

**طريق التنمية وفرضيات
التوازن الاستراتيجي
الجديدة في المنطقة**

كراسة استراتيجية

العدد 20 حزيران 2023

**طريق التنمية وفرضيات
التوازن الاستراتيجي الجديدة
في المنطقة**

2023



للبحوث والدراسات الاستراتيجية

كراسة استراتيجية

فصلية تعنى بالموضوعات الساخنة في المنطقة والعالم

رئيس التحرير

أ.د. محمد منذر جلال

سكرتارية التحرير

د. علي عبد الكريم حسين

هيئة التحرير

أ.د. رياض مهدي عبد الكاظم

أ.م.د. زياد يوسف

أ.م.د. عماد جاسم محمد

د. عمار عباس شاهين

عنوان الكراسة: طريق التنمية وفرضيات التوازن الاستراتيجي الجديدة في المنطقة

تأليف : مجموعة من الباحثين

الطبعة الاولى حزيران 2023

جميع الحقوق محفوظة لمركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية

لا يُسمح بإعادة اصدار هذا الكتاب أو تخزينه في نطاق استعادة المعلومات
او نقله او استنساخه بأيّ شكل من الأشكال من دون إذن خطوي مسبق من
مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية.

مقدمة المركز

طالما كان العراق ارضا بکرا لکل المشاريع الاستثمارية ، فابتداءا من موقعه الجيوسياسي وامكانية تحکمه بالعديد من خطوط الطاقة الرئيسية وصولا الى ما يمتلكه من ثروات وموارد يسیل لها لعاب الجميع وخصوصا تلك القوى الاقليمية والدولية التي تعد العراق بوصالتها للانطلاق نحوافق جديدة . وامتدادا لتلك الفرضية فان العراق اليوم يخوض في دوامة شعبية تجاه ما يجري الحديث عنه حول مشروع «طريق التنمية» المفترض، والذي ينوي العراق تحقيقه خلال سنوات مقبلة، ويبدأ من البصرة وصولاً إلى المثلث العراقي التركي السوري، مروراً بدول أوروبا، لكن الحديث الرسمي وغير الرسمي لم يسلط الضوء على الايجابيات والسلبيات التي من الممكن أن يحملها المشروع على البلاد بل ظلت الاشارات مجرد تكهنات لما يمكن ان يحمله من ایرادات مالية دون الاخذ بنظر الاعتبار القيود السياسية والاقتصادية التي قد يحملها ايضا .

وهذا الطريق مرتبط بجملة من الفعاليات التي تحتاج بني تحتية كبيرة باشتراك الكثير من الشركات المتخصصة وقبل كل شيء لابد من ارسال رسائل ايجابية لبقية الدول من عدم سلبها لمميزات حركتها التجارية، حيث سيبدأ من موانئ البصرة وتمر في 10 محافظات لغاية شمال العراق ثم تركيا ومنها إلى أوروبا، وسيكون مخصصا كما تم الاعلان عنه لنقل البضائع والنفط ومشتقاته بشكل مختصر من الشرق إلى الغرب بمعدل 5 إلى 6.5 مليار دولار كإيرادات سنوية قابلة للزيادة مقارنة بقناة السويس على سبيل المثال بحال وجود خط قطار يضاف للقناة الجافة، وهو بذلك سيحتاج إلى بني تحتية كبيرة لتأهيل الأمور اللوجستية لهذا الطريق ، كما يمكن ان يكون محطة للسياحة عبر نقل الركاب الى اوربا . الا ان المتتبع لمسار الاحداث التي احاطت بهذا المشروع سيجد انه مشروع اقتصادي ذا جنبات سياسية وهو ما يشكل خطا على العراق لا يمكن التغاضي عنه .

وعلى الرغم من إمكانية استغلال مشروع كهذا إيجابياً لصالح العراق في الجانبين الاقتصادي والتنموي، إلا أن ذلك لا يخلو من مخاطر واحتمالات استغلال الوضع السياسي الهش بالعراق من قبل القوى المتصارعة على النفوذ فيه، وتحديداً قطر وال سعودية والكويت من جانب (دول التمويل)، وتركيا (دولة العمل والانشاءات) من جانب آخر فلا يمكن إغفال تأثيرات النفوذ التركي بالعراق خصوصاً مع التغلغل العسكري في شمال العراق.

يضاف له ان كلفة المشروع مرتبطة بما يمكن أن يقدمه من يساهمون فيه من الدول المطلة على الطريق، وهنا تكمن مخاطر استغلال الوضع السياسي الهش وعدم وجود مفاوضين لديهم القدرة على المناورة، بحيث يكون العراق مستفيداً وليس مفيداً لغيره، فمن المتوقع ان أكثر التخصيصات للمشروع هي من قروض ستكتل العراق أكثر بالديون مما هو عليه اليوم، وهو ما قد يوقعه في مشاكل سياسية كبيرة تضعف معها سياسات صانع القرار وتحديداً ببعض الملفات التي لها علاقة مباشرة بدول الجوار الإقليمي والتي ستكون صاحبة الاستفادة الأكبر من هذا المشروع.

طريق التنمية وتداعياته

على التوازنات الإقليمية في المنطقة

أ.م.د عمار جاسم محمد*(1)

مقدمة :

تعد مشاريع البنية التحتية الكبرى واحدة من أهم المقومات التي تؤدي إلى التنمية الشاملة للدولة، وفي هذا الإطار، أطلق العراق مؤخرًا مبادرة «طريق التنمية»، وهو مشروع استراتيجي شامل يهدف إلى ربط دول جنوب وشرق آسيا بأوروبا عبر ميناء الفاو الكبير وتحويل العراق إلى ممر دولي لنقل البضائع والسلع، حيث من المتوقع أن يُسهم هذا المشروع في دعم الاقتصاد العراقي نتيجة زيادة تدفق التجارة والاستثمارات وتوفير فرص عمل جديدة، وتقليل الاعتماد على صادرات النفط .

وبالنظر إلى أهمية هذا المشروع وتأثيره المحتمل على المنطقة، واسهامه في تعزيز الأمن والتعاون الإقليمي، فإن من الضروري بشكل كبير تحديد المخاطر والفرص المرتبطة به، وتحليل تداعياته الاقتصادية والسياسية وتأثيراته المحتملة، لا سيما على الدول المجاورة التي قد تتroxف من آثاره السلبية، المتعلقة بالحد من تدفق الملاحة البحرية إلى موانئها الحالية، فضلاً عن تغيير ديناميكية النفوذ الإقليمي والتوازنات السياسية في المنطقة بأكملها. وبناءً على ذلك، ستناقش الموضوع وأبعاده وفقاً للمحاور التالية :

المحور الأول : السياق الاستراتيجي للممرات الاقتصادية

أفضت نهاية الحرب الباردة إلى بروز ثلاثة فضاءات جيوстрاتيجية وهي «الفضاء الأوروبي - الأطلسي ، والفضاء الأوروبي - وسط آسيا، والفضاء الآسيوي - الهادي»، حيث تشكل اليابسة حلقة الوصل بينها جوأً وبراً وبحراً، وترتبط اليابسة «براً» مع فضاء وسط آسيا-أوراسيا ، و«بحراً» مع الأوروبي - الأطلسي ، وكذلك مع الآسيوي- الهادي. وعلى ذلك، فإن أهمية «الموقع» في عالم ما بعد الحرب الباردة قد تغيرت ، فلم يعد بذات الأهمية القصوى، من أنه يتمتع بمزايا حاسمة في الصراع على القوة لأغراض

(1) الجامعة العراقية - كلية القانون والعلوم السياسية *

الأمن فحسب، بل بما فيه من مصادر «الموارد الطبيعية، والسوق، وفرص الاستثمار»، والتي جعلت منه ميداناً للصراع، ولذلك، تغيرت القيمة الجيوسياسية لبعض المناطق، وانتقلت إلى أن تصبح مجالاً للتنافس من منطلق «جيوبوليتكس الطاقة»، أو «الجيواستراتيغي». وبناءً على ذلك، انطلقت الصين في إطار تنافسها مع الولايات المتحدة للهيمنة على النظام الدولي بإعادة قراءة افتراضاتها الجيوسياسية في البيئة الاستراتيجية الجديدة، وسعت إلى «التمحور في الغرب».

والوصول إلى غرب أوروبا عبر طريق الحرير الذي أعلنه الرئيس الصيني «شي جين بينغ» في عام 2013. والذي يضم 130 دولة، ويهدف إلى تطوير البنية التحتية البرية والبحرية من أجل تحقيق ربط أفضل بين الصين وأوروبا وإفريقيا، حيث تعتمد الصين «استراتيجية الممرات البرية». لتقليل الاعتماد على «مضيق ملقا» الاستراتيجي في جنوب الهند والمسيطر عليه هندياً من الشمال وأمريكاً من الجنوب، وتسعى الولايات المتحدة لتضييق الخناق على الصين واحتواها وعرقلة نمو اقتصادها المتتسارع، عبر إدخال الهند واليابان وأستراليا في تحالفات أمنية.

المحور الثاني : الخلفية التاريخية

بدأت أولى الخطوات للنقل بالسكك الحديدية في العراق في عهد والي بغداد العثماني «مدحت باشا»، الذي أدخل أول شبكة للسكك الحديدية بين عامي 1869 و 1872، والتي ربطت وسط بغداد بمنطقة الكاظمية، وبعد ذلك، تسبّبت بريطانيا وألمانيا لبناء خطوط السكك الحديدية عبر العراق، ليس فقط لنقل القوات والمعدات العسكرية، ولكن أيضاً لإنشاء نقطة اتصال تربط مستعمراتهما. وعلى ذلك، تم عرض مقترن في عام 1903، لإنشاء خط سكة حديد يربط العراق بألمانيا عبر تركيا، والمعروف باسم «BBB» (البصرة-بغداد-برلين)، ولكن بسبب الحرب العالمية الأولى، تأخر إنجاز هذا المشروع حتى عام 1940، عندما اكتملت عملية مد السكة الحديدية الرابطة بين إسطنبول وبغداد، حيث كان الخط يستخدم في نقل المسافرين والبضائع والمنتجات النفطية.

