

طريق التنمية والمشاريع المنافسة (الأقليمية والدولية)

قراءة إستراتيجية

م. د أحمد عبد الجبار عبد الله

كلية القانون / جامعة البصرة

ahmed.abdallh@uobasrah.edu.iq

<https://doi.org/10.61884/hjs.v14i54.605>

ملخص :

يُعد طريق التنمية العراقي من المشاريع الكبيرة والمهمة التي تربط عدة أقاليم مع بعضها البعض وبطرق نقل متنوعة، والمشروع يعول عليه في جانب كبير من استحصال عوائد اقتصادية وتنموية، فضلاً عن عائدات المكانة الإقليمية للعراق على المستوى السياسي والأمني والثقافي والتكنولوجي، ويهدف المشروع إلى إعادة تشكيل حركة التجارة والنقل لتسهيل عملية مرور البضائع عبر إنشاء بنية تحتية من الطرق والسكك الحديدية للربط بين قارتي آسيا وأوروبا، كما يأتي المشروع بصفته مبادرة إستراتيجية في إطار التوجه الإقليمي نحو تعزيز التكامل الاقتصادي للمنطقة، لكن طريق التنمية لا يخلو من تحديات المشاريع المنافسة له على المستوى الإقليمي والدولي، وهذا ما تسعى الدراسة لبحثه والوقوف عليه.

الكلمات المفتاحية: الأهمية الإستراتيجية، المنظور الجيوبولتيك، المنظور الجيوستراتيجي، المشاريع الإقليمية، المشاريع الدولية.

The Development Road and Competing Projects (Regional and International): A Strategic Analysis

Dr. Ahmed Abdul-Jabbar Abdullah

College of Law / University of Basrah

ahmed.abdallh@uobasrah.edu.

ABSTRACT:

The Iraqi Development Road is considered one of the major and significant projects that connects multiple regions through diverse transportation modes. The project is expected to generate substantial economic and developmental revenues, in addition to enhancing Iraq's regional standing in political, security, cultural, and technological spheres. The project aims to reshape the movement of trade and transportation by facilitating the flow of goods through the establishment of infrastructure consisting of roads

and railways that link the continents of Asia and Europe. It also emerges as a strategic initiative within the broader regional trend toward promoting economic integration. However, the Development Road is not without challenges posed by competing projects at both regional and international levels—an issue this study seeks to examine and address.

KEYWORDS: Strategic importance, geopolitical perspective, geostrategic perspective, regional projects, international projects.

المقدمة:

تهتم الدول بالقوة الاقتصادية وفقاً للمنظور الواقعي، فتعمل على إيجاد التوازن بين مختلف مقومات القوة لديها، وفي هذا السياق تسعى الدول لاستحصال المزيد من القوة الاقتصادية عبر مشاريع الربط الجغرافي بين الأقاليم المتقاربة ومنها إلى الأقاليم البعيدة، إذ تعد عملية توظيف العامل الجغرافي من العوامل الشائعة في الآونة الأخيرة، لا سيما بالنسبة إلى الدول التي تتمتع بموقع إستراتيجي مهم مطل على البحار أو الدول المتحكمة بمناطق العبور وممرات الطاقة، ونظراً لموقع العراق الذي يعطيه أهمية فاعلة في أداء دور فاعل في عملية التوازنات الإقليمية والتغيير من معادلة الفعل الجيوستراتيجي وتوجهه نحو مراكز الجذب الجيوسياسي في المنطقة من خلال بناء شراكات إستراتيجية في مختلف المجالات، فان تطوير الربط السككي في العراق يعد من أهم الخطوات التي تسهم في عملية تعزيز النمو الاقتصادي والتنمية بصورة عامة، وعليه سيتم تسليط الضوء على المشاريع الإقليمية والدولية المنافسة لطريق التنمية العراقي ومدى تأثيرها عليه.

أهمية البحث: تكمن أهمية البحث في تسليط الضوء على مشروع طريق التنمية والمكانة التي يحظى بها في تطوير اقتصاد الدولة بالشكل الأساس لا سيما مشاريع الربط السككي وممرات الطاقة، في ظل التحولات الدولية الراهنة والمتغيرات التي أصابت النظام الدولي وانعكاس ذلك على المنظومة الاقليمية منطقة الشرق الأوسط وأهميتها الإستراتيجية، وكل ما يتعلق من مشاريع منافسة على المستوى الإقليمي أو الدولي.

أهداف البحث: تتمثل أهداف البحث في الوقوف على أهم المشاريع الإقليمية والدولية المطروحة المنافسة لطريق التنمية والتي تؤثر عليه بالشكل المباشر، وكذلك تسليط الضوء على منطقة الشرق الأوسط ومكانة العراق فيها كدولة ربط تتوسط مناطق إستراتيجية مهمة تعد محل صراع.

مشكلة البحث: تتمثل مشكلة البحث الرئيسية في المشاريع المطروحة المنافسة لطريق التنمية، وهل أن هذه المشاريع ستؤثر على طريق التنمية أو تحيده أو تلغيه أم على العكس

من ذلك؟

فرضية البحث: تفترض الدراسة أن منطقة الشرق الأوسط هي منطقة محل صراع دولي وإقليمي، لذا باتت الأنظار تتجه نحوها بشكل كبير، وعليه فهناك مشاريع منافسة لطريق التنمية (إقليمية ودولية) من شأنها أن تقوض من عملية إقامة المشروع. منهج البحث: من أجل دراسة مشكلة البحث بالشكل الموضوعي وإثبات صحة الفرضية من عدمها استخدمنا المنهج الوصفي التحليلي، وذلك من خلال جمع البيانات وتصنيفها وتبويبها وتفسيرها للقياس، ومعرفة تأثير العوامل في إحداث الظاهرة محل الدراسة بهدف استخلاص النتائج.

تقسيم البحث: تم تقسيم البحث إلى مبحثين أساسيين وفق الآتي:

المبحث الأول: الأهمية الإستراتيجية لطريق التنمية.

والمبحث الثاني: المشاريع الإقليمية والدولية المنافسة لطريق التنمية.

المبحث الأول: الأهمية الإستراتيجية لطريق التنمية

تعمل الدول لإيجاد التوازن بين مختلف مقومات القوة لديها، إي أنها لا تركز فقط على الجوانب الجغرافية والسكانية والعسكرية، وإنما تشجع في إعطاء الاهتمام للجوانب الاقتصادية من موارد طبيعية وقدرات صناعية ومالية وتقنية، وفي هذا السياق تصاعد توظيف بعض المفاهيم التي تعبر عن مركزية حتميات الجغرافيا وتأثيرها في التفاعلات الدولية، ويتمثل ذلك في (الجغرافيا الوظيفية) التي تركز على الممرات الاقتصادية ومشروعات البنية التحتية وطرق النقل العابرة للحدود وشبكات الموانئ، والتي من شأنها خلق مراكز إقليمية للتجارة والخدمات وخرائط جديدة للقوة الاقتصادية، وهذا يتصل بشكل أساس بمفهوم (الجغرافيا المتداخلة) التي تتأسس على تصاعد الاتصال والتشبيك بين الأقاليم المتقاربة بحيث تنشأ أقاليم وسيطة تعمل على تحقيق غايات اقتصادية مثل الانتقال السريع للسلع والخدمات وتحفيز التنمية الاقتصادية^(١). وبذلك سيتم تقسيم المبحث إلى مطلبين ووفق الآتي:

المطلب الأول: الأهمية من المنظور الجيوبولتيك

استضاف العراق في ٢٧ أيار ٢٠٢٣ مؤتمراً لمناقشة مشروع طريق التنمية الاستراتيجي، الذي يربط ميناء الفاو في العراق بالأراضي التركية، ومن هناك إلى أوروبا، بمشاركة وزراء النقل وممثلين عن دول الجوار العراقي، وهم: (السعودية، الكويت، الإمارات، قطر، سلطنة عمان، إيران، تركيا، سوريا، الأردن)، إلى جانب ممثلين عن الاتحاد الأوروبي والبنك الدولي، وتم الإعلان

(١) احمد عبد الجبار عبد الله، استراتيجية الهيمنة ومستقبل النظام الدولي في ظل مبادرة (الحزام والطريق)،

(بغداد: دار انكي للنشر والتوزيع، ٢٠٢٤)، ص ٥٨.

