

التحالف من أجل طريق التنمية المسار والمستقبل



This work is licensed under a
Creative Commons Attribution-
NonCommercial 4.0
International License.

أ.د. أرشد مزاحم محيل

كلية العلوم السياسية، جامعة النهرین.

نشر إلكترونياً بتاريخ: ٦ يولیو ٢٠٢٥ م

الاقتصادية والتعاون الدولي، شريطة توفر الإرادة السياسية

الملخص

والرؤية الواضحة لدى الدول المشاركة. توصل البحث إلى أن نجاح التحالف يعتمد على التوازن بين الأهداف التنموية والمصالح الجيوسياسية، ويعُد على العراق عبء كبير في استثمار هذه الفرصة التاريخية لتعزيز مكانة الدولية وتحقيق التنمية الشاملة داخلياً. الكلمات المفتاحية: طريق الحرير، التنمية المستدامة، البنية التحتية، التعاون الإقليمي.

* المقدمة

شهد العراق في السنوات الأخيرة تحولات بارزة في رؤيته التنموية، لا سيما في ظل التحديات الاقتصادية والأمنية التي عصفت بالبلاد بعد عام ٢٠٠٣. ومن بين المبادرات الطموحة التي طرحتها الدولة العراقية، بُرز مشروع "طريق التنمية" بوصفه مشروعًا استراتيجيًّا يستهدف إعادة توجُّع العراق كمركز محوري في شبكة النقل والتجارة الإقليمية

يتناول هذا البحث مشروع "التحالف من أجل طريق التنمية" بوصفه مبادرة استراتيجية ناشئة تهدف إلى ربط قارات آسيا وأوروبا مرورًا بالشرق الأوسط، عبر مسار تجاري وتسويقي يمتد من الهند إلى أوروبا عبر العراق والخليج. وقد تم تحليل السياق الجيوسياسي لهذا التحالف، وأبعاده الاقتصادية، وأثره المحتمل على موازين القوى الدولية والإقليمية، خاصة في ظل التنافس مع مبادرات أخرى مثل "الحزام والطريق" الصيني.

ركز البحث على الدور المحوري الذي يمكن أن يلعبه العراق في هذا المشروع، انطلاقًا من موقعه الجغرافي الاستراتيجي، وسلط الضوء على التحديات التي تواجه العراق في استثمار هذا الدور، مثل ضعف البنية التحتية، والفساد، وغياب التخطيط الاستراتيجي. كما استعرض البحث السيناريوهات المستقبلية للتحالف، وإمكانيات تحوله إلى محور بديل للتنمية

- ١- تحليل البنية المفاهيمية والوظيفية لمشروع طريق التنمية من حيث الرؤية، والتكوينات، والمراحل التنفيذية.
- ٢- رصد وتقييم الموقف الإقليمية والدولية من المشروع، وبيان أبعاد التحالفات المتولدة حوله.
- ٣- تشخيص التحديات السياسية، الأمنية، والاقتصادية التي قد تواجهه تنفيذ المشروع وتحقيق أهدافه.
- ٤- استشراف مستقبل التحالف من أجل طريق التنمية في ظل التغيرات الجيوسياسية والتوجهات الاقتصادية العالمية.
- ٥- تقديم توصيات عملية تدعم صناع القرار في العراق لتوظيف المشروع كأداة استراتيجية للتنمية وتعزيز السيادة الوطنية.

ثالثاً: إشكالية البحث

يُعد مشروع "التحالف من أجل طريق التنمية" أحد أبرز المبادرات العراقية الرامية إلى إحداث نقلة نوعية في بنية الاقتصاد الوطني وتعزيز مكانة العراق الجيوستراتيجية في المنطقة. غير أن هذا المشروع، رغم طموحه، يواجه تحديات متعددة تتصل بالواقع الداخلي للعراق، والتوازنات الإقليمية، ومصالح القوى الدولية المنافسة على النفوذ في الشرق الأوسط. ومن هنا، تبرز الحاجة إلى تحليل عميق لمسار هذا التحالف، ومدى قدرته على الصمود والتطور في بيئة معقدة. وعلىه، تنطلق الإشكالية المركزية لهذا البحث من التساؤل الآتي: (ما هو المسار الذي يتحذه التحالف من أجل طريق التنمية، وما هي آفاقه المستقبلية في ظل التحديات السياسية والاقتصادية الإقليمية والدولية؟)، وينتزع عن هذا التساؤل الرئيس عدد من الأسئلة الفرعية، منها: -

والدولية. إذ يربط هذا المشروع بين ميناء الفاو الكبير في أقصى الجنوب، وتركيا في الشمال، عابراً الأراضي العراقية ليشكل ممراً حيوياً بين الخليج وأوروبا.

وقد جاءت فكرة "التحالف من أجل طريق التنمية" كإطار تكاملي يسعى إلى إشراك دول الجوار والدول المؤثرة دولياً في تنفيذ هذا المشروع وتحقيق أهدافه. ولا يقتصر المشروع على بُعده الاقتصادي فحسب، بل ينطوي على رهانات استراتيجية كبيرة، منها إعادة رسم خرائط النفوذ في المنطقة، وبناء توازنات جديدة بين القوى الإقليمية والدولية.

أولاً: أهمية البحث

تتجلى أهمية هذا البحث في تناوله لمشروع تموي واستراتيجي يشكل نقطة تحول في السياسة الاقتصادية العراقية، ويعكس في الوقت ذاته طموحات الدولة في تعزيز موقعها الجيوسياسي كحلقة وصل حيوية بين آسيا وأوروبا. كما تكمن الأهمية في دراسة طبيعة التحالفات الإقليمية والدولية التي تتشكل حول هذا المشروع، وما تحمله من دلالات على إعادة ترتيب التوازنات الإقليمية، في ظل التنافس العالمي على الممرات التجارية والطاقة. ويسهم البحث في توضيح مدى قدرة العراق على تحويل موقعه الجغرافي إلى أداة فاعلة للتنمية، واستثمار هذا التحالف في تحقيق استقرار سياسي واقتصادي مستدام.

ثانياً: أهداف البحث

يسعى هذا البحث إلى تحقيق جملة من الأهداف، أبرزها: -

خامساً: منهجية البحث

نظراً للطبيعة المركبة والمتداخلة لموضوع البحث، والذي يجمع بين الجوانب السياسية، الاقتصادية، التنموية، والجيوستراتيجية، فقد اقتضت الضرورة العلمية توظيف أكثر من منهج يختي من أجل مقاربة الظاهرة المدروسة بصورة دقيقة وشاملة، بما يتيح فهماً متكاملاً لمشروع "التحالف من أجل طريق التنمية" من حيث المسار القائم والآفاق المستقبلية. وتمثل المنهج المعتمدة في هذا البحث على النحو الآتي:-

١- المنهج الوصفي التحليلي: يعد هذا المنهج أساسياً في بناء الإطار المفاهيمي للبحث، حيث تم استخدامه لوصف مشروع طريق التنمية من حيث نشأته، مكوناته، أهدافه، ومراحله التنفيذية، فضلاً عن تحليل السياقات السياسية والاقتصادية التي أحاطت بإطلاقه. كما تم من خلاله تحليل المواقف الإقليمية والدولية من المشروع، والآليات التي تقوم عليها التحالفات المعنية به.

٢- المنهج الاستشرافي (التبؤي): اعتمد هذا المنهج لاستشراف مستقبل التحالف حول طريق التنمية، في ضوء المعطيات الراهنة والتحولات الإقليمية والدولية. وقد تم تطوير عدد من السيناريوهات المحتملة استناداً إلى تحليل المؤشرات الاقتصادية والسياسية، ومستوى التفاعل الدولي مع المشروع، ومدى قدرة العراق على إدارة التحديات المحيطة به.

٣- المنهج المقارن (الجزئي): تم توظيف هذا المنهج بشكل جزئي من خلال المقارنة بين مشروع طريق التنمية ومشاريع إقليمية مشابهة، مثل "مبادرة الحرث والطريق" الصينية، و"مر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا"، وذلك بهدف إبراز أوجه

١- ما هي الخلافات السياسية والاقتصادية التي دفعت العراق إلى إطلاق مشروع طريق التنمية؟

٢- كيف يمكن فهم التحالفات الإقليمية والدولية التي تشكلت حول المشروع؟ وما دوافع كل طرف؟

٣- ما هي التحديات الداخلية والخارجية التي قد تعرقل تنفيذ المشروع أو تؤثر في مساره؟

٤- ما هي السيناريوهات المستقبلية المحتملة لهذا التحالف؟ وما فرص نجاحه أو فشله؟

٥- كيف يمكن للعراق أن يوظف هذا التحالف بما يعزز من سيادته ومصالحه الاستراتيجية؟

رابعاً: فرضية البحث

ينطلق هذا البحث من فرضية أساس مفادها أن: التحالف من أجل طريق التنمية يمثل فرصة استراتيجية للعراق لإعادة توضعه في النظمتين الإقليمي والدولي، شريطة قدرته على تجاوز التحديات الداخلية، وتأمين توافقات سياسية واقتصادية مع الأطراف الإقليمية والدولية الفاعلة".

وتُبني هذه الفرضية على افتراض أن المشروع ليس مجرد مبادرة بنوية، بل يشكل أداة جيوسياسية لإعادة رسم خريطة العلاقات في المنطقة، مما يستوجب توفر بيئة مستقرة وإرادة سياسية رشيدة لضمان نجاحه واستدامته.

بكل تأكيد، إليك منهجية البحث بصيغة موسعة ورصينة، تتلاءم مع بحث أكاديمي يتناول موضوعاً استراتيجياً متعدد الأبعاد:-

و تعد كافية لرصد الديناميات الأولية للمشروع وتحليل التفاعلات الناشئة حوله.

٣- الحدود الموضوعية: ينصب البحث على دراسة مشروع "التحالف من أجل طريق التنمية" بوصفه مبادرة استراتيجية تتبّعها الدولة العراقية، ويعالج البحث مختلف الأبعاد المتعلقة بالمشروع، بدءاً من السياق السياسي والاقتصادي الذي أحاط بطرحه، مروراً بتركيبة التحالفات الإقليمية والدولية المشاركة فيه، وانتهاءً باستشراف مستقبله في ضوء التحديات والفرص المتاحة. ويركز البحث على تحليل المسار التنفيذي والتحالفات المرتبطة به، دون التوسع في الجوانب الفنية التفصيلية (كالإنشاءات الهندسية أو الدراسات البيئية)، إلا فيما له صلة مباشرة بالبعد السياسي أو الاقتصادي.

* الإطار المفاهيمي والتحليلي لطريق التنمية

يشكل مشروع "طريق التنمية" نقلة نوعية في التفكير الاقتصادي والجيوسياسي العراقي، إذ سعت الحكومة العراقية إلى طرحه بوصفه حجر الزاوية في استراتيجيةها للتحول من الاقتصاد الريعي إلى اقتصاد متعدد قائم على التكامل الإقليمي والافتتاح الدولي. ومن هنا، فإن فهم هذا المشروع يتطلب التأسيس على إطار مفاهيمي دقيق يوضح معاني "الطريق"، و"التحالف"، و"التنمية"، كما يتطلب تحليل السياقات البنوية وال المؤسساتية التي أفرزت هذه المبادرة، من منظور يجمع بين البعد النظري والتطبيقي.

ويأتي هذا البحث ليضع الأساس المعرفي لموضوع البحث، من خلال تناول المفاهيم الرئيسية المرتبطة بالمشروع، ثم الانتقال إلى تحليل السياقات السياسية والاقتصادية العراقية

التشابه والاختلاف، وموقع المشروع العراقي ضمن شبكة المبادرات التنافسية التي تشهدها المنطقة.

٤- منهج تحليل السياسات العامة: استخدم هذا المنهج لتفكيك السياسات الاقتصادية والبيئية والتشريعية والإدارية التي يرتكز عليها مشروع طريق التنمية، وفهم تفاعلات مؤسسات الدولة العراقية مع هذا المشروع، من حيث صياغة الأهداف، و اختيار الشركاء، و تحديد الأولويات التنفيذية.

٥- منهج تحليل العلاقات الدولية: تم اعتماد هذا المنهج في دراسة أبعاد التحالفات الدولية المتكونة حول المشروع، وكيفية تداخل مصالح الفاعلين الدوليين (الولايات المتحدة، الصين، دول الخليج، تركيا، إيران) في تشكيل مسار التحالف، و تحديد فرص التعاون أو التنافس على هذا الممر الحيوى.

سادساً: حدود البحث

تنقسم حدود البحث إلى:

١- الحدود المكانية: يرکز البحث من حيث النطاق الجغرافي على العراق بوصفه الدولة المحورية في المشروع، مع التوسع نحو الدول ذات العلاقة المباشرة أو غير المباشرة بالمبادرة، مثل: تركيا، إيران، دول الخليج العربي، والولايات المتحدة، والصين، بالنظر إلى تفاعل هذه الأطراف مع المشروع من خلال المواقف السياسية، والمصالح الاقتصادية، والرهانات الجيوستراتيجية.

٢- الحدود الزمانية: يغطي البحث الفترة الممتدة من إعلان مشروع طريق التنمية رسمياً في عام ٢٠٢٣، مروراً بتشكيل التحالفات الإقليمية حوله، وحتى نهاية عام ٢٠٢٥، وهي فترة تشهد تحولات ملحوظة على الصعيدين الداخلي والإقليمي،

أولاً: الخلفية التاريخية للمشروع

يُعد مشروع "طريق التنمية" واحداً من أكثر المشاريع الاستراتيجية طموحاً في تاريخ العراق الحديث، ويمثل تحولاً نوعياً في التفكير التنموي باتجاه تنويع الاقتصاد الوطني وتقليل الاعتماد على العوائد النفطية. وللوقوف على جذور هذا المشروع، لا بد من العودة إلى عدة سياقات تاريخية وسياسية وجغرافية إقليمية ودولية ساهمت في بلورة هذه الرؤية.

١- السياق التاريخي لمشاريع الربط الإقليمي: تاريجياً، كانت منطقة العراق تشكل ممراً حيوياً على طريق التجارة بين الشرق والغرب، عبر ما عُرف بـ"طريق الحرير القديم". فقد مثل موقع العراق الجغرافي، الرابط بين الخليج العربي والبحر المتوسط، نقطة وصل استراتيجية لطريق القوافل والبضائع في العصور القديمة والوسطى. وقد سعت القوى الاستعمارية لاحقاً، خاصة بريطانيا، إلى استثمار هذا الموقع عبر إنشاء سكك حديد البصرة-بغداد-برلين في أوائل القرن العشرين، وهو مشروع لم يكتمل بسبب الحربين العالميتين^(١).

