مركز المنبر
للدراسات والتنمية المستدامة
ALMANBAR CENTER FOR STUDIES
AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT

مشاريع الممرات وأثرها على الجغرافيا السياسية في الشرق الأوسط

الباحث و الكاتب: حيدر الخفاجي

عن المركز

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

لا تعبر الآراء الواردة في المقال بالضرورة عن اتجاهات يتبناها المركز وانما تعبر عن رأي كتابها

حقوق النشر محفوظة لمركز المنبر للدراسات والتنمية المستدامة

https://www.almanbar.org

info@almanbar.org

مشاريع الممرات وأثرها على الجغرافيا السياسية في الشرق الأوسط

الباحث و الكاتب: حيدر الخفاجي

في السنوات الأخيرة، أصبح تحويل الحدود إلى نقاط ربط بين الدول والقارات موضوعاً ذا أهمية متزايدة في مجال القانون الدولي، خاصةً من الناحية الجيوسياسية. تتجه الأنظار نحو كيفية دمج المشاريع ذات الأبعاد الجيوسياسية في الإطار القانوني الدولي، حيث تم اقتراح عدة مشاريع تهدف إلى إنشاء ممرات اقتصادية تربط بين آسيا وأوروبا.

تُعد مبادرة الحزام والطريق الصينية (BRI)، و ممر الاقتصاد الرابط بين الهند – الشرق الأوسط – أوروبا (IMEC) من أبرز الأمثلة على هذه المشاريع، حيث تهدف إلى تعزيز التجارة والربط بين الصين وأوروبا عبر مجموعة من الممرات البرية والبحرية. وتعتبر هذه المبادرة جزءاً من استراتيجية الصين لتعزيز نفوذها الاقتصادي والجيوسياسي في العالم[1].

تعتبر المبادرتيّن (BRI)، (IMEC) تطوريّن دوليّن بارزيّن في العقد الماضي، على الرغم من أن المبادرة الأولى قد أُطلقت قبل عقد من الزمن مقارنة بالثانية. مبادرة الحزام والطريق هي مشروع عالمي لتطوير البنية التحتية أطلقه الرئيس الصيني شي جين بينغ في عام 2013، [2]ويُعرف أحياناً باسم طريق الحرير الجديد.

من ناحية أخرى، تُعتبر IMEC أحدث المبادرات التي تقودها الولايات المتحدة، وتهدف إلى دمج شركاء البلاد في الشرق الأوسط وجنوب آسيا ضمن كتلة اقتصادية جغرافية واحدة. وقد تم تقديم هذه الفكرة للعالم خلال قمة مجموعة العشرين الأولى في نيودلهي في أيلول2023[3].

ساهمت هذه المبادرة في جعل الصين أكبر مستثمر أجنبي في الشرق الأوسط بحلول أوائل عام 2016، حيث أعلنت عن استثمارات جديدة بقيمة 29.7 مليار دولار في المنطقة، مقارنةً بالاستثمارات الأمريكية التي بلغت 7 مليارات دولار. وتُعتبر مصر وإيران وإسرائيل وسلطنة عمان والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة من المواقع الرئيسية لتطوير الموانيء والبنى التحتية الصينية في المنطقة، رغم الضغوط الدبلوماسية الأمريكية لإعادة النظر بها[4].

[1] What is China's Belt and Road Initiative (BRI)?. https://www.chathamhouse.org/2021/09/what-chinas-belt-and-road-initiative-bri
[2] Belt and Road Initiative. https://www.britannica.com/topic/Belt-and-Road-Initiative
[3] The Geopolitics of the India-Middle East-Europe Economic Corridor. https://arabcenterdc.org/resource/the-geopolitics-of-the-india-middle-east-europe-economic-corridor/
[4] China in the Middle East: Capitalizing on Washington's Distractions. https://arabcenterdc.org/resource/china-in-the-middle-east-capitalizing-on-washingtons-distractions/

مشروع طريق التنمية

يهدف مشروع طريق التنمية العراقي إلى إنشاء شبكة نقل تربط بين منطقة الخليج وتركيا ومنها إلى أوربا، مما يعزّز مكانة العراق كممر تجاري عالمي. يمتد الطريق على مسافة 1200 كيلومتر ويشمل مشاركة دول إقليمية مثل السعودية وقطر وتركيا والكويت.

يسعى العراق من خلال هذا المشروع إلى تقليل اعتماده على النفط وتعزيز الاقتصاد الوطني[1].

