

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



الأبعاد الجيوبولتيكية لمشروع طريق التنمية

د. سارة شكر أحمد





الأبعاد الجيوبولتيكية لمشروع طريق التنمية

سلسلة اصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط / قسم الابحاث / الدراسات السياسية

الاصدار / مقال رأي

الموضوع / السياسة الداخلية والخارجية

د. سارة شكر أحمد/ عضو الهيئة التدريسية في جامعة النهرين/ كلية العلوم السياسية
قسم الاستراتيجية

عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركزٌ مستقلُّ، غيرُ ربحيٍّ، 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 مستقلٍّ، وإيجاد حلول عملية جليّة 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 © 2024

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org

Since 2014

المقدمة:

أعلن العراق عن إطلاق مشروع طريق التنمية الضخم، سعياً إلى الاستفادة من الموقع الجيوبوليتيكي للبلاد والمنافذ الحدودية مع العديد من الدول، من خلال بناء شبكة نقل تربط بين منطقة الخليج وتركيا، يُشار إلى أن طريق التنمية هو واحد من بين عدة مشاريع من هذا النوع تتم مناقشتها في المنطقة اليوم، وتهدف إلى زيادة الترابط بين الدول وتحسين

سيعزز مكانة العراق الجيوسياسية والجيوبوليتيكية باعتباره ممراً للتجارة العالمية، وسيوفر عائدات مالية وفرص عمل من شأنها تقليل اعتماد البلاد على النفط، وعلى التوظيف في القطاع العام.

أولاً: الجيوبوليتيك

الجيوبوليتيك مصطلح تقليدي ينطبق في المقام الأول على تأثير الجغرافيا على السياسة، فهو علم دراسة تأثير الأرض برها وبحرها ومرتفعاتها وجوفها وثرواتها وموقعها على السياسة في مقابل مسعى السياسة للاستفادة من هذه المميزات، وغالباً ما ينظر على أنه مجموعة من معايير الفكر الاستراتيجي والصفات المحددة على أساس الأهمية النسبية للقوة البرية والقوة البحرية في تاريخ العالم.¹

لذا، فإن أحد المنطلقات الأساسية للجيوبوليتيك هو التأكيد على أن الوضع الجيوبوليتيكي للدولة يفوق من حيث الأهمية أغلب خصائص البناء السياسي للدولة، فالسياسة والثقافة والأيدولوجية وطابع النخبة، بل والدين نفسه، يُنظر إليها جميعاً في المنظار الجيوبوليتيكي على أنها عوامل مهمة، لكنها ثانوية بالمقارنة مع المبدأ الجيوبوليتيكي الأساس في علاقة الدولة بالمكان، ويتضح كيف أن السياسة تسير وفق حتميات جغرافية، أي كيف أن للعوامل الجغرافية، كالمناخ، والتضاريس، والموقع وغيرها دوراً حتمياً في تشكيل سياسة الدول، ومن ثم فإن أي سياسة لا تركز إلى هذا العلم لا يُقدر لها البقاء والتطور.

1 عبد المنعم عبد الوهاب، جغرافية العلاقات السياسية، دراسة وتحليل تطبيقي لعلم الجيوبولتكس والجغرافية السياسية، منشورات مؤسسة الوحدة للنشر والتوزيع، الكويت، بلا تاريخ، ص ١٣٠.

ثانياً: طريق التنمية

يُعد المشروع همزة الوصل بين دول الخليج العربي ودول أوروبا عبر تركيا والمقام في العراق حيث أعلن عنه رئيس مجلس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني بتاريخ ٢٧ أيار ٢٠٢٣، ويعد المشروع مشروعاً اقتصادياً وتجارياً يقدم أهمية كبيرة لدى العراق والدول المستفيدة منه؛ حيث إن المشروع يربط الخليج وتركيا عبر سكك حديد داخل العراق تبدأ من ميناء الفاو، وتنتهي السكك كمرحلة أولية بمحافظة دهوك، وإجمالي طول المسار، فسيبلغ نحو 1200 كيلومتر تبدأ من مرفأ الفاو في الجنوب، وتنتهي على الحدود التركية.

