



## The Development Road Initiative and the Transition from Geopolitics of Crisis to Geopolitics of Interdependence: The Prospect of Iraq's Regional Agency

Mehdi Gholampour<sup>1</sup>

Fariborz Arghavani Pirsalami<sup>2</sup>

### Abstract

Iraq's Development Road Initiative is a key commercial and transit corridor aimed at redefining the country's geopolitical position in the Middle East. This article seeks to analyze the role of this initiative in facilitating Iraq's transition from the geopolitics of crisis to the geopolitics of interdependence and in strengthening the prospect of its regional agency. The research poses the following question: "How can Iraq's Development Road Initiative redefine Iraq's geopolitical dynamics and enhance its regional agency?" Using the method of causal inference and the theoretical framework of transition from the geopolitics of crisis to the geopolitics of interdependence, the study demonstrates that the Development Road, by creating shared economic interests, has the potential to transform Iraq into a regional transit hub and a pivot of cooperation. Furthermore, as a manifestation of interdependence, this initiative has the capacity to overcome internal and international crises through the accumulation of capital and integration into a development trajectory, by generating joint foreign investments and positioning itself as a central corridor for the transfer of goods from South and Southeast Asia to Europe. Nevertheless, the success of this transition and the strengthening of Iraq's regional agency depend on domestic reforms such as combating systemic corruption and political instability, securing broad participation from regional actors, and managing international rivalries.

**Keywords:** Development Road Initiative, Iraq, Geopolitics of Crisis, Geopolitics of Interdependence, Regional Agency.

---

1. PhD Candidate in Political Science, Department of Political Science, Faculty of Law and Political Science, Shiraz University, Shiraz, Iran.

[m.gh63.ir@gmail.com](mailto:m.gh63.ir@gmail.com)

2. Associate Professor, Department of Political Science, Faculty of Law and Political Science, Shiraz University, Shiraz, Iran (Corresponding author).

[farghavani@shirazu.ac.ir](mailto:farghavani@shirazu.ac.ir)

---

*Mesopotamian Political Studies*, 2026, Vol. 5, Issue 1, pp. 43-74.

**Received:** 07 January 2026, **Accepted:** 31 May 2026

**Doi:** 10.22126/mps.2026.13508.1142



Copyright © The Authors  
Publisher: Razi University.

## Extended Abstract

### 1. Introduction

Over the past decade, the international system has undergone profound transformations. During this transitional period, a fundamental shift has become evident: the traditional security-oriented approach, rooted in military power, is gradually giving way to an emphasis on economic security. Driven by globalization and the intensification of economic interdependence, these developments are steering states away from military confrontation and toward the strengthening of trade and economic cooperation. Iraq, like other countries in the Persian Gulf region, cannot afford to remain an exception to these dynamics. Having been entangled in geopolitical crises for years, it now faces an opportunity to redefine its position within the region and the broader international system. The country is gradually attempting to move from a logic of crisis geopolitics toward one of interdependence geopolitics, by adopting a more active economic role and pursuing cooperative projects. At the heart of this strategic reorientation lies the Development Road Initiative — a major infrastructure project designed to connect the Grand Faw Port on the Persian Gulf to Turkey and Europe via a 1,200-kilometer corridor. By creating shared interests with neighboring countries and strengthening economic ties, the initiative aims to reduce tensions and crises. This study analyzes the role of the Development Road Initiative in shaping Iraq's regional agency. Accordingly, it poses the following question: How can the Development Road Initiative redefine Iraq's geopolitical dynamics and enhance its prospects for regional agency in the transition from crisis geopolitics to interdependence geopolitics? Employing a qualitative methodology with a causal inference approach, and drawing on official documents and international reports, the study examines the economic, political, and social dimensions of the initiative.

### 2. Theoretical Framework

Economic corridors, when they acquire sufficient geopolitical weight, can function as agents that facilitate a country's transition from crisis geopolitics to interdependence. In this process, such corridors reshape the geopolitical conditions of a crisis-ridden state through four interrelated mechanisms:

1. Tension reduction through the creation of shared economic interests;
2. Strengthening of transnational cooperation via infrastructure development;
3. Transformation of geographical and temporal perceptions;
4. Institutionalization of joint cooperation.

The theoretical framework of this paper is thus predicated on the necessity of understanding phenomena within the context of the shift from crisis geopolitics

to interdependence geopolitics. Within this framework, economic corridors — by acquiring geopolitical weight — act as transformative agents, steering states away from crisis-prone dynamics and toward interdependence. This lens provides a comprehensive perspective for analyzing Iraq's Development Road Initiative. On one hand, crisis geopolitics foregrounds the constraints on cooperation within an unstable region; on the other, interdependence geopolitics reveals the potential of trade corridors to create sustainable linkages. By leveraging economic interests, security cooperation, and regionalism, the Development Road can reposition Iraq from a hub of crisis into a center of regional cooperation.

### **3. Discussion**

The Development Road Initiative is an infrastructural project aimed at creating an extensive network of transport, trade, and economic cooperation links with neighboring countries. It has been introduced as both a strategy for economic reconstruction and a means of redefining Iraq's geopolitical role. In recent years, the initiative has captured the attention of regional policymakers and analysts — and for good reason. Its significance extends far beyond the improvement of physical infrastructure. At its core, the initiative holds the potential to forge economic and political linkages capable of reducing geopolitical tensions and strengthening interdependence between Iraq and its regional partners. The concept of interdependence geopolitics rests on the premise that economic cooperation and shared interests can replace destructive rivalries and enhance regional stability. However, the success of Iraq's Development Road Initiative depends on overcoming a series of formidable challenges, including political instability, security obstacles, and the complexities of regional diplomacy. By creating shared economic interests, the Development Road can transform Iraq into a regional transit hub and a pivot of cooperation. Moreover, as a tangible manifestation of interdependence, the initiative — through the attraction of joint foreign investments — has the capacity to position Iraq as a center for the transit of goods from South and Southeast Asia to Europe. Through capital accumulation and sustained development, Iraq may gradually overcome both domestic and international crises.

### **4. Conclusion**

The Development Road Initiative presents a historic opportunity to strengthen the perspective of Iraq's regional agency and to facilitate the country's transition from crisis geopolitics to interdependence geopolitics. By transforming Iraq into a transit hub and a connecting link for trade between South and Southeast Asia and Europe, the initiative can create shared economic interests, reduce regional

tensions, and elevate Iraq's status as an active and influential actor in the emerging order of the Middle East. The research findings indicate that the Development Road can enhance Iraq's regional agency through four main indicators: transregional trade, joint foreign investment, management of regional crises, and domestic capital accumulation. Nevertheless, the realization of this vision is contingent upon three fundamental conditions:

- Serious domestic reforms: Effective anti-corruption measures, improved governance, resolution of the dispute with the Kurdistan Region, and a reduction in sectarian tensions;
- Securing broad regional participation: Particularly the active involvement of neighboring countries, including Iran, Turkey, the United Arab Emirates, and Qatar.
- Intelligent management of international rivalries: Especially maintaining a strategic balance between major powers such as the United States and China.

Should these conditions be met, the likelihood of Iraq emerging from its cycle of crisis will not only increase — the country will also transform into a pivot of peace, development, and regional cooperation, thereby reclaiming its historic status as the commercial crossroads of the Middle East. The success of the Development Road, more than a technical or purely economic undertaking, represents a critical test of Iraq's political will and its capacity for regional agency in the 21st century.

## ابتکار جاده توسعه و گذار از ژئوپلیتیک بحران به ژئوپلیتیک وابستگی متقابل: چشم‌انداز کنشگری منطقه‌ای عراق

مهدی غلام‌پور<sup>۱</sup>

فریبرز ارغوانی پیرسلامی<sup>۲</sup>

### چکیده

ابتکار جاده توسعه عراق یک کریدور تجاری و ترانزیتی کلیدی به شمار می‌آید که هدف آن بازتعریف جایگاه ژئوپلیتیک عراق در خاورمیانه است. هدف این نوشتار تحلیل نقش این ابتکار در گذار عراق از ژئوپلیتیک بحران به ژئوپلیتیک وابستگی متقابل و تقویت چشم‌انداز کنشگری منطقه‌ای این کشور است. این پژوهش به طرح این پرسش می‌پردازد که ابتکار جاده توسعه عراق چگونه می‌تواند دینامیک‌های ژئوپلیتیک عراق را بازتعریف کرده و کنشگری منطقه‌ای عراق را تقویت کند. برای این منظور از روش استنتاج علی و چارچوب نظری گذار از ژئوپلیتیک بحران به ژئوپلیتیک وابستگی متقابل بهره گرفته شده است. یافته‌ها نشان می‌دهد که جاده توسعه، با ایجاد منافع اقتصادی مشترک، پتانسیل تبدیل عراق به کانون ترانزیتی منطقه‌ای و محور همکاری را دارد. همچنین، این ابتکار به‌عنوان نمودی از وابستگی متقابل، این توانایی را دارد که با ایجاد سرمایه‌گذاری‌های خارجی مشترک، به مرکز انتقال تجارت کالا از جنوب و جنوب‌شرق آسیا به اروپا معرفی شود و با انباشت سرمایه و قرار گرفتن در مسیر توسعه، بر بحران‌های داخلی و بین‌المللی فائق آید. با وجود این، موفقیت این گذار و تقویت کنشگری منطقه‌ای عراق به اصلاحات داخلی همچون مبارزه با فساد سیستماتیک و بی‌ثباتی سیاسی، جلب مشارکت گسترده بازیگران منطقه‌ای و مدیریت رقابت‌های بین‌المللی وابسته است.

**واژه‌های کلیدی:** ابتکار جاده توسعه، عراق، ژئوپلیتیک بحران، ژئوپلیتیک وابستگی متقابل، کنشگری منطقه‌ای.

۱. دانشجوی دکتری علوم سیاسی، گروه علوم سیاسی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران.

[m.gh63.ir@gmail.com](mailto:m.gh63.ir@gmail.com)

۲. دانشیار روابط بین‌الملل، گروه علوم سیاسی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران (نویسنده مسئول).

[farghavani@shirazu.ac.ir](mailto:farghavani@shirazu.ac.ir)

## ۱. مقدمه

نظام بین‌الملل از یک دهه پیش تا کنون تغییرات شگرف و عمیقی را از سر گذرانده و در این گذار شاهد چرخشی اساسی از رویکرد سنتی امنیت‌محور مبتنی بر قدرت نظامی به سوی امنیت اقتصادی بوده است. این تحولات که ناشی از جهانی شدن و افزایش وابستگی متقابل اقتصادی است، کشورها را به این سمت سوق می‌دهد تا تقویت همکاری‌های تجاری و اقتصادی را جایگزین تقابل نظامی کنند. خاورمیانه از دیرباز جزو آن دسته از مناطقی محسوب می‌شود که منازعه، درگیری، رقابت‌های نهان و آشکار را جایگزین مدل‌های همکاری‌های منطقه‌ای کرده است. بر همین اساس، حاکمان خاورمیانه‌ای در دهه‌های گذشته با توجه به موقعیت ژئوپلیتیک که در آن قرار داشتند به‌طور مستمر در پی کسب قدرت و مشروعیت جهانی بوده‌اند و گاه برای نیل به این هدف، افزایش قدرت نظامی، ایجاد منازعه و درگیری با دیگر کشورهای همسایه را آزموده‌اند که نتیجه این منازعات چیزی جز ایجاد بحران‌های متعدد برای خود و دیگر کشورها نبوده است. علی‌رغم موضوع یادشده در سالیان اخیر، با درک تغییرات نظام بین‌الملل توسط نسل جدیدی از رهبران این منطقه، افزایش همکاری‌های اقتصادی و سرمایه‌گذاری‌های جهانی در خاورمیانه و به‌خصوص در کشورهای جنوبی خلیج فارس رو به فزونی گذارده است.