عن مشروع طريق التنمية الإستراتيجي في إطار جهود العراق لإعادة تموضعه على خريطة التجارة والنقل العالمية وسعيه للعب دور إقليمي فعال، وفي هذا السياق، يمكن الإشارة إلى عدد من النقاط الرئيسة المتعلقة بالمشروع، والتي تشمل نقل البضائع من ميناء الفاو إلى تركيا مروراً بمحافظات العراق، وصولاً إلى المثلث العراقي التركي السوري في منطقة فيشخابور، ومن هناك إلى أوروبا ومنطقة القوقاز، ويشمل المشروع أيضاً إنشاء ١٥ محطة قطار على طول الطريق، بما في ذلك المدن الرئيسة مثل البصرة، بغداد، الموصل، وحتى الحدود التركية، ليصبح العراق بذلك مركزاً رئيساً للتجارة والنقل بين آسيا وأوروبا (٢) انظر خارطة رقم (١).

خارطة (١) طريق التنمية



المصدر: شركة PEG: اختيار مسارات طريق التنمية الدولي كان وفقاً للتضاريس، ٢٣.٢٠٢٣. متاح

على الموقع: <https://www.nrttv.com/ar/detail3/12202>

ثانياً: المكانة

تعد منطقة الشرق الأوسط من أهم الأقاليم الفرعية في النظام الدولي، فهي قلب العالم وحلقة الوصل بين الشرق والغرب، ومن المناطق التي لا زالت تعد من المجالات الحيوية

لجذب القوى الدولية إليها، ويأتي في مقدمتها الولايات المتحدة والصين^(١)، ويعد العالم العربي من أكثر مناطق العالم كثافة من حيث الأنشطة الاقتصادية بحكم موقعه الجغرافي الفريد، وهو امتداداً إستراتيجي لمناطق محيطة بدول إقليمية فاعلة، تتميز بوجود الممرات الحاكمة الشديدة التأثير في حركة النقل البحري الدولي والتي تتمثل في: (قناة السويس وباب المندب ومضيق هرمز)، وعليه أدركت الدول الإقليمية والدولية إن تأمين الملاحة لهذه الممرات يضمن لها استمرارية النفاذ والوصول إلى الأسواق العالمية^(٢).

طريق التنمية يربط كل هذه المناطق المهمة ببعض، وتكمن مكانته عبر اختصاره للوقت بنسبة 50%، فقد أشار المتخصصون بأن المشروع سييسهم في اختصار الوقت بين آسيا وأوروبا، إذ تشير التقديرات الى أنه يستغرق 15 يوماً فقط في حالة النقل من ميناء شنغهاي الصيني إلى ميناء الفاو الكبير العراقي (١)

وطريق التنمية يربط كل هذه المناطق المهمة ببعض، وتكمن مكانته عبر اختصاره للوقت بنسبة 50%، فقد أشار المتخصصون بأن المشروع سييسهم في اختصار الوقت بين آسيا وأوروبا، إذ تشير التقديرات الى أنه يستغرق 15 يوماً فقط في حالة النقل من ميناء شنغهاي الصيني إلى ميناء الفاو الكبير العراقي^(٣)، ويوفر المشروع 100 الف فرصة عمل بالمرحلة الأولى ومليون فرصة عمل بعد اكتمال إنجازها، وإن تمويل المشروع سيتم عبر الاستثمار المباشر من قبل الإمارات والسعودية وقطر وتركيا، وإن حجم الإيرادات المتوقعة لنقل البضائع بحدود 4 مليار دولار سنوياً والمسافرين مليون دولار سنوياً، ومن المخطط أن تنتهي المرحلة الأولى للمشروع بحلول

العام 2028 على أن تنتهي المرحلة الثانية بعد عشر سنوات، إذ ستزداد الطاقة الاستيعابية للنقل الى 400 ألف حاوية وصولاً إلى المرحلة النهائية المقررة في العام 2050^(٤).

(١) محمد بن صقر السلمي، التنافس الأمريكي- الصيني وانعكاساته على منطقة الشرق الأوسط، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، (الرياض: مكتبة الملك فهد الوطنية، 2021)، ص 198.

(٢) عاهد مسلم المشاقبة، البعد السياسي للعلاقات العربية- الصينية وأفاقها المستقبلية، (مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، دراسات: العلوم الإنسانية والاجتماعية، الأردن، العدد (١)، 2014)، ص 377.

(٣) محمد بن صقر السلمي، (المصدر أعلاه)، ص 173.

(٤) بان علي حسين، دور مشروع طريق التنمية في تعزيز موقع العراق على خارطة التجارة العالمية، (مجلة الميادين الاقتصادية، جامعة الجزائر 3، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، الجزائر، العدد (١)، 2024)، ص 145 - 146. للمزيد انظر: شادي عبدالوهاب منصور، مصدر سبق ذكره، ص 87.

المطلب الثاني: الأهمية من المنظور الجيوستراتيجي أولاً: سياسي-اقتصادي

يسعى طريق التنمية لإرساء نموذج تنموي جديد من شأنه تحقيق الاستقرار السياسي للعراق والتخفيف من وطأة العواقب الناجمة عن اقتصاده الريعي وجلب الاستقرار لدول المنطقة^(١)، فتركيا تعد الداعم الأول للمشروع بعد استبعادها من المشاريع المنافسة لطريق

التنمية مثل الممر الاقتصادي الهندي المدعوم من الولايات المتحدة، أما قطر فقد وعدت العراق باستثمار ١٠ مليار دولار في تمويل مشاريع البنية التحتية، وفي المقابل فإن مشاركتها في مثل هذا المشروع التنموي سيعزز من تنوع استثماراتها ومواردها في المنطقة وزيادة انفتاحها تجاه أوروبا، لا سيما نقل الغاز القطري إلى أوروبا وسعي الاتحاد الأوروبي نحو الاستغناء عن الغاز الروسي، أما دولة الإمارات فقد عبرت عن سعيها نحو التعددية من خلال صياغة تحالفات دبلوماسية سريعة ومرنة لتحقيق مصالحها، في ظل سعيها لأن تتولى دوراً

تركيا تعد الداعم الأول للمشروع بعد استبعادها من المشاريع المنافسة لطريق التنمية مثل الممر الاقتصادي الهندي المدعوم من الولايات المتحدة، أما قطر فقد وعدت العراق باستثمار 10 مليار دولار في تمويل مشاريع البنية التحتية

رائداً عبر التعامل مع شركاء تجمعهم أهداف ومصالح إستراتيجية واقتصادية^(٢)، وأما الصين فقد ابدت اهتماماً متزايداً بهذا المشروع والإسهام فيه، وهو ما قد يمثل منفذاً جديداً لتدفق السلع الصينية نحو الغرب وصولاً إلى أوروبا، فالمشروع بالنسبة لها بمثابة استكمال مبادرة الحزام والطريق، والذي من شأنه أن يسهل للصين الحصول على موارد النفط التي تستوردها من دول الخليج لا سيما العراق، ومن ثم فإن إسهام الصين في هذا المشروع يمنحها فرص ومكاسب إستراتيجية كبيرة في المنطقة عبر إشراكها في عملية التكامل الإقليمي، مما يعزز من مكانتها الإقليمية وزيادة نفوذها السياسي والاقتصادي في مواجهة القوى الغربية لا سيما الولايات المتحدة، وبذلك لا يخرج مشروع طريق التنمية عن سياق التنافس الصيني الأمريكي كونه يسهل من عملية عبور البضائع الصينية نحو أوروبا مقابل الممر الاقتصادي الهندي

(١) حارث حسن، طريق التنمية في العراق: الشؤون الجيوسياسية، والريعية، والممرات الحدودية، مركز مالكوم كير-كارنيغي للشرق الأوسط، ٢٠٢٤. متاح على الموقع :

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

(٢) جهاد نصر، تحديات متعددة: ما مستقبل "طريق التنمية" العراقي، مركز رز للدراسات الاستراتيجية، ٢٠٢٤. متاح على الموقع : <https://rcssegyp.com/18541>.

الذي تتبناه واشنطن كمنافس لطريق الحرير الصيني^(١).

أما من المنظور الاقتصادي فتعد البنية التحتية للطرق عنصراً مهماً للنمو الاقتصادي المستدام، إذ تعد مجالاً جذاباً في أنشطة الأعمال والشركات، كما أنها تسهم في عملية تنشيط التبادل التجاري على الصعيد الوطني والإقليمي وأعمال التجارة^(٢)، وفي هذا الصدد يذكر المسؤولون العراقيون إن المشروع سيعزز التجارة ويسهم في تقليل المدة الزمنية لنقل البضائع، ونتيجة لذلك سيصبح العراق مركزاً للتجارة الدولية وممراً رئيساً لنقل السلع والخدمات، مما يؤدي إلى إنعاش اقتصاده واستحداث فرص عمل ومصادر دخل جديدة^(٣).

