IRIS
American University of Iraq, Sulaimani
Institute of Regional & International Studies

تقرير ملعهد الدراسات اإلقليمية والدولية (آيرس)
نوفمبر/تشرين الثاني ٢٠٢٤

نشرة العراق الاقتصادية:

في هذا العدد:

د. زمكان علي سليم- الطرقات المتهالكة: سياسات البنية التحتية للنقل في كردستان العراق
د. حسين مشبك- مقابلة حول الزراعة في جنوب العراق
كرم فارس روبيل: ما بعد موسم الأمطار – السياسات البيئية والإقتصادية في العراق وآثارها

نبذة عن معهد الدراسات الإقليمية والدولية (آيرس)

معهد الدراسات الإقليمية والدولية (آيرس) هو أحد مراكز البحوث الرائدة في الجامعة الأمريكية في العراق، السليمانية (AUIS). يتوخى المعهد إنتاج وتقديم تحليلات سياسية مستقلة بالإستناد إلى بيانات دقيقة حول العراق ومنطقة الشرق الأوسط بشكل عام. ويعمل المعهد بالتعاون مع مؤسسات أكاديمية ومنظمات تمويل دولية لتحقيق رؤيته المتمثلة بتمكين الحوار السياسي المدعوم بالبحوث المعمقة والخبرات المحلية.

ينظم المعهد بشكل دوري فعاليات سنوية أبرزها ملتقى السليمانية، الذي يعزز نشر نتائج البحوث ويشجع النقاش البنّاء بين مختلف الأطراف المعنية حول التحديات السياسية أمام العراق والمنطقة. كما يولي المعهد اهتمامًا خاصًا بتطوير مهارات الباحثين الشباب وصنّاع السياسات والقادة لتمكينهم من توظيف الأبحاث في التغيير السياسي والإجتماعي المستدام.

نبذة عن الباحثين:

د. زمكان علي سليم: زميل باحث أول في معهد الدراسات الإقليمية والدولية (آيرس). شغل منصب مدير الأبحاث في المعهد سابقًا. وشارك كباحث رئيسي في عدة مشاريع ممولة من وزارة الخارجية والكومنولث والتنمية (FCDO) البريطانية وبعثة الأمم المتحدة لمساعدة العراق (UNAMI) والاتحاد الأوروبي ومجلس البحوث النرويجي. وتركزت بحوثه حول الإقتصاد السياسي في العراق وكردستان. د. زمكان حاصل على دكتوراه في السياسة والدراسات الدولية من جامعة "ليدز" في المملكة المتحدة وهو محاضر في كلية العلوم السياسية في جامعة السليمانية.

د. حسين مشبك: باحث غير مقيم في معهد الدراسات الإقليمية والدولية (آيرس)، حيث يساهم في إعداد نشرة العراق الاقتصادية مع التركيز على الاقتصاد المحلي في محافظة ذي قار. يتناول بحثه السياسات الحكومية الخاصة بالاستراتيجية الزراعية المطبّقة حالياً في المحافظة، مع التركيز على المحاصيل الاستراتيجية الأساسية والضرورية للأمن الغذائي في المحافظة (القمح والشعير). وهو يخلُصُ لتوصيات مبنية على الأدلة لدعم (١) الأطر السياسية (محافظ ذي قار والسلطات المحلية) و(٢) استراتيجيات الاستثمار. يحمل د. حسين شهادة الدكتوراه في الهندسة الطبية الحيوية من جامعة مانشستر في المملكة المتحدة.

كرم فارس رويل: باحث مشارك في معهد الدراسات الإقليمية والدولية (آيرس)، متخصص في السياسة البيئية والحوكمة. يركز كرم في بحوثه على المجالات الرئيسية كالتخطيط الاستراتيجي وإدارة النظم البيئية والحكم التشاركي. كرم حاصل على شهادة البكالوريوس في الهندسة من الجامعة الأمريكية في العراق، السليمانية (AUIS) .

