

مركز البيان للدراسات والتخطيط  
Al-Bayan Center for Studies and Planning



# العمر الاقتصادي وطريق التنمية التحديات والتنافسات

علي نجات





الممر الاقتصادي وطريق التنمية: التحديات والتنافسات  
سلسلة اصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط / قسم الابحاث  
/ الدراسات السياسية  
الاصدار / ورقة بحثية  
الموضوع / السياسة الداخلية والخارجية، شؤون إقليمية ودولية  
علي نجات / كاتب وباحث أكاديمي، متخصص في شؤون الشرق الأوسط.

#### عن المركز

مركز البيان للدراسات والتخطيط مركز مستقل، غير ربحي، مقره الرئيس في بغداد، مهمته الرئيسية -فضلاً عن قضايا أخرى- تقديم وجهة نظر ذات مصداقية حول قضايا السياسات العامة والخارجية التي تخص العراق بنحو خاص، ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام. ويسعى المركز إلى إجراء تحليل مستقل، وإيجاد حلول عملية جليّة لقضايا معقدة تهتمّ الحقلين السياسي والأكاديمي.

#### ملحوظة:

لا تعبّر الآراء الواردة في المقال بالضرورة عن اتجاهات يتبناها المركز، وإنما تعبّر عن رأي كاتبها.

حقوق النشر محفوظة © 2024

[www.bayancenter.org](http://www.bayancenter.org)

[info@bayancenter.org](mailto:info@bayancenter.org)

Since 2014

## المقدمة

في ظل التطورات الدولية المتلاحقة التي تؤثر على موقع القوى في النظام الدولي وكذلك المحاور الإقليمية والدولية الراهنة، أعلن العديد من المنظرين أن مفهوم القوة وأدواتها تغير، فالدول لم تعد تقاس بالمعايير التقليدية كما كان في الماضي. بل يتم دراسة معايير جديدة كموقع الدول وخصائصها الجيوسياسية فيما يتعلق بخريطة التجارة العالمية والممرات اللوجستية، وخاصة الممرات التي تحول الحركة الاقتصادية العالمية والتجارة البحرية.

ومع الأزمات الدولية المتكررة في السنوات الأخيرة، وفي إطار البحث عن بدائل جديدة لطرق وممرات العبور التجارية، أدركت دول العالم أن إنشاء ممرات تنموية فكرة قيمة وجديرة بالاهتمام في تسهيل حركة التجارة ونقل وتبادل البضائع وتوفير الوقت والمال، وتعزيز المكانة الدولية والاقتصادية. وقد حظيت مشاريع تحويل الحدود إلى ممرات تصل بين الدول والقارات اهتماماً مؤخراً، إذ أنها تمثل تحولاً مهماً في التعاون الإقليمي، حيث تسهم في تعزيز التواصل والتجارة بين الدول والقارات المختلفة، وتهدف إلى إنشاء ممرات فعّالة من حيث التكلفة لنقل البضائع وتسهيل حركة الأشخاص والاستثمارات عبر الحدود، فضلاً عن أهميتها في إنشاء شبكات اقتصادية متكاملة في مختلف المناطق الإقليمية، وتفتح أبواباً جديدة لفرص الاستثمار والتجارة الدولية. بالإضافة إلى ذلك، فإنها تعزز الاستقرار السياسي من خلال تعزيز الارتباطات الاقتصادية بين الدول وتعزيز التفاهم والتعاون المشترك.

وفي غضون ذلك، استضافت العاصمة العراقية بغداد، في أيار/ مايو 2023، مؤتمراً إقليمياً وقد خُصص المؤتمر بشكل أساسي لطرح خطة الحكومة العراقية لإنشاء طريق التنمية، وهو مشروع استراتيجي ضخم يهدف إلى جعل العراق ممراً لانتقال البضائع والسلع بين آسيا وأوروبا. ومن ناحية أخرى، وقّعت الولايات المتحدة والسعودية والإمارات والهند وفرنسا وألمانيا وإيطاليا والاتحاد الأوروبي، على هامش قمة العشرين التي عقدت في نيودلهي في أيلول/ سبتمبر 2023، مذكرة تفاهم لإنشاء ممر اقتصادي يربط الهند بالشرق الأوسط وأوروبا، ويشمل الممر بناء خطوط للسكك الحديدية وأنابيب لنقل الطاقة، وكابلات لنقل البيانات. ولكل من هذين الممرين المهمين أهداف ودوافع محددة متشابهة ومتعاكسة في نفس الوقت. ولذلك فإن الهدف الأساسي لهذه الورقة البحثية هو الإجابة على هذين السؤالين: ما هي التحديات التي تواجه الممر الاقتصادي وطريق التنمية؟ وما هي آثار وعواقب تفعيل الممر الاقتصادي على طريق التنمية؟





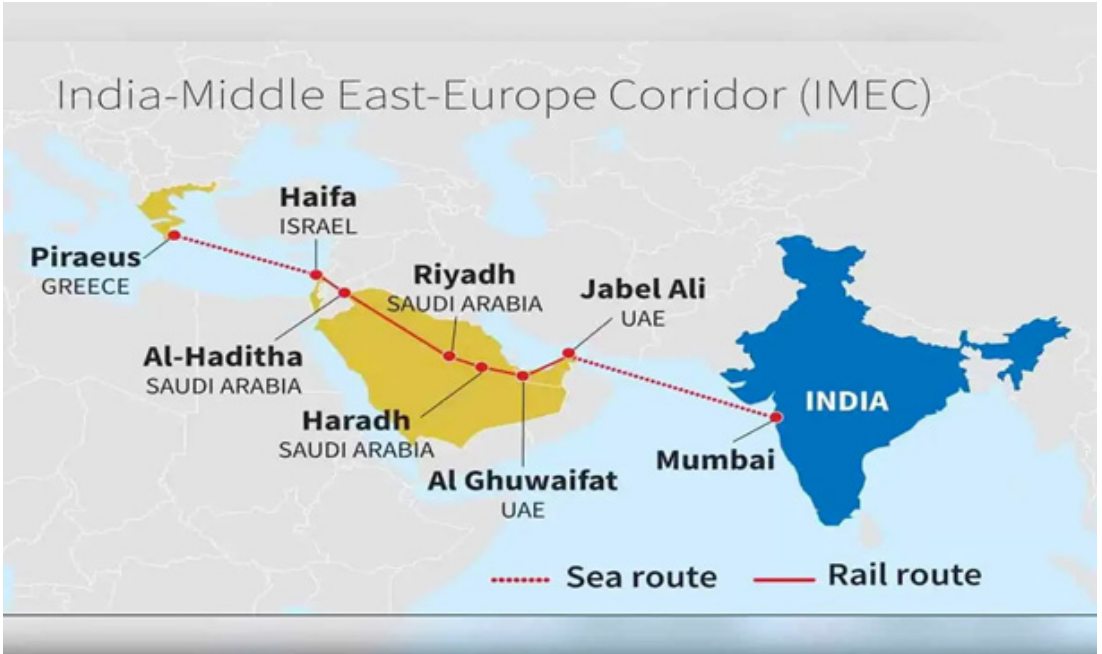
## الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا

وقعت الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة والهند وفرنسا وألمانيا وإيطاليا والاتحاد الأوروبي، على هامش قمة العشرين التي عقدت في نيودلهي في أيلول / سبتمبر 2023، مذكرة تفاهم لإنشاء ممر اقتصادي يربط الهند بالشرق الأوسط وأوروبا، ويشمل الممر بناء خطوط للسكك الحديدية وأنابيب لنقل الطاقة، وكابلات لنقل البيانات. ويعد هذا المشروع، الذي وصفه الرئيس الأميركي جو بايدن بـ«التاريخي»، بمنزلة رد أميركي على مشروع الحزام والطريق الذي طرحته الصين عام 2013، والذي يُنظر إليه في الغرب على أنه مشروع جيوسياسي بغطاء اقتصادي - تنموي يهدف إلى مد نفوذ الصين عبر آسيا وأفريقيا وأوروبا. ويهدف المشروع الأميركي أيضاً إلى تثبيت منطقة الشرق الأوسط منطقة نفوذ أميركية في مقابل محاولات الصين اختراقها، وكذلك دمج إسرائيل في المنطقة العربية، وتعزيز موقع الهند في مواجهة الصين.<sup>1</sup>



1. وحدة الدراسات السياسية، «ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا: مشروع أميركي لمواجهة الصين والتطبيع بين العرب وإسرائيل»، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 14 سبتمبر 2023، ص 2.

