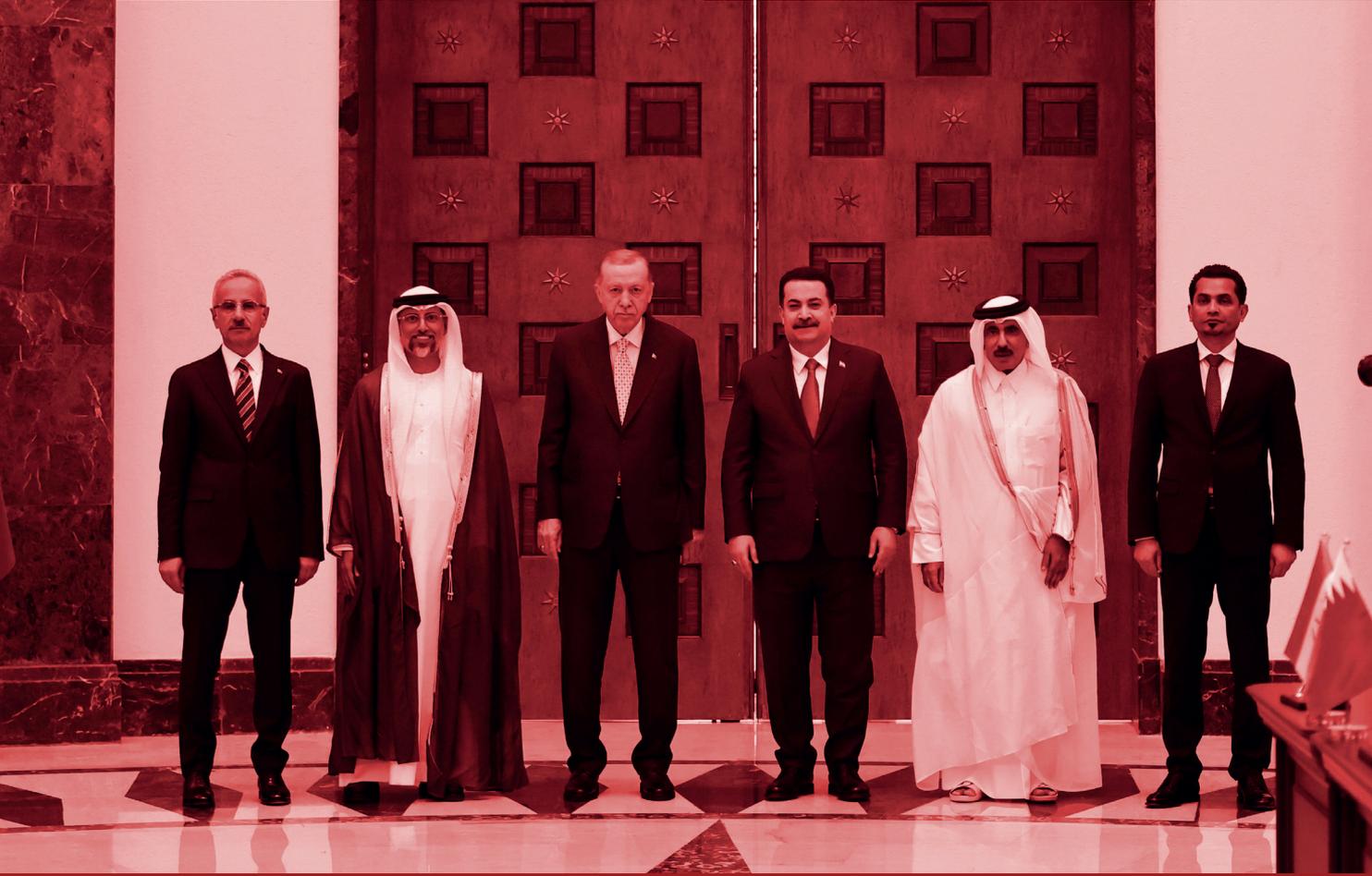


تحليل 318

مايو 2024



Ortadoğu Arařtırmaları Merkezi
مركز دراسات الشرق الأوسط
Center for Middle Eastern Studies



انضمام قطر والامارات إلى مشروع طريق التنمية: الدوافع والمنافع

واثق السعدون



حقوق النشر والتأليف

ORSAM © 2024 أنقرة - تركيا / أورسام

ISBN: 978-625-8175-66-0



9 786258 175660

حقوق طبع محتوى هذا المنشور هي حصرياً لأورسام. ORSAM. باستثناء الاقتباسات المقبولة والجزئية، والتي يتم استخدامها بموجب قانون الأعمال الفكرية والفنية رقم 5846، عبر الاقتباس الصحيح، لا يجوز استخدام محتوى هذا المنشور، أو إعادة طبعه ونشره بدون إذن مسبق من أورسام ORSAM، الآراء الواردة في هذا المنشور تعبر عن وجهة نظر مؤلف هذا المنشور، ولا تعبر عن الرأي الرسمي لأورسام. ORSAM.

تاريخ النشر: 13 مايو 2024

Center for Middle Eastern Studies مركز دراسات الشرق الأوسط

العنوان: أنقرة/جنقيا/ محلة "مصطفى كمال"/ زقاق 2128 / بناية 3

هاتف: +90 850 888 15 20

فاكس: +90 (312) 439 39 48

مصدر الصور المنشورة: Anadolu Agency

وفقاً للفقرة الثانية من المادة 5 من اللائحة الخاصة بإجراءات ومبادئ تطبيق Banderole ، فإن استخدام Banderole لهذا المنشور ليس إلزامياً.