با توجه به مؤلفه‌های کنونی نظام بین‌الملل، عراق همانند دیگر کشورهای حاشیه خلیج فارس تلاش می‌کند تا از این قاعده مستثنا نباشد و با توجه به این امر که سال‌ها درگیر بحران‌های ژئوپلیتیک بوده، اکنون فرصتی برای بازتعریف جایگاه خود در منطقه و جهان یافته است. عراق پس از سقوط صدام حسین در سال ۲۰۰۳، نمونه‌ای برجسته از وضعیتی است که با چالش‌هایی چون ناپایداری سیاسی، درگیری‌های قومی و مذهبی، مداخلات خارجی و رقابت‌های منطقه‌ای میان قدرت‌هایی نظیر ایران، ترکیه و کشورهای عربی مواجه شده است. تمامی این عوامل موجب معرفی عراق به‌عنوان کانون تنش در خاورمیانه طی دهه‌های گوناگون شد؛ با وجود این، با علم به ایستا نبودن عنصر ژئوپلیتیک و متغیر بودن آن، در سال‌های اخیر نشانه‌هایی از تغییر رویکرد در سیاست‌گذاری عراق مشاهده می‌شود. این کشور به تدریج تلاش می‌کند با تمرکز بر ایفای نقش اقتصادی فعال‌تر و اجرای پروژه‌های همکاری‌جویانه از ژئوپلیتیک بحران<sup>۱</sup> به سمت ژئوپلیتیک وابستگی متقابل حرکت کند. با هدف کاهش تنش‌ها و بحران‌ها، از طریق ایجاد منافع مشترک با

کشورهای همسایه و تقویت پیوندهای اقتصادی، ابتکار جاده توسعه عراق<sup>۱</sup> نیز پروژه‌ای بزرگ به منظور اتصال بندر فاو در خلیج فارس به ترکیه و اروپا از طریق یک کریدور ۱۲۰۰ کیلومتری است که در همین راستا اجرا می‌شود. پروژه مذکور، علاوه بر اینکه موجب احیای اقتصاد عراق می‌شود، می‌تواند به بازسازی جایگاه ژئوپلیتیک این کشور در منطقه نیز کمک کند.

ابتکار جاده توسعه پروژه‌ای زیرساختی با هدف ایجاد شبکه‌ای گسترده از ارتباطات حمل‌ونقل، تجارت و همکاری اقتصادی با کشورهای همسایه به‌عنوان راهبردی برای بازسازی اقتصادی و بازتعریف نقش ژئوپلیتیک عراق معرفی شده است. این ابتکار که در سال‌های اخیر توجه سیاست‌گذاران و تحلیلگران منطقه‌ای را به خود جلب کرده، فراتر از بهبود زیرساخت‌های فیزیکی، پتانسیل ایجاد پیوندهای اقتصادی و سیاسی را دارد که می‌تواند به کاهش تنش‌های ژئوپلیتیک و تقویت وابستگی متقابل میان عراق و شرکای منطقه‌ای‌اش منجر شود. مفهوم ژئوپلیتیک وابستگی متقابل بر این فرض استوار است که همکاری‌های اقتصادی و منافع مشترک می‌تواند جایگزین رقابت‌های مخرب شوند و ثبات منطقه‌ای را تقویت کنند. با این حال، موفقیت ابتکار جاده توسعه عراق در گرو غلبه بر چالش‌هایی چون بی‌ثباتی سیاسی، موانع امنیتی و پیچیدگی‌های دیپلماسی منطقه‌ای است.

پژوهش حاضر با هدف تحلیل نقش ابتکار جاده توسعه در کنشگری منطقه‌ای عراق انجام شده است. بر همین اساس، مقاله به طرح این پرسش می‌پردازد که ابتکار جاده توسعه چگونه می‌تواند دینامیک‌های ژئوپلیتیک عراق را بازتعریف کرده و چشم‌انداز کنشگری منطقه‌ای این کشور را در گذار از ژئوپلیتیک بحران به ژئوپلیتیک وابستگی متقابل تقویت کند. پژوهش با بهره‌گیری از روش کیفی و رویکرد استنتاج علی انجام شده و نیز تحلیل اسناد رسمی و گزارش‌های بین‌المللی به بررسی ابعاد اقتصادی، سیاسی و اجتماعی این ابتکار می‌پردازد. چارچوب نظری تحقیق بر تقابل دو پارادایم ژئوپلیتیک بحران و ژئوپلیتیک وابستگی متقابل استوار است که هر دو به‌نوعی از مفاهیم ژئوپلیتیک انتقادی<sup>۲</sup> به شمار می‌آیند. پژوهش حاضر عمدتاً بر چشم‌انداز کنشگری منطقه‌ای عراق تمرکز دارد و پیامدهای داخلی این گذار را به‌عنوان بستری برای تقویت کنشگری منطقه‌ای بررسی می‌کند.

---

1. Iraq's Development Road

2. Critical Geopolitics

## ۲. پیشینه پژوهش

ادبیات پژوهشی درخصوص ابتکار جاده توسعه عراق عمدتاً بر جنبه‌های اقتصادی، رقابتی و ژئواکونومیک تمرکز دارد. مهم‌ترین پژوهش در ادبیات فارسی مقاله‌ای است با عنوان «جاده توسعه عراق: آرزوها و واقعیت‌ها» منتشرشده توسط مرکز اتاق بازرگانی ایران (۱۴۰۳). ناشران این گزارش به بررسی این طرح هفده میلیارد دلاری برای اتصال بندر فاو در خلیج فارس به ترکیه و اروپا از طریق شبکه‌ای از جاده‌ها و راه‌آهن می‌پردازند. این پروژه با هدف تبدیل عراق به کانون ترانزیتی منطقه‌ای و کاهش وابستگی به نفت ارائه شده است. در ادامه در دو قسمت آرزوها و واقعیت‌ها، ناشران به بررسی مهم‌ترین دستاوردها و چالش‌های جاده توسعه می‌پردازند. نتایج گزارش نشان می‌دهد که این پروژه پتانسیل تغییر جایگاه عراق را دارد، اما موانع داخلی و خارجی از جمله فساد، ناامنی و رقابت‌های ژئوپلیتیکی، تحقق آن را دشوار می‌کند. برای ایران نیز این پروژه هم فرصت همکاری و هم تهدید از دست دادن بازار عراق را به همراه دارد.

زرقانی و قلی‌زاده (۱۴۰۳) در مقاله «ژئوپلیتیک کریدورها؛ رقابت ایران و همسایگان با تأکید بر کریدور جدید توسعه عراق» بر اساس چارچوب نظری ژئوپلیتیک کریدورها<sup>۱</sup> بیان می‌کنند که کشور ایران علی‌رغم موقعیت ممتاز و مهمی که در زمینه گذرگاه‌های راهبردی و تجاری دارد نتوانسته از این موقعیت استفاده بهینه را ببرد و توسط دیگر کشورها به حاشیه رانده شده؛ مانند جاده توسعه عراق که ژئوپلیتیک کریدوری ایران را به چالش کشیده است. نویسندگان در پایان نتیجه می‌گیرند که هدف این پروژه مکملی در راستای طرح کمر بند - جاده چین است که ترکیه اجرا می‌کند و در صورت تحقق، بندرهای راهبردی جنوبی ایران از صحنه تجارت جهانی حذف خواهند شد.

مقاله «پروژه جاده توسعه عراق: مسیری به سوی رونق یا بی‌ثباتی؟» نوشته رنج علاءالدین<sup>۲</sup> (۲۰۲۴) به تحلیل پروژه هفده میلیارد دلاری جاده توسعه می‌پردازد که هدف آن اتصال بندر فاو (در جنوب) به مرز ترکیه (در شمال) از طریق جاده و راه‌آهن است. نویسنده این پروژه را فرصتی برای تقویت جایگاه جغرافیای اقتصادی عراق، کاهش وابستگی به نفت و تبدیل این کشور به کانون ترانزیتی منطقه‌ای می‌داند؛ اما نسبت به چالش‌های آن نیز هشدار می‌دهد. او استدلال می‌کند

1. Geopolitics of Corridors  
2. Ranj Alaaldin

که موفقیت پروژه به عوامل متعددی بستگی دارد، از جمله ثبات سیاسی، امنیت مناطق تحت پوشش (به‌ویژه با تهدیدات داعش) و مدیریت فساد گسترده در عراق. وی معتقد است که این پروژه می‌تواند با تقویت اقتصاد غیرنفتی و ایجاد همگرایی منطقه‌ای (به‌ویژه پس از تنش‌زدایی ایران و عربستان) به رونق منجر شود. با این حال، موانعی مانند زیرساخت‌های فرسوده، رقابت‌های منطقه‌ای و وابستگی به سرمایه‌گذاری خارجی (مانند چین) ممکن است به بی‌ثباتی منجر شود. نتیجه آنکه اگرچه پروژه پتانسیل تغییر عراق به یک پل ارتباطی میان خلیج فارس، آسیا و اروپا را دارد، اما بدون مدیریت دقیق ریسک‌ها می‌تواند در ازای رونق، تنش‌های موجود را تشدید کند. محقق به‌صراحت چارچوب نظری خاصی را نام نمی‌برد، اما با تحلیل محتوای مقاله می‌توان استنباط کرد که او از ترکیبی از چارچوب‌های ژئواکونومیک و واقع‌گرایی در روابط بین‌الملل استفاده می‌کند.

مقاله «جاده توسعه عراق: ژئوپلیتیک، رانت‌خواری و اتصال مرزی» نوشته حارس حسن<sup>۱</sup> (۲۰۲۴) که توسط مرکز کارنگی خاورمیانه<sup>۲</sup> منتشر شده، به تحلیل سه محور اصلی می‌پردازد: ژئوپلیتیک، رانت‌خواری و اتصال مرزها. محقق نتیجه می‌گیرد که جاده توسعه پتانسیل تغییر جایگاه جغرافیای اقتصادی عراق را دارد، اما موفقیت آن به اصلاحات داخلی، مبارزه با فساد و تقویت حکمرانی و هماهنگی با بازیگران منطقه‌ای و جهانی بستگی دارد؛ در غیر این صورت، امکان دارد پروژه به‌جای توسعه به بی‌ثباتی و تشدید شکاف‌های سیاسی منجر شود.

بیلگهان اوزتورک<sup>۳</sup> (۲۰۲۴) در مقاله‌ای با عنوان «پروژه جاده توسعه: تحول در ماهیت روابط ترکیه و عراق» که توسط مرکز مطالعات راهبردی خاورمیانه در استانبول انتشار یافته، به بررسی پروژه جاده توسعه عراق به‌عنوان یک طرح زیرساختی کلیدی با هدف تقویت روابط ترکیه و عراق و تغییر دینامیک‌های ژئوپلیتیک و اقتصادی منطقه می‌پردازد. این پروژه میلیارد دلاری شامل ایجاد شبکه‌ای از جاده‌ها و راه‌آهن به طول ۱۲۰۰ کیلومتر می‌شود که بندر فاو در خلیج فارس را به مرز ترکیه متصل می‌کند و از آنجا تا اروپا امتداد می‌یابد. اوزتورک استدلال می‌کند که این پروژه نه تنها یک کریدور تجاری است، بلکه عاملی برای تحول در روابط دوجانبه ترکیه و عراق و بازتعریف جایگاه آن‌ها در تجارت جهانی محسوب می‌شود. وی این پژوهش را از منظر منافع و

1. Harith Hasan

2. Carnegie Middle East Center

3. Bilgehan Ozturk

اهداف ترکیه مورد بررسی قرار داده است. او با تأکید بر رقابت‌های منطقه‌ای و نقش قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی، رویکردی واقع‌گرایانه را به کار می‌گیرد و موفقیت پروژه را به توانایی ترکیه و عراق در مدیریت این رقابت‌ها وابسته می‌داند.

