

حين تفرض الجغرافيا قرارها:

هل يولد في الشرق الأوسط محورٌ بري يعيد رسم موازين القوة؟
قراءة في التحولات الجيوسياسية للممرات البرية بين الخليج وأوروبا
محمد صادق شيخ ديب | 31 يوليو 2026

أولاً: من منطق السيطرة على البحار إلى منطق تعدد المسارات

حين تضطرب البحار، تستيقظ اليابسة. وحين تصبح المضائق رهينة للأزمات، تستعيد الجغرافيا البرية قيمتها التي غابت لعقود. هكذا يبدو الشرق الأوسط اليوم؛ ميداناً لإعادة رسم خرائط التجارة والطاقة، حيث تتحول الطرق إلى أدوات نفوذ، والموانئ إلى موازين قوة. كشفت أزمات متتالية - من جائحة كورونا إلى الحرب الروسية الأوكرانية، ومن اضطرابات البحر الأحمر إلى التصعيد العسكري الذي شهدته المنطقة بين إيران من جهة، والولايات المتحدة وإسرائيل من جهة أخرى (28 فبراير - أبريل 2026) - هشاشة الاعتماد على ممر بحري واحد. فحين تحوّل مضيق هرمز خلال تلك المواجهة إلى أداة ضغط جيواقتصادي طويلة الأمد، لم يعد البحث عن بدائل برية ترفاً نظرياً، بل أصبح أحد أبرز محركات إعادة رسم خرائط التجارة الإقليمية.

في هذا السياق تبرز معادلة قوامها العراق وتركيا، وسوريا حين تستقر، بوصفها امتداداً برياً محتملاً بين الخليج وأوروبا. لكن المسافة بين "الإمكانية الجغرافية" و"التحقق الفعلي" لا تزال شاسعة.

ثانياً: طريق التنمية... من فكرة النقل إلى هندسة النفوذ

"طريق التنمية" (المعروف سابقاً بـ"القناة الجافة") مشروع بمعطيات محددة لا شعار سياسي مجرد: تُقدّر تكلفته بنحو 17 مليار دولار (6.5 مليار للطريق البري، 10.5 مليار للسكة الحديدية)، ويمتد من ميناء الفاو الكبير عبر عشر محافظات عراقية وصولاً إلى الحدود التركية، بطول يقترب من 1200 كم في مخططة الأساسي. أُطلق رسمياً عام 2023 بجدول ينتهي 2028 لمرحلة الأولى، فيما لا يزال ميناء الفاو في طور التشغيل التجريبي حتى منتصف 2026، بدعم مذكرات تفاهم مع تركيا وقطر والإمارات.

الرقم الأهم عملياً هو الزمن: تشير تقديرات وزارة النقل العراقية إلى أن الطريق سيختصر رحلة الشحن من شنغهاي إلى روتردام من 33 يوماً (عبر رأس الرجاء الصالح أو البحر الأحمر) إلى نحو 15 يوماً فقط، مع خفض محتمل في التكاليف اللوجستية يتراوح بين 30% و40% بحسب التقديرات الأولية.

لكن هذا لا يعني أن الطريق سيزيح قناة السويس. فالنقل البحري يظل الخيار الأرخص من حيث التكلفة المباشرة للحاوية، بحكم قدرته على نقل كميات ضخمة بكلفة تشغيل منخفضة. ميزة الممر البري إذن ليست السعر بل الزمن والتنوع، أي دورها كـ "خط ثانٍ" يعمل حين تتعطل البحار - كما حدث فعلياً خلال حرب 2026. هذه المعطيات تُظهر مشروعاً حقيقياً. لكنها تُظهر أيضاً أنه لا يزال في طور الإنشاء، وأن الحديث عنه كواقع مكتمل سابق لأوانه.

