

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



المشاريع الإقليمية في الشرق الأوسط تصادم الممرات المائية وتعارض الارتباطات البرية

د. مهند حميد الراوي





المشاريع الإقليمية في الشرق الأوسط
تصادم الممرات المائية وتعارض الارتباطات البرية
سلسلة إصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط / قسم الأبحاث
/ الدراسات السياسية
الإصدار / ورقة بحثية
الموضوع / شؤون إقليمية ودولية
د. مهند حميد الراوي / دكتوراه في العلوم السياسية / الاستراتيجية

عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركزٌ مستقلٌ، غيرٌ ربحيٌّ، مقرُّه الرئيس في بغداد، مهمته الرئيسة -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 تحليلٍ مستقلٍ، وإيجاد حلول عملية جيئةً لقضايا معقدة تهتمُّ الحقلين السياسي والأكاديمي.

ملحوظة:

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

حقوق النشر محفوظة © 2025

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org

Since 2014

مقدمة

لم يعد خافياً أننا نعيش في ثنائية عصر الطاقة والأمن من حيث الاتجاهات العالمية لإمدادات الطاقة واستهلاكها، لا سيما الوقود الأحفوري المتمثل في النفط والفحم والغاز الطبيعي، وما يترتب على ذلك من آثار على التنمية والأمن القومي للدول، خصوصاً أنها تمثل عوامل حاسمة في رفاهية البشرية وازدهارها على المستوى العالمي. إلى جانب ذلك، فإنها تلبى طموحات الدول وتعد أحد مصالحيها الرئيسية المرتبطة بوجودها واستمرارها.

أما الجديد في الأمر، فهو الاتساع الجغرافي لنطاق التنمية الصناعية، الذي أدى إلى ارتفاع معدلات الطلب العالمي على الطاقة، متزامناً مع تركيز الإنتاج في عدد أقل من بلدان العالم، الأمر الذي أدى إلى تنامي مشاعر القلق لدى الدول الصناعية بشأن قدرتها على تأمين إمدادات الطاقة الضرورية لتنميتها الصناعية. وهذا ما جعل مسألة أمن الطاقة تتصدر قائمة أولويات أمنها القومي.

إذ توجد العديد من الخطوط المتنافسة، وأهمها مشروع طريق التنمية، والصراع في البحر الأحمر في ظل وجود الحوثيين، والخط الرابط بين الهند وحيفا، الذي يمر عبر الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية، بالإضافة إلى طريق الحرير الصيني الجديد الذي يمر بميناء تشابهار الإيراني، والطريق الرابط بين الهند وميناء بندر عباس في إيران، والمتجه إلى روسيا عبر عدة دول في آسيا الوسطى.

كلُّ من هذه الخطوط ينافس الآخر في جدواه، ويحدّ من احتمالات عوائده المالية والسياسية، وقد يعجز بعضها عن الاكتمال، في حين قد يخفق بعضها الآخر حتى بعد اكتماله بسبب شدة المنافسة.

كما أدى سقوط النظام السوري إلى تغيّر التوازنات الإقليمية في الشرق الأوسط، وأصبح العراق مركزاً استراتيجياً في الصراع بين القوى الإقليمية الكبرى، مثل إيران وتركيا، لا سيما في سياق مشروع طريق التنمية، الذي يهدف إلى ربط العراق بالدول المجاورة وتعزيز التجارة والبنية التحتية.

ستسعى الجمهورية الإيرانية إلى استغلال طريق التنمية كفرصة استراتيجية لتعويض خسائرها المحتملة في سوريا، من خلال تعزيز نفوذها الاقتصادي والسياسي في العراق. وسيتركز اهتمامها على تحقيق مصالح اقتصادية عبر تطوير البنية التحتية، وتنظيم مشروعات تجارية مشتركة، مع الاستمرار في الحفاظ على نفوذها العسكري والسياسي في البلاد. علاوة على ذلك، ستواجه إيران منافسة من دول مثل تركيا على المشروع، لكنها ستسعى إلى الاستفادة من علاقتها الوثيقة بالحكومة العراقية لضمان استمرار نفوذها في المنطقة.



الأهمية الجيوسياسية لأمن الطاقة في البحر الأحمر

يتميّز البحر الأحمر بموقع جيواستراتيجي بالغ الأهمية، حيث يقع في قلب العالم، ويربط بين ثلاث قارات: آسيا، وأفريقيا، وأوروبا. كما يصل بين المحيط الهندي وبحر العرب من الجنوب، والبحر الأبيض المتوسط من الشمال، مما يجعله ممراً حيوياً للتجارة العالمية.

يحتوي البحر الأحمر على العديد من النقاط الاستراتيجية، من أبرزها قناة السويس، التي تُعد المدخل الشمالي للبحر الأحمر، وتربطه بالبحر الأبيض المتوسط. بالإضافة إلى مضيق باب المندب، الذي يشكل البوابة الجنوبية للبحر الأحمر ويربطه بخليج عدن والمحيط الهندي. يُعد هذان المعبران ممرين إستراتيجيين متكاملين، مما يمنحهما أهمية جيواستراتيجية بارزة، نظراً لكونهما جزءاً من أقصر وأقل الطرق الملاحية تكلفَةً بين شرق آسيا، وأفريقيا، وأوروبا. نتيجة لذلك، أصبح البحر الأحمر شرياناً رئيسياً للتجارة العالمية، حيث يعد من أكثر المسارات الملاحية نشاطاً في العالم، وتمر عبره مليارات الدولارات من السلع والإمدادات التجارية سنوياً.¹

يمثّل بسط السلام والاستقرار في هذه المنطقة أمراً حيوياً لرفاهية وتنمية شعوبها، كما أن أي تهديد تتعرض له يؤثر بشكل مباشر على التجارة الدولية؛ إذ يمر عبر البحر الأحمر حوالي 12% من التجارة العالمية، و20% من إجمالي شحن الحاويات سنوياً، فعدم الاستقرار في هذا الممر الحيوي يشكل تهديداً للأمن والسلم الدوليين. يتطلب تحقيق الاستقرار التزاماً طويل الأمد من جميع الأطراف ذات المصلحة، لمعالجة الأسباب الجذرية التي جعلت من المنطقة مسرحاً للتنافس الجيوسياسي.²

فضلاً عن أن أي سفينة تمر عبر قناة السويس، سواء من المحيط الهندي أو إليه، يجب أن تعبر مضيق باب المندب والبحر الأحمر. وتُعد قناة السويس أسرع طريق بحري بين آسيا وأوروبا، ولها أهمية خاصة في نقل النفط والغاز الطبيعي المسال. وفقاً لشركة تحليلات الشحن Vortexa، تم شحن نحو تسعة ملايين برميل من النفط يومياً عبر قناة السويس خلال النصف الأول من عام 2023.