ولكن تعثر النقل عبر هذا الخط جراء الحرب العراقية الإيرانية، ومن ثم حرب الخليج الثانية عام 1991، والعقوبات الاقتصادية التي فُرضت في ما بعد، وقد شهد هذا الخط نهاية مأساوية، لا سيما بعد الغزو الأمريكي للعراق في عام 2003، ومن ثم تدميره بشكل كامل بعد هجوم تنظيم داعش الإرهابي على مناطق واسعة من شمال العراق وغربه في

عام 2014، حيث أحقت العمليات العسكرية أضراراً بالغة بمحطات السكك الحديدية وغيرها من البنية التحتية.

المحور الثالث: أبعاد المشروع

إن مشروع «طريق التنمية» ليس مشروعًا جديداً، إذ جرى طرحه في السنوات الماضية تحت مسمى «القناة الجافة»، وتداولته الحكومات العراقية السابقة بمستويات متباينة من الاهتمام، إثر الشروع بإنشاء «ميناء الفاو الكبير»، إلا أنه اكتسب مزيداً من الرخص مع وصول حكومة رئيس الوزراء العراقي الحالي «محمد شياع السوداني» إلى السلطة. فأثناء زيارته إلى تركيا في 21 أذار 2023، جرى الاتفاق على إطلاق مبادرة «طريق التنمية» للنقل وهو ما رحبت بها تركيا على لسان رئيسها رجب طيب أردوغان والذي وصف المبادرة بـ«طريق الحرير الجديد»، وبأنها «مشروع استراتيجياً»، ليس لتركيا وال العراق فحسب، بل للمنطقة بأسرها، والذي سيسيهم في تعزيز التعاون الإقليمي. وما أكده رئيس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني عبر الاتفاق مع تركيا للمضي قدماً في إنجاز المشروع الذي سيربط الشرق بالغرب، ودعوة دول المنطقة للاجتماع في بغداد لمناقشة المشروع الحيوي وسبل إنجاحه.

وبناءً على ذلك، استضافت بغداد في 27 أيار 2023 مؤتمراً لوزراء النقل لدول مجلس التعاون الخليجي وإيران وتركيا وسوريا والأردن، لمناقشة مبادرة طريق التنمية والذي يهدف إلى ربط ميناء الفاو الواقع في جنوب العراق بتركيا ، وتحويل العراق إلى مركز عبور لنقل البضائع من الخليج العربي وجنوب وشرق آسيا إلى تركيا ومن ثم إلى أوروبا، حيث يقدم المشروع بدليلاً للطرق البحرية التقليدية ، وبالذات (قناة السويس) عن طريق خفض تكاليف النقل وأوقات العبور بين آسيا وأوروبا. ويهدف «طريق التنمية» إلى بناء شبكات للسكك الحديدية بطول 1200 كم بقطارات عالية السرعة تصل إلى 300 كم في الساعة تنطلق من البصرة جنوباً مروراً ببغداد وصولاً إلى الحدود مع تركيا لنقل البضائع والمسافرين، وبسعة 3.5 مليون طن في المرحلة الأولى، لتصل إلى 7.5 مليون طن في المرحلة الثانية كما ويتضمن المشروع طريقاً سرياً للركاب فضلاً عن مد خطوط أنابيب النفط والغاز إلى المراكز الصناعية.

وتشير التقديرات الرسمية العراقية إلى أن تكلفة المشروع قد تبلغ قرابة 17 مليار دولار بحيث سيتم الانتهاء من المرحلة الأولى للمشروع بحلول عام 2028، على أن يتم إنجاز المرحلة الثانية في 2038 والثالثة في 2050، فضلاً عن أنه من المتوقع أن تصل الأرباح

السنوية للمشروع حوالي 4.850 مليار دولار سنويًاً وتوفير فرص عمل قد تصل لقرابة 100 ألف فرصة.

المحور الرابع : التحديات المحتملة

على الرغم من الأهمية الكبيرة للمشروع في تعزيز التعاون الإقليمي، إلا أنه قد يواجه سلسلة من التحديات الجيوسياسية من بعض الدول والتي قد تقف عائقاً في طريق إنجازه ، في ضوء رؤيتها أن هذا المشروع قد ينافس موانئها وخطوطها للعبور الدولي لذلك فإن المشروع قد يواجه العديد من التحديات، وهو ما يمكن تناوله في الآتي :

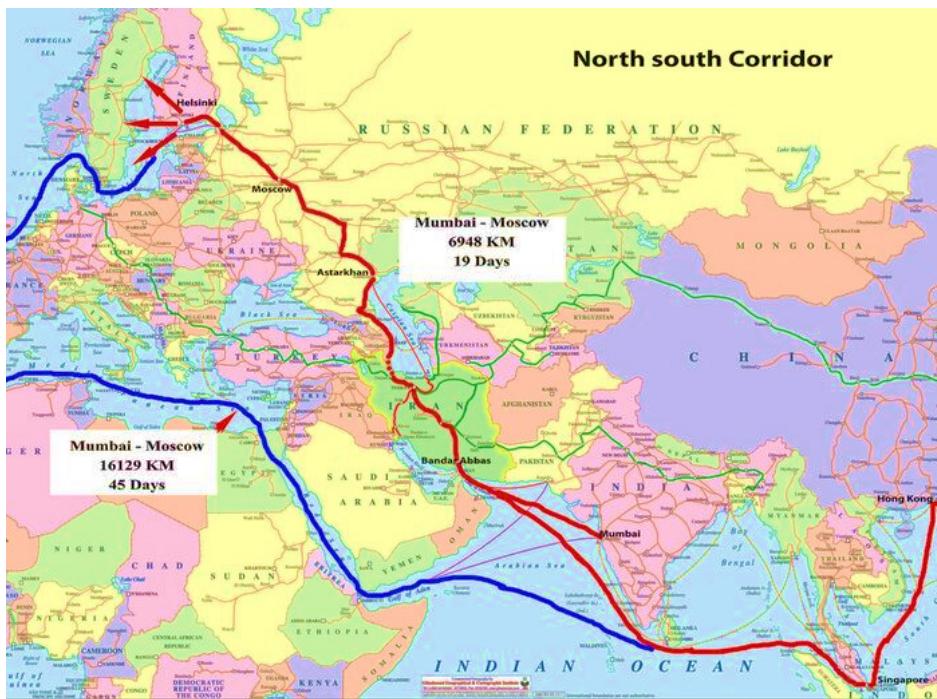
أولاً. التحدي الإيراني :

على الرغم من اشتراك إيران في المجتمعات مؤتمر بغداد لمناقشة مبادرة «طريق التنمية»، إلا أن هناك من يرى أن هذا المشروع سيؤثر على الواقع الجيوسياسيكي الخليجي، لقدرته على زعزعة الوجود الإيراني في المنطقة، لأنه سيربط تركيا بدول الخليج العربي عبر العراق، إلى جانب تأثيره على ميناء» بندر عباس» الإيراني ، لذلك فإن إيران كقوة إقليمية قد تشعر أن هذا المشروع يهدد مصالحها، وتعمل على عرقلة مساره، لأنه سيكون بديلاً عنها للربط بين الشرق والغرب، وهو ما أكدته «علي حسيني» ، رئيس لجنة النقل واللوجستيات في غرفة التجارة الإيرانية، بالقول « إن ميناء الفاو سيصبح في المستقبل منافساً رئيسياً لإيران، وبمساعدة تركية وإماراتية » .

وأمّا ذلك يبدو أن إيران لم تتأخر كثيراً فقد استبقت الإعلان العراقي لمشروع طريق التنمية بالتوقيع مع روسيا في 17 أيار 2023، على اتفاق لتمويل وإنشاء خط للسكك الحديدية بين مدبيتي (رشت- أستارا) شمال إيران (بقيمة 1.6 مليار يورو)، والذي سيكون جزءاً من «ممر نقل دولي» يربط بين (الهند- إيران - روسيا - أذربيجان) ودول أخرى عن طريق السكك الحديدية والموانئ البحرية إذ سيساعد في ربط الموانئ الروسية على بحر البلطيق بالموانئ الإيرانية المطلة على المحيط الهندي والخليج العربي. (انظر الخارطة رقم 1) .

الخارطة رقم (1)

ایران کممر دولی بین الشمال والجنوب



وبعد الانتهاء من هذا المشروع سيستكمل ممر السكك الحديدية الدولي (NOS-TRAC) الذي يربط السكك الحديدية الإيرانية بخطوط السكك الحديدية في (القوقاز، روسيا، وشمال أوروبا)، إذ يمكن أن يقلل مشروع (رشت - أستارا) من وقت نقل البضائع من فنلندا إلى إيران بطريقة سكة حديدية- بحرية مشتركة إلى 12 يوماً، بينما يتطلب النقل البحري للبضائع على هذا الطريق قرابة 33 يوماً، كما سيقلص هذا المشروع الطريق من فنلندا إلى باكستان إلى 18 يوماً والطريق من فنلندا إلى الهند إلى 20 يوماً، في حين يستغرق نقل البضائع من فنلندا إلى تايلاند 45 يوماً عبر الأسطول البحري ، وهو ما سيقلصه هذا الخط إلى 21 يوماً.

والواقع أنه على الرغم مما يثار حول أهمية هذا المشروع إلا أن هناك العديد من العوامل التي تقلل من جاذبية هذا الممر أبرزها العقوبات الدولية على إيران وروسيا، فلو لم تكن هناك عقوبات دولية، قد يستحوذ المشروع على حصة تصل إلى 25٪ من

حركة التجارة التي تم عبر قناة السويس، التي سجلت في عام 2022 ، عبور 23.851 سفينة، بحمولة قدرها 1.4 مليار طن وبعائدات بلغت 8 مليارات دولار.

ثانياً . التحدي المصري :

يسعى البعض لتهيئة المخاوف المصرية حيال مشروع «طريق التنمية» لأنّه لا يشكل منافساً لطريق قناة السويس وإنما رديفاً لها ، على اعتبار أن هناك عوامل عدة تصب في هذا الاتجاه ، والتي منها:

1. إن مرونة النقل البحري وقدرته الاستيعابية الكبيرة تعطيه الأرجحية على النقل البري الذي يكون في الغالب محدوداً.
2. إن الضمانات الأمنية لطريق قناة السويس هي أكبر من تلك الموجودة على طريق التنمية، الذي قد يكون عرضة لبعض المخاطر، مثل تلك التي قد يمثلها حزب العمال ، أو مخاطر الحدود بين تركيا وأوروبا.

