

## 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 مجبل

كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين.

نشر إلكترونياً بتاريخ: ٦ يوليو ٢٠٢٥م

### الملخص

الاقتصادية والتعاون الدولي، شريطة توفر الإرادة السياسية والرؤية الواضحة لدى الدول المشاركة. توصل البحث إلى أن نجاح التحالف يعتمد على التوازن بين الأهداف التنموية والمصالح الجيوسياسية، ويقع على العراق عبء كبير في استثمار هذه الفرصة التاريخية لتعزيز مكانته 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، برز مشروع "طريق التنمية" بوصفه مشروعاً استراتيجياً يستهدف إعادة تموضع 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 مروراً بالشرق الأوسط، عبر مسار تجاري وتنموي 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. ركّز البحث على الدور المحوري الذي يمكن أن يلعبه العراق في هذا المشروع، انطلاقاً 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 تحويله إلى محور بديل للتنمية

والدولية. إذ يربط هذا المشروع بين ميناء الفاو الكبير في أقصى الجنوب، وتركيا في الشمال، عابراً الأراضي العراقية ليشكّل 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 بُعد الاقتصاد فحسب، بل ينطوي على رهانات استراتيجية كبرى، منها إعادة رسم خرائط النفوذ في المنطقة، وبناء توازنات جديدة بين القوى الإقليمية والدولية.

### أولاً: أهمية البحث

تجلى أهمية هذا البحث في تناوله لمشروع تنموي 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: -

١- تحليل البنية المفاهيمية والوظيفية لمشروع طريق التنمية من حيث الرؤية، والمكونات، والمراحل التنفيذية.

٢- رصد وتقييم المواقف الإقليمية والدولية من المشروع، وبيان أبعاد التحالفات المتولدة حوله.

٣- تشخيص التحديات السياسية، الأمنية، والاقتصادية التي قد تواجه 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 المتنافسة على النفوذ في الشرق الأوسط. ومن هنا، تبرز الحاجة إلى تحليل معمق لمسار هذا التحالف، ومدى قدرته على الصمود والتطور في بيئة معقدة. وعليه، تنطلق الإشكالية المركزية لهذا البحث من التساؤل الآتي: (ما هو المسار الذي يتخذه التحالف من أجل طريق التنمية، وما هي آفاقه المستقبلية في ظل التحديات السياسية والاقتصادية الإقليمية والدولية؟)، ويتفرع عن هذا التساؤل الرئيس عدد من الأسئلة الفرعية، منها: -

#### 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 بحثي من أجل مقارنة الظاهرة المدروسة بصورة دقيقة وشاملة، بما يتيح فهماً متكاملًا لمشروع "التحالف من أجل طريق التنمية" من حيث المسار القائم والآفاق المستقبلية. وتمثل المناهج 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، ومراحل التنفيذ، 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 (التنبؤي): اعتمد هذا المنهج لاستشراف مستقبل التحالف حول طريق التنمية، في ضوء المعطيات الراهنة والتحوليات 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 ومشروع إقليمية مشابهة، مثل "مبادرة الحزام والطريق" الصينية، و"ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا"، وذلك بهدف إبراز أوجه

١- ما هي الخلفيات 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 تموضعه في النظامين الإقليمي والدولي، شريطة قدرته على تجاوز التحديات الداخلية، وتأمين توافقات سياسية واقتصادية مع الأطراف الإقليمية والدولية الفاعلة".

وتُبنى 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: -

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

٤- منهج تحليل السياسات العامة: استخدم هذا المنهج لتفكيك السياسات الاقتصادية والبنى التشريعية والإدارية التي يركز عليها مشروع طريق التنمية، وفهم تفاعلات مؤسسات الدولة العراقية مع هذا المشروع، من حيث صياغة الأهداف، واختيار الشركاء، وتحديد 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، وتحديد فرص التعاون أو التنافس على هذا الممر الحيوي.

#### سادساً: حدود البحث

تنقسم حدود البحث الى: -

١- الحدود المكانية: يركز 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،

وتعد 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 تبنتها 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 استراتيجيتها للتحويل من الاقتصاد الريعي إلى اقتصاد متنوع قائم على التكامل الإقليمي والانفتاح 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 والمؤسسية التي أفرزت هذه المبادرة، من منظور يجمع بين البعد النظري والتطبيقي.

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



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 المبحث التحديات البنيوية والمؤسسية التي ترافق تنفيذ المشروع، مما يساعد على فهم طبيعة التحالف الذي يسعى العراق إلى بنائه حول هذا الطريق، ودوافع الأطراف المنخرطة فيه.

### \* مفهوم طريق التنمية ومراحل 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، والحوكمة الاقتصادية، مع وضع الأهداف التنموية كمرتكز أساسي لإنجاح هذا المشروع.

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

### 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. وللقوف 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: تاريخياً، 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<sup>(١)</sup>.

٢- مشروع الممر الجاف في تسعينيات القرن العشرين: برزت 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 الممر الجاف الذي يربط ميناء الفاو

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

الكبير بالحدود التركية شمالاً، ومن ثم أوروبا<sup>(٢)</sup>. إلا أن الظروف السياسية والأمنية والاقتصادية حالت دون تنفيذ هذه المشاريع آنذاك، وظلت 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 تطرح أفكاراً لمشاريع بن تحتية كبرى، 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 شيباع السوداني في عام ٢٠٢٣، إطلاق مشروع "طريق التنمية" كخطة استراتيجية تمتد حتى عام ٢٠٥٠، بميزانية تقديرية تبلغ نحو ١٧ مليار دولار في مرحلته الأولى<sup>(٣)</sup>.

٤- السياق الجيوسياسي والدولي المعاصر: يأتي المشروع في ظل تنافس جيوسياسي محتدم في المنطقة، خاصة بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية، في ما يتعلق بمبادرات البنى التحتية العابرة للحدود مثل "مبادرة الحزام والطريق" الصينية، و"الممر الاقتصادي الهندي-الأوروبي" المدعوم أمريكياً<sup>(٤)</sup>.

ومن هنا، يسعى العراق إلى استعادة مكانته 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 "ممر الصين-باكستان الاقتصادي" الذي يربط ميناء جوارد الباكستاني بخطوط السكك الحديدية الصينية، وهو نموذج ناجح في استثمار الموقع الجغرافي في التجارة الدولية.

هنا يمكن القول ان مشروع "طريق التنمية" يمثل تنويعاً لرؤية عراقية تريد تحويل الدولة من مجرد منتج ومصدر للنفط إلى مركز إقليمي للنقل والخدمات اللوجستية. فهو يجمع بين أبعاد اقتصادية (كخلق فرص عمل وتنشيط القطاعات غير النفطية)، وأبعاد سياسية (كتعزيز السيادة عبر فرض دور العراق في التجارة الدولية)، وأبعاد جيوسياسية (بالتنافس مع طرق بديلة 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.

