The Administration & Economic College Journal
For Economics & Administration & Financial Studies
Vol.17,N4, P P -
ISSN PRINT 2312-7813
ISSN ONLINE 2313-1012
رقم الايداع ١٥٥٧ لسنة ٢٠١١
مجلة كلية الإدارة والاقتصاد للدراسات الاقتصادية
والإدارية والمالية
المجلد ١٧، العدد٤ تشرين الاول ٢٠٢٥ص ٨٢- ص١٠٦

The impact of trade corridor projects on development and regional integration with reference to the Iraqi development path

تأثير مشاريع الممرات التجارية على التنمية والتكامل الإقليمي مع إشارة إلى طريق التنمية العراقي

*م.د. احمد رعد عبد الكافي

Abstract

The India-Middle East-Europe Economic Corridor aims to provide an alternative to trade flows from Southeast Asia to Europe, especially in light of tensions in the Bab el-Mandeb region. This multimodal sea/land corridor is a replica of China's Belt and Road Initiative. Despite exaggerated estimates of its potential to reduce time by 40%, current research has shown that the cumulative time savings do not exceed 10%, with higher transportation costs compared to the traditional sea route through the Suez Canal. Nevertheless, if implemented, the corridor could attract between 5% and 20% of the total container trade currently passing through the Suez Canal. The project faces significant economic challenges, most notably high transportation costs, conflicting interests among participating countries, and intense competition with other international trade corridors. The Iraqi Development Road, which connects the Grand Faw Port to Turkey

*جامعة بابل – كلية الادارة والاقتصاد

and Europe, stands out here as another strategic alternative aimed at attracting a portion of trade between Asia and Europe via land and rail, adding complexity to the already intense competition in the region. These challenges may not be an obstacle to the project's implementation, but they may limit its role to becoming a regional corridor serving primarily Israeli trade, rather than serving trade between Europe and India.

Keywords : International Economic Corridors, Indian-Middle East-Europe Corridor, Iraqi Development Road.

المستخلص

يهدف الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا إلى توفير البديل عن تدفق التجارة من جنوب شرق آسيا نحو أوروبا، بخاصة في ظل التوترات بمنطقة باب المندب. ويُعد هذا الممر متعدد الوسائط بحري/بري محاكاة لمبادرة الحزام والطريق الصينية. على الرغم من التقديرات المبالغ فيها حول قدرته على اختصار الزمن بنسبة ٤٠%، فقد أظهر البحث الحالي أن التوفير التراكمي في الوقت لا يتجاوز ١٠%، مع تكلفة نقل أعلى مقارنة بالمسار البحري التقليدي عبر قناة السويس. وبالرغم من ذلك، يُمكن للممر، في حال تنفيذه، أن يجذب ما بين ٥% - ٢٠% من إجمالي تجارة الحاويات المارة حاليًا بقناة السويس ويواجه المشروع تحديات اقتصادية كبيرة، أبرزها ارتفاع تكاليف النقل، وتضارب المصالح بين الدول المشاركة، فضلا عن التنافس الشديد مع الممرات التجارية الدولية الأخرى. ويبرز هنا طريق التنمية العراقي، الذي يربط ميناء الفاو الكبير بتركيا وأوروبا، كبديل استراتيجي آخر يهدف إلى جذب جزء من التجارة بين آسيا وأوروبا عبر مسار بري وخط سكك حديدية، مما يضيف تعقيدًا للتنافس المحتدم في المنطقة. قد لا تكون هذه التحديات عائقًا يحول دون تنفيذ المشروع، ولكنها قد تحد من دوره ليصبح ممراً إقليمياً يخدم التجارة الإسرائيلية بالدرجة الأولى، بدلاً من أن يخدم التجارة بين أوروبا والهند.

الكلمات المفتاحية :الممرات التجارية الدولية ,الممر الهندي الشرق الاوسطي الاوربي ,طريق التنمية العراقي

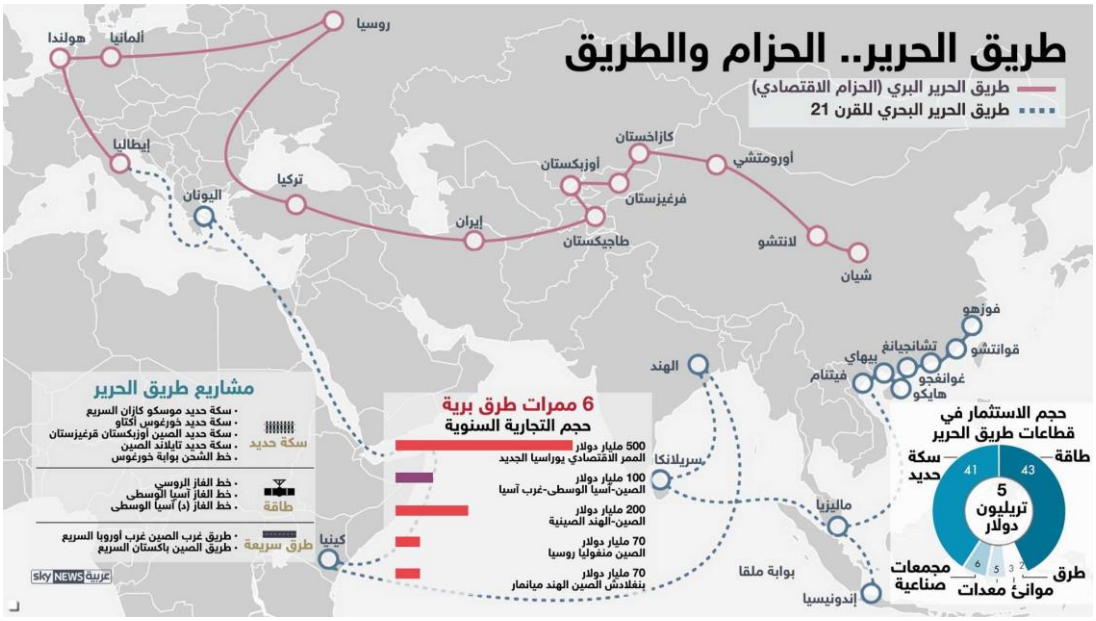
المقدمة

على مر السنين أدت الطرق التجارية دوراً حيوياً في إحداث التنافذ الحضاري وتشكيل الروابط المختلفة ما بين الحضارات والشعوب، إذ أن هناك مسارات باتت معروفة لانسياب هذه

التجارة، لا سيّما منها البعيدة من مثل طريق الحرير (**البري**) الصيني، وما بعد الاقتحام الأوروبي للشرق تحت ذريعة (الاستكشافات الجغرافية)، ظهر الطريق البحري (رأس الرجاء الصالح)، وكان هذان المساران مخصصان لنقل السلع الأفاوية والتوابل والحرير وغيرها من منتجات الشرق، وبعد وصول الاوربيين الى الهند والصين بدأت التجارة المنتظمة من السلع والمواد الاولية (الطبيعية) التي تحتاجها الصناعة الاوربية الناهضة. ومن الطبيعي فقد اكتنف السيطرة على هذه الممرات صراعاً اوربيا- اوربياً، بهدف التحكم والهيمنة والارباح من التجارة، لا سيما وان نظريات التجارة التي اقيمت الرأسمالية التجارية في ظلها باتت تعدها مصدراً للنمو والثراء وتحقيق التراكم الاولي لراس المال اللازم لقيام الاقتصادات الصناعية، ومن ثم كانت قناة السويس التي مثلت أقصر المسارات ما بين الشرق والغرب، وهذا ما يفسر سبب اندلاع العديد من الحروب والصراعات من أجل السيطرة عليها.

لقد كان السعي الحثيث للفاعلين الدوليين لا يقتصر على الجوانب الاقتصادية الصرف بل كان لها متضمنات أخرى (جيوبولتيكية)، مبعثها بناء القوة وتوظيفها لاحتلال مكانة عالمية كبرى، عبر زيادة النفوذ الخارجي وتأمين الاسواق للسلع والحصول على المواد الأولية، وفق تقسيم العمل الدولي القائم على التبادل اللامتكافئ. ومن المعروف أن المنطقة العربية بمشرقها ومغربها هي منطقة استراتيجية بامتياز، تتقاطع فيها استراتيجيات القوى الدولية الكبرى المتنافسة، سواء على مواردها الطاقوية أو أسواقها الكبيرة، أم مكانتها الجيو استراتيجية، لاحتضانها أهم الممرات البرية والبحرية التي تمر عبرها معظم التجارة العالمية والطاقة الاحفورية (النفط والغاز الطبيعي). لهذا نلحظ تنافساً محتدماً في سبيل إعادة رسم خرائط النفوذ والسيطرة والتحكم، من خلال المشاريع الموجهة للمنطقة ولعل أبرزها (**الحزام والطريق-** One Belt One Road) الصيني (مخطط-١)، الذي يستهدف التحسب للتوجهات الأميركية-الغربية لمحاصرة الصين[١]، في حين طرحت الولايات المتحدة بالتعاون مع الهند والإمارات والسعودية وإسرائيل أنشاء الممر الهندي، الذي يستهدف قطع الطريق على مشروع (**الحزام والطريق**)، ومنع وصوله إلى شواطئ المتوسط الشرقية، وحتى مشروع طريق التنمية العراقي يأتي في سياق أيقاف تمدد المشروع الصيني في أهم حلقاته، وهو الأراضي العراقية برياً، وميناء الفاو بحرياً, وهذا ما يوضحه لنا المخطط الاتي .

