

الطرق والممرّات التجارية العالمية (القائمة منها والمشاريع)

(سوريا وأهميتها الجيوسياسية)

شرفان سيف الدين

مقدمة:

مما لا شك فيه أنّ الطرق تُعتبر من أهم صِلات الوصل ما بين البشر، وهي قديمة قَدَم البشرية، وخاصةً مع تطوّر البشرية وحتمية التواصل ما بين البشر وتطوّر العلاقة بحيث يتم تبادل السلع والحاجيات على أساس المنفعة المتبادلة، وبالتالي يمكننا تعريف الطريق على أنّه: الوسيلة التي تؤمّن للشخص الانتقال والتنقّل ما بين المناطق والمدن والدول بهدف تلبية حاجياته وقضائها بكلّ أريحية، ويكون الطريق عبارة عن مساحة فارغة لا توجد فيها أيّة عوائق تُعيق المسافر أو آلية السفر المستخدمة أساساً، وبالتالي فإنّ هذه الطرق تحقّق حالة ربط ما بين المدن الرئيسية والمدن النائية ضمن البلد الواحد، وبذلك تحقّق وتسجّل حركة تجارية وازدهاراً اقتصادياً، كما أنّ الطريق يسهّل نقل المحاصيل الزراعية ما بين الأرياف والمدن، ويسهّل كذلك تنقّل السكان من تجمّع سكاني لآخر.

سنحاول من خلال بحثنا هذا التركيز على أهم الطرق البحرية والبريّة (فقط) التي تربط العالم ببعضه، وتجعله بمثابة صلة وصل ما بين الثقافات العالمية، بالإضافة إلى كون تلك الطرق أهمّ مصادر الدخل للدول من خلال استغلالها للجغرافية الطبيعية لهذه البلدان، والاستفادة منها في تحوّل هذه الطرق والممرّات إلى نوع من الإنتاجية التي تدرّ بالأرباح على الحكومات والشعب معاً، وبالتالي خلق نوع من البحبوحة الاقتصادية لهذه البلدان، خاصةً أنّ قطاع النقل يُعتبر من أهمّ القطاعات الإنتاجية في جلب الواردات للخزائن العامة للدول والحكومات، وبالتالي؛ فإننا نحاول تسليط الضوء على أهم هذه الممرّات البحرية والطرق البريّة القائمة بالفعل، والتي تؤثر بشكل ملموس على السياسات الإقليمية والدولية الراهنة، وكيفية تحكّم بعض هذه الدول المسيطرة عليها في مفاصل السياسات العامة، وأيضاً نحاول تسليط الضوء على المشاريع الموضوعية بالفعل كمخطّطات عمل مستقبلية، والصراعات السياسية والجغرافية على تطبيقها بالفعل، وبطبيعة الحال؛ سنحاول - قدر الإمكان - التركيز على الوضع الجمعي للمعلومات المتعلقة بكل مشروع قائم، مثل قناة السويس، أو قيد التخطيط، مثل مشروع خليج العقبة أو ما يسمى بقناة بن غوريون، أو حتى التي بعضها قيد البدء بالتنفيذ، مثل بعض الأجزاء من مشروع الطريق والحزام الصيني الذي يُعتبر تحديثاً لطريق الحرير القديم... وهكذا.

وعليه؛ يمكننا اعتبار الشرق الأوسط وشمال أفريقيا من أهم المناطق الجغرافية التي يمكنها التحكّم من خلالها بالطرق وعقد الوصل العالمية، فهي بالأساس تتحكّم في الكثير من المضائق المائية والأجواء الجوية بالإضافة إلى المساحة البريّة الواسعة لاستثمارها للطرق البريّة والسكك الحديدية، ولذلك فإننا نركّز على هذه الساحة بالذات والمشاريع العابرة منها، كما خصّصنا الجزء الأخير من بحثنا هذا للتركيز على سوريا بشكل أخصّ؛ وذلك لما لها من دور مهمّ في رسم السياسات الإقليمية والدولية في وضعنا الراهن، وذلك من خلال اهتمام معظم الدول بجغرافيتها وبالصراع الدولي والإقليمي عليها منذ أكثر من عقد بشكل مباشر.

كما نحاول التركيز على جغرافية كردستان لما لها من أهمية جيوسياسية، خاصةً مع تمسّك القوة المحتلّة بها، فهي ذات أهمية كبيرة، ورغم عدم اتّصالها المباشر بالبحار أو المحيطات الموجودة في المنطقة للاستفادة منها كموانئ وأرصفت بحرية، ولكن جغرافيتها البريّة تساعد بشكل كبير في خلق جوّ من صِلات الوصل البريّة المهمّة، خاصةً خطوط سكك الحديد والطرق البريّة السريعة. (1)

¹ يمكن تقسيم المواصلات إلى:

البرية: وتشمل جميع أنواع السيارات والشاحنات وتعتمد أساساً على شبكة طرق وعقد مواصلات برية وتستخدم بشكل فعال للمسافات القصيرة أساساً أو ضمن البلد الواحد، كما أنها تشمل السكك الحديدية والتي يعتمد عليها في نقل الافراد والبضائع على حد سواء.

- **مشكلة الدراسة:** تعريف كل مشروع قائم بالفعل، وأيضاً تعريف المشاريع التي هي قيد التنفيذ أو حتى تلك التي تُعتبر أنها ما زالت قيد الفكرة، وبالتالي تسليط الضوء على هذه المشاريع من حيث كيفية عملها بالنسبة للقائمة بالفعل، وكيفية إمكانية تنفيذها بالنسبة للمشاريع أو الفكرة، وفرص نجاحها من عدمه وتحديد الأهداف التكتيكية والاستراتيجية لها، وتسلط الضوء على أبرز التحديات التي تواجهها، وفرص نجاحها من عدمه.
- **أهمية الدراسة:** تظهر مدى أهمية الطرق والممرات الدولية في كيفية تحديد سياسات ومواقف الدول تجاه بعضها بعضاً، وتشكيل تحالفات محلية وإقليمية ودولية في سبيل تحديد توازنات القوة العالمية.
- **أهداف الدراسة:** التوضيح والتعريف بالطرق القائمة بالفعل، والمشاريع والخطط التي تفكر فيها الدول، وتحديد الأهداف القريبة والبعيدة، السياسية والاقتصادية لهذه المشاريع المستقبلية، وتحديد التحديات والمعوقات التي تواجهها في كل مرحلة من مراحلها، وأيضاً الإشارة إلى إمكانية تحقيقها من عدمه في ظل الأجواء المتسارعة للتغيرات الفعلية في السياسات العالمية على الأصعدة عامة وتغيير التحالفات بشكل مستمر.
- **منهجية الدراسة:** اتبعنا في دراستنا المنهج الوصفي التحليلي، وذلك من خلال وصف أبرز ما يتعلق باقتصاديات الدول التي تشرف على الممرات الحيوية، والطرق التي تمر عبر هذه الدول، وتحديد الواقع السياسي والاقتصادي المحيط بها، ومحاولة توضيح الأهداف التي يُراد تحقيقها من كل مشروع قائم أو الموضوع على الخط، والتحديات التي تواجهها، وتحليل المعطيات من كافة الجوانب وإمكانية نجاحه من عدمه بالنسبة للمشاريع التي ما زالت على الورق فقط.

❖ قناة السويس:

يمكننا اعتبار قناة السويس المصرية أهم مشاريع الربط ما بين الشرق والغرب من صنع البشر، وتكمن أهميتها في توفير الكثير من الوقت والمدة الزمنية وأيضاً توفير المال والتكلفة على نقل البضائع، وبالتالي فهي، بالإضافة إلى الوارد السياحي لمصر، تُعتبر من أهم مصادر الدخل للقطاع الأجنبي لمصر، كما أنها تلعب دوراً مهماً في رسم سياسات مصر العامة وكيفية تعاملها مع الآخرين، وذلك بالاستفادة من موقعها الجيو سياسي والاستراتيجي، إضافةً إلى جعل مصر من الدول المحورية المهمة في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وبالتالي لعب دور رئيسي في رسم سياسات المنطقة وإمكانية الاعتماد عليها بذلك.

قناة السويس ممر مائي تصل ما بين البحر الأحمر والبحر المتوسط، تقع في دولة مصر بطبيعة الحال، تم افتتاحها سنة 1869م في عهد الخديوي المصري إسماعيل باشا، وتُعتبر من أهم المضائق المصطنعة لربط قارات العالم ببعضها وخاصةً جنوب شرق آسيا وأوروبا، وذلك في توفير للوقت والمال بعد قطع السفن والبواخر لمسافات أطول عبر الدوران حول القارة الأفريقية في نقطة رأس الرجاء الصالح، تمر القناة عبر المدن المصرية (البور سعيد، والإسماعيلية، والسويس) بطول يبلغ 193.3 كم، وعرض يتراوح ما بين 52 متراً وحتى 205 أمتار، وعمق يتراوح ما بين 8 أمتار وحتى 40 متراً. عند افتتاح القناة تمت إدارتها من قبل الإنكليز والفرنسيين لمدة تقارب القرن قبل تأميم القناة من قبل المصريين سنة 1956م، وبحسب دراسة لموقع الجزيرة فإن: "الأثر الاقتصادي والموقع الجغرافي لقناة السويس يجعل منها معبراً ملاحياً إستراتيجياً وعالمياً بامتياز؛ إذ تختصر المسار التجاري البحري بين كل من أوروبا وآسيا دون الحاجة إلى اتخاذ طريق أطول حول القارة الأفريقية، وبالتالي فإن هذا المجرى المائي يستحوذ على حركية حوالي ثلث السفن العالمية، وتعبه سنوياً آلاف السفن التجارية والحربية

الجوية: وتشمل بطبيعة الحال الملاحة الجوية ويكون فيها الاعتماد الكلي على نقل الأشخاص والأفراد بسبب تكلفتها الباهظة نوعاً ما، كما أنها تقوم أيضاً في نقل البضائع وعمليات الشحن للمواد الخفيفة والغالية الثمن أو التي تكون مستعجلة في طلبات النقل.

