

المستقبل العراقي

للدراسات السياسية والاستراتيجية

ISSN print : 2790-8240

ISSN online : 3006-7227

مجلة علمية محكمة متخصصة نصف سنوية تصدر عن مركز الدراسات الاستراتيجية في جامعة كربلاء
تُعنى بالشؤون السياسية والاستراتيجية

في هذا العدد ..

« الصين وشمال إفريقيا: رؤية في التمدد الجيوستراتيجي

« العراق ومشروع طريق التنمية: قراءة في مسارات التوظيف الجيوسياسي ضمن التنافس الدولي والإقليمي

« التصورات الدينية من معطيات الدولة المدنية

« مؤسسات وآليات صنع السياسات العامة في جمهورية الصين الشعبية



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة كربلاء
مركز الدراسات الاستراتيجية



المستقبل العراقي

للداسات الساسية والاسراتاجية

2012

حزيران / 2026

العدد (6)

الترميز الدولي: 8240-2790

رقم الإيداع في دارالكتب والوثائق ببغداد (2570) لس 2022 نة

البحوث المنشورة تعبر عن آراء أصحابها وليس بالضرورة عن رأي المجلة

المستقبل العراقي

للدراستات السياسية والاستراتيجية

مجلة علمية متخصصة نصف سنوية يصدرها مركز الدراسات الاستراتيجية في جامعة كربلاء
تُعنى بالشؤون السياسية والاستراتيجية

هيئة التحرير:

رئيس التحرير: أ.د. نصر محمد علي

مدير التحرير: أ.م.د. علي مراد كاظم

أعضاء هيئة التحرير:

أ.د. خالد عليوي جواد العرداوي / اختصاص علوم سياسية / فكر سياسي.

أ.د. أمل هندي كاطع ماجد الخزعلي / اختصاص علوم السياسية / فكر سياسي.

أ.د. جمال عبد الكريم محمد الشلبي / اختصاص علوم السياسية / علاقات دولية.

أ.د. أحمد أويصال / اختصاص علوم السياسية / دراسات دولية.

أ.د. مثنى فائق مرعي السامرائي / اختصاص علوم السياسية / علاقات دولية.

أ.د. حسين عبد الله الدعجة / اختصاص علوم السياسية / دراسات استراتيجية.

أ.د. إدريس عطية / اختصاص علوم السياسية / علاقات دولية.

أ.م.د. حسين عبد الحسن مويح اللامي / اختصاص علوم السياسية / دراسات دولية.

أ.م. مؤيد جبار حسن / مركز الدراسات الاستراتيجية / جامعة كربلاء.

أ.م. ميثاق مناجي العيسى / اختصاص علوم السياسية / فكر سياسي.

أ.م.د. حمد جاسم الخزرجي / اختصاص علوم السياسية / نظم سياسية.

أ.م.د. فالح مبارك بردان الفهداوي / اختصاص علوم السياسية / دراسات استراتيجية.

- بيتر بيلكن / جامعة غرب بوهيما / بيلزن - جمهورية التشيك.

- سبوتكفو فيرونكا / جامعة غرب بوهيما / بيلزن - جمهورية التشيك.

التدقيق اللغوي: أ.م.د. بلسم عباس حمودي - م. أثير مكي.

الإشراف على الموقع الإلكتروني للمجلة: م.م. ضياء مظهر - م.م. كاظم جواد.

التصميم والإخراج الفني: م.م. علي عبد السادة جبر - م.م. علي حمد عاجل

المستقبل العراقي

للدراستات السياسية والاستراتيجية

مجلة يصدرها مركز الدراسات الاستراتيجية / جامعة كربلاء

- ❖ مركز بحثي علمي أكاديمي مستقل، من مؤسسات جامعة كربلاء.
- ❖ يُعنى بإنجاز البحوث والدراسات العلمية في ضوء خطط وزارة التعليم العالي والبحث العلمي ورئاسة جامعة كربلاء.
- ❖ يلتزم بالموضوعية والحيادية في طرح القضايا المحلية والدولية، ولا يُعنى ولا يُسهم في النشاطات السياسية والحزبية.

البريد الالكتروني للمجلة

ifpss-kcss@uokerbala.edu.iq

دليل المؤلف:

تعتمد مجلة (المستقبل العراقي للدراسات السياسية والاستراتيجية) في انتقاء محتويات أعدادها المواصفات الشكلية والموضوعية للمجلات الدولية المحكمة وفقاً لما يلي:

أولاً: أن يكون البحث أصيلاً معداً خصيصاً للمجلة، وألا يكون قد نُشر جزئياً أو كلياً أو نُشر ما يشبهه في أي وسيلة نشر إلكترونية أو ورقية. ثانياً: أن يُرفق البحث بالسيرة العلمية (C.V) للباحث باللغتين العربية والإنكليزية.

ثالثاً: يجب أن يشمل البحث على العناصر التالية:

- الصفحة الأولى تتضمن عنوان البحث باللغتين العربية والإنكليزية، وتعريف موجز بالباحث والمؤسسة العلمية التي ينتمي إليها في صفحة مستقلة ووسائل الاتصال الخاصة بالباحث.

- الملخص التنفيذي باللغتين العربية والإنكليزية على نحو 250_300 كلمة والكلمات المفتاحية (Key Words) بعد الملخص، ويقدم الملخص بجمل قصيرة ودقيقة وواضحة إشكالية البحث الرئيسية، والطرق المستخدمة في بحثها، والنتائج التي توصل إليها البحث.

- تحديد مشكلة البحث، وأهداف الدراسة، وأهميتها، والمراجعة النقدية لما سبق وكتب عن الموضوع، بما في ذلك أحدث ما صدر في مجال البحث، وتحديد مواصفات فرضية البحث أو أطروحته، ووضع التصور المفاهيمي وتحديد مؤشرات الرئيسة، ووصف منهجية البحث، والتحليل والنتائج، والاستنتاجات. على أن يكون البحث مديلاً بقائمة المصادر والمراجع التي أحال إليها الباحث، أو التي يُشير إليها في المتن.

- أن يتقيد البحث بمواصفات التوثيق في (تنسيق وتدوين المراجع والهوامش) وفقاً للصيغة العالمية المعروفة وأسلوب فانكوفر (Vancouver)

- لا تنشر المجلة مستلاً أو فصول من رسائل جامعية أُقرت إلا بشكل استثنائي، وبعد أن يعدّها الباحث من جديد للنشر في المجلة، وبما يتناسب مع تعليماتها، وفي هذه الحالة على الباحث أن يُشير إلى ذلك، ويقدم بيانات وافية عن عنوان الأطروحة وتاريخ مناقشتها والجامعة التي جرت فيها المناقشة.

- أن يقع البحث في مجال أهداف المجلة واهتماماتها البحثية.

- تهتم المجلة بنشر مراجعات نقدية للكتب المهمة التي صدرت حديثاً في مجالات اختصاصها بأي لغة من اللغات، شرط ألا يكون قد مضى على صدورها أكثر من ثلاث سنوات، وألا يتجاوز عدد كلماتها 2500-3000 كلمة، ويجب أن يقع هذا الكتاب في مجال اختصاص الباحث أو في مجال اهتماماته البحثية الأساسية، وتخضع المراجعات إلى ما تخضع له البحوث من قواعد التحكيم.

- يتراوح عدد كلمات البحث، بما في ذلك المراجع في الإحالات المرجعية والهوامش الإيضاحية، وقائمة المراجع وكلمات الجداول في حال وجودها، والملحقات في حال وجودها، (8000-10000) كلمة للمجلة أن تنشر بحسب تقديراتها وبصورة استثنائية، بعض البحوث والدراسات التي تتجاوز هذا العدد من الكلمات. ويكون نوع وحجم الخط كالآتي:

أ- العنوان الرئيس حجم الخط (16) غامق ونوع الخط: (Sakkal Majalla)

ب- العناوين الفرعية: حجم الخط (16) غامق ونوع الخط: (Sakkal Majalla)

ت- المتن: حجم الخط (14) عادي ونوع الخط: (Sakkal Majalla)

ث- الهوامش: حجم الخط (12) عادي ونوع الخط: (Sakkal Majalla)

ج- تدون المصادر والمراجع نهاية البحث بحجم ونوع الخط كما في المتن.

- تُنشر البحوث والدراسات في المجلة باللغتين العربية والإنكليزية.

رابعاً: الاستلال الإلكتروني والتحكيم العلمي:

- تُعرض البحوث والدراسات المقدمة للنشر في المجلة على برنامج الاستلال الإلكتروني (Turnitin)، ويتحمل المؤلف تكاليف الاستلال.

- يخضع كلّ بحث إلى تحكيم سري تام، يقوم به قارئان (محكّمان) من القُراء المختصين اختصاصاً دقيقاً في موضوع البحث، ومن ذوي الخبرة العلمية بما أنجز في مجاله، وفي حال تباين تقارير القراء، يُحال البحث إلى قارئٍ مرّجّ ثالث. وتلتزم المجلّة موافاة الباحث بقرارها الأخير؛ النشر/ عدم النشر بعد إجراء تعديلات محددة/ وذلك في غضون ثلاثة أشهر من استلام البحث.

خامساً: تلتزم المجلّة ميثاقاً أخلاقياً يشتمل على احترام الخصوصية والسرية والموضوعية والأمانة العلمية وعدم إفصاح المحرّرين والمراجعين وأعضاء هيئة التحرير عن أيّ معلوماتٍ بخصوص البحث المحال إليهم إلى أيّ شخصٍ آخر غير المؤلّف والقُراء وفريق التحرير.

سادساً: يخضع ترتيب نشر البحوث إلى مقتضياتٍ فنية لا علاقة لها بمكانة الباحث.

سابعاً: يتّحمل المؤلّف أجرة النشر التي تفرضها المجلة وفقاً لسياساتها المعلن عنها، ولا يحق للمؤلّف استرجاع هذه الأجرة في حال رفض بحثه.

دليل المُقيِّم:

إنَّ المهمة الرئيسة للمُقيِّم العلمي للبحوث المُرسلة للنشر هي أن يقرأ المُقيِّم البحث الذي يقع ضمن تخصصه العلمي بعناية فائقة وتقييمه وفق رؤى ومنظور علمي أكاديمي لا يخضع لأيِّ آراءٍ شخصية، ومن ثمَّ يقوم بتثبيت ملاحظاته البناءة والصادقة بخصوص البحث المُرسَل إليه.

قبل البدء بعملية التقييم، يُرجى من المُقيِّم التأكد من استعداده الكامل لتقييم البحث المُرسَل إليه، وفيما إذا كان يقع ضمن تخصصه العلمي أم لا، وهل يمتلك المُقيِّم الوقت الكافي لإتمام عملية التقييم، وإلا فيمكن للمُقيِّم أن يعتذر ويقترح مُقيِّم آخر.

بعد موافقة المُقيِّم على إجراء عملية التقييم والتأكد من إتمامها خلال الفترة المحددة، يُرجى إجراء عملية التقييم وفق المحددات التالية:

- يجب أن لا تتجاوز عملية التقييم مدَّة أسبوعين، كي لا يؤثر ذلك بشكلٍ سلبي على المُؤلِّف.
- عدم الإفصاح عن معلومات البحث ولأيِّ سببٍ كان خلال وبعد إتمام عملية التقييم، إلا بعد أخذ الإذن الخطي من المُؤلِّف ورئيس هيئة التحرير للمجلة، أو عند نشر البحث.
- عدم استخدام معلومات البحث لأيِّ منافع شخصية، أو لغرض إلحاق الأذى بالمُؤلِّف أو المؤسسات الراعية له.
- الإفصاح عن أيِّ تضاربٍ محتمل في المصالح.
- يجب أن لا يتأثر المُقيِّم بقومية أو ديانة أو جنس المُؤلِّف، أو أيَّة اعتباراتٍ شخصية أخرى.
- هل أنَّ البحث أصيلاً ومهم لدرجة يجب نشره في المجلة.
- بيان فيما إذا كان البحث يتفق مع السياسة العامة للمجلة وضوابط النشر فيها.
- هل أنَّ فكرة البحث متناولة في دراساتٍ سابقة؟ إذا كانت نعم، يُرجى الإشارة إلى تلك الدراسات.
- بيان مدى تعبير عنوان البحث عن البحث نفسه ومحتواه.
- بيان فيما إذا كان ملخص البحث يصف بشكلٍ واضح مضمون البحث وفكرته.
- هل تصف المقدمة في البحث ما يريد المُؤلِّف الوصول إليه وتوضيحه بشكلٍ دقيق؟ وهل وضَّح فيها المُؤلِّف ما هي المشكلة التي قام بدراستها؟
- مناقشة المُؤلِّف للنتائج التي توصل إليها خلال بحثه بشكلٍ علمي ومُقنع.
- يجب أن تُجرى عملية التقييم بشكلٍ سري وعدم اطلاع المُؤلِّف على أيِّ جانبٍ فيها.
- إذا أراد المُقيِّم مناقشة البحث مع مُقيِّمٍ آخر، فيجب إبلاغ رئيس التحرير بذلك.
- يجب أن لا تكون هنالك مخاطبات ومناقشات مباشرة بين المُقيِّم والمُؤلِّف فيما يتعلَّق ببحثه المُرسَل للنشر، ويجب أن تُرسل ملاحظات المُقيِّم إلى المُؤلِّف من خلال مدير تحرير المجلة.
- إذا رأى المُقيِّم بأنَّ البحث مست من دراساتٍ سابقة، توجَّب على المُقيِّم بيان تلك الدراسات لرئيس تحرير المجلة.
- إنَّ ملاحظات المُقيِّم العلمية وتوصياته سيُعتمد عليها وبشكلٍ رئيس في قرار قبول البحث للنشر من عدمه، كما يُرجى من المُقيِّم الإشارة وبشكلٍ دقيق إلى الفقرات التي تحتاج إلى تعديل بسيط ممكن أن تقوم بها هيئة تحرير المجلة، وإلى تلك التي تحتاج إلى تعديلٍ جوهري يجب أن يقوم بها المُؤلِّف نفسه.