1- البحر الأحمر.. ممر مائي إستراتيجي تتصارع عليه قوى العالم، الجزيرة، تاريخ النشر: 26/12/2023، على الرابط:

<https://www.aljazeera.net/encyclopedia%/2023/12/26/D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%-D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%AD%D9%85%D8%B1%-D9%85%D9>

2- الخير عمر أحمد سليمان، التنافس الجيوسياسي على البحر الأحمر وانعكاساته الأمنية، مركز الجزيرة للدراسات، تاريخ النشر: 13/8/2024.



كما أن ما يقرب من 15 % من البضائع المستوردة إلى أوروبا، والشرق الأوسط، وشمال إفريقيا تم شحنها من آسيا والخليج عبر البحر الأحمر، ويشمل ذلك 21.5 % من النفط المكرر، وأكثر من 13 % من النفط الخام. لكن الأمر لا يقتصر على النفط فقط، إذ تحمل سفن الحاويات جميع أنواع السلع الاستهلاكية المختلفة، مما يجعل البحر الأحمر شرياناً حيوياً للتجارة العالمية.³

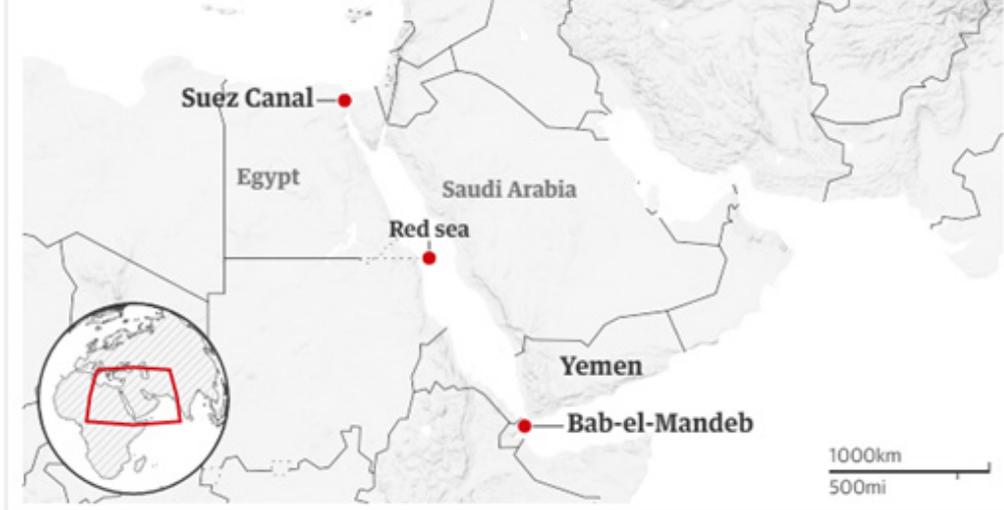
كما أن 40 % من عمليات التبادل التجاري بين آسيا وأوروبا تتم عبر البحر الأحمر، حيث تمر ألف سفينة يومياً. فلا تؤدي الممارسات الحوثية المتهورة إلى تحقيق أي نتيجة مثمرة على صعيد الحرب، بل تستهدف الأمن الاقتصادي العالمي، مما يعطل سلاسل التوريد، ويزيد من تكاليف النقل والتأمين، ويتسبب في ارتفاع أسعار المواد المستوردة بما لا يقل عن ثلاثين في المئة.

ولأن هذا الأمر بدأ يمتس وتراً حساساً للغاية لدى القوى الدولية الكبرى، التي تحرص على أمن وسلسلة تدفق تجارتها وحركة سفنها عبر البحار، فإن الحوثيين يُخاطرون بفقدان ورقة البحر الأحمر من أيديهم، لا سيما في ظل المخاوف الغربية من أن سلوكهم المتهور والانتهازي قد يُرسي سابقة خطيرة، ويفتح المجال أمام قوى وجهات أخرى لاستنساخ تكتيكاتهم لفرض إرادتها على خصومها في مناطق وممرات مائية دولية مختلفة. الأمر الذي قد يُشعل فتيل حالة غير مرغوبة من الفوضى العالمية.⁴

3- دعائم الاستقرار لخطوط التجارة المارة في البحر الأحمر، مركز تريندز للبحوث والاستشارات، تاريخ النشر: 03 مارس 2024.

4- ابتسام الكتبي، ديناميات خِطرة في البحر الأحمر: الانعكاسات على الأمن الإقليمي، مركز الامارات للسياسات،

شكل رقم (1): الموقع الاستراتيجي لمنطقة البحر الأحمر



Source: Jonathan Yerushalmy ,” Red Sea crisis explained: what is happening and what does it mean for global trade?” ، The Guardian 19 ، Dec 2023 ، Available at

حارس الازدهار وأمن الطاقة في البحر الأحمر

لم تعد الحروب المعاصرة تُقاس بمدى قوة الدولة التقليدية القائمة على تراكم القوة العسكرية أو الاقتصادية، ولا حتى بمدى وجود ميدان واضح يمكن الاستناد إليه لتحقيق فكرة النصر التي تغيرت هي الأخرى نتيجة الكثير من تعقيدات البيئة الاستراتيجية العالمية، إذ تحولت فكرة الحرب من تحقيق النصر في ميدان المعركة، إلى تراكم المكاسب من جهة، والصبر الاستراتيجي من جهة ثانية، وحرمان الخصم من تحقيق النصر من جهة ثالثة، وهذا ما أفرزته أنماط الحرب المفتوحة، التي تُعد آخر ما توصل إليه الفكر الاستراتيجي المعاصر في توصيفه لفكرة الحرب المعاصرة. إذ تعمل جماعة أنصار الله (الحوثي) على توظيف هذا النمط من الحروب المعاصرة في بيئة البحر الأحمر، خاصة وأن هذه الجماعة وبالرغم من ارتباطها بفاعل إقليمي (إيران)

إلا أنها في نفس الوقت لديها هامش حركة كبير في أدائها الاستراتيجي، على اعتبار أنها لا تزال جماعة حديثة النشأة تحاول قدر الإمكان الحصول على تراكم للمكاسب من أجل التفاوض عليها في المستقبل، وهذا ما جعلها فاعلاً جديداً يدخل ساحة الحروب الطاقوية سعياً لحجز مكانة لها في هذه التفاعلات الإقليمية.