تتمحور فكرة المشروع الذي تدعمه الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي حول ربط الهند بأوروبا عبر الشرق الأوسط، بما يخفض التكاليف اللوجستية للنقل، بنحو 40 في المئة، ويعزز فرص التنمية في المنطقة التي يشملها. ويتكون المشروع من ممرين: هما الممر الشرقي ويربط الهند بالدول الخليجية، والممر الشمالي الذي يربط الدول الخليجية بأوروبا عبر الأردن وإسرائيل.



ومنذ كانون الثاني/يناير 2023 بدأت الولايات المتحدة بإجراء محادثات مع الهند والسعودية والإمارات وإسرائيل؛ حيث وضعت إدارة بايدن رؤية لتطوير ممرات اقتصادية، من خلال طرح استراتيجية للاستثمار عبر قطاعات متعددة، للاستفادة من التأثيرات الأوسع لتعزيز التنمية الاقتصادية وتأمين سلاسل التوريد العالمي، وتعزيز التواصل الإقليمي. وقد جاء الإعلان عن المشروع على ما يبدو حصيلة لهذه المحادثات التي جرت خلف أبواب مغلقة.

وتعدّ هذه المحادثات امتداداً لاتفاقيات الرباعية التي جرى التوصل إليها عام 2022 في إطار صيغة مجموعة I2U2 التي ضمت، إلى جانب الولايات المتحدة، الهند وإسرائيل والإمارات. وعقد بايدن أثناء زيارته لإسرائيل، في تموز/يوليو 2022، اجتماعاً افتراضياً ضم إليه قادة الدول الثلاث.

ورغم أن البيان المشترك الذي صدر عن الاجتماع أكد أن الهدف من إنشاء المجموعة هو التركيز على نحو خاص على الاستثمارات المشتركة والمبادرات الجديدة في مجالات المياه والطاقة والنقل والفضاء والصحة والأمن الغذائي، فإنه كان واضحاً وجود أهداف استراتيجية وراء تأسيس المجموعة التي صارت تعرف باسم I2U2 . وأشار الناطق باسم الخارجية الأميركية، نيد برايس، إلى أن النقاشات بين الأطراف الأربعة تناولت تعميق التعاون الاقتصادي والسياسي في الشرق الأوسط وآسيا، بما في ذلك، التجارة، وتغير المناخ، والطاقة والأمن البحري.<sup>2</sup>

يمثل مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا ذروة الأفكار والجهود الأميركية، لتحدي الصين، ووقف تمددها في منطقة حيوية للمصالح الأميركية. وتسعى الولايات المتحدة من خلاله إلى تحقيق جملة من الأهداف، أبرزها الحفاظ على مناطق نفوذها أمام التمدد الصيني وتقديم نفسها شريكاً ومستثمراً بديلاً للدول النامية من خلال مجموعة العشرين. كما تسعى إلى إعطاء جهود التطبيع بين السعودية وإسرائيل دفعة، على الرغم من أن جيك سوليفان، مستشار الأمن القومي الأميركي، نفى وجود صلة خاصة بين المشروع ومحادثات التطبيع الجارية بين إسرائيل والسعودية، لكن الرهان، بحسب قوله، أن جميع المشاركين والجهات الراعية قادرين على العمل لتحقيق التكامل الإقليمي.

ورغم الحماسة التي رافقت إطلاق المشروع، فإن شكوكاً تحيط به؛ إذ لا توجد حتى الآن تفاصيل كثيرة عن التمويل أو الإطار الزمني، مع أنه جرى التأكيد على أن المسؤولين في البلدان المعنية سيضعون في غضون 60 يوماً خطة عمل وجدولاً زمنياً لتنفيذ المشاريع، بما فيها ربط شبكات الطاقة، ومد الكابلات البحرية والبرية، وتوفير المزيد من الاتصالات الرقمية.<sup>3</sup> في الواقع، لم تحظ التجارب السابقة بخصوص مشاريع البنية التحتية الطموحة، عبر الحدود في المنطقة العربية، سوى بالقليل من النجاح، كما أن مشروع شبكة السكك الحديدية المخطط لها بطول 2117 كيلومتراً التي تربط الدول الست الأعضاء في مجلس التعاون لم يحرز تقدماً كبيراً

2 . وحدة الدراسات السياسية، «الرباعية الأميركية - الإسرائيلية - الهندية - الإماراتية: خلفيات التحالف وأهدافه»، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 19 يوليو 2022، ص 1.  
3 . علاء المنشاوي، «الممر الاقتصادي.. طموحات كبيرة ومشروع سيغير الشرق الأوسط»، العربية.نت، 11 سبتمبر 2023، على الرابط:



على الرغم من إطلاقه قبل عقد من الزمن. لكن في جميع الأحوال، يعدّ مشروع الممر الرابط بين منطقة المحيط الهندي والشرق الأوسط وأوروبا مؤشراً جديداً على مدى تصاعد المنافسة الجيوسياسية بين الهند والصين، وتزايد الصراع على النفوذ بين الصين والولايات المتحدة في مجال التكنولوجيا والتجارة والنفوذ الإقليمي والعالمي.<sup>4</sup>

### يواجه مشروع الممر الاقتصادي مجموعة من التحديات الجيوسياسية والجيواقتصادية والتنظيمية، والتي يمكن عرضها على النحو التالي:

**التحديات الجيوسياسية:** إحدى التحديات الرئيسية أمام تقدم الممر الاقتصادي هي العقبات في العلاقات بين المملكة العربية السعودية وإسرائيل. فمن الوارد أو المحتمل تعثر اتفاق المبادرة بسبب البُعد السياسي المتعلق بشعبية العلاقات الاقتصادية غير الرسمية، لأن هذا الوضع قد يخلق مجموعة من التحديات القانونية واللوجستية والتنظيمية والمرتبطة بقدرة الشركات السعودية على العمل في إسرائيل، والاتصال المباشر بين البنية التحتية السعودية والإسرائيلية وامتداد المشاريع الناتجة عن مبادرات الاستثمار المشتركة من قبل الدول الأعضاء دون وجود علاقات رسمية بين الجانبين. بالإضافة إلى ذلك، هناك تحديات سياسية داخلية كبيرة في الأردن، والمتمثلة في الرفض الداخلي الأردني للتطبيع الاقتصادي مع إسرائيل، والذي من المتوقع تصاعده، إذا لم يحصل الفلسطينيون على مكاسب وضمانات ملموسة في سياق أي اتفاق تطبيع سعودي - إسرائيلي.<sup>5</sup>

بالإضافة إلى ذلك، ينافس الممر الاقتصادي المقترح «الطريق الصين»، وهو من جهة يتيح لبعض الأطراف، على غرار السعودية، تنويع خياراتها والاستفادة من المشروعين بما يخدم مصالحها الاقتصادية، سواء كمنتج أو مستهلك أو ترانزيت، ولكن في المقابل ستحدث تجاذبات بين القوى الأخرى المتنافسة، فالأرجح خلال السنوات المقبلة سيجري تدشين تحالفات ومنظمات جديدة على خلفية تطورات خريطة الممرات العالمية، وسيترتب عن ذلك تنافس يحاول فيه كل تحالف إضعاف المشاريع المنافسة له بمختلف الأدوات والأساليب، مما قد يحول دون تحقيق المشروع لأهدافه.

4 . وحدة الدراسات السياسية، «ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا: مشروع أميركي لمواجهة الصين والتطبيع بين العرب وإسرائيل»، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 14 سبتمبر 2023، ص 5.  
5 . وحدة الدراسات الآسيوية، «التنافس التكاملي: ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا ومبادرة الحزام والطريق»، مركز الإمارات للسياسات، 4 أكتوبر 2023، ص 7.