والواقع أن هذا المشروع سيشكل منافساً لطريق القناة إذ إنه سيسمح في اختصار الوقت الذي تستغرقه حركة النقل التجاري بين آسيا وأوروبا بنسبة 50% ، إذ تشير التقديرات إلى أن مدة شحن البضائع من ميناء «شنغهاي الصيني» إلى ميناء«روتردام الهولندي» تستغرق نحو 33 يوماً، في حين أنها تستغرق 15 يوماً فقط، عندما تنتقل البضائع من ميناء «شنغهاي الصيني» إلى ميناء الفاو ، ومنه عبر القناة الجافة العراقية إلى موانئ البحر المتوسط في تركيا، ومنها إلى ميناء روتردام الهولندي، بما يعني تقليل زمن الرحلة بأكثر من 50% ، وهو ما يُضيف ميزة للمشروع تتعلق باختصار الوقت والمسافة. بما يخدم سلاسل التوريد بشكل عام في المنطقة ، حيث تستغرق الرحلة من مياه الخليج إلى تركيا نحو 12 - 16 ساعة بالسيارة، وأقل من ذلك بالقطار .

ثالثا . التحدي الإماراتي :

تعد الإمارات من أهم الدول التي تسيطر على الموانئ والطرق في العالم ، حيث تدير وتشغل 77 ميناء عبر شبكة متطورة وحديثة، في أميركا وأوروبا»، وتسعى الإمارات لكي تكون الدولة الأولى عالمياً في مجال الموانئ والطرق . وبشكل عام، تعمل الإمارات على توسيع نفوذها وزيادة استثماراتها في موانئ الشرق الأوسط ، لتحقيق أهدافها الاقتصادية والجيوسياسية في المنطقة وذلك من الأمور الآتية:

1. الاستثمار بكثافة في شركات النقل والخدمات اللوجستية: حيث تستثمر الإمارات في شركات النقل والخدمات اللوجستية المرتبطة بالموانئ، مثل «شركة موانئ أبو ظبي». و«شركة موانئ دبي العالمية» التي تشغّل وتدير لوحدها 70 ميناءً حول العالم.

2. السيطرة على موانئ المنطقة: فهي تسيطر على موانئ جيبوتي وأريتريا والصومال. فضلاً عن موانئ جنوب اليمن . وفي هذا الإطار قامت الإمارات بوضع يدها على موقع إستراتيجية في دول القرن الإفريقي ومنطقة باب المندب، عبر إقامة قواعد عسكرية في الصومال، وجيبوتي، وإريتريا وسقطرى وميون في باب المندب، لتقيم حزاماً عسكرياً واقتصادياً يتصدى للتمدد الصيني حيال الجزيرة العربية والقرن الإفريقي. طالما أن هذه المنطقة هي إحدى أهم ممرات النقل البحري الرابط بين أوروبا والبحر المتوسط والمحيط الهندي وشرق إفريقيا، فعلى سبيل المثال اتجهت الإمارات إلى إريتريا ووقعت اتفاقاً معها في عام 2015، تستخدم بموجبه ميناء ومطار عصب على البحر الأحمر لمدة 30 عاماً

وبناءً على ما تقدم، تسعى الإمارات للاستفادة من موقعها الجغرافي الاستراتيجي في الخليج العربي لتعزيز دورها كمركز للتجارة والنقل. وعلى ذلك قد يؤثر المشروع العراقي الجديد على «ميناء خالد في الشارقة، وميناء جبل علي في دبي»، والذي يعمل بطاقة استيعابية تبلغ 22 مليون حاوية سنويًا.

رابعاً . التحدي الكويتي :

لا يمكن إغفال أو تجاهل أجواء الحذر والشك التي تحيط بالعلاقات العراقية - الكويتية، حيث تجلّى هذا الواقع في الخلافات بين الدولتين في المجالات الاقتصادية، فقد تحسّس العراق من الخطوات الكويتية لإنشاء ميناء مبارك الكبير، والذي يعده مهدداً لمصالحه الاقتصادية والسياسية ويقلل من الأهمية الاقتصادية لمينائي أم قصر والفاو. وبالمقابل، قد تشعر الكويت بالتهديد من التحركات العراقية لإطلاق مشروع طريق التنمية ، وخاصة بعد مشاركتها في مبادرة «الحزام والطريق» فهي واحدة من أوائل دول مجلس التعاون الخليجي التي لم توقع اتفاقية تعاون مع بكين بشأن المبادرة فحسب، بل انضمت أيضاً إلى «البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية»، المرتبط بمبادرة الحزام والطريق، ومن ثم وضعها خطة لتطوير البنية التحتية تحت مظلة «رؤية 2035»، الداعية لتحويل الكويت إلى محور مركزي لمبادرة الحزام والطريق عبر مشاريع مثل

«مدينة الحرير» و«الجزر الخمس»، فضلاً عن مشروع ميناء مبارك الكبير.
خامساً. التحدي السوري :

ينطلق مشروع طريق التنمية حسب المخطط، من موانئ العراق على مياه الخليج العربي في البصرة، ويمتد حتى الأراضي التركية عند المثلث (العربي - التركي - السوري) في منطقة فيشخابور، ولكن هذا المخطط من الممكن أن يتعرض لجملة عوائق، من بينها:

• رفض محتمل لكردستان العراق: حيث يمثل موقف الإقليم من المشروع عاملاً مهمّاً، سواءً في سبيل إنجاح المشروع أو عرقلته، ويمكن الإشارة هنا إلى رفض إقليم كردستان مد شبكة سكك حديدية بمسافة 4 كيلومترات عبر دهوك، وصولاً للحدود التركية، لما لهذا الأمر من تداعيات على (معبر إبراهيم الخليل) الحدودي والذي يُعد البوابة الرئيسية بين إقليم كردستان وتركيا والدول الأوروبية، وما يمثله من فوائد اقتصادية لصالح الإقليم.

• الطبيعة الجغرافية: حيث تمثل المنطقة الحدودية بين إقليم كردستان وتركيا ذات الطبيعة الجبلية الوعرة تحدياً إضافياً أمام المشروع المزمع تنفيذه، حيث إن شبكات السكك الحديدية التي سيتضمنها المشروع تحتاج إلى أراض مستوية، وهو ما يتنافى مع طبيعة تلك المنطقة، ومن ثم فقد وأشارت التقديرات إلى أنه في حال شمول المشروع على أراض في إقليم كردستان، فقد تزيد مدة العمل في المشروع لتصل إلى حوالي 6 سنوات بدلاً من 4 كما هو مقرر له، وقد تزيد التكلفة الإجمالية للمشروع لتصل إلى 20 مليار دولار بدلاً من 17 ، وهو ما يعقد تنفيذ المشروع .

إذاء ذلك سيكون من المحتم إيجاد مسار بديل للخط، والذي يفترض أن يكون عبر الموصل ثم مدينة ربيعة العراقية بمحافظة نينوى ومنها لسوريا ثم لتركيا، لذلك فإن التحدي المتمثل في هذا المسار البديل هو شروط دمشق التي طالبت أخيراً بأجور «ترانزيت» مرتفعة بالنسبة لمرور القطارات في أراضيها، وحدتها بنحو 8 دولارات، مع أن سعر النقل السككي العالمي لا يتجاوز 3 دولارات، وقد أفادت التقديرات بأنه في هذه الحالة، فإن إيرادات المشروع بالنسبة للعراق، سوف تنخفض بشكل كبير.

المحور الخامس : التداعيات الإقليمية للمشروع

يعكس تعقيد المشهد الجيوسياسي في الشرق الأوسط، واحتمالات تصاعد المنافسة بين مختلف الأطراف على النفوذ في الممرات التجارية الإقليمية سيناريوهات عدّة، فمن الممكن أن يتسبّب تحويل العراق إلى مركز عبور لنقل البضائع من الخليج العربي وجنوب وشرق آسيا إلى تركيا ومن ثم إلى أوروبا، بجملة عوائق على المستوى الإقليمي والتي منها :

أولاًً : سيناريو تحول التحالفات الإقليمية

إذ يمكن أن ينشأ تقارب نسبي في العلاقات (الإيرانية - الإماراتية) لتوحيد الجهود في مواجهة هذا المشروع، إذ إن ما يدعم هذا الاحتمال هو زيارةولي عهد أبو ظبي الشيخ «محمد بن زايد» إلى أنقرة في 24 تشرين الثاني 2021، ولقاءها بالرئيس التركي رجب طيب أردوغان لمناقشة استثمار تركيا في مشروع المحور الإماراتي - الإيراني - التركي (محور الشارقة - مارسين)، وهذا الممر التجاري الجديد يمكن أن ينقل البضائع الإماراتية من الشارقة إلى إيران وتركيا، حيث تحتاج للوصول إلى 6 أو 8 أيام، بدلاً من 20 يوماً عبر قناة السويس ، كما أنه من المخطط أن يتم نقل النفط الإماراتي عبر الممر الجديد بدلاً من قناة السويس . الواقع أن ما يدعم هذا المشروع هو أن الإمارات تعد ثاني أكبر شريك تجاري لإيران.

ثانياً : سيناريو تحول الهيمنة الإقليمية

على الرغم من أن الولايات المتحدة ليست المستفيد المباشر من المشروع ، إلا أن دعمها لهذه المبادرة يمكن أن يعمل على تعزيز دورها في الهيكل الاستراتيجي لمنطقة غرب آسيا. لذلك قد تدفع الولايات المتحدة وحلفائها في هذا السيناريو ، بالمشروع العراقي ضد المحور (الإيراني - الروسي - الصيني) ، حيث تخدم هذه المبادرات الأهداف الأمريكية في منطقة الشرق الأوسط، لا سيما مع تزايد النفوذ الصيني في المنطقة تحت مبادرة الحزام والطريق.

