



Vision Foundation
for Strategic Studies

مؤسسة رؤية للدراسات الاستراتيجية

الفرص والعقبات أمام مشروع "طريق التنمية" في العراق و إقليم كوردستان

الباحث:

د. آكو حمه كريم

كانون الاول ٢٠٢٥



Sulaymaniyah, Ashty,
Opposite to Azadi Park



www.visionfoundationiq.org



+964 772 330 0005

قسم البحوث – مؤسسة رؤية للدراسات الاستراتيجية

الباحث: د. آكو حمه كريم	الموضوع: السياسة	نوع المنشور: دراسة علمية
----------------------------	---------------------	-----------------------------

بيان المؤسسة

إن مؤسسة رؤية للدراسات الاستراتيجية تسعى من أجل فهم متوازن وبناء مستقبل مزدهر ومتطور لإقليم كردستان والعراق، وذلك عبر إجراء الدراسات والبحوث الأكاديمية عن مختلف المشكلات والالتزامات المعاصرة وإيجاد حلول تطبيقية لها. نحن نريد – كمهمة أساسية تتولاها مؤسستنا وهي حماية بلدنا وتطويره – أن نقدم رؤية واضحة وخرطة طريق مناسبة عبر إجراء دراسات استراتيجية لواقعي السياسات ومراكز القرار في كل من الحكومتين: الاتحادية العراقية وحكومة إقليم كردستان وكل من السلطات الثلاث (التنفيذية والتشريعية والقضائية)، وللرأي العام والمجتمع الدولي.

ملاحظة

إن المعلومات الواردة في هذا البحث والاستنتاجات والتوصيات المقدمة فيه تعبر عن رأي الباحثين، ولا تعبر بالضرورة عن وجهة نظر مؤسستنا ورأيها.

حقوق النشر محفوظة (٢٠٢٥)

INFO@VFSSIQ.ORG

WWW.VFSSIQ.ORG

الفرص والعقبات أمام مشروع "طريق التنمية" في العراق وإقليم كردستان

الملخص

يعد العراق أحد البلدان المهمة في المنطقة، ونظرا لتأريخه وموقعه الجيوستراتيجي المهم فإنه يقع في قلب منطقة الشرق الأوسط، وكان منذ القدم ممرا تجاريا رئيسا وحلقة وصل لكثير من الأمم والحضارات، لكنّ عدم الاستقرار وكثرة الحروب والمعارك والثورات الداخلية أفقده هذه المكانة كمر تجاري دولي.

وبعد هزيمة تنظيم داعش وتحقيق استقرار نسبي، يريد العراق تعزيز دوره الإقليمي والاقتصادي مرة أخرى، ولهذه الغاية أطلق في (2023) مشروع "طريق التنمية" الذي يربط العراق ودول الخليج بتركيا وأوروبا، في حال إنجازه يعطي المشروع أهمية تجارية وجيوسياسية كبيرة للعراق لا تقل عن قناتي السويس وبنا من حيث الأهمية.

تقوم هذه الدراسة بتحليل ذي أبعاد متعددة لمشروع "طريق التنمية" كمبادرة استراتيجية تهدف إلى رفع مستوى التنمية الاقتصادية وتحسين الخدمات في العراق، فضلا عن ذلك تقيّم الدراسة السيناريوهات المتعددة للمشروع، كجسر يربط بين العراق وتركيا، إضافة إلى مدى ربط المناطق النائية بمراكز المدن وإسهامه في تحسين جودة الحياة للقاطنين في المنطقة عبر توفير فرص عمل أكثر والوصول إلى الخدمات الأساسية. وتقدم الدراسة عبر التوصيات نقاطا توضح الرؤية عن المشروع وتكون مساعدة في رفع مستوى السياحة وجذب استثمارات جديدة لتعزيز التنمية الاقتصادية.

الهدف من الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل وعرض لأهم الفرص والعقبات أمام مشروع "طريق التنمية"، إذ يمكن أن ينجح المشروع وتُزال العقبات إذا وُجدت إرادة سياسية قوية في العراق ويشترك الجميع فيها، ولا سيما إقليم كردستان.

فرضية الدراسة

إن نجاح مشروع "طريق التنمية" يتعلق بالدرجة الأولى بقدرة العراق في كيفية حل العقبات السياسية والاقتصادية والأمنية الداخلية وإدارتها، فضلا عن تأمين بيئة مستقرة للاستثمار، وبإمكان السيطرة على تلك العقبات والتحديات أن تحقق نجاح المشروع وتحوّله إلى أداة حقيقية للتنمية.

مشكلة الدراسة

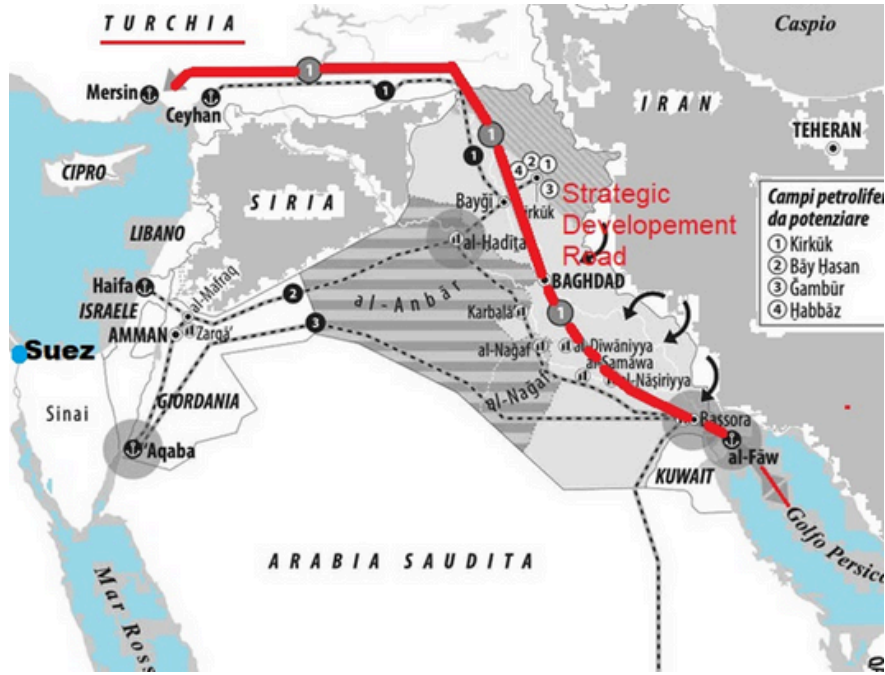
على الرغم من الوعود الاستراتيجية لمشروع "طريق التنمية" لتعزيز المكانة الجيوسياسية والاقتصادية للعراق، لكن إنجاز المشروع يتعرض لمجموعة من التحديات السياسية والأمنية والاقتصادية، إلى أي مدى تكون هذه التحديات عقبة أمام إنجاز مشروع "طريق التنمية"؟ هل يمتلك العراق أدوات لازمة لتجاوز هذه العقبات والحصول على التنمية المستمرة عبر هذا المشروع؟

منهج الدراسة

استندت الدراسة بصورة عامة إلى منهجين دراسيين، الأول المنهج التحليلي الواقعي، الذي يقدم تحليلاً للفرص والعقبات التي أمام مشروع "طريق التنمية" عبر عرض البيانات والأرقام والإحصاءات والخرائط واستعراض الأحداث الحالية والماضية، ثم اعتمد على منهج الدراسة الاستشرافية المستقبلية لبيان مستقبل المشروع وذلك عبر عرض السيناريوهات والاحتمالات والتصورات المتعددة.