٢- مشروع المرجف في تسعينيات القرن العشرين: بترت فكرة مشروع الربط الجاف، أو ما سُمي لاحقاً بـ"طريق التنمية"، لأول مرة في تسعينيات القرن الماضي، في ظل العقوبات الدولية على العراق بعد حرب الخليج الثانية. حاول العراق آنذاك البحث عن بدائل اقتصادية تعزز من موقعه الاستراتيجي، وطرح فكرة المرجف الذي يربط ميناء الفاو

التي دفعت نحو إطلاقه، فضلاً عن توضيح الموقع الجغرافي للعراق بوصفه عاملاً حيوياً في المشروع، مع التطرق إلى دور الدولة ومؤسساتها في بلورة رؤية طريق التنمية. كما يناقش البحث التحديات البنوية والمؤسساتية التي ترافق تنفيذ المشروع، مما يساعد على فهم طبيعة التحالف الذي يسعى العراق إلى بنائه حول هذا الطريق، ود الواقع الأطراف المنخرطة فيه.

* مفهوم طريق التنمية ومراحله الأساسية

يمثل مفهوم "طريق التنمية" إطاراً استراتيجياً يرتبط بالربط الجغرافي والبعد الاقتصادي والسياسي، إذ يتجاوز مجرد فكرة إنشاء بنية تحتية للنقل ليعكس رؤية شاملة للتنمية المتكاملة التي تعزز من دور العراق كحلقة وصل بين دول الجوار والأسواق العالمية. ولعل المفهوم يشمل الأبعاد المتعددة التي تجمع بين البنية التحتية، والشراكات الدولية، والحكومة الاقتصادية، مع وضع الأهداف التنموية كمرتكز أساسي لإنجاح هذا المشروع.

إن فهم مراحل طريق التنمية الأساسية يشكل مدخلاً جوهرياً لفهم سيرورة تنفيذ المشروع، إذ تداخل العوامل الفنية مع الأبعاد السياسية والاقتصادية، ويطلب ذلك دراسة دقيقة لمراحل التخطيط، والتمويل، والتنفيذ، والتشغيل، وصولاً إلى تقييم الأثر الاقتصادي والاجتماعي للمشروع. ويتضمن هذا المطلب تفكير هذه المراحل، مع رصد التحديات التي قد تواجهها، وكيفية التعامل معها لضمان تحقيق الأهداف المرجوة من المشروع.

(١) محمد حمزة الحسني، العراق ومشاريع الربط الإقليمي في القرن العشرين، مركز دراسات الشرق الأوسط، ٢٠٢١، ص. ٣٨.

ومن هنا، يسعى العراق إلى استعادة مكانه كممر تجاري دولي يربط بين آسيا وأوروبا، مستفيداً من موقعه الجغرافي، وما يمتلكه من موارد بشرية وطبيعية.

وعلى غرار ما تقوم به تركيا عبر مشروع "الطريق الأوسط" الذي يربط آسيا بأوروبا عبرها، يسعى العراق إلى أن يكون "الجسر الجاف" بين الخليج وأوروبا. كما يشبه المشروع أيضاً "مر الصين-باكستان الاقتصادي" الذي يربط ميناء جوادر الباكستاني بخط السكك الحديدية الصينية، وهو نموذج ناجح في استثمار الموقع الجغرافي في التجارة الدولية.

هنا يمكن القول إن مشروع "طريق التنمية" يمثل تنويجاً لرؤية عراقية ترید تحويل الدولة من مجرد منتج ومصدر للنفط إلى مركز إقليمي للنقل والخدمات اللوجستية. فهو يجمع بين أبعاد اقتصادية (خلق فرص عمل وتنشيط القطاعات غير النفطية)، وأبعاد سياسية (كتعزيز السيادة عبر فرض دور العراق في التجارة الدولية)، وأبعاد جيوسياسية (بالتنافس مع طرق بدائل مثل طريق الحرير الصيني والممر الهندي-الأوروبي). كما أن المشروع يمكن أن يخلق تكاملاً اقتصادياً مع دول الجوار مثل تركيا وإيران ودول الخليج، ويعيد الاعتبار للعراق في منظومة الاقتصاد العالمي.

الكبير بالحدود التركية شمالاً، ومن ثم أوروبا⁽²⁾. إلا أن الظروف السياسية والأمنية والاقتصادية حالت دون تفويت هذه المشاريع آنذاك، وظللت حبيسة الأدراج حتى العقد الثالث من القرن الحادي والعشرين.

٣- إعادة إحياء المشروع بعد ٢٠٠٣: بعد الاحتلال الأمريكي للعراق عام ٢٠٠٣، ورغم حالة عدم الاستقرار السياسي والأمني، بدأت بعض الحكومات العراقية نطرح أفكاراً لمشاريع بين تحتية كبيرة، منها تطوير موانئ الجنوب وربطها بشبكات نقل إقليمية. لكن الافتقار إلى الإرادة السياسية الواضحة، والانشغال بالأزمات الداخلية، عرقل تبني مشروع متكامل بهذا الحجم. إلى أن أعلنت الحكومة العراقية في عهد رئيس الوزراء محمد شياع السوداني في عام ٢٠٢٣، إطلاق مشروع "طريق التنمية" كخطة استراتيجية تمت حتى عام ٢٠٥٠، بميزانية تقديرية تبلغ نحو ١٧ مليار دولار في مرحلته الأولى⁽³⁾.

٤- السياق الجيوسياسي والدولي المعاصر: يأتي المشروع في ظل تناقض جيوسياسي محتمل في المنطقة، خاصة بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية، في ما يتعلق بمبادرات البنية التحتية العابرة للحدود مثل "مبادرة الحزام والطريق" الصينية، و"الممر الاقتصادي الهندي-الأوروبي" المدعوم أمريكيأياً⁽⁴⁾.

(4)National Bureau of Asian Research (NBR), "Strategic Competition and Infrastructure Development in the Middle East," ٢٠٢٣. <https://www.nbr.org/publication/infrastructure-middle-east>

(2) محمد إبراهيم الهاشمي، "الممر الجاف: جلية الموقع العراقي والإمكانات التنموية"، المجلة العراقية للعلوم السياسية، العدد ٥٨، ٢٠١٩، ص. ١٢٢.

(3)Government of Iraq, "Development Road Project Overview", Ministry of Transport, ٢٠٢٣. Retrieved from: <https://motrans.gov.iq/en/development-road>

ثانياً: الأهداف الاقتصادية والتنمية

موقع العراق في مؤشرات الأداء اللوجستي العالمي ويزيد من تنافسيته الإقليمية.

٣- خلق فرص عمل وتقليل البطالة: يتوقع أن يساهم المشروع في خلق مئات الآلاف من فرص العمل المباشرة وغير المباشرة، في مجالات الإنشاءات، والنقل، والصيانة، والخدمات المرتبطة. ويعاني العراق من نسب بطالة مرتفعة، خاصة بين فئة الشباب، حيث تتجاوز ٣٥٪ بحسب تقديرات البنك الدولي^(٧). لذلك، فإن المشروع يعد رافعة تنمية حيوية لمعالجة هذه الأزمة.

٤- تطوير البنية التحتية وتحفيز الاستثمار الأجنبي: يشمل المشروع إنشاء محطات شحن ومناطق صناعية وتجارية على طول المسار، وهو ما يوفر بيئة جاذبة للاستثمارات المحلية والأجنبية. كما يشكل المشروع إطاراً لتحسين البنية التحتية العراقية التي تعاني من تهالك كبير بسبب الحروب والإهمال وسوء الإدارة^(٨). ومن خلال تأهيل الطرق، السكك الحديدية، والموانئ، ستُهيأ بيئة ملائمة للنمو الصناعي والخدمي.

٥- تعزيز التكامل الاقتصادي الإقليمي: من خلال ربط العراق بدول الخليج وتركيا وأوروبا، يعزز المشروع من انخراط العراق في شبكات التجارة الإقليمية والدولية، ما يفتح آفاقاً جديدة للشراكات الاقتصادية. وتشير تقارير صادرة عن منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OECD) إلى أن

يأتي مشروع "طريق التنمية" كاستراتيجية اقتصادية وطنية تهدف إلى إعادة رسم ملامح الاقتصاد العراقي وتحقيق تحول هيكلوي طويل الأمد، بالانتقال من اقتصاد ريعي يعتمد على صادرات النفط، إلى اقتصاد متنوع ومستدام يدمج العراق في سلاسل التجارة العالمية. وترتکز الأهداف الاقتصادية والتنمية لهذا المشروع على عدة محاور مترابطة:

١- تنويع مصادر الدخل القومي: يمثل الاقتصاد العراقي نموذجاً كلاسيكيًّا للاعتماد المفرط على الإيرادات النفطية، التي تشكل أكثر من ٩٠٪ من إيرادات الموازنة العامة^(٩). ويسعى مشروع طريق التنمية إلى تقليل هذه النسبة من خلال تنمية قطاعات غير نفطية كالنقل، والتجارة، والخدمات اللوجستية، مما يسهم في تنويع مصادر الدخل وتعزيز الاستقرار الاقتصادي في مواجهة تقلبات أسواق الطاقة العالمية.

٢- تحويل العراق إلى مركز لوجستي إقليمي: يهدف المشروع إلى جعل العراق مركزاً رئيسياً لحركة البضائع بين آسيا وأوروبا، من خلال إنشاء شبكة نقل حديثة تشمل الطرق السريعة، وخطوط السكك الحديدية، وموانئ منظورة مثل ميناء الفاو الكبير. ووفقاً لتقديرات وزارة النقل العراقية، فإن المشروع قادر على استقطاب ما يزيد عن ٢٠ مليون طن من البضائع سنوياً في مراحله الأولى^(١٠). هذا التحول يمكن أن يعزز من

(٧) البنك الدولي، تقييم سوق العمل في العراق: التحديات والفرص، تقرير رقم ١٨٢٣٠٤، ٢٠٢٣، ١٧.

(٨) غسان الزبيدي، "البنية التحتية في العراق بين التحديات وخطط التنمية"، مجلة التنمية والسياسات العامة، العدد ١٥، ٢٠٢٢، ص. ٦٦.

(٩) وزارة التخطيط العراقية، التقرير الاقتصادي السنوي ٢٠٢٢، بغداد، ص. ١٧.

(١٠) وزارة النقل العراقية، عرض مشروع طريق التنمية، ٢٠٢٣، منشور على الموقع الرسمي على شبكة المعلومات الدولية الانترنت: ٢٠٢٥/٥/١٣ تاريخ الزيارة <https://motrans.gov.iq>

اولاً: العراق كمركز للمبادرة

يُعد العراق محوراً استراتيجياً في مبادرة "طريق التنمية"، وذلك نظراً لموقعه الجغرافي المميز الذي يربط الخليج العربي بتركيا وأوروبا عبر الأراضي العراقية، فضلاً عن امتلاكه موارد طبيعية وبشرية تؤهله للقيام بدور قيادي في مشروع يُنظر إليه كممر اقتصادي عالمي. تسعى الحكومة العراقية من خلال هذه المبادرة إلى تحويل البلاد من نقطة عبور للنفط فقط إلى مركز اقتصادي ولوحيسي عالمي.

١- المقومات الجغرافية والاقتصادية للعراق: يتمتع العراق بموقع جغرافي استثنائي، إذ يشكل نقطة التقاء بين دول الخليج وإيران من جهة، وسوريا وتركيا وأوروبا من جهة أخرى، ما يجعله صلة وصل بحرية بين آسيا وأوروبا. وينظر إلى ميناء الفاو الكبير في جنوب العراق بوصفه انطلاقة المشروع، إذ سيربط بشبكة سكك حديدية وطرق سريعة تمتد شمالي إلى الحدود التركية، ومنها إلى الموانئ الأوروبية، مما يختصر وقت النقل ويقلل من التكاليف مقارنة بطرق قناة السويس التقليدي^(١١). إلى جانب ذلك، يمتلك العراق موارد طبيعية ضخمة، من أهمها النفط والغاز، مما يمنحه القدرة على تمويل البنية التحتية للمشروع والمساهمة في خلق بيئة استثمارية جاذبة، خاصة إذا ما تم دعم المشروع بإصلاحات قانونية وإدارية تعزز من ثقة الشركاء الدوليين والإقليميين^(١٢).

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

(١١) مركز البيان للدراسات والتخطيط، "طريق التنمية: من الفاو إلى تركيبي"، تقرير تحليلي، ٢٠٢٢.

(١٢) البنك الدولي، "تقرير الاقتصاد العراقي ٢٠٢٢: نحو توسيع الاقتصاد العراقي"، ص. ١٢-١٥.

المشاريع العابرة للحدود تسهم في زيادة الناتج المحلي للدول المترشحة بنسبة قد تصل إلى ٤٪ خلال العقد الأول من التشغيل^(٩).

٦- تقليل الكلف اللوجستية وتسهيل التجارة: بحسب دراسات الجندي الأولية، فإن طريق التنمية يمكن أن يقلل من كلفة الشحن بنسبة تصل إلى ٣٠٪ مقارنة بالطرق البحرية التقليدية التي تمر عبر قناة السويس، وهو ما يجعله خياراً مغرياً للدول المصدرة في آسيا مثل الصين والهند وبلدان الخليج العربي^(١٠).

* التحالفات الإقليمية والدولية حول طريق التنمية

تُعد التحالفات الإقليمية والدولية عاملاً حيوياً في دعم مشاريع البنية التحتية الكبرى، ومنها "طريق التنمية" الذي تسعى من خلاله الدول إلى تعزيز الربط الاقتصادي والاستراتيجي بين آسيا وأوروبا عبر العراق. ويعكس هذا الطريق أهمية التعاون متعدد الأطراف لتحقيق التكامل الاقتصادي، وتنسيق الجهود بين الفاعلين الإقليميين والدوليين لمواجهة التحديات التنموية والأمنية. كما تبرز هذه التحالفات بوصفها أداة لتحقيق المصالح المشتركة وتعزيز الاستقرار، مما يجعلها ركيزة أساسية في إنجاح مشروع طريق التنمية وتحقيق أهدافه على المدى البعيد.

(9)OECD, Cross-Border Infrastructure: A Toolkit, Paris: OECD Publishing, ٢٠٢١, p. ٤٥.