جدول المحتويات

الصفحة ٥: طرقات المتهالكة: سياسات البنية التحتية للنقل في كردستان العراق

الصفحة ١٤: الزراعة في جنوب العراق: مقابلة مع د. حسين مشبك

الصفحة ١٦: ما بعد الموسم الممطر: السياسات البيئية في العراق وآثارها الاقتصادية

الصفحة ٢٠: الإعلان عن برنامج الزمالة للتقرير الاقتصادي الخاص بالعراق

طرقاتٌ متهالكة: السياسة والبنية التحتية للنقل في كردستان العراق

د. زمكان علي سليم

مقدمة

مع فجر كل يوم جديد، تنشط حركة الشاحنات المحمّلة بالبضائع والسلع الأساسية ذهاباً وإياباً بين أربيل والسليمانية. لا تخلو هذه الرحلات اليومية من المشقّات والمخاطر، فالطرقات ضيّقةٌ ومتضرّرة للغاية، وهو ما يجبر السائقين على مضاعفة جهودهم ويعرّض حياتهم للخطر. لا تصلح عدة أجزاء من الطريق الممتدة على حوالي ٢٠٠ كيلومتر بين أربيل والسليمانية للتنقل خصوصاً وأنها أحاديّة الإتجاه. وبغياب الصيانة الدورية، تفتقر الطريق لميزات الأمان الأساسية كعلامات وإرشادات المرور الصحيحة وأنظمة الإضاءة والإشارات المرورية التي تنظّم حركة السير. كما تتسبّب كثافة حركة الركاب والمركبات التجارية، وبضمنها الشاحنات القادمة من إيران وتركيا وبقية المناطق العراقية، بازدحام شديد عند نقاط التقاطع، ما يزيد من الإضرار بجودة سطح الطريق مالئاً إياه بالحفر والمطبّات.

لا شك بأن العواقب لا تقتصر على المدى القريب بل تنسحب على المدى البعيد أيضاً، إذ يعيق القصور على مستوى شبكات النقل بين أكبر مركزين اقتصاديين في إقليم كردستان العراق (أربيل والسليمانية)، التكامل الاقتصادي الهادف للمنطقة شبه المستقلة.[1] يظهِر ذلك خللًا صارخًا في سجل حكومة إقليم كردستان، إذ كيف يمكن تفسير إهمال الحكومة لهذه القضية الحيوية المتعلقة بالبنية التحتية؟ لماذا تعاني في استكمال مشروع طريق أربيل-السليمانية بينما قطعت مشاريع مماثلة في أماكن أخرى من إقليم كردستان شوطاً كبيراً؟ يستعرض هذا التقرير تأثير سياسة توزيع الإيرادات التي تتبعها حكومة إقليم كردستان على تطوير شبكة طرق فرعية في المناطق الخاضعة لكلّ من الحزب الديمقراطي الكردستاني (KDP) وحزب الاتحاد الوطني الكردستاني (PUK).

> في إطار المشاريع الاستراتيجية المدرجة في الحكومة التاسعة لإقليم كردستان، أولينا اهتماماً كبيراً بإنشاء الطرق وتعزيز البنية الاقتصادية، وقد نفّذنا العديد من هذه المشاريع في عموم كردستان، كما نسعى لمواصلة توسيعها.
>
> - رئيس وزراء حكومة إقليم كردستان، مسرور بارزاني

لقد استفادت شبكات الطرقات الأخرى في إقليم كردستان بالفعل من استثماراتٍ كبيرة. وخلال حفل وضع حجر الأساس لبناء طريق سبلك – خليفان في محافظة أربيل في سبتمبر ٢٠٢٢، أوضح رئيس وزراء حكومة إقليم كردستان مسرور بارزاني أن تحسين الطريق كفيلٌ بتعزيز التواصل والنمو الاقتصادي.[٢] وأضاف: في إطار المشاريع الاستراتيجية المدرجة في الحكومة التاسعة لإقليم كردستان، أولينا اهتماماً كبيراً بإنشاء الطرق وتعزيز البنية الاقتصادية، وقد نفّذنا العديد من هذه المشاريع في عموم كردستان، كما نسعى لمواصلة توسيعها".[٣] وتكثر الأمثلة على المشاريع الناجحة التي توازي بنطاقها وأهدافها طريق أربيل-السليمانية تقريبًا. وعلى سبيل المثال، افتتحت حكومة إقليم كردستان طريقًا مزدوجًا يربط أربيل بدهوك، ثالث أكبر مدينة في إقليم كردستان، في العام ٢٠٢١.[٤] ولاقى المشروع إشادة باعتباره من الإنجازات الرئيسية للحكومة الإقليمية، نظرًا لأنه يوفر درجة أكبر من الأمان للمسافرين ويحفّز حركة التجارة والسياحة. ومع ذلك، يقع الطريق السريع بالكامل في نطاق سيطرة الحزب الديمقراطي الكردستاني.