المحور الأول: ما هو "طريق التنمية"؟

عقدت الحكومة العراقية في (27 من آيار 2023) مؤتمراً عنوانه (طريق تنمية العراق) في بغداد، بمشاركة تسع دول هي (السعودية، الإمارات العربية المتحدة، قطر، الكويت، سلطنة عمان، سوريا، الأردن، إيران، تركيا)، فضلاً عن ممثلين عن البنك الدولي والاتحاد الأوروبي. وقد أشار محمد شياع السوداني رئيس الوزراء العراقي في الخطاب الافتتاحي للمؤتمر إلى أن مشروع "طريق التنمية" الذي يمتد من جنوب العراق وصولاً إلى تركيا، هو خطة مدروسة وطموحة ومقصودة لتغيير الواقع الحالي نحو بناء اقتصاد متين، يعزز مكانة العراق في المنطقة سياسياً واقتصادياً. وأضاف رئيس الوزراء أن "طريق التنمية" يعطي دوراً أساسياً للبلاد في المنطقة كنقطة مهمة للعلاقة بين الشرق والغرب، وأن مشروع "طريق التنمية" مشروع طموح واعد نحو شراكة اقتصادية مع دول الجوار والمنطقة، ما يجعل من العراق مصدراً للصناعات والبضائع المعاصرة(1). يتكون "طريق التنمية"، الذي يعرف بـ(القناة الجافة) أيضاً، من مسارين: طريق بري وطريق سكك حديدية، لربط الخليج بتركيا، يمتد من الفاو جنوب محافظة البصرة وصولاً إلى (فيشخابور) شمال محافظة دهوك، (ينظر الخريطة (1)).



(الخريطة (1) طريق التنمية)

يبلغ طول الطريق البري (1190 كم)، وخط السكة الحديدية ما يقارب (1175 كم)، ويقدر تكلفته بما يقارب (17 مليار) دولار، خصص (ستة مليارات ونصف مليار) دولار للخط البري السريع و(عشرة مليارات ونصف مليار) دولار لخط السكة الحديدية. ويهدف المشروع إلى نقل البضائع من آسيا إلى أوروبا، ما يقلص مدة النقل بنسبة خمسين بالمئة. وتبلغ تكلفة المشروع (17 مليار) دولار، أعدت شركة (PEG) الإيطالية دراسة جدوى المشروع للطرق وتكفلت شركة (ألستوم) الفرنسية بإنجاز القسم الخاص بالسكة الحديدية (2).

ومن المقرر أن يكتمل إنجاز المشروع بثلاث مراحل، المرحلة الأولى تنتهي في (2028)، والمرحلة الثانية في (2038)، والمرحلة الثالثة في (2050)، ويمر "طريق التنمية" بعدة مدن عراقية منها: (الفاو، البصرة، الناصرية، السماوة، الديوانية، النجف، الحلة، كربلاء، بغداد، سامراء، تكريت، بيجي، الموصل، ربيعة، فيشخابور) (ينظر: الخريطة (2)).



(الخريطة (2) المدن والمحطات التي يمر بها "طريق التنمية")

إن ميناء الفاو هو البوابة الرئيسية لـ "طريق التنمية"، وقد أنجز (50%) من أعماله من جانب شركة (دايو) الكورية وبتكلفة خمسة مليارات دولار على شواطئ الخليج العربي في محافظة البصرة، وبعد إتمام المشروع يصبح هذا الميناء أكبر مشروع للموانئ في الشرق الأوسط. وبنى المشروع على مساحة (54) كيلومترا مربعا وفيه (90) نقطة إرساء للسفن، إضافة إلى وجود كاسرات الأمواج بطول (14.523) كلم، وبانتهاء جميع الكاسرات الإسمنتية للإرساء، يدخل موسوعة غينس للأرقام القياسية على أنه أطول كاسر أمواج في العالم (2).

المحور الثاني: الفرص أمام طريق التنمية

أولا: الفرص الاقتصادية

ولد مشروع "طريق التنمية" بعد مرحلة من عدم الاستقرار السياسي والاجتماعي في العراق، بعد ظهور امتعاض واستياء جماهيري تجاه الأزمات والمشاكل السياسية والاقتصادية، وقتها يُنظر إلى المشروع أنه أداة لكبح جماح الاستياء والسخط الاجتماعي وكتبته، وذلك عبر إظهار نية الحكومة لبدء مشاريع كبيرة وتنوع مصادر اقتصاد البلد.

من المعلوم أن للعراق اقتصادا ضعيفا يعتمد بصورة رئيسة على تصدير النفط، إذ تشكل إيراداته (95%) من مجموع إيرادات العراق. وهذا الارتباط بسعر النفط يؤثر في إحداث العجز في الميزانية وفي التضخم وفي تنمية مستوى الاقتصاد العراقي وازدهاره، ففي عام (2020) وبسبب انخفاض سعر النفط انخفض مستوى الإيرادات العامة بنسبة (11%) (3)، الأمر الذي أدى إلى عجز الحكومة العراقية عن إنجاز المشاريع وتحقيق خططها الاقتصادية والتنموية بالمستوى المطلوب.

وترتفع نفقات العراق سنة بعد أخرى، وتذهب أكثرها للرواتب، ففي نهاية سنة (2022) إلى (2024) قفزت النفقات من (104) ترليون دينار إلى (125) ترليون دينار، أي زادت أكثر من (20) ترليون دينار، وزادت الرواتب من (43) ترليون دينار إلى (60) ترليون دينار في غضون سنتين فقط (4).

ويقدر عدد موظفي العراق بأربعة ملايين ومئتي ألف موظف، وعدد المتقاعدين تجاوز ثلاثة ملايين شخص، فضلا عن وجود أكثر من ثلاثة ملايين آخرين ضمن شبكة الحماية الاجتماعية (5)، (ما عدا موظفي إقليم كردستان)، هذا في وقت يصل عدد السكان بحسب إحصاء عام (2024) إلى (45.407.895) شخصا (6)، ما يعني أن أكثر من ربع سكان العراق يتلقون الرواتب من الحكومة.

وإذا أنجز "طريق التنمية" فسيصبح فرصة كبيرة لتحسين اقتصاد العراق، عبر ما يأتي:

1/ تنوع مصادر الإيرادات: بدلا من أن يعتمد العراق على إيرادات بيع النفط، يوفر المشروع إيرادات أخرى للعراق يتوقع أن تكون (أربعة إلى ستة) ترليون دينار (أربعة ملايين دولار)، يشكل هذا الرقم ما يقارب نسبة (38-56%) من إيرادات قناة السويس لعام (2022)، والتي تصل إلى (ثمانية مليارات دولار) (7).

2/ تعزيز الاقتصاد الداخلي المناطقي، عبر ربط المناطق النائية بالمدن والبلدات والحصول على الخدمات وتوفير فرص عمل جديدة. ومن المقرر أن تضم المدن والبلدات القريبة من "طريق التنمية" مشاريع صناعية وخدمية توفر مئة ألف فرصة عمل (8)، هذا فضلا عما يدره نقل البضائع التجارية ذهابا وإيابا من إيرادات تصب في مصلحة الاقتصاد العراقي.

3/ بناء البنية الاقتصادية: يوفر "طريق التنمية" فرصة لتحسين الطرق والجسور والبنى الأخرى في العراق، وتسهيل النقل ورفع مستواه لنقل البضائع والأشخاص، ما يمكن أن يؤدي إلى تخفيف العبء على بنية العراق للمواصلات، التي ألحق الضرر بها نتيجة التقادم وعدم تصليح الطرق.

4/ رفع مستوى قدرة العراق التجارية: يمكن للطريق في مرحلته الأولى أن ينقل (ثلاثة ملايين ونصف مليون) حاوية ما يساوي (22 مليون) طن، ومن المقرر أن يكون لطريق السكة الحديدية مساران يضمنان يومياً (80 إلى 90) قطارا كهربائياً، ويوفر الطريق ما يقارب (15 يوماً) لنقل البضائع من دول شرق آسيا إلى شمال أوروبا، وبذلك سيكون وسيلة جذب لشركات النقل وللدول لاستخدام هذا الطريق في نقل بضائعها بدلا من الطرق والممرات الأخرى التي تحتاج مدة أطول (7).