ثالثاً: المنافسون الذين لا يمكن تجاهلهم

هشاشة ثلاث نقاط اختناق فقط - هرمز، باب المندب، السويس - تمر عبرها معظم التجارة العالمية، جعلت "تعدد المسارات" شرط بقاء لا ترفاً. من هنا يتنافس أكثر من مشروع على ملء الفراغ:

IMEC (الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا)، أُعلن في قمة العشرين 2023 بدعم أمريكي، ويربط الهند بأوروبا عبر الإمارات والسعودية وميناء حيفا واليونان. تأثر بشدة بحرب 2026، ما دفع السعودية بحسب تقارير حديثة لدراسة مسارات بديلة تتجاوز إسرائيل عبر الأردن وسوريا.

الحزام والطريق الصيني يستثمر بكثافة في موانئ وبنى تحتية عبر آسيا الوسطى وباكستان وإيران، بمنظومة تمويل مستقلة عن الرؤية الأمريكية-الخليجية.

الممر الأوسط (الممر الدولي العابر لبحر قزوين)، الرابط بين الصين وأوروبا عبر كازاخستان وأذربيجان وجورجيا وتركيا متجاوزاً روسيا، اكتسب زخماً كبيراً بعد 2022 ويختصر زمن الشحن إلى نحو 15 يوماً أيضاً. واللافت أن تركيا نفسها تنظر إلى هذا الممر وطريق التنمية العراقي كركيزتين متكاملتين لا متنافستين، تمنحانها معاً موقع "العمود الفقري" للتجارة بين آسيا وأوروبا.

والمفارقة أن حرب 2026 أنتجت انقساماً بين مسارين: مسار يبقي إسرائيل عقدة مركزية فيه (IMEC ومحور شرق المتوسط)، ومسار يُبنى بوحي سياسي لتجاوزها، ويتمثل في طريق التنمية ومحاولات إحياء خطوط أنابيب عبر سوريا وتركيا. هذا يمنح المشروع العراقي بعداً سياسياً يتجاوز كونه بنية تحتية فحسب.

رابعاً: الطاقة والرقمنة... البُعدان الغائبان عن النقاش

حصر "الممر" بوظيفة نقل الحاويات يُفوّت نصف الصورة. تتضمن خطط طريق التنمية مد أنابيب طاقة موازية للطريق، بينما يحمل IMEC بُعداً مشابهاً عبر خطوط هيدروجين أخضر سعودية-إماراتية وشبكات كهرباء واتصالات. فأنابيب الطاقة، خلافاً للحاويات، تصنع تبعية

بنيوية يصعب الفكك منها لعقود - وهذا يجعل المعركة الحقيقية بين الممرات معركة على من يتحكم بالغاز والهيدروجين والكهرباء، لا الحاويات وحدها. كذلك لم تعد المنافسة على رسم الطريق فقط، بل على كفاءة تشغيله: التخليص الجمركي الرقمي الموحد) كنظام TIR الذي طبّقه العراق مؤخرًا وقُلّص بعض رحلات الشحن الإقليمية من نحو 24 يومًا إلى 10 أيام) ، والموانئ الذكية، وتتبع الحاويات لحظيًا، باتت عوامل تنافسية لا تقل أهمية عن الأسفلت والسكك نفسها.

خامسًا: إيران... المتضرر الصامت

يختزل الخطاب السائد الدور الإيراني في "خطر إغلاق هرمز"، متجاهلاً أن طهران منافس مباشر لا مجرد تهديد أمني. فإيران تراهن على "ممر الشمال-الجنوب" الخاص بها عبر تشابهار وبندر عباس كبديلها الاستراتيجي لتثبيت موقعها كعقدة ترانزيت، ونجاح ميناء الفاو يهدد هذا الرهان مباشرة، إذ يقلّص فرصها في تجارة الترانزيت التي تعوّل عليها لتخفيف أثر العقوبات. لذلك ضغطت طهران سابقًا على بغداد لربط خط سكك الشلامجة-البصرة بالمشروع، ضمانًا لحصة إيرانية من العائد بدل معارضته علنًا. لكن هذا لا يلغي امتلاكها أدوات ضغط أعمق عبر فصائل موالية ترى في الانفتاح العراقي-التركي تهديدًا لتوازن نفوذها. مستقبل الطريق إذن لن يُحسم في اجتماعات التمويل وحدها، بل في مدى قدرة بغداد على إدارة علاقتها مع طهران دون أن تستخدم الأخيرة أوراقها الداخلية لإبطائه.