عرض الحجة الرئيسية

تلعب الخلافات حول تقاسم الميزانية والنفط بين حكومة إقليم كردستان والحكومة الاتحادية في بغداد، دورًا محوريًا في تحديد الوضع الاقتصادي للإقليم. ويميل المسؤولون في حكومة الإقليم لربط مشكلاتهم الاقتصادية بتعليق صادرات النفط عبر تركيا (منذ مارس ٢٠٢٣) وعدم الإنتظام في توفير الموارد من الميزانية الوطنية. وغالبًا ما يغيب عن النقاشات السياسية، أي تفسير صريح لعدم كفاءة حكومة كردستان في معالجة أساسيات التجارة والنمو الاقتصادي، بما في ذلك شبكات النقل. وذلك، علمًا بأن تحسين البنية التحتية للنقل حاسم لتعزيز النشاط الاقتصادي داخل الإقليم وتخفيف الضغوط اليومية الحياتية وتعزيز رفاهية المواطنين والتجار.

ويحلّل التقرير إشكالية شبكات النقل بين أربيل والسليمانية كنموذج للتحديات الأوسع أمام البنية التحتية الاقتصادية في إقليم كردستان. ويبيّن إخفاق شبكة الطرق القديمة والضيقة بين أكبر محافظتين في الإقليم، في دعم النقل التجاري بشكل فعال، بالإضافة للمخاطر التي تهدد سلامة المسافرين. وبغياب الخيارات البديلة، لا يمكن للشاحنات التي تنقل النفط والسلع التجارية الأخرى، بما في ذلك المواد الغذائية والبتروكيماويات ومواد البناء، إلا التنقل عبر الطرق غير الملائمة. وبالنتيجة، لا تقتصر السلبيات على تباطؤ حركة النقل بل تنسحب على نسبة الحوادث المرورية التي تزداد ومعها نسبة الوفيات الناتجة عنها.[٥]

ويدفعنا هذا الواقع لطرح السؤال: لماذا أهملت حكومة كردستان قضية تؤثر بهذه الدرجة على اقتصاد الإقليم وتعرض سلامة مواطنيه للخطر؟ الإجابة بسيطة: يستخدم الحزب الديمقراطي الكردستاني التمويل الحكومي المتاح لتطوير الطرقات الواقعة ضمن مناطق نفوذه (أربيل ودهوك). وبدوره، يعتمد حزب الاتحاد الوطني الكردستاني الاستراتيجية نفسها في مناطقه (السليمانية). أما المناطق غير المحسوبة بشكل حاسم على حزب سياسي معين، كالطريق التي تربط أربيل بالسليمانية، فُتترك خارج معادلة التمويل. والحال سيّان بالنسبة للوكالات الحكومية التي تقود من الناحية التقنية، مشاريع البناء على مستوى الإقليم.

رداءة الطرقات تشعل الاحتجاجات

وتنعكس رداءة الطريق بين أربيل والسليمانية سلبًا على المواطنين وعلى المؤسسات في جميع أنحاء إقليم كردستان. ومع ذلك، تركزت الاحتجاجات في كويه (كويسنجق)، التي تقع على بُعد ساعة واحدة شرقًا من مدينة أربيل في الطريق المؤدي إلى السليمانية.[٦] ويقوم السكان المستاؤون من الازدحام المروري ومن رداءة الطرق، بقطع الطريق الرئيسي الذي يمر عبر مدينتهم، بشكل دوري، بحواجز رملية لمنع المركبات الثقيلة من المرور. وروى أحد المحتجين من كويه في لقاء:

"قطعنا مع سكان كويه الطريق مرارًا احتجاجًا على حوادث السير التي سلبت أرواح العديد من سكان بلدتنا. الشاحنات والصهاريج تعبر هذه الطريق الضيقة والقديمة يوميًا وهذا يضاعف خطر الحوادث ونسب الوفيات. نطالب بتوجيه تلك الشاحنات إلى طريقة بديلة."[٧]

> **لماذا تهمل حكومة إقليم كردستان الطريق السريع بين أربيل وكوية؟ ألسنا جزءًا من هذا الإقليم؟ ألم نقدم تضحيات من أجل كردستان والقضية الكردية؟**
>
> - ناشط من كويه