تتوقع الحكومة العراقية أن تبلغ تكلفة المشروع نحو 17 مليار دولار أميركي، على أن يتم تنفيذه خلال الفترة الممتدة بين عامي 2024 و2028، ومن ضمن هذه التكلفة سيتم تخصيص 10.5 مليار دولار أميركي لإنشاء خطوط سكك الحديد، فيما ستخصص الحكومة العراقية نحو 6.5 مليار دولار أميركي لإنشاء الطرق البرية على امتداد هذا المسار، أما سائر أجزاء المشروع مثل المدن الصناعية والسكنية ومراكز تخزين ونقل الطاقة، فستعتمد على مبادرات القطاع الخاص الذي سيستفيد من طرق الربط البري في هذا المشروع.²

ومن المتوقع أن يدر المشروع على العراق نحو 4 مليارات دولار سنوياً، بفعل رسوم عبور السلع والرسوم والضرائب التي ستنتج عن النشاط الصناعي على امتداد المسار، وسيولد هذا المشروع نحو 100 ألف فرصة عمل محلية في المرحلة التي ستلي إنجازه.

ورغم ارتفاع تكلفة النقل البري عبر سكك الحديد، مقارنة بالنقل البحري، ستسعى السلطات العراقية إلى جذب الحركة التجارية عبر المشروع من خلال تقليص مدة الرحلات التجارية بين شرق آسيا وأوروبا إلى النصف، مقارنة بالرحلات البحرية التقليدية، فعلى سبيل المثال تستغرق الرحلة التجارية من ميناء شنغهاي الصيني إلى ميناء روتردام الهولندي نحو 33 يوماً بالبحر، بينما يمكن تقليص هذه المدة إلى 15 يوماً فقط عندما يتم نقل البضائع بالبر من الصين إلى ميناء جواهر الباكستاني، ومنه إلى ميناء الفاو الكبير، ثم إلى أوروبا عبر مشروع «طريق التنمية».³

2 بشير هادي عودة وآخرون، الرؤية المستقبلية لميناء الفاو الكبير ومكاسب الاقتصاد العراقي، وقائع المؤتمر العلمي الحادي عشر، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، 2021، ص40.

3 مالك دحام الجميلي ولمياء محسن الكناني، العلاقات العراقية . الكويتية وإشكالية ميناء مبارك، دراسات دولية العدد (52)، ص21.



أما النقطة الأهم فهي أن المسار العراقي سيوفر طريقاً سريعاً لنقل النفط والغاز المُسال المُنتج في منطقة الخليج العربي باتجاه أوروبا عبر تركيا التي تضخ استثمارات للتحويل إلى مركز لإعادة توزيع مصادر الطاقة باتجاه السوق الأوروبية، مع الإشارة إلى أن أوروبا زادت منذ العام 2022 اعتمادها على الغاز المُسال القطري، كبديل عن الغاز الروسي، منذ اندلاع الحرب في أوكرانيا وانقطاع إمدادات الغاز الروسي عن أوروبا.

وعليه من منطلق المبدأ الجيوبوليتيكي الأساس في علاقة الدولة بالمكان، فإن للعراق وحتميته الجغرافية تستدعي إنشاء القناة الجافة وربطها بميناء الفاو. مما سيعزز من التنمية الاقتصادية والاجتماعية التي سوف تتحقق بعد إنجاز المشروعين وذلك من خلال:

1. التسابق الدولي على مشاريع البنية التحتية في العراق بعد صعود الدور الاستراتيجي الذي تحاول البلاد لعبه في المرحلة المقبلة، وحالياً يتصدر المشهد كل من الصين وتركيا وقطر والمملكة العربية السعودية، على مستوى الدول التي ترغب بأن تساهم وتستثمر في هذا الدور العراقي الطامح.
2. سيكون رديفاً لقناة السويس، مما يؤدي إلى اختصار الوقت والكلفة والأمان في نقل البضائع، إذ سيزيد هذا المشروع من أهمية الدور الاقتصادي والجيوسياسي الذي يلعبه العراق اليوم، على المدى البعيد. بل إن بعض التحليلات ذهبت إلى مقارنة الدور الحساس الذي سيلعبه هذا المشروع بالدور الاستراتيجي واللوجستي الذي لعبته قناة السويس تاريخياً، كنقطة عبور تقود العراق في المستقبل إلى لعب دور مماثل، ولمح البعض أن غياب مصر عن المؤتمر الذي أعلن عن هذا المشروع في بغداد، في دلالة على تحسّسها من منافستها في دور قناة السويس.
3. تحسين التنمية الاقتصادية في العراق من خلال إيرادات رسوم الترانزيت المتأتية من نقل البضائع التي تسهم في زيادة الناتج المحلي الإجمالي GDP.
4. تشغيل الأيدي العاملة في النقل؛ مما يشكل فرصة لتقليل نسبة البطالة في العراق.
5. انخفاض أسعار السلع، وذلك بسبب اختصار المسافات وتحديد بعد إنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير ليكون بذلك الحلقة المهمة في ربط النقل المتعدد الوسائط في العراق لممارسة دوره العالمي إذ سيغير من خارطة النقل البحري العالمي، وبذلك يتطلب إنجاز مشروع القناة الجافة تزامناً مع إنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير، إذ لا جدوى من إنجاز مشروع الميناء، وتلكاً إنجاز مشروع طريق التنمية، وبالعكس أيضاً لا جدوى من إنجاز طريق التنمية وتعثر إنجاز ميناء الفاو الكبير.