لذلك قد تعول الولايات المتحدة على السعودية كضامن لنجاح المشروع العراقي، بعد مبادرتها لإنشاء «الخط الحديدي الدولي» لربط المملكة بدول الخليج العربي والأردن للوصول إلى تركيا وأوروبا عبر العراق، والذي يعد مكملاً لخط سكة حديد (الدمام - جدة) والذي يربط ضفتها الشرقية والغربية ، وهو ما سيحقق مزايا استراتيجية للمملكة، التي ستربط بشكل أفضل بالأسواق العالمية، الأمر الذي سيخدم رؤيتها الاستراتيجية لعام 2030، والتي تهدف إلى تحويل المملكة إلى مركز دولي للتجارة

والاستثمار.

ثالثاً : سيناريو تحول الأمن الإقليمي

يفترض هذا السيناريو أن نجاح القوى المناوئة بتجميد مشروع طريق التنمية ، وإخراجه من ساحة المنافسة، سيؤدي على الأرجح لمنح إسرائيل مزايا استراتيجية كبيرة في مجال النقل، فإحدى مخرجات التطبيع مع الإمارات هي أبرام اتفاقية بين شركة «موانئ دبي» العالمية، وشركة «دوفر تاور» الإسرائيلية لتطوير الموانئ والمناطق الحرة، وفتح خط شحن مباشر بين ميناء إيلات المطل على البحر الأحمر وجبل علي في دبي، تمهيداً لبناء خطوط تجارية بينهما مع دول أخرى، لتسهيل الأعمال التجارية في المنطقة وتحسينها، عبر إقامة مشروع مشترك لميناء حifa.

وحتى تتضح الرؤية أكثر حول طبيعة الدور المستقبلي لإسرائيل في المنطقة، يمكن القول إن خطأً يربط بين ميناء إيلات في البحر الأحمر وميناء عسقلان على البحر المتوسط ، يمكن أن يخلق تحدياً حقيقياً في مجال نقل الطاقة ليس للمشروع العراقي فحسب، بل لمصر التي تشكل عمليات نقل النفط 17٪ من عائدات قناة السويس. وفي هذا السياق، يُنظر إلى المشاريع الحالية لتطوير الخط الحديدي الذي يربط بين ميناء إيلات على البحر الأحمر وميناء أسدود على البحر المتوسط على أنه تحدٍ من نوع آخر، ووفقاً لاتفاقية التطبيع الإماراتية الإسرائيلية، سيمتد هذا الخط شرقاً لدول الخليج العربي عبر الأردن لنقل البضائع الواردة من أوروبا والولايات المتحدة عبر إسرائيل، دون الحاجة للاعتماد على ممرات أخرى.

وبناءً على تلك المعطيات، طرحت إسرائيل في عام 2022، أثناء اجتماعات منتدى *«مجموعة (I2U2)»، فكرة تدشين خط للسكك الحديدية يربط دول الخليج العربي وبعض الدول العربية بشبكة سكك حديدية مع الهند باستخدام الخبرة الهندية في مشاريع البنية التحتية ، مع التأكيد على أن إسرائيل ليست جزءاً من هذا المشروع في الوقت الحالي، ولكنها قد تنضم إليه مستقبلاً حال تحقيق تقدم في الجهد المبذولة للتطبيع مع دول المنطقة .

الخاتمة :

يُعدُّ مشروع طريق التنمية تحولاً استراتيجياً هاماً للعراق وللمنطقة، لما له من أهمية في تطوير البنية التحتية لقطاع النقل ، والذي سيسهم في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية في العراق، وتوفير المزيد من فرص العمل والخدمات الأساسية، كما يمكن أن يؤدي هذا المشروع إلى رفع مستوى الاقتصاد العراقي، بما يحمله من فرص اقتصادية وتنموية، وتسهيل حركة التجارة وتبادل السلع والخدمات وزيادة القدرة التصديرية، وتعزيز التكامل الاقتصادي بين دول المنطقة. مع ذلك ، يمكن أن يثير هذا المشروع عدداً من التحديات السياسية والأمنية، التي تتطلب تعاوناً إقليمياً وتنسيقاً دولياً، للاستفادة القصوى من المشروع .

وعلى ذلك لضمان تنفيذ المشروع بنجاح والتخفيف من تداعياته السلبية المحتملة، تقترح هذه الدراسة عدداً من التوصيات، التي يمكن أن تُسهم في تحقيق أهداف المشروع والتي منها :

1. ضرورة دراسة الجدوى الاقتصادية، إذ ينبغي على الحكومة العراقية إجراء دراسة تحليلية شاملة لتحديد ما إذا كان المشروع يستحق الاستثمار بحدود 17 مليار دولار أم لا، بعد تحليل تكاليفه وفوائده المستقبلية، ومدى حاجة الأسواق وتواجد المنافسين.
2. العمل على تطوير البنية التحتية في المناطق المحيطة بالطريق، والتركيز على توفير الخدمات الأساسية الصحية والتعليمية.
3. ضرورة تعزيز التواصل والتعاون المستمر مع الدول المجاورة والأطراف المعنية في المنطقة، لتبادل المعلومات والتشاور بشأن المشروع.

أبعاد طرق التنمية

على دول مجلس التعاون الخليجي

أ.د. جاسم يونس الحريري⁽¹⁾

تمهيد:

طريق التنمية أو القناة الجافة هو مشروع عراقي لربط سككي وبرري بين تركيا وأوروبا شمالاً والخليج العربي جنوباً، لنقل البضائع بين الخليج وأوروبا، المشروع بشكل أو باخر ستكون له أبعاد واضحة على دول مجلس التعاون الخليجي وكما أشار المتحدث باسم رئيس مجلس الوزراء العراقي في يوم 27 آيار سنة 2023 أذ يقول: ((إن المشروع سيستخدم المنطقة اقتصادياً وسينقل البضائع من أوروبا إلى الخليج وبالعكس عبر العراق)), وأضاف ((أن كلفته تصل إلى 17 مليار دولار وسيُنجذب بمدة قياسية، ابتداءً من سنة 2024 حتى سنة 2028)) ومن أبرز نقاط الالقاء بين العراق ودول المجلس السكة الحديدية المخطططة من ساحل الخليج العربي حيث ميناء ((الفاو الكبير)) العراقي في جنوب العراق إلى منفذ ((فيشخابور)) العراقي في شمال العراق المتاخم للحدود التركية ((وهو منفذ نهري حدودي عراقي في محافظة دهوك في قضاء زاخو في بلدة فيشخابور قريب من مصب نهر الخابور في نهر دجلة)), طول السكة 1175 كيلومتراً، وطولاً الطريق البري بين الفاو ومنفذ فيشخابور 1190 كيلومتراً، ولكل من سكة الحديد والطريق البري مسار، فلا يلتقيان إلا في شمال محافظة كربلاء فيستمر سيرهما متقاربين حتى منفذ فيشخابور. أما وظيفة هذا الخط انه ((سينقل البضائع بمختلف أنواعها من أوروبا إلى تركيا عبر العراق وإلى الخليج، وتمر السلع والموارد الخليجية من الخليج عبر العراق، ثم تركيا وأوروبا)), وتحطط الحكومة العراقية أن لا يكون هذا الخط مجرد ((ترانزيت)، بل ترغب بأن يتحول هذا الخط البري والسكك الحديدية إلى طريق وشريان حيوي للاقتصاد، وهناك مخططات لمدن صناعية ومدن إسكان تحاط بالطريق، وسيشهد عبورآلاف الشاحنات المقبلة من 25 دولة)). ويشهد المشروع مشاركة 10 دول إقليمية، وهي ((السعودية، وتركيا، وسوريا، والأردن، والكويت، والبحرين،

(1) أستاذ العلوم السياسية وال العلاقات الدولية / الخبرير الدولي المعتمد في الشؤون الخليجية

و قطر، والإمارات، والبحرين، وإيران)، وأوضح رئيس مجلس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني ((إن المشروع البالغ طوله 1200 كيلومتر، والذي يمتد من الحدود مع تركيا في الشمال إلى الخليج في الجنوب، سيكون حجر الزاوية لاقتصاد مستدام لا يعتمد على النفط، ويُسهم في التكامل الإقليمي)). وأضاف أن طريق التنمية يهدف ((لربط ميناء الفاو الكبير بتركيا وصولاً إلى أوروبا)). ويُسعي العراق لتوسيع دائرة المشاركة في مشروع ((طريق التنمية)) الإستراتيجي عبر اجتذاب الصين ودول أخرى. ويهدف المشروع على المدى الطويل إلى أن يصبح حلقة وصل لتعزيز حركة التجارة العالمية بين آسيا وأوروبا. ويسمح هذا المشروع باستغلال موقعه الجغرافي والتحول إلى نقطة عبور للبضائع والتجارة بين الخليج وأوروبا. وهناك أعمال جارية حالياً لتأهيل ميناء الفاو في أقصى جنوب العراق المجاور لدول الخليج، لأن يكون محطة أساسية لوصول البضائع بحراً قبل نقلها برًّا. ويهدف المشروع كذلك إلى بناء 15 محطة قطار للبضائع والركاب على طول الخط، تطلق من البصرة جنوباً مروراً ببغداد وصولاً إلى الحدود مع تركيا.

أولاً: مشروع طريق التنمية :-المكونات والمميزات

أعلنت شركة PEG المصممة لمشروع التنمية، عن تفاصيل المشروع ، ومميزاته التي قالت عنه ((إنه يخدم جميع دول المنطقة، ليس العراق فحسب)). وقال ((برونو تريغينا)) نائب رئيس شركة PEG المصممة لمشروع طريق التنمية ((تم اختيار مسار طريق التنمية بناء على معطيات التضاريس، وان دراسة المشروع جاءت بناء على استكمال دراسة الجدوى المسبقة لمشروع ميناء الفاو الكبير)). وأضاف ان ((المشروع عبارة عن فرصة رئيسية لل Iraqيين لأنه سيُسهم في إنعاش الاقتصاد العراقي، وسيطرور القطاع التجاري، والاقتصادي، والطاقة المتتجددة في العراق، ويُسهم في نقل البضائع من الجنوب إلى الشمال بأقل وقت وتكلفة)). وأشار نائب رئيس الشركة، إلى ان ((مسار خط النقل المشترك للمسافرين والبضائع، تم اختياره خارج المدن، ولا توجد أي اتفاق في الطريق)). وأكد ان ((المشروع لا يخدم العراق وحده فحسب بل إنما يخدم جميع دول المنطقة)). وأكد السوداني ((الأهمية الحاضرة والمستقبلية لمشروع طريق التنمية، وترتبط أسباب التكامل الاقتصادي لدول المنطقة.