وتتبع كوية، التي تضمّ أكثر من ٩٥ ألف نسمة،[٨] إداريًا لمحافظة أربيل التي يهيمن عليها الحزب الديمقراطي الكردستاني. ولكنها تقع في نطاق منطقة صغيرة خاضعة لنفوذ الاتحاد الوطني الكردستاني. وتسبّب هذا التداخل السياسي والإداري بتراجع الخدمات العامة في كوية وبانتشار شعور واسع بالإهمال والتهميش بين سكانها. وفاقمت خطورة التنقل من أربيل إلى كوية هذا الإنطباع وحفزت المطالبة بتحسين الخدمات. وفي هذا السياق، ندد أحد الناشطين من كويه بالوضع مستنكرًا: " لماذا تهمل حكومة إقليم كردستان الطريق السريع بين أربيل وكوية؟ ألسنا جزءًا من هذا الإقليم؟ ألم نقدم تضحيات من أجل كردستان والقضية الكردية؟"[٩]

وتبعد أربيل ساعة واحدة فقط بالسيارة عن كويه، وهي تعدّ المركز الرئيسي للتعليم والأعمال والخدمات الطبية والأنشطة الاجتماعية في المنطقة. وبالنسبة لسكان كويه، لا يمثّل الافتقار لطريق آمنة إلى أربيل، خطرًا على السلامة فحسب، بل يُشكل عائقًا كبيرًا أمام الفرص الاقتصادية. وفي هذا السياق، يقول أحد خريجي الهندسة من كويه في مقابلة أجريت معه، كيف حالت متاعب التنقل بينه وبين مستقبله المهني. وقال: "أتيحت لي فرص عمل كثيرة في أربيل لكني اضطررت لرفضها بسبب مخاطر التنقل عبر تلك الطريق القديمة والضيقة. أفضّل التخلي عن وظيفة براتب جيد على أن أخاطر بحياتي في حادث سير."[١٠]

وعلى الرغم من حدّة الاحتجاجات على غياب طريق سريعة آمنة وفعالة في كويه، لا تقتصر التأثيرات على تلك البلدة فحسب بل تتعداها لتشمل جميع أنحاء إقليم كردستان. ويعلّق أحد سائقي الشاحنات ممتعضًا: "طرقاتنا غير صالحة للاستخدام. عليكم بالعثور على حلّ. كل الطرقات المتوفرة غير صالحة: طريق هافت-كوند وطريق شقلاوة، وحتى الطريق الحالية بين كوية وأربيل، كلها ما عادت متاحة."[١١]

كما أفاد سائقو الشاحنات بأن الرحلات باتت أطول بمعدل ثلاث مرات بسبب رداءة الطرقات والاحتجاجات المتكررة والقيود التي تفرضها الحكومة على المركبات التجارية. وذكّر كل من سائقي الشاحنات والتجار بعواقب هذا الوضع حيث يتأخر تسليم البضائع وتتعرقل التجارة مع زيادة تكاليف النقل واستهلاك الوقود.[١٢] وهذا ما دفع بسائقي الشاحنات لتنظيم احتجاجات وإغلاق الطريق السريعة تعبيرًا عن غضبهم إزاء شبكة الطرقات المتهالكة.[١٣]

مشروع طريق أربيل-السليمانية.. إخفاق مستمرّ

تمثل شبكة الطرقات السريعة قيد الدراسة، جزءًا حيويًا من البنية التحتية في إقليم كردستان. وهي تلعب دورًا محوريًا في التجارة والأعمال من خلال ربط أربيل أي المركز الاقتصادي الرئيسي للإقليم، بالسليمانية، التي تعدّ مركزًا سكانيًا هامًا وممرًا أساسيًا للتجارة مع إيران. ويمكن تقسيم الطريق كما هي حاليًا إلى ثلاثة أقسام مترابطة:

١. القسم الأول: بدءًا من السليمانية ثم غربًا، يمتد هذا القسم على مسافة ٦٧ كيلومترًا بين السليمانية وبلدة دوكان. ويواجه المسافرون عبره تحديات قليلة نظرًا للمسار المزدوج وميزات الأمان الكافية.

٢. القسم الثاني: بعد دوكان، وفيه تضيق الطريق وتصبح أحادية الإتجاه. وتنفذ حاليًا أعمال توسعة لتحسين هذا القسم وتوفير مسار مزدوج، خصوصًا في مناطق نفوذ الاتحاد الوطني الكردستاني، من دوكان وصولًا إلى إدارة رابرين.

٣. بمجرد الوصول إلى محيط كويه، يمكن ملاحظة توقف الأشغال بشكل لافت حيث تضيق الطريق المعروفة باسم "طريق أربيل-كويه" وتصبح أحادية الإتجاه. ويعيق هذا الواقع حركة المرور ويزيد من مخاطر السلامة. وفي هذا القسم، تصبح الطريق ضمن منطقة نفوذ الحزب الديمقراطي الكردستاني.