(10)Middle East Institute, "Iraq's Development Road: Prospects and Geopolitical Implications," ٢٠٢٢.

للقطاع الخاص المحلي والأجنبي، ويوفر فرص عمل مباشرة وغير مباشرة، بما يعزز من التنمية الاقتصادية ويحد من البطالة^(١٥).

يمكن القول إن جعل العراق مركزاً لمبادرة "طريق التنمية" يتطلب توافر بيئة سياسية وأمنية مستقرة، إلى جانب إصلاحات قانونية واقتصادية تشجع الشراكات المستدامة. كما أن نجاح المبادرة مرهون بقدرة العراق على تجاوز الانقسامات الداخلية وتقديم نفسه كشريك موثوق به إقليمياً ودولياً. وإذا تحقق ذلك، فإن المشروع يمكن أن يكون نقطة تحول جذرية في مستقبل العراق ودوره في الاقتصاد الإقليمي والدولي.

ثانياً: مواقف دول الجوار (تركيا، الخليج، إيران) من المشروع يشكل مشروع "طريق التنمية" اختباراً حقيقياً للعلاقات الإقليمية في منطقة الشرق الأوسط، لا سيما أن بناه يعتمد بدرجة كبيرة على موقف دول الجوار من حيث الدعم أو المعارض أو الحياد. فالمشروع لا يقتصر على بنية تحتية عراقية، بل يمتد ليشكل محوراً اقتصادياً إقليمياً يتطلب التنسيق بين عدة دول، وفي مقدمتها تركيا وإيران وال سعودية والكويت وسوريا. وتختلف مواقف هذه الدول بحسب مصالحها الاقتصادية، واصطفافها السياسي، ومواعدها الجغرافية.

١- تركيا - الشريك الإقليمي الأول: تعد تركيا الشريك الرئيسي للعراق في مشروع طريق التنمية، إذ يُتوقع أن يكون

(١٥)الشبكة العراقية للسياسات العامة" (INPOLICY) مشروع طريق التنمية وأثره الاقتصادي" ، ٢٠٢٣.

٢- الرؤية السياسية والاقتصادية للعراق في إطار طريق التنمية: تمثل مبادرة "طريق التنمية" انعكاساً لإرادة سياسية عراقية تهدف إلى إنهاء الاعتماد المفرط على إيرادات النفط، من خلال تنويع الاقتصاد والافتتاح على الاستثمار الأجنبي. وقد أكد رئيس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني (٢٠٢٢-٢٠٢٥)، أن المبادرة "مشروع اقتصادي استراتيجي، وأداة لربط مصالح العراق بدول المنطقة والعالم، على نحو يضمن الاستقرار والتنمية المشتركة"^(١٦). كما تسعى الحكومة العراقية إلى توظيف المشروع كمنصة لتحفيز التوازنات الإقليمية والدولية، إذ إن المشروع يتطلب درجة عالية من التنسيق بين العراق وتركيا وإيران والخليج، إضافة إلى دول الاتحاد الأوروبي، مما يدفع باتجاه تعزيز التعاون بدل التنافس في منطقة تعاني من أزمات مزمنة.

٣- أمثلة على الأثر المحتمل ودور العراق القيادي: من أبرز المشاريع المتضمنة في طريق التنمية هو ميناء الفاو الكبير، الذي يفترض أن يتحول إلى أحد أكبر الموانئ في الشرق الأوسط عند اكتماله، وسيربط بـ"القناة الجافة" عبر شبكة سكة حديدية حديثة، تتد من البصرة إلى زاخو، ثم إلى تركيا، ليشكل بذلك ممراً سرياً للبضائع القادمة من آسيا نحو أوروبا خلال أقل من ١٥ يوماً، مقارنة بـ٣٥-٤٠ يوماً عبر قناة السويس^(١٧). ومن جهة أخرى، يتيح المشروع للعراق لعب دور المحور في "اللوجستيات الذكية"، إذ يمكن إنشاء مناطق صناعية وتجارية على طول الطريق، مما يفتح آفاقاً واسعة

(١٦)وكالة الأنباء العراقية (واع)، "رئيس الوزراء: طريق التنمية

مشروع استراتيجي عالمي" ، ٢٧ مايو ٢٠٢٣.

(١٧)"Iraq's Development (MEI) ، "Road: Promise and Challenges" ، ٢٠٢٢

في المشروع فرصة لتعزيز الشراكة وليس التنافس"، في إشارة إلى إمكانية التكامل بدلاً من التهديش^(١٨).

٣- المملكة العربية السعودية – دعم مشروط: ترحب المملكة العربية السعودية بالمشروع باعتباره جزءاً من التحولات الاقتصادية في المنطقة، لا سيما في ظل توجه الرياض نحو تنويع اقتصادها ضمن "رؤية السعودية ٢٠٣٠". وقد أبدت استعدادها للاستثمار في المناطق الاقتصادية على طول الطريق داخل العراق، خصوصاً في المحافظات الغربية، مثل الأنبار^(١٩). لكن موقف السعودية مشروط بتوفير بيئة آمنة وشفافة للاستثمار، وهو ما أشار إليه وزير الاستثمار السعودي خلال مشاركته في مؤتمر طريق التنمية في بغداد في أيار – مايو ٢٠٢٣، حين قال: "نحتاج إلى ضمانات سيادية وقانونية للاستثمار في هذا المشروع الحيوي"^(٢٠).

٤- الكويت – الترقب والموازنة: تتحفظ الكويت نسبياً على المشروع، بالنظر إلى المنافسة المتوقعة بين ميناء الفاو العراقي وميناء مبارك الكبير الكويتي، وكلاهما يقع على الخليج العربي، ويستهدف أن يصبح مركزاً إقليمياً للنقل والتجارة. وقد أعربت الكويت عن قلقها من تأثير المشروع العراقي على حركة الملاحة والموانئ الكويتية، لكنها لم تعلن معارضه صريحة. وفي الوقت نفسه، تسعى الكويت إلى الحفاظ على علاقتها الطيبة مع العراق، وتترك الباب مفتوحاً أمام إمكانية

مر القناة الجافة من البصرة إلى تركيا، بوابة نقل البضائع إلى أوروبا. وقد أبدت تركيا ترحيباً كبيراً بالمشروع، وأعلنت استعدادها للتعاون اللوجستي والفنى، وعبرت عن اهتمامها بربط ميناء الفاو بشبكة الموانئ التركية، خاصة ميناء مرسين^(٢١). ويمثل المشروع فرصة استراتيجية لأنقرة لتنمية موقعها كمحور نقل دولي بين الشرق والغرب، كما يُسهم في توثيق علاقتها الاقتصادية مع بغداد بعد سنوات من التوتر السياسي. وفي هذا السياق، زار الرئيس التركي رجب طيب أردوغان بغداد في نيسان – أبريل ٢٠٢٤، وأكد أن بلاده "ترى في طريق التنمية مشروعًا مشتركاً يعزز من الاستقرار والازدهار في المنطقة"^(٢٢).

٢- إيران – الحذر والتنافس: تتخى إيران موقفاً حذرًا من المشروع، رغم إعلانها دعم التعاون الإقليمي. فالممر التجاري الجديد عبر العراق وتركيا قد يضعف من دور الممرات البرية الإيرانية التي تربط الخليج بأوروبا عبر الأراضي الإيرانية، ما قد يؤدي إلى تراجع عائدات العبور الإيراني وفقدان موقعها اللوجستي في التجارة الإقليمية. مع ذلك، تسعى طهران إلى تعزيز دورها في المشروع عبر تقديم بدائل وربط الموانئ الإيرانية، مثل ميناء بندر عباس، بالشبكة العراقية، لضمان حصتها في المبادرة. وقد صرّح مسؤولون إيرانيون بأنهم "يرون

(١٩) مركز الخليج للأبحاث، "آفاق التعاون السعودي العراقي في طريق التنمية"، ٢٠٢٣.

(٢٠) صحيفة الشرق الأوسط، "السعودية: نبحث الاستثمار في مشروع طريق التنمية"، ٢٨ مايو ٢٠٢٣.

(٢١) مركز الدراسات التركية SETA ، "طريق التنمية العراقي: منظور تركي"، أبريل ٢٠٢٤. ص.٣٢.

(٢٢) وكالة الأناضول، "أردوغان من بغداد: مستعدون لجعل طريق التنمية مشروعاً مشتركاً"، ٢٢ أبريل ٢٠٢٤.

(٢٣) صحيفة "عتماد" الإيرانية، "موقف طهران من طريق التنمية"،

مايو ٢٠٢٣.

في البنية التحتية للنقل والتجارة بين الشرق والغرب. فالمشروع لا يرتبط فقط بجغرافيا العراق، بل ينعكس على التوازنات الاقتصادية والجيوستراتيجية في منطقة أوسع تشمل أوروبا، وآسيا، والخليج. وتباين مواقف الدول الكبرى والمؤسسات الدولية من المشروع بحسب مصالحها التجارية، وطموحاتها السياسية، وموافقتها من العراق كدولة مركبة في الإقليم.

١- الاتحاد الأوروبي – دعم اقتصادي واستراتيجي: يبدي الاتحاد الأوروبي اهتماماً بالغاً بمشروع طريق التنمية، ويرى فيه فرصة لتنويع طرق التجارة وتقليل الاعتماد على الممرات التقليدية، مثل قناة السويس، وتعزيز الترابط مع أسواق الشرق الأوسط وآسيا. وقد أعربت بعثة الاتحاد الأوروبي في بغداد عن دعمها للمشروع، وأكدت أن الاتحاد "يرى فيه مساراً لتعزيز التكامل الاقتصادي الإقليمي، وتشجيع التنمية المستدامة في العراق" ^(٢٣). كما أبدت دول أوروبية مثل إيطاليا وألمانيا، استعدادها لتقديم الخبرات الفنية في مجالات السكك الحديدية، والموانئ، والطاقة النظيفة، بهدف المساهمة في تطوير البنية التحتية للمشروع، بشرط توفير بيئة قانونية شفافة وآمنة للاستثمار ^(٢٤).

٢- الصين – ترقب وتقاطعات مع مبادرة الحزام والطريق: ترقب الصين تطورات مشروع طريق التنمية بترقب وحذر، لما له من علاقة مباشرة بمشروعها العملاق "مبادرة الحزام والطريق"، الذي يهدف إلى ربط الصين بالأسواق الأوروبية والآسيوية عبر ممرات بحرية وبحرية متعددة. ويشكل طريق

(٢٣) بعثة الاتحاد الأوروبي في العراق، "بيان حول دعم مشروع طريق التنمية"، مايو ٢٠٢٣.

(٢٤) صحيفة لا ريبوبليكا الإيطالية، "إيطاليا تعرض خبراتها في مشروع طريق التنمية العراقي"، يونيو ٢٠٢٣.

التنسيق، خصوصاً في ما يتعلق بالربط البحري والمحدودي بين البلدين ^(٢٥).

٥- سوريا – موقف غامض بفعل التحديات الداخلية: الموقف السوري من المشروع لا يزال غامضاً، بسبب الظروف الأمنية والسياسية التي تمر بها. فيبينما يشكل طريق التنمية تهديداً محتملاً لفرص إعادة إحياء "الخط البري الإيراني – السوري – اللبناني" ، إلا أن دمشق قد تجد في المشروع فرصة للربط لاحقاً بشبكة نقل إقليمية واسعة تساهمن في تعافي اقتصادها المنهك. ومع ذلك، لم تصدر تصريحات رسمية واضحة من الحكومة السورية، وربما تكتفي دمشق بمراقبة التطورات قبل اتخاذ موقف نهائي ^(٢٦).

من خلال متقدم يمكن القول تراوح مواقف دول الجوار العراقي بين الدعم الحذر والتوجس والتنسيق المشروع، مما يعكس تعقيد البيئة الجيوسياسية المحيطة بالمشروع. ويمثل طريق التنمية فرصة للعراق ليقود عملية تعاون إقليمي جديد تُبني على المصالح الاقتصادية المشتركة لا على التنافس الجغرافي أو الطائفي. ويُظهر نجاح المشروع مدى قدرة العراق على إدارة علاقاته الخارجية وفق منطق الشراكة لا التبعية، ووفق رؤية استراتيجية تُراعي توازنات المنطقة.

ثالثاً: التفاعل الدولي (الصين، أمريكا، الاتحاد الأوروبي) مع المشروع

يحظى مشروع "طريق التنمية" باهتمام متزايد من القوى الدولية الكبرى، بالنظر إلى ما يمثله من تحول استراتيجي

(٢٥) المعهد الكويتي للدراسات الاقتصادية، "ميناء الفاو وميناء مبارك: التنافس أو التعاون؟" ، ٢٠٢٣.

(٢٦) تقرير مجموعة الأزمات الدولية، "سوريا والممرات الاقتصادية الجديدة" ، نوفمبر ٢٠٢٣.

ب شأن إدارة الموارد وتحقيق الاستدامة المالية. إلا أن هذا الدعم يظل مشروطاً بتنفيذ إصلاحات مؤسسية، خاصة في مجالات الشفافية، وتسهيل بيئة الأعمال، وتعزيز الحكومة^(٢٧). وقد أشار البنك الدولي في تقاريره الأخيرة إلى أن نجاح مشروع بهذا الحجم يتطلب تعزيز القدرات الإدارية والتنظيمية، وتحديث منظومة القوانين التجارية والاستثمارية في العراق^(٢٨).

يعكس التفاعل الدولي مع مشروع طريق التنمية أهمية العراق المتزايدة في معايير النقل والتجارة العالمية، ويفتح أمامه آفاقاً لتحويل موقعه الجغرافي إلى قوة اقتصادية. إلا أن التحدي الأكبر يكمن في قدرة العراق على استيعاب هذا التفاعل بشكل متوازن، يضمن له سيادة القرار التنموي، ويعجّنه الوقوع في فخ الاستقطاب بين القوى الكبرى. ولعلَّ التوظيف الذكي لهذا التفاعل الدولي يمكن أن يحول طريق التنمية إلى مشروع متعدد الأطراف يُسهم في ترسیخ شراكة عالمية من أجل استقرار العراق ونحوه.

* المسار الحالى لتحالف طريق التنمية

يشكّل تحالف "طريق التنمية" مبادرة استراتيجية كبيرة أطلقتها الحكومة العراقية بهدف تحويل البلاد إلى مركز لوحيسي واقتصادي يربط الخليج العربي بأوروبا عبر تركيا. ومنذ الإعلان الرسمي عن المشروع في عام ٢٠٢٣، دخلت بغداد في سلسلة من المشاورات مع دول الجوار والشركاء الدوليين لتشكيل تحالف إقليمي ودولي يضمن التمويل،

(٢٧) صندوق النقد الدولي، "تقرير المشاورات مع العراق"، ديسمبر ٢٠٢٣.