مع المصالح والشراكات التي سيعززها مسار الطريق، وكل المشروعات المرتبطة

به)). المشروع سيكون ((استثمارياً للدول المشاركة وكل دولة بإمكانها إنجاز جزء من المشروع)). كما يسمح هذا المشروع، في استغلال موقعه الجغرافي والتحول إلى نقطة عبور للبضائع والتجارة بين الخليج وأوروبا. وسيُفعّل من جديد الطريق القديم، البصرة بغداد برلين، الذي كان ينقل السائح العراقي من البصرة ومن بغداد بالعراقي باتجاه أوروبا، حيث أنه يربط دولاً أخرى لنقل المسافرين ونقل الحجاج من أوروبا بسرعة كبيرة جداً، ليكون مريحاً للمسافرين الذين يرغبون زيارة العتبات المقدسة في العراق أو التوجه نحو بيت الله الحرام لأداء الحج أو العمرة. ولدى الحكومة العراقية تصور بأن تنقل قطارات عالية السرعة البضائع والمسافرين بسرعة تصل إلى 300 كيلومتر في الساعة، فضلاً عن مد خطوط إلى مراكز الصناعة المحلية والطاقة، والتي يمكن أن تشمل أنابيب النفط والغاز. أما عن إسهام المشروع في تقليل مدة شحن البضائع، فإن زمن الرحلة البحرية للسفن المحمولة بالبضائع من ميناء ((شنغهاي)) الصيني إلى ميناء (روتردام) الهولندي تستغرق نحو 33 يوماً، في حين أنها تستغرق 15 يوماً فقط عندما تنتقل البضائع من شنغهاي إلى ميناء (جواذر) الباكستاني ثم إلى ميناء ((الفاو الكبير)), ومنه عبر ((القناة الجافة)) العراقية إلى موانئ البحر المتوسط في تركيا، ومنها إلى ميناء روتردام الهولندي، بما يعني تقليل زمان الرحلة بأكثر من 50%. كما يتضمن بناء مدن صناعية قرية من هذا الطريق، ومدن سكنية جديدة تبعد عن مراكز المدن الكبرى من 10 إلى 20 كيلومتراً على الأقل، تستوعب عدداً كبيراً من السكان في ظل الكثافة السكانية التي أدت إلى أزمة سكنية في العراق. كما يتضمن بناء مدن صناعية قرية من هذا الطريق، ومدن سكنية جديدة تبعد عن مراكز المدن الكبرى من 10 إلى 20 كيلومتراً على الأقل، تستوعب عدداً كبيراً من السكان في ظل الكثافة السكانية التي أدت إلى أزمة سكنية في العراق. حيث إنه سيوفر 100 ألف فرصة عمل كمرحلة أولى، و مليون فرصة بعد إكماله وإنجازه. المشروع سيتضمن خطوطاً للسكك الحديدية للقطارات السريعة وطرق بحرية سريعة، وسيمر بـ 13 محافظة عراقية، وسيتضمن موانئ ومدنًا صناعية وسكنية جديدة، فضلاً عن المطارات، وأن تفيذه سيكون باتجاه الصحراء بهدف استصلاح الأرضي للزراعة والصناعة والتجارة، أن تحويل العراق إلى مركز عبور يختصر زمن السفر بين آسيا وأوروبا، قد ينظر إليه البعض على أنه محاولة لمنافسة قناة السويس.

الطريق الجديدة على قناة السويس المصرية. وهناك من يقلل من ذلك لأن عوامل

عدة تلعب دوراً في ذلك، من أهمها زيادة التجارة الدولية بشكل سنوي؛ ما سيجعل نشاط ((طريق التنمية)) رديفاً داعماً للنشاط التجاري لقناة السويس. أن المشروع سيرتكز على ميناء الفاو الكبير الذي سيحصد من مزايا ميناء((خور عبد الله)) الكويتي. كما سيحصد من امتيازات ميناء((جبل علي)) في الإمارات، فضلاً عن تضرر((خط عبادان)) الإيراني من المشروع، وبالتالي تحرص هذه الدول على الإسهام في المشروع. العامل الرئيس الذي يقف خلف إطلاق هذا المشروع، هو رغبة بغداد في الانفتاح على العالم عبر تركيا، لأن العراق الذي يملك احتياطيات غنية من النفط والغاز الطبيعي، ليست لديه إمكانية لبناء ميناء بحري في المياه العميقه للخليج، ما يخلق له صعوبات مختلفة ويقيّد عمليات النقل والتسويق. وتحاول بغداد تسويق نفطها غالباً عبر موانئ جيرانها مثل الكويت، والمملكة العربية السعودية، وتركيا. ومنذ التسعينيات من القرن المنصرم، أدى تدهور علاقات العراق مع جيرانه العرب إلى تقييد افتتاح البلاد على الأسواق الدولية؛ وفي الآونة الأخيرة، شكل المشروع الصيني ((الحزام والطريق)) دافعاً لحكومة بغداد لإطلاق مثل هذا المشروع الطموح. وتم التخطيط للمشروع ليكون بدليلاً لممرات مائية مهمة مثل ((قناة السويس)) و((مضيق باب المندب)) و((مضيق هرمز))، في حركة النقل. وستكون لخط النقل هذا نتائج مهمة في الجغرافيا السياسية للشرق الأوسط بشكل عام، وبلدان الخليج خصوصاً. وفي حال إنجاز المشروع، ستختفي أهمية الممرات المائية الحيوية في التجارة العالمية والإقليمية مع تقليل مدة النقل بين آسيا وأوروبا بشكل كبير، فضلاً عن أنه سيضع العراق في طليعة اقتصادات المنطقة وبنيتها الأمنية. وشهدت الآونة الأخيرة منافسة حامية الوطيس في مجال الاقتصاد والتجارة بين الجهات الفاعلة في المنطقة، وخاصة دول الخليجية مثل السعودية، والإمارات. وتختلف العراق عن الربك لسنوات، بسبب عوامل أبرزها عدم استقرار وضعه السياسي منذ سنوات، إلا أن كون البلاد في قلب هذا المشروع سيجعله في عين التدفقات التجارية العالمية، وفي قلب الفرص الاقتصادية التي تزخر بها المنطقة. وفي حال إنجاز مشروع الممر الاقتصادي الطموح هذا، الذي تم إعلانه نهاية مايو 2023، فإن أقصر طريق من الخليج إلى أوروبا سيمراً عبر العراق، وهذا سيجعله لاعباً حاسماً في الجغرافيا السياسية للمنطقة، هذا الطريق الجديد الذي أعلنه السوداني مهم أيضاً لمشروع ((الحزام والطريق)) الذي أعلنته الصين عام 2013. وبفضل هذا المشروع، الذي سيكون بدليلاً لاعتماد الصين على الممرات المائية غير الآمنة مثل ((هرمز، والسويس، وباب المندب)) في التجارة

والاستثمار، وسيغدو بإمكان العراق تطوير تعاون وثيق مع منطقة آسيا والمحيط الهادئ، وستتحول بغداد إلى مركز جديد لجذب الاستثمارات من منطقة آسيا والمحيط الهادئ والخليج. أن طول الطريق المستهدف يبلغ نحو ألف كيلومتر، ويببدأ من ((ميناء الفاو)) وصولاً إلى ((المثلث العراقي - التركي - السوري)) من جهة منطقة فيشخابور، ويبعد عن الطريق الدولي الرئيس بين بغداد - والبصرة وبغداد - الموصل بحدود 20 إلى 30 كيلومتر في بعض مناطقه، بينما يصل الوقت المقرر لقطع الطريق في حال إنجازه بين 12 إلى 16 ساعة لسيارات الحمل وأقل من ذلك للقطار في حال تم إنجاز سكك حديدية جديدة. أن المشروع لن يقتصر على طرق برية وسككية، وإنما ستكون هناك مدن سكنية، وصناعية، وترفيهية على طول الطريق، وفي كل محافظة. وأن المشاركة في الطريق ستكون لدول عدة لأنه سيخدمها، ويختصر الكثير من الوقت، والجهد، والأموال المهدرة بسبب استخدام الطرق البحرية الأخرى، والطرق البرية البعيدة، فالعراق يعد نقطة مهمة وسريعة وكبيرة تختصر المسافات.

ثانياً: أنعكاسات طريق التنمية على دول مجلس التعاون الخليجي

اختتم أمير دولة قطر الشيخ تميم بن حمد آل ثاني في يوم الخميس الموافق 15 يونيو 2023 زيارة رسمية إلى العراق، هي الأولى لزعيم عربي منذ تشكيل الحكومة الجديدة، وتم عقد مباحثات مع رئيس الوزراء العراقي محمد شيعان السوداني تناولت علاقات البلدين ومجالات التعاون والقضايا المشتركة. وأحد الملفات التي بحثت أثناء زيارة أمير قطر هو مشروع ((طريق التنمية)) والاستعدادات التي أبدتها المؤسسات القطرية، حيث أن مشاركة قطر في المشروع ستكون فعالة من ناحية الدعم والاستثمار، وشهدت الزيارة توقيع عدد من الاتفاقيات، ومذكرات التفاهم بين البلدين في مجالات البنية التحتية، والسياحة، والصحة، بهدف توسيع التعاون الاستثماري، والتجاري بين البلدين. وأعرب الشيخ تميم عن عزم دولة قطر استثمار 5 مليارات دولار في عدد من القطاعات في العراق في السنوات المقبلة. ووقع قطر والعراق ((إعلان نوايا مشتركة)) بحضور أمير قطر ورئيس الوزراء العراقي ويتألف الاتفاق من 6 بنود أساسية من ضمنها رغبة قطر في دعم طريق التنمية العراقي وكما يأتي:-

1. استمرار ومواصلة التنسيق والتشاور السياسي والأمني وفي القضايا ذات الاهتمام

المشتراك.

2. توسيع آفاق التعاون الاستثماري والتجاري ولاسيما في مشروع ((طريق التنمية)) المزمع بدء الحكومة العراق بتنفيذه.
3. تشكيل فريق خاص لمتابعة المشاريع المشتركة المختلفة.
4. رفع مستوى التعاون الاستثماري والاقتصادي في مجال الطاقة (نفط / غاز / طاقة متجددة).
5. تشجيع وتسهيل إجراءات الاستثمار والتنقل بين البلدين.
6. تعزيز التعاون في مجال المناخ والبيئة.