أسهمت سنوات الحرب الثماني السابقة، بشكل أو بآخر، في تطوير القدرات العسكرية للحوثيين، خاصة فيما يتصل بالصواريخ والطائرات المسيّرة، وذلك من خلال الدعم الإيراني. وقد جرى استخدام تلك القدرات في الهجوم على مصالح استراتيجية سعودية وإماراتية خلال السنوات الأخيرة من الحرب. ومع قيام إسرائيل بالعدوان على قطاع غزة بعد عملية "طوفان الأقصى" التي جرت في 7 أكتوبر الماضي، توفرت للحوثيين فرصة لتوظيف ما بحوزتهم من صواريخ وطائرات مسيّرة لتحقيق أهداف دعائية، وذلك في إطار الدور المرسوم لهم ضمن ما يُعرف بـ "محور المقاومة" الذي تقوده الجمهورية الإيرانية. وفي هذا السياق، قامت الجماعة في 19 نوفمبر 2023 باحتجاز سفينة شحن واقتادتها إلى الساحل اليمني، كما شنت بعد ذلك عدة عمليات استهدفت سفناً تجارية كانت تمر عبر مضيق باب المندب.⁵

من جهة ثانية، فإن هذه الجماعة وبالرغم من أدائها الاستراتيجي المحلي (داخل اليمن) لكن البيئة الاستراتيجية المحيطة بها والتي تعمل بها، فضلاً عن التعقيدات الإقليمية المتسارعة في المنطقة ولا سيما أحداث طوفان الأقصى في غزة، حولها إلى جماعة اسناد، وبالتالي استثمرت هذه الجماعة تلك التحولات الإقليمية في المنطقة من أجل محاولة اثبات نفسها إقليمياً، وإعلان أنها فاعل إقليمي من الفواعل من غير الدول. إذ صعدّ الحوثيون في اليمن من هجماتهم ضد الأراضي والمصالح الإسرائيلية، وقد نُقلت المواجهة من استهداف مدينة إيلات، إلى الهجمات ضد السفن التجارية المرتبطة بإسرائيل في البحر الأحمر، فخلال شهر كانون الأول /ديسمبر 2023، نفذت الجماعة أكثر من 100 هجوم بطائرات مسيرة وصواريخ ضد 10 سفن تجارية، بالإضافة إلى هجمات ضد السفن الحربية الأمريكية، وهو ما دفع 18 شركة شحن لتجنب طرق البحر الأحمر، من بينها كبرى شركات الشحن العالمية مثل شركة البحر الأبيض المتوسط للشحن، وميرسك، وهاباج لويد، وشركة النفط بي بي.⁶

5- حارس الازدهار" التحالف الذي دعت إليه الولايات المتحدة في البحر الأحمر.. الدور وحدود التأثير، مركز المخال للدراسات الاستراتيجية، تاريخ النشر: 2023-12-28.

6- حازم سالم الضمور، التصعيد الحوئي والتداعيات المترتبة على المنطقة، مركز ستراتيجيس، 2024.



من المؤكد أنه لا يوجد أحد في النظام الدولي من القوى الكبرى أو المتوسطة يرغب في إغلاق البحر الأحمر مرة أخرى كما حدث في أعقاب حرب 1967 بين العرب وإسرائيل. وعليه يوجد إجماع عالمي على إبقاء ممرات الشحن في البحر الأحمر مفتوحة إذ إن التأثيرات غير المباشرة للإغلاق على التجارة بين أوروبا وآسيا سوف تكون وخيمة من الناحية الاقتصادية. إذ ينبغي التنبيه إلى أن معضلة أمن البحر الأحمر لم تبدأ مع حرب غزة بين إسرائيل وحركة حماس ولكنها ترجع إلى عقود بعيدة مع اشتداد حدة تكالب القوى الكبرى على المنطقة وظهور مقاربات أمنية مختلفة فضلاً عن تصاعد حدة مهددات الأمن البحري في المنطقة. وعلى سبيل المثال تدير عملية أتلانتا التابعة للاتحاد الأوروبي أسطولاً لمكافحة القرصنة يضم سفناً حربية من 13 دولة أوروبية (بما في ذلك المملكة المتحدة، التي قدمت السفينة الرئيسية حتى خروج بريطانيا من الاتحاد الأوروبي)، وتعمل مع سفن من أوكرانيا، والهند وكوريا وكولومبيا⁷.

وبناءً عليه، ستتأثر الدول المحيطة بالبحر الأحمر، مثل المملكة العربية السعودية ومصر والأردن وإثيوبيا وإسرائيل وإريتريا، بشكل كبير بسبب زيادة وقت الإبحار لديها باستخدام الطريق البديل بشكل كبير. وقد تتأثر أيضاً الصادرات إلى أوروبا وأفريقيا وأمريكا الشمالية والجنوبية حيث سيزداد وقت الرحلة بمقدار 12 إلى 14 يوماً.

إذ ألفت هذه الديناميكيات الخطرة بظلالها على الأوضاع الأمنية على عدة مستويات؛ فمن الواضح أن البحر الأحمر، الذي طالما حرصت الدول المطلة عليه على تجنبه العسكرية والتدويل، أخذ يتعرّض لتحديّ هو الأكبر والأخطر منذ نهاية الحرب الباردة، لاسيما بعد تراجع فعالية البرامج والهيكل الأمنية التي كانت قائمة في المنطقة، ومن الواضح أن معادلة الأمن في هذا الفضاء قد تندلع في الصراع الذي بدأه الإرهابيون والذي شجّع على تدخل القوى العظمى الغربية، وربما تستطيع أن تكون أكثر استدامة في حال تأسيسها يوجد في جولف ويست عسكريون في البحر الأبيض المتوسط مينيكس منه، عبر تشكيل تحالفات الأمن وقوة مهام الحرية المتعددة الجنسيات⁸.

7- حمدي عبد الرحمن، معضلة الدجاجة: دبلوماسية الزوارق الحربية ومقاربات أمن البحر الأحمر، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة،

8- ابتسام الكتبي، ديناميات خطرة في البحر الأحمر: انعكاسات على المشاهير، مركز الامارات للسياسات، تاريخ النشر: 17 يناير 2024.