اخلاقيات النشر:

- تعتمد مجلة المستقبل العراقي للدراسات السياسية والاستراتيجية قواعد السرية والموضوعية في عملية التحكيم، بالنسبة للباحث والقراء (المحكّمين) على حدٍ سواء، و يُحتل كل بحث قابل للتحكيم على قارئين معتمدين لديها من ذوي الخبرة والاختصاص الدقيق بموضوع البحث، لتقييمه وفق نقاطٍ محددة. وفي حال تعارض التقييم بين القراء، يُحتل المجلة البحث على قارئٍ مرّجّحٍ آخر.
- تعتمد المجلة تنظيمًا داخلياً دقيقاً واضح الواجبات والمسؤوليات في عمل جهاز التحرير ومراتبه الوظيفية.
- تلتزم المجلة بإعلام الباحث بالموافقة على نشر البحث من دون تعديل أو وفق تعديلاتٍ معينة، بناءً على ما يرد في تقارير القراءة، أو الاعتذار عن عدم النشر، مع بيان أسباب الاعتذار.
- تلتزم مجلة المستقبل العراقي للدراسات السياسية والاستراتيجية بجودة الخدمات التدقيقية والتحريرية والطباعة والإلكترونية التي تقدمها للبحث.
- احترام قاعدة عدم التمييز: يقيّم المحرّرون والمراجعون المادّة البحثية بحسب محتواها الفكري، مع مراعاة مبدأ عدم التمييز على أساس العرق أو الجنس الاجتماعي أو المعتقد الديني أو الفلسفة السياسية للكاتب، أو أي شكل من أشكال التمييز الأخرى، عدا الالتزام بقواعد ومناهج ولغة التفكير العلمي في عرض وتقديم الأفكار والاتجاهات والموضوعات ومناقشتها أو تحليلها.
- حقوق الملكية الفكرية: تكون حقوق الملكية الفكرية للباحثين (المؤلفين) وتكون حقوق النشر الورقي والإلكتروني محفوظة لمركز الدراسات الاستراتيجية بالنسبة للمقالات والابحاث والدراسات المنشورة في المجلة، ولا يجوز إعادة نشرها جزئياً أو كلياً، سواءً باللغة العربية أو مترجمة إلى لغات أجنبية، من دون إذنٍ خطي صريح من المجلة.

المحتويات

رقم الصفحة	العنوان	ت
22-1	أزمة المياه بين العراق وتركيا: التحديات والسيناريوهات المستقبلية	1
52-23	التنافس الاستراتيجي الأمريكي- الصيني تجاه تايوان	2
74 -53	الرقابة البرلمانية في العراق في ظلّ دستور 2005: الوسائل الدستورية وتجلياتها السياسية	3
101-75	الاستيطان في الفكر الصهيوني: تطبيقاته بعد السابع من تشرين الأول 2023	4
126-102	الاغتراب السياسي وعلاقته بالاختلال الوظيفي للدولة والنظام السياسي	5
145-127	الانتخابات الرئاسية في الولايات المتحدة الأمريكية لعام 2024: رؤيا استشرافية	6
184-146	التحديات الداخلية للأمن الوطني العراقي وتأثيرها في تحقيق التنمية المستدامة	7
202-185	دور التعاون الدولي في الحدّ من الهجرة غير الشرعية	8
226-203	التوظيف الأمريكي للطاقة في التنافس مع روسيا	9
245-227	الصعود الصيني وتوظيف القدرات الفائقة في مساعي تعديل هيكلية النظام العالمي	10
273-246	الصين وشمال إفريقيا: رؤية في التمدد الجيوسياسي	11
299-274	العراق ومشروع طريق التنمية: قراءة في مسارات التوظيف الجيوسياسي ضمن التنافس الدولي والإقليمي	12
329-300	المدخلات الجديدة في بيئة العلاقات الدولية وتأثيرها في مستقبل الدولة القومية	13
348-330	المرض السياسي في العراق: دراسة سوسيولوجية ميدانية	14
373-349	المرأة في (إسرائيل) بين القيود الدينية والمشاركة السياسية: دراسة تحليلية	15
390-374	انفصال توغولاند الغربية عن غانا	16
414-391	حركة تشرين الاحتجاجية 2019: تصورات الرأي العام العراقي ورؤاه في ظل السياسات الأمنية العراقية	17
433-415	الأمن السيبراني وعلاقته بالأمن القومي: دراسة تحليلية	18
455-434	التغيير السياسي في سوريا بعد عام 2024: دراسة في حالة الأقليات	19
486-456	استخدام نموذج (O-Score) للكشف المبكر عن السلامة المالية وانعكاسه في قيمة المصرف	20
507-487	التصورات الدينية من معطيات الدولة المدنية	21
530-508	استراتيجيات الحوكمة البيئية والتنمية المستدامة وأثرهما في تعزيز الأمن الإنساني: دراسة حالة العراق	22
563-531	الأبعاد السياسية والاقتصادية والعسكرية في السياسة الخارجية الروسية تجاه القارة الإفريقية	23
589-564	استراتيجية الولايات المتحدة الأمريكية في مواجهة التهديدات السيبرانية	24
609-590	السياسة الخارجية الأمريكية تجاه منطقة شرق إفريقيا: الواقع والمستقبل	25
630-610	مؤسسات صنع السياسات العامة في جمهورية الصين الشعبية وآلياته	26
654-631	تحولات السياسة الخارجية التركية من القوة الناعمة إلى القوة الذكية	27
677-655	التحالف الروسي- الهندي: قراءة في الدوافع والتحديات	28
699-678	آليات تطبيق العدالة الانتقالية في سيراليون	29
727-700	صعود اليمين المتطرف في أوروبا المعاصرة وتأثيره في الاتحاد الأوروبي	30
751-728	الهجرة الخارجية من العراق: الأسباب والتحديات	31
786-752	مستقبل العلاقات الاقتصادية العراقية-الصينية	32
805-787	مستقبل القوة الذكية في ظلّ التحولات التكنولوجية والثورة الرقمية في السياسة الدولية	33
829-806	معايير تحقيق التنمية السياسية المستدامة في دول الاتحاد الأوروبي مطلع عام 2000: فرنسا وألمانيا أنموذجاً	34
852-830	مكانة أوكرانيا في التفكير الاستراتيجي الروسي بعد عام 2014: من المجال الحيوي إلى الحروب الاستباقية	35

افتتاحية العدد

في عالم يشهد تحولات متسارعة في بنية النظام الدولي، وتبدلاً متواصلًا في موازين القوة والنفوذ، تبرز الحاجة إلى قراءة علمية رصينة تستوعب تعقيد المشهد السياسي والاستراتيجي، وتربط بين الظواهر وتحولاتها في سياقاتها المحلية والإقليمية والدولية. فالمتغيرات الراهنة لم تعد منفصلة عن بعضها، بل باتت تتداخل ضمن مشهد عالمي تتقاطع فيه اعتبارات الأمن والطاقة والتنمية والتكنولوجيا والاقتصاد والجغرافيا السياسية في إطار أكثر سيولة وتشابكًا.

ويأتي هذا العدد السادس استمرارًا للمسار العلمي الذي انتهجته المجلة في تقديم دراسات وبحوث رصينة تُعنى بالقضايا السياسية والاستراتيجية المعاصرة، وتسعى إلى بناء معرفة أكاديمية معمقة تستند إلى التحليل المنهجي والاستشراف العلمي، بما يواكب طبيعة التحولات المتسارعة التي يشهدها العالم والمنطقة.

وقد تضمن هذا العدد باقةً متنوعة من الدراسات والبحوث التي تناولت قضايا محورية تتصل بالشأن العراقي وامتداداته الإقليمية والدولية، من بينها الأمن المائي، والأمن الوطني، والتنمية المستدامة، والهجرة، والأمن السيبراني، إلى جانب موضوعات التنافس الدولي بين القوى الكبرى، وتحولات السياسات الخارجية، وصعود الفاعلين الجدد، ومستقبل الدولة القومية في البيئة الدولية المعاصرة.

ويحضر العراق في هذا العدد بوصفه محورًا أساسيًا في العديد من المقاربات البحثية، بالنظر إلى مكانته الجيوسياسية ودوره المتنامي في معادلات التفاعل الإقليمي والدولي، وما يواجهه من تحديات وفرص في ظل التحولات الراهنة. وقد سعت الدراسات المنشورة إلى مقارنة هذه الموضوعات من زوايا تحليلية متعددة، جمعت بين البعد النظري والتطبيقي، وبين قراءة الواقع واستشراف آفاقه المستقبلية. إن ما يميّز هذا العدد لا يكمن في تنوع موضوعاته فحسب، بل في تعدد مقارباته المنهجية وتكامل رؤاه البحثية، بما يعكس حيوية الحقل المعرفي في الدراسات السياسية والاستراتيجية، ويؤكد أهمية البحث العلمي بوصفه أداةً للفهم والتحليل والمساهمة في إنتاج المعرفة الرصينة.

وإذ نقدّم هذا العدد السادس إلى الباحثين والمهتمين، فإننا نأمل أن يمثل إضافة علمية نوعية ترفد المكتبة الأكاديمية، وتسهم في إثراء النقاش العلمي حول القضايا السياسية والاستراتيجية المعاصرة، وأن يواصل دوره في ترسيخ المعرفة العلمية، وتعزيز الوعي بطبيعة التحولات التي يشهدها العالم، وبموقع العراق ضمن معادلاته المتغيرة.

أ.د. نصر محمد علي

رئيس التحرير

العراق ومشروع طريق التنمية: قراءة في مسارات التوظيف الجيوسياسي ضمن التنافس

الدولي والإقليمي

**Iraq and the Development Road Project: A Study of Geopolitical Utilization Trajectories within
International and Regional Competition**

أ.م.د هديل حربي ذاري*

Asst. Prof. Hadeel Harbi Dhari

جامعة النهريين – كلية العلوم السياسية

hadeel@nahrainuniv.edu.iq

* عضو هيئة تدريسية، جامعة النهريين – كلية العلوم السياسية – قسم السياسة الدولية.

الملخص

يُعدُّ مشروع طريق التنمية فرصة استراتيجية للعراق، لإعادة بناء دوره الجيوسياسي كمرحلي حيوي بين آسيا، وأوروبا. غير أنَّ نجاحه يعتمد على قدرة العراق في تحقيق توازن داخلي، وإقليمي، وسط تنافس دولي متصاعد على الممرات الاستراتيجية. كما يواجه المشروع تحديات أمنية، وسياسية، كبيرة، لكنَّه قد يتحول إلى رافعة سياسية، واقتصادية، إذا أُدير برؤية وطنية مستقلة. تبحث هذه الدراسة في مسارات التوظيف الجيوسياسي للمشروع، ضمن معادلات التنافس الدولي، والإقليمي.

الكلمات المفتاحية: العراق، طريق التنمية، الممرات الاستراتيجية، التنافس الدولي والإقليمي.

Abstract

The Development Road Project represents a strategic opportunity for Iraq to rebuild its geopolitical role as a vital corridor between Asia and Europe. However, its success depends on Iraq's ability to achieve internal and regional balance amidst escalating international competition over strategic corridors. The project also faces significant security and political challenges, but it could become a political and economic lever if managed with an independent national vision that prioritizes stability, fosters regional cooperation, and addresses the concerns of various stakeholders involved in the project. This study examines the project's geopolitical employment trajectories within the context of international and regional competition.

Keywords: Iraq, Development Road, Strategic Corridors, International and Regional Competition.