كثير من الأطراف العالمية ترى نفسها متضررة من الممر المقترح، حال تنفيذه، مثل الصين وإيران وتركيا وغيرها، وهذه الدول منفردة أو مجتمعة لديها القدرة على خلق أطر تعاون بديلة، كما ستكون للمشروع انعكاسات على التحالفات السياسية القائمة، بحيث تدفع الأطراف المتضررة للبحث عن مصالحها مع قوى أخرى، وفي ظل التنافس مع المشروع الصيني فإن البدائل قد تكون متوفرة ومستعدة لتقديم امتيازات لإفشال الممر الهندي - الشرق أوسطي - الأوروبي. ومهما حاولت أطراف المشروع حصره في إطار الحسابات الاقتصادية، فإن فصله عن الأبعاد السياسية سيكون في غاية الصعوبة، وبعد غياب الرئيسين الصيني والروسي عن اجتماعات قمة العشرين أحد مؤشرات تأثير السياقات الجيوسياسية، إذ يُعدُّ المشروع في أحد أبعاده تهديداً غير مباشر لمصالح الصين وروسيا، كونه يتيح طرفاً جديدة تنافس الطريق الصيني، ومن شأنها تزويد أوروبا بالطاقة، مما يخضع من أهميتها الجيوسياسية بالنسبة لروسيا وقدرتها على توظيف البُعد الجيواقتصادي في تنافسها مع أوروبا، كما حدث عند بداية الحرب مع أوكرانيا، ولا يُستبعد من هذا المنطلق أن تستغل استياء الأطراف المتضررة والدخول معها في تحالفات ترمي من ورائها إلى تقويض فرص نجاح الممر المقترح.<sup>6</sup>

أعلنت العديد من الدول معارضتها للممر الاقتصادي مثل مصر وتركيا وإيران، وهو ما قد يتطور إلى تفاهات مشتركة ضده. فقد تحوّل مشروع الممر إلى منصة أمنية/عسكرية للدول المشاركة فيه مستقبلاً، إذ قد يعظم هذا السيناريو من الشكوك حول نوايا القوى الراعية له، وهو ما ينزع عنه المصداقية ويحوّله إلى أداة من أدوات تنافس القوى العظمى.<sup>7</sup> وقد عبّرت أنقرة عن موقفها من الممر المقترح بتصريح رسمي للرئيس رجب طيب أردوغان يعارض فيه فكرة الممر، الذي بصيغته الراهنة يتجاوز تركيا، واعتبر أردوغان بلاده «الأكثر ملاءمة لحركة المرور من الشرق إلى الغرب»، معارضاً مقترح الممر بشكل واضح، بقوله: «لن يكون ذلك الممر دون تركيا، والخط الأكثر ملاءمة لحركة المرور من الشرق إلى الغرب هو الخط العابر من تركيا»، وأعاد تأكيد مقترح سابق بإنشاء ممر بديل يربط دول الخليج بأوروبا عبر العراق وتركيا تحت اسم «طريق التنمية»، وهو ما حاول أردوغان شخصياً ترويجه خلال جولته الأخيرة في بعض دول مثل السعودية والإمارات وقطر.<sup>8</sup>

6 . مجموعة باحثين، «الممر التجاري العالمي الهندي-الشرق أوسطي-الأوروبي.. الفرص والتحديات»، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، 5 أكتوبر 2023، ص 27.

7 . وحدة الدراسات الآسيوية، المصدر السابق.

8 . «أردوغان: تركيا الأكثر ملاءمة للممر الاقتصادي بين الهند وأوروبا»، العربى الجديد، 11 سبتمبر 2023، على الرابط:





وتنظر باكستان إلى مسألة عدم تضمينها في الممر المقترح برية وتوجس لاعتبارات تتعلق بمساعي حكومتها إلى فتح الحدود والتجارة مع الهند بُغية جعل إسلام آباد مركزاً للنقل اللوجستي والتجاري في قلب المشاريع اللوجستية والتجارية العالمية المتعددة، كما تتعلق أيضاً بخشية باكستان من تأثرها سلباً بالانعكاسات المحتملة على مستقبل المشروع الصيني العابر للحدود «الحزام والطريق»، إذ تُعدُّ باكستان ضمن المشروع الصيني. وفي سياق تنامي العلاقات الهندية الخليجية وتعزيزها بمشاريع ربط اقتصادية طموحة، فهو تقارب لا تفضله باكستان، خشية التأثير في علاقتها الثنائية مع الدول الخليجية الفاعلة، لا سيّما في ظل التنافس التاريخي بين إسلام آباد ونيودلهي في جذب الدول الخليجية إلى طرف على حساب آخر.

وقد أثار الممر المقترح جدلاً بشأن مدى تأثيره في مستقبل قناة السويس المصرية، التي تربط الشرق بأوروبا، ويمر من خلالها قرابة 13 بالمئة من التجارة العالمية، وهي نسبة لا يُستهان بها قياساً بباقي الممرات الدولية، مع مرور نحو 22 بالمئة من تجارة الحاويات العالمية. كما عدّت إيران الممر المقترح على أنه ممر إضافي لجملة ممرات عالمية عديدة تحيط موقعها الجغرافي، غير أن عبوره بدول مجاورة دون مشاركتها فيه ما هو إلا استبعاد لإيران من مسارات الممر.<sup>9</sup>

التحديات الجيواقتصادية: يمثل عامل التكلفة المالية المرتفعة لمثل هذه الممرات تحدياً مهماً أمام تقدمه، خصوصاً في أوقات الكساد الاقتصادي أو تراجع أسعار النفط عالمياً، ونحن نتحدث هنا عن ضرورة توفير مئات المليارات من الدولارات لجلب أعداد كبيرة من القطارات الحديثة ومدّ خطوط سكك حديدية وتركيب كابلات كهربائية وأنايب نقل الطاقة وخطوط ألياف رقمية تمتد لآلاف الكيلومترات، علاوةً على تطوير البنى التحتية البحرية والبرية على طول الممر، الأمر الذي يحتاج إلى وضع خطط مالية وزمنية محددة وواضحة لضمان التزام تنفيذ هذا المشروع الحيوي.

9 . مجموعة باحثين، المصدر السابق.



كذلك، نقل البضائع عبر القطارات، وإن كان أسرع ويختصر الوقت، فليس بالضرورة أن يكون أقل تكلفة، بالمقارنة بالنقل البحري للحاويات الذي يمثل 90 بالمئة من حجم التجارة العالمية، لكون النقل البحري يشحن كميات هائلة من الحاويات في الناقل الواحدة، مما يقلل من تكلفة نقل الحاوية الواحدة مقارنة بالقطار، إضافة إلى الحاجة إلى التفريغ والشحن مرتين إضافيتين حال تنفيذ الممر المقترح، الأولى في موانئ دول الخليج بعد الوصول من الهند، والثانية في الميناء الإسرائيلي قبل التوجه نحو القارة الأوروبية، والعكس كذلك.<sup>10</sup>

التحديات التجارية والتنظيمية: قد تكون التوقعات حول تقليل مدة نقل البضائع عبر الممر بـ40 بالمئة، والكلفة بـ30 بالمئة، مقارنة بقناة السويس مبالغاً فيها. يستند هذا التقدير إلى كلفة التحميل والتفريغ في كل ميناء على حدة والوقت المستغرق في هذه العملية، فضلاً عن رسوم العبور المستقبلية في كل دولة. وفيما يتعلق بالتمويل فلم يُكشَف بعدُ عن الداعمين الماليين الرئيسيين، لذا لا تزال ثمة حاجة إلى محادثات مكثفة حول توفير التمويل اللازم للمشروع بما يحقق مكاسب اقتصادية لجميع الأطراف. لكن، في المجمل، لا يتوقع الاعتماد على مبادرة «الشراكة العالمية للبنية التحتية والاستثمار»، التي تستند، على عكس مبادرة الحزام والطريق، إلى القطاع الخاص بوصفه محركاً تمويلياً مركزياً، وسيحتاج المشروع إلى تدخل الحكومات في الدول المشاركة.

