبلة مما يعرض المشروع إلى الفشل في حال توقف العمل لإنجازه، وكذلك لأن المشروع يرتبط بإنجاز ميناء الفاو الكبير الذي لم ينجز بشكل نهائي حتى الآن⁽⁶³⁾.

وأشار معهد كارنيغي الأمريكي للأبحاث إلى أن مشروع طريق التنمية، الذي يربط الخليج بتركيا، يعد مشروعاً استراتيجياً يسعى للاستفادة من الموقع الجغرافي للعراق وحدوده المتعددة، وعد المعهد أن المشروع يمثل محاولة لتقديم نموذج تنموي جديد يمكنه تعزيز الاستقرار السياسي للبلاد، والتخفيف من آثار الاقتصاد الريعي، ومع ذلك، أبدى المعهد مخاوفه من أن تكون الطموحات

العراقية في هذا الإطار مبالغاً فيها، مؤكداً أن العراق سيواجه تحديات لإيجاد موقع مناسب له وسط التنافس الجيو-اقتصادي والجيوسياسي الإقليمي، لا سيما مع وجود مشاريع ربط تجاري متنافسة مثل "مبادرة الحزام والطريق" الصينية، والممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، إلى جانب طموحات إيران في أن تصبح منصة للتجارة العابرة للإقليم، وأضاف المعهد أن حكومة رئيس الوزراء، محمد شياع السوداني، تبنت المشروع، وأشار إلى أن التحالف السياسي الداعم لرئيس الحكومة أطلق على حكومته اسم (حكومة الخدمات)، مما يعكس تركيزها على تحسين جودة الخدمات، وتجنب الانجرار إلى القضايا السياسية المثيرة للجدل، التي أعاقت حكومات سابقة عن تحقيق التقدم الترموي، كما لفت إلى أن، السوداني، يهدف إلى تقديم أنموذج لرأسمالية الدولة، إذ تعد المشاريع الاستراتيجية الكبرى أدوات تحويلية، وهو أنموذج مشابه لما هو معمول به في دول مثل مصر والسعودية وتركيا، ويعتمد بشكل أساس على تقييمات سريعة مع جرعات من الشعبوية الاقتصادية⁽⁶⁴⁾.

3. التحديات الأمنية

تتطلب المشاريع الاستراتيجية والخطط الاستثمارية المستقبلية توفير بيئة أمنية مستقرة، إذ تواجه العديد من الدول صعوبات كبيرة في إنجاز مشاريعها الاقتصادية الكبرى عند تعرضها لاضطرابات أو انتكاسات أمنية، وفي حال العراق، فإن الانتقال من حالة الاستقرار الأمني النسبي إلى استقرار أمني كامل يمثل تحدياً رئيساً أمام تنفيذ مشروع (طريق التنمية) على امتداد مراحل التنفيذ، وما بعد دخوله حيز العمل، وعلى الرغم من الرهان الذي تعقده الحكومة العراقية على قدرتها في ضبط الملف الأمني، يشير الواقع إلى وجود مخاطر متعددة تتطلب وضع خطط أمنية دقيقة تتلاءم مع طبيعة كل منطقة يمر بها المشروع.

فعلى سبيل المثال، يبدأ الطريق من محافظة البصرة كنقطة انطلاق للمشروع، ويمتد نحو العاصمة بغداد، إذ تشهد هذه المناطق انتشاراً للسلاح خارج إطار الدولة، سواء من جماعات مسلحة تتصارع نتيجة تقاطعات النفوذ والقوة، أو عبر السلاح العشائري المستخدم ضمن الأعراف والتقاليد الاجتماعية، مما يؤدي إلى تعطيل الحياة اليومية في تلك المدن حتى تدخل مؤسسات الأمن العراقية بشكل متأخر، كما سيمر المشروع عبر مناطق متنازع عليها، تتمثل في صراع غير محسوم بين بغداد وأربيل، فضلاً عن نشاط منقطع لبعض الجماعات الإرهابية في عدد من المدن،

علاوة على ذلك، يصل (طريق التنمية) إلى حدود مشتركة مع تركيا، مما يستدعي تأمين الحدود والتصدي للتهديدات المحتملة، بما في ذلك التهريب وتحركات المسلحين، ومن ثم، يصبح من الضروري أن تتعاون الحكومة العراقية مع الدول المجاورة لضمان إدارة أمنية فعالة للحدود المشتركة عبر اتفاقيات تنظم هذا التعاون⁽⁶⁵⁾.