ثانياً: الفرص السياسية

إن إنجاز مشروع "طريق التنمية" من الناحية السياسية يؤدي دوراً مهماً وفرصة لتأمين الاستقرار السياسي داخل العراق وخفض مستوى الخلافات والصراعات السياسية والطائفية الداخلية وتعزيز التعايش السياسي والاجتماعي. إضافة إلى ذلك يؤدي نجاح المشروع إلى تقوية مؤسسات الدولة العراقية وازدياد ثقة المواطنين، بصورة تستطيع الحكومة توفير الحاجات والخدمات ويكون الطريق استجابة لمطالب المواطنين، ما يمكن أن يخفض من مستوى الامتعاض والصدام الاجتماعي والسياسي ويوفر السلم الاجتماعي.

جدير بالذكر أن استقرار العراق وتقويته داخلياً، يؤدي بلا شك إلى تقويته وتعزيزه على المستوى الخارجي. بداية يمكن أن تكون للعراق كدولة ذات سيادة، سياسة خارجية مستقلة، وأن يجرّد نفسه من أي ارتباط خارجي وأن يمنع أي تدخل من دول الجوار، ثم يكون مشروع "طريق التنمية" أداة لبناء علاقات متوازنة ومتينة مع دول الجوار ودول المنطقة عموماً، علاقات مؤسسة على مصالح اقتصادية تجارية وأمنية مشتركة، وهذا كله يؤدي إلى تعزيز المكانة السياسية للعراق.

ثالثاً: الفرص الجيوسياسية

إن للعراق موقعا جيوسياسياً مهماً، فمنذ القدم كان مركزاً حضارياً مؤثراً في المنطقة وفي العالم القديم عموماً، يقع هذا البلد في قلب الشرق الأوسط ويمكن أن يكون جسراً يربط آسيا بأوروبا. وكانت محاولات بناءة بذلت لربط العراق بأوروبا في منتصف القرن التاسع عشر عبر خط السكة الحديدية (بغداد - برلين)، مشروع أشرفت عليه الشركات الألمانية، بعدها أضيفت إليه محطة البصرة وصولاً إلى إسطنبول ومن ثم إلى برلين، لكن ضعف الدولة العثمانية واندلاع الحرب العالمية الأولى أدى إلى فشل المشروع.

إن مشروع "طريق التنمية" عبارة عن إعادة إحياء لحلم ربط العراق بأوروبا، مشروع يحاول المسؤولون العراقيون منذ القدم إنجازه بعناوين ومشاريع مختلفة، الهدف منه الانتفاع من الموقع الجغرافي للعراق وربطه بطرق التجارة الدولية للحصول على مكاسب اقتصادية وتعزيز مكانة العراق وزيادة التأثير الجيوسياسي له.

إن "طريق التنمية" يكون فرصة لوضع العراق على خريطة الممرات التجارية الدولية وربطه بالمشاريع الاستراتيجية المهمة، أحد هذه المشاريع عبارة عن مبادرة (حزام واحد وطريق واحد) المعروفة بطريق الحرير والتي اقترحتها الصين وتنجزها، هذا المشروع الجديد: طريق الحرير الجديد هو في الأصل إحياء لمشروع طريق الحرير القديم، الذي كان يبدأ في الصين باتجاه المناطق الأخرى في آسيا وأوروبا وأفريقيا.

مع أن البعض يرى أن مشروع "طريق التنمية" يكون بديلا لمشروع طريق الحرير الجديد وبذلك يعرقل المشروع العراقي ويكون عقبة أمامه، لكن في الحقيقة يكون المشروعان مكملين لبعضهما البعض ويعودان بالفائدة لهما (ينظر الخريطة (3))، ولا سيما أن للعراق والصين علاقات اقتصادية متينة ووقعا على كثير من الاتفاقيات في مجالي التجارة والاستثمار.

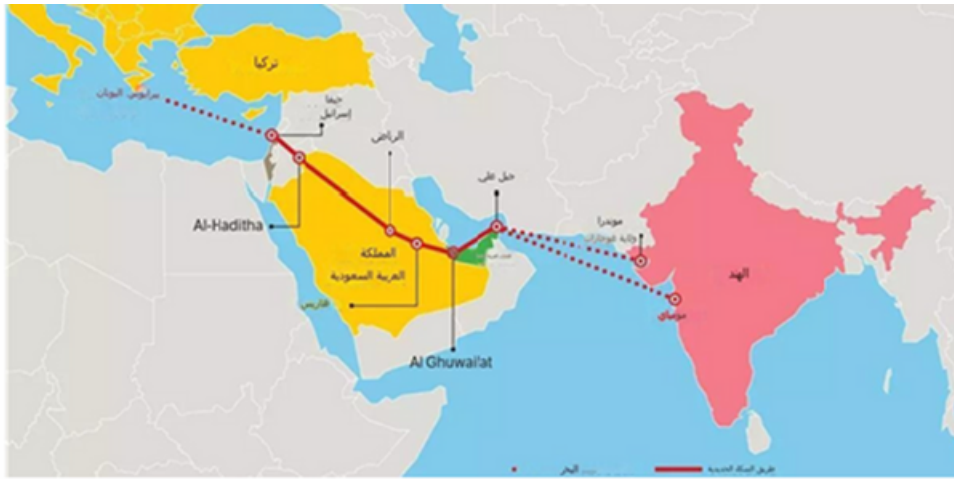
وبحسب تقرير لمؤسسة (S&P GLOBAL) فإن العراق كان ضمن قائمة أهم عشرين شريكا تجاريا للصين في عام (2024)، ويبلغ حجم التبادل التجاري نحو (54.2) مليار دولار، وقد بلغت صادرات الصين إلى العراق ما يقارب (38.2) مليار دولار، في وقت سجلت واردات الصين من النفط من العراق نحو (16) مليار دولار(8).



الخريطة (3)، الممرات التجارية الدولية

يقول (تسوي وي) السفير الصيني في العراق في اجتماع له مع محمد شياع السوداني رئيس الوزراء العراقي إن "طريق التنمية مهم جدا للعراق، وسيكون طريق السلام والازدهار في المنطقة، وسيصبح مكملًا لمشروع الحزام والطريق" (9)، هذا التصريح يظهر اهتمام الدولة الصينية بالعراق ومحاولتها ربط الطريقين بعد انتهائهما.

ويوجد مشروع دولي آخر للنقل والتجارة اقترح في الآونة الأخيرة أن يمر بالشرق الأوسط، وهو مشروع الممر الاقتصادي الهندي - الشرق أوسطي - الأوروبي، المعروف بـ(الممر الأخضر). أعلن عن هذا المشروع في هامش اجتماع قمة (جي 20)، الذي عقد في نهاية أيلول 2019 في الهند، وقع كل من السعودية والاتحاد الأوروبي والهند والإمارات وفرنسا وألمانيا وإيطاليا والولايات المتحدة الأمريكية مذكرة تفاهم تعهدوا فيها أن يعملوا معًا لإنجاز هذا المشروع. وكان هدف الممر الأخضر ربط الهند بحرا بدول الخليج، ثم ربط منطقة الخليج عبر خط سكة حديدية تتفرع إلى الأردن وإسرائيل ومن هناك يربط عبر البحر بأوروبا (اليونان). (ينظر: الخريطة (4)) (10).