يُشكّل مشروع طريق التنمية للعراق مبادرة جريئة ومطلوبة بشدة لبلد عانى طويلاً من عقود من الحروب والحصار والاحتلال والصراعات الأهلية والتوترات الجيوسياسية. ويهدف مشروع طريق التنمية، الذي تبلغ تكلفته 17 مليار دولار، إلى تحويل العراق إلى مركز نقل من خلال ربط مناطقه النائية الجنوبية بالحدود التركية في الشمال، ويعمل كمحرك رئيسي للازدهار الاقتصادي في العراق والمنطقة الأوسع[2].

على الرغم من مواجهة تأخيرات كبيرة في بدء المشروع بسبب القيود المالية والتحديات الأخرى، فقد اتخذت بغداد خطوة مهمة إلى الأمام في عام 2020 من خلال توقيع عقد بقيمة 2.6 مليار دولار مع شركة "دايو" للهندسة والإنشاءات الكورية الجنوبية للشروع في بناء المرحلة الأولى من الميناء، المقرر الانتهاء منها في غضون أربع سنوات. منذ ذلك الحين، تتعاون وزارة النقل العراقية مع القطاع الخاص لتسريع تقدم المشروع حيث تقترب المرحلة الأولى من تطوير الميناء من مراحلها النهائية، مع خطط لبدء تشغيله بحلول عام 2028. أما المرحلة الثانية من المشروع، التي لم تبدأ بعد، فتشمل منطقة صناعية تضم مصفاة ومصنعًا للصلب وغيرها من المرافق الصناعية، فيما تتضمن المرحلة الثالثة إنشاء مدينة الفاو الجديدة، التي تضم مساكن ومركزاً تجارياً ومدرسة ومساجد[3].

ورغم أن كلا المشروعيّن مُصممان لإنشاء شبكات اقتصادية متكاملة تتجاوز الحدود، إلا أن الواقع قد لا يكون كذلك من الناحية الأمنية. في الواقع، قد تؤدي مبادرة الحزام والطريق الصينية (BRI)، وممر الاقتصاد الهندي–الشرق الأوسط–أوروبا (IMEC) ، إلى تفاقم التوترات بين الحكومات بسبب المنافسة بين الولايات المتحدة والصين، والتوزيع غير العادل للمنافع بين المشاركين في كلا المشروعيّن، وسياسات الإدماج والإقصاء التي يعتمدونها. وهنا تظهر العوامل الدولية والجغرافية السياسية في المنتصف[4].

[1] Iraq's Development Road Project: A Path to Prosperity or Instability? https://mecouncil.org/publication/iraqs-development-road-project-a-path-to-prosperity-or-instability/

[2] Iraq's "Development Road": Rough Terrain Ahead. https://moderndiplomacy.eu/2024/05/04/iraqs-development-road-rough-terrain-ahead/

[3] Development Road project turns Iraq into open state. https://www.iraqinews.com/iraq/development-road-project-turns-iraq-into-open-state/ & Iraq's "Development Road": Rough Terrain Ahead. https://moderndiplomacy.eu/2024/05/04/iraqs-development-road-rough-terrain-ahead/

[4] Politics Of Corridors: IMEC Vs BRI, Geopolitical And Geostrategic Implications Of IMEC. https://orcid.org/0000-0002-5364-848X

معوقات التنفيذ المشروع

أيضاً هناك عدة عوامل تعوق تقدم مشاريع الممرات الاقتصادية، وخاصةً في الشرق الأوسط. إذ تفشل المشاريع في معالجة استمرار عدم الاستقرار السياسي والتوترات الكامنة في المنطقة. وتشمل هذه العوامل الصراع بين إسرائيل وإيران، وحقيقة أن الحملة العسكرية الإسرائيلية في قطاع غزة أحبطت جهود الولايات المتحدة لتطبيع العلاقات بين إسرائيل والعديد من الدول العربية، والتنافس السعودي الإيراني المتصاعد، والعديد من القضايا الحدودية العالقة بين الدول العربية نفسها.

كما أن الدول التي تعترض على استبعادها من المشاريع قد تلعب دوراً سلبياً، كما هو الحال مع مصر والعراق وعمان وتركيا في حالة IMEC، أو في بعض الأحيان تختار السير في طريقها الخاص بغض النظر عن مشاركتها في كل من IMEC ومبادرة الحزام والطريق، كما هو الحال مع المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة. وبصورة أساسية، سواء كان الأمر يتعلق بـ IMEC أو مبادرة الحزام والطريق، فإن توجيه ممر اقتصادي عبر الشرق الأوسط سيظل مهمة صعبة إلى الأبد[1].