كما يتوقف نجاح المشروع بالأساس على تعافي حركة التجارة العالمية، وزيادة الطلب على السلع الهندية في الأسواق الخليجية والإسرائيلية والأوروبية. وإذا لم تتحول هذه الحسابات إلى واقع، قد يفقد مشروع الممر جدواه الاقتصادية. بالإضافة إلى ذلك، الأولويات السياسية والاقتصادية المحلية الحساسة، من قبيل الوصول العادل إلى الأسواق، والقوانين المنظمة لقواعد المنشأ، وآليات تسوية المنازعات، وحماية الصناعات المحلية. وتشكل هذه القضايا نقاطاً شائكة في المفاوضات التجارية في الهند والاتحاد الأوروبي (وهي قضايا أعاققت في السابق انضمام الهند إلى تحالف الشراكة الاقتصادية الإقليمية الشاملة في شرق آسيا). إلى جانب ذلك، ينبغي أيضاً مواءمة اللوائح الضريبية والإجراءات الجمركية.

10 . مجموعة باحثين، «الممر التجاري العالمي الهندي-الشرق أوسطي-الأوروبي.. الفرص والتحديات»، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، 5 أكتوبر 2023، ص 27.



**التحديات الأمنية:** التحدي الهام الآخر الذي يواجه الممر الاقتصادي هو مسألة الأمن. طول الممر قد يواجه بعض التحديات الأمنية، فالممر قلبه منطقة الشرق الأوسط المحملة بأزمات وصراعات، منها صراعات محتدمة بين بعض الدول المشاركة وأطراف إقليمية أو دولية أخرى مثل الصراع بين إسرائيل وإيران وبين إسرائيل وفصائل المقاومة، وبالتالي قد تكون أجزاء من الممر في مرمى أهداف إيران وحلفائها، حال أي مواجهات محتملة، كما تتقاطع حوله مصالح عديد من الفواعل الإقليمية والدولية القابلة للتصعيد في أي وقت لحماية تلك المصالح. ومن بين التحديات أيضاً أن المواجهة والتنافس بين داعمي الممرات المتنافسة لا تقتصر عليهما بشكل مباشر، إذ يمكن أن تفتح جبهات في مناطق مختلفة يكون الهدف الحقيقي منها هو ضرب أحد الممرات للآخر، خصوصاً أن الهند والصين تتدخلان في بعض مناطق النفوذ في آسيا.<sup>11</sup>

### مشروع طريق التنمية

استضافت العاصمة العراقية بغداد، في 27 أيار/مايو 2023، مؤتمراً إقليمياً لوزراء النقل لدول الخليج وإيران وسوريا وتركيا والأردن، فضلاً عن ممثلين من الاتحاد الأوروبي والبنك الدولي. وقد خُصص المؤتمر بشكل أساسي لطرح خطة الحكومة العراقية لإنشاء ما تسميه بـ «طريق التنمية»، وهو مشروع استراتيجي ضخم يهدف إلى جعل العراق ممراً لانتقال البضائع والسلع بين آسيا وأوروبا.

وفي افتتاح هذا المؤتمر أكد رئيس الوزراء العراقي الأهمية الحاضرة والمستقبلية لمشروع طريق التنمية، وترابط أسباب التكامل الاقتصادي لدول المنطقة، مع المصالح والشراكات التي سيعززها مسار الطريق، وكلّ المشروعات المرتبطة به، إذ سيكون حجر الزاوية لاقتصاد مستدام لا يعتمد على النفط، ويسهم في التكامل الإقليمي. والمشروع عبارة عن طريق وخط سكك حديد يصل الدول الخليجية بالحدود التركية بطول 1200 كيلومتر، يطمح العراق عن طريقه للتحويل إلى خط أساسي لنقل البضائع بين الشرق الأوسط وأوروبا.<sup>12</sup>

11 . المصدر السابق.

12 . علي نجات، «موقف إيران من الممرات الجديدة: طريق التنمية نموذجاً»، سلسلة إصدارات، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 7 مايو 2024.



وفي نيسان/ أبريل 2024، وُقِع في بغداد اتفاق رباعي للتعاون على بناء المشروع، بمشاركة وزراء النقل والطاقة لدول العراق وتركيا وقطر والإمارات، بحضور رئيس الحكومة العراقي، محمد شياع السوداني والرئيس التركي، رجب طيب أردوغان.

يتضمن المشروع خطاً برياً وآخر للسكك الحديدية، إذ يهدف المشروع إلى نقل البضائع من موانئ العراق في البصرة، إلى تركيا، مروراً بمحافظات البصرة ثم ذي قار والقادسية، وواسط ثم باتجاه العاصمة بغداد، ومنها إلى صلاح الدين وكركوك ونيوى وصولاً إلى المثلث العراقي التركي السوري من جهة منطقة فيشخابور، علاوةً على أن المشروع سيتضمن بناء حوالي 15 محطة قطار على طول الطريق، بما في ذلك المدن الرئيسية في البصرة وبغداد والموصل، وحتى الحدود مع تركيا، ومن ثم إلى أوروبا ومنطقة القوقاز، ليتحول بذلك العراق من خلال المشروع إلى محطة رئيسية للتجارة ومحطة نقل بين آسيا وأوروبا، أي سيكون بمثابة أداة لربط تجارة شرق العالم بغربه.





يشمل المشروع الطموح خطاً للسكة الحديدية يبدأ من ميناء الفاو الموسع، وصولاً إلى منفذ فيشخابور على الحدود مع تركيا، بطول 1175 كم؛ وفي محاذاته يكون هناك طريق بري سريع بطول 1190 كم. في الجانب التركي، سيمتد خط السكة الحديد بطول 2088 كم، والطريق البري بطول 1922 كم، بداية من المعبر الحدودي مع العراق إلى مدينة شانلي أورفا في الجنوب التركي، وصولاً إلى ميناء مرسين على المتوسط.

تُشير التقديرات الرسمية العراقية إلى أن تكلفة المشروع قد تبلغ قرابة 17 مليار دولار، بحيث تكون 10 مليارات منها لشراء قطارات كهربائية سريعة، كما سيتم إنفاق المتبقي منها من أجل مد خطوط سكك الحديد بطول 1200 كيلومتر، بالإضافة إلى الإعلان أنه سيتم الانتهاء من المرحلة الأولى من المشروع بحلول عام 2028، على أن يتم إنجاز المرحلة الثانية في 2038 والثالثة في 2050، وقد وصلت نسبة إنجازه حالياً إلى 40 بالمئة من نقطة انطلاقه في ميناء الفاو الكبير، هذا بالإضافة إلى أنه من المتوقع أن تصل الأرباح السنوية للمشروع حوالي 4.850 مليار دولار سنوياً، فضلاً عن توفيره لفرص عمل لقطاع عريض من الشباب قد تصل لقرابة 100 ألف فرصة عمل.

وعلى الرغم مما أعلنه رئيس الوزراء العراقي محمد شيّاع السوداني أثناء المؤتمر من أن المشروع ركيزة للاقتصاد المستدام غير النفط، والتوجه نحو بنية اقتصادية متينة من خلال تعاون وشراكة إقليمية موسعة، فإن المشروع قد يواجه العديد من التحديات، وهو ما يمكن تناوله في الآتي:

التحديات السياسية: أثارت حملة حكومة السوداني الرامية إلى تسويق مشروع طريق التنمية داخل البلاد وخارجها اعتراضات أو تحفظات. فقد شكك بعض الخبراء في الجدوى العملية للمشروع وفي قدرته على خفض تكاليف النقل الدولي، نظراً إلى الوضع الأمني المضطرب في العراق، والذي يفرض أقساطاً تأمين مرتفعة على الشركات. ويجادل آخرون بأن الدولة العراقية تعاني من انعدام الفعالية ومن الفساد المستشري بحيث تعجز عن إدارة مشروع كبير مثل طريق التنمية بشكل سليم. فقد يحول غياب التنسيق بين مؤسسات الدولة دون تنفيذ خطة عمل معدة جيداً. لقد كان أداء الحكومات المتعاقبة بعد العام 2003 سيئاً في إدارة مشاريع البنية التحتية الكبرى، كما ظهر في أزمة الكهرباء المزمنة، على الرغم من إنفاق أكثر من 15.5 مليار دولار لإصلاح قطاع الكهرباء على مدى عقد من الزمن.