وكان قطر قد شاركت نهاية مايو 2023، إلى جانب العديد من دول المنطقة، في مؤتمر أعلن فيه العراق عن مشروع ((طريق التنمية)) الضخم والطموح لبناء طريق وسكة حديد لربط الخليج بتركيا. إن العراق يرغب بالتنوع الاقتصادي وأنشاء طريق يربط بين بواباته الاقتصادية، إذ ستكون المرحلة الأولى ربط ((البوابة الجنوبية)) من ميناء الفاو بالاتحاد الأوروبي عبر تركيا، وستكون هناك بوابة أخرى باتجاه دول الخليج، وكذلك ((البوابة الغربية)) عن طريق المملكة الأردنية، و((الشرقية)) باتجاه إيران ومن خلفها الصين ودول شرق آسيا، وبالتالي الوصول إلى علاقة تكامل اقتصادي مع هذه الدول. أن وجود المشروع سيسمح باقتحام دول الخليج باعتبارها قوة مالية، بتحريك جزء من استثماراتها لإنشاء مدن صناعية ، وتجارية، وسياحية على هذا الطريق، لأن هناك موارد غير مستغلة لدى العراق ويمكن استثمارها على مستوى الصناعات الغذائية، والفوسفات، والكريبت والسيلكون، والطاقة الكهربائية النظيفة ، والموارد البشرية ، وعملية تعزيز الاستثمار بين هذه الدول وال伊拉克 ، وسحب جزء من استثمارات دول الخليج التي عطلت نتيجة الحرب الروسية الأوكرانية إلى دول المنطقة.

ترى المملكة العربية السعودية، أن الاقتصاد العراقي لديه مجموعة من الفرص، وهو ضمن رؤيتها لخطة 2020 – 2030، وأن تكون قارة أفريقيا مريحة بقارنة آسيا عن طريق المملكة العربية السعودية وال伊拉克، وأن وجود علاقات تبادل تجاري بين دول الخليج وال伊拉克 سيؤدي بالتالي إلى تخفيف تكاليف الحياة في العراق والمنطقة. أن العراق ينمو بمعدلات ثابتة ويستطيعه أن يعطي ضمانات سيادية للاستثمارات التي ستكون

على هذا الطريق، وتحفيز العالم للقدوم إليه بشتى الوسائل، ومن المؤكد أن يكون هناك تحالف مالي دولي لغرض تحويل الطريق من محلي إلى عالمي وتحويل جزء من التجارة العالمية باتجاه العراق واستثمار موقعه الجغرافي، ومع مرور الوقت يمكن أن يصبح منطقة التلاقي بين استثمارات الغرب وحاجات الشرق، باعتبار أن ((بنك التنمية الآسيوي)) و((البنك المركزي الأوروبي)) يمكن أن يسهما في هذا الطريق لتحفيز المستثمرين الأوروبيين على الدخول إلى العراق مع ضمان حصة سوقية للولايات المتحدة الأمريكية واستقطاب الشركات الأمريكية. أن مشروعًا بهذا الحجم لم ينفذ في المنطقة منذ أكثر من 40 عاماً، سيكون بداية لتعزيز ثقة الشركات العالمية بأن العراق دولة آمنة مطمئنة، ويمكن الاستثمار فيها، خاصة بتوفر خطوط كهذه، مما سيعزز رغبة الدول بإقامة مشاريع صناعية وزراعية داخل الأراضي العراقية بطريقة استثمارية. وسيغير طريق التنمية وجه المنطقة، كونه سيربط الشرق بالغرب وهو طريق مهم وحيوي يكون بمثابة المشغل الحقيقي لميناء الفاو ومحقق التنمية في المنطقة كافة. ويُعد المشروع أحد متغيرات ((عالم ما بعد النفط)), ويجب استغلاله جيداً للقضاء على الكثير من المشاكل الاقتصادية التي يعاني منها العراق، لاسيما أنها ستعود بالمردودات الاقتصادية الكبيرة وواحدة من أهم العناصر الأساسية هو توفير النقل المناسب والذي يكون عبر العراق بواسطة الربط السككي والقناة الجافة لربط جنوب العالم بشماله عبر العراق. الفرص الاستثمارية الهائلة الموجودة في العراق والأموال المتوفرة في دول الخليج ستسهم إلى حد كبير في جعل العراق محطة تنافس بين الشركات.

طريق التنمية الاستراتيجي وأثره على الاقتصاد العراقي

د. علي عبد الكريم الجابري⁽¹⁾

على الرغم من توفر الموارد العديدة والمتنوعة والامكانيات المتاحة في الاقتصاد العراقي الا أنه يعني من اشكاليات وتحديات واحتلالات واسعة لاسباب داخلية واخرى خارجية ولايزال اقتصاداً أحاديّ الجانب (ريعي) الأمر الذي يتطلب اعتماد تشكيله من السياسات الاقتصادية واستراتيجيات لتطوير القطاعات الاقتصادية الأخرى.

ومن هذا المنطلق تبنت الحكومة العراقية خطة المشروع المقترن والذي يهدف إلى تحقيق تنمية اقتصادية شاملة للعراق، وتقليل اعتماده على النفط، وهو ما عرف بـ(طريق التنمية)، الفكرة الرئيسية من المشروع هي ربط ميناء الفاو الكبير بشبكة كبيرة من الطرق السريعة والسكك الحديدية التي يتوقع أن تمتد من شمال العراق إلى معبر فيشخابور على الحدود العراقية التركية لنقل البضائع بين آسيا وأوروبا.

سنخوض في هذه الدراسة الى اهم التحديات التي يواجهها الاقتصاد العراقي بعد الانتخابات البرلمانية الأخيرة في عام 2021 هذا في المحور الاول، اما في المحور الثاني نناقش اهم الفرص المتاحة لتنفيذ مشروع طريق التنمية وأثره على الاقتصاد العراقي .

اولاً: الأهمية الاستراتيجية لطريق التنمية

تكمّن أهمية الاتفاق بين العراق وتركيا على الشروع ببناء مسار مزدوج يتضمن ممراً برياً وخطاً للسكك الحديدية يمتد من البصرة الى تركيا ضمن ما يسمى بالقناة الجافة بأنه سيحول العراق الى محطة نقل كبرى للدول الاوروبية بعد تركيا اذ ستعتبر الشحنات التي تصل بحراً عبر ميناء الفاو الى تركيا واوروبا من القناة الجافة كما انها ستنتقل السلع التركية والاوربية الى العراق ومنها الى دول الخليج وايران وسوريا والأردن.

(1) * تدريسي في كلية القانون والعلوم السياسية/ الجامعة العراقية
باحث في مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية

تعد القناة الجافة المشروع المكمل لميناء الفاو الكبير المتوقع ان تنجذب المرحلة الأولى منه عام 2025 والذي عن طريقه سينخفض زمن الرحلة البحرية للسفن المحمولة بالبضائع التي تسير بسرعة 15 ميل في الساعة من ميناء شنغهاي الصيني الى ميناء روتردام نحو 33 يوماً بحراً في حين انها تستغرق 15 يوماً فقط عندما تنقل البضائع من شنغهاي الى ميناء جوادر الباكستاني ثم الى ميناء الفاو الكبير ومنه عبر القناة الجافة الى موانئ البحر المتوسط في سوريا وتركيا ومنهما الى ميناء روتردام وهذا يعني أنَّ النقل عبر العراق سيوفر تخفيضاً جوهرياً في كلفة نقل البضائع يصل الى اكثر من النصف. والمعروف أنَّ هناك مشروعاً للربط التجاري بين الامارات وتركيا عن طريق ايران اذ ستنتقل البضائع من ميناء الشارقة الى ميناء بندر عباس الايراني ومن ثم تبدأ السير برأ إلى معبر بازرجان- جوربولاك الحدودي بين ايران وتركيا ومن ثم إلى ميناء الإسكندرية على ساحل البحر الأبيض المتوسط في تركيا. الأمر الذي من شأنه أن يختصر مدة الرحلة إلى 7 أيام مقارنة بمدة الطريق البحري التقليدي عبر قناة السويس الذي يستغرق نحو 20 يوماً مما سيختفي تكلفة الصادرات والواردات بسبب انخفاض مدة وتكلفة الشحن. وستجني ايران التعزيزات الجمركية التي ستفرضها على مرور الساحنات عبر أراضيها، فضلاً عن اسهامها في حركة التجارة البرية في المنطقة، لكن التوترات التي تشهدها المنطقة والخلافات التي تحدث بين دول الخليج وايران، فضلاً عن التوتر بين ايران وأمريكا وإسرائيل، تجعل من الاتفاق هشاً، مما حفز الامارات وتركيا بسبب ذلك ورغبة في تقليل الوقت واستخدام العراق كمعبراً للتجارة بينهما اذا يمكن اختصار الوقت إذا تم تنفيذ مشاريع السكك الحديدية والطرق البرية ضمن المسار المزدوج للقناة الجافة وفي هذه الحالة ستنتقل البضائع من ميناء جبل علي الى ميناء الفاو الكبير ومنها ستنتقل براً عبر القناة الجافة الى تركيا خاصة وان الأخيرة سيكون لها دور محوري في طريق الحرير لا سيما بعد فتح قناة إسطنبول المائية التي تربط البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأسود. ومن ثم الاستفادة من شبكة النقل التركية في تدفق البضائع الى اوروبا وسيعزز هذا الربط ميناء الفاو الكبير وموقع العراق على طريق الحرير .

إن إنشاء العراق لميناء حديث وبطاقات استيعابية كبيرة، كميناء الفاو الكبير، يعد ضرورة استراتيجية للعراق، حيث ان ذلك سيرفع من طاقاته الاستيرادية والتصديرية وسيكون فصلاً محورياً في منظومة التنمية وتطوير المشاريع الإنذاجية بكافة في العراق

بأصنافها كافة ، ويمكن لهذا الميناء ان يكون بوابة لتصدير المنتجات العراقية للخارج، وبال مقابل فإن هذا الميناء الحديث يتطلب إنشاء شبكة واسعة من قنوات النقل البرية الحديثة والمرتبطة بمنشأته، من طرق وجسور وانفاق او شبكة سكك للنقل التجاري تتناسب مع حجم عمليات الميناء وبطاقات تصميمية قابلة للزيادة، لضمان أفضل كفاءة ممكنة لعمليات نقل البضائع.