مخطط (١) طريق الحرير الصيني الجديد – الحزام والطريق



ومن الطبيعي أن الدول التي تتموضع على هذه الممرات الاستراتيجية سوف تكتسب نفوذاً وتأثيراً كبيراً، لو أحسنت التعامل مع هذه الفرص الدولية ووظفت التنافس لمصالحها، ومما لاشك فيه أن هذه الممرات بالرغم من تلحفها بالغطاء الاقتصادي والظاهرات المصاحبة له، ألا أن الأبعاد الاستراتيجية والجيو اقتصادية حاضرة بقوة، مع المحاولات الحثيثة لعدم طفوها على سطح التفاعلات التنافسية بين أطرافها، فالممر الهندي بالرغم من بعده السياسي (المعرقل للعولمة الصينية)، ألا أنه سوف يعظم دور كل من الهند وجعلها منافس آسيوي شرس للصين، والدولة الأخرى هي (إسرائيل) وترقية دورها للهيمنة على غرب آسيا، وهو ما ينقل تفوقها من الجوار المحاذي إلى الجوار البعيد، بل وحتى دفعها نحو دول آسيا الوسطى. ولهذا لم يتم اعتماد الكل رابحين (Win-Win) فيه كما هو حال الممر الصيني، وعليه فأن أكبر المستفيدين هما الهند كبلد أنتاج واسع وإسرائيل كمحطة توزيع نحو أوروبا، وستكون الدول على حفافي الطريق مجرد (**نقاط عبور**)، وهذا الحال سيكون له ما يماثله في العراق كونه ممر فقط للبضائع والسلع.

- **أهمية البحث:** يكتسب البحث أهميته من محاولته تقديم رؤية حول الجيوسياسية المحيطة بإنشاء الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، فهي لا تكتفي بتحليل الجدوى الاقتصادية فحسب، بل تتعمق في فهم التداعيات الاستراتيجية لهذا المشروع على موازين القوى في المنطقة، وكيف يمكن أن يعيد رسم خريطة التحالفات والمصالح بين الدول. وتأتي أهميتها العملية في كونها تسلط الضوء على الفرص التي

يمكن لدول الشرق الأوسط الافادة منها، من مثل تعزيز مكانتها كحلقة وصل حيوية في التجارة العالمية، كما تناقش التحديات المحتملة، كالتنافس مع الممرات التجارية الأخرى والمسائل الأمنية التي قد تواجه المشروع.

- **مشكلة البحث:** تدور إشكالية البحث حول الممر الاقتصادي الهندي الذي يهدف إلى ربط الهند بأوروبا مروراً بالكيان الصهيوني، وتُشكل هذه المبادرة، التي تدعمها كل من الإمارات، والسعودية، والأردن، والولايات المتحدة الأمريكية، وسيلة لتحقيق هدفين رئيسيين هما:

الهدف الأول: مواجهة النفوذ الصيني المتنامي في المنطقة، ومنع بكين من توسيع استثماراتها في دول الممر.

الهدف الثاني: دمج الكيان الصهيوني اقتصادياً مع الدول العربية المشاركة في المشروع تحت شعار "السلام الاقتصادي."

وهناك تساؤلات فرعية أخرى منها:

١- ما هو حجم تأثير هذه الممرات في اقتصادات الدول التي تحتضن الممرات القائمة من قبل مصر.

٢- منافع هذا الممر للولايات المتحدة ودولة منبع الممر ومصب الممر معروفة وكبيرة، ألا أنها غير معلومة لدول الممر. لا سيّما أنه ليس هناك تأكيد على العدالة والانصاف في اقتسام منافع هذا الممر.

٣- هذا الممر يضع دول غرب أسيا في تعارض شديد مع القوة الاقتصادية الكبرى في العالم (الصين)، وهذا لا يتفق مع توجهات هذه الدول في النأي بنفسها عن الصراعات بين القوى الكبرى.

- **فرضية البحث:** ينطلق البحث من حقيقة اقتصادية معروفة هي أن التجارة مولد للنمو الاقتصادي، وأن مشروعات الممرات التجارية (البرية والبحرية)، لا يحكمها البعد الاقتصادي بل الجيو استراتيجي، والمشروعات المقترحة في المنطقة العربية جميعاً جاءت تحت ضغط الولايات المتحدة بغية دمج الاقتصاد الإسرائيلي في المنظومة الإقليمية، وجعل الهند نداً للصين، وهو ما يرفع من مستوى عدم **(التيقن)** من المنافع المفترضة لهذه الممرات، ويجعلها متفاوتة وغير مضمونة، لاسيّما وأن الدول العربية المعنية بها تظل مجرد (Corridor) ممر للسلع والبضائع.
- **منهج البحث وأسلوبه:**

اعتمد البحث على المنهج الاستقرائي أيّ الانتقال من الخاص إلى العام، لان الممرات المقترحة هي متغير مستقل لمتغير تابع وهو العام، يتمظهر على السطح بهيئة تنمية وتكامل وتوسيع للتجارة، وفي أخرى يكون غاطساً لأهداف استراتيجية، تتمثل بإعاقة مشاريع الصين ومن ناحية وأخرى تمكين (إسرائيل) اقتصادياً في المنطقة. إما اسلوب البحث فقد اعتمد الأسلوب الوصفي – التحليلي.

أولاً: طبيعة مشروعات الممرات التجارية في غرب أسيا

١. نظرة عامة عن مشروع الممر التجاري الهندي الشرق الاوسطي الأوربي

تعرف الممرات التجارية على أنها مسارات جغرافية محددة تُستعمل لنقل البضائع والخدمات بين الدول, وتشمل هذه المسارات أراضي الدول التي تمر بها، فضلاً عن دول المنشأ والوجهة، وتعتمد في عملها على الدعم السياسي والمرافق المتاحة لتسهيل الحركة التجارية عبر الحدود[١]، لقد حظي الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا(IMEC)، الذي جرى أُقرّاره رسميًا في قمة مجموعة العشرين في نيودلهي في ٩ سبتمبر ٢٠٢٣، بأهمية بالغة في الآونة الأخيرة، والذي يهدف الى إنشاء رابط شامل متعدد الوسائط يشمل الطرق البحرية والسكك الحديدية والطرق البرية وخطوط الطاقة والطرق الرقمية بين الهند ودول مجلس التعاون الخليجي وأوروبا, من خلال ربط موانئ الهند الغربية بمراكز الشحن العابر في الخليج، وإنشاء خطوط سكك حديدية إلى أوروبا. ومن المتوقع أن يوفر IMEC ما يصل إلى (٤٠%) من تكاليف النقل وتخفيضات مماثلة في أوقات العبور مقارنةً بطرق قناة السويس التقليدية[2]. من المقرر أن يشمل الممر أيضًا كابلات كهربائية بحرية، وخطوط أنابيب للهيدروجين النظيف، ووصلات بيانات عالية النطاق الترددي. ومن المنظور الجيوسياسي يدعم IMEC استراتيجية "التوافق المتعدد" الهندية من خلال تعزيز العلاقات مع الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي وشركاء رئيسيين في الشرق الأوسط، مع توفير بديل لمبادرة الحزام والطريق الصينية[٣]. ومع ذلك، تواجه الهند تحديات كبيرة بما في ذلك الصراعات الإقليمية، واختلافات الحوكمة، وقضايا التمويل، والتي ينبغي لها التغلب عليها لتحقيق الإمكانات الكاملة للممر.

ومن المعروف أن الممر الهندي الشرق الاوسطي يتكون من ممرين رئيسيين (**مخطط-٢**) هما[٤]:

الممر الشرقي: يربط هذا الممر الهند بالخليج العربي. سيتم نقل البضائع من الساحل الغربي للهند باستعمال الطرق البحرية القائمة إلى موانئ في الإمارات العربية المتحدة، بما في ذلك دبي. تشمل مواقع التفريغ المحتملة ميناء الدمام في المملكة العربية السعودية وموانئ مختلفة في البحرين.

مخطط (٢) الممر الهندي – الخليجي- الإسرائيلي- الأوربي

الممر الشمالي: يربط هذا الممر الخليج العربي بأوروبا. ستُنقل البضائع بالسكك الحديدية من موانئ الخليج عبر المملكة العربية السعودية والأردن إلى ميناء حيفا في إسرائيل، الواقع على ساحل البحر الأبيض المتوسط. ومن حيفا، ستُشحن البضائع إلى موانئ أوروبية داخل الاتحاد الأوروبي، مثل فرنسا وإيطاليا وألمانيا، لتوزيعها لاحقًا عبر شبكات السكك الحديدية الأوروبية. ويُعد ميناء بيريوس في اليونان مركزًا رئيساً في هذا الجزء من الممر[٥].