وبناءً على تلك التحولات، وبعد نشر بوارج أميركية وبريطانية وفرنسية في المنطقة، سارعت الولايات المتحدة إلى تشكيل تحالف بحري يضم أكثر من 20 دولة لحماية حركة الملاحة، فيما كثفت دول غربية تحذيراتها للمتمردين اليمنيين المدعومين من إيران، من دون تحديد طبيعة خطواتها المحتملة. إذ أطلقت الولايات المتحدة والدانمارك وألمانيا وهولندا وبريطانيا والبحرين وكندا وفرنسا وإيطاليا والنرويج والسيشيل وإسبانيا في 20 كانون الثاني/يناير 2024 «عملية حارس الازدهار»، وهي عبارة عن دوريات بحرية مكونة من عشر دول تهدف إلى حماية السفن التجارية والانخراط في أعمال عسكرية ضد هجمات الحوثيين. وقد اشتد الصراع أكثر في 11 كانون الثاني/يناير من العام الحالي، عندما شنت القوات الجوية الأمريكية والبريطانية غارات ضد مواقع عسكرية حوثية مرتبطة بهجمات السفن في البحر الأحمر. ومع ذلك، لا يزال المجتمع الدولي منقسماً بشأن تصرفات التحالف الذي تقوده الولايات المتحدة، في حين يواصل الحوثيون، الذين تم تصنيفهم كمنظمة إرهابية عالمية في 17 كانون الثاني/يناير 2024، عملياتهم العسكرية، دون أن تردعهم الغارات الجوية المستمرة والعقوبات الدولية.⁹

إذ ترى القوى المنضوية في هذا التحالف أن «الهدف يبقى متمثلاً في تهدئة التوتر واستعادة الاستقرار في البحر الأحمر». وأكد رئيس الوزراء الهولندي مارك روتي أن الإجراء الأمريكي البريطاني «يستند إلى حق الدفاع عن النفس، ويهدف إلى حماية حرية المرور ويركز على وقف التصعيد». واعتبرت بريطانيا أن الضربات على جماعة الحوثي «مشروعة ودفاعاً عن النفس»، لتحقيق أهدافها السياسية والدبلوماسية.

إذ يتسم تحالف «حارس الازدهار» متعددة الجنسيات بقدرته على حماية طرق التجارة في البحر الأحمر وخليج عدن، والحد من القرصنة والسطو المسلح على السفن التجارية، والحفاظ على سلاسل الإمداد والطاقة، علاوةً على تعزيز الأمن والازدهار الإقليميين، وفقاً لما تتبناه مبادئ هذا التحالف وتقديرات المخاطر التي تتصل به من حيث أولويات المصالح وتقييم حركة المتغيرات التي تشهدها المنطقة.

وبالرغم من أن تحالف الازدهار يضم 24 دولة بقيادة القيادة المركزية للقوات البحرية الأميركية، إلا أن بريطانيا وحدها هي التي شاركت أميركا في استهداف مواقع الحوثيين في اليمن. إذ لم تُبَدِّ الدول الغربية حماساً للمشاركة في التحالف، ففي غضون أيام، أظهرت دول

9- حمدي عبد الرحمن، معضلة الدجاجة، مصدر سبق ذكره.



أوروبية أن مشاركتها في حماية الملاحة البحرية وحركة التجارة في البحر الأحمر ستبقى في إطار عملياتها البحرية القائمة، وليس ضمن التحالف الجديد، فقد صرحت وزارة الدفاع الفرنسية أن قواتها تعمل بالفعل في المنطقة، ولكنها ستبقى تحت القيادة الفرنسية. كشفت دول أخرى عن حجم مساهمة المحدود، حيث لم تتجاوز مساهمة اليونان فرقاطة بحرية واحدة، وأعلنت النرويج عن مشاركتها بـ10 ضباط بحريين، واكتفت هولندا بضابطي أركان، والدانمارك بضابط واحد، فيما ذكرت بريطانيا أنها سترسل المدمرة «دايموند»¹⁰

من جهة أخرى، لا يستطيع تحالف «حارس الازدهار» أن يفعل الكثير لوقف هجمات المتمردين الحوثيين الذين يمتلكون ترسانة من الصواريخ الباليستية وصواريخ كروز والطائرات المسيّرة. يمكنهم أيضاً نشر ألغام مضادة للسفن وتنفيذ عمليات منسقة باستخدام القوارب والمروحيات.

أما فيما يتعلق بدور الدول العربية، فقد استثنيت البحرين التي يقع فيها مقر الأسطول الأمريكي الخامس، حيث لم تنضم أي من الدول العربية إلى هذا التحالف، بما في ذلك المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية والإمارات العربية المتحدة.

التداخل والإرتباط بين مشروع طريق التنمية وميناء الفاو

يعد ميناء الفاو الكبير في البصرة، جنوب شرق العراق نقطة انطلاق لمشروع «طريق التنمية» أو ما يُعرف بـ (القناة الجافة) الذي سيربط البلاد بأوروبا من خلال تركيا. كما إنه يعد نقطة انطلاق لمشروع «طريق التنمية» الذي يمتد إلى الحدود التركية عبر محافظات الديوانية والنجف وكربلاء وبغداد والموصل. إذ أنه أكبر ميناء بالخليج مرتبط بمنطقة حرة وسكة حديد وبنية تحتية من كهرباء ومنطقة حاويات ومباني خدمات للاستفادة من موقعه الجغرافي القريب من إيران وسوريا وتركيا، يُتوقع أن يكون لميناء الفاو أهمية كبيرة للاقتصاد العراقي كمعبر للبضائع بين جيرانه،

بالإضافة إلى جذب الاستثمارات الأجنبية، ومتوقع أن يحقق إيرادات مالية كبيرة للاقتصاد العراقي، يعمل العراق منذ سنوات على الشروع ببناء ميناء الفاو الكبير والذي يقع على خور الزبير في محافظة البصرة جنوب العراق و يرتبط جغرافياً بمياه الخليج العربي، و الذي من المفترض أن يكون أكبر مشروع عراقي فضلاً عن أنه المنفذ البحري الوحيد للعراق

10- تحالف «حارس الازدهار».. قوة بحرية دولية لمواجهة الحوثيين، مركز الجزيرة للدراسات، تاريخ النشر: 30/12/2023



والذي سيكون في الوقت نفسه بوابة لدخول العراق إلى السوق العالمية و يمهد لدخول الكثير من الشركات العالمية للتعامل مع الاسواق العراقية مستقبلاً.