أُجريت مفاوضات مكثفة بين العراق وقطر والإمارات العربية المتحدة حول ممر اقتصادي بديل يُعرف بمشروع الطريق التنموي (DRP). يهدف هذا المشروع إلى ربط دول الخليج بأوروبا عبر شبكة من الموانئ والسكك الحديدية والطرق التي تمر عبر العراق وتركيا،[2] مما يوفر طريقاً تجارياً بديلاً آخر. من جهة أخرى، يشير الارتفاع الكبير في التجارة بين دول مجلس التعاون الخليجي، مثل الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية، وروسيا— على الرغم من الغزو الروسي لأوكرانيا— إلى أن هذه الدول من غير المحتمل أن تتخلى عن سياساتها الخارجية المتعددة الأطراف في علاقاتها مع الولايات المتحدة[3].

مع استمرار النزاعات في الشرق الأوسط، سواء كانت مشكلات مستقلة أو جزءاً من صراعات أكبر، كما حدث بين المملكة العربية السعودية وقطر خلال الخلاف الدبلوماسي بين عامي 2017 و2021، قد يتكرر هذا السيناريو بسبب دعم قطر لحركة الإخوان المسلمين في سوريا بعد الأسد[4]. بالإضافة إلى ذلك، لا تزال السيادة المتنازع عليها على حقل غاز "أرش الدارة" بين

[1] The Geopolitics of Economic Development in the Middle East. https://carnegieendowment.org/research/2024/02/the-geopolitics-of-economic-development-in-the-middle-east?lang=en

[2] 4-Country Meeting on Development Road Project. https://www.iraq-businessnews.com/2024/10/27/4-country-meeting-on-development-road-project/

[3] Iraq's Development Road Project: A Path to Prosperity or Instability? https://mecouncil.org/publication/iraqs-development-road-project-a-path-to-prosperity-or-instability/

[4] The future of Syria, Lebanon and geopolitical moves in the Middle East to come: 2025 preview. https://breakingdefense.com/2025/01/the-future-of-syria-lebanon-and-geopolitical-moves-in-the-middle-east-to-come-2025-preview/

إيران والكويت والمملكة العربية السعودية من العوامل الرئيسية التي تؤجج الصراعات الإقليمية، مما قد يؤثر سلباً على مشاريع الممر الاقتصادي[1].

علاوةً على ذلك، يمثل النزاع المستمر منذ عقود بين إيران والإمارات العربية المتحدة حول ملكية ثلاث جزر في مضيق هرمز تحدياً طويل الأمد للأمن الإقليمي[2]. كما تواصلت نزاعات ترسيم الحدود البحرية وحقول النفط المشتركة بين العراق والكويت رغم الجهود الدولية لحلها[3]. وهناك تاريخ من الخلافات بين السعودية والإمارات حول حقل "الشيبة" النفطي، بالإضافة إلى النزاعات المتعلقة بالحدود البحرية[4].

لذلك، تواجه مشاريع الممر الاقتصادي في منطقة الشرق الأوسط، مجموعة من العقبات الجيوسياسية المعقدة في منطقة تعاني من اضطرابات متعددة. وعلى الرغم من أن هذه المشاريع تهدف إلى تعزيز الربط بين المناطق المختلفة وتسهيل الحركة الفعّالة للسلع والخدمات والأفراد، إلاّ أن لها أيضاً آثار سلبية محتملة. المشاريع التي تُنفذ في المناطق المتنازع عليها أو الحدودية الحسّاسة قد تثير مخاوف بشأن الاستقرار الإقليمي وسيادة الدول وفقاً للقانون الدولي[5]. بالإضافة إلى ذلك، يمكن أن يؤدي اختلال التوازن الاقتصادي أو عدم المساواة في توزيع فوائد هذه المشاريع إلى تفاقم التوترات القائمة.

إذا كانت مشاريع الممر الاقتصادي الطموحة، مثل مبادرة الحزام والطريق والمركز الدولي للتعاون الاقتصادي، تأمل في تحقيق النجاح، وخاصة في الشرق الأوسط، فإنه من الضروري إيلاء اهتمام أكبر لتأثيراتها طويلة المدى على الجغرافيا السياسية الإقليمية. ويتطلب الحد من الضغوط الجيوسياسية المرتبطة بمشاريع الممر الاقتصادي تخطيطاً دقيقاً وشاملاً وشفافًا.