(الخريطة (4)، الممر التجاري بين الهند والشرق الأوسط)

وتولي الولايات المتحدة الأمريكية اهتماما كبيرا بهذا المشروع لربط أصدقائها من الهند والشرق الأوسط وأوروبا معًا، والهدف الاستراتيجي من مشروع الممر الأخضر هو بناء مشروع منافس ومماثل للمشروع الصيني (مبادرة الحزام والطريق).

وهذا المشروع لا يمر بالعراق، وفي حال إنجازه يؤثر سلبا في مشروع "طريق التنمية"، بل يكون بديلا للمشروع العراقي.

مع كل ذلك فإن إنجاز مشروع الممر الأخضر صعب، وأمامه معوقات وعقبات عدة، ولا سيما ما يتعلق بإسرائيل، لربطه بتطبيع علاقات الدول العربية مع إسرائيل، علاقة معقدة مقطوعة مليئة بالمشكلات والصعوبات في الوقت الحاضر، من هذا المنطلق يمكن أن يصبح مشروع "طريق التنمية" العراقي بديلا عن الجزء البري للممر الأخضر، أي: يمتد الطريق من الهند إلى ميناء الفاو ومن ثم إلى تركيا فأوروبا.

قريبا من الموقع الجغرافي للعراق، يُنجز مشروع آخر هو مشروع ممر النقل الدولي الشمالي الجنوبي (INSTC)، تعود بدايات هذا المشروع إلى ما يقارب عقدين قبل الآن، هذا المشروع يهدف إلى تأسيس طرق نقل تبدأ من الهند عبر إيران وصولا إلى روسيا، وفي السنتين الماضيتين وعقب الحرب الروسية الأوكرانية وفرض العقوبات الأمريكية والغربية على روسيا وإيران عاد المشروع إلى الواجهة من جديد.



(الخريطة (5) ممر النقل الدولي الشمالي الجنوبي)

إن مشروع ممر النقل الدولي الشمالي الجنوبي بطول (5300 كلم)، يهدف إلى تسهيل نقل البضائع التجارية بين أفغانستان، وأرمينيا وأذربيجان وروسيا وآسيا الوسطى وأوروبا والهند وإيران (ينظر: الخريطة (5)). يربط المشروع مدينة بومباي الهندية عبر الميناء الاستراتيجي (جابهار) الإيراني بمدينة سان بطرسبرغ، وقع كل من إيران وروسيا في 2023 اتفاقاً لبناء الخط الحديدي (رشت - آستارا) الذي يبلغ طوله (360 كلم) ومن المتوقع إنجازه حتى عام (2027) (10).

كذلك واجه المشروع تحديات أخرى مثل تردي البنية التحتية الإيرانية من النقل والطرق، وعدم القدرة على جذب الاستثمارات الأجنبية أو توفير الموارد المالية اللازمة لإنجاز الممر وإكماله، فضلاً عن توتر العلاقات الإيرانية الأذربيجانية بعد حرب كاراباغ عام (2020).

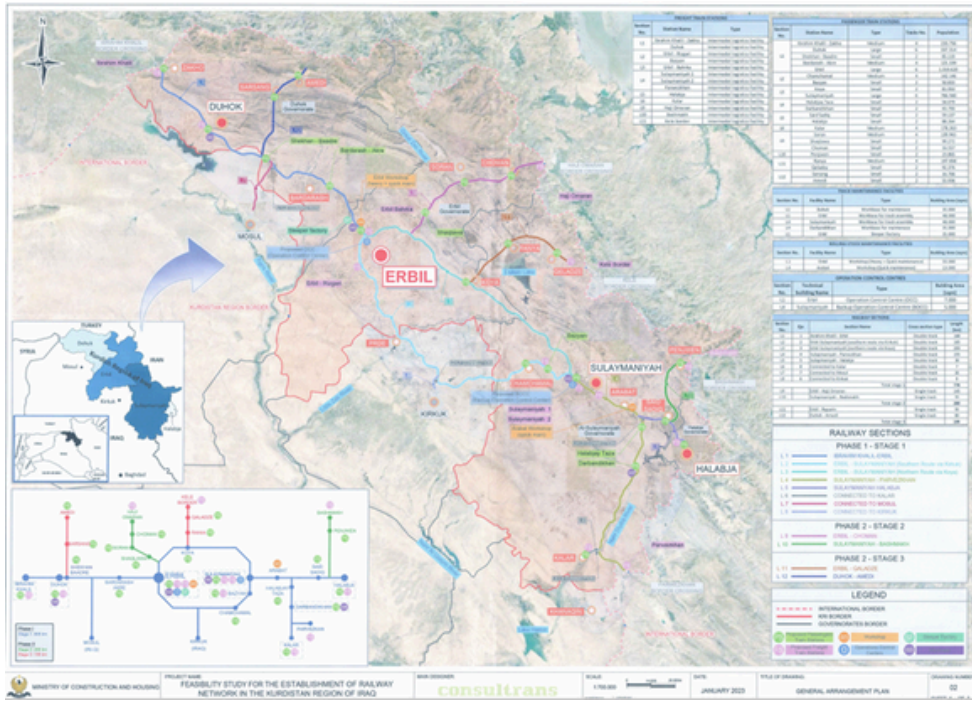
وتحاول روسيا ربط ممر النقل الدولي الشمالي الجنوبي بمشروع "طريق التنمية"، أشار (ألبروس كوتراشيف) السفير الروسي في العراق في زيارة إلى مؤسسة رؤية للدراسات الاستراتيجية (ومقرها في مدينة السليمانية، إقليم كردستان العراق) أشار إلى أن العراق من ضمن أولويات الدولة الروسية، وأنهم متفائلون بالوضع العراقي وبينهما علاقات سياسية واقتصادية وثقافية قوية ويحاولون ربط "طريق التنمية" بالمشروع الروسي المشار إليه (11).

المحور الثالث: إقليم كردستان ومشروع "طريق التنمية"

لا يمر "طريق التنمية" - بحسب الخرائط الأولية للمشروع - بإقليم كردستان، باستثناء جزء يسير منه إذ يقع في الحدود الجغرافي لمحافظة دهوك، تُرجع الحكومة العراقية سبب عدم مرور "طريق التنمية" بإقليم كردستان إلى الأسباب الجغرافية والتضاريس الجغرافية لأراضي الإقليم، يقول باسم عواد المتحدث باسم الحكومة العراقية إن "الشركة المصممة عندما قامت بتخطيط مسار الطريق كانت عندهم رغبة أن يمر الطريق على إقليم كردستان، لكن اصطدموا بالوعورة الجغرافية في الإقليم... واكتشفوا أن المخطط في إقليم كردستان يزيد العمل بمعدل ست سنوات، بدلا عن أربع سنوات، ويكلف إضافة إجمالية بمعدل 20 مليار دولار بدلا عن 17 مليار دولار" (12).

ولحكومة إقليم كردستان انتقادات موجهة إلى المسؤولين العراقيين لكونهم لم يُشاوروا فيما يتعلق بالمشروع، وأن الإقليم استبعد عنه، وأن من المفروض أن يستفيد سكان كردستان منه، وأن يمر المشروع بشرق نهر دجلة وصولاً إلى تركيا بدلاً من المرور غرب النهر. يرى (أنو جوهر) وزير النقل والمواصلات في حكومة إقليم كردستان أن مرور "طريق التنمية" بشرق دجلة أي بسهل نينوى يعود بالفائدة للعراق وإقليم كردستان وسكان المنطقة، لأنه يختصر الطريق بمسافة (32 كلم)، فضلاً عن كونه طريقاً أكثر أمناً ويقلص نفقات المشروع وتستفيد منه المكونات الموجودة في المنطقة من الكورد والآشوريين والكلدانيين والتركمانيين والمسيحيين والكاثوليك وغيرهم (13).