بوراک المالی<sup>۱</sup> (۲۰۲۴) در مقاله «ارزیابی پروژه‌های اتصال جهانی: جاده توسعه در برابر کریدور اقتصادی هند - خاورمیانه - اروپا» که توسط مرکز پژوهش‌های جهانی تلویزیون دولتی ترکیه منتشر شده، به مقایسه مستقیم دو کریدور می‌پردازد. او جاده توسعه عراق را ابتکاری عملی و واقع‌بینانه‌تر در مقایسه با کریدور اقتصادی هند - خاورمیانه - اروپا می‌داند که تحت تأثیر چالش‌های سیاسی قرار گرفته است. وی با تمرکز بر رقابت کریدورها بر پتانسیل جاده توسعه برای تقویت جایگاه ترانزیتی عراق و ترکیه تأکید دارد.

نوآوری این پژوهش نسبت به مطالعات پیشین، تحلیل ابتکار جاده توسعه در چارچوب نظریه گذار کریدوری از ژئوپلیتیک بحران به وابستگی متقابل و تأکید ویژه بر چشم‌انداز کنشگری منطقه‌ای عراق است. این نوشتار با شناسایی شاخص‌های وابستگی متقابل همچون تجارت فرامنطقه‌ای، سرمایه‌گذاری مشترک، مدیریت بحران داخلی و منطقه‌ای و نیز انباشت سرمایه تلاش دارد خلأ موجود در ادبیات را پر کند.

### ۳. چارچوب نظری

اساساً از نگاه معناشناختی، ژئوپلیتیک این خاصیت را دارد که می‌تواند ماهیتی چندبعدی، متکثر و برساخته داشته باشد؛ بدان معنا که می‌توان از درون مفهوم ژئوپلیتیک شاهد زایش مفاهیم و همچنین گسیل‌جریانی از معانی به بیرون مفهوم ژئوپلیتیک بود. این امر به‌نوعی گزاره‌ای است که ما را به ژئوپلیتیک انتقادی متصل می‌کند. در ژئوپلیتیک انتقادی ما با تکثر بی‌پایان فضا و برساخته‌های سیاسی گوناگون منبعث از آن روبه‌رو هستیم (O Tuathail & Dalby, 1998: 6). در واقع مفهوم ژئوپلیتیک این توانایی را دارد که با اتکا به برساخته‌های سیاسی دست به مفهوم‌سازی جدیدی بزند. بدین ترتیب، علاوه بر اینکه آن را از معنای مفهوم سنتی ژئوپلیتیک مجزا می‌کند، کماکان مفهوم قدرت با استمرار جغرافیا را نیز در خود نگه‌می‌دارد. به همین منظور، در این نوشتار در پی ابداع یک چارچوب نظری متناسب با موضوع مقاله هستیم. مفاهیم ژئوپلیتیک

1. Burak Elmali

بحران، ژئوپلیتیک وابستگی متقابل از مؤلفه‌های محوری این نظریه محسوب می‌شوند که کریدورهای اقتصادی به‌عنوان شاخص ژئوپلیتیک محور، نقش گذار در این فرایند را ایفا می‌کند. جهان پس از جنگ سرد دستخوش تحولات بزرگی شد. برنامه‌های سیاسی، قدرت نظامی سنتی و امنیت ملی، اکنون تحت سلطه «تلاش بازیگران برای یک نظم جهانی پایدار و صلح‌آمیز که به توسعه اقتصادی آن‌ها کمک کند» قرار گرفته است (Rana, 2015: 93). با وجود این، کماکان بسیاری از مناطق درگیر شرایطی هستند که می‌توان آن‌ها را در قالب ژئوپلیتیک بحران توصیف کرد؛ وضعیتی که در آن درگیری‌های مسلحانه، بی‌ثباتی سیاسی، تحریم‌های اقتصادی و رقابت‌های شدید ژئوپلیتیکی، همکاری میان دولت‌ها را عمدتاً به عرصه‌ای امنیت‌محور و تهدیدمحور بدل می‌سازد. در این پارادایم، گذرگاه‌های راهبردی و کریدورهای تجاری یا به دلایل سیطره نگاه امنیتی چندان مورد توجه قرار نمی‌گیرند و یا به‌عنوان عاملی برای تسلط ژئوپلیتیک قلمداد می‌شوند. از طرفی کشورها ممکن است این پروژه‌ها را برای گسترش نفوذ خود یا محدود کردن رقبا به کار گیرند که می‌تواند تنش‌ها را تشدید کند.

ژئوپلیتیک بحران توضیح می‌دهد که چرا خاورمیانه علی‌رغم پتانسیل اقتصادی و موقعیت راهبردی، به‌طور مداوم در چرخه‌ای از بحران گرفتار بوده است. در تقابل با پارادایم ژئوپلیتیک بحران، ژئوپلیتیک وابستگی متقابل قرار دارد که از نظریه‌های لیبرال روابط بین‌الملل و به‌ویژه مفهوم وابستگی متقابل پیچیده رابرت کوهن و جوزف نای نشئت می‌گیرد. کوهن و نای استدلال می‌کنند که در وابستگی متقابل، ماهیت روابط بین‌الملل تغییر کرده و جهان از همه‌نظر به‌ویژه در اقتصاد، وابسته‌تر شده است. «وابستگی به معنای حالتی است که توسط نیروهای خارجی تعیین یا به‌طور قابل توجهی تحت تأثیر قرار می‌گیرد. وابستگی متقابل به ساده‌ترین تعریف همان وابستگی متقابل است. وابستگی متقابل در سیاست جهانی به موقعیت‌هایی اشاره دارد که با آثار متقابل بین کشورها یا بین بازیگران در کشورهای مختلف مشخص می‌شوند» (Keohane & Nye, 2012: 31). هسته مرکزی وابستگی متقابل در به رسمیت شناخته شدن به‌هم‌پیوستگی در ابعاد سیاسی، اقتصادی و اجتماعی قرار دارد که این امر برخلاف دیدگاه‌های سنتی است و این حوزه‌ها را از هم جدا می‌داند. در این پارادایم دولت‌ها دیگر نهادهای منزوی نیستند که صرفاً در تبادلات سیاسی درگیر باشند، بلکه در شبکه‌ای پیچیده قرار دارند و اقدامات در یک بُعد می‌تواند در ابعاد دیگر

انعکاس یابد که این امر نگاه سنتی دولت‌محور رایج در روابط بین‌الملل را به چالش می‌کشد (Rana, 2015: 92).

با جهانی شدن و بازگشایی بازارها و اهمیت تجارت آزاد، شکل نوین قدرت نیز در قرن بیست و یکم تغییر مفهومی یافته و منافع اقتصادی و تجاری در مرکز ثقل روابط بین‌الملل قرار گرفته است. در این شرایط توجه به کریدورهای اقتصادی و مرزها به عنوان نقطه اتصال برای همگرایی و همکاری از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند و در واقع سیاست‌گذاری در این زمینه نقش بسزایی در قدرت‌یابی کشورها در آینده خواهد داشت. به‌طور کلی یک کریدور بازتابی از پیشرفت توسعه‌ای یک کشور است که زیرساخت‌های پیشرفته، حکمرانی کارآمد و سیاست‌های اقتصادی مناسب کشور را نشان می‌دهد. در گذر زمان همان کریدور به موتور رشد بیشتر تبدیل می‌شود و با تقویت پیوندهای ارتباطی، گسترش دسترسی به بازارها و تعمیق ادغام کشور در شبکه‌های اقتصاد جهانی از رهگذر این نقش دوگانه، کریدورها به موتور توسعه پایدار و شکوفایی بلندمدت بدل می‌شوند (Reisinezhad, 2025: 25). با این ادعا، در عصر جهانی شدن، رقابت کشورها برای سرمایه‌گذاری در این گذرگاه‌های راهبردی بازتاب تقابل و گذار بین ژئوپلیتیک بحران و ژئوپلیتیک وابستگی متقابل است (Saaida, 2024: 15).

کریدورهای اقتصادی در صورت پیدا کردن وزن ژئوپلیتیک مناسب، این پتانسیل را خواهند داشت که عاملیت گذار از ژئوپلیتیک بحرانی یک کشور به وابستگی متقابل را انجام دهند. در این راه کریدورها از طریق چهار فرایند می‌توانند تعیین‌کننده شرایط ژئوپلیتیک یک کشور بحران‌زا باشند: ۱. کاهش تنش از طریق منافع اقتصادی مشترک؛ ۲. تقویت همکاری‌های فراملی از طریق زیرساخت‌ها؛ ۳. تغییر در درک جغرافیایی و زمانی؛ ۴. نهادینه‌سازی همکاری‌های مشترک.

با توضیحات داده‌شده، چارچوب نظری این نگارش را می‌توان مبتنی بر ضرورت درک پدیده‌ها در چارچوب گذار از ژئوپلیتیک بحران به ژئوپلیتیک وابستگی متقابل دانست. چارچوبی که در آن کریدورهای اقتصادی با پیدا کردن وزن ژئوپلیتیکی به‌عنوان یک عامل تحول‌آفرین در بستر تغییرات ژئوپلیتیک بحران‌زا به‌سوی وابستگی متقابل ایفای نقش می‌کنند. این نظریه می‌تواند دیدگاهی جامع برای تحلیل ابتکار جاده توسعه عراق ارائه دهد؛ از یک سو ژئوپلیتیک بحران محدودیت‌های همکاری در یک منطقه بی‌ثبات را برجسته می‌کند، در حالی که ژئوپلیتیک وابستگی متقابل پتانسیل کریدورهای تجاری برای ایجاد پیوندهای پایدار را نشان می‌دهد. جاده

توسعه با بهره‌گیری از منافع اقتصادی، همکاری‌های امنیتی و منطقه‌گرایی، می‌تواند عراق را از یک کانون بحران به یک مرکز همکاری منطقه‌ای تبدیل کند.



نمودار ۱. مدل گذار کریدوری (منبع: نویسندگان)

#### ۴. عراق به مثابه ژئوپلیتیک بحران

عراق به دلیل موقعیت ژئوپلیتیک و راهبردی خود در قلب خاورمیانه، دسترسی به منابع عظیم نفتی و تنوع قومی - مذهبی، در طول تاریخ مدرن همیشه از اهمیت استراتژیک برخوردار بوده است. این اهمیت تا آنجا بوده که عراق را به کانونی برای منازعات و بحران‌های داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی تبدیل کرده است. در این زمینه و در چارچوب ژئوپلیتیک بحران، عراق را می‌توان به‌عنوان نمونه‌ای برجسته از پویایی‌های رقابت قدرت، بی‌ثباتی سیاسی و درگیری‌های نظامی نشان داد. کشوری که هم در دوران جنگ سرد و هم پس از جنگ سرد به‌طور مداوم درگیر بحران‌های داخلی مانند تنش‌های قومی - مذهبی و فروپاشی دولت، بحران‌های منطقه‌ای مانند جنگ ایران و عراق، حمله به کویت، تنش با عربستان و بحران‌های جهانی چون تهاجم آمریکا و ظهور تروریسم بوده است. از این رو عراق را می‌توان به‌عنوان یک کانون بالقوه از بحران‌های چندگانه محسوب کرد. این بحران‌ها علاوه بر اینکه به‌هم‌پیوسته‌اند و در سطوح مختلف بر همدیگر اثرگذارند، اما آن‌ها را می‌توان در سه سطح بحران‌های داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی مورد ارزیابی قرار داد.