ثانياً: أمنية

بفعل العولمة والتطور العلمي والتكنولوجي حدثت تحولات في مفهوم الأمن كان أبرزها القوة التي لم تعد ترتبط بالعامل العسكري، وإن حماية الثروات والموارد المالية تعد من أهم مقومات الأمن القومي والمتمثل بـ (الأمن الاقتصادي)، وفي هذا السياق يبرز مفهوم

الإستراتيجية الاقتصادية إذ يركز على الموارد الحيوية الإستراتيجية، وهذا ما ظهر في الدول الغربية من أهمية أمن الطاقة والمتمثل في تأمين مصادرها من البترول والغاز كجوهر للأمن القومي، ولعل أهم ما يأتي في مقدمة الأمن هو الأمن الإنساني، إذ يقوم بالأساس على أن حماية الأفراد لن تتحقق من خلال حماية الدولة كوحدة سياسية عبر التركيز

**الأمن الاقتصادي بأنه غياب
التهديد بالحرمان الشديد من
الرفاهية الاقتصادية وقدرة الدول
على رسم سياساتها الاقتصادية
دون إملاءات خارجية**

على رفاهية الأفراد ونوعية الحياة، ومن خلال ذلك يعرف (لورانس كرانس وجوزيف ناي) الأمن الاقتصادي بأنه غياب التهديد بالحرمان الشديد من الرفاهية الاقتصادية وقدرة الدول على رسم سياساتها الاقتصادية دون إملاءات خارجية، أما (روبرت ماكنمارا) فقد عرف الأمن بالتنمية ومن دون تنمية لا محل للحديث عن الأمن، وفي هذا الصدد يلاحظ الدكتور (وليد عبد الحي) أن الالتزامات الناجمة عن فارق معدلات النمو الاقتصادي هي العامل الأنسب لتفسير حركة الصعود والهبوط في سلم القوى الدولي، ونتيجة لأهمية دور المتغير الاقتصادي اندفعت الدول إلى استثمار الطبيعة لضمان مكان أفضل في السياسة الدولية^(٤).

(١) المصدر نفسه.

(٢) كلوتيلد ف واخرون، الاستثمارات في البنية التحتية للطرق وتأثيرها على استثمارات القطاع الخاص، مدونات البنك الدولي، ٢٠٢٤. متاح على الموقع:

<https://blogs.worldbank.org/ar/arabvoices/morocco-how-do-road>.

(٣) حارث حسن، مصدر سبق ذكره.

(٤) لخميسي شيبلي، في مفهوم الأمن: مقوماته ومستوياته ونظريات التحليل، ٢٠٢١. متاح على الموقع:

<https://worldpolicyhub.com>.

المبحث الثاني: المشاريع الإقليمية والدولية المنافسة لطريق التنمية

تهدد المخاطر الجيوسياسية عرقلة مشروع طريق التنمية من قبل بعض الدول إذ رأت فيه تهديداً لمصالحها الإستراتيجية، فقد يكون لأهداف المشروع تأثيراً سلبياً على بعض الموانئ مثل: (ميناء بندر عباس وميناء الإمام الخميني في إيران وميناء جبل علي في دبي وميناء خالد في الشارقة)، ناهيك عن اختصار المنافسة للنقل البحري عبر قناة السويس^(١)، كما أن حدة التنافس الدولي التي تهدف إلى إنشاء ممرات تجارية مثل الحزام والطريق وطريق الشمال الجنوب والممر الاقتصادي الهندي، حولت الحدود والممرات التجارية من مناطق التقاء المصالح المشتركة وتحقيق المكاسب السياسية والاقتصادية إلى بؤر للصراع والتنافس الدولي، وعليه من الممكن أن تخلق هذه الحالة مناخ غير مناسب لإتمام تنفيذ المشروع^(٢). أنظر خارطة (٢).

خارطة رقم (٢) الطرق والممرات المتنافسة في الشرق الأوسط



حارث حسن، طريق التنمية في العراق: الشؤون الجيوسياسية، والريعية، والممرات الحدودية، مركز مالكوم كير-كارنيغي للشرق الأوسط، ٢٠٢٤. متاح على الموقع :

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

(١) حيدر نعمة بخيت، طريق التنمية العراقي فرص تنموية واعدة وتحديات كبيرة، مركز البيان للدراسات والتخطيط، بغداد، ٢٠٢٣، ص ٢٢. متاح على الموقع: <https://www.bayancenter.org/2023/06/9896>.

(٢) جهاد نصر، مصدر سبق ذكره.

ومن هنا يمكن ان نستعرض أهم المشاريع الإقليمية والدولية المطروحة المنافسة أو المضادة لمشروع طريق التنمية، وكذلك جملة الصراعات في المنطقة وفقاً للبيئة الإستراتيجية وتوجهات الدول فيها وكالاتي:

المطلب الأول: المشاريع الدولية

أولاً: الحزام والطريق

سيظل أمن الطاقة من حيث المصادر وطرق الإمدادات المحرك الرئيس للسياسة الصينية تجاه منطقة الشرق الأوسط وكأحد أهم ركائزها للأمن القومي، لكن المنطقة ووفقاً للرؤية الصينية مليئة بالمتناقضات الدينية والعرقية، وتعد بؤرة من الصراع والتنافس الدولي، وإن الانغماس فيها محفوف بالمخاطر والتحديات، إذ تحتاج إلى العديد من الأدوات السياسية والأمنية والاقتصادية والعسكرية والثقافية والإعلامية التي لا تمتلكها بكين بشكل تام^(١).

وعلى الرغم من أن دول مجلس التعاون الخليجي لا تقع مباشرة على المسارات المحددة لمبادرة الحزام والطريق، إلا أن لها مصالح اقتصادية وجيوسياسية كبيرة في المبادرة، فهي لا تدخل رسمياً في أي من الممرات الستة المقترحة، بيد أن مجالات التعاون الخمسة والمتمثلة في (البنية التحتية وتنفيذ السياسات وتيسير حركة التجارة وتسهيل التدفق المالي والتواصل بين الشعوب) تفتح الباب أمام انضمام دول مجلس التعاون الخليجي فيها، وفي هذا الصدد تنص أول وثيقة لسياسة الصين تجاه الدول العربية والصادرة في العام ٢٠١٦، أنه سيتم بذل جهود مشتركة مع الدول العربية لدعم المبادرة في إطار مبدأ المشاورات الواسعة والاسهامات المشتركة والمنافع المتبادلة، ويأتي في مقدمتها (مجال الطاقة والإنشاءات وتسهيل التجارة والاستثمار والأقمار الاصطناعية الفضائية والتقنيات المبتكرة في الطاقة النووية والطاقة المتجددة)^(٢).

ومن ناحيتها الصين بدأت تنخرط بصورة أوسع في قضايا الشرق الأوسط بالتوازي مع مشروعاتها الاقتصادية التي تعكس نفوذها الجيو- اقتصادي، وكان آخرها توقيع اتفاقية

(١) ظفر عبد مطر، الاستراتيجية الصينية في الشرق الاوسط بين المتغيرات والثوابت، مجلة لارك للفلسفة واللسانيات والعلوم الاجتماعية، مركز المستنصرية للدراسات العربية والدولية، جامعة المستنصرية، بغداد، العدد ٤٠، ٢٠٢١، ص ٦٨٦-٦٨.

(٢) جين ليانجشيانج وإن جاناردان، مبادرة الحزام والطريق: الفرص والمعوقات أمام منطقة الخليج، أكاديمية الامارات الدبلوماسية، ٢٠١٨. متاح على الموقع:

<https://www.agda.ac.ac/docs/default-source/Publications/eda>.