(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>

(٢) محمد إبراهيم الهاشمي، "الممر الجاف: جدلية 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

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

١- تنويع مصادر الدخل القومي: يمثل الاقتصاد العراقي نموذجاً كلاسيكياً للاعتماد المفرط على الإيرادات النفطية، التي تشكل أكثر من ٩٠٪ من إيرادات الموازنة العامة<sup>(٥)</sup>. ويسعى مشروع طريق التنمية إلى تقليص هذه النسبة من خلال تنمية قطاعات غير نفطية كالنقل، والتجارة، والخدمات اللوجستية، مما يساهم 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 ممراً رئيسياً لحركة البضائع بين آسيا وأوروبا، من خلال إنشاء شبكة نقل حديثة تشمل الطرق السريعة، وخطوط السكك الحديدية، وموانئ متطورة 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<sup>(٦)</sup>. هذا التحول يُمكن أن يعزز من

موقع العراق في مؤشرات الأداء اللوجستي العالمية 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<sup>(٧)</sup>. لذلك، فإن المشروع يعد رافعة تنمية حيوية لمعالجة هذه الأزمة.

٤- تطوير البنى 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<sup>(٨)</sup>. 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

(٧) البنك الدولي، تقييم سوق العمل في العراق: التحديات والفرص، تقرير رقم Q182304-I، ٢٠٢٣.

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

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

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

المشاريع العابرة للحدود تسهم في زيادة الناتج المحلي للدول المشاركة بنسبة قد تصل إلى ٤٪ خلال العقد الأول من التشغيل<sup>(٩)</sup>.

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

#### \* التحالفات الإقليمية والدولية حول طريق التنمية

تعد 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.

#### أولاً: 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 لموارد 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 ولوجستي 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 برية بحرية بين آسيا وأوروبا. ويُنظر إلى ميناء الفاو الكبير في جنوب العراق بوصفه انطلاقة المشروع، إذ سيرتبط بشبكة سكك حديدية وطرق سريعة تمتد شمالاً إلى الحدود التركية، ومنها إلى الموانئ الأوروبية، مما يختصر وقت النقل ويقلل من التكاليف مقارنةً بطريق قناة السويس التقليدية<sup>(١١)</sup>. 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 جذابة، خاصة إذا ما تم دعم المشروع بإصلاحات قانونية وإدارية تعزز من ثقة الشركاء الدوليين والإقليميين<sup>(١٢)</sup>.

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

(١١) مركز البنيان للدراسات والتخطيط، "طريق التنمية: من الفاو إلى تركيا"، تقرير تحليلي، ٢٠٢٣.  
(١٢) البنك الدولي، "تقرير الاقتصاد العراقي ٢٠٢٢: نحو تنويع الاقتصاد العراقي"، ص. ١٥-١٢.

(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," 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 والانفتاح 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"<sup>(١٣)</sup>. كما تسعى الحكومة العراقية إلى توظيف المشروع كمنصة لتحفيز التوافقات 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 يُفترض أن يتحول إلى أحد أكبر الموانئ في الشرق الأوسط عند اكتماله، وسيُربط بـ"القناة الجافة" عبر شبكة سكك حديدية حديثة، تمتد من البصرة إلى زاحو، ثم إلى تركيا، ليشكل بذلك ممراً سريعاً للبضائع القادمة من آسيا نحو أوروبا خلال أقل من ١٥ يوماً، مقارنة بـ٣٥-٤٠ يوماً عبر قناة السويس<sup>(١٤)</sup>. 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

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

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 نجاحه يعتمد بدرجة كبيرة على موقف دول الجوار من حيث الدعم أو المعارضة أو الحياد. فالمشروع لا يقتصر على بنية تحتية عراقية، بل يمتد ليشكل محوراً اقتصادياً إقليمياً يتطلب التنسيق بين عدة دول، وفي مقدمتها تركيا وإيران والسعودية والكويت وسوريا. وتختلف مواقف هذه الدول بحسب مصالحها الاقتصادية، واصطفافاتها السياسية، ومواقعها 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.

(١٣) وكالة الأنباء العراقية (واع)، "رئيس الوزراء: طريق التنمية مشروع استراتيجي عالمي"، ٢٧ مايو ٢٠٢٣.  
(١٤) معهد الشرق الأوسط (MEI)، "Iraq's Development Road: Promise and Challenges"، ٢٠٢٣.

ممر القناة الجافة من البصرة إلى تركيا، بوابة نقل البضائع إلى أوروبا. وقد أبدت تركيا ترحيباً كبيراً بالمشروع، وأعلنت استعدادها للتعاون اللوجستي والفني، وعبرت عن اهتمامها بربط ميناء الفاو بشبكة الموانئ التركية، خاصة ميناء مرسين<sup>(١٦)</sup>. ويمثل المشروع فرصة استراتيجية لأنقرة لتقوية موقعها كمحور نقل دولي بين الشرق والغرب، كما يسهم في توثيق علاقتهما 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 "تري في طريق التنمية مشروعاً مشتركاً يعزز من الاستقرار والازدهار في المنطقة"<sup>(١٧)</sup>.

٢- إيران - الحذر والتنافس: تتبنى إيران موقفاً حذراً من المشروع، رغم إعلانها دعم التعاون الإقليمي. فالمر التجاري الجديد عبر العراق وتركيا قد يُضعف 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 صرح مسؤولون إيرانيون بأنهم "يرون

في المشروع فرصة لتعزيز الشراكة وليس التنافس"، في إشارة إلى إمكانية التكامل بدلاً من التهميش<sup>(١٨)</sup>.

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<sup>(١٩)</sup>. لكن موقف السعودية مشروط بتوفر 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"<sup>(٢٠)</sup>.

٤- الكويت - الترقب والموازنة: تحتفظ 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 معارضة صريحة. وفي الوقت نفسه، تسعى الكويت إلى الحفاظ على علاقاتها الطيبة مع العراق، وترك الباب مفتوحاً أمام إمكانية

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

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

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

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

(١٨) صحيفة "اعتماد" الإيرانية، "موقف طهران من طريق التنمية"، مايو ٢٠٢٣.

التنسيق، خصوصاً في ما يتعلق بالربط البحري والحدودي بين البلدين<sup>(٢١)</sup>.

٥- سوريا - موقف غامض بفعل التحديات الداخلية: الموقف السوري من المشروع لا يزال غامضاً، بسبب الظروف الأمنية والسياسية التي تمر بها. فبينما 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 تساهم في تعافي اقتصادها المنهك. ومع ذلك، لم تصدر تصريحات رسمية واضحة من الحكومة السورية، وربما تكتفي دمشق بمراقبة التطورات قبل اتخاذ موقف نهائي<sup>(٢٢)</sup>.

