



مؤسسة إنكي للدراسات والبحوث
Enki Foundation for Studies and Research

الندوة الحوارية الثانية

طريق التنمية ومسارات الشراكة المستدامة في العلاقات العراقية التركية



تنظيم: مؤسسة إنكي للدراسات والبحوث

المعرف الرقمي للمؤسسة ARKS 42417- NAAN

مجتمع إنكي البحثي على منصة Zenodo

<https://zenodo.org/communities/enki-journal-hss>

بغداد ♦ إصدارات مؤسسة إنكي للدراسات والبحوث

◆ بطاقة الندوة

العنوان	طريق التنمية ومسارات الشراكة المستدامة في العلاقات العراقية التركية
نوع الفعالية	الندوة الحوارية الثانية
الجهة المنظمة	مؤسسة إنكي للدراسات والبحوث — بغداد
المعرف الرقمي للمؤسسة	ARKS 42417- NAAN

تأتي هذه الجلسة بوصفها الجلسة الثانية ضمن برنامج إنكي البحثي المعنون بـ «طريق التنمية ومسارات الشراكة المستدامة في العلاقات العراقية التركية»، والذي خُصص لمناقشة الأبعاد المختلفة لهذا المشروع الاستراتيجي. وتركز الجلسة على الجوانب التنفيذية والاستثمارية والدبلوماسية المتصلة بطريق التنمية، من خلال حوار مفتوح مع عدد من المختصين والمعنيين، بما يتيح قراءة أوسع للتحديات والفرص المرتبطة بالمشروع وانعكاساته على العراق والمنطقة.

المشاركون في الحوار

١	الأستاذ ناصر الأسدي، مستشار رئيس مجلس الوزراء
٢	السفير ليث العذاري، رئيس دائرة الدول المجاورة في وزارة الخارجية العراقية
٣	الأستاذ الدكتور عادل البديوي، عميد كلية العلوم السياسية/ جامعة بغداد

إدارة الحوار: الأستاذ الدكتور علي فارس حميد، نائب رئيس مؤسسة إنكي للشؤون البحثية.

توطئة

في إطار مناقشة موضوع طريق التنمية، وما يرتبط به من تحديات وبرامج وإشكاليات، نواصل اليوم الجزء الثاني من هذا البرنامج، آمليين أن تكون الحوارات منتجة وثرية، وأن تضيف إلى البرنامج البحثي من حيث المعلومة والتحليل. وستستمر الجلسة، إن شاء الله، لمدة ساعتين بحسب البرنامج المخصص لها.

نستضيف في هذه الجلسة مجموعة من المعنيين والمختصين بهذا المجال. أرحب بدايةً بجناب مستشار رئيس الوزراء، السيد ناصر الأسدي، فليتفضل إلى المنصة. كما نستضيف سعادة السفير ليث العذاري، رئيس دائرة الدول المجاورة في وزارة الخارجية العراقية، وينضم إلينا أيضاً الأستاذ الدكتور عادل البديوي، أستاذ الدراسات الدولية والاستراتيجية وعميد كلية العلوم السياسية في جامعة بغداد. أهلاً بكم أساتذتنا، وشكراً جزيلاً لحضوركم.

سنحاول أن نستفيد من كل دقيقة في هذه الجلسة الحوارية. أبدأ مع جناب المستشار، بحكم مسؤوليتكم ومتابعتكم لملف طريق التنمية منذ سنوات، وأنتم تترأسون هذا الملف. نود أن نكون ضمن محور أساسي هو الجانب التنفيذي والجانب الاستثماري لهذا المشروع، وأتمنى التركيز على مجموعة من الأمور، خاصة القضايا أو المسائل التي تتعلق بالجدول الزمني لبدء مشروع طريق التنمية، هناك حديث كثير عن الموائئ والسكك الحديدية والطرق السريعة، وهذا الموضوع كثيراً ما ينتبه إليه المستثمرون والمفاوضون والباحثون. كما أن تدفق الاستثمارات يحتاج إلى تسليط ضوء من شخص يتمتع بمسؤولية فنية مثل جنابكم، لتوضيح هذا الموضوع. شكراً جزيلاً.

شكراً جزيلاً. بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة والسلام على سيدنا ومولانا رسول الله، وعلى آله الطيبين الطاهرين. طريق التنمية، خلال السنوات الأربع التي مضت من تاريخ إعلانه في 2023-5-27 ولغاية اليوم، أخذ مجاًلاً واسعاً في الحديث والشرح، وكثيرون ممن خاضوا في هذا الموضوع لم يكونوا يعلمون حقيقته.

هو، كما أسميناه سابقاً، نهر اقتصادي جديد للعراق، وهذا النهر مستدام. وماذا نعني بالاستدامة؟ نعني أن هناك مجموعة من الاستثمارات التي ستطرح على هذا الطريق، وقد تمت دراستها وتحديدها ضمن محاور رئيسية؛ منها النفط والغاز، ومنها التكنولوجيا، ومنها الصناعة، ومنها الزراعة، ومنها الثقافة، ومنها الخدمات العامة التي تقدم من خلال هذه التخصصات التي ستقام عليه.

هناك مجموعة مشاريع كبيرة، وهذه المشاريع لا يمكن لدولة واحدة أن تقودها. يجب أن تدار بواسطة قطاع متخصص في الاستثمار الدولي. لماذا؟ لأن هذا ليس مشروع دولة فحسب، بل مشروع عابر للدول، وعابر للقارات، ويتجاوز إمكانية جهة معينة على إدارة مشروع بهذا الحجم.

هل لدينا نحن كعراقيين الاختصاص في هذا المجال؟ لا نمتلك الاختصاص الكافي في هكذا مجال. فالدولة بُنيت على مشاريع تحدد سنوياً، بسيطة وصغيرة، يمكن تنفيذها داخل حدود البلدية للمدن، أو داخل حدود البلد نفسه إذا كانت المشاريع أكبر من حجم الوزارة أو أكبر من حجم الدوائر البلدية. لذلك، عندما يطرح هكذا مشروع، يجب أن يطرح بحجمه وقيمته وبمن سيقوم به.

نحن الآن لدينا الرغبة. طرحنا المشروع على الدول المجاورة، وأبدت تركيا رغبة كبيرة فيه، ولتركيا أيضاً أسبابها تجاه هذا المشروع، وسنخرج عليها حالياً. كما أن هناك دولاً أخرى أبدت التزامها واستعدادها الفوري، مثل الإمارات وقطر، ودولاً طلبت الدراسة مثل الجمهورية الإسلامية والسعودية والأردن. وهناك من تجاوب بطريقة سريعة، وهناك من اعترض على مسار القطر، وهناك من ينظر إلى الأمر بحسب مصالحه الخاصة. لذلك، نحن نتحدث وفق الإعلان الموجود عن العلاقة التركية. الأتراك، بحسب العلاقة السياسية بين تركيا والاتحاد الأوروبي ورغبتهم في الدخول إلى الاتحاد الأوروبي والاستثمار فيه، كان لديهم سجل كثير، وأهل السياسة يعرفون أكثر مني في هذا الجانب. أنا رجل متخصص في مجال الهندسة والاستثمار الهندسي منذ أكثر من 25 أو 30 سنة، لكن تركيا لم تستطع دخول الاتحاد الأوروبي خلال هذه الفترة الطويلة.

أصبحت هناك رغبة داخلية لدى الحكومة التركية، من خلال لقاءاتنا مع وزراءهم ومع الرئيس أردوغان ومع مراكز مثل مركز أورسام، ومن خلال نقاشات كثيرة، بأن تمسك تركيا بعصا تدخل بها إلى الاتحاد الأوروبي، فتقول: إن منفذك من خلالي، ويجب أن تحترموا رغباتي في دخولي إلى الاتحاد الأوروبي. مدى حقيقة وحجم هذه المعلومة يتحكم بها الأتراك مع الأوروبيين وليس نحن.

نحن نريد العلاقة مع الأوروبيين من خلال الأتراك. لماذا من خلال الأتراك؟ لأن تركيا أصبحت الآن ذات أرض يمتد فيها المشروع، فأصبحت شريكاً حقيقياً في هذا المشروع. إذن يجب أن تكون لتركيا أولوية وثقل فيه. كيف نقود هذه الأولوية وهذا الثقل؟ هنا تبدأ الخبرة العراقية أو ما نستعين به من خبراء يديرون عملية الاستثمار، وهي ليست استثماراً مالياً فقط، بل استثمار سياسي ودبلوماسي أيضاً.

لذلك، طرحتُ في اللجنة العليا لطريق التنمية مجموعة من الأفكار المتعلقة بالتسويق الدبلوماسي للمشروع. كيف نقوم بالتسويق الدبلوماسي؟ نريد أن نصل إلى أبعد هدف في أوروبا، وهو روتردام. روتردام فيها ميناء كبير، وهامبورغ فيها ميناء كبير. فما مصلحة هذه الموانئ في أن تشترك معنا؟ ولماذا لا تذهب إلى قناة السويس؟ فهي موجودة وهناك قنوات أخرى. والخط الذي يأتي من الصين باتجاه روسيا إلى أوروبا يصل إلى لندن.

