

دور طريق التنمية الجديد " القناة الجافة " واثرة على مستقبل العلاقات الاقتصادية العراقية التركية

ا.م.د هيلين محمد عبد الحسين البديري
جامعة الكوفة /كلية التربية للبنات/ قسم الجغرافية

helenm.abdulhussein@uokufa.edu.iq07814777641

الملخص:

يُعدّ مشروع طريق التنمية العراقي أول مشروع عراقي استراتيجي بهدف لإحداث تغيير في واقع الاقتصاد العراقي بعد عام (٢٠٠٣) من الاعتماد على النفط بشكل أساس إلى تنويع مصادر الدخل ومحاولة إحداث نقلة نوعية في مجال تطوير القطاع الخاص في العراق، فضلاً عن كونه مشروعاً إقليمياً لربط التجارة البينية بين الشرق والغرب، وبعد إنجاز فكرته تسعى لاستثمار الموقع الجغرافي للعراق وله آثار على طبيعة العلاقات المستقبلية للعراق مع دول المنطقة سلباً وإيجاباً، تتضمن هذه الرؤية بيان أهمية التنمية الاقتصادية وأهم التحديات التي تعترض عمل المشروع للنهوض بالعراق، وتطرح الرؤية ذاتها عدد من التحديات السياسية والأمنية والاقتصادية والإدارية والتي يمكن أن تشكل نظام الحكم والتفاعلات السياسية مستقبلاً وتؤثر على مشروع التنمية العراقي.

وقد تبني مجلس الوزراء ما يمكن تجاوزه البعض من الأطر النمطية وتوفير الدعم الشعبي لهذا المشروع كونه يمثل إستراتيجياً نقل العراق إلى فاعل إقليمي ودولي في حركة الاقتصاد والتجارة، الأمر الذي سينعكس على الدول الكبرى والتي لها مصالح في حركة التجارة ليكون هذا الأمر لصالح العراق مستقبلاً وللحفاظ على مكاسبه التجارية.

المبحث الاول :

المقدمة

تعود فكرة مشروع "طريق التنمية" إلى بدايات القرن العشرين، حيث تمثلت الفكرة الأصلية بإنشاء خط سكة حديد يربط بين البصرة وبغداد وبرلين، إلا أن اندلاع الحرب العالمية الأولى أدى إلى توقف المشروع. وعلى الرغم من ذلك، ظلّت الفكرة حاضرة في الخطط التنموية، وظهرت مجدداً تحت مسمى "القناة الجافة" في العقود الأخيرة، وتفاوت الاهتمام بها بين الحكومات العراقية المتعاقبة. وفي مارس ٢٠٢٣، تم الكشف رسمياً عن مشروع "طريق التنمية" خلال زيارة رئيس مجلس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني إلى تركيا، ليكون ذلك إيذاناً بإعادة إحياء هذا المشروع الطموح بحلّة جديدة.

تُعدّ الشبكات السككية من أهم مكونات البنى التحتية في مشروع طريق التنمية، إذ إن تحسين البنية التحتية للسكك الحديدية يُسهم في تعزيز كفاءة النقل وتوزيع البضائع والأفراد على امتداد البلاد، مما يدعم التجارة، ويُشجع على الاستثمار، ويوفر فرص العمل، إلى جانب تقليل الانبعاثات الضارة بالبيئة. ولهذا، فإن تطوير الربط السككي يُعد استثماراً استراتيجياً من شأنه دعم النمو الاقتصادي وتحسين جودة حياة المواطنين. ويمثل "طريق التنمية" اليوم مشروعاً جريئاً وضرورياً في بلد أنهكته عقود من الحروب والصراعات الإثنية والمذهبية والتوترات الجيوسياسية. ويهدف المشروع، الذي تُقدّر تكلفته بـ١٧ مليار دولار، إلى جعل العراق مركزاً إقليمياً للنقل، من خلال ربط مناطقه الجنوبية بالحدود التركية شمالاً، ما يجعله ممراً مهماً لحركة البضائع والطاقة في المنطقة.

كما يسعى العراق، من خلال هذا المشروع الضخم، إلى استثمار موقعه الجغرافي الاستراتيجي والمنافذ الحدودية التي تربطه بعدد من الدول، لبناء شبكة نقل متكاملة تربط الخليج بتركيا، ما يعزز الترابط الإقليمي ويُحسن سلاسل الإمداد. ومن خلال ذلك، ستُعزز مكانة العراق الجيوسياسية والجيواستراتيجية باعتباره ممراً للتجارة العالمية، وسيوفر المشروع عائدات مالية وفرص عمل كبيرة، مما يساهم في تقليل

دور طريق التنمية الجديد " القناة الجافة " وأثره على مستقبل العلاقات الاقتصادية

العراقية التركية

ا.م.د هيلين محمد عبد الحسين البديري

اعتماد البلاد على النفط كمصدر رئيسي للدخل، ويفتح آفاقاً جديدة للتنمية المستدامة في القطاعين العام والخاص.

الاطار النظري :

اولا- مشكلة البحث : تتمثل مشكلة البحث بما يلي :

- ١- ما هو أثر طريق التنمية بين العراق وتركيا في تطور العلاقات الاقتصادية بين البلدين؟
- ٢- هل لطريق التنمية دور في تعزيز التجارة بين البلدين ؟
- ٣- هل لطريق التنمية دور في تعزيز العلاقات السياسية والدبلوماسية بين البلدين ؟
- ٤- هل لطريق التنمية دور في تعزيز التنمية الاقتصادية بين البلدين ؟

ثانيا - فرضية البحث : تتمثل فرضية البحث بما يلي :

- ١- لطريق التنمية بين العراق وتركيا اثر في تطور العلاقات الاقتصادية بين البلدين؟
- ٢- لطريق التنمية دور في تعزيز التجارة بين البلدين ؟
- ٣- لطريق التنمية دور في تعزيز العلاقات السياسية والدبلوماسية بين البلدين ؟
- ٤- لطريق التنمية دور في تعزيز التنمية الاقتصادية بين البلدين ؟

ثالثا : هدف البحث : تسعى هذه الدراسة الى تحقيق الاهداف الاتية :

- ١- اعطاء صورة واضحة عن مشروع طريق التنمية بين العراق وتركيا .
- ٢- توضيح أثر طريق التنمية بين العراق وتركيا في تطور العلاقات الاقتصادية والتجارة والتنمية الاقتصادية والعلاقات السياسية والدبلوماسية بين البلدين؟

رابعا : الحدود المكانية : تتمثل حدود البحث المكانية بطريق التنمية الذي يربط مابين العراق وتركيا .

خامسا : منهج البحث

قد تنوعت اساليب منهجية الدراسة المتبعة في البحث حسب طبيعة المادة العلمية واسلوب معالجتها ، اذ اعتمدت الباحثة على المنهج الوصفي لوصف الظاهرة وصفا دقيقا ، اعتمادا على المعلومات المتعلقة بمنطقة الدراسة والاسلوب التحليلي المدعوم بالاساليب لان البحث العلمي ليس فقط جمع بيانات وعرضها في جداول وخرائط واشكال بيانية وانما تحليل المعلومات والبيانات التي تم الحصول عليها بشكل علمي من اجل اظهار صور التباين المكاني في منطقة الدراسة .

سادسا : هيكلية البحث

تضمن البحث اربعة مباحث فضلا عن المقدمة والخاتمة ، حيث ضم المبحث الاول المقدمة والاطار النظري للبحث والتي تمثلت بمشكلة البحث والفرضية والهدف والحدود المكانية والمنهجية والهيكلية ، في حين تناول المبحث الثاني : نبذة تاريخية عن منطقة الدراسة ، بينما المبحث الثالث تناول مشروع طريق التنمية وضم نبذة عن المشروع والدوافع والابعاد الاقتصادية للمشروع والمعوقات والتحديات امام المشروع ، اما المبحث الرابع فقد تناول نظرة مستقبلية لطريق التنمية وأثره في تطوير العلاقات الاقتصادية العراقية التركية وقد ضم سيناريو التقدم وسيناريو التراجع وسيناريو الاستمرارية ، وتضمن البحث العديد من الخرائط والصور التوضيحية ، اما الخاتمة قد تضمنت الاستنتاجات والمصادر .

المبحث الثاني : نبذة تاريخية عن منطقة الدراسة

يرتبط العرب والأتراك بروابط تاريخية وجغرافية وثقافية ودينية تعود إلى عدة قرون سابقة ويندر وجود مثل هذه الروابط بين أي من الأمم في العالم ، إذ تشير الدراسات التاريخية أن العلاقات العربية التركية لم تبدأ بفتح السلطان سليم الأول بلاد الشام ومصر عام (١٥١٧-١٥١٦) بل هي أقدم من ذلك بكثير، إذ جاء أول اتصال للعرب بالأتراك عام ٥٤ هـ عندما عبر عبد الله بن زياد والي خراسان في زمن

معاوية بن أبي سفيان نهر جيحون واستولى على المدن التركية بخارى ورامدين وبيكند ثم تتابعت الفتوحات الإسلامية في الأراضي التركية إلى أن استتب الأمر بعد مقتل خاقان الترك على يد القائد العربي نصر بن بشار عام ٧٣٨م، وبعد اعتناق القبائل التركية الإسلام تحول الأتراك إلى حماة الإسلام في الدولة العباسية .

منذ منتصف القرن الحادي عشر الميلادي خضع العراق وخراسان وبلاد الشام لسيطرة الأتراك السلاجقة قادة جيوش الدولة العباسية واستمر حال الترك في الدفاع عن المسلمين بعد اجتياح المغول لبغداد وبلاد الشام حيث أوقف القائدان التركيان قطز ونائبه بيبرس الزحف المغولي في معركة عين جالوت عام ١٢٦٠م وخلال أربعة قرون أمتزج الدم العربي بالدم التركي في معارك بوجه الإسبان والبرتغاليين لاحتلال البلاد العربية ، حيث بلغ التفاعل العربي التركي ذروته في العهد العثماني حتى تأسيس الدولة التركية الحديثة على يد مصطفى كمال أتاتورك بعد انتهاء الحرب العالمية الأولى (١) .