انضمام قطر والإمارات إلى مشروع طريق التنمية: الدوافع والمنافع

عن المؤلف

■ واثق السعدون

الدكتور واثق السعدون: مدير قسم الدراسات العربية في مركز دراسات الشرق الأوسط في أنقرة (أورسام) منذ 2020. خبير دراسات العراق في مركز أورسام منذ 2015. أحد أعضاء الهيئة التدريسية في جامعة الموصل في العراق 2008-2018. باحث أقدم في مركز الدراسات الإقليمية بجامعة الموصل 2008-2018. قام بتدريس مادة "تاريخ العلاقات الدولية" لطلبة كلية العلوم السياسية بجامعة الموصل لسنوات عدة. حاصل على شهادة الدكتوراه في تاريخ العلاقات الدولية. حاصل على الماجستير في التاريخ العسكري المعاصر. تتركز اهتماماته البحثية على شؤون العراق والشرق الأوسط، والبعث الأمني في العلاقات الدولية والإقليمية. قام بتأليف كتاب "عوامل القوة وعوامل الضعف في العلاقات العراقية-التركية المعاصرة في 2017" وكتاب "البعث الأمني في العلاقات العراقية-التركية المعاصرة في 2014". ساهم بتأليف خمسة كتب مشتركة مع باحثين آخرين هي: "العراق ودول الخليج العربي في 2013"؛ "دراسات في تاريخ القوقاز المعاصر في 2011"؛ "صناعة القرار في دول الخليج العربي في 2010"؛ "التقرير الاستراتيجي لمركز الدراسات الإقليمية في 2010"؛ "التقرير الاستراتيجي لمركز الدراسات الإقليمية في 2012". له 30 بحث منشور في مجلات علمية عراقية وعربية وتركية. له عشرات المقالات. ألقى محاضرات في أكثر من 40 مؤتمر علمي وندوة وورشة عمل ودورات تدريبية داخل العراق وفي الدول العربية وفي تركيا. حصل في عام 2015 على زمالة بحثية لمدة عامين من معهد التعليم الدولي في نيويورك. محلل سياسي معتمد في القسم العربي لهيئة الإذاعة والتلفزيون التركي، وفي وكالة أنباء الأناضول، وفي العديد من القنوات العربية والعراقية.

المحتويات



مقدمة 3

دور الدبلوماسية في الترويج لمشروع طريق التنمية 5

منافع انضمام قطر والإمارات لمشروع طريق التنمية 9

قطر وطريق التنمية 12

الإمارات وطريق التنمية 14

خاتمة 16



مقدمة

الحكومتين التركية والعراقية متفاعلتين حالياً بإيجابية وبجدية كبيرة مع مشروع طريق التنمية، وهناك تصاعد ملحوظ في تبادل الزيارات الرسمية والاجتماعات حول هذا الشأن. رئيس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني والمسؤولين العراقيين المعنيين بهذا المشروع يتحدثون بتفاؤل كبير وبنقطة حول مستقبل هذا المشروع. السوداني قال خلال مؤتمر "طريق التنمية" في 2023: "نرى في هذا المشروع ركيزة للاقتصاد المستدام غير النفطية، وعقدة ارتباط تخدم جيران العراق والمنطقة، وخطوة مهمة في مسار جهود التكامل الاقتصادي".

الحكومة التركية من جانبها، تتعامل مع هذا المشروع بأهمية كبيرة وحماس منذ انطلاقه، حيث صرح الرئيس اردوغان في منتصف شباط الماضي، من على متن طائرته في رحلة عودته من زيارته لمصر: "هذا المشروع سيصبح-طريق حريز-جديد للمنطقة وسيخدم السلام الإقليمي".

لا شك أن انضمام قطر والإمارات، الدولتان اللتان تتمتعان باقتصادات قوية، إلى الاتفاقات والتفاهات بين العراق وتركيا حول مشروع طريق التنمية، سيعطي

الحدث الأبرز في الاجندة الاقتصادية للزيارة التي قام بها الرئيس التركي رجب اردوغان إلى العراق في يوم 22 نيسان/ أبريل الماضي، هو توقيع مذكرة تفاهم رباعية بين العراق وتركيا وقطر والإمارات للتعاون في مشروع "طريق التنمية" و "ميناء الفاو الكبير". تتضمن المذكرة قيام الدول الموقعة بوضع الأطر اللازمة لتنفيذ المشروعين.

"ميناء الفاو الكبير"، و"طريق التنمية"، هما مشروعان مرتبطان ببعضهما ارتباطاً مصيرياً، والجدوى الاقتصادية لكل منهما تعتمد كلياً على انجاز المشروع الآخر. فمن المخطط له أن يكون هذين المشروعين هما العناصر الرئيسة لممر جديد للتجارة والاقتصاد العالمي، يربط بين آسيا وأوروبا، عبر خطوط سكك الحديد وطرق المواصلات الحديثة المزمع انشائها لتمتد من ميناء الفاو الكبير وباقي الموانئ العراقية إلى الأراضي التركية، لتكون الأراضي والموانئ التركية البوابة الجديدة للتجارة الآسيوية نحو أوروبا، انطلاقاً من الموانئ والأراضي العراقية، وبالمثل يكون العراق البوابة الجديدة للتجارة الأوروبية نحو آسيا، انطلاقاً من تركيا.

لهذا المشروع زخماً جديداً، ودفعة قوية للأمام في مسارات إنجازه. كذلك فإن هذه الخطوة بددت الكثير من الشكوك التي كانت تثار حول مستقبل هذا المشروع، وزادت من مستوى الثقة بإمكانية إنجازه. فما هي دوافع هاتين الدولتين للانضمام لهذا المشروع؟ وما هي منافع انضمامهما للمشروع؟



لقاء بين وزير الخارجية التركي حاقان فيدان ورئيس الوزراء ووزير الخارجية القطري محمد بن عبد الرحمن آل ثاني في العاصمة السعودية الرياض في 29 نيسان/ أبريل 2024.

دور الدبلوماسية في الترويج لمشروع طريق التنمية

العراقية عقدت مع شركة دايو الكورية الجنوبية، بقيمة 2.62 مليار دولار، لإنجاز المرحلة الأولى من هذا المشروع، خلال 4 سنوات. التصميم الافتراضي لمشروع ميناء الفاو الكبير بعد انجاز جميع مراحلها، يتضمن عدة منشآت بحرية بمواصفات عالمية، أهمها: 50 رصيف (مرسى) لشحن وتفريغ الحاويات Container berths بطول 17 كم وبطاقة 25 مليون حاوية TEU سنوياً، 20 رصيف للحمولات غير المعبئة بحاويات Bulk berths بطول 5 كم وبطاقة 50 مليون طن سنوياً، 20 رصيف للبضائع العامة General Cargo بطول 5 كم، رصيف لشحن وتفريغ السيارات RO-RO berth بطاقة 400000 سيارة سنوياً، 6 أرصفة لتصدير النفط Oil Products Terminal بطاقة 230000 برميل يومياً مع خزانات لواردات المنتجات النفطية بسعة 300000 متر مكعب².