المقدمة

يُشكّل مشروع "طريق التنمية" أحد أبرز المبادرات الاستراتيجية التي أطلقها العراق، في سعيه لإعادة تموضعه الجيوسياسي في بيئة إقليمية، ودولية، متحوّلة. يرتكز المشروع على موقع العراق الحيوي، كعمر بري يربط الخليج العربي بأوروبا عبر تركيا، ما يمنحه فرصة فريدة للتحوّل إلى مركز نقل، وتجارة، إقليمي. ومع تصاعد التنافس بين مشاريع إقليمية، كالممر الهندي الأوروبي، ومبادرة الحزام والطريق، يدخل المشروع في قلب معادلات التنافس الجيوسياسي الدولي. غير أنّ نجاح العراق في توظيف هذا المشروع، لا يتوقف فقط على الموقع الجغرافي، بل يتطلب توازناً سياسياً داخلياً، وقدرة على إدارة العلاقات المعقدة مع القوى المتنافسة. تأتي هذه الدراسة لتحليل فرص العراق، وتحدياته، في استثمار طريق التنمية، كأداة لتثبيت دوره الإقليمي، والدولي.

أهمية البحث

تنبع أهمية البحث من أنّه يتناول المشروع، في سياق تزايد التنافس الإقليمي، والدولي، على الممرات التجارية، واللوجستية، مما يستدعي فهماً عميقاً لتأثير التحالفات الجيوسياسية، مثل IMEC، وطريق الحرير الصيني، وانعكاسات الموقف الإقليمي (لأسيما التركي، والإيراني، والخليجي)، على فرص نجاح أو تعثر المشروع. كما يسهم البحث في تقديم قراءة تحليلية تطبيقية لصانعي القرار العراقي، عن طريق:

- تحديد التحديات الداخلية والخارجية التي تواجه المشروع.
- اقتراح سيناريوهات مستقبلية مدعومة بمحددات استراتيجية.
- تسليط الضوء على متطلبات التوظيف الجيوسياسي الرشيد للمشروع، بعيداً عن التجاذبات الداخلية والخارجية.

إشكالية البحث

على الرغم من الإمكانيات الجغرافية، والاقتصادية، التي يتمتع بها العراق، إلا أنّ مشروع طريق التنمية يواجه تحديات داخلية، وإقليمية، معقدة، تثير تساؤلات حول مدى قدرة العراق على توظيف هذا المشروع استراتيجياً، لإعادة بناء دوره الجيوسياسي، في ظل التنافس الدولي، والإقليمي، المحتدم في المنطقة، لذا يطرح سؤال مركزي مفاده: إلى أي مدى يستطيع العراق توظيف مشروع طريق التنمية كأداة لتعزيز مكانته الجيوسياسية، في ظل تعقيدات التنافس الدولي، والإقليمي، وتحديات البيئة الداخلية؟

ومن هذا السؤال المركزي تُطرح تساؤلات فرعية، سيتم الإجابة عنها في متن الدراسة، تتضمن الآتي:

1. ما البُعد الجيوسياسي لموقع العراق في مشروع طريق التنمية؟

2. ما الأهداف السياسية والاقتصادية المعلنة وغير المعلنة من المشروع؟
3. كيف يؤثر التنافس الدولي والإقليمي (الصين، أمريكا، تركيا، إيران، الخليج)، في فرص نجاح المشروع؟
4. ما مدى قدرة العراق على الحفاظ على حياده أو توازنه بين المحاور الإقليمية، والدولية، المتنافسة؟
5. كيف يؤثر المشروع في علاقة العراق بمبادرات كبرى، مثل الحزام، والطريق الصيني، والممر الهندي الأوروبي؟
6. ما فرص العراق في القيام بدور محوري كمركز لوجستي، واقتصادي إقليمي، في حال نجاح المشروع؟

فرضية البحث

"إنَّ قدرة العراق على توظيف مشروع طريق التنمية، كأداة لتعزيز موقعه الجيوسياسي، ترتبط بمدى نجاحه في تحقيق التوازن بين مصالح القوى الدولية، والإقليمية، المتنافسة، وفي بناء بيئة داخلية مستقرة، تمكنه من حماية المشروع، وتوجيهه بما يخدم أهدافه الاستراتيجية".

المحور الأول

مشروع طريق التنمية العراقي: رؤية استراتيجية لبناء مركز لوجستي إقليمي

يشكّل طريق التنمية (Development Road Project)، مبادرة استراتيجية أطلقتها الحكومة العراقية في عام (2023)، يهدف إلى تحويل موقع العراق الجغرافي، من ساحة تنافس غير مستقر إلى محور إقليمي للربط التجاري، والنقل اللوجستي، بين الخليج العربي، وأوروبا. ويمثل المشروع استجابة عراقية لمعادلات إقليمية، ودولية، متغيرة، واستثماراً لفرصة تاريخية تركز على البعد الجغرافي، والديموغرافي، والاقتصادي، للدولة العراقية.

أولاً- الخلفية المفاهيمية والفكرية للمشروع

ترتكز الرؤية العراقية لطريق التنمية، على دمج مفاهيم الاقتصاد الجغرافي، والترابط الإقليمي، استناداً إلى نظريات الجيوبوليتيك، والاقتصاد السياسي للتنمية، إذ إنّ الترابط الاقتصادي المتبادل، يخلق مصالح مشتركة، ويمنح الدول حوافز للتعاون بدلاً من التنافس¹. ويتقاطع المشروع من حيث الفكرة، مع التجارب العالمية في إنشاء

1- مصطفى الهاشمي، "العراق والدور الإقليمي البديل: مقارنة ناعمة لمشروع طريق التنمية"، مركز البيان للدراسات والتخطيط، (2023)، متاح على: <https://www.bayancer.org/2023/11/10289/>.

ممرات تجارية استراتيجية، مثل: مبادرة الحزام والطريق الصينية، والممر الاقتصادي الباكستاني-الصيني (CPEC)، وهو ما يدعم التحول من الاقتصادات الريفية، نحو اقتصاد الخدمات والنقل اللوجستي².

وهذا الصدد يشير (Robert Blackwill) إلى أنَّ الممرات الجيو-اقتصادية، أصبحت أدوات مركزية في التنافس بين الدول الصاعدة، وهو ما يفسر سعي العراق إلى إيجاد موقع له، ضمن هذه المعادلة الاستراتيجية عبر طريق التنمية، فضلاً عن ذلك فإنَّ المشروع هو تطبيق عملي لنظرية الجغرافيا الاقتصادية، والدولة الوسيطة (Transit State Theory)، إذ تؤكد هذه النظرية على أنَّ الدول التي تقع على تقاطعات طرق استراتيجية، يمكن أن تحوّل موقعها من "ممر إلى مركز قوة"، إذا استثمرت جيداً في البنية التحتية، والسياسات الذكية، إذ إنَّ العراق، كدولة وسيطة بين الخليج والأناضول، يمتلك فرصة نادرة لبناء نفوذ إقليمي عبر أدوات ناعمة³.

ثانياً- مكونات المشروع وأبعاده

يتضمن المشروع إنشاء أكثر من (1200) كم من الطرق، وسكك الحديد، تربط (10) محافظات عراقية، مع مشاريع مرافقة، مثل: المناطق الصناعية والاقتصادية على طول الطريق، وخطوط للطاقة والاتصالات، انطلاقاً من ميناء الفاو على الخليج العربي، مروراً ببغداد، وصولاً إلى الحدود التركية⁴، إذ إنَّ طريق التنمية أو القناة الجافة، وحسب تصريحات رئيس الوزراء العراقي (محمد شياع السوداني)، في (27) أيار عام (2023)، سيخدم المنطقة اقتصادياً، عن طريق نقل البضائع من أوروبا إلى الخليج وبالعكس عبر العراق، بمدة انجازية تمتد من (2024) حتى عام (2028)، وتُقدَّر الكلفة الإجمالية للمشروع بأكثر من (17) مليار دولار في مرحلته الأولى، بتمويل حكومي وشراكات استثمارية إقليمية ودولية⁵، لذا فإنَّ المشروع يسعى إلى تحقيق إعادة تموضع جيوسياسي للعراق، ضمن الخريطة الإقليمية، عبر أداء دور الممر الحيوي بين الخليج، وتركيا، وأوروبا. وتمتد السكة الحديدية المخطط انجازها، من ساحل الخليج العربي حيث ميناء الفاو الكبير العراقي في جنوب العراق، إلى منفذ فيشخابور العراقي في شمال العراق المتاخم للحدود

2- محمود خليفة، "مبادرة الحزام والطريق: قراءة في الأبعاد الاقتصادية والاستراتيجية وتأثيرها على الدول النامية"، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، (2021)، متاح على:

<https://www.dohainstitute.org/ar/Pages/CustomErrorPage.aspx?requestUrl>

3- فاطمة هاشم، "نظرية الدولة الوسيطة ودورها في تشكيل النفوذ الإقليمي: دراسة حالة الأردن وتركيا"، مجلة العلوم السياسية، جامعة بغداد، العدد 74، (2022).

<https://jcop.uobaghdad.edu.iq/index.php/jcop/article/view/368>

4- World Bank (2023). Iraq Economic Monitor: Investing in Connectivity.

<https://www.worldbank.org/en/country/iraq/publication/economic-monitor>

5- وكالة الأنباء العراقية (واع)، السوداني يعلن تفاصيل طريق التنمية، (2023)، متاح على الرابط:--<https://www.ina.iq/183142>

Reuters (2023). Iraq unveils \$17B Development Road to connect Gulf to Europe.: كذلك ينظر: <https://www.reuters.com/world/middle-east/iraq-unveils-17-bln-transport>

التركية، ويبلغ طول السكة (1175) كيلومترًا، في حين يبلغ طول الطريق البري بين الفاو، ومنفذ فيشخابور، بحدود (1190) كيلومترًا، ولكل من سكة الحديد، والطريق البري مسار، فلا يلتقيان إلا في شمال محافظة كربلاء، إذ يستمر سيرهما متقاربين حتى منفذ فيشخابور6. وهناك مخططات لمدن صناعية، ومدن إسكان تحاط بالطريق، وسيشهد عبور آلاف الشاحنات المقبلة من (25) دولة من الجانب التركي، من خلال معبر اوفاكوي في شمال العراق، وسيبلغ طول الطريق الذي يمر عبر البلاد (1912) كيلومترًا، بعد إضافة مسافة جديدة بطول (320) كم، وضمن مشروع التنمية، ويبلغ مجموع طول خط سكك الحديد، الذي يمر عبر البلاد (2) ألف و(88) كم، بعد إضافة خط جديد بطول (615) كم7، وعليه سيعزز الربط البري للعراق سلاسل التوريد العالمية، ويمنحه موضعًا محوريًا في التجارة بين آسيا، وأوروبا، كما أنّ هكذا مشاريع ما هي إلا خطوة بدأت تتبعها العديد من البلدان، من أجل إعداد بلدانها لعصر ما بعد النفط، عن طريق الاستثمار في قطاعي البنية التحتية، والخدمات اللوجستية. هذه المبادرات في العراق، لها أهمية كبيرة من حيث إعداد البلاد لعصر ما بعد النفط، لذلك يمكن أن يكون طريق التنمية للعراق، بمنزلة فرصة لتنويع اقتصاده.

ثالثًا- الأهداف الاستراتيجية

إنّ طريق التنمية هو مشروع تم تقديمه سابقًا باسم (القناة الجافة)، سعى إلى تحقيق هدفين أساسيين، هما:

1. مصدر دخل إضافي للاقتصاد العراقي، إذ يقلل من الاعتماد على تصدير النفط.
2. تعزيز الدور الجيوسياسي للعراق، عن طريق توظيف موقعه الجغرافي، كمنطقة اتصال اقتصادي بين الخليج، وآسيا، وأوروبا.

لذا لم يعد إنشاء المشروع مجرد هدف اقتصادي لجذب السياحة، أو الاستثمار الأجنبي، بل توطيد النفوذ الجيوسياسي، والاستراتيجي، على المدى المتوسط، والقصير، ويرتبط هذا الأمر بالتنافس لتغيير صور نمطية، أو

6- جريدة الصباح العراقية، "تفاصيل طريق التنمية ومساراته، (2023)، متاح على الرابط: <https://alsabaah.iq/81173/>، وللمزيد ينظر أيضًا:

Al-Monitor (2023). Iraq's New Transport Corridor Aims to Rival Regional Routes.