للموروث التركي علاقة قديمة مع العراق ، فقد أرتبط شعبها بالشعب العراقي بروابط ثقافية وسياسية واقتصادية ودينية منذ حقبة زمنية ليست بالقصيرة والتي ترجع إلى أيام الامبراطورية العثمانية عندما كانت خاضعة تحت سيطرتها ، وقد اتسمت العلاقات العراقية - التركية في خلال مدة الحكم الملكي في العراق بالاتجاه نحو خفض التقاطعات ونقاط الخلاف وصولاً الى تطور مستويات العلاقات الثنائية و جرى تسوية مشكلة عائدية ولاية الموصل والتي فتحت أفقاً جديدة للعلاقات بين البلدين و كانت تركيا من أوائل الدول التي أعلنت إعرافها بالعراق عام ١٩٢٧ ، كما تم تعيين وزيرين مفوضين في كل من أنقرة وبغداد ، فضلاً عن ذلك فقد تم تبادل المهارات بين البلدين ، ففي ايلول ١٩٣٠ قام وزير الخارجية العراقية السابق (نوري سعيد) بزيارة إلى تركيا تم خلالها البحث عن قضية الأمن على الحدود العراقية - التركية ، فضلاً عن بحث قضية النفط ، لقد أسهمت تلك الزيارة في تطوير العلاقات بين البلدين وتركت أثراً في نفوس المسؤولين الأتراك ، حيث أثار الرئيس التركي الأسبق (مصطفى كمال أتاتورك) في خطاب له في ايار ١٩٣١ عن العلاقات القائمة بين العراق وتركيا، اذ قال " ان علاقات تركيا مع العراق جارية بإخلاص، وهي تستند إلى رغبتهما في السلم والتعاون " . وعلى أثر ذلك وجه الرئيس التركي السابق (مصطفى كمال أتاتورك) دعوة للملك فيصل وبالفعل قام الملك فيصل الأول بزيارة تركيا في تموز (١٩٣١) وخلال اللقاء عبر كلاهما عن رغبة حكومتيهما في ترسيخ علاقات بلديهما وتطويرها بما يخدم مصالح شعبيهما وفي نهاية الزيارة تم تأكيد البلدين على ضرورة تأمين حفظ الأمن والنظام على الحدود ووجوب التمسك بمبدأ عدم افساح المجال في داخل الدولتين لأية محاولة ترمي الى الاخلال بأمن الآخر ، ثم تطورت العلاقات السياسية بينهما نحو استراتيجية إقليمية ، اذ أنضم العراق في ٨ تموز ١٩٣٧ الى ميثاق سعد آباد والذي تعهد جميع الاطراف فيه على الامتناع المطلق عن اي تدخل في شؤونهم الداخلية ومراعاة حرمة الحدود المشتركة فضلاً عن التشاور فيما يخص كل الاختلافات التي لها صيغة دولية ولها علاقة بمصالحهم المشتركة الى جانب الامتناع عن ممارسة أي عدوان تجاه أحدهما الآخر . وفي عام ١٩٤٦ وقع نوري السعيد رئيس الوزراء العراقي الأسبق معاهدة صداقة وحسن جوار بين البلدين . وشهدت العلاقات العراقية - التركية في شباط عام ١٩٥٥ مرحلة جديدة من التطور ، اذ وقع البلدان على معاهدة دفاع مشترك تضمنت التعهد بالتعاون لصد أي عدوان قد يقع على تركيا والعراق سواء من داخل المنطقة أو من خارجها استناداً إلى حق الدفاع الشرعي الذي أقرته المادة (٥١) من ميثاق الأمم المتحدة والذي أنضمت اليه كل من ايران والمملكة المتحدة والباكستان، كما أنضمت اليه الولايات المتحدة الأمريكية بوصفها عضواً مراقباً، وقد سميت تلك المعاهدة بحلف بغداد والذي أحدث نقلة نوعية في علاقات تركيا مع العراق، واستمر إتجاه التطور في العلاقة حتى العام ١٩٥٨ ، عندما حدث تغيير في نظام الحكم في العراق وتحوله نحو النظام الجمهوري، ليعلن انسحابه من حلف بغداد عام ١٩٥٩ ليتم نقل مقر الحلف من بغداد الى أنقرة واطلقت عليه فيما بعد تسمية (المعاهدة المركزية) وذلك في آب ١٩٥٩ ، وأثار انسحاب

(١) لطيف كامل عليوي ، تحليل جغرافي سياسي للسياسة الخارجية العراقية حيال تركيا وايران ، اطروحة دكتوراه ، كلية

دور طريق التنمية الجديد " القناة الجافة " واثرة على مستقبل العلاقات الاقتصادية

العراقية التركية

ا.م.د هيلين محمد عبد الحسين البديري

العراق من حلف بغداد الحكومة التركية التي أعلنت موقفها السلبي من ثورة ١٤ تموز ١٩٥٨ م ، انها غير مستعدة للاعتراف بنظام الحكم الجديد في العراق بل حتى انها حاولت التدخل عسكريا للاطاحة بنظام الحكم في العراق والقضاء على الثورة فيه ، الا انه ونتيجة للضغوط التي تعرضت لها تركيا من قبل القوى السياسية التركية وحتى من قبل ايران وباكستان أعلنت الحكومة التركية إعرافها الرسمي بالحكومة العراقية آنذاك ، وأخذت العلاقات بالتحسن بين البلدين لاسيما بعد عام ١٩٦٣ حيث عقدت العديد من الاتفاقيات ومنها تجارية في عام ١٩٦٥ وأخرى في مجال التعاون السياسي . كما وقعت في عام ١٩٧٢ بروتوكولا اقتصاديا مع العراق لتوسيع قاعدة التعاون الاقتصادي بينهما في مجالات النفط والتجارة والترانزيت ، ومن ثم التوقيع على اتفاقية من خط انابيب النفط في عام ١٩٧٣ .

وعلى الرغم من ان التعاون العراقي - التركي قد ازداد قوة في الثمانينيات ، تجد ان موقف تركيا من الحرب العراقية الايرانية (١٩٨٠ - ١٩٨٨) ، قد اتسم بالحياد ولعل سبب ذلك يعود الى العلاقات التجارية التي كانت تربطها بكلا البلدين العراق وايران ، في حين نجد ان موقفها من احتلال العراق للكويت في آب ١٩٩٠ على العكس من ذلك ، فقد عدت احتلال العراق للكويت فرصة ذهبية لاستعادة تركيا دورها الذي كان قد بدأ يضم ، اذ وفرت أزمة الخليج الثانية القاعدة الضرورية لتركيا كي ترى القدرة العسكرية تتفكك ، لذا وقفت تركيا في الايام الأولى من احتلال الكويت إلى جانب المعسكر المعادي للعراق ، وسمحت القوات التحالف الدولي باستخدام القواعد الاطلسية على أراضيها لتنفيذ غارات ضد العراق^(١).

يمتد تاريخ العراق وتركيا إلى العصور القديمة ، حيث شهدت المنطقة تبادلا ثقافيا وتجاريا وسياسيا ويمكن تقسيمها كما يلي :

- ١- الفترة القديمة : وتمثلت بالحضارة السومرية والبابلية التي تأسست في العراق وتأثرت بالثقافة السومرية والبابلية ، والإمبراطورية الآشورية التي نشأت في العراق وامتدت إلى الأناضول (تركيا الحديثة) ، والإمبراطورية الفارسية التي احتلت العراق وامتدت إلى الأناضول ، والإمبراطورية الرومانية والبيزنطية التي احتلت الأناضول وامتدت إلى العراق .
- ٢- الفترة الإسلامية : وتمثلت بالفتح الإسلامي حيث احتل المسلمون العراق وتركيا والخلافة العباسية التي تأسست في بغداد وامتدت إلى الأناضول والدولة السلجوقية التي تأسست في تركيا وامتدت إلى العراق .
- ٣- الفترة العثمانية : تمثلت بتأسيس الدولة العثمانية في تركيا عام ١٢٩٩ م والفتح العثماني للعراق حيث احتل العثمانيون العراق عام ١٥٣٤ م والحكم العثماني الذي استمر في العراق وتركيا حتى الحرب العالمية الأولى .
- ٤- الفترة الحديثة : تمثلت بالاحتلال البريطاني للعراق عام ١٩١٨ م ، وتأسيس الجمهورية التركية في تركيا عام ١٩٢٣ م ، والاستقلال العراقي عام ١٩٣٢ م ، والحرب العراقية - الإيرانية التي حدثت بين العراق وإيران واستمرت ثمان سنوات ١٩٨٠-١٩٨٨ م .
- ٥- الفترة المعاصرة : تمثلت بالغزو الأمريكي للعراق عام ٢٠٠٣ م ، والاستقلال العراقي مرة أخرى عام ٢٠١١ م ، والتعاون الاقتصادي والسياسي بين العراق وتركيا في مجالات التجارة والطاقة والسياحة^(١).

(١) منى حسين عبيد ، العلاقات العراقية التركية واثرها في استقرار العراق ، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية ، جامعة بغداد ، العدد ٦٠ ، ٢٠١٣ ، ص ٩١-٩٣ .

يحد العراق من من الشمال تركيا وارتبط ترسيم الحدود العراقية التركية بنشاط الفواعل الدولية في المنطقة العربية وما يجاورها ولا سيما بريطانيا التي كان لها من السطوة والنفوذ ما يؤهلها لأداء دور جيوسراتيجي مؤثر في نظام العلاقات الدولية على مستوى المنطقة والعالم ولأجل تحقيق مصالحها دخلت بريطانيا في صراع جيوبولتيكي مع الدولة العثمانية المسيطرة على العراق لمدة أربعة قرون ، أعقب ذلك اعلان الهدنة بينهما في ٣١ تشرين الأول عام ١٩١٨ ، علما بان القوات البريطانية قد وصلت حمام العليل وبقيت هناك الى العاشر من تشرين الثاني من العام نفسه ، اذ تقدمت ودخلت الموصل استنادا الى المادة السابعة من شروط الهدنة التي اعطت الحلفاء حق احتلال اي موقع سوقي يظهر فيه تهديد السلامة جيوش الحلفاء ، وكانت فترة العشرة ايام التي وقعت بين اعلان الهدنة ودخول القوات البريطانية الموصل الأساس الذي انطلقت منه الحركة الوطنية التركية بالمطالبة بالموصل وإدخالها ضمن ميثاقهم الوطني، على ان تكون الحدود السياسية بين تركيا والعراق تتماشى مع سلسلة جبال مكحول وحميرين^(١). الا ان البريطانيين عدوا دخولهم الموصل استكمالا للمحادثات ، طرحت المشكلة على عصبة الأمم وفقا لمقررات لوزان ، صدر قرار من مجلس عصبة الأمم باعتماد خط حدود مؤقت بطول ٣٣١ كم ، وأعقب ذلك تشكيل لجنة أممية لدراسة طبيعة الحدود من الناحية الجغرافية السكانية والتاريخية ، استمر عملها المدة ثلاثة أشهر بعدها قدمت تقريرها لعصبة الأمم^(٢)، وبناء على ذلك اقرت الأخيرة عائدة الموصل للعراق مع تعديل بسيط في حدود خط بروكسل اذ كان الأخير يعتمد قسم السلسلة الجنوبية لجبال طوروس وأصبح الخط الجديد يسير مع اقدام الجبال جنوبا مما اعطى أفضلية عسكرية لتركيا ، تلاها عقد معاهدة ثلاثية بين العراق وتركيا وبريطانيا تم بموجبها الاقرار والترسيم النهائي للحدود العراقية التركية، وكان ذلك في حزيران عام ١٩٢٦ ليصل طول خط الحدود الى (٣٧٧) كم^(٣).

بناء على ما تقدم يتضح بأن الحدود العراقية التركية قد رسمت وفق معاهدات واسس دولية وقبلت الدولتان كلتاهما بذلك ، الا ان تركيا تتبنى في بعض الاحيان توجهات مؤثرة في الداخل العراقي بدواعي المصالح التركية التاريخية في العراق ولاسيما في الجزء الشمالي منه وتحديد كركوك، مما اثر سلبا على صانع القرار السياسي في الأخير، ومن ثم في سياسته الخارجية تجاهها ، اذ ان المتنبع للسياسة الخارجية العراقية حيال تركيا يجدها متذبذبة بين التحسن والتراجع تبعا لمواقف صناع القرار في تركيا الفاعلة جيوبولتيكي في جوارها الجغرافي^(٤).