جدير بالذكر أن لحكومة إقليم كردستان مشروعاً خاصاً بها لإنشاء سكة حديدية، في طور الدراسة حالياً، ووقعت عقداً مع شركة (كونسترانس) لدراسة إنشائها، وللدراسة مراحل عدة تتناول الجوانب الاقتصادية والتجارية والاجتماعية والبيئية والجودة والهندسية ومكان عبور العربات وتكلفة المشروع، ويكون الخط الأول (620 كلم) ويحتاج ميزانية تقدر بـ(خمسة إلى ستة مليارات) دولار (14).



(الخريطة (6) سكة الحديد في إقليم كردستان)

وجرى تقسيم مسار خط القطار على مرحلتين: تبدأ المرحلة الأولى التي تعد أساسية من معبر إبراهيم الخليل على الحدود العراقية التركية باتجاه زاخو ودهوك وأربيل والسليمانية ومنطقة كرميان، وفي المرحلة الثانية يجري تأسيس خطوط فرعية على الخط الرئيس باتجاه عمق أراضي الإقليم، فعلى سبيل المثال سيجري بناء خط فرعي في حدود محافظة دهوك باتجاه مناطق برواري وأميدي، وفي حدود محافظة أربيل تكون الخطوط الفرعية باتجاه منطقة جومان وحاج عمران، أما في حدود محافظة السليمانية فسيكون اتجاه الخطوط الفرعية نحو إدارة رابرين وفرع آخر نحو حلبجة وفرع باتجاه منطقة بنجوين ومعبر باشماخ الحدودي، ويجري ربط الخط الرئيسي للسكة الحديدية بخط السكة الحديدية في العراق في محافظتي الموصل وكركوك (ينظر: الخريطة (6)) (14)، وإذا أنجز المشروع كاملاً فسيصبح طوله (1120 كلم)، وتكلفته (عشرة مليارات دولار).

وتنوي حكومة إقليم كردستان في حال إنجاز المشروعين مستقبلا أن يربط مشروعه للسكة الحديدية بمشروع "طريق التنمية" (ينظر: الخريطة (7))، ولأجل ذلك طلبوا من الحكومة العراقية أن يمر جزء من مسار "طريق التنمية" بأرض الإقليم، لكن العراق لم يرد على هذا المطلب حتى الآن.



(الخريطة (7)، ربط "طريق التنمية" بالممرات الداخلية)

أهمية مرور مشروع "طريق التنمية" لإقليم كردستان:

1/ المحافظة على المكانة الجيوسياسية لإقليم كردستان وتعزيزها، وذلك نظرا لكون الإقليم يقع في شمال العراق وأن الحدود التركية كلها ثم أوروبا ملصقة بأرض الإقليم، ولا سيما إذا جرى نقل معبر "طريق التنمية" من فيشخابور إلى معبر إبراهيم الخليل فسيكون للإقليم السيطرة الكاملة على المشروع وتزداد هيمنته وتأثيره السياسي في العراق وتركيا.

2/ يضع إقليم كردستان على خريطة الممرات العالمية، وذلك عبر ربط الممرات والطرق الداخلية بمسار "طريق التنمية" ما يعود بالفائدة الكبيرة للإقليم من الجوانب التجارية والاقتصادية والنقل والمواصلات.

3/ تعزيز البنى التحتية للاقتصاد في الإقليم وتوفير فرص عمل أكثر للمواطنين وازدهار المناطق التي يمر فيها مسار الطريق، فضلا عن رفع المستوى التجاري مع دول الجوار ولا سيما إيران إذ يصبح الإقليم نقطة عبور (ترانزيت) مهمة.

في المقابل، تنوي الحكومة العراقية أن يخلص نفسه من هيمنة إقليم كردستان وسيطرته على المعابر وعلى الحدود العراقية التركية، لذلك جرى تصميم خريطة المشروع بصورة لا يمر بالإقليم باستثناء جزء يسير منه.

ولهذا الأمر بعد سياسي، وهو السيطرة على الحدود العراقية التركية وتقليص دور إقليم كردستان وتحجيمه، ولا علاقة له بالجانب التقني والجغرافي، بحسب ما أفاد به مسؤولون في الحكومة العراقية. وقد أفاد مسؤول كبير في وزارة الإعمار والإسكان في حكومة إقليم كردستان لموقع (أمواج) أن "طريق التنمية" بين العراق وتركيا هو مسعى سياسي يهدف إلى الحد من النفوذ الاقتصادي والسياسي لأربيل من خلال إنشاء رابط مباشر بين العراق الاتحادي وتركيا (15).

إنّ منطقة فيشخابور، مع كونها جزءاً من أراضي الإقليم ضمن حدود محافظة دهوك، لكنها لا تقع وسط الإقليم، أي إن هذا الطريق لا يمر بوسط الأراضي التي يسيطر عليها إقليم كردستان، بل يمر بجزء صغير جداً من أرض الإقليم، ومن المرجح أن أنقرة وبغداد تعتقدان أن بمقدورهما إجبار الإقليم على الموافقة على هذه المحاولة، وقد أكدت السلطات التركية مرارا وتكرارا أنهم يفضلون وجود معبر تحت إشراف بغداد، والجهود منصبه نحو إنشاء خط سكة حديدية وخط بري مباشر مع بغداد، بمعنى آخر لا تتخلى أنقرة عن تطوير مشروعها في فيشخابور بدلا من معبر إبراهيم الخليل (15).

المحور الرابع: العقبات أمام مشروع "طريق التنمية" أولا: العقبات الأمنية

إن تحقيق الاستقرار والأمن يعد عاملا مهما في إنجاز مشروع "طريق التنمية" ونجاحه. مع كون العراق أكثر أمنا نسبيا وأكثر استقرارا مقارنة بالسنوات التي خلت، لكن الوضع الأمني العراقي ليس في مستوى يمكن إنجاز مشروع كهذا في البلاد. وأهم هذه العقبات ما يأتي:

1/ لم تستطع القوات المسلحة العراقية بسط سيطرتها على كامل الأراضي العراقية، ولا سيما المناطق الصحراوية والجبلية والناحية، إذ يمكن في أي وقت أن تتشكل مجاميع عصاة مسلحة مختبئة في تلك المناطق. وما زاد الوضع صعوبة هو ظاهرة حمل السلاح وعدم السيطرة عليها، لأن كثيرا من المواطنين والعشائر والأحزاب يمتلكون السلاح ويستخدمونه متى يشاؤون.

2/ صعود الجماعات الإرهابية وتعاضم نفوذها وعدم استقرار الوضع السياسي والصراع الطائفي في العراق، ودور بعض من دول الجوار، كل ذلك من أسباب ظهور العنف وازدياد قوة الجماعات الإرهابية، ولا سيما (داعش) إذ يتوقع تصاعد قوتها بسبب انسحاب القوات الأمريكية وتداعيات الوضع السوري.

3/ وجود حزب العمال الكردستاني في المناطق الحدودية بين العراق وتركيا وسوريا يعد خطرا على مشروع "طريق التنمية". مع أن من المنتظر أن تتقدم عملية السلام في تركيا أكثر نحو الأمام وتحل المشكلة الكردية ويتخلى الحزب عن سلاحه، لكن في حال تعثر عملية السلام يبقى الوضع على ما كان عليه وتصعب السيطرة على تلك المناطق الحدودية، ما يشكل تهديدا على مشروع "طريق التنمية".

4/ وجود تشكيلات مسلحة موازية للجيش العراقي كقوات الحشد الشعبي والبيشمركة، مع أن هذه القوات قانونيا جزء من تشكيلة القوات المسلحة العراقية لكنها لا تتلقى أوامرها من الجيش، وانتماءاتها للمكونات وللأحزاب ولقاداتها وليس من المستبعد أن تُستخدم في الصراعات الداخلية.