الشراكة الإستراتيجية مع إيران، والواضح إن الصين ستواجه الولايات المتحدة وتحاصرها في مجالها الحيوي عبر سياسة التوازن خارج المجال^(١)، ولعل هذا ما يفسر الرغبة الصينية من عدم تضحيتها بإيران وسوريا، لأن سقوط هاتين الدولتين يعني فقدان الصين وروسيا المجال الحيوي الذي يوفرانه إلى جانب تعرض ٨٠٪ من وارداتها النفطية للخطر^(٢)، فمن المرجح أن تؤثر المبادرة الصينية في ديناميات القوى الإقليمية، وقد ينطوي الممر الاقتصادي- ضمن الحزام والطريق- الذي يربط بين الصين وآسيا الوسطى ومنطقة الشرق الأوسط على مشاكل بالنسبة إلى بلدان مجلس التعاون الخليجي، نظراً إلى أنه يتيح لإيران أن تصبح مركزاً لوجستياً للنقل، أما الممر الذي يربط بين الصين وباكستان فقد يشكل ممراً رئيساً لبلدان مجلس التعاون الخليجي، إذ إن ميناء جوادر يمكن أن يسرع من تجارة النفط الخليجي مع الصين^(٣).

وبذلك تخطط الحكومة الصينية بناء طريق سريع يربط طريق الحرير بسوريا والعراق ولبنان، وقد أعلن ذلك رئيس جمهورية الصين عن قرض بقيمة ٢٠ مليار دولار لإعادة بناء الأردن وسوريا ولبنان، كما استثمر الصينيون في ميناء طرابلس لتعزيز قدرته على الاستيعاب، وفي ذات السياق وقعت الصين والكويت مذكرة تفاهم تتعلق بإنشاء آلية تنمية تعاونية لمدينة الحرير والجزر الكويتية الخمسة، ومن جانب آخر يسهم صندوق طريق الحرير في تمويل مشروع شبكة الألياف الضوئية الوطني الواسع النطاق في عمان، وعلى الجانب الآخر وقعت السعودية مذكرة تفاهم مع الصين بشأن مشروع الجسر البري الذي يصل بين السواحل الغربية والشرقية من خلال سكة حديدية تربط موانئ البحر الأحمر والخليج العربي في ما بينها، ومنذ العام ٢٠١٧ تتعاون الإمارات مع الصين في إطار المنطقة التجريبية الصينية- الإماراتية لتعزيز القدرات الصناعية. ونتيجة لهذا التعاون أبرمت ١٥ شركة اتفاقات بلغت قيمتها الاستثمارية ٨٨٤ مليون دولار^(٤).

وبما أن الهند تعد المنافس الإقليمي الأكبر للصين في المنطقة، فقد وجدت في المشاريع التجارية الصينية خطراً حقيقياً يهدد مكانتها الإقليمية، ويمنح بيكين فرصة كبيرة للهيمنة الاقتصادية عبر بناء شراكات إستراتيجية مع الدول الأخرى في الشرق الأوسط وآسيا الوسطى

(١) محمد بن صقر السلي، (مصدر سبق ذكره)، ص ٦-٨.

(٢) ظفر عبد مطر، (مصدر سبق ذكره)، ص ٦٨٨.

(٣) بلا، مبادرة الحزام والطريق: ماذا تحمل للمنطقة العربية، الأمم المتحدة، المجلس الاقتصادي والاجتماعي، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، الدورة الاستثنائية السادسة، البند ٧ من جدول الأعمال المؤقت، ٢٠١٩، ص ٩.

(٤) المصدر نفسه.

وصولاً إلى أوروبا، لذلك شرعت بالاتفاق مع إيران للاستثمار في ميناء (تشانبهار) الإيراني بتكلفة ٥٠٠ مليون دولار، والذي يبعد مسافة ١٦٨ كم عن ميناء (جوادر) الباكستاني، وأكثر قرباً من موانئ الخليج والعراق استعداداً لمنافسة الصين في هذا الاتجاه^(١).

ثانياً: الممر الاقتصادي الهندي

كشف قادة العالم خلال قمة مجموعة العشرين في نيودلهي في أيلول من العام ٢٠٢٣ عن خطط لإنشاء ممر اقتصادي بين الهند وأوروبا عبر منطقة الشرق الأوسط، ووقعت (السعودية والاتحاد الأوروبي والهند والإمارات وفرنسا وألمانيا وإيطاليا والولايات المتحدة) مذكرة تفاهم التزمت كل دولة بموجبه العمل معاً للمضي قدماً بالمشروع، وأعلن عن المشروع الرئيس (جو بايدن) بربط الهند والخليج وأوروبا عبر ميناء حيفا، كمحاولة أمريكية للحفاظ على ريادتها في المنطقة، فضلاً عن سعيها لتعزيز مكانة ونفوذ إسرائيل وإيجاد رابط مشترك بينها وبين دول الخليج، وتشمل البنية التحتية للمشروع خطوط السكك الحديدية التي تربط الإمارات بإسرائيل عبر السعودية والأردن^(٢)، كما يعزز المشروع طرق التجارة بما في ذلك الموانئ في إسرائيل واليونان والهند، وتعزيز علاقات الهند الإستراتيجية والاقتصادية مع دول الخليج والولايات المتحدة وأوروبا، وبذلك يتماشى الممر الاقتصادي مع إستراتيجية واشنطن في منع تحالف أي دولة بما في ذلك الصين وروسيا وإيران للسيطرة على الترابط الإقليمي^(٣)، كما يؤكد الممر الاقتصادي على شراكة أمريكية مع الهند المنافس التقليدي للصين، وإعادة تشكيل الجغرافيا السياسية في جنوب أوراسيا عبر إيجاد طريق بديل عن طريق الحرير الصيني والحد من نفوذها^(٤).

اما واشنطن فإن تطوير قوس تجاري يبدأ من بحر العرب إلى البحر المتوسط مع الإمارات كمركز لها، يوفر ثقلاً جيوسياسياً موازناً للوجود التجاري الصيني عبر منطقة المحيطين الهندي

(١) سعد عبيد السعدي، الأبعاد الاقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية : ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق انموذج، مجلة العلوم السياسية، (كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، بغداد، العدد (٦١)، ٢٠٢١)، ص ص ١٠٥-١٠٦.

(٢) عبد المعز خان، الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا: خطوة محدودة جداً ومتأخرة جداً، مؤسسة كارنيغي، ٢٠٢٣. متاح على الموقع: <https://carnegieendowment.org/sada>.

(٣) نديم أحمد مونكال، الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا.. الأهمية والإمكانات والتحديات، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، ٢٠٢٣. متاح على الموقع: <https://rasanah-iiis.org>.

(٤) محمد فوزي حسن، الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا.. (الأهداف والدلالات مجلة افاق اسيوية، الهيئة العامة للاستعلامات، مصر، العدد (١٤)، ٢٠٢٤)، ص ١١٧.

والهادئ إلى الشرق الأوسط، كذلك يهدف المشروع إلى إبطاء انجذاب منطقة الخليج نحو التكامل الأوراسي ومجموعة البريكس، وعزل كل من مصر وإيران وتركيا التي تتقارب على نحو متزايد مع روسيا، مقابل ذلك جعل ميناء حيفا فعالاً عبر جعله مركزاً للنقل بين غرب آسيا وأوروبا، وتعزيز المحور الإسرائيلي-اليوناني في شرق البحر المتوسط وربطه بأمن الطاقة في أوروبا، وكذلك توفير الدعم لحلف شمال الأطلسي في مرحلة تؤكد فيها تركيا استقلالها الإستراتيجي، وتقليل الاعتماد على قناة السويس كون أن الدول المطلة على البحر الأحمر (اليمن والصومال وجيبوتي وإثيوبيا وإريتريا والسودان) لم تعد تستجيب للمصالح الغربية^(١)، كما يعمل المشروع على تقوية الاتفاقية الإبراهيمية الموقعة بين إسرائيل والبحرين والمغرب والسودان والإمارات من أجل تحقيق تعاون أكبر بين إسرائيل والعالم العربي، ومواصلة السعي بتقديم مشروع بقيادة أمريكية يكون بديلاً عن الحزام والطريق بالدرجة الأساس وبقية المشاريع المغايرة^(٢)، بذلك يرى المراقبون أن المشروع جيوسياسي الهدف منه بناء نظام إقليمي جديد لتحقيق ثلاثة أهداف رئيسة تتمثل في: (دمج إسرائيل في المنطقة واحتواء النفوذ الصيني وترسيخ النفوذ الأمريكي من خلال الشراكة مع حلفائها في المنطقة)^(٣).