<https://www.al-monitor.com/originals/2023/05/iraqs-development-road>

7- مركز الفرات للتنمية والدراسات الاستراتيجية، "المدن الاقتصادية على طريق التنمية"، (2023)، متاح على الرابط:

<https://www.fcds.com/research/1228>

ترسيخ صورة معينة، ولهذا أصبحت مهمته صناعة العلامة الوطنية للدولة، والأمة، وبمنزلة نمط استراتيجي تسعى إليه الدول لتحقيق أهدافها، إذ وضع مؤشر دولي لمسار الدولة، صيغ وفق معايير منها ما يأتي⁸:

1. السياحة والمعالم الحضارية للدولة.
 2. الصادرات أي منتجات وخدمات للدولة.
 3. الهوية الثقافية والتراث.
 4. الحكومة واستقرارها السياسي.
 5. طبيعة القيم الاجتماعية، مثل التسامح، والكرم.
 6. الاستثمار الاقتصادي وقدرة الدولة على جذب الشركات، وصناعة بيئة أعمال.
- لذا يمكن أن تتحوّل فكرة مشروع طريق التنمية، إلى علامة فارقة في مجال التسويق للدولة، على غرار المنتجات التجارية، وذلك عن طريق منتجات سياسية، ودبلوماسية، للدولة، لغرض صناعة هوية حضارية تنافسية، لهذا فإنّ دليل الدولة عبر رؤيتها الاستراتيجية، يمثل سياق الجهد الحكومي، وغير الحكومي، المنسق، والفعال للبلاد لإدارة صورة البلد، ونظام إدارة السمعة، عن طريق تعزيز الهوية الثقافية للمجتمع، وتاريخه خارج حدودها في السوق الدولية، ضمن نظام الأنماط، والصور، في عصر الثورة، والمعرفة. بناءً على ما سبق، تصبح مهمة دليل الدولة الاستراتيجي من تبنيّ طريق التنمية، هو كما يأتي⁹:

1. تنوع الاقتصاد، وتخفيف الاعتماد على صادرات النفط.
2. ربط العراق بمحيطه الإقليمي كمحور ترانزيت، ما يعني تعزيز التجارة الإقليمية، والدولية، إذ يمثل المشروع فرصة لتسهيل حركة البضائع بين الشرق، والغرب، عبر العراق، ومن ثمّ يمكن للعراق أن يصبح مركزاً إقليمياً للنقل، والتجارة، ما سيؤدي إلى زيادة الإيرادات من الرسوم الجمركية، وحقوق العبور.
3. تحقيق تكامل اقتصادي عابر للحدود مع دول الخليج، وتركيا، وأوروبا.
4. تحسين البنية التحتية للنقل، وتعزيز سلاسل التوريد.
5. يمثل ركيزة أساسية في بناء اقتصاد غير نفطي، ويفتح أبواباً جديدة للاستثمار الأجنبي.

8- بيلجاوي دومان، مشروع طريق التنمية هل سيكون طريق الحرير الجديد، مركز دراسات الاستراتيجية، ترجمة: نصر محمد علي، (2024)، ص4، متاح على الرابط:

<https://drive.google.com/file/d/1dUfXOsN5evrgpgokJnHXjEghcCk3Pul/view?usp=drivesdk>

9- "Iraq's Development Road Project: Strategic Opportunity or Geopolitical Gamble?", Middle East Economic Review, Vol. 35, Issue 2, 2024.

6. تقليل الهجرة الداخلية والخارجية، إذ تعدّ البطالة، وضعف الخدمات، أحد أهم أسباب الهجرة الداخلية، والخارجية، من العراق، ومع تنفيذ المشروع، يمكن أن يبقى المواطنون في مناطقهم، نتيجة لتحسن الخدمات، وتوافر فرص العمل.

7. دعم التماسك الاجتماعي، إذ يمكن للمشروع أن يُعزز الوحدة الوطنية، عن طريق تحقيق التنمية المتوازنة بين مختلف مناطق العراق؛ ممّا يخفف من التوترات الاجتماعية الناتجة عن التفاوت الاقتصادي بين المحافظات. رابعاً- تحديات التنفيذ

يتميز العراق بمكانة جيوسراتيجية في سياق التنافس الدولي على منطقة الشرق الأوسط، ولكي لا يكون خارج دائرة التأثير في مسار الأحداث العالمية، والإقليمية الجارية في المنطقة، تبلورت لدى الحكومة العراقية رؤية سياسية طموحة، فيما يتعلق بتوظيف هذه المكانة الجيوسراتيجية للعراق، ولاسيّما إمكاناته، وموارده، الواجب استثمارها في سبيل تعزيز التنمية الشاملة، وضرورة أن يكون له دور مؤثر في مسار الاستراتيجيات، والمشاريع العالمية التي تستهدف المنطقة، لاسيّما مبادرة الحزام والطريق¹⁰. ومع ذلك وعلى الرغم من الأهمية الاستراتيجية لهذا المشروع، إلا أنه يواجه عددًا من التحديات الداخلية والخارجية، ومنها ما يأتي:

1- التحديات الداخلية

إنّ عدم اتفاق الحكومة الاتحادية، وحكومة كردستان، على خط سير المشروع، يؤدي إلى تأخير تنفيذه، أو عدم استقراره، واستدامته، بمعنى أنّ دور إقليم كردستان العراق في المشروع، عامل مهم سواء في سبيل نجاح أو إعاقة المشروع، وهنا نشير إلى رفض إقليم كردستان مد شبكة السكك الحديدية، بطول (4) كم عبر محافظة دهوك، وصولاً إلى الحدود التركية، لما لهذا الأمر من آثار سلبية في معبر إبراهيم الخليل الحدودي، الذي يعدّ البوابة الرئيسة الرابطة بين إقليم كردستان العراق، وتركيا، والدول الأوروبية، وما يمثله من عوائد اقتصادية لصالح إقليم كردستان، فضلاً عن ذلك الطبيعة الجبلية الوعرة لحدود إقليم كردستان مع تركيا، تحمل آثاراً إضافية أمام تنفيذ المشروع، إذ إنّ شبكة السكك الحديدية التي سيتم تضمينها في المشروع، تتطلب أرضاً مستوية مما يتعارض مع طبيعة المنطقة، لذلك إذا شمل المشروع أراضي في إقليم كردستان، فإنّ مدة المشروع يمكن أن تختلف من (4) سنوات، إلى قرابة (6) سنوات، وقد تزيد الكلفة الاجمالية للمشروع، من الخطة الأصلية البالغة (17) مليار دولار أمريكي، لتصل إلى (20) مليار دولار أمريكي مما يعقد تنفيذ المشروع، أمّا بالنسبة للمسار البديل، ومن المتوقع أن يمر الخط بالموصل، ثم مدينة ربعة في محافظة نينوى العراقية، ومن هناك إلى سوريا، ومن ثم إلى تركيا، فإنّ العائق الذي يقف أمامه، هو

10 -Carnegie Endowment for International Peace, 2024, Iraq's Development Road: Geopolitics, Rentierism, and Border Connectivity, March 11, 2024. <https://carnegieendowment.org/research/2024/03/iraqs-development-road-geopolitics-rentierism-and-border-connectivity?lang=en>

حالة دمشق التي فرضت مطالب عالية على أجرة الترانزيت، للقطارات التي تمر عبر أراضيها، وحدودها، بنحو (8) دولارات، على الرغم من أن سعر النقل بالسكك الحديدية العالمية، ليس هو نفسه بل إنَّه لا يتجاوز (3) دولارات، ما يعني حدوث انخفاض كبير في عائدات المشروع العراقي¹¹. فضلاً عن ذلك، وعلى الرغم من الطموح الكبير، إلا أنَّ المشروع يواجه تحديات واقعية، أبرزها:12

- البيئة الأمنية الهشة في بعض المناطق.
- البيروقراطية العراقية وضعف إدارة المشاريع الكبرى.
- التنافس الإقليمي، لاسيَّما من بعض المبادرات الموازية (مثل الممر الهندي الأوروبي).
- التمويل والجدوى الاقتصادية في ظل تقلب أسعار النفط العالمية.
- غياب التنسيق المؤسسي، وضعف البنية القانونية للاستثمار، قد تعيق المشروع عن تحقيق أهدافه كاملة.
- 2- التحديات الخارجية: ويمكن حصرها في مجموعة من التحديات الاقتصادية، والسياسية، والبيئية، وكالاتي¹³:
 - التحديات الاقتصادية: التي تتعلق بتغيرات أسعار المواد الخام، مثل: الحديد، والإسمنت، وتقلبات اقتصادية عالمية قد تؤثر في التمويل، لاسيَّما إذا اعتمد المشروع على استثمارات، أو قروض دولية.
 - التحديات السياسية: إذ إنَّ التغيرات السياسية في الدول المعنية بالمشروع، قد تؤدي إلى تغييرات في السياسات الحكومية، أو تراجع الدعم السياسي، كما أنَّ العلاقات السياسية المتوترة بين الدول، قد تؤثر في التعاون في تنفيذ المشروع، لاسيَّما إذا كان يشمل مناطق متعددة أو دول مختلفة، كما قد يؤدي المشروع إلى تصاعد التوترات الإقليمية، مع بعض الدول التي ترى فيه تهديداً لمصالحها الاقتصادية، أو السياسية.
 - التدخلات الدولية: مع اهتمام القوى الكبرى بالمشروع، قد يواجه العراق ضغوطاً سياسية لضمان منح العقود لشركات معينة، أو تفضيل دولة على أخرى، وهذا قد يضع الحكومة العراقية أمام خيارات صعبة، للحفاظ على توازن علاقاتها الدولية.
 - الأوضاع الأمنية: يمثل تأمين الطرق، والبنية التحتية، تحدياً كبيراً في ظل التحديات الأمنية التي تواجهها البلاد، استمرار الهجمات الإرهابية، أو الصراعات المسلحة، قد يعيق تنفيذ المشروع، أو يرفع تكاليفه.

11-Shokri, Umud. "Geopolitics and Challenges in Iraq's Quest for Regional Connectivity." Gulf International Forum, May 28, 2024.

12- Cafiero, Giorgio. "Geopolitical Dynamics Surrounding Iraq's Ambitious Development Road Project." Arab Center Washington DC, March 5, 2025.

13-Carnegie Endowment for International Peace , Op.Cit.

- التحدّيات البيئية: إنّ التأثيرات البيئية المترتبة على المشروع، مثل تدمير المواطن الطبيعية، أو التأثير في التنوع البيولوجي، كما أنّ عمليات البناء يمكن أن تؤدي إلى زيادة التلوث الهوائي، نتيجة الانبعاثات الناتجة عن الآليات الثقيلة، فضلاً عن إزالة الغطاء النباتي، التي قد تؤدي إلى ارتفاع درجات الحرارة في المناطق المحيطة بالمشروع، مما يؤثر سلبيًا في المناخ المحلي، والنظم البيئية، الأمر الذي يتطلب دراسات بيئية إضافية، أو تعديلات في خطة التنفيذ، ما قد يؤجل أو يؤخر المشروع.

خامسًا- أبعاد الربط الجيوسياسي

لا يقتصر المشروع على الأبعاد الاقتصادية، بل يحمل في جوهره بعدًا جيوسياسيًا واضحًا، يسعى إلى ترسيخ العراق كمركز اتصال لا ميدان صراع، وتبرز أهمية ذلك في ضوء التنافس بين المشاريع الكبرى في المنطقة، مثل: مبادرة الحزام والطريق، والممر الهندي-الأوروبي، والمبادرة السعودية-الإماراتية للربط الخليجي بالأردن، ومصر. في هذا السياق، يمكن القول: إنّ المشاريع اللوجستية الكبرى، أصبحت أدوات لتحقيق النفوذ الجيوسياسي، والعراق إذا أحسن إدارة طريق التنمية، سيعيد تعريف موقعه في النظام الإقليمي، والتي يمكن حصرها بالآتي¹⁴:

1. تعزيز السيادة الوطنية واستقلال القرار السياسي: إذ يُعدّ المشروع فرصة للعراق لتعزيز استقلاله السياسي، عن طريق تنويع علاقاته الاقتصادية، والسياسية، وإذا نجح العراق في تنفيذ المشروع، فإنّه سيتحول إلى محور تجاري رئيس في المنطقة، مما يقلل اعتماده على صادرات النفط كمصدر رئيس للإيرادات، هذا التنوع في الموارد الاقتصادية، يمنح العراق مرونة أكبر في قراراته السياسية.

2. تعزيز العلاقات الإقليمية: يتطلب تنفيذ مشروع طريق التنمية، تعاونًا وثيقًا بين العراق، والدول المجاورة، ولاسيّما تركيا، وإيران، ودول الخليج، هذا التعاون يمكن أن يساهم في تقليل التوترات الإقليمية، وفتح آفاق جديدة للشراكات السياسية، والاقتصادية. على سبيل المثال، يعدّ التعاون مع تركيا لتأمين خطوط النقل بين آسيا، وأوروبا، أمرًا محوريًا، مما قد يعزز العلاقات الثنائية بين البلدين.

3. إعادة تشكيل توازن القوى الإقليمي: يُعدّ العراق نقطة تقاطع جغرافية حيوية في الشرق الأوسط، ومشروع طريق التنمية، ما سيزيد من أهميته الجيوسياسية، إذ سيساهم المشروع في تعزيز مكانة العراق بصفته لاعبًا إقليميًا مؤثرًا، مما قد يثير مخاوف بعض الدول المنافسة، التي تسعى إلى الحفاظ على نفوذها في المنطقة.