المبحث الثالث : مشروع طريق التنمية

طريق التنمية أو القناة الجافة : هو مشروع عراقي لربط سككي و بري بين تركيا وأوروبا شمالاً والخليج العربي جنوباً، لنقل البضائع بين الخليج وأوروبا، وأن المشروع سيخدم المنطقة اقتصادياً وسيُنقل البضائع من أوروبا إلى الخليج وبالعكس عبر العراق ، و أن كلفته تصل الى ١٧ مليار دولار وسينجز بمدة قياسية ابتداء من سنة ٢٠٢٤ حتى سنة ٢٠٢٨ ، السكة الحديدية المخططة من ساحل الخليج العربي حيث ميناء الفاو الكبير العراقي في جنوب العراق إلى منفذ فيشخابور العراقي في شمال العراق المتاخم للحدود التركية، طول السكة ١١٧٥ كيلومترا وطول الطريق البري بين الفاو ومنفذ فيشخابور ١١٩٠ كيلومتر ، ولكل من سكة الحديد والطريق البري مسار، فلا يلتقيان إلا في شمال محافظة كربلاء فيستمر سيرهما

(١) لطيف كامل عليوي ، تحليل جغرافي سياسي للسياسة الخارجية العراقية حيال تركيا وايران ، مصدر سابق ، ص ٢٤ .

(٢) خطاب صكار العاني ونوري خليل البرازي ، جغرافية العراق ، ط ١ ، بغداد ، ١٩٧٩ ، ص ٣٥ .

(٣) ابراهيم خليل احمد وجعفر عباس حميدي ، تاريخ العراق المعاصر ، جغرافية العراق ، دار ابن الاثير للطباعة والنشر ، الموصل ، ٢٠١٠ ، ص ٤٦- ٤٨ .

(٤) لطيف كامل عليوي ، تحليل جغرافي سياسي للسياسة الخارجية العراقية حيال تركيا وايران ، مصدر سابق ، ص ٢٥ .

دور طريق التنمية الجديد " القناة الجافة " وأثره على مستقبل العلاقات الاقتصادية

العراقية التركية

ا.م.د هيلين محمد عبد الحسين البديري

متقاربين حتى منفذ فيشخابور، وإن هذا الطريق الاستراتيجي "سينقل البضائع بمختلف أنواعها من أوروبا إلى تركيا عبر العراق وإلى الخليج وتمر السلع والموارد الخليجية من الخليج عبر العراق، ثم تركيا وأوروبا"، وأن الطريق لا تريد له الحكومة أن يصبح ترانزيت، بل ترغب بأن يتحول هذا الخط البري والسكة الحديدية إلى طريق وشريان حيوي للاقتصاد، وهناك مخططات لمدن صناعية ومدن إسكان تحاط بالطريق وسيشهد عبور آلاف الشاحنات المقبلة من ٢٥ دولة".

من الجانب التركي يربط طريق التنمية بين شانلي أورفا و معبر أوفاكوي في نينوى شمال العراق، وسيبلغ طول الطريق السريع الذي يمر عبر البلاد ١٩١٢ كيلومتر، بعد إضافة مسافة جديدة بطول ٣٢٠ كم وضمن مشروع التنمية ، ويبلغ طول خط السكك الحديدية الذي يمر عبر البلاد (٢٠٨٨) كم، بعد إضافة خط جديد بطول ٦١٥ كم .

أن الامارات أعربت عن رغبتها الجادة في المشاركة في مشروع طريق التنمية الحيوي لما له من أهمية لجميع دول المنطقة ، وكذلك قطر وقّعت في عام ٢٠٢٤ في بغداد على مذكرة تفاهم للتعاون المشترك في مشروع طريق التنمية وتطوير ميناء الفاو بين مع حكومات جمهورية العراق ودولة الإمارات العربية المتحدة، وجمهورية تركيا^(١).

خريطة (١) توضح طريق مشروع التنمية



المصدر : [https://mecouncil.org/ar/publication/8%](https://mecouncil.org/ar/publication/8%8)

(١)

<https://ar.m.wikipedia.org/wiki/>

خريطة (٢) توضح طريق مشروع التنمية



المصدر : <https://www.rudawarabia.net/arabic/middleeast/iraq>

اولا : نبذة عن مشروع طريق التنمية

يهدف مشروع طريق التنمية العراقي إلى إنشاء شبكة نقل عابرة للحدود تربط بين منطقة الخليج وتركيا، من أجل تعزيز مكانة العراق الجيوسياسية باعتباره ممر للتجارة العالمية وتوفير عائدات مالية من شأنها تقليل اعتماد البلاد على الموارد الهيدروكربونية ، لكن هذا المشروع يواجه عقبات عدّة منها تحديات على مستوى التمويل ومستوى التطبيق، والفساد المستشري فضلا عن انعدام الامن والاستقرار في العراق وسعي دول اخرى الى تقويض نجاحه لترقية مشاريعها الخاصة العابرة للحدود في المنطقة . يُعد طريق التنمية مشروعا عراقيا يهدف إلى إنشاء بنية تحتية من الطرق والسكك الحديدية للربط بين منطقة الخليج وتركيا عبر العراق مستفيدا من الموقع الجغرافي للعراق ومنافذها الحدودية مع عدد من الدول المجاورة ، ويحاول طريق التنمية ارساء نموذج تنموي جديد من شأنه تحقيق الاستقرار السياسي في العراق والتخفيف من وطأة العواقب الوخيمة الناجمة عن اقتصاده الريعي ، لذا ينبغي على العراق حجز مكان لنفسه وسط مشهد إقليمي يخيم عليه التنافس الجيوسياسي والجيواقتصادي ، نظرا إلى إطلاق مشاريع عدة تهدف إلى إنشاء ممرات تجارية في المنطقة وان كل تركيا وإيران والكويت تعمل على عرقلة خطط العراق الرامية إلى إنجاز طريق التنمية .

ان طريق التنمية نموذج تنموي جديد في العراق انبثق عقب مرحلة من انعدام الاستقرار السياسي والاجتماعي في العراق وتنامي خلالها الاستياء الشعبي من العيوب التي شابت طريقة إدارة البلاد سياسيا واقتصاديا فكان المشروع كوسيلة لتهدئة السخط الاجتماعي من خلال إظهار نية الحكومة إطلاق مشاريع عملاقة وتنويع اقتصاد البلاد الذي يعتمد اليوم إلى حد بعيد على النفط والغاز، إنما من دون السعي إلى إحداث تغيير جذري في علاقات القوة السائدة ونظام الحكم القائم في العراق ، لقد تبنت حكومة رئيس الوزراء محمد شياع السوداني مشروع طريق التنمية، الذي تعتبره وسيلة لتسريع وتيرة النمو الاقتصادي في العراق وتعزيز روابط البلاد بالأسواق العالمية وتوفير مصادر دخل وفرص عمل جديدة ومع أن المشروع ومرحلة تنفيذه الأولية سيقا عملية تشكيل حكومة السوداني (١).

يهدف مشروع طريق التنمية إلى تقليص وقت السفر بين آسيا وأوروبا من خلال ربط البصرة في العراق بأوفاكوي في تركيا وهو يضاف إلى مشروعي الحزام والطريق والممر الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا كواحد من مشاريع التكامل الاقتصادي الكبرى في المنطقة وفي حين استقطبت هذه المشاريع الطموحة تغطية إعلامية واسعة ، الا أن تفاصيلها بقيت مبهمّة مع ذلك، مشروع

<https://www.rudawarabia.net/arabic/middleeast/iraq>

(١)

دور طريق التنمية الجديد " القناة الجافة " واثرة على مستقبل العلاقات الاقتصادية

العراقية التركية

ا.م.د هيلين محمد عبد الحسين البديري

طريق التنمية مرشح بقوة ليبصر النور ، ويجمع بين مجموعة من مشاريع بنى تحتية هي قيد التنفيذ بالفعل بما فيها مراكز لوجستية ومجمعات صناعية وشبكات لخطوط أنابيب النفط والغاز .
ان هذا المشروع سيزيد من قدرة 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 ٢٠١٠ وبدأ العمل عليه في ٢٠١٣ ، ليشكل المحطة الجنوبية للمشروع ومن المتوقع استكماله بحلول العام ٢٠٢٨ كأول مرحلة من مراحل المشروع الثلاثة وسيربط طريق التنمية الذي يتألف من خط بري وخط سكة حديد ما يتيح الوصول إلى البحر الأبيض المتوسط عبر ميناء مرسين، وإلى أوروبا عبر الطرق البرية من إسطنبول (٢).

الشكل (١) صورة توضيحية لمروع طريق التنمية



المصدر : <https://title.news/uploads/posts/2024-02/>

اما الخطة الزمنية لمشروع طريق التنمية تتمثل بالمراحل التالية :
١ - المرحلة الأولى (٢٠٢٥-٢٠٢٨): وهي مرحلة التخطيط والتصميم .
الشكل (٢) صورة توضيحية لمروع طريق التنمية



المصدر : <https://title.news/uploads/posts/2024-02>

- ٢- المرحلة الثانية (٢٠٢٨-٢٠٤٠): وهي مرحلة التنفيذ.
 - ٣- المرحلة الثالثة (٢٠٤٠-٢٠٥٠): وهي مرحلة التقييم والتحسين.
- وهذا يعني ان إنجاز المرحلة الأولى من مشروع طريق التنمية سيكون عام ٢٠٢٨ حسب المخطط والمرحلة الثالثة عام ٢٠٥٠ وبذلك يحق للمشروع ان يأخذ لقب الطريق الاستراتيجي على المستوى الزمني وعلى سعة وامتداد الرقعة الجغرافية التي يغطيها المشروع ، وحسب التقديرات الاقتصادية من المتوقع ان يوفر طريق التنمية مئات الآلاف من فرص العمل، حيث ستكون تكلفة المشروع ١٧ مليار دولار، منها ٦,٥ مليار للطريق السريع و ١٠,٥ مليار لسكة القطار الكهربائي، مما يعني تشغيل عدد هائل من الاختصاصات والخبرات والقوى العاملة^(١).
- ويمكن القول بان مشروع طريق التنمية بين العراق وتركيا هو مشروع استراتيجي يهدف إلى تعزيز التعاون الاقتصادي والتنمية المستدامة بين البلدين . وتعزيز التجارة الثنائية والاستثمارات المشتركة وتطوير البنية التحتية والخدمات و تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية وتحسين مستوى المعيشة للشعوب العراقية والتركية ، وله دور مهم في تحسين شبكات الطرق والجسور بين البلدين وتطوير الموانئ على الحدود وتعزيز التعاون في مجال الطاقة وتعزيز التعاون في مجال الزراعة وتعزيز السياحة الثقافية والدينية وتعزيز التعاون في مجال الصناعة وتعزيز التعاون في مجال التكنولوجيا ، وان التطور في هذه المجالات من شأنه يعمل على زيادة التجارة بين البلدين وتوفير فرص عمل وتحسين مستوى المعيشة وتعزيز الاستقرار الاقتصادي والتكامل الاقتصادي الإقليمي .
- تم طرح مشروع طريق التنمية أو القناة الجافة في (٢٠٢٣-٢٠٥٠-٢٧) ليضم مع العراق دول الخليج وإيران وتركيا وهو مشروع عراقي للربط السككي وانشاء الطرق لبرية بين تركيا و أوروبا شمالاً والخليج العربي جنوباً، اذ يتم بموجبه نقل البضائع بين الخليج و أوروبا، وحسب الحكومة العراقية فانه سيخدم المنطقة اقتصادياً لأنه سينقل السلع والبضائع من أوروبا إلى الخليج وبالعكس من خلال العراق، وتصل كلفته الى (١٧) مليار دولاراً) حيث سيتم انجازه بمدة قياسية ابتداء من عام ٢٠٢٤ وحتى عام ٢٠٢٨، وأن السكة الحديدية المخطط انشاءها من ساحل الخليج العربي حيث ميناء الفاو الكبير العراقي في جنوب العراق ولغاية منفذ فيشخابور العراقي في شمال العراق المحاذي للحدود التركية، وان طول السكة سيكون بحدود (١١٧٥) كيلومتراً، اما طول الطريق البري بين الفاو وبين منفذ فيشخابور سيكون بنحو (١١٩٠) كيلومتراً، وان لكل من سكة الحديد والطريق البري مسار خاص به، فلا يلتقيان إلا في شمال محافظة