(٢٨) البنك الدولي، "التنمية في العراق: الاستثمار في البنية التحتية وتحقيق النمو"، تقرير اقتصادي، ٢٠٢٣.

التنمية العراقي ممّا منافساً أو مكملاً لمرات "الحزام الاقتصادي" الذي يمر عبر إيران وآسيا الوسطى. وقد عرضت شركات صينية كبيرة المشاركة في تنفيذ أجزاء من المشروع، خصوصاً في مجال البنية التحتية والربط السككي، مثل شركة "China Railway Construction Corporation" (CRCC)، ولكن الصين تفضل أن يكون المشروع مندجاً ضمن إطار الحزام والطريق، ما قد يخلق تناقضات متحمّلة بين الرؤيتين الصينية والعراقية^(٢٥).

٣- الولايات المتحدة الأمريكية - موقف حذر داعم للتوازن: تبني الولايات المتحدة الأمريكية موقفاً مركباً من المشروع، فهي من جهة تشجع على تنمية البنية التحتية العراقية وتدعم أي مبادرة تقلل من النفوذ الصيني والإيراني في العراق والمنطقة. ومن جهة أخرى، ترافق عن كثب فرص الشراكة الأمريكية في المشروع لضمان حضور شركاتها في الاستثمار والبناء. وقد عبر مسؤولون أمريكيون عن استعداد واشنطن لدعم العراق عبر تمويل بعض المشاريع المرتبطة بطريق التنمية، خصوصاً تلك التي تدرج ضمن برامج "التمويل التنموي الدولي" (DFC)، شرط أن تلتزم بغداد بمعايير الشفافية ومكافحة الفساد، وتبقي الباب مفتوحاً أمام الشركات الأمريكية والأوروبية^(٢٦).

٤- المؤسسات المالية الدولية - دعم مشروع الإصلاحات:
أبدى كل من البنك الدولي وصندوق النقد الدولي استعداداً
مبذلاً لتقديم الدعم الفني والمالي للمشروع، من خلال تمويل
أجزاء من البنية التحتية أو تقديم المشورة للحكومة العراقية

(٢٥) معهد تشاتام هاوس (Chatham House)، "الصين والعراق":

الحزام والطريق مقابل طريق التنمية؟؟، يوليو ٢٠٢٣ .
٢٦ (مجلس الأعمال الأمريكي العراقي(USIBC) ، "الفرص
والتحديات في مشروع طريق التنمية" ، أغسطس ٢٠٢٣ .

أما على صعيد البنية التحتية، فيواجه المشروع تحديات كبيرة تتعلق بضعف شبكات النقل الحالية، وتفاوت مستوى الخدمات اللوجستية، وال الحاجة إلى استثمارات ضخمة لتحديث منظومة الموانئ والسكك الحديدية والطريق البري. ويعُد تحقيق التكامل بين عناصر هذه البنية شرطاً حاسماً لضمان نجاح المشروع، مما يتطلب جهداً تنسقياً عالياً المستوى بين العراق وشركائه، وإدارة فعالة للتحالف التنفيذي القائم على الشفافية والمساءلة.

أولاً: مشاريع النقل والسكك الحديدية

رغم أن مشروع "طريق التنمية" يُعد أبرز مبادرة استراتيجية حديثة في مجال النقل واللوجستيات في العراق، إلا أن البلاد تشهد أيضاً تنفيذ أو تخطيط عدد من مشاريع النقل والسكك الحديدية التي لا ترتبط مباشرة بالمشروع، بل تُعبّر عن جهود منفصلة لتحديث البنية التحتية وتوسيع شبكة النقل الوطني. وتمثل هذه المشاريع مكملاً تموياً مهماً، سواء لخدمة المناطق التي لا يشملها مسار طريق التنمية، أو لتحفيز التنمية الداخلية والربط بين المحافظات.

١- مشروع ربط بغداد بـ الموصل والحدود التركية: يُعد مشروع خط السكك الحديدية بين بغداد والموصل والحدود التركية من بين المشاريع التي تسبق "طريق التنمية" زمنياً وتحتفل عنه من حيث التخطيط، إذ يمتد شمالاً عبر محافظتي نينوى وصلاح الدين، ويهدف إلى إعادة إحياء طريق تجاري حيوي كان قائماً قبل عام ٢٠٠٣. وقد تم التعاقد مع شركة ألمانية لإعداد التصاميم الأولية لهذا المشروع، مع التركيز على إعادة تأهيل البنية التحتية المتضررة جراء العمليات العسكرية

والدعم الفني، والتكامل السياسي للمشروع. وقد شاركت في هذه المشاورات دول مثل تركيا، وال السعودية، وإيران، والإمارات، إلى جانب ممثلين عن الاتحاد الأوروبي والمؤسسات المالية العالمية.

ويتسم المسار الحالي للتحالف بالдинاميكية والتعقيد، إذ يتطلب الموازنة بين المصالح المتباعدة، وتحاوز التحديات الإدارية واللوجستية، وبناء بيئة تعاون مستدامة. ورغم وجود بعض التحفظات من دول مجاورة، إلا أن الرسم السياسي والاقتصادي المصاحب للمشروع يعكس رغبة إقليمية ودولية في تحويل "طريق التنمية" إلى منصة للتكامل والشراكة، لا مجرد ممر للنقل.

* الواقع التنفيذي والبني التحتية

يمثل مشروع "طريق التنمية" أحد أبرز المشاريع الاستراتيجية في تاريخ العراق الحديث، لا من حيث طموحه الجغرافي فحسب، بل من حيث بنية التنفيذية والتحالفات التي يستند إليها. فمنذ الإعلان عن المشروع في عام ٢٠٢٣، شرعت الحكومة العراقية في بناء تحالف تنفيذي متعدد الأطراف يشمل مؤسسات حكومية، وشركات محلية ودولية، إلى جانب شركاء إقليميين ودوليين معنيين بقطاع النقل والطاقة والاستثمار. ويُظهر الواقع الحالي لهذا التحالف مزيجاً من التقدم والتحديات، حيث أُطلقت مراحل أولية من العمل في ميناء الفاو الكبير، إلى جانب وضع تصاميم ممرات السكك الحديدية والطريق السريع، في ظل تفاهمات مع دول مثل تركيا وال السعودية والإمارات.

العراق إزالة الألغام من المناطق الحدودية^(٣١). هذا المشروع، رغم صغر حجمه مقارنة بطريق التنمية، يُعتبر ذاً بعد ديني واقتصادي مزدوج، اذ قد يُشكل في المستقبل نواة لربط أوسع بين شبكات السكك العراقية والإيرانية، لكن دون أن يدخل ضمن المسارات العابرة نحو أوروبا التي يسأهدها مشروع طريق التنمية.

تبرز من خلال هذه المشاريع صورة واضحة عن تنوع توجهات العراق في مجال النقل والسكك الحديدية، إذ لا يُختزل طموحه التنموي في مشروع طريق التنمية وحده. فالربط بين المحافظات، وتطوير النقل الحضري، وتوسيع المعابر الإقليمية تمثل أهدافاً متوازية تسعى الحكومة لتحقيقها ضمن خطط منفصلة. غير أن التحدي الحقيقي يكمن في ضمان التكامل بين هذه المشاريع وعدم تضاربها من حيث الموارد أو الأهداف أو الأولويات الجغرافية. ومن دون وجود سياسة وطنية شاملة للنقل، قد تتعرض بعض المشاريع للتعطيل أو التكرار أو التناقض غير المشرم، ما يحدّ من الجدوى الاقتصادية الشاملة.

ثانياً: الربط اللوجستي والموانئ

رغم الزخم الكبير الذي يحيطى به مشروع "طريق التنمية" بوصفه المحور الرئيسي لربط العراق بالأسواق الإقليمية والدولية، إلا أن هناك مجموعة من المبادرات والمشاريع الخارجية خارج إطار هذا المشروع، ترتكز على تعزيز الربط اللوجستي وتطوير البنية التحتية للموانئ، مما يعكس

(٣١) موقع رئاسة مجلس الوزراء العراقي، "العراق وإيران يوقعان اتفاقاً نهائياً لتنفيذ مشروع سكك الشلامجة"، ٢١ أغسطس ٢٠٢٣.

ضد تنظيم (داعش الارهابي)^(٣٩). ويُتوقع أن يسهم هذا المشروع في تسهيل حركة البضائع بين العراق وتركيا عبر معبر فيشخابور، بعيداً عن المسار الجنوبي لطريق التنمية.

٢- مشروع القطار المعلق (المونوريل) في بغداد والنجف: من المشاريع الأخرى غير المرتبطة بعمر طريق التنمية مشروع القطار المعلق (المونوريل) في العاصمة بغداد ومدينة النجف الأشرف. يهدف هذا المشروع إلى تخفيف الازدحام المروري داخل المدن الكبرى، وتحديث منظومة النقل الحضري عبر استخدام تقنيات نقل متقدمة. وقد تم التعاقد مع شركات فرنسية وكورية جنوبية لتنفيذ المشروع في مراحل متعددة، وقد أعلنت الحكومة العراقية أن التنفيذ الأولى سيبدأ في بغداد بامتداد يصل إلى ٢٠ كيلومتراً، يربط بين مناطق الكرخ والرصافة^(٤٠). بينما يهدف مشروع النجف إلى خدمة الزوار والسياح الدينيين عبر نقل سريع وآمن بين مطار النجف والمرقد المقدسة.

٣- مشروع الربط السككي بين البصرة وإيران (الشلامجة – البصرة): يُعد مشروع الربط السككي بين ميناء البصرة وعبر الشلامجة الحدودي مع إيران من أبرز المشاريع الشائكة التي لا تتقاطع مباشرة مع طريق التنمية، بل يُنظر إليه كممر تجاري ديني يخدم الزوار الإيرانيين القادمين إلى العتبات المقدسة في كربلاء والنجف. تم توقيع مذكرة تفاهم رسمية بين العراق وإيران عام ٢٠٢١، وأعيد تفعيلها في عام ٢٠٢٣، لتبدأ أعمال التنفيذ بتمويل جزئي من الجانب الإيراني، بينما يتولى

(٢٩) وزارة النقل العراقية، "بيان رسمي حول مشروع خط الموصى – بغداد – الحدود التركية"، موقع الوزارة، ٢٠٢٣.

(٤٠) وكالة الأنباء العراقية (واس)، "تفاصيل تنفيذ مشروع القطار المعلق في بغداد والنجف"، ١٢ أكتوبر ٢٠٢٣.

التنمية" ، لكنها قد تتقاطع معه في مراحل لاحقة ضمن رؤية شاملة للبنية اللوجستية.

٣- موانئ الفاو وأم قصر - مشاريع توسيعة مستقلة: بالإضافة إلى ارتباط ميناء الفاو الكبير بمشروع "طريق التنمية" ، يجري تنفيذ مشاريع توسيعة منفصلة في موانئ أم قصر (الشمالي والجنوبي والوسيط). وتركز هذه المشاريع على رفع الطاقة الاستيعابية للموانئ الحالية، وتحديث المعدات، وتحسين كفاءة التفريغ والتحميل، فضلاً عن تطوير خطوط الربط مع المناطق الاقتصادية الحرة والأسواق المحلية^(٣٤) . وقد أعلنت الشركة العامة لموانئ العراق عن خطط لتحويل ميناء أم قصر إلى مركز إقليمي لإعادة التصدير، عبر شراكات مع شركات إماراتية وتركية وصينية^(٣٥) .

تؤشر هذه المشاريع المتعددة إلى وجود استراتيجية لوجستية متشعبة في العراق تتجاوز حدود مشروع طريق التنمية، وتحدف إلى تنويع القدرات الاقتصادية البحرية والبرية للدولة. إلا أن التحدي الرئيس يكمن في غياب التنسيق الشامل بين هذه المشاريع من جهة، وبينها وبين طريق التنمية من جهة أخرى، ما قد يؤدي إلى تداخل غير منتج، أو منافسة غير مباشرة على الموارد والواقع الاستثمارية. إن غياب رؤية وطنية متكاملة للنقل واللوجستيات قد يقلل من الأثر الاقتصادي الكلي لهذه الجهود، ويجدد من القدرة التنافسية للعراق كمركز إقليمي للعبور والتوزيع.

(٣٤)الشركة العامة لموانئ العراق، "خطط التوسيع في ميناء أم قصر" ، بيان إعلامي، كانون الأول ٢٠٢٣.

(٣٥)تقرير مؤسسة "مارين ترافيك" (MarineTraffic) ، "تحليل الموانئ العراقية وتطورها خلال العقد الحالي" ، آذار ٢٠٢٤.

إدراك الدولة العراقية لأهمية تعددية المسارات الاقتصادية واللاحية، وتفادي حصر التنمية بممر واحد. وتأتي هذه الجهود ضمن استراتيجية أوسع تهدف إلى تحسين كفاءة النقل البحري والبري، وزيادة قدرة البلاد على التبادل التجاري، وحذف الاستثمارات الأجنبية.

١- تطوير ميناء خور الزبير كمركز صناعي - لوجستي: يُعد ميناء خور الزبير من الموانئ الحيوية في محافظة البصرة، وقد شهد في السنوات الأخيرة مشاريع تطوير تهدف إلى تحويله إلى مركز صناعي - لوجستي مكمل لميناء الفاو الكبير، لكن ليس بالضرورة جزءاً منه. وتركز المشاريع على توسيع الأرصفة، وبناء مناطق حزن ومناولة، وإنشاء مناطق صناعية قرب الميناء، خصوصاً في قطاعات البتروكيماويات والأسمدة^(٣٦) . هذا التطوير يأتي في إطار سعي العراق لتنويع قدراته البحرية وعدم الاكتفاء بميناء الفاو كمخرج وحيد على الخليج العربي.