ثانياً: العقبات المالية

إن إحدى العقبات الأساسية أمام مشروع "طريق التنمية" عبارة عن تأمين الميزانية الكافية له، والتي لا تمتلك الحكومة العراقية القدرة المالية اللازمة لإنجاز المشروع وحدها. تعاني العراق من عجز مالي ودين كبير يقدر بـ(100 ترليون دينار)، كذلك فإن عدم استقرار سعر النفط والزيادة المستمرة في النفقات يؤديان إلى عدم استطاعة العراق تأمين المال اللازم لإنجاز المشروع الذي يقدر بـ(17 مليار) دولار، لكن إحصاءات (معهد دول الخليج العربي) في واشنطن تشير إلى أن تكلفة المشروع تتجاوز (20 مليار) دولار (7). يبدو أن أفضل اختيار أمام العراق لإنجاز المشروع هو الاقتراض من المنظمات الدولية أو إنجاز المشروع عبر القطاع الخاص والشركات الأجنبية، وهذا ليس أمراً سهلاً فله شروط ومتطلبات خاصة به.

ثالثاً: عدم وجود المهارات وتفشي الفساد

تعرض مشروع "طريق التنمية" داخليا وخارجيا لبعض الانتقادات، يرى البعض أنه لم يدرس الجدوى الاقتصادية والفائدة الاقتصادية له وإمكانية إنجازه دراسة كافية مستفيضة، هل يستطيع "طريق التنمية" في الواقع تقليص نفقات النقل الدولي؟ ما تلك الشركات التي تستخدم هذا الطريق وما مقدار الضرائب والجمارك والتأمين التي يجب عليها دفعه؟ ربما تكون تكلفة النقل عبر هذا الطريق أعلى للشركات مقارنة بنقلها بالبضائع بالطرق البحرية ثم بالطرق البرية وعبر عدة دول. لذلك ونظراً للوضع العراقي غير المستقر وتقلبات اقتصاده فليس من المنتظر أن يُستخدَم "طريق التنمية" ويوفر إيرادات مالية للعراق، ولا سيما أن العراق يعاني من الفساد ويحتل - بحسب تقرير منظمة الشفافية الدولية في (2024) - المرتبة (140) من مؤشر الفساد من مجموع (180) دولة، ويأتي في المرتبة الثامنة على مستوى الدول العربية (16). لقد تعثر قسم من المشاريع المهمة في العراق أو تأخر موعد إنجازه بسبب الفساد وأخذ الإتاوات وصراع الأحزاب على تلك المشاريع للكسب المالي، فعلى سبيل المثال ميناء الفاو الكبير تعرض لوقف الأعمال فيه وتأخرها بسبب صراع الأحزاب السياسية والتشكيلات المسلحة للفوز بعقود إنشاء الميناء، ولا سيما بين التيار الصدري وعصائب أهل الحق ومنظمة بدر. ويرى آخرون أن هذا المشروع ليس إلا غطاء جديداً للفساد السياسي تنتهزه الأحزاب ذات النفوذ والسلطة، إذ بدأ المشروع بالفساد لأن عقد (دراسة الجدوى الاقتصادية) لم تعط لشركة (PEG) الإيطالية بصورة قانونية، ولم تلتزم الشركة بالإجراءات القانونية اللازمة لإجراء العقود الحكومية وأن الشركة ليست لها التجربة الممثلة واللائمة في مشاريع البنى التحتية (17).

رابعاً: الدول المجاورة

يتعرض مشروع "طريق التنمية" على المستوى الإقليمي لعقبات ومعوقات عدة، وذلك بسبب تأزم علاقات العراق وحساسية تلك العلاقات مع دول الجوار ولا سيما إيران وتركيا. فأيران، لها مشاريعها وممراتها التجارية الخاصة بها، يمكنها عرقلة المشروع العراقي لأنها ترى أن "طريق التنمية" منافس لموانئها، ولا سيما ميناء الإمام الخميني الواقع في (خور موسى) في محافظة خوزستان إذ تحاول إيران ربطه بطريق السكة الحديدية في البصرة وشلمجة في العراق لرفع مستوى

تجارة العبور (الترانزيت) بين البلدين، إذ بلغ مستوى التجارة بينهما في عام (2022) (10.236) مليارات دولار، يعود أكثرها إلى الغاز والكهرباء الإيراني(7).

إضافة إلى ما ذكر، فلإيران دور ونفوذ سياسي وعسكري كبير في العراق، وتتدخل في الشؤون الداخلية له، وإذا أرادت تعرقل هذا النوع من المشاريع أو تستخدمه لمصالحها، لذلك من المستحيل نجاح مشروع "طريق التنمية" من دون مراعاة المصالح السياسية والاقتصادية لإيران.

ولما توجهنا تلقاء تركيا، نرى أنها شريك رئيس في مشروع "طريق التنمية" وحلقة ربط العراق بأوروبا، فشاركت منذ البداية بفاعلية في المشروع، زار رجب طيب أردوغان في نيسان 2024 بغداد ووقع 26 مذكرة تفاهم مع العراق إحداها خاصة بمشروع "طريق التنمية"(18).

إن مشروع "طريق التنمية" يوفر فرصا اقتصادية كبيرة وجدوى استراتيجية وجيوسياسية لتركيا، يحاول المسؤولون الأتراك منذ زمن أن يجعلوا من تركيا محطة لنقل الطاقة والبضائع لأوروبا عبر الطريق البري والبحري في خطوة مماثلة لخط أنابيب النفط والغاز الذي يمر بداخل الأراضي التركية وتقوي مكانتها، وإن "طريق التنمية" تعزز تلك المحاولات(19).

ويعد مشروع "طريق التنمية" جزءا من رؤية تركيا الواسعة لتكون عنصرا عاملا رئيسا في التجارة الإقليمية والدولية وتؤدي دورا فعالا ومؤثرا وتترك بصمتها على السياسة الإقليمية والدولية، تهدف أنقرة عبر تحسين بنيتها التحتية الاقتصادية إلى جذب الاستثمارات وزيادة التنمية الاقتصادية وتقليص الاعتماد على الممرات التجارية التقليدية، فضلا عن ذلك يأتي هذا المشروع متوازيا مع مبادرة (كوريدور) الوسطى التي تحاول جعل تركيا مركزا وسطا في مبادرة الحزام والطريق(20).

جدير بالإشارة إليه أن العراق وتركيا تربطهما علاقات اقتصادية قوية وبلغ حجم التبادلات التجارية التركية مع العراق في 2024 (20مليار) دولار، ومن المتوقع أن يصل هذا الرقم في عام 2025 إلى (30 مليار) دولار(21).

مع كل ذلك، شهدت علاقات البلدين تذبذبا كبيرا، بسبب المشكلات الموجودة بينهما، كمشكلة المياه ووجود حزب العمال الكردستاني ومشكلة تصدير النفط العراقي عبر ميناء جيهان التركي المتوقف حاليا بسبب قرارات محكمة التجارة الدولية، ولا يكتب لمشروع "طريق التنمية" النجاح إلا بحل هذه المشكلات وحدوث استقرار في العلاقات المتبادلة.

المحور الخامس: مستقبل مشروع "طريق التنمية"

فيما يتعلق بمستقبل مشروع "طريق التنمية"، نستعرض ثلاثة سيناريوهات:

السيناريو الأول: نجاح المشروع:

بحسب هذا السيناريو يحقق مشروع "طريق التنمية" النجاح كما هو مخطط له، وينفذ في وقته المحدد، لأن العراق بحاجة ماسة إلى هذا المشروع لتكون له مصادر اقتصادية بديلة ويخلص نفسه من الاقتصاد الريعي.