يتضمن مشروع طريق التنمية تشييد مجموعة من الموانئ، الطرق، والسكك الحديدية التي من شأنها اختصار مسافة النقل بين آسيا وأوروبا عبر الأراضي التركية، مما سيمكن العراق من أن يصبح «مركز نقل إقليمي وربما عالمي»، بالإضافة إلى توسيع ميناء الفاو وتحويل العراق إلى لاعب رئيسي في حركة التجارة العالمية. تبدأ شبكة النقل هذه من ميناء الفاو في مدينة البصرة (جنوباً) مروراً بمحافظات كربلاء وبغداد وصولاً إلى الموصل (شمالاً)، ثم عبر الأراضي التركية وصولاً إلى ميناء مرسين. بذلك، سيصبح العراق نقطة وصل حيوية بين دول الخليج في آسيا وأوروبا. كما ستساهم تركيا ودول خليجية مثل الإمارات العربية المتحدة وقطر في تمويل هذه المشاريع، مع احتمالية مشاركة الصين في التمويل أيضاً، حيث سيقلل هذا المشروع مدة نقل البضائع من الصين إلى أوروبا بحوالي 20 يوماً مقارنة بالطريق التقليدي عبر البحر الأحمر وقناة السويس. يُعتبر المشروع بديلاً استراتيجياً للدول التي تبحث عن مسارات نقل أكثر أماناً وكفاءة في ظل الصراعات اللاتمائية التي تشهدها منطقة البحر الأحمر، وخاصة بعد دخول الحوثيين في معادلة التوازن الإقليمي ومحاولتهم الاستفادة من الصراع في المنطقة.

وسيُنفذ المشروع على ثلاث مراحل، المرحلة الأولى تنتهي مع حلول عام 2028، ما سيتيح لميناء الفاو استقبال السفن. أما المرحلة الثانية فتنتهي عام 2033 باستكمال بناء السكك الحديدية والطرق البرية كافة. أما المرحلة الثالثة والأخيرة فمن المقرر أن تنجز مع حلول عام 2050 موعد الانتهاء من أعمال البناء كافة في ميناء الفاو.

يخطط السيد السوداني لتسويق مشروع «طريق التنمية» داخلياً وخارجياً كإنجاز استراتيجي يثبت مكانته المحلية والإقليمية، إلا أن هذا المشروع يواجه الكثير من التحديات الأمنية، من أبرزها تأمين الطرق البرية التي يمر بها وصولاً إلى الحدود التركية، حيث يعد الصراع في مدينة سنجار العراقية بؤرة الأزمات التي من الممكن أن تعرقل مشروع طريق التنمية، إذ إن السيطرة على مدينة سنجار العراقية تعني بشكل مباشر السيطرة على الممر البري لمشروع طريق التنمية إلى تركيا، وبالتالي السيطرة على الحدود العراقية السورية التي تعد بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية أحد أهم المناطق التي يتم من خلالها السيطرة على تحجيم توسع النفوذ الإيراني في المنطقة



من خلال قطع الجسر البري لإيران من طهران إلى البحر المتوسط مروراً بكل من العراق وسوريا وبيروت، لذلك فإن منطقة سنجار تعد (بؤرة أزمات مستقبلية) من خلال تواجد كل الأطراف سواء القريبة من إيران (فصائل المقاومة) أو التابعة لسوريا (قوات سوريا الديمقراطية) أو الولايات المتحدة (مشروع قاعدة عسكرية) أو كردستان العراق (قوات البيشمركة الكردية) أو حتى بعض الأشخاص ذوي الولاء لتنظيم داعش فيما يعرف بـ (الذئاب المنفردة) أو (الخلايا النائمة) والتي قد تتحرك في أي لحظة، خاصة بعد التحولات الكبيرة في المنطقة وسقوط النظام السوري، فضلاً عن قوات الأمن العراقية والتي تعد الحلقة الأضعف من بين كل تلك القوات المتواجدة على الأرض. لذا فإن سنجار تضم حالياً ما يقارب 30,000 مقاتل غير متجانسين سواء فكرياً أو عقائدياً أو حتى تنظيمياً، فضلاً عن صراعات تاريخية ومصاحبة على إدارة تلك المنطقة. كما أنها غير منضبطة في شكل تبعيتها لدولة محددة (ما عدا قوات الأمن العراقية)، وبالتالي غياب الإطار المرجعي الذي يضبط إيقاع عملها، مما يهدد بانفجارها في المستقبل القريب، وبالتالي عرقلة مشروع «طريق التنمية».

لذلك، تعمل حكومة السوداني على تحقيق تفاهات مع حكومة إقليم كردستان من أجل إخراج قوات حزب العمال الكردستاني وتهدئة الأوضاع في هذه المنطقة المعقدة كماً ونوعاً. وهذا ما يدفع حكومة السوداني للإصرار على إتمام مشروع طريق التنمية ليكون العراق ممراً لإمدادات الطاقة في المنطقة، وبالتالي الدخول إلى المنافسة الجيوسياسية للسيطرة على الممرات البحرية والبرية والتحكم في طرق إمدادات النفط والغاز، فضلاً عن أن العراق يدرس مع الأردن إنشاء ربط سكي بينهما، الذي قد يكون أحد السياسات التي تمهد لربط العراق بدول المنطقة بشكل جيوسياسي يعتمد على الطاقة بشكل أساسي. ومن ثم، فإن اتفاق سنجار ومشروع طريق التنمية والربط السكي بين العراق والأردن، فضلاً عن ميناء الفاو الكبير في حال قيامه بعد التعديلات التي أجريت عليه، سيسهم في تمهيد وتسريع استعادة العراق لدوره الإقليمي ويربط العراق باتفاقيات تساهم في تفعيل الدور الإقليمي من خلال الضغط بأوراق الطاقة والممرات.

كما أن نجاح هذا المشروع يعتمد على توفر بيئة أمنية مستقرة تمهد لبيئة استثمارية جاذبة من أجل ضمان القيمة الإستراتيجية للمشروع في ظل وجود خلافات عميقة داخل القوى السياسية التي تدير الدولة في العراق، والتي أثرت على توافر الدعم الكامل لهذا المشروع، على اعتبار أنه قد يكون جزءاً من التحشيد الانتخابي للسوداني في الانتخابات المقبلة



في ظل طموحه السياسي بالحصول على ولاية ثانية. أما التحدي الآخر لمشروع طريق التنمية فيمكن في غياب البنية التحتية في الجانب العراقي اللازمة لعمل المشروع واستدامته، إذ يحتاج العراق الى إعادة النظر في تأهيل وبناء البنية التحتية في الطرق البرية السكك الحديدية، فضلاً عن أماكن شحن وتفريغ البضائع. كما أن العوائد التي يتوقع أن تجنيها البلاد من المشروع بواقع 4 مليارات دولار سنوياً، لن تبدأ قبل إنجاز المرحلة الثانية منه عام 2034، حسب ما يشير الإطار الزمني المعلن من الحكومة، هذا على فرض عدم حصول تأخير. فضلاً عن الكثير من التحديات الأخرى المتمثلة في غياب القانون الذي يحمي الاستثمارات الأجنبية في هذا المشروع، وكذلك ضرورة تحسين النظام المصرفي في العراق وإدارة المنافذ الحدودية الخارجة عن سيطرة الدولة.