#### ۴-۱. بحران‌های داخلی

در ابعاد داخلی وضعیت عراق پس از روی کار آمدن حزب بعث روزه‌به‌روز نسبت به گذشته وخیم‌تر می‌شد، تا حدی که بسیاری از این بحران‌ها با از بین رفتن حزب بعث در سال ۲۰۰۳ تا به امروز کماکان در سطح جامعه عراق وجود دارد. بحران‌هایی چون فساد سیستماتیک، حکمرانی نامطلوب، ساختار سیاسی فرقه‌ای، تنش‌های قومی - مذهبی، نهادهای ضعیف و یا تا حدودی فروپاشیده، نبود حاکمیت قانون، حاکمیت ناکارآمد و فاسد و نارضایتی‌های عمومی تنها بخشی از مشکلات بزرگی است که حاکمیت عراق به آن‌ها مبتلاست. علاءالدین (۲۰۱۸: ۱۸) معتقد است اشغال موصل به‌دست گروه دولت اسلامی (داعش) در ژوئن ۲۰۱۴ نشان‌دهنده مجموعه‌ای گسترده‌تر از بحران‌هایی بود که از دهه‌های گذشته در عراق وجود داشت. در واقع مشکلات ساختاری عراق است که ظهور این گروه‌ها را ممکن می‌کند.

فرقه‌گرایی را می‌توان مهم‌ترین بحران داخلی عراق به حساب آورد. در واقع ساختار سیاسی کنونی کشور عراق بر اساس خطوط قومی و مذهبی (محاصره) اداره می‌شود. بر اساس قانون اساسی عراق، ساختار سیاسی این کشور میان سه گروه اعراب شیعه، اعراب سنی و کردها تقسیم گردید (Katzman & Humud, 2015: 3). این گروه‌ها نیز به جناح‌ها و احزاب گوناگون تقسیم

می‌شوند. این امر باعث شد که نخبگان قدرت را در انحصار خود درآورند و هیچ‌گونه گردش قدرتی خارج از این چارچوب صورت نگیرد. در نتیجه دولت تحت سلطه این بازیگران قرار گرفت و بیش از آنکه به سمت دموکراسی حرکت کند به سیستمی اقتدارگرا نزدیک شد. در این وضعیت با رابطه‌ای متقابل بین حامیان و نخبگان، بخشی از معادله فسادبرانگیز حامی‌پروری به وجود آمده که باعث گسترش رقیب‌بازی، افزایش فساد و وابستگی می‌شود؛ بنابراین در این ساختار سیاسی، سیستمی از حامی‌سالاری بر اساس سلسله‌مراتب نفوذ سیاسی و مالی، معاملات متقابل به نفع قدرتمندان و تأثیرگذاران و بهره‌برداری از منابع ملی برای منافع شخصی و حزبی ایجاد شده است (Alaaldin, 2018: 18).

ذی‌نفعان این سیستم قادر به بسیج حامیان خود برای مقابله با هر تهدیدی علیه جایگاهشان هستند که این امر توانایی نهادهای دولتی برای عملکرد بی‌طرفانه و حرفه‌ای و مهار رفتارهای ناسازگار و نابرابر را مختل می‌کند (Thgeel, 2020: 19). فرقه‌گرایی همچنین به شکل سیاست‌های هویتی تفرقه‌انگیز و نهادینه شدن بی‌اعتمادی در به وجود آمدن یک حاکمیت ناکارآمد دخیل بوده است. در عین حال، نخبگان سیاسی عراق از آن برای منحرف کردن توجه از حاکمیت ضعیف، فساد و کمبود خدمات استفاده کرده‌اند. سازمان‌های شبه‌نظامی مانند داعش، بازمانده‌های رژیم بعث، گروه‌های شبه‌نظامی شیعه و قدرت‌های منطقه‌ای از روایت‌های گوناگون فرقه‌گرایی برای بسیج طرفداران و حامیان خود استفاده کرده‌اند که این مهم پیامدهای فاجعه‌باری برای ثبات عراق در پی داشت (Alaaldin, 2018: 21).

فرقه‌گرایی برآمده از ساختار سیاسی عراق چنان گسترده شد که نه تنها قوه مجریه و مقننه را دربر گرفت، بلکه قوه قضائیه را نیز تحت تأثیر قرار داد. یک نظرسنجی افکار عمومی نشان می‌دهد که بیش از ۵۸ درصد مردم معتقدند قوه قضائیه مستقل نیست، تحت فشار و دخالت سیاسی قرار دارد و موانع عمدی در نقش دادستانی عمومی به وجود می‌آید. این موضوع باعث گسترش اختلافات میان شورای عالی قضایی و دیوان عالی فدرال در مورد اختیارات و جایگاهشان در سیستم قضایی عراق شده است. معضلات، تضاد منافع و اختلافات حقوقی ناشی از این موضوع بر وضعیت قانونی هر دو نهاد تأثیرگذار بود؛ زیرا خلأهای متعددی در مواد قانون اساسی و قوانین مربوط به ساختار قوه قضائیه وجود دارد. تداوم این اختلاف از سویی موجب تضعیف قانون می‌شود و از سوی دیگر، بر بی‌اعتمادی شهروندان به قانون و اجرای آن نیز تأثیر می‌گذارد که

نتیجه آن ایجاد گرایش‌های گریز از مرکز و توسل به هویت‌های قبیله‌ای برای تأمین حفاظت از خویش است (Thgeel, 2020: 8).

بررسی بحران‌های داخلی عراق این نکته را روشن می‌سازد که تمامی این بحران‌ها با یکدیگر مرتبطند، به گونه‌ای که هر بحران در ایجاد بحرانی دیگر نقش بسزایی دارد. اعتراضاتی که از اوایل اکتبر ۲۰۱۹ شروع شد به نوعی اعتراض به وجود همین بحران‌های مرکب بود. در واقع، این اعتراضات ناشی از مطالبات اجتماعی و اقتصادی، نقض حاکمیت، خشم عمومی از حاکمیت ضعیف و افزایش آشکار فساد گسترده در نهادهای دولتی بود که آن‌ها را به قلمروهایی برای نخبگان حاکم تبدیل کرده است. علاوه بر این، با همگانی شدن بحران ناشی از کووید-۱۹ و عدم پاسخ مناسب دولت عراق به این اپیدمی، باعث گسترش اعتراضات در سطح جامعه شد. همزمان با وقوع این دو بحران، بحران اقتصادی شدیدی نیز از سال ۲۰۲۰ شروع شد که منشأ آن کاهش قیمت نفت و کاهش سهم بازار نفت عراق بر اساس توافق اوپک پلاس بود (Ibid: 9).

اقتصاد رانتی وابسته به نفت را باید یکی از عواملی دانست که از گذشته تا کنون به عنوان یک بحران در مسیر توسعه عراق قرار گرفته است. اقتصاد رانتی باعث شد که به دلیل رابطه بین نخبگان حاکم در عراق با حامیان خویش، یک سیستم ناکارآمد و فاسد به وجود آید؛ به نحوی که بسیاری از پروژه‌های بزرگ در عراق را با ناکامی روبه‌رو کرد. این بحران را می‌توان برای ابتکار جاده توسعه نیز متصور بود؛ چرا که شکست جاده توسعه در تحقق اهداف خود به ویژه اگر به دلیل فساد و سوءمدیریت باشد، ایده‌ای را تقویت خواهد کرد که عراق قادر به تنوع‌بخشی به اقتصاد خود و رهایی از دام رانت‌خواری نیست. در صورت تحقق نیز پیامدهای جدی در زمینه کاهش تقاضا و قیمت‌های هیدروکربن‌ها دارد. علاوه بر آن، تلاش‌ها برای تبدیل مرزها از مناطق درگیری به مناطق منافع همگرا و یکپارچگی اقتصادی، اگرچه در نظریه گام مهمی است، می‌تواند به دلیل رقابت شدید بر سر اینکه کدام مرزها برای چنین نقشی مناسب‌ترند و چه کسی بیشترین بهره را می‌برد به درگیری‌های جدیدی منجر شود (Hasan, 2024: 5).

از دیگر بحران‌های داخلی عراق مناقشه دولت مرکزی با دولت منطقه‌ای کردستان است<sup>۱</sup> که عدم حل و فصل آن آینده ثبات و توسعه عراق را غیرممکن می‌سازد. ریشه بسیاری از مناقشه‌های بین هر دو طرف به تفسیر نامناسب از قانون اساسی عراق فدرال برمی‌گردد که از آن‌ها می‌توان به

1. Kurdistan Regional governmentmen (KRG)

این موارد اشاره کرد: ماده ۱۴۰ قانون اساسی، تصویب قانون نفت و گاز سال ۲۰۰۷ توسط اقلیم کردستان که دادگاه عالی فدرال عراق آن را در سال ۲۰۲۲ باطل اعلام کرد، تقاضای دولت فدرال برای شفافیت در فروش و درآمدهای نفتی در نقاط ورودی و فرودگاه‌های دولتی، بازگرداندن سهم بودجه فدرال برای منطقه کردستان و اجرای همه توافقات نفتی میان اربیل و بغداد برای دریافت سهم منطقه کردستان از بودجه فدرال. در سطحی دیگر مسائلی چون حل مسئله پیشمرگه‌ها و عدم پرداخت حقوق و مزایای آن‌ها توسط دولت مرکزی، گستره و سطح استقلال عمل دولت اقلیم و تعارض در کنترل مرزها از دیگر مواردی است که روابط دولت مرکزی و دولت منطقه‌ای کردستان را تحت تأثیر قرار می‌دهد (Yaseen, 2024: 516).

یکی دیگر از موارد اختلاف میان دولت فدرال و دولت منطقه‌ای کردستان پروژه جاده توسعه است. بسیاری از کردهای عراق این پروژه را بخشی از راهبردی برای ضدتوسعه تلقی می‌کنند که هدف آن به حاشیه راندن منطقه کردستان است. وزیر حمل‌ونقل و ارتباطات دولت اقلیم کردستان اعلام کرد: «هیچ جاده‌ای به سوی توسعه در عراق بدون کردستان وجود نخواهد داشت.» این نوع موضع‌گیری در راستای عدم عبور پروژه جاده توسعه از مسیرها و شهرهای اصلی کردنشین تلقی می‌شود که در ادامه معرفی نقطه مرزی اوواکوی - فیشخابور به جای نقطه مرزی حابر کردستان توسط ترکیه است. این امر به نوعی یادآور مناقشه‌های دیرینه بودجه‌ای، انرژی، سیاسی و امنیتی میان دولت فدرال و اقلیم کردستان و در عین حال بازتاب‌دهنده هراس دولت عراق از فروپاشی سرزمینی خود است (Reisinezhad, 2025: 33).