(١)

دور طريق التنمية الجديد " القناة الجافة " واثرة على مستقبل العلاقات الاقتصادية

العراقية التركية

ا.م.د هيلين محمد عبد الحسين البديري

كربلاء حيث يستمر سيرهما متقاربين لغاية منفذ فيشخابور، وحسب الحكومة العراقية فإن هذا الطريق الاستراتيجي (سينقل السلع البضائع بمختلف أنواعها من أوروبا إلى تركيا من خلال العراق إلى الخليج، وتمر السلع والضائع والموارد الخليجية من الخليج من خلال العراق إلى تركيا وأوروبا)، أن الطريق لا تريد له الحكومة أن يكون مجرد ترانزيت بل أنها ترغب أن يتحول الخط البري وكذلك السكة الحديدية إلى طريق وشريان اساسي للاقتصاد وهناك مخططات لمدن صناعية وكذلك مدن إسكان تحاط بالطريق، حيث سيشهد مرور آلاف الشاحنات التي تأتي من ٢٥ دولة (٢١). وكذلك الدور التركي في المشروع العراقي: ان طريق التنمية العراقي سيعزز مكانة تركيا كمركز مهم للطاقة والتجارة اذ انه سيمكن تركيا من نقل النفط وكذلك الغاز الطبيعي من العراق إلى الأسواق العالمية بحسب وكالة فرانس برس، ان مشروع طريق التنمية" الذي أعلنه رئيس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني أواخر مايو/أيار من العام ٢٠٢٣ سيعزز سياسة تركيا المتمثلة في كونها دولة أساسية في مجال الطاقة. كما ان هذا المشروع التنموي الذي يضم الطريق البري والحديدي الممتد من العراق إلى تركيا وموانئها، يوصف بأنه أساس الاقتصاد المستدام غير النفط، حيث يسمح لتركيا بنقل الطاقة النفط والغاز الطبيعي من العراق إلى الأسواق العالمية، كما ان ميناء الفاو الكبير سيزيد من إمكانيات تركيا لتصدير الطاقة، فتركيا يمكن أن تنقل موارد الطاقة من العراق إلى الأسواق العالمية وبذلك تلعب دورا فاعلا في تجارة الطاقة، هذا و قال الخبير الاقتصادي في شؤون العراق بمركز دراسات الشرق الأوسط "ORSAM"، واثق السعدون، إن (دفع عجلة التعاون الاقتصادي الاستراتيجي بين كل من العراق وتركيا ومن خلال مشروع طريق التنمية سيرفع البلدين إلى دور ريادي متكامل في التجارة العالمية وكذلك خطوط نقل الطاقة)، وأضاف: (بخطوط نقلها المتطورة، ستكون تركيا بوابة للعراق إلى أوروبا، وبالتالي سيشكل البلدان جسراً بين أوروبا وآسيا)، وقد أكدت تركيا عزمها العمل مع العراق من اجل إنجاز مشروع طريق التنمية الهادف إلى بناء ممر نقل بري وسكة حديد يمتد من البصرة إلى حدود تركيا، وقد اتخذت تركيا خطوة مهمة تظهر إرادتها للعمل مع العراق لتحقيق هذا الهدف، من خلال إعلان أنقرة، وأكدت بان طريق التنمية لا يعتبر مشروعاً استراتيجياً مهما لتركيا والعراق فحسب، بل للمنطقة بأسرها، وأوضحت بأن ملايين الأشخاص وفي مناطق واسعة من أوروبا إلى الخليج سيمكنهم الاستفادة من القيمة المضافة التي ستظهر مع إنشاء هذا الطريق، كما اكدت تركيا بان هذا المشروع سيعزز التعاون الإقليمي ويطور تجارتنا ويقوي علاقتنا الإنسانية، ونذكر أن الدول الشقيقة الأخرى أيضا تهتم بهذا المشروع، أننا على ثقة بأننا مع مشاركتهم، سنتمكن من تحويل مشروع طريق التنمية إلى طريق الحرير الجديد لمنطقتنا) (٢٢).

وايضا هدف العراق من مشروع طريق التنمية و يهدف العراق من مشروع طريق التنمية إلى اختصار مدة السفر بين آسيا وأوروبا وتركيا من خلال العراق ، فضلا عن رغبته في أن يكون مركزا مهما للمرور في المنطقة، ويسهم المشروع المعروف كذلك باسم طريق حرير العراق)، في قيام التجارة وبشكل أسرع وأكثر كفاءة، ليكون طريقا منافسا لقناة السويس. وقد ابدت قطر رغبته باستثمار (٥) مليارات دولاراً بالعراق في الاعوام القادمة، كما ويربط مشروع طرق التنمية ميناء الفاو في الخليج العربي بتركيا من خلال السكك الحديدية والطرق السريعة ومن المقرر بأن يكون أكبر ميناء في الشرق الأوسط مخطط الانتهاء منه في العام ٢٠٢٥)، وتبلغ الميزانية الاستثمارية للمشروع نحو (١٧) مليار دولاراً)، على أن يتم إنجازه بثلاث مراحل، تنتهي الأولى في عام

٢٠٢٨ والثانية في العام ٢٠٣٣ والثالثة في عام ٢٠٥٠، أن للميناء أهمية بالنسبة للاقتصاد العراقي حيث انه سيققل من اعتماد الدخل القومي للعراق على النفط من ٤٠ الى ٦٠% بالمائة، وان المشروع سيكون بديلاً للعراق الذي يعتمد دخله على النفط فقط، والجدير بالذكر فانه مع اندلاع الحرب بأوكرانيا فإن روسيا قد فقدت مكانتها كمورد موثوقا للطاقة احتياجاتها من الطاقة، وهناك جدل عالمي حول كيفية إيصال الغاز

الطبيعي المسال القطري إلى أوروبا بعد اندلاع الحرب الروسية الأوكرانية في فبراير/ شباط ٢٠٢٢ ، لذا فإن ميناء الفاو الكبير يقدم نفسه بديلاً أفضل لنقل الغاز القطري إلى أوروبا من خلال الأراضي العراقية، وذلك نظراً لجذواه الاقتصادية بمسار أقصر، وشهد المشروع مشاركة ١٠ دول إقليمية، وهي السعودية وتركيا وسوريا والأردن والكويت والبحرين وقطر والإمارات والبحرين وإيران بعد اعلان الحكومة العراقية عن مشروع (طريق التنمية) لربط ميناء الفاو الكبير بتركيا وصولاً إلى أوروبا، خلال مؤتمر في بغداد في مايس ٢٠٢٣ مع مسؤولي النقل من دول الجوار، وذكر رئيس وزراء العراق محمد شياع السوداني) إن المشروع البالغ طوله ١٢٠٠ كيلومتر)، والذي يمتد من الحدود مع تركيا في الشمال إلى الخليج في الجنوب، سيكون له دورا مهما لاقتصاد مستدام لا يعتمد على النفط، ويسهم في التكامل الإقليمي، ويرى الدكتور عبد الرحمن المشهدي، أستاذ الاقتصاد في الجامعة العراقية، أن هذا المشروع يعد بمثابة إحياء لمشروع (البصرة – برلين) الذي كان قد اتفق عليه الإمبراطور الألماني (فيلهلم الثاني والسلطان العثماني (عبد الحميد الثاني) قبل أكثر من قرن من الزمان يهدف ربط الشرق الأوسط مع القارة الأوروبية، ويوضح المشهدي بأن أكبر مكسب سيكون للاقتصاد العراقي من المشروع هو تطوير قطاع النقل المتهاك، والذي سيتيح نهضة في القطاعات المختلفة (الصناعة والزراعة والسياحة) وغيرها من القطاعات التي عانت خلال الأربعين عام الماضية، وبحسب المشروع فإنه سيمثل تنمية عراقية شاملة إذ ستبنى مدن صناعية قريبة من الطريق، ويتم إنشاء مدن سكنية جديدة تبتعد عن مراكز المدن الكبرى بنحو ١٠ إلى ٢٠ كيلومترا على أقل تقدير، وتستوعب عددا كبيرا من السكان ليكون حلا للأزمة السكنية في العراق). فضلا عن الانتعاش التجاري، حيث سيوفر هذا الطريق الآلاف من فرص العمل، لاسيما بعد أن يتم تحويل الفاو إلى مدينة صناعية كبيرة بعد أن تُنقل إليها بعض المصانع الدولية كما سيصب المشروع الضخم أيضا في مصلحة قطاع المياه في العراق، حيث يشمل خطة لتحلية مياه البحر، في الوقت الذي يشهد فيه العراق أزمة في مياه الشرب و تخطط حكومة العراق الى إنشاء قطارات ذات سر رعة عالية لنقل السلع والبضائع وبسرعة تبلغ (١٤٠) كيلومترا في الساعة، بينما تقدر السرعة القصوى لنقل الركاب بـ (٣٠٠) كيلومتر في الساعة. تمويل مشروع طريق التنمية العراقي: تقدر التكلفة الأولية لمشروع طريق التنمية (ب ١٧ عشر مليار دولاراً) ^(١)

ثانيا : الدوافع والابعاد الاقتصادية للمشروع

ان نجاح مشروع طريق التنمية ، فإن ميناء الفاو الذي يُخطط له بأن يكون أكبر ميناء في الشرق الأوسط سيصبح نقطة محطة رئيسية في نقل البضائع ، كما يستفيد العراق أيضاً من إنشاء مشاريع بنية تحتية مهمة ممثلة بالسكك الحديدية والطرق البرية والموانئ، ومن المرجح أن 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 ٢٠ يوماً بالمقارنة مع الطريق الذي يمر بالبحر الأحمر وقناة السويس . وأن مشروع طريق التنمية سيوفر كثيراً من الإيرادات للعراق لأنه سيكون إلى جانب تركيا ممراً باتجاه أوروبا .

أن العراق يبذل جهوداً كبيرة لإتمام الجزء المتعلق بها من هذا المشروع لأنها تنظر له بأهمية كبيرة فهو يشكل رؤية مستقبلية اقتصادية واعدة لبغداد ، وقد تم تنفيذ ٨٥% من ميناء الفاو و ٥٥% من السكك الحديدية و ٣٥% من الطرق البرية من المرحلة الاولى .

وتلعب تركيا دوراً مهماً في مشروع طريق التنمية ، إذ ستكون بوابة دول الخليج إلى أوروبا ما يؤكد أهميتها الجيوسياسية نظراً لقربها من احتياطات الطاقة في الشرق الأوسط والقوقاز ومحاذاتها للدول الأوروبية . وأن تركيا ستحقق عائدات اقتصادية مهمة من هذا المشروع تتمثل في أرباح رسوم النقل وتدفق الاستثمارات. ويمكن القول بان اهم الدوافع والابعاد الاقتصادية لمشروع طريق التنمية بين العراق وتركيا كما يلي :

() المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية/ عدد خاص لوقائع المؤتمر العلمي الدولي/ السادس والسنوي/ السابع عشر لسنة ٢٠٢٣، بعنوان/ القيادة الرشيدة والتنمية المستدامة سبل الإصلاح الاقتصادي العراقي.