ويهدف مشروع IMEC إلى تخفيف الازدحام في قناة السويس، وتنويع سلاسل التوريد، وتعزيز مكانة الهند في التجارة الأوراسية، لا سيّما وأن صادرات الهند من السلع تجاوزت ٧٧٠ مليار دولار أمريكي في للسنتين ٢٠٢٢-٢٠٢٣ [٦].

٢. **المنافع الذي يضيفها ممر التجارة الدولي:** يُقدّم الممر التجاري الدولي (IMEC) فرصةً قيّمةً للدول المُستفيدة، كونه يهدف إلى تعزيز القدرة التنافسية لصادراتها من خلال خفض التكاليف والوقت، وتعزيز الربط بين الدول، وإتاحة فرصة الوصول إلى الأسواق الجديدة .ومع ذلك، فإن تحقيق كامل إمكاناته يعتمد على مواجهة مختلف العقبات اللوجستية والمالية والجيوسياسية بكفاءة[7] يمكن ادراج ذلك المنافع بالنقاط الآتية:

أ. **ارساء دعائم مرحلة جديدة في تعزيز حركة التجارة الدولية:** من المتوقع أن يسرّع الممر التجاري حركة البضائع بنسبة ٤٠% مقارنة بعبورها التقليدي عبر قناة السويس، مما يعكس أهميته في تعزيز الروابط التجارية بين أطرافه. تتمتع الهند بعلاقات تجارية قوية مع دول الخليج العربي، فهي ثاني أكبر شريك تجاري للمملكة العربية السعودية، حيث بلغت قيمة التبادل التجاري بينهما ٥٣ مليار دولار في ٢٠٢٣/٢٠٢٢، وتأتي

مباشرة بعد الصين. كما أن الهند هي ثالث أكبر شريك تجاري لدولة الإمارات العربية المتحدة، بقيمة تبادل تجاري بلغت ٨٥ مليار دولار في عام ٢٠٢٢. وعلى الجانب الآخر من الممر، بلغت قيمة التجارة بين المملكة العربية السعودية ومنطقة اليورو ٧٠ مليار دولار في عام ٢٠٢٢[8] . إنّ الهدف من تنفيذ الممر التجاري هو خلق مسارات تجارية جديدة منافسة مُكمّلة للممرات التقليدية القائمة. فهو لا يهدف إلى ان يحل محل قناة السويس، التي يمر عبرها نحو ٢٢% من حجم تجارة الحاويات العالمية، بل ممر موازٍ لها. ومن الطبيعي أن يكون النقل على حسابها، والنقل البحري هو الوسيلة الأكثر استعمالا من الشحن البري والحديدي، ويمثل حوالي (٩٠%) من حركة التجارة العالمية[9]، إلا أن النقل بالسكك الحديدية يتميز بالسرعة، مما يجعله مثالياً لشحن البضائع التي تتطلب سرعة الصول، مثل المنتجات الطازجة والأغذية. فضلاً عن توفير الممر الجديد مرونة استراتيجية يمكن الافادة منها في أوقات الأزمات الجيوسياسية.

والجدول (١) الاتي يبين ان اجمالي الحاويات التي يتم مناولتها في موانئ دول الممر الهندي – الشرق اوسطي- الاوربي، والملاحظ ان حجم ونسبة الحاويات في الامارات اكبر من الدولة التي ينبع منها الممر التجاري، كذالك ان نسبة الحاويات لدولة التوسط (إسرائيل) لا تشكل سوى (١.٩%)، مما يدلل على ان هناك ابعادا غير اقتصادية تكمن وراء هذا الممر. مما جعل (الكيان) متحكم في الممرات والتجارة.

الجدول(١) اجمالي حركة الحاويات المتداولة بموانئ دول الممر الهندي– الشرق اوسطي- الاوروبي

الدولة	عدد الحاويات (مليون حاوية مكافئة)	النسبة لدول الممر %	النسبة للعالم %
الهند	19.7	13.0	2.3
الإمارات	20.3	13.4	2.4
السعودية	10.5	6.9	1.2
الأردن	0.76	0.5	0.1
(إسرائيل)	2.95	1.9	0.4
أميركا	60.8	60	7.1
الدول الأوربية	36.92	24.3	4.4

المصدر: احمد صالح عبد الجواد بريك، مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، مجلة المجمع العلمي المصري، المجلد (١٠٠)، العدد (١٠٠)، القاهرة، ٢٠٢٥، جدول ٣ ص ٢٧.

ب. **تنامي تأثير اقتصاديات الأطراف المشاركة في الاقتصاد العالمي:** يشمل الممر الاقتصادي الشركاء الذين يتمتعون بالوزن اقتصادي وتجاري كبير على الساحة العالمية في قطاعات حيوية مثل التجارة، الصادرات، والطاقة، مما يعكس دورهم المهم في

الناتج الاقتصادي العالمي. تكشف الأرقام الاقتصادية عن الأهمية الكبيرة للمشاركين في هذا الممر.

- منطقة اليورو: تساهم بنحو (12%) من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، و(25%) من إجمالي الصادرات العالمية.
- الهند: تساهم وحدها بـ (7.3%) من الناتج العالمي و(2.5%) من الصادرات، فضلاً عن كونها سوقًا استهلاكية ضخمة تضم أكثر من (18%) من سكان العالم.
- المملكة العربية السعودية: تساهم ب(1.3%) من الناتج العالمي و (1.4%) من إجمالي الصادرات العالمية، وتصدر أكثر من (14%) من النفط العالمي.
- مجموعة الشرق الأوسط وآسيا الوسطى: تساهم ما يقارب (7.6%) من الناتج العالمي و(6.7%) من إجمالي الصادرات، مع سوق يضم ما يقارب (11%) من سكان العالم. وتشير هذه الأرقام إلى الفرص التجارية الهائلة المتاحة بين هذه الأطراف [٨].

ت. **تعظيم المكاسب والفرص الاقتصادية للأطراف كافة:** يتوقع أن يُعزز الممر الافادة القصوى من قدرات دول الخليج، لا سيّما المملكة العربية السعودية، في قطاع الطاقة. من خلال ربط مواردها من النفط والغاز بشبكات أنابيب مباشرة، يمكن تلبية احتياجات الأسواق الأوروبية والآسيوية المتعطشة للطاقة، مثل الهند وأوروبا. وهذا الربط المباشر يضمن تصدير موارد الطاقة التقليدية بشكل أسرع وأكثر كفاءة، مما يؤدي إلى زيادة الأرباح وتأمين أسواق دائمة. كما يُسهم هذا المشروع في تعزيز أمن الطاقة العالمي، من خلال تنويع خيارات الإمداد لهذه الأسواق. ويساهم هذا الممر التجاري من ربط الموانئ الهندية بدول الخليج وأوروبا، مما يؤدي إلى زيادة حركة التجارة بين هذه الأطراف.

كما يُتيح الممر سرعةً أكبر في نقل البضائع من الموانئ إلى الأسواق الاستهلاكية بفضل استخدام السكك الحديدية السريعة. كذلك يُوفر الممر فرصة لتصدير الكهرباء من دول الخليج إلى أوروبا عبر كابلات كهربائية بحرية. ومن المتوقع أن يُسهم هذا المشروع في خلق فرص عمل جديدة وفتح أسواق استهلاكية إضافية، الى جانب ذلك يُمكن للممر أن يُفيد دولاً مجاورة مثل إيران وباقي دول الخليج عبر الموانئ على

الضفة الأخرى للخليج العربي، أو مصر من خلال موانئ البحر الأحمر وقناة السويس، في حال تم تمديد الممر ليصل إلى سواحلها.

ث. **أمن الطاقة والاستدامة:** يُتوقع أن يُحدث مشروع الممر الاقتصادي **(IMEC)** تحولًا كبيرًا في أمن الطاقة واستدامتها للدول المشاركة. يهدف المشروع إلى تعزيز التنمية الاقتصادية من خلال دمج كابلات كهربائية بحرية وخطوط الأنابيب الهيدروجين المحتملة، مما يربط قدرات الطاقة المتجددة (الشمسية والرياح) في أوروبا والخليج بشبكة الكهرباء الهندية. مما سيُسهم هذا الربط في التخفيف من عجز الأحمال القصوى في الهند، وتقليل اعتمادها على الوقود الأحفوري الذي يشكّل نسبة (٣٩%) من مزيج الطاقة لديها. كما يمر الممر عبر مناطق غنية بالنفط والغاز، مما يُسهل على دول الخليج، لا سيما المملكة العربية السعودية، استعمال مواردها التقليدية عبر خطوط أنابيب مباشرة لتلبية احتياجات أسواق الهند وأوروبا[١٠].

ج. **التخفيف من تداعيات الطوارئ الدولية المحتملة على التجارة الدولية:** يهدف هذا المشروع إلى ضمان استمرارية تدفق التجارة الدولية في حالات الطوارئ أو الأزمات الجيوسياسية التي قد تُهدد الممرات البحرية التقليدية الرئيسة التي يعتمد عليها العالم حالياً. كما يعمل على تعزيز تنفيذ هذا الممر من الروابط الثقافية بين الدول المشاركة، كما يُتيح فرصًا سياحية واعدة. فمن خلال زيادة الرحلات السياحية بين الموانئ وخطوط السكك الحديدية التي تمر بالمدن والعواصم الكبرى مثل أبوظبي والرياض، يمكن تحقيق مكاسب سياحية كبيرة. كما يمكن للممر أن يرتبط بمشروع قطار الخليج العربي السريع، مما يقلل من حدة التنافس القائم بين الدول ويتجه نحو تبادل المنافع المشتركة.