وعليه فإن إسهام الصين في مشروع طريق التنمية العراقي وإيجاد موطن قدم لها بجانب مبادرة الحزام والطريق من شأنه أن يزيد من تواجدها وتعزيز مكانتها ونفوذها في المنطقة، ومن الممكن أن تستغل الصين دعمها للمشروع في سعيها لمناهضة النفوذ الأمريكي، مما يشكل تهديداً كبيراً على المصالح الأمريكية في المنطقة ككل، ولكن ليس على شكل صراع عسكري وإنما غزو اقتصادي^(٤)، وهذا ما ذهب إليه الولايات المتحدة من تشجيعها للهند على تطوير قوتها البحرية من أجل المساعدة في تأمين المحيط الهندي والحفاظ على استقرار خطوط التجارة الدولية، فقد أخذ هذا الصراع اشكالاً عدة من خلال وقوف الولايات المتحدة إلى جانب الهند والإمارات فيما تدخلت روسيا لتدعم الصين وباكستان وقطر، مما يشير إلى أن المسألة أصبحت صراعاً دولياً على النفوذ والسيطرة في بحر العرب، في حين أن الخطوات

(١) جمال واكيم، إسرائيل الممر الهندي ودوره في تعزيز مكانة في الشرق الأوسط، (مجلة المستقبل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، العدد(٥٣٧)، ٢٠٢٣)، ص ١٢١.

(٢) عبدالله باعبود، العوائق الجيوسياسية للتنمية الاقتصادية في الشرق الأوسط، مركز مالكوم كيركاريغي للشرق الأوسط، ٢٠٢٤. متاح على الموقع:

<https://carnegieendowment.org/research/2024/02/the-geopolitics->

(٣) وسام شاعر، الممرات الدولية امام لطريق التنمية الممر الاقتصادي الهندي - الشرق أوسطي - الأوروبي (IMEC) نموذجاً، (مجلة حوار الفكر، المعهد العراقي للحوار، بغداد، العددان (٧٢ - ٧٣)، ٢٠٢٤، ص ٩٧.

(٤) جهاد نصر، مصدر سبق ذكره.

الصينية الباكستانية القطرية تقوم على صياغة أجندة اقتصادية جديدة للمنطقة على أساس الاقتصاد الجيولوجي لميناء جوادر، وفي الوقت نفسه تعمل الإمارات والهند على إفشال مشروع الممر الاقتصادي الصيني- الباكستاني وعرقلته من خلال ممارسة الضغوط على الولايات المتحدة وبعض الدول الأوروبية للاستثمار في دبي وعدم توجيه استثماراتهم إلى جوادر، وقد تسببت هذه القضية بحرب اقتصادية صامتة في خليج عمان بين مجموعتين من البلدان: (باكستان والصين وقطر) من جهة، و(الولايات المتحدة والهند والإمارات) من جهة أخرى، إذ يصبح ميناء جوادر في هذه الحالة البوابة الرئيسية البحرية لآسيا الوسطى، وكذلك من السهل إرسال المنتجات من إقليم شينجيانغ ودول آسيا الوسطى إلى مناطق أخرى^(١).

لقد كان الهدف الرئيس للإدارات الأمريكية بناء جبهة موحدة من حلفائها في المنطقة تضم بعض الدول العربية وإسرائيل، وكانت تفترض أن الخطر الإيراني كفيلاً بأن يوحد حلفائها، ومن المخطط له تشكيل تحالف عسكري شرق أوسطي. (الناتو العربي) لمواجهة الخطر الإيراني في المنطقة، ولهذا كان بديل فكرة ناتو عربي هو تشكيل جبهة موحدة من حلفاء واشنطن عبر إيجاد مشروع اقتصادي يربط مصالحهم ببعض، ومن ثم وجود نظام إقليمي ضمن مصالح الولايات المتحدة على المستوى البعيد، وإن دمج إسرائيل في المنطقة وربط مصالح حلفاء الولايات المتحدة سيؤدي إلى عزل الأطراف غير القانعة بالنظام الإقليمي الذي تسعى واشنطن تثبيت أركانها عبر الممر الاقتصادي ويأتي في مقدمتها إيران، إذ ترى طهران في تشكيل أي جبهة موحدة برعاية أمريكية إسرائيلية من شأنه أن يؤدي إلى اختلال التوازن في المنطقة ويجعل منها دولة معزولة، ولقد تعمد المشروع تجنب مناطق النفوذ الإيراني (سوريا ولبنان واليمن والعراق)، وبهذا فان واشنطن قطعت الطريق على أية محاولات إيرانية للتقارب مع الهند، بما في ذلك إبعاد الهند عن ميناء تشابهار الإيراني المطل على بحر العرب، والذي يمثل محوراً رئيساً في مشروع إيران الطموح من إنشاء ممر شمال-جنوب^(٢)، بذلك تضغط الولايات المتحدة من إنشاء الممر في إطار التصدي لمبادرة الحزام والطريق والمشاريع الأخرى في المنطقة، ولكن الصين تمارس تأثيراً ملحوظاً على طول الطريق المقترح للممر الاقتصادي، عبر أحد حلقات الربط المهمة فيه (ميناء بيرايوس) اليوناني الذي ستصل إليه الحمولة من ميناء حيفا، تسيطر عليه شركة الشحن الصينية (كوسكو) صاحبة الحصة الأكبر في الميناء منذ العام ٢٠١٦، أي إن الشركة تتمتع بجميع الصلاحيات اللازمة لاتخاذ القرار بشأن مستقبل الميناء والسيطرة عليه^(٣).

(١) ناجي خليفة الدهان، ميناء جوادر والصراع الاقتصادي في بحر العرب وتأثيره على أمن المنطقة، مركز أمية للبحوث والدراسات الاستراتيجية، ٢٠١٩. متاح على الموقع: <http://www.umayya.org/articles/> umayya_articles

(٢) وسام شاكر، مصدر سبق ذكره، ص ٨٨.

(٣) عبد المعز خان، مصدر سبق ذكره.

المطلب الثاني: المنافسة الاقليمية

ممر الشمال - الجنوب

تمثل منطقة آسيا الوسطى المتغير الجيوسياسي الذي يعد مفتاح السيطرة على العالم، فالتمركز في آسيا الوسطى يتيح الإطلالة الأكثر سهولة والاقبل تكلفة تجاه العمق الحيوي الروسي باتجاه الشمال، والعمق الحيوي الصيني باتجاه الجنوب الشرقي، علاوة على العمق الحيوي لشبه القارة الهندية باتجاه الجنوب، والعمق الحيوي لكامل منطقة بحر قزوين باتجاه الغرب، والعمق الحيوي الإيراني باتجاه الجنوب الغربي^(١)، وإيران تقع في وسط بيئة إقليمية شديدة الاضطراب والتنافس بين أغنى منطقتين في العالم: منطقة الخليج العربي ومنطقة بحر قزوين، وثمة تنافس دولي محتدم للسيطرة على هاتين المنطقتين من قبل روسيا والولايات المتحدة والصين بحكم الموقع الإستراتيجي والثروة من النفط والغاز الطبيعي^(٢).

يشير ممر الشمال- الجنوب إلى شبكة متعددة من طريق التجارة الدولية البحرية والبرية والسكك الحديدية التي تربط بين أقاليم جنوبي آسيا وغربها (إيران ومنطقة الخليج العربي)، وآسيا الوسطى والقوقاز وروسيا وصولاً إلى شمال أوروبا، ويمكن التأسيس لهذه الفكرة استناداً إلى الاتفاق الموقع في أيلول من العام ٢٠٠٠ بين (روسيا وإيران والهند) والذي ضم إليه لاحقاً عدد من دول آسيا الوسطى والقوقاز والخليج العربي والشرق الأوسط ليشمل كل من: (كازاخستان وطاجيكستان وقيرغيزستان وأذربيجان وأرمينيا وأوكرانيا وبيلاروسيا وعمان وسوريا وتركيا وبلغاريا) كعضو مراقب، والأخطر ما في الموضوع أن هناك مبادرة مكتملة لهذا المشروع تتمثل في (معاهدة عشق آباد)، وهي معاهدة دولية تهدف إلى إنشاء شبكة من الطرق عابرة للحدود بهدف تسهيل التجارة بين إقليمي آسيا الوسطى والخليج العربي اعتماداً على الموانئ الإيرانية والعمانية، وتم التوقيع عليها في نيسان من العام ٢٠١٦ [في نفس التوقيت من توقيع الاتفاقية مع الصين] وانضمت إليها لاحقاً (كازخستان وباكستان ثم الهند) في شباط من العام ٢٠١٨، كذلك هناك المشروع الإيراني الخاص بحفر قناة تربط بحر قزوين بالمحيط الهندي أو الخليج العربي والمعروف بمشروع (إيران رود) أو (نهر إيران) وهناك مساران مقترحان لهذا المشروع: ^(٣)

(١) محمد ابو سريع علي، صراع الطاقة وإعادة تشكيل التحالفات العالمية، مجلة السياسة الدولية، (مؤسسة الاهرام، القاهرة، العدد (٢١٣)، ٢٠١٨)، ص ٦٥.