من المعروف أن حجم التجارة العالمية يزداد سنوياً، وفي سياق التحول الذي بدأ في سلاسل التوريد العالمية

في نيسان/ أبريل 2010 قامت الحكومة العراقية (آنذاك) بوضع حجر الأساس لمشروع ميناء الفاو الكبير، لإنشاء ميناء تجاري في سواحل مدينة الفاو التابعة لمحافظة البصرة (جنوبي العراق) المطل على شمال الخليج العربي، ليكون الميناء الأكبر في الخليج، ومن كبريات الموانئ العالمية. قدرت كلفة هذا المشروع حينها بحدود 5 مليار دولار، وخمنت مدة انجازه بـ 4-5 سنوات. ولكن هذا المشروع تلكأ في الفترة 2010-2021 بسبب عدة عوامل داخلية متداخلة؛ اقتصادية وأمنية وسياسية، ولم ينجز منه لغاية 2021 سوى "كاسر الأمواج" الغربي، الذي نفذته شركة "أركيرودون" اليونانية، والذي دخل موسوعة جينيس للأرقام القياسية، بوصفه أكبر كاسر أمواج في العالم بطول 14,52 كم¹، فضلاً عن أعمال السداد الصخرية التي نفذتها شركة "دايو" الكورية الجنوبية.

الانطلاقة الحقيقية لمشروع ميناء الفاو الكبير كانت في 30 كانون الأول/ ديسمبر 2020 عندما وقعت الحكومة

1 "Longest breakwater", Guinness World Records, 02 April 2020.

2 واثق السعدون، "مشروع ميناء الفاو والقناة الجافة.. فرص الشراكة بين تركيا والعراق"، TRT عربي، 26 كانون الأول/ ديسمبر 2022.

على 3 مراحل، تنتهي الأولى عام 2028 والثانية في 2033 والثالثة في 2050.

في القمة الـ 18 لمجموعة العشرين G20 التي انعقدت في نيودلهي في أيلول/سبتمبر 2023، تم الإعلان عن مشروع ممر اقتصادي عالمي جديد، يربط الهند بالشرق الأوسط ومن ثم إلى أوروبا، أطلق عليه IMEC. الشركاء الأساسيين في هذا المشروع بحسب ذلك الإعلان هم: الهند والإمارات والسعودية والاتحاد الأوروبي وفرنسا وإيطاليا وألمانيا والولايات المتحدة. لكن الرئيس الأمريكي جو بايدن ذكر في حديثه عند الإعلان عن هذا المشروع بأنه سيربط الهند بالإمارات ثم السعودية ثم الأردن ثم إسرائيل ثم أوروبا. كما أن رئيس الوزراء الإسرائيلي بنيامين نتنياهو وبعد يوم من الإعلان عن هذا المشروع أشاد به، وأكد بأن الموانئ الإسرائيلية ستكون محطة رئيسة في هذا الممر الاقتصادي العالمي.

صرح الرئيس أردوغان من على متن طائرته خلال عودته من قمة G20 الهند، معلقاً على استبعاد تركيا من مشروع IMEC: "لا يوجد ممر بدون تركيا. تركيا هي قاعدة إنتاج وتجارة مهمة. الخط الأنسب لحركة المرور من الشرق إلى الغرب يجب أن يمر عبر تركيا. والخطوة التي نوليها أهمية كبيرة في هذه العملية هي الخطوة التي اتخذتها دول الخليج معنا. نحن نتحدث عن ممر، طريق إلى أوروبا عبر العراق وقطر وأبو ظبي وعبر تركيا"⁴.

جائحة "كوفيد-19"، انتشرت الأحاديث في دوائر السياسة والاقتصاد والفكر في العالم، عن الحاجة لإيجاد ممر جديد لحركة التجارة العالمية بين آسيا وأوروبا، موازي لممر قناة السويس. تزايدت جدية هذه المسألة بعد حادثة انسداد قناة السويس وتوقف حركة الملاحة البحرية فيها لمدة أسبوع في آذار/مارس 2021، بسبب حادثة جنوح سفينة الحاويات "إيفرغيفن"، والتي أسفرت عن تشكّل طابور طويل من السفن في الممر المائي للقناة مكون من نحو 150 سفينة بانتظار حل المشكلة³. ثم تسارعت عملية التغيير في خريطة اللوجستيات لمنطقة الشرق الأوسط بسبب تداعيات الحرب الروسية-الأوكرانية التي بدأت في شباط/فبراير 2022.

في أواخر أيار/مايو 2023 أعلن العراق رسمياً عن إطلاق مشروع "طريق التنمية"، خلال مؤتمر عُقد في بغداد آنذاك حول هذا المشروع، بحضور وفود حكومية معنية بشؤون النقل من كل من: تركيا، إيران، سوريا، الأردن، وجميع دول مجلس التعاون الخليجي. ليكون ممراً جديداً للتجارة والاقتصاد العالمي يربط بين آسيا وأوروبا، عبر انشاء 1200 كم من شبكة خطوط سكك الحديد وطرق مواصلات حديثة تمر من 10 محافظات عراقية، لتربط بين ميناء الفاو الكبير الواقع على ساحل العراق الجنوبي المطل على الخليج العربي والأراضي التركية. الكلفة التخمينية لهذا المشروع 17 مليار دولار، وسيتم إنجازه

تبتت الدبلوماسية التركية، والعراقية، حملات ترويج لمشروع طريق التنمية، لجذب شركاء جدد لهذا المشروع من دول المنطقة، لأنه مشروع إستراتيجي ذو كلفة عالية من جهة، ولتعزيز الثقة بمستقبل هذا المشروع من جهة أخرى.

3 "قناة السويس: تعليق الملاحة في الممر المائي والشركة المالكة للسفينة الجائحة تعتذر بسبب تعطيل حركة التجارة"، BBC NEWS عربي، 42 آذار/مارس 2021.

4 Burhanettin DURAN, "G20 Yeni Delhi Zirvesi ve Erdoğan'ın uçaktaki mülakati", SABAH, 12 Eylül 2023.

أصبح غير مرغوب فيه من شركات الشحن البحري العالمية، وبدأوا بالتوجه بدلاً من ذلك إلى رأس الرجاء الصالح. تنطلق السفن من الصين وتمر عبر رأس الرجاء الصالح وتصل إلى لندن في حوالي 45 يوماً بدلاً من 35 يوماً، وهذا يعني زيادة بنسبة تقارب 30% في التكاليف، وهو فارق زمني كبير وملحوظ. بالإضافة إلى ذلك، زادت تكاليف التأمين على السفن التي تستخدم هذا المسار بشكل كبير. لذلك، إذا اكتمل مشروع طريق التنمية، فإن الفترة الزمنية البالغة 45 يوماً ستخفض إلى 25 يوماً، مما سيقفل من التكاليف أيضاً. هذه المعطيات تعزز القناعات بأن ممر طريق التنمية هو الخيار الأفضل، والأقصر، لإنشاء ممر اقتصادي عالمي موازي لممر قناة السويس.