٣. التحديات التي تقف إزاء تنفيذ مشروع الممر التجاري الهندي الأوربي

يواجه مشروع الممر الاقتصادي الهندي بيئة جيوسياسية صعبة, لان هذا الممر يمر عبر مناطق ذات قضايا جيوسياسية معقدة، بما في ذلك الصراعات والنزاعات والحروب والتنافسات, يمر الممر عبر منطقة ذات ديناميكيات سياسية مختلفة، حيث تهدد الصراعات الطويلة الأمد، مثل التنافس السعودي الإيراني، بعرقلة التعاون على الرغم من محاولات المصالحة الأخيرة [١١]. فيمكن أن يكون التنوع الشديد في الأنظمة السياسية للدول المشاركة في هذا المشروع مصدرًا لتحديات هائلة لهذا المشروع، لأن وجود أيديولوجيات وقيم وأنظمة سياسية مختلفة يمكن أن يوقف التنفيذ الفعال لهذا الممر وربما يخلق فجوة بين أصحاب المصلحة. فضلا عن ذلك، فإن استبعاد اللاعبين الإقليميين الرئيسين، بما في ذلك جمهورية إيران الإسلامية وتركيا

وقطر ومصر وسلطنة عمان، يشكل تحديًا كبيرًا لتحقيق IMEC. يتجاوز المسار المخطط له من مومباي-موندرا إلى الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية وإسرائيل واليونان الأراضي التركية. ومن جانب اخر انتقد الرئيس التركي الممر، محذرًا من أنه "لا يمكن أن يكون هناك ممرا بدون تركيا" وأضاف أن "الطريق الأنسب للتجارة من الشرق إلى الغرب يجب أن يمر عبر تركيا" [١٢] إن مشاركة تركيا في مشاريع بديلة، بما في ذلك TITR وخط أنابيب قطر-تركيا وممر الغاز الجنوبي ومشروع طريق تنمية العراق، تعقد التنسيق المحتمل مع IMEC. وقد يؤدي استبعاد تركيا إلى تفاقم التوترات مع اليونان بشأن النزاعات البحرية التي لم تُحل في شرق البحر الأبيض المتوسط. من الناحية الفنية، لا يقدم هذا الممر فائدة كبيرة للهند، لا من حيث الوقت ولا الموقع. وعلى الرغم من استثمار البلاد في موانئ عُمان والإمارات العربية المتحدة كنقطة اتصال أولى من مومباي وغوجارات إلى الشرق الأوسط، فإن ميناء الفجيرة في الإمارات العربية المتحدة غير قادر على منافسة ميناء تشابهار أو حتى جوادر من حيث حجم النقل العابر [١٣]. نقطة أخرى هي أنه مع اضطراب موقف إسرائيل، انخفضت قيمة أسهم بعض أهم الشركات الهندية، بما في ذلك أسهم الشركة وميناء أداني، بشكل ملحوظ. بعبارة اخرى يمكن القول إن الهند فقدت عذرها لتشكيل ممر IMEC. ربما إذا خُفِّف الضغط الأمريكي، ستخرج الهند من هذا المشروع وتعطي الأولوية لممر الشمال والجنوب، وهي خطة تُصرّ عليها أحزاب المعارضة الهندية (حزب المؤتمر وحزب عام آدمي). والأهم من ذلك، أن الصراعات النشطة تزيد الأمور تعقيدًا. تُشكّل الحروب الإسرائيلية المستمرة في غزة ولبنان وسوريا، إلى جانب علاقات إسرائيل المتوترة مع إيران وعلاقات إسلام آباد الوثيقة مع الصين، تحديات كبيرة للوحدة الإقليمية. وتُضيف المحادثات بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية لإتمام اتفاقيات إبراهيم، إلى جانب المعارضة الشعبية في الأردن عقب اندلاع حرب غزة، طبقة أخرى من التعقيد. قد تُعيق التصورات المحلية للولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي كداعمين لإسرائيل جهود جميع الأطراف لبناء الثقة. كما يرى (Baabood,2024) من مركز Carnegie للشرق الأوسط مع انتشار المشاعر المعادية لإسرائيل في جميع أنحاء الشرق الأوسط بسبب الحرب، فإن إقامة أي روابط اقتصادية ودبلوماسية جديدة مثل IMEC بين إسرائيل والعالم العربي ستكون صعبة بشكل متزايد. يواجه هذا المشروع العديد من التحديات التي يجب تنفيذها. عارضت دول مثل إيران ومصر وتركيا هذا المشروع منذ البداية. فضلا عن ما سبق، فإن ضمان الأمن والطبيعة المتعددة الجوانب لهذا الممر، ونقل البضائع من نقطة واحدة عن طريق السفن، وتفريغها في الموانئ، وإعادة نقلها عبر السكك الحديدية والخطوط الأرضية كلها عوامل تجعل هذا الممر أقل جاذبية للتجار والمستثمرين[١٤]

ثانياً: البعد التنموي والتكاملي لمشروعات الممرات التجارية

تُعد مشاريع الممرات التجارية أداةً محورية لتحقيق التكامل الاقتصادي الإقليمي وتسريع عجلة التنمية. ويكمن الهدف الأساس لهذه الممرات في تحفيز النمو الاقتصادي من خلال تحسين البنية التحتية، وتبسيط الإجراءات التجارية والاستثمارية عبر الحدود. كما أنها تهدف إلى تعزيز تدفق الموارد الأساسية، مثل التمويل والعمالة على المستوى الإقليمي، مما يدعم التجمعات الصناعية ويعزز من ترابط الاقتصادات المحلية والدولية. وعليه، تتجاوز وظيفتها مجرد تسهيل حركة البضائع لتصبح محركًا للتنمية المستدامة والشاملة[١٥]. تختلف وظائف وأهداف تطوير الممرات الاقتصادية باختلاف أهداف التنمية الإقليمية، وقد صنفتها دراسة Brunner's" إلى ثلاث فئات رئيسة هي:

الفئة الأولى: تهدف إلى سد فجوات التجارة بين المناطق العابرة للحدود من خلال تحسين البنية التحتية للنقل، مما يزيد من القيمة المضافة.

الفئة الثانية: فتركز على إنشاء شبكات اقتصادية كثيفة في مراكز التكنولوجيا والابتكار.

الفئة الثالثة: تعمل على ربط المناطق النائية بالمراكز الاقتصادية لضمان وصولها إلى الأسواق، مما يحفز التنمية المتوازنة.

يشهد الجنوب العالمي حاليًا نموًا اقتصاديًا غير مسبوق وتوسعًا حضريًا سريعًا، مدفوعًا بظهور ممرات اقتصادية جديدة تركز على مشاريع البنية التحتية، من مثل طرق النقل وخطوط أنابيب الطاقة. تتحول هذه الممرات تتحول تدريجيًا إلى محركات رئيسة للتنمية الاقتصادية في هذه المناطق، حيث إنها لا تعدّ محركات للتكامل الإقليمي فحسب، بل تحمل أيضًا هدفين مزدوجين هما التخفيف من حدة الفقر وتعزيز التنمية المستدامة .فهي على سبيل المثال، تعد السكك الحديدية الآسيوية العابرة لجنوب شرق آسيا، وخط سكة حديد مومباسا-نيروبي في كينيا، و"ممر لوبيتو" في جنوب أفريقيا محركات رئيسية للتنمية الاقتصادية. [16] بالرغم من الفرص الكبيرة للنمو الاقتصادي والتكامل الإقليمي التي توفرها الممرات الاقتصادية لبلدان الجنوب العالمي، فإنها تفرض تحديات خطيرة تتعلق باستعمال الأراضي. لان تتأثر هذه الممرات بشكل كبير بعوامل الأرض بسبب الطلب الهائل عليها، وندرة مواردها، ووظائفها الاقتصادية والاجتماعية والبيئية المتعددة، مما يؤدي إلى صراعات مثل الاستيلاء على الأراضي، وإزالة الغابات، والضرر بالحدود الزراعية، والمطالبات غير المحسومة بالأراضي، التي تهدد العدالة الاجتماعية والتنمية الاقتصادية المحلية. [18].