حازم محمد موسى، الرؤية الاستراتيجية الإيرانية للشرق الاوسط (القوة- الثروة- الثورة)، ٢٠١٩، ص ١٤٢. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/905000>.

(٣) محمد فايز فرحات، ممر الشمال- الجنوب : حدود الدور والمرهانات الإيرانية، (مجلة الدراسات الإيرانية، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، طهران، العدد (٧)، ٢٠١٨)، ص ص ٦٥-٦٦.

المسار الأول: يقوم على الربط بين جنوب بحر قزوين وشمال الخليج العربي وهو الأقصر من حيث المسافة إذ يبلغ طوله نحو ٩٥٠ كم^٢، كما يتميز بمروره عبر محافظات خوزستان وجيلان المنخفضتين نسبياً، وامكانية استخدام البحيرات الاصطناعية، والمسار الثاني: المسار الشرقي ويمتد من الساحل الجنوبي الشرقي لبحر قزوين إلى شواطئ خليج عمان ويتراوح طوله ما بين ١٤٦٥ و١٦٠٠ كم^٢، ولا يزال هذه المشروع مجرد فكرة لم تأخذ طريقها نحو التنفيذ، ورغم ذلك يحظى المشروع بترحيب كبير من الجانب الروسي بالنظر إلى ما يوفره من فرص الوصول إلى المياه الدافئة.

وفي هذا السياق تخطط روسيا التي تعد إيران الشريك الوحيد للوصول إلى البحار الجنوبية، لتصدير بضائعها إلى الشركاء التجاريين عبر طريق بحر قزوين- الخليج العربي باستخدام الطرق البحرية والسكك الحديدية والطرق السريعة^(١)، وقد يعزز من ذلك التوجه لدى إيران بوجود العديد من المشروعات التنموية العالمية التي تحتل طهران مكانة مركزية فيها، ومنها مشاريع ربط الصين بالبحر المتوسط وأوروبا عبر سكك حديد، وتعزيز مركز إيران كمركز لتجارة دول وسط آسيا والجمهوريات السوفييتية (السابقة) مع العالم من خلال إنشاء مناطق خدمات لوجستية وتجارة الترانزيت على السواحل الإيرانية، فضلاً عن مشاريع خطوط نقل الطاقة والغاز عبر الأراضي الإيرانية^(٢)، ولعل ظهور مبادرات شراكة بين روسيا وإيران التي تستند إلى تشييد خط للسكك الحديدية، والذي سيكون جزءاً من ممر نقل دولي يربط بين الشمال والجنوب، إذ ينظر إليه كمشروع منافس لطريق التنمية، وعند النظر إلى مشاريع إيران للنقل وعلاقتها الاقتصادية بالعراق لا سيما في مجال تصديرها للغاز والكهرباء وباقي السلع والبضائع، فإن ذلك يتعارض مع مضامين وأهداف مشروع طرق التنمية، الأمر الذي قد تعارضه إيران أو تعيق عمله أو تنفيذه^(٣)، ولعل ما يوثق ذلك توقيع اتفاقية بين الجانب الروسي والإيراني بنقل الغاز إلى سوريا عبر العراق في العام ٢٠١١، وهذا المشروع يعطي لسوريا أهمية إستراتيجية كونها ستصبح نقطة تجميع الغاز، ومنطقة إنتاج تضافراً مع اكتشافات

(١) سرحات سها كويكجو غلو، مشروع طريق التنمية العراقي - التركي، (مجلة حوار الفكر، المعهد العراقي للحوار، بغداد، العددان (٧٢-٧٣)، ٢٠٢٤، ص ١٣٦.

(٢) علي جلال معوض، مستقبل إيران في الشرق الأوسط سيناريوهات الأدوار المحتملة وخيارات التأثير العربية الممكنة، (مجلة الدراسات الإيرانية، المعهد الدولي للدراسات الانسانية، إيران، العدد (٧)، ٢٠١٨)، ص ٥٣.

(٣) فراس عباس هاشم، ديناميكيات التغيير في الرهانات الجيوسياسية للدبلوماسية العراقية بعد العام ٢٠٢١: قراءة في مشروع طريق التنمية العراقي، (مجلة حوار الفكر، المعهد العراقي للحوار، بغداد، العددان (٧٤-٧٥)، ٢٠٢٤، ص ١١٨.

الغاز في لبنان، إذا ما عرفنا إن ذلك الاتفاق الإستراتيجي سيفتح آفاق جغرافية لأول مرة في إيران والعراق وسوريا ولبنان، وهذا ما يفسر حجم التنافس على سوريا، وعلى هذا الأساس فإن السيطرة على موارد الغاز الطبيعي وخطوط نقله بات من معايير قوة الدول في عالمنا المعاصر، والثاني هو مشروع الغاز القطري والهدف من إنشائه يتمثل في مد الغاز القطري عبر السعودية ومن ثم إلى الأردن ليدخل الأراضي السورية ومنها إلى تركيا، وفي تركيا يلتقي مع خط (نابوكو) ليصلا إلى أوروبا، وقد وقفت روسيا ضد هذا المشروع بشدة، لأنها تخشى من زعزعة مكانتها في الهيمنة على أسواق الطاقة الأوروبية في حال تنفيذه^(١).

وبذلك روجت الحكومة الإيرانية لموانئ عدة بوصفها صلات وصل إستراتيجية لحركة التجارة العالمية تتمثل في: (تشابهار على خليج عُمان وبندر عباس قرب مضيق هرمز وبندر الإمام الخميني في شمال مياه الخليج)، ولذلك فأن المشروع العراقي قد يشكل بديلاً لطريق تجاري آخر مخطط له يربط تركيا بالإمارات عبر إيران، وهي تضغط باتجاه الإسراع في إنجاز الربط السككي بين البصرة والشلامجة وتعزيز تجارتها (الترانزيت)، وربما موافقة الحكومة العراقية على إنجاز الربط السككي سيضمن موافقة إيران على طريق التنمية العراقي^(٢)، فطهران ترى أن المشروع الأهم هو مشروع الربط السككي (إيران- العراق- سوريا)، فقد جاء على لسان وكيل وزارة النقل الإيراني (أفندي زاده) في مؤتمر إعلان مشروع طريق التنمية، بالقول: «إن المشروع الكبير بين العراق وإيران هو ربط مشروع سكك الحديد من الشلامجة إلى البصرة»، وهذا الخط هو امتداد لسكة حديد من ميناء الخميني، كما تتخوف طهران من طريق التنمية يربط الخليج مباشرة بتركيا متجاوزاً خط النقل الإيراني الذي يربط آسيا وتركيا لاسيما مع الجهود الغربية لعزلها دولياً^(٣)، وكان وفد إيراني رفيع المستوى قد زار دمشق في ٢٧ نيسان ٢٠٢٣ لمناقشة المشروع، وجددير بالذكر أن الفكرة تعود للعام ٢٠١٩ حين تم اقتراح مد خط سكة حديد من ميناء الخميني في محافظة خوزستان إلى مدينة اللاذقية على البحر المتوسط، إضافة إلى خط سكة حديد تربط مدينتي الشلامجة والبصرة ووصلها بسكة حديد الأردن، وقد أطلق الجزء الأول من هذا المشروع في الثاني من أيلول عام ٢٠٢٣ حين تم وضع حجر الأساس لمشروع خط سكة حديد البصرة- الشلامجة إيداناً ببدء هذا المشروع^(٤).

(١) مهاب عادل حسن، متغير الامن البحري في السياسة العسكرية الاسرائيلية تجاه حوض البحر الاحمر وشرق المتوسط، (مجلة الملف المصري، مركز الاهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، القاهرة، العدد (١٠٦)، ٢٠٢٣)، ص ٢٦.

(٢) حيدر نعمة بخيت، مصدر سبق ذكره، ص ٢٥.

(٣) نقلاً عن: فراس عباس هاشم، مصدر سبق ذكره، ص ١١٨.