14-Geopolitics and Development Road: Iraq's Emerging Role in Regional and Global Power Dynamics. Geopolitics.com, June 2025. https://geopolitics.com/news-details.php?url=basratobosporus-the-17-billion-trade-corridor-redrawing-eurasias-map&utm_source=chatgpt.com

4. العلاقات مع القوى الدولية: يحمل المشروع أبعادًا سياسية دولية، إذ تسعى قوى كبرى مثل الولايات المتحدة، والصين، والاتحاد الأوروبي، إلى القيام بدور في تطوير البنية التحتية في العراق، قد يشكل المشروع ساحة للتنافس بين هذه القوى، وبخاصة مع مبادرة "الحزام والطريق" الصينية، التي تسعى إلى توسيع نفوذها عبر آسيا، وأوروبا.
5. إدارة التحديات السياسية الداخلية: إذ يتطلب المشروع استقرارًا سياسيًا، وأمنيًا لضمان التنفيذ، قد يواجه المشروع معارضة من بعض الأطراف السياسية، التي ترى فيه فرصة لتعزيز نفوذ فصائل معينة على حساب أخرى، لذلك تحتاج الحكومة العراقية إلى استراتيجية واضحة لإدارة هذه التحديات¹⁵.

المحور الثاني

طريق التنمية العراقي وتقاطعها مع المشاريع الدولية والإقليمية

يُعدّ طريق التنمية العراقي لا مجرد مشروع بنية تحتية وطني، بل إحدى نقاط الالتقاء، والتنافس الجيوسياسي الكبرى في الشرق الأوسط، فمع التبدلات التي شهدتها الإقليم منذ (2020)، برزت مشاريع ممرات اقتصادية متنافسة، تسعى قوى إقليمية ودولية عبرها، إلى إعادة تشكيل خريطة النفوذ، وسلاسل التوريد. وفي هذا السياق، لا يمكن فهم المشروع العراقي بمعزل عن التنافس الإقليمي، والدولي، لاسيما بين الصين، والولايات المتحدة، ومشاريع الربط الخليجي، والطموح التركي-الأوروبي، والممرات الهندية-العربية، لذا سيتم تناول أهم هذه المشاريع، وعلاقتها بمشروع التنمية العراقي:

أولاً- المشاريع الدولية والإقليمية المتقاطعة مع طريق التنمية

1- مبادرة الحزام والطريق الصينية (Belt and Road Initiative – BRI)

تُعدّ مبادرة "الحزام الاقتصادي للطريق وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين" (Silk Road Economic Belt and Maritime Silk Road Initiative for the Twenty-First Century) ، التي تعرف اختصاراً "مبادرة الحزام والطريق" (Belt and Road Initiative) (BRI)، أو كما يطلق عليها سابقاً "حزام واحد وطريق واحد" (One Belt, One Road) (OBOR)، واحدة من أكبر المبادرات، بوصفها مشروعاً اقتصادياً، واستراتيجياً عالمياً ضخماً، يشمل العديد من دول العالم بجزأيه البحري (الحزام)، والبري (الطريق)، وتقوم المبادرة على تحديث فكرة "طريق الحرير القديم" (*)، الذي كان يمتد من الصين إلى أوروبا مروراً بآسيا، عن طريق تغيير خريطة العالم بشق طريقين: أحدهما

15- حيدر نعمة بخيت، طريق التنمية العراقي فرص تنموية واعدة وتحديات كبيرة، مركز البيان للدراسات والتخطيط، (2024)، ص32.
(* طريق الحرير القديم: سعي طريق الحرير بهذا الاسم، نظراً لكميات الحرير الصيني الكبيرة التي كانت تنقل عبره، وهو عبارة عن شبكة طرق مترابطة كانت تسلكها القوافل والسفن قبل الفي سنة، لتبادل الحرير والعطر، والتوابل، والاحجار الكريمة، من جنوب آسيا من

بري ويمتد من الصين إلى آسيا الوسطى حتى البحر المتوسط، وأوروبا، والثاني خطوط بحرية تمر بمجمعات تجارية، وصناعية، ومناطق حرة؛ لذا يمثل مشروع الحزام والطريق، قوة ناعمة من شأنها ربط الصين، والدول المشاركة، بروابط الأخاء، والسلام، ونشر الثقافات والحضارات المتنوعة، إذ تشجع المبادرة الانفتاح على جميع الدول، والتنمية الحديثة لدول محيطها الإقليمي في آسيا، وإنشاء أنموذجًا من التعاون الإقليمي، والدولي، في القرن الحادي والعشرين، يقوم على التعاون الاقتصادي، وبناء البنى التحتية، وتداول العملات، وحلّ المشكلات بين الدول، فهذه المبادرة ليست اقتصادية فقط، بل لها مصالح استراتيجية، تتلاءم مع التحولات في النظام الدولي، والإقليمي¹⁶، لذا وردت مبادرة إحياء طريق الحرير الجديد، ضمن القرارات التشريعية في اجتماعات الدورة الثالثة للجنة المركزية للحزب الشيوعي الصيني، المنعقدة في نوفمبر/ تشرين الثاني عام (2013)، في العاصمة الصينية بكين، التي أقرت بضرورة تدعيم بناء الحزام الاقتصادي، حتى يتم تشكيل وضع جديد من الانفتاح على الأصدقاء كافة، وترجم هذا القرار بإطلاق مبادرة طريق الحرير الجديد، من لدن الرئيس الصيني شي جين بينغ في العام نفسه؛ لذا تمثل (BRI) المشروع العالمي الأوسع، المتعلق بالاستراتيجية الصينية الهادفة إلى تعزيز الاقتصاد الاشتراكي ذي الخصائص الصينية، وتنميته، ما تطلب منها إقامة علاقات أوسع، وأشمل، إقليميًا، ودوليًا؛ ويقع العراق ضمن الدول التي وقّعت مذكرات تفاهم مع الصين، للانضمام للمبادرة في العام (2020)، مما يجعل طريق التنمية مرشحًا للاندماج مع فرع بري من المبادرة، يمتد من الخليج إلى تركيا، لذا فإنّ الربط اللوجستي بين العراق، وتركيا، عن طريق مشروع التنمية العراقي، قد يتحول إلى امتداد غربي لمبادرة الحزام، والطريق، إذا حافظ العراق على التوازن السياسي مع الصين، والغرب¹⁷، لاسيما أنّ الصين تهدف إلى شراكات ذكية مع الدول المحورية جغرافيًا، والعراق يشكّل عقدة مهمة في المنطقة بين الشرق، والغرب.

2- الممر الهندي- الشرق أوسطي- الأوروبي (IMEC)

أُعلن عن مشروع الممر الهندي- الشرق أوسطي- الأوروبي (India-Middle East-Europe Economic Corridor – IMEC)، في قمة مجموعة العشرين (G20)، التي استضافتها الهند في 9 أيلول/ سبتمبر (2023)، بحضور قادة الهند، والولايات المتحدة، والسعودية، والإمارات، والاتحاد الأوروبي، وفرنسا، يهدف المشروع إلى إنشاء ممر متعدد الوسائط، يربط جنوب آسيا (الهند) بأوروبا مرورًا بالشرق الأوسط، في محاولة لتعزيز التجارة، والتنمية، والبنية التحتية، وربط الأسواق بطريقة تقلل الاعتماد على ممرات تقليدية، كقناة السويس، أو الممرات الصينية، ضمن

مدينة تشانغ الصينية، ثم العراق، وسوريا، ومصر، عبر آسيا الوسطى برًا. أمّا طريق الحرير البحري، فيبدأ فرعه الأول من السواحل الصينية، عبر مضيق هرمز، أمّا فرعه الثاني؛ فيكمل من مضيق هرمز، نحو سلطنة عمان، ثم اليمن، وصولًا إلى سوريا، ومصر. ينظر: زينب عبد الله، "الإطار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية"، في "مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم"، (برلين: المركز الديمقراطي العربي، 2019)، ص 5.

16- لمعلومات أكثر عن مبادرة الحزام والطريق الصينية، ينظر: هديل حربي ذاري، "التنافس الأمريكي الصيني وتأثيره في منطقة الخليج العربي: دراسة في مبادرة الحزام والطريق الصينية"، أطروحة دكتوراه منشورة، جامعة النهدين، كلية العلوم السياسية، (2022)، ص 305.

17- Rolland, N. (2019). China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative.

NBR.

مبادرة الحزام والطريق 18. ويشمل المشروع كابلًا بحريًا جديدًا، وبنية تحتية لنقل الطاقة، ينطلق المشروع من موانئ الهند بحرًا إلى دولة الإمارات، ثمَّ برًا في السعودية عبر خطة سكة حديد، ومنها عبر خطة سكة حديد إلى الأردن، و(إسرائيل)، حتى ميناء حيفا، ثمَّ بحرًا ووصولًا إلى اليونان، ومنها إلى أوروبا برًا. يتألف المشروع من ممرين منفصلين، هما الممر الشرقي الذي يربط الهند مع الخليج العربي، والممر الشمالي الذي يربط الخليج بأوروبا، يهدف المشروع اقتصاديًا إلى تسريع حركة التجارة بين الهند، وأوروبا، بنسبة قد تصل إلى (40%) تقليلاً في الوقت مقارنة بقناة السويس، وتعزيز مكانة موانئ الخليج كمراكز لوجستية دولية، ودعم صادرات الطاقة المتجددة (مثل الهيدروجين الأخضر) من الخليج إلى أوروبا 19. أمَّا سياسيًا فهدف إلى تقديم بديل عن مبادرة الحزام والطريق الصينية، عبر التحالف الأمريكي-الهندي، فضلاً عن تعميق الربط العربي-الإسرائيلي، لاسيما في ضوء التطبيع (اتفاقيات إبراهيم)، إلى جانب احتواء النفوذ الإيراني-الروسي في الشرق الأوسط 20. أمَّا عن تأثير مشروع (IMEC) في مشروع طريق التنمية العراقي، فيكمن بأنَّ مشروع (IMEC) لا يشمل العراق ضمن المسار الرسمي، وهو ما يطرح تساؤلات حول إقصاء العراق من شبكات الربط الجديدة. في المقابل، يحاول العراق تعويض هذا الغياب بمشروع طريق التنمية، الذي يربط ميناء الفاو بتركيا، وأوروبا، لكن تداخله في المشروع الهندي، مرهون بتوقُّر بيئة استقرار سياسي، وبنية تحتية مؤهلة. وعليه يمكن القول: إنَّ العراق يمتلك مقومات الاندماج في (IMEC)، عبر ربط ميناء الفاو بموانئ الخليج، والأناضول، ولكن غيابها عن الاتفاق الأولي يعكس تحديات داخلية، أكثر من كونه إقصاءً سياسيًا مباشرًا، أضف إلى ذلك أنَّ إطلاق (IMEC)، يجعل الخليج العربي ساحة مزدحمة بالمشاريع، ما يضع العراق في معادلة شديدة الحساسية إقليميًا.

3- مشروع الربط العربي (الإمارات-الأردن-مصر)

يُعدُّ مشروع الربط العربي الثلاثي بين الإمارات، والأردن، ومصر، مبادرة إقليمية أُطلقت رسميًا في مايو (2022)، تحت مسمى "الشراكة الصناعية التكاملية لتنمية اقتصادية مستدامة"، الهدف منها تعزيز التعاون في مجالات الصناعة، والطاقة، والغذاء، واللوجستيات، عن طريق إنشاء سلاسل توريد إقليمية، وتكامل في البنية التحتية، وربط اقتصادي منظم بين الدول الثلاث، لذا أعلن عن المشروع كتحالف تنموي ثلاثي، لربط البنى الصناعية، والخدماتية، عبر سلاسل توريد مشتركة، عبر شبكة من الموانئ، والطرق، وسكك الحديد، بدعم مباشر من شركة

18- White House (2023) – Fact Sheet on India–Middle East–Europe Economic Corridor (IMEC).

<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/fact-sheet-india-middle-east-europe-economic-corridor-imec>

19- UNCTAD. 2023. Transport Corridors and Trade in the MENA Region. Geneva: UNCTAD.