بعد عودته من القمة الـ 18 لـ G20 في الهند بيومين، أدلى وزير الخارجية التركي حاقان فيدان بتصريحات مهمة حول مشروع طريق التنمية، وضحت توجهات الدبلوماسية التركية بخصوص هذه المسألة. حيث ذكرت وكالة الأناضول بأنه خلال المؤتمر الصحفي المشترك الذي عقده الوزير فيدان في يوم 13 أيلول/ سبتمبر 2023 مع نظيره البريطاني جيمس كليفرلي، الذي كان يجري زيارة رسمية إلى أنقرة آنذاك، أعلن فيدان عن "وجود محادثات مكثفة بين كل من تركيا والإمارات وقطر والعراق تتعلق بمشروع طريق التنمية"، كما أشار فيدان إلى: "أن الممرات الاقتصادية لا تعني تلبية متطلبات التجارة وحدها، بل هو في الوقت نفسه انعكاس للمنافسة الجيوسياسية"، وقال فيدان: "عندما ننظر إلى مشروع IMEC الذي تم توقيعه مؤخراً في قمة G20 في الهند، فإننا نرى وجود شكوك تساور الخبراء حول الهدف الأساسي لهذا المشروع ومستوى العقلانية والكفاءة فيه، كما أن هذه الشكوك تتعلق أكثر بالمخاوف الجيوسياسية". وكشف فيدان عن أن الرئيس اردوغان ناقش مشروع طريق التنمية مع القادة المشاركين في قمة G20 خلال اللقاءات التي عقدها معهم خلال تلك القمة، وبين فيدان أن تركيا منشغلة حالياً بشكل كبير بمشروع طريق التنمية، وذكر فيدان أن الرئيس اردوغان اتفق مع نظيره الإماراتي الشيخ محمد بن زايد آل نهيان، خلال لقاء بينهما في قمة G20، على

بعد استبعادهما من مشروع IMEC، أدركت تركيا والعراق بأن سباق الممرات الاقتصادية العالمية، هو النمط الجديد من التنافس/ الصراع الجيوبوليتيكي العالمي والاقليمي، وأن منطقة الشرق الأوسط، وكالعادة، أصبحت هي الساحة الرئيسية لهذا الطور الجديد من التنافس/ الصراع، وأن مشروع IMEC يهدد الجدوى الاقتصادية لمشروع ميناء الفاو الكبير وقناة التنمية.

لذلك فإن الإعلان عن مشروع IMEC شكل حافزاً لتركيا والعراق للعمل سوياً وبجدية وعزم أكبر، لإنجاز مشروع ميناء الفاو الكبير وقناة التنمية. بخاصة أن الرئيس بايدن خلال الإعلان عن مشروع IMEC في قمة نيودلهي قد قدر الوقت المطلوب لإنجازه بعشر سنوات، بينما من المفترض أن تكتمل المرحلة الأولى لمشروع ميناء الفاو الكبير في نهاية 2024، والمرحلة الأولى لمشروع قناة التنمية في 2028.

تبنت الدبلوماسية التركية، والعراقية، حملات ترويج لمشروع طريق التنمية، لجذب شركاء جدد لهذا المشروع من دول المنطقة، لأنه مشروع إستراتيجي ذو كلفة عالية من جهة، ولتعزيز الثقة بمستقبل هذا المشروع من جهة أخرى. كانت تلك الحملات الدبلوماسية تركز على إطلاع الشركاء الإقليميين المحتملين على الميزات التفضيلية لمشروع طريق التنمية مقارنة بباقي الممرات الاقتصادية العالمية.

حيث أن نقل البضائع المنقولة من آسيا إلى أوروبا عبر قناة التنمية تحتاج إلى عملية شحن واحدة في الموانئ الآسيوية، وثم عمليتي تفريغ، واحدة في ميناء الفاو، وأخرى في وجهتها النهائية في أوروبا. بينما في مشروع IMEC، تحتاج مثل هذه البضائع إلى عملية شحن في آسيا، ومن ثم تفريغ في موانئ الإمارات، ومن ثم شحن من موانئ إسرائيل، ومن تفريغ في أوروبا.

بعد اندلاع الحرب في تشرين الأول/ أكتوبر 2023، زادت المخاطر المحدقة بحركة الملاحة البحرية عبر خليج عدن ومضيق باب المندب والبحر الأحمر، وزادت صعوبة مرور السفن التجارية عبر قناة السويس. وهذا الطريق

في أيار/ مايو 2023، فقط وفود قطر والإمارات والسعودية أبدت اهتماماً بهذا المشروع، واراتت التحقق من جميع التفاصيل من خلال استفساراتها بشكل رئيسي حول القضايا الفنية والمالية". وبحسب المسؤول نفسه: "فإن قطر والامارات فقط واصلتا بعد انتهاء ذلك المؤتمر، التواصل مع الجانب العراقي وارسلتا وفودها إلى بغداد للتباحث مع العراقيين حول هذا المشروع"، موضحاً: "انهم كانوا جادين، بخلاف الآخرين، وخاصة بعدما شاهدوا معدلات تقدم كبيرة في تصاميم السكك الحديدية والطرق السريعة واختبار التربة". وكشف المسؤول نفسه: "انه جرى عقد عدة اجتماعات بين الدول الأربع-العراق، تركيا، قطر، الإمارات- خلال 2023 حول هذا المشروع"، وأفاد المسؤول العراقي: "تركيا أدت دوراً في ضم الامارات وقطر الى مشروع طريق التنمية"⁷.

استكمال الإجراءات الرسمية النهائية للشراكة في هذا المشروع خلال أشهر قليلة، على الأقل من ناحية صياغتها على الورق ووضعها موضع التنفيذ، وأوضح فيدان أن تركيا أبلغت الجانب العراقي بمضامين هذا اللقاء⁶.