٢- مشروع الربط اللوجستي بين الموانئ والمناطق الصناعية في الجنوب: أطلقت الحكومة العراقية عدة مبادرات تهدف إلى ربط الموانئ الجنوبية بمناطق صناعية ومرافئ توزيع بري في محافظات ذي قار، والمنفي، والديوانية، عبر إنشاء طرق سريعة ومرافئ حزن حديثة. ويجري حالياً العمل على تطوير ما يُعرف بـ"الحزام الصناعي الجنوبي" الذي يتضمن مناطق حرة وأسواق جملة، مدعومة بأنظمة نقل تعتمد على تقنيات إدارة ذكية ومرافئ حمراء موحدة^(٣٧) . هذه المشاريع تهدف إلى خلق تكامل اقتصادي داخلي مستقل نسبياً عن "طريق

(٣٦)وزارة النقل العراقية، "خطة تطوير ميناء خور الزبير لتحويله إلى مركز صناعي - لوجستي" ، تقرير رسمي، ٢٠٢٢.

(٣٧)هيئة المناطق الحرة العراقية، "مشروع الحزام الصناعي الجنوبي: الرؤية والأهداف" ، شباط ٢٠٢٣.

ثالثاً: التحديات الفنية والإدارية

٢- التحديات الإدارية والمؤسسية: أما على الصعيد الإداري، فتعاني المشاريع من تعدد الجهات المشرفة وتضارب الصالحيات بين الوزارات والمماثلات الحكومية، ولا سيما بين وزارات النقل والتحطيم والإعمار والمالية. ويؤدي هذا التداخل إلى غياب مركبة القرار، وضعف التنسيق في مراحل التخطيط والتنفيذ والمتابعة. كما أن طول الإجراءات التخطيطية وافتقار أغلب الدوائر إلى كوادر مؤهلة في مجالات البيروقراطية وافتقار أغلب الدوائر إلى كوادر مؤهلة في مجالات التخطيط اللوجستي الحديث يُفاقم من هذه الإشكاليات. وقد وقفت كباحث على أن أغلب المشاريع تواجه صعوبات حقيقة في مجال التعاقد مع الشركات الأجنبية، نتيجةً لغياب بيئة قانونية مستقرة، وتأخر إطلاق التخصيصات المالية، وضعف ضمانات الاستثمار. فمشروع القطار المعلق في بغداد، كمثال، تعطل لأكثر من عامين رغم توقيع الاتفاق المبدئي، بسبب تعقيدات التخصيص المالي وتغيير أولويات الحكومات المتعاقبة^(٣٨).

من خلال تحليل المعطيات المتاحة، أجد أن العراق يمتلك فرصاً كبيرة للنهوض بقطاع النقل والربط اللوجستي، لكن هذه الفرص تصطدم بعقبات فنية وإدارية متعددة تتطلب إصلاحاً هيكلياً شاملأً. إن غياب الرؤية المؤسسية الموحدة، وانعدام التنسيق بين المشاريع المركبة والفرعية، يعكسان ضعف الحكومة العامة في هذا القطاع، وهو ما يدفعني كباحث للتأكيد على الحاجة إلى إنشاء هيئة وطنية عليا للنقل واللوجستيات تتولى وضع السياسات، وتوحيد المسارات،

رغم أهمية المشاريع العراقية في مجال النقل والربط اللوجستي، سواء ما تعلق منها بالموانئ، أو السكك الحديدية، أو الطرق السريعة، إلا أن هذه المشاريع لا تزال تواجه تحديات فنية وإدارية مزمنة تهدى فعاليتها ونجاحها، خصوصاً تلك الخارجية عن إطار "طريق التنمية". وتُعد هذه التحديات سبباً رئيساً في تعثر التنفيذ، أو انخفاض كفاءة الأداء، أو تداخل الاختصاصات بين المؤسسات المعنية.

١- التحديات الفنية: من أبرز التحديات الفنية التي تواجه مشاريع النقل في العراق ضعف البنية التحتية الأساسية وكمالك الكبير من شبكات الطرق والسكك الحديدية القائمة، والتي يعود معظمها إلى العقود السابقة دون تحديد يواكب المعايير العالمية. فعلى سبيل المثال، تعاني شبكة السكك الحالية من مشكلات في المقاطع الإنسانية، ونظام الإشارات، ونقط التحويل، وهو ما ينعكس على بطء القطارات وضعف الأمان^(٣٩). كما أن معظم الموانئ – باستثناء المشاريع الحرارية في الفاو – لا تمتلك أرصفة عميقية قادرة على استقبال السفن الحديثة ذات الغاطس العالي، ما يُفقد العراق جزءاً كبيراً من كفاءته البحرية مقارنة بغيره. إضافة إلى ذلك، تفتقر المشاريع إلى منظومات رقمية متکاملة لإدارة العمليات اللوجستية، إذ لا تزال إجراءات النقل والتخليص الجمركي في أغلب الموانئ والمنافذ تدار بشكل يدوي أو شبه رقمي، ما يؤدي إلى ارتفاع التكاليف التشغيلية وتأخر إنجاز المعاملات^(٣٧).

(٣٧)البنك الدولي، "النقل والخدمات اللوجستية في العراق: تحديات وافق"، تقرير صادر عن وحدة البنى التحتية، ٢٠٢١.

(٣٨)وكالة الأنباء العراقية (واع)، "توقف مشروع القطار المعلق: الأسباب والإجراءات"، ٣ كانون الثاني ٢٠٢٣.

(٣٦)وزارة النقل العراقية، "تقرير فني حول واقع شبكة السكك الحديدية"، دائرة التخطيط والمتابعة، ٢٠٢٢.

وبناءً على ذلك، أرى أن دراسة البعد السياسي والأمني لأي مشروع بني تحتية في العراق، لم يعد ترفاً نظرياً، بل هو مدخل تحليلي ضروري لفهم فرص التنفيذ ومخاطر التعطيل. فالعراق لا يعاني من نقص في الموارد أو الرؤى، بل من هشاشة في المناخ السياسي –الأمني الذي يُعد الأساس لأي بنية اقتصادية مستدامة. ويمكن تصنيف أبرز هذه التحديات إلى ما يلي: –

١- الانقسام السياسي وعدم الاستقرار الحكومي: يُعد الانقسام السياسي الداخلي واحداً من أخطر التحديات التي تواجهه تنفيذ المشاريع الاستراتيجية في العراق. إذ إنَّ تغير الحكومات المتكرر، وغياب الاستمرارية في السياسات الاقتصادية، يؤديان إلى تعطيل أو إعادة توجيه المشاريع الكبرى وفقاً للمصالح الخزية أو الفرعية. وقد لوحظ ذلك في تعرُّض مشاريع السكك الحديدية وخطط توسيع الموانئ خلال الحكومات المتعاقبة منذ ٢٠١٨، حيث أُعيد النظر في بعض الاتفاقيات أو جُمدت أخرى دون ميرر في واضحة^(٣٩).

٢- ضعف القرار السيادي أمام الضغوط الإقليمية والدولية: يشكل التدخل الإقليمي والدولي عاملًا مؤثراً في توجيهه أو عرقلة بعض المشاريع. فقد رُصدت محاولات من قبل أطراف خارجية –إقليمية على وجه الخصوص – للتأثير على مسارات مشروع "طريق التنمية"، سواء عبر الدفع نحو ربطه بمحاور تخدم مصالح معينة أو عبر التلويع بإغراءات اقتصادية لدول الجوار مقابل عدم التعاون الكامل مع المشروع العراقي^(٤٠). وهذا التدخل يُضعف من استقلالية القرار

وإزالة التداخل بين الصالحيات، مع تعزيز الشفافية والمساءلة في التعاقد والتنفيذ. كما أن اعتماد الحلول التكنولوجية والتحول الرقمي في إدارة الموانئ والنقل الداخلي يُعد ضرورة لا رفاهية، إذا ما أراد العراق أن ينهض بموقعه اللوجستي ويتكمّل بفعالية مع المبادرات الإقليمية والدولية.

* التحديات السياسية والأمنية

من خلال تتبعي للواقع الميداني والتقارير الرسمية والدولية ذات الصلة، وجدتُ أن مشاريع النقل والربط اللوجستي في العراق، سواء كانت ضمن "طريق التنمية" أو خارجه، لا تواجه تحديات فنية وإدارية فحسب، بل تصطدم بعقبات سياسية وأمنية عميقة تُهدّد استقرارها واستمراريتها. إذ يتضح لي كباحث أن البيئة السياسية المتقلبة في البلاد، وما يرافقها من انقسامات داخلية وصراعات حزبية على مراكز القرار الاقتصادي، تمثل عائقاً كبيراً أمام تبني رؤية وطنية موحدة لإدارة المشاريع الاستراتيجية.

كما أن استمرار التهديدات الأمنية في بعض المناطق، خصوصاً على مسارات الربط البري والسككي، يفرض تحديات جدية أمام تنفيذ هذه المشاريع أو جذب الاستثمارات الدولية إليها. وتزداد هذه التحديات تعقيداً في ظل وجود قوى محلية وإقليمية متضاربة المصالح، تحاول التأثير على وجهة المشاريع الكبرى وتوجيهها بما يتلاءم مع أولوياتها الحيوسياسية، وهو ما يعكس سلباً على استقلال القرار الاقتصادي العراقي.

(٤٠) قناة الحرة، "تقاطع المصالح الإقليمية حول طريق التنمية"، تقرير تحليلي، ٢٠٢٤.

(٣٩) مركز البيان للدراسات والتحقيق، "العراق ومشاريع النقل الإقليمي: التحديات والفرص"، بغداد، ٢٠٢٣، ص. ١٢.

العراق على تجاوز حالة الانقسام السياسي، وضبط البيئة الأمنية، وحماية قراره السيادي من التأثيرات الخارجية. كما أرى أن تجاوز هذه التحديات يتطلب إنشاء "مجلس أعلى للبنية التحتية الاستراتيجية" يرتبط مباشرة برئاسة الوزراء، ويضم ممثلين من الجهات الأمنية والاقتصادية، لتوحيد الرؤية وتسهيل الإجراءات وتوفير الضمانات الالزمة للمستثمرين. فمن دون معالجة جذرية لهذه التحديات، سيبقى المشروع رهينة التجاذبات، مهدداً بفقدان زخم الإقليمي والدولي.

* الحلول المقترحة لمعالجة التحديات السياسية والأمنية

في ضوء ما تقدم من استعراض للتحديات السياسية والأمنية التي تعرّض مشروع طريق التنمية في العراق، أرى – بوصفي باحثاً – أن الاستجابة لهذه التحديات تتطلب مقاربة شاملة متعددة الأبعاد، تدمج بين الإصلاح المؤسسي، وتعزيز القرار السيادي، واستقرار البيئة الأمنية. ويمكن تحديد أهم الحلول الاستراتيجية كما يلي:

أولاً: إنشاء مجلس أعلى للمشاريع الاستراتيجية والبني التحتية
أفتقرح أن يؤسّس في العراق "مجلس أعلى للبنية
التحتية والمشاريع الاستراتيجية"، يرتبط مباشرة برئاسة
الوزراء، وتكون له صلاحيات تنسيقية وتنفيذية مستقلة عن
التشظي الوزاري، بهدف تجاوز التداخل بين وزارات النقل،
والاتصالات، والإعلام، والأقاليم والمحافظات. يعني هذا
المجلس بوضع خارطة طريق موحدة لمشروع طريق التنمية،
وضمان استقراره الإداري عبر الحكومات المتعاقبة، ويسهم في

الاقتصادي الوطني، ويدخل المشروع في مسارات تفاوضية معقدة قد تؤخره أو تفرغه من مضمونه.

٣- التهديدات الأمنية على طول المسارات البرية: لا تزال مناطق عديدة من العراق، خصوصاً في محافظات نينوى وصلاح الدين والأنبار، تشهد أوضاعاً أمنية هشة بسبب نشاط فلول تنظيم "داعش"، أو بسبب التداعيات العشائرية وغياب الضبط الأمني الكامل. وتمثل هذه المناطق مرات أساسية لطريق التنمية، ما يعني أن أي خلل أمني فيها قد يؤدي إلى تهديد مباشر للمشروع، وعرقلة تنفيذ البنية التحتية، أو عزوف الشركات الأجنبية عن الاستثمار فيها^(٤). وقد أكدت تقارير بعثة الأمم المتحدة في العراق (يونامي) أن بعض المناطق ما تزال بحاجة إلى إعادة تأهيل أمني و المدني شامل قبل أن تكون مؤهلة لاحتضان مشاريع دولية حساسة^(٥).

أخلاص من هذه المعطيات إلى أن مستقبل مشروع "طريق التنمية"، وكافة المبادرات المتبعة به، من هون بقدرة

(٤٢) بعثة الأمم المتحدة لمساعدة العراق (يونامي)، "تقرير الاستقرار الأمني وإعادة الإعمار"، تموز ٢٠٢٣.

(٤١) معهد واشنطن لسياسات الشرق الأدنى، "المخاطر الأمنية لمشروع طريق التعمير في غرب العراق"، نيسان ٢٠٢٤.

رابعاً: تحسين القرار الاقتصادي من التأثيرات الإقليمية والدولية

أحد الحلول الجوهرية التي أطروها يتمثل في إعادة بناء الثقة بالقرار الاقتصادي السيادي العراقي، عبر تقوية منظومة التفاوض الدولي، ورفع مستوى الكوادر الفنية في وزارة الخارجية، و مجلس الوزراء، والمؤسسات ذات العلاقة. كما ينبغي تبني سياسة خارجية "متوازنة" في التعامل مع الدول المؤثرة، تقوم على مبدأ "الشراكة لا التبعية"، و تمنع استخدام طريق التنمية كورقة ضغط أو تنازلات^(٤٦).

خامساً: تبني إطار قانوني ملزم لإدارة وتنفيذ المشروع أخيراً، أوصي بإصدار قانون خاص بمشروع طريق التنمية، على غرار قوانين المشروعات الوطنية الكبرى، ينظم آلية التعاقد، و مراحل التنفيذ، والرقابة المالية، و يمنع المشروع صفة "المصلحة العامة ذات الأولوية". ومن شأن هذا القانون أن يوفر غطاءً تشريعياً يقلل من تدخلات الجهات غير المعنية، و يعزز الرقابة من قبل البرلمان و مؤسسات التراة، و يحد من الفساد والتلاؤ.

بناءً على ما تقدم، أرى أن نجاح مشروع طريق التنمية لا يرتبط فقط بالتحفيظ الفني والهندسي، بل يرتبط - بشكل جوهري - بإرادة سياسية موحدة، و حوكمة أمنية و اقتصادية رشيدة. فيدون إطار مؤسسي قوي، و توافق وطني حقيقي، لن يتمكن العراق من ترجمة موقعه الجغرافي إلى قيمة استراتيجية. وإن استمرار المراهنة على الإرادة الدولية فقط،

(٤٥) وزارة الداخلية العراقية، "مشروع الحماية الأمنية للمراقب الإقتصادي"، مديرية الشؤون الإستراتيجية، ٢٠٢٢.