(٤) فريد بلحاج، مصدر سبق ذكره، ص ١٢٧.

فايران تضغط للتعجيل بالربط السككي بين الشلامجة والبصرة في محاولة منها لتوسيع تجارتها، ولهذا السبب ثمة اعتقاد أن إيران غير راغبة في نجاح مشروع ميناء الفاو الكبير وتراه خطراً على موانئها^(١)، كذلك سعيها إلى الإنفاق على مخططات اقتصادية من شأنها الاسهام في الحفاظ على نفوذها في العراق عبر إنشاء مؤسسات اقتصادية مرتبطة بقوات شبه عسكرية موالية لها داخل العراق^(٢).

الخاتمة:

إن مشروع التنمية العراقي هو فرصة تاريخية ربما لا تتكرر في تاريخ العراق منذ تأسيس الدولة العراقية وإلى يومنا الحاضر، ولذا يجب على العراق استغلال هذا المشروع بالشكل الصحيح الذي يضمن للعراق مستقبل واعد ومزدهر ومكانة عالية على المستوى الإقليمي والدولي وعلى كافة المجالات السياسية والاقتصادية والأمنية والثقافية والتكنولوجية. ولذا فالمضي في تحقيق المشروع على أرض الواقع يتطلب بذل جهد استثنائي كبير من قبل الحكومة في ظل المشاريع المنافسة المطروحة.

الاستنتاجات:

نستنتج مما تقدم الآتي:

١. أهمية المشروع على المستوى السياسي والاقتصادي والأمني والتنموي والثقافي والتكنولوجي للعراق، وامكانية أخذ العراق الدور الفاعل في المنطقة وإعادة المكانة والريادة الإقليمية اليه.
٢. أهمية منطقة الشرق الأوسط لا سيما منطقة الخليج العربي، من حيث الموقع الإستراتيجي وموارد الطاقة وممرات العبور، وعلى هذا الأساس أصبحت المنطقة صراع دولي فضلاً عن كونها منطقة صراع إقليمي.
٣. دخول فواعل عدة الى المنطقة من خلال الصراعات الدائرة والسعي منها إلى تحقيق المنافع والتي تتمثل في: (الصين والهند والولايات المتحدة وروسيا وإيران وإسرائيل).
٤. تعدد منطقة الشرق الأوسط امتداد جغرافي للصين وفق الفكر الإستراتيجي الصيني، وعليه

(١) بلا، من الفاو إلى فيشخابور: الأبعاد الجيوسياسية والاقتصادية لمشروع طريق التنمية العراقي وفرص نجاحه، مصدر سابق.

(٢) تامر بدوي، تعزيز النفوذ الاقتصادي الإيراني في العراق، مؤسسة كارنيغي للسلام الدولي، ٢٠١٨، متاح على الموقع : <https://carnegieendowment.org/sada/٢٠١٨/iran-economic-leverage-in/>.

- فان طريق التنمية يمثل للصبين نقطة ارتكاز مهمة في سعيها لمنافسة الولايات المتحدة وتحقيق ما يطلق عليه بـ(سياسة التوازن خارج المجال)، وذلك عبر الحاق المشروع بطريق الحرير، أو عبر الحاق طريق الحرير بآسيا الوسطى فايران ثم العراق.
5. أما الهند فهي الأخرى لديها رؤيتها الخاصة وإستراتيجياتها ومخاوفها من الصين التي بدت تتمدد في مناطق نفوذ مجالها الحيوي، وتهديد مصالحها عبر تطويقها بسلسلة من الموانئ امتداداً من بحر الصين الجنوبي الى ميناء جوادر، وعليه فان الهند سارعت بالموافقة على مشروع الممر الاقتصادي مع الولايات المتحدة من جهة، والدخول في معاهدات واتفاقات مع الجانب الإيراني بما يخص مشروع ممر الشمال- الجنوب والمعاهدات المكملة له، للحد من اندفاعات الصين تجاه منطقة جنوب آسيا(منطقة النفوذ التقليدي للهند)، ومنطقة الشرق الأوسط (منطقة النفوذ التقليدي للولايات المتحدة) بحكم التحالفات والشركات بين الطرفين.
6. الولايات المتحدة تعد منطقة الشرق الأوسط منطقة نفوذ خالصة بالنسبة لها، ودخول الصين إليها عبر مشاريع اقتصادية تنموية حسب ما تدعيه من شأنه أن يدخل المنطقة في توتر أو حرب، لذا سارعت بإطلاق مشروع الممر الاقتصادي الهندي من جل تفويت الفرصة على الصين من دخولها المنطقة.
7. دخول الروس إلى المنطقة كفاعل ثانوي عبر إيران من خلال الربط بممر الشمال- الجنوب وربطه بمعاهدة عشق آباد عبر العراق ومن ثم إلى منطقة الخليج العربي، لا سيما وإن حلم الروسي للوصول إلى المياه الدافئة لا زال قائماً عبر إيران.
8. في ما يخص إيران الفاعل الكبير في المنطقة والوازن لحركة كفة الميزان لعملية مشاريع الربط السككي، فهي اللاعب الرئيس في المعادلة بحكم موقعها الإستراتيجي، إذ تتوسط مناطق الربط المهمة والمتمثلة بمنطقة آسيا الوسطى وبحر قزوين والقوقاز وجنوب آسيا ومنطقة الخليج العربي، وعليه فهي مؤهلة لربط هذه المناطق عبر المشاريع التي تسعى إليها مثل (عشق آباد)، وكذلك من قبل المشروع الصيني (الحزام والطرق) والمشروع الروسي (ممر الشمال-الجنوب) والمشروع العراقي (طريق التنمية)، وهي في كل الحالات المستفيد الأكبر من هذه المشاريع، وعليه لا يمكن تجاوزها بكل الأحوال.
9. أما بالنسبة إلى إسرائيل وهذا ما يجري في جزء كبير منه في جملة الاكتشافات الأخيرة من حقول الغاز في شرق المتوسط والسعي الدائم لإسرائيل من السيطرة على حقول الغاز وممرات الطاقة، وهو ما يحصل من تدمير شامل لقطاع غزة حيث حقل غاز غزة (من اجل السيطرة على الساحل ككل) حتى يصبح الساحل البحري من الشمال الى الجنوب تحت

السيطرة الإسرائيلية، وكذلك بالنسبة إلى لبنان وما يجير فيها من تدمير شامل، من أجل تأمين الحدود الشمالية القريبة من ميناء حيفا(الذي يتم من خلاله تصدير السلع إلى أوروبا من خلال الممر الاقتصادي الهندي) والقريب من جنوب لبنان، والسيطرة على حقول الغاز في هذه المنطقة لا سيما وإن هناك نزاع بين الجانبين (لبنان وإسرائيل) حول ملكية هذه الحقول، وكذلك الحال بالنسبة إلى سوريا من أجل تأمين الحدود معها.

التوصيات:

توصي الدراسة بالقضايا الآتية:

1. الإسراع في إكمال مشروع طريق التنمية وفق اليات متطلبات ومقتضيات التكنولوجيا الحديثة.
2. عقد معاهدات واتفاقات وتفاهمات مع الجانب الصيني وربط المشروع بالممر البحري الصيني ضمن (مبادرة الحزام والطريق) مع منطقة شرق وجنوب شرق آسيا ومنطقة جنوب آسيا امتداداً إلى بحر العرب ثم الخليج العربي ومنه إلى ميناء الفاو الكبير، وكذلك الحال بالنسبة إلى الربط البري عبر البر الصيني من مدينة كاشغر عبر باكستان ثم ميناء جوادر المطل على بحر العرب ومنه إلى ميناء الفاو الكبير.
3. العمل على إيجاد بديل للطريق التقليدي الوحيد والمتمثل في تركيا، ففي حالة تعثر العلاقات مع أنقرة وتوترها بين الجانبين (العراقي والتركلي)، عندها في هذه الحالة القضاء على المشروع والحكم عليه بالشلل التام، وعليه لا بد من إيجاد بديل للطريق وهو عبر سوريا فشرق المتوسط.
4. عدم إشراك الجانب الإيراني في المشروع وهذا الأمر يعد في غاية الأهمية، لأن إشراك طهران في المشروع هو إشراك الروس بالضرورة (ممر الشمال-الجنوب) وطموحات إيران بربط المنطقة عبر معاهدة (عشق آباد)، وهذا ما لا تقبل به الولايات المتحدة، وبالنتيجة إدخال المنطقة في توتر وصراع من شأنه أن يؤدي إلى حرب ومن ثم إيقاف المشروع أو الغائه بالشكل التام.
5. الغاء اتفاقية الشلامجة - البصرة، إذ إن هذه الاتفاقية تعد تأسيس للربط مع إيران ضمن (ممر الشمال- الجنوب)، وفي هذه الحالة القضاء على طريق التنمية وكل المنافذ والموانئ العراقية، وبالنتيجة يصبح العراق منطقة عبور(ترانزيت) فقط.