الحكومة العراقية كانت قد بدأت حملات الترويج لمشروع طريق التنمية، منذ زيارة رئيس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني إلى أنقرة في آذار/ مارس 2023، ومن ثم أعقبها بتنظيم مؤتمر إقليمي في بغداد للإعلان الرسمي عن إطلاق هذا المشروع في 27 أيار/ مايو 2023، دعت له كل وزراء نقل دول جوار العراق. وعن مخرجات ذلك المؤتمر؛ ذكر تقرير منشور في موقع صحيفة ehT National الإماراتية التي تصدر بالإنكليزية، بأن مسؤول حكومي عراقي (لم يذكر التقرير اسمه) قد صرح للصحيفة بما يأتي: "خلال مؤتمر بغداد حول مشروع طريق التنمية

6 "وزير خارجية تركيا: نُجري محادثات مكثفة مع دول عربية بشأن مشروع طريق التنمية"، TRT عربي، 14 أيلول/ سبتمبر 2023.

7 Neil Halligan & Sinan Mahmoud, "What is Iraq's Development Road and will it challenge US and China trade routes?", The National/Business, Apr 26, 2024.



منافع انضمام قطر والامارات لمشروع طريق التنمية

هذا الخيار أصبح قابل للتنفيذ بعد أن أعلنت تركيا نفسها شريكاً رئيساً في مشروع طريق التنمية، وبعد أن أعلنت قطر والامارات انضمامهما للاتفاقات والتفاهات حول تنفيذ هذا المشروع. حيث أن الامكانات والخبرات الاقتصادية لهذه الدول الثلاث متقدمة جداً. الشركات والمصارف التركية، في القطاعين الحكومي والخاص، مؤهلة لأداء دور فاعل في تنفيذ هذا المشروع. وكذلك قطر والامارات، فإنهما يتمتعان باقتصادات قوية وكفؤة ونشطة، ويمتلكان استثمارات ناجحة، عالمياً وإقليمياً.

الامارات هي في المرتبة الثانية من بين الدول العربية (بعد السعودية) في الناتج المحلي الإجمالي الذي يقدر بـ 507 مليار دولار، وفي المرتبة الثانية في متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي الذي يقدر بـ 50000 دولار. وقطر هي في المرتبة الخامسة عربياً في الناتج المحلي الإجمالي الذي يقدر بـ 236 مليار دولار، والأولى في متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي الذي يقدر بـ 81000 دولار⁸.

عندما أطلقت الحكومة العراقية مشروع طريق التنمية، قدرت تكلفته الأولية بـ 17 مليار دولار، ووضعت أمامها ثلاث خيارات لتمويل المشروع. الأول هو تمويل الحكومة العراقية لهذا المشروع لوحدها من موازنتها العامة، ولكن المراقبين استبعدوا قدرة الحكومة العراقية على ذلك، في ظل وجود العجز الكبير في الموازنة العامة العراقية.

أما الخيار الثاني، فهو الشراكات بين الحكومة العراقية والقطاع الخاص، والذي يواجه كذلك تحدي توفير المال اللازم لإنجاز هذا المشروع الاستراتيجي عالي الكلفة، في ظل تراجع إمكانات القطاع الخاص ودوره في الاقتصاد العراقي بعد 2003.

والخيار الثالث اقترح التمويل من خلال استثمار مجموعة من الشركات العالمية مع شراكات محلية، من القطاعين العام والخاص في العراق، وهو الحل الأكثر منطقية لتنفيذ المشروع خلال المدد المرسومة لمراحله.

8 سامح الصديق، "قطر الأولى عربياً في نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي"، صحيفة العرب، 31 كانون الأول/ ديسمبر 2023.

حيث تسعى تركيا لإقناع السعودية بأهمية الاستثمار في هذا المشروع، دون التعارض مع شراكة السعودية مع الولايات المتحدة في مشروع IMEC، مثل ما فعلت الامارات.

ما يزيد من توقع انضمام السعودية لمشروع طريق التنمية، هو إعلان الحكومة السعودية في 2023 عن وجود خطط لها لتشييد خط سكة حديد من البحر الاحمر الى شمال العراق، لنقل المعتمرين والحجاج إلى الديار المقدسة في الحجاز. يمكن لخط سكة الحديد هذا أن يكون جزءاً من طريق التنمية. ومن المحتمل أن تنضم السعودية لمشروع طريق التنمية لأسباب جيوسياسية أيضاً، تتعلق بموازنة النفوذ الإيراني في العراق¹⁰.

بعد ستة أيام من إعلان انضمام قطر والامارات إلى مشروع طريق التنمية، زار رئيس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني السعودية في 28 نيسان/ أبريل 2024، للمشاركة في المنتدى الاقتصادي العالمي الذي عقد في الرياض. بعد وصول السوداني إلى السعودية بساعات، أعلن الناطق باسم الحكومة العراقية باسم العوادي، عن أن السوداني سيلتقي بولي العهد السعودي الأمير محمد بن سلمان بن عبد العزيز، وأمير الكويت، ورئيس وزراء باكستان، ومجموعة من الشركات العالمية. وبين العوادي أهم الملفات التي ناقشها السوداني مع هؤلاء القادة، حين قال: "إن رئيس الوزراء يحمل في حقيبته مشروع طريق التنمية، باعتباره المشروع الأصدق تعبيراً عن عنوان المنتدى

المعهد الدولي للتنمية الإدارية في سويسرا IMD يصدر تقريراً سنوياً لتقييم اقتصادات الدول، حسب كفاءتها في إدارة مواردها لتحقيق الازدهار لشعوبها، هذا التقرير يغطي 64 دولة، ويسمى الكتاب السنوي للتنافسية العالمية. منهجية إعداد هذا التقرير تعتمد على الاستبيانات (استطلاع رأي رواد الأعمال) بنسبة 33.33% وعلى البيانات الإحصائية بنسبة 66.67%. ويرتكز التقرير في تصنيفه للدول على أربعة محاور رئيسية تشمل: الأداء الاقتصادي، والكفاءة الحكومية، وكفاءة الأعمال، والبنية التحتية. هذه المحاور يندرج تحتها 20 محوراً فرعياً في التقرير تغطي 334 مؤشراً. في الكتاب السنوي للتنافسية العالمية للعام 2023 جاءت الامارات في المرتبة العاشرة عالمياً، وقطر في المرتبة الثانية عشر عالمياً⁹.

هذه المؤشرات المشجعة عن الاقتصاد القطري والاماراتي، تبين أهمية انضمام هاتين الدولتين للشراكة في مشروع طريق التنمية، والآثار الإيجابية المتوقعة لهذه الخطوة على مسألة تمويل هذا المشروع.