المفروض أن تكون لدي قوة وسعة معينة أقنع بها الجهات الأوروبية بأن طريقها من خلالنا هو الأفضل. لدينا مقومات في الطريق؛ أولها سهولة التنقل، لأننا على الأرض ولسنا في البحر، والمخاطر أقل، والجغرافية التي سنمر بها جغرافية منبسطة. كما أن عملية الدخول والخروج من الموانئ إلى أوروبا وبالعكس ستكون ضمن اتفاق، وقد كان هناك اتفاق بيننا وبين تركيا على أن نجعل التعرف واحدة.

لماذا؟ لأنه عندما تنتقل البضائع من الصين إلى أوروبا، ولنفترض من المنطقة التي نحن فيها، ستدخل الباخرة من مضيق هرمز إلى ميناء الفاو، وستمر بمياه دولية، ولن ندفع إلى السعودية أو البحرين أو الكويت أو الإمارات أو عُمان. بينما نلاحظ أن دخول البواخر من باب المندب ومرورها عبر قناة السويس سيجعلها تتوقف في موانئ عدة. وعن تجربة شخصية، كانت لدي في وقت معين تجارة انتقلت من دبي إلى مصر، فتوقفت الباخرة في اليمن والسعودية والسودان ومصر أكثر من مرة إلى أن وصلت.

هذه العملية لن تحدث هنا، لأن الباخرة ستأتي عبر مياه دولية ولن تتوقف في أي ميناء شرقاً أو غرباً. ستنزل إلى ميناء الفاو، ومن ميناء الفاو ستتحمل السكك الحديدية النقل. البواخر تأخذ وقتاً طويلاً؛ فعملية الانتقال من دبي إلى مصر قد تستغرق 11 يوماً بالباخرة، بينما لو انتقلنا بالبر فسيكون الزمن أقل من يوم تقريباً. لذلك نحن أسرع وأفضل.

أقوى قوة في مشروعنا تأتي من أننا نستثمر مشاريع حقيقية قائمة أصلاً. هذه المشاريع سواء نُفذت أو لم تنفذ فهي موجودة على الواقع. السكة الحديدية لدينا تبدأ من البصرة إلى برلين، ولو أُعيد تنشيطها أو صيغتها بطريقة أكثر حرفية وهندسية واقتصادية فإنها ستندشط وتنجح، لأنها في الأساس مشروع قائم، سنمر في دول تنظر كل منها إلى العلاقة الاقتصادية مع العراق، والعراق لا يدرك دائماً قيمته الاقتصادية بين هذه الدول. لذلك، عندما دخلنا مع تركيا، كان التوافق كبيراً وسريعاً، وكانت الإجراءات سريعة، وكان هناك توجه خاص من الحكومة التركية بالاهتمام بطريق التنمية، بعكس بلدان أخرى.

مثلاً، كان هناك نقاش مع الجمهورية الإسلامية؛ دخلوا حتى في فكرة المشروع، وهل مشروعكم ناجح أم غير ناجح؟ لماذا؟ لأن لديهم مشروع شمال . جنوب، ولديهم علاقات مع الهند وروسيا، بوصفهما بلد المنبع وبلد الوصول، مروراً بمجموعة دول. وعندما ناقشنا وزارة الخارجية الإيرانية قلنا إن مشروعكم سيمر بخمس أو سبع دول، بينما مشروعنا سيدخل بين العراق وتركيا، خصوصاً إذا حصل توافق بين البلدين على تعرفه واحدة. معنى ذلك أن المستثمر سيدفع تعرفه واحدة، والتأمين سيعمل على تعرفه واحدة، والنقل سيعمل على تعرفه واحدة. وهذا أفضل للمستثمر، بدلاً من أن يدفع خمس أو ست تعريفات، ويدفع تأميناً في كل دولة ولكل دولة تعليماتها وقوانينها. الآن، وُحد طريق التنمية المسار من الفاو إلى آخر نقطة، سواء كانت بلغاريا أو غيرها. لذلك المشروع أرخص، وبالنتيجة فإن رأس المال يُحسب بالمبلغ، فأنا أدفع رسوماً أقل وتأميناً أقل.

لذلك، مشروع طريق التنمية وُلد ناجحاً، ولكن مع الأسف، الإجراءات الإدارية أخذت المشروع بعيداً. وهذا حديث مهم نسمعه كثيراً حتى في بعض التقارير.



هل ما زلنا نحتاج إلى بيئة قرارية أو بيئة تشريعية، مثلاً من مجلس النواب، حتى نستطيع أن نعطي ضمانات أكبر للشركات الاستثمارية، وخاصة الشركات التركية؟

بالتأكيد، رأس المال جبان. يقول المستثمر: أريد أن آتي وأستثمر ملياراً أو مليارين أو عشرة أو خمسة عشر ملياراً، أفلا توجد قاعدة قانونية تلتزم بها الحكومة أمامي؟ أم آتي لأضع أموالني ثم أغادر؟ وهذا من الأسئلة التي يطرحها الإماراتيون والقطريون: مع من سأستثمر؟ هل هناك هيئة خاصة؟

في اجتماعاتكم، من يدير الحوار هو مستشار رئيس الوزراء. ومن يشرح الموائ هو مؤسسة تابعة لوزارة النقل. ثم تدخل وزارة الإعمار والإسكان للتفاوض في موضوع الطرق وغيرها. لا توجد قاعدة حقيقية للاستثمار. لذلك اقترحنا منذ اليوم الأول أن تكون هناك هيئة متخصصة لإدارة هذا المشروع، ذات حوكمة خاصة والتزامات خاصة أمام الدول.

هل هذه الدولة شريكة أم مساهمة؟ يختلف الأمر هنا؛ فالشريك يعني رأس مال وأرباحاً، أما المساهم فيحسب حجم المقدرة المالية ونوع المشروع الذي يلتزم به، ومن خلاله يحقق أرباحه. لذلك كانت العملية ضبابية جداً، إلى أن وصلنا إلى نقطة مفادها أنه يجب أن تكون هناك استراتيجية وحوكمة خاصة بالمشروع.

لذلك استعنا بأحد الخبراء العالميين، وهو أوليفر وايمان، وبنينا على مدار عام كامل الخطوات الرئيسية لتأليف هذه التوليفة الحكومية التي سنقود المشروع على أساسها في المرحلة القادمة. وقد وضعنا حوكتين: حوكمة تختص بالعراق وتركيا كشريكين حقيقيين في المشروع لأنهما صاحبا الأرض التي سيمر بها، وحوكمة رباعية على أساس أن المشتركين هم العراق وتركيا والإمارات وقطر، ثم تضاف إليهم الدول الأخرى التي ستلتزم بهذه الحوكمة.

عندما وُضعت هذه السياسة، بدأ يتضح مع من سنتكلم. هناك هيئة متخصصة، وهذه الهيئة درست الالتزامات المالية والاقتصادية. فعندما يأتي استشاري إيطالي، مثلاً، ويقول إن معدل الاسترداد الداخلي IRR يبلغ 18%، فهذا رقم كبير جداً. وقد قال الإماراتيون: إذا كنتم متأكدين من رقم 18%، فهذه ميزانيتنا كلها، أعيدوا لنا 18% سنوياً.

يجب أن تكون هناك خطة محددة من سنة إلى أخرى، لتنفيذ المشروع الفلاني من المرحلة الفلانية إلى المرحلة الفلانية. وكذلك يجب دراسة الموارد الموجودة على الطريق. ماذا نقصد بالموارد؟ لدينا أماكن للصناعة الزجاجية، والزراعة، والنفط، والغاز. فهل هذه الأماكن مدروسة من حيث حجم المورد الطبيعي؟ ومن سيعمل في هذا المورد؟ ومن سيستفيد منه؟ وما طبيعة العلاقة بين الإماراتي والقطري والتركي في هذا الموضوع؟

هذه الدراسة تتضمن أرقاماً وحسابات، وقد صرفنا وقتاً كبيراً جداً إلى أن وصلنا إلى نتيجة أن هناك ثماني قطاعات رئيسية عالمية يجب أن تكون جزءاً من هذا المشروع. كيف ستكون جزءاً منه؟ ومن سيستثمر فيها؟ هنا تبدأ الخطوات الحقيقية. ويجب أن نعترف جميعاً، كما كنا نشاهد، بأنه إذا لم تكن لدينا قاعدة مالية اقتصادية شفافة، فلن يضع أي مستثمر درهماً واحداً في المشروع.

لا يمكن للمستثمر العالمي أن يأتي ويضع مليارات الدولارات، ثم ينتظر ستة أشهر حتى تدخل الأموال إلى البنك، ثم يبدأ البنك بدفع مبالغ صغيرة. لا أعتقد أن مستثمراً عالمياً سيقبل الالتزام بهذه الطريقة. وقد طرحت دول أخرى علينا أن تفكيركم، كحكومة، ما زال بيروقراطياً حكومياً، وهذا يقتل المواهب.