وللمشروع عدة مقومات أبرزها: 4

1. هذا المشروع الحيوي الاستراتيجي الواعد سيربط الشرق بالغرب، ويربط موانئ العراق مع الموانئ التركية، وكذلك إلى الدول الأوروبية، ومنها إلى دول القوقاز.
2. المشروع سيكون من خطين مزدوجين، خط سككي وخط بري دولي سريع، وستكون على الخطين حركة اقتصادية تنعش اقتصاد المحافظات التي يمر بها وهي تقريباً أكثر من 10 محافظات، إضافة إلى المدن الصناعية والسكنية ومناطق ترفيهية.
3. يرى خبراء اقتصاديون أن مشروع طريق التنمية يمثل قفزة نوعية نحو توظيف واستثمار ما يتمتع به العراق من مزايا الموقع الجيوبولتيكي والقدرات والثروات الطاقية والزراعية والمعدنية والبشرية، بما يعزز من مكانته على خارطة الاقتصاد العالمي وشبكة المواصلات وسلاسل التوريد وطرق التجارة دولياً.

مقابل ما تقدم يواجه العراق العديد من تحديات تعيق المشاريع وهي:

1. التحديات الجيو سياسة: يحتل العراق أهمية جيواستراتيجية كبيرة في استراتيجيات الدول الكبرى، وسيبقى لعقود قادمة مركز شد وجذب دوليين؛ لاعتبارات وأسباب عدة ومتنوعة، فالعراق يُشكل أفضل مجال جغرافي للتحرك الأمريكي نحو منطقة الخليج العربي، ذلك أن العراق شغل موقعاً متميزاً في العالم.
2. تحديات داخلية: يتأثر الوزن الجيوبولتيكي لأي دولة بالتركيب الإثنوغرافي بنمطيه القومي والديني؛ لما لهذا العامل من تأثير صريح على تماسك السكان وتعزيز وحدتهم، ومدى انعكاس ذلك على وزن الدولة واستقرار نظامها السياسي. والإثنوغرافيا هي نوع من دراسة البشر، ولكن هذا المجال يتناول بشكل خاص الثقافات المختلفة، ويحاول فهم أنماط السلوك المتنوعة في أنحاء العالم، ويُعد العراق دولة متعددة القوميات والأديان التي تتباين في توزيعها الجغرافي.
3. تحديات خارجية: إن التحديات الحقيقية التي يواجهها العراق في المجال البحري قادمة من تنوع الأهداف التجارية للدول المجاورة والتنافس لتحقيق مكاسب اقتصادية،

4 الهام خزعل عاشور وخرون، ميناء الفاو الكبير ركيزة أساسية لتعزيز المكانة الاقتصادية والجغرافية للعراق، وقائع مؤتمر الفاو الكبير، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، جامعة البصرة، 2021، ص 157.

ولا يخفى حجم التهديد السياسي والحذر في دول الخليج خاصة مع نمو ظاهرة الإرهاب وبرز الدور الإيراني القوي في المنطقة، (وحتماً ستتأثر مشاريع التنمية وفق الاعتبارات السياسية، وتكون خاضعة لأدوات الصراع)، باعتبار أن العراق يقع ضمن بيئة إقليمية تصارعية شاع فيها استخدام كل أساليب الصراع عبر الزمن، لم يُستثنى مشروع القناة الجافة وميناء الفاو الكبير من معادلة الصراع تلك.

4. إيران ما زالت تترىث قبل الحكم على المشروع العراقي الجديد، الذي سيسهل تجارة إيران مع الخارج، لكنه سينافس في هذا الوقت مشروعاً إيرانياً محملاً بالأهداف عينها.

5. إن التوازنات السياسية العراقية الداخلية غالباً ما تتأثر بمواقف وخلافات الأطراف الإقليمية، التي تملك تأثيرات متفاوتة على القوى السياسية العراقية.

ثالثاً: تأثير الموقع الجيوبولتيكي للعراق على تطوير مشروع طريق التنمية

إن الأهمية الجيوبولتيكية لموقع العراق دفع العديد من الدول للتسابق على الاستثمار في العراق، إذ أدرك العديد من الدول أن مشروع العراق الجديد ينطوي على فرص استثمارية هامة، وخصوصاً للدول المنتجة للنفط والغاز، التي تحاول تطوير وسائل تصدير إنتاجها من البترول.