في بعد السياسات الإقليمية؛ فإن انضمام قطر والامارات لمشروع طريق التنمية، وهما بلدان ناجحان في التخطيط الاقتصادي، سيعطي انطباعاً جيداً عن الجدوى الاقتصادية لهذا المشروع ومردوداته، ما سيشجع دول خليجية أخرى على الانضمام للمشروع أيضاً، إما بدافع التنافسية الاقتصادية، أو بدافع تعزيز المصالح. المملكة العربية السعودية تظل شريكا إضافياً محتملاً للمشروع.

موقف إيران من مشروع طريق التنمية، سيكون اختبار مهم لكل شعارات التعاون الإقليمي التي تتبناها إيران في خطابها الرسمي الموجه لدول وشعوب المنطقة.

9 "تقرير الكتاب السنوي للتنافسية العالمية الصادر عن المعهد الدولي للتنمية الإدارية"، المركز الاتحادي للتنافسية والاحصاء، وزارة شؤون مجلس الوزراء في دولة الامارات العربية المتحدة.

10 Neil Halligan & Sinan Mahmoud, Op.cit.

الخليج، وأن طريق التنمية سيضر بأهمية وجود إيران في الممرات الدولية الأخرى، التي تربط بين آسيا وأوروبا عبر إيران، وتركيا. أو التي تربط بين دول الخليج وأوروبا عبر إيران ثم تركيا. أو التي تربط دول الخليج بآسيا الوسطى والقوقاز عبر إيران.

ثالثاً- البلدان الأربعة المنخرطة في المشروع لحد الآن لها اعتبارات مهمة في الحسابات الإيرانية؛ العراق: هو أهم المناطق الجيوبوليتيكية لإيران، والخطاب الرسمي لإيران "يزعم" بكونها تدعم استقرار وازدهار العراق. تركيا: بلد ذو مكانة إقليمية مكافئة لإيران بالقوة والتأثير، وتحرص إيران على تجنب الصدام المباشر مع تركيا، وترك هذا الأمر لوكلائها المنتشرين في المنطقة عند الحاجة، وإيران "تزعم" بأنها تدعم التعاون وتنسيق السياسات والمواقف الإقليمية مع تركيا. قطر: تعد الآن من البلدان القريبة من إيران سياسياً واقتصادياً، وقد تنامت العلاقة بين البلدين وانتقلت إلى مرحلة متطورة من التقارب، خصوصاً في فترة الأزمة التي حدثت بين قطر وجيرانها الخليجيين 2017-2021. الإمارات: ثاني أكبر شريك تجاري لإيران بعد الصين. حجم التبادل التجاري بين إيران والإمارات حوالي 34 مليار دولار.

رابعاً- انجاز مشروعي ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية أصبح مطلباً وطنياً، يدعمه معظم الشعب العراقي، من كل الطوائف والقوميات. وإذا ما حاولت إيران أو وكلائها عرقلة هذا المشروع، فأنها ستخسر الكثير من شعبيتها وقوتها الناعمة في العراق.

موقف إيران من مشروع طريق التنمية، سيكون اختبار مهم لكل شعارات التعاون الإقليمي، التي تتبناها إيران في خطابها الرسمي الموجه لدول وشعوب المنطقة.

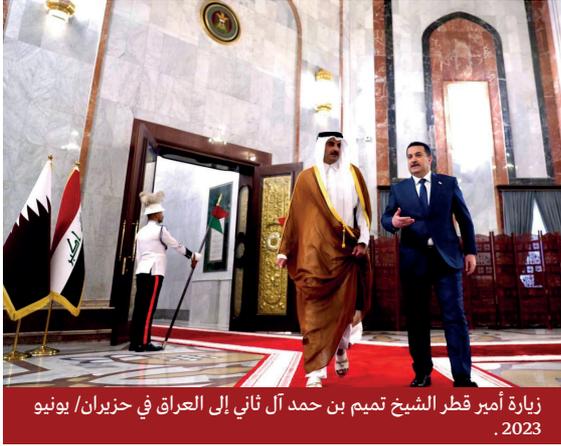
(التعاون الدولي والنمو والطاقة من أجل التنمية)". كذلك أعرب نواب كويتيون في 24 نيسان/ أبريل عن استيائهم من "استبعاد" الكويت من مشروع طريق التنمية، واعتبروا أن عدم الاستقرار السياسي في الكويت أدى إلى تعطيل المشاريع التنموية في البلاد، الأمر الذي يكبد بلادهم خسائر كبيرة على مختلف المستويات، ولاسيما الاقتصادية منها¹¹.

التحاق قطر والامارات بمشروع طريق التنمية، سيساعد على التخفيف من قوبيا "هيمنة إيران على العراق"، الذي كان العامل الرئيس في تجنب الدول الخليجية والعربية للاستثمار في الاقتصاد العراقي، ويمنع شركاتها من التواجد في السوق العراقية. لا يمكن تحديد موقف إيران النهائي تجاه مشروع طريق التنمية، ولكن طبقاً للأوضاع الإقليمية والدولية الحالية، يمكن التوقع بأن إيران لن تضع عراقيل أمام انجاز هذا المشروع، أو أمام انضمام المزيد من دول المنطقة له، لعدة أسباب، أهمها:

أولاً- أن نمو الاقتصاد العراقي من مصلحة إيران حالياً. فالعراق أصبح رئة إيران الاقتصادية، بسبب العقوبات التي تفرضها الولايات المتحدة والغرب على إيران. بعد تداعيات الحرب على غزة، واشتباك إيران وأذرعها مع الولايات المتحدة وإسرائيل والغرب، من المتوقع أن تلك العقوبات ستطول مدتها على إيران.

ثانياً- إن الاقتصاد الإيراني نفسه سيستفيد من مشروع طريق التنمية، إذا ما تعاملت إيران مع هذا المشروع بمبدأ التكامل وليس التنافس أو الصراع. هنالك الآن رأيان سائدان في دوائر صنع القرار وفي الرأي العام في إيران تجاه مشروع طريق التنمية: الأول ينظر بإيجابية إلى مردودات انجاز وتشغيل هذا المشروع، على زيادة حجم وحركة التجارة الخارجية الإيرانية. والرأي الثاني سلبي يرى بأن مشروع ميناء الفاو الكبير سيضر بأهمية موانئ إيران في

11 "السعودية تستضيف السوداني.. الانضمام إلى طريق التنمية من بوابة المنتدى الاقتصادي العالمي"، Info Plus، 28 نيسان/ أبريل 2024.