الدول الأخرى، مثل قطر أو الإمارات، حولت مؤسساتها إلى شركات عامة. هذه الشركات لديها شفافية، ورقابة داخلية، واستراتيجية، وميزانية. أما نحن فما زلنا إذا أرادت هيئة أو مؤسسة السكك الحديدية أن تقدم مقترحاً يخص المشروع، يجب أن يصعد إلى الوزارة، ومن الوزارة إلى مجلس الوزراء، ومن مجلس الوزراء إلى مجلس النواب، ثم يُقرأ ويخصص له وقت ويُقرأ مرة أخرى. هذا لا يمكن أن يستمر.

لذلك، فإن من المتطلبات أن نتحول إلى مؤسسة حقيقية عالمية يديرها متخصصون خارج حدود البيروقراطية الحكومية وننجح، أو نبقي ضمن البيروقراطية ولا يتنفذ المشروع. ولغاية الآن، إذا بقينا بهذه الطريقة فلن يتنفذ المشروع.

شكراً جزيلاً جناب المستشار. الآن ننتقل إلى وزارة الخارجية، بما أنها أكثر اتصالاً بالمفاوضات وإدارة الحوار، خصوصاً مع الجانب التركي. سعادة السفير، أنتم في دائرة الدول المجاورة: هل أسهم طريق التنمية، بوصفه طريقاً ومشروعاً قائماً على تعريف المصالح بيننا وبين تركيا، في التخفيف من القضايا الخلافية بين البلدين؟ هل لمستم من خلال تعاملكم مع الملفات الاستراتيجية داخل دائرتكم أنه أسهم في تقليل الجوانب الخلافية وإبراز جوانب أخرى؟ وهل المسار التفاوضي هو أهم مسار يمكن أن ينعكس على كل المجالات؟

شكراً جزيلاً في البداية. أشكر مؤسسة إنكي على هذه الدعوة الكريمة، وأحيي جنابكم والحضور والضيوف. هذا سؤال مهم جداً، لأنه بسبب غياب الناطق الرسمي عن وزارة الخارجية، لا توجد جهة تعبر عن إنجازات الوزارة ونشاطاتها خلال هذه الدورة الحكومية. أعتقد أن هناك بعض الأمور التي بقيت غير واضحة للمتلقى بصورة عامة، فيما يخص تغيير السياسة العامة للجانب التركي.

قبل أن أبدأ، أعتقد أن هذا المشروع، كل من سيشارك فيه أو يساهم فيه أو يكون له علاقة مباشرة به، سيكون حريصاً على إتمامه، باعتباره مشاركاً ومعنياً به. وبالتالي سيكون حريصاً على أمن هذا البلد، والاقتصاد لا ينمو من دون أمن. إذن حصلنا هنا على نافذتين مباشرتين، هما الاقتصاد والأمن، وهذا ينعكس على الدبلوماسية وعلى العملية السياسية برمتها.

ومن الانعكاسات الواضحة تفاوضهم بخصوص ملف حزب العمال الكردستاني، والإطلاقات المائية باتجاه الأراضي العراقية، وكذلك تعاونهم في قضايا أخرى تتعلق بالتبادل التجاري. اليوم هم منفتحون كثيراً على المنافذ الحدودية، وهناك أكثر من منفذ حدودي، تقريباً منفذان، فُتحا على الحدود مع تركيا. وبالتالي انعكس هذا الاتفاق الإطارى بخصوص طريق التنمية إيجاباً على كل السلوك الدبلوماسي والسياسي للحكومة التركية تجاه العراق.

ناهيك عن الدول المشاركة مثل قطر والإمارات؛ فالיום أصبح تعامل هذه الدول مع العراق على مستوى أعلى من التعاون والمشاركة. وكثير من الدول أيضاً تحاول أن تتقرب إلى ما يسمى نقطة الالتقاء اللوجستي العالمي.

هذا الطريق ليس طريق العراق وتركيا فقط، بل يربط الفاو بلندن، ويربط آسيا بأوروبا، وتحاول حتى دول الشرق والغرب من العراق الانضمام إليه.

مثلاً، إيران التفتت إلى أهمية هذا الطريق بصورة غير مباشرة. في زيارتنا الرئاسية الأخيرة إلى طهران وقعنا مذكرة طريق كرمنشاه. خسروي. مندلي. خانقين. بغداد، ومعنى ذلك أنه إذا وصلت إلى بغداد فمن الممكن أن ترتبط بهذا الطريق أيضاً. وكذلك الشلامجة من البصرة، مع وجود بعض القضايا الفنية التي لا نريد التطرق إليها، وأصحاب الاختصاص هم الأكثر عناية بها بوصفها ذات جوانب فنية.

لكن تشغيل موانئ العراق من الصين إلى لندن يدفع جميع الدول إلى حماية مصالحها داخل العراق. إذن ينعكس المشروع أمنياً واقتصادياً وسياسياً ودبلوماسياً، وكذلك محلياً؛ لأن هذا الطريق يمر بتسع محافظات، وهناك مبدئياً سبع محطات بحسب الخطة، تبدأ الأولوية بثلاث محطات رئيسية في الموصل والبصرة وبغداد، ثم تستكمل بقية المحطات. والعمالة التي ستعمل في هذه المشاريع، وثقة الشركات الأجنبية، كلها ستتأثر بهذا المشروع.

هذا المشروع أشبه بكرة الثلج؛ يبدأ صغيراً ثم يكبر. وقد تكون الشركات المختصة اليوم هي شركات الربط السككي، لأن للمشروع مراحل: مرحلة الطريق السككي، ومرحلة الطريق العام للتجارة ونقل السيارات، ومرحلة مد الكابل الضوئي، ومرحلة أنبوب النفط، وما إلى ذلك من المشاريع المرتبطة بهذا الخط.

لذلك، فإن طريق التنمية في الحقيقة ليس مشروعاً عراقياً تركيا فقط، بل هو مشروع لوجستي عالمي، وينعكس إيجابياً على سياسة العراق ووزنه دولياً.



شكراً سعادة السفير... أنتقل لسؤال آخر، يُنظر إلى التفاهم الرباعي بطريق التنمية بوصفه أساساً مهماً لفهم المشروع وأبعاده وتداعياته، وكذلك لمحاولة إقناع دول أخرى بالانضمام إليه، ولا سيما في ظل وجود مسارات متنافسة داخل المنطقة. وبحكم إدارتكم ملف دول الجوار عموماً، كيف تقرأون هذا التفاهم الرباعي؟ وكيف يمكن للعراق أن يوازن موقعه كشريك وسط مصالح تبدو أحياناً متعارضة؟

في الحقيقة، لا أرى أن هناك مصالح متناقضة، بل على العكس تماماً. العراق اليوم لا يستجدي الدول للمشاركة في هذا المشروع، بل إنني أرى أن هناك طلبات للانضمام إليه، وإن كانت بعض الرؤى ما تزال مترددة. فعندما زار دولة رئيس مجلس الوزراء أنقرة، وتم الاتفاق مع الجانب التركي على الشروع بتنفيذ الخطة وإرسال الوفود، كان

هناك نوع من التوقف من الجانبين الإماراتي والقطري فيما يتعلق بهذا الاتفاق، وهذا التوقف بسبب طبيعة الظروف التي تشهدها المنطقة، وهي مؤقتة بحكم طبيعة المخاطر وليست مستمرة.

أما على مستوى الجانب العراقي. التركي، فإن هذه الأحداث لم تمنعنا من المضي قدماً، بل على العكس، انتقلنا من إدارة التحديات إلى استراتيجية الشراكات. وقد وقعنا آلية تنفيذ المشروع وكيفية تمويله، وتم الاتفاق مبدئياً على تجهيز تركيا عبر خط جيهان من خلال تصدير ثلاثين ألف برميل، وكان عضو من شركة سومو حاضراً ضمن اللجنة المعنية بهذه المذكرة، إلى جانب وزارة النقل. ولذلك، فإن المشروع اليوم يمضي بتمويل واضح، ولا ينتظر تمويلاً من دول أخرى.

أما السقف الزمني للمرحلة الأولى، ولا سيما الربط السككي، فيقارب ثلاث سنوات. وقد قدر الجانب التركي كلفة المشروع بما يتراوح بين خمسة عشر وسبعة عشر مليار دولار، في حين قدرها الجانب العراقي، بعد جولات من التفاوض وإدارة الوفود والحوارات، بنحو أربعة عشر مليار دولار. كما أن الشركة الاستشارية الإيطالية المشرفة قدّمت دراسات واستشارات مهمة جداً بشأن طريق التنمية.