(٤٦) مركز الدراسات الإقليمية - جامعة الموصل، "السياسة الخارجية العراقية في مواجهة المشاريع الإقليمية الكبرى"، ٢٠٢٣.

تحقيق التكامل بين المسارات البرية، والموانئ، والمناطق اللوجستية^(٤٣).

ثانياً: ضمان الحماية السياسية للمشروع عبر اتفاق وطني جامع

إن طبيعة مشروع طريق التنمية، باعتباره مشروعًّا وطنياً ذا بعد دولي، تقتضي التوصل إلى ميثاق سياسي غير قابل للنقض، تُوقعه القوى السياسية الأساسية، و يلزم الحكومات المقبلة بعدم المساس بجوهر المشروع. ومن شأن هذا الاتفاق أن يُحصن المشروع من التقلبات السياسية والمناكلات الخارجية، و يمنح الجهات الدولية والشركات المستثمرة ضمانات استقرار استثماري ممتدة زمنياً^(٤٤).

ثالثاً: معالجة التحديات الأمنية عبر استراتيجية "حماية اقتصادية"

من الناحية الأمنية، أجد أن مناطق المشروع تحتاج إلى "عقيدة أمنية جديدة"، قوامها أن الأمن في هذه المناطق لا يُقاس فقط بـ ملاحة التهديدات، بل بـ حماية التنمية والاستثمار. وهذا يتطلب تشكيل وحدات أمنية متخصصة لحماية البنية التحتية (مثل السكك والموانئ والمناطق الصناعية)، تتبع وزارة الداخلية و تنسق مع جهاز الأمن الوطني. كما أن إعادة تأهيل المجتمعات المحلية في المناطق الهشة - من خلال فرص العمل و مشاريع الإعمار - يشكل جزءاً من حماية المشروع على المدى البعيد^(٤٥).

(٤٣) المركز العراقي للإصلاح الاقتصادي، "حكومة المشاريع الكبرى في العراق: خارطة طريق مقترنة"، بغداد، ٢٠٢٣، ص. ٩.

(٤٤) مؤسسة النهرين للدراسات، "المعدلات السياسية في مشاريع البنية التحتية الوطنية"، تحليل سياسي، ٢٠٢٤.

كما أن وجود اتفاق سياسي وطني حول المشروع – في حال تفريغه فعلاً – سيُمكّن العراق من التفاوض بقوة أكبر مع الشركاء الإقليميين والدوليين، ويجعله أكثر قدرة على فرض أولوياته الاستراتيجية ضمن مراتب النقل والتجارة الإقليمية، لا سيما في ظل التنافس بين المبادرات الكبرى كـ"الحزام والطريق" الصينية والمرن الهندي-الأوروبي. وبذلك، يتحول المشروع من مجرد بنية مادية إلى أداة سيادية لإعادة التموير الجيو-اقتصادي للعراق^(٤٩). أضف إلى ذلك، أن تجذب المشروع من التدخلات السياسية والفساد، عبر إطار قانوني وتشريعياً واضح، سيمكن الدولة مساحةً أوسع لتفعيل أدوات الرقابة والمساءلة، ويعزز من ثقة المواطن بأن هذه المشاريع تُنفذ لصالح التنمية العامة، لا لصالح فئوية ضيقة.

وبناءً على ما سبق، أرى أن الأثر الحقيقي لتطبيق هذه الحلول لا يمكن فقط في حماية المشروع من التهديدات، بل في تحويله إلى نموذج حوكمي متكامل، يمكن تكراره في مشاريع وطنية أخرى. فالعراق بحاجة ماسةً اليوم إلى نموذج استثماري آمن ومستقر يعكس تحوله نحو الرؤية التنموية، ويشتت قدرته على تجاوز إرث التوترات والانقسامات. إن مشروع "طريق التنمية" يُمثل – برأيي – فرصة استثنائية لإعادة بناء الدولة من بوابة الاقتصاد، شريطة أن يُؤخذ منه إستراتيجي شامل، وليس ك مجرد ملف تقني أو سياسي ظري

دون بناء مركبات داخلية مستقرة، سيجعل من المشروع عرضة للتعطيل أو التحويل. لذلك، فإنني أدعو إلى التعامل مع هذا المشروع على أنه رؤية وطنية فوق الخلافات، وجسر لإعادة تموير العراق إقليمياً ودولياً.

سادساً: الأثر المتوقع لتطبيق الحلول السياسية والأمنية على مشروع طريق التنمية

من خلال تبع لمجمل المعطيات السياسية والأمنية المرتبطة بمشروع "طريق التنمية"، أستطيع القول إن تطبيق الحلول المقترحة لن يُسهم فقط في تحقيق الاستقرار المؤسسي للمشروع، بل سيتدبر أثره إلى إعادة صياغة البيئة العامة للاستثمار والتنمية في العراق. إذ إن إنشاء مجلس أعلى متخصص وتبني قانون خاص بالمشروع سيؤديان إلى فصل الإدارة الاقتصادية عن التوترات السياسية اليومية، ما يعزز من شفافية التخطيط ويقلل من فرص تعطيل المشروع بفعل التغيير الوزاري أو التنافسات الخنزيرية^(٤٧).

أما على المستوى الأمني، فإن تخصيص وحدات لحماية البنية التحتية الحيوية سيسهم في تأمين المسارات الحيوية لطريق التنمية، ويسهل المستثمرين والشركات الأجنبية درجة أعلى من الطمأنينة، خصوصاً في المناطق التي لا تزال تصنف كـ"غير مستقرة". وقد أشارت تقارير الأمم المتحدة إلى أن استقرار هذه المناطق يُضاعف فرص التنمية بنسبة تتجاوز ٦٠٪ عند تفعيل مشاريع البنية فيها بشكل منسق وآمن^(٤٨).

(٤٩) معهد بروكنغز – الشرق الأوسط، "العراق وممرات التجارة الجديدة: بين المبادرات العالمية والطموح الوطني"، تقرير تحليلي، ٢٠٢٤.

(٤٧) مركز البيان للدراسات والتخطيط، " نحو إصلاح بنية القرار الاقتصادي في العراق"، بغداد، ٢٠٢٣، ص. ١٥.

(٤٨) بعثة الأمم المتحدة لمساعدة العراق (يونامي)، "تقرير تقييم الاستقرار المحلي والتنمية"، أيلول ٢٠٢٣.

اولاً: العوائد الاقتصادية للعراق والمنطقة

يتوقع أن يتحقق مشروع تحالف التنمية – الذي يُعد من أكبر المشاريع الاستراتيجية في منطقة الشرق الأوسط – عوائد اقتصادية هائلة على المستويين الوطني والإقليمي. فعلى الصعيد العراقي، يمكن للمشروع أن يسهم في توسيع الاقتصاد وتقليل الاعتماد على النفط كمصدر رئيسي للإيرادات، من خلال تنشيط قطاعات النقل والخدمات اللوجستية والسياحة والاستثمار في البنية التحتية، الأمر الذي يعزز من الناتج المحلي الإجمالي وينخلق فرص عمل مباشرة وغير مباشرة^(٥٠). كما سيسهم المشروع في رفع تصنيف العراق كمركز تجاري إقليمي، إذ يوفر ممراً برياً وسككياً يربط ميناء الفاو الكبير في الجنوب بالحدود التركية، ما يجعل العراق بوابة للتجارة بين الخليج العربي وأوروبا^(٥١).

أما على المستوى الإقليمي، فإن الدول المجاورة – ولا سيما تركيا ودول الخليج وإيران – ستستفيد من المشروع عبر تقليل كلف النقل والزمن اللازم لتبادل البضائع، مقارنة بالطرق التقليدية مثل قناة السويس. كما يتوقع أن يسهم المشروع في تعزيز التجارة البينية، وزيادة تدفقات الاستثمار الأجنبي، وتوسيع التعاون الاقتصادي عبر الحدود، ما يرسخ من مفهوم التكامل الإقليمي ويعزز من استقرار المنطقة^(٥٢).
إضافة إلى ذلك، فإن تنفيذ المشروع بالشراكة مع أطراف دولية يمكن من نقل التكنولوجيا وتحديث البنية

* مستقبل تحالف طريق التنمية

يُمثل "تحالف طريق التنمية" مبادرة استراتيجية ناشئة تهدف إلى تعزيز التكامل الاقتصادي والجيوسياسي في منطقة الشرق الأوسط، انطلاقاً من العراق كمحور جغرافي حيوي يربط الخليج العربي بأوروبا عبر تركيا. ومع تصاعد التحديات والتحولات في النظام الدولي، يبرز هذا التحالف كفرصة لإعادة رسم خريطة العلاقات الإقليمية والدولية، من خلال الاستثمار في البنية التحتية، وتطوير شبكات النقل والطاقة، وتحفيز التعاون بين دول الجوار. وينطوي مستقبل هذا التحالف على إمكانات واعدة لتحقيق التنمية المستدامة، لكنه في الوقت ذاته يواجه عقبات سياسية وأمنية تتطلب إدارة متوازنة ورؤية استراتيجية شاملة لضمان استمراره ونجاحه.

* فرص النجاح وأسباب التفاؤل

يُعد مشروع تحالف التنمية من المبادرات الاقتصادية الطموحة التي أطلقها العراق بهدف تحويل موقعه الجغرافي إلى نقطة ربط محورية بين الشرق والغرب. وفي ظل ما يشهده العالم من تحولات في مرات التجارة والطاقة، يبرز المشروع كفرصة استراتيجية لتمكين العراق اقتصادياً وتنموياً. وتستند فرص نجاحه إلى عوامل متعددة، منها الموقع الجغرافي، والدعم الإقليمي والدولي، وتنامي الرغبة في التكامل الاقتصادي، مما يعزز أسباب التفاؤل بإمكان تحقيقه نقلة نوعية في بنية الاقتصاد العراقي وعلاقاته الإقليمية والدولية.

(50)OECD, Infrastructure Development in the Middle East: Policy Considerations and Strategic Frameworks, ٢٠٢١.

(50)البنك الدولي، "تقرير التنمية في العراق: الحاجة إلى توسيع الاقتصاد"، البنك الدولي، ٢٠٢٢.

(51)Al Jazeera Centre for Studies, Iraq's Development Road Project: A Gateway for Regional Integration, ٢٠٢٣.

التفاعلات الإقليمية على أساس شراكة تنموية وليس تنافساً أمنياً. ومن الأمثلة على ذلك، التوافق التركي-العربي الأخير على دعم المشروع، والذي يُشير إلى تحول في العلاقات من التزاعات المائية والأمنية إلى مصالح اقتصادية متبادلة^(٥٦). كما أن انخراط دول الخليج، لا سيما قطر وال سعودية، في مباحثات حول الاستثمار في البنية التحتية ذات الصلة بالمشروع، يُؤكّد البُعد الإقليمي متعدد الأطراف للمبادرة، ويسهم في خلق مصالح مشتركة تفرض نوعاً من التوازن الوقائي ضد التدخلات الخارجية التي طلما غدت الانقسام وعدم الاستقرار في المنطقة^(٥٧).

كذلك، يخلق المشروع إمكانية لإعادة تعريف العلاقة مع قوى دولية كالصين، التي قد تنظر إلى "طريق التنمية" كجزء مكمل لمبادرة "الحزام والطريق"، دون أن يكون بديلاً عنها. فالمسار العراقي يُوفر بُعداً إضافياً لطريق بري يديّل عن المسارات الصينية عبر آسيا الوسطى، وبالتالي يُسهم في تنويع الشراكات الدولية للعراق دون أن يُقيده محور واحد^(٥٨). إن هذا التنوع في التوجهات الاقتصادية والسياسية يُعزز من موقع العراق كـ"فاعل توازن" في خريطة الجيوسياسيّة الإقليمية، لا مجرد ساحة تنافس.

التحتية العراقية وفقاً للمعايير العالمية، وهو ما يُسهم في بناء قدرات محلية مستدامة^(٥٣). كما أن تطوير المناطق الاقتصادية الخاصة التي يُخطط لها ضمن مسار المشروع، من شأنه أن يُشكّل بيئة جاذبة للصناعات التحويلية والخدمية، مما يدعم الاقتصاد المحلي ويقلل من معدلات البطالة^(٥٤).

ثانياً: إمكانية خلق توازن جيوسياسي جديد

يمثل مشروع "طريق التنمية" مبادرة استراتيجية قد تعيد رسم ملامح التوازن الجيوسياسي في منطقة الشرق الأوسط، من خلال إعادة توجيه مسارات القوة والتفوّز عبر الاقتصاد والبنية التحتية. فبدلاً من أن تبقى مرات التجارة الدولية رهينة لمراكز تقليدية، مثل قناة السويس أو الموانئ الإسرائيليّة على البحر المتوسط، يتيح المشروع للعراق أن يصبح محوراً برياً ومرأً لو جستياً حيوياً يربط الخليج العربي بأوروبا عبر الأرضي التركية. وهذا التحول من شأنه أن يُعيد توزيع مراكز النقل الاقتصادي، ويُقلل من الاعتماد على الممرات البحريّة التقليدية الخاضعة لحسابات القوى الكبّرى^(٥٥).

من الناحية التحليلية، يمكن اعتبار المشروع بمثابة أداة دبلوماسية اقتصادية تعيد إدماج العراق في شبكة

(٥٦) مركز الدراسات الإقليمية - جامعة الموصل، "تحولات العلاقات العراقية التركية: من التوتر إلى الشراكة التنموية"، ٢٠٢٣.

(٥٧)Carnegie Middle East Center, Economic Diplomacy in the Gulf: Opportunities for Iraq's Regional Integration, ٢٠٢٣.

(٥٨)Jonathan Fulton, China's Belt and Road in the Middle East: Geopolitical Implications, Middle East Institute, ٢٠٢٢.

(٥٣) مركز البيان للدراسات والتخطيط، "مشروع طريق التنمية: الأبعاد الاقتصادية والإستراتيجية"، ورقة تحليلية، بغداد، ٢٠٢٣. ص ٦٥.

(٥٤) مجلة الاقتصاد والتكنولوجيا، "المناطق الاقتصادية في العراق ودورها في التنمية المستدامة"، العدد ٤٧، ٢٠٢٢. ص ٤٣.

(٥٥)Gal Luft, The Geopolitics of Energy: From Security to Survival, Brookings Institution Press, ٢٠٢٢.