في هذا السياق، يُعتبر التفاعل الدبلوماسي عنصراً بالغ الأهمية[6]. ومن الضروري الحصول على دعم الدول المجاورة والمنظمات الإقليمية لتهيئة بيئة أكثر ملاءمة للتعاون والتنمية. وإلاّ، فإن المنافسات، سواء بين دول المنطقة أو بين الولايات المتحدة

[1] An uneasy truce in the Gulf. https://www.gisreportsonline.com/r/boycott-qatar-truce/
[2] Iran protests EU support for UAE over disputed islands. https://www.voanews.com/a/iran-protests-eu-support-for-uae-over-disputed-islands-/7829391.html
[3] Iraq-Kuwait ties strengthen despite lingering major disputes on border and energy. https://www.newarab.com/news/iraq-kuwait-ties-strengthen-despite-lingering-major-disputes
[4] Saudi Arabia complains to the UN after UAE announces 'protected marine area'. https://www.middleeasteye.net/news/saudi-arabia-complains-un-about-uae-declaring-protected-marine-area
[5] What to Know About the Iraq-Turkey-Europe Development Road Project. https://www.wilsoncenter.org/article/what-know-about-iraq-turkey-europe-development-road-project
[6] India-Middle East-Europe Economic Corridor: A Strategic Energy Alternative. https://erl.scholasticahq.com/article/123649-india-middle-east-europe-economic-corridor-a-strategic-energy-alternative

والصين، يمكن أن تؤدي إلى تعقيد الأمور بشكل كبير. بالإضافة إلى تفاقم الخلافات بين حكومات معينة، وقد تسفر هذه المنافسات عن تشكيل كتل قوى جديدة ومتنافسة[1].

تُعتبر عملية التنسيق الجيوسياسية والجيو اقتصادية والاجتماعية المكانية جزءاً من تحول المظاهر التي تُشكّل الرأسمالية العالمية في القرن الحادي والعشرين. يحتل الشرق الأوسط موقعاً حيوياً في هذه الديناميكيات المعاصرة التي تحدّد المواقع الجيوستراتيجية. تسعى كلاً من الولايات المتحدة والصين إلى توسيع نطاق التنافس العالمي في هذه المنطقة الاستراتيجية، رغم حالتها المضطربة، مع إعادة تشكيل العلاقات التاريخية التي كان يتمتع بها الشرق الأوسط. ومنذ إطلاق مبادرة مشروع الحزام والطريق الصينية (BRI)، شهدت العلاقات بين الصين ودول الشرق الأوسط تطوراً ملحوظاً. وتُعتبر هذه المشاريع: مبادرة الحزام والطريق الصينية (BRI)، ومشروع ممر الاقتصاد الهندي–الشرق الأوسط–أوروبا (IMEC)، ومشروع الطريق التنموي (DRP)، بمثابة استجابة غربية ناشئة لمبادرة الحزام والطريق، وهو يعكس جانباً من التنافس المتزايد بين الولايات المتحدة والصين على السيطرة في الأسواق والموارد والنفوذ في المنطقة[2].

على الرغم من رغبة دول المنطقة في الإستفادة من التفوّق الذي تُحظى به الصين، فإنه من غير المرجح أن تُظهر هذه الدول انحيازاً كاملاً لبكين. ويبدو أن دول الشرق الأوسط تسعى بشكل مستمر إلى توسيع وتنويع شراكاتها الدولية. وقد تتبنى هذه الدول استراتيجيات تهدف إلى تحقيق توازن في علاقاتها مع الصين والولايات المتحدة، حيث تلعب أحياناً بين هاتين القوتيّن العالميتيّن لتحقيق مصالحها. في الواقع، من المحتمل أن تأخذ دول الشرق الأوسط، وخاصةً دول الخليج، بعين الإعتبار التكاليف والفوائد المرتبطة بالعلاقات مع الولايات المتحدة والصين قبل اتخاذ قراراتها، مما قد يؤثر في النهاية على التطورات الجيوسياسية ضمن إطار القانون الدولي.

الخلاصة، في ظل هذه الديناميكيات المعقدة، يتعيّن على العراق، أن ينتقل بحذر بين التأثيرات المتنافسة للولايات المتحدة والصين. إن تحقيق توازن فعّال بين هاتيّن القوتيّن سيكون ضرورياً للحفاظ على الاستقرار الإقليمي وضمان التنمية المستدامة.

* * *

[1] Reimagining Geopolitics: How the IMEC Corridor Aims to Reshape Global Trade Dynamics. https://gulfif.org/reimagining-geopolitics-how-the-imec-corridor-aims-to-reshape-global-trade-dynamics/

[2] China's Belt and Road Initiative and US Middle East Policy. https://arabcenterdc.org/resource/chinas-belt-and-road-initiative-and-us-middle-east-policy/