هناك بطبيعة الحال بعض التحديات والإشكالات، وقد أشار إليها السيد المستشار بصورة عامة، لكن حتى هذه العوائق وُضعت لها حلول مباشرة وليست حلولاً ترقيعية، بل إن بعض هذه الحلول قد يختصر الوقت ويحقق أرباحاً إضافية.

ومن جانب آخر، هناك دعوات كثيرة لانضمام دول أخرى؛ فمن الممكن أن تشارك السعودية، ومن الممكن أيضاً أن يشارك الأردن في هذا الطريق. ومع ذلك، يجب أن نلاحظ أن هناك حديثاً عن اتفاقية لطريق استراتيجي يربط تركيا بالسعودية. لكن موقع العراق الجغرافي هو الذي يفرض نفسه هنا؛ فمسار طريق التنمية داخل العراق يبلغ نحو ألف ومئتي كيلومتر، في حين أن المسار الذي يمتد من دول الخليج مروراً بالسعودية باتجاه تركيا يتجاوز ثلاثة آلاف كيلومتر. كما أن طريق التنمية العراقي يمتاز بوجود مدن ومحطات يمكن أن تسهل الحركة على امتداده، فضلاً عن كونه يمر في أراضٍ منبسطة، وليس عبر صحراء كما هو الحال في بعض المسارات الأخرى.

لذلك، فإن الفارق بين طريق العراق والطريق السعودي. التركي يقدر بنحو اثنين وعشرين يوماً، وهذا يعني كلفاً وحسابات وخسائر كبيرة. ومن هنا فإن التحديات يجري تجاوزها عملياً، فلا يكاد يمر أسبوع إلا ونستقبل وفداً أو وفدين بخصوص طريق التنمية، من وزارة الطاقة التركية، ووزارة الزراعة التركية، والبنك المركزي التركي، وآخرها وفد غرفة التجارة للجمهورية التركية.

هذا الحراك جعل المجلس الوزاري التركي تقريباً يعمل مع نظرائه من القطاعات الفنية في الجانب العراقي، ولا سيما وزارة النقل. وقد حضرنا اجتماعات كثيرة، وتمت تغطيتها بحضور السيد الوكيل في وزارة التجارة. كما أن كثيراً من الوفود استطاعت أن تقدم تسهيلات بيسر وسهولة لافتين. وأقول بصراحة: حتى في موضوع فتح الحساب المصرفي، كان الجانب التركي واضحاً جداً؛ إذ كان يقول للجانب العراقي: ما شروطكم؟ نحن حاضرون. وهناك توصية بمنح هذا الحساب ضمانات وحصانة دبلوماسية؛ لأن البنوك عادة لديها أنظمتها وشروطها الخاصة، لكن توجد توصية رئاسية بتقديم ضمانات وحصانة لهذا الرصيد الذي سيفتح في البنوك التركية، وتتم إدارته والاستفادة حتى من موارده المتغيرة. فالحساب حين يحقق فوائد، تعود هذه الفوائد إلى العراق.



— مدير الجلسة انتقل الى الأستاذ الدكتور عادل البديوي —



هل من الممكن تحقيق ذلك؟ نعم، من الممكن. وما هو المشروع الأساسي الموجود اليوم على أرض الواقع، والذي يخدم هذه الفكرة؟ إنه مشروع طريق التنمية. وهل يتحقق ذلك؟ نعم، يمكن أن يتحقق ضمن مجموعة من الشروط الرئيسية. قبل أن أتكلم عن المشروع، لا بد من العودة إلى التاريخ والاستفادة من تجاربه. نحن اليوم في منطقتنا، منطقة الشرق الأوسط وغرب آسيا، نرى الصراعات والحروب والنزاعات والأزمات متكررة. فهل من الممكن إقامة مشروع يجمع هذه الدول؟ هناك تجربة مهمة، هي تجربة الدول الأوروبية. الدول الأوروبية خاضت حربين عالميتين، وفيها من الأزمات والصراعات وعدم الثقة ما يجعل المرء يظن أنها لن تجتمع أبداً على أي موضوع. لكن فرنسا بدأت تفكر بطريقة استراتيجية: كيف يمكن أن تراقب الصناعات الألمانية وتحد من اندفاعها، وفي الوقت نفسه تحقق اندماجاً ألمانياً في الاقتصاد الأوروبي.

بدأت الفكرة تقريباً بين أعوام 1948 و1951، من خلال ما سمي بمجموعة الفحم والصلب. وقد بُني الاتحاد الأوروبي على ثلاثة أركان رئيسية: الأول هو التعاون الوظيفي الفني، أي التعاون في موضوع محدد، بعيداً عن السياسة والأيدولوجيا. والثاني هو تراكم الإنجازات بما يحدث ثغرة في جدار عدم الثقة ويبني الثقة تدريجياً. أما الثالث فهو الوقت والصبر على الإنجاز والتعاون حتى يتحول لاحقاً إلى منجز أكبر.

بدأ الأوروبيون بست دول عام 1951، ثم تراكم الإنجاز وصولاً إلى السوق الأوروبية المشتركة عام 1957، ثم البرلمان الأوروبي عام 1979، ثم اتفاق شنغن عام 1985، وصولاً إلى الاتحاد الأوروبي عام 1992، ثم اليورو عام 1999، وبعد ذلك تطورت السياسة الخارجية والأمنية المشتركة التي قادتها فرنسا وألمانيا داخل الاتحاد الأوروبي.

هذا المسار مر بصيرورة ومخاضات طويلة حتى وصل إلى الصورة التي نراها اليوم. مشروع بدأ بفكرة رئيسة، وفي علم النظرية نطلق على ذلك مفهوم «الانسكاب»، مثل الماء أو الحبر عندما ينتشر في الإسفنجة ويلونها كلها تدريجياً. وهكذا يمكن لمشروع محدد أن يتطور ليؤثر في محيطه كله.

من هنا، أرى أن هناك الكثير من القضايا المشتركة التي يمكن أن تتحول من خلال مشروع طريق التنمية إلى إطار تعاون في العراق والمنطقة. لكن ماذا نحتاج؟ نحتاج أولاً إلى الإيمان بأن هذا مشروع استراتيجي في المنطقة. إذا تأملنا تحالفاتنا في المنطقة، نجد أنها إما تحالفات قومية مثل الجامعة العربية، أو دينية مثل منظمة التعاون الإسلامي. لكن هل توجد منظمة قائمة على أساس المصالح في المنطقة؟ لا نجد ذلك، أو نجد منظمات غير فاعلة. لذلك أعتقد أن هناك تشابهاً كبيراً بين هذا المشروع وبين تجربة الاتحاد الأوروبي، إذا ما نظر إليه صانع القرار برؤية استراتيجية.

أولاً، هو مشروع غير أيديولوجي ولا سياسي، بل مشروع وظيفي فني محدد يمكن أن يتطور، ويمكن أن يجذب الدول الست أو غيرها من دول المنطقة. وثانياً، إنه مشروع يحقق منافع مشتركة لا تقتصر على العراق فقط. وقد أشار السيد السفير والسيد المستشار إلى أن المشروع لا يقتصر على العراق وتركيا، بل يمكن أن يمتد من موانئ الصين إلى موانئ لندن، أو إلى أبعد من ذلك.

الأهم أننا لا نحتاج اليوم إلى الاكتفاء بدبلوماسية القمة فقط. ففي عامي 2023 و2024 كانت هناك لقاءات بين السيد السوداني والسيد أردوغان، وكان هناك إيمان من الطرفين بالمشروع الاستراتيجي. لكن المطلوب أن ننقل الدبلوماسية إلى مستوى دبلوماسية الخبراء، أو ما أسميته «دبلوماسية الطريق».

كيف نذهب إلى إيران ونقنعها، وهي لديها مشروع آخر؟ وكيف نذهب إلى السعودية ونقنعها، وهي لديها مشروعان: أحدهما يتعلق بسكة الحجاز، والآخر يربط الهند بالسعودية وصولاً إلى أوروبا؟ وكيف نقنع الصين بأن الحزام والطريق لا يتقاطع مع مشروعنا؟ لا بد من حملة دبلوماسية حقيقية تقنع الدول الأخرى بأن مشروعنا مكمل لا متقاطع. وكيف نقنع الكويت أيضاً؟ هناك الخط الثلاثي السعودي. الكويتي. الإيراني، ولا بد من إقناع هذه الدول بأهمية المشروع.

سوف نستمتع الى تعليقاً من جناب المستشار.



هذه نقاط حقيقية ومهمة في موضوع طريق التنمية. لقد طرحت فكرة التسويق الدبلوماسي، وكانت الفكرة أساساً أن هذه المنطقة تكالبت عليها القوى المختلفة وتدفع الأموال من أجل الاقتتال. فقلنا: لماذا لا تُجمع هذه الأموال لأجل التطوير والاستفادة، بدلاً من الاقتتال؟

الفكرة الثانية، كما أشار الدكتور، أن الاتحاد الأوروبي توحد رغم عدم امتلاكه المقومات المشتركة التي نمتلكها نحن. فدوله ليست على دين واحد؛ فهناك الأرثوذكس والكاثوليك وغيرهم. وليست على لغة واحدة، فكل دولة تتكلم لغة مختلفة. وليست كلها من خلفية واحدة. بينما نحن تجمعنا عوامل كثيرة: كنا مسلمين، وكنا عرباً، ونتحدث لغة واحدة، مع أن الجمهورية الإسلامية مسلمة أيضاً لكنها لا تتحدث العربية.

