

# IRAQOPY

## Iraq In Global Think Tanks

نشرة محدودة التداول تصدر عن مؤسسة غداً لإدارة المخاطر وترصد ما تتناوله مراكز التفكير العالمية عن العراق

### العراق: أ Fowler الفيدرالية

تحليل عميق: هل تتحول طموحات  
الربط السككي بين إيران وال العراق إلى  
حقيقة؟

السعودية تعود للعراق من خلال  
القوة الناعمة

التنافس الإيراني العراقي على الممرات  
البحرية والبرية الإقليمية





## مؤسسة «غداً لإدارة المخاطر»

هي مركز بحثي واستشاري مستقل يختص بتحليل المخاطر الوطنية والدولية التي تواجه العراق، مع ترکيز على الأمان القومي والاستقرار السياسي والاقتصادي، وتقديم حلول استراتيجية تدعم صناع القرار لبناء عراق آمن ومستدام.



غداً لإدارة المخاطر

Ghadan For Risk Management

# IRACOPY

## Iraq In Global Think Tanks

نشرة محدودة التداول تصدر عن مؤسسة غداً لإدارة المخاطر  
وترصد ما تتناوله مراكز التفكير العالمية عن العراق

**IRACOPY**  
Iraq In Global Think Tanks

د. عباس راضي

د. نصر محمد علي

د. كرار انور البديري

فيصل الياسري

فريق التحرير



+965 07779798941



iraqcropy@gfrmiraq.com

# العراق: أ Fowler الفيدرالية

الكاتب:

مارينا أوتاواي

رئيس برنامج الشرق الأوسط، مؤسسة كارنيجي للسلام الدولي.

المصدر:

مركز ويلسون

<https://www.wilsoncenter.org/article/iraq-demise-federalism>

التاريخ:

11 تموز 2023

ترجمة وتحرير:

غداً لإدارة المخاطر- د. نصر محمد علي

العدد 42  
تموز 2023



## ملخص تنفيذي

من السمات البارزة للدستور أنه أدخل الفيدرالية ليس في العراق فحسب بل وعلى نطاق أوسع في العالم العربي، حيث كانت الدول تاريخياً شديدة المركزية. لقد كانت الفيدرالية العراقية ضعيفة منذ البداية. كانت فيدرالية غير متكافئة، مع وجود منطقة فدرالية واحدة فقط، كوردستان، في دولة مركزية. وقد اعتمد البرلمان قوانين جعلت من الممكن نظرياً تحويل المحافظات الأخرى إلى أقاليم فيدرالية، تتمتع بالدرجة نفسها من الحكم الذاتي الذي تتمتع به كوردستان. ولكن عندما اتخذت المحافظات الخطوة الأولى، حرصت بغداد على عدم استمرارية العملية. ولم تكن الحدود الفاصلة بين كوردستان وبقية أنحاء العراق محددة بوضوح وكانت هناك مناطق متنازع عليها بين كوردستان وبقية أنحاء العراق.



يجري تفكيك الفيدرالية في العراق في الوقت الراهن. وقد مارست كوردستان بعضاً من الحكم الذاتي، ولكن بعد فشل محاولة الاستقلال، بدأت بغداد في استعادة امتيازاتها. قد تكون النزعة المركزية هي المعيار لدول الشرق الأوسط بيد أنها تسبب احتكاراً في المجتمعات التعددية التي تحكمها. ومن الموروثات الإيجابية للاحتلال الأميركي للعراق هي إدخال الفيدرالية في البلاد. غير أن هذا الإرث يجري تفككه، إذ تقوم بغداد بتقليل الحكم الذاتي لإقليم كوردستان، وقبل كل شيء تحرمه من مصادر دخله المستقلة.

وقد أدت الولايات المتحدة الأمريكية، أبان احتلالها للعراق، دوراً رئيساً في كتابة دستور عام 2005. وقد جمعت الوثيقة على عجل ولم تمثل، بالتأكيد، اجماعاً أو حتى تسوية بين العراقيين بشأن ما هو الأفضل للبلاد. ونتيجة لذلك، تركت العديد من المشاكل من دون حل.

### البداية الخاطئة للفيدرالية

من السمات البارزة للدستور أنه أدخل الفيدرالية ليس في العراق فحسب بل وعلى نطاق أوسع في العالم العربي، حيث كانت الدول تاريخياً شديدة المركزية. لقد كانت الفيدرالية العراقية ضعيفة منذ البداية. كانت فيدرالية غير متكافئة، مع وجود منطقة فدرالية واحدة فقط، كوردستان، في دولة مركزية. وقد اعتمد البرلمان قوانين جعلت من الممكن نظرياً تحويل المحافظات الأخرى إلى أقاليم فيدرالية، تتمتع بالدرجة نفسها من الحكم الذاتي الذي تتمتع به كوردستان. ولكن عندما اتخذت المحافظات الخطوة الأولى، حرصت بغداد على عدم استمرارية العملية. ولم تكن الحدود الفاصلة بين كوردستان وبقية أنحاء العراق محددة بوضوح وكانت هناك مناطق متنازع عليها بين كوردستان وبقية أنحاء العراق.

حتى الحكم الذاتي الذي يتمتع به إقليم كوردستان كان موضع تحد على الدوام، حيث تلوح في الأفق ثلاثة قضايا رئيسية عالقة. أولاً، لم تُحدد الحدود الفاصلة بين كوردستان وبقية أنحاء العراق تحديداً واضحاً وكانت هناك منطقة متنازع عليها بين كوردستان وبقية أنحاء العراق. ثانياً، لم يحدد من تم ضمه في تعداد كوردستان، لأن صدام حسين نقل العديد

من العرب إلى المنطقة وأراد الكورد اخراجهم. وقد نصت المادة 140 من الدستور على عملية تحديد من ينتمي إلى المنطقة إلا ان العملية لم تُنفذ بالبتة.

والامر الذي لم تتم مناقشته بشكل كاف على الرغم من اهميته الهائلة هو ان الاستقلال المالي لإقليم كوردستان كان ضعيفا على الدوام. وتعلق الأمر بالسيطرة على احتياطيات النفط والغاز الوفيرة في كوردستان، وبدرجة أقل على الرقابة على الرسوم الجمركية على الواردات إلى كوردستان من الدول المجاورة، وأهمها تركيا.

### السيطرة على النفط

لم تُحل القضايا الثلاث حتى يومنا هذا. وماتزال المنطقة المتنازع عليها موضع خلاف ولم تُنفذ المادة 140 ولن تُنفذ قط. لم يعتمد مجلس النواب العراقي البتة قانوناً للنفط والغاز يوضح فيه سلطة كل من الحكومة الاتحادية وحكومة اقليم كوردستان في إدارة احتياطيات النفط، بما في ذلك من له الحق في توقيع العقود وتصدير النفط والغاز من كوردستان. وفي ظل غياب قانون اتحادي اعتمدت حكومة اقليم كوردستان قانوناً للنفط والغاز الخاص بها في آب / أغسطس عام 2007.

بيد أن هذا القانون لم يحسم القضية، إذ اقر القانون المبادئ المضمنة في الدستور بأن إدارة النفط والغاز هي مسؤولية كل من الحكومة الاتحادية وحكومات الأقاليم، غير أنه أعطى حكومات الأقاليم سلطات أوسع - بما في ذلك توقيع العقود ومبيعات النفط - مما كانت الحكومة الاتحادية مستعدة لقبولها.

وقد مضت حكومة اقليم كوردستان قدمًا في توقيع العقود مع شركات النفط العالمية وتصدير النفط عبر خط أنابيب جديد يربط حقولها النفطية بخط أنابيب تركي يمتد من فيشخابور على الحدود التركية إلى ميناء جيهان التركي. كانت المعارضة المستمرة لبغداد تعني أن الكثير من النفط الكوردي يُباع بسعر منخفض، معبقاء السفن عالقة في البحر أحياناً وغير قادرة على تفريغ النفط.