من خلال متقدم يمكن القول تتراوح مواقف دول الجوار العراقي بين الدعم الحذر والتوجس والتنسيق المشروط، مما يعكس تعقيد البيئة الجيوسياسية المحيطة بالمشروع. ويمثل طريق التنمية فرصة للعراق ليقود عملية تعاون إقليمي جديدة تُبنى 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 تراعي توازنات المنطقة.

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

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

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

١- الاتحاد الأوروبي - دعم اقتصادي واستراتيجي: يبدى الاتحاد الأوروبي اهتماماً بالغاً بالمشروع 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"<sup>(٢٣)</sup>. 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<sup>(٢٤)</sup>.

٢- الصين - ترقب وتقاطعات مع مبادرة الحزام والطريق: تراقب 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 برية 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.

(٢١) المعهد الكويتي للدراسات الاقتصادية، "ميناء الفاو وميناء مبارك: التنافس أو التعاون؟"، ٢٠٢٣.  
(٢٢) تقرير مجموعة الأزمات الدولية، "سوريا والممرات الاقتصادية الجديدة"، نوفمبر ٢٠٢٣.

التنمية العراقي ممراً منافساً أو مكماً لممرات "الحزام الاقتصادي" الذي يمر عبر إيران وآسيا الوسطى. وقد عرضت شركات صينية كبرى 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 مندمجاً ضمن إطار الحزام والطريق، ما قد يخلق تقاطعات محتملة بين الرؤيتين الصينية والعراقية<sup>(٢٥)</sup>.

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

٤- المؤسسات المالية الدولية - دعم مشروط بالإصلاحات: أبدى كل من البنك الدولي وصندوق النقد الدولي استعداداً مبدئياً 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.

بشأن إدارة الموارد وتحقيق الاستدامة المالية. إلا أن هذا الدعم يظل مشروطاً بتنفيذ إصلاحات مؤسسية، خاصة في مجالات الشفافية، وتسهيل بيئة الأعمال، وتعزيز الحوكمة<sup>(٢٧)</sup>. 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<sup>(٢٨)</sup>.

يعكس التفاعل الدولي مع مشروع طريق التنمية أهمية العراق المتزايدة في معادلات 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، ويُجنبه الوقوع في فخ الاستقطاب بين القوى الكبرى. ولعلّ التوظيف الذكي لهذا التفاعل الدولي يمكن أن يحوّل طريق التنمية إلى مشروع متعدد الأطراف يُسهم في ترسيخ شراكة عالمية من أجل استقرار العراق ونموه.

#### \* المسار الحالي لتحالف طريق التنمية

يشكّل تحالف "طريق التنمية" مبادرة استراتيجية كبرى أطلقتها الحكومة العراقية بهدف تحويل البلاد إلى مركز لوجستي واقتصادي يربط الخليج العربي بأوروبا عبر تركيا. ومنذ الإعلان الرسمي عن المشروع في عام ٢٠٢٣، دخلت بغداد في سلسلة من المشاورات مع دول الحوار 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.



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

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

#### \* الواقع التنفيذي والبنى التحتية

يمثل مشروع "طريق التنمية" أحد أبرز المشاريع الاستراتيجية في تاريخ العراق الحديث، لا من حيث طموحه الجغرافي فحسب، بل من حيث بنيتة 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 معينين بقطاع النقل والطاقة والاستثمار. ويظهر الواقع الحالي لهذا التحالف مزيجاً من التقدم والتحديات، حيث أطلقت مراحل أولية من العمل في ميناء الفاو الكبير، إلى جانب وضع تصاميم ممرات السكك الحديدية والطريق السريع، في ظل تفاهات مع دول مثل تركيا والسعودية والإمارات.

أما على صعيد البنى التحتية، فيواجه المشروع تحديات كبيرة تتعلق بضعف شبكات النقل الحالية، وتفاوت مستوى الخدمات اللوجستية، والحاجة إلى استثمارات ضخمة لتحديث منظومة الموانئ والسكك الحديدية والطريق البري. ويُعد تحقيق التكامل بين عناصر هذه البنية شرطاً حاسماً لضمان نجاح المشروع، مما يتطلب جهداً تنسيقياً عالي 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 تُعبر عن جهود منفصلة لتحديث البنية التحتية وتوسيع شبكة النقل الوطني. وتمثل هذه المشاريع مكماً تنموياً مهماً، سواء لخدمة المناطق التي لا يشملها مسار طريق التنمية، أو لتحفيز التنمية الداخلية والربط بين المحافظات.

١- مشروع ربط بغداد بالموصل والحدود التركية: يُعد مشروع خط السكك الحديدية بين بغداد والموصل والحدود التركية من بين المشاريع التي تسبق "طريق التنمية" زمنياً وتختلف 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 البنى التحتية المتضررة جراء العمليات العسكرية

ضد تنظيم (داعش الارهابي)<sup>(٢٩)</sup>. ويتوقع أن يسهم هذا المشروع في تسهيل حركة البضائع بين العراق وتركيا عبر معبر فيشخابور، بعيداً عن المسار الجنوبي لطريق التنمية.

٢- مشروع القطار المعلق (المنوريل) في بغداد والنجف: من المشاريع الأخرى غير المرتبطة بممر طريق التنمية مشروع القطار المعلق (المنوريل) 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 الأولي سيبدأ في بغداد بامتداد يصل إلى ٢٠ كيلومتراً، يربط بين مناطق الكرخ والرصافة<sup>(٣٠)</sup>. بينما يهدف مشروع النجف إلى خدمة الزوار والسياح الدينيين عبر نقل سريع وآمن بين مطار النجف والمراقد المقدسة.

٣- مشروع الربط السككي بين البصرة وإيران (السلامجة - البصرة): يُعد مشروع الربط السككي بين ميناء البصرة ومعبر السلامة الحدودي مع إيران من أبرز المشاريع الثنائية التي لا تتقاطع مباشرة مع طريق التنمية، بل يُنظر إليه كمبر 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

العراق إزالة الألغام من المناطق الحدودية<sup>(٣١)</sup>. هذا المشروع، رغم صغر حجمه مقارنة بطريق التنمية، يُعتبر ذا بُعد ديني واقتصادي مزدوج، إذ قد يُشكل في المستقبل نواة لربط أوسع بين شبكات السكك العراقية والإيرانية، لكن دون أن يدخل ضمن المسارات العابرة نحو أوروبا التي يستهدفها 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 التنافس غير المثمر، ما يحدّ من الجدوى الاقتصادية الشاملة.

#### ثانياً: الربط اللوجستي والموانئ

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

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

(٢٩) وزارة النقل العراقية، "بيان رسمي حول مشروع خط الموصل - بغداد - الحدود التركية"، موقع الوزارة، ٢٠٢٣.  
(٣٠) وكالة الأنباء العراقية (واع)، "تفاصيل تنفيذ مشروع القطار المعلق في بغداد والنجف"، ١٢ أكتوبر ٢٠٢٣.