القضية الكردية والتنافس الجيوسياسي الإيراني_ التركي

العامل الرئيسي في تصاعد التصادم الجيوسياسي بين إيران وتركيا في العراق يتمثل في قضايا الأمن القومي. تم توقيع أول اتفاقية أمنية بين تركيا وإيران ضمن إطار القضية الكردية في سبتمبر 1993 (حيث شارك العراق كطرف ثالث في الاتفاقية)، وكانت الهدف منها حفظ الأمن على الحدود. منذ عام 1992، عقدت تركيا وإيران، بالتعاون مع سوريا، سلسلة من المؤتمرات بهدف منع تشكيل دولة كردية مستقلة في شمال العراق، واستمرت هذه المؤتمرات حتى عام 1995، حيث تصاعد نزاع الحرب الأهلية الكردية، وقامت تركيا بدعم الحزب الديمقراطي الكردستاني بقيادة بارازاني، وإيران بدعم حزب الاتحاد الوطني الكردستاني بقيادة طالباني. لا تزال قضايا الأمن المتعلقة بالقضية الكردية تحفز البلدين على تعزيز التعاون السياسي وتوقيع مذكرات التفاهم لتعزيز الأمن على الحدود ومكافحة الإرهاب، لتفادي التفجيرات المتكررة لأنابيب النفط والغاز، مثل حادثة تفجير مارس 2020 التي أثرت على تصدير الغاز الإيراني إلى تركيا.¹¹

إذ يتضح تضارب المصالح التركية-الإيرانية في إقليم كردستان العراق من خلال نتيجتين رئيسيتين؛ الأولى، تصاعد وتيرة الصدام في قضاء سنجار، حيث تشير تطورات الأوضاع هناك إلى احتمال اندلاع صراع محموم بين تركيا وإيران في المستقبل القريب. ويعود السبب إلى أن الوجود العسكري لحزب العمال الكردستاني

11- للمزيد يُنظر: فراس إلياس، مذكرة التعاون الأمني بين العراق وتركيا: الواقع والتداعيات، ورقة تحليلية، (الدوحة: مركز الجزيرة للدراسات، 2024).



في سنجار وشمال العراق يمثل الهاجس الأمني الأول لتركيا، التي تدرك مدى تأثير النفوذ الإيراني في القضاء على حساباتها الاستراتيجية، سواء في العراق أو سوريا. أما إيران، فتري في فرض هيمنتها على القضاء العراقي المحاذي لسوريا فرصة لضمان استمرار إمدادات السلاح ونقل الميليشيات الولائية عبر الحدود العراقية-السورية بسهولة، إضافة إلى كبح التمدد التركي في مناطق نفوذها الاستراتيجية.¹²

تشعر طهران بقلق خاص من أن أنقرة قد تستغل حملتها المناهضة للأكراد لترسيخ وجود عسكري طويل الأمد في سنجار، على غرار ما فعلته سابقاً في شمال سوريا ومحافظة دهوك العراقية. وبالنظر إلى أن العراق وسوريا يشكلان الركيزتين الأساسيتين لعمقها الاستراتيجي، تتبنى إيران نهجاً صفرياً تجاه هاتين الدولتين، ما يعني أنها غير مستعدة أساساً لمشاركة مجال نفوذها الاستراتيجي المتصور مع خصومها. إلا أنه مع سقوط النظام السوري، تغيّرت المعادلة، لتصبح «المقاربة الصفرية» محصورة في العراق، ما يدفع إيران إلى التمسك بنفوذها هناك قدر الإمكان، لتعويض ما فقدته من نفوذ في سوريا.

على المستوى الجيواقتصادي، أُعيد إحياء خطة بين تركيا والحزب الديمقراطي الكردستاني لتصدير الغاز الطبيعي من كردستان إلى تركيا وأوروبا، إذ أن «شركة كار» الكردية وقعت في كانون الأول/ديسمبر 2021، اتفاقية لتوسيع خط أنابيب الغاز الطبيعي إلى دهوك على بعد 35 كم من الحدود التركية في إطار الإنتاج المحلي، ثم أعلنت السلطات الكردية والتركية في فبراير/شباط الماضي، نيتها مد خط الأنابيب هذا إلى تركيا، في وقت قال رئيس الحكومة في الاقليم مسرور بارزاني، بأن الغاز الكردي سيتم تصديره إلى أوروبا في نهاية المطاف. وعليه، فإن التخلص من حزب العمال الكردستاني من اقليم كردستان، أصبح أكثر أهمية، فيما من المرجح أن يستهدف حزب العمال الكردستاني خط الأنابيب، تماماً كما يهاجم الحزب خط نفط كركوك-جيهان الذي يصدر النفط العراقي إلى تركيا. إذ إن خط أنابيب الغاز هذا، سيشكل تهديداً لمصالح إيران في مجال الطاقة. حيث تُعدّ تركيا أحد المشتريين الرئيسيين للغاز الإيراني، وهو مصدر دخل مهم لاقتصاد إيران الخاضع لعقوبات دولية. وسيؤدي تنويع واردات الغاز التركية إلى تقليل اعتمادها على الغاز الإيراني، مما قد يحدّ من قدرة إيران على استخدام صادراتها من الغاز كأداة نفوذ ضد أنقرة.

12- سليمان الوادعي، الساحة الكردية كورقة سياسية بين تركيا وإيران، مجلة الدراسات الإيرانية، العدد (14)، (الرياض: المعهد الدولية للدراسات الإيرانية _رصانة_، 2021).



وعليه، فإن القضاء التام على حزب العمال الكردستاني في إقليم كردستان سيعزز موقف الحزب الديمقراطي الكردستاني وتركيا، كما سيسهم في تحرير الموارد السياسية والاقتصادية والعسكرية لتعزيز مصالحهما في العراق. إلا أن إيران، التي تمتعت بنفوذ غير مسبوق في العراق منذ سقوط نظام صدام حسين، لن تتخلى عن هذا النفوذ بسهولة، بل ستسعى للحفاظ عليه بكل الوسائل الممكنة.

لدى أنقرة وبغداد مصلحة مشتركة في إضعاف قدرة حزب العمال الكردستاني على تهديد تركيا انطلاقاً من الأراضي العراقية. ومع ذلك، فإن تصاعد العمليات العسكرية التركية ضد الحزب منذ انهيار عملية السلام في عام 2015، وامتداد الصراع إلى مناطق خارج حدود إقليم كردستان العراق وسوريا، منحه زخماً إضافياً وجذب إليه شبكة معقدة من الفاعلين الآخرين. تمكن حزب العمال من توسيع نفوذه باتجاه محافظة سنجار، بعدما كان محصوراً سابقاً في جبال قنديل ومنطقة مخمور، كما عزّز نفوذه على وحدات حماية الشعب الكردية في سوريا.