العراق وتركيا، كبدائل محتمل عن قناة السويس أو الممرات المزدحمة في المحيط الهندي. ومن المؤشرات الدالة على هذا التوجه، إعلان بعض الدول الأوروبية، وفي مقدمتها ألمانيا وإيطاليا، اهتمامها بمسارات نقل بحرية جديدة تمر عبر الشرق الأوسط، إلى جانب انخراط الصين في شراكات لوجستية ذات طابع تكاملية في المنطقة، ضمن مشروع "الحزام والطريق" الذي قد يجد في "طريق التنمية" مساراً مكملاً ومسانداً في الوصول إلى الأسواق الأوروبية بسرعة وفعالية (٢٠).

كما أن الولايات المتحدة، رغم تحفظها النسبي على بعض المشاريع الصينية، بدأت تبني سياسة دعم مشاريع بديلة في المنطقة، مثل "المر الهندسي-الشرق أوسطي-الأوروبي" الذي طُرِح في قمة مجموعة العشرين عام ٢٠٢٣، وهو ما يعكس تحولاً في التفكير الاستراتيجي نحو فتح مرات متعددة لضمان استقرار تدفق الموارد والتجارة العالمية^(٦١). وبذلك، يجد مشروع "طريق التنمية" دعماً ضمنياً أو مباشراً من هذه القوى، لا سيما وأنه يوفر مزايا جيواقتصادية مهمة، كاحتصار الزمن، وتقليل الكلف، وتحفيض الضغط على الممرات البحرية. واحيراً، يمكن اعتبار المشروع بمثابة حلقة وصل

استراتيجية تتقاطع فيها مصالح القوى الدولية الطاحنة إلى أمن اقتصادي متعدد الأقطاب، مع حاجة العراق والدول الإقليمية إلى مشاريع تنمية مستقرة. فكلما تعددت البديل، ازدادت

(61) The White House, Memorandum on the India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC), GY. Summit Brief, September 2022.

وعلية، يمكن القول إن مشروع "طريق التنمية" لا يقتصر على دوره الاقتصادي، بل يحمل وظيفة حيوانية يمثل في حلق نوع من التوازن الهيكلي الجديد في أعمق، تتمثل في خلق الشراكة والتكامل بدلاً من الهيمنة المنطقية، يقوم على إقليمي متوازن، فإنه والإقصاء. وإذا ما تم تطبيقه ضمن إطار إقليمي متوازن، سيكون عامل استقرار وتوازن، لا فقط على مستوى العراق، بل على مستوى المنظومة الإقليمية ككل.

ثالثاً: دعم القوى الدولية الطاحنة بتنوع البدائل للطاقة والنقل يأتي مشروع "طريق التنمية" في سياق استراتيجي دولي يتسم بزيادة رغبة القوى الكبرى في تنوع مسارات الطاقة والنقل، كأداة لتعزيز أمنها الاقتصادي وتقليل تعبعتها للمرeras التقليدية التي كثيراً ما تكون عرضة للتواترات الجيوسياسية أو الاختناقات اللوجستية. فقد أبرزت أزمات مثل جائحة كوفيد-١٩، وال الحرب في أوكرانيا، حجم المخاطر المرتبطة بالاعتماد المفرط على مرات بعينها، وهو ما دفع العديد من الدول، وعلى رأسها الاتحاد الأوروبي والصين والهند، إلى تبني مقاربات قائمة على تعدد البدائل والمسارات الاستراتيجية للنقل والطاقة^(٥٩).

في هذا الإطار، ينسجم مشروع "طريق التنمية" مع أولويات تلك القوى الدولية الطاحنة إلى تعزيز منها الاقتصادي من خلال فتح مصر بري يمتد من الخليج العربي إلى أوروبا، عبر

(59)International Energy Agency (IEA), Energy Security in a Global Context: Diversification and Resilience, 2022.

(60) European Council on Foreign Relations (ECFR), Europe's Search for Strategic Corridors: Infrastructure Diplomacy in the Middle East, ٢٠٢٣.

واقعة للمستقبل، وتُمكّن صانع القرار من تبني سياسات وقائية واستباقية تعزز من فرص نجاح التحالف وتقلل من المخاطر المحتملة.

اولاً: السيناريو الأول: سيناريو النجاح والتفعيل الكامل للتحالف

يقوم هذا السيناريو على فرضية نجاح العراق في تجاوز التحديات البنوية والسياسية، وتفعيل التعاون الإقليمي والدولي لتنفيذ مشروع "طريق التنمية"، وتحقيق الأهداف المعلنة له. وفقاً لهذا السيناريو، تتحقق مجموعة من الشروط الموضوعية والذاتية التي تتيح تحويل المشروع إلى مرحلة اقتصادي إستراتيجي يربط الخليج العربي وأوروبا، عبر العراق وتركيا، باستخدام شبكات النقل البري والسككي الحديثة.

أ- العوامل الداعمة لهذا السيناريو: يستند هذا السيناريو إلى جملة من العوامل الإيجابية التي تدفع نحو تتحقق، من أبرزها:

- ١- الإرادة السياسية العراقية المتصاعدة: فقد أعلنت الحكومة العراقية، منذ عام ٢٠٢٣، عن التزامها الإستراتيجي بتنفيذ المشروع باعتباره أحد ركائز التحول الاقتصادي في مرحلة ما بعد الاعتماد على الريع النفطي. وتعُد دعوة العراق إلى عقد مؤتمر دولي في بغداد في أيار/مايو ٢٠٢٣، بمشاركة أكثر من عشر دول، من أبرز مؤشرات هذه الإرادة السياسية الجادة^(٦٣).

٢- التقارب الإقليمي وتعدد الشركاء المحتملين: يشكل وجود شركاء إقليميين كتركيا، والإمارات، وقطر، فضلاً عن

قدرة الدول على المعاونة الاقتصادية، وترجعت احتمالات الابتزاز الجغرافي أو الحصار الاقتصادي، وهو ما يفسّر الحرص الدولي على دعم مسارات النقل والطاقة البديلة، سواءً عبر الاستثمار أو الشراكة أو حتى التسهيلات الجيوسياسية^(٦٤).

* سيناريوهات المستقبل

إن استشراف مستقبل تحالف "طريق التنمية" يتطلب قراءة معمقة للبيئة السياسية والاقتصادية المحيطة به، وللأطراف الفاعلة الداعمة أو المعارضة له، إلى جانب دراسة العوامل الداخلية المؤثرة في قدرة العراق على تفاز المشروع بالشراكة مع دول الإقليم. فمن جهة، يحمل المشروع فرصاً استراتيجية لإعادة بناء البنية التحتية العراقية، وتنشيط الاقتصاد الوطني، وتعزيز مكانة العراق في معادلة النقل والتجارة الدولية. ومن جهة أخرى، يواجه التحالف تحديات معددة، تتراوح بين ضغوط المafافيين الإقليميين، والصراعات الجيوسياسية، والتقلبات الاقتصادية العالمية، فضلاً عن التحديات الإدارية والمؤسسية داخل العراق ذاته.

وانطلاقاً من هذه المعطيات، تتشكل عدة سيناريوهات مستقبلية لمسار هذا التحالف، تباين بين سيناريو التفاؤل والانطلاق الفعلي للمشروع بدعم إقليمي ودولي واسع، وسيناريو التباطؤ نتيجة معوقات داخلية وخارجية، وصولاً إلى سيناريو الفشل أو التجميد في حال تصاعد الضغوط الجيوسياسية أو غياب الإرادة السياسية. وتبعد أهمية تحليل هذه السيناريوهات من كونها تساعد في رسم خريطة

(٦٣) وكالة الأنباء العراقية (واج)، "العراق يطلق تحالف طريق التنمية بمشاركة إقليمية واسعة"، ٢٧ أيار ٢٠٢٣.

(٦٤) World Bank, Logistics and Connectivity in the Middle East: Opportunities for Diversified Transport Corridors, ٢٠٢١.

لكن يجب التنبه إلى أن هذا السيناريو، وإن كان واحداً، يواجه منافسة شرسة من مشاريع بدائلة مثل "مر الهند-الشرق الأوسط-أورووبا(IMEC)"، الذي تم الإعلان عنه في قمة مجموعة العشرين ٢٠٢٣، بدعم أمريكي وأوروبي، وهو ما قد يقلّص من فرص نجاح "طريق التنمية" إذا لم يتحرك العراق بمرونة سياسية وقدرة تفاوضية عالية^(٦٧).

ثانياً: السيناريو الثاني: سيناريو التباطؤ والتعثر المرحلي

يقوم هذا السيناريو على فرضية أن مشروع "التحالف
طريق التنمية" لن يُلغى أو يُحمد كلياً، ولكنه سيتعرض
لموجات من التباطؤ أو التعثر المرحلي نتيجة تراكم تحديات
داخلية وخارجية، ما يؤدي إلى تأخير الجدول الزمني للتنفيذ،
وتقلص طموحات المشروع، وربما إعادة هيكلته أو تغيير
مساره بما يتلاءم مع المعطيات الواقعية.

اهتمام الصين والدول الأوروبية، بيئة مناسبة لنمو التحالف. فتركيا ترى في المشروع امتداداً لرؤيتها كمركز ترانزيت للطاقة والبضائع، بينما تسعى الصين لدمجها في مبادرة "الحزام والطريق"، مما يعزز فرص التمويل والاستثمار^(٤).

٣- البُعد الاقتصادي للمشروع: تشير التقديرات إلى أن المشروع يمكن أن يوفر أكثر من ١٠٠ ألف فرصة عمل مباشرة، ويجذب استثمارات تُقدر بعشرات مليارات الدولارات في قطاعات النقل والخدمات اللوجستية والطاقة^(٦٥). كما أن اختصار وقت وكلفة الشحن بين الخليج وأوروبا مقارنة بقناة السويس قد يجعل الطريق أكثر جاذبية من الناحية التجارية.

بـ- أمثلة على مشاريع مماثلة ناجحة: يعزز هذا السيناريو نجاح تجارب مماثلة، منها مشروع "المر الاقتصادي الصيني-الباكستاني (CPEC)"، الذي ربط غرب الصين بميناء جوادر على بحر العرب، وأثبتت قدرة الدول ذات البنية التحتية المتواضعة على التحول إلى نقاط عبور إقليمية عبر شراكات استثنائية (١٦).

كما أن تجربة تركيا في تطوير بنيتها التحتية السككية والطرقية، وتحويل نفسها إلى معبر تجاري بين آسيا وأوروبا، تقدم مثالاً واقعياً عن إمكانية تكرار النجاح في بيئة إقليمية مشابكة.

Future of Connectivity", Wilson Center Report, ٢٠٢١, p. ١٠.
- BBC Arabic(٦٧) :، "مشروع عمر الهند - الشرق الأوسط -
أوروبا: الأهداف والتحديات" ، ١٠ أيلول ٢٠٢٣.

(٦٤) محمود جابر، "تحالف طريق التنمية: المشروع العراقي وأبعاده الجيوسياسية"، مركز البيان للدراسات، ٢٠٢٣، ص ١٢.

(٦٥) وزارة النقل العراقية، "دراسة الجدوا الاقتصادية لمشروع طريق التنمية"، بغداد، ٢٠٢٣، ص ١٨.

(66) Michael Kugelman, "The China-Pakistan Economic Corridor: Regional Dynamics and the

٤- عدم الاستقرار السياسي في العراق: الأزمات السياسية المتكررة، والصراعات بين الكتل، والتغيير الدوري للحكومات، قد تؤثر سلباً على استمرارية المشروع. فعلى سبيل المثال، تم تعليق عدد من مشاريع النقل الاستراتيجية في السابق بسبب تغيير الوزراء أو السياسات القطاعية عقب كل دورة انتخابية^(٧١).

ب- أمثلة على عشر مشاريع مماثلة: يُظهر التاريخ الحديث للعراق حالات متكررة من تعثر المشاريع الكبرى، مثل مشروع القطار المعلق في بغداد، الذي تم توقيعه منذ أكثر من عشر سنوات، دون أن يرى النور نتيجة الخلافات الإدارية والتمويلية^(٧٢). كما أن مشروع ميناء الفاو الكبير، رغم كونه أولوية استراتيجية، تأخر لعقود بسبب الخلافات السياسية وقضايا التمويل.

أما على المستوى الدولي، فإن مشروع "مر الشمال-الجنوب الدولي" بين الهند وروسيا عبر إيران، ورغم انطلاقه منذ أوائل الألفيات، فإنه واجه تأخيرات كبيرة نتيجة العقوبات على إيران والعوائق اللوجستية والسياسية^(٧٣).
٣) التحليل والتوقعات: يشير هذا السيناريو إلى أن المشروع قد يتعرض لمرحلة طويلة من الانتظار البيروقراطي، ومحدودية التمويل، وتأخير إنجاز البنية التحتية، مما يؤدي إلى فقدان بعض

أ- أسباب محتملة للتباطؤ: يستند هذا السيناريو إلى جملة من العوامل، من أبرزها:-

١- الخلل المؤسسي والبيروقراطية الحكومية العراقية: يعاني العراق من ضعف في الأداء المؤسسي، وتأخر في إنجاز المشاريع الكبرى بسبب التعقيد الإداري، وعدم كفاءة الأجهزة التنفيذية، وانتشار الفساد. وقد كشفت تقارير ديوان الرقابة المالية عن تأخير تفويض مشاريع البنية التحتية الحيوية بنسبة تتجاوز ٤٠٪ بسبب الرؤوسين والفساد المالي والإداري^(٦٨).

٢- ضعف الإطار القانوني للاستثمار: رغم وجود قوانين استثمار في العراق، إلا أن البيئة القانونية لا تزال تعاني من الغموض في آليات التحكيم وتسوية التزاعات، مما يؤدي إلى عزوف كثير من الشركات الأجنبية عن المحازفة برأس المال في بيئة غير مستقرة قانونياً^(٦٩).

٣- الضغوط الإقليمية والتنافس الجيوسياسي: قد تسعى بعض القوى الإقليمية إلى عرقلة المشروع، إما من خلال دعم مشاريع بديلة، أو عبر الضغط السياسي على الدول الشريكة مع العراق. ومثال ذلك، التنافس التركي-الإيراني على النفوذ في العراق، والذي قد يُلقي بظلاله على مسار المشروع، لا سيما في المراحل التي تتطلب تسييقاً لوجستياً عالياً بين بغداد وأنقرة وطهران^(٧٠).