وبين عامي ٢٠١١ و٢٠١٤، اقترحت حكومة إقليم كردستان تصميم طريق واسعة وملائمة للتنقل، بين أربيل وكوية. وكانت وزارة البناء والإسكان التابعة لحكومة الإقليم قد شرعت ضمن خطتها الرئيسية لعام ٢٠١٠، بمشروع تطوير جميع الطرق الرئيسية أحادية الاتجاه وتحويلها إلى طرق مزدوجة. ويغطي المشروع مسافة ٦١,٧ كيلومترًا، بتكلفة إجمالية تقدر بـ ٤٢٧,٨٩٧ مليار دينار عراقي. وبعد تأمين التمويل من ميزانية حكومة الإقليم، قسّمت الوزارة المشروع إلى خمسة أجزاء وطرحت عقود البناء على شركات محلية ومقاولين دوليين من رومانيا وتركيا وإيران.

ومع ذلك، توقف العمل في المشروع في العام ٢٠١٤، ولم يكتمل سوى جزء بسيط من الطريق. ومنذ ذلك الحين، تعرض المشروع للإهمال بالكامل. (أنظر الجدول ١ للتفاصيل حول الشركات المخصصة والأجزاء المكتملة والمبالغ المنفقة).[١٥]

بحلول الوقت الذي توقفت فيه الأشغال بشكل كامل، كانت حكومة إقليم كردستان قد أنفقت بالفعل أكثر من ٩٢ مليار دينار عراقي على المشروع. وقدّر المسؤولون في وزارة الإعمار والإسكان التكاليف الإضافية الضرورية لاستكمال المشروع بـ٣٦٠ مليار دينار عراقي.[١٦] ومع ذلك، لم تطرح أي خطط جادة لاستئناف العمل.

القسم الخاص بالطريق	الشركة المتعاقدة	المسافة (كم)	التكلفة (بالدينار العراقي)	الأموال المنفقة على هذا الجزء (بالمليار/بالدينار العراقي)	النسبة المنجزة
القسم الأول (الطريق السريع)	دلتا الرومانية (Romanian delta) (قبل تسليمها لاحقًا لمقاول تركي)	٢٠,٦	٩٤,٦٢٢,٧٩٥,٠٠٠	٤٨,٠٢٣,٢٢٩,٠٠٠	٥١٪
القسم الثاني (الطريق السريع)	شركة سينك Sink المحلية وشركة يوساش (yousash التركية)	١٦,٢٦	٦٩,٧٤٩,٣٢٨,٠٠٠	١٩,٦٠٥,٦٨٨,٠٠٠	٢٨٪
القسم الثالث (الطريق السريع)	شركة آباد رحان بار (abad rahan par) الإيرانية	١١,٥٨٦	٤٤,٧٦٢,٢٧٥,٠٠٠	٧,٥٩٨,٨١١,٠٠٠	١٦٪
القسم الرابع (الطريق السريع)	شركة آباد رحان بار (abad rahan par) الإيرانية	١٣,٢٥	٥٨,٨٧٥,٩٣٥,٠٠٠	٧,٥٧٠,٠١٥,٠٠٠	١٣٪
القسم الخامس (نفق جبل هيبت سلطان)	ستراتوس stratos الإيرانية	٤,٦ النفق	١٥٩,٨٨٦,٨٤٤,٣١٩	١٠,٠٧٢,٨٧١,١٧٠	٦,٣٪
المجموع		٦١,٦٩٦	٤٢٧,٨٩٧,١٧٧,٣١٩	٩٢,٣٣١,٦١٤,١٧٠	

الجدول ١: التقدم المحرز على طريق إربيل-كويه[١٧]

وزعم مسؤولو حكومة كردستان أن المشاكل الاقتصادية التي يعاني منها الإقليم هي التي حالت دون قدرتهم على استكمال المشروع. وربطوا هذه المشاكل بتداعيات حرب داعش والخلافات بين أربيل وبغداد حول الميزانية، وتعليق صادرات النفط. وصرّح وزير الإعمار والإسكان في حكومة إقليم كردستان دانا عبد الكريم حمه صالح في إحدى المقابلات: "ننظر إلى طريق أربيل-كويه السريع باعتباره مشروعًا استراتيجيًا ومكونًا أساسيًا لشبكة الطرقات التي تربط أربيل بالسليمانية. وشكلت هذه الطريق منذ العام ٢٠١٩، إحدى أهم أولويات وزارتنا. وقد طلبنا مرارًا من مجلس وزراء حكومة إقليم كردستان تخصيص الأموال لإكمالها. ولكن المجلس أخفق بالاستجابة بشكل إيجابي، مشيرًا إلى نقص الأموال بسبب الأزمة المالية المستمرة".[١٨]