تبرز العديد من الدراسات الدور الإيجابي الذي تؤديه الممرات التجارية والبنية التحتية للنقل في تحقيق التنمية الاقتصادية. وعلى الرغم من أن آثار النمو قد تختلف من دراسة الى اخرى،

إلا أن هناك إجماعًا واسعًا على وجود ارتباط إيجابي ومباشر بين الاستثمار في البنية التحتية للنقل والنمو الاقتصادي. هذه العلاقة تؤكد أن تطوير الطرق، الموانئ، والسكك الحديدية ليس مجرد تسهيل لحركة البضائع والأفراد، بل هو محرك أساسي لتعزيز النشاط الاقتصادي وخلق فرص جديدة. [١٩] تحقق مشاريع النقل فوائد اقتصادية واجتماعية هائلة. تشير العديد من الدراسات إلى أن هذه المشاريع تساهم في تحقيق المكاسب التراكمية في الناتج المحلي الإجمالي (GDP)تتراوح بين أقل من ١% إلى أكثر من ١٠%. هذه الأرقام تؤكد الأثر الإيجابي للاستثمار في البنية التحتية للمواصلات على الاقتصادات الوطنية، مما يجعلها أداة فاعلة لتعزيز النمو والتنمية[20] . لقد أثبتت دراسات متعددة من ست دول أفريقية (الكاميرون، جمهورية الكونغو الديمقراطية، مصر، إثيوبيا، نيجيريا، تنزانيا، وأوغندا)، فضلا عن ست دراسات إقليمية، وجود فوائد اقتصادية واجتماعية كبيرة لمشاريع النقل .فقد كشفت النتائج عن فوائد ذات دلالة إحصائية لشبكات النقل على الدخل الحقيقي والاسمي، والاستهلاك، والتعليم، وخلق فرص العمل، فضلا عن تقليص الفجوة بين الجنسين. وقد أشارت الدراسات إلى أن البنية التحتية، وبخاصة النقل، تمثل أكثر من نصف النمو الاقتصادي الأخير، ولديها القدرة على المساهمة بشكل أكبر في المستقبل [٢١]. توفر البنية التحتية للنقل والخدمات مساهمات كبيرة وملموسة في الناتج المحلي الإجمالي (GDP) على المدى الطويل. تشير التقديرات القائمة على المحاكاة إلى أن هذه المساهمات تتراوح بين 5%- ١٠% من الناتج المحلي الإجمالي. ومع ذلك، قد تشهد بعض البلدان منخفضة الدخل، مثل كمبوديا، نموًا يفوق 10%، مما يؤكد الأثر التحويلي للممرات التجارية في الاقتصادات الناشئة. لقد حقق الاستثمار في البنية التحتية للنقل الإقليمي في الدول النامية في آسيا مكاسب هائلة في الدخل الحقيقي .وقد أشار تحليل إلى أن هذه الدول تكسب مجتمعةً حوالي 967.7 مليار دولار أمريكي في عام ٢٠٢٠، وهو ما يعادل 6.0% من دخلها الأساسي في عام ٢٠٠٨. ويعد مشروع التعاون الاقتصادي دون الإقليمي لجنوب آسيا (SASEC)مثالًا بارزًا على ذلك، حيث يهدف إلى ربط بنغلاديش، بوتان، شمال شرق الهند، ونيبال، لتعزيز التنمية الاقتصادية المشتركة. حيث تشير دراسات متعددة إلى أن الاستثمارات في البنية التحتية الإقليمية تحقق مكاسب اقتصادية كبيرة. على سبيل المثال، قدّر كل من "ستون وستروت"[٢٢] أن التحسينات في البنية التحتية للطرق وتسهيل التجارة في منطقة ميكونغ الكبرى الفرعية (GMS) أسفرت عن مكاسب اجتماعية بقيمة 8.1 مليار دولار أمريكي. كما تُظهر دراسة أخرى في جنوب إفريقيا أن متغيرات الاستثمار في النقل البري تمثل ما يقارب من 86.7%من التباين في التنمية الاقتصادية في البلاد، مما يؤكد التأثير المباشر والضخم لهذه المشاريع. وفي سياق مشابه، بحثت دراسة أخرى في جنوب أفريقيا الأثر الاقتصادي الكلي لبناء

الطرق القائم على العمالة في المناطق الريفية، مما يسلط الضوء على الأبعاد الاجتماعية والاقتصادية للممرات التجارية تُظهر العديد من الدراسات أن شبكات النقل الرئيسية، وبخاصة الطرق والبنية التحتية الاستراتيجية كالممرات والجسور، تعود بفوائد كبيرة على سكان **المناطق الريفية** .فبفضل هذه الشبكات، تتحقق آثار اجتماعية إيجابية تتمثل في **الحد من الفقر** و**زيادة فرص العمل** في الأنشطة غير الزراعية، مما يجعلها أداة فعالة لتحقيق التنمية الشاملة ودمج المناطق الريفية في الاقتصاد الأوسع[23] . فقد كشفت دراستان[٢٣,٢٤] عن حدوث تحول هيكلي كبير في الاقتصادات الريفية بفضل الممرات التجارية، حيث تزداد الأنشطة غير الزراعية وتتنوع فرص العمل. يعد ممر الطريق السريع NH-5 في فيتنام مثالًا بارزًا، فبين عامي ١٩٩٥ و٢٠٠٠، انخفض عدد الأسر الفقيرة في المنطقة بنسبة ٣٥%، وشهدت المدن القريبة والبعيدة عن الطريق نموًا أعلى في دخل الفرد، وانخفاضًا أسرع في معدلات الفقر. وقد امتد تأثير هذا الممر ليساهم في خفض معدل الفقر في فيتنام ككل بنسبة ٢٧% خلال نفس الفترة، مما يؤكد أن فوائد الممرات الاقتصادية لا تقتصر على المناطق المباشرة، بل تشمل الاقتصاد الوطني كملا [٢٥]. كما وجدت دراسة تجريبية أجريت على **جسر جامونا** في بنغلاديش أن هذا المشروع أحدث **تنمية زراعية** كبيرة في المناطق الداخلية، حيث أدى انخفاض تكاليف النقل بنحو ٥٠% إلى زيادة في كثافة المحاصيل بنسبة ٣%، واستعمال الأسمدة الكيميائية بنسبة ٧%، فضلا عن الزيادة في غلة الأرز بنسبة ٥.٢% على المدى الطويل. وفي سياق مشابه، وجد الباحثان "نيوبان" و"كالكنز" في دراسة حول جنوب تايلاند أن **شبكة الطريق السريع الآسيوي (AH18)** ساهمت في خفض معدلات الفقر على طول مسارها، وزيادة متوسط دخل الأسرة. هذه النتائج تؤكد الأثر الإيجابي للممرات التجارية على التنمية الاقتصادية والاجتماعية في المناطق المختلفة[٢٦] وعليه، تُظهر الممرات التجارية آثارًا اجتماعية واقتصادية إيجابية كبيرة على المناطق الريفية. فبالمقارنة مع مسح أساسي، زاد معدل الإلمام بالقراءة والكتابة بنسبة ٦%، وارتفع هذا المعدل بين الإناث بنسبة ١٢%، كما ازداد معدل الالتحاق بالمدارس بنسبة ٧%، و١٢% بين الطالبات. أما في القطاع الصحي، فقد زاد عدد السكان الذين يحصلون على المرافق الطبية بنسبة ٧%. بالإضافة إلى ذلك، أسهمت هذه الممرات في تحسين الأوضاع الاقتصادية، حيث ازدادت مشاركة المرأة في القوى العاملة بنسبة ٩%، والتوظيف في الأنشطة غير الزراعية بنسبة ٧%، كما ارتفع الدخل السنوي للفرد بمقدار ٢٤٣ روبية. ومع ذلك، تشير دراسة أخرى إلى أن آثار الرفاهية ليست متماثلة في جميع المناطق على طول طريق "جي كيو السريع" في الهند، مما يؤكد أن فوائد هذه المشاريع قد تتفاوت حسب المنطقة[27].

هذا وكشفت دراسة أجريت في الصين عن وجود مقارنه بين النمو الاقتصادي والحد من الفقر في مشاريع الممرات التجارية، حيث يمكن أن يختلف الأثر التنموي باختلاف المنطقة الجغرافية. وقد أظهرت الدراسة أن استثمارات الطرق حققت أعلى العوائد الاقتصادية في المناطق الشرقية والوسطى من الصين، في حين كانت مساهماتها في الحد من الفقر أعظم في المناطق الغربية. هذا التباين يؤكد أن الأثر التنموي للممرات التجارية ليس متجانسًا، وأن الطريق السريع يمكن أن يقلل من الفقر بشكل كبير في المناطق ذات القاعدة الزراعية، بينما يكون أثره أقل في المناطق القريبة منه. ايضا تكشف دراسة تجريبية في إثيوبيا عن أن **تكاليف النقل المرتفعة** تمثل عائقًا كبيرًا أمام التنمية، حيث أدت زيادة هذه التكاليف على مسافة ٣٥ كيلومترًا فقط إلى ارتفاع أسعار الأسمدة بنسبة ٥٠%، وانخفاض استعمال بنسبة ٧٥%.

وقد وجدت الدراسة أن تكلفة جلب الأسمدة لمسافة ١٠ كيلومترات من مركز التوزيع كانت تماثل تكلفة جلبها من الميناء على بعد ١٠٠٠ كيلومتر، مما يسلط الضوء على أهمية معالجة تحدي **"الأميال الأخيرة "**في سلاسل التوريد لضمان وصول الموارد الأساسية بأسعار معقولة إلى المناطق النائية[٢٦]. كما أظهرت دراسة أجراها أومامو ان الممرات التجارية تؤدي دورًا حيويًا في تحفيز التنمية الاقتصادية في المناطق الريفية، لا سيما عبر تحسين شبكات الطرق . وفقًا لدراسة أجريت في كينيا، فإن الطرق الريفية المحسنة التي تقلل من تكاليف النقل يمكن أن تغير سلوك صغار المزارعين وتزيد من دخلهم. فبدلاً من التركيز على الاكتفاء الذاتي لتلبية الاحتياجات الغذائية، تُشجع هذه الشبكات المزارعين على التخصص في إنتاج محاصيل معينة ذات قيمة اقتصادية أعلى، مما يؤدي إلى زيادة دخل المزرعة وتحسين سبل عيشهم[28].

