



SUMERIA

Sumer Foundation for International Affairs

طريق التنمية: طموحات عراقية وعقبات مختلفة

بغداد – 2023

مؤسسة سومر للشؤون الدولية



SUMERIA

Sumer Foundation for International Affairs

مؤسسة سومر للشؤون الدولية

اقامت مؤسسة سومر للشؤون الدولية جلسة حوارية عن عنوانها: - طريق التنمية: طموحات عراقية وعقبات مختلفة، وذلك في يوم السبت الموافق 3 حزيران 2023 في مقر المؤسسة الكائن في بغداد - الجادرية. وقد استضافت المؤسسة الأستاذ الدكتور عبد الرحمن المشهداني استاذ العلاقات الاقتصادية الدولية في الجامعة العراقية. كما استضافت المؤسسة عدداً من الأكاديميين والباحثين والمختصين، وقد جرى خلال الندوة طرح المناقشات والأهتمامات والتساؤلات حول أهمية هذا الموضوع ومستقبل المنافع الاقتصادية والاجتماعية التي يمكن ان يحصل عليها العراق من ذلك المشروع.

طريق التنمية: طموحات عراقية وعقبات مختلفة

مؤسسة سومر للشؤون الدولية

العراق - بغداد

2023



SUMERIA

Sumer Foundation for International Affairs

مؤسسة سومر للشؤون الدولية

المخلص

ان العراق يقع بعيدا عن خطوط النقل لمبادرة الحزام والطريق الصينية المتجهة الى اوربا ، ولكن ذلك لايعني عدم إمكانية تعديل هذه الخرائط التي تعدل وفقا للمصالح الصينية، وان مذكرات التفاهم التي عقدت بين حكومتي العبادي وعبد المهدي تضمنت اشارات الى مبادرات الحزام والطريق ولكنها لم تنص على ان خطوط النقل للمبادرة ستمر عبر العراق بل انها نصت على إمكانية التعاون بين البلدين في مجالات مختلفة منها النفط والغاز وتطوير البنية التحتية بقروض تقدمها مؤسسة سينوشور لقاء فائدة محددة وبشرط ان تنفذ المشاريع في العراق الشركات الصينية.

ان مخططات ميناء الفاو الكبير تشير الى ان العراق سيكون حلقة الوصل ما بين الشرق والغرب عبر ميناء الفاو الذي يقع على نهاية الخليج العربي فالقناة الجافة التي ستربط والموانئ التركية والسورية على البحر الابيض المتوسط. نجاح تنفيذ طريق التنمية يمكن ان يجعل من العراق مركزا مهما ورئيس في تحول خطوط نقل مبادرة الحزام والطريق فعليا الى ميناء الفاو الكبير نتيجة تقصير الزمن والمسافة بين الشرق والغرب وهو مادفع الصين الى التحرك لتكون احد الاطراف الفاعلة لتنفيذ المشروع. وان المشروع الميناء وطريق التنمية يمكن ان يحقق إيرادات قد تزيد عن اربعة مليارات سنويا ويخلق فرص عمل قد تزيد عن 100 الف فرصة عمل في مع انتهاء المرحلة الاولى.

توطئة

اطلقت الحكومة العراقية برئاسة السيد رئيس الوزراء يوم السبت 2023/5/27 مشروعاً رائداً اسمته **(طريق التنمية)** في خطة طموحة لتطوير بنية العراق التحتية لقطاع النقل سواء كان النقل السككي ام النقل البري ليصبح العراق مركزاً اقليمياً يربط بين دول الشرق والغرب عبر وادي الرافدين.

الهدف الاساسي من المشروع ليس التنمية فقط بل ان تكون التنمية والاقتصاد اساساً للتعاون الاقليمي والدولي وبما يحقق الاستقرار السياسي والامن والاقتصادي لدول المنطقة ككل عبر ايجاد بيئة مستقرة دائمة التنمية معززة بالمصالح المشتركة لتخلق سلاماً مستداماً مبني على الشراكة الاقتصادية. ولكن فكرة