وقد تفاوضت حكومة اقليم كورستان وبغداد دون انقطاع بشأن مبيعات النفط الكوري، مع التزام حكومة اقليم كورستان بتسلیم الكميات المنصوص عليها من النفط إلى شركة تسويق النفط العراقية (سومو) ومنظمة تسويق النفط العراقية بإزاء الموافقة على تقديم نسبة مئوية من موازنتها إلى حكومة إقليم كورستان. ولم تدم الاتفاقيات أبداً، وأعيد التفاوض بشأنها باستمرار، من دون نجاح مستمر.

ساء الوضع بنحو كبير بعد أيلول / سبتمبر عام 2017، عندما أجرت حكومة إقليم كوردستان استفتاء على الاستقلال، وقد اساعات التقدير بنحو فادح في تقدير قوتها ودرجة الدعم الدولي الذي يمكن أن تتلقاه. كان التأييد الداخلي للاستقلال ساحقاً: إذ شارك 72 بالمائة من الناخبيين وصوت 92 بالمائة منهم لصالح الاستقلال. كان رد فعل بغداد والمجتمع الدولي سلبياً تماماً.

## عودة اللامركبية

وهكذا، عوضاً من أن يكون الاستفتاء خطوة أولى صوب الاستقلال، بات الاستفتاء الخطوة الأولى صوب الحد من الحكم الذاتي الكوردي وتفكيره النظام الاتحادي العراقي. وقد أوقفت بغداد على الفور صادرات النفط من كوردستان كافة، وأوقفت حكومة إقليم كوردستان عن تحصيل الرسوم الجمركية على الواردات الأجنبية (وهي سياسة لم تقر رسمياً البتة أبداً ولم يتسامح معها لسنوات) وسيطرت على مطاري أربيل والسليمانية - ونتيجة لذلك، كان ذلك ممكناً حتى هذا الوقت للناس دخول كوردستان من دون تأشيرة عراقية. وقد أتاحت المزيد من المفاوضات ببطء باستئناف صادرات النفط من كوردستان وأعادت فتح المطارات للسفر الدولي، ولكن في ظل ضوابط أكثر صرامةً من بغداد. كما توصل الطرفان إلى اتفاق بشأن تحصيل الرسوم الجمركية، الأمر الذي قلص من دور حكومة إقليم كوردستان مرة أخرى.

وأوضحت بغداد نواياها طويلاً الأemd حيال حكومة إقليم كوردستان، في شباط / فبراير عام 2022، على نحو واضح للغاية عندما قضت المحكمة الاتحادية العليا بأن قانون النفط والغاز في كوردستان غير دستوري لأنه

منح كوردستان سيطرة أكبر على النفط والغاز مما يسمح به الدستور. كما قضت بأن على حكومة إقليم كوردستان تسليم النفط الذي تتجه إلى شركة تسويق النفط العراقية (سومو) لتسويقه.

واحتاجت حكومة إقليم كوردستان على الحكم. لكن لم يكن لديها نفوذ، وفي أوائل عام 2023 قبلت الشروط التي فرضتها بغداد للسماح باستئناف صادرات النفط. ومع ذلك، وفي وقت كتابة هذا التقرير، لم تك صادرات النفط قد استئنفت، لأن تركيا كانت ترفض إعادة فتح خط الأنابيب حتى تخلت عن مطالباتها بأن تدفع تركيا عن السماح لكوردستان بتصدير النفط في الماضي- وهو حكم أصدرته المحكمة الجنائية الدولية جعلت تركيا مسؤولة عن دفع هذا المبلغ.

وفي حين ان تفاصيل القضية غامضة إلى حد ما ومربكة للغاية، فإن الاستنتاج الأكثر أهمية هو أن كوردستان فقدت السيطرة على نفطها، وهي الثروة الوحيدة التي يمكن أن تجعل لاستقلاليتها ان تكون ذات مغزى.

ان التفكيك البطيء للفيدرالية العراقية يمثل ضربة خطيرة لكوردستان. كما أنها ضربة لمحاولة الولايات المتحدة الأمريكية كبح المركزية التي تطال كل الدول العربية. تشجع مثل هذه المركزية الصراع العرقي والطائفي على التفاقم في الشرق الأوسط، حيث المجتمعات فيها كافة تنطوي على تعددية.

## الملحوظات:

- تسلط المقالة الضوء على التجربة الفدرالية في العراق والاشكاليات التي تولدت عنها على صعيد توزيع الاختصاصات ولاسيما موضوع بالنفط والغاز، وماسمى بـ(المناطق الداخلية المتنازع عليها). وترى الكاتبة في هذا السياق ان « من الموروثات الإيجابية للاحتلال الأمريكي للعراق هي إدخال الفدرالية في البلاد» غير أن ماكرسه للاحتلال الأمريكي مثل أحد أهم بصمات الفوضى وعدم الاستقرار، وعمل على تكريس للنزعنة الانفصالية وهدر للمال العام وكل الاشكاليات التي ذكرت في المقالة وغيرها الكثير تولدت من هذا الإرث وذلك للأسباب التالية:
  - ان شكل الدولة في العراق نظرياً في الدستور هو دولة اتحادية (فدرالية) غير انه على ارض الواقع يقترب من صيغة الاتحاد الكونفدرالي وهي تغدو بالفعل كذلك إذا ما استثنينا التمثيل الدبلوماسي والعملة.
  - ان منح الصلاحيات الأوسع للأقاليم والمحافظات غير المنتظمة في اقليم في العراق هو أمر ينافي التقاليد التي سارت عليها الدول الاتحادية (ومنها الولايات المتحدة) والمعطيات على ارض الواقع، وكان ذلك السبب الرئيس الكامن وراء الكثير من الخلافات بين الحكومة الاتحادية وحكومة اقليم كوردستان.
  - ان توزيع الاختصاصات- بل وكتابة دستور جمهورية العراقي لعام 2005 برمته- كان مخرجاً لموازين القوى السياسية آنذاك.
- تنتقد الكاتبة ضمناً (بغداد) لوقوفها حائلاً دون ظهور اقاليم أخرى في العراق، غير ان ذلك كان سبباً في عدم انزلاق

## الملاحظات:

الوضع إلى ما هو أسوأ من ذلك، صحيح ان دستور جمهورية العراق لعام 2005 كفل ذلك، لكن لا تتمتع هذه المحافظات بأي مقومات مؤسساتية لإنشاء الأقاليم بل ان مجالس المحافظات عجزت عن الاضطلاع بمهامها وصلاحياتها الواسعة حتى بالحد الأدنى ناهيك عن الفساد الاداري والصراعات الحزبية وهدر المال العام، وفي نهاية المطاف لم تكن تجربة اقليم كوردستان ناجحة تماماً حتى تحدو حذوها اقاليم اخرى، فما زال الاقليم من دون دستور بسبب الانقسامات والخلافات الداخلية كما لا يعرف شكل النظام الذي تتبعاه حكومة الاقليم فضلاً عن الخلافات مع الحكومة الاتحادية منذ المصادقة على الدستور إلى الوقت الراهن ولا أمل يلوح في الأفق بشأن الوصول لتسويات مقبولة بين الطرفين.