لذا، قد يلحق انعدام الفعالية والافتقار إلى المهارات اللازمة لإنجاز طريق التنمية وإدارته ضرراً بالغاً بالمشروع. على سبيل المثال، لفت النائب العراقي عامر عبدالجبار إسماعيل الذي شغل سابقاً منصب وزير النقل، إلى أن الشركة العامة لموانئ العراق تعتزم شراء معدّات تفريغ وتحميل تقليدية لميناء الفاو، على الرغم من توافر تقنيات أحدث وأكثر تماشياً مع الموانئ الذكية. وقد ساهمت السياسة أيضاً في حالة الالايقين السائدة. فبعض الأحزاب متردّدة في تخصيص ميزانية كبيرة لتنفيذ مشروع طريق التنمية، ويُعزى ذلك جزئياً إلى الخوف من أن يعزّز ذلك موقع السوداني على حساب القوى السياسية الأخرى. ويخشى بعض المراقبين أيضاً من إمكانية أن تُغري المخصّصات المالية الضخمة الأحزاب السياسية وتدفعها إلى محاولة الحصول على جزء من هذه الأموال من خلال عقود ثانوية مشبوهة.<sup>13</sup>

**التحديات الاقتصادية:** تواجه الحكومة العراقية تحديات كبيرة خصوصاً ارتفاع الدين الداخلي خلال الأشهر التسعة الأولى من عام 2024، ليصل إلى مستوى قياسي جديد بلغ 80 تريليون دينار (61 مليار دولار)، في ضوء العجز المالي المتوقع والاعتماد الكبير على الإيرادات النفطية التي أخذت أسعارها تتراجع مؤخراً، ومع ذلك، فإن التركيز على تغيير منهجية الإيرادات غير النفطية والبحث عن مصادر مالية جديدة يُعتبر خطوة مهمة لتحقيق الاستقرار المالي في المستقبل.<sup>14</sup> ويُعاني العراق من تدهور وتهاكك شديدين في بنيته التحتية، وذلك للظروف السياسية التي مر بها، عقب الغزو الأميركي في 2003، والدخول في مواجهات مسلحة مع تنظيم داعش الإرهابي بعد استيلائه على مساحات واسعة في العراق في عام 2014، الأمر الذي أسفر عن خسائر فادحة في خطوط السكك الحديدية والمطارات والمرافق في المدن العراقية، مثل الموصل وغيرها، هذا إلى جانب انتشار الفساد في معظم مفاصل الدولة العراقية، وهو ما أعاق في الكثير من الأحيان استكمال العديد من المشروعات الكبرى، مثل مشروع ميناء الفاو الذي لم يكتمل، حتى الآن، والذي يُعد ركيزة أساسية في مشروع طريق التنمية الاستراتيجية، الأمر الذي يقف حجرة عثرة أمام تنفيذ الأخير.

13 . حارث حسن، «طريق التنمية في العراق: الشؤون الجيوسياسية، والريعية، والممرّات الحدودية»، مركز كارنيغي للشرق الأوسط، 21 مايو 2024، على الرابط:

<https://carnegieendowment.org/research/2024/03/>

14 . فارس الخيام، «موازنة العراق تحت الضغط.. تأثير الدّين على الرواتب وبرامج الحكومة»، الجزيرة نت، 27 أكتوبر 2024، على الرابط:

<https://www.aljazeera.net/ebusiness/2024/10/27/>



**التحديات الأمنية:** يعاني العراق من حالة انعدام الأمن في الفترة الأخيرة، نظراً لانخراطه في حرب غزة التي بدأت في 7 تشرين الأول / أكتوبر 2023 واستمرار التصعيد الإقليمي، ما قد يؤدي إلى انسحاب المستثمرين والدول الساعية للمساهمة في هذا المشروع لعدم تهيئة المناخ المناسب لإتمام هذا المشروع. فضلاً عن أن تنظيم داعش الإرهابي لا يزال ينشط في المناطق القريبة من الحدود فقد يستغل أيضاً مكامن الضعف في المشروع لانتزاع أموال من الدولة. ويُمثل موقف إقليم كردستان العراق من المشروع عاملاً مهماً، سواءً في سبيل إنجاح المشروع أو عرقلته، ويمكن هنا الإشارة إلى رفض إقليم كردستان، مدّ 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 يُمثله من فوائد اقتصادية لصالح الإقليم.<sup>15</sup> وتعتقد السلطات الكردية أن استبعاد الإقليم من الخطة له دوافع سياسية واقتصادية ويهدف إلى إضعاف المنطقة الكردية. وقد تعهّد رئيس وزراء حكومة إقليم كردستان مسرور بارزاني بأن حكومته لن تسمح بحدوث ذلك. قد تطرح الأحزاب الكردية تهديداً أمنياً للمشروع، أو تمنع حتى عمليات البناء في المناطق القريبة من الإقليم، محولةً بالتالي طريق التنمية إلى مصدر لانعدام الاستقرار في منطقة مضطربة أساساً. في الوقت نفسه، قد يعرقل حزب العمال الكردستاني، الذي يتمتع بحضور قوي في غرب محافظة نينوى وعبر الحدود في سوريا، والذي خاض صراعاً طويلاً مع الحكومة التركية، أعمال البناء أو يهدد حتى عمليات النقل على طريق التنمية في حال اكتماله.<sup>16</sup> ومن جهة أخرى، فإن الطبيعة الجغرافية الوعرة والجبلية للمنطقة الحدودية بين إقليم كردستان وتركيا، تمثل تحدياً إضافياً أمام المشروع المُزمع تنفيذه، حيث إن شبكات السكك الحديدية التي سيتضمنها المشروع تحتاج إلى أراضٍ مستوية، وهو ما يتنافى مع طبيعة تلك المنطقة، ومن ثم فقد أشارت التقديرات إلى أنه في حال شمول المشروع على أراضٍ في إقليم كردستان، فقد تزيد مدة العمل في المشروع لتصل إلى حوالي 6 سنوات بدلاً من 4 سنوات، كما قد تزيد التكلفة الإجمالية للمشروع لتصل إلى 20 مليار دولار بدلاً من 17، كما هو مقرر له، وهو ما يُعقد تنفيذ المشروع.

15. جهاد نصر، «تحديات متعددة: ما مستقبل طريق التنمية العراقي؟»، مركز ربح للدراسات الاستراتيجية، 23 أغسطس 2024، على الرابط: <https://rcssegyp.com/18541>

16. «ما هي فرص وتحديات تدشين مشروع طريق التنمية الاستراتيجي في العراق؟»، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، 1 يونيو 2023، على الرابط: <https://futureuae.com/2.rar/Mainpage/Item/8262>



المنافسة من مشاريع الممرات الإقليمية: ثمة عامل آخر يشير الشكوك حول إمكانية تنفيذ مشروع طريق التنمية، وهو تعدد مشاريع الممرات المتنافسة في المنطقة، ولكل منها تأثيرات جيوسياسية وجيواقتصادية كبيرة. فعلى الرغم من سعي المشروع إلى تعزيز التعاون الإقليمي، إلا أنه قد يواجه بتعطيل من جانب بعض الأطراف، في ضوء رؤيتها أن هذا المشروع قد ينافس موانئها وخطوطها للعبور الدولي.<sup>17</sup> وتشمل هذه المشاريع الإقليمية مبادرة الحزام والطريق الصينية، والممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، وطموحات إيران بتحويل موانئها إلى مراكز تجارية بين شرق آسيا والشرق الأوسط وأفريقيا وأوروبا. وتعتبر الكويت، ميناء الفاو منافساً لميناء مبارك الكبير في جزيرة بوبيان الأمر الذي أثار التوترات بين العراق والكويت، فمن وجهة نظر العراق قد يقوض ميناء مبارك الكبير حظوظ ميناء الفاو، وقد أدت هذه الخلافات إلى تعليق العمل في مشروع الميناء الكويتي لفترة من الوقت إلا أن الحكومة أعلنت في تموز/ يوليو 2023 استئناف أعمال إنجاز هذا المشروع.<sup>18</sup>