إدراك الدولة العراقية لأهمية تعددية المسارات الاقتصادية والملاحية، وتفادي حصر التنمية بممر واحد. وتأتي هذه الجهود ضمن استراتيجية أوسع تهدف إلى تحسين كفاءة النقل البحري والبري، وزيادة قدرة البلاد على التبادل التجاري، وجذب 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 خزن ومناولة، وإنشاء مناطق صناعية قرب الميناء، خصوصاً في قطاعات البتروكيماويات والأسمدة<sup>(٣٢)</sup>. 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 ومراكز توزيع بري في محافظات ذي قار، والمثنى، والديوانية، عبر إنشاء طرق سريعة ومراكز خزن 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 ومراكز جمركية موحدة<sup>(٣٣)</sup>. هذه المشاريع تهدف إلى خلق تكامل اقتصادي داخلي مستقل نسبياً عن "طريق

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

٣- موانئ الفاو وأم قصر - مشاريع توسعة مستقلة: بالإضافة إلى ارتباط ميناء الفاو الكبير بمشروع "طريق التنمية"، يجري تنفيذ مشاريع توسعة منفصلة في موانئ أم قصر (الشمالي والجنوبي والوسطى). 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<sup>(٣٤)</sup>. وقد أعلنت الشركة العامة لموانئ العراق عن خطط لتحويل ميناء أم قصر إلى مركز إقليمي لإعادة التصدير، عبر شراكات مع شركات إماراتية وتركية وصينية<sup>(٣٥)</sup>.

تؤشر هذه المشاريع المتعددة إلى وجود استراتيجية لوجستية متشعبة في العراق تتجاوز حدود مشروع طريق التنمية، وتهدف 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 مبررة على الموارد والمواقع الاستثمارية. إن غياب رؤية وطنية متكاملة للنقل واللوجستيات قد يقلل من الأثر الاقتصادي الكلي لهذه الجهود، ويحد من القدرة التنافسية للعراق كمركز إقليمي للعبور والتوزيع.

(٣٤) الشركة العامة لموانئ العراق، "خطط التوسعة في ميناء أم قصر"، بيان إعلامي، كانون الأول ٢٠٢٣.  
(٣٥) تقرير مؤسسة "مارين ترافيك (MarineTraffic)"، "تحليل الموانئ العراقية وتطورها خلال العقد الحالي"، آذار ٢٠٢٤.

(٣٢) وزارة النقل العراقية، "خطة تطوير ميناء خور الزبير لتحويله إلى مركز صناعي - لوجستي"، تقرير رسمي، ٢٠٢٢.  
(٣٣) هيئة المناطق الحرة العراقية، "مشروع الحزام الصناعي الجنوبي: الرؤية والأهداف"، شباط ٢٠٢٣.

### ثالثاً: التحديات الفنية والإدارية

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 تهدد فعاليتها ونجاحها، خصوصاً تلك الخارجة 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 وتماثل الكثير من شبكات الطرق والسكك الحديدية القائمة، والتي يعود معظمها إلى العقود السابقة دون تحديث يواكب المعايير العالمية. فعلى سبيل المثال، تعاني شبكة السكك الحالية من مشكلات في المقاطع الإنشائية، ونظام الإشارات، ونقاط التحويل، وهو ما ينعكس على بطء القطارات وضعف الأمان<sup>(٣٦)</sup>. كما أن معظم الموانئ - باستثناء المشاريع الجارية في الفاو - لا تمتلك أرصفة عميقة قادرة على استقبال السفن الحديثة ذات الغاطس العالي، ما يفقد العراق جزءاً كبيراً من كفاءته البحرية مقارنة بجيرانه. إضافة إلى ذلك، تفتقر المشاريع إلى منظومات رقمية متكاملة لإدارة العمليات اللوجستية، إذ لا تزال إجراءات النقل والتخليص الجمركي في أغلب الموانئ والمنافذ تُدار بشكل يدوي أو شبه رقمي، ما يؤدي إلى ارتفاع التكاليف التشغيلية وتأخر إنجاز المعاملات<sup>(٣٧)</sup>.

٢- التحديات الإدارية والمؤسسية: أما على الصعيد الإداري، فتُعاني المشاريع من تعدد الجهات المشرفة وتضارب الصلاحيات بين الوزارات والهيئات الحكومية، ولا سيما بين وزارات النقل والتخطيط والإعمار والمالية. ويؤدي هذا التداخل إلى غياب مركزية القرار، وضعف التنسيق في مراحل التخطيط والتنفيذ والمتابعة. كما أن طول الإجراءات البيروقراطية وافتقار أغلب الدوائر إلى كوادرات مؤهلة في مجالات التخطيط اللوجستي الحديث يُفاقم من هذه الإشكاليات. وقد وقفتُ كباحث على أن أغلب المشاريع تواجه صعوبات حقيقية 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<sup>(٣٨)</sup>.

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

(٣٧) البنك الدولي، "النقل والخدمات اللوجستية في العراق: تحديات وآفاق"، 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.

وإزالة التداخل بين الصلاحيات، 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 ويتكامل 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 تُهدد 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 جديدة 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 الجيوسياسية، وهو ما ينعكس سلباً على استقلال القرار الاقتصادي العراقي.

وبناءً على ذلك، أرى أن دراسة البعد السياسي والأمني لأي مشروع بنى 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 الرؤية، 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 تواجه تنفيذ المشاريع الاستراتيجية في العراق. إذ إنَّ تغيير الحكومات المتكرر، وغياب الاستمرارية في السياسات الاقتصادية، يؤديان إلى تعطيل أو إعادة توجيه المشاريع الكبرى وفقاً للمصالح الحزبية أو الفئوية. وقد لوحظ ذلك في تعثر مشاريع السكك الحديدية وخطط توسيع الموانئ خلال الحكومات المتعاقبة منذ ٢٠١٨، حيث أُعيد النظر في بعض الاتفاقيات أو جُمِدت أخرى دون مبرر فني واضح<sup>(٣٩)</sup>.

٢- ضعف القرار السيادي أمام الضغوط الإقليمية والدولية: يشكل التدخل الإقليمي والدولي عاملاً مؤثراً في توجيه 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 التلويح بإغراءات اقتصادية لدول الجوار مقابل عدم التعاون الكامل مع المشروع العراقي<sup>(٤٠)</sup>. وهذا التدخل يُضعف من استقلالية القرار

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

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

الاقتصادي الوطني، ويدخل المشروع في مسارات تفاوضية معقدة قد تؤخره أو تُفرغه 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 النزاعات العشائرية وغياب الضبط الأمني الكامل. وتمثل هذه المناطق ممرات أساسية لطريق التنمية، ما يعني أن أي خلل أمني فيها قد يؤدي إلى تهديد مباشر للمشروع، وعرقلة تنفيذ البنى التحتية، أو عزوف الشركات الأجنبية عن الاستثمار فيها<sup>(٤١)</sup>. وقد أكدت تقارير بعثة الأمم المتحدة في العراق (يونامي) أن بعض المناطق ما تزال بحاجة إلى إعادة تأهيل أمني ومدني شامل قبل أن تكون مؤهلة لاحتضان مشاريع دولية حساسة<sup>(٤٢)</sup>.