4. تحديات خارجية

تواجه مشروع طريق التنمية تحديات جيوسياسية معقدة، إذ تنظر بعض الدول إليه بوصفه تهديداً لمصالحها الاستراتيجية، فمن المتوقع أن يؤثر المشروع سلباً في نشاط عدد من الموانئ الإقليمية مثل ميناء بندر عباس وميناء الإمام الخميني في إيران، وميناء جبل علي، وميناء خالد في الإمارات، فضلاً عن تقليل الاعتماد على النقل البحري عبر قناة السويس كما إن اشتداد التنافس الدولي على إنشاء الممرات التجارية، التي تم تناولها بشكل تفصيلي في الفصل الثالث، مثل مبادرة الحزام والطريق، وطريق الشمال والجنوب، والممر الاقتصادي الهندي، حول الحدود وخطوط العبور من فضاءات للتعاون والمصالح المشتركة إلى نقاط صراع وتنافس دولي، وبناء على ذلك، قد يفضي هذا المناخ المتوتر إلى خلق بيئة غير مواتية لإنجاز المشروع بصورة كاملة⁽⁶⁶⁾.
و على المستوى الخارجي، يرتبط الطريق بأمن مضيق هرمز الذي يقع تحت نفوذ إيران، الذي يشهد بين الحين والآخر تهديدات بتعطيل حركته نتيجة التوتر المستمر بين طهران والغرب، نظراً لأهميته الحيوية في التجارة الدولية، لا سيما في مجال تصدير النفط⁽⁶⁷⁾.

5. تحدي إقليم كردستان العراق

يعد موقف إقليم كردستان من مشروع طريق التنمية عاملاً حاسماً يمكن أن يسهم في نجاح المشروع أو يعرقله، وتعترض حكومة الإقليم على المشروع نتيجة استبعاد الخطة الأولية للطريق الرئيس لإقليم كردستان، الذي يشترك بحدود مع تركيا، إذ تم تمرير الطريق عبر محافظة نينوى بدلاً من الإقليم، وترى السلطات الكردية أن هذا الاستبعاد قد يكون مدفوعاً بدوافع سياسية واقتصادية تهدف إلى إضعاف المنطقة الكردية، وقد صرح رئيس وزراء حكومة إقليم كردستان، مسرور بارزاني، بأن حكومته لن تسمح بحدوث ذلك، وهو ما قد يؤدي إلى أن تشكل الأحزاب الكردية تهديداً أمنياً للمشروع، أو حتى تمنع تنفيذ أعمال البناء في المناطق القريبة من الإقليم، محولةً

مشروع (طريق التنمية) إلى عامل محتمل لانعدام الاستقرار في منطقة تعاني أساساً من ظروف أمنية وسياسية مضطربة⁽⁶⁸⁾.

