مركز حمورابي

طريق التنمية والآفاق المستقبلية للاقتصاد العراقي

طريق التنمية والآفاق المستقبلية للاقتصاد العراقي

أ.م.د نسرين رياض شنشول
م.د. ريام علي حسين

جامعة النهرين / كلية العلوم السياسية

مركز حمورابي للبحوث و الدراسات الاستراتيجية

27 أذار **2024**

حقوق النشر محفوظةلمركز حمورابي للبحوث و الدراسات الاستراتيجية

لا يجوز نشر أي من هذه الأبحاث و الدراسات و المقالات إلا بموافقة المركز, و يجوز الإقتباس بشرط ذكر المصدر كاملاً , و ليس من الضروري أن تمثل المقالات و الأبحاث و الدراسات و الترجمات المنشورة وجهة نظر المركز , وإنما تمثل وجهة نظر الباحث.

المقدمة

لقد اصبح العراق يدرك اهمية ضرورة إيجاد رؤى جديدة تواكب المتغيرات الجيوسياسية التي تشهدها البيئة الاقليمية والدولية ، ونظرا لموقعه الجغرافي الذي أعطاه الفرصه لتوجيه الفعل الدبلوماسي صوب إعطاء أولوية التغيير في تحوله نحو مراكز الجذب الجيوسياسي في المنطقة من خلال بناء شراكات استراتيجية في مختلف المجالات وخاصة مع دول الجوار.

ومن هنا سعت الورقة البحثية لتحليل التحديات والفرص التي تواجه الاقتصاد العراقي في ظل الظروف الراهنة والتطلعات المستقبلية. اذ تتناول أيضًا أهمية تعزيز البنية التحتية، وتنويع مصادر الدخل، بالإضافة إلى دور تطوير وسائل النقل في تحقيق التنمية المستدامة في المستقبل.

اذ تعد الشبكات السككية من أهم البنى التحتية التي تسهم في تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية في العراق. كون الربط السككي جزءًا حيويًا من طريق التنمية، حيث يمكن أن يؤدي تحسين البنية التحتية السككية إلى تحسين عمليات النقل والتوزيع للبضائع والأفراد عبر البلاد. مما يسهم في تعزيز التجارة والاستثمار وتوفير فرص العمل. كما يمكن أن يقلل من انبعاثات الغازات الضارة بالبيئة. لذا، يعتبر تطوير الربط السككي في العراق استثمارًا استراتيجيًا يمكن أن يساهم في تعزيز النمو الاقتصادي وتحسين جودة الحياة للمواطنين بشكل عام.

تناولت الورقة البحثية موضوع طريق التنمية والافاق المستقبلية للاقتصاد العراقي على محورين أساسيين وهما : اعلان المشروع والانطلاقة، والمحور الثاني : التحديات التي تواجه مشروع طريق التنمية.

اولاً: الإعلان والانطلاقة

كشفت الحكومة العراقية خلال مؤتمر عُقد في بغداد يوم ٢٧ / أيار/ ٢٠٢٣، ضم عدد من الدول معظمها مجاورة للعراق وممثلين عن البنك الدولي والاتحاد الأوروبي عن عزمها القيام بإنشاء مشروع استراتيجي يتمثل بطريق سريع بطول (1190) كم وخط سكة حديد مزدوج وبطول (1176) كم وبتكلفة أولية تقدر بـ (17) مليار دولار وبالتعاون مع دول: السعودية والكويت والإمارات وقطر والأردن وعمان وإيران وتركيا، واطلق عليه تسمية «طريق التنمية العراقي»، الذي سيربط الخليج بجنوب تركيا. وهذا الطريق يتضمن إنشاء مدينة صناعية متكاملة من خلال إعادة توطين الصناعة وأحداث تحول حقيقي في اقتصاد البلاد بعد عقود من الحروب والعقوبات فضلاً عن المشكلات الداخلية التي حدثت بعد احتلال العراق في عام ٢٠٠٣.