أن تتمكن العراق من إنشاء مثل هذه المنظومة الحديثة للنقل وما يرتبط بها من صناعات، ستؤهله لأن يكون لاعباً إقليمياً في قطاع الصناعة والنقل ، فألى جانب ارتفاع قدرات العراق الإنتاجية والتصديرية والانفتاح على الأسواق الإقليمية والدولية، فإنه سيكون من الممكن استثمار هذه المنظومة كبوابة للدخول في شراكات اقتصادية إقليمية مع دول جوار العراق، تتعلق بإنشاء شبكة نقل إقليمية متعددة الوسائل تكون فيها الشبكة العراقية حلقة الوصل الرئيسية بين هذه الدول، لربط حركة التجارة البينية او جزء مهم منها، وهذا ما قد يتحقق عوائد مالية مجزية من خلال تعرفة العبور، ومع مرور الوقت ونجاح هذه الشبكة عملياً واقتصادياً ، فإن هذه الميزة ستصبح مصدر قوة للعراق ترفع من مكانته الاقتصادية والسياسية بين دول المنطقة . فضلاً عن ذلك، فإن ميناء الفاو الكبير وشبكة النقل البري العراقية المرتبطة مع دول الجوار قد تساعد في جذب جزء من حركة نقل البضائع والمتوجهة من شبه القارة الهندية ودول الخليج نحو دول أوروبا. وكما هو معروف في قطاع النقل، فإن هناك الكثير من أنواع السلع والبضائع ذات الحساسية العالية للوقت بمعنى ان هناك حاجة ملحة لنقل مثل هذه البضائع بأسرع وسيلة ممكنة الى الدول المستوردة، لأسباب منها تعلق بسرعة التلف، وطلب طارئ في بلد الاستيراد، او شحنات خاصة ترتبط بحدث او موسم معين، ومن هذه البضائع على سبيل المثال، المنتجات الزراعية، منتجات الالبان ، الادوية، بعض الأجهزة والمعدات التخصصية، الشحنات المتعلقة بالدفاع والتسلیح وغيرها. ففي مثل هذا النوع من الشحنات لن يكون سعر النقل ذو أولوية كبيرة، طالما أنّ عامل زمن الوصول هو الأهم ، لذلك فإنه من الممكن أن تكون الممرات البرية العراقية جاذبة لهذه الشحنات، لميزتها في تقديم أقصر الطرق البرية وأسرعها باتجاه أوروبا، وهذا الباب قد يحقق إيرادات عبور مجزية للاقتصاد العراقي ، على شرط أن تكون هناك دراسات جدوى فنية، مالية، تسويقية تشير الى جدوى هذا المشروع وإمكانية نجاحه في اختراع

الأسواق الخارجية وجذب الزبائن، مع توفر ضمانات أن العمل سيكون في ظل بيئة سياسية وأمنية واقتصادية مستقرة وذات أمان مستدام.

أن طريق التنمية يزيد من أهمية الممر الأوسط الذي يمتد من بكين إلى لندن عبر الخليج العربي والذي يقع في قلب التجارة السنوية بأكثر من 600 مليار دولار اذ بعد هذا الممر بدليلا عن الممر الشمالي الذي يمر عبر روسيا والذي تأثر بالحرب الروسية - الأوكرانية . وعلى وفق هذه المعطيات سيكون لطريق التنمية محظوظ اهتمام الصين.

كما أن ميناء الفاو الكبير المرتبط بطريق التنمية يقدم نفسه بدليلاً أفضل لنقل الغاز القطري إلى أوروبا عبر الأراضي العراقية، وذلك نظراً لجدواد الاقتصاد بمسار أقصر

ثانياً: طبيعة الاقتصاد العراقي وابرز العقبات والتحديات التي تواجه طريق التنمية

يعاني الاقتصاد العراقي من العديد من المشكلات والاختلالات الهيكلية والبنيوية والتي تعيق نموه وتطوره لاسباب واشكاليات عديدة في مقدمتها أنه اقتصاد ريعي يعتمد بالدرجة الاساس على النفط كمصدر للدخل من العملات الأجنبية اذ يشكل (95%) من ايراداته العامة، وبموجب ذلك تبني الموازنة العامة للدولة وتوزع تخصيصاتها وبالتالي فإن التغيرات والخدمات الخارجية في السوق النفطية العالمية وتقلبات اسعار النفط تنعكس على هذه الايرادات ومن ثم على الموازنة وبرامج التنمية، فضلاً عن اشكاليات الوضع الداخلي بجوانبه السياسية الشائكة والنظام الاقتصادي غير الواضح، انعكس ذلك على تردي واقع التنمية وسوء البنية التحتية والواقع الصناعي والزراعي وارتفاع معدلات البطالة وتزايدها وهروب رؤوس الاموال، فزادت جراء ذلك الاستيرادات لمختلف السلع والمنتجات الى ما نسبته (85-90%) تستورد من الخارج مما سببت سياسة الاغراق في السوق المحلية وقتلت الصناعة المحلية والانتاج الزراعي وغيرها.

كما أن عدم قدرة السياسة المالية والنقدية (الاقتصادية) في الحفاظ على الاستقرار العام للأسعار والحد من البطالة يضاف اليها الديون والتبعيات على العراق وآلية التحول الى نظام السوق وعملية الخصخصة غير السليمة لذا فان ذلك وغيره يتطلب تبني استراتيجية تنمية فعالة ومدروسة بشكل سليم وتطبيقها يتاتى وبحسب الاولويات لكي تتحقق اهداف التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وهنا سنبين اهم العقبات والتحديات المحلية والإقليمية والدولية التي تواجه مشروع طريق التنمية واثره على

الاقتصاد العراقي.

أولاً: المسارات البحرية الحالية المارة من قناة السويس تقدم خدمة انسانية بكلفة منخفضة وبوسيلة نقل رئيسية واحدة بين موانئ آسيا وأوروبا، في حين أنّ النقل من العراق يتطلب التحول نحو النقل متعدد الوسائل وهذا يعني استخدام النقل البحري والنقل البري سواء بالسكك او الشاحنات لنقل الحاويات، وهنا سترتفع كلف النقل بشكل كبير، مما يجعل من هذه الخدمة مكلفة وغير تنافسية.

ثانياً: أنّ كلفة النقل البحري هي الأقل بين باقي وسائل النقل، يأتي بعدها من حيث كلفة النقل السككي فالنقل بالشاحنات، لذلك فعندما تزيد حصة النقل البري عن الحد الاقتصادي المقبول، فإن خدمة النقل تتحول إلى عملية مكلفة وغير تنافسية، وفي حالة النموذج العراقي، فإن عملية نقل الحاوية من آسيا إلى أوروبا عن طريق الممرات البرية العراقية، سيرفع كثيراً من حصه الوسائل البرية والتي قد تصل إلى نسبة 45% من المسار الكلي للنقل، وهذا يعني فاتورة نقل أعلى من سعر نقل الحاوية نفسها بحرياً ويمكن أن تتجاوز 35% عن سعر نقل الحاوية نفسها وبشكل مباشر عن طريق قناة السويس نحو أوروبا ثالثاً : كمية الحاويات المتوجهة من آسيا إلى أوروبا ضخمة جداً في عام 2021 مثل تم نقل 2.21 مليون حاوية نمطية من الصين لوحدها إلى أوروبا بطريق الشحن البحري وبالتالي فمن الصعب، قل هذه الكميات الضخمة بوسيلة أخرى غير الشحن البحري وباستخدام السفن الام العملاقة، لضمان أفضل كفاءة ممكنته وبانسياية عالية لضمان أفضل كفاءة ممكنته وبانسياية .

رابعاً: تستخدم الصين الممرات البرية لنقل بعض أصناف البضائع التي تتطلب وصولاً سريعاً نحو أوروبا، ولا تحتاج للتحميل بحراً ثم تفريغ هذه الشحنات في العراق ليتم نقلها براً نحو أوروبا، فهذه العملية ستزيد من زمن الوصول وترفع الكلف الكلية للنقل .

خامساً: التقلبات والمشاكل السياسية او الاقتصادية او الأمنية بين الدول وداخلها قد تؤدي إلى إغلاق للحدود وقطع ممرات النقل البري وبالتالي ستتسبّب خسائر كبيرة لشركات النقل وللزيائن، وهذا ما يجعل من مسارات النقل البرية الطويلة العابرة للدول ذات مستوى موثوقية أقل من النقل البحري .

سادساً: فيما يخص الجدوى، أثیرت شكوك حول قدرة هذا الطريق على استبدال أو حتى مُنافسة الطرق التقليدية القائمة لمسار التجارة الدولية، وبشكل خاص قناة السويس، التي يمر منها معظم بواخر الشحن التي تستغل بين آسيا وأوروبا. ويقر ناصر الأسدى، مستشار رئيس الوزراء المعنى بمتابعة المشروع وأحد أكثر المתחمسين له، بأنّ المشروع لا يمتلك الطاقة الاستيعابية لقناة السويس التي يقدر عدد الحاويات التي تعبّرها بـ 88 مليون حاوية سنوياً (مقارنة بـ 3.5 مليون حاوية عبر الطريق المقترن). ولذلك تقترح دراسة الجدوى أنّ هدف المشروع أن يكون مكملاً للقناة، خصوصاً مع الزيادة المحتملة في التجارة الدولية فُدّرت بـ 10-15% بين آسيا وأوروبا، والتي قد لا تتمكن قناة السويس من استيعابها.

سابعاً: ارتفاع أسعار التأمين بسبب مرور البضائع في منطقة تعانى من المشاكل الأمنية وعدم الاستقرار.

ثامناً: هناك تحديات مهمة قد تعرّض تنفيذ طريق التنمية ، أبرزها الفساد السياسي والمالي المستشري في العراق، والذي يضع علامات استفهام حول الأجندة الخفية لأى مشروع بتكاليف كبيرة، وإمكانية أن يتحوّل المشروع إلى مصدر لتمويل بعض الأحزاب والسياسيين المنتفذين وقطاع الأعمال الطفيلي في البلد.