#### ۴-۲. بحران‌های بین‌المللی

تهاجم آمریکا در سال ۲۰۰۳ و سرنگونی رژیم صدام حسین، عراق را وارد مرحله جدیدی از بی‌ثباتی کرد. فروپاشی دولت مرکزی خلأ قدرت ایجاد کرد که توسط بازیگران غیردولتی مانند داعش و پ.ک.ک<sup>۱</sup> و همچنین قدرت‌های منطقه‌ای مانند ایران، ترکیه و عربستان پر شد. اشغال موصل به دست داعش در ژوئن ۲۰۱۴ تهدیدی وجودی برای دولت عراق و نظم سیاسی پس از ۲۰۰۳ توصیف شد. در واقع تشکیل داعش باعث شد عراق به دلیل ساختار قومی - مذهبی خود، صحنه رقابت قدرت‌های منطقه‌ای شود. همچنین تنش‌های قومی - مذهبی میان شیعیان، سنی‌ها و

کردها به جنگ داخلی (۲۰۰۶-۲۰۰۸) دامن زد. گزارش گروه بین‌المللی بحران<sup>۱</sup> (۲۰۱۶) نشان می‌دهد که این درگیری‌ها همراه با ظهور داعش (۲۰۱۴-۲۰۱۷) بیش از دویست هزار کشته و میلیون‌ها آواره بر جای گذاشت. در سطح منطقه‌ای نیز نفوذ ایران بر دولت‌های شیعه‌محور بغداد و رقابت آن با ترکیه و کشورهای خلیج فارس، عراق را به میدانی برای جنگ‌های نیابتی تبدیل کرد. برای مثال، عملیات نظامی ترکیه علیه پ.ک.ک در شمال عراق که به دلیل ناتوانی دولت مرکزی در کنترل این مناطق انجام شد، تنش‌های دوجانبه با بغداد را افزایش داد. در سطح بین‌المللی عراق پس از ۲۰۰۳ به کانون مبارزه با تروریسم و مداخلات خارجی تبدیل گشت و تهاجم آمریکا که به بهانه سلاح‌های کشتار جمعی انجام شد، نه تنها بی‌ثباتی را تشدید کرد بلکه به ظهور گروه‌های افراطی مانند القاعده و داعش انجامید. مایکل نایتز<sup>۲</sup> (۲۰۲۰) در تحلیل خود از تروریسم در خاورمیانه، عراق را آزمایشگاهی برای افراط‌گرایی<sup>۳</sup> توصیف می‌کند که در آن مداخلات خارجی و ضعف دولت به چرخه‌ای از خشونت دامن زده است. این بحران‌ها عراق را به نمونه‌ای از ژئوپلیتیک بحران تبدیل کردند، جایی که تقاطع منازعات داخلی، منطقه‌ای و جهانی، توسعه و ثبات را غیرممکن ساخته است (Knights, 2020: 15). این چالش‌های ژئوپلیتیکی عراق را به یک دولت شکننده تبدیل کرده که قادر به اعمال حاکمیت کامل یا پیشبرد همکاری‌های منطقه‌ای نیست. تنش‌های قومی - مذهبی و فساد گسترده اعتماد عمومی به دولت را تضعیف کرده است؛ جنبش تشرین<sup>۴</sup> (۲۰۱۹-۲۰۲۰) که به دلیل ناراضی‌های اقتصادی و سیاسی شکل گرفت، نمونه‌ای از این شکنندگی و نشانه‌ای از ناکامی دولت در پاسخ به نیازهای شهروندان بود.

با توجه به تجربیات تلخ گذشته و تحولات روزافزون منطقه‌ای، دولت عراق تصمیم گرفته برای رهایی از بحران‌های متعددی که حاکمیت عراق را تا آستانه فروپاشی برده است، این کشور را در مسیر توسعه و همکاری‌های مشترک قرار دهد. برای نیل به این هدف و گذار از این شرایط، عراق ابتکار جاده توسعه را عاملی مناسب محسوب می‌کند. کریدوری که از سوی به‌عنوان یک کریدور راهبردی بازتاب‌دهنده عزم دولت این کشور برای تنوع‌بخشی به ظرفیت‌های اقتصادی و افزایش سطح استقلال آن است، و از سوی دیگر یک وزن ژئوپلیتیک بسیار بزرگ برای عراق ایجاد خواهد کرد. با اجرای کامل این طرح در سال‌های آتی، دولت عراق قصد دارد فرصت‌های

---

1. International Crisis Group  
 2. Michael Knights  
 3. Laboratory for extremism  
 4. Tishreen Movement

اقتصادی برای از بین بردن بسیاری از بحران‌های موجود از طریق همکاری و سرمایه‌گذاری‌های خارجی ایجاد کند؛ ضمن آنکه نمادی از کنترل راهبردی بر مناطق کلیدی خویش را به سایر کشورها نشان دهد. چرخه بحران کنشگری منطقه‌ای عراق را به شدت محدود کرده و ابتکار جاده توسعه را باید تلاشی جدی برای خروج از این وضعیت و تبدیل عراق از کانون بحران به کانون همکاری منطقه‌ای دانست.

### ۵. ابتکار جاده توسعه: پیشران کنشگری منطقه‌ای عراق

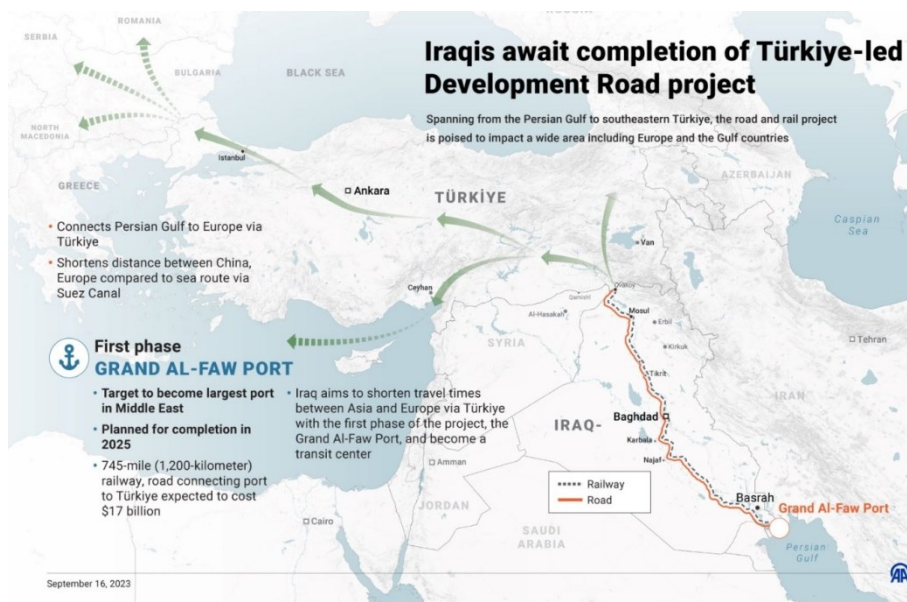
عراق به‌عنوان کشوری که در دو دهه گذشته تحت تأثیر بحران‌های امنیتی، اقتصادی و سیاسی بود، با اجرای پروژه جاده توسعه درصدد تبدیل جایگاه ژئوپلیتیکی خود از یک کانون بحران به کانون ترانزیتی و اقتصادی منطقه‌ای است. طبق نظریه‌های نوین ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک، ایجاد زیرساخت‌های حمل‌ونقل ترانزیتی بین‌المللی که کشورها را از طریق شبکه‌های اقتصادی گسترده به هم متصل می‌کند، ظرفیت بالایی برای کاهش تنش‌های امنیتی و تقویت همکاری‌های چندجانبه دارد. در این چارچوب، پروژه جاده توسعه باعث می‌شود بازیگران منطقه‌ای و بین‌المللی انگیزه‌های قوی‌تری برای حفظ امنیت و ثبات عراق پیدا کنند؛ چرا که هرگونه اختلال در این کریدور ترانزیتی نه فقط به عراق بلکه به کل شبکه آسیب خواهد رساند.

#### ۵-۱. ابتکار جاده توسعه

فرایند کریدورسازی در خاورمیانه با پروژه‌های به رهبری عراق موسوم به جاده توسعه شتاب گرفته است. در ۲۹ اوت ۲۰۲۴، ترکیه میزبان مقاماتی از عراق، قطر و امارات متحده عربی در کاخ تاریخی دلمه باغچه بود؛ جایی که مقامات این چهار کشور درباره این ابتکار منطقه‌ای بلندپروازانه گفت‌وگو کردند (Reisinezhad, 2025: 8)؛ اما این تصمیم ریشه در گستره تاریخ این کشور دارد. در اواسط قرن چهارم پیش از میلاد، اسکندر مقدونی به فتح آسیا پرداخت و امپراتوری خود را در سراسر جهان شناخته‌شده آن روز گسترش داد. او بابل، واقع در عراق امروزی، را به‌عنوان مرکز امپراتوری عظیم خود انتخاب کرد و به‌صورت استراتژیک قلمروهای باستانی شرق و غرب را به هم متصل نمود. با الهام از تصمیم تاریخی اسکندر برای قرار دادن بابل به‌عنوان قلب امپراتوری‌اش، دولت عراق طرح جاده توسعه را معرفی کرد. این پروژه عظیم که به‌نوعی سراسر این کشور را دربر می‌گیرد از دو ستون اصلی ایجاد شده است و از سواحل جنوبی آن در

خلیج فارس تا مرز شمالی با ترکیه و حتی فراتر از آن به اروپا امتداد می‌یابد. عراق این جاده را به عنوان ارتباطی حیاتی تلقی می‌کند که کشورهای صنعتی پرجنب‌وجوش آسیا را به کشورهای پیشرفته فناوری، صنعتی قوی و کشاورزی پررونق اروپا متصل می‌کند (The new region.com). این ابتکار یک موضوع جدید نیست، در واقع عراق از دهه‌ها پیش در تلاش بوده تا جایگاه گذشته خویش را تحت عنوان چهارراه جهانی بازباید. در دهه ۱۹۸۰ این کشور ایده کانال خشکی<sup>۱</sup> را برای ارائه یک مرکز ترانزیت تجاری که مناطق مختلف جهان را به هم متصل می‌کند ترویج داد. اما جنگ‌ها، اشغال نظامی خارجی، بی‌ثباتی سیاسی و چالش گروه موسوم به دولت اسلامی (داعش) مانع از تحقق این برنامه‌ها شدند. جاده توسعه عراق یک ابرپروژه جاه‌طلبانه با هدف ایجاد یک کریدور تجاری بزرگ است که امارات متحده عربی، قطر، عراق، ترکیه و اتحادیه اروپا را به هم متصل می‌کند و فاز سوم و نهایی این پروژه تا سال ۲۰۵۰ تکمیل خواهد شد، در حالی که فازهای اول و دوم به ترتیب در سال‌های ۲۰۲۸ و ۲۰۳۳ به پایان خواهد رسید (Cafiero, 2025). این پروژه شامل راه آهن، جاده‌ها و بنادر خواهد بود که خلیج فارس را از طریق عراق و ترکیه به اروپا متصل می‌کند. امارات و قطر به عنوان سرمایه‌گذاران راهبردی پروژه عمل خواهند کرد و ترکیه نیروی محرکه اصلی و عراق بازیگر مرکزی خواهد بود.

ستون دیگر این پروژه بندر بزرگ فاو است که برای اتصال خلیج فارس از طریق بصره به ترکیه و اروپا با ساخت راه آهن و بزرگراه‌هایی به طول ۱۲۰۰ کیلومتر از بصره تا مرز ترکیه در شمال طراحی شده است (نقشه ۱). بندر بزرگ فاو که ساخت آن در بصره در جریان است، نقطه شروع این پروژه محسوب می‌شود که پس از تکمیل در سال ۲۰۲۵ بزرگ‌ترین بندر خاورمیانه و یکی از بزرگ‌ترین بنادر جهان خواهد شد. بندر بزرگ فاو با ظرفیت پیش‌بینی شده ۹۰ اسکله، از بندر جبل علی دبی با ۶۷ اسکله (در حال حاضر بزرگ‌ترین بندر خاورمیانه) پیشی خواهد گرفت. در ادامه خطوط راه آهن و بزرگراه ۱۲۰۰ کیلومتری از شهرهای دیوانیه، نجف، کربلا، بغداد و موصل عبور کرده و به مرز ترکیه خواهد رسید و در آنجا از طریق بندر مدیترانه‌ای ترکیه، یعنی بندر مرسین و همچنین از مسیر زمینی که از استانبول می‌گذرد به اروپا متصل می‌شود (Ozturk, 2024: 5).



نقشه ۱. مسیر ابتنکار جاده توسعه

دولت عراق با راه اندازی این پروژه عظیم به دنبال تقویت جایگاه ژئوپلیتیکی عراق به عنوان یک کریدور تجاری و همچنین بازگشت سرمایه و ایجاد فرصت های شغلی است که موجب کاهش وابستگی دولت به هیدروکربن ها و همچنین استخدام جوانان جویای کار در بخش عمومی می شود. از دیدگاهی دیگر، این پروژه تلاشی است برای معرفی یک مدل توسعه جدید که می تواند عراق را از نظر سیاسی تثبیت کند و پیامدهای منفی اقتصاد رانتی را کاهش دهد. حسن معتقد است که ابتنکار جاده توسعه عراق نشئت گرفته از این تفکر است که عراق پس از دهه ها بی ثباتی سیاسی و اجتماعی، شاهد افزایش خشم عمومی نسبت به مدیریت سیاسی است؛ اما اجرای این پروژه راهی برای کاهش نارضایتی عمومی با نشان دادن حسن نیت دولت برای انجام پروژه های عظیم و تنوع بخشی به اقتصادی قلمداد می شود که امروزه عمدتاً به نفت و گاز وابسته است (Hasan, 2024: 12). در واقع پروژه جاده توسعه پروژه های اقتصادی با هدف حفظ وضعیت موجود با راه حل هایی برای چالش های اقتصادی و سیاسی محسوب می شود.

