تقرير

خليل حرب
Khalilharb66@gmail.com

مشهد الحركة الاقتصادية قد يتغيّر.. في غياب لبنان؟ طريق حرير إقليمي مركزه العراق

يمكن القول ان انطلاقة رسمية بدأت لمشروع "طريق التنمية" العراقي، المشابه وان بنموذج مصغر لطريق الحرير الصيني، وذلك لربط التجارة الاقليمية، واسواق الشرق بالغرب، والخليج باوروبا وساحل شرق المتوسط، حيث تستهل مرحلته الاولى بتشغيل ميناء الفاو الكبير، في اقصى الجنوب العراقي، في العام 2025

صورة متخيلة لمشروع الفاو الكبير في البصرة.

يأمل العراقيون، والدول المتحمسة للمشروع العملاق البالغ كلفته الاولية 17 مليار دولار، ان يكون ركيزة للحركة الاقتصادية في المنطقة برمتها، ويكون العراق من خلاله بوابة عبور واستقبال ونقل للعمليات التجارية للبضائع الاتية من الشرق الاسيوي ومن الخليج، في اتجاه تركيا واسواق اوروبا الاوسع بما يشمل ما لا يقل عن 25 دولة.

الخليجيون يقولون انهم يعتزمون الاستثمار في المشروع، لأنه يشرع الابواب امام حركة البضائع، منهم واليهم، ويختصر مسافات العبور البحرية، والاتراك يقولون انهم شركاء رئيسيون في المشروع، بينما يقول السوريون الذين يأملون ان يتضمن المشروع توسعا في اتجاههم، وخصوصا نحو ميناء اللاذقية على البحر المتوسط، ادراكا منهم لحيوية الطريق ومزاياه التنموية والاقتصادية، انهم يراهنون على استكمال مشروع السكك الحديدية الثلاثية بين العراق وايران وسوريا.

استضافت بغداد في 27 ايار 2023، مؤتمرا لوزراء النقل في دول الجوار ومجلس التعاون الخليجي، للبحث في مشروع التنمية الاستراتيجي الذي سبق ان وصف بانه طريق الحرير العراقي، والذي يربط مدينة البصرة العراقية على الخليج، بالاراضي التركية، وذلك في غياب لبناني لافت للنظر.

من البديهي، ان مشروعا عملاقا كهذا، يتطلب تناغما اقليميا وتهدئات لا بد ستنعكس في الحراك السياسي الاقليمي، وهو بالتأكيد يستفيد من لحظة المصالحات التي توجتها السعودية وايران، وبالانفتاح العربي الواسع على سوريا بعد سنوات العزلة الطويلة، وبانخراط تركيا في جهود روسية - ايرانية لتحقيق انفراج مع دمشق، بما يحمل امالا بحلول التهدئة على جبهات الاقتتال السوري والتشظي.

في هذا الاطار، قال رئيس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني وهو يفتتح اعمال المؤتمر في بغداد، ان وجود ممثلي هذه الدول في العاصمة العراقية هو جزء من الحلول التي يراهن عليها العراق، بعد عقود واجهت فيها المنطقة عقبات متعددة الجذور تمددت لمشكلات عدة. ولهذا، بحسب ما يقول السوداني، فان "طريق التنمية شريان اقتصادي وفرصة واعدة لالتقاء

المصالح والتاريخ والثقافات". في كل الاحوال، انعقد المؤتمر بمشاركة وزراء النقل او مَن يمثلهم من السعودية وايران وتركيا والاردن وسوريا والامارات والكويت وقطر وسلطنة عمان، بالاضافة عن ممثلين عن الاتحاد الاوروبي والبنك الدولي، حيث ذكر البيان الختامي

> **كلفة المشروع 17 مليار دولار من الفاو جنوبا الى تركيا شمالا**

من اجتماع بغداد.

مشاريع عملاقة

بالاضافة الى مشروع طريق التنمية، يعمل العراقيون والايرانيون بشكل متسارع على مشروع سكك الحديد شلمجه - البصرة المتوقع استكماله خلال عام ونصف عام، بكلفة تقديرية تبلغ نحو 10 مليارات دولار. وتكمن اهمية المشروع انه سيكون حلقة من الحلقات المكملة لطريق الحرير الصيني الممتد في احد تصوراته من الصين الى باكستان ثم ايران، وصولا الى العراق، وسوريا لاحقا.

هناك ايضا مشروع خطوط البصرة - العقبة بين العراق والاردن والذي يتضمن انبوب النفط من حقل الرميلة، لمسافة 1700 كيلومتر، لتغطية احتياجات الاردن من النفط والتي تقدر بـ150 الف برميل يوميا، فيما سيتم نقل الكميات المتبقية من العقبة بالبواخر الى مصر وقسم آخر لدول لديها عقود مع العراق.

ان "الوفود المشاركة ناقشت عملية الشروع في الخطوات التنفيذية وتحويل التفاهمات بين قادة وزعماء الدول الى خارطة طريق تشهد البدء بالمشاريع التنموية المتعلقة بطريق التنمية". وتكشف تفاصيل المشروع المتوافرة حتى الان، عن خطط طموحة وواسعة، حيث في اطار كلفته التي تصل الى 17 مليار دولار، فان نسبة الانجاز حتى الان وصلت الى 40% من نقطة انطلاقه من ميناء الفاو الكبير، وهو بحسب آمال العراقيين ليس مجرد طريق ترانزيت، لكنه ايضا سينعش القطاعات التجارية والاقتصادية، ويوفر نحو 100 الف فرصة عمل، في بلد يعتقد ان نسبة البطالة فيه تصل الى نحو 30%.