SUMERIA

Sumer Foundation for International Affairs

مؤسسة سومر للشؤون الدولية

السلام المستدام قد تبدو صعبة المنال لدول مثل دول الشرق الاوسط التي لم تشهد استقرار سياسيا او امنيا طيلة المائة عام الماضية، فضلا عن ذلك فانها تواجه تحديات قد تدفع بها للصراع مثل تحديات المياه والمناخ والامن والاقتصاد والفقر والبطالة ، ولكن قد لا يكون تحقيق هدف السلام مستحيلا اذ ان مواجهة تلك التحديات لايمكن لدولة ما لوحدها مواجهتها بل ان التعاون وخاصة في المجال الاقتصادي قد يكون هو العامل المشترك الذي يجمع كل الفرقاء، وبالتالي فان اطلاق مثل هذه المبادرة التي جمعت عشرة دول من دول الجوار قد الخطوة الاولى التي تربط مصالح هذه البلدان لتحقيق تنمية اقتصادية حقيقية عبر تنفيذ المشاريع المشتركة.

اولا: المدخل التاريخي لطريق التنمية

ن مشروع طريق التنمية لم يكن مشروعاً جديداً بل هو امتداد الى مشاريع سابقة قديمة اولها خط سكة حديد برلين – بصرة ، ففي عام 1889 تم طرح فكرة مشروع سكة حديد برلين – بغداد- بصرة في اشارة لتعزيز المنافع الاستراتيجية بين تركيا العثمانية والامبراطورية الالمانية ، وقد

”خط الالمان لمد سكة حديد طولها الف وستمانه كيلو متر تربط اسطنبول ببغداد ومنها الى البصرة على شط العرب ، وهو مايعني ربط الشرق الاوسط بالقارة الاوربية وبالتالي وصول الالمان الى بغداد والخليج العربي ومن ثم الوصول الى الهند“.

لقد كان هذا المشروع يمثل فرصة للامبراطورية العثمانية للحاق بركب الدول الصناعية، اذ انها كانت تشكو من تخلف كبير في قطاع النقل وتحديدًا نقل البضائع والقوات العسكرية من شرق الامبراطورية الى ارجاء اخرى منها، والذي كان يتطلب اشهرا عديدة، وقد انطلقت اعمال المشروع الذي سمي في حينها قطار الشرق السريع في عام 1903 واستغرق بناؤه 37 عاما. وكان الهدف الاساسي من المشروع فضلا عن الجانب الاقتصادي تدمير صلات بريطانيا وفرنسا مع مستعمراتها في الهند والسويس عن طريق خلق خط موصلات بري موازي لقناة السويس واقل كلفة منها.

حديثاً ومنذ ثمانينات القرن الماضي تم طرح المشروع ليربط بين ام قصر في البصرة والحدود التركية عبر محافظة نينوى واستكمالاً للشبكة الطرق الرابطة بين البصرة والاردن وسوريا.



SUMERIA

Sumer Foundation for International Affairs

مؤسسة سومر للشؤون الدولية

ثانيا: مدى توافق او تعارض هذا المشروع مع مبادرة الحزام والطريق الصينية

ان الاطلاع على مخططات ومسارات مبادرة الحزام والطريق التي اطلقتها الصين في عام 2013 واستمرت في تعديلها نجد ان خطوط نقل المبادرة تنطلق في اتجاهات عديدة لتربط قارات العالم المختلفة الا انها لا تمر عبر العراق، فالخط الذي ينطلق من الصين باتجاه اوربا يتفرع عند بحيرة بلكاش في كازخستان الى خطين الاول يتجه الى موسكو ومنه الى فلندا - برلين - امستردام ومنه يتفرع الى فرعين الاول يتجه الى لندن والثاني الى مدينة مدريد في اسبانيا.

خطوط نقل مبادرة الحزام والطريق الصينية لا تمر بالعراق

اما الخط الثاني فيتجه من بحيرة بلكاش الى مدينة سمرقند - طقشند - عشق اباد في تركمانستان - ثم طهران بالقرب من بحر قزوين ومنه يقترب من الحدود الشمالية للعراق متجها الى تركيا ليمر بانقرة- اسطنبول- صوفيا- رومانيا- سلوفاكيا- برلين ليرتبط مرة اخرى بالخط الاول ليكمل اتجاهه اسبانيا.

اما الخط الثالث فيمر في مدينة كاشي في الصين ليتجه الى باكستان الى ميناء جوادر ويكمل خط النقل البحري الى جيبوتي والى كينيا ومنها يعود الى الهند ثم سريلانكا فسنگافورة ليصل في نهايته الى اندونيسيا.