ويمكن أن ينجز المشروع من خلال مراحل حتى يكتمل في شكله النهائي مع جميع مشاريعه بما فيها ميناء الفاو الكبير في عام ٢٠٥٠، تم تصميم المشروع من قبل شركة الاستشارات الإيطالية PEG والتنفيذ سيكون من قِبل شركات عراقية وصينية وإيطالية، ويهدف العراق من خلال موقعه الجغرافي تسهيل نقل البضائع من الشرق الأوسط إلى أوروبا عن طريق تركيا، إذ من خلالها يمكن الوصول الى شبكة النقل الأوروبية، وهذا الطريق يتضمن إنشاء مدينة صناعية متكاملة من خلال إعادة توطين الصناعة محلياً بدلاً من الاستمرار في الاستيراد من الخارج لغرض تنويع الاقتصاد من خلال إيجاد مصادر غير نفطية للموازنة، واستخدام مواد بناء صديقة للبيئة، وانماط هندسية تعكس حضارة البلد، وإعادة تدوير المياه بشكل يخفف من درجات حرارة البيئة المحيطة.

وحسب الحكومة العراقية، فان من اهم ركائز المشروع هو إكمال مراحل ميناء الفاو الكبير وإنشاء مدينة صناعية ذكية وأحداث تنمية مكانية كون الطريق يمر في الحدود الإدارية لإحدى عشرة محافظة عراقية بالإضافة الى عدد من المدن الرئيسة.

إن هذا الطريق لن يخرج عن مبادرة الحزام والطريقالصينية التي اعلنها الرئيس الصيني (شي جي بينغ) في عام ٢٠٢٣ والتي تعد خطة طموحة تهدف الى إعادة تشكيل التجارة العالمية، الحزام يهدف إلى ربط التجارة والإنتاج الصيني بأوروبا عبر اسيا الوسطى، اما الطريق فانه سيحسن التجارة البحرية الصينية عبر جنوب شرق اسيا والقرن الأفريقي وأوروبا.

وتتلخص فكرة المشروع بربط موانئ العراق بخطوط سكك حديد مزدوجة، بموانئ البحر الأبيض المتوسط (ميناء مرسين التركي، مينائي طرطوس واللاذقية، وسيكون ميناء العقبة الأردني في مرحلة لاحقة)، ضمن اتفاقية مشتركة بين البلدان المعنية. إذ يتم، عند الحدود العراقية، ربط العربات المقطورة القادمة من ميناء الفاو الكبير، بكامل حمولتها، بقاطرة تركية أو سورية في رحلة الذهاب، لتواصل رحلتها دون انقطاع باتجاه موانئ البحر المتوسط، ويحدث العكس تماماً في رحلة الإياب، ويمكن أن تكون مصدرًا رئيسًا للمنافع الاقتصادية غير المباشرة، إذ يمكن لها أن تكون بمثابة الشواطئ البحرية، من حيث اتصالها بالعالم الخارجي، ومن ثم توفر الفرص لإقامة العديد من المناطق الحرة، المرتبطة بأسواق الاستيراد والتصدير بصورة مباشرة. ومن الفرص المتاحة لهذا المشروع هي:-

1.تنويع مصادر الدخل من خلال تحقيق عائد مالي متوقع في افضل الظروف ما بين (4 – 6)، ترليون دينار عراقي (4.5 - 3 مليار دولار)، عند اكتمال المشروع وملحقاته وحسب النشاط الاقتصادي العالمي وحركة التجارة العالمية، وبالتالي خلق اقتصاد اكثر مرونة واستدامة.

2.لعب العراق دور جيو - اقتصادي من خلال استغلال موقعه الجغرافي الذي يربط اسيا ودول الخليج مع أوروبا، ومن ثم تعزيز مكانته في المجتمع الدولي.

3.يوفر الطريق بحدود (15) يوم لنقل البضائع من دول شرق اسيا الى شمال أوروبا، وبذلك سيكون وسيلة جذب لشركات النقل والدول على استخدام الطريق في نقل بضائعها بدلاً من الطرق الأخرى التي تحتاج الى مدة أطول.