ويجدر بالذكر هنا بأن رفض إقليم كردستان، مد شبكة سكك حديدية بمسافة 4 كيلومترات عبر دهوك، وصولاً للحدود التركية، ذلك أن هذا الأمر له تداعيات على معبر إبراهيم الخليل الحدودي، الذي يمثل البوابة الرئيسية بين إقليم كردستان وتركيا والدول الأوروبية، وما يحمل من فوائد اقتصادية لصالح الإقليم، من زاوية أخرى، فإن الطبيعة الجغرافية الوعرة والجبلية للمنطقة الحدودية بين إقليم كردستان وتركيا، تمثل تحدياً آخر أمام المشروع، إذ إن شبكات السكك الحديدية التي سيتضمنها المشروع تحتاج إلى أراضٍ مستوية، وهو ما يتعارض مع طبيعة تلك المنطقة، ومن ثم فقد ذكرت التقديرات إلى أنه في حال مرور المشروع على أراضي إقليم كردستان، فقد تزيد مدة العمل في المشروع لتصل إلى نحو 6 سنوات بدلاً من 4، كما قد تزيد التكلفة الإجمالية للمشروع لتصل إلى 20 مليار دولار بدلاً من 17، كما هو مقرر له، وهو ما يعقد تنفيذ المشروع⁽⁶⁹⁾.

كما تمر بعض مسارات المشروع التي تربط بغداد مع مدن الشمال بمناطق لا تزال تشهد نشاطاً محدوداً لبعض الخلايا النائمة لتنظيم داعش، ما يشكل تحدياً أمنياً أمام الحكومة العراقية، فضلاً عن ذلك، يتركز وجود حزب العمال الكردستاني (PKK) في بعض مناطق شمال العراق، مما قد يعيق تأمين الطريق وضمان مرور آمن ولس نحو تركيا، ويعتمد نجاح هذه المحاور على التنسيق المستمر مع الجانب التركي، لا سيما أن الطريق يمثل حلقة وصل مع شبكة النقل الأوروبية، في ظل العلاقات المتقلبة بين العراق وتركيا والمستمرة بسبب المشكلات المتعلقة بالمياه وبفضية تواجد حزب العمال الكردستاني في شمال العراق⁽⁷⁰⁾.

الخاتمة

يمثل مشروع طريق التنمية العراقي رؤية استراتيجية طموحة للعراق، تهدف إلى استعادة دوره التاريخي كجسر حضاري وتجاري يربط الشرق بالغرب، لقد كشفت هذه الدراسة عن الأبعاد المتعددة للمشروع، بدءاً من أساسه الجغرافي الذي يستغل الموقع الفريد للعراق بين الخليج العربي وتركيا وأوروبا، مروراً بأهميته الاستراتيجية والاقتصادية الهائلة في تنويع الاقتصاد العراقي، وتعزيز مكانته الإقليمية والدولية، وصولاً إلى التحديات الجوهرية التي تواجه تنفيذه، كما إن نجاح هذا

المشروع لا يقتصر على تحقيق مكاسب اقتصادية للعراق فحسب، بل يمتد ليشمل تعزيز الاستقرار الإقليمي، وخلق فرص تنموية واسعة النطاق، وتقليص أوقات الشحن العالمية، مما يجعله مشروعاً ذا أبعاد عالمية، ومع ذلك، فإن الطريق نحو تحقيق هذه الرؤية محفوف بالعقبات التي تتطلب إرادة سياسية قوية، وحوكمة رشيدة، وتعاوناً إقليمياً ودولياً فعالاً.

النتائج

بناء على التحليل الشامل لمشروع طريق التنمية العراقي، يمكن استخلاص النتائج الرئيسية الآتية:

يبرز البحث أن الموقع الجغرافي للعراق، الممتد من ميناء الفاو الكبير على الخليج العربي إلى الحدود التركية، يمنحه ميزة تنافسية فريدة ليكون ممراً تجارياً ولوجستياً حيويًا يربط آسيا بأوروبا عبر شبكة متكاملة من الطرق والسكك الحديدية، وهذا المسار يقلص بشكل كبير أوقات الشحن مقارنة بالطرق البحرية التقليدية.

يمتلك المشروع إمكانات هائلة لتنويع الاقتصاد العراقي بعيداً عن الاعتماد الكلي على النفط، من خلال تطوير قطاعات النقل، واللوجستيات، والصناعة، ومن المتوقع أن يولد المشروع إيرادات غير نفطية كبيرة، ويوفر مئات الآلاف من فرص العمل، مما يسهم في تحقيق التنمية المستدامة والازدهار الاقتصادي.