إذن، المقومات الموجودة في المنطقة كلها تدعو إلى قيام اتحاد اقتصادي عالمي بعيد عن السياسة، وبعيد عن المعتقدات الدينية والأيدولوجية التي يحملها كل بلد. لذلك كانت فكرتنا توحيد هذه المقومات في نقطة واحدة. بدأنا تسويقنا الدبلوماسي لهذا المشروع بمحاضرات مع السادة السفراء، وزارة الخارجية سعت بكل قوة إلى تغطية هذه الجوانب، ولذلك تجد مثلاً أن السفارة العراقية في تركيا أصبحت مختصة تقريباً بملف طريق التنمية، وكذلك السفارة العراقية في الإمارات والسفارة في قطر وبقية السفارات ذات الصلة.

عندما طرحنا فكرة التسويق الدبلوماسي، أردنا الاستفادة من العلاقات التركية. الأوروبية في تسهيل تمرير هذا المشروع. ففي أول لقاء مع الخارجية التركية عام 2023 طرحنا حجم العلاقات الاقتصادية بين الحكومة التركية والدول الأوروبية. وأصبحت هناك اتفاقيتان: اتفاق يختص ببلغاريا وهنغاريا وهذه الجهة، واتفاق آخر بين جورجيا ومناطق القوقاز.

وقد قُدمت دراسة حقيقية من وزارة الخارجية، من خلال وكيل الوزير السيد بحر العلوم، مفادها أن بإمكاننا الدخول ضمن هذه الاتفاقيات من منظور التطوير الاقتصادي، بعيداً عن أي علاقة سياسية. نحن لا نتدخل في علاقات تركيا أو إيران أو باكستان أو الهند؛ هذه علاقاتهم الداخلية. اختصاصنا في هذه العلاقة هو الفائدة الاقتصادية من وجود مشروع يجمع هذه البلدان كلها في نقطة واحدة، يستفيد منها الجميع بحسب حجم المشاركة والإمكانات التي تقدمها كل دولة.

الإيرانيون كانوا معترضين تماماً على المشروع، وكانوا يتصورون أن فيه إشكالاً. والعيب هنا ليس بهم، بل بنا نحن، لأن الطرح الأول عام 2023 عندما أسسنا المشروع مع السيد السوداني كان يقول إن طريق التنمية سيقضي على قناة السويس. كيف نقضي على قناة السويس، وهي قائمة منذ أكثر من مئة عام وتنقل عشرات

الملايين من الأطنان والحاويات سنوياً، ونحن بالكاد نتحدث عن ثلاثة أو ثلاثة ونصف مليون طن؟ هذا طرح غير منطقي.

في الوقت نفسه، صُور مشروع شمال. جنوب على أنه مشروع فاشل ولا يخدم إلا مناطق محلية، وهذا أيضاً غير دقيق. فإيران بلد صناعي، وروسيا بلد صناعي، والهند بلد صناعي، وباكستان بلد صناعي، وغيرها من الدول تمتلك موارد طبيعية كبيرة. لذلك بدأنا بهجوم غير حقيقي، وكأننا قادمون لنهدم قناة السويس بخطاب بسيط أو تعليق عابر. بدأنا بعد ذلك عملية مخاطبة هذه البلدان، وكانت النتيجة أننا فُوجئنا، خلال زيارة رئيس الوزراء السابق، بأن إيران وافقت على الدخول في هذا المشروع من خلال وفد رسمي.



مع العلم أنه طوال فترة اعتراض الإيرانيين على المشروع، زارت العراق أربعة وفود رسمية تقنية حقيقية، ودرست المشروع دراسة مفيدة. وهذا يختلف عن الحالة الكويتية، مثلاً، حيث حدثت أزمة بعد توقيع الاتفاق الرباعي، وتحرك البرلمان كله، وظهرت مشكلة، وللأسف تهجم بعض الإخوة في الإعلام عندنا على الكويت إلى أن جرى تهدئة الوضع.

خرجتُ حينها في لقاء مع جريدة «الجريدة»، وكان اللقاء مقصوداً، وقلت: يا إخوان، نحن دعوناكم أربع مرات. في المرة الأولى قالت الوزيرة إن الطريق طويل وإنكم أبلغتمونا قبل أسبوع، فقلت: متى أبلغكم؟ قبل شهر مثلاً؟ الاجتماع أصلاً أبلغت به الدول قبل يومين. في الاجتماع الثاني اكتفوا بالسفير، وفي الثالث اكتفوا بمسؤول في السفارة، وفي الرابع لم يحضروا أساساً.

لذلك فإن عملية اهتمامهم بمثل هذه المشاريع كانت محدودة. كانوا يخشون مسألة الربط بين الشلامجة والبصرة، وكانوا يتصورون أنهم سيكونون حجر الزاوية في هذا المشروع. كان نقاشنا معهم أنكم في نهاية ممر بحري، وبعدها إذا أردتم الذهاب إلى العراق أو السعودية أو إيران، فإيران لن تفيدكم لأن موانئكم تشبه موانئها، والسعودية لديكم خلاف معها، والعراق يجب أن تُنهوا خلافاتكم معه حتى تبدأوا. بينما ميناء الفاو هو بداية ممر بري. لذلك، فإن الجغرافيا والاقتصاد والسياسة تفرض حقائقها.

أتمنى أن تكون هناك مجموعة من المؤشرات التي نلتفت إليها. حتى الآن لم نرتقِ في العمل الإعلامي وانعكاساته السياسية أو الدبلوماسية أو التجارية إلى ما يلبي طموح المشاريع المنجزة أو المؤمل إنجازها. طريق بهذا الحجم،

أو مشروع التنمية بهذا الحجم، لم يأخذ استحقاقه لا من الترويج الإعلامي، ولا من الدعاية، ولا من التسويق، مع أنه مرتبط بدول كثيرة في العالم.



من المفترض أن نؤسس لوبيات للعمل لهذا الطريق. لكن في مقابل هذا العمل الكبير أو النشاط الفاعل، نجد أن ميزانية وزارة الخارجية لا تعادل إلا نسبة ضئيلة جداً من ميزانية الدولة العراقية، حتى أقل من واحد بالمئة. فكيف نريد أن نعمل؟ إن مبدأ انتشار المصالح، وأن المصلحة تجذب مصلحة أخرى، كان حاضراً في حديث مهم أمس عن مضيق هرمز، وعن الفكرة نفسها التي طرحها الدكتور عادل الآن؛ وهي قضية التكامل عبر الفحم والصلب، وكيف يمكن أن يؤسس ذلك لتعاون في المنطقة. يبدو أن هذا أصبح واحداً من الحلول.



مدير الحوار: برأيك جناب المستشار، ما المبادرة الأولى أو الأولوية الأهم في هذا السياق؟ هل هي مبادرة تقنية؟



شكراً جزيلاً. في الوقت الحالي، بمجرد تحديد مؤسسات التنفيذ والمؤسسات المنظمة والمشاركة، فإننا نبتعد عن الوسائج الطائفية أو القومية أو الإثنية أو العرقية، ليصبح الرابط الأساسي للمصالح القومية الدولية هو المصالح الاقتصادية.



شكراً جزيلاً لأساتذتنا الأفاضل على ما قدمتموه من طرح علمي. أعتقد أن إلى جانب الرؤية الأشمل والاستراتيجية التي تحدث عنها الدكتور عادل للمشروع، هناك بُعداً تنموياً تفصيلياً يتعلق بالحياة اليومية والوضع الداخلي.

نحن نتحدث كثيراً، في الندوات والجلسات النخبوية، عن طريق التنمية، لكن السؤال: كم يتواصل الناس فعلاً مع هذا المشروع؟ أعتقد أن ذلك قليل جداً. كثير من الناس لا يفهمون المشروع، ونحن نعيش في نظام رأي عام تحركه وسائل التواصل الاجتماعي، وحتى قبل الانتخابات يؤثر الرأي العام في عملية صنع القرار. فما بالك بمشروع بهذا الحجم؟

نحن لسنا قادرين حتى الآن على إبراز هذا المشروع من زاوية البعد التنموي المتعلق بحياة الناس، ولا من زاوية البعد المتعلق بمستقبل وحدة البلاد. في الولايات المتحدة، سألت في محاضرة: ما الذي حفظ الولايات المتحدة موحدة طوال 250 سنة، مع هذا الاتساع المتراخي الأطراف؟



إن واقع طريق التنمية أكبر من تسويقه، بينما نجد أن تسويق بعض المشاريع الأخرى أكبر من واقعها. في السنة الماضية، وخلال زيارة إلى الولايات المتحدة، سمعت من الأمريكيين أنفسهم أن الأتراك يقومون بحملة ترويجية في واشنطن لطريق التنمية. وقد انتقدوا العراق قائلين إن الأتراك يتحدثون عن طريق التنمية أكثر مما يتحدث عنه العراقيون أنفسهم.