عاد خيار إنشاء منطقة آمنة شمالي العراق إلى واجهة النقاش كأحد الحلول المطروحة أمام تركيا لمواجهة مقاتلي حزب العمال الكردستاني، لا سيما بعد إطلاقها عملية «قفل المخلب» العسكرية لتأمين عدد من المناطق ذات الأهمية الاستراتيجية بالنسبة لها. ورغم أن تركيا سبق وأن أنشأت منطقة آمنة شمالي سوريا قبل سقوط النظام السوري، إلا أن الوضع في العراق يختلف بسبب عدم وجود نازحين لإسكانهم في تلك المنطقة، كما حصل مع السوريين. ومع ذلك، فإن المأزق الذي يمثله حزب العمال الكردستاني، إلى جانب طول أمد الصراع مع تركيا، قد يجعل هذا الخيار واقعاً، خصوصاً في ظل المتغيرات الدولية والإقليمية التي تميل نحو تصفية الخلافات وتصفير المشكلات البينية.

وتحظى المنطقة التي استهدفتها العملية التركية الأخيرة بأهمية كبيرة، كونها ممراً برياً استراتيجياً لحزب العمال الكردستاني إلى داخل تركيا، كما تتميز بطبيعتها الجغرافية المعقدة، التي تضم كهوفاً وتحصينات طبيعية، مما يستدعي - وفق خبراء - بقاءً عسكرياً تركيا دائماً لضمان تأمينها بعد السيطرة عليها. في هذا السياق، يعكس الصراع على سنجار في بعض جوانبه تنافساً بين أنقرة وطهران على النفوذ في مدينة الموصل.



وعلى مدى السنوات الماضية، نجحت تركيا في إيجاد مساحة مرنة للتحرك ضد أنشطة حزب العمال الكردستاني في شمال العراق، من خلال علاقاتها القوية مع حكومة أربيل والحزب الديمقراطي الكردستاني، إلى جانب استثماراتها الكبيرة في الإقليم وتجارة النفط. ومع ذلك، فإن مساعي أنقرة لتوسيع النطاق الجغرافي للصراع تجعلها أكثر عرضة للضغط من بغداد وطهران.¹³

في حين شكّلت القضية الكردية معضلة سياسية حقيقية للجمهورية الإيرانية، فإنها وفقاً لوجهة نظر طهران، ترفع من الأهمية الاستراتيجية لطريق الموصل-سنجار الممتد إلى الحدود العراقية-السورية، خاصة بوجود خطوط دعم محلية تعزز قيمته. ففي شمال سنجار، يقع معبر ربيعة الحدودي، إلى جانب معبر غير رسمي اعتاد تنظيم «داعش» استخدامه للعبور إلى سوريا، وكلاهما يخضع حالياً لسيطرة مشتركة من قبل وحدات الحشد الشعبي والجيش العراقي. وعلى الجانب السوري، تخضع هذه المناطق لسيطرة قوات سوريا الديمقراطية، المدعومة من الولايات المتحدة والتي يقودها الأكراد، مما يعني أن إيران لا تتمتع بسيطرة كاملة على الحدود في الوقت الراهن. أما معبر القائم في محافظة الأنبار (جنوباً)، والذي كان يشكل نقطة الدخول الأساسية لإيران إلى سوريا، فقد خرج بدوره من نطاق النفوذ الإيراني بعد سقوط النظام السوري. كما أنه لا يُعدّ خياراً مثالياً لطهران، نظراً لانفتاحه على المناطق السنية على جانبي الحدود.

تعتمد تركيا في عملياتها العسكرية شمالي العراق، على «اتفاقية أنقرة» التي وقعتها مع بريطانيا والمملكة العراقية عام 1926 لتسوية نزاعها معها بشأن السيادة على ولاية الموصل. إذ قضت بتبعية الموصل للعراق على أن تحصل تركيا على امتيازات بينها نسبة من عائدات نفطها مدة ربع قرن، ورسمت الحدود بين البلدين. لكن أنقرة تقول إن المعاهدة تتضمن بنداً أساسياً لمكافحة تهديدات أمنها القومي القادمة من شمال العراق، كما أن الساسة الأتراك يذكرون بشكل متكرر بتلك الاتفاقية على أنها تسمح بالتدخل العسكري في شمال العراق، لمنع أي تهديدات على أمن بلادهم القومي القادمة من هناك. إيران تتوجس من مشروع طريق التنمية، إذ يتعارض مع خططها لأن تكون عقدة الربط بين آسيا وأوروبا عبر مسار يمتد من ميناء الإمام الخميني إلى خورامشهر داخل إيران، ثم إلى البصرة، وبعدها بغداد، وصولاً إلى البوكمال على الحدود العراقية-السورية، حيث يتفرع إلى مسارين:

13- مع استمرار عملياتها العسكرية ضد حزب العمال الكردستاني.. ما خطط تركيا في شمال العراق؟، (عمان: مركز الروابط للبحوث والدراسات الاستراتيجية، 2022).



أحدهما شمالاً نحو ميناء اللاذقية، والآخر جنوباً عبر حمص وصولاً إلى دمشق. ويبدو أن المشروع الإيراني يتخذ اتجاهاً أفقياً، بينما يتجه مشروع طريق التنمية بشكل عمودي، مما يجعل البصرة محل تنافس بين المشروعين، كونها عقدة مركزية فيهما. إذا اندمجت البصرة بالمشروع الإيراني، فلن تعود هناك حاجة للارتباط بميناء الفاو، خاصة أن المسافة بين ميناء الإمام الخميني وميناء الفاو قصيرة نسبياً. إلا أن المشروع الإيراني لا يقتصر على البعد الاقتصادي، بل يحمل أبعاداً استراتيجية تهدف إلى تعزيز روابطه بمحور المقاومة، مما يمنح إيران نفوذاً على المنطقة الممتدة بين أراضيها والبحر المتوسط.