٤- غياب الرؤية الوطنية الموحدة: من خلال تتبعي لتصريحات المسؤولين ومشاريع القوانين المعنية، ألاحظ أن العراق لا يمتلك حتى الآن رؤية استراتيجية موحدة بعيدة المدى للنقل واللوجستيات، تُنظم العلاقة بين "طريق التنمية" والمشاريع اللوجستية الأخرى. ونتيجة لذلك، يحدث تداخل وتكرار في المشاريع، أو تنافس بين الوزارات، ما يؤدي إلى تشتيت الجهود وتأخير التنفيذ. كما أن بعض المحافظات تُطالب بمسارات فرعية أو محاور بديلة للمشروع بدافع سياسي محلي، ما يخلق نوعاً من الضغط غير الفني على الحكومة المركزية.

أخلص من هذه المعطيات إلى أن مستقبل مشروع "طريق التنمية"، وكافة المبادرات المرتبطة به، مرهون بقدرة

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 اللازمة للمستثمرين. فمن دون معالجة جذرية لهذه التحديات، سيبقى المشروع رهينة التجاذبات، مهدداً بفقدان زخمه الإقليمي والدولي.

#### \* الحلول المقترحة لمعالجة التحديات السياسية والأمنية

في ضوء ما تقدم من استعراض للتحديات السياسية والأمنية التي تعترض 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 والبنى التحتية أقترح أن يُؤسس في العراق "مجلس أعلى للبنية التحتية والمشاريع الاستراتيجية"، يرتبط مباشرة برئاسة الوزراء، وتكون له صلاحيات تنسيقية وتنفيذية مستقلة عن التشطّي الوزاري، بهدف تجاوز التداخل بين وزارات النقل، والتخطيط، والإعمار، والأقاليم والمحافظات. يُعنى هذا المجلس بوضع خارطة طريق موحدة لمشروع طريق التنمية، وضمان استقراره الإداري عبر الحكومات المتعاقبة، ويُسهم في

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

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

تحقيق التكامل بين المسارات البرية، والموانئ، والمناطق اللوجستية<sup>(٤٣)</sup>.

#### ثانياً: ضمان الحماية السياسية للمشروع عبر اتفاق وطني جامع

إن طبيعة مشروع طريق التنمية، باعتباره مشروعاً وطنياً ذا بُعد دولي، تقتضي التوصل إلى ميثاق سياسي غير قابل للنقض، تُوقعه القوى السياسية الأساسية، ويلزم الحكومات المقبلة بعدم المساس بجوهر المشروع. ومن شأن هذا الاتفاق أن يُحصّن المشروع من التقلبات السياسية والمناكفات الحزبية، ويمنح الجهات الدولية والشركات المستثمرة ضمانات استقرار استثماري ممتدة زمنياً<sup>(٤٤)</sup>.

#### ثالثاً: معالجة التحديات الأمنية عبر استراتيجية "حماية اقتصادية"

من الناحية الأمنية، أحد أن مناطق المشروع تحتاج إلى "عقيدة أمنية جديدة"، قوامها أن الأمن في هذه المناطق لا يُقاس فقط بملاحقة التهديدات، بل بحماية التنمية والاستثمار. وهذا يتطلب تشكيل وحدات أمنية متخصصة لحماية البنية التحتية (مثل السكك والموانئ والمناطق الصناعية)، تتبع وزارة الداخلية وتنسق مع جهاز الأمن الوطني. كما أن إعادة تأهيل المجتمعات المحلية في المناطق المهشة — من خلال فرص العمل ومشاريع الإعمار — يشكل جزءاً من حماية المشروع على المدى البعيد<sup>(٤٥)</sup>.

#### رابعاً: تحصين القرار الاقتصادي من التأثيرات الإقليمية والدولية

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

#### 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، ومراحل التنفيذ، والرقابة المالية، ويمنح المشروع صفة "المصلحة العامة ذات الأولوية". ومن شأن هذا القانون أن يُوفّر غطاءً تشريعياً يقلل من تدخلات الجهات غير المعنية، ويُعزّز الرقابة من قبل البرلمان ومؤسسات النزاهة، ويحد من الفساد والتلكؤ.

بناءً على ما تقدم، أرى أن نجاح مشروع طريق التنمية لا يرتبط فقط بالتخطيط الفني والهندسي، بل يرتبط — بشكل جوهري — بإرادة سياسية موحدة، وحوكمة أمنية واقتصادية رشيدة. فبدون إطار مؤسسي قوي، وتوافق وطني حقيقي، لن يتمكن العراق من ترجمة موقعه الجغرافي إلى قيمة استراتيجية. وإنّ استمرار المراهنة على الإرادة الدولية فقط،

(٤٥) وزارة الداخلية العراقية، "مشروع الحماية الأمنية للمرافق الاقتصادية"، مديرية الشؤون الاستراتيجية، ٢٠٢٢.  
(٤٦) مركز الدراسات الإقليمية — جامعة الموصل، "السياسة الخارجية العراقية في مواجهة المشاريع الإقليمية الكبرى"، ٢٠٢٣.

(٤٣) المركز العراقي للإصلاح الاقتصادي، "حوكمة المشاريع الكبرى في العراق: خارطة طريق مقترحة"، بغداد، ٢٠٢٣، ص. ٩.  
(٤٤) مؤسسة النهدين للدراسات، "المعادلات السياسية في مشاريع البنى التحتية الوطنية"، تحليل سياسي، ٢٠٢٤.

دون بناء مرتكزات 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 تموضع العراق إقليمياً ودولياً.

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

من خلال تتبع لمحمل المعطيات السياسية والأمنية المرتبطة بمشروع "طريق التنمية"، أستطيع القول إن تطبيق الحلول المقترحة لن يسهم فقط في تحقيق الاستقرار المؤسسي للمشروع، بل سيمتد 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 الحزبية<sup>(٤٧)</sup>.

أما على المستوى الأمني، فإن تخصيص وحدات لحماية البنية التحتية الحيوية سيسهم في تأمين المسارات الحيوية لطريق التنمية، ويمنح 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 يضاعف فرص التنمية بنسبة تتجاوز ٦٠٪ عند تفعيل مشاريع البنى التحتية فيها بشكل منسق وآمن<sup>(٤٨)</sup>.