وقد دونت ملاحظة على الخريطة ((ان هذا المخطط يحتوي على مسارات مبادرة الحزام والطريق سواء التي تم انشاؤها او الجاري انشاؤها او المعلنة، حتى تاريخ نشر هذا التقرير في عام 2019 مع ملاحظة ان هذه المسارات تخضع للتعديل من حين لآخر من الجانب الصيني وفقا للمستجدات)).

ان العراق يقع بعيدا عن خطوط النقل الصينية المتجهة الى اوربا ، ولكن ذلك لايعني عدم إمكانية تعديل هذه الخرائط التي تعدل وفقا للمصالح الصينية.

اما ما يتم الحديث عنه من توقيع العراق اتفاقية او مذكرة تفاهم مع الحكومة الصينية لان يكون العراق جزءاً من مبادرة الحزام والطريق فقد كانت اشارات فقط وكالاتي:

1- وقع العراق مذكرة تفاهم مع الحكومة الصينية في 2015/12/22 زمن حكومة السيد العبادي تضمنت ((رغبة البلدين التعاون بشأن بناء "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" و" طريق الحرير البري للقرن الحادي والعشرين" . (يشار لها فيما بعد بـ " الحزام والطريق") ويأمل الجانبان في المادة الاولى من مذكرة التفاهم " في تطوير وتعزيز الترابط والتواصل الاقليمي فيما بين مختلف



SUMERIA

Sumer Foundation for International Affairs

مؤسسة سومر للشؤون الدولية

البلدان الواقعة على طول خط " الحزام والطريق" وتدعيم التعاون في مجالات المواصلات والاقتصاد والتجارة والسياحة والاستثمار وغيرها وتكريس السلام والتنمية في المنطقة"
2- بتاريخ 2018/5/11 وقعت حكومة السيد عادل عبد المهدي (وزارة المالية) مع الحكومة الصينية (شركة تأمين الائتمان والصادرات الصينية) اتفاقية " تأمين ائتمان الصادرات – اتفاقية التعاون" والتي تضمنت في ديباجية الاتفاقية ((لغرض تسهيل تمويل المشاريع في العراق بموجب مبادرات الحزام والطريق وتنفيذ التعاون على تأمين ائتمان الصادرات استنادا الى تجارة النفط بين العراق وجمهورية الصين الشعبية (شركة تأمين الائتمان والصادرات الصينية) ووافق الطرفين المذكورين على الدخول في هذه الاتفاقية)).

أ- نصت المبادئ الاساسية للاتفاقية التي وردت في المادة 1-2 على ((تهدف هذه الاتفاقية الى تحديد اسس التعاون المستقبلي بين الاطراف من اجل الوصول في نهاية المطاف الى اتفاقيات بشأن التعاون في تأمين ائتمان الصادرات على اساس تجارة النفط وفقا لجميع القوانين واللوائح المعمول بها، والتراخيص الحكومية والترخيص، وكذلك مثل اي متطلبات اخرى)).

ب- في المادة 3. نطاق التعاون فقد اشارت الى المشاريع المؤهلة التي يجب ان تكون في قطاعات النفط والغاز والطاقة والبنية التحتية والاتصالات والتعليم والرعاية الصحية او الكهرباء الموجودة في المناطق في العراق التي تعتبرها سفارة الصين والحكومة العراقية امنة، بشرط ان يكون موردو هذه المشاريع من شركات جمهورية الصين الشعبية.

ت- في المادة 2-5 نصت على قيام شركة سومو بتوريد وبيع وتسليم النفط المؤهل للصين بكمية لا تقل عن 100 الف برميل في اليوم محسوبة على اساس شهري

نستنتج من مذكرة التفاهم واتفاقية تأمين الصادرات الى انها تضمنت اشارات الى مبادرات الحزام والطريق ولكنها لم تنص على ان خطوط النقل للمبادرة ستمر عبر العراق بل انها نصت على إمكانية التعاون بين البلدين في مجالات مختلفة منها النفط والغاز وتطوير البنية التحتية بقروض تقدمها مؤسسة سينوشور لقاء فائدة محددة وبشرط ان تنفذ المشاريع في العراق الشركات الصينية.