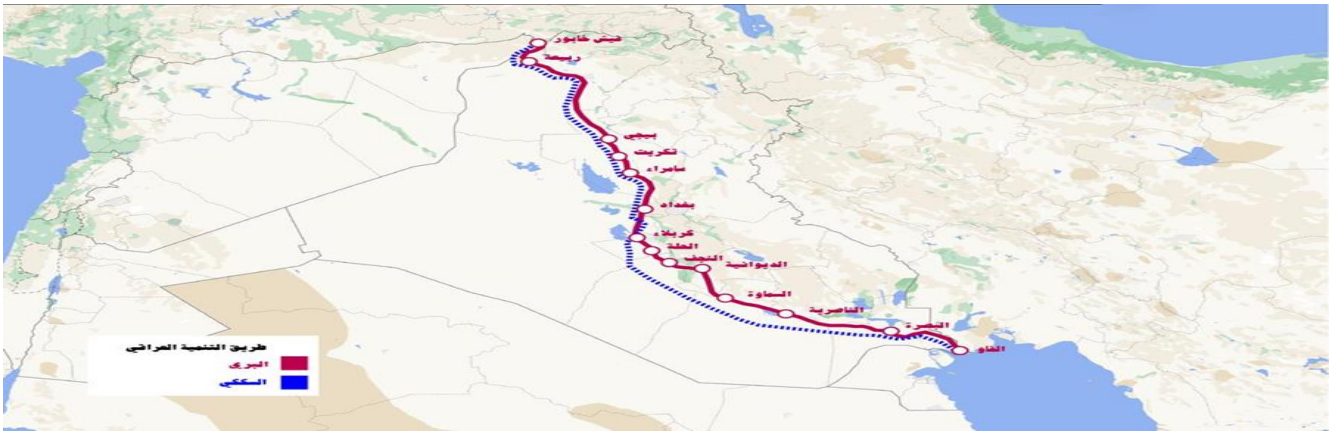
كما يرى درس .Dorosh et al [٢٨] أن الاستثمار في البنية التحتية للطرق له تأثيرا مباشرا في الإنتاج الزراعي في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى. فهذه التحسينات لا تقلل فقط من أوقات السفر، بل تزيد من الإنتاج الزراعي بشكل كبير، مما يؤثر إيجابًا من رفاهية سكان الريف عبر تحسين وصولهم إلى الأسواق والخدمات. ومع ذلك، تختلف هذه الآثار باختلاف الظروف المحلية والفئات المستفيدة. فمشاريع النقل الاستراتيجية، مثل الممرات عالية القيمة، رغم أهميتها للاقتصاد الوطني، قد لا تعود بفوائد مباشرة على سكان الريف ما لم يتم ربطها بشبكات طرق فرعية تسمح بالوصول إلى المناطق النائية. هذا يؤكد على أن التنمية المستدامة تتطلب تكاملًا بين الشبكات الرئيسة والفرعية لضمان توزيع الفوائد بشكل عادل وشامل.

ثالثاً: الدور التنموي والتجاري لطريق التنمية العراقي

١. نظرة عامة عن مشروع طريق التنمية العراقي:

مبادرة "طريق التنمية" التي أطلقها رئيس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني ليست جديدة. بل إن أصل هذه الفكرة يرجع إلى اتفاق بين الإمبراطور الألماني فيلهلم الثاني (١٨٥٩-١٩٤١) والسلطان العثماني عبد الحميد الثاني (١٨٤٢-١٩١٨) لإكمال مشروع سكة حديد البصرة - بغداد - برلين [29]. يحظى مشروع القناة الجافة الاهتمام الشديد، وهو مشروع درسته الحكومات العراقية السابقة على نحو متفاوت. إلا أن إنشاء ميناء الفاو الكبير، الذي تنفذه شركة دايو الكورية الجنوبية، منحه زخمًا إضافيًا. ويسعى العراق من خلاله إلى أن يصبح مركزًا إقليميًا للنقل، عبر بناء طريق التنمية لتقليص زمن نقل البضائع بين آسيا وأوروبا، مما يسرع حركة التجارة ويحسنها." [30].

المخطط (٣) طريق التنمية العراقي



تَرمي الحكومة العراقية من طرح مشروع "طريق التنمية" تحقيق أمرين أساسيين هما:

أ. **تهدف هذه المبادرة إلى تنويع الاقتصاد المحلي وتوفير فرص عمل جديدة لخفض البطالة**، لا سيما بين الشباب، بما يمنح الاقتصاد العراقي مصدر دخل إضافي ويقلل من اعتماده على النفط. ونظرًا لاعتماد ٩٣% من ميزانية الحكومة العراقية على عائدات النفط، فإن الإيرادات المتوقعة للمشروع، في حال تحققها، ستتجاوز ٤ مليارات دولار سنويًا، مما سيُولّد دخلًا إضافيًا غير نفطي. وإلى جانب المكاسب المالية المباشرة للمشروع، ترى الحكومة أنه وسيلة مجدية لتحقيق نمو اقتصادي شامل في المحافظات والمناطق التي يمر بها الطريق. فضلا عن إن تشجيع الهجرة من المدن وإنشاء مدن جديدة، سيُحفّز المشروع أيضًا القطاع الخاص ويُخفّض الطلب على الوظائف الحكومية من خلال خلق فرص عمل ومبادرات ثانوية.

ب. **تعزيز مكانة العراق الجيو اقتصادية** من خلال استغلال موقعه الاستراتيجي كجسر يربط بين الخليج وآسيا وأوروبا، لتحقيق منافع سياسية واقتصادية تُحسّن مكانته في

المنطقة. ولكونه يقوم على فكرة جني الأرباح من خلال الاستثمار في المنطقة، تكمن جاذبية المشروع في هذا المجال. وفي السنوات القادمة على الأقل، قد يُسهم مشروع "طريق التنمية" في تعزيز الديناميكية الاقتصادية الداخلية، التي يُعيقها استمرار السياسات الريعية والنشاط الطفيلي غير الفعال، على الرغم من أنه قد لا يُحدث الآثار الجيوسياسية والجيو اقتصادية الكبيرة التي تدّعيها الحكومة العراقية.

٢. أهمية طريق التنمية في العراق

يُعزز الاتفاق الأخير بين العراق وتركيا من مكانة العراق كبوابة تجارية مهمة، حيث سيتحول إلى مركز عبور رئيسي للسلع الأوروبية، بعد تركيا مباشرة. يهدف هذا المشروع إلى بناء طريق مزدوج يربط البصرة بتركيا عبر ممر بري وخط سكة حديد. وعليه، ستصل السفن إلى **ميناء الفاو الكبير** ثم تُشحن البضائع عبر **القناة الجافة** إلى تركيا وأوروبا. وفي الاتجاه المعاكس، سيتم نقل البضائع التركية والأوروبية إلى العراق لتُوزع منه إلى إيران، وسوريا، والأردن، ودول الخليج. يُكمّل مشروع القناة الجافة ميناء الفاو الكبير، المتوقع اكتمال مرحلته الأولى في عام 2028. فبدلاً من استغراق ١٥ يومًا لنقل البضائع من شنغهاي إلى ميناء جوادر الباكستاني، ثم إلى ميناء الفاو الكبير، ثم عبر القناة الجافة إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط في سوريا وتركيا، وأخيرًا إلى ميناء روتردام، سيُخفّض هذا المشروع مدة الرحلة البحرية للسفن التي تحمل بضائع تسافر بسرعة ١٥ ميلًا في الساعة من ميناء شنغهاي الصيني إلى ميناء روتردام ما يقارب ٣٣ يومًا بحريًا. وهذا يعني أن شحن البضائع عبر العراق سيُحقق وفورات كبيرة في التكاليف تتجاوز ٥٠٪[31] يُعدّ بناء ميناء ضخم وحديث كميناء الفاو الكبير ضرورةً استراتيجيةً للعراق، إذ سيعزز قدراته على الاستيراد والتصدير، وسيكون ركنًا أساسيًا في منظومة التنمية في البلاد، ونموّ مختلف أنواع المشاريع الإنتاجية. ويمكن أن يكون هذا الميناء بمنزلة قناة لتصدير البضائع العراقية إلى الخارج. في المقابل، يحتاج هذا الميناء المعاصر إلى بناء شبكة واسعة من خطوط النقل البري الحديثة التي تربط مرافقه. ويمكن أن تشمل هذه الخطوط طرقًا وجسورًا وأنفاقًا، أو شبكة سكك حديدية تجارية تتناسب مع حجم الميناء التشغيلي، وتتمتع بقدرات تصميمية قابلة للتوسع لضمان كفاءة مثالية لعمليات نقل البضائع. [٣٢].

