

مشروع «طريق التنمية العراقي»؛ هل يشكّل تحدياً لإيران؟ أم فرصة لها؟

المصدر: BBC الفارسي، والكاتب: أميد شكري



مركز المنبر للدراسات والتنمية
ALMANBAR FOR STUDIES AND DEVELOPMENT

عن المركز

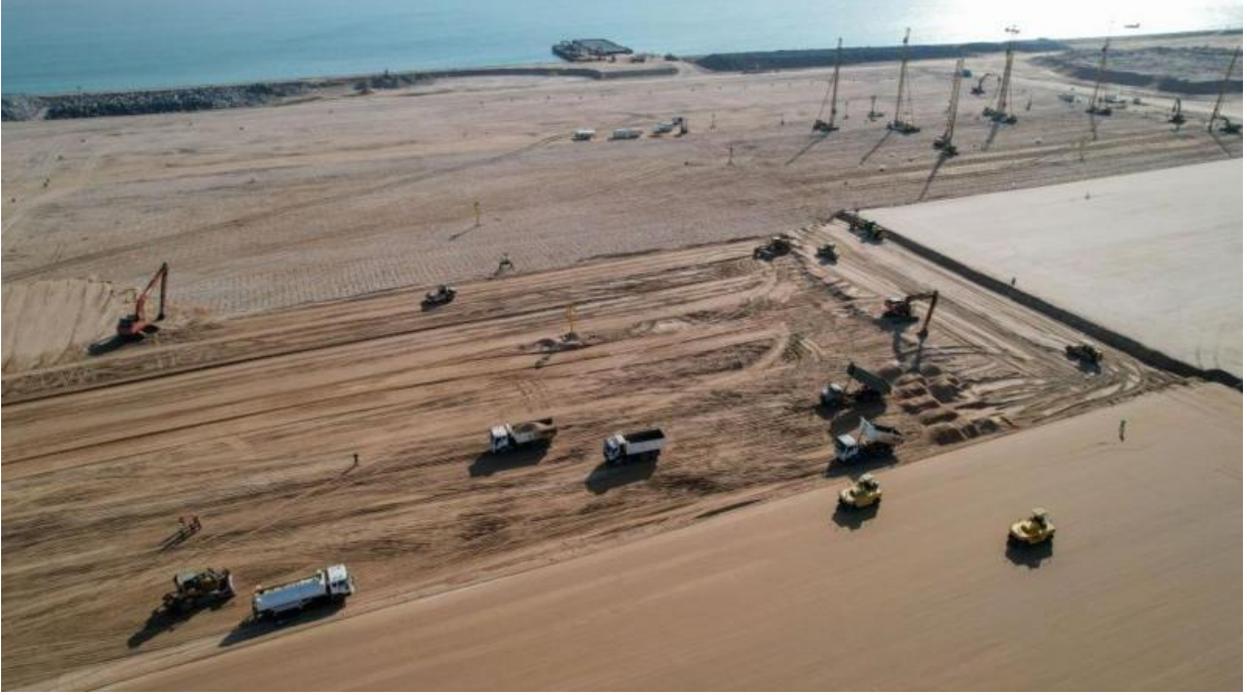
مركز المنبر للدراسات والتنمية المستدامة، مركز مستقل، مقره الرئيس في بغداد. رؤيته الرئيسة تقديم وجهة نظر ذات مصداقية حول قضايا السياسات العامة والخارجية التي تخصّ العراق بنحو خاص ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام – فضلاً عن قضايا أخرى - ويسعى المركز إلى إجراء تحليل مستقل، وإيجاد حلول عملية جليّة لقضايا تهّم الشأن السياسي، الاقتصادي، الاجتماعي، والثقافي.