دور طريق التنمية الجديد " القناة الجافة " واثرة على مستقبل العلاقات الاقتصادية

العراقية التركية

ا.م.د هيلين محمد عبد الحسين البديري

أ - الدوافع الاقتصادية وتتمثل بما يلي (زيادة التجارة الثنائية و تعزيز التجارة في مجالات النفط، الغاز، الزراعة، السياحة، والصناعة وتطوير البنية التحتية من خلال تحسين شبكات النقل، الطرق، الجسور، والموانئ واستثمارات مشتركة من خلال تشجيع الاستثمارات التركية في العراق، خاصة في مجالات الطاقة، الزراعة، والصناعة و تطوير وتعزيز الاقتصاد المحلي في العراق من خلال تحسين الخدمات والبنية التحتية و توفر فرص عمل جديدة في العراق وتركيا.

ب - الأبعاد الاقتصادية وتتمثل بما يلي (تطوير وتعزيز التعاون في مجال الطاقة خاصة في النفط والغاز ، تطوير و تعزيز التعاون في مجال الزراعة خاصة في إنتاج المحاصيل الاستراتيجية ، تطوير وتعزيز السياحة الثقافية والدينية بين البلدين ، تطوير وتعزيز شبكات النقل بين البلدين خاصة في مجالات التكنولوجيا والسيارات ، تطوير و تحسين شبكات النقل بين البلدين خاصة في مجال الطرق والجسور ، تطوير وتعزيز التجارة الحرة بين البلدين من خلال اتفاقيات تجارية تفضيلية ، تطوير وتعزيز التعاون المالي بين البلدين، خاصة في مجال الاستثمار والتمويل^(١).

كما ويستهدف المشروع تنويع الاقتصاد المحلي وتقليل الاعتماد على النفط، وخلق فرص عمل جديدة لتقليل حجم البطالة، خصوصاً في أوساط الشباب ، تُقَدِّر الحكومة العراقية عائدات المشروع في حال تنفيذه بأربعة مليارات دولار سنوياً، وهو ما سيؤمِّر دخلاً إضافياً غير نفطي (تعتمد الميزانية الحكومية في العراق على عائدات النفط بنسبة ٩٣%) وتتجاوز الرؤية الحكومية للمشروع المنفعة الاقتصادية المباشرة إلى اعتباره وسيلة مُجدية لإحداث تنمية اقتصادية شاملة في المحافظات والمناطق التي يمر بها الطريق، عبر ما سيخلقه من فرص وظيفية، ومن مشاريع ثانوية، وإسهام ذلك في تشجيع الهجرة خارج المدن وإنشاء مدن جديدة، وتنشيط القطاع الخاص وتقليل الطلب على التوظيف الحكومي^(٢). وكذلك يكمن خلف إطلاق مشروع طريق التنمية من قِبَل الحكومة العراقية العديد من الدوافع، لعل أهمها:

١- تهدف الحكومة العراقية من وراء المشروع أن تصل إلى مصدر دخل إضافي للاقتصاد العراقي والتقليل من الاعتماد على واردات النفط في ظل اقتصاد أحادي الجانب، كون هذا المشروع يسهم في تنويع الاقتصاد المحلي وإيجاد فرص عمل جديدة لمعالجة البطالة والحصول على أرباح مالية، ويسهم في تحقيق نمو اقتصادي في عموم البلاد، وبخاصة المحافظات التي يمر فيها الطريق.

٢- هنالك دوافع سياسية خاصة بحكومة السودان تتجلى بسعيها إلى أن يكون المشروع بمثابة منجز لها يعكس جدّيتها في تبني برنامج تنموي طموح يعالج الوضع الاقتصادي في البلاد، ومن الممكن أن يخدم الحكومة في مدى شعبيتها، وكذلك يخدم أي حملة انتخابية من الممكن أن يقودها السوداني مستقبلاً، فضلاً عن أن مشروع طريق التنمية يتناسب مع إظهار الحكومة بأنها حكومة خدمات معنية بتطوير الوضع الاقتصادي والخدمي، وتوفير فرص العمل بدلاً من استهلاك نفسها في التنافس والأزمات السياسية مع القوى السياسية المعارضة لها.

٣- تسعى الحكومة العراقية للاستفادة من مناخ التهدة بين القوى العربية والإقليمية المتصارعة، الذي تشهده المنطقة؛ بغية تعزيز دور العراق كحلقة وصل بين مختلف الأطراف في المنطقة، ونقطة تلاقي

(١)

<https://mecouncil.org/ar/publication/>

(٢)

<https://marsaddaily.com/news.aspx?id=12042&mapid=1>

بينها، بدلاً من أن يكون ساحة للصراع، فكان مؤتمر إعلان المشروع مناسبة لجمع جميع الدول العربية والإقليمية المعنية بالأمر.

٤- إن المشروع يُعدُّ إحدى أدوات الحكومة العراقية التي يمكن أن تسهم في توسيع شراكات العراق الخارجية وتسويق آليات النمو الجيوسياسية في مكانة العراق التي يسعى إلى تحقيقها واستعادتها كقوة فاعلة في خريطة المنطقة الاقتصادية والسياسية.

٥- رغبة العراق في الانفتاح إقليمياً ودولياً عبر إيجاد منافذ جديدة من خلال تركيا إلى أوروبا، فالعراق الذي يملك احتياطات كبيرة من النفط والغاز الطبيعي، يحتاج إلى منافذ وموانئ أخرى غير منفذه على الخليج العربي الذي يتأثر بين الحين والآخر بالأزمات والصراعات بين إيران والولايات المتحدة الأمريكية ودول المنطقة.

٦- تهدف الحكومة العراقية إلى تحقيق العديد من الأبعاد، ومنها أن الطريق له أبعاد ربط بطبيعة استقرار العراق على الصعيد السياسي، كونه سيُنفَّذ من قبل شركات إقليمية ودولية، وبالنتيجة ستسهم الشراكة الاقتصادية مع دول هذه الشركات في تعزيز الاستقرار السياسي للبلاد، مثلما أن الطريق سيكون نقطة انطلاق للمصالح العراقية مع مصالح دول المنطقة^(١)

ثالثاً : المعوقات والتحديات أمام المشروع

هناك العديد من المعوقات أمام مشروع طريق التنمية بين العراق وتركيا تشمل : المعوقات السياسية مثل التوترات السياسية بين البلدين وعدم استقرار الحكومة العراقية والقضايا الحدودية والترسيمية و تدخل دول ثالثة في الشؤون العراقية و الخلافات حول السياسات الاقتصادية والسياسية . والمعوقات الاقتصادية مثل انخفاض أسعار النفط و التضخم والبطالة في العراق و نقص الاستثمارات في البنية التحتية و تعطيل مشاريع مشتركة بسبب المخاطر المالية والقيود التجارية والجمركية . المعوقات الأمنية مثل الإرهاب والجريمة المنظمة و التوترات الأمنية على الحدود وعدم استقرار الأمن في المناطق الحدودية والهجمات على مشاريع البنية التحتية والخلافات حول التعاون الأمني . والمعوقات البيئية مثل تلوث البيئة الناتج عن النشاطات الاقتصادية و الجفاف في المناطق الحدودية وتدهور الموارد المائية وعدم وجود سياسات بيئية فعالة و التأثيرات السلبية على التنوع البيولوجي . اما المعوقات الثقافية مثل عدم فهم الثقافة التركية في العراق و القضايا اللغوية والثقافية و التوترات بين الطوائف والقوميات وعدم وجود برامج ثقافية مشتركة و القضايا المتعلقة بالهوية الوطنية .

إن كان قادة العراق ينظرون إلى مشروع طريق التنمية على أنه حلٌّ سحري لمشاكل البلاد الكثيرة ، يبقى أن هذه المشاكل نفسها هي التي قد تسهم في إعاقة أو وقف تنفيذه ، وتشمل هذه العقبات **انعدام الفعالية وانتشار الفساد داخل المؤسسات الحكومية**، ما يؤدي إلى عرقلة تنفيذ مشاريع كبرى في البلاد وحرف المبالغ الكبيرة اللازمة لتمويلها عن وجهتها وتتمثل مشكلة محتملة ثانية في انعدام الأمن والاستقرار السياسي ، الأمر الذي قد لا يعيق استكمال المشروع فحسب ، بل قد يبعد أيضاً العملاء والمستثمرين ، أما العقبة الثالثة فتكمن في **التنافس الجيو-اقتصادي والجيوسياسي الشديد حول مشاريع الممرات التجارية الإقليمية** ، ما يعني أن بعض البلدان اما ستعارض طريق التنمية أو ستظل غير داعمة له . وسنتناول هذه العقبات كما يلي :

١- **انعدام الفعالية والفساد**: أثارت حملة حكومة السودان الرامية إلى تسويق مشروع طريق التنمية داخل البلاد وخارجها اعتراضات أو تحفظات فقد شكك بعض الخبراء في الجدوى العملية للمشروع وفي قدرته على خفض تكاليف النقل الدولي، نظراً إلى الوضع الأمني المضطرب في العراق، والذي يفرض أقساط تأمين مرتفعة على الشركات و يرى منتقدو طريق التنمية أن المشروع كان يتطلب اتخاذ إجراءات أولية عدة لم تُنفَّذ على الإطلاق وبدا أن الحكومة العراقية تواجه ضغوطاً لإثبات التزامها بتطوير البنية التحتية من خلال تضخيم الفوائد المحتملة ما حجب ربما أولوية التركيز على إجراء مراجعة متأنية للمشروع .

(١) د. مثنى العبيدي استاذ العلوم السياسية والدراسات الدولية -جامعه تكريت -كلية العلوم السياسية

دور طريق التنمية الجديد " القناة الجافة " واثرة على مستقبل العلاقات الاقتصادية

العراقية التركية

ا.م.د هيلين محمد عبد الحسين البديري

٢- غياب الأمن والاستقرار عقبة إضافية: يعاني العراق أيضا من مشكلة انعدام الأمن والاستقرار التي لن تحدّد فحسب من سيختار استخدام طريق التنمية، بل أيضا من قد يستثمر في المشروع ، فمثلا تعترض حكومة إقليم كردستان على المشروع لأن الخطة الأولية للطريق الرئيس استبعدت الإقليم الذي يتشارك حدودا مع تركيا وتجاوزته ليمرّ الطريق عبر محافظة نينوى وتعتقد السلطات الكردية أن استبعاد الإقليم من الخطة له دوافع سياسية واقتصادية ويهدف إلى إضعاف المنطقة الكردية. وقد تعهّد رئيس وزراء حكومة إقليم كردستان بأن حكومته لن تسمح بحدوث ذلك وقد تطرح الأحزاب الكردية تهديدا أمنيا للمشروع أو تمنع حتى عمليات البناء في المناطق القريبة من الإقليم محولة بالتالي طريق التنمية إلى مصدر لانعدام الاستقرار في منطقة مضطربة أساسا في الوقت نفسه، قد يعرقل حزب العمال الكردستاني الذي يتمتع بحضور قوي في غرب محافظة نينوى وعبر الحدود في سورية والذي خاض صراعا طويلا مع الحكومة التركية أعمال البناء أو يهدّد حتى عمليات النقل على طريق التنمية في حال اكتماله. وقد يشكل الضعف النسبي للحكومة العراقية ووجود فصائل مسلحة متنفّذة بعضها له تاريخ من الابتزاز والاختلاس عقبة حقيقية إضافية أمام نجاح المشروع ، وإن بعض المجموعات المسلحة المتحالفة مع إيران التي أنشأت وجودا قويا في شمال العراق وفي المثلث الحدودي العراقي-السوري-التركي، تهديدا أمنيا ، مثل عصابات أهل الحق ، متحالفة حاليا مع حكومة السوداني يواصل بعضها الآخر مثل كتائب حزب الله وحركة النجباء العمل بشكل مستقل وتحدي سياسة الحكومة في بعض الأحيان ، كما تبيّن من هجماتها التي استهدفت القوات الأميركية المنتشرة في العراق بعد اندلاع الحرب على غزة بإمكان هذه المجموعات أن تعرّض عمليات النقل البري للخطر إذا شعرت أن مصالحها لم تؤخذ في الحسبان بشكل كافٍ.