<https://unctad.org> (<https://unctad.org>)

20- Carnegie Middle East Center. 2023. The IMEC Corridor and the Gulf's Strategic Balancing. Carnegie Endowment for International Peace. (<https://carnegie-mec.org/>)

القابضة (ADQ) الإماراتية، التي خصصت (10) مليار دولار للاستثمار في هذا المحور، ويتقاطع جغرافيًا مع مشاريع الخليج، لربط المنافذ البحرية بممرات برية شمالية²¹. ويهدف المشروع إلى تحقيق جملة أهداف اقتصادية، تقليل كلفة الإنتاج عبر توزيع الأدوار الصناعية بين الدول الثلاث، وتقليل الاعتماد على الواردات من خارج المنطقة، وتحويل الأردن، ومصر، إلى مراكز صناعية بديلة رخيصة الكلفة للخليج. أمّا جيوسياسيًا فيهدف المشروع إلى تعزيز نفوذ الإمارات في شرق المتوسط، وإفريقيا، وتقديم بديل لوجستي-صناعي عن المحاور الإقليمية المنافسة، مثل (طريق التنمية، IMEC، BRI)، والحد من النفوذ التركي-الإيراني في ممرات الطاقة، والنقل الإقليمي²². وفيما يتعلق بالتأثيرات المحتملة في مشروع طريق التنمية العراقي، يؤثر مشروع الربط العربي في طريق التنمية العراقي على مستويين، هما²³:

أ- كمنافس لوجستي إقليمي، إذ يتقاطع مشروع الربط العربي مع أحد أهداف طريق التنمية، وهو تحقيق التكامل اللوجستي بين الخليج، وأوروبا/الشرق المتوسط، لكن في الحالة العربية الثلاثية، يتحول المحور نحو مصر بدلاً من تركيا، وأوروبا، مما يعني تحويل مسارات التجارة بعيداً عن العراق، لاسيما إذا تكامل مع ممر IMEC (الهند - الخليج - الأردن - إسرائيل - أوروبا). فضلاً عن ذلك، فإنّ الربط العربي يمثل خياراً إقليمياً، لتقليل الاعتماد على العراق كجسر بري، عبر تفعيل المحور الأردني-المصري، بديلاً عن المسار العراقي-التركي.

ب- تأثير في الاستثمارات اللوجستية المستقبلية، إذ إنّ وجود ممر بديل مستقر سياسياً، واقتصادياً، في الأردن، ومصر، قد يقلل من جاذبية العراق لدى المستثمرين، كما أنّ الدول الكبرى تبحث عن مشاريع خالية من التحديات الأمنية، والبنية التحتية المهترئة، وهو ما تعانیه بعض مناطق العراق. وعلى الرغم من التحديات المذكورة في الأعلى، يمتلك العراق فرصة للمنافسة والتكامل عبر:

• تسريع تنفيذ ميناء الفاو الكبير، وتوصيله بسكك الحديد نحو أوروبا.

21- Zawya. "UAE, Egypt and Jordan sign industrial partnership for sustainable economic growth.", May 29, 2022. Link. (https://www.zawya.com/en/press-release/government-news/uae-egypt-and-jordan-sign-industrial-partnership-for-sustainable-economic-growth-evqri7f0?utm_source=chatgpt.com)

22- Enterprise Press. "ADQ eyes investment in Egypt, Jordan manufacturing + PM pitches UAE investors on infrastructure projects." Enterprise, May 30, 2022. Link. (https://enterprise.press/stories/2022/05/30/adq-eyes-investment-in-egypt-jordan-manufacturing-pm-pitches-uae-investors-on-infrastructure-projects-72262/?utm_source=chatgpt.com)

23- Middle East Institute (MEI). Jonathan Fulton. "The UAE's Industrial Strategy: Regional Ambitions and Geopolitical Implications." MEI Policy Paper, 2022. Link. (https://www.mei.edu/publications/uaes-industrial-strategy-regional-ambitions-and-geopolitical-implications?utm_source=chatgpt.com)

- إنشاء مناطق صناعية على مسار طريق التنمية تُغري المستثمرين.
- التعاون مع الأردن، ومصر، ضمن مشاريع تكامل لا تنافس، لاسيما إذا أُدرج ضمن شبكات الربط الخليجي.

4- مشروع النقل البري التركي – الممر الأوسط (Middle Corridor)

يُعرف بالممر الأوسط (Middle Corridor) أو "الطريق العابر لبحر قزوين"، وهو مشروع نقل بري – بحري تتبناه تركيا، بالتعاون مع دول آسيا الوسطى، يهدف إلى ربط الصين بأوروبا عبر آسيا الوسطى، وبحر قزوين، والقوقاز، وتركيا، من دون المرور بروسيا أو إيران، ويُعد المشروع بديلاً عن الممر الشمالي (عبر روسيا)، والممر الجنوبي (عبر إيران وباكستان)، وقد اكتسب أهمية مضاعفة بعد الحرب الروسية الأوكرانية، وازدياد رغبة أوروبا بتقليل الاعتماد على خطوط الإمداد الروسية²⁴. بالنسبة لتركيا فإنها تروج للممر على أنه "ممر القرن"، وقد أنشأت بنى تحتية داعمة له، مثل نفق مرمراي، وميناء مرسين، وخطوط السكك السريعة²⁵. أمّا أهداف المشروع فإنها تتمحور وفق أهداف جيوسياسية، واقتصادية. تشمل الأهداف الاقتصادية اختصار زمن الشحن بين الصين، وأوروبا، إلى (12-15) يوماً بدلاً من (30) يوماً بحراً، وتقليل الاعتماد على قناة السويس، والممر الروسي، وتنشيط التجارة عبر تركيا كمحور لوجستي. أمّا الأهداف الجيوسياسية فتشمل تعزيز النفوذ التركي في أوراسيا، والقوقاز، وتعزيز التكامل مع دول منظمة الدول التركية (مثل أذربيجان، كازاخستان)، فضلاً عن تهميش طرق النقل الإيرانية، والروسية، لذا فإنّ الممر الأوسط لا يستهدف فقط الربط، بل يكرّس تركيا كبوابة آسيا إلى أوروبا²⁶.

وفيما يتعلق بتأثير المشروع في العراق، وعلى الرغم من أنّ الممر الأوسط لا يمر عبره، إلا أنّ تقاطعاته الجغرافية، والاقتصادية، مع مشروع طريق التنمية العراقي، تخلق علاقة تنافس محتمل، وكما يأتي²⁷:

أ- طريق التنمية العراقي ينتهي عند الحدود التركية، إذ يُفترض أن يتكامل مع الممرات التركية نحو أوروبا، لكن تركيا قد تفضّل ممر باكو – تفليس – قارص، بدلاً من الخط العراقي في حال استمرت المخاوف الأمنية، أو التأخير في المشروع، لاسيما أنّ تركيا تنظر إلى العراق كشريك محتمل، ولكن غير مضمون، في حين تملك سيطرة تامة على الممر الأوسط عبر القوقاز.

24- Atlantic Council. The Middle Corridor and Eurasian Trade Dynamics. Washington, DC: Atlantic Council, 2023. <https://www.atlanticcouncil.org> (<https://www.atlanticcouncil.org/>)

25- Turkish Ministry of Transport. Middle Corridor Transport Strategy Report. Ankara: Ministry of Transport, 2023. <https://www.uab.gov.tr> (<https://www.uab.gov.tr/>)

26- Fulton, Jonathan. Turkey's Infrastructure Diplomacy. Atlantic Council Reports, 2023. <https://www.atlanticcouncil.org> (<https://www.atlanticcouncil.org/>)

27- RAND Corporation. Infrastructure Competition in the Middle East and Central Asia. RAND Corporation, 2024. <https://www.rand.org> (<https://www.rand.org/>)

ب- من جانب آخر إذا نجحت تركيا في تسريع الممر الأوسط، فقد تسحب الاستثمارات الدولية التي كانت مرشحة لطريق التنمية العراقي، لاسيما في ظل الاستقرار النسبي في جورجيا، وأذربيجان، مقارنة بالوضع الأمني العراقي، وعليه فإن المنافسة بين الممرات تكمن في الثقة، والبنية التحتية، أكثر من الجغرافيا، وتركيا تراهن على ذلك.

ج- هناك فرصة للتكامل بدلاً من التنافس، عن طريق دمج طريق التنمية مع الممر الأوسط، عبر مراكز نقل داخل تركيا (مثل غازي عنتاب أو مرسين)، ما يعني أنّ العراق قد يستفيد من البنى التحتية للوصول إلى أوروبا، شرط تحقيق الربط الداخلي بشكل فعال، لذا فإنّ تكامل مشروعين قد يمنح العراق فرصة للخروج من هامشية النقل الدولي إلى مركزه.

ثانيًا- أبعاد التنافس الدولي والإقليمي حول المشروع

يمثل طريق التنمية أحد ميادين التنافس بين القوى الكبرى. فبينما تسعى الصين إلى دمج الطريق في مبادرتها العالمية؛ تعمل الولايات المتحدة على دعم ممر (IMEC) كمنافس استراتيجي؛ في حين تدفع تركيا نحو تحويله إلى امتداد لمصالحها اللوجستية؛ وتحاول دول الخليج توجيه الربط الإقليمي، بما يخدم اقتصاداتها غير النفطية، لذا يقف العراق أمام فرصة نادرة، لكنّه مهدد بالتحول إلى ساحة تنافس، بدلاً من كونه محور ربط، إذا لم يُدار المشروع برؤية متوازنة ونشطة²⁸. إنّ التحدي الأكبر الذي يواجه العراق بالنسبة للدول المنافسة، هو قدرته على التوازن بين أطراف المشاريع المتقاطعة، من دون أن يصبح امتدادًا جيوسياسيًا لطرف ضد آخر، لذا أمام العراق ثلاث استراتيجيات أو خيارات ممكنة، في ظل التقاطعات، وكما يأتي:

1. الدمج الذي بين طريق التنمية، وبعض الممرات الإقليمية، مثل (BRI) والممر التركي.
 2. الحياد النشط، وعدم الانخراط في محاور مغلقة، مما يضمن تنوع الشراكات.
 3. الاستثمار في التكامل الوطني للمشروع أولاً، لضمان جذبته للدول الأخرى.
- بناءً على ما تقدم، يمكن القول: إنّ قدرة العراق على النجاح في هذا المشروع، لا تعتمد فقط على التمويل أو الجغرافيا، بل على الدبلوماسية الاقتصادية طويلة المدى.

28- Brookings Institution. Iraq Between Regional Corridors. Brookings Institution, 2023. <https://www.brookings.edu> (<https://www.brookings.edu/>)

المحور الثالث

الفرص الاستراتيجية لمشروع طريق التنمية العراقي

يمثل مشروع "طريق التنمية" أحد أكثر المشاريع الطموحة في التاريخ الحديث للبلاد، لما له من إمكانات تحويلية كبيرة على المستويين الجيوسياسي، والاقتصادي. لذا سنتطرق في هذا المحور، إلى تحليل الفرص الاستراتيجية التي يمكن أن يوفرها المشروع للعراق، على المديين القريب، والبعيد، وذلك عن طريق استعراض المكاسب المحتملة للعراق، وإمكانية تحوله إلى عقدة ربط إقليمي فاعلة.

أولاً- المكاسب الاستراتيجية المتوقعة للعراق

- 1- المكاسب الاقتصادية: يُعدُّ طريق التنمية مشروعاً لوجستياً ضخماً، يربط ميناء الفاو الكبير جنوب العراق بتركيا، ثمَّ إلى أوروبا، ما سيحوّل العراق إلى ممر رئيس للبضائع، والنقل الإقليمي، والدولي. ومن أبرز المكاسب الاقتصادية المحتملة: رسوم العبور، واستقطاب الاستثمارات الأجنبية، وتحفيز قطاع النقل، والخدمات اللوجستية، وتنشيط المناطق الصناعية المتصلة بخط الطريق²⁹. ووفقاً لتقديرات وزارة النقل العراقية، فإنَّ المشروع قد يولد مئات آلاف فرص العمل، بشكل مباشر وغير مباشر، ويسهم في رفع الناتج المحلي الإجمالي، بنسبة تتراوح بين (3%) و(5%)، خلال العقد الأول من تشغيله³⁰.
- 2- المكاسب السياسية: يوفر المشروع للعراق أداة مهمة لتعزيز استقلالية قراره السياسي الخارجين عن طريق تنوع شركائه الدوليين. كما يعيد تموضع العراق بوصفه دولة ترانزيت إقليمية، مما يمنحه هامشاً للمناورة في علاقاته مع القوى الإقليمية المتنافسة (تركيا، وإيران، ودول الخليج)³¹. فضلاً عن ذلك، يسهم المشروع في تقديم العراق على الساحة الدولية، كفاعل بنّاء في ربط الجنوب الآسيوي بالمتوسط.
- 3- المكاسب الأمنية: سيؤدي تنشيط المناطق المحاذية لمسار الطريق، إلى خلق فرص اقتصادية، ما قد يسهم في خفض معدلات البطالة، والفقر، ومن ثمَّ الحد من قابلية تلك المناطق للاضطرابات الأمنية. كما يمكن للمشروع

29 Alaaldin, Ranj. "Iraq's Development Road Project: A Path to Prosperity or Instability?" Middle East Council, October 31, 2024. https://mecouncil.org/publication/iraqs-development-road-project-a-path-to-prosperity-or-instability?utm_source=chatgpt.com

30 World Bank. Project Information Document (PID): Iraq Railways Extension and Modernization Project. March 18, 2025. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099031825120039000/pdf/P507282->

31 Alaaldin, Ranj, OpCit.

أن يسهم في توسيع سيطرة الدولة، على الأراضي الممتدة بين الجنوب، والشمال، عن طريق ربطها ببني تحتية حديثة، وخدمات أمنية، واقتصادية³².