ولتحقيق هذا السيناريو يجب على العراق أن ينجح في إزالة العقبات والمعوقات الموجودة أمام المشروع، أي: يجب عليه حل مشكلة تمويل المشروع، ويوفر الأمن والاستقرار ويؤمن سلامة الطريق وأن يقنع دول الجوار ودول العالم بالمشاركة في المشروع واستخدامه.

وفرصة تحقيق هذا السيناريو ضعيفة للأسباب الآتية:

- 1/ يعيش العراق وضعاً اقتصادياً غير مستقر، مع وجود إيرادات نفطية هائلة لكن لم يستطع تأمين الميزانية اللازمة للمشروع بسبب استشراء الفساد وزيادة النفقات وإهدار المال العام.
- 2/ الوضع السياسي العراقي غير مستقر أيضاً، للصراعات الحزبية والسياسية تأثير في مشاريع الدولة، لذلك إذا جرى تغيير رئيس الوزراء بعد انتخابات مجلس النواب العراقي فمن المحتمل أن يفقد مشروع "طريق التنمية" أهميته وألّا ينجز.
- 3/ عدم استقرار الوضع في الشرق الأوسط والصراع بين إيران وإسرائيل فليس مستبعداً أن يجر العراق إلى الصراعات ويعرضه لزعزعة وضعه ولمشكلات داخلية.

السيناريو الثاني: فشل المشروع

- بحسب هذا السيناريو سيفشل مشروع "طريق التنمية" ولا يستطيع العراق إنجازه، للأسباب الآتية: (فضلاً عن الأسباب الثلاثة السابقة)
- 1/ استُعمل هذا المشروعُ جزءاً من الدعاية الانتخابية والترويج السياسي، ولم توجد محاولة جدية لإنجازه.
 - 2/ بما أن إقليم كردستان لا يكون جزءاً من المشروع، فيعرقله ويضع العقبات والمعوقات أمامه ولا يسمح بمرور المشروع بالإقليم.
 - 3/ تضع إيران العقبات أمام المشروع لأجل نجاح ممراتها وإضعاف العراق، ولا تسمح بإنجازه.
- واحتمالية حدوث هذا السيناريو واردة نظراً للأحداث الحالية والسابقة التي حدثت في العراق إذ يتبين أن إنجاز مشروع كبير واستراتيجي بهذا المستوى، محال، فلم يشهد العراق - إلا قليلاً - الاستقرار السياسي والاقتصادي والأمني المستمر اللازم لمشروعات كهذا.

السيناريو الثالث: إنجاز جزء من المشروع

- بحسب هذا السيناريو يُنجز جزء من مشروع "طريق التنمية" فقط، إذ لا يستطيع العراق للأسباب المذكورة سابقاً إنجاز المشروع كما هو، لذلك فإن جزءاً من المشروع سيرى النور ويُنجز.
- واحتمالية حدوث هذا السيناريو واردة بقوة وفرصة حدوثه كبيرة، لأن العراق منذ سنوات منشغل بإنشاء ميناء الفاو الكبير (وهو نقطة بداية مشروع "طريق التنمية")، وانتهى جزء من الميناء وخصصت له الميزانية اللازمة.
- والجزء الآخر الذي يتوقع إنجازه هو ترميم خط سكة الحديد العراقي وإعادة تأهيله وتوسيعه، الواقع بين ميناء أم قصر في الجنوب والموصل في الشمال، تكفل بميزانيته البنك الدولي إذ وافق على إعطاء العراق قرضاً مقداره (930) مليون دولار، لترميم خط سكة الحديد العراقي ورفع مستوى التجارة الداخلية وتوفير فرص العمل وتنويع اقتصاد العراق(22).

يعد مشروع "طريق التنمية" فرصة سياسية واقتصادية وجيوسياسية تاريخية مهمة للعراق وإقليم كردستان والمنطقة، وبانتهاء المشروع وإنجازه يدخل العراق في وضع مختلف ومرحلة مغايرة، وهي مرحلة التنمية الاقتصادية والاستقرار، ويستطيع عبر هذا المشروع تنويع مصادر إيراداته وبناء اقتصاد قوي ويضع قدمه على خريطة الممرات التجارية الدولية، ما يعطي دورا وتأثيرا استراتيجيا كبيرا للعراق في الشرق الأوسط.

إن إنجاز المشروع وإيصاله إلى النقطة النهائية ليس سهلا، وتوجد عقبات ومعوقات أمنية ومالية وسياسية أمامه، لذلك فإن نجاح مشروع "طريق التنمية" يحتاج تخصيص ميزانية وتوفير وضع آمن ومستقر وسياسة داخلية وخارجية متوازنة، وفي الوقت الحاضر لا وجود لبعض من هذه الأسس المهمة ما يجعل إنجاز المشروع كما هو موضع الشك، وفي نهاية المطاف يحتمل أن ينجز بعض الأقسام الصغيرة منه في الداخل العراقي.

ويعد استبعاد إقليم كردستان عن المشروع إحدى هذه العقبات الرئيسية، ما يستتج منه أن هذا الأمر دبر عن قصد لتهميش الإقليم وربط وسط العراق وجنوبه مباشرة بتركيا. لذلك فإن مشاركة الإقليم في المشروع تحل عقدة معقدة فيه، وهو ما يمكن أن يرفع من مستوى التنمية الاقتصادية في الإقليم ويحقق الاستقرار السياسي ويعزز العلاقات بين بغداد وأربيل.

التوصيات

1/ ينبغي وجود إرادة سياسية وطنية حقيقية في العراق لإنجاح مشروع "طريق التنمية"، إرادة تُزيل العقبات السياسية والأمنية والمالية كلها.

2/ إشراك حكومة إقليم كردستان في المشروع وربط مسار التنمية بمسارات إقليم كردستان ووضع إجراءات مؤسسية للتنسيق بين الحكومة الاتحادية وحكومة الإقليم، لتقليص الخلافات السياسية والقانونية والمالية، وهذه كلها تكون عاملا قويا لإنجاح المشروع وتعزيز المكانة الجيوسياسية للعراق.

3/ توفير الاستقرار والأمن على طول مسار "طريق التنمية" وتأمين بيئة سليمة بعيدة عن الخطر للمستثمرين، ويجب صياغة استراتيجية عامة للأمن لأجل حماية مسار حركة النقل والمراكز اللوجستية ومناطق الاستثمار عن أي تهديد داخلي وخارجي.

4/ يجب على العراق أن يوفر بيئة قانونية وإدارية ومالية مناسبة للاستثمار، منها تقليل الروتينات الإدارية (البيروقراطية) ورفع الحصانات المالية ووضع إطار تنظيمي شفاف. هذه الإصلاحات مهمة جدا لجذب الاستثمارات الأجنبية المستمرة والتأكد من القدرة المالية للمشروع.

5/ لتحويل "طريق التنمية" إلى ممر تجاري دولي منافس يجب تحديث البنية التحتية الاقتصادية، وتصلح شبكات النقل، والمراكز اللوجستية، وتأمين الطاقة والبنية التحتية الرقمية.

6/ تعزيز الحكم الرشيد ومكافحة الفساد وعدم الفاعلية الإدارية عبر تطبيق إجراءات الرقابة المشددة والمحاسبة وتوسيع الحكومة الرقمية ورفع مستوى الشفافية المؤسسية.

7/ تعميق التضامن الاقتصادي الإقليمي والدولي، إذ يجب على العراق أن يوسع علاقاته الدبلوماسية والاقتصادية مع تركيا ودول الخليج والمنطقة، بغية الحصول على الدعم الخارجي.

8/ يجب وضع "طريق التنمية" ضمن استراتيجية وطنية أوسع وتثبيتها فيها، استراتيجية تهدف إلى التأكيد على دور العراق كدولة عبور رئيسة بين آسيا وأوروبا. إن ربط المشروع بالمبادرات الإقليمية المكتملة يزيد من التأثيرات الجيوسياسية والاقتصادية للمشروع.