يواجه المشروع تحديات كبيرة ومعقدة تشمل الاضطرابات السياسية الداخلية، والفساد المستشري، والتهديدات الأمنية من المجموعات المسلحة، والخلافات الإقليمية مع دول الجوار، كما إن تحديات التمويل المستدام، وتهالك البنية التحتية الحالية تشكل عقبات مالية ولوجستية مهمة.

يعيد المشروع للعراق مكانته كلاعب إقليمي ودولي مهم في حركة التجارة العالمية، ويعزز من نفوذه الجيوسياسي من خلال كونه نقطة التقاء للمصالح الاقتصادية لدول المنطقة والعالم. يظهر البحث أن نجاح المشروع يعتمد بشكل كبير على التعاون الفعال مع الشركاء الإقليميين والدوليين، مثل تركيا ودول الخليج، لتجاوز العقبات السياسية والأمنية وتأمين التمويل اللازم.

التوصيات

لضمان نجاح مشروع طريق التنمية العراقي، وتحقيق أهدافه المرجوة، يوصي البحث بما يلي:

على الحكومة العراقية اتخاذ خطوات جادة لمعالجة الاضطرابات السياسية الداخلية، ومكافحة الفساد، وتعزيز الشفافية والحوكمة الرشيدة في مراحل تنفيذ المشروع لجذب الاستثمارات وبناء الثقة.

يتطلب المشروع جهودا مكثفة لتأمين مساره والمناطق المحيطة به من أي تهديدات أمنية، بما في ذلك التعامل بحزم مع المجموعات المسلحة، وضمان استقرار الحدود الشمالية مع تركيا. ينبغي على العراق البحث عن مصادر تمويل متنوعة للمشروع، بما في ذلك الشراكات بين القطاعين العام والخاص، وجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة، لتقليل الاعتماد على الموازنة الحكومية، وتوزيع المخاطر المالية.

على العراق بناء وتوطيد علاقات التعاون مع دول الجوار والشركاء الدوليين، لا سيما تركيا ودول الخليج، لضمان الدعم السياسي واللوجستي للمشروع، ومعالجة أي مخاوف جيوسياسية قد تعيق تقدمه.

يتوجب على العراق الاستثمار في تطوير البنية التحتية المكملة للمشروع، وتأهيل الملاكات البشرية المحلية في مجالات الهندسة، والإدارة اللوجستية، والتشغيل، لضمان كفاءة وفعالية إدارة المشروع على المدى الطويل.

يجب وضع آليات شفافة وعادلة لاستملاك الأراضي وتعويض المتضررين لضمان سير العمل بسلاسة وتجنب النزاعات المجتمعية.

المصادر

(1) نوار السعدي، طريق التنمية وميناء الفاو يعيدان رسم خرائط التجارة الإقليمية، الجزيرة نت، 31 تموز 2025، متاح على شبكة الإنترنت: <https://www.aljazeera.net/amp/ebusiness/2025/7/31/iraq-gulf-europe-development-path>

(2) مجموعة مؤلفين، طريق التنمية وفرضيات التوازن الاستراتيجي الجديد في المنطقة، كراسة استراتيجية، العدد 20، بغداد: مركز حورابي، 2023، ص7.

(3) مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، القناة الجافة: ما هي فرص وتحديات تدشين مشروع طريق التنمية الاستراتيجي في العراق؟، العدد 1827 (1 يونيو 2023)، ص1.