البحرية: يركز هذا القطاع بالأساس على نقل البضائع في القطاع التجاري والاقتصادي وذلك بسبب تكلفتها الرخيصة بالمقارنة مع القطاعين السابقين ويعتمد عليها أساساً في نقل المعدات الصناعية والعسكرية الثقيلة معتمدةً على الطرق والممرات والموانئ المانية للبلدان الساحلية التي تكون لها اطلالات على البحار والمحيطات الرئيسية.

العلاقة من مختلف الجنسيات، وتمرّ عبره 10% من حركة التجارة البحرية الدولية، يقرب معبر السويس الشرق من الغرب، وهو مصدر دخل كبير ويضخّ حركية كبيرة في شريان الاقتصاد المصري، كما تستفيد منه اقتصادات جميع الدول التي تتخذ من القناة ممراً أساسياً لسفنها، وبالتالي؛ تُعدّ قناة السويس مصدراً رئيسياً لدخول العملة الأجنبية إلى مصر، حيث بلغت إيراداتها مثلاً في العام المالي 2022 - 2023 ما قدره 9.4 مليارات دولار، كما أنّها ظلّت تمثل المورد الثالث من حيث القيمة، بعد تحويلات المصريين بالخارج والصادرات السلعية في أوائل التسعينيات من القرن الماضي، وظلّت القناة تنقسم مع هيئة البترول صدارة أعلى فوائض تحقّقها الهيئات الاقتصادية، كما أنّها تدفع للدولة المصرية نحو 40% من أرباحها؛ ففي العام المالي 2020 - 2021 مثلاً سدّدت هيئة قناة السويس ضرائب بقيمة 28.7 مليار جنيه مقابل 31 مليار جنيه بالعام المالي السابق، كما جنت منها الدولة في العام نفسه أرباحاً بقيمة 47 مليار جنيه، مقابل 44.8 مليار جنيه في العام المالي السابق⁽²⁾.

❖ مشروع قناة بن غوريون أو القناة الإسرائيلية:

هو مشروع مقترح لقناة مائية ويهدف إلى الربط ما بين خليج العقبة والبحر الأبيض المتوسط، وهو غير واضح المعالم بتنفيذه على المدى القصير والمتوسط، ولكنه مشروع قائم بالفعل في المخططات الإسرائيلية التي تعتمد على المدى الاستراتيجي البعيد، يُقترح أن تُسمّى القناة على اسم دافيد بن غوريون (الأب المؤسس لإسرائيل وأول رئيس وزراء لها)، تقدّم القناة على أنّها منافس لقناة السويس المصرية التي مرّت بمحطات كثيرة؛ كمنع إسرائيل من الإبحار فيها وفي مضيق تيران، كما حصل في أعوام 1956، 1957، 1967، 1973. يُتوقع أن يبلغ طول قناة بن غوريون إن أنشئت 292.9 كم (182 ميل) أي أنّها أطول بقرابة الثلث من قناة السويس (193.3 كم). تُقدّر تكلفة إنشاء القناة الإسرائيلية بـ 15 إلى 55 مليار دولار أمريكي، يُقترح أن تمتدّ القناة من الجنوب إلى الشمال ابتداءً من خليج العقبة مروراً بالمدينة الحدودية "إيلات" ثم إلى وادي عربة بمسافة تبلغ 100 كم بين جبال النقب والمرتفعات الأردنية، ثم تنحرف غرباً قبل بلوغ البحر الميت وحوضه، والذي ينخفض 430.5 متراً عن مستوى سطح البحر حيث تتّجه القناة إلى وادٍ في سلسلة جبال النقب، ثم تنحرف شمالاً مرة أخرى متّجهةً إلى البحر المتوسط ومتفادياً قطاع غزة، أعدت وزارة الطاقة الأمريكية ومختبر لورانس ليفرمور الوطني خطةً مقترحةً في يوليو 1963م. نُشرت في وثيقة سرّية وقتئذٍ واقترح فيها دفن 520 قنبلة نووية وتفجيرها للمساعدة في عملية الحفر في تلال وادي النقب وقد رفعت السرية عن هذه الوثائق في 1993م.⁽³⁾

تتمّ 90% من التجارة الإسرائيلية مع العالم عبر البحر، وبالتالي فإنّ مشروع قناة وصل ما بين البحر الأحمر والبحر المتوسط يُعتبر ذا أهمية استراتيجية لإسرائيل، وذلك بهدف السيطرة على خطوط الملاحة الأهم عالمياً، وأيضاً بهدف خلق نوع من المنافسة مع مصر وقناة السويس، وجعل الموانئ الإسرائيلية ذات أهمية عالمية ونقطة ارتكاز ووصل ما بين آسيا وأوروبا، بالإضافة إلى بناء مدن سياحية صغيرة والمصايف والمقاصف وفنادق على هذه القناة المزمع إنشاؤها، وذلك بهدف تنشيط السياحة إلى جانب الاقتصاد، وتتم دراسة حفرها بحيث تكون بعمق 50 متراً وعرض 200 متر بحيث يمكن مرور سفينة بطول 300 متر وعرض 110 أمتار بسهولة وأريحية فيها، حيث تُعتبر هكذا باخرة هي الاضخم من حيث الحجم الموجود عالمياً في الوقت الحالي، ومخطّط مدة التنفيذ خمس سنوات مع توفير 300 ألف فرصة عمل لأكاديميين ومهندسين وعمّال عاديين...الخ.

² قناة السويس أطول ممر مائي في العالم، 14 / كانون الثاني / 2024م، الجزيرة الموسوعة

<https://www.aljazeera.net/encyclopedia/2024/1/14/%D9%82%D9%86%D8%A7%D8%A9%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%88%D9%8A%D8%B3-%D8%A3%D8%B7%D9%88%D9%84-%D9%85%D9%85%D8%B1-%D9%85%D8%A7%D8%A6%D9%8A-%D9%81%D9%8A-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%84%D9%85>

³ مشروع قناة بن غوريون، ويكيبيديا

https://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9_%D9%82%D9%86%D8%A7%D8%A9_%D8%A8%D9%86%D8%BA%D9%88%D8%B1%D9%8A%D9%88%D9%86#:~:text=%D8%AA%D9%8F%D9%82%D8%AF%D9%85%20%D8%A7%D9%84%D9%82%D9%86%D8%A7%D8%A9%20%D8%B9%D9%84%D9%89%20%D8%A3%D9%86%D9%87%D8%A7%20%D9%85%D9%86%D8%A7%D9%81%D8%B3,%D9%81%D9%8A%20%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%86%D8%A9%20%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A7%D9%84%D9%8A%D8%A9%202022%2F2023

ومن جهة أمن القناة؛ فإن إسرائيل عازمة على وضع أجهزة تجسس عالية الدقة في عمق القناة تكتشف من خلالها الأسلحة والمواد المحظورة، كما أن إسرائيل تعتزم وتنوي إشراك 3 مصارف أمريكية ضخمة في التمويل وبفائدة لا تزيد عن 1% على أن يرد القرض على مدار 30 سنة القادمة من تاريخ بدء العمل، وبالتالي يمكن فهم أن الحرب الدائرة منذ أكثر من سنة في قطاع غزة ربما تخدم، بشكل أو بآخر، هذا المشروع القديم الجديد والمهم لإسرائيل، وستكون الأراضي الفلسطينية نوعاً ما مستباحة في حفر القناة دون أن تضطرّ إسرائيل إلى تعويض أصحابها في المقابل عندما تكون الأراضي لأصحاب إسرائيليين، بالإضافة إلى عدم فسح المزيد من المجال أمام المعسكر الشرقي، بقيادة كل من الصين وروسيا، وعدم ترك الساحة مستباحة لهما.

❖ مبادرة الحزام والطريق (طرق الحرير الصيني):

تُعتبر الصين من أهم الدول في العالم منذ القدم وهي، بالمشاركة مع الهند، تُعتبر من أخصب بلدان العالم من حيث التزايد السكاني، وبالتالي التأثير على التطور البشري والاقتصادي، وبالتالي فهي دائمة العمل على تأمين وخلق متطلبات هذه الزيادة المتسارعة في النمو البشري الهائل وتأمين حاجياته ومستلزماته، أما بالنسبة للتواصل مع العالم فتُعتبر الصين في المقدمة في هذا المجال، وبما أنها كانت تُعرّف من خلال حريرها عالي الجودة فقد أصبح طريقها يُعرّف أيضاً بهذا الاسم (طريق الحرير) الذي يصل ما بينها وبين العالم الغربي، وبطبيعة الحال هو ليس مجرد طريق واحد فقط وإنما عدّة طرق تتصل ببعضها في تشكيل لشبكة ضخمة من الطرق، والتي بدورها تشكّل نوعاً من السلسلة وعدم خلق ازدحام مروريّ وتجاريّ.