لا تعبر الآراء الواردة في المقال بالضرورة عن اتجاهات يتبناها المركز وإنما تعبر عن رأي كاتبها

حقوق النشر محفوظة لمركز المنبر للدراسات والتنمية المستدامة

<https://www.almanbar.org>

info@almanbar.org



مشروع «طريق التنمية العراقي»؛ هل يشكل تحدياً لإيران؟ أم فرصة لها؟

قسم الابحاث والترجمة

الكاتب: أميد شكري – محلل شؤون الطاقة

المصدر: القسم الفارسي في موقع قناة BBC¹

تاريخ نشر المقال بلغته الأصلية: 25 نيسان/ أبريل 2024

تعزم بغداد تحويل ميناء الفاو بسرعة إلى محور عبور اقتصادي في الشرق الأوسط من خلال الاستثمار بكثافة في تنمية جنوب البلاد.

بعد مرور أكثر من عشرين عاماً على سقوط نظام صدام حسين، لم تتمكن الحكومة العراقية بعد من إرساء الاستقرار والأمن بشكل كامل في هذا البلد. وعلى الرغم من أن العراق قد جنى في العامين الماضيين أكثر من 200 مليار دولار من ارتفاع أسعار النفط، بيد أن مشاريع البنية التحتية في هذا البلد في قطاع المواصلات والطاقة تواجه العديد من التحديات.

تُعد ممرات النقل إحدى الأدوات المهمة في خلق الاستقرار والأمن الإقليميين، ولهذا السبب تحاول الحكومة العراقية الاستفادة من مشاريع النقل والمواصلات بعد تطبيع العلاقات بين إيران والمملكة العربية السعودية، بحيث تصبح بغداد نقطة للتقارب بدلاً من منطقة للتنافس والتوتر.

¹بروژه «راه توسعه» عراق؛ چالش یا فرصت برای ایران؟ <https://www.bbc.com/persian/articles/c4n1enl3kk8o>

مسار النقل المزمع إنشاؤه في مشروع «طريق التنمية»

تعتزم بغداد تحويل ميناء الفاو بسرعة إلى محور عبور اقتصادي في الشرق الأوسط من خلال الاستثمار بكثافة في تنمية جنوب البلاد، والذي يساهم في تحقيق أزيد من 90% من الناتج المحلي الإجمالي للبلاد.

ويأتي استثمار العراق لتأهيل ميناء الفاو، وربط خط سكة الحديد العراقي - التركي، والقناة الجافة، ضمن جزء من مشروع «طريق التنمية» بتكلفة 17 مليار دولار؛ وإن استكمال مشروع «طريق التنمية» من شأنه أن يجعل العراق شريكاً برياً وبحرياً للصين في المشروع الصيني العملاق المتمثل بـ«طريق واحد، حزام واحد».

يتضمن مشروع «طريق التنمية» مسازين: أحدهما برياً والآخر لسكك الحديد، ويبلغ طولهما 1200 كيلومتراً، ويربطان جنوب تركيا بدءاً من نقطة فيشخابور الحدودية بکردستان العراق، مروراً بالبصرة - ميناء الفاو جنوب العراق ومن ثمّ بالخليج العربي. وسيكون هذا هو الطريق الأقرب والأسرع الذي يربط أوروبا بالخليج، والذي يمرّ عبر أراضي تركيا والعراق.

توقيع مذكرة تفاهم بين أربعة بلدان لمشروع «طريق التنمية»

خلال زيارة الرئيس التركي رجب طيّب أردوغان إلى بغداد، وقّع مسؤولون من أربع دول (العراق وتركيا والإمارات وقطر)، مذكرة تفاهم لإنشاء طريق النقل الموسوم بـ«طريق التنمية». وبحسب وزير النقل والبنية التحتية التركي، عبد القادر أورال أوغلو، فإنّ إنجاز مشروع «طريق التنمية» سيختصر عملية نقل البضائع بمقدار 25 يوماً.

وفي الوقت الراهن يستغرق مرور السفن عبر قناة السويس 35 يوماً، وأزيد من 45 يوماً من جنوب إفريقيا، لكن في حالة الانتهاء من إنشاء مشروع «طريق التنمية»، ستنخفض هذه المدة إلى 25 يوماً.

رؤية إيران إلى مشروع «طريق التنمية»

يظهر أنّ الإفادة من الموقع الجغرافي الخاص وقدرات البنية التحتية في مجال النقل ضمن مشاريع المواصلات في المنطقة كانت إحدى أولويات الجمهورية الإسلامية في العقود الأربعة الماضية. رغم أنه من الناحية العمليّة، لم يكن أداء طهران ملحوظاً في مشاريع النقل والمواصلات في المنطقة.