قطر وطريق التنمية

بعد تلك الزيارة بشهر، في تموز/ يوليو 2023، استحوذت شركة قطر للطاقة المملوكة للدولة على حصة 25% من عقد تم توقيعه بين وزارة النفط العراقية وشركة "توتال إنيرجيز Total Energies" الفرنسية، لمشاريع تطوير ونمو إنتاج النفط والغاز والطاقة المتجددة، بقيمة تبلغ 27 مليار دولار، وهو يعد من أضخم عقود الطاقة في العراق على الإطلاق¹².

نستنتج من هذه الاتفاقيات الاقتصادية بين قطر والعراق، بأن اهتمام قطر بالاستثمار في الساحة العراقية يتركز على قطاعات الطاقة، والبنى التحتية، والإسكان، والخدمات. وبالتالي يمكننا تصور الدوافع الرئيسة لقطر للمشاركة في مشروع طريق التنمية؛ بأنها:

أولاً- تعزيز الاتفاقيات والتفاهات الاقتصادية التي عقدتها قطر مع العراق قبل انضمامها إلى مشروع طريق التنمية.

ثانياً- الاستفادة من منشآت ميناء الفاو الكبير وشبكة مواصلات طريق التنمية، كمنفذ جديد لتصدير النفط

أبدت قطر اهتماماً مبكراً بالمشاركة في مشروع طريق التنمية. حيث زار أمير قطر الشيخ تميم بن حمد آل ثاني خلال زيارته العراق في 15 حزيران/ مايو 2023، وتم توقيع عدة اتفاقيات اقتصادية بين البلدين خلال تلك الزيارة، أهمها: توسيع آفاق التعاون الاستثماري والتجاري ولاسيما في مشروع طريق التنمية. ورفع مستوى التعاون الاستثماري والاقتصادي في مجال الطاقة (النفط، والغاز، والطاقة المتجددة).

خلال تلك الزيارة، وقعت 3 شركات قطرية اتفاقيات مع الهيئة الوطنية العراقية للاستثمار لتنفيذ مشاريع في العراق تصل قيمتها إلى 9.5 مليار دولار في العراق. فقد وقعت شركة "أورباكون Urbakon" القطرية اتفاقية لبناء محطتين لتوليد الكهرباء في العراق بتكلفة 2.5 مليار دولار. ووقعت شركة "استثمار ramhtitsE" القطرية 3 مذكرات تفاهم مع الجانب العراقي قيمتها 7 مليار دولار لإدارة مستشفيات وتطوير مدينتين جديدتين بنموذج حديث متكامل، وبناء سلسلة فنادق جديدة من فئة 5 نجوم.

12 "العراق.. توقيع اتفاق للطاقة مع توتال بـ 27 مليار دولار"، الجزيرة، 10 تموز/ يوليو 2023.

بناء مدن صناعية قريبة من هذا الطريق، ومدن سكنية جديدة تبعد عن مراكز المدن الكبرى من 10 إلى 20 كيلومترا على الأقل، تستوعب عددا كبيرا من السكان في ظل الكثافة السكانية التي أدت إلى أزمة سكنية في العراق، وكذلك بناء 15 محطة قطار حديثة للبضائع والركاب على طول الخط، من البصرة جنوبا مرورا ببغداد وصولا إلى الحدود مع تركيا.

رابعاً- لا شك أن الشراكة الاستراتيجية بين قطر وتركيا، وثقة قطر بسياسات ومواقف تركيا، كانت من الدوافع المهمة التي شجعت قطر على المشاركة في مشروع طريق التنمية.

والغاز القطري (حتى لو بكميات محدودة) إلى أوروبا، عبر الأراضي العراقية، ثم التركية، وتقليل تأثير التوترات في مضيق هرمز وخليج عدن ومضيق باب المندب وقناة السويس على صادرات قطر من موارد الطاقة. أو ربما مستقبلاً تحت قطر شركائها في مشروع طريق التنمية على انشاء خطوط لنقل نفط وغاز دول الخليج، في نفس مسار طريق التنمية.

ثالثاً- الاستفادة من فرص الاستثمار في قطاع البنى التحتية والاسكان والخدمات التي سيطرحها مشروع طريق التنمية. بخاصة أن طريق التنمية لن يكون فقط شبكة طرق سريعة وخطوط سكك حديد، وانما سيتم



لقاء الرئيس اردوغان بالشيخ محمد بن زايد رئيس دولة الامارات على في الهند في ايلول/ سبتمبر 2023 هامش قمة G20

الإمارات وطريق التنمية

في غزة كشفت حجم المخاطر الأمنية التي تهدد الجزء المفترض لممر IMEC في إسرائيل.

بعد انتهاء القمة الـ 18 لـ G20 في الهند بيوم واحد، زار وزير الدولة الإماراتي خليفة شاهين المرر العراق في 21 أيلول/ سبتمبر 2023. وأعرب الوزير المرر لرئيس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني خلال لقائه به في تلك الزيارة، عن رغبة بلاده "الجادة" في المشاركة بمشروع طريق التنمية. تعد هذه الزيارة استجابة إماراتية سريعة، للتفاهات التي جرت بين الرئيس اردوغان والشيخ محمد بن زايد حول مشروع طريق التنمية، خلال لقائهما في القمة الـ 18 لـ G20 في الهند. هذه الاستجابة السريعة تعكس مستوى الثقة والطبيعة الايجابية في العلاقات الحالية بين تركيا والامارات. انه مثال مهم لقدرة المصالح الاقتصادية المشتركة على تشكيل العلاقات الإقليمية.

دوافع الامارات للانضمام إلى مشروع طريق التنمية متعددة ومتنوعة، فهي من جهة تشترك مع قطر في أهداف الاستفادة من الفرص التي ستيحها هذا المشروع للاستثمار في قطاعات الطاقة، والبنى التحتية، والإسكان،

بعد الإعلان عن مشاركة دولة الإمارات في التوقيع على مذكرة التفاهم والتعاون حول مشروع طريق التنمية، تبادر للأذهان تساؤل: كيف ستشارك الامارات في مشروع ممر طريق التنمية، وهي شريك أساسي في مشروع ممر IMEC؟ والمشروعان متنافسين، ان لم نقل متضادين!