تاليا، فان طريق التنمية سيكون خطا بريا وسكك حديدية مثابة شريان اقتصادي حيوي، حيث ستعبره، الى جانب القطار السريع، الاف الشاحنات القادمة من 25 دولة اوروبية في اتجاه الخليج، والسلع التي تأتي من الصين ومن الهند ومن اميركا، والتي تفرغ حمولتها في موانئ الخليج ثم تنقل بالشاحنات الى ميناء الفاو، ثم تنتقل من خلال العراق نحو تركيا واوروبا.

من المقرر ان يمر الطريق التجارية بمحافظات البصرة ثم ذي قار والقادسية وواسط، ثم في اتجاه العاصمة بغداد، ومنها الى صلاح الدين وكركوك ونينوى وصولا إلى المثلث العراقي التركي السوري من جهة منطقة فيشخابور، ويؤمل استكماله في العام 2028. ومن اموال الـ17 مليار المقدرة للمشروع، هناك نحو 10 مليارات مخصصة لانشاء شبكة السكك الحديدية بالكامل بطول يتجاوز 1200 كيلومتر، من الفاو جنوبا الى فيشخابور شمالا، و6,5 مليارات يخصص للطريق البرية، وهي بالمسافة نفسها تقريبا.

يبلغ الوقت المتوقع لقطع هذه المسافة بين 12 و16 ساعة. والمهم هنا، انه يساهم في تخفيض زمن الرحلة البحرية من 33 الى 15 يوما في خلال نقل البضائع بين اسيا واوروبا. وسيكون في وسع طريق التنمية نقل ما بين 5 و6 ملايين حاوية سنويا. الا انه بحسب الخبراء، فان الاكثر اهمية ايضا، بالاضافة الى تنويع مداخيل العراق، ان المشروع يعزز قدرات الصادرات في قطاع ◄

رئيس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني يلقي كلمته امام المؤتمر في بغداد.

الغاز الذي تشتد الحاجة اليه خارجيا، علما ان العراق لا يستفيد منه حتى الان بشكل كاف، ويعتمد على صادرات النفط ومشتقاته فقط.

كما سيتطلب المشروع اقامة بنى تحتية سياحية مثل المطاعم والفنادق والمقاهي ومحطات لمواقف السيارات،

> **في امكان الدول الاقليمية الارتباط بالخط**

من البيان الختامي

- الشروع في الخطوات التنفيذية وتحويل التفاهمات بين قادة وزعماء الدول الى خارطة طريق تشهد البدء بالمشاريع التنموية المتعلقة بطريق التنمية.

- بحث في اهمية المشروع لدول المنطقة والشراكات الاقليمية وسبل توطيدها والوصول إلى التكامل الاقتصادي بين الدول المشاركة وتأسيس منصات تنموية اقتصادية تعزز من قدرة شعوب المنطقة على مواجهة التحديات الاقتصادية.

- شهد المؤتمر استعراضا شاملا لطرق الوسائط المتعددة التي يتضمنها المشروع والامكانات التي يقدمها في الترابط الاقليمي، بالاضافة الى البنى التحتية التي تنوع قطاعات النقل والصناعة والزراعة والطاقة المتجددة، وما سيتاح من استثمارات في المطارات والقطارات السريعة والطرق البرية.

- المؤتمر استعرض المسار الذي يبدأ من ميناء الفاو وتكامله مع موانئ المنطقة، وصولا الى الحدود التركية.

- المؤتمر انتهى الى تشكيل لجان فنية لوضع التصور الكامل عن طبيعة وحجم مشاركة الدول الشقيقة والصديقة في هذا المشروع الحيوي الاستراتيجي.

◄ بالاضافة الى مصانع ومعامل ومخازن ومشاريع استثمارية على جانبيه. ويوصف المشروع بانه الاكبر في العراق منذ 4 عقود، ويربط 10 محافظات عراقية، في حين تقدر الحكومة العراقية انها ستحقق ايرادات سنوية تبلغ 6 مليارات دولار من المشروع. الى جانب ذلك، يقول السوداني انه سيتم انشاء مدينة صناعية ذكية ستحاكي التطور التكنولوجي الحالي والمتوقع للسنوات الـ50 المقبلة، اذ سيتم توطين صناعات متعددة فيها باستثمار الموارد المحلية او المستوردة من اجل سد الحاجة المحلية.

في النطاق الاوسع للمشروع، ان الخبراء يقولون انه سيكون في امكان دول الجوار مد طرقات ملحقة من اراضيها باتجاه طريق التنمية العراقي مما يوفر ارضية ملائمة لعقد شراكات اقتصادية واسعة.

ومن المعلوم ان فكرة المشروع كانت تطرح منذ سنوات عدة، وكان يتم تناولها على اساس انها ستربط من خلال السكك الحديدية بين البصرة وخصوصا مشروع الفاو الكبير، بالحدود السورية ومنها الى البحر المتوسط، ليكون العراق معبرا لنقل البضائع من الشرق نحو اوروبا والغرب من خلال سوريا والبحر المتوسط. وسبق للمسؤول في شركة الموانئ العراقية حسنين عبد الرزاق ان قال "وقعنا عقودا مع تركيا وسوريا"، وان الربط السككي مع البلدين هو البداية الفعلية للمشروع، وسيمر الطريق عبر الديوانية والنجف وكربلاء وبغداد والموصل ثم الى تركيا والى ميناء مرسين واوروبا عبر اسطنبول. بينما يقول خبراء ان المشروع قد يكون بديلا من قناة السويس في حال نقل البضائع من اللاذقية واليها.

لهذا، بالنسبة الى المراقبين، فان غياب كل من مصر ولبنان عن لقاء بغداد لافت، خصوصا ان لهذا المشروع ابعاده الجيوسياسية والاقتصادية الكبرى.