يمكن اعتبار مبادرة الحزام والطريق نوعاً من التحديث لطرق الحرير القديمة، بالإضافة إلى خلق طرق وممرات جديدة تواكب التطور الحاصل في العالم المتسارع، من خلال طرق برّية وبحرية وجوية، والتركيز على شبكة سكك حديدية متّصلة مع بعضها بعضاً، فقد كانت الصين متربّعة على عرش الاقتصاد العالمي حتى بداية القرن الثامن عشر، ومع تطوّر الغرب وبدء الثورة الصناعية هناك بدأت عجلة الاقتصاد الصيني بالتراجع على حساب تقدّم الغرب في هذا المجال، والتركيز على متطلبات وحاجيات الأسواق العالمية، وخاصةً التطوّر في الجانب العسكري والتكنولوجي، وقد لوحظ انحسار الاقتصاد الصيني خاصةً بعد نهاية الحرب العالمية الثانية وهكذا حتى عام 1978م، كُثِفَ عن مشروع الحزام والطريق أول مرّة على لسان الرئيس الصيني (شي جين بينغ) في أيلول سبتمبر من العام 2013م، ووقّعت في هذا الإطار اتفاقيات مع أكثر من 150 دولة وأكثر من 30 منظمة دولية، وحشدت ما يقارب من تريليون دولار أمريكي، وتمّ إنشاء أكثر من ثلاثة آلاف مشروع بهدف الانجاز النهائي لهذا المشروع بحلول عام 2049م، وبطبيعة الحال فقد كان من أهم أهداف المشروع (بحسب المسؤولين الصينيين عند إعلانه) هو بناء سوق كبير وموحّد، والاستفادة من الأسواق العالمية من خلال تبادل الثقافات والاقتصاد وتعزيز الثقة والتفاهم مع باقي البلدان والعالم، بالإضافة إلى تسريع وصول أو إيصال منتجاتها إلى الأسواق العالمية، ويندرج هذا المشروع، وبطبيعة الحال، ضمن المشاريع والاستثمارات الضخمة والتي يحتمل استفادة 68 دولة منها بشكل مباشر أو غير مباشر ضمن القارات الثلاث المتجاورة، والتي هي بطبيعة الحال آسيا وأوروبا وإفريقيا.

يتضمّن المشروع فرعين رئيسيين:

البحري: (طريق الحرير البحري) ويمتدّ من الساحل الصيني عبر سنغافورة والهند باتجاه البحر المتوسط فأوروبا والغرب.

البرّي: (حزام طريق الحرير الاقتصادي) ويشمل 6 ممرات هي:

1- الجسر البرّي الأوراسي الجديد الذي يمتدّ من غربي الصين إلى روسيا الغربية.

2- ممرّ "الصين – منغوليا – روسيا" الذي يمتدّ من شمالي الصين إلى الشرق الروسي.

3- ممرّ "الصين – آسيا الوسطى – آسيا الغربية" الذي يمتدّ من غربي الصين إلى تركيا.

بطبيعة الحال؛ فإنّ لكلّ مشروع معارضة ومخاوف دولية، وكذلك صعوبات ومعوّقات تحدّ أو تؤخّر من تطبيقها، وتتمحور ذلك بالنسبة لمشروع الحزام والطريق في:

- مخاوف من جانب أستراليا والهند واليابان من تسلّط وسطوة الصين عليها بشكل مباشر أو غير مباشر.
- مخاوف الدول الغربية، خاصةً الشمالية الاسكندنافية، من طموحات الهيمنة الصينية على الاقتصاد العالمي.
- ألمانيا وفرنسا، أقوى اقتصادين ضمن الاتحاد الأوروبي، أبديا تحفظهما على المبادرة وضرورة فهم الاستراتيجية الصينية وعدم تقبلهما لفكرة تقسيم أوروبا ما بين مؤيّد ومعارض للمبادرة.
- الولايات المتحدة الأمريكية أوضحت موقفها من المبادرة بمعارضتها جملةً وتفصيلاً؛ وذلك من خلال طرحها لبديل معاكس تماماً تحت مُسمّى (استراتيجية المحيطين الهندي والهادئ الحرّة والمفتوحة)، وهي تشمل أو تعتمد على ثلاث ركائز أساسية وهي: الأمن والاقتصاد والحكم.
- كما أنّها واجهت انتقادات بأنّ أهدافها الأساسية هي اكتساب النفوذ الاستراتيجي من خلال المشاركة في التنمية وافتقارها إلى الرقابة المالية السليمة.
- اتّهمت حكومات غربية بأن الصين تتّبع سياسة جديدة ونوعاً جديداً من الاستعمار، وذلك من خلال دبلوماسية فخ الديون، وبالتالي التسلّط على الحكومات والقادة في تلك البلدان وإجبارهم على التبعية السياسية من خلالها.
- يُعتبّر انسحاب الولايات المتحدة الأمريكية من أفغانستان، والتي تُعتبّر دولة محورية ضمن المبادرة، ضربة موجعة للمشروع الصيني؛ وذلك لأنّها تُعدّ الطريق الأقصر ما بين آسيا الوسطى وجنوب آسيا، وما بين الصين والشرق الأوسط، خاصةً بعد سيطرة حركة طالبان على أهمّ مدينتين داخليتين في مخطّط المشروع، وهما العاصمة كابول وننغهار، إضافة إلى أنّ أفغانستان تُعتبّر من أهمّ البلدان التي تملك الموارد الطبيعية مثل الليثيوم والنحاس اللّذين يُستخدّمان في البنية التحتية الخاصة بالسيارات الكهربائية، كما أنّها تمتلك مخزوناً جيّداً من الذهب والحديد الخام والأحجار الكريمة، كما أنّه في السنوات الأخيرة بدأ النفوذ الصيني يتزايد فيها، وذلك من خلال توقيع مذكّرات تفاهم ما بين البلدين تعهّدت خلالها الصين بتمويل البلاد بـ 100 مليون دولار تقريباً، وعليه ربما شعرت الولايات المتحدة الأمريكية بخطر هذا التمدّد من قبل التّنين الصيني.

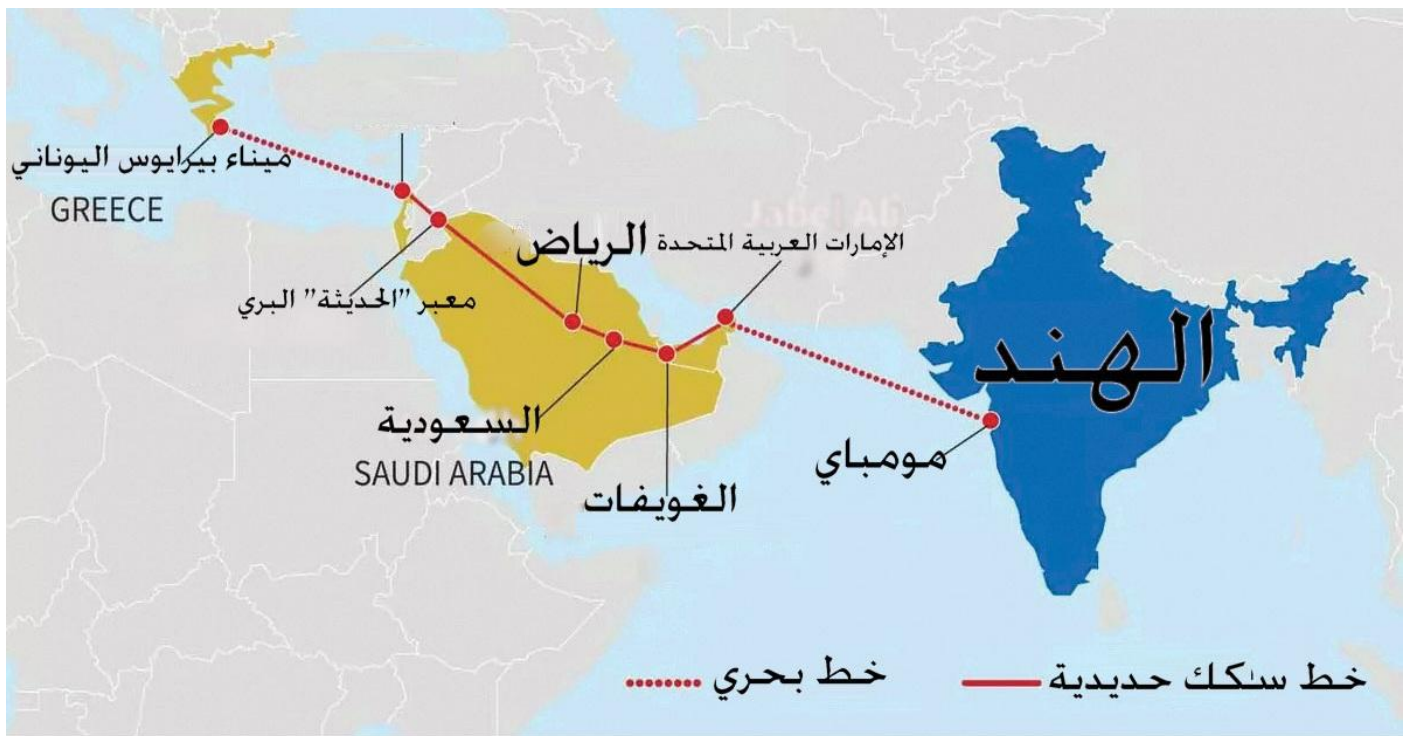
❖ مشروع طريق التوابل:

طريق التوابل الهندي هو طريق تجاري يربط ما بين حضارات وقارات العالم القديم من جنوب شرق آسيا مروراً بالشرق الأوسط والقرن الأفريقي فأوروبا، وبما أنّه كان يركّز على تجارة التوابل بأنواعها، وبما أنّ الهند تنتج ما يقارب الـ 75% من الإنتاج العالمي من التوابل فقد سُمّي بهذا الاسم، ولأنّ الهند اليوم تحتل المرتبة الخامسة عالمياً من حيث أقوى اقتصادات العالم وهي مجاورة للصين ومنافسة قوية لها، خاصةً بعد تسجيلها لمعدّلات نموّ بلغت 9% خلال عام 2022م، فقد أصبحت هدفاً للدول الغربية، وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية، لخلق شراكات اقتصادية معها، وبالتالي؛ فهو مشروع قديم جديد وقد تم الإعلان عن تجديده أو تحديثه على هامش القمّة الثامنة عشر لمجموعة العشرين في نيودلهي الهندية في أيلول سبتمبر من عام 2023م بقيمة تقريبية تقارب 600 مليار دولار أمريكي، ويبدأ من الهند، الإمارات العربية المتحدة، المملكة العربية السعودية، الأردن، إسرائيل، الاتحاد الأوروبي. ووقّعت بينها مذكرة تفاهم أولية على هامش الاجتماعات، وأكّد القائمون على هذا المشروع أنّه يختلف عن غيره من الممرّات المشابهة، بكونه يقوم على النهج التشاركي (مبدأ الشراكة) لا النهج المركزي (مركزية دولة معيّنة تحظى بالنسبة الكبرى من المصالح والمكاسب والعائد بشكل عام). بطبيعة الحال؛ فإنّ الولايات المتحدة الأمريكية تُعتبّر