تحليل معمق: هل تتحول طموحات الربط السككي بين إيران والعراق إلى حقيقة؟

تحليل معمق:

# هل تتحول طموحات الربط السككي بين إيران والعراق إلى حقيقة؟

المصدر:

أمواج ميديا

<https://amwaj.media/ar/article/deep-dive-will-iran-iraq-rail-ambitions-turn-into-reality>

التاريخ:

15 حزيران 2023

رصد وتحرير:  
غداً لإدارة المخاطر

العدد 42  
20 تموز 2023



## ملخص تنفيذي

تعمل طهران على إنشاء خط سكة حديد الذي يربط بين البصرة والسلامجة بالتزامن مع إنشاء روابط موصلات إلى الموانئ الإيرانية على الخليج وتوسيع شبكة السكك الحديدية الوطنية الإيرانية لتضم 15 مشروعًا كبيرًا. وتشمل المبادرات الجارية تطوير الطرق الدولية مع جيران إيران، أفغانستان وباكستان وتركمانستان وطرق أخرى قد تصل إلى ميناء اللاذقية على ساحل البحر المتوسط في سوريا. وتعد السكك الحديدية مركزية لممر النقل الدولي بين الشمال والجنوب، وهو مشروع طموح يسعى لربط الهند بآسيا الوسطى وروسيا عبر إيران. سيكون لهذه المبادرات الإقليمية أيضًا مكاسب اقتصادية لإيران على مستوى تحسين التجارة والعلاقات مع جيرانها. ويمكن أن تساعد المشاريع في إنشاء ممرات تجارية عبر الأراضي الإيرانية، ما سيسمح للبلاد بأن تكون في مركز تدفقات البضائع في الشرق والغرب والشمال والجنوب. ووسط الضغوط والعقوبات الغربية على إيران، ستسمح هذه المشاريع بترسيخ قوتها الدبلوماسية والاقتصادية الإقليمية.



بعد تأخيرات متكررة، اتفقت إيران والعراق في أبريل/نيسان على استئناف جهودهما لربط بلدة السلامجة الحدودية الإيرانية بمدينة البصرة جنوب العراق عبر خط جديد للسكك الحديدية. ويتماشي المشروع مع رغبة كلا البلدين باستخدام السكك الحديدية لتوسيع البنية التحتية وتأمين موقعيهما الإقليميين. ومع ذلك، فقد تعطلت عملية البناء بسبب التحديات التقنية. من ناحية أخرى، توقف التقدم مع ظهور طرق منافسة بديلة.

### التحديات الفنية

سافر وزير النقل العراقي رزاق السعداوي إلى طهران في 6 أبريل/نيسان للقاء وزير الطرق والتنمية الحضرية الإيراني مهرداد بازرباش. وأفرز الاجتماع اتفاقية لتحسين اتصالات النقل. وانصب التركيز بشكل خاص على إعادة تنشيط الخطط لتنفيذ خط سكة حديد يربط بين البصرة والسلامجة، حيث من المتوقع أن تستغرق عملية البناء 18 شهراً.

واجه المشروع تحديات منذ بدايته. فقد وقعت بغداد وطهران لأول مرة اتفاقية لتطوير المسار في عام 2014 لكنهما علقتا الخطط في نفس العام الذي استولى فيه تنظيم الدولة الإسلامية، داعش على مساحات واسعة من شمال العراق وما رافق ذلك من موجة عنف شديدة. وبعد تحسن الظروف الأمنية، التزمت الجارتان في ديسمبر/كانون الأول 2021 بإكمال خط سكة الحديد في غضون عامين. لكن منذ ذلك الحين، لم يتم إحراز أي تقدم.

وفقاً للاتفاقية الأخيرة، فإن إيران مسؤولة عن بناء جسر بطول 900 متر (953 قدمًا) فوق الممر المائي الذي يفصل بين البلدين، والمعرف باسم نهر أروند في إيران وشط العرب في العراق. وقادت إيران بالفعل بتوسيع شبكة السكك الحديدية الخاصة بها إلى الحدود لكنها لم تبن بعد الجسر فوق الممر المائي. أما بالنسبة للعراق، فمن المتوقع أن يتم بناء خط سكة حديد يغطي مسافة 32 كيلومتراً (20 ميلًا) من البصرة حتى الحدود.

## تحليل عميق: هل تتحول طموحات الربط السككي بين إيران والعراق إلى حقيقة؟

وأوضح جلال مختارى، مدير العلاقات العامة في شركة سكة الحديد الإيرانية في حديثه لموقع أمواج ميديا أن ثمة تعقيدات خاصة تتعلق ببناء «جسر متحرك للقطارات والسفن للمرور عبر نهر أرondon».

فسيكون تجريف الممر المائي ضروريًا لإنشاء مساحة في القناة لكل من البنية التحتية المنقولة والقوارب المارة. وتم إجراء الجولة الأخيرة من التجريف في عام 1978، أي العام الذي سبق الثورة الإسلامية عام 1979 في إيران وال Herb اللاحقة من 1980 إلى 1988 بين الجارتين. وأدى تراكم الرؤاسب منذ ذلك الحين إلى انخفاض كبير في قدرة النهر.

في غضون ذلك، لم يبدأ الجانب العراقي في تشييد مسارات على جانبه من الحدود، حيث أعادته الحاجة إلى تطهير الأراضي التي كانت ملغومة خلال الحرب العراقية الإيرانية. وأكد مختارى أن عملية إزالة مخلفات الحرب قد اكتملت على الأراضي الإيرانية، وقال لموقع أمواج ميديا: «نحن ننتظر عملية إزالة الألغام من الجانب العراقي وبناء خط سكة حديد».

كما أن التحديات الأخرى التي تواجه الحكومتين ومن بينها الاعتبارات الاقتصادية، أعادت المشروع. فقد تمحور جزء من المعضلة حول الجهة التي ستتولى البناء. وأفادت وسائل إعلام إيرانية أن التقدم تباطأ بسبب تردد بغداد بشأن مقاول طهران السابق للمشروع وهي مؤسسة مستضفان. وشملت المخاوف العراقية تساؤلات حول عدم تخصيص المؤسسة الإيرانية في هذا النوع من المشاريع.

وقال وحيد علي قرداشى، مدير التجارة الخارجية في شركة سكة الحديد الإيرانية لموقع أمواج ميديا إن من سيتولى البناء على الجانب الإيراني الآن هي شركة خاتم الأنبياء، ذراع البناء التابع للحرس الثورى الإسلامى الإيرانى. وأضاف قرداشى أن شركة سكة الحديد الإيرانية ستتولى الإشراف على «تنفيذ المشروع بالتنسيق مع الجانب العراقي».

وفي هذا السياق، أفاد بأن تغيير المقاول الإيراني قد هدأ مخاوف السلطات العراقية. الأهم من ذلك، أنه ينظر إلى المقاول الجديد بعين من التوافق والتعاون الوثيق بين إدارة الرئيس الإيراني إبراهيم رئيسي والحرس الثورى الإيرانى. في الواقع، دأب الأول على تسليم عقود مشاريع البناء الكبرى إلى الشركات المرتبطة بالحرس الثورى الإيرانى.

## إيران تدبر المشروع

تستخدم إدارة رئيسى مشروع السكك الحديدية كجزء من إستراتيجيتها لتأمين موقعها الإقليمي، وإنشاء روابط عبور متنوعة مع البلدان المجاورة التي تستخدم مواصلات البحر والطرق والسكك الحديدية. وتعمل طهران على إنشاء خط سكة حديد الذي يربط بين البصرة والسلامجة بالتزامن مع إنشاء روابط مواصلات إلى الموانئ الإيرانية على الخليج وتوسيع شبكة السكك الحديدية الوطنية الإيرانية لتضم 15 مشروعًا كبيًراً.

وتشمل المبادرات الجارية تطوير الطرق الدولية مع جيران إيران، أفغانستان وباكستان وتركمانستان وطرق أخرى قد تصل إلى ميناء اللاذقية على ساحل البحر المتوسط في سوريا. وتعتبر السكك الحديدية مركبة لممر النقل الدولي بين الشمال والجنوب، وهو مشروع طموح يسعى لربط الهند بآسيا الوسطى وروسيا عبر إيران. كما أوضح موقع ميديا سابقاً، يحمل ممر النقل الدولي بين الشمال والجنوب الكثير من الوعود لطهران التي تضاعف اهتمامها به في ظل العقوبات الغربية على موسكو بسبب غزو روسيا لأوكرانيا في فبراير/شباط 2022.