تعدّ إيران شريكاً في مشروع ممر (الشمال - الجنوب)، رغم أن هذا المشروع لم يكتمل بعد. وقد تمت مناقشة طريق العبور الموسوم بـ«طريق التنمية» بوصفه أحد المشاريع التي يمكن أن ينافس ممر «الشمال - الجنوب». وإنّ الدعم الأمريكي لهذا المشروع، والذي يأتي بنية الحدّ من نفوذ إيران في العراق ومساعدة الاقتصاد العراقي، جعلَ الجمهورية الإسلامية الإيرانية تنظر إلى هذا المشروع بعين الريبة والشك وتوظّف الأدوات المتاحة لخلق معوقات في استكمالها.

ومن وجهة نظر إيران فإنّ تنفيذ مشروع «طريق التنمية» للنقل والمواصلات وبمشاركة الحكومة والشركات التركيّة يُعدّ فرصة جيّدة لتعزيز العلاقات الاقتصادية والسياسية بين العراق وتركيا وزيادة نفوذ أنقرة في العراق، وبطبيعة الحال، يؤدّي إلى الحدّ من نفوذ إيران في السياسات الداخلية والخارجية العراقية.

ومن الناحية الاقتصادية، فإنّ مشروع «طريق التنمية» يمكن أن يحوّل التجارة والنقل عن الطرق التي تخدم مصالح إيران، وأن يؤثر سلباً وبنحو مباشر على الاقتصاد الإيراني.

ويبلغ طول مسار المشروع 1200 كيلومتر، ونظراً للظروف الأمنية الهشة في العراق، هناك احتمال كبير لهجمات من قبل مجموعات مثل داعش على مسار هذا المشروع.

التحديات والفرص أمام إيران

على الرغم من وجود العديد من التحديات التي تواجه إيران بعد تنفيذ مشروع «طريق التنمية» للنقل والمواصلات، فإنه إذا تمكنت إيران من التعاون مع العراق وتركيا في هذا المشروع، فإن ربط إيران المحتمل بهذا الممر التجاري الجديد سيجلب العديد من الفوائد الاقتصادية لطهران.

كما أن تنفيذ هذا المشروع من شأنه أيضاً أن يعزز التواصل الإقليمي والوحدة الاقتصادية. وإنّ تعزيز التعاون الإقليمي من شأنه أن يخلق فرصاً جديدة للتفاعل الاقتصادي بين إيران وجيرانها.

وتضغط إيران من أجل تسريع بناء خط سكة حديد بين منفذ الشلامجة والبصرة لزيادة التجارة مع العراق وتحسين مكانتها كمركز للنقل التجاري ومعبّر للمسافرين ونقل البضائع من موانئ البلاد. ولهذا السبب، يُعتقد على نطاق واسع أنّ إيران لا تريد إنجاح مشروع فاو الكبير، لأنه يهدد موانئ إيران. ومن المفارقات أنّ مجلس الوزراء العراقي وافق مؤخراً على تسريع إنشاء خط سكة الحديد بين الشلامجة والبصرة، وأصدر تعليمات بإزالة كافة العوائق التي قد تؤخر المشروع.

ومن المهم الإشارة إلى أنه في الوقت الذي تدعم بعض القوى السياسية العراقية الموالية لإيران جهود حكومة رئيس الوزراء العراقي بشأن مشروع «طريق التنمية»، فإنّ بعض الأحزاب الأخرى تهاجم هذا المشروع وتعدّه ذريعةً لمنع ربط العراق بمشروع «الحزام والطريق» الصيني.

ممر «الشمال – الجنوب»

تم إنشاء ممر «الشمال – الجنوب» لأول مرة بإرادة روسية إيرانية هندية في عام 2000م وذلك لإيجاد معبر لنقل البضائع. وفي السنوات التالية، انضمت بلدان أخرى إلى هذا الممر للنقل التجاري.