الداعم والراعي والمحرك الرئيسي لهذا المشروع؛ كونها تُعتبر من الشركات العابرة للحدود وجزءاً مهماً من السياسة الاقتصادية العالمية الخارجية، وبالتالي يكون المستفيد الأول من هذه الطرق هي وشركاتها الاقتصادية في المنطقة، كما أنه يستنتج من هذا الدعم بأنه لمواجهة النفوذ الصيني في آسيا والشرق الأوسط ومشروعها المتمثل في مبادرة الحزام والطريق (طريق الحرير)، وبما أن إسرائيل ستصبح صلة وصل مهمة بين آسيا وأوروبا ضمن هذا المشروع فستفرضها على دول المنطقة عبر تطبيع اقتصادي كمرحلة أولى إلى أن يتم التطبيع السياسي مع مرور الوقت.

"ويُتَّضح ممَّا نُشِر عن هذا المشروع الجديد حتى الآن أَنَّهُ يتكوَّن من ثلاثة ممرَّات أو مسارات منفصلة ومتكاملة في الوقت نفسه:

- 1- **الممر الأول:** شرقيّ؛ يستهدف تشييد خط بحري يبدأ من الموانئ الهندية وينتهي عند ميناء (جبل علي) في دولة الإمارات العربية.
 - 2- **الممر الثاني:** جنوبيّ؛ يستهدف تشييد خط سكة حديد يمتدّ من دولة الإمارات إلى أن يصل إلى ميناء حيفا المُطلّ على البحر المتوسط، مخترقاً أراضي كل من المملكة العربية السعودية، والمملكة الأردنية الهاشمية وإسرائيل.
 - 3- **الممر الثالث:** شماليّ؛ ويستهدف تشييد خطّ بحريّ يربط بين إسرائيل والدول الأوروبية.
- ويهدف هذا المشروع إلى إنشاء خطوط للسكك الحديدية وربطها بالموانئ البحرية، من أجل تدعيم عملية التبادل التجاري، ونقل الكهرباء، والهيدروجين النظيف، والنقل الرقمي للمعلومات عبر الربط والنقل الرقمي للبيانات من خلال كابلات الألياف البصرية". (6)



⁶ ملاحظات حول مشروع الممر الهندي الخليجي الأوربي، د. حسن نافعة، 28 / أيلول / 2023م، مركز النهضة العربية للديمقراطية والتنمية.

- 1- إرساء دعائم مرحلة جديدة في تعزيز حركة التجارة الدولية.
 - 2- تنامي تأثير اقتصادات الأطراف المشاركة في الاقتصاد العالمي.
 - 3- تعظيم المكاسب والفرص الاقتصادية للأطراف كافة.
 - 4- تعزيز مكانة دول الخليج العربي على خارطة سلاسل الإمداد العالمية.
 - 5- التخفيف من تداعيات الطوارئ الدولية المحتملة على التجارة الدولية.
 - 6- زيادة الروابط الثقافية بين الدول الواقعة على طول الممر. (7)
- بطبيعة الحال؛ لا يخلو الأمر عند التخطيط والتنفيذ لهكذا مشروع من تحديات وصعوبات يمكن ذكرها لا حصرها في:
- 1- تنبّه المشاريع البديلة (مبادرة الحزام والطريق) إلى حجم التنافس والتطوير من ذاتها، والتسريع في كسب القوى الجغرافية المتحكمة مثل السعودية والإمارات.
 - 2- تنبّه الدول التي ترى في هذا المشروع التضرر مثل (مصر)، أو عدم الاستفادة المباشرة أو غير المباشرة على أقل تقدير مثل تركيا وإيران، والتوجّه بالنسبة للأولى في التسريع في مشروع خط التنمية، والتوجّه بالنسبة للثانية في مشروع خط السكك الحديدية.
 - 3- عامل التكلفة المادية وتوفير مئات مليارات الدولارات للتنفيذ.
 - 4- تحدّي النقل والتفريغ والتحميل لممرات إضافية، والتنقل ما بين النقل البحري والبرّي قبل وصول البضائع لغايتها النهائية.
 - 5- تحدّي أمنيّ خاصة أنّ المشروع يمرّ في أكثر نقاط العالم توتراً وهو الشرق الأوسط، وكثرة الحسابات والتحالفات وتضارب المصالح فيها.

❖ طريق التنمية:

يُعدّ ميناء الفاو الكبير في البصرة جنوب شرق العراق نقطة انطلاق لمشروع "طريق التنمية" الذي سيربط العراق بأوروبا من خلال تركيا، عبر محافظات الديوانية والنجف وكربلاء وبغداد والموصل، الميناء الذي تبنّيه شركة "دايو" الكورية الجنوبية باتفاقية تبلغ قيمتها نحو 5 مليار دولار، يقع عند مصبّ شط العرب حيث يلتقي نهرا الفرات ودجلة قبل أن يصبّ في البحر، ومن المتوقع أن يكون الميناء الأكبر في الشرق الأوسط عند اكتماله، وسيتمّ بناؤه على مساحة 54 كيلومتراً مربّعاً وتبلغ طاقته الاستيعابية 90 مرسئ، وقد دخل "حاجز الأمواج" التابع للميناء، والبالغ طوله حوالي 14 ألفاً و523 كيلومتراً، موسوعة غينيس للأرقام القياسية كأطول حاجز أمواج في العالم، وتبلغ طاقة المصفاة 300 ألف برميل يومياً، وتشمل في المرحلة الثانية بناء مجمّع للبتروكيماويات بطاقة 3 ملايين طن سنوياً، وتشبيد محطة كهرباء بطاقة 2000 ميغا واط، كما سيشمل المشروع بناء واحد من أكبر الأنفاق تحت سطح البحر بطول يصل إلى 2444 متراً، بالإضافة إلى إنشاء أكاديمية لتكنولوجيا المصافي وتدريب خمسة آلاف من الكوادر التي ستتولّى إدارتها مستقبلاً.

تهدف الحكومة العراقية من طرح مشروع "طريق التنمية" تحقيق عدّة نقاط مهمّة، منها:

- البحث عن مصدر دخل إضافي للاقتصاد العراقي يقلّل من اعتماديته الكلية على النفط، والذي تقدّره الجهات الرسمية العراقية بأربعة مليار دولار أمريكي سنوياً في حال تم تنفيذه والانتهاه منه.

⁷ الممر التجاري العالمي الهندي الشرق أوسطي الأوروبي الفرص والتحديات، 5 / تشرين أول / 2023م، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية.

<https://rasanah-iiis.org/%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%85%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%AC%D8%A7%D8%B1%D9%8A-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%8A-%D8%A7%D9%84%D9%87%D9%86%D8%AF%D9%8A-%D8%A7%D9%84%D8%B4%D8%B1%D9%82-%D8%A3%D9%88>

- خلق فرص عمل جديدة للأيدي العاملة المتوقّرة في البلاد (الأكاديمية منها والعادية)، وبالتالي؛ تنشيط القطاع الخاص وتقليل الطلب على التوظيف الحكومي.
- تعزيز الدور الجيو- اقتصادي والسياسي للعراق؛ عبر استثمار موقعه الجغرافي بوصفه منطقة ربط بين الخليج وآسيا وأوروبا.

تعود الفكرة أساساً إلى الثمانينات من القرن الماضي، وتقوم الفكرة الأساسية للمشروع حالياً على ربط ميناء الفاو الكبير بشبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية التي تمتدّ شمالاً على طول الجغرافيا العراقية، لتصل إلى نقطة فيشخابور الحدودية مع مدينة مرسين التركية على سواحل البحر المتوسط، بحيث تكون هذه الشبكة قناة تمرّ عبرها السلع والبضائع القادمة من آسيا إلى أوروبا وبالعكس. تُقدّر التكلفة الإجمالية للمشروع بـ 17 مليار دولار تتوزّع على الشكل التالي: 3 مليار دولار للطرق البرية و 4 مليار دولار للسكك الحديدية و 10 مليار دولار لمختلف الجوانب الأخرى مثل الجسور والموانئ وأيّة مفاجآت أخرى، على أن ينفذ على عدّة مراحل تنتهي عام 2050م. وبحسب المسؤولين العراقيين؛ فإنّ الطريق سيوفّر حوالي 15 يوماً من المدة الزمنية لشحن البضائع بين شرق آسيا وشمال أوروبا، ويبلغ طول الطريق السريع الذي سيربط بين جنوب العراق والحدود العراقية - التركية 1190 كم، بينما يبلغ طول السكك الحديدية المزمع إنشاؤها ضمن المشروع 1175 كم لتستوعب قطارات فائقة السرعة (300 كم بالساعة للمسافرين، و 160 كم بالساعة للبضائع). وستمرّ خطوط النقل تلك بـ 12 محافظة عراقية تمتدّ من الجنوب إلى الشمال؛ ممّا سيسهم في تعزيز التجارة والاندماج المحليين، وتقدر الحكومة العراقية أنّه سيكون بوسع الطريق نقل 3.5 مليون حاوية مُحَمَّلة بالبضائع (أي ما يعادل 22 مليون طن) سنوياً بحلول عام 2028م، على أن ترفع الطاقة الاستيعابية تدريجياً لتصل إلى 7.5 مليون حاوية بحلول عام 2038. ويخطّط لأن تكون السكك الحديدية ثنائية المسار؛ بحيث يستوعب كلّ مسار 80-90 قطاراً يومياً تشتغل معظمها بالكهرباء. (8)