با توجه به اینکه عراق حدود ۱۰ درصد از ذخایر نفتی جهان را در اختیار دارد و ۵ درصد از تولید جهانی نفت را تأمین می کند، این پروژه نه تنها زیرساخت های حمل و نقل را ارتقا می دهد بلکه

نقش مهمی در انتقال انرژی نیز ایفا خواهد کرد. در همین راستا نیز قطر متعهد شد که ۵ میلیارد دلار در بخش انرژی عراق سرمایه‌گذاری کند. همچنین گروه بنادر ابوظبی<sup>۱</sup> توافق‌نامه‌ای با شرکت دولتی بنادر عراق برای توسعه منطقه اقتصادی فاو منعقد کرده است (Reisinezhad, 2025: 10). از این منظر جاده توسعه در صورت آغاز به کار در سطوح مختلف نویدبخش مرحله‌ای تازه در مسیر تحول اقتصادی عراق به شمار می‌آید و بدون تردید موقعیت ژئوپلیتیک عراق را دگرگون خواهد کرد. این پروژه با تبدیل عراق به یک مرکز و کریدور مهم برای تجارت جهانی می‌تواند به این کشور کمک کند تا اقتصاد غیرنفتی خود را از طریق افزایش مشاغل جدید، رشد انرژی سبز و همچنین طبق برآوردهای مقامات عراقی درآمدهای دولت را سالانه حدود ۴/۵ میلیارد دلار افزایش دهد (Kawach, 2024).

### ۵-۲. شاخص‌های ژئوپلیتیک وابستگی متقابل

با توجه به اهداف این نوشتار، تلاش شده تا بحران‌ها و گرفتاری‌های عراق در قالب مفهوم ژئوپلیتیک بحران توضیح داده شود. هرکدام از این بحران‌ها علاوه بر آنکه حاکمیت عراق را با ناتوانی روبه‌رو کرده، باعث اثرگذاری در ایجاد بحران دیگری نیز شده است. در سال‌های اخیر با توجه به تحولات عمیقی که در خاورمیانه به وجود آمد، دولت عراق مصمم شد با اجرای ابتکار جاده توسعه، در پی بازتعریف هویت ژئوپلیتیک خود از یک کشور بحران‌ساز به کشوری درگیر مشارکت و همکاری‌های بین‌المللی و همچنین دروازه‌ای برای صلح و ثبات منطقه‌ای نشان دهد. در این راستا پرداختن به چند شاخص مهم وابستگی متقابل که با اجرای این پروژه برای عراق حاصل می‌شود حائز اهمیت است. بررسی شاخص‌های جاده توسعه در قالب نظریه وابستگی متقابل این فهم را برای ما ایجاد خواهد که در صورت موفقیت این پروژه، عراق خواهد توانست دروازه عبور کالا از آسیا به اروپا باشد؛ ضمن آنکه می‌تواند با جذب سرمایه‌گذاری خارجی مرکز مهمی برای تولید ثروت باشد.

### ۵-۲-۱. تجارت کالا از جنوب و جنوب شرق آسیا به اروپا

تجارت کالا از جنوب و جنوب شرق آسیا به اروپا از طریق کریدورهای خاورمیانه موضوعی پیچیده است که شامل مسیرهای سنتی دریایی و ابتکارات جدید زمینی می‌شود. این تجارت عمدتاً

از طریق اقیانوس هند و کانال سوئز که کوتاه‌ترین مسیر دریایی سنتی است انجام می‌شود. اما با توجه به تغییرات ژئوپلیتیکی و نظم نوین در حال شکل‌گیری خاورمیانه، از جمله حملات اخیر به کشتی‌ها در دریای سرخ، مسیرهای جایگزین موجود مانند مسیر دریایی دماغه امید نیک، باعث شد که هزینه و زمان حمل بار با افزایش چشمگیری روبه‌رو شود. این در حالی است که تا قبل از شروع تنش‌ها در دریای سرخ حدود ۱۵ درصد از تجارت جهانی و ۳۰ درصد از تجارت کانتینری دریایی جهانی از طریق کانال سوئز بود و پس از نوامبر ۲۰۲۳ با شروع حملات به کشتی‌های تجاری در باب‌المندب تا مارس ۲۰۲۴، هزینه حمل یک کانتینر استاندارد ۴۰ فوتی از چین به سمت اروپا از حدود ۱۰۰۰ دلار به بیش از ۴۰۰۰ دلار افزایش یافته است. همین نگرانی‌های امنیتی باعث شد تا تجارت منطقه‌ای از طریق کانال سوئز بیش از ۵۰ درصد افت نشان دهد (Apostolou et al., 2024: 11).

با وجود این تنش‌ها و همچنین تغییر در الگوهای تجارت جهانی، بسیاری از کشورها و به‌خصوص قدرت‌های بزرگ جهانی هر یک در پی ایجاد یک ائتلاف برای همکاری و شراکت در زنجیره اقتصاد جهانی‌اند. در همین رابطه در طی اجلاس گروه ۲۰ در دهلی‌نو که در سپتامبر ۲۰۲۳ برگزار شد، رهبران بیست کشور ثروتمند جهان تصمیم گرفتند برای سهولت تجارت جهانی، کریدور هند - خاورمیانه - اروپا<sup>۱</sup> را راه‌اندازی کنند. کشورهای شرکت‌کننده در این پروژه (عربستان سعودی، اتحادیه اروپا، هند، امارات متحده عربی، فرانسه، آلمان، ایتالیا و ایالات متحده) تفاهم‌نامه‌ای امضا کردند و متعهد شدند که برای پیشبرد این پروژه با یکدیگر همکاری کنند (Moiz Khan, 2023: 18). بندر حیفا در اسرائیل بخش مهم و جدایی‌ناپذیر این کریدور پیشنهادی محسوب می‌شود، اما به‌صورت کاملاً متناقضی این بندر طی قراردادی توسط یک شرکت چینی در حال گسترش است و به‌نوعی می‌توان گفت چین با سرمایه‌گذاری در آن، قدرت تصمیم‌گیری را در اختیار دارد. از سوی دیگر پیامدهای حملات حماس به اسرائیل در ۷ اکتبر ۲۰۲۳ چنان فزاینده بود که باعث شد کشورهای عربی به‌طور موقت نسبت به همکاری در این طرح تردید داشته باشند (Suri et al, 2023: 5).

فرجام این مسیر تجاری بیش از هر کشور دیگری برای هند حائز اهمیت است؛ زیرا تقریباً صادرات آن به یکی از دو بازار بزرگش یعنی اروپا می‌توانست از طریق این مسیر صورت بگیرد.

1. India- Middle East- Europe Economic Corridor (IMEC)

اتحادیه اروپا بزرگ‌ترین شریک تجاری هند است و تجارت دوجانبه در سال ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ به حدود ۱۳۶ میلیارد دلار رسید (europarl.europa.eu). اتحادیه اروپا همچنین دومین بازار بزرگ صادراتی هند است که صادرات آن از ۶۱ میلیارد دلار فراتر رفت (Reuters, 2025). به همین دلیل عدم موفقیت در اجرای عملیاتی این پروژه در وهله نخست هند و پس از آن دیگر کشورهای جنوب و جنوب‌شرق آسیا را متأثر خواهد کرد. در چنین شرایطی که در دریای سرخ و دیگر مناطق مورد نظر در مسیر کریدور اقتصادی هند - خاورمیانه - اروپا تنش به وقوع پیوست، برخی از کشورها مانند عراق و ترکیه به دلیل آنکه احساس کردند منافع ژئوپلیتیکی آن‌ها نادیده گرفته شده، ابتکار جاده توسعه را مطرح کردند. پروژه‌ای که می‌تواند به عنوان یک مسیر برای کانال سوئز محسوب شود و علاوه بر این، با توجه به شرایط منطقه و تنش در روابط اسرائیل با کشورهای عرب منطقه، این پتانسیل را خواهد داشت که یک مسیر مطمئن از نظر صرفه‌جویی در هزینه و مدیریت زمان برای تجارت جهانی از جنوب و جنوب‌شرق آسیا به اروپا باشد. طبق اعلام مقامات عراقی این کریدور می‌تواند زمان حمل کالا از بندر شانگهای چین به بندر روتردام هلند را از ۳۳ روز به حدود ۱۵ روز کاهش دهد که این مزیت برای کالاهای حساس از نظر زمانی مانند الکترونیک و محصولات فناوری حیاتی است (Hasan, 2024: 12).

با شروع کار این پروژه، به‌خصوص با راه‌اندازی بندر بزرگ فاو که نقطه شروع کریدور محسوب می‌شود، کالاهای تجاری از بنادر جنوب و جنوب‌شرق آسیا (چین، کره جنوبی، هند، ویتنام، سنگاپور) به فاو منتقل و از آنجا از طریق راه آهن و جاده به ترکیه و سپس اروپا ارسال می‌شود. جاده توسعه نه تنها به عنوان یک مسیر تجاری جایگزین بلکه ابزاری برای تقویت جایگاه ژئوپلیتیک عراق و به عنوان یکی از شاخص‌های وابستگی متقابل اهمیت بسزایی در زنجیره‌های تأمین جهانی در آینده خواهد داشت؛ در صورت تکمیل نیز، هم می‌تواند حمایت هند و آمریکا را داشته باشد و هم مسیری تکمیلی برای ابرپروژه ابتکار کمربند جاده چین محسوب شود.

## ۵-۲-۲. کانون سرمایه‌گذاری خارجی مشترک

یکی از وجوه وابستگی متقابل، سرمایه‌گذاری‌های مشترک است که از طریق مشارکت چندین کشور یا نهاد بین‌المللی در پروژه‌های اقتصادی، زیرساختی و یا فناوری - به دلیل آنکه باعث تقویت پیوندهای اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی می‌شود - از نظر ژئوپلیتیکی روح وابستگی متقابل را میان آن کشورها افزایش خواهد داد؛ به نحوی که این وابستگی‌ها از طریق تقسیم منابع،

ریسک‌ها و منافع و همچنین همکاری در مدیریت پروژه‌ها شکل می‌گیرند. به‌طور کلی سرمایه‌گذاری‌های مشترک، اگرچه در درجه نخست به دنبال منافع اقتصادی از طریق همکاری‌های اقتصادی است، در نهایت به‌واسطه تأثیر وابستگی متقابل، به همکاری‌های سیاسی و وابستگی ژئوپلیتیک میان شرکا خواهد انجامید. در این مرحله کشورها سعی دارند ضمن امضای توافق‌نامه‌های بین‌المللی تجاری، منازعات سیاسی را نیز حل کنند؛ چرا که امکان دارد به کاهش تنش‌های ژئوپلیتیکی از طریق همکاری کمک کند. این امر می‌تواند مهم‌ترین برآیند سرمایه‌گذاری‌های خارجی مشترک باشد.