1. قام أمير قطر تميم بن حمد بزيارة رسمية إلى العراق، وقع خلالها عدد من الاتفاقيات الاستثمارية ومذكرات التعاون، معلناً عزم بلاده ضخ 5 مليارات دولار من خلال الاستثمار في عدد من القطاعات، وارتبطت أغلبها بالمشاريع المكملية لمشروع «طريق التنمية»، وخصوصاً تلك المتصلة بقطاع الطاقة وخطوط توريد الغاز المُسال، ومن المرتقب أن يتم إنجاز جميع هذه المشاريع بحلول العام 2028، أي بالتوازي مع إنجاز مشروع «طريق التنمية».

2. دخلت المملكة العربية السعودية باكراً على خط التنافس مع قطر في هذا المجال، فبالتوازي مع الكشف عن مشروع «طريق التنمية»، استضافت مدينة جدة قمة للمجلس التنسيقي بين السعودية والعراق، حيث تم التوقيع على مجموعة من الاتفاقيات ومذكرات التفاهم في قطاعات النفط والغاز والنقل، كما تم الاتفاق على الشراكة الاستثمارية في مشاريع الخدمات اللوجستية المسهلة عمل شركات النفط، وتم الإعلان



عن تأسيس «الشركة السعودية العراقية»، لتكون ذراع صندوق الاستثمارات العامة السعودي، للاستثمار في قطاعات البنية التحتية والتعدين والتطوير العقاري في العراق، وقد تناسبت كل هذه الاستثمارات مع وجهة مشروع «طريق التنمية»، وخصوصاً من جهة خلق البنية التحتية المطلوبة لنقل مصادر الطاقة عبر العراق.

3. الصين بدت أكثر الدول غير العربية اهتماماً بهذا المشروع، لكونه يكمل فكرة مشروع «الحزام والطريق» الصينية، كما أنه يسهل ويسرع عملية تصدير السلع الصينية باتجاه أوروبا، ولهذا السبب حرص السفير الصيني في العراق (تسوي وي) على زيارة رئيس الحكومة العراقية محمد شياع السوداني بعد أقل من أسبوع من الإعلان عن المشروع، لإبلاغه اهتمام بلاده بدراسة الفرص الاستثمارية في «طريق التنمية»، واستعدادها لتقديم المشورة الفنية للحكومة العراقية في هذا المجال. وبعدها التقى كبار أعضاء الحكومتين العراقية والصينية، في سلسلة من الاجتماعات التي بحثت إمكانية تطوير آلية «النفط مقابل البنية التحتية»، التي تسمح باستثمار الشركات الصينية في البنية التحتية المتعلقة بمشروع «طريق التنمية»، مقابل استفادة الصين من النفط العراقي.

4. تركيا كانت الدولة الإقليمية الأولى التي أبدت اهتماماً بدعم هذا المشروع والاستثمار فيه، نظراً لاستفادتها منه على المدى البعيد، عبر توريد مصادر الطاقة من الخليج عبر العراق، ومن ثم تصديرها إلى أوروبا، ولهذا السبب تعامل الرئيس التركي رجب طيب أردوغان مع المشروع العراقي وكأنه مشروع تركي، فكلف وزراءه -بعد اجتماع مع السوداني- بالتنسيق مع الجانب العراقي للسعي من أجل «تحقيق مشروع طريق التنمية»، ووعد بالتنسيق مع العراق «للعمل معاً لإنجاز المشروع».

وقد تم اختيار توقيت الإعلان عن هذا المشروع من قبل الحكومة العراقية بعناية، في 27 أيار/مايو 2023. فهذا الإعلان، جاء بالتزامن مع المصالحة التي جرت بين المملكة العربية السعودية وإيران، والتي أفضت إلى عودة العلاقات الدبلوماسية بين الدولتين.



خاتمة:

يُعد طريق التنمية مشروعاً كبيراً له آثار جيوبولتيكية واستراتيجية على العراق، قد يمثل فرصة وحافزاً للحكومة العراقية لزيادة نشاطها الاقتصادي وتطوير الواردات وتقليل الاعتماد على الاقتصاد الريعي، كذلك سيزيد من مكانة العراق التي يحلم بها في مجال الاقتصاد الدولي والإقليمي، بصفته نافذة وقناة أساسية للنقل التجاري الدولي، في حال نجاح مشروع ميناء الفاو، وخلق أرباح اقتصادية وسياسية وحتى أمنية هائلة وخلق فرص تنموية بانطلاق المشروع.





لِدَوْلَةٍ فَاعِلَةٍ وَمَجْتَمَعٍ مُّشَارِكٍ

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org