تاسعاً: يشمل التشكيكُ قدرة أجهزة الدولة العراقية المعروفة اليوم بعدم كفاءتها وتغلغل المصالح الحزبية فيها، على رعاية مشروع بهذا الحجم والإشراف عليه دون التسبب بإهدار أموال طائلة، وباحتمال فشل تنفيذ بعض أعماله الأساسية. يضاف إلى ذلك، أنّ الحكومة العراقية لم توضح بعد مصادر الأموال التي ستُتفقّ على المشروع، وما إذا كانت قادرة على جذب استثمارات أجنبية كافية لإنسهام في تمويله. او ان المشروع سيمول من الموزنة العامة وخاصة في مرحلته الأولى التي تتطلب بناء و تملك البنى التحتية الأساسية من طرق وسُكُوك حديد (مما يعني ميزانية مالية تقترب من 17 مليار دولار)، الأمر الذي يثير تساؤلات حول إمكانية توفير هذه المبالغ، ونوع التسويات والصفقات التي يتطلّبها ذلك مع الأطراف السياسية بغية تمريرها.

عاشرًا: أن المشروع سيتطلّب تخصيصات كبيرة من الطاقة الكهربائية، خصوصاً أن القطارات المزمع تسييرها تعتمد بشكل أساسي على الكهرباء (ما لم يُتراجع عن ذلك لاحقاً)، فإن توفر هذه الطاقة سيكون في محل شك في ظل أزمة الكهرباء التي يواجهها البلد حالياً، رغم المشاريع الكبرى الأخرى التي تُقدّمت في قطاع الكهرباء التي شابها

فساد وهدر كبيرين.

ثالثاً: الدور الاستراتيجي لطريق التنمية... والفرص المتاحة للتنمية

إن مشروع (طريق التنمية) ليس مشروعًا جديداً، إذ جرى طرحه في سنوات ماضية تحت مسمى (القناة الجافة)، وتداولته الحكومات العراقية السابقة بمستويات متباعدة من الاهتمام، إلا أنه اكتسب مزيداً من الاهتمام إثر المشروع بمشروع بناء «ميناء الفاو الكبير»، الذي تنفذه شركة دايو Daewoo الكورية الجنوبية.

فمن وجهة نظر الحكومة العراقية ان طرح مشروع (طريق التنمية) هو لتحقيق أمرتين أساسيين:

أولهما: البحث عن مصدر دخل إضافي للاقتصاد العراقي يقلل من اعتماديه الشديدة على النفط، ويسمح بخلق فرص عمل وتنشيط الاقتصاد الداخلي.

الثاني: تعزيز الدور الجيو-اقتصادي للعراق، عبر استثمار موقعه الجغرافي بوصفه منطقة ربط بين الخليج وأسيا وأوروبا لتحقيق عوائد سياسية واقتصادية ولتعزيز مكانته الإقليمية، وهنا تكمن جاذبية المشروع، باعتباره يقوم على فرضية إنتاج العائد الاقتصادي عبر الاستثمار في الموقع الجغرافي.

لقد أنجزت شركة PEG الإيطالية دراسة جدوى للمشروع، وتولى مثل الشركة تلخيص منافعه في المؤتمر التي استضافته الحكومة العراقية في 27 مايو/أيار 2023 لمناقشة مشروع طريق التنمية المقترن من حكومة رئيس الوزراء محمد شياع السوداني. وضم المؤتمر وزراء النقل من دول الخليج وإيران وسوريا وتركيا والأردن.

وتبنت حكومة محمد شياع السوداني الترويج بقوة للمشروع بوصفه أكبر مشروع استراتيجي يتبنى البلد، ويستهدف تحقيق تنمية اقتصادية شاملة، ويوفر مصدرًا جديداً للدخل الوطني، وتقدر التكلفة الإجمالية للمشروع بـ 17 مليار دولار، على أن ينفذ على مراحل عدة ينتهي عام 2050.

تقوم الفكرة الأساسية للمشروع على ربط ميناء الفاو الكبير بشبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية التي تمتد شماليًا على طول الجغرافيا العراقية لتصل إلى نقطة

في شخابور الحدودية مع تركيا، بحيث تكون هذه الشبكة قناة تمر عبرها السلع والبضائع القادمة من آسيا إلى أوروبا وبالعكس، وعلى أساس أن تركيا ستكون الممر باتجاه أوروبا، فإن الطريق سيوفر حوالي 15 يوماً من المدة الزمنية لشحن البضائع بين شرق آسيا وشمال أوروبا.



وبحسب المصادر الحكومية العراقية، فإن الأمر لن يقتصر على إقامة شبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية، بل ستنشئ مدنًا صناعية ومنشآت خدمية على طول مسار الطريق الذي اختير له أن يسير خارج مراكز المدن عبر الصحراء أولاً، للاستفادة من سهولة النضاريس وغياب المناطق الوعرة وانتفاء الحاجة للاتفاق المكلفة، وثانياً، لتحفيز هجرة سكانية خارج المناطق الحضرية الواقعة على الأنهر بسبب ما سيخلق من فرص عمل مرتبطة بالمشروع. لذا فإن حكومة السودان تطرح «طريق التنمية» بوصفه مشروعًاً تنمويًّاً متعدد الأبعاد، ستكون له آثارًا كبيرة في الواقع الاقتصادي العراقي.

وهنا سنبيّن أهم الفرص المتاحة للنهوض بالاقتصاد العراقي وتنميته:

1. سيحقق هذا المشروع تنوعًا في الاقتصاد المحلي، وهذا ما يحتاج إليه العراق بشدة، وسيخلق فرص عمل جديدة للشباب، فقد قدرت الحكومة بشكل مبدئي عائدات هذا المشروع وووجدت أنها ستصل إلى ما يقرب 5 مليارات دولار أمريكي سنويًا.

2. خلق مشاريع في المحافظات التي ستمر بها خطوط السكك الحديدية، والتي

ستؤدي إلى عكس اتجاه الهجرة الداخلية بعيداً عن العاصمة، وتعزيز القطاع الخاص المنهار في الكثير من المحافظات.

3. طريق التنمية بما يحمله من منصات للعمل، وقيمة مضافة للنواتج القومية والمحلية، ورافعات اقتصادية، هو خطة طموحة ومدروسة لتغيير الواقع نحو بنية اقتصادية متينة.

4. يعد ركيزة للاقتصاد المستدام غير النفطي، وعقدة ارتباط تخدم جيران العراق والمنطقة.

5. سيكون طريق التنمية شرساناً اقتصادياً، وفرصة واعدة للتقاء المصالح والتاريخ والثقافات وبصمة إيجابية تنقل شعوب المنطقة إلى مرحلة من التكامل والاستقرار لمواجهة التحديات.

6. هذا المشروع الحيوي الاستراتيجي الواعد سيربط الشرق بالغرب ويربط موانئ العراق مع الموانئ التركية وكذلك إلى الدول الأوروبية ومنها إلى دول القوقاز.

7. المشروع سيكون من خطين مزدوجين، خط سككي وخط بري دولي سريع، وستكون على الخطين حركة اقتصادية تتعشّق اقتصاد المحافظات التي يمر بها وهي تقريباً أكثر من 10 محافظات، فضلاً عن المدن الصناعية والسكنية ومناطق ترفيهية.

8. المشروع سيوفر فرص عمل لأكثر من 100 ألف فرصة عمل للشباب العراقيين، وربما يتزايد هذا العدد بعد إنجاز هذا الطريق بالكامل. مما يمثل قفزة نوعية نحو توظيف واستثمار ما يتمتع به العراق من مزايا، الموقع الجيوسياسي والقدرات والثروات الطاقية والزراعية والمعدنية والبشرية، بما يعزز من مكانته على خريطة الاقتصاد العالمي وشبكة المواصلات وسلالس التوريد وطرق التجارة دولياً.

9. تطوير قطاع النقل المتهالك، والذي سيجلب معه نهضة في قطاعات الصناعة والزراعة والسياحة وغيرها من القطاعات التي عانت في الأربعين سنة الماضية.

10. ستبني مدن صناعية قريبة من هذا الطريق، ومدن سكنية جديدة تبعد عن مراكز المدن الكبرى من 10 إلى 20 كيلومتراً على الأقل، تستوعب عدداً كبيراً من السكان في ظل الكثافة السكانية التي أدت إلى أزمة سكنية في العراق.“.

11. إلى جانب الاتعاش التجاري، إذ سيوفر هذا الطريق آلاف من فرص العمل، لاسيما

- بعد أن تتحول الفاو إلى مدينة صناعية كبيرة قد تُنقل إليها بعض المصانع الدولية.
12. كما سيصب المشروع الضخم كذلك في مصلحة قطاع المياه في العراق، حيث يتضمن خطة لتحلية مياه البحر، في الوقت الذي يشهد فيه العراق أزمة شملت مياه الشرب، ومواجهة آثار التغير المناخي.
13. وضع حد للنقص في الكهرباء لا سيما عبر إنهاء «حرق الغاز» المصاحب لإنتاج النفط واستخدامه في إنتاج الكهرباء، ويطمح العراق كذلك إلى تأمين ثلث إنتاجه الكهربائي من مصادر طاقة متعددة بحلول العام 2030، وفق الحكومة. فقد وقّعت بغداد اتفاقيات عدّة لبناء محطات طاقة شمسية، لا سيما مع شركة «توتال إنرجي» الفرنسية و«مصدر» الإماراتية.
14. أما من الناحية السياسية، ان تحقيق مشروع بهذه القوّة سيعزّز دور الحكومة بعد حالة عدم الرضى الشعبي على مجمل العملية السياسية، وكسب ثقتهن فيما يخص تنفيذ وعوده وخلق فرص عمل للشباب وتنويع الاقتصاد المحلي.

المحتويات

مقدمة المركز	5
طريق التنمية وتداعياته على التوزانات الإقليمية في المنطقة أ.م.د عmad جاسم محمد	7-18
أنعكاسات طريق التنمية على دول مجلس التعاون الخليجي أ.د. جاسم يونس الحريري	19-26
طريق التنمية الاستراتيجي وأثره على الاقتصاد العراقي ..	
د. علي عبد الكريم الجابري	27-36