در همین رابطه، اوزتورک معتقد است سرمایه‌گذاری خارجی مشترک می‌تواند به منطقه‌گرایی منجر شود که از طریق تعامل در منطقه‌گرایی کشورهای کوچک‌تر یا در حال توسعه نفوذ بیشتری در نظام بین‌الملل پیدا خواهند کرد. این امر با تشکیل بلوک‌های بزرگ‌تر مانند اتحادیه اروپا و یا آ.سه.آن، این قدرت جمعی و امکان را به آن‌ها می‌دهد تا با قدرت‌های بزرگ مذاکره و روابط مؤثرتری داشته باشند و همچنین منافع خود را در نهادهای جهانی مانند سازمان ملل ترویج دهند (Ozturk, 2024: 16). سرمایه‌گذاری‌های خارجی مشترک میان چهار کشور عراق، ترکیه، امارات متحده عربی و قطر در ارتباط با ایجاد جاده توسعه عراق، هرچند اتحادی رسمی را تشکیل نداده اما به احتمال زیاد تمامی این کشورها از قدرت جمعی تشکیل شده به‌واسطه پروژه جاده توسعه عراق بهره‌مند خواهند شد. این امر باعث می‌شود که دیگر کشورهای شورای همکاری خلیج فارس<sup>۱</sup> از جمله کویت، عربستان سعودی، بحرین و کشورهای فرامنطقه‌ای مانند چین و ایالات متحده آمریکا به‌نوعی در این پروژه سرمایه‌گذاری انجام دهند.

مشارکت امارات و قطر در این پروژه نشان‌دهنده افزایش سطح همکاری میان اعضای شورای همکاری خلیج فارس و بغداد است. در واقع عراق و ترکیه برای تعهد این دو کشور ثروتمند خلیج فارس اهمیت ویژه‌ای قائلند. اعضای شورای همکاری خلیج فارس علی‌رغم بی‌توجهی به بازار عراق - به دلیل ریسک‌های عملیاتی مانند بی‌ثباتی سیاسی، فساد و ناامنی - در سال‌های اخیر، مایل به گسترش حضور اقتصادی خود در عراق هستند.

اگرچه هنوز مشخص نیست که امارات متحده عربی و قطر چه تعهدات مشخصی به این پروژه خواهند داشت، اما هر دو قبلاً در اقتصاد عراق سرمایه‌گذاری کرده‌اند، مانند نقش امارات در توسعه

میدان‌های گازی در جنوب عراق یا سهم ۲۵ درصدی قطر در پروژه یکپارچه رشد گاز. لازم به ذکر است چنین سرمایه‌گذاری‌هایی به‌عنوان آزمونی برای مشارکت آینده ابوظبی و دوحه در جاده توسعه عمل می‌کند. با توجه به مبالغ هنگفت مورد نیاز برای این پروژه، انتظار می‌رود امارات و قطر عمدتاً سرمایه‌گذاری‌های عمومی انجام دهند و شرکت‌های خصوصی نیز نقش‌های کلیدی ایفا خواهند کرد (Cafiero, 2025)؛ در صورت موفقیت این امر، سرمایه‌گذاری‌های مشترک نه تنها باعث افزایش ظرفیت اقتصادی عراق خواهد شد، بلکه این کشور را به یک نقطه گره حیاتی در شبکه تجارت و انرژی تبدیل می‌کند. مجموعاً در این شرایط عراق به‌جای انزوا و بحران به قسمتی از یک نظام همکاری با منافع مشترک تبدیل خواهد شد که حفظ و ثبات آن برای تمامی سرمایه‌گذاران حیاتی است.

### ۵-۲-۳. مدیریت و دور زدن بحران‌های منطقه‌ای

در بخش‌های قبلی این پژوهش بیان شد که جاده توسعه می‌تواند از طریق وابستگی متقابل ایجادشده چه در سطح داخلی و چه منطقه‌ای، عراق را از بحران‌های ژئوپلیتیک متعدد - که از سال‌های گذشته این کشور را تحت تأثیر قرار داده - به سمت کشوری با توسعه پایدار و دارای رفاه و امنیت در سطح منطقه سوق دهد. اما این ایده که با ابتکار این پروژه می‌توان به‌سادگی بحران‌های ژئوپلیتیکی را دور زد با موانعی روبه‌رو است. یکی از اهداف این پروژه تقویت همکاری‌های منطقه‌ای از طریق مشارکت کشورهای چوچون امارات متحده عربی، قطر و ترکیه است که پیش‌بینی می‌شود دیگر کشورهای همسایه به‌مرور در این طرح مشارکت کنند. کلابرز تأکید می‌کند که پروژه جاده توسعه با جذب سرمایه‌گذاری از قطر، امارات و ترکیه می‌تواند با ایجاد منافع مشترک اقتصادی، وابستگی متقابل را تقویت کند و رقابت‌های منطقه‌ای را کاهش دهد. این پروژه با اتصال خلیج فارس به اروپا، عراق را به یک مرکز ترانزیتی تبدیل می‌کند که می‌تواند تنش‌هایی مانند رقابت ایران و عربستان را از طریق همکاری اقتصادی کاهش دهد (Calabrese, 2024).

همچنین مرزها علاوه بر اینکه می‌توانند به‌عنوان نقطه اتصال کشورها در قالب همکاری و تعامل عمل کنند، کماکان این توانایی را دارند که در قالب نگاه‌های امنیتی نگریسته شوند. در این صورت، این پروژه می‌تواند باعث تشدید رقابت ترکیه و ایران در عراق شود؛ زیرا با سقوط دولت سوریه به‌عنوان مهم‌ترین هم‌پیمان منطقه‌ای ایران، محدود شدن شعاع عملیاتی حزب‌الله لبنان و همچنین فاصله گرفتن دولت فدرال و دولت اقلیم از ایران و گرایش نسبی به ترکیه (رقیب

منطقه‌ای)، جاده توسعه باعث انزوای بیشتر ایران می‌شود. در واقع این پروژه ممکن است به‌جای ایجاد وابستگی متقابل، به عامل رقابت ژئوپلیتیکی تبدیل شود که در آن ایران با تقویت کریدور شمال - جنوب یا اقدامات بازدارنده، به این پروژه واکنش نشان دهد. این تناقض گویای آن است که وابستگی متقابل تنها در صورتی موفق خواهد بود که تمام بازیگران کلیدی منطقه به‌طور فعال در پروژه مشارکت داشته باشند (Calabrese, 2024).

در بُعد بین‌المللی یکی از اهداف جاده توسعه عراق کاهش نفوذ در برابر قدرت‌های خارجی بوده است. در این خصوص دولت عراق پیش‌بینی می‌کند با اجرای ابتکار جاده توسعه حمایت چین را به دست خواهد آورد؛ چرا که این پروژه به‌نوعی مکمل ابتکار کمربند - جاده<sup>۱</sup> چین در خاورمیانه محسوب می‌شود. در صورت تحقق این امر عراق خواهد توانست با حمایت چین، از وابستگی منطقه به مسیرهای مورد حمایت آمریکا از جمله کانال سوئز بکاهد. اما دولت عراق برای اجرای جاده توسعه به تأمین مالی و فناوری و سرمایه‌گذاری‌های دیگر دولت‌های خارجی وابسته است؛ دولت‌هایی که بعضاً منافع ناهمسو و متضادی نسبت به همدیگر دارند. این وابستگی می‌تواند عراق را به میدان رقابت میان قدرت‌های فرامنطقه‌ای آمریکا، چین و حتی روسیه و همچنین بازیگران منطقه‌ای تبدیل کند. به‌عنوان مثال حمایت آمریکا از این پروژه ممکن است با هدف کاهش نفوذ ایران باشد که خود تنش‌های ژئوپلیتیکی جدیدی ایجاد می‌کند. از دیگر سو ترکیه به‌عنوان سرمایه‌گذار و مجری اصلی این طرح دارای اهدافی است و سیاست خارجی منطقه‌ای خود را بر اساس شروع فعالیت این ابتکار طرح‌ریزی نموده است؛ به‌نحوی که مصالحه با پ.ک.ک و حمایت از دولت اقلیم کردستان و همچنین حمایت از دولت جدید سوریه را در همین قاعده باید جست‌وجو کرد. زیرا در نهایت ترکیه خواهان برتری و سلطه ژئوپلیتیکی در منطقه است. این تناقض نشان می‌دهد وابستگی متقابل منطقه‌ای احتمال دارد وابستگی به قدرت‌های خارجی را به همراه داشته باشد، امری که با هدف اولیه پروژه (استقلال ژئوپلیتیکی) در تضاد است.

در بُعد داخلی یکی از اهداف ابتکار جاده توسعه عراق کاهش تنش‌های قومی - فرقه‌ای، کاهش فساد و مقابله با رانت اقتصادی از طریق تولید شغل مورد نیاز برای جوانان و همچنین توسعه مناطق کمتر توسعه‌یافته به‌واسطه عبور این کریدور از مناطق مورد نظر مانند موصل جنگ‌زده و دیگر مناطق است. در همین زمینه وزیر حمل‌ونقل عراق اعلام کرد با شروع به کار فاز اول این

پروژه در سال ۲۰۲۵ سالیانه حدود صد هزار فرصت شغلی ایجاد خواهد شد (Al-Taie, 2023). پس این امر می‌تواند بی‌ثباتی داخلی را کاهش دهد و تنش‌های قومی و فرقه‌ای را که منبع بحران‌های منطقه‌ای هستند مدیریت کند. با وجود این، برخی از تحلیلگران مسائل عراق به اهداف عدالت اقتصادی حاصل از این پروژه با تردید می‌نگرند و معتقدند توزیع نابرابر منافع اقتصادی این پروژه ممکن است به تشدید تنش‌های قومی و فرقه‌ای منجر شود؛ برای مثال اگر مناطق شیعه‌نشین جنوب همچون بصره از مزایای اقتصادی بیشتری نسبت به مناطق سنی‌نشین یا کردنشین برخوردار شوند، این نابرابری می‌تواند به نارضایتی و درگیری‌های داخلی دامن بزند. این در حالی است که مقامات اقلیم کردستان اگرچه اجرای جاده توسعه عراق را برای منافع ملی عراق ضروری و حیاتی می‌دانند، اما نسبت به دور زدن بسیاری از شهرهای مهم اقلیم توسط این کریدور اعتراض خود را به حاکمیت عراق نشان داده‌اند و این امر را حاصل اهداف سیاسی حکومت مرکزی نسبت به محدودیت خودمختاری اقلیم تصور کرده‌اند (Aziz, 2023).

#### ۵-۲-۴. انباشت سرمایه و کاهش تنش‌های داخلی

برای رشد و توسعه اقتصادی، انباشت سرمایه پیش‌نیازی اساسی محسوب می‌شود و کشورها آن را از طریق منابع داخلی و خارجی تأمین می‌کنند. امروزه بسیاری از کشورهای در حال توسعه از طریق سرمایه‌گذاری خارجی به انباشت سرمایه در داخل متوسل شده‌اند که این امر آثار مثبتی برای اقتصاد کشورهای در حال توسعه به وجود آورده است. همچنین به‌عنوان مکملی در کاهش هزینه‌های سرمایه‌گذاری داخلی و پس‌انداز درآمد داخلی محسوب می‌شود. عراق نیز در سال‌های اخیر، با تسهیل شرایط سرمایه‌گذاری خارجی، قصد دارد از طریق سهم کردن دیگر کشورها در پروژه‌های نفتی و غیرنفتی خود با هدف انباشت سرمایه و شکوفایی اقتصادی در جهت توسعه گام بردارد. ابتکار جاده توسعه به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های تجاری غیرنفتی در عراق این ظرفیت را دارد که با مشارکت سرمایه‌گذاری دیگر کشورها باعث ایجاد آثار مثبتی در سطح اقتصاد و جامعه عراق باشد. ابتکار جاده توسعه می‌تواند با انباشت سرمایه در مناطق محروم مانند موصل و بصره به توسعه اقتصادی و کاهش تنش‌های قومی - مذهبی کمک کند. بر اساس برآوردهای رسمی، این پروژه سالانه ۴ میلیارد دلار درآمد برای عراق ایجاد خواهد کرد (Al-Taie, 2023). این درآمد می‌تواند از طریق سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های محلی، ایجاد فرصت‌های شغلی و توسعه مناطق کمتر توسعه‌یافته، بی‌ثباتی داخلی را کاهش دهد.