هذا جانب مهم جداً، لا سيما أن 1200 كيلومتر من الطريق تقع داخل العراق، مقابل 360 كيلومتراً داخل تركيا. ومع ذلك، ينظر الأتراك إلى المشروع بحرص كبير ويدفعون باتجاهه بقوة.

النقطة الثالثة أن هناك أبعداً أوسع من مجرد البعد الإقليمي لطريق التنمية. قبل يومين كان القائم بالأعمال البلغاري موجوداً، وطريق التنمية يفترض أن تكون بوابته إلى أوروبا من خلال بلغاريا. وبلغاريا بلد تتموضع فيه صناعات مهمة جداً، وفي مقدمتها الصناعات البتروكيميائية.

لذلك، إذا غيرنا طريقة تفكيرنا قليلاً، يمكن للعراق أن يستثمر في بلغاريا في الصناعات البتروكيميائية والمصافي وغيرها، وأن ينقل نفطه ليكرر هناك وتُباع منتجاته في أوروبا، وبذلك نفتح أسواقاً جديدة. المقصود أن المشروع يحتاج إلى تفكير أبعد من كونه مجرد طريق، فهو مشروع ذو بُعد استراتيجي يفتح العراق وعلاقاته على فرص ومساحات أكبر بكثير من مجرد نقل بضائع وأشخاص عبر ممرات.

شكراً جزيلاً دكتور. سأقوم بأخذ مداخلة من دكتور سلام، ثم أنتقل بعد ذلك إلى بقية الحاضرين.

شكراً جزيلاً. بصراحة، أريد أن أسأل السيد المستشار. أشعر بأن الطريق يمر بمرحلتين: المرحلة الأولى هي مرحلة التأهيل، والمرحلة الثانية هي مرحلة الاستحداث. التأهيل يعني التعامل مع ما هو موجود حالياً من سكك حديد والعمل عليها، أما الاستحداث فيعني إنشاء سكك حديد جديدة، إضافة إلى أنبوب نقل الغاز والنفط، وربما إنشاء مجمعات صناعية أو مرافق تتعلق بالنقل.

أنا اشتغلت على موضوع تأهيل الطريق الحالي، وعملت مع شركة دولية، وزرت المواقع المتعلقة بهذا الطريق. ذهبنا إلى الأهوار وزرنا مواقع فيها، وخصوصاً أن هناك سكة حديد تمر داخل الأهوار، والأهوار مصنفة على لائحة التراث العالمي. وجود هذه السكة في مناطق الأهوار يمكن أن يُعد خرقاً أو إشكالاً في تلك المناطق.

إضافة إلى ذلك، توجد مواقع في جنوب بغداد مصنفة أيضاً كمواقع أثرية ضمن وزارة الثقافة، والقانون العراقي لا يجيز أي استحداث أو بناء أو إنشاءات فيها من دون إجراءات خاصة. كما عملنا على دراسة الأثر البيئي والمجتمعي والاقتصادي للمشروع، ومن بينها ضرورة معرفة المجتمعات والتجمعات السكانية التي سيمر من خلالها هذا المشروع. وهذا ما يسمى، في جانب منه، بالأنثروبولوجيا الاقتصادية في الواقع الاقتصادي. هذه التعارضات التي أراها تجعلني أخشى أن تتحول إلى عوائق مستقبلية، خصوصاً في القضايا التشريعية والقطاعات المختلفة مثل وزارة الثقافة واليونسكو وغيرها. كما أخشى أن يُدار هذا الطريق بطريقة تجعل الجهة الدولية تأتي إلى العراق فيقال لها: اذهبوا واشتغلوا، وكل ما نريده هو الريع. أي كأننا نقول: هذا عملنا، فقط أعطونا الريع.

حتى نتجاوز العقوبات القانونية والتشريعية، وحتى يكون معيار المشروع على مستوى عالمي، يجب أن ننتبه إلى هذه القضايا. في البداية كان التفكير في تشغيل القطارات الحالية، لكن قيل إن ذلك لا يصلح، ويجب أن يكون هناك مستوى مختلف.

بسم الله الرحمن الرحيم. شكراً لمؤسسة إنكي على هذه الدعوة الكريمة، وشكراً ثانياً للمؤسسة على اختيارها هذه المواضيع الوطنية والقومية التي تهتم العراق ومصلحة المواطن العراقي. خلال شهر واحد عُقدت ندوتان بخصوص هذا الموضوع، وهذا يعطي انطباعاً عن مدى إدراك القائمين على هذه المؤسسة لأهمية هذه القضايا. لا أعتقد أنني أستطيع أن أضيف أكثر مما تفضل به الأساتذة. لدينا خبير مهندس متخصص في صلب هذا المشروع، ولدينا شخصية دبلوماسية ميدانية متواصلة مع الجهات الأخرى للتفاوض حول المشروع، ولدينا أيضاً طرح أكاديمي مهم. المشروع يُعد اليوم من أهم الطرق في العالم، إن لم يكن الأهم، بحسب دراسات اقتصادية واستراتيجية كثيرة.

لكن مع الأسف، نحن نركز على هذا المشروع بوصفه مشروعاً يمكن أن يعزز الوحدة الوطنية من جنوب العراق إلى شماله، ومع ذلك توجد معوقات يجب أن تُدرس. أهم هذه المعوقات داخلية، وهي بسيطة نسبياً، وتنجم عن مصالح فئات اقتصادية تريد أن تستفيد من المشروع أكثر مما يستفيد منه الشعب. وهناك أيضاً معوقات

خارجية، وبالتحديد المعوق الأمريكي، لأن الولايات المتحدة تعمل على إضعاف مشروع الحزام والطريق الصيني، والصين متمسكة بهذا المشروع بشدة.

تحاول الولايات المتحدة أن تضع العراقيل حتى لا تستثمر الصين هذا الطريق. لكن بإمكان العراق أن يستفيد من كل من يريد الاستفادة من هذا الطريق؛ من الصين أو الهند أو أمريكا أو غيرها. فليأت الجميع ويستفيدوا من هذا الطريق بما يخدم مصلحة العراق.

طريق التنمية وميناء الفاو الكبير توأمان؛ كل واحد منهما يكمل الآخر. لدي جزئية عن طريق التنمية، لكن قبل ذلك أتكلم عن ميناء الفاو الكبير وأمل العراقيين به. في عام 2010 كانت الفكرة تتضمن ثلاث مراحل: المرحلة الأولى تنتهي عام 2018، والثانية عام 2028، والثالثة عام 2038. لكن ظروف الإرهاب وكورونا وظروفاً أخرى عطلت تنفيذ المشروع بالكامل.

كانت الشركات الإيطالية هي الاستشارية، والشركة المنفذة كورية وليست صينية. وبحسب متابعتي، فإن جزءاً من المرحلة الأولى أنجز تقريباً، ولا سيما المشاريع الخمسة، وأعتقد أنها تقترب من نهايتها.

السؤال الحقيقي يتعلق بفلسفة طريق التنمية. فطريق التنمية ليس مجرد نقل بضائع كما يصوره البعض، بل هو قريب في فكرته من طريق الحرير ومبادرة الحزام والطريق. الفكرة الصينية كانت أن تنقل البضاعة من موانئ المدن التجارية في الصين إلى ميناء جوادر، ثم تُنقل عبر البحر إلى ميناء الفاو أو الموانئ الأخرى، مع تجنب بعض المضائق والمناطق التي قد تكون فيها إشكالات عسكرية أو سياسية.



وأعتقد أن ما تحدثنا عنه في الأوساط البحثية، ومراكز الدراسات، وحتى الجامعات، لن يكون كافياً لتغطية هذا المشروع الكبير. فنحن نتحدث عن مشروع يواجه تحديات مهمة، ولا سيما من بعض الدول التي أشرنا إليها، مثل السعودية وإيران والكويت، إذ تقول هذه الدول إن العراق لم يقدم رؤية كاملة عن المشروع، من حيث الخرائط، والبعد الاستراتيجي، والمستندات الكاملة المتعلقة به. لذلك أعتقد أن الحديث في هذا الأمر مهم فعلاً.

لدي نقطتان؛ إحداهما سؤال، والأخرى مسألة لم تكن واضحة بالنسبة إلي. تحدث سعادة المستشار عن أن الهدف النهائي لهذا المشروع هو فتح العلاقات مع أوروبا. وأعتقد أن هذا المشروع أكبر من أن يُنظر إليه فقط من زاوية فتح العلاقات مع أوروبا، لأنه يتضمن أطرافاً إقليمية يمكن أن نحول العلاقة معها من حالة تنافس إلى حالة تكامل.