أن بعض الميليشيات الموالية لإيران تدير شبكات تهريب على طول الحدود العراقية السورية وتعمل بالتعاون مع حزب العمال الكردستاني ما يعني أنها قد تتحرك إذا حاولت الدولة توطيد سلطتها في مناطق عملياتها وثمة عوامل عدة مثل عدم تحمس إيران لمشروع طريق التنمية ، وحقيقة أنه قد يتنافس مع مشاريع ممرات إقليمية إيرانية ومعارضة الميليشيات الموالية لها سلوك تركيا في العراق ، قد تدفع بهذه المجموعات إلى الوقوف في وجه المشروع أو عرقلة تنفيذه ، فتاريخ العراق الحديث يزخر بأمثلة عن مجموعات متمردة عرضت أمن الطرق السريعة والحدودية البعيدة للخطر سواء لتحدي الحكومة أو لتحصيل الأموال من خلال مصادرة الشحنات أو احتجاز المدنيين كرهائن وقد لجأ تنظيم القاعدة في العراق الذي تحوّل لاحقا إلى تنظيم الدولة الإسلامية إلى مثل هذه التكتيكات بشكل مكثّف وبما أن تنظيم الدولة الإسلامية لا يزال ينشط في المناطق القريبة من الحدود، قد يستغلّ أيضا مكامن الضعف الكامنة في المشروع لانتزاع أموال من الدولة^(١).

٣- المنافسة من مشاريع الممرات الإقليمية : ثمة عامل آخر يثير الشكوك حول إمكانية تنفيذ مشروع طريق التنمية وهو تعدّد مشاريع الممرات المتنافسة في المنطقة ولكل منها تأثيرات جيوسياسية وجيو- اقتصادية كبيرة وتشمل هذه المشاريع الإقليمية مبادرة الحزام والطريق الصينية والممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، وطموحات إيران بتحويل موانئها إلى مراكز

(١)

تجارية بين شرق آسيا والشرق الأوسط وأفريقيا وأوروبا وما يزيد الأمور تعقيداً أن العراق عالق اليوم بين حاجته إلى تطوير بنيته التحتية باستخدام عائداته النفطية المتزايدة وحقيقة أن سياساته الداخلية مرتبطة بشكل مطرد بالمنافسات الإقليمية ، فهذا قد يمنع بغداد من إرساء الاستقرار اللازم لتطوير البنية التحتية ولا سيما إن كانت دولٌ إقليمية من بينها إيران التي تمارس تأثيراً كبيراً على القوى السياسية والمليشيات العراقية تفضل خوض حروب بالوكالة على الأراضي العراقية .

تبرز عوامل قد تحدّ من الاهتمام التركي بمشروع طريق التنمية ولا تقتصر فحسب على الصعوبات التي قد يواجهها العراق في تنفيذ المشروع بل تشمل أيضاً الخلافات العراقية التركية، ولا سيما بشأن العمليات الأمنية التركية في شمال العراق ضدّ حزب العمال الكردستاني والتي أدانتها بغداد وتشمل هذه العوامل أيضاً النزاع بين البلدين حول تقاسم مياه نهريّ دجلة والفرات فضلاً عن الخلاف حول نقل النفط من إقليم كردستان العراق عبر خط أنابيب إلى تركيا وهو ما تعارضه بغداد وصحيحٌ أن مشروع طريق التنمية قد يحثّ البلدين على التعاون إلا أن هذه القضايا الخلافية يُحتمل أن تعمّق أيضاً فجوة انعدام الثقة وتعرقل آفاق التعاون بينهما^(١).

هناك العديد من التحديات أمام مشروع طريق التنمية بين العراق وتركيا تشمل : التحديات فتنمّل نقص الخبرات التقنية في العراق و عدم وجود بنية تحتية حديثة و تعطيل مشاريع بسبب نقص التكنولوجيا و الحاجة إلى تدريب الكوادر و التكامل بين النظم التقنية و عدم وجود قوانين وتنظيمات واضحة و الخلافات حول قانون الاستثمار والقضايا المتعلقة بالملكية الفكرية و عدم وجود اتفاقيات تجارية واضحة والخلافات حول القضايا القضائية و التضخم والبطالة في العراق ونقص الاستثمارات في البنية التحتية في العراق والقيود التجارية والجمركية بين البلدين والتأثيرات السلبية على البيئة نتيجة للنشاطات الاقتصادية و عدم وجود سياسات اقتصادية واضحة في العراق.

وان اهم التحديات التي تواجه مشروع طريق التنمية على الرغم مما أعلنه رئيس الوزراء العراقي السوداني من أن المشروع ركيزة للاقتصاد المستدام غير النفطي والتوجه نحو بنية اقتصادية متينة من خلال تعاون وشراكة إقليمية موسعة، فإن المشروع قد يواجه العديد من التحديات، وهو كما يلي :

١- **تهالك البنية التحتية وانتشار الفساد** : يُعاني العراق من تدهور وتهالك شديدين في بنيته التحتية، وذلك للظروف السياسية التي مر بها عقب الغزو الأمريكي في ٢٠٠٣، والدخول في مواجهات مسلحة مع تنظيم داعش بعد استيلائه على مساحات واسعة في العراق في عام ٢٠١٤، الأمر الذي أسفر عن خسائر فادحة في خطوط السكك الحديدية والمطارات والمرافق في المدن العراقية مثل الموصل وغيرها، هذا إلى جانب انتشار الفساد في معظم مفاصل الدولة العراقية وهو ما أعاق في الكثير من الأحيان استكمال العديد من المشروعات الكبرى، مثل مشروع ميناء الفاو الذي لم يكتمل حتى الآن، والذي يُعد ركيزة أساسية في مشروع طريق التنمية الاستراتيجية الأمر الذي يقف حجرة عثرة أمام تنفيذ الأخير .

٢- **رفض محتمل لكردستان العراق** : يُمثّل موقف إقليم كردستان العراق من المشروع عاملاً مهماً سواءً في سبيل إنجاح المشروع أو عرقلته ويمكن هنا الإشارة إلى رفض إقليم كردستان مدّ شبكة سكك حديدية بمسافة ٤ كيلومترات عبر دهوك وصولاً للحدود التركية، لما لهذا الأمر من تداعيات على معبر إبراهيم الخليل الحدودي والذي يُعد البوابة الرئيسية بين إقليم كردستان وتركيا والدول الأوروبية، وما يُمثّله من فوائد اقتصادية لصالح الإقليم.

ومن جهة أخرى، فإن الطبيعة الجغرافية الوعرة والجبلية للمنطقة الحدودية بين إقليم كردستان وتركيا تُمثّل تحدياً إضافياً أمام المشروع المُزمع تنفيذه حيث إن شبكات السكك الحديدية التي سيتضمنها المشروع تحتاج إلى أراضٍ مستوية وهو ما يتنافى مع طبيعة تلك المنطقة، ومن

(١) <https://carnegieendowment.org/research/2024/03/iraqs-development-road-geopolitics-r>

دور طريق التنمية الجديد " القناة الجافة " واثرة على مستقبل العلاقات الاقتصادية

العراقية التركية

ا.م.د هيلين محمد عبد الحسين البديري

ثم فقد أشارت التقديرات إلى أنه في حال شمول المشروع على أراضٍ في إقليم كردستان، فقد تزيد مدة العمل في المشروع لتصل إلى حوالي ٦ سنوات بدلاً من ٤، كما قد تزيد التكلفة الإجمالية للمشروع لتصل إلى ٢٠ مليار دولار بدلاً من ١٧، كما هو مقرر له وهو ما يُعقد تنفيذ المشروع . وبالنسبة للمسار البديل للخط والذي يفترض أن يكون عبر الموصل ثم مدينة ربيعة العراقية بمحافظة نينوى، ومنها لسوريا، ثم لتركيا، فإن العائق المتمثل في هذا المسار البديل، هو شروط دمشق التي طالبت أخيراً بأجور "ترانزيت" مرتفعة بالنسبة لمرور القطارات في أراضيها وحددت بنحو ٨ دولارات مع أن سعر النقل السككي العالمي لا يتجاوز ٣ دولارات وقد أفادت التقديرات بأنه في هذه الحالة ، فإن إيرادات المشروع بالنسبة للعراق سوف تنخفض بشكل كبير ^(١).

٣- **تحفظ قوى سياسية عراقية:** تختلف مواقف القوى والكتل السياسية العراقية حول المشروع، حيث لا تزال هناك عدد من القوى داخل الإطار التنسيقي على وجه التحديد تنظر للمشروع بشيء من الريبة والشك ولاسيما في ظل عدم استقرار منحنى علاقاتها مع بعض دول الجوار وفي مقدمتها السعودية. وأن المشروع لن يخدم العراق وإنما السعودية التي ستكون المستفيد الأكبر منه مُضيفاً أن المشروع سيجعل من السعودية الممر الرئيس للمشروع . فضلاً عن أن المشروع سيمر بالعديد من المحافظات التي تسيطر عليها بعض الفصائل الشيعية المسلحة وفي ضوء رفض إيران المحتمل للمشروع ، فإنها قد تتجه إلى الإيعاز لها بتهديد المشروع الأمر الذي يؤدي إلى عرقلة المضي قدماً فيه.

٤- **اعتراض دول إقليمية :** على الرغم من سعي المشروع إلى تعزيز التعاون الإقليمي إلا أنه قد يواجه بتعطيل من جانب بعض الأطراف، في ضوء رؤيتها أن هذا المشروع قد ينافس موانئها وخطوطها للعبور الدولي ، إذ إن هذا المشروع سيركز على ميناء الفاو الكبير الأمر الذي سيضر بخطط عبادان الإيراني الذي قد يدفعها إلى العمل على عرقلة المشروع ^(٢).

٥- ف فيما يخص الجدوى، أثيرت شكوك حول قدرة هذا الطريق على استبدال أو حتى مُنافسة الطرق التقليدية القائمة لمسار التجارة الدولية، وبشكل خاص قناة السويس، التي يمر منها معظم بواخر الشحن التي تشتغل بين آسيا وأوروبا. ويُقَرُّ ناصر الأسدي، مستشار رئيس الوزراء المعني بمتابعة المشروع وأحد أكثر المتحمسين له، بأن المشروع لا يمتلك الطاقة الاستيعابية لقناة السويس التي يقدر عدد الحاويات التي تعبرها بـ ٨٨ مليون حاوية سنوياً (مقارنة بـ ٣,٥ مليون حاوية عبر الطريق المقترح). ولذلك تقترح دراسة الجدوى أن هدف المشروع أن يكون مُكملاً للقناة، خصوصاً مع الزيادة المحتملة في التجارة الدولية فُدرت بـ ١٠-١٥% بين آسيا وأوروبا، والتي قد لا تتمكن قناة السويس من استيعابها. لكن خبراء في اقتصاديات النقل الدولي يشككون بدقة هذه الفرضية، حيث أشارت ورقة أُعدت حول الموضوع، إلى أن اطلالة العراق المحدودة على الخليج العربي (المغلق)، بعيداً عن مسارات النقل البحري الرئيسة بين آسيا وأوروبا، تجعل من قدرته على القيام بدور موازي لقناة السويس أمراً مشكوكاً فيه. ويعود ذلك إلى أن شركات النقل البحرية الكبرى كُثِّفت مساراتها مع الطرق القائمة، وأنه قد أنشئت و/أو اعتمدت مجموعة من الموانئ

^(١) <https://www.siyassa.org.eg/News/21803.aspx>

^(٢) <https://futureuae.com/ar->

الإقليمية المحورية لخدمة هذه التجارة، بحيث يصعب على ميناء الفاو بإطلالته المحدودة، ووقوعه في أعلى الخليج، إقناع تلك الشركات بتغيير مساراتها. كما أن اعتماد المشروع المقترح على تعددية وسائل النقل لتشمل البحري والبري، وطول مسافات النقل برأ، مع احتمال زيادة عمليات المناولة من ناقل إلى آخر، سيؤدي إلى ارتفاع تكلفة استخدام هذا الطريق بما يتجاوز تكلفة عبور قناة السويس. وما يزيد من التكلفة أيضاً ارتفاع أسعار التأمين بسبب مرور البضائع في منطقة تعاني من المشاكل الأمنية وعدم الاستقرار. ومن هنا، يبدو أن بعض الأهداف الطموحة للمشروع التي تداولها بعض المسؤولين والمعلقين العراقيين، من قبيل أن ١٦% من التجارة العالمية ستمر عبر هذا الطريق، مُبالغ فيها كثيراً، إن لم تكن مبنية على معطيات خاطئة (٢).