4.توفير فرص عمل قد تصل كما هو متوقع ومخطط من قبل الحكومة العراقية الى (100) ألف فرصة، مما يساهم في تخفيف مشكلة البطالة.

5.رفع مستويات التنمية المكانية للمدن التي يمر بها من خلال تعزيز الاندماج والتنقل والتجارة المحلية ومن خلال (15) محطة ومدن صناعية ومشاريع مكملة تمتد على طول الطريق.
6.تعزيز وتطوير قطّاع النقل في العراق، وبالتالي تقليل الازدحام المروري والحد من التلوث البيئي.
7.يُعد الطريق (حسب صريحات الحكومة العراقية). النواة الأساسية لمشروع الحزام والطريق الصيني المستقبلي مع إدارة عراقية للطريق كون ملكيته تعود الى الدولة العراقية وليس هنالك حق لأي جهة خارجية بالتدخل في إدارته.

ثانياً: التحديات التي تواجه مشروع طريق التنمية

إن مشروع القناة الجافة (طريق التنمية)، حالياً لا يزال حبراً على ورق وسيكون اختبار حقيقي على مدى قدرة الحكومة العراقية الحالية والحكومات القادمة على تنفيذه، كونه يواجه تحديات داخلية وإقليمية ودولية متعددة، والتي يمكن إيجاز اهمها بالآتي:
-
1.تحدي التمويل: يتمثل هذا التحدي بأنَّ العراق يعاني من عجز مالي كبير ومديونية تقدر بحدود (١٠٠) ترليون دينار عراقي قابلة للزيادة، وعجز في الميزانية، وعدم استقرار أسعار النفط العالمية.

2.عدم وجود اجماع سياسي وشعبي حول الطريق، كون يرى قسم من العراقيين (سياسيين ومثقفين ومنظمات مجتمع مدني وغيرهم)، ان هذا المشروع هو نتيجة الرضوخ للضغوط الأمريكية الكبيرة للابتعاد عن مبادرة الحزام والطريق الصينية التي تعّد مشروع مختلف من حيث التمويل الصيني المباشر والمشاريع المكملة له.

3.الهشاشة الأمنية: بعض طرق المشروع التي تربط بغداد بمدن الشمال، حيث لا يزال تنظيم داعش له بعض الخلايا النشطة النائمة قرب هذه الطرق، مما يشكل تحدي امني امام الحكومة العراقية، كما انَّ وجود حزب العمال الكردستاني (البكه كه) في بعض مناطق شمال العراق قد يعرقل الوصول بسلاسة وامان الى تركيا.

4.المخاطر الجيوسياسية التي قد تهدد المشروع لعرقلة المشروع من قبل بعض الدول العظمى إذا راته يهدد مصالحها الاستراتيجية في المنطقة.

5.المشروع يرتكز على ميناء الفاو الكبير: إذ بدون اكمال ميناء الفاو لن تكون هنالك جدوى للمشروع، وميناء الفاو يواجه تحديات كبيرة قد تعرقل إنجازه وفقاً لما مخطط له وطبقاً لدراسة الجدوى والتصميم الأساسي للشركة الإيطالية،

6.إن الشركة الاستشارية الإيطالية :PEG التي قامت بدراسة الجدوى وتصاميم المشروع تعّد شركة غير متمرسة في هذا المجال، ومن خلال موقع الشركة الإلكتروني، نلاحظ إنها تختص في مجالات أخرى كالطاقة، كما انَّ المشروع احيل اليها بشكل مباشر (أسلوب الممارسة) دون الإعلان عنه للمنافسة بين الشركات المتخصصة.

7.التحدي التركي: الطريق سيكون مرهون بالتنسيق مع الجانب التركي كون الطريق يصل الى شبكة النقل الأوروبية من خلال تركيا، وتركيا تميزت بعدم استقرار علاقاتها مع العراق، والمشكلات بين البلدين مستمرة حول المياه وحول تواجد حزب العمال الكردستاني (البكه كه) في شمال العراق.