كما أن وجود اتفاق سياسي وطني حول المشروع - في حال تنفيذه فعلاً - سيمكّن العراق من التفاوض بقوة أكبر مع الشركاء الإقليميين والدوليين، ويجعله أكثر قدرة على فرض أولوياته الاستراتيجية ضمن ممرات النقل والتجارة الإقليمية، لا سيما في ظل التنافس بين المبادرات الكبرى كـ "الحزام والطريق" الصينية والممر الهندي-الأوروبي. وبذلك، يتحول المشروع من مجرد بنية مادية إلى أداة سيادية لإعادة التموضع الجيو-اقتصادي للعراق<sup>(٤٩)</sup>. أضف إلى ذلك، أن تجنب المشروع من التدخلات السياسية والفساد، عبر إطار قانوني وتشريعي واضح، سيمنح الدولة مساحة أوسع لتفعيل أدوات الرقابة والمساءلة، ويعزز من ثقة المواطن بأن هذه المشاريع تُنفذ لصالح التنمية العامة، لا لمصالح فئوية ضيقة.

وبناءً على ما سبق، أرى أن الأثر الحقيقي لتطبيق هذه الحلول لا يكمن فقط في حماية المشروع من التهديدات، بل في تحويله إلى نموذج حوكمي متكامل، يمكن تكراره في مشاريع وطنية أخرى. فالعراق بحاجة ماسة اليوم إلى نموذج استثماري آمن ومستقر يعكس تحوّل نحو الرؤية التنموية، ويثبت قدرته على تجاوز إرث التوترات والانقسامات. إن مشروع "طريق التنمية" يمثل - برأيي - فرصة استثنائية لإعادة بناء الدولة من بوابة الاقتصاد، شريطة أن يُؤخذ بمنهج استراتيجي شامل، وليس كمجرد ملف تقني أو سياسي ظرفي

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

(٤٧) مركز البنان 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.



## \* 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 والتحول في النظام الدولي، يبرز هذا التحالف كفرصة لإعادة رسم خريطة العلاقات الإقليمية والدولية، من خلال الاستثمار في البنى 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 ممرات 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.

## أولاً: العوائد الاقتصادية للعراق والمنطقة

يُتوقع أن يحقق مشروع تحالف التنمية — الذي يُعد من أكبر المشاريع الاستراتيجية في منطقة الشرق الأوسط — عوائد اقتصادية هائلة على المستويين الوطني والإقليمي. فعلى الصعيد العراقي، يُمكن للمشروع أن يساهم في تنويع الاقتصاد وتقليل الاعتماد على النفط كمصدر رئيسي للإيرادات، من خلال تنشيط قطاعات النقل والخدمات اللوجستية والسياحة والاستثمار في البنية التحتية، الأمر الذي يُعزز من الناتج المحلي الإجمالي ويخلق فرص عمل مباشرة وغير مباشرة<sup>(٥٠)</sup>. كما سيساهم 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<sup>(٥١)</sup>.

أما على المستوى الإقليمي، فإن الدول المجاورة — ولا سيما تركيا ودول الخليج وإيران — ستستفيد من المشروع عبر تقليص كلف النقل والزمن اللازم لتداول البضائع، مقارنةً بالطرق التقليدية مثل قناة السويس. كما يُتوقع أن يساهم المشروع في تعزيز التجارة البينية، وزيادة تدفقات الاستثمار الأجنبي، وتوسيع التعاون الاقتصادي عبر الحدود، ما يُرسخ من مفهوم التكامل الإقليمي ويُعزز من استقرار المنطقة<sup>(٥٢)</sup>. وإضافة إلى ذلك، فإن تنفيذ المشروع بالشراكة مع أطراف دولية يُمكن من نقل التكنولوجيا وتحديث البنية

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

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

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

التفاعلات الإقليمية على أسس شراكة تنمية وليست تنافساً أمنياً. ومن الأمثلة على ذلك، التوافق التركي-العراقي الأخير على دعم المشروع، والذي يُشير إلى تحول في العلاقات من النزاعات المائية والأمنية إلى مصالح اقتصادية متبادلة<sup>(٥٦)</sup>. كما أن انخراط دول الخليج، لا سيما قطر والسعودية، في مباحثات حول الاستثمار في البنى التحتية ذات الصلة بالمشروع، يؤكد البُعد الإقليمي متعدد الأطراف للمبادرة، ويسهم في خلق مصالح مشتركة تفرض نوعاً من التوازن الوقائي ضد التدخلات الخارجية التي طالما غذّت الانقسام وعدم الاستقرار في المنطقة<sup>(٥٧)</sup>.

يمثل مشروع "طريق التنمية" مبادرة استراتيجية قد تعيد رسم ملامح التوازن الجيوسياسي في منطقة الشرق الأوسط، من خلال إعادة توجيه مسارات القوة والنفوذ عبر الاقتصاد والبنية التحتية. فبدلاً من أن تبقى ممرات التجارة الدولية رهينة لمراكز تقليدية، مثل قناة السويس أو الموانئ الإسرائيلية على البحر المتوسط، يتيح المشروع للعراق أن يصبح محوراً برياً وممرًا لوجستياً حيوياً يربط الخليج العربي بأوروبا عبر الأراضي التركية. وهذا التحول من شأنه أن يُعيد توزيع مراكز الثقل الاقتصادي، ويقلل من الاعتماد على الممرات البحرية التقليدية الخاضعة لحسابات القوى الكبرى<sup>(٥٥)</sup>.

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 بديل عن المسارات الصينية عبر آسيا الوسطى، وبالتالي يُسهم في تنويع الشراكات الدولية للعراق دون أن يُقيده. محمور واحد<sup>(٥٨)</sup>. إن هذا التنوع في التوجهات الاقتصادية والسياسية يُعزز من موقع العراق كـ "فاعل توازني" في خريطة الجيوبوليتيكا الإقليمية، لا مجرد ساحة تنافس.

(٥٣) مركز الببان للدراسات والتخطيط، "مشروع طريق التنمية: الأبعاد الاقتصادية والإستراتيجية"، ورقة تحليلية، بغداد، ٢٠٢٣. ص٦٥.

(٥٤) مجلة الاقتصاد والتنمية، "المناطق الاقتصادية في العراق ودورها في التنمية المستدامة"، العدد ٤٧، ٢٠٢٢. ص٤٣.

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

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

### ثالثاً: دعم القوى الدولية الطامحة بتعدد البدائل للطاقة والنقل

يأتي مشروع "طريق التنمية" في سياق استراتيجي دولي يتسم بتزايد رغبة القوى الكبرى في تنويع مسارات الطاقة والنقل، كأداة لتعزيز أمنها الاقتصادي وتقليل تبعيتها للممرات التقليدية التي كثيراً ما تكون عرضة للتوترات الجيوسياسية أو الاختناقات اللوجستية. فقد أبرزت أزمات مثل جائحة كوفيد-١٩، والحرب في أوكرانيا، حجم المخاطر المرتبطة بالاعتماد المفرط على ممرات بعينها، وهو ما دفع العديد من الدول، وعلى رأسها الاتحاد الأوروبي والصين والهند، إلى تبني مقاربات قائمة على تعدد البدائل والمسارات الاستراتيجية للنقل والطاقة<sup>(٥٩)</sup>.