⁸ الأبعاد الجيوسياسية والاقتصادية لمشروع طريق التنمية وفرص نجاحه، 8 / حزيران / 2023م، مجلة المرصد التحليلية عن مركز الإمارات للسياسات. https://marsaddaily.com/Article_Detail.aspx?authorid=93&Articleid=572

مشروع طريق التنمية بين العراق وتركيا وأوروبا



بطبيعة الحال؛ فإنَّ أيَّ مشروع اقتصادي سيواجه العقبات والتحديات، ومن أهم التحديات التي تواجه طريق التنمية يمكن تلخيصها فيما يلي:

- 1- وجود ممّرات وطرق قائمة بالفعل، كقناة السويس المصرية، والتي تكبّفت معها معظم شركات النقل البحرية خاصةً، وعدم قدرة طريق التنمية على منافسته أساساً، لا من حيث القدرة الاستيعابية ولا حتى المنافسة من حيث التكلفة المادية.
- 2- الاطلالة المحدودة للمنفذ البحري للعراق على الخليج العربي والمتمثّل أساساً في ميناء الفاو.
- 3- اعتماد المشروع المقترح على تعددية وسائل النقل لتشمل البحري والبرّي، وطول مسافات النقل برّاً، مع احتمال زيادة عمليات المناولة من ناقل إلى آخر، وبالتالي سيؤدّي إلى ارتفاع تكلفة استخدام هذا الطريق.
- 4- الفساد السياسي والمالي المتغلغل في العراق وإثارة الشكوك حول أي مشروع تكون تكلفته عالية في إمكانية استغلاله لمآرب خاصة أخرى.
- 5- من متطلّبات المشروع إقامة علاقات تنسيقية عالية مع الجار التركي الذي يُعتبر نقطة ارتكاز رئيسية، وبالتالي؛ هناك ملفات عالقة أساساً معه مثل مسألة المياه والحصص المستحقّة والعمليات الأمنية التي تقوم بها تركيا في شمال كردستان وجنوبه بحجّة أمنها القومي، وأيضاً تعاونها الاقتصادي مع إقليم كردستان وتجاوزها إدارة المركز في العراق.
- 6- الجار الإيراني؛ والذي هو غير متحمّس لهذا المشروع أصلاً، لأنّه يمتلك في جعبته مشروع السكك الحديدية التي تربط ميناء الخميني بمدينة خورامشهر داخل إيران بمدينة الشلامجة بالبصرة، ومن ضمن الأراضي العراقية تدخل الأراضي السورية عند مدينة البوكمال الحدودية وصولاً لمدينة حمص في وسط سوريا ومن ثم مدينة اللاذقية على البحر المتوسط.
- 7- الجار السوري أيضاً أدلى بدلوه في طرح إمكانية الاستفادة من الأراضي السورية بدلاً من التركية، وإيصال العراق مع البحر المتوسط ومن ثم القارة الأوروبية.
- 8- السعودية بدورها طرحته نفس الفكرة؛ وذلك مقابل المساعدة المادية وإيصال المشروع مع البحر الأحمر.
- 9- التوجّس الكويتي من ميناء الفاو الذي يرى فيه منافساً قوياً لميناء مبارك الكبير في منطقة الخليج.

❖ مشروع خط السكك الحديدية الإيرانية:

إيران دولة محورية في منطقة الشرق الأوسط، وتُعتبر دولة شبه نووية حالياً، كما أنها تنتظر لنفسها على أنها تملك حضارة عريقة في المنطقة تمتدّ لآلاف السنين؛ وبالتالي من حقّها السيطرة على المنطقة بالشكل الحديث للسيطرة، أي المقدرات الاقتصادية وطرق النقل وصلات الوصل المهمة وفرض شخصيتها على الدول الناشئة وضرب المصالح الغربية الدخيلة، وعلى رأسها معاداة إسرائيل؛ وقد تجلّى كلّ ما سبق بعد الثورة الإسلامية سنة 1978م - 1979م التي قادها آية الله الخميني، ومن ضمن الخطط الاستراتيجية لها في السيطرة على الشرق الأوسط هو هذا المشروع المهمّ جغرافياً وسياسياً، والذي يتمثّل في ربط ميناء الخميني في إيران بميناء اللاذقية في سوريا مروراً، بطبيعة الحال، ضمن الأراضي العراقية، وكل ذلك بربط من السكك الحديدية الحديثة ذهاباً وإياباً، يُعتبر مشروع الشلامجة – البصرة نواةً لهذا المشروع بالرغم من أنّ طول المشروع 32 كم وبتكلفة تقديرية 120 مليون دولار، تتحمّلها إيران والعراق مناصفةً لأنّه بالفعل تم الإعلان عن انطلاقته في أيلول سبتمبر من عام 2023م. الصين من جانبها، وحتى قبل اندلاع الربيع العربي الذي اجتاحت المنطقة، كانت قد وقّعت مع إيران اتفاقيات لتقوية العلاقات الاقتصادية معها؛ وذلك من خلال توقيع البلدين اتفاقية السكك الحديدية الواصلة ما بين الصين وإيران، ومن ثم الشرق الأوسط فأوروبا في إحياء لطرق الحرير، ومن ثم تتطوّر إلى مبادرة الطريق والحزام بتقدير أولي للمشروع بتكلفة 2 مليار دولار امريكي.

أما بالنسبة للمشروع الأساسي المراد تحقيقه بالفعل فينقسم إلى:

- 1- القسم الإيراني:** حيث ينطلق من ميناء الخميني على الخليج العربي وصولاً لمدينة خرمشهر، ومنها إلى قرية الشلامجة الإيرانية الحدودية لمسافة 17 كم، وهو الجزء المنفّذ من المشروع حتى عام 2011م، ثم لينطلق خط السكة الحديدية باتجاه الحدود العراقية بمسافة 16 كم وصولاً لنهر أروند (شط العرب) الحدودي بين البلدين، على أن تقوم إيران ببناء جسر فوق مجرى النهر ليكون الأساس لخط السكة الحديدي، وتولّت إيران مسؤولية إزالة الألغام بطول 16 كيلومتراً في إطار تنفيذ هذا المشروع، وأنجزت هذه المهمة، كما أنّ إزالة الألغام من مسافة 16 إلى 18 كيلومتراً هي مسؤولية العراق.
- 2- القسم العراقي:** نقطة البداية للمشروع من الحدود الإيرانية العراقية في الجنوب الشرقي من العراق ولمسافة 16 كم في العراق، ومن ثم مروراً بعدد من المدن العراقية منها النجف وكربلاء وبغداد والقائم الحدودية مع سوريا، وبطول تقريبيّ يتجاوز 1000 كم.
- 3- القسم السوري:** الذي يمتد من مدينة البوكمال السورية باتجاه مدينة اللاذقية الساحلية، وخط من مدينة البوكمال باتجاه مدينة دمشق السورية مروراً بمدينة حمص بطول يتجاوز 600 كم تقريباً، وهناك مسار آخر عبر التنف الحدودية، وتفضّل إيران مسار البوكمال؛ لأنّ الهدف الأساسي هو الوصول إلى البحر المتوسط، وأيضاً تفادي مسار التنف الذي تتواجد فيه القواعد الأميركية.

(9)

⁹ مشروع خط السكة الحديدي من إيران إلى سوريا الفرص والتحديات والأهداف والانعكاسات، محمد غزالي، 14 / آذار / 2024م، مركز كاندل للدراسات.

https://candlegrup.com/%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9-%D8%AE%D8%B7-%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%83%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%AF%D9%8A%D8%AF%D9%8A-%D9%85%D9%86-%D8%A5%D9%8A%D8%B1%D8%A7%D9%86-%D8%A5%D9%84%D9%89-%D8%B3%D9%88%D8%B1/#_ftn9

مشروع سكة حديد إيران-العراق-سوريا



الأهداف الأساسية والاستراتيجية للمشروع تتمحور حول:

- 1- جعله ممراً ومنفذاً حيوياً للتخلص والتحايل على العقوبات الأمريكية.
 - 2- إيران دولة عقائدية وتؤمن بالأماكن المقدسة، حسب عقيدتها، في كل من العراق وسوريا، وبالتالي ستوفر خطوط السكك الحديدية شبكة اتصال وتواصل سريعة لزوار العتبات المقدسة حسب معتقدها، وستسهم في تنشيط السياحة الدينية في كل من كربلاء العراقية ودمشق السورية، وبالتالي المحافظة على التمدد الشيعي وتقوية البعثات التبشيرية.
 - 3- ستكون هذه الخطوط ممراً شرعياً لتهريب ونقل الأسلحة لأذرع إيران في كل من العراق وسوريا ومنها حتى للبنان أيضاً.
 - 4- محاولة للسيطرة على السواحل السورية والمنافذ المائية المطلّة على البحر المتوسط، وهو نوع من المنافسة مع الشريك الروسي الذي يسيطر على ميناء طرطوس، وبالتالي إمكانية سيطرة إيران على ميناء اللاذقية.
- أما بالنسبة للمعوقات والعقبات التي تواجه المشروع فيمكننا تلخيصها في:
- 1- التمويل؛ خاصة أنّ إيران تواجه حصاراً اقتصادياً خانقاً على المستوى الدولي بسبب برنامجها النووي وعلاقتها غير المستقرة مع الغرب، كما أنّ الأوضاع المالية في كلّ من العراق وسوريا ليست بأفضل حال منها.
 - 2- الأسباب الأمنية في كل من العراق وسوريا وحالة عدم الاستقرار فيهما.
 - 3- العقوبات الدولية على الكيانات والأفراد في كل من إيران وسوريا.
 - 4- المشاريع الدولية الأضخم والمنافسة القوية معها.
 - 5- حالة عدم الشفافية والوضوح؛ خاصة من الجانب الإيراني، في تحقيق أهداف أخرى جيو سياسية.