یکی از اهداف دولت عراق از اجرای این پروژه ایجاد روح اتحاد و ایجاد یک هویت جمعی میان مردم عراق از طریق بازتعریف منافع مشترک اقتصادی و سیاسی برای تمامی گروه‌های قومی و مذهبی عراقی است. در همین زمینه دولت عراق تلاش کرده تا با عبور و درگیر کردن بیشتر شهرها و مناطق کمتر توسعه‌یافته در مسیر جاده توسعه به‌نوعی باعث از بین رفتن فقر، بیکاری و کاهش تنش‌های قومی و مذهبی شود. با این حال، به نظر می‌رسد توزیع عادلانه این منابع برای جلوگیری از تشدید نابرابری‌ها حیاتی است. همان‌طور که در سطور بالا بیان شد، اگر مناطق شیعه‌نشین جنوب از مزایای بیشتری برخوردار شوند ممکن است نارضایتی در مناطق سنی‌نشین یا کردنشین افزایش یابد (Aziz, 2023). در همین حال مقامات اقلیم خودگردان کردستان در حالی که در مواضع رسمی خود از ابتکار جاده توسعه حمایت و پشتیبانی کرده‌اند، اما نسبت به دور زدن مناطق کردنشین و عدم عبور جاده توسعه عراق از خاک کردستان ابراز تأسف کرده‌اند و با بدبینی به دولت مرکزی هشدار داده‌اند. اهداف سیاسی طرح یادشده باعث افزایش شکاف و تنش میان اقلیم کردستان و دولت مرکزی می‌شود (Thgeel, 2020).

در مجموع از منظر ژئوپلیتیک، جاده توسعه به‌عنوان نماد وابستگی متقابل به عراق اجازه می‌دهد تا از طریق بهبود ارتباطات اقتصادی و زیرساختی فشارهای ناشی از تنش‌های قومی، مذهبی و سیاسی را کاهش دهد. وقتی حجم و تنوع سرمایه‌گذاری و تجارت افزایش یابد، گروه‌های مختلف داخلی انگیزه پیدا می‌کنند به‌جای درگیری بر توسعه و مشارکت اقتصادی تمرکز کنند. این پویایی به‌نوعی می‌تواند صلح مثبت و پایداری سیاسی - اجتماعی در عراق ایجاد کند. حمایت بسیاری از گروه‌های مسلح شیعی، پشتیبانی بسیاری از قبایل معترض سنی از این پروژه و همچنین ایجاد امید در میان جوانان به‌خصوص جنبش تشرین می‌تواند گویای این نظریه باشد که به تعبیر محرومیت نسبی<sup>۱</sup> هرچه احساس بی‌عدالتی اقتصادی کمتر شود گرایش به تعارض نیز کاهش خواهد یافت.

## ۶. نتیجه‌گیری

ابتکار جاده توسعه عراق فرصتی تاریخی برای تقویت چشم‌انداز کنشگری منطقه‌ای عراق و گذار این کشور از ژئوپلیتیک بحران به ژئوپلیتیک وابستگی متقابل فراهم کرده است. این ابتکار با تبدیل عراق به کانون ترانزیتی و مرکز اتصال تجارت جنوب و جنوب شرق آسیا به اروپا می‌تواند

منافع مشترک اقتصادی ایجاد کند، تنش‌های منطقه‌ای را کاهش دهد و جایگاه عراق را به‌عنوان بازیگری فعال و تأثیرگذار در نظم نوین خاورمیانه ارتقا بخشد. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که جاده توسعه از طریق چهار شاخص اصلی تجارت فرامنطقه‌ای، سرمایه‌گذاری خارجی مشترک، مدیریت بحران‌های منطقه‌ای و انباشت سرمایه داخلی می‌تواند کنشگری منطقه‌ای عراق را تقویت کند. با این حال تحقق این چشم‌انداز مشروط به سه شرط اساسی است:

- اصلاحات داخلی جدی: مبارزه مؤثر با فساد، بهبود حکمرانی، حل مناقشه با اقلیم کردستان و کاهش تنش‌های فرقه‌ای؛
  - جلب مشارکت گسترده منطقه‌ای: به‌ویژه مشارکت فعال کشورهای همسایه از جمله ایران، ترکیه، امارات متحده عربی و قطر؛
  - مدیریت هوشمند رقابت‌های بین‌المللی: به‌خصوص تعادل میان قدرت‌های بزرگ مانند آمریکا و چین.
- در صورت فراهم شدن این شرایط، امکان خروج عراق از بحران نه‌تنها افزایش می‌یابد، بلکه به محور صلح، توسعه و همکاری منطقه‌ای تبدیل می‌شود و جایگاه تاریخی خود به‌عنوان چهارراه تجاری خاورمیانه را بازخواهد یافت. موفقیت جاده توسعه بیش از آنکه مسئله‌ای فنی یا صرفاً اقتصادی باشد، آزمونی مهم برای اراده سیاسی و ظرفیت کنشگری منطقه‌ای عراق در قرن بیست و یکم به شمار می‌آید.

## منابع

- اتاق بازرگانی ایران. (۱۴۰۳). «جاده توسعه عراق: آرزوها و واقعیت‌ها». قابل‌دسترس در: <https://iccima.ir/?p=37282>
- زرقانی، سید هادی؛ قلی‌زاده، معصومه. (۱۴۰۳). «ژئوپلیتیک کریدورها؛ رقابت ایران و همسایگان با تأکید بر کریدور جدید توسعه عراق». دومین همایش بین‌المللی و چهارمین همایش ملی توسعه پایدار دریامحور.

## References

- Alaaldin, R. (2018). "Sectarianism, governance, and Iraq's future" (Brookings Doha Center Analysis Paper). Brookings Institution. <https://www.brookings.edu>
- Alaaldin, R. (2024). "Iraq's Development Road Project: A path to prosperity or instability? Middle East Council on Global Affairs". <https://mccouncil.org/publication/iraqs-development-road-project-a-path-to-prosperity-or-instability>

- Al-Taie, B. K. (2023, July 11). "Iraq's Development Road project opens new economic horizons". *Al-Mashareq*. Retrieved October 23, 2024, from [https://almashareq.com/en\\_GB/articles/cnmi\\_am/features/2023/07/11/feature-03](https://almashareq.com/en_GB/articles/cnmi_am/features/2023/07/11/feature-03)
- Apostolou, A., Dudu, H., Gori, F., Hajdenberg, A., Kroen, T., Liu, F., Nechi, S. M., Velkumar, S., & Zhang, Q. (2024). "Trade patterns amid shocks and a changing geoeconomic landscape". In *Regional economic outlook: Middle East and Central Asia*. 30-31. International Monetary Fund. <https://www.imf.org>
- Aziz, S. (2023, August). "Iraq's Development Road: No place for Kurdistan?" Carnegie Endowment for International Peace. <https://carnegieendowment.org/sada/2023/08/iraqs-development-road-no-place-for-kurdistan?lang=en>
- Cafiero, G. (2025). "Geopolitical dynamics surrounding Iraq's ambitious Development Road Project". Arab Center for Research and Policy Studies. <https://arabcenterdc.org>
- Calabrese, J. (2024, May 4). "Iraq's Development Road: Rough terrain ahead". *Modern Diplomacy*. <https://moderndiplomacy.eu/2024/05/04/iraqs-development-road-rough-terrain-ahead>
- Elmali, B. (2024). "Assessing global connectivity projects: The Development Road vs". *IMEC* (Discussion Paper). TRT World Research Center. <http://researchcenter.trtworld.com/publications/discussion-paper/assesseing-global-connectivity-projects/-the-development-road-vs-imec>
- Hasan, H. (2024, March). "Iraq's Development Road: Geopolitics, rentierism, and border connectivity". Carnegie Endowment for International Peace. <https://carnegieendowment.org/research/2024/03/iraqs-development-road-geopolitics-rentierism-and-border-connectivity?lang=en>
- Reuters. (2025, February 28). "India-EU agree to push conclusion of free trade pact this year". <https://www.reuters.com/world/india/india-eu-agree-push-conclusion-free-trade-pact-this-year-2025-02-28>
- Iran Chamber of Commerce, Industries, Mines and Agriculture. (2024). "Iraq's development path: Aspirations and realities". Available at: <https://iccima.ir/?p=37282> [In Persian].
- "Iraq's Development Road amid global trade projects". (2024). *The New Region*. <https://thenewregion.com/posts/458/iraq-s-development-road-amid-global-trade-projects>
- Katzman, K., & Humud, C. E. (2015). *Iraq: Politics and governance* (CRS Report). Congressional Research Service.
- Kawach, N. (2024, November 11). "Iraq expected to earn \$4.5bln annually from Faw Port, Development Road projects". *Zawya*. Retrieved from: <https://www.zawya.com/en/projects/construction/iraq-expected-to-earn-45bln-annually-from-faw-port-development-road-projects-ahr8o6px>
- Keohane, R. O., & Nye, J. S. (2011). *Power and interdependence* (4th ed.). Longman.
- Knights, M. (2020). "The endgame in Iraq: Challenges of stabilizing a fractured state". *The Washington Institute for Near East Policy*. <https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/endgame-iraq-challenges>
- Moiz Khan, A. (2023, December). "The India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC): Too little, too late?" Carnegie Endowment for International Peace. <https://carnegieendowment.org/sada/2023/12/the-india-middle-east-europe-economic-corridor-imec-too-little-too-late?lang=en>

- O Tuathail, G., & Dalby, S. (Eds.). (1998). *Rethinking geopolitics*. Routledge.
- Ozturk, B. (2024). "The Development Road Project (DRP): Transforming the nature of Türkiye-Iraq relations" (CeSPI Brief No. 61). Centro Studi sulla Politica Internazionale. [https://www.cespi.it/sites/default/files/osservatori/allegati/brief\\_61\\_turkyie-iraq\\_ozturk.pdf](https://www.cespi.it/sites/default/files/osservatori/allegati/brief_61_turkyie-iraq_ozturk.pdf)
- Rana, W. (2015). "Theory of complex interdependence: A comparative analysis of realist and neoliberal thoughts". *International Journal of Business and Social Science*, 6(2), 290-297. [https://www.ijbssnet.com/journals/Vol\\_6\\_No\\_2\\_February\\_2015/33.pdf](https://www.ijbssnet.com/journals/Vol_6_No_2_February_2015/33.pdf)
- Reisinezhad, A., & Reisinezhad, A. (2025). "The corridor war in the Middle East". *Middle East Policy*. Advance online publication. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/mepo.12811>
- Saaida, M. (2024). *Exploring the dynamics of complex interdependence in international relations*. Department of International Relations and Diplomacy, Al-Istiqlal University. <https://orcid.org/0000-0001-7488-9832>
- South Asia. (n.d.). European Parliament. Retrieved, from <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/181/south-asia>
- Suri, N., Ghosh, N., Taneja, K., Patil, S., & Mookherjee, P. (2024). "India-Middle East-Europe Economic Corridor: Towards a new discourse in global connectivity". Observer Research Foundation. <https://www.orfonline.org/research/india-middle-east-europe-economic-corridor-towards-a-new-discourse-in-global-connectivity>
- Thgeel, A. A. (2020). "Politics and security in Iraq: Challenges and opportunities". Friedrich-Ebert-Stiftung, Jordan and Iraq Office. <https://www.fes-jordan.org>
- Yaseen, F. A. (2024). *Iraq's Development Road Project: The legitimacy of the ambition and the limitations of regional and international geostrategic competition*. Al-Nahrain University, College of Political Science.
- Zarghani, S. H., & Gholizadeh, M. (2024). "Geopolitics of corridors; The rivalry between Iran and its neighbors with an emphasis on Iraq's new development corridor". In *The second international conference and the fourth national conference on sustainable sea-oriented development*. 1-31. [In Persian].