(٧١) مؤسسة المدى، "مشاريع النقل العراقية: بين الطموح والتأجيل السياسي"، تقرير خاص، ٢٠٢١.

(٧٢) قناة الحرة عراق، "مشروع القطار المعلق: عقد بمليارات لا يزال معلقاً"، تقرير مصور، ١٢ كانون الأول ٢٠٢٢.

(٧٣) Samir Saran, "Revisiting the International North-South Transport Corridor", ORF Issue Brief No. ٥٢٣، ٢٠٢١، p. ٦.

(٦٨) ديوان الرقابة المالية الاتحادي، "تقرير أداء المشاريع الاستراتيجية المتنكّة"، بغداد، ٢٠٢٢، ص ١٠-٩.

(٦٩) البنك الدولي، Doing Business Report – Iraq ٢٠٢٠، Washington DC, p. ٣٦.

(٧٠) عباس كاظم، "صراع النفوذ الإقليمي في العراق: تركيا وإيران أنموذجاً"، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ٢٠٢١، ص ٢٧.

٢٠١٤، ما أدى إلى إيقاف أو تجميد عدد من المشاريع الحيوية^(٧٤).

٢- غياب التمويل وضعف البنية التحتية: يعتمد تنفيذ طريق التنمية على توفر استثمارات ضخمة تتجاوز ١٧ مليار دولار كمرحلة أولى، بحسب وزارة النقل العراقية^(٧٥). وفي حال فشل العراق في جذب هذه التمويلات نتيجة سوء الإدارة أو ضعف الحوافز الاستثمارية، فإن المشروع سيتحول إلى خطة على الورق دون أي قابلية للتنفيذ.

٣- تفوق الممرات المنافسة إقليمياً ودولياً: إطلاق مشروع "مر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا (IMEC)" الذي يربط الهند بالخليج وأوروبا عبر الإمارات وال سعودية وإسرائيل، بدعم أمريكي وأوروبي، يُشكل تحديداً جديداً وجدياً لطريق التنمية، كونه يوفر مراً بديلاً منافساً من حيث السرعة والدعم السياسي^(٧٦). وإذا ما نجح هذا المشروع، فقد يتوجه الشركاء الإقليميون والدوليون إلى الانحراف فيه بدلاً من دعم المشروع العراقي، مما يعزل "طريق التنمية" ويفقده جدواه.

٤- فقدان الثقة الدولية بالعراق كشريك استراتيجي: إذا استمرت الأزمات السياسية، وغياب الاستقرار التشريعي والمؤسسي، فإن ذلك قد يؤدي إلى قطعية فعلية بين العراق والمستثمرين الدوليين. فبحسب تقرير International Crisis Group، فإن "العراق يُعد بيئة عالية المخاطر وغير قابلة للتبؤ، مما يعيق الاستثمار طويلاً الأمد"^(٧٧).

(76)White House Briefing, "Launch of the India-Middle East-Europe Economic Corridor", G20 Summit, September ٢٠٢٣.

(77)International Crisis Group, "Iraq's Paralyzed Political System: Risks and Prospects,"

الشركاء اهتمامهم التدريجي بالمشروع. ومع أن هذا السيناريو لا يعني نهاية المشروع، إلا أنه يفترض أن التحالف سيتحول إلى شراكة رمزية أكثر منها عملية، ما لم يتم إصلاح البنية المؤسسية العراقية، وتوفير الضمانات القانونية والمالية الجاذبة للاستثمار.

ثالثاً: السيناريو الثالث: سيناريو الفشل والتجميد الكامل للمشروع

يقوم هذا السيناريو على افتراض إخفاق مشروع تحالف "طريق التنمية" بشكل كامل، سواء من خلال تجميده إلى أجل غير مسمى أو إلغائه كلياً نتيجة تفاقم التحديات السياسية والأمنية والاقتصادية، أو بسبب تصاعد التناقض الإقليمي والدولي حول الممرات البديلة. ويعُد هذا السيناريو الأسوأ من حيث النتائج والتداعيات على العراق، كونه يهدد فرصة استراتيجية نادرة لإعادة توضعه الجيواقتصادي في المنطقة.

أ- العوامل المؤدية للفشل: يستند هذا السيناريو على الآتي:-

١- تصاعد التراumas الداخلية وتأكل الاستقرار الأمني: قد يؤدي عودة التدهور الأمني، أو تصاعد الحركات المسلحة، أو اندلاع احتجاجات واسعة إلى انسحاب المستثمرين، وتعليق التعاون الدولي مع العراق، كما حصل في السنوات التي أعقبت احتياج تنظيم "داعش" لمساحات واسعة من البلاد عام

(74)United Nations Assistance Mission for Iraq (UNAMI), "Iraq Security and Political Outlook", ٢٠١٥، p. ٧.

(75)وزارة النقل العراقية، "خطة طريق التنمية: الأهداف والتمويل"، بغداد، ٢٠٢٣، ص. ٥.

وبالتالي، فإن السيناريو الأكثر واقعية في المدى القريب والمتوسط هو: سيناريو التباطؤ والتعثر المرحلي" لكن هذا لا يعني التسليم به، بل يجب العمل لتحويله تدريجياً إلى سيناريو النجاح، عبر: تحسين بيئة الاستثمار، وتفعيل الشراكات الإقليمية، واستقرار التشريعات والمؤسسات.

* الخاتمة

في خضم التحولات الدولية المتتسارعة، يأتي "التحالف من أجل طريق التنمية" كخطوة استراتيجية تسعى إلى إعادة رسم خرائط التعاون الإقليمي والدولي، بما يحقق تكاماً اقتصادياً وتنموياً يوازن بين مصالح الدول المشاركة وحاجات الشعوب. لقد يبيّن هذا البحث أن المسار الذي يتبناه التحالف لا يقتصر على إنشاء بني تحتية أو ممرات نقل عابرة للحدود فحسب، بل يمتد إلى ترسير شراكات متعددة الأبعاد تشمل الاقتصاد والتكنولوجيا والسياسة والطاقة. ومن خلال تحليل مسار التحالف وتوجهاته، اتضح أن مستقبله مرهون ب مدى قدرته على التكيف مع التحديات الجيوسياسية، وتوفير آليات تمويل مستدامة، وضمان الشفافية والحكومة الرشيدة في تنفيذ مشاريعه. كما أن نجاحه يرتبط أيضاً ب مدى توازن القوى بين أعضائه، واحترامه للسيادة الوطنية للدول التي يعبر أراضيها، وتجاوزه لمفهوم التحالفات التقليدية نحو نموذج تعاوني شامل.

إن الطريق نحو التنمية ليس مجرد مشروع بني تحتية، بل هو مشروع حضاري يتطلب رؤية طويلة الأمد، وإرادة سياسية جماعية، وبيئة دولية داعمة. وعليه، فإن مستقبل

بـ- أمثلة على مشاريع فاشلة أو مجحدة: تاريخياً، واجه العراق إخفاقات متكررة في تنفيذ مشاريع بني تحتية كبرى، أبرزها مشروع "ميناء الفاو الكبير" الذي طُرح منذ ثمانينيات القرن الماضي، لكنه ظل مملاً لأكثر من ثلاثة عقود بسبب تعاقب الأزمات السياسية والفساد وسوء التخطيط. كما أن مشروع "القطار السريع" بين بغداد والبصرة، رغم الدراسات والمحضنات، لم ينجز بسبب ذات العوامل.

أما دولياً، فقد شهد مشروع "خط نابوكو" لنقل الغاز من آسيا الوسطى إلى أوروبا، فشلاً رغم الدعم الأوروبي، بسبب عوامل جيوسياسية ومنافسة مشاريع بديلة مثل "السيل التركي"، مما يوضح أن حتى المشاريع الاستراتيجية الكبرى قد تُحمد أو تُلغى تماماً في حال غياب التوافقات السياسية والقدرات التمويلية.

جـ- التحليل والتداعيات: يمثل هذا السيناريو خسارة استراتيجية فادحة للعراق، من حيث ضياع فرصة إعادة التموقع في الاقتصاد العالمي، واستمرار الاعتماد على النفط كمورد وحيد، إضافة إلى انكفاءه عن دوره الإقليمي والدولي كمركز عبور. كما سيؤدي ذلك إلى فقدان الثقة الدولية بالعراق كموقع يمكن الرهان عليه في مشاريع التكامل الإقليمي، وربما يُعمق العزلة الاقتصادية والسياسية في المدى البعيد. من الناحية الاجتماعية، فإن تجسيد المشروع سيُحيط التوقعات الشعبية بتحسين مستوى الخدمات وتوفير فرص العمل، ما قد يُغذي مشاعر السخط العام، ويزيد من هشاشة النظام السياسي.

٥- لا يزال المشروع في مراحله الأولية، ما يجعله عرضةً للعديد من التحديات، سواء على صعيد التمويل، أو الأمن، أو التغيرات الجيوسياسية، أو المنافسة مع مبادرات أخرى مثل "الحرام والطريق" الصيني.

٦- مستقبل التحالف يتطلب توسيع قاعدة المشاركين وتعزيز الثقة المتبادلة بين أطرافه، إضافة إلى ضرورة إشراك المنظمات الإقليمية والدولية في دعم بنية المؤسساتية وضمان استمراريتها.

٧- يشكل التحالف فرصة لدول الجنوب العالمي لإعادة توضعها في النظام الدولي، عبر الاندماج في شبكات التجارة العالمية واستقطاب الاستثمارات، شريطة امتلاكها لرؤية تنمية داخلية واضحة.

٨- غياب الشفافية والتخطيط الاستراتيجي طويل الأمد قد يؤدي إلى تعثر المشروع أو تحويله إلى مجرد إعلان سياسي لا يتجاوز مرحلة النوايا، ما يتطلب إطاراً قانونياً ومؤسسياً متيناً يضمن تنفيذ مشاريعه.

* التوصيات

هناك مجموعة توصيات موجهة للعراق في ضوء بحث "التحالف من أجل طريق التنمية: المسار والمستقبل"، بصيغة أكاديمية منهجية: -

١- تعزيز الموضع الجيوسياسي للعراق كمحور استراتيجي في التحالف، من خلال الاستثمار في البنية التحتية للنقل والطاقة والموانئ، ولا سيما تطوير ميناء الفاو الكبير وربطه بشبكات النقل الإقليمي والدولي.

٢- وضع رؤية وطنية واضحة تتكامل مع أهداف التحالف، بما يضمن أن يسهم المشروع في تحقيق التنمية الشاملة داخل

"التحالف من أجل طريق التنمية" سيعتمد على ما إذا كان قادراً على أن يكون بديلاً عادلاً ومتكاففاً للمبادرات الدولية الأخرى، وأن يعكس مصالح الدول النامية بقدر ما يخدم أهداف الدول الكبرى. وهنا تبلور الحاجة إلى تعزيز الحوار، وتوسيع دائرة المشاركة، وتبنيت القيم المشتركة التي تقوم على التنمية العادلة والمستدامة.

* الاستنتاجات

من خلال البحث في هذا الموضوع توصلنا للعديد من الاستنتاجات أبرزها الآتي: -

١- التحالف من أجل طريق التنمية يعكس تحولاً في هندسة العلاقات الدولية، إذ لم يعد التعاون قائماً على منطق المساعدات فقط، بل أصبح يقوم على المصالح المتبادلة والشراكات الاستراتيجية بين الدول النامية والمتقدمة.

٢- يرتكز التحالف على الرغبة في كسر هيمنة الممرات الاقتصادية التقليدية التي تهيمن عليها قوى دولية معينة، من خلال إنشاء ممر بديل يربط آسيا بأوروبا مروراً بالشرق الأوسط، مما يفتح آفاقاً جديدة للتنمية الإقليمية.

٣- يشكل التحالف أداة جيواقتصادية وجيوسياسية في آن معاً، إذ يسعى المشاركون فيه إلى تحقيق أهداف اقتصادية وتنمية، لكن من دون تجاهل الأبعاد السياسية والصراعات الاستراتيجية التي قد تنشأ على هامشه.

٤- نجاح التحالف مرهون بقدرة الدول المشاركة على تحقيق التوازن بين طموحاتها التنموية ومصالحها السياسية، ما يتطلب إطاراً تعاونياً مرناً وغير خاضع لمنطق الإملاع أو الهيمنة.

٩- إدماج المجتمعات المحلية في مناطق مرور المشروع في العملية التنموية، من خلال تنفيذ مشاريع خدمية وتنموية مرافقة، لضمان العدالة المكانية وتقليل التوترات الاجتماعية المحتملة.

١٠- التنسيق مع الجامعات وموارز البحث العراقي للدراسة أثر التحالف على السيادة الاقتصادية والتنمية المستدامة، بما يخلق قاعدة معرفية وطنية داعمة لسياسات الدولة في هذا المجال.

العراق، وليس فقط كممر عبور اقتصادي يخدم الأطراف الأخرى.

٣- تأسيس هيئة عليا متخصصة بإدارة ومتابعة ملف "طريق التنمية"، تكون من ممثلين عن الوزارات المعنية (النقل، التخطيط، الاستثمار، الخارجية)، وتحتاج بصلاحيات تنفيذية وتنسيقية فعالة.

٤- ضمان الشفافية والرقابة المؤسسية على مشاريع التحالف داخل العراق، من خلال تشريع قوانين خاصة بالمشروعات الكبرى التي تتعلق بالبني التحتية السيادية، لحمايتها من الفساد والهدر.

٥- فتح قنوات دبلوماسية نشطة مع دول التحالف لتنسيق المصالح وضمان عدم تهميش الدور العراقي، وخاصة في ظل التنافس الإقليمي والدولي على النفوذ في مسارات المشروع.

٦- الاستفادة من المشروع في تطوير القدرات البشرية العراقية، من خلال تدريب الكوادر في مجالات النقل، الإدارة، والتقنيات المرتبطة بسلالس الإمداد، مما يعزز فرص التشغيل والنمو الاقتصادي الوطني.

٧- تشجيع القطاع الخاص العراقي على الانخراط في مشروعات التحالف، عبر تقديم حوافز استثمارية وتسهيلات تشريعية، بما يضمن تكامل الجهدين العام والخاص في تنفيذ المشروع.

٨- تبني سياسات استباقية للتعامل مع التداعيات الجيوسياسية للمشروع، خصوصاً في ما يتعلق بالعلاقات مع القوى الإقليمية والدولية المنافسة، لضمان عدم تحول العراق إلى ساحة صراع بدلاً من أن يكون جسراً للتعاون.