علاوة على ذلك، أثار موقع العراق في مبادرة الحزام والطريق أسئلة مهمة في الداخل العراقي، حيث تساءل مراقبون وناشطون عما إذا كان مشروع طريق التنمية مرتبطاً بتطلعات بيجينغ أم منفصلاً عنها. ففي العام 2021، أصبح العراق أكبر المستفيدين من التمويل الذي خصصته الصين لمبادرة الحزام والطريق، إذ تلقى 10.5 مليارات دولار من أصل 60 مليار دولار تقريباً. وقبل ذلك، كانت حكومة عادل عبد المهدي قد اتفقت مع الصين على تأسيس صندوق مشترك تُستخدم فيه إيرادات 100 ألف برميل يومياً من صادرات النفط العراقي لتسديد القروض والاستثمارات الصينية في عملية إعادة الإعمار والمشاريع التنموية في العراق. لكن عملياً، لا يحتل العراق مكانة أساسية في الخطط الصينية الرامية إلى الاستفادة من مشاريع الممرات الإقليمية. فالطريق البري الذي اقترحه بيجينغ على نطاق واسع لا يمر عبر العراق، بل عبر آسيا الوسطى وتركيا.

17 . «ما هي فرص وتحديات تدشين مشروع طريق التنمية الاستراتيجي في العراق؟»، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، 1 يونيو 2023، على الرابط:

<https://futureuae.com/2.rar/Mainpage/Item/8262>

18 . علي نجات، «تصورات واستراتيجيات الكويت وإيران تجاه مشروع ميناء الفاو الكبير»، سلسلة إصدارات، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 11 سبتمبر 2024.





لذا عمدت الحكومة العراقية إلى تصوير ميناء الفاو على أنه مشروع مكمل للمبادرة، يوفر طريقاً بحرياً جديداً يمكن أن يخدم الصين والقوى الاقتصادية الناشئة في آسيا، إذ يُفترض أن يقلص مدة وصول البضائع إلى أوروبا وكلفة التبادلات التجارية. لكن العراق يواجه أيضاً منافسة شديدة من الدول المجاورة. فبعضها منخرط بصورة أكبر في التجارة الدولية وإدارة الموانئ والشحن، على غرار الإمارات العربية المتحدة، وبعضها الآخر قادرٌ على عرقلة خطط العراق الرامية إلى تنفيذ مشروع طريق التنمية، مثل تركيا وإيران والكويت.<sup>19</sup>

### انعكاسات الممر الاقتصادي على مشروع طريق التنمية

في الآونة الأخيرة، انعكست مصطلحات مثل حرب الممرات على نطاق واسع في الخطابات السياسية والاقتصادية. والآن، تتنافس العديد من دول المنطقة مع بعضها البعض لتصبح مراكز ترانزيت ومراكز ممرات إقليمية ودولية.<sup>20</sup> وبالطبع توجد ثمة عوامل تعيق تقدم مشاريع الممرات الاقتصادية، خصوصاً في منطقة الشرق الأوسط. يواجه مشروع طريق التنمية تنافساً حاداً مع المشاريع المماثلة له والتي تهدف إلى إنشاء ممرات تجارية مثل الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا المدعوم من الولايات المتحدة الأميركية، حيث تحولت بذلك الحدود والممرات التجارية من بؤر ومناطق لالتقاء المصالح المشتركة وتحقيق مكاسب جيوسياسية وجيواقتصادية إلى بؤر للصراع والتنافس الدولي، خاصة بين الدول الكبرى كالولايات المتحدة والصين من أجل تعظيم مكاسبهم الإستراتيجية. عليه، من الممكن أن تخلق هذه الحالة من التنافس الدولي مناخ غير مناسب لإتمام مراحل تنفيذ هذا المشروع فالتنافس الدولي حول مشاريع الممرات التجارية الإقليمية يعني أن بعض البلدان إما ستعارض طريق التنمية أو ستظل غير داعمة له.

بضعة أشهر بين الإعلان عن الممر الاقتصادي وطريق التنمية، لكنها حملت كثيراً من المتغيرات والتحويلات الإقليمية التي غيرت بلا شك شكل المنطقة وشكل تحالفاتها. تُظهر المنافسة بين الممر الاقتصادي ومشروع طريق التنمية التطورات الجيوسياسية المعقدة التي تحدث في منطقة الشرق الأوسط. ولكلا المشروعين أبعاد اقتصادية وسياسية مهمة يمكن أن تؤثر على العلاقات التجارية والدبلوماسية لدول المنطقة.

19 . حارث حسن، المصدر السابق.

20 . علي نجات، «تصورات واستراتيجيات الكويت وإيران تجاه مشروع ميناء الفاو الكبير»، سلسلة إصدارات، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 11 سبتمبر 2024.



وبالنظر إلى التحديات والفرص التي يوفرها كل من هذه الممرات، فإن مستقبلها يعتمد على سياسات البلدان المستفيدة.

الممر الاقتصادي وطريق التنمية العراقي مشروعان متنافسان في المنطقة ولهما تأثيرات متبادلة على بعضهما البعض. فالممر الاقتصادي هو طريق من الهند إلى أوروبا عبر الشرق الأوسط الذي يشمل إسرائيل. فحينما أعلن في الهند عن مشروع الممر الاقتصادي، ليربط الهند بأوروبا، كانت هناك دوافع عدة، أبرزها إيجاد رابط مشترك بين الدول الخليجية وإسرائيل تمهيداً لإعلان المرحلة التالية من التطبيع. ويعد طريق التنمية أيضاً طريقاً بديلاً لربط الخليج بأوروبا عبر العراق وتركيا.

أهداف طريق التنمية تختلف عن الممر الاقتصادي، من حيث البعد السياسي للمشروعين، وأهداف الدول التي تتبناها. الممر الاقتصادي يهدف إلى زيادة نفوذ الولايات المتحدة، ودمج إسرائيل بالمنطقة، خاصة أن هذا المشروع كان سيتم تنفيذه بعد إقامة علاقات دبلوماسية بين السعودية وإسرائيل، الممر الاقتصادي يواجه عراقيل كثيرة حالياً.

وعلى عكس مبادرة الحزام والطريق و الممر الاقتصادي، وهما مبادرتان عالميتان متنافستان، فإن طريق التنمية هو مشروع يركز على العراق، ويركز على مشاريع البنية التحتية القائمة ويهدف إلى تحويل العراق إلى دولة عبور رئيسية ومركز للبنية التحتية لتعزيز مكانته الاستراتيجية والاقتصادية. يسعى العراق عبر طريق التنمية إلى تعزيز مكانته الجيوسياسية على خريطة التجارة العالمية، بالإضافة لاستعادة جزء كبير من ثقل بغداد الإقليمي. وبالتالي، فإن تحقيق أهدافه وطموحاته أكثر واقعية. وعلاوةً على ذلك، في حين أن طريق التنمية قد يتطلب قطر والإمارات العربية المتحدة كمستثمرين ملتزمين، فإنه يعتمد في نهاية المطاف على قيادة العراق وتركيا بدلاً من مجموعة كاملة من الحكومات، كما هو الحال مع الممر الاقتصادي التي لم يتولى أصحاب المصلحة فيها مسؤولية تنفيذها.