يمثل مشروع طريق التنمية، الذي عُرف سابقًا باسم "القناة الجافة"، مبادرة استراتيجية طموحة تهدف إلى تحويل العراق إلى مركز إقليمي للنقل. يكتسب هذا المشروع زخمًا كبيرًا بفضل إنشاء ميناء الفاو الكبير والاتفاق مع تركيا على بناء طريق مزدوج يربط البصرة بتركيا. يهدف هذا الطريق إلى تقليص زمن نقل البضائع بين آسيا وأوروبا، مما يجعل العراق مركزًا رئيسيًا لعبور السلع الأوروبية، ليحتل المرتبة الثانية بعد تركيا، حيث ستصل السفن إلى ميناء

الفاو لتُنقل البضائع برًا إلى أوروبا، وفي المقابل، تُرسل المنتجات التركية والأوروبية إلى العراق لتُوزع منه إلى دول المنطقة. فضلا عن دوره التجاري، يقدم طريق التنمية ميزة تنافسية للشحنات الحساسة للوقت، مثل المنتجات الزراعية والأدوية، التي تكون فيها سرعة الوصول أهم من التكلفة. وهذا من شأنه أن يُدرّ عائدات مجزية للاقتصاد العراقي، شريطة أن يُثبت المشروع جدواه ويُضمن استقراره. كما يعزز هذا المسار من أهمية الممر الأوسط الذي يُعد بديلاً استراتيجيًا للممر الشمالي المتأثر بالحرب الروسية الأوكرانية، مما يجعله محط اهتمام صيني كبير. ويُعد ميناء الفاو الكبير بديلاً اقتصاديًا فاعلاً لنقل الغاز القطري إلى أوروبا عبر الأراضي العراقية، نظرًا لقصره وكفاءته مقارنة بالمسارات الأخرى

٣. **العقبات والتحديات التي تواجه طريق التنمية**

أ. توفر طرق الشحن الحالية لقناة السويس خدمةً مُبسّطةً ومعقولة التكلفة بين الموانئ الآسيوية والأوروبية باستعمال وسيلة نقل رئيسية واحدة. إلا أن النقل عبر العراق يستلزم التحول إلى النقل متعدد الوسائط، والذي يشمل شحن الحاويات براً وبحراً، سواءً بالشاحنات أم بالقطارات. وستصبح هذه الخدمة مكلفةً وغير تنافسية بسبب الزيادة الكبيرة في تكاليف النقل.[٣٠].

ب. من بين وسائل النقل العديدة، يُعدّ الشحن البحري الأقل تكلفة، يليه النقل بالسكك الحديدية والشاحنات. ونتيجةً لذلك، تُصبح خدمة النقل مكلفة وغير تنافسية عندما تتجاوز نسبة النقل البري الحد الاقتصادي المقبول. اذ ستؤدي عملية نقل حاوية من آسيا إلى أوروبا عبر الممرات البرية العراقية إلى الزيادة الكبيرة في نسبة النقل البري في حالة الانموذج العراقي، وقد تصل إلى ٤٥% من إجمالي مسار النقل. وينتج عن ذلك قائمة نقل أعلى من تكلفة شحن الحاوية نفسها عبر البحر، والتي قد تكون أعلى بنسبة ٣٥% من تكلفة شحن الحاوية نفسها مباشرةً إلى أوروبا عبر قناة السويس.

ت. هناك أعداد هائلة من الحاويات تشق طريقها من آسيا إلى أوروبا. على سبيل المثال، في عام ٢٠٢١، نقل الشحن البحري ٢.٢١ مليون حاوية نمطية مكافئة لعشرين قدمًا من الصين وحدها إلى أوروبا. ولضمان أقصى قدر من الكفاءة والانسيابية، يصعب نقل هذه الكميات الهائلة بأي وسيلة أخرى غير الشحن البحري.

ث. تنقل الصين سلعًا محددة تتطلب وصولًا سريعًا إلى أوروبا عبر القنوات البرية. ولا يتطلب نقل هذه البضائع برًا إلى أوروبا تحميلها بحرًا ثم تفريغها في العراق، مما يُطيل من مدة وصولها ويرفع التكلفة الإجمالية للنقل[٣٢].

ج. هناك مشروع (إسرائيلي) ينافس قناة السويس (قناة بن غوريون)، وهو طريق بحري مكمل للطريق البري (الهندي). هذا المشروع مشابه لمبادرة الحزام والطريق، ولكن بنهج إقليمي. يمكن أن يجذب جزءًا من التجارة بين الشرق والغرب، مما يؤثر على مسار تنمية العراق، بسبب وجود مسارين منفصلين للقناة وعدم وجود مناطق انتظار للسفن، كما هو الحال مع قناة السويس (الخطة ٣). سبق لإسرائيل أن طورت وأعلنت عن خطط لهذه القناة، وأكملت خطط الحفر الخاصة بها بمسارين متوازيين، عرض كل منهما ٢٠٠ متر وعمق ٥٠ مترًا. يبلغ طول القناة ٢٦٠ كم، وتبلغ تكلفة القناة ذهابًا وإيابًا ١٦ مليار دولار بمعدل فائدة (١٪). وقد تعهدت المصارف الأمريكية بتمويلها. يبلغ إيراداتها السنوية حوالي (٦) مليارات دولار سنويًا. تُشغّل القناة ٣٠ ألف إسرائيلي، وستُبنى على ضفافها منتجعات سياحية ومساكن وخدمات، فضلا عن مناطق حرة تُستعمل للتهرب الضريبي. وعليه، تبلغ إيرادات قناة السويس ما يقارب (١٠) مليارات دولار سنويًا، ما يعني أن مصر ستبقى لديها (٤) مليارات دولار. وبذلك، سيكون لدى إسرائيل شريانٌ يربط بين البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط، وستكون قد بنت القناة بقروض أمريكية بفوائد منخفضة، محققةً عوائد كبيرة.. ومن المناسب الاشارة إلى أنه عام ٢٠٢٢ عبرت قناة السويس ما يقارب (٢٢) ألف سفينة، وهو ما يمثل (١٢%) من التجارة العالمية، و(٥%) من اجمالي صادرات النفط، و(١٠%) من المنتجات النفطية، و(٨%) من الغاز الطبيعي.

المخطط (٣) موقع قناة بن غوريون

ح. فيما يتعلق بالجدوى، طُرحت تساؤلات حول إذا ما كان هذا الطريق قادرًا على منافسة أو حتى استبدال الطرق التقليدية الحالية للتجارة الدولية، وخاصة قناة السويس، التي تعبرها

اغلب سفن الشحن بين آسيا وأوروبا. ويعترف ناصر الأسدي، أحد أشد المؤيدين للمشروع، وهو مستشار رئيس الوزراء المسؤول عن الإشراف على المشروع، بأن المشروع يفتقر إلى سعة قناة السويس، التي تبلغ ما يقارب ٨٨ مليون حاوية سنويًا (مقابل ٣.٥ مليون حاوية عبر الطريق المقترح). لذلك، تشير دراسة الجدوى إلى أن المشروع يهدف إلى استكمال القناة، لا سيما عند النظرالى الزيادة المحتملة في التجارة الدولية المقدرة بنسبة ١٠-١٥% بين آسيا وأوروبا، والتي ستؤثر في قناة السويس.

خ. ارتفاعُ أسعار التأمين بسبب مرور البضائع في منطقة تعاني من المشكلات الأمنية وعدم الاستقرار.

د. قد يكون تحقيق مسار النمو صعبًا بسبب عدد من العقبات، أبرزها الفساد السياسي والمالي المتفشي في العراق. وهذا يُثير تساؤلات حول الهدف الأساس لأي مشروع باهظ التكلفة، وإمكانية استعماله كمصدر تمويل لقطاع الشركات الطفيلي في البلاد، والسياسيين، وبعض الأحزاب النافذة.

الخاتمة

في خضم التحولات الجيوسياسية والاقتصادية التي تشهدها منطقة غرب آسيا، تبرز الممرات التجارية الجديدة كأداة لإعادة تشكيل موازين القوى، حيث تتجلى ملامح مشروع معقد تتداخل فيه المصالح الاقتصادية مع الأهداف الاستراتيجية. يتضح أن الأرباح ليست موزعة بالتساوي، بل إن بعض الأطراف تضمن مكاسبها في هذا السباق التجاري في حين يظل مستقبل أرباح أطراف أخرى معلقاً. من ناحية، تبدو **الأرباح الجيواستراتيجية للولايات المتحدة** مضمونة ومؤكدة في هذا الممر. فبصفتها المحرك الرئيسي لهذه المبادرة، تحقق واشنطن هدفًا استراتيجيًا يتمثل بتعزيز نفوذها في المنطقة، وربط حلفائها بشبكة اقتصادية تخدم مصالحها الطويلة المدى، وتُقَلِّص من هيمنة المسارات التجارية التي تسيطر عليها قوى منافسة. لا يقتصر دورها على كونه اقتصادياً بحتاً، بل يمتد ليشمل تثبيت أقدامها كشريك أمني واقتصادي لا غنى عنه في المنطقة، وهو ما يعود عليها بفوائد سياسية وعسكرية تتجاوز أي مكاسب تجارية مباشرة. على الجانب الآخر، تضمن **إسرائيل** لنفسها **أرباحاً اقتصادية هائلة** بغض النظر عن أي معوقات، كونها لا تتحمل أي تكاليف لمد الطرق أو السكك الحديدية. والأهم من ذلك، فإن هذا الممر يحقق لإسرائيل إنجازاً غير مسبوق لم تحققه منذ عام ١٩٤٨، وهو **ربط الاقتصادات الخليجية وغرب آسيا باقتصادها**، مما يفتح لها آفاقاً جديدة من التعاون الاقتصادي والتكامل الذي طالما سعت

إليه. هذا الانفتاح الاقتصادي ليس مجرد منفعة تجارية، بل هو بمنزلة تطبيع اقتصادي يُعَزِّز من مكانتها الإقليمية ويمنحها دوراً محورياً في التجارة بين آسيا وأوروبا.

