

تركيا والخليج.. تحدّيات مشروع طريق التنمية



بقلم: علي باكير...

في 22 أبريل الماضي، وقعت تركيا والعراق وقطر والإمارات مذكرة تفاهم رباعية للتعاون في مجال إنشاء مشروع "طريق التنمية"، وذلك بحضور كل من رئيس الجمهورية التركية رجب طيب أردوغان ورئيس الوزراء العراقي محمد السوداني، خلال الزيارة التي قام بها الرئيس التركي إلى العاصمة العراقية، بغداد. وفي حديثه عن المشروع خلال الزيارة إيّاهاً، قال الرئيس لتركيا إنّ بلاده تعتزم تقديم المساعدة للعراق لضمان إنجاز المشروع في أسرع وقت ممكن وتحقيق أهداف المنطقة الاقتصادية والتنمية.

ويوفر مشروع طريق التنمية شبكة من المواصلات البرية وخط سكة حديد بطول 1200 كلم، ويربط تركيا بالخليج العربي ومنه إلى بحر العرب وما بعده عبر العراق عند نقطة ميناء الفاو الكبير. ويسهم المشروع في جعل الخط جزءاً من خط التجارة البري والبحري الذي يربط آسيا وفي قلبها الشرق الأوسط بأوروبا عبر العراق وتركيا عند ميناء الفاو العراقي ومرسين التركي. المشروع يزيد من الأهمية الجيو

سياسية والجيو اقتصادية لكل من تركيا والعراق. العراق أطلق المشروع العام الماضي 2023 وذلك للمساعدة على تحويل البلاد إلى جسر للبضائع القادمة من آسيا إلى الخليج ومنه إلى أوروبا، حيث يُعرف المشروع محلياً باسم "القناة الجافة".

ويعتبر العراق واحداً من أهم الشركاء التجاريين لتركيا حيث بلغ حجم التجارة الثنائية بينهما خلال العام 2023 حوالي 20 مليار دولار. ومن هذا المنطلق، ينسجم المشروع أيضاً مع تطلعات تركيا إلى زيادة حجم اقتصادها كأكبر اقتصاد غير نفطي في الشرق الأوسط، وإلى لعبها دور محوري كأكبر محطة للتجارة الدولية في المنطقة حيث تتقاطع كل الطرق البرية والبحرية للتجارة بين الشرق والغرب وكذلك أنابيب الطاقة من نפט وغاز. علاوةً على ذلك، يحقق المشروع طموح تركيا في ربط اقتصادها بالخليج العربي بأقصر وأسرع طريقة ممكنة من خلال العراق.

تقدّر تكلفة المشروع بحوالي 17 إلى 20 مليار دولار. وبالنظر إلى حجم الاستثمارات الضخم اللازم لإنجاز المشروع، فقد كان من المنطقي أن تدخل دول أخرى مثل الإمارات وقطر على خط المشروع. بالنسبة إلى قطر، فالمشروع ذو أهمية استراتيجية خاصة بعد تجربة أزمة الحصار عام 2017 التي عزلت قطر على العالم تقريباً، واضطرت تركيا حينها أن ترسل المساعدات إلى الدوحة عبر الجو. لكن هذا الخيار كان مرتفع التكلفة وغير مستدام، فتمّ الاستعاضة عنه بالخيار البري عبر إيران، لكنّ الأخيرة استغلّته أيضاً لإبطاء وتيرة المساعدات التركية للحصول على نسبة أعلى من البضائع المتّجهة إلى الدوحة فضلاً عن أفضليات تجارية أخرى.

أمّا بالنسبة إلى الإمارات، والتي تعتبر عقد موصلات تجارية في المنطقة لكل البضائع القادمة من الخارج لاسيما من شرق آسيا، فالمشروع يُضاعف من قدراتها على التصدير وإعادة التصدير، كما يجعلها في موقع مناسب جداً وتنافسي بين مشاريع الربط لإقليمية المتنافسة الأخرى كمشروع الهند الشرق الأوسط أوروبا، أو مشروع طريق الحرير. ويساعد المشروع الإمارات في مجال تنويع اقتصادها وتقليل الاعتماد على النفط والغاز مقابل زيادة الاعتماد على مصادر الدخل الأخرى غير النفطية وعلى رأسها التجارة والتصدير وإعادة التصدير.

وفقاً لوزير النقل والبنية التحتية التركي عبد القادر أوران أوغلو، فإنّ التوصل إلى المشروع جاء بعد جولات عديدة من المباحثات على مدى الأشهر الماضية أفصت في نهاية المطاف إلى إنشاء آلية مشتركة بين تركيا والعراق شبيهة بالمجلس الوزاري، وذلك لمتابعة تنفيذ المشروع، على أن تنضم الإمارات وقطر لاحقاً. ومن المتوقع أن يتم إنجاز المشروع على ثلاثة مراحل، تنتهي المرحلة الأولى منه عام 2028،

والثانية عام 2033، والثالثة في 2050. ولا شك أن التكلفة العالية فضلاً عن طول الفترة الزمنية المطلوبة لتنفيذ المشروع يعد من العقبات الرئيسية التي ستواجهه مستقبلاً.

كان من اللافت ألا نرى الكويت في المشروع، علماً بأنّها ستكون واحدة من أكثر الدول استفادة منه. ولعل الإحجام الكويتي عن المشاركة على الأقل في هذه المرحلة إنما يعود إلى الإشكال الحاصل بينها وبين العراق حول تنظيم الملاحة في خور عبداً والتنافس بين ميناء الفاو العراقي وميناء مبارك الكويتي الذي لم يُستكمل بعد. لكن كان من الأفضل للكويت أن تستغل وجود تركيا وقطر والإمارات للمساعدة على التفاوض مع العراق لحل أي إشكالية من شأنها أن تعرقل مشروع طريق التنمية أو أن تعزل الكويت لاحقاً وتبقيها خارج المشروع، هو الأمر الذي سيحصل إذا استمر الموقف الكويتي على حاله.

لكن من المنتظر بطبيعة الحال أن يواجه المشروع عقبات وتحديات وتهديدات جمّة من بينها عدم استقرار الوضع في العراق وتهديد الميليشيات الإرهابية التي تتواجد في شمال البلاد وجنوبه لمستقبل هذا المشروع في أي وقت من الأوقات. ومن دون الاستقرار السياسي والأمني للعراق، سيكون من الصعوبة المضي قدماً في المشروع. علاوةً على ذلك، يشكّل النفوذ الإيراني في العراق عقبة رئيسية لهذا المشروع، إذ لطالما عملت إيران على تعطيل وصول البضائع والاستثمارات وشركات الإنشاءات التركية إلى جنوب العراق بكافة الطرق للحفاظ على حصتها في هذه السوق من جهة، وللحد من وصول البضائع التركية إلى الخليج بسلاسة من جهة أخرى.

ولا شك أن إيران ترى في هذا المشروع عقبة أمامها لترسيخ نفوذها الاقتصادي في العراق على المدى البعيد، وهي تدرك أن للمشروع أفضلية مع الخليج من وجهة ومع أوروبا من جهة أخرى ما يخلق محفزاً رئيسياً لديها لتعطيله بكل الوسائل الممكنة خاصة أنّّه قد يتعارض مع مشروعها لخط الجنوب شمال من الهند إلى روسيا ومنها إلى أوروبا. للمشروع أيضاً أكثر من خصم، فهو يتعارض مع مشروع الهند الخليج إسرائيل أوروبا المدعوم أمريكياً، والذي يهدف إلى دمج إسرائيل في المنطقة سياسياً واقتصادياً وتجارياً.