يمكن أن يكون طريق التنمية عامل تمكين لكل من مبادرة الحزام والطريق و الممر الاقتصادي، لأنه يركز على الموقع الجغرافي للعراق وعلاقاته الجيوسياسية وتطوير بنيته التحتية الجارية. المكون الأكثر أهمية في طريق التنمية هو بعيداً من منطقتها الاقتصادي، تقوم مشاريع الربط الكبرى على رؤية للنظام الإقليمي والعالمي، لا سيما عند تنفيذ مشاريع مماثلة أو دعمها من القوى العظمى العالمية. ومن الأمثلة على مشاريع الربط الكبرى، مبادرة الحزام والطريق الصينية والممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا



المدعوم من الولايات المتحدة. والبلدان التي تشملها هذه المشاريع أو تستبعتها، تسلط الضوء على الرؤية والمنطق الجيوسياسي اللذين تقوم عليهما. على سبيل المثال، من خلال مشاريع الربط والبنية التحتية الكبرى، تخلق مبادرة الحزام والطريق تبعية متبادلة بين الصين والدول والمناطق المعنية بها، وهي تحتوي في تصميمها على عناصر القوة الصلبة والقوة الناعمة. وقد أصبحت مشاريع الربط والبنية التحتية الجيوسياسية الرئيسة في مبادرة الحزام والطريق ساحات حاسمة للتنافس بين القوى العظمى. وعلى هذا النحو، ضغطت الولايات المتحدة على حلفائها للانسحاب من مبادرة الحزام والطريق خلال رئاسة دونالد ترامب الأولى.<sup>21</sup>

ويهدف كذلك الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا في جوهره إلى تحقيق عدد من الأهداف البنيوية: تقويض مبادرة الحزام والطريق في الصين؛ وتقليص دور الصين وروسيا الإقليمي؛ وتسهيل المزيد من التعاون بين إسرائيل والدول العربية (وهو عنصر أساسي في رؤية واشنطن للنظام الإقليمي)؛ ودور أكبر للهند في الجغرافيا السياسية للشرق الأوسط، مع استبعاد إيران واحتوائها، وكذلك تركيا بالتبعية. إن طبيعة هذا المشروع الإقصائية هي التي أثارت انتقادات شديدة من أنقرة.

وأحدث هذه المبادرات التي تجمع بين مشاريع الربط الكبرى والنظام هو مشروع طريق التنمية في العراق الذي وافقت تركيا على دعمه. ويختلف هذا المشروع بكونه على مستوى الإقليم، إذ يجمع بين العراق وقطر والإمارات العربية المتحدة لربط الخليج بأوروبا عبر تركيا. وعليه، فهو مشروع ربط كبير منفصلاً عن الطموحات الإقليمية للقوى الخارجية. وفي حين يعد هذا المشروع أكثر تنافسية من الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا بتوفيره طريقاً برياً أقصر بين الخليج وأوروبا، لا تزال المبادرة الجديدة تواجه بعضاً من التحديات التي واجهتها مشاريع الربط الأخرى.<sup>22</sup>

21 . Ranj Alaaldin, "Iraq's Development Road Project: A Path to Prosperity or Instability?", Issue Brief, October 2024, <https://mecouncil.org/publication/iraqs-development-road-project-a-path-to-prosperity-or-instability/>

22 . Former source.



يبدو أن تنفيذ ممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا قد واجه تحديات خطيرة ومن المرجح أن يتم استبعاده على المدى القصير، بسبب انعدام الأمن والصراعات الأخيرة في المنطقة وزيادة تكاليف النقل عبر البحر الأحمر وعدم اليقين في المنطقة، ولكن لم يتم التخلي عنه بالكامل بعد. إلا أن بعض المصادر ترى أن الجهود المبذولة لتنفيذ المشروع لا تزال مستمرة.

الجرائم الإسرائيلية في قطاع غزة أوقفت المشروع، لماذا علقت أمريكا؟ الجرائم الإسرائيلية في قطاع غزة ولبنان مشروع الممر الاقتصادي، مما سبب انتكاسة الولايات المتحدة في حرب النفوذ والاقتصاد ضد الصين.<sup>23</sup>

كتبت وكالة بلومبيرغ في تقرير لها، أن المشروع الذي طالما روجته واشنطن وحلفاؤها الرئيسيون العام الماضي توقف حالياً؛ في ظل اضطرابات البحر الأحمر التي خلفتها هجمات الحوثيين واتساع رقعة الأزمة. وتعتقد بلومبيرغ أن توقف المشروع يعد عقبة أمام استراتيجية الولايات المتحدة، إذ إن الخطة كانت ستحقق عدة أهداف، من بينها مجابهة مبادرة الحزام والطريق الصينية لمشروعات البنية التحتية، وتعزيز نفوذ الولايات المتحدة بالمنطقة، وتسريع وتيرة التقارب الذي طال انتظاره بين إسرائيل والسعودية. وذكرت أن الاضطرابات في غزة والبحر الأحمر أدت إلى وقف مشروع الممر الاقتصادي فجأة، فالطريق الممتد لمسافة تقارب 4830 كيلومتراً يمر عبر دول باتت في أقصى حالات التأهب تحسباً لجرها إلى الحرب. كما أن غضب الشعوب العربية نتيجة جرائم الاحتلال الإسرائيلي في غزة يعني أن على الحكومات المشاركة في المشروع كالإمارات التصرف بحذر. فيما استبعدت السعودية عقد أي اتفاق مع إسرائيل ما لم يوجد مسار واضح لقيام دولة فلسطينية. ونقلت عن كريغ سينغلتون، الزميل الأول بمؤسسة الدفاع عن الديمقراطيات قوله: على الرغم من أن مشروع الممر الاقتصادي يبدو واعداً على الورق، فإن الديناميكيات الإقليمية المعقدة من شأنها دوماً أن تفرض تحديات أمام تنفيذه.<sup>24</sup>

23 . كمال صالح، «طريق التنمية بين الخليج وتركيا.. هل يتعارض مع الممر الاقتصادي؟»، الخليج أونلاين، 23 أبريل 2024، على الرابط: <https://khaleej.online /KDvx7a>

24 . Sam Dagher and Mohammed Hatem, "US Braces for High-Stakes Decisions Over Houthi Sea Strikes", January 5, 2024, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-01-05/houthi-red-sea-attacks-us-retaliation-may-inflate-tensions-experts-warn>





يواجه الممر الاقتصادي المُقترح بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا تحديات عدة من حيث قابليته للاستمرار، لكنها ليست عضية على المعالجة. لا شك في أن النزاع الدائر في غزة، الذي يذكرنا بواقع الجغرافيا السياسية والخراب الذي قد يتسبب به مهما كانت الخطط مُحكمةً، سيؤخر إنجاز المشروع وقد يؤدي إلى تعليق الممر الشمالي الذي يمرُّ في إسرائيل إلى أجل غير مسمى. إلا أن الأسباب المنطقية الداعية لربط أسواق أوروبا والشرق الأوسط والهند لا تزال على حالها. كذلك، لا تزال الدول المشاركة في المشروع متحمسةً لإنجازه، وخصوصاً الهند. فعلى حد قول وزيرة المالية نيرمالا سيثارامان: الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا هو مشروع للمدى البعيد. لهذا السبب تحديداً، من غير المُرجح أن تتخلى الدول صاحبة المصلحة عنه.

وفي غضون ذلك، جذب طريق التنمية العراقي أنظار صناع القرار الإقليميين حيث وقعت الإمارات وقطر على إعلان مشترك لدعم المشروع. وقد كانت الإمارات حلقة وصلٍ محورية في الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط، لكن الإماراتيين لا يرون ذلك الممر كمنصةٍ قابلةٍ للنجاح الآن، ويريدون إبقاء خياراتهم مفتوحة، لهذا تسعى الإمارات إلى التفاعل مع العراق كوسيلةٍ متعددة الأطراف، مع تعزيز السيادة العراقية. كما وجدت قطر الأرضية المشتركة في إمكانية سحب استثماراتها من القوى الكبرى، وامتلاك مصالح إقليمية أكبر، علاوةً على أن قطر قدمت دعمها المالي للمشروع أملاً في بسط نفوذها على عملية تطويره.

25

ومع ذلك، فإن الممر الاقتصادي هو المنافس الرئيسي لمشروع طريق التنمية. لذلك، يمكن أن يكون تفعيل الممر الاقتصادي الذي تدعمه الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي يمكن أن يقلل من أهمية طريق التنمية. خاصة وأن الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية، وكلاهما مؤيدون لمشروع التنمية، هما الجهات الفاعلة الرئيسية للممر الاقتصادي.