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

العراق وتركيا، كبديل محتمل عن قناة السويس أو الممرات المزدحمة في المحيط الهندي. ومن المؤشرات الدالة على هذا التوجّه، إعلان بعض الدول الأوروبية، وفي مقدمتها ألمانيا وإيطاليا، اهتمامها بمسارات نقل برية جديدة تمر عبر الشرق الأوسط، إلى جانب انخراط الصين في شراكات لوجستية ذات طابع تكاملي في المنطقة، ضمن مشروع "الحزام والطريق" الذي قد يجد في "طريق التنمية" مساراً مكملًا ومسانداً في الوصول إلى الأسواق الأوروبية بسرعة وفعالية<sup>(٦٠)</sup>.

كما أن الولايات المتحدة، رغم تحفظها النسبي على بعض المشاريع الصينية، بدأت تتبنى سياسة دعم مشاريع بديلة في المنطقة، مثل "الممر الهندي-الشرق أوسطي-الأوروبي" الذي طُرح في قمة مجموعة العشرين عام ٢٠٢٣، وهو ما يعكس تحولاً في التفكير الاستراتيجي نحو فتح ممرات متعددة لضمان استقرار تدفق الموارد والتجارة العالمية<sup>(٦١)</sup>. وبذلك، يجد مشروع "طريق التنمية" دعماً ضمنياً أو مباشراً من هذه القوى، لا سيما وأنه يوفر مزايا جيواقتصادية مهمة، كاختصار الزمن، وتقليل الكلف، وتخفيف الضغط على الممرات البحرية. وأخيراً، يُمكن اعتبار المشروع بمثابة حلقة وصل استراتيجية تتقاطع فيها مصالح القوى الدولية الطامحة إلى أمن اقتصادي متعدد الأقطاب، مع حاجة العراق والدول الإقليمية إلى مشاريع تنموية مستقرة. فكلما تعددت البدائل، ازدادت

(61) The White House, Memorandum on the India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC), G20 Summit Brief, September ٢٠٢٣.

(59) International Energy Agency (IEA), Energy Security in a Global Context: Diversification and Resilience, ٢٠٢٢.

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

قدرة الدول على المناورة الاقتصادية، وتراجعت احتمالات الابتزاز الجغرافي أو الحصار الاقتصادي، وهو ما يفسر الحرص الدولي على دعم مسارات النقل والطاقة البديلة، سواءً عبر الاستثمار أو الشراكة أو حتى التسهيلات الجيوسياسية<sup>(٦٢)</sup>.

#### \* سيناريوهات المستقبل

إن استشراف مستقبل تحالف "طريق التنمية" يتطلب قراءة معمّقة للبيئة السياسية والاقتصادية المحيطة به، وللأطراف الفاعلة الداعمة أو المعارضة له، إلى جانب دراسة العوامل الداخلية المؤثرة في قدرة العراق على تنفيذ 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 معقدة، تتراوح بين ضغوط المنافسين 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، تتباين 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. وتنبع أهمية تحليل هذه السيناريوهات من كونها تساعد في رسم خريطة

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

#### أولاً: السيناريو الأول: سيناريو النجاح والتفعيل الكامل للتحالف

يقوم هذا السيناريو على فرضية نجاح العراق في تجاوز التحديات البنيوية 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 ممر اقتصادي إستراتيجي يربط الخليج العربي وأوروبا، عبر العراق وتركيا، باستخدام شبكات النقل البرّي والسككي الحديثة.

أ- العوامل الداعمة لهذا السيناريو: يستند هذا السيناريو إلى جملة من العوامل الإيجابية التي تدفع نحو تحقيقه، من أبرزها: - ١- الإرادة السياسية العراقية المتصاعدة: فقد أعلنت الحكومة العراقية، منذ عام ٢٠٢٣، عن التزامها الاستراتيجي بتنفيذ المشروع باعتباره أحد ركائز التحول الاقتصادي في مرحلة ما بعد الاعتماد على الريع النفطي. وتعد دعوة العراق إلى عقد مؤتمر دولي في بغداد في أيار/مايو ٢٠٢٣، بمشاركة أكثر من عشر دول، من أبرز مؤشرات هذه الإرادة السياسية الجادة<sup>(٦٣)</sup>.

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

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

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

اهتمام الصين والدول الأوروبية، بيئة مناسبة لنمو التحالف. فتركيا ترى في المشروع امتداداً لرؤيتها كمركز ترانزيت للطاقة والبضائع، بينما تسعى الصين لدججه في مبادرة "الحزام والطريق"، بما يعزز فرص التمويل والاستثمار<sup>(٦٤)</sup>.

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

ب- أمثلة على مشاريع مماثلة ناجحة: يعزز هذا السيناريو بنجاح تجارب مماثلة، منها مشروع "الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني (CPEC)"، الذي ربط غرب الصين بميناء جواهر على بحر العرب، وأثبت قدرة الدول ذات البنية التحتية المتواضعة على التحول إلى نقاط عبور إقليمية عبر شراكات استراتيجية<sup>(٦٦)</sup>.

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

ج- التحليل والتوقعات: يرى المحللون أن سيناريو النجاح يبقى مرهوناً بعوامل حاسمة، أبرزها استقرار العراق السياسي والأمني، واستمرارية الدعم الحكومي طويل الأمد، وإرساء بيئة قانونية وتشريعية جاذبة للمستثمرين. في حال تحقق هذه الشروط، فإن المشروع قد يتحول إلى أحد أهم ممرات النقل في الشرق الأوسط، بل وربما ينافس لاحقاً بعض الممرات التقليدية كممر قناة السويس.

لكن يجب التنبيه إلى أن هذا السيناريو، وإن كان واعدًا، يواجه منافسة شرسة من مشاريع بديلة مثل "ممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا (IMEC)"، الذي تم الإعلان عنه في قمة مجموعة العشرين ٢٠٢٣، بدعم أمريكي وأوروبي، وهو ما قد يقلص من فرص نجاح "طريق التنمية" إذا لم يتحرك العراق بمرونة سياسية وقدرة تفاوضية عالية<sup>(٦٧)</sup>.

#### ثانياً: السيناريو الثاني: سيناريو التباطؤ والتعثر المرحلي

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

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

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

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

Future of Connectivity", Wilson Center Report, ٢٠٢١, p. ١٠.

(٦٧) BBC Arabic: "مشروع ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا: الأهداف والتحديات"، ١٠ أيلول ٢٠٢٣.