سادسًا: العقدة الحقيقية بين بغداد وأنقرة - ملف المياه

الخطاب المتفائل حول "الشراكة" العراقية التركية يتجاهل غالبًا نزاعًا مزمنًا حول مياه دجلة والفرات. تتحكم تركيا أحاديًا بسدود كبرى كسد إليسو دون اعتراف قانوني ملزم بدولية النهرين، مكتفية ببروتوكول 1946 غير الملزم بحصص محددة. ورغم اتفاقية إطارية وقّعت في نوفمبر 2025، يرى خبراء عراقيون أنها بلا التزامات تنفيذية حقيقية، فيما يدخل العراق موسم 2026 في ندرة مائية متصاعدة. استُخدمت المياه تاريخيًا كورقة ضغط سياسي، وهو ما يجعل أي "تحالف مصالح" بين بغداد وأنقرة مشروطًا بملف تفاوضي حساس لم يُحسم بعد - وأحد أعمق نقاط الاحتكاك الجيوسياسي بين البلدين.

سابعًا: العامل الكردي... البعد الأمني الغائب

يُصاغ الحديث عن الممر غالبًا بلغة العلاقات بين الحكومات المركزية، متجاوزًا أن مساره يعبر مناطق يتداخل فيها النفوذ الكردي مع الحسابات الأمنية التركية، وعلى رأسها سنجار. صحيح أن إعلان حزب العمال الكردستاني حل نفسه مطلع 2025 فتح الباب أمام تهدئة غير مسبقة، لكن مصير القواعد التركية في شمال العراق لا يزال غامضًا. إلى جانب ذلك، يسعى إقليم

كردستان لتثبيت موقعه عبر الضغط لإيجاد تفرّع من الطريق نحو أربيل والسليمانية. باختصار: أمن هذا الممر رهين بتنسيق ثلاثي - بغداد وأربيل وأنقرة - لم تُختبر متانته بعد.

ثامناً: سوريا - الحلقة الغائبة لا المؤجلة فحسب

الإشارة المتكررة إلى سوريا كـ "حلقة ستستعيد عافيتها" تحتاج تفكيراً أكثر واقعية. فالبنية التحتية اللوجستية تضررت بعمق بعد سنوات النزاع، والانقسامات الأمنية الداخلية لا تزال تعيق أي تكامل جمركي مستقر، وهناك بالفعل نقاش سعودي حول مسارات IMEC بديلة عبر سوريا⁵ - أي أن سوريا نفسها ساحة تنافس بين مشروعات، لا امتداد تلقائي لأحدهما. ولهذا فإن مستقبل سوريا لن يحدد فقط موقعها في الإقليم، بل سيحدد أيضاً شكل الممرات التجارية التي ستعبر الشرق الأوسط خلال العقود المقبلة.

تاسعاً: عقبات التنفيذ الداخلية في العراق

- استمرار وجود فصائل مسلحة خارج الإطار الرسمي، عائق مباشر أمام الاستثمار الأجنبي طويل الأمد.
- الحاجة لشرائط تمويل دولية كبرى نظراً لتشابك المشروع مع ملفات الطاقة والمياه والأمن.
- المنافسة الزمنية: كل تأخير في التنفيذ يمنح المشاريع المنافسة (IMEC)، الممر الأوسط) فرصة أكبر لاستقطاب الاستثمار.

عاشرًا: قراءة استراتيجية متوازنة

عوامل القوة: موقع جغرافي فريد يربط الخليج بأوروبا عبر أقصر مسار بري؛ مشروع ملموس بأرقام وتمويل وشركاء فعليين؛ سياق دولي داعم لتنويع مسارات التجارة؛ زخم سياسي عراقي يصفه مسؤولون بـ "مشروع دولة لا حكومة".