ثانيًا- التحول إلى عقدة ربط إقليمي

يمثل طريق التنمية خيارًا بديلاً للممرات الإيرانية (شمال-جنوب)، التي تعاني من العقوبات الأمريكية، والممرات التركية التي تخضع لحسابات جيواستراتيجية حساسة، ومن موقعه الجغرافي، يمكن للعراق أن يصبح ممرًا تجاريًا مرئيًا، ومفتوحًا أمام الجميع، مما يجعله نقطة جذب للدول الباحثة عن بدائل آمنة، ومستقرة. لذا من الشروط اللازم توفرها للتحول إلى عقدة ربط إقليمي³³:

1- إصلاحات مؤسسية: تحتاج الدولة العراقية إلى إصلاح بيئة الأعمال، وتوفير الضمانات القانونية للمستثمرين.

2- بنية تحتية فعّالة: تطوير السكك الحديدية، والطرق، والموانئ، وربطها رقميًا، وتقنيًا، عبر مراكز تحكم حديثة.

3- استقرار أمني وسياسي: إذ من دون بيئة مستقرة، سيقى المشروع عرضة للتهديدات، والعرقلة. تأسيسًا على ما تقدم، يمكن القول: إن مشروع طريق التنمية، إذا ما تمّ تنفيذه ضمن رؤية استراتيجية شاملة، يمكن أن يتحول إلى أحد أبرز محركات التحول الجيوسياسي للعراق. فعن طريق استغلال موقعه الجغرافي الفريد، والربط بين آسيا، وأوروبا، وفتح الباب أمام شراكات متعددة، يمتلك العراق فرصة فريدة ليعيد تعريف دوره في معادلات الإقليم، والعالم، لا بوصفه ساحة صراع، بل كجسر للتواصل والتنمية.

32 Arab Center Washington DC. "Geopolitical Dynamics Surrounding Iraq's Ambitious Development Road Project." July 9, 2023. <https://arabcenterdc.org/resource/geopolitical-dynamics-surrounding-iraqs-ambitious-development-road-project>

33- Hasan, Harith. "Iraq's Development Road: Geopolitics, Rentierism, and Border Connectivity." Carnegie Middle East Center, March 11, 2024. <https://carnegieendowment.org/research/2024/03/iraqs-development-road-geopolitics-rentierism-and-border-connectivity>

المحور الرابع

السيناريوهات المستقبلية لمشروع طريق التنمية

يستند هذا المحور إلى منهج الاستشراف الجيوسياسي، لتحليل السيناريوهات المحتملة لمصير مشروع طريق التنمية في العراق، بناءً على المعطيات الواقعية، والافتراضات الاستراتيجية، التي تحيط بالمشروع داخليًا، وخارجيًا. ويستعرض هذا المحور ثلاثة مسارات مستقبلية رئيسية، مع مناقشة محددات تحقق كل منها، واقتراح مسارات استراتيجية يمكن أن يعتمدها صانع القرار العراقي، لتعزيز فرص النجاح، وتقليل احتمالات الفشل.

السيناريو الأول: نجاح المشروع وتحوله إلى عقدة إقليمية للنقل والتجارة

يتحقق هذا السيناريو في حال نجحت الحكومة العراقية في ضمان الاستقرار الأمني، وتوفير تمويل مستدام، وتوقيع اتفاقيات شراكة استراتيجية مع دول الجوار، لاسيما مع تركيا، والسعودية. إذ إنَّ نجاح المشروع قد يحوّل العراق إلى مركز لوجستي بين آسيا، وأوروبا، ويستقطب استثمارات دولية ضخمة³⁴.

ويتضمن هذا السيناريو تحوّل البصرة إلى نقطة انطلاق بحرية رئيسية، وربطها بخطوط سكك الحديد، والطرق السريعة الممتدة إلى الحدود التركية، ومن هناك إلى أوروبا، مما يمكّن العراق من استعادة مكانته كدولة "رابطة بين القارات"، وهو ما يفتح المجال أمام تدفق استثمارات خارجية، ويعزز من معدلات النمو الاقتصادي، ويخفف من الاعتماد على الإيرادات النفطية. فضلاً عن ذلك، فإنَّ نجاح هذا السيناريو سيمنح العراق قدرة تفاوضية أعلى في الملفات الإقليمية، وسيمكنه من إعادة تعريف علاقاته مع تركيا، والخليج، وإيران، بناءً على المصالح المتبادلة في مجال التجارة، والطاقة، والنقل.

أمّا العوامل الداعمة لنجاح هذا السيناريو، فهي كما يأتي³⁵:

- 1- توفر الإرادة السياسية، والرؤية الاقتصادية المتكاملة لدى الحكومة العراقية.
- 2- الاستثمار في البنية التحتية الرقمية، والتقنية، عن طريق تطوير أنظمة مراقبة إلكترونية، وربط الموانئ، والسكك، بمراكز تحكم متقدمة.
- 3- تفعيل الشراكات الاقتصادية مع قوى دولية داعمة، مثل الصين ضمن مبادرة الحزام والطريق، والاتحاد الأوروبي كمرمير مكمل للمصالح الأوروبية.

34 Yıldırım, Burak. "What to Know About the Iraq-Turkey-Europe Development Road Project." Wilson Center, June 11, 2024. <https://www.wilsoncenter.org/article/what-know-about-iraq-turkey-europe-development-road-project>

35 Alaaldin, Ranj. Op.Cit.

4- اعتماد سياسة الحياد الإيجابي، والتوازن الجيوسياسي، لتفادي الاستقطاب بين المحاور المتصارعة في الإقليم (إيران-تركيا-الخليج).

5- الحوكمة الرشيدة، ومحاربة الفساد، هي شرط أساسي لجذب المستثمرين، وطمأنة الشركاء الدوليين.

السيناريو الثاني: التعثر المؤقت بسبب تحديات داخلية

يشير هذا السيناريو إلى احتمالية تعثر مشروع طريق التنمية، بشكل جزئي أو مؤقت نتيجة تفاعلات داخلية سلبية في العراق، من دون أن يؤدي ذلك إلى فشل كامل للمشروع. ويمثل هذا السيناريو مساراً وسطاً بين الطموح الوطني من جهة، والقيود الواقعية من جهة أخرى، إذ تستمر بعض مراحل المشروع في التنفيذ (مثل البنى التحتية الأولية أو اتفاقيات محدودة مع دول الجوار)، لكن من دون أن يصل إلى أهدافه الجيوسياسية الكبرى، أو إلى مستوى التحول إلى عقدة إقليمية مكتملة. في هذا الإطار، قد يتم تنفيذ بعض مقاطع السكك الحديدية، أو تطوير الموانئ، في حين تتعطل مراحل الربط الإقليمي، أو تصطدم بضعف التمويل، أو بفقدان الثقة السياسية أو الإدارية في الدولة³⁶.

العوامل الداعمة لهذا السيناريو (أي استمرار المشروع جزئياً)، ما يأتي:

- 1- توفر الرغبة السياسية الرسمية بالمضي في المشروع، لأسباب دعائية، وتنموية داخلية، حتى لو لم تتوفر البيئة الكاملة، تستمر الحكومة بدفع رمزي، أو جزئي، للمشروع.
- 2- دعم تقني من مؤسسات دولية، كالبنك الدولي، أو الاتحاد الأوروبي، عن طريق تمويل دراسات جدوى، أو مشاريع تقنية محدودة، مثل محطات التحميل، أو نظم الإدارة.
- 3- ضغوط مجتمعية داخلية لتنفيذ بعض مشاريع النقل، والخدمات المرتبطة بالطريق، لاسيما في المحافظات الجنوبية التي ترى فيه مصدر فرص عمل.

العوامل الكابحة المؤدية إلى هذا السيناريو³⁷:

- 1- ضعف الإدارة المؤسسية للمشروع.
- 2- غياب الرؤية التكاملية، وافتقار الجهاز الإداري للكفاءة اللازمة.
- 3- الفساد وتسييس العقود، مما يؤدي إلى توقف، أو تجميد مراحل حيوية، أو تعطيل التعاقدات مع الشركات الأجنبية.

36- Hasan, Harith, Op.Cit.

37- World Bank. Project Information Document (PID): Iraq Railways Extension and Modernization Project. March 18, 2025. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099031825120039000/pdf/P507282-bb1e1c91-3f4c-402f-8c25-487eb607c4a7.pdf>

4- عدم استقرار الأمن الداخلي في بعض المناطق التي يمر بها الطريق، ولاسيما في المناطق الحدودية، مما يؤثر في تدفق البضائع، واستقرار الشركاء.

5- تأخر المخصصات المالية، وغياب ضمانات التمويل المستدام، أو الاعتماد على تمويل سنوي غير ثابت، أو معتمد على الموازنة العامة فقط.

السيناريو الثالث: فشل المشروع أو تجميده بفعل الضغوط الجيوسياسية والتحديات المركبة

يشير هذا السيناريو إلى احتمالية فشل مشروع طريق التنمية، أو تجميده على المدى المتوسط، نتيجة تضافر عوامل إقليمية، ودولية، ومحلية، ضاغطة، تؤدي إلى إيقاف التمويل، أو تعطيل الإجراءات التنفيذية، أو انهيار التوافقات السياسية المحيطة بالمشروع. ويمثل هذا السيناريو المسار الأكثر تشاؤماً، والذي يجب على صانع القرار تجنبه، عبر التحصين الجيوسياسي الداخلي.

أولاً- العوامل الخارجية الضاغطة

1- التنافس بين المشاريع الإقليمية البديلة: إذ قد تتعامل قوى كبرى (الولايات المتحدة، والهند، والسعودية) مع ممر "IMEC" بوصفه منافساً لمشروع العراق، ما قد يدفعها إلى تعطيله، أو تقليص دعمه³⁸.

2- ضعف البيئة الاستثمارية العراقية، لاسيما أنّ العراق يصنف ضمن الدول الأقل جذباً لرؤوس الأموال الأجنبية، بسبب عوامل تتعلق بعدم الاستقرار القانوني، والمؤسسي³⁹.

ثانياً- التحديات الداخلية المعرقة⁴⁰

1- تداخل المصالح بين القوى السياسية العراقية.
2- غياب الشفافية، والرقابة على العقود الدولية.
3- غياب هيئة رقابية مستقلة للمشروع، يؤدي إلى فقدان الشفافية، وتراجع الثقة، ما يدفع بالشركاء الدوليين إلى الانسحاب.

4- تعطل المشاريع الكبرى السابقة كمؤشر سلمي، إذ إنّ تأخير تنفيذ مشاريع سابقة كـ "ميناء الفاو الكبير" أو "سكك الحديد البصرة-بغداد"، يثير الشكوك حول قدرة العراق على إتمام طريق التنمية.

38- Middle East Institute (2024). The IMEC vs. Development Road Dilemma.

<https://www.mei.edu/publications/imec-and-development-road>

39- OECD (2023). Iraq Investment Policy Review.

<https://www.oecd.org/mena/investment/iraq.htm>

40- Transparency International (2024). Iraq Corruption Index.

<https://www.transparency.org/en/countries/iraq>

من جانب آخر، يمثل النزاع حول خور عبد الله، تهديدًا غير مباشر للبنية التحتية البحرية لمشروع طريق التنمية، كون المشروع يبدأ من ميناء الفاو الكبير، الواقع على الخليج العربي، والذي يعتمد في مساره الملاحي على قناة خور عبد الله. ومن هنا، فإن أي تصعيد دبلوماسي، أو قانوني، بشأن السيادة على الممر، قد يؤدي إلى تعطيل أعمال الحفر، أو التوسعة الملاحية في الميناء، أو فرض قيود لوجستية على الملاحة التجارية، فضلًا عن خفض ثقة المستثمرين الدوليين في استقرار المشروع، لاسيما الشركات الملاحية، وشركات إدارة الموانئ، وتشجيع الدول المجاورة، لاسيما الكويت، على الترويج لمشاريع موازية منافسة كميناء مبارك الكبير 41، وفي حال استمرار الخلاف، أو تصاعده، فقد تتحول البيئة الجيوسياسية المحيطة بالمشروع إلى بيئة صدامية، تُستغل من قبل أطراف إقليمية، لا ترغب برؤية العراق يستعيد موقعه التجاري.

لذا يشكّل ملف خور عبد الله، أحد التحديات الهيكلية أمام مشروع طريق التنمية، ليس فقط من زاوية النزاع البحري، بل من حيث انعكاسه على البيئة الإقليمية للمشروع، وجاذبيته الاستثمارية، واستقلالته الجيوسياسية. ومن هنا، فإن إدارة هذا الملف بمرونة استراتيجية، وقانونية، تمثل شرطًا ضروريًا لضمان نجاح المشروع الوطني الأهم للعراق، في العقود المقبلة.