تاريخياً، سعت الإمبراطوريات الفارسية القديمة إلى بسط سيطرتها على هذه المنطقة، لكنها واجهت مقاومات متكررة. ومع ذلك، ظل هذا التوجه جزءاً من الاستراتيجية الإيرانية، نظراً إلى أن أغلب الغزوات التي استهدفت إيران جاءت من هذه المناطق، التي احتضنت حضارات قوية منذ زمن الآشوريين، كما أنها تتميز بسهولة التنقل لخلوها من الحواجز الطبيعية. في المقابل، يتمتع الجانب الشرقي من إيران بحماية طبيعية من الصحارى والجبال، كما يفتقر إلى مراكز حضارية توسعية قريبة. هذه الحسابات تدفع إيران إلى الاستمرار في السعي لإنجاح مشروعها وإفشال أي مشاريع تتعارض مع مصالحها الاستراتيجية.¹⁴

كما أن تركيا تؤدي دوراً كبيراً في مشروع طريق التنمية بسبب موقعها الاستراتيجي، حيث تربط بين أوروبا وآسيا، ولها مصالح ضخمة في تأمين طرق النقل والتجارة عبر هذا المشروع. في المقابل، ترى إيران في المشروع تحدياً لمصالحها الاقتصادية والاستراتيجية، إذ قد يؤدي إلى تقليص دورها في حركة التجارة عبر الممرات البرية إذا تم تنفيذ طريق التنمية بشكل كامل. إلى جانب ذلك، تسعى تركيا إلى تعزيز روابطها التجارية والاقتصادية مع العراق من خلال هذا المشروع، مما يجعل العلاقة التركية-الإيرانية متأثرة بالصراع الجيوسياسي المستمر بينهما، حيث تسعى كل منهما إلى توسيع نفوذها في العراق والمنطقة. وفي هذا السياق، يمكن لتركيا أن تستفيد من مشروع طريق التنمية لتوسيع علاقاتها مع العراق وتعزيز نفوذها السياسي

لا سيما في محافظة نينوى، التي تُعد بوابة استراتيجية في شمال العراق. في المقابل، ستسعى إيران إلى مقاومة النفوذ التركي في المنطقة، لكنها تواجه تحديات كبيرة بعد تراجع سيطرتها على سوريا. لذا، سيكون للعراق دور حيوي في هذه المنافسة، نظراً إلى موقعه الاستراتيجي وأهميته في التوازنات الإقليمية.

14- الحواس تقيه، طريق التنمية: درب الوعر من الخليج إلى أوروبا، (الدوحة: مركز الجزيرة للدراسات، 2024).



الخاتمة

سيظل تأثير إيران في العراق مهماً حتى في ظل التغييرات في سوريا، لكن التنافس مع تركيا على مشاريع مثل «طريق التنمية» قد يكون محورياً في المستقبل. بينما تسعى إيران للاستفادة من نفوذها التاريخي والعسكري، تحاول تركيا دخول السوق العراقية بقوة عبر الاستثمارات الاقتصادية والتحالفات السياسية. كلا البلدين سيستمران في التأثير على السياسة العراقية والاقتصاد من خلال مشروع طريق التنمية، مع تغييرات محتملة في توازن القوة والنفوذ في المستقبل.

بعد سقوط النظام السوري أو ضعف النفوذ الإيراني في سوريا، تتغير الديناميكيات الإقليمية بشكل كبير. كانت سوريا جزءاً أساسياً في ممرات إمدادات الطاقة والنقل بالنسبة لإيران، والممر البري من إيران إلى البحر المتوسط عبر سوريا كان يشكل جزءاً من الخطط الإيرانية للتمدد الإقليمي.

إن خروج سوريا من المحور الذي تقوده الجمهورية الإيرانية يعني أن إيران ستفقد أحد المحاور الرئيسية في مشروعها الإقليمي، مما سيجعلها أكثر انشغالاً بالبحث عن طرق بديلة لتوسيع نفوذها، مثل زيادة التواجد في العراق عبر تعزيز العلاقات وتأمين تكامل المصالح، إلى جانب زيادة عناصر قوتها ونشاطها في البحر الأحمر.

وعليه، فإن الصراع الإيراني التركي على مشروع طريق التنمية يأتي ضمن سياق تنافس كبير في المنطقة، حيث تسعى تركيا إلى تعزيز نفوذها في منطقة العراق، بينما تعمل إيران على مقاومة ذلك من خلال تعزيز علاقاتها الاقتصادية والسياسية في العراق. هذا التنافس يتداخل مع الصراع في البحر الأحمر وتداعيات خروج سوريا من النفوذ الإيراني، ما يعيد رسم ملامح العلاقات الإقليمية في منطقة الشرق الأوسط ويؤثر على المسارات الاستراتيجية لمشاريع النقل والتجارة عبر الحدود.

إذ إن الجماعات المسلحة في اليمن (أنصار الله الحوثي) تحاول من خلال استهداف السفن التجارية في البحر الأحمر أن يكون لها تأثير ونفوذ في تلك المنطقة، لا سيما أنها ليس لديها ما تخسره، لأنها في مرحلة تراكم المكاسب من جهة، وتوظيف حالة الصبر الاستراتيجي من جهة ثانية. فضلاً عن أنها مدركة بأنها لا تستطيع تحقيق النصر على الخصم، بقدر ما تحاول تطبيق المراكز الأساسية للحرب المعاصرة، وهو حرمان الخصم من تحقيق النصر.



ومن ثم، قد تنتقل في مرحلة لاحقة، بعد أن تحقق بعض المكاسب في مناطق النفوذ، لتكون فاعلاً من غير الدول يُحسب له الكثير من قبل القوى الإقليمية والدولية، وبالتالي إثبات وجودها.

لذا، فإن تحالف «حارس الازدهار» إما أن يذهب في حروب استنزاف طويلة، وهو أمر صعب جداً لأن هذه الحروب أصبحت مكلفة بالنسبة له من جهة، مقابل عدو ليس لديه ما يخسره من جهة أخرى، أو أنه سيحاول قدر الإمكان التفاوض مع القوى الراحية لتلك الجماعة. وهذا يرتبط بشكل وثيق بالرئيس الأمريكي ترامب بعد تسلمه للسلطة، ومدى تأثير ذلك على الاتفاق النووي مع إيران، الذي هدد بالانسحاب منه أو إعادة صياغة بنوده. في كلا الحالتين، ستضطر إيران للتخلي عن وكلائها الإقليميين، وتحديد الفواعل من غير الدول، مقابل الذهاب إلى صيغة جديدة للاتفاق النووي. وهذا يرتبط بدرجة كبيرة بمكانة أنصار الله الحوثي وعملياتهم في البحر الأحمر في المرحلة القادمة، والتي سيكون لها تأثير كبير في تحديد الوزن الجيوبولتيكي لإيران ضمن التفاعلات المحيطة بها.





إِدْوَلِيَّة فَاعِلِيَّة وَمَجْتَمَع مُشَارِك

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org