إلى جانب الفوائد السياسية، سيكون لهذه المبادرات الإقليمية أيضاً مكاسب اقتصادية لإيران على مستوى تحسين التجارة والعلاقات مع جيرانها. ويمكن أن تساعد المشاريع في إنشاء ممرات تجارية عبر الأراضي الإيرانية، ما سيسمح للبلاد بأن تكون في مركز تدفقات البضائع في الشرق والغرب والشمال والجنوب. ووسط الضغوط والعقوبات الغربية على إيران، ستسمح هذه المشاريع بترسيخ قوتها الدبلوماسية والاقتصادية الإقليمية.

## قطار بين العراق وإيران

خط سكة حديد البصرة السلامجة ليس المشروع الوحيد الموجه لربط إيران بجارتها الغربية عبر السكك الحديدية. فقد خصصت طهران (12.3 مليون دولار أمريكي) لإكمال مشروع ربط معبر خرسوي الحدودي، الواقع في محافظة كرمانشاه، بشبكة السكك الحديدية الوطنية الإيرانية. ويقع المعبر على بعد 260 كيلومتراً (161.5 ميلًا) إلى الغرب من عاصمة المقاطعة التي تحمل الاسم نفسه.

## تحليل عميق: هل تتحول طموحات الربط السككي بين إيران والعراق إلى حقيقة؟

ويعد موقع منفذ خسروي حيوياً نسبياً بالمقارنة مع الشلامجة وهو لا يبعد عن منفذ خانقين العراقي في محافظة ديالى بأكثر من 20 كم (12 ميلًا). وكل من بغداد وطهران أقرب جغرافياً إلى خسروي من الشلامجة. وبالتالي، يمكن أن يشكل هذا المنفذ عقدة سكة حديد حيوية.

على هذه الخلفية، يرى من يقول إن تكاليف إنشاء سكة الحديد التي تربط بين كرمانشاه وخسروي وخانقين قد تكون أقل من كلفة إنشاء سكة الحديد بين البصرة والسلامجة. ومع ذلك، ينبغي النظر إلى المشروعين على أنهم يكملان أحدهما الآخر حيث تهدف طهران إلى استكمال كلا المسارين بالتوازي.

من جهة أخرى، من شأن تنويع الطرق الحدودية أن يخفف بعض الضغوط على البنية التحتية القائمة. وعلى الرغم من وجود سبعة معابر حدودية رسمية بين إيران والعراق، إلا أن منفذ الشلامجة وجذابه في محافظة خوزستان هما الأكثر انشغالاً. ويمكن ملاحظة هذا الانشغال بشكل خاص خلال المناسبات الدينية، عندما يسافر الزائرون الشيعة من إيران وأفغانستان والهند وباكستان إلى مدینتي كربلاء والنجف المقدستين في العراق. وفي سبتمبر/أيلول 2022 فقط، دخل نحو مليوني سائح متدين عبر الشلامجة وجذابه إلى العراق لأداء الزيارة في ذكرى الأربعين الإمام الحسين. ويمكن للبنية التحتية الجديدة، بما في ذلك طريق سكة حديد إلى البصرة، أن تخفف من هذا الازدحام.

### تردد عراقي

بالنسبة للعراق، فإن استكمال خط سكة الحديد الذي يربط بين البصرة والسلامجة هو جزء من خططه الخاصة لمواصلة تطوير خطوط السكك الحديدية. فبالإضافة إلى ارتباط هذا الخط بموقع مهم آخر في البلاد مثل بغداد وكربلاء والنجف، يمكن أن يصبح جزءاً من شبكة دولية أوسع. ويمكن أن يساعد هذا الأمر في زيادة عدد السياح بما في ذلك زائرو الأماكن الدينية ما سيستقطب عدداً أكبر من الزائرين ويدر أموالاً أكثر على البلاد.

## تحليل عميق: هل تحول طموحات الربط السككي بين إيران والعراق إلى حقيقة؟

لكن التزام بغداد بالمشروع يبدو غير مؤكد، حيث يبدو أن اهتمامها ينصب على خطط البنية التحتية الأخرى. فقد أعلن وزير النقل العراقي السعداوي في مارس/آذار عن مشروع ضخم أطلق عليه اسم «طريق التنمية». وسيشهد المسعى إنشاء خط سكة حديد بطول 1,200 كيلومتر (745 ميلًا) وطريق سريع موازٍ يربط بين ميناء الفاو الجنوبي في محافظة البصرة بتركيا، ومن المقرر أن يكتمل بحلول عام 2025.

هناك اعتقاد لدى البعض في إيران بأن العراق أخر تطوير خط سكة حديد البصرة الشلامجة من أجل التركيز على طريق الفاو مع تركيا الذي يبدو أن بغداد تعتبره من أولويات بنيتها التحتية. يضاف إلى ذلك تصور إيراني بأن النفوذ الأميركي ساهم أيضًا فيما يُنظر إليه على أنه تردد عراقي في تنفيذ مشروع السكك الحديدية الثنائي.

وعلى الرغم من الوعود المحتملة بشأن مشروع البصرة الشلامجة وإستراتيجية إدارة رئيسي المتمثلة في إنشاء طرق عبور متعددة لتأمين موقعها الإقليمي، إلا أن استكمال خط السكة الحديد لا يزال بعيد المنال في ظل الظروف الحالية. إلى جانب القضايا التقنية، بما في ذلك إزالة الألغام والتجريف، قد يكون للطرق البديلة الأسبقية، وفي ظل هذه الخلفية، قد تمر سنوات قبل أن يتمكن المسافرون من عبور الممر المائي الذي يقسم إيران وال العراق بالسكك الحديدية.

## الملاحظات:

- لا يزال امام مشروع الربط السككي بين العراق وإيران طريق طويل، حيث يحول دون استكماله مجموعة كبيرة من العوائق الفنية واللوجستية والسياسية.
- يأتي المشروع ضمن رؤية وطموح إيراني أوسع لربط البلاد بمحاور إقليمية مختلفة وتحويل ايران مركزاً لتفرع ممرات عبور البضائع والتجارة الدولية.
- العراق في صدد بناء طريق تنموي يتصل بمشروع ميناء الفاو الكبير وقناه الجافة ومن المحتمل ان يحول هذا المشروع في حال اكماله العراق الى ممر إقليمي ودولي لمرور البضائع ينافس او يحل محل ممرات تجارية دولية مثل قناة السويس/البحر الأحمر وطريق شمال جنوب الذي يرمي الى ربط منطقة الخليج مع روسيا عن طريق إيران.
- ان التداخل بين اهداف المشروعين يحتم على العراق مراجعة جدوى الربط السككي استراتيجياً ودراستها من قبل مختصين وفنين لتحديد الى أي مدى سيؤثر هذا الربط على مشروع ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية الذي تم الإعلان عنه مؤخراً.

# السعودية تعود للعراق من خلال القوة الناعمة

الكاتب:

يرفان سعيد

هو باحث مشارك في معهد دول الخليج العربية في واشنطن، ومحاضر في جامعة كردستان هولير. حصل سعيد على الدكتوراه من مدرسة كارتر للسلام وحل النزاعات بجامعة جورج ميسون.