SUMERIA

Sumer Foundation for International Affairs

مؤسسة سومر للشؤون الدولية

ثالثاً: علاقة المشروع طريق التنمية بميناء الفاو الكبير الفوائد التي يمكن ان يحققها

1- علاقة المشروع طريق التنمية بميناء الفاو الكبير

في 5 نيسان 2010 وضع الحجر الاساس لبناء ميناء الفاو الكبير في شبه جزيرة الفاو جنوب محافظة البصرة بكلفة تخمينية تقدر بـ 4.6 مليار يورو وبمساحة كلية تبلغ 54 كليومتر مربع وتقدر طاقة الميناء المخطط انشاؤه 99 مليون طن سنوي ليكون واحد من اكبر الموانئ المطلة على الخليج العربي والعاشر على مستوى العالم وباعماق تزيد عن 19 متر ليستوعب اكبر السفن التجارية، ويعد نقلة نوعية في اهميته الجيوسياسية لربط العراق بالعالم من خلال اعادته لاهمية الموقع الرابط بين الشرق والغرب عبر العراق وتركيا وسوريا بما يسمى بالقناة الجافة. وبدأ العمل الفعلي بالميناء في نيسان 2021 بعد توقيع خمسة عقود هي:

- انشاء خمسة ارصفة للحاويات
- ردم ساحة خزن ومناولة الحاويات
- حفر القناة الملاحية الداخلية
- حفر وتأثيث القناة الملاحية الخارجية
- انشاء نفق قناة خور الزبير للطريق السريع الرابط بين ميناء الفاو وميناء ام قصر

” أن مخططات الميناء تشير الى ان العراق سيكون حلقة الوصل ما بين الشرق والغرب عبر ميناء

الفاو الذي يقع على نهاية الخليج العربي فالقناة الجافة التي ستربط والموانئ التركي والسورية على البحر الابيض المتوسط بشبكة الطرق السريعة وسكك الحديد التركية المخصصة لنقل الحمولات والاشخاص التي يمكن ارتباطها بشبكة النقل التركية مع اوربا. فالمشروع سيختزل الاف الاميال

” البحرية والبرية بنحو 15-18 يوم مقارنة بالنقل البحري عبر قناة السويس .

ان مشروع طريق التنمية الذي تنبأه السيد رئيس الوزراء واسمائه بطريق التنمية والذي شاركت في الاعلان عنه 8 دول اقليمية هي السعودية وتركيا وسوريا والاردن والكويت والبحرين وقطر والامارات



SUMERIA

Sumer Foundation for International Affairs

مؤسسة سومر للشؤون الدولية

وايران اضافة الى العراق البلد المضيف، فضلا عن ممثلين عن الاتحاد الاوربي والبنك الدولي وهو مشروع عراقي سيادي لربط سككي وبري بين الجنوب والشمال وبين الشرق والغرب لنقل البضائع من الخليج ودول جنوب شرق اسيا الى اوربا وبالعكس عبر العراق.

ان الاستثمار لموقع ميناء الفاو والربط السككي والبري مع تركيا واروبا يجب ان يوظف هذا الطريق بما يخدم العراق لاحداث تنمية اقتصادية شاملة اذا ان تطور خطوط النقل وتحديثها تدفع بالضرورة الى تنمية ونهضة القطاعات الاقتصادية الاخرى كالصناعة والزراعة والسياحة والخدمات المختلفة.

ان خط سير الطريق البري ينطلق من ميناء الفاو ليمر بعشرة محافظات تبدأ من البصرة، الناصرية، المثنى، الديوانية، النجف، الحلة ، كربلاء، بغداد، صلاح الدين ثم الموصل ومنها يتجه الى مدينة ربيعة ويسير بمحاذات الحدود السورية للينتهي عن الحدود التركية في مدينة فيش خابور.

كما ان الخط البري يبعد عن اطراف المدن المار فيها من 7-20 كم في مخطط لانشاء مدن جديدة قرب الخط لسحب التجمعات السكانية من مراكز المدن ولتقديم الخدمات التي يتطلب تقديمها للمارين عبره. ومن بين المخططات ان ميناء الفاو يتضمن انشاء منطقة صناعية متكاملة، ومطار شحن، بالاضافة الى مدينة سكنية ومنتجعات سياحية، ومصفى ومعمل للبتروكيماويات، ومحطة كهرباء، ومحطة لتحلية المياه .