٦- **التحدي الأمني:** يشكل الأمن عنصراً مهماً في إنجاز مشروع طريق التنمية ولهذا الجانب وجهان أحدهما داخلي يتمثل بمرور المشروع بعدة محافظات عراقية والتي يتواجد فيها جماعات مسلحة متعددة، أخطرها محافظة دهوك، وقرب الطريق من نشاط حزب العمال الكردستاني، فضلاً عن سيطرة قوات البيشمركة على أمن محافظة دهوك التابعة للإقليم كردستان، إذ تشهد العلاقة بين الحكومة الاتحادية وحكومة الإقليم توترات بين الحين والآخر، كذلك يحتاج الطريق إلى توفير الأمن على طوله وفي جميع المحافظات للحد من تعرضه لخطر العمليات الإرهابية، أما على الصعيد الخارجي فالطريق مرتبط بأمن مضيق هرمز والذي تسيطر عليه الجارة إيران ويشهد المضيق بين حين وآخر تهديدات بإيقاف النشاط فيه بسبب توتر العلاقة بين الغرب وإيران لكون المضيق منفذاً حيويًا في التجارة العالمية خصوصاً تجارة النفط (٤).

٧- **التحدي المالي تمويل المشروع:** يعتمد إنجاز المشروع على توفير الأموال اللازمة لإنجازه والتي تقدر بحوالي (١٧) مليار دولار، ومن المعروف أن العراق لا يمتلك السيولة المالية التي تسمح بإفناق هذا المبلغ لسببين الأول هو وجود نفقات حاکمة كثيرة في الموازنة العامة للدولة، والسبب الثاني هو عدم إمكانية سحب الأموال من رصيد العراق في البنك الفدرالي والذي تجاوز (١١٠) مليار دولار بسبب الحصانة التي تفرضها الولايات المتحدة الأمريكية على الأموال العراقية بهدف حمايتها من الحجز، ولغاية الآن لم تبين الحكومة العراقية بشكل واضح آليات تمويل المشروع وبخاصة لأنها ستقف عاجزة عن تقديم ضمانات للمستثمرين بعدم سيطرة الأحزاب السياسية المتنفذة في الدولة والجماعات المسلحة على مشروع الطريق والشركات المنفذة له.

٨- **التحدي السياسي:** تحدي الاستمرارية تدعم حكومة السيد السوداني المشروع وتعتبره مشروعها الاستراتيجي لإنقاذ الاقتصاد العراقي من الانهيار، لذلك يعد من المكاسب السياسية لها، الأمر الذي قد يوجد معارضة من قبل المنافسين لتأخير المشروع لكي لا يحسب الحكومة السوداني هذا الإنجاز، فضلاً عن ذلك قد يواجه المشروع مشكلة الاستمرارية والتي تتمثل في عدم تبني المشروع من الحكومة القادمة مما يعرض المشروع إلى الانهيار في حال توقف العمل لإنجازه، وكذلك لأن المشروع يرتبط بإنجاز ميناء الفاو الكبير الذي لم ينجز بشكل نهائي حتى الآن.

٩- **البيروقراطية والفساد:** الفساد والبيروقراطية الحكومية من أكبر المشاكل التي تواجه أي مشروع في العراق، لذلك فمن المتوقع أن تتنافس الأحزاب السياسية الفاعلة والجماعات المسلحة على مشروع الطريق ومحاولاتها للحصول على مكاسب مالية منه عبر إدخال شركات تابعة لها أو عبر الحصول على عمولات من الشركات المنفذة.

١٠- **التحدي الإقليمي والتجاري:** من المتوقع أن يتعرض المشروع لتحدي التنافس التجاري من بعض دول الإقليم مثل إيران والكويت خصوصاً لأنها ليست جزءاً أساسياً من المشروع، فضلاً عن إثارة الحديث عن منافسة المشروع لقناة السويس وكذلك المشروع الممر الهندي

(٢) مركز الإمارات للسياسات/وحدة الدراسات العراقية

(٣) وزارة النقل العراقية (٢٠٢٣) (النقل تحدد موعد انجاز الأرصفة الخمسة في ميناء

الفاو الكبير : نسبة الانجاز تجاوزت (٨٥%) عبر الرابط

دور طريق التنمية الجديد " القناة الجافة " وأثره على مستقبل العلاقات الاقتصادية

العراقية التركية

ا.م.د هيلين محمد عبد الحسين البديري

الأوروبي الذي يربط بين جنوب آسيا وأوروبا عبر الخليج العربي والشرق الأوسط والذي تدعمه الولايات المتحدة الأمريكية، مع الأخذ بنظر الاعتبار أن طريق التنمية العراقي من المؤمل أن يكون له دور في مبادرة الحزام والطريق الصينية مستقبلاً^(٤).

المبحث الرابع : نظرة مستقبلية لطريق التنمية وأثره في تطوير العلاقات الاقتصادية العراقية التركية

اولا : سيناريو التقدم

أن مرحلة المباشرة بتنفيذ طريق التنمية ستكون عام ٢٠٢٥ بعد اكتمال مرحلة التصميم التفصيلية وفيما بينت أن ميناء الفاو سيكون نقطة انطلاق طريق التنمية نحو أوروبا موضحة أن الطريق سيمر بـ ١١ محافظة عراقية . وإن "مشروع طريق التنمية يعد حلم العراقيين" ، وأن "ميناء الفاو سيكون نقطة انطلاق طريق التنمية نحو أوروبا"، وأن "هنالك شركات عالمية هي شريكة في وضع السياسات العامة والرؤى الاقتصادية والمالية لطريق التنمية". وأن "تركيا لديها اهتمام كبير في المرور الرابط بينها وبين الفاو وصولاً إلى قلب لندن حيث تم تخصيص مبالغ مالية خاصة لطريق التنمية من قبل الجانب التركي"، مؤكداً، أن " هنالك تقدماً في مراحل التصميم الأولية فضلاً عن المصادقات على مسارات المشروع"^(١).

ومن المتوقع أن يساهم المشروع الاستراتيجي لطريق التنمية في تحفيز النمو الاقتصادي وتعزيز علاقات التعاون الإقليمي والدولي، حيث سيقوم التكامل الاقتصادي والاستدامة بين الشرق والغرب ، وسيعمل المشروع أيضاً على زيادة التجارة الدولية، وتسهيل حركة البضائع، وتوفير طريق نقل تنافسي جديد، وتعزيز الرخاء الاقتصادي الإقليمي .

أن مشروع طريق التنمية هو طريق بري وسكة حديدية تمتد من العراق إلى تركيا وموانئها يبلغ طول الطريق وسكة الحديد ١٢٠٠ كيلومتر داخل العراق ويهدف بالدرجة الأولى إلى نقل البضائع بين أوروبا ودول الخليج، وتبلغ الميزانية الاستثمارية للمشروع نحو ١٧ مليار دولار أمريكي، منها ٦,٥ مليارات للطريق السريع و ١٠,٥ مليارات لسكة القطار الكهربائي وسيتم إنجازه على ٣ مراحل تنتهي الأولى عام ٢٠٢٨ والثانية في ٢٠٣٣ والثالثة في ٢٠٥٠. ومن المتوقع أن يوفر المشروع نحو ١٠٠ ألف فرصة عمل كمحلة أولى، ومليون فرصة عمل بعد انتهائه^(١).

ثانيا : سيناريو التراجع

وفقاً لتقرير صادر عن معهد ستيمسون الأمريكي تتجه التطورات الجيوسياسية في المنطقة مثل الحرب في غزة وظهور طرق تجارية متنافسة نحو تعزيز التقارب بين العراق وتركيا ، وأشار التقرير إلى زيارة الرئيس التركي رجب طيب أردوغان إلى العراق في أبريل الماضي ، وأكد أن البلدين شهدا خلافات حول قضايا متعددة . وبالمقابل قدمت تركيا تنازلات مهمة فيما يتعلق بإدارة المياه عبر الحدود، واتفقت الحكومتان على اتفاق يضمن تدفق كاف من المياه من تركيا إلى العراق، فضلاً عن دعم أنقرة لبغداد في بناء أنظمة ري متطورة ، ومع تباطؤ مشروع الخط الهندي بسبب الحرب في غزة فإن الأزمة

(١) وزارة الخارجية العراقية (٢٠٢٤) (صفحة طريق التنمية تكاليف المشروع عبر الرابط:

<https://tinyurl.com/2yy82ba3>

(١)

<https://shafaq.com/ar/%D8%>

(١)

<https://www.siyassa.org.eg/News/21803.aspx>

في البحر الأحمر يمكن أن تعزز بناء الطريق ، وبالنسبة للعراق، فإن طريق التنمية يعتبر مشروعاً أساسياً لتنويع اقتصاد البلاد حيث يهدف إلى تعزيز دوره كمركز تجاري بين الشرق والغرب ومن وجهة نظر بغداد ، فإن الدعم القوي الذي تقدمه تركيا يعتبر فرصة لتعزيز مكانتها الإقليمية. وعلى الرغم من ذلك تواجه "طريق التنمية" تحديات عدة، بما في ذلك الوضع غير المستقر على الحدود التركية العراقية، كما أن العراق لم يقوم بدراسة جدوى كاملة للمشروع والتي يفترض أن تكشف عن النقاط الضعيفة والإمكانات الحقيقية. وبهذه الخطوات، يسعى العراق وتركيا إلى تعزيز تعاونهما وتقوية الروابط التجارية بينهما، وهو ما قد يلعب دوراً هاماً في إعادة تشكيل طرق التجارة في المنطقة^(١).

هناك العديد من المشاكل التي قد تساهم في تراجع تنفيذ المشروع ومن بينها عدم الكفاءة والفساد داخل الهيئات الحكومية ما يعيق تنفيذ المشاريع العراقية العملاقة ويختطف المبالغ الكبيرة اللازمة لتمويلها والمشكلة المحتملة الثانية هي انعدام الأمن وعدم الاستقرار السياسي، الأمر الذي قد لا يعيق استكمال المشروع فحسب، بل أيضاً جاذبيته للزبائن والمستثمرين. وثالثاً، هناك تنافس جيواقتصادي وجيوسياسي كبير على مشاريع الارتباط التجاري الإقليمي، بحيث تعارض بعض البلدان طريق التنمية أو تظل غير داعمة له وأثارت حملة الحكومة العراقية لتسويق المشروع داخلياً وخارجياً اعتراضات أو تحفظات. وشكك بعض الخبراء في مدى التطبيق العملي لطريق التنمية وإمكانية أن يقلل تكاليف النقل الدولي، نظراً إلى الوضع الأمني المضطرب في العراق، والذي يفرض أقساط تأمين عالية على الشركات. ووفقاً لمُنْتَقدِي المشروع، فإن طريق التنمية يتطلب عدة إجراءات بشأن أولوية المراحل التي لم يتم تنفيذها أبداً ويبدو أن الحكومة العراقية تتعرض لضغوط لإثبات نيتها في تطوير البنية التحتية من خلال تضخيم الفوائد المحتملة والتي ربما تكون قد حلت محل الحاجة إلى الفحص الدقيق للمشروع.