المصدر:

معهد دول الخليج العربية في واشنطن

<https://agsiw.org/ar/saudi-arabia-makes-soft-power-comeback-in-iraq-arabic/>

التاريخ:

8 حزيران 2023

رصد وتحرير:  
غداً لإدارة المخاطر

العدد 42  
تموز 2023



## ملخص تنفيذي

بعد مرور 20 عاماً، استأنفت المملكة العربية السعودية استخدام القوة الناعمة في العراق. ففي أوائل يونيو/حزيران، وقّعت المملكة اتفاقاً مع الحكومة العراقية لتقديم مساعدات طبية يحتاج لها العراقيين بشدة في عموم البلاد. خلال فاعلية حظيت بتغطية إعلامية كبيرة، ويمكن لحملة المساعدات الطبية هذه وبرامج التبادل التعليمي أن تكمل بعضها البعض في تعميق الروابط الثقافية وال العلاقات الدبلوماسية بين البلدين. يبدو أن تقديم السعودية لهذه المساعدات الطبية جزء من استراتيجية أكبر للقوة الناعمة تهدف إلى تعزيز التوايا الحسنة والثقة بين البلدين. ومن المتوقع أن يؤدي ذلك إلى تحسين صورة السعودية وهي تسعى إلى التوسيع في قطاعات الطاقة والاستثمار والقطاع المصرفي في العراق.



بعد مرور 20 عاماً، استأنفت المملكة العربية السعودية استخدام القوة الناعمة في العراق. ففي أوائل يونيو/حزيران، وقعت المملكة اتفاقاً مع الحكومة العراقية لتقديم مساعدات طبية يحتاج لها العراقيين بشدة في عموم البلاد. خلال فاعلية حظيت بتغطية إعلامية كبيرة، أعلن سفير السعودية في العراق عبد العزيز الشمرى مؤخراً عن بدء حملة المساعدات من خلال مركز الملك سلمان للإغاثة والأعمال الإنسانية. إلى جانب توفير الإمدادات الطبية، من المقرر أن ترسل السعودية إلى العراق مجموعة من الأطباء المؤهلين ذوي الخبرة، من ضمنهم أخصائيين في جراحة الأعصاب وأطباء القلب وأخصائيي القدم والعيون، إضافة إلى الممرضات.

كانت آخر مبادرة رئيسية في مجال الرعاية الصحية قامت بها السعودية في العراق في عام 2003، في أعقاب الغزو الذي قادته الولايات المتحدة، وبعد انهيار أجهزة الدولة العراقية. في حينها أرسلت الرياض، بالتنسيق مع الولايات المتحدة، قافلة إنسانية تضمنت مستشفى ميدانياً متنقلًا مرتبطة بوزارة الدفاع السعودية. وكانت القافلة قد عبرت معبر عرعر الحدودي في 22 أبريل/نيسان 2003 تحت حراسة كتيبة قوامها 210 فرداً من القوات المسلحة السعودية، وأقامت في موقع مستشفى الهلال الأحمر العراقي في بغداد. ولكن نتيجة لتزايد التوترات الطائفية، لم يدم المستشفى طويلاً، ففي ديسمبر/كانون الأول 2003، تم إغلاقه بناء على طلب من وزارة الصحة العراقية، وغادرت القوات السعودية والعاملون في المجال الإنساني العراق وسط توترات حددت شكل العلاقات بين بغداد والرياض لآعوام مقبلة.

أدى ظهور التمرد السنى في العراق إلى سحق أي احتمال مبكر لتحسين العلاقات بين البلدين، حيث وجهت بغداد اتهامات للرياض بأنها ترعى التمرد، وأدانت السعوديين بالانحياز إلى السنة العراقيين ضد القيادة الشيعية، التي كان قد تم تولت السلطة حديثاً في البلاد. وأشارت هذه التصورات، بشكل متفاقيم، رأياً عاماً سلبياً عن السعودية بين السكان الشيعة وقادتهم في العراق.

منذ ذلك الحين، تحسنت العلاقات بين البلدين مع مرور الوقت، وبدأ القادة العراقيون يزورون الرياض بانتظام. ومن جهتهم، أدرك القادة

السعوديون أهمية محاولة إعادة دمج العراق مع دول الخليج العربية، وبدأت الرياض بتقديم بعض الجهود الإغاثية في مناطق مختلفة في العراق، خاصة للذين هجروا بسبب الصراعات في إقليم كردستان ومحافظة نينوى. إلا أن الحملة الجديدة والجرئية التي أعلنتها السفيرة السعودية تبدو الأولى من نوعها على المستوى الوطني، إذ تمتد على مدى سبع محافظات عراقية وعبر الخطوط العرقية-الطائفية والجغرافية للبلد.

قد تكون هذه الحملة مهمة جدًا للعراق، لأن الرعاية الصحية فيها تصنف من بين الأسوأ في العالم، بإمكان المساعدات الطبية السعودية أن تخفف من معاناة الشعب العراقي، خاصة للذين يحتاجون إلى رعاية طبية طارئة. وتتضمن أحدى عناصر الحملة الطبية السعودية تقييماً للمستشفيات ولنظام الرعاية الصحية في العراق ككل، مما قد يساهم في تحديد أوجه القصور فيه، وقد يؤدي هذا إلى تحسين النظام وتطويره، وإلى المساعدة في نقل المعرفة، وتدريب العاملين، وبناء قدرات العاملين في المجال الصحي، وتزويدهم بالمهارات والخبرات الازمة لتوفير خدمات رعاية صحية عالية الجودة.

وتشير حملة المساعدات الطبية الشاملة هذه إلى نمو العلاقات الثنائية بصورة كبيرة، ويمكن أن يعزى الكثير من التحسن الأخير إلى الجهود المستمرة لمجلس التنسيق السعودي العراقي، الذي تأسس في عام 2017. وخلال إطلاق الحملة الطبية، سلط الشمري الضوء على العمل المهم للمجلس، قائلاً إن "اليوم نقطف ثمرة العلاقات الجميلة والرائعة بين العراق والسعودية من خلال المجلس التنسيقي العراقي السعودي، ونقطف ثمرة من النجاحات بتوجيه قيادة البلدين".

عقد المجلس، الذي يتألف من سبع لجان فنية متخصصة تهدف لتطوير العلاقات بين بغداد والرياض، عدة جولات من المحادثات لمناقشة والاستفادة من مجالات التعاون. وفي اجتماعه الأخير في جدة في 25 مايو/أيار، أعلن المجلس عن خطة عمل شاملة للتعاون في مجالات الطاقة والتجارة والبنوك والربط الكهربائي والتعليم والرعاية الصحية. وانبعث من مناقشات المجلس عدد من المشاريع الاستثمارية، منها عقد قدمته المملكة لبناء مركز تجاري بقيمة مليار دولار بالقرب من مطار بغداد. ومن

المقرر أن يضم المركز التجاري المسمى "بغداد أفنيو" مطاعماً ومقاهٍ ومكاتب تجارية وشققاً سكنية وفيلات. بالإضافة إلى ذلك، وجه العراق دعوة إلى شركة أرامكو السعودية لاستثمار وتطوير حقل غاز عكار في محافظة الأنبار، الذي يمتد على مساحة 400 مليون قدم مكعب من الغاز يومياً. وفي حال تم إطلاقه، سيساعد المشروع على تقليل اعتماد العراق على واردات الغاز الإيراني، ومعالجة مشكلة انقطاع الكهرباء المزمنة في البلد. كما وقعت شركة أرامكو اتفاقاً مبدئياً مع بغداد للاستثمار في تطوير مصانع البتروكيميائيات العراقية.

وعلى هامش محادثات مجلس التنسيق العراقي السعودي الأخيرة، التقى وزير التعليم العالي والبحث العلمي العراقي نعيم العبودي مع وزير التعليم السعودي يوسف البنيان لتعزيز التعاون بين البلدين من خلال مشروع ربط بين أربع جامعات عراقية وجامعات أخرى سعودية لإجراء برامج تدريبية، وتمويل المنح الدراسية، واستضافة برنامج تبادل لمئة طالب عراقي سنوياً للدراسة في السعودية، مما سيساهم في تعزيز الحوار بين السعوديين وال Iraqis، واتساب العراقيين مهارات وخبرات متعددة من الأساتذة والعلماء السعوديين في مختلف المجالات.