الخاتمة

يمثل مشروع طريق التنمية فرصة تاريخية للعراق، لإعادة توظيف موقعه الجيوسراتيجي، وتحويله إلى محور رئيس للتجارة، والطاقة، بين آسيا، وأوروبا، غير أنّ نجاحه مرهون بإصلاحات داخلية عميقة، تعزز الشفافية، والحوكمة، وبناء تفاهات إقليمية، ودولية، متوازنة تضمن استدامته، فالمشروع يتجاوز كونه بنية تحتية لوجستية، ليغدو اختبارًا لاستقلالية القرار السياسي، وإدارة التوازنات الإقليمية، بما يتطلب انفتاح العراق على مبادرات، كالحزام والطريق، والممر الهندي-الخليجي-الأوروبي، ومعالجة الملفات الخلافية كخور عبد الله، بدبلوماسية مرنة تحفظ السيادة. ومن ثم، فإن التحدي الأكبر لا يكمن في التنفيذ الفني، بل في القدرة على صياغة رؤية وطنية جامعة، تجعل من المشروع أداة للتنمية، ومحركًا لإعادة بناء الدور الجيوسياسي للعراق.

أولاً- الاستنتاجات

1. يمتلك العراق موقعاً جيوسراتيجياً فريداً، يؤهله ليكون ممراً رئيساً للتجارة، والطاقة، بين آسيا، وأوروبا، لكن استثماره يتطلب رؤية اقتصادية- سياسية متكاملة.
2. مشروع طريق التنمية ليس مجرد مشروع بنية تحتية، بل مبادرة استراتيجية تجمع بين الأبعاد الاقتصادية (النقل والصناعة)، والسياسية (التحالفات الإقليمية)، والجيوسياسية (إعادة التموضع).
3. نجاح المشروع يتوقف على إصلاحات داخلية، تشمل: مكافحة الفساد، وتعزيز الشفافية، وتطبيق الحوكمة الرشيدة، لضمان ثقة الشركاء، والمستثمرين.
4. التنافس الإقليمي والدولي على الممرات البديلة (الحزام والطريق، الممر الهندي-الخليجي-الأوروبي)، يجعل المشروع اختباراً لقدرة العراق على إدارة التوازنات الإقليمية.

ثانياً- التوصيات لصانع القرار العراقي

1. إصلاح مؤسسي عاجل: إنشاء هيئة عليا مستقلة لإدارة مشروع طريق التنمية، تتمتع بالشفافية، والرقابة البرلمانية، لضمان تنفيذ المشروع بعيداً عن التجاذبات السياسية.
2. تعزيز الشراكات الإقليمية والدولية: تبني مقاربة انفتاحية على كل من تركيا، والخليج، والصين، والاتحاد الأوروبي، مع توقيع اتفاقيات قانونية- اقتصادية ملزمة لتأمين المشروع.
3. فصل الملفات الخلافية: التعامل مع ملف خور عبد الله، والقضايا الحدودية، بدبلوماسية ثنائية مرنة، بعيداً عن ربطها بمسار طريق التنمية، لضمان انسيابية المشروع، واستقراره.

المصادر:

1. 1- مصطفى الهاشمي، "العراق والدور الإقليمي البديل: مقارنة ناعمة لمشروع طريق التنمية"، مركز البين للدراسات والتخطيط، (2023)، متاح على: <https://www.bayancenter.org/2023/11/10289/>.
2. 1- محمود خليفة، "مبادرة الحزام والطريق: قراءة في الأبعاد الاقتصادية والاستراتيجية وتأثيرها على الدول النامية"، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، (2021)، متاح على: <https://www.dohainstitute.org/ar/Pages/CustomErrorPage.aspx?requestUrl>.
3. 1- فاطمة هاشم، "نظرية الدولة الوسيطة ودورها في تشكيل النفوذ الإقليمي: دراسة حالة الأردن وتركيا"، مجلة العلوم السياسية، جامعة بغداد، العدد 74، (2022).
4. 1- <https://jcop.uobaghdad.edu.iq/index.php/jcop/article/view/368>.
5. 1- World Bank (2023). Iraq Economic Monitor: Investing in Connectivity.
6. <https://www.worldbank.org/en/country/iraq/publication/economic-monitor>
7. 1- وكالة الأنباء العراقية (واع)، السوداني يعلن تفاصيل طريق التنمية، (2023)، متاح على الرابط: <https://www.ina.iq/183142--.html> ، كذلك ينظر: Reuters (2023). Iraq unveils \$17B Development Road to connect Gulf to Europe.
8. 1- جريدة الصباح العراقية، "تفاصيل طريق التنمية ومساراته"، (2023)، متاح على الرابط: <https://alsabaah.iq/81173/> وللمزيد ينظر أيضاً:
9. 1- Al-Monitor (2023). Iraq's New Transport Corridor Aims to Rival Regional Routes.
10. <https://www.al-monitor.com/originals/2023/05/iraqs-development-road>
11. 1- مركز الفرات للتنمية والدراسات الاستراتيجية، "المدن الاقتصادية على طريق التنمية"، (2023)، متاح على الرابط: <https://www.fcds.com/research/1228>
12. 1- بيلجاوي دومان، مشروع طريق التنمية هل سيكون طريق الحرير الجديد، مركز دراسات الاستراتيجية، ترجمة: نصر محمد علي، (2024)، ص4، متاح على <https://drive.google.com/file/d/1dUfXOsN5evrgpgokJnHXjEghcCk3Pul/view?usp=drivesdk>
13. 1- "Iraq's Development Road Project: Strategic Opportunity or Geopolitical Gamble?", Middle East Economic Review, Vol. 35, Issue 2, 2024.
14. 1- Carnegie Endowment for International Peace, 2024, Iraq's Development Road: Geopolitics, Rentierism, and Border Connectivity, March 11, 2024. <https://carnegieendowment.org/research/2024/03/iraqs-development-road-geopolitics-rentierism-and-border-connectivity?lang=en>
15. 1-Shokri, Umud. "Geopolitics and Challenges in Iraq's Quest for Regional Connectivity." Gulf International Forum, May 28, 2024.
16. 1- Cafiero, Giorgio. "Geopolitical Dynamics Surrounding Iraq's Ambitious Development Road Project." Arab Center Washington DC, March 5, 2025.
17. 1-Carnegie Endowment for International Peace, Op.Cit.
18. 1 -Geopolitics and Development Road: Iraq's Emerging Role in Regional and Global Power Dynamics. Geopolits.com, June 2025. https://geopolits.com/news-details.php?url=basratobosporus-the-17-billion-trade-corridor-redrawing-eurasias-map&utm_source=chatgpt.com

21. 1- حيدر نعمة بخيت، طريق التنمية العراقي فرص تنمية واعدة وتحديات كبيرة، مركز البيان للدراسات والتخطيط، (2024)، ص32.
22. (*) طريق الحرير القديم: سمي طريق الحرير بهذا الاسم، نظراً لكميات الحرير الصيني الكبيرة التي كانت تنقل عبره، وهو عبارة عن شبكة طرق مترابطة كانت تسلكها القوافل والسفن قبل ألفي سنة، لتبادل الحرير والعطر، والتوابل، والاحجار الكريمة، من جنوب آسيا من مدينة تشانغ الصينية، ثم العراق، وسوريا، ومصر، عبر آسيا الوسطى برّاً. أمّا طريق الحرير البحري، فيبدأ فرعه الأول من السواحل الصينية، عبر مضيق هرمز، أمّا فرعه الثاني؛ فيكمل من مضيق هرمز، نحو سلطنة عمان، ثم اليمن، وصولاً إلى سوريا، ومصر. ينظر: زينب عبد الله، "الإطار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية"، في "مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم"، (برلين: المركز الديمقراطي العربي، 2019)، ص5.
23. 1- لمعلومات أكثر عن مبادرة الحزام والطريق الصينية، ينظر: هديل حربي ذاري، "التنافس الأمريكي الصيني وتأثيره في منطقة الخليج العربي: دراسة في مبادرة الحزام والطريق الصينية"، أطروحة دكتوراه منشورة، جامعة النهري، كلية العلوم السياسية، (2022)، ص305.
24. 1- Rolland, N. (2019). China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative. NBR.
25. 1- White House (2023) – Fact Sheet on India–Middle East–Europe Economic Corridor (IMEC).
26. <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/fact-sheet-india-middle-east-europe-economic-corridor-imec>
27. 1- UNCTAD. 2023. Transport Corridors and Trade in the MENA Region. Geneva: UNCTAD.
28. <https://unctad.org> (<https://unctad.org/>)
29. 1- Carnegie Middle East Center. 2023. The IMEC Corridor and the Gulf's Strategic Balancing. Carnegie Endowment for International Peace. (<https://carnegie-mec.org/>)
30. 1- Zawya. "UAE, Egypt and Jordan sign industrial partnership for sustainable economic growth.", May 29, 2022. Link. (https://www.zawya.com/en/press-release/government-news/uae-egypt-and-jordan-sign-industrial-partnership-for-sustainable-economic-growth-evqri7f0?utm_source=chatgpt.com)
31. 1- Enterprise Press. "ADQ eyes investment in Egypt, Jordan manufacturing + PM pitches UAE investors on infrastructure projects." Enterprise, May 30, 2022. Link. (https://enterprise.press/stories/2022/05/30/adq-eyes-investment-in-egypt-jordan-manufacturing-pm-pitches-uae-investors-on-infrastructure-projects-72262?utm_source=chatgpt.com)
32. 1- Middle East Institute (MEI). Jonathan Fulton. "The UAE's Industrial Strategy: Regional Ambitions and Geopolitical Implications." MEI Policy Paper, 2022. Link. (https://www.mei.edu/publications/uaes-industrial-strategy-regional-ambitions-and-geopolitical-implications?utm_source=chatgpt.com)
33. 1- Atlantic Council. The Middle Corridor and Eurasian Trade Dynamics. Washington, DC: Atlantic Council, 2023. <https://www.atlanticcouncil.org> (<https://www.atlanticcouncil.org/>)
34. 1- Turkish Ministry of Transport. Middle Corridor Transport Strategy Report. Ankara: Ministry of Transport, 2023. <https://www.uab.gov.tr> (<https://www.uab.gov.tr/>)
35. 1- Fulton, Jonathan. Turkey's Infrastructure Diplomacy. Atlantic Council Reports, 2023. <https://www.atlanticcouncil.org> (<https://www.atlanticcouncil.org/>)
36. 1- RAND Corporation. Infrastructure Competition in the Middle East and Central Asia. RAND Corporation, 2024. <https://www.rand.org> (<https://www.rand.org/>)

37. 1- Brookings Institution. Iraq Between Regional Corridors. Brookings Institution, 2023. <https://www.brookings.edu> (<https://www.brookings.edu/>)
38. 1 Alaaldin, Ranj. "Iraq's Development Road Project: A Path to Prosperity or Instability?" Middle East Council, October 31, 2024. https://mecouncil.org/publication/iraqs-development-road-project-a-path-to-prosperity-or-instability?utm_source=chatgpt.com
39. 1 World Bank. Project Information Document (PID): Iraq Railways Extension and Modernization Project. March 18, 2025. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099031825120039000/pdf/P507282->
40. 1 Alaaldin, Ranj, Op.Cit.
41. 1 Arab Center Washington DC. "Geopolitical Dynamics Surrounding Iraq's Ambitious Development Road Project." July 9, 2023. <https://arabcenterdc.org/resource/geopolitical-dynamics-surrounding-iraqs-ambitious-development-road-project>
42. 1- Hasan, Harith. "Iraq's Development Road: Geopolitics, Rentierism, and Border Connectivity." Carnegie Middle East Center, March 11, 2024. <https://carnegieendowment.org/research/2024/03/iraqs-development-road-geopolitics-rentierism-and-border-connectivity>
43. 1 Yildirim, Burak. "What to Know About the Iraq-Turkey-Europe Development Road Project." Wilson Center, June 11, 2024. <https://www.wilsoncenter.org/article/what-know-about-iraq-turkey-europe-development-road-project>
44. 1 Alaaldin, Ranj. Op.Cit.
45. 1- Hasan, Harith, Op.Cit.
46. 1- World Bank. Project Information Document (PID): Iraq Railways Extension and Modernization Project. March 18, 2025. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099031825120039000/pdf/P507282-bb1e1c91-3f4c-402f-8c25-487eb607c4a7.pdf>
47. 1- Middle East Institute (2024). The IMEC vs. Development Road Dilemma.
48. <https://www.mei.edu/publications/imec-and-development-road>
49. 1- OECD (2023). Iraq Investment Policy Review.
50. <https://www.oecd.org/mena/investment/iraq.htm>
51. 1- Transparency International (2024). Iraq Corruption Index.
52. <https://www.transparency.org/en/countries/iraq>
53. 1- Chatham House. "Iraq's Maritime Ambitions and Regional Rivalries." April 2024. <https://www.chathamhouse.org/2024/iraq-maritime>