❖ ممر الشمال – الجنوب وممر زنغزور:

ممر الشمال – الجنوب هو شبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية تسمح للبضائع الروسية بالوصول إلى المحيط الهندي وبالعكس، وقد جاءت فكرة المشروع أساساً من الحاجة بعد العقوبات الغربية على روسيا تحديداً، حيث تشير بعض الإحصاءات إلى 12000 عقوبة على الشركات والأفراد في روسيا حتى نهاية عام 2014م فقط، في ظل كل هذه العقوبات والتضييق الدولي كان لابدّ لها من إحياء مشاريع طرق ومنافذ قديمة، وأيضاً إيجاد منافذ أخرى جديدة، هذه العقوبات والمضايقات الدولية قوّت وعزّزت علاقاتها مع إيران أيضاً للاستفادة

من بعضهما جغرافياً وسياسياً؛ حيث يلبي هذا المشروع حاجة روسيا الدائمة للوصول للمياه الدافئة، تعود الجذور العميقة للمشروع إلى القرن الماضي، ففي الإمبراطورية الروسية في عام 1910م جرى تطوير طريق بحر قزوين - الخليج العربي وغالباً ما كان يستخدم لتسليم البضائع، بدأ مركز التجارة الدولية (شمال - جنوب) منذ ثلاثينات القرن العشرين وذلك في شكل سكك حديدية عابرة لإيران، كان البادئ بالمشروع هي بريطانيا، وهدفها هو احتواء نفوذ الاتحاد السوفيتي في منطقة شرق المتوسط، تم التوصل إلى اتفاق بشأن إنشاء ممرّ النقل بين الشمال والجنوب في المؤتمر الأوراسي الدولي الثاني المعنيّ بالنقل، والذي جرى عقده في سان بطرسبرغ في أيلول عام 2000م؛ حيث تم التوقيع على اتفاق ثلاثي بين روسيا وإيران والهند، وفي أيار 2002م صادق عليه جميع المشاركين. وفي وقتٍ لاحق انضمت أكثر من 10 دول إلى الاتفاق، وقد خطّطت الدراسة لأن يكون ممرّ النقل بطول 7200 كم يمتد من الساحل الغربي للهند إلى سانت بطرسبرج في روسيا يضمّ مختلف وسائل النقل، بحيث يعتمد أساساً على الخطوط التالية:

- 1- ممرّ بحري يربط بين الموانئ الهندية، وخصوصاً مومباي، وميناء بندر عباس الإيراني عبر بحر العرب.
 - 2- طرق برّية وسكك حديدية عبر إيران تربط مينائي تشابهار وبندر عباس بطهران، والحدود الإيرانية مع أذربيجان.
 - 3- شبكات سكك حديدية بمحاذاة ساحل بحر قزوين تربط إيران وأذربيجان عبر مدينتي رشت الإيرانية وأسترا الأذربيجانية.
 - 4- شبكات سكك حديدية وطرق برّية تربط بين أسترا وبأكو (عاصمة أذربيجان) ومنها إلى الأراضي الروسية بداية بمدينة محج (قلعة في الجنوب الروسي) ثم فولج وجراد سارا توف موسكو سانت بطرسبرج.
 - 5- وصلات من موسكو وسانت بطرسبرج إلى المدن الأوروبية هلسنكي تالين ريجا فيلنيوس ومينسك. (10)
- أي أنّها عملياً ربط الموانئ الهندية على بحر العرب جنوباً بالمدن الروسية الرئيسية مروراً بموسكو شمالاً وصولاً إلى عواصم الشمال الشرقي الأوروبية في فنلندا، لاتفيا، إستونيا، وبيلاروسيا.



أما أهم المعوّقات التي تواجه المشروع فهي:

- 1- حجم التمويل الضخم الذي يحتاجه المشروع في ظل ما تعانيه الدول الراعية من عقوبات دولية وحصار اقتصادي يؤثر بالأساس على إمكانية توفير السيولة اللازمة لهذا مشروع ضخم في ظل بنية تحتية متهاكلة أصلاً.

¹⁰ طريق بديل لعالم جديد شمال جنوب يربط الصين وروسيا والهند وإيران، 18 / كانون أول / 2023م، صحيفة قاسيون لحزب الإرادة الشعبية.

<https://kassioun.org/economic/item/79204-2023-12-18-05-08-01>

2- المنافسة مع الممرّات القائمة بالفعل حالياً مثل قناة السويس وممرّ بحر الشمال وإمكانية المنافسة الفعلية معها على صعيد المدّة والتكلفة.

3- الخلافات السياسية ما بين الدول المتجاورة والتكتلات السياسية؛ فمثلاً هناك التكتل الباكستاني - الأذربيجاني - التركي في مقابل التكتل الهندي - الإيراني - الأرمني.

ممرّ زنگزور وهو شريط بريّ يبلغ طوله 40 كيلومتراً ويمرّ عبر منطقة "زنگزور" الأرمنية، ويربط أذربيجان بإقليم نخجوان المتمتع بالحكم الذاتي التابع لأذربيجان إدارياً والمنفصل عنها جغرافياً، وترى أذربيجان في فتح هذا المعبر استعادة للاتصال المباشر ما بين أراضيها وتعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية والمساهمة في تعزيز التنمية الاقتصادية مع شريكها الاستراتيجية في المنطقة تركيا. في حين أنّ تركيا تنظر للممرّ على أنّه طريق مختصر مع شريكها الاستراتيجية، وسيزيد من مكانة تركيا في نقل البضائع، من وإلى، أوروبا وآسيا الوسطى. روسيا من جانبها تنظر للممرّ على أنّه سيعزّز من موقع روسيا في المنطقة، وسيخلق فرصة بديلة عن الحصار الأوروبي والغربي عليها، وتراه بديلاً حتى عن الممرّ الجورجي الذي يتعرّض بين الفترة والأخرى. أرمينيا أيضاً سيساعدها فتح هذا الممرّ من الانتهاء من عزلتها مع الجوار التركي والأذري، وسيكون بديلاً مناسباً لها عن الخط الجورجي الذي يتعرّض مع تعرّض العلاقات الروسية الجورجية، ولكنها تتخوّف من عدم إمكانية السيطرة المباشرة على الممرّ وعدم وجود أي سيادة أو سيطرة مباشرة عليها، وبالتالي عدم إمكانية الحفاظ على مصالحها الوطنية، وبالتالي المخاوف من الاستياء الشعبي. إيران، بطبيعة الحال، لها مخاوف من انقطاع جغرافي لها مع أرمينيا وبالتالي محاصرتها من الحلفاء الترك والأذربيجانيين وبالتالي تهديد مباشر للأمن القومي الإيراني، إضافة إلى أنّ الممرّ يهدف إلى نقل الطاقة من أوراسيا وآسيا الوسطى إلى أوروبا؛ ما يعني أنّه سيضع حدّاً نهائياً للحاجة الأوروبية إلى الطاقة الإيرانية، كما أنّهم ينظرون إليه على أنّه مشروع للنااتو بما أنّ تركيا عضو فيه؛ وبالتالي الوصول عن طريقه لبحر قزوين ومنها لروسيا.

❖ الطرق القائمة والمشاريع المستقبلية في سوريا:

كما ذكرنا سابقاً؛ إنّ الشرق الأوسط يُعتبر صلة وصل وعقدة تربط ما بين قارات العالم الثلاث (أوروبا وآسيا وأفريقيا)، أما سوريا جغرافياً فيمكننا اعتبارها من الأجزاء الأكثر أهمية في هذه الجغرافيا، وعليه؛ كانت دائماً المحور الأساس في كلّ المشاريع الجيوسياسية والاقتصادية التي تخطّط لهذه المنطقة؛ وذلك لأهمية موقعها الاستراتيجي والجيوسياسي، وبطبيعة الحال؛ تُعتبر التجارة الخارجية ركيزة أساسية للاقتصاد السوري وذلك من خلال تصريف منتجاتها المحلية، وبالتالي تأمين القطع الأجنبي لدعم الخطط والتنمية الاقتصادية، وأيضاً لتأمين المواد الصناعية الداخلة في العملية الإنتاجية والاستهلاكية. أمّا بالنسبة لأكثر الطرق البرية أهمية فيمكننا حصرها في ثلاث طرق رئيسية يتمحور حولها التركيز وهي: (M42 – M4 – M5).

1- الطريق الدولي أو طريق الحرير (M42):

وهو من أهم الطرق؛ وذلك لأنّه يُعتبر جزءاً من مشروع الحزام والطريق الصيني، وهو يربط ميناء اللاذقية بالحدود العراقية، ويُعدّ الطريق مهماً من الناحية الاستراتيجية والاقتصادية لكلّ من سوريا وإيران والعراق والصين، ويمكن أن يساعد طريق الحرير، في جزئه العابر من سوريا والعراق وإيران، بتعزيز التعاون الأمني بين هذه الدول؛ حيث يمكن استخدامه لنقل القوات والمعدات العسكرية بسرعة وسهولة، كما يمكن استخدامه أيضاً لنقل البضائع والمنتجات، ما يعني أنّ الطريق سيلعب دوراً في تشبيك المحور الإيراني، ويعزّز النفوذ الإيراني العسكري، ويعزّز النفوذ الصيني الاقتصادي؛ وهو ما يعني عقدة تحالف صيني - إيراني إذا ما تحولت إيران ليوّابة التمدّد الصيني نحو المتوسط.