عوامل الخطر: نزاع مياه غير محسوم مع تركيا؛ عامل كردي وأمني رهين بتنسيق ثلاثي لم يُختبر؛ إيران كطرف مصلحة متضرر يملك أوراق ضغط داخلية؛ استقرار سوري مشروط وسوريا نفسها ساحة تنافس؛ منافسة مباشرة من IMEC والحزام والطريق والممر الأوسط؛ تحديات أمنية واستثمارية داخلية لم تُحل.

الخلاصة أن الجغرافيا تمنح العراق وتركيا وسوريا فرصة تاريخية، لكنها فرصة مشروطة لا مضمونة؛ نجاحها مرهون بحل ملفات سياسية وأمنية معقدة لا بالإعلانات وحدها. والصورة الأكثر دقة اليوم ليست "ولادة محور بري حتمي"، بل سباق مفتوح بين عدة مشاريع، يتقدم فيه من ينجح أولاً في تحويل الاتفاقيات إلى بنية تحتية عاملة ومعالجة نقاط ضعفه السياسية قبل أن يستغلها المنافسون.

فالقرن الحادي والعشرون قد لا تتنافس فيه الدول على احتلال الممرات، بقدر ما تتنافس على إنشائها؛ ومن ينجح في صناعة الطريق، ينجح في صناعة النفوذ.

المراجع

1. الجزيرة نت، "خبير اقتصادي يتوقع ارتفاع تكاليف الشحن بنسبة 400%"، 4 مارس 2026.
2. الشرق (بلومبرغ)، "العراق يعوّل على طريق التنمية لجذب 100 مليار دولار استثمارات"، 28 سبتمبر 2025.
3. الجزيرة نت، "طريق التنمية وميناء الفاو يعيدان رسم خرائط التجارة الإقليمية"، 31 يوليو 2025.
4. الجزيرة نت، "طريق تجاري مختصر من العراق لمصر.. هل يضر قناة السويس؟"، 31 ديسمبر 2023.
5. راصيف 22، "طريق التنمية ومفارقة إيران الاستراتيجية... ما السيناريوهات المطروحة؟"، 5 نوفمبر 2025.
6. جريدة الأمة، "الممر الأوسط في مواجهة الحزام والطريق.. هل يكسر الغرب الاحتكار الصيني؟"، يوليو 2026.
7. Middle East Online، "حرب إيران تعزز أهمية الممر الأوسط وطريق التنمية."
8. CNN بالعربية، "طريق التنمية.. كيف يعيد شحن TIR الذكي رسم الخريطة اللوجستية للعراق وجيرانه؟"، 29 يوليو 2025.
9. Carnegie Endowment for International Peace، "طريق التنمية في العراق: الشؤون الجيوسياسية، والرعية، والممرات الحدودية"، مارس 2024.
10. المعهد العراقي للحوار، "طريق التنمية العراقي.. فرصة أم أزمة لإيران؟".
11. مركز الإمارات للسياسات (EPC)، "التفاهم الأمني بين تركيا والعراق: الأمن مقابل المياه والتجارة".
12. "Turkey's Anti-PKK Operation، Washington Institute for Near East Policy and Development Road in Iraq Are Two Sides of the Same Coin".
13. الجزيرة نت، "هل تنسحب تركيا من شمال العراق بعد تسليم العمال الكردستاني سلاحه؟"، 16 يوليو 2025.
14. الميدل إيست نيوز بالعربي / al-aalem.com، "كردستان تبحث عن «تفرع استراتيجي»: هل ينجح بارزاني في تعديل «خريطة» طريق التنمية من أنقرة؟"، مايو 2026.

ملاحظة منهجية: المراجع أعلاه تمثل عينة من المصادر الرئيسية التي استُقيت منها المعطيات الواردة في هذا التحليل حتى يوليو 2026. البيانات تخضع للتغير مع تطورات المشروع والسياق الإقليمي.