- (4) سامي سوها ويلماز و أوزتورك، طريق التنمية العراقي يعزز مكانة تركيا مركزًا للطاقة، وكالة الأناضول، 24 حزيران 2023، أنقرة، متاح على شبكة الإنترنت: <https://www.aa.com.tr/ar/%D8%A7%D9%84%D8%AA%D9%> تاريخ الزيارة: 31 كانون الثاني (2025).
- (5) طريق حرير جديد: تعرّف على المشروع الذي يربط بين تركيا ودول الخليج عبر العراق، TRT عربي، 13 نيسان 2023، متاح على شبكة الإنترنت: (<https://www.trtarabi.com/explainers/>) تاريخ الزيارة: 7 كانون الثاني (2025).
- (6) مصطفى عبد الرسول أحمد، استراتيجية التنافس المستقبلية للملاحة في الخليج العربي، مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية، المجلد 19، العدد 77 (بغداد: مديرية تربية محافظة بابل، 2022)، ص145.
- (7) سعد عبيد السعيد، الأبعاد الاقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية: ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق أنموذجًا، مجلة العلوم السياسية، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، العدد 61 (بغداد: 2021)، ص97.
- (8) أمير نجم عبود، الأهمية الجيوستراتيجية لميناء الفاو الكبير وتحدياته، مجلة آداب الكوفة، كلية العلوم السياسية، جامعة الكوفة، المجلد 1، العدد 57 (2023)، ص66.
- (9) Harith Hassan and Malcolm H. Kerr, Iraq's Development Road: Geopolitics, Rentierism, and Border Connectivity (Washington, DC: Carnegie Middle East Center, March 2024), p.8
- (10) فراس حسين علي الصفار، طريق التنمية الاقتصادي: الفرص والتحديات، مركز الدراسات الاستراتيجية جامعة كربلاء، 28/5/2023.
- (11) ثامر محمود العاني، نظرة على طريق التنمية بين تركيا والعراق ودول مجلس التعاون الخليجي، الشرق الأوسط، 6 آذار 2024، متاح على شبكة المعلومات الدولية، تاريخ الزيارة 24 كانون الثاني 2025، على الرابط: <https://aawsat.com/> (<https://aawsat.com/%25D8%25A7%25D9%2584%25D8%25B1%25>)
- (12) فراس حسين علي الصفار، مصدر سبق ذكره.
- (13) وزارة النقل، النقل توقع عقدًا استشاريًا مع شركة استشارية إيطالية بشأن المرحلة الأولى لمشروع طريق التنمية، 27 نوفمبر 2024، تم الوصول إليه في 15 أكتوبر 2025.
- (14) فراس حسين علي الصفار، مصدر سبق ذكره.
- (15) رياض مهدي الزبيدي، مشروع طريق التنمية العراقي: الفرص والتحديات في ظل المشاريع الإقليمية المنافسة، بحث قديم في ندوة تحولات البيئة الإقليمية وانعكاساتها على العراق، جامعة النهريين، بغداد، شباط/فبراير 2024، ص73.
- (16) طريق حرير جديد.. تعرف على المشروع الذي يربط بين تركيا ودول الخليج عبر العراق، مصدر سبق ذكره، متاح على الرابط: <https://www.trtarabi.com/explainers/>.
- (17) مالك دحام الجميلي ولمياء محسن الكناني، العلاقات العراقية - الكويتية وإشكالية ميناء مبارك، مجلة العلوم السياسية، عدد 52 (1 نيسان 2012)، ص11، بغداد.
- (18) Harith Hassan, Op. cit. p.9.
- (19) سعد عبيد السعيد، مصدر سبق ذكره، ص73.
- (20) بيلجاي دومان، مشروع طريق التنمية: هل سيكون طريق الحرير الجديد؟، ترجمة نصر محمد علي، مركز الدراسات الاستراتيجية، جامعة كربلاء، 2025، ص3.
- (21) رانج علاء الدين، مشروع طريق التنمية في العراق: مسار نحو الازدهار أو عدم الاستقرار؟، مجلس الشرق الأوسط للشؤون العالمية، 31 تشرين الأول 2024، متاح على شبكة المعلومات الدولية، تاريخ الزيارة 12 كانون الثاني 2025، على الرابط: <https://mecouncil.org/ar/publication> /مشروع-طريق-التنمية-في-العراق.