ولفهم سياسة الامارات تجاه مشروع ممر "طريق التنمية" و IMEC، لا بد من الإشارة إلى انه ليس بالضرورة أن يؤدي أحد المشروعين إلى تعطيل المشروع الآخر، لأن هذه الممرات الاقتصادية العالمية ستكون بمثابة منتجات متنوعة تؤدي نفس الغرض، مطروحة أمام المصدرين والمستوردين العالميين، وأن التفضيل بينهم يعتمد على تكلفة النقل، وجودة الخدمات اللوجستية المقدمة في مكونات كل ممر (الموانئ، سكك الحديد، الطرق السريعة، ..الخ)، وعلى درجة الاختصار في الجهد والوقت اللازم لتنقل البضائع، وعلى درجة حماية البضائع من العوامل الجوية ومن التضرر بعمليات الشحن والتفريغ. وأن وجود الإمارات كمحطة في مسارات كلي الممرين سيكون ميزة اقتصادية تفضيلية لهذه الدولة. من جانب آخر، فأن الحرب الأخيرة

قارات العالم، فضلاً عن استحوادها على حصص كبيرة في أهم شركات النقل البحري العالمية. كما أنها المشغل الرئيس للمدن الصناعية ومناطق التجارة الحرة في أبو ظبي¹³.

ركزت الامارات خلال الأعوام الأخيرة بشكل ملفت على توسيع استثماراتها الخارجية في قطاع النقل البحري والموانئ، لتعزيز مصادر دخلها القومي. شركتا موانئ أبو ظبي وموانئ دبي قادتا تلك المساعي. ضمن نفس السياق، فإن الامارات تنظر إلى مشروع طريق التنمية بوصفه فرصة كبيرة لتطوير قطاعها السياحي أيضاً. بعض التحليلات الاقتصادية تشير إلى أن الامارات تتطلع للاستفادة من شبكة المواصلات الحديثة المزمع انشاؤها في المشروع، في جلب المزيد من السواح الأوروبيين إلى الامارات، بعد نقلهم من أوروبا إلى الموانئ العراقية بالقطارات الحديثة، ومن ثم نقلهم إلى الامارات بالسفن السياحية والعبارات، وهذا أسباب اهتمام الامارات بالاستثمار في الموانئ العراقية. في العام 2023 زار دبي 17,15 مليون زائر دولي¹⁴.

والخدمات. ومن جهة أخرى، هنالك بعض الخطوات قامت بها الامارات قبل انضمامها لمشروع طريق التنمية، تشير إلى أن الإمارات لها دافع إضافي آخر، يتمثل بالسعي للاستفادة من مشروع طريق التنمية لتوسيع استثماراتها في القطاع البحري؛ مثل تشغيل الموانئ، والنقل البحري التجاري والترفيهي، ومحطات السفن السياحية، وصيد الأسماك.

في 4 نيسان/ أبريل 2024 وقعت مجموعة موانئ أبو ظبي المملوكة للدولة الإماراتية، اتفاقية مبدئية مع الشركة العامة لموانئ العراق، للاستثمار في إدارة وتشغيل الموانئ العراقية والمناطق الاقتصادية والبنية التحتية المرتبطة بها في مختلف مدن العراق، في مقدمتها ميناء الفاو الكبير. بموجب هذه الاتفاقية سيقوم الطرفان بوضع سياسة تشغيلية مشتركة لميناء الفاو الكبير، تتضمن عقد شراكات مع خطوط الشحن البحرية الدولية الرئيسة، لتحقيق أهداف المشروع. مجموعة موانئ أبو ظبي لديها استثمارات في قطاع البحرية والموانئ في أكثر من 04 دولة في مختلف

13 Alkesh Sharma, "AD Ports joins Iraq to develop Al Faw Grand port and its economic zone", The National/Business, Apr 03, 2024.

14 "دبي تحلّق عالياً بتسجيل رقم قياسي جديد باستقبالها 17.15 مليون زائر دولي في 2023"، المكتب الاعلامي لحكومة دبي GDMO، 07 شباط/ فبراير 2024.



استمرار الأعمال في مشروع ميناء الفاو الكبير في البصرة جنوبي العراق.

خاتمة

هذه الأهداف الإستراتيجية الكبيرة لمشروع طريق التنمية، والمنافع الكبيرة التي ستعود على شعوب الدول الشريكة فيه، تتطلب التزامات، وتفرض مسؤوليات على الدول الشريكة، بأن تصوغ سياساتها الاقتصادية والسياسية والأمنية في خدمة أهداف هذا المشروع. سواء على مستوى سياساتها الداخلية، أو سياساتها الخارجية.

الجزء الأكبر، والأهم، من هذه الالتزامات والمسؤوليات تقع على عاتق العراق، فهو القاعدة الأساسية لهذا المشروع، وموائمه وأراضيه هي المحطة الرئيسة لهذا الممر العالمي، وأمنه واستقراره وحماية اقتصاده من تدخلات السياسة الداخلية، هي مفاتيح نجاح هذا المشروع. لذلك العراق مطالب بتحقيق الشروط الأمنية والسياسية والاجتماعية اللازمة لإنجاز هذا المشروع، فضلاً عن ضرورة اجراء اصلاحات متقدمة في الأنظمة المالية، الضريبية، الجمركية في العراق، لكي تلائم متطلبات انجاز مشروع طريق التنمية.

انضمام دولتي قطر والامارات العربية المتحدة لمشروع طريق التنمية، سيسهم في تذليل العقبات المالية، السياسية، الأمنية التي قد تواجه انجازه، فضلاً عن فتح آفاق جديدة لمستقبل هذا المشروع، وإضافة أبعاد جديدة له.

عندما انطلق هذا المشروع كانت فكرته الأساسية هو انشاء ممر جديد للتجارة العالمية، ولكن بعد انضمام قطر والامارات، واحتمالية انضمام شركاء جدد من دول المنطقة، سيصبح هذا المشروع ممراً جديداً لنقل موارد الطاقة العالمية، ومحوراً عالمياً جديداً لتبادل خبرات الصناعة واللوجستيك والبناء وتطوير البنى التحتية والخدمات، وممراً جديداً لحركة السياحة العالمية، وممراً جديداً للتبادل الثقافي والحضاري بين شعوب المنطقة والعالم. بل أن مشروع طريق التنمية سيصبح مشروع تحقيق الأمن والاستقرار الإقليمي.



 www.orsam.org.tr

    [orsamorgtr](https://www.youtube.com/orsamorgtr)