يمكن لحملة المساعدات الطبية هذه وبرامج التبادل التعليمي أن تكمل بعضها البعض في تعميق الروابط الثقافية وال العلاقات الدبلوماسية بين البلدين. يبدو أن تقديم السعودية لهذه المساعدات الطبية جزء من استراتيجية أكبر للقوة الناعمة تهدف إلى تعزيز النوايا الحسنة والثقة بين البلدين. ومن المتوقع أن يؤدي ذلك إلى تحسين صورة السعودية وهي تسعى إلى التوسيع في قطاعات الطاقة والاستثمار والقطاع المصرفية في العراق.

## الملاحظات:

على الرغم من التحديات التي اعتبرت العلاقات بين العراق والمملكة العربية السعودية ابان الحقبة الماضية، إلا ان آفاق التقارب وفرص التعاون واعدة نظراً للموقع الجيوستراتيجي الذي يتمتع به كلا البلدين. فبالنسبة للعراق يمكن أن يفضي توثيق العلاقات على تعزيز مكانة العراق في سوق الطاقة وهو الأمر الذي يمهد السبيل للعراق بان يكون ممراً لأن من الطاقة وكذلك امكانية المساهمة في حل مشكلة الكهرباء المستعصية ومن ثم التخفيف من وطأة الضغط الشعبي على الحكومة العراقية، كما يمكن الاستفادة من تجربة المملكة في تنويع مصادر الدخل وتحقيق الاستقلالية عن النظام الريعي.

أما من ناحية المملكة العربية السعودية فان توثيق العلاقات مع العراق من الممكن أن يساهم في انجاح مشروعها (2030) والذي تحل فيه المشاريع الاستثمارية والترفيهية وتلك المتصلة بالطاقة أولوية قصوى وما طرحته المملكة على لسان وزير الطاقة الأمير عبد العزيز بن سلمان، بخصوص الربط الكهربائي يأتي في سياق هذه الرؤية. كما يمكن أن يفضي هذا التقارب إلى نتائج اخرى على صعيد الأمن والاستقرار في المنطقة.

# التنافس الإيراني العراقي على الممرات البحرية والبرية الإقليمية

الكاتب:

أومود شكري

محلل بارز في مجال دبلوماسية الطاقة يقيم في واشنطن ويعمل كباحث زائر في كلية شار للسياسة والحكومة بجامعة جورج ميسون.

المصدر:

مؤسسة الشرق الأوسط الأمريكية

<https://www.mei.edu/publications/iran-iraq-competition-regional-maritime-and-overland-transit-corridors>

التاريخ:

11 نيسان 2023

ترجمة وتحرير:

غداً لإدارة المخاطر- فيصل عبد اللطيف

العدد 42  
تموز 2023



## ملخص تنفيذي

يتضمن مشروع الفاو بناء ميناء جديد وحوض جاف ومحطة تحميل نفط وقناة جافة وبنى تحتية خاصة بالنقل متصلة بالمشروع، وفي حال استكماله، من المتوقع ان يصبح المشروع أحد اهم ركائز الاقتصاد العراقي. وفقاً لأحدث التقارير، من المؤمل ان يتم الانتهاء من المرحلة الأولى للمشروع في عام ٢٠٢٥ وستكون قدرته الاستيعابية من ٢٠ الى ٤٠ مليون طن سنوياً من الحمولات. وأصبح العراق بشكل متزايد شريكاً مهمًا للصين في السنوات الأخيرة، مع تركيز خاص على قطاع الطاقة. وفي عام ٢٠٢١ وحده، وقعت بكين اتفاقيات مع بغداد بقيمة ١٠.٥ مليار دولار. وامنت الشركات الصينية عقوداً لتطوير وتشغيل عدة حقول نفطية وغازية بما في ذلك حقل الرميلة والحلفائية النفطيتين. كذلك انخرطت الشركات الصينية في بناء وتشغيل محطات طاقة وغيرها من مشاريع البنية التحتية في العراق. ان التركيز على ميناء الفاو والاستثمارات الصينية في العراق أبرز بشكل جلي محدودية دور إيران في طرق الشحن والتجارة

الدولية، حيث تلعب إيران في هذا المجال لا يتناسب مع الإمكانيات التي تتمتع بها. نظراً لموقعها المركزي ومكانتها كجسر بري بين جنوب ووسط آسيا من جهة والشرق الأوسط من جهة أخرى. لدى إيران مخاوف كبيرة حيال التموحات العراقية في مجال النقل والتعاون مع الصين، سواء بسبب إمكانية اضعاف هذا الامر لموقع إيران في تجارة العبور نظراً لحقيقة أن ميناء خورمشهر الإيراني المجاور لا يتمتع بنفس الموقع الجيوسياسي الذي يتمتع به ميناء الفاو، والامر بمجمله يؤكّد على عزلة إيران الدولية وأثر العقوبات عليها. إيران قلقة تحديداً من إمكانية تجاوز العراق لها كلاعب إقليمي في مجال النقل البحري. تعتقد طهران بان الموانئ الإيرانية لا ينبغي لها انت تمتلك حصة اقل في مجال الترانزيت الإقليمي من تلك التي يمتلكها العراق



في السنوات القليلة الماضية، أصبح العراق الواجهة الرئيسية للاستثمارات الصينية في الشرق الأوسط وحلقة مهمة ضمن مبادرة الحزام والطريق التي طرحتها بكين. توظيفاً لموقعه الجيوسياسي واهميته المركزية ضمن مبادرة الحزام والطريق الصينية، يسعى العراق إلى تطوير ميناء متراصي الأطراف على امتداد ٥٤ كلم مربع في مدينة الفاو الجنوبية، والذي يعرف بميناء الفاو الكبير، والذي سيقلل من اعتماد البلاد في وارداتها على الموانئ الخليجية والنقل البري من إيران وتركيا. ويبذر المشروع أيضاً التناقض الاقتصادي المتنامي مع إيران المجاورة، حيث يسعى كلاً البلدين إلى لعب نفس الدور في تسيير خطوط النقل الإقليمية.

### العوائق التي تواجهها التنمية في العراق

مجموعة من العقبات اعاقت جهود العراق لتنويع مصادر اقتصاده، بما في ذلك النقص الحاد في الاستثمار والانتشار الواسع للفساد. ولكن، هنالك بعض البوادر التي تلوح في الأفق والتي تشير إلى إمكانية أن يتغير هذا الواقع. في وقت مبكر من هذا الشهر، توصلت بغداد إلى اتفاقية مع شركة توتال الفرنسية للمضي بالمشروع الضخم والذي تبلغ قيمته ٣٧ مليار دولار والذي تأخر تفريذه لمدة طويلة، بشكل يبرر إمكانية مساهمة الاستثمار الأجنبي والشراكات في نمو اقتصاد العراق وتنميته. ولقد جاء هذا الامر بعد حدوث صفقة سابقة تم الإعلان عنها في شهر تموز ٢٠٢١ بين وزارة النفط العراقية والشركة الوطنية الصينية للهندسة الكيميائية، بموجبها ستتطور الأخيرة مدمجاً للتكرير والتبروكيمياويات في الفاو قادر على إنتاج ٣٠٠ ألف برميل نفط يومياً بالإضافة إلى إنتاجه ٣ ملايين طن سنوياً من التبروكيمياويات خلال مرحلته الثانية.

ازداد الاهتمام الذي تبديه الشركات العالمية للاستثمار في العراق وفي قطاعي الطاقة والبني التحتية على وجه التحديد. هذا الامر يمكن ان يحسن من الافق الاقتصادي للبلاد ويقلل من الاعتماد على صادرات النفط والتي شكلت ٩٥٪ من واردات الميزانية الاتحادية في عام ٢٠٢٢. ان نجاح مشاريع مثل هذه سيعتمد على مجموعة من العوامل بما في

ذلك الظروف الأمنية والاستقرار السياسي وقدرة الحكومة على خلق مناخ استثماري مثالى.