25 . سلمى حداد، «الممر الاقتصادي.. هل همش تركيا وهدد حلم طريق التنمية؟»، الخليج أونلاين، 23 أكتوبر 2024، على الرابط: <https://khaleejonline /BvwwB1>



## الخاتمة

تتنافس العديد من دول المنطقة مع بعضها البعض لتصبح مراكز ترانزيت ومراكز ممرات إقليمية ودولية. وبالطبع توجد ثمة عوامل تعيق تقدم مشاريع الممرات الاقتصادية، خصوصاً في منطقة الشرق الأوسط. فهذه المشاريع لا تنجح في معالجة القضايا المسببة لانعدام الاستقرار السياسي والتوترات الكامنة في المنطقة، ومن بينها النزاع بين إسرائيل وإيران، وواقع أن الحملة العسكرية الإسرائيلية على قطاع غزة أحبطت الجهود الأميركية لتطبيع العلاقات بين إسرائيل وبلدان عربية عدة، إضافةً إلى عددٍ من القضايا الحدودية الشائكة بين الدول العربية نفسها.

ومع ذلك، يتمتع الممر الاقتصادي بدعم هائل من قوى اقتصادية وتمويلية كبرى على غرار الولايات المتحدة والهند والسعودية والإمارات مما يرجح كفته على حساب طريق التنمية. لكن من غير المحتمل أن يحمل الممر الاقتصادي انعكاساتٍ مباشرةً على طريق التنمية نظراً للعقبات التي تعترضُ تنفيذه في الأساس وفي مقدمتها تداعياتُ الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة وتضرر سمعة إسرائيل الدولية وعلاقاتها المتدهورة بجيرانها العرب مما أدى الى تساؤل احتمالية تنفيذه على المدى القريب على الأقل.

وبرز اللجوء إلى المعارك بالوكالة في إطار التداعيات الإقليمية لحرب غزة التي اندلعت في أواخر العام 2023 ولا تزال مستمرة خلال العام 2024. فقد هدّدت الخطوات التي اتخذتها إيران وحلفاؤها الإقليميون حركة الملاحة في البحر الأحمر. الأهم أن التوترات في البحر الأحمر نتيجة الهجمات التي شنتها جماعة أنصار الله على سفن شحن تجارية، ردُّ على العدوان الإسرائيلي على غزة، أرغمت شركات الشحن والنقل على البحث عن طرق جديدة. في ظل هذا الوضع، قد يشكل طريق التنمية خياراً بديلاً مفيداً.

وقد تزايدت الأهمية الاستراتيجية لمشروع طريق التنمية العراقي مع تصاعد أزمة البحر الأحمر منذ شهور، وذلك بعدما تعرضت سفن التجارة الدولية لهجمات شتّها الحوثيون رداً على الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة، والتي أدت إلى عرقلة الملاحة البحرية عبر باب المندب والبحر الأحمر، الذي يمر عبره نحو 15 بالمئة من التجارة الدولية. ومع احتدام المنافسة بين مشاريع الممرات الإقليمية والدولية، تتجه الأنظار إلى طريق التنمية العراقي باعتباره البديل الأنسب للمشروع للممر الاقتصادي.



الآن هو الوقت المثالي لمشروع طريق التنمية، لأن البحر الأحمر يعاني من الاضطراب وعدم الاستقرار من جهة. ومن ناحية أخرى، يواجه الممر الاقتصادي تحدياً كبيراً بسبب الحرب الإسرائيلية على غزة وانعدام الأمن في ميناء حيفا. حيث شكلت الصراعات الأخيرة في المنطقة، وخاصة بعد طوفان الأقصى، تحدياً خطيراً لتنفيذ الممر الاقتصادي. وهذا الوضع يمكن أن يفيد طريق التنمية. بعبارة أخرى، إن الوضع الحالي للمنطقة والتحديات التي تواجه الممر الاقتصادي يمكن أن توفر فرصة لمشروع طريق التنمية. لا سيما أن جميع القوى العالمية تجد من الضروري إيجاد طريق بديل عن قناة السويس؛ لاختصار الوقت والتكلفة، وكذلك لتفادي المخاطر الجيوسياسية التي تترافق مع هذه الممرات في أحيان عديدة. ويبدو أن العديد من الدول رأت أن الوقت مناسب للتسريع في تنفيذ مشروع طريق التنمية، لتسهيل مرور البضائع أو التجارة العالمية. لذلك، من الضروري أن يضاعف العراق جهوده للاستفادة من مزايا هذا الممر المهم حتى يمكن إنجاز هذا المشروع الضخم بسرعة أكبر ويمكن من خلالها بالفعل نقل جزء من التجارة العالمية إلى مثل هذه المسارات قبل اندلاع أي أزمة أخرى في المنطقة.

## المصادر:

- حارث حسن، «طريق التنمية في العراق: الشؤون الجيوسياسية، والريعية، والممرات الحدودية»، مركز كارنيغي للشرق الأوسط، 21 مايو 2024.
- جهاد نصر، «تحديات متعددة: ما مستقبل طريق التنمية العراقي؟»، مركز رع للدراسات الاستراتيجية، 23 أغسطس 2024.
- علي نجات، «موقف إيران من الممرات الجديدة: طريق التنمية نموذجاً»، سلسلة إصدارات، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 7 مايو 2024.
- علي نجات، «تصورات واستراتيجيات الكويت وإيران تجاه مشروع ميناء الفاو الكبير»، سلسلة إصدارات، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 11 سبتمبر 2024.
- علاء المنشاوي، «الممر الاقتصادي.. طموحات كبيرة ومشروع سيغير الشرق الأوسط»، العربية.نت، 11 سبتمبر 2023.
- سلمى حداد، «الممر الاقتصادي.. هل همش تركيا وهدد حلم طريق التنمية؟»، الخليج أونلاين، 23 أكتوبر 2024.
- كمال صالح، «طريق التنمية بين الخليج وتركيا.. هل يتعارض مع الممر الاقتصادي؟»، الخليج أونلاين، 23 أبريل 2024.



- فارس الخيام، «موازنة العراق تحت الضغط.. تأثير الدَّين على الرواتب وبرامج الحكومة»، الجزيرة نت، 27 أكتوبر 2024.
- «أردوغان: تركيا الأكثر ملاءمة للممر الاقتصادي بين الهند وأوروبا»، العربى الجدى، 11 سبتمبر 2023.
- «ما هي فرص وتحديات تدشين مشروع طريق التنمية الاستراتيجي في العراق؟»، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، 1 يونيو 2023.
- مجموعة باحثين، «الممر التجاري العالمي الهندي-الشرق أوسطي-الأوروبي.. الفرص والتحديات»، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، 5 أكتوبر 2023.
- وحدة الدراسات الآسيوية، «التنافس التكاملي: ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا ومبادرة الحزام والطريق»، مركز الإمارات للسياسات، 4 أكتوبر 2023.
- وحدة الدراسات السياسية، «ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا: مشروع أميركي لمواجهة الصين والتطبيع بين العرب وإسرائيل»، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 14 سبتمبر 2023.
- وحدة الدراسات السياسية، «الرباعية الأميركية - الإسرائيلية - الهندية - الإماراتية: خلفيات التحالف وأهدافه»، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 19 يوليو 2022.
- Ranj Alaaldin, "Iraq's Development Road Project: A Path to Prosperity or Instability?", Issue Brief, October 2024, <https://mecouncil.org/publication/iraqs-development-road-project-a-path-to-prosperity-or-instability/>
- Sam Dagher and Mohammed Hatem, "US Braces for High-Stakes Decisions Over Houthi Sea Strikes", January 5, 2024, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-01-05/houthi-red-sea-attacks-us-retaliation-may-in-flame-tensions-experts-warn>





# إِدْوَلِيَّة فَاعِلِيَّة وَمَجْتَمَع مُشَارِك

---

[www.bayancenter.org](http://www.bayancenter.org)

[info@bayancenter.org](mailto:info@bayancenter.org)

---