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 تنفيذ مشاريع البنية التحتية الحيوية بنسبة تتجاوز ٤٠٪ بسبب الروتين والفساد المالي والإداري<sup>(٦٨)</sup>.

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

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 يلقي بظلاله على مسار المشروع، لا سيما في المراحل التي تتطلب تنسيقاً لوجستياً عالياً بين بغداد وأنقرة وطهران<sup>(٧٠)</sup>.

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<sup>(٧١)</sup>.

ب- أمثلة على تعثر 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<sup>(٧٢)</sup>. كما أن مشروع ميناء الفاو الكبير، رغم كونه أولوية استراتيجية، تأخر لعقود بسبب الخلافات السياسية وقضايا التمويل.

أما على المستوى الدولي، فإن مشروع "ممر الشمال-الجنوب الدولي" بين الهند وروسيا عبر إيران، ورغم انطلاقه منذ أوائل الألفينيات، فإنه واجه تأخيرات كبيرة نتيجة العقوبات على إيران والعوائق اللوجستية والسياسية<sup>(٧٣)</sup>.

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

(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 الاتحادية، "تقرير أداء المشاريع الاستراتيجية المملوكة"، بغداد، ٢٠٢٢، ص ٩-١٠.

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

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

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 التنافس الإقليمي والدولي حول الممرات البديلة. ويُعد هذا السيناريو الأسوأ من حيث النتائج والتداعيات على العراق، كونه يبدد فرصة استراتيجية نادرة لإعادة تموضعه الجيواقتصادي في المنطقة.

أ- العوامل المؤدية للفشل: يستند هذا السيناريو على الآتي: -  
١- تصاعد النزاعات الداخلية وتآكل 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 اجتياح تنظيم "داعش" لمساحات واسعة من البلاد عام

٢٠١٤، ما أدى إلى إيقاف أو تجميد عدد من المشاريع الحيوية<sup>(٧٤)</sup>.

٢- غياب التمويل وضعف البنية التحتية: يعتمد تنفيذ طريق التنمية على توفر استثمارات ضخمة تتجاوز ١٧ مليار دولار كمرحلة أولى، بحسب وزارة النقل العراقية<sup>(٧٥)</sup>. 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 "ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا (IMEC)" الذي يربط الهند بالخليج وأوروبا عبر الإمارات والسعودية وإسرائيل، بدعم أمريكي وأوروبي، يُشكل تهديداً وجودياً لطريق التنمية، كونه يوفر ممراً بديلاً منافساً من حيث السرعة والدعم السياسي<sup>(٧٦)</sup>. وإذا ما نجح هذا المشروع، فقد يتجه الشركاء الإقليميون والدوليون إلى الانخراط 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 قطيعة فعلية بين العراق والمستثمرين الدوليين. فبحسب تقرير International Crisis Group، فإن "العراق يُعد بيئة عالية المخاطر وغير قابلة للتنبؤ، مما يعيق الاستثمار طويل الأمد"<sup>(٧٧)</sup>.

(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,"

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

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

ب- أمثلة على مشاريع فاشلة أو مجمدة: تاريخياً، واجه العراق إخفاقات متكررة في تنفيذ مشاريع بنى تحتية كبرى، أبرزها مشروع "ميناء الفاو الكبير" الذي طُرح منذ ثمانينيات القرن الماضي، لكنه ظل مجمداً لأكثر من ثلاثة عقود بسبب تعاقب الأزمات السياسية والفساد وسوء التخطيط. كما أن مشروع "القطار السريع" بين بغداد والبصرة، رغم الدراسات والمخصصات، لم يُنجز 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 "السييل التركي"، مما يوضح أن حتى المشاريع الاستراتيجية الكبرى قد تُجحد أو تُلغى تماماً في حال غياب التوافقات السياسية والقدرات التمويلية.

ج- التحليل والتداعيات: يمثل هذا السيناريو خسارة استراتيجية فادحة للعراق، من حيث ضياع فرصة إعادة الترميم 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 تجميد المشروع سيُحبط التوقعات الشعبية بتحسين مستوى الخدمات وتوفير فرص العمل، ما قد يُغذي مشاعر السخط العام، ويزيد من هشاشة النظام السياسي.

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 المتسارعة، يأتي "التحالف من أجل طريق التنمية" كخطوة استراتيجية تسعى إلى إعادة رسم خرائط التعاون الإقليمي والدولي، بما يحقق تكاملاً اقتصادياً وتنموياً يوازن بين مصالح الدول المشاركة وحاجات الشعوب. لقد بين هذا البحث أن المسار الذي يتبناه التحالف لا يقتصر على إنشاء بنى تحتية أو ممرات نقل عابرة للحدود فحسب، بل يتعداه إلى ترسيخ شراكات متعددة الأبعاد تشمل الاقتصاد والتكنولوجيا والسياسة والطاقة.

ومن خلال تحليل مسار التحالف وتوجهاته، اتضح أن مستقبله مرهون بمدى قدرته على التكيف مع التحديات الجيوسياسية، وتوفير آليات تمويل مستدامة، وضمان الشفافية والحوكمة الرشيدة في تنفيذ مشاريعه. كما أن نجاحه يرتبط أيضاً بمدى 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 بنى تحتية، بل هو مشروع حضاري يتطلب رؤية طويلة الأمد، وإرادة سياسية جماعية، وبيئة دولية داعمة. وعليه، فإن مستقبل



"التحالف من أجل طريق التنمية" سيعتمد على ما إذا كان قادراً على أن يكون بديلاً عادلاً ومتكافئاً للمبادرات الدولية الأخرى، وأن يعكس مصالح الدول النامية بقدر ما يخدم أهداف الدول الكبرى. وهنا تبلور الحاجة إلى تعزيز الحوار، وتوسيع دائرة المشاركة، وتثبيت 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- يركز 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 آنٍ معاً، إذ يسعى المشاركون فيه إلى تحقيق أهداف اقتصادية وتنموية، 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 السيادية، ما يتطلب إطاراً تعاونياً مرناً وغير خاضع لمنطق الإملاء أو الهيمنة.

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

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

٧- يشكل التحالف فرصة لدول الجنوب العالمي لإعادة تموضعها في النظام الدولي، عبر الاندماج في شبكات التجارة العالمية واستقطاب الاستثمارات، شريطة امتلاكها لرؤية تنموية 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

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

١- تعزيز الموقع 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

العراق، وليس فقط كممر عبور اقتصادي يخدم الأطراف الأخرى.

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

٤- ضمان الشفافية والرقابة المؤسسية على مشاريع التحالف داخل العراق، من خلال تشريع قوانين خاصة بالمشروعات الكبرى التي تتعلق بالبنى 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 بسلاسل 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.

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 ومراكز البحوث العراقية لدراسة أثر التحالف على السيادة الاقتصادية والتنمية المستدامة، بما يخلق قاعدة معرفية وطنية داعمة لسياسات الدولة في هذا المجال.