في ميدان الفساد، بينت قضية شاكر الزاملي بان المحاكم العراقية قادرة على محاسبة المسؤولين الفاسدين على جرائمهم. في شهر يناير/ كانون الثاني ٢٠٢٢، أصدرت محكمة جرائم الكرخ حكما بالسجن لمدة أربع سنوات على الزاملي بتهمة الفساد خلال فترة ترأسه لهيئة استثمار بغداد. نظراً للحجم والانتشار الهائل للفساد - يقدر البعض حجم ما تم سرقته خلال الفترة ما بين ٢٠٠٣ و ٢٠٢٠ حوالي ٢٥٠ مليار دولار. فمن الواضح ان العراق لا يزال امامه طريق طويلاً لإيجاد حل لهذه المشكلة.

### الفاو: ركيزة اقتصادية مستقبلية

يتضمن مشروع الفاو بناء ميناء جديد وحوض جاف ومحطة تحميل نفط وقناة جافة وبني تحتية خاصة بالنقل متصلة بالمشروع، وفي حال استكماله، من المتوقع ان يصبح المشروع أحد اهم ركائز الاقتصاد العراقي. وفقاً لأحدث التقارير، من المؤمل ان يتم الانتهاء من المرحلة الأولى للمشروع في عام ٢٠٢٥ وستكون قدرته الاستيعابية من ٤٠ الى ٦٠ مليون طن سنوياً من الحمولات. كما ستتوفر القناة الجافة طريقة بريما متصلة بالحدود التركية عن طريق البر والسكك الحديدية، رابطاً الفاو مع الموانئ والسكك الحديدية التركية خاصة في ميرسين وإسطنبول. وإذا ما تم اكمال المشروع بنجاح، من الممكن ان يستفاد ميناء الفاو من موقعه واتصاله مع تركيا وسوريا ليصبح محوراً رئيسياً لتفريغ واستقبال الحاويات واحد أكبر الموانئ على مستوى العالم.

في شهر كانون الأول/ ديسمبر ٢٠٢٢، استضافت البصرة مؤتمر الفاو الدولي الثاني، والذي انصب تركيزه على ابراز أهمية ميناء الفاو والقناة الجافة. ويتمثل هدف العراق الأساسي بربط هذا المشروع مع المبادرة الصينية الكبرى المعروفة بالحزام والطريق والترويج له كطريق بديل عن قناة السويس وممر النقل الدولي شمال-جنوب. لقد بلغ اجمالي الاستثمارات الصينية في الشرق الأوسط وشمال افريقيا وتركيا للفترة من ٢٠٠٥ وحتى ٢٠٢٢ حوالي ٢٧٣ مليار دولار. وأصبح العراق بشكل متزايد شريكاً مهماً

للصين في السنوات الأخيرة، مع تركيز خاص على قطاع الطاقة. ففي عام ٢٠٢١ وحده، وقعت بكين اتفاقيات مع بغداد بقيمة ١٠.٥ مليار دولار. وامنت الشركات الصينية عقوداً لتطوير وتشغيل عدة حقول نفطية وغازية بما في ذلك حقل الرميلة والحلفاية النفطيين. كذلك انخرطت الشركات الصينية في بناء وتشغيل محطات طاقة وغيرها من مشاريع البنية التحتية في العراق، بالإضافة إلى الاستثمار في مجال الاتصالات والزراعة. لقد ساهمت الاستثمارات الصينية بشكل كبير في التنمية الاقتصادية في العراق وعززت من الروابط الاقتصادية بين البلدين.

### الفرص الإيرانية الضائعة والتحديات الجديدة

ان التركيز على ميناء الفاو والاستثمارات الصينية في العراق أبرز بشكل جلي محدودية دور إيران في طرق الشحن والتجارة الدولية، حيث تلعب إيران في هذا المجال دوراً لا يتناسب مع الإمكانيات التي تمتلكها. نظراً لموقعها المركزي ومكانتها كجسر بري بين جنوب ووسط آسيا من جهة والشرق الأوسط من جهة أخرى، يجب ان تلعب إيران دوراً في كل من الممرات التي تربط الشرق بالغرب والشمال بالجنوب - فال الأولى تربط القوقاز ووسط آسيا والصين بالشرق الأوسط وأوروبا، في حين تربط الثانية روسيا ووسط آسيا بالخليج والهند عن طريق إيران - لكن إيران لم تستغل أيا من هاتين الفرصتين. بالرغم من ثرواتها الطبيعية، فشلت إيران في ان تصبح محوراً استراتيجياً مهماً لنقل البضائع وذلك بسبب جملة من العوامل، بما في ذلك العقوبات الاقتصادية واللا استقرار السياسي والتقادم في البنية التحتية للنقل، خاصة سكك الحديد والموانئ.

قد يمثل تطوير ميناء الفاو في العراق تحدياً آخر لطلعات إيران في هذا المجال. ويعتقد علي حسيني، رئيس هيئة النقل واللوجستيات في غرفة التجارة الإيرانية بأنه في المستقبل سيصبح الفاو منافساً رئيسياً لإيران. بمساعدة من تركيا والامارات، يحاول العراق ربط الفاو بشبكة القطارات الوطنية وربط الأخيرة بتركيا في الشمال، موجداً ممراً بديلاً للنقل من المرجح ان يحمل اثراً سلبياً على خط النقل التجاري الإيراني الى تركيا.

في الوقت الحاضر، حوالي ٩٠٪ من النقل التجاري الذي يمر عن طريق إيران يحدث عن طريق البر. في الوقت الذي توجد فيه سكة حديد بين إيران وتركيا، لكن قدرة هذه السكة محدودة ويعكر حركة النقل فيها التوترات السياسية بين البلدين. ان حجم التجارة بين إيران وتركيا كبير جدا، حيث بلغ ٦.٤٢ مليار في سنة ٢٠٢٢، مرتقاً عن ٥.٥٩ مليار في السنة التي سبقت ذلك، لكن غياب البنية التحتية الالازمة في مجال وسائل النقل أعاد نموها. واتهم المسؤولون في طهران الولايات المتحدة بالتدخل والضغط على بغداد لعرقلة تطوير إيران لمرور نقل تجاري يربط الشمال بالغرب. كما يدعى هؤلاء بأن تركيا تمارس ضغطاً على العراق لدعم ربط سكته الحديدية بقارة آسيا، بما ينسجم مع طموح أنقرة للتحول إلى محور إقليمي للطاقة والاتصالات. نتيجة لذلك، من المرجح جداً أن تستخدم إيران نشاطات العراق في هذا المجال كورقة في مفاوضاتها الثنائية حول الطاقة والزراعة، وهو ما قد يوثر من العلاقات بين البلدين في المستقبل.

### الربط السككي الإقليمي

هناك خط جديد لسكة حديد في مرحلة التخطيط سيمر من منطقة الخليج عن طريق العراق إلى تركيا وإلى أوروبا في نهاية الأمر. هذا المشروع، يشتمل على بناء ١٢٢ كيلومتر من خطوط القطارات الكهربائية، وهو جزء من تطوير ميناء الفاو الكبير والذي تبلغ تكلفته ٧ مليارات دولار ومن الممكن أن يخدم كبدائل محتمل لطريق البحر الأحمر / قناة السويس. الجهة المتعاقد معها لتنفيذ هذا المشروع هي شركة النقل بالسكك الحديدية الفرنسية ستوم. وقبل ذلك، نفذت شركة PEG الإيطالية دراسات الجدوى الخاصة بالمشروع وحددت الطريق الصالح لبناء هذا الخط. كما وفرت تركيا والإمارات الدعم المالي لتنفيذ الجزء العراقي من هذا المشروع والذي سيكون له تأثير كبير على الاقتصاد المحلي. وإذا ما سارت الأمور كما هو مخطط لها، بحلول عام ٢٠٢٥، ومع استكمال خط سكة الفاو، سيشرف العراق على محمل النقل السككي بين منطقة الخليج وأوروبا.