- (22) علي نجاة، الممر الاقتصادي وطريق التنمية التحديات والتنافسات، مركز البيان للدراسات الاستراتيجية، 2/12/2024، ص12.
- (23) وزارة النقل، مصدر سبق ذكره.
- (24) نسرين رياض شنشول، ريام علي حسين، طريق التنمية والآفاق المستقبلية للاقتصاد العراقي، مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية، 27/3/2024، ص3.
- (25) شيماء عادل فاضل، العراق ومعادلة التنافس الإقليمي: طريق التنمية أنموذجًا، بحث قُدّم في ندوة تحولات البيئة الإقليمية وانعكاساتها على العراق، جامعة النهرين، بغداد، شباط/فبراير 2024، ص66-67.
- (26) علي نجاة، مصدر سبق ذكره، ص13.
- (27) Consultancy-ME, Iraq hires Oliver Wyman for Development Road economic study Consultancy-me.com, November 17, 2023, <https://www.consultancy-me.com/news/8933/iraq-hires-oliver-wyman-for-development-road-economic-study> (accessed October 15, 2025.)
- (28) وزارة النقل العراقية، النقل تكشف عن نسب إنجاز جديدة لطريق التنمية... واجتماع ثنائي فني عراقي-تركي لبحث مستجدات المشروع، 9 تشرين الأول/أكتوبر 2025، متاح على: <https://www.motrans.gov.iq/?article=3435> (تأريخ الزيارة: 15 تشرين الأول/أكتوبر 2025).
- (29) Harith Hassan, Op. cit. p.7
- (30) مثنى العبيدي، مشروع طريق التنمية في العراق: ما له وما عليه، مجلة المرصد، 8 تشرين الثاني 2023، متاح على شبكة المعلومات الدولية: <https://marsaddaily.com/news.aspx?id=16370&mapid> (تأريخ الزيارة: 21 كانون الثاني 2025).
- (31) سارة شكر، مشروع طريق التنمية العراقي: الفرص والتحديات، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 2023، ص4.
- (32) مجموعة مؤلفين، مصدر سبق ذكره، ص28.
- (33) حيدر نعمة بخيت، طريق التنمية العراقي فرص تنموية واعدة وتحديات كبيرة، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 2023، ص20.
- (34) حمزة مصطفى، الصين تحسم الجدل العراقي حول طريقي لحرير والتنمية، صحيفة الشرق الأوسط، 2023.
- (35) نبيل المرسومي وآخرون، الحواف الحادة في جيوبولتيك العراق مع الممرات البرية، بغداد، مركز دالة لتحليل السياسات والاستشارات، ط1، 2024، ص165-166.
- (36) القناة الجافة: ما هي فرص وتحديات تدشين مشروع طريق التنمية الاستراتيجي في العراق مصدر سبق ذكره، ص2.
- (37) جعفر بهلول جابر الحسيناوي، طريق التنمية: بوابة العراق نحو التجارة العالمية، (بغداد: دار السيماء، ط1 2025)، ص67.
- (38) شيماء عادل فاضل، مصدر سبق ذكره، ص69.
- (39) جعفر بهلول جابر الحسيناوي، مصدر سبق ذكره، ص68.
- (40) حمدية شاكر الايدامي وأمجد راضي الزاهدي، الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير (بيروت/النجف الأشرف: مركز الرافدين للحوار، ط1، 2023)، ص110.
- (41) نبيل المرسومي، مصدر سبق ذكره، ص79.
- (42) طريق التنمية: همزة وصل بين الشرق والغرب، مجلة النقل، بغداد، العدد 1، 2023، ص12.
- (43) رياض جمعة خلف محمد، العلاقات المكانية بين طريق التنمية السريع والمواقع السياحية في العراق، مجلة التربية والعلوم الإنسانية، المجلد 4، العدد الخاص (2024)، جامعة الموصل، كلية التربية للعلوم، ص425.
- (44) طريق التنمية: همزة وصل بين الشرق والغرب مصدر سبق ذكره، ص14.
- (45) نبيل المرسومي، مصدر سبق ذكره، ص80.