نحن نتحدث عن دول يمكن أن ندخل معها في تنافس عالٍ جداً. فمثلاً، نحن نتنافس مع السعودية في قضيتين: النفط والموانئ. نحن لدينا ميناء واحد، بينما لديها خمسة موانئ كبيرة تعمل في مجال التجارة الخارجية وتتفوق علينا كثيراً. ومن الممكن أن نحول هذا التنافس إلى علاقة تكاملية عبر طريق التنمية، وكذلك الحال مع إيران وتركيا.

لذلك أرى أن النظر إلى الطريق باعتباره فقط مدخلاً لعلاقات مع أوروبا يحتاج إلى إعادة صياغة وتعريف. والسؤال الأول هو أن رئيس الوزراء السيد محمد شياع السوداني أعلن عام 2025 عن تأسيس شركة خاصة لإدارة طريق التنمية، واليوم نسمع عن ضرورة وجود هيئة أو شركة. فأين وصل هذا الإعلان؟ وماذا تحقق منه؟ أما السؤال الثاني، فهو لسعادة المستشار، ويتعلق بالتوقعات الزمنية لهذا المشروع. هل ما زالت هذه التوقعات صالحة اليوم؟ فقد كان من المفترض أن نفتتح الجزء الأول أو نعلن انتهاء المرحلة الأولى، فهل ما زالت هذه المواعيد قابلة للاستمرار؟

وهناك سؤال للدكتور عادل، بما أننا نتحدث عن العلاقات العراقية. التركية. هل سيكون طريق التنمية آخر مرحلة من مراحل التكامل بين العراق وتركيا، ولا سيما في الجانب الاقتصادي، أم أن هناك مجالات أخرى يمكن أن يتحقق التكامل فيها بين البلدين؟ شكراً جزيلاً.

السلام عليكم. أحمد العنزي، رئيس مؤسسة همم للخطاب الإعلامي والتنمية. سؤالي للدكتور عادل البديوي. نحن نتحدث عن السيادة في هذه اللحظة، وقد أفردتم محوراً مهماً يتعلق بالواقع، وهو محور واقعي جداً، يتصل بقضية السيادة من جهة، والاستقطاب من جهة أخرى. هل سيكون هذا المشروع حداً فاصلاً بين الدول التي تريد الحفاظ على مصالحها المتحققة في العراق، فتحرص على أمن العراق واستقراره وسيادته، وبين الدول الأخرى التي لا منفعة لها في هذا المشروع؟ وهل يمكن أن تحاول هذه الدول تأجيج بعض الصراعات، كما حدث في السابق؟

ولدي أيضاً مقترح لسعادة المستشار وسعادة السفير. الإعلام أداة صانعة، وليس مجرد شريك لاحق. وكما حدث في مشاريع أخرى مثل القمة العربية وما نتج عنها من أمر ديواني، فإن لدينا جهات قطاعية إعلامية معتبرة، سواء هيئة الإعلام والاتصالات، أو شبكة الإعلام العراقي، وما يرتبط بها من منظمات مجتمع مدني ونقابات ومراكز دراسات. أقترح أن يصار إلى تشكيل لجنة بأمر ديواني تضع وتصنع سردية وطنية إعلامية خاصة بهذا المشروع. وبذلك تكون هناك سردية واضحة، ومتحدثون متخصصون، وإلزام لقنواتنا الفضائية، وكذلك شبكة

الإعلام العراقي، تناول هذا الموضوع إعلامياً بطريقة متخصصة وناجحة، حتى نصنع رأياً عاماً باتجاه نجاح هذا المشروع. شكراً جزيلاً.

السلام عليكم. شكراً جزيلاً. دكتور حيدر الكوفايشي، من دائرة الاستشارة الهندسية، ورئيس منظمة استدامة مدن خضراء ذكية. أشكر مؤسسة إنكي على هذه الجلسة الثانية. موضوع طريق التنمية، من وجهة نظري، ليس جديداً. فهو يذكّر بخط برلين. البصرة، الذي أنشأته ألمانيا لنقل الطاقة إلى ألمانيا أثناء الحرب، واستمر الطريق يعمل إلى فترة ليست بعيدة، ربما إلى ما قبل عشر أو خمس عشرة سنة، ثم توقف جزء منه بين الموصل والإسكندرون، على ما أعتقد. والطريق، في حقيقته، موجود، وقد كان نقل البضائع مستمراً بين العراق وتركيا. لكن العراق أوقف العمل، ولا أعرف كيف يمكن وصف القرار الإداري الذي اتخذ بإيقاف وتعطيل عملية الترانزيت. فالعالم كله يعرف أن الترانزيت كان يمر عبر العراق ولبنان وسوريا والكويت والخليج، واستمر حتى أثناء الحرب العراقية. الإيرانية، ولم يفكر أحد في الذهاب إلى السعودية. لكن قبل عدة سنوات، وبسبب الصعوبات التي أوجدها العراق والضرائب والكمارك والتعقيدات، توقفت حركة الترانزيت، واتجه معظمها إلى الأردن والسعودية، وخسر العراق مورداً مهماً.

العالم اليوم يتحرك بسرعة، ونحن لا نتحرك بالسرعة نفسها. فمينا جواد أنجز واستمر العمل فيه، وهناك خط آخر باتجاه تركيا من الفجيرة وجبل علي وحيفا، وهو أقصر، وقد اشتغل قبل أن نصل نحن إلى حل مشكلاتنا. وما زالت لدينا مشكلات، مثل شرق دجلة وغرب دجلة، في حين أن خطة التنمية السعودية أنشأت خطأ آخر باتجاه تركيا.

أعتقد أن المستفيدين المباشرين من الخط الحالي هما العراق وتركيا فقط. أما الحديث عن بلغاريا، فتركيا لديها مشكلات كثيرة مع عدد من دول الاتحاد الأوروبي، ولا سيما اليونان وبلغاريا. ولذلك أرى أن مشكلة الترانزيت إذا حُلّت الآن، فقد نعيد بعض النشاط إلى حركة الترانزيت داخل العراق.

أما مقارنة هذا المشروع بتجربة الاتحاد الأوروبي، فأعتقد أن الفارق كبير. الاتحاد الأوروبي تكامل صناعياً منذ عقود، وكل دولة أكملت الأخرى صناعياً، بينما نحن لم نصل بعد إلى هذه المرحلة. لذلك أرى أن الربط بين تجربة الاتحاد الأوروبي وخط العراق. تركيا لا ينطبق كثيراً. شكراً جزيلاً.

شكراً لمؤسسة إنكي على إقامة هذه السلسلة حول طريق التنمية، وشكراً أيضاً للضيوف الكرام على ما قدموه. لدي مداخلة وسؤال. تتعلق المداخلة بطريق التنمية والمسارات التي يعتمد عليها، ومنها السكك الحديدية، وهي

مهمة جداً. فنحن نعلم أن المجتمعات والدول عندما تتطور وتدخل في عملية التنمية لا بد من وجود سكك حديدية فاعلة.

أعتقد أنه إذا نجح العراق في تأمين هذه السكك، فإن طريق التنمية سيكون سائراً في المسار الصحيح. ولا أريد أن أكون محبطاً أو غير متفائل، لكن لدينا تجارب سابقة، مثل خط برلين وغيره، وكثير من المشاريع العراقية لم تنفذ مع الأسف عبر التاريخ. فقد كنا دائماً ممرراً للحروب، لا ممرراً للتنمية. وهذه ليست نظرة تشاؤمية، بل نظرة واقعية مبنية على أساس الواقع، مع أننا نتأمل خيراً في المستقبل.

أعتقد أن العراق لا يمتلك الأموال اللازمة لتمويل هذا المشروع، كما أن تركيا لن توفر لنا الأموال بشكل كافٍ. ومن هنا أرى أن هناك مشكلة في تمويل مشروع طريق التنمية. والسؤال: هل يمكن للعراق أن يقايض النفط مقابل طريق التنمية؟ نحن سبق أن قايضنا النفط مقابل المياه، وقايضنا النفط في فترة الحصار مقابل الغذاء. فهل سنقايض النفط هذه المرة مقابل طريق التنمية؟ شكراً لكم.

شكراً جزيلاً. الآن أنتقل إلى الإجابات. أتمنى أن يكون هناك توضيح بشأن المناطق التي يمر بها الطريق، ومنها مناطق التنقيب الآثاري، ومناطق الشركات المختصة بالطاقة الشمسية مثل شركة توتال إنرجي وبعض الشركات الأخرى. وقد ارتأينا، مثلاً، أن يبتعد المسار عن المدن بمسافات مختلفة، بعضها 47 كيلومتراً، وبعضها 20 كيلومتراً، وبعضها 7 كيلومترات، بحسب الحاجة الفعلية ونتائج المسح الطبوغرافي الذي أجري في المنطقة.