قائمة المصادر:

أولاً: الكتب العربية

١. احمد عبد الجبار عبد الله، استراتيجية الهيمنة ومستقبل النظام الدولي في ظل مبادرة (الحزام والطريق)، (بغداد: دار انكي للنشر والتوزيع، ٢٠٢٤).
٢. محمد بن صقر السلمي، التنافس الأمريكي-الصيني وانعكاساته على منطقة الشرق الأوسط، المعهد الدولي للدراسات الايرانية، (الرياض: مكتبة الملك فهد الوطنية، ٢٠٢١).

ثانياً: المجالات والدوريات

١. بان علي حسين، دور مشروع طريق التنمية في تعزيز موقع العراق على خارطة التجارة العالمية، مجلة الميادين الاقتصادية، جامعة الجزائر ٣، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، الجزائر، العدد (١)، ٢٠٢٤.
٢. بلا، مبادرة الحزام والطريق: ماذا تحمل للمنطقة العربية، الأمم المتحدة، المجلس الاقتصادي والاجتماعي، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، الدورة الاستثنائية السادسة، البند ٧ من جدول الأعمال المؤقت، ٢٠١٩.
٣. بلا، مجموعة العشرين ومشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، مسارات، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الاسلامية، الرياض، ٢٠٢٣.
٤. جمال واكيم، إسرائيل الممر الهندي ودوره في تعزيز مكانة في الشرق الأوسط، مجلة المستقبل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، العدد (٥٣٧)، ٢٠٢٣.
٥. سرحات سها كوكجو غلو، مشروع طريق التنمية العراقي - التركي، مجلة حوار الفكر، المعهد العراقي للحوار، بغداد، العددان (٧٢-٧٣)، ٢٠٢٤.
٦. سعد عبيد السعيد، الابعاد الاقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية: ميناء الفاو والقناة الجافة والربط مع مشروع الحزام والطريق انموذج، مجلة العلوم السياسية، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، بغداد، العدد (٦١)، ٢٠٢١.
٧. شادي عبد الوهاب منصور، القناة الجافة: ما هي فرص وتحديات تدشين مشروع طريق التنمية الاستراتيجي في العراق، المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، أبوظبي، العدد (١٨٢٧)، ٢٠٢٣.
٨. عاهد مسلم المشاقبة، البعد السياسي للعلاقات العربية-الصينية وآفاقها المستقبلية، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، دراسات: العلوم الإنسانية والاجتماعية، الاردن، العدد (١)، ٢٠١٤.

٩. ظفر عبد مطر، الاستراتيجية الصينية في الشرق الاوسط بين المتغيرات والثوابت، مجلة لارك للفلسفة واللسانيات والعلوم الاجتماعية، مركز المستنصرية للدراسات العربية والدولية، جامعة المستنصرية، بغداد، العدد (٤٠)، ٢٠٢١.
١٠. علي جلال معوض، مستقبل إيران في الشرق الأوسط سيناريوهات الأدوار المحتملة وخيارات التأثير العربية الممكنة، مجلة الدراسات الإيرانية، المعهد الدولي للدراسات الانسانية، ايران، العدد (٧)، ٢٠١٨.
١١. فراس عباس هاشم، ديناميكيات التغيير في الرهانات الجيوسياسية للدبلوماسية العراقية بعد العام ٢٠٢١: قراءة في مشروع طريق التنمية العراقي، مجلة حوار الفكر، المعهد العراقي للحوار، بغداد، العددان (٧٤-٧٥)، ٢٠٢٤.
١٢. محمد ابو سريع علي، صراع الطاقة وإعادة تشكيل التحالفات العالمية، مجلة السياسة الدولية، مؤسسة الاهرام، القاهرة، العدد (٢١٣)، ٢٠١٨.
١٣. محمد فايز فرحات، ممر الشمال- الجنوب: حدود الدور والمراهات الإيرانية، مجلة الدراسات الإيرانية، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، طهران، العدد (٧)، ٢٠١٨.
١٤. محمد فوزي حسن، الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا.. الأهداف والدلالات مجلة افاق اسيوية، الهيئة العامة للاستعلامات، مصر، العدد (١٤)، ٢٠٢٤.
١٥. مهاب عادل حسن، متغير الامن البحري في السياسة العسكرية الاسرائيلية تجاه حوض البحر الاحمر وشرق المتوسط، مجلة الملف المصري، مركز الاهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، القاهرة، العدد (١٠٦)، ٢٠٢٣.
١٦. وسام شاكر، الممرات الدولية امام لطريق التنمية الممر الاقتصادي الهندي- الشرق أوسطي- الأوروبي (IMEC) انموذجاً، مجلة حوار الفكر، المعهد العراقي للحوار، بغداد، العددان (72- 73)، 2024.

ثالثاً: الانترنت

١. تامر بدوي، تعزيز النفوذ الاقتصادي الإيراني في العراق، مؤسسة كارنيغي للسلام الدولي، 2018، متاح على الموقع : <https://carnegieendowment.org/sada/2018/05/irans-economic>.
٢. جهاد نصر، تحديات متعددة: ما مستقبل "طريق التنمية" العراقي، مركز رة للدراسات الاستراتيجية، 2024. متاح على الموقع : <https://rcssegyp.com/18541>.
٣. جين ليانجشيانج وإن جاناردان، مبادرة الحزام والطريق: الفرص والمعوقات أمام

- منطقة الخليج، أكاديمية الامارات الدبلوماسية، الامارات، 2018. متاح على الموقع
https://www.agda.ac.ae/docs/default-source/Publications/eda-insight_belt-and-road_ar.pdf?sfvrsn=4
٤. حارث حسن، طريق التنمية في العراق: الشؤون الجيوسياسية، والريعية، والممرات الحدودية، مركز مالكوم كير-كارنيغي للشرق الأوسط، 2024. متاح على الموقع: <https://carnegieendowment.org/research/2024/03>
٥. حازم محمد موسى، الرؤية الاستراتيجية الايرانية للشرق الاوسط (القوة – الثروة – الثورة)، 2019. متاح على الموقع: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/905000>
٦. حيدر نعمة بخيت، طريق التنمية العراقي فرص تنمية واعدة وتحديات كبيرة، مركز البيان للدراسات والتخطيط، بغداد، 2023، ص 22. متاح على الموقع: <https://www.bayancenter.org/2023/06/9896>
٧. عبد المعز خان، الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا: خطوة محدودة جدا ومتأخرة جدا، مؤسسة كارنيغي، 2023. متاح على الموقع: <https://carnegieendowment.org/sada/2023/12/the-india-middle-east-europe>
٨. عبدالله باعبود، العوائق الجيوسياسية للتنمية الاقتصادية في الشرق الأوسط، مركز مالكوم كير-كارنيغي للشرق الأوسط، 2024. متاح على الموقع: <https://carnegieendowment.org/research/2024/02/the-geopolitics-of-economic>
٩. كلوتيلد ف واخرون، الاستثمارات في البنية التحتية للطرق وتأثيرها على استثمارات القطاع الخاص، مدونات البنك الدولي، 2024. متاح على الموقع: <https://blogs.worldbank.org/ar/abvoices/morocco-how-do-road>
١٠. لخميسي شيببي، في مفهوم الأمن: مقوماته، مستوياته ونظريات التحليل، 2021. متاح على الموقع: <https://worldpolicyhub.com>
١١. ناجي خليفة الدهان، ميناء (جوار) والصراع الاقتصادي في بحر العرب وتأثيره على أمن المنطقة، مركز أمية للبحوث والدراسات الاستراتيجية، 2019. متاح على الموقع: http://www.umayya.org/articles/umayya_articles/17931
١٢. نديم أحمد مونكال، الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا.. الأهمية والإمكانات والتحديات، معهد الدولي للدراسات الإيرانية، 2023. متاح على الموقع: <https://rasanah-iiis.org>