١. وزارة الخارجية العراقية. (٢٠٠٤). مؤتمر طريق التنمية. استرجع من (<https://mofa.gov.iq>).
٢. موقع سبى. (٢٠٢٤). ميناء الفاو، البوابة الرئيسية لطريق التنمية وتنمية العراق (باللغة الكوردية). (<https://www.sbey.net/news/9d6e53b4-a2ec-419c-b5f1-e36a0dc137c3>).
٣. الهاشمي، ز. (٢٠٢٤). الاقتصاد العراقي.. رحلة التعافي في زمن التحديات. موقع الجزيرة (<https://www.aljazeera.net/ebusiness/2024/5/27>).
٤. العبيدي، م. (٢٠٢٥). قراءة في "قرارات مالية" وسّعت العجز وأضعفت مؤشرات الاقتصاد العراقي. بغداد توداي. استرجع من (<https://baghdadtoday.news/280495-.html>).
٥. موقع الساعة. (٢٠٢٥). كم عدد الموظفين والمتقاعدين والرعاية في العراق؟ استرجع من (كم عدد الموظفين والمتقاعدين والرعاية في العراق؟) (<https://cosit.gov.iq/ar/2020-12-28-07-22-189>).
٦. الجهاز المركزي للإحصاء (وزارة التخطيط). (٢٠٢٤). النتائج الدولية للتعداد العام للسكان لسنة ٢٠٢٤. استرجع من (<https://cosit.gov.iq/ar/2020-12-28-07-22-189>).
٧. بخيت، ح. ن. (٢٠٢٣). طريق التنمية العراقي فرص تنموية واعدة وتحديات كبيرة. مركز البيان للدراسات والتخطيط.
٨. شفق نيوز. (٢٠٢٥). العراق ضمن أبرز الشركاء التجاريين للصين بحجم تبادل تجاوز 54 مليار دولار. استرجع من (<https://shafaq.com>).
٩. جريدة الشرق الأوسط. (٢٠٢٣). الصين تحسم الجدل العراقي حول طريقي «الحرير» و«التنمية».
١٠. ياسين، ف. ع. ل. (٢٠٢٤). مشروع طريق التنمية العراقي: مشروعية الطموح و محددات المنافسة الجيوسياسية الإقليمية والدولية. مجلة السياسة الدولية، (٦٠)، ٥٢١-٥٢٢.
١١. السفير الروسي يزور مؤسسة رؤية، (٢٠٢٥). مؤسسة رؤية للدراسات الاستراتيجية، (<https://visionfoundationiq.org>).
١٢. الحكومة العراقية توضح أسباب عدم مرور طريق التنمية بإقليم كردستان. (٢٠٢٣). شفق نيوز. تم الاسترداد من (<https://shafaq.com/ar>).
١٣. تحاول حكومة إقليم كردستان أن يمر مشروع طريق التنمية بسهل نينوى وشرق دجلة، (2025)، صحيفة هُولير، (<https://hawlerweb.net/kurdistan/2025/08/117849>).
١٤. مشروع خط سكة الحديد في إقليم كردستان في مرحلة الدراسة، (2022)، حكومة إقليم كردستان، (<https://gov.krd>).
١٥. أوكدوسو، إ. (٢٠٢٣). هل تتحقق طموحات كردستان العراق ببناء خط سكة حديدية؟ أمواج ميديا. تم الاسترداد من (<https://amwaj.media/ar/article/will-iraqi-kurdistan-s-rail-ambitions-lead-anywhere>).
16. Transparency International. (2024). Iraq. Retrieved from. (<https://www.transparency.org/en/countries/iraq>).
١٧. مؤتمر "طريق التنمية" يفشل في تحقيق هدفه وتساؤلات يطرحها مختصون. (٢٠٢٣). العالم الجديد. تم الاسترداد في ٢ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٢٣، من (<https://rb.gy/phithr>).
18. Türkiye, Iraq sign 26 agreements. (2024). Anadolu Agency. Retrieved from Türkiye, Iraq sign 26.18 agreements
19. Öztürk, B. (2024). Development Road Project: Transforming Türkiye-Iraq Relations (CeSPI. Policy Brief No. 61). CeSPI. (https://www.cespi.it/sites/default/files/osservatori/allegati/brief_61_turkiye-iraq_ozturk.pdf)

٢٠. صالح، ز. ح. م. (٢٠٢٤). مشروع طريق التنمية بين تركيا والعراق، تداعياته على إقليم كردستان، مركز الدراسات المستقبلية، (<https://www.centerfs.org/turkey-iraq-development-road-project-consequences-on-the-kurdistan-region>)

٢١. العراق يتفق مع تركيا على زيادة حجم التبادل التجاري إلى ٣٠ مليار دولار. (٢٠٢٥). العربية. تم الاسترداد من <https://www.alarabiya.net/aswaq/economy/2025>

٢٢. البنك الدولي يوافق على مشروع بقيمة ٩٣٠ مليون دولار في العراق. (٢٠٢٥). سكاى نيوز عربية. تم الاسترداد من <https://www.skynewsarabia.com>

Hasan, H. (2024). The development road: Between the Persian Gulf and Turkey. Pluralia..23 Retrieved from <https://pluralia.com/en/a/the-development-road-between-the-persian-gulf-and-turkey>

The Development Road Project. (2024). The "Development Road" Project monthly progress.24 presentation. Prime Minister Office, Republic of Iraq

Hasan, H. (2024). Iraq's development road: Geopolitics, rentierism, and border connectivity.25 (Carnegie Endowment for International Peace)

Iraq's 'Development Road' amid global trade projects. (2024). The New Region. Retrieved.26 from <https://thenewregion.com/posts/458/iraq-s-development-road-amid-global-trade-projects>

٢٧. وزارة الإعمار والإسكان، حكومة إقليم كردستان، (2025).

من نحن؟

إنّ مؤسسة رؤية للدراسات الاستراتيجية أسستها مجموعةٌ من النخبة الأكاديمية والصحفيين والمثقفين في (٢٠٢٣/٩/١)، تسعى هذه المؤسسة كمركز فكري بّناء من أجل فهم مشترك، بغية بناء مستقبل مزدهر متطور لإقليم كردستان والعراق، وذلك عبر إجراء البحوث والدراسات وعقد الحوار لتسوية الأزمات وحل الخلافات.

الرؤية

إنّ مؤسسة رؤية للدراسات الاستراتيجية مصدر موثوق للمعلومات وجسر تواصل بين الباحثين والأكاديميين والسياسيين والمجتمع المدني والمواطنين من جهة ومراكز صنع القرار من جهة ثانية، بغية بناء مستقبل مزدهر متنامٍ في إقليم كردستان والعراق.

الرسالة

- تعزيز ثقافة مشاركة المواطنين في صنع القرار لأجل العمل على تحقيق حكم رشيد.
- إجراء البحوث في المجالات السياسية والقانونية والاقتصادية والاجتماعية كافة، وإعداد الخطط الاستراتيجية بغية الإسهام في تطوير البلاد ونمائها.
- عقد حوارات بناءة ومثمرة لدراسة مشكلات المجتمع.
- دراسة العلاقة بين السلطات التنفيذية والتشريعية والقضائية، وتحليلها، كذلك دراسة العلاقة بين الحكومة الاتحادية العراقية وحكومة إقليم كردستان والمحافظات.
- إجراء البحوث والدراسات في مجال البيئة والتغيير المناخي.



✉ info@vfssiq.org

☎ +964 772 330 0005

🌐 www.visionfoundationiq.org

📍 Sulaymaniyah, Ashty, Opposite to Azadi Park

[f](#) [X](#) [@](#) [v](#) [s](#) [i](#) [q](#) | [visionfoundationiq](http://visionfoundationiq.org)