أما ما يتعلق بالمجتمع المحلي ومصادر المياه والتحليل الاجتماعي للمناطق، فهذا من الجوانب التي يجب أن تؤخذ بنظر الاعتبار. كما أن الحديث عن الموانئ الكويتية والبيئة المجتمعية المحيطة بها يرتبط أيضاً بحسابات النقل والتكلفة.

صحيح أن النقل البحري أرخص من النقل البري في بعض الحالات، لكن المسألة لا تقف عند المقارنة المباشرة بين البحر والبر. فهناك مؤسسات وشركات عالمية كبرى تملك نسبة كبيرة من النقل العالمي، وهذه الجهات لا تتعامل بطريقة عشوائية أو عبر وسطاء صغار، بل تبحث عن موانئ ومؤسسات حقيقية قادرة على تقديم سعر واضح وخدمة مستقرة.

واليوم أصبح ميناء الفاو مشروعاً حقيقياً وواقعياً على الأرض، ويمتلك القدرة على فرض سعره ودوره مقابل ربط السكك. وكل من يرغب في الارتباط بهذا المسار سيجد أن ميناء الفاو يمكن أن يكون مركزاً رئيساً، أو ما يشبه المحور اللوجستي، الذي يسهل حركة النقل ويجعلها أكثر انتظاماً.

كما أن الحديث عن ميناء جبل علي وتجارب الموانئ الأخرى يوضح أن التعامل الكبير مع الموانئ لا يرتبط فقط بحجم البنية التحتية، بل بحجم الثقة والتنظيم والإدارة. ومن هنا فإن موضوع الترانزيت ليس تفصيلاً جانبياً، بل هو مصدر حياة في المجال الاقتصادي العالمي، شأنه شأن المجال الجوي وغيره من مجالات الحركة والتبادل. إذاً أحسن تنظيم الترانزيت، يمكن أن تستفيد الدولة منه بشكل كبير. فهناك أكثر من ألف شاحنة يمكن أن تدخل العراق ضمن نظام منظم ومؤسسات تنفيذية عالية الكفاءة، وهذا يتطلب مؤسسات حقيقية تدير التنمية وتتعامل مع المجتمع بوصفه جزءاً أساسياً من المشروع. شكراً.



في الجانب الإعلامي، لدينا تقصير كبير جداً، بل يمكن القول إننا لا نمتلك بعد مؤسسة إعلامية مستقلة حقيقية تسهم في تنضيج أفكار المشاريع الكبرى الموجودة. انظروا إلى تجارب دول أخرى؛ كيف يدافع الإعلام عن مشاريعها، وكيف يصنع سرديتها أمام الرأي العام الداخلي والخارجي.

عندما تعطلت إحدى البواخر في قناة السويس، مثلاً، تحرك الإعلام المصري بصورة مكثفة، وصنع حول الحدث خطاباً عاماً، وتحدثت القنوات بصورة مستمرة عن الجهود المبذولة. لم يكن الأمر متعلقاً بشخص أو شخصين، بل بعمل إعلامي متواصل على مدار الساعة، حتى أصبح المشروع وحمائته جزءاً من الوعي العام.

أما نحن، فمع أن مشروع طريق التنمية ليس مجرد ممر نقل، إلا أن الإعلام لا يتحدث إلا عن جانب واحد منه. نعم، العمود الفقري للمشروع هو النقل، ومن دون النقل لا يمكن أن تتحقق فائدة المشروع، لكن هناك مدناً اقتصادية، وتطويراً للزراعة، وأنبوباً نفطياً، وممر خدمات كاملاً من غاز وبنفط وكهرباء وإنترنت. هذه الجوانب لا تُذكر كثيراً، وكثير من الناس لا يعرفونها.

كل القنوات تهتم بالحدث الآني فقط، مثل اجتماع الوزراء ونتيجته المباشرة. لكن هذا المشروع يحتاج إلى بنية إعلامية حقيقية، وإلى حضور قوي في الإنترنت ووسائل التواصل الاجتماعي، وإلى سردية واضحة قادرة على إيصال فكرته إلى الناس. وهذا ما لا نملكه حتى الآن بالشكل المطلوب.

شكراً جزيلاً، وأعتذر إذا لم أستطع الإجابة عن جميع الأسئلة. شكراً جزيلاً لجناب المستشار. لقد أثريتم النقاش، ونحن ممتنون جداً. والآن أنتقل إلى الدكتور عادل. وقبل أن أسلمه الميكروفون، أود أن أشير إلى أننا الآن في الجلسة الثانية، ومن المفترض أن تكون لدينا جلسات أخرى حول طريق التنمية.

أعتقد أن إحدى المشكلات التي ستواجهنا هي أن كثيراً من المعنيين بطريق التنمية يتحدثون في أكثر من مجال في الوقت نفسه. وكما ذكرتم في قضية مركز أورسام، هناك من يتحدث عن الاستخبارات، وهناك من يتحدث عن الأمن، وقد يتحدث بعضهم عن موضوعات لا علاقة مباشرة لها بمجاله. لذلك نحن بحاجة إلى مقارنة أكثر تنظيماً وشمولاً.

شكراً جزيلاً. دكتور عادل، تفضل. شكراً جزيلاً. سأجيب بثلاث نقاط أساسية. أولاً، فيما يتعلق بسؤال الدكتور مصطفى: هل هذا هو آخر شيء مع تركيا؟ أعود هنا إلى ما تحدثت عنه سابقاً. المشروع يتعلق بالنقل، والنقل يشمل الموانئ والسكك الحديدية والطرق البرية. كما يتعلق بالطاقة، نفطاً وغازاً، وهذا هو المشروع الكبير الذي يركز عليه العراق كثيراً، أي كيفية ربط الخليج بالعراق وتركيا وصولاً إلى أوروبا.

كما أن هناك بعداً ثالثاً يتعلق بالاتصالات والتكنولوجيا. لذلك، المشروع ليس مجرد ممر ترانزيت يربط الدول. ومقارنته بخط برلين. بغداد. البصرة تحتاج إلى توضيح؛ فذلك الخط كان سككاً حديدية في الأساس، أما هذا المشروع فهو بداية لمشروع أوسع بكثير.

عندما نقول في النظرية إن التجارة تعزز الأمن والسلام، فهذا ما قصده في بداية حديثي. هذا المشروع سيعزز الثقة بين الدول، بحيث تبدأ بطريق تنمية، ثم يتصاعد الأمر إلى اقتصاد وأمن واجتماع وثقافة وكل المجالات التي يمكن أن تربط بيننا وبين تركيا. وهذا يشبه ما حدث في الاتحاد الأوروبي؛ فقد بدأوا وهم في حالة أزمة، وانتهوا اليوم إلى درجة عالية من التوحد في كثير من القضايا.

أما فيما يتعلق بما طرحه الدكتور أحمد بخصوص السيادة وتأجيج الصراعات، فإن التجارة تعزز السلام، لكن هذا يتطلب وجود هيئة مشتركة أو مجموعة تعنى بإدارة المخاطر وتنسيق المصالح. فبعض الدول قد تعتقد أن هذا المشروع ضد مصالحها، وهنا يأتي دور دبلوماسيتنا، أو ما أسميته دبلوماسية الطريق، في تقليل هذه المخاوف وتفكيكها.

أما المداخلات التي تتعلق بمقارنة الاتحاد الأوروبي، فربما لم أوصل الفكرة جيداً، أو ربما لم تُسمع كاملة. أنا أقول: لنرجع إلى عام 1951، هل كان هناك تشابه حقيقي بين دول الاتحاد الأوروبي؟ لا، لم يكن هناك تشابه. ما يؤكد

عليه هو الصبر في الإنجاز، وهو الركن الثالث. نحن نراكم الإنجازات حتى نصل إلى حالة من التشابه والتكامل. المشروع لا يبدأ كاملاً، بل يحتاج إلى تراكم إنجازات حتى نصل إلى بيئة إقليمية قادرة على احتوائنا وتطوير مصالحنا المشتركة. شكراً جزيلاً.

شكراً جزيلاً دكتور. في نهاية هذه الجلسة، نشكركم جزيل الشكر. والشكر موصول للأستاذ ناصر الأسدي، مستشار رئيس الوزراء، على ما قدمه من مداخلات ورؤى قيمة. ممتنون جداً لكم باسم مؤسسة انكي. كما نشكر الدكتور عادل على ما قدمه من إيضاحات، والشكر موصول أيضاً لسعادة السفير ليث العذاري. ونشكر الحضور جميعاً على مداخلاتهم القيمة. نتمنى أن تكونوا شركاءنا دائماً، وسنلعمكم بجلستنا القادمة إن شاء الله.

مؤسسة إنكي للدراسات والبحوث

ENKI FOUNDATION FOR STUDIES AND RESEARCH

بغداد ♦ ARKS 42417- NAAN

<https://zenodo.org/communities/enki-journal-hss>



مؤسسة إنكي للدراسات والبحوث
Enki Foundation for Studies and Research