التوصيات:

في ظل التطورات والتغييرات التي تشهدها المنطقة الجغرافية المتمثلة بالشرق الأوسط والتي افرزت واقعا جديدا في المنطقة مما دفع العراق الى بناء دبلوماسية باتجاه ترسيم هياكل التعاون الإقليمي وتطوير اقتصاده المحلي وبناءً على التحديات التي يواجهها الاقتصاد العراقي، يمكن اقتراح بعض التوصيات التي يمكن أن تساعد في تعزيز طريق التنمية العراقي، وتشمل:-

1. تعزيز الاستثمار في البنية التحتية: يجب تعزيز الاستثمار في البنية التحتية السككية، بما في ذلك تحسين شبكة النقل والطرق، وتطوير الموانئ والمطارات، وتحديث شبكات الطاقة والاتصالات.
2. تنويع مصادر الدخل: ينبغي على الحكومة العراقية العمل على تنويع مصادر الدخل بعيدًا عن الاعتماد الكلي على النفط، من خلال تطوير القطاعات الأخرى مثل الزراعة والصناعة والخدمات.
3. تعزيز بيئة الاستثمار: يجب تحسين بيئة الاستثمار في العراق من خلال تبسيط الإجراءات الإدارية وتقديم المزيد من الحوافز للمستثمرين المحليين والأجانب.
4. تعزيز التعليم وتطوير المهارات: ينبغي على الحكومة العراقية الاستثمار في التعليم وتطوير المهارات للقوى العاملة، لضمان توافر القوى العاملة الماهرة وتعزيز الإنتاجية.
5. تعزيز الاستدامة البيئية: يجب أن تكون خطط التنمية متوازنة ومستدامة بيئيًا، وتضمن الحفاظ على الموارد الطبيعية وحماية البيئة من التلوث والتدهور.
6. تعزيز الشفافية ومكافحة الفساد: يجب مكافحة الفساد وتعزيز الشفافية في القطاع العام والخاص، لضمان استخدام الأموال العامة بكفاءة وفعالية في دعم التنمية الاقتصادية.
7. تحسين العلاقات الدبلوماسية مع دول الجوار وعزمه في دعم كافة اشكال التنسيق السياسي مع محيطه من اجل تطويق مصادر الخلاف واحتوائه عبر انتهاج مسارات بناء المصالح الاقتصادية المشتركه وتحفيزها.

هذه بعض التوصيات التي يمكن أن تساعد في تعزيز طريق التنمية العراقي، ومن المهم أن تكون هذه التوصيات مدعومة بالسياسات والإجراءات العملية التي تضمن تنفيذها بنجاح.

المصادر:

1- حيدر نعمة بخيت، طريق التنمية العراقي فرص تنموية واعدة وتحديات كبيرة، مركز البيان للدراسات والتخطيط. ٢٠٢٣.
2- فراس عباس هاشم، مشروع طريق التنمية العراقي، رهانات دبلوماسية بأبعاد استراتيجية-جيوسياسية، مركز البيان للدراسات والتخطيط، ٢٠٢٣.
3- احمد السعدي، فوائد وعقبات محلية وإقليمية تواجه مشروع طريق التنمية، على الرابط https://hewariraq.com تاريخ الاطلاع ٢١/ ١١/٢٠٢٣.

مركز حمورابي للبحوث و الدراسات الاستراتيجية

أسس مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية في،18-11-2006 بمدينة بابل(الحلة)، كمركز علمي بحثي يمتد الى دراسة الموضوعات السياسية و المجتمعية بصورة علمية و استراتيجية، فضلاً عن التركيز على القضايا والظواهر الحادثة والمحتملة قي الشأن المحلي والأقليمي والدولي ، ويتعامل مع باحثين من مختلف التخصصات داخل العراق وخارجه، وتحتضن بغداد المقر الرئيسي للمركز.

www.hcrsiraq.net

07810234002

hcrsiraq@yahoo.com

t.me/hammurabicrss

مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية

العراق - بغداد- الكرادة - العرصات الهندية-قربالسفارةالصينية