ولأجل أن تكون إيران قادرة على منافسة ميناء الفاو وتحسين محمل طرق اتصالها، فإنها ستكون بحاجة إلى مزيد من التطوير في مجال البنية

التحية لشبكة قطاراتها. اما الفرص المحتملة من الممكن ان تتضمن ربط ميناء جاسك في خليج عمان مع مدينة سرخس على الحدود مع تركمانستان ومن هناك الى أوسط اسيا عن طريق سكة حديد تسير عبر ايرانشهر وزاهدان ومشهد بالإضافة الى ربط ميناء تشابهار بمدينة الشلامجة على امتداد ساحل الخليج العربي ومن ثم الى البصرة. تحديدا، هذه الأخيرة من الممكن ان تشكل بديلا عن الخطط الرامية لتحويل الفاو الى بوابة للسلع الذاهبة الى اوروبا.

### المنافسة العراقية الإيرانية

لدى إيران مخاوف كبيرة حيال التموجات العراقية في مجال النقل والتعاون مع الصين، سواء بسبب إمكانية اضعاف هذا الامر لموقع إيران في تجارة العبور نظرا لحقيقة ان ميناء خورمشهر الإيرانية المجاور لا يتمتع بنفس الموقع الجيوسياسي الذي يتمتع به ميناء الفاو، والاامر بمجمله يؤكّد على عزلة إيران الدولية وأثر العقوبات عليها.

إيران قلقة تحديدا من إمكانية تجاوز العراق لها كلاعب إقليمي في مجال النقل البحري. تعتقد طهران بان الموانئ الإيرانية لا ينبغي لها أن تمتلك حصة اقل في مجال الترانزيت الإقليمي من تلك التي يمتلكها العراق. فموانئ الأخير تستوعب ١.٨ مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم، في حين ان الطاقة الاستيعابية للموانئ الإيرانية وصلت الى ٢.١ مليون وحدة مكافئة لعشرين قدمما خلال السنة الإيرانية الماضية والتي انتهت في ٢٠٢٢، اعلى بثلاثة عشر ونصف بالمائة من العام الذي سبق ذلك. في الوقت الذي يبدي فيه الخبراء تفاؤلهم حيال القدرة الإيرانية على التعامل مع حركة الترانزيت الإقليمية، مقدرين ذلك بحوالي ٣٠٠ مليون طن سنويا، الا ان القدرة الحالية اقل بذلك بكثير، حيث يصل الى اقل من ١٠ ملايين طن سنويا.

في وقتنا هذا، قطاعات النقل والموانئ واللوجستيات في إيران كلها أسيّرة للسياسة ولتأثير التوترات الجيوسياسية والعقوبات الدولية. حتى حدوث تغيير في هذا الامر، فان جهود طهران لتطوير وتوسيع هذه القطاعات

ستبقى عرضة للإعاقة ولن تكون قادرة على الوصول إلى امكانياتها كرائد إقليمي في مجال النقل والتجارة.

### التطلع للأمام

يقدم مشروع ميناء الفاو فرصاً عديدة للعراق لتعزيز دوره في الترانزيت الإقليمي وأهميته الجيوسياسية بشكل عام. وللقيام بذلك، سيتوجب على العراق أولاً معالجة كل من التحديات الداخلية، مثل الفساد والانقسامات السياسية، والتحديات الخارجية، مثل التناقض الاستثماري بين الولايات المتحدة والصين. وبالنظر عبر المنطقة، مشاريع مثل ميناء الفاو تبدو وكأنها تهدى لبعض البلدان، مثل إيران، في الوقت الذي تعود فيه بالنفع على بلدان أخرى مثل تركيا وقطر وسوريا. وبالرغم من الأهمية الإيجابية لمثل هكذا مشاريع بالنسبة للعراق، اقتصادياً وسياسياً، إلا أن التحديات المصاحبة الداخلية والخارجية التي تواجه البلاد يصعب تخطيها.

ان التناقض بين العراق وإيران في ممرات الترانزيت البحرية والبرية هي مؤشر على تناقض اقتصادي وسياسي أوسع بين البلدين. مشروع ميناء الفاو العملاق يمثل تحدياً مهماً لجهود إيران الرامية لتطوير ميناء تشابهار والتأسيس لنفسها كمحور إقليمي لعبور البضائع. ومهما يكن من الامر، لا ينبغي ان تكون المنافسة بين البلدين لعبة صفرية، فكلا البلدين لديهما الكثير لكتبه من زيادة التعاون الاقتصادي والاندماج. في نهاية المطاف، ان نجاح هذه المشاريع الضخمة سيتوقف على عدة عوامل، منها الاستقرار السياسي والامن الإقليمي وإرادة جميع الأطراف للعمل معاً لتحقيق أهدافهم المشتركة.

## الملاحظات:

- تعزيز البيئة السياسية والأمنية الداخلية ومعالجة التحديات التي يمثلها الفساد والهدر الكبير في المال العام هي أولى الخطوات التي يتوجب على العراق الحرص على تنفيذها لضمان استكمال خططه ومشاريعه التنموية الطموحة وحمايتها من المنافسة والتدخلات الإقليمية والدولية.
- من الطبيعي ان تشير مشاريع طموحة مثل ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية البري مخاوف لدى بعض دول الجوار الإقليمي، بسبب الابعاد الجيوسياسية والاقتصادية البعيدة المدى لهذه المشاريع والتي ستحول العراق الى محور إقليمي ودولي لمرور وشحن ونقل البضائع، ويعود على البلاد بمردودات مالية واقتصادية.
- على العراق طمأنة مخاوف هذه الدول والعمل على اشراك الأطراف الإقليمية والدولية ضمن شبكة المشاريع التنموية الجاري تنفيذها في العراق، لكي لا تشعر هذه الأطراف بان هذه المشاريع ستكون على حساب مصالحها وتدرك ان هنالك منفعة ستعود على المنطقة وشعوبها بالمجمل اذا ما نشطت حركة التبادل التجاري وعبور البضائع.

نشرة تخصصية محدودة التداول تصدرها مؤسسة «غداً لإدارة المخاطر» في بغداد وتنظر مهتمتها في ترجمة اهم ما تتناوله مراكز التفكير العالمية حول العراق وتقوم ايضا بترجمة اشياء مهمة يعتقد فريق العمل ضرورة اطلاع صانع القرار عليها. ونود ان نشير هنا الى مجموعة امور:-

**الامر الاول:** تالف كل ترجمة من:

- ملخص تفيلي: وهو خلاصة الترجمة حسب كاتبها وتقوم المؤسسة فقط بترجمتها وتلخيصها ولا يتصرف بافكارها ومفرداتها.
- ترجمة نص المادة مع الاشارة الى الفقرات المهمة عبر تضليلها باللون الغامق.
- الملاحظات والتوصيات: وهي تمثل راي المؤسسة ورؤيتها للموضوع. وليس بالضرورة تبني المؤسسة للفكرة بل هو خلاصة ما وصل له راي المترجم والباحث.

**الامر الثاني:** تقوم المؤسسة بترجمة النص كما هو، فلا يعني ان المؤسسة تبني رأي الكاتب.

**الامر الثالث:** ان هذه النشرة تخصصية وترسل فقط لمجموعة محدودة جدا من صناع ومتخذي القرار في العراق. ولا يجوز نشرها شرعاً وقانوناً الا باذن من مدير المؤسسة حصراً.

**الامر الرابع:** يسر المؤسسة استقبال ملاحظاتكم وتصويباتكم وانتقاداتكم البناءة. على البريد الالكتروني ورقم الهاتف المثبتين على صفحات النشرة.

**الامر الخامس:** المؤسسة مستقلة ماليا واداريا بشكل كامل ولا تستقبل اي تبرعات او معونات.





# IRACOPY

Iraq In Global Think Tanks