- (46) رانج علاء الدين، مصدر سبق ذكره، متاح على الرابط: <https://mecouncil.org/ar/publication>.
- (47) طريق التنمية العراقي، الآفاق والتحديات، مركز البيدر للدراسات والتخطيط، أغسطس 2024، ص4.
- (48) نسرین ریاض شنشول، ریام علی حسین، مصدر سبق ذكره، ص5.
- (49) واثق السعدون، انضمام قطر والإمارات إلى مشروع طريق التنمية: الدوافع والمنافع، مركز دراسات الشرق الأوسط، أنقرة – تركيا، 13/5/2024، ص8.
- (50) طريق التنمية العراقي الآفاق والتحديات، مصدر سبق ذكره، ص4-5.
- (51) واثق السعدون، مصدر سبق ذكره، ص8.
- (52) مذكرة تفاهم بين العراق وتركيا وقطر والإمارات للتعاون بمشروع طريق التنمية، الجزيرة نت، 22 نيسان 2024، متاح على شبكة المعلومات الدولية، تأريخ الزيارة 31 كانون الثاني 2025، على الرابط: <https://search.app/4JA8bADRoEYNP4P86>
- (53) فراس فحام، مشروع طريق التنمية بين تركيا والعراق .. أهميته وانعكاساته على المنطقة، TRT عربي، 29 آذار 2024، متاح على شبكة المعلومات الدولية، تأريخ الزيارة 31 كانون الثاني 2025، على الرابط: [./https://www.trtarabi.com/issues](https://www.trtarabi.com/issues)
- (54) واثق السعدون، مصدر سبق ذكره، ص9.
- (55) حسين البغدادي، ماذا يعني تمويل العراق مشروع طريق التنمية من ميزانيته العامة؟، الجزيرة نت، 24 آب 2024، متاح على شبكة المعلومات الدولية، تأريخ الزيارة 20 كانون الثاني 2025، على الرابط: <https://www.aljazeera.net/amp/ebusiness/2024/8/11/%25D9%2585%25D8%25A7>
- %. (56) إحسان الشمري، طريق التنمية بالعراق يواجه تحديات سياسية ومالية وأمنية والقبول الإقليمي والطرق البديلة، مجلة آراء حول الخليج، مركز الخليج للأبحاث، العدد 192، 2023.
- (57) إحسان الشمري، مصدر سبق ذكره.
- (58) رحاب الزیادي، خطوات تنموية: تحديات مشروع طريق التنمية بين العراق وتركيا، المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية، 2023.
- (59) Harith Hassan, Op. cit. p.12
- (60) تامر محمود العاني، مصدر سبق ذكره، متاح على الرابط: <https://aawsat.com/> (https://aawsat.com/%25D8%25A7%25D9%2584%25D8%25B1%2525) .
- (61) مثنى العبيدي، مصدر سبق ذكره.
- (62) حيدر نعمة بخيت، مصدر سبق ذكره، ص22.
- (63) طريق التنمية العراقي الآفاق والتحديات، مصدر سبق ذكره، ص5.
- (64) Harith Hassan, Op. cit. p.3
- (65) إحسان الشمري، مصدر سبق ذكره.
- (66) أحمد عبد الجبار عبد الله، طريق التنمية والمشاريع المنافسة (الإقليمية والدولية): قراءة استراتيجية، مجلة حمورابي للدراسات، كلية القانون، جامعة البصرة، السنة الرابعة عشرة، العدد 54 (2025)، ص180.
- (67) طريق التنمية العراقي الآفاق والتحديات، مصدر سبق ذكره، ص4.
- (68) Harith Hassan, Op. cit. p.11
- (69) القناة الجافة: ما هي فرص وتحديات تدشين مشروع طريق التنمية الاستراتيجي في العراق؟، مصدر سبق ذكره.
- (70) نسرین ریاض شنشول، ریام علی حسین، مصدر سبق ذكره، ص6.