2- الطريق الدولي (M4):

ويمتدّ من الحدود مع العراق إلى مدينة اللاذقية على ساحل البحر الأبيض المتوسط، حيث يبدأ الطريق من معبر اليعربية على الحدود مع العراق في محافظة الحسكة ثم يتّجه الطريق غرباً إلى جنوب مدينة القامشلي، يستمر الطريق غرباً باتجاه شمالي مدينة الرقة ويمرّ عبر مدينة عين عيسى، يمتدّ الطريق بشكل مواز للحدود التركية ويمرّ عبر مدينتيّ صرين وكوباني (عين العرب)، ويعبر الطريق نهر الفرات من جسر قره قوزاق ويتّجه صوب مدينة منبج، ثم يتّجه الطريق جنوباً عبر دير قاق ويدخل مدينة حلب من الشمال الشرقي، ويتابع الطريق

في جنوب حلب مروراً بالمناطق الصناعية في الشيخ نجار، يخرج الطريق (M4) مشتركاً مع الطريق (M5) عند مدينة سراقب شرقي محافظة إدلب، ثم ينفصل عن الطريق (M5) ويتجه غرباً ليصل مدينة أريحا في جبل الزاوية، ثم يتجه نحو بلدة محمبل في سهل الغاب مروراً بجنوب مدينة جسر الشغور، ويتجه جنوباً حتى مدينة اللاذقية على الساحل السوري المطل على البحر الأبيض المتوسط.

أما الأهمية الاستراتيجية لهذا الطريق فتنبع من أنه صلة وحلقة وصل استراتيجية بين أهم المناطق في سوريا؛ وهي المنطقة الشمالية والشمالية الشرقية والمنطقة الغربية والشمالية الغربية، كما يُعتبر شرياناً حيوياً للتجارة والاقتصاد في سوريا، فهو يربط بين أهم المناطق الصناعية والتجارية في الداخل السوري مثل حلب وحماة وحمص والساحل، وبين المناطق التي تحوي المواد الأولية من المنتجات الزراعية والحيوانية في مناطق شمال شرق وشرق سوريا؛ ولهذا يُعتبر هذا الطريق خط الإمداد الرئيسي للبضائع والمنتجات بين هذه المناطق، وهو يصل بوابة سوريا البحرية على البحر المتوسط بالداخل السوري، يُذكر أنّ هذا الطريق شبه مقطوع في بعض أجزائه بعد العملية العسكرية التركية في أكتوبر تشرين أول 2019م في كلّ من مدينتي سري كانيه (رأس العين) وكري سبيه (تل أبيض)، وبالتالي كان لابدّ على الإدارة الذاتية القائمة العمل على خلق البديل الاسعافي، والذي تم بالفعل عن طريق ربط مدينة الحسكة بمدينة الرقة ومن ثم بمدينة منبج التي أصبحت أكبر تجمع تجاري خاصة بعد أن أصبحت مدينة حلب شبه مهمّشة وغير متفاعلة كما يُراد لها أن تكون، خاصة مع الضغط التركي على فتح معبر أبو الزندين مع الجانب السوري لخنق المنطقة الشرقية بالكامل والضغط على الإدارة الذاتية فيها وخلق حالة من الخنق الاقتصادي.

3- الطريق الدولي (M5):

يبلغ طول هذا الطريق 450 كيلومتراً، ويمتد من معبر نصيب على الحدود مع الأردن إلى معبر باب السلامة على الحدود مع تركيا عبر المدن الكبيرة مثل درعا دمشق وحمص وحماة، ومنها إلى حلب باتجاه دوار الموت وبعدها نحو الحدود التركية، ويُعرف هناك باسم طريق حلب - غازي عنتاب الدولي، شمال مدينة حمص يلتقي مع الطريق الدولي الواصل ما بين حمص والساحل السوري ومدنها طرطوس ثم بانياس ثم جبلة وصولاً إلى اللاذقية، كما أنّه في العاصمة دمشق يلتقي بالطريق الدولي الواصل مع الجارة لبنان.

تكمّل الأهمية الاستراتيجية لهذا الطريق في أنّه يربط أكبر أربع مدن في سوريا؛ وهي دمشق (العاصمة السياسية) وحمص وحماة وحلب (الاقتصادية)، كما أنّه يمرّ عبر محافظة إدلب شمالاً ومحافظة درعا جنوباً، وتُعدّ هذه المنطقة الداخلية أهم منطقة استراتيجية في سوريا من حيث الكثافة الديمغرافية. دولياً؛ يُعتبر هذا الطريق ممراً للتجارة البرية بين أوروبا والخليج العربي مروراً بتركيا والأردن، لكن الطريق لا يزال مغلقاً بعد الأحداث الأخيرة التي اندلعت في سوريا عام 2011م، فقد كان شرياناً اقتصادياً مهماً لسوريا لنقل البضائع والمنتجات بين مختلف أجزاء البلاد في التجارة الداخلية، ومهماً أيضاً بالنسبة للتجارة الخارجية؛ حيث يربط سوريا بالدول المجاورة، فكان يربط سوريا بتركيا عبر معبرين حدوديين هما معبر باب الهوى (شمال إدلب) ومعبر باب السلامة، وجنوباً يربط سوريا بالأردن عبر معبر نصيب في درعا، قبل الأزمة الأخيرة قُدّرت قيمة النقل بـ 25 مليون دولار أمريكي من البضائع يومياً، وبالتالي ساعد في ازدهار الاقتصاد السوري وتوفير الكثير من فرص العمل. (11)

وبسبب موقع سوريا الحيواستراتيجي السابق الذكر، وبسبب هذه الطرق البرية الهامة فقد أصبحت هدفاً رئيسياً في المشاريع الإقليمية والدولية وكيفية الاستفادة منها واستغلال الظروف لتحقيق أهدافها وتطبيق مشاريعها على أرض الواقع، ومن تلك المشاريع:

1- الخط العربي لنقل الغاز:

يشمل كلاً من مصر والأردن وسوريا؛ وقد بدأ مشروع خط الأنابيب في إطار الحوار الثنائي بين مصر والأردن في عام 2001م، وفيما بعد تضمّنت مذكرة التفاهم كلاً من سوريا ولبنان، كما وقّعت كلّ من إسرائيل وتركيا والعراق اتفاقيات للتعاون في مشروع خط الأنابيب العابر للإقليم، وكما هو مخطّط له فقد كان من المفترض أن يكون لخط الأنابيب أهمية اقتصادية، ليس فقط للمنطقة العربية، بل لأوروبا وآسيا وأفريقيا،

¹¹ الطرق التجارية في سوريا وتأثيرها على معادلة الصراع ومسارات الحل، 26 / كانون أول / 2023م، مركز كاندل للدراسات.

<https://candlegrup.com/%D8%A7%D9%84%D8%B7%D8%B1%D9%82-%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%AC%D8%A7%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D8%B3%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9/>

وكان من المقرر أن يمتد إلى الحدود السورية - التركية وينضم إلى شبكة أنابيب الغاز في تركيا، وسيتم بعد ذلك ربط خط أنابيب الغاز الطبيعي بخط أنابيب نابوكو، وبالتالي؛ ينقل خط الغاز العربي، الذي يبلغ طوله 1200 كيلومتر، الغاز المصري إلى الأردن ولبنان وسوريا وإسرائيل. تم الانتهاء من إنشاء القسم الأول من حقل الغاز الطبيعي الذي يمتد بطول 265 كيلومتراً من حقل العريش للغاز الطبيعي في مصر إلى العقبة في الأردن في عام 2003 بتكلفة 200 مليون دولار، ويبلغ قطر خط الأنابيب 36 بوصة وسيعتد 10.3 مليار متر مكعب من الغاز الطبيعي سنوياً، أما القسم الثاني، الذي يبلغ طوله 390 كم، فيمتد خط الأنابيب في الأردن من ميناء العقبة مروراً بعمان إلى الرحاب (30 كم من الحدود الأردنية - السورية) وتم تشغيله في عام 2005م وبلغت تكلفة المرحلة الثانية حوالي 300 مليون دولار أمريكي، الخط من الرحاب إلى حمص، الذي يمرّ بدرعا ودمشق، اكتمل عام 2008، ويبلغ طول هذا القسم 330 كم، وفي عام 2009م تم مدّ خطّ الأنابيب من حمص إلى بانياس في سوريا وطرابلس في لبنان، تدعم أمريكا والمعسكر الغربي هذا المشروع؛ لما فيه منافسة مع المعسكر الشرقي ونوع من التطبيع غير المباشر مع الحليفة إسرائيل، وبالتالي؛ فإنّ المعسكر الشرقي المتمثّل في روسيا وإيران يعارض هذا المشروع، لما له من تأثير مباشر على مصالحهما الاقتصادية والجيوستراتيجية.

2- خط الغاز القطري - التركي:

هو اقتراح قطري ببناء خط أنابيب غاز طبيعي بقيمة 10 مليار دولار بطول 1500 كيلومتر عبر المملكة العربية السعودية والأردن وسوريا، ومن سوريا يتفرّع الخط إلى ثلاثة فروع: فرع إلى طرابلس لبنان، وفرع إلى اللاذقية السورية، والفرع الثالث إلى تركيا. كان الهدف من الخط هو ربط قطر مباشرة بأسواق الطاقة الأوروبية؛ الأمر الذي من شأنه أن يمنح قطر هيمنة حاسمة على أسواق الغاز الطبيعي العالمية ويعزّز قوة قطر الإقليمية، رفضت سورية في عام 2009م السماح لخط الأنابيب بالمرور عبرها؛ ما أدّى إلى فشل المشروع، وكانت أسباب الرفض تتعلق بطبيعة العلاقات السورية - الإيرانية، وبما له من تأثير مباشر، وبالخوف من أن يؤدي إلى تعزيز النفوذ السعودي على سوريا، وللمحافظة على العلاقات مع روسيا وقطع الطريق أمام المنافسة الخليجية في الأسواق الأوروبية مع الغاز الروسي، وبالتالي؛ كان فشل خط الأنابيب القطري العابر من سوريا بمثابة ضربة للولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي، حيث كان من شأنه أن يعزّز أمن الطاقة في أوروبا ويحدّ من نفوذ روسيا في المنطقة، وأيضاً كان بمثابة خسارة لقطر التي كانت تأمل في أن يصبح الخط مصدراً إضافياً لدخلها، وعليه؛ يُفهم ممّا سبق أنّ المعسكر الغربي كان داعماً للمشروع في مقابل معارضة المعسكر الشرقي وعلى رأسه روسيا وإيران.