في المقابل، تبدو **أرباح الهند والإمارات والسعودية** غير مضمونة. فبينما تتحمل هذه الدول أعباءً استثمارية هائلة في بناء البنى التحتية، فإنها تواجه مخاطر عديدة منها التحديات الأمنية والسياسية، فضلاً عن المنافسة المحتملة من مسارات تجارية أخرى. إن استثماراتها الضخمة قد لا تُعوضها الأرباح التجارية في ظل هذه المتغيرات، مما يجعل عوائدها غير مؤكدة مقارنة بالمكاسب المؤكدة لأطراف أخرى. أما في ما يتعلق بالمستقبل، فإنه من المتوقع أن يتم **تحت الضغط الأمريكي** إحداث **ربط سككي مع دول أخرى** من مثل الكويت والعراق، بهدف توسيع نطاق هذا الممر ليشمل مناطق جديدة ودمج اقتصادات إضافية في الشبكة. هذا التوسع المحتمل سيعزز من هيمنة المسار، لكنه سيزيد أيضاً من تعقيداته ومخاطره، مما يفرض على الدول المشاركة ضرورة تقييم مصالحها بعناية فائقة في ظل هذه الديناميكيات المعقدة.

References

1. Sang-Won Lim, Kamonchanok Suthiwartnarueput, Ahmad Abareshi, Paul Tae-Woo Lee, Yann Duval, (2017) "Key factors in developing transit trade corridors in Northeast Asia", Journal of Korea Trade, Vol. 21 Issue: 3, pp.191-207, https://doi.org/10.1108/JKT-05-2017-0046.
2. Bhatt, Y., & Roychoudhury, J. (2023). India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC) Instant insight. In KAPSARC (KS--2023-II11). Retrieved March 17, 2025, from https://www.kapsarc.org/wp-content/uploads/2023/10/KS-2023-II11-India-Middle-EastEurope-Economic-Corridor-IMEC-Bridging-Economic-and-DigitalAspirations.pdf
3. Suri, N., Ghosh, N., Taneja, K., Patil, S., & Mookherjee, P. (2024). India-Middle East-Europe Economic Corridor: Towards a new discourse in global connectivity. In ORF. https://www.orfonline.org/ research/india-middle-east-europe-economic-corridor-towards-anew-discourse-in-global-connectivity.

4. Sareen, J. S. (2025, March 4). India-Middle East-Europe Economic Corridor: Powering energy transition through electricity interconnection. India Foundation. Retrieved April 9, 2025, from https:// indiafoundation.in/articles-and-commentaries/india-middle-easteurope-economic-corridor-powering-energy-transition-throughelectricity-interconnection/
5. Ministry of External Affairs. (2023, September 9). Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII) & India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC). Retrieved March 12, 2025, from https:// www.mea.gov.in/press-releases.htm?dtl%2F37091%2FPartnership_ for_Global_Infrastructure_and_Investment_PGII__IndiaMiddle_ EastEurope_Economic_Corridor_IMEC=
6. Ministry of Commerce & Industry. (2023, March 31). Foreign Trade Policy 2023 announced. PIB Delhi. Retrieved March 22, 2025, from https://pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=1912572
7. Bora, A., Kumar, A., & Vijay Bhosale, D. D. (2025). The India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC): Strategic Opportunities and Challenges. *Global Geopolitical Power Shifts: The Role of India, Pakistan and China*.
8. IMF ,the direction of trade statistics ,exports and imports by areas and countries 2023 .https//:cut.us/cBh2c.
9. International chamber of shipping ,shipping and word trade :word seaborne trade Accessed 16 sep.2023 https//:cut.us/CidJK
10. Fazli, A. A. (2024). India, Middle East and Europe Economic Corridor; opportunities and challenges. Integrated Journal for

Research in Arts and Humanities, 4(6), 168–175. https://doi.org/10.55544/ijrah.4.6.15

11. Ghanem Dalia and Sánchez-Cacicedo Amaia (2024). What the EU needs to know to bring IMEC to life. Brief 10, European Union Institution for Security Studies. June 2024. https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Brief_2024-10_IMEC.pdf

12. Rahman Rakin (2023). Turkey moves against India-Middle East corridor. Port Technology International. September 25, 2023. https://www.porttechnology.org/news/turkey-moves-against-india-middle-east-corridor.

13. Pandya Dyuti (2024). IMEC: The Road That Should Not Be Taken. European Center for International Political Economy. March 2024. https://ecipe.org/blog/imec-the-road-that-should-not-be-taken/

14. Baabood Abdullah (2024). The Geopolitics of Economic Development in the Middle East. Carnegie Middle East Center. February 14, 2024. https://carnegieendowment.org/research/2024/02/the-geopolitics-of-economic-development-in-the-middle-east?lang=en

15. Anderson, J.E.; Van Wincoop, E. Trade costs. J. Econ. Lit. 2004, 42, 691–751.

16. Campbell, M.M.; Hauptfleisch, A.C. The impact of the Maputo development corridor on wealth creation within the region it serves. J. Civ. Eng. Archit. 2012, 6, 1184

17. Nanhthavong, V.; Epprecht, M.; Hett, C.; Zaehringer, J.G.; Messerli, P. Poverty trends in villages affected by land-based investments in rural Laos. Appl. Geogr. 2020, 124, 102298

18. Duranton, G.; Puga, D. Micro-foundations of Urban Agglomeration Economies. In *Handbook of Regional and Urban Economics*; Henderson, J.V., Thisse, J.-F., Eds.; Elsevier: Amsterdam, The Netherlands, 2004; Volume 4, pp. 2063–2117

19. Berechman, J.; Ozmen, D.; Ozbay, K. Empirical Analysis of Transportation Investment and Economic Development at State, County and Municipality Levels. *Transportation* **2006**, *33*, 537–551

20. Asian Development Bank. *Bangladesh Quarterly Economic Update (December 2007) 2007*; Asian Development Bank Bangladesh Resident Mission: Dhaka, Bangladesh, 2007.

21. Foster, V.; Briceño-Garmendia, C.M. *Africa's Infrastructure: A Time for Transformation*; The World Bank: Washington, DC, USA, 2009; ISBN 978-0-8213-8041-3

22. Stone, S.; Strutt, A. *Transport Infrastructure and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion*; ADBI Working Paper No. 130; Asian Development Bank Institute: Tokyo, Japan, 2009

23. Asian Development Bank; Department for International Development; Japan International Cooperation Agency; World Bank. *The WEB of Transport Corridors in South Asia*; World Bank: Washington, DC, USA, 2018; ISBN 978-1-4648-1216-3

24. Asian Institute of Transport Development. *Socio-Economic Impact of National Highway on Rural Population*; Asian Institute of Transport Development: New Delhi, India, 2011

25. Blankespoor, B.; Emran, M.S.; Shilpi, F.; Xu, L. *Transport Costs, Comparative Advantage, and Agricultural Development:*

Evidence from Jamuna Bridge in Bangladesh; Policy Research Working Paper 8509; Development Research Group, World Bank: Washington, DC, USA, 2018

26. mamo, S.W. Transport Costs and Smallholder Cropping Choices: An Application to Siaya District, Kenya. *Am. J. Agric. Econ.* **1998**, *80*, 116–123

27. Dorosh, P.; Wang, H.G.; You, L.; Schmidt, E. Road connectivity, population, and crop production in Sub-Saharan Africa. *Agric. Econ.* **2012**, *43*, 89–103

٢٨. يوسف حسين يوسف عمر، موقف بريطانيا من سكة حديد بغداد ١٨٩٨-٢٠١٤، المجلة الاردنية للتاريخ والاثار، المجّلد٦، العدد 4، ٢٠١٢، ص ١٧٨.

٢٩. لؤي بحري، سكة حديد بغداد، شركة الطبع والنشر الاهلية، بغداد، ١٩٥٧، ص٦

٣٠. عبدعلي كاظم المعموري وآخرون (٢٠٢٣)، الحواف الحادة في جيوبولتيك العراق، مركز دالة لتحليل السياسات والاستشارات، ط١ تشرين الثاني .

٣١. رحاب الزيادي، خطوات تنموية: تحديات مشروع طريق التنمية بين العراق وتركيا، المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية، ٢٠٢٣.

٣٢. احمد صالح عبد الجواد بريك، مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، مجلة المجمع العلمي المصري، المجلد (١٠٠)، العدد (١٠٠)، القاهرة، ٢٠٢٥، جدول ٣ ص ٢٧.