وقد كان الدافع الرئيسي وراء انضمام الدول الأخرى إلى هذا الممر هو أنّ الطرق المتداولة والمشاركة لإرسال البضائع من الهند إلى مدينة سانت بطرسبرغ الروسية، والتي تمر عبر قناة السويس، طويلة جداً ويبلغ طولها حوالي 14500 كيلومتر. ولكن باستخدام ممر «الشمال – الجنوب»، يتم إنشاء طريق أقصر لإرسال البضائع، إذ سيؤدي استخدام الطريق الجديد الذي يبلغ طوله 7200 كيلومتر إلى تقليل زمن العبور بنسبة 40% وتكاليف النقل بنسبة 30%.

ويجب أن نأخذ بالحسبان أنّ إيران لم تتمكن من تشغيل مشروع خط سكة الحديد بين مدينتي أستاارا ورشت، وبهذا لم تكمل الحلقة الأخيرة من مشروع ممر «الشمال – الجنوب».

وبموجب الاتفاق المبرم بين طهران وموسكو، تقرر تشغيل خط سكة الحديد هذا باستثمارات روسية. بيد أن هذا المشروع لم يحقق تقدماً كبيراً حتى الآن، وقد نُشرت أنباء عدّة حول عزوف روسيا عن الاستثمار في هذا المشروع لسكك الحديد في داخل إيران.

الفرق بين الاستثمارات الصينية في العراق وإيران

تفيد وكالة تسنيم الإيرانية للأنباء أنّ مراجعة إحصاءات الاستثمار الأجنبي تظهر أنّ الصين قد استثمرت نحو 220 مليون دولار في إيران حتى شباط 2022، وقد وصل هذا المبلغ إلى نحو مليار و990 مليون دولار في شباط 2023. وبينما يقال أنّ حكومة إبراهيم رئسي دشنت المرحلة التشغيلية للاتفاقية بين إيران والصين التي مدتها 25 عاماً، ولكن استثمار الصين في إطار هذا التعاون لا يزال ليس بالمستوى الذي تريده إيران.

وحتى عام 2023، استثمرت الصين أزيد من 2.34 مليار دولار في مشاريع عراقية مختلفة. وتشمل هذه الاستثمارات 41 مشروعاً تركز على قطاع الطاقة في العراق، منها 31 مشروعاً يقتصر على الصناعات النفطية في هذا البلد.

ويحتاج مشروع «طريق التنمية» في العراق إلى تعاون الشركاء الإقليميين والقوى العالمية حتى يكتمل. وفي الوضع الراهن واستمرار العقوبات، لا يمكن لإيران أن تلعب دوراً مهماً في هذا المشروع.

تواجه جميع مشاريع النقل تحديين مهمين للغاية: الجغرافيا والتمويل. لقد تمكّن العراق من توفير الظروف المساعدة لاستقطاب الموارد المالية القطرية والإماراتية في هذا المشروع، ولكنّ الموارد المالية لهاتين الدولتين غير كافية لإنجاز هذا المشروع. فثمة حاجة ملحة لوجود الدول والشركات الغربية والمؤسسات المالية الغربية لتوفير الموارد المالية لهذا المشروع.

وحتى الوقت الراهن، لم يتم تشغيل ممر «الشمال - الجنوب»، وتتناقص مساهمة إيران في مشروع طريق الحرير الصيني يوماً بعد يوم. وفي الوقت نفسه، تتزايد استثمارات الصين في الدول المجاورة لإيران. إنّ انخفاض المخاطر الأمنية في العراق، إلى جانب توفير الموارد المالية المطلوبة، يمكن أن يزيد من فرص تنفيذ مشروع «طريق التنمية». ولكن أمام العراق طريق طويل لتنفيذ المشروع.

ومن ناحية أخرى، وبصرف النظر عن مشاكل العراق العديدة في تنفيذ هذا المشروع، فإنّ دور إيران الإقليمي في مشاريع النقل في تراجع، وهذا يعني انخفاض مكانة إيران ومساهمتها في المعادلات الإقليمية وضياع الفرص لهذا البلد.