ان المرحلة الاولى من طريق التنمية تنتهي في عام 2028 وهي نفس انتهاء المرحلة الاولى للميناء كما ان المرحلة الثانية تنتهي في عام 2038 والثالثة تنتهي في عام 2050. وتقدر الكلفة اولية للمشروع بـ 17 مليار دولار ، 10 منها لمد شبكة سكك الحديد المزدوجة بطول 1200 كم وشراء قطارات كهربائية سريعة ، سرعة قطار نقل الحمولات تصل الى 140 كم / ساعة لتتنقل الحمولات من ميناء الفاو الى الحدود التركية في غضون 16 ساعة ، وقطارات كهربائية سريعة لنقل المسافرين بسرعة تصل الى 300 كم/ ساعة. اما تكاليف اقامة المدن الصناعية والمنشآت الخدمة المرفقة بالمشروع فهي غير مقدرة وترتفع مع دخول المشروع في مراحلها الاخرى .

ان المشروع الميناء وطريق التنمية يمكن ان يحقق إيرادات قد تزيد عن اربعة مليارات سنويا ويخلف فرص عمل قد تزيد عن 100 الف فرصة عمل في مع انتهاء المرحلة الاولى. وأن انجاز المشروع بالربط بين



SUMERIA

Sumer Foundation for International Affairs

مؤسسة سومر للشؤون الدولية

ميناء الفاو الكبير والموانئ التركي وربط خطوط السكة الحديدية بالشبكة الاوربية سيؤدي الى تزايد الحاجة للتوسع في مد الخطوط العرضية مع الدول المجاورة في المرحلة الثانية من المشروع لتصل الى مكة المكرمة والمدينة المنورة لنقل الحجاج والمعتمرين فضل عن إمكانية الربط مع سوريا والاردن وايران.

رابعاً: كلفة المشروع واليات تنفيذه

تقدر كلفة المرحلة الاولى من المشروع بـ 17 مليار دولار عشرة منها تكاليف شراء القطارات الكهربائية الحديثة ومد السكة الحديدية والباقي 7 مليارات دولارات للطريق السريع، الا ان المشروع يهمل عدة اطراف يمكن ان تساهم في تمويله وهم:

- الحكومة
- القطاع الخاص الشركات التي يمكن ان نفذ المشروع
- المقاولون الذين يقومون باعمال البناء والانشاء.
- البنوك التي يمكن ان تساهم بالتمويل.
- المشغل للمشروع فمثل هذا المشروع المعلاق يحتاج الى شركات عالمية متخصصة بادارة وتشغيل المشروع لحين تدريب وتأهيل الكوادر الوطنية لادارته وتشغيله.
- رعاة المشروع وهم المقرضون والمساهمون في راسمال المشروع
- شركات التأمين لتغطية المخاطر التي يمكن ان يتعرض لها المشروع ولتكون حافزا للمستثمرين وقد طرحت الحكومة ثلاثة سيناريوهات للتمويل

الاول من الموازنة العامة وفي ظل المعطيات الحالية وضخامة النفقات التشغيلية وارتفاع العجز السنوي الى اكثر من 63 ترليون دينار يصبح من المتعذر والعسير تمويل المشروع من الموازنة العامة. والثاني ان يكون بالشراكة بين الحكومة والقطاع الخاص وهو ايضا لايمكن تحقيقه لنفس السبب الاول. والثالث ان يطرح المشروع ومفاصله المتعدد للاستثمار بصيغة POP, POT مثلما فعلت الكثير من الدول ويكون بضمان حصة من الارباح المتحققة السنوية للحكومة ويؤول المشروع للحكومة بعد انتهاء مدة التعاقد





SUMERIA

Sumer Foundation for International Affairs

مؤسسة سومر للشؤون الدولية

وفي حقيقة الامر، فإن اهم العقبات التي يمكن ان تواجه تنفيذ المشروع هو التمويل ولكنه قد لا يكون عائقا كبيرا خاصة بعد تقدم عددا من الدول تعهدا بتمويل المشروع مثل تركيا ويمكن للصين ان تدخل ايضا فضلا عن دول الخليج . الا ان العائق الالم قد يكون الصراعات السياسية وعدم الاستقرار السياسية الذي قد يشهده البلد خاصة مع وجود بعض المعارضين للمشروع من كتل سياسية .