وهناك من يذهب إلى أبعد من ذلك ويقول إن الدولة العراقية غير فعالة وفسادة للغاية بحيث لا يمكنها إدارة مسعى كبير مثل طريق التنمية بشكل صحيح وقد يحول الاقتدار إلى التزامن بين مؤسسات الدولة دون وضع خطة عمل جيدة التخطيط والمراحل. ولا يزال من غير الواضح ما إذا كان البرلمان العراقي، الذي تسيطر عليه فصائل تسعى إلى تعظيم أرباحها في الدولة سيخصص مبالغ مالية كافية للحكومة من أجل المضي في مراحل المشروع. ويرى منتقدو المشروع أيضاً أنه ليس أكثر من مجرد غطاء جديد للفساد السياسي، ويجادلون بأنه سيتم استخدامه لتمير أرباح غير قانونية إلى الأحزاب السياسية الحاكمة ورجال الأعمال الذين ترتبط بهم الأحزاب^(١).

ثالثاً : سيناريو الاستمرارية

يحمل العراق على عاتقه قيادة المشروع وإيصاله إلى برّ الأمان ، لكن انخراط تركيا إلى جانبه كشريك أساسي سيخفف من عبء التحديات الجيوسياسية التي يواجهها المشروع وسيشكل ذلك اختباراً لدور تركيا الحقيقي كقوة إقليمية ولقدرة العراق على تهدئة مخاوف جيرانه. على هذا الأساس سيتعين على رئيس الوزراء السوداني أن يستمر في سياسته التي توازن ما بين استرضاء قوات الحشد الشعبي وإيران من دون تقويض مشروع طريق التنمية أو تنفير شركائه الإقليميين . وسيتطلب هذا المسعى أيضاً توضيح دور الدول الخليجية في المشروع وتحديد مجالات الخلاف الرئيسية أو الخطوط الحمراء والتوفيق بين المجموعات المتنافسة ، يمكن أن يستغل العراق المشروع كفرصة لتعزيز التعاون الإقليمي المتبادل وتحقيق التوازن بين علاقاته مع القوى العظمى كالولايات المتحدة والصين وغيرها من خلال إيجاد سبل لأكمل مشروع طريق التنمية ويترابط مع البنى التحتية الإقليمية القائمة أصلاً ، فبالنسبة إلى الولايات المتحدة، يوفّر المشروع بديلاً للتجارة والإمداد في منطقة تتزايد فيها الضغوطات على سلاسل التوريد، كما أثبتت هجمات الحوثيين على سفن الشحن في البحر الأحمر .

(١)

<https://www.nrttv.com/ar/detail3/26995>

<https://www-alarab-co->

(١)

uk.cdn.ampproject.org/c/s/www.alarab.co.uk

دور طريق التنمية الجديد " القناة الجافة " واثرة على مستقبل العلاقات الاقتصادية

العراقية التركية

ا.م.د هيلين محمد عبد الحسين البديري

أما بالنسبة إلى الصين ، فيمكن للمشروع أن يدعم مبادرة الحزام والطريق معزّزا جهودها بدلاً من تقويضها ولتهدئة مخاوف الكويت وإيران ، يمكن تقديم مشروع طريق التنمية على أنّه مكمل للموانئ والبنية التحتية الكويتية والإيرانية، حيث سيؤمّن شبكة متكاملة وفعّالة تعمل على تحسين التبادلات التجارية وتفتح الباب أمام المبادرات التعاونية بين الكيانات الإقليمية في القطاعين الخاص والعام وتقلّل من اختناقات الحركة وتعزّز مرونة التجارة الإقليمية .

يمكن لتركيا وقطر والإمارات العربية المتحدة تطوير آليات لحلّ النزاعات عبر القنوات الخلفية لضمان حماية استثماراتها في المشروع من خلال وضع شروط التحكيم وعقد معاهدات استثمار ثنائية. يعني ذلك أيضاً إنشاء قنوات مخصّصة لكل من رئيس الوزراء وقوّات الحشد الشعبي لضمان تقدّم المشروع بسلاسة، والتخفيف من التحدّيات، إذا أو متى ظهرت. كما إنّ الاستثمارات الخليجية القائمة بالفعل في العراق ستكون بمثابة اختبار حاسم تقرّر الدول الخليجية على أساسه حجم مشاركتها في المشروع. فإن أثمرت الاستثمارات، سيكتسب المشروع زخماً إقليمياً. وعلاوة على ذلك، ينبغي لتركيا والإمارات وقطر تنسيق مشاركتها في المشروع لتجنّب التعارض في ما بينها، وتوحيد موقفها، وتأمين استمرار المشروع على المدى الطويل^(١).

خاتمه

يمكن القول، إن مشروع "طريق التنمية" الاستراتيجي، الذي أعلن عنه العراق بشكل رسمي في ٢٧ مايو ٢٠٢٣ لا يختلف على أهميته سياسياً واقتصادياً، وعلى الصعيدين الداخلي والخارجي، ولكن تبقى مسألة قدرة الحكومة العراقية على العمل به وتنفيذه وتجسيده على أرض الواقع مستقبلاً، كونه يحتاج إلى العديد من المتطلبات والمقومات، التي تبدأ بإكمال بناء ميناء الفاو الكبير وضمان المخصصات المالية الكافية وتحقيق التوافق السياسي حوله وترسيخ الاستقرار السياسي والأمني اللازمين لجذب الاستثمارات الأجنبية ومباشرتها بالعمل واقعياً، فضلاً عن إبعاد الفساد والنفوذ وعدم تدخّل القوى السياسية والفصائل والمليشيات النافذة، عن التأثير في مجريات تنفيذ المشروع التنموي المهم.

من جهة أخرى، لكي ينجح مشروع طريق التنمية، فإنه يحتاج إلى عَقْد تفاهات مع دول الجوار العراقي التي رحّبت بالمشروع، وهناك عدد منها أبدى استعداداً ورغبته في الاستثمار فيه، باستثناء إيران التي لها مشروع آخر قد يختلف مع المشروع في بعض جوانبه، وهذا الأمر لا يمكن تجاهله؛ نظراً للتأثير الإيراني في العراق.

الاستنتاجات

- ١- ان مشروع طريق التنمية يساعد في تعزيز الحوار السياسي و تعزيز العلاقات الدبلوماسية بين العراق وتركيا تعزيز التعاون الأمني لمكافحة الإرهاب والجريمة المنظمة ودعم العراق في مكافحة الإرهاب وتعزيز دور تركيا في دعم الاستقرار العراقي.
- ٢- ان مشروع طريق التنمية يساعد في تعزيز الحوار الاقتصادي ودعم الاستثمارات المشتركة و دعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية زيادة التجارة الثنائية بين العراق وتركيا بنسبة ٢٥% ، وتوفير فرصة عمل جديدة في العراق.

<https://www.alarab-co->

uk.cdn.ampproject.org/c/s/www.alarab.co.uk

(١)

٣- ان مشروع طريق التنمية يساعد في تعزيز التعاون الأمني والبيئي وتطوير سياسات بيئية فعالة تحسين جودة البيئة في المناطق الحدودية و تقليل التلوث الناتج عن النشاطات الاقتصادية وتعزيز الاستخدام المتوازن للموارد الطبيعية وإنشاء مشاريع الطاقة المتجددة وتعزيز الحفاظ على التنوع البيولوجي.

٤- تعزيز التعاون بين القطاعين العام والخاص وتطوير خطة استراتيجية لتحقيق التنمية المستدامة .
٥- ان مشروع طريق التنمية يساعد في تعزيز التبادل الثقافي بين الشعوب العراقية والتركية و إنشاء برامج تعليمية مشتركة وتعزيز السياحة الثقافية والدينية و تحسين الخدمات الصحية والتعليمية في المناطق الحدودية و تعزيز التكامل الاجتماعي بين الشعوب

المصادر :

- ١- لطيف كامل عليوي ، تحليل جغرافي سياسي للسياسة الخارجية العراقية حيال تركيا وايران ، اطروحة دكتوراه ، كلية الاداب ، جامعة البصرة ، ٢٠١٤ .
- ٢- منى حسين عبيد ، العلاقات العراقية التركية واثرها في استقرار العراق ، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية ، جامعة بغداد ، العدد ٦٠ ، ٢٠١٣ .
- ٣- خطاب صكار العاني ونوري خليل البرازي ، جغرافية العراق ، ط ١ ، بغداد ، ١٩٧٩ .
- ٤- ابراهيم خليل احمد وجعفر عباس حميدي ، تاريخ العراق المعاصر ، جغرافية العراق ، دار ابن الاثير للطباعة والنشر ، الموصل ، ٢٠١٠ .
- ٥- المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية/ عدد خاص لوقائع المؤتمر العلمي الدولي/ السادس والسنوي/ السابع عشر لسنة ٢٠٢٣ ، بعنوان/ القيادة الرشيدة والتنمية المستدامة سبل الإصلاح الاقتصادي العراقي.
- ٦- د. مثني العبيدي استاذ العلوم السياسية والدراسات الدولية -جامعه تكريت -كلية العلوم السياسية

٧- <https://m.ahewar.org/s.asp?aid=604269&r>

٨- <https://ar.m.wikipedia.org/wiki/>

٩- <https://www.rudawarabia.net/arabic/middleeast/iraq>

١٠- <https://mecouncil.org/ar/publication/8%>

١١- <https://www.rudawarabia.net/arabic/middleeast/iraq>

١٢- <https://carnegieendowment.org/research/2024/03>

١٣- <https://title.news/uploads/posts/2024-02>

١٤- <https://mofa.gov.iq>

١٥- <https://mecouncil.org/ar/publication/>

١٦- <https://marsaddaily.com/news.aspx?id=12042&mapid=1>

١٧- <https://www.alarab.co.uk/>

١٨- <https://carnegieendowment.org/research/2024/03/iraqs-developmen>

١٩- <https://www.siyassa.org.eg/News/21803.aspx>

٢٠- <https://futureuae.com/ar>

٢١- [-AE/Mainpage/Item/8262/](https://shafaq.com/ar/%D8%AE/Mainpage/Item/8262/)

٢٢- <https://shafaq.com/ar/%D8%>

٢٣- <https://www.siyassa.org.eg/News/21803.aspx>

٢٤- <https://www.nrttv.com/ar/detail3/26995>

دور طريق التنمية الجديد " القناة الجافة " واثرة على مستقبل العلاقات الاقتصادية
العراقية التركية
ا.م.د هيلين محمد عبد الحسين البديري

- ٢٥ <https://www-alarab-co-uk.cdn.ampproject.org/c/s/www.alarab.co.uk>
- ٢٦ <https://www-alarab-co-uk.cdn.ampproject.org/c/s/www.alarab.co.uk>
- ٢٧ <https://www-alarab-co-uk.cdn.ampproject.org/c/s/www.alarab.co.uk>