3- خط الغاز الإيراني:

خط الأنابيب الإسلامي الإيراني يمتد من الجانب الإيراني من حقل الغاز الإيراني في الخليج العربي مروراً بالعراق عبر سوريا، ثم يتفرّع إلى ثلاثة فروع؛ من حمص تتوزّع إلى اللاذقية وتركيا وموانئ لبنان، والهدف الرئيس من هذا المشروع هو أن يكون البديل للمشروع القطري، وكذلك يهدف لضخّ الغاز الإيراني لأوروبا وتعزيز مكانة إيران الجيوستراتيجية والاقتصادية، والتحاييل على العقوبات الغربية، وبطبيعة الحال؛ هنا تعكس الآية بالنسبة للمستفيدين والمتضررين؛ فتكون بذلك إيران وأذرعها وحلفاؤها هم المستفيدون بشكل مباشر، في مقابل معارضة المعسكر الغربي وعلى رأسهم إسرائيل.

4- خط غاز كركوك بانياس:

يُعتبر هذا الخط - إلى حدّ ما - مشروعاً قديماً جديداً؛ لأنّه بالأساس بدأ مع تطوير نظام نقل الطاقة الإقليمي عام 1952م في الشرق الأوسط، تم الانتهاء من بناء خط أنابيب النفط الخام من حقل نفط كركوك في العراق إلى ميناء بانياس السوري، ويبلغ طول خط الأنابيب حوالي 800 كيلومتر وتبلغ طاقته 300 ألف برميل يومياً، دمر الجيش السوري خط الأنابيب ردّاً على سيطرة البريطانيين والفرنسيين على قناة السويس

في عام 1956م، لكن أعيد بناؤه لاحقاً في عام 1972م، وبسبب المفاوضات الصعبة اللاحقة بشأن زيادة التعريفات الجمركية لنقل النفط العراقي عبر الجزء السوري من خط الأنابيب قرّر العراق بناء خط أنابيب جديد متجاوزاً سوريا، وبالفعل وفي عام 1975م تم بناء خط الأنابيب الذي يربط كركوك بشبه الجزيرة العربية، والذي دُمّر بالفعل عقب الاجتياح الأمريكي للعراق عام 2003م، ولا تزال المفاوضات مستمرة مع الجانبين السوري والسعودي حول إمكانية إعادة تشغيل أحد الخطّين دون الوصول إلى نتائج لغايته، مع أنّ الجميع مستفيد من هكذا مشروع في مقابل عدم وجود أي متضرّر أو معارض له بشكل مباشر إذا ما استثنينا إيران التي تتحسّس منه على أنه ربما يكون المنافس لمشروعها الخاص. (12)

الخلاصة:

بناءً على كلّ ما سبق من طرق وممرّات قائمة ومشاريع قيد الدراسة؛ يتبيّن أنّ معظم المشاكل السياسية التي تطفو على السطح كواجهة إنمّا تحمل في داخلها أو تكمن خلفها بالأساس مصالح اقتصادية بحثه؛ فمثلاً قناة السويس التي أُمّت سنة 1956م تُعتبر من أهم الممرّات التي تربط الشرق بالغرب وبالعكس، ورغم أنّ مصر تعتمد عليها بشكل رئيسي في مدخول البلاد من القطع الأجنبي إلّا أنّها لازالت دون المأمول منها في تنمية مصر ومجتمعها المدني، وبالتالي؛ ومع التزايد المتسارع الهائل في عدد السكان في العالم بشكل عام باتت من الضرورات الملحة إيجاد ممرّات صناعية وطرق بديلة لتسريع عملية الوصول والايصال، وبالتالي؛ فإنّ مشروع قناة بن غوريون القديم الجديد هو مشروع قائم بحدّ ذاته كرديف وبديل، في أن معاً، لقناة السويس المصرية، كما أنّ فتح الطرقات والممرّات يخلق نوعاً من فرص العمل الجديدة مع التضخّم الهائل للسكان في العالم بشكل عام كما سبق ذكره، وأيضاً يخلق نوعاً جديداً من العلاقات التجارية والاقتصادية مع دول الجوار، ونوعاً من التطبيع غير المباشر بين الدول التي تحمل توتراً فيما بينها؛ مثل إسرائيل والدول العربية، أو مثل أذربيجان وأرمينيا، أو روسيا وجورجيا... الخ. كما أنّ الكثير من هذه المشاريع تخلق نوعاً من الفوضى في حال كانت تحمل في بذورها بالأساس مشاريع توسّعية وخلفيات أيديولوجية؛ مثل مشروع السكك الحديدية الإيراني الذي لا يخفى على أحد أنّه يُعتبر متنقّساً للتخلّص من العقوبات الغربية بالتوازي مع التواصل المباشر مع أذرعها في المنطقة، بالإضافة إلى التمدّد الشيعي، مثال آخر حول طريق التنمية والذي يحاول القائمون عليه تجنّب المرور من الأراضي الكردية قدر الإمكان، خاصةً إقليم جنوب كردستان؛ وذلك لكي لا يستفيد منها بشكل مباشر، ولمحاولة خلق هالة من التخوّف من حركة التحرّر الكردستانية في شمال كردستان على أنّها تشكل نوعاً من التهديد لأيّ نوع من التنمية في المنطقة، ولصبغ اسمها بالعداء لأيّ نوع من أنواع التنمية المجتمعية. في سوريا أيضاً حالها كحال باقي دول الجغرافية القائمة؛ فمع اندلاع ثورات الربيع العربي في شمال أفريقيا والشرق الأوسط انخرط الشارع السوري بنية صافية لإحداث تغيير إيجابي في البلاد؛ إلّا أنّ القوة الإقليمية والدولية كان لها رأي آخر في الموضوع وحاولت، قدر الإمكان، الاستفادة منها، فمثلاً الإعلام القطري حاول قدر الإمكان التخلّص من نظام البعث، كَرَدَ فعل على عدم قبول الأخير بالمشروع العربي الذي كان مخطّطاً له أن ينقل الغاز الخليجي عبر الأراضي السورية إلى أوروبا، وفي المقابل؛ تدخل الروس لمنع ذلك لإفشال هذا المشروع قولاً واحداً؛ لأنّه بالأساس إضرار بالمصلحة الروسية العليا وأمنها القومي، وبإمدادات الغاز الروسي لأوروبا والذي يُعتبر ورقة ضغط مهمّة في يدها، خاصةً بعد الحرب الأوكرانية الأخيرة التي استنزفت لغايته القوة العسكرية والسياسية والاقتصادية والدبلوماسية الروسية؛ فالتنافس ما بين الاقتصادات الكبرى في العالم، والذي يصل أحياناً لحدّ الصراعات المبطّنة ما هي إلّا صراعات مصالح اقتصادية وطرق وممرّات لتصريف بضائعها وبيعها بالطرق الأمثل والأسرع، وعملية سيطرة سياسية اقتصادية وجغرافية.

¹² مشاريع خطوط الطاقة العابرة من سوريا تشابك المصالح، 2 / كانون أول / 2023م، مركز كاندل للدراسات.

<https://candlegrup.com/%D9%85%D8%B4%D8%A7%D8%B1%D9%8A%D8%B9-%D8%AE%D8%B7%D9%88%D8%B7-%D8%A7%D9%84%D8%B7%D8%A7%D9%82%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D8%A8%D8%B1%D8%A9-%D9%85%D9%86-%D8%B3%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%AA%D8%B4>

- أمل الكفري - د. حسان عبد الحق، التجارة وأهميتها في شمال بلاد الرافدين ما بين عامي (1900 - 612 ق.م)، مجلة الدراسات التاريخية، المجلد 38، العدد 146 عام 2022م.
- محمد خميس الزروكة، جغرافية النقل، دار النهضة العربية، بيروت 1986م.
- فؤاد محمد الصقار، جغرافية التجارة الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية 1997م.
- رعد حسن الصرن، اساسيات التجارة الدولية المعاصرة، دار الرضا للنشر دمشق 2000م.
- د. عبد الرؤوف الرهبان، الأهمية الاقتصادية للتجارة الخارجية السورية والعوامل المؤثرة فيها، مجلة جامعة دمشق المجلد 29، العدد (3 + 4) لعام 2013م.
- مبادرة والحزام والطريق: ماذا تحمل للمنطقة العربية؟ ورقة عمل مقدمة للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) الدورة الاستثنائية السادسة، عمان 21 - 22 كانون أول / ديسمبر 2019م.
- عبد الله أوجلان، حول الاقتصاد، آراء عبد الله أوجلان حول الاقتصاد، منشورات أكاديمية عبد الله أوجلان للعلوم الاجتماعية.
- عبد الله أوجلان، مانيفستو الحضارة الديمقراطية المجلد الخامس، القضية الكردية وحل الامة الديمقراطية، دفاعاً عن الكرد المحصورين بين فكي الإبادة الثقافية، ترجمة زاخو شيار، مطبعة آزادي، نيسان 2014م.