ومع ذلك، يبيّن التحليل المتعمق للأسباب أن تبرير عدم إستكمال المشروع بالأزمة المالية، لا يعدّ عذرًا قويًا أو مقبولًا. وشهد العقد الماضي بالفعل إنجاز مشاريع مماثلة بالكامل، بينما يستكمل بعضها حاليًا في أماكن أخرى من الإقليم. كما تفيد التقارير بأن مجلس وزراء حكومة إقليم كردستان الحالي نفذ منذ العام ٢٠١٩، ٦٢٤ مشروع بناء للطرقات في جميع أنحاء الإقليم، بتكلفة نحو ٣ تريليون دينار عراقي.[١٩] وفي هذا الصدد، علّق أحد النشطاء من كويه بالقول: "نحن نعلم أن الحكومة تخصص أموالاً لإنشاء الطرقات والطرق السريعة في أجزاء أخرى من الإقليم. ونطالب بوضع حد لهذا التمييز وتخصيص الأموال أيضًا لإستكمال طريق أربيل-كويه السريع".[٢٠] (انظر الجدول ٢ الخاص بتوزيع مشاريع الطرقات - المكتملة وقيد الإنشاء - في جميع أنحاء إقليم كردستان في عهد مجلس الوزراء الحالي).

وتثير حجة "الأزمة المالية" التي تستخدم باستمرار كذريعة لعدم تنفيذ المشاريع جدلًا كبيرًا، خصوصًا في ما يتعلق بالفترة الممتدة ما بين عامي ٢٠١٩ و٢٠٢٣. وفي تلك الفترة، يمكن القول إن حكومة إقليم كردستان الحالية، التي تشكلت عام ٢٠١٩، عاشت فترة من الاستقرار المالي النسبي. وكانت قادرة على الوصول للبترودولار ومصادر التمويل الأخرى، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر، عائدات صادرات النفط المستقلة (التي توقفت في مارس ٢٠٢٣)، عدا عن حصتها الكبيرة في الميزانية الفيدرالية والإيرادات المحلية من الضرائب وعائدات الجمارك على المعابر الحدودية الدولية مع إيران وتركيا.

من الناحية الإجرائية البحتة، لا شك بأن الخطوات الضرورية للمضي قدمًا معروفة وواضحة. ويعتمد استكمال المشروع وتخصيص وإنفاق المبلغ المتبقي (البالغ ٣٦٠ مليار دينار عراقي لإكمال طريق أربيل-كويه)، بشكل كبير على الإرادة السياسية والتوجهات داخل مجلس وزراء حكومة إقليم كردستان، الذي يهيمن عليه الحزب الديمقراطي الكردستاني والاتحاد الوطني الكردستاني. ويلعب رئيس الوزراء مسرور بارزاني، وهو عضو بارز في الحزب الديمقراطي الكردستاني، ونائب رئيس الوزراء قوباد طالباني، من الاتحاد الوطني الكردستاني على وجه التحديد، دورًا رئيسيًا في عملية صناعة القرار.[٢٢] فما هي الأسباب التي تحول دون إجماع حزب الاتحاد الوطني الكردستاني والحزب الديمقراطي الكردستاني حول هذا المشروع؟ في ما يلي، سنعالج تفسيرين محتملين: (١) الحسابات الأمنية والاستراتيجية للاتحاد الوطني الكردستاني والحزب الديمقراطي الكردستاني و(٢) العيوب في طريقة تقاسم الإيرادات بين الحزبين.

المحافظات والإدارات المستقلة	عدد المشاريع المنجزة	التكلفة بالمليارات (دينار عراقي)	عدد المشاريع طور التنفيذ	التكلفة بالمليارات (دينار عراقي)
محافظة أربيل	١٦٠	٤٧٣	٤٩	٦١٥
محافظة دهوك	٤٧	٣٨٦	٢٩	٢٠٥
محافظة السليمانية	١٣٧	٢٠٢	٥٥	٤٢٠
محافظة حلبجة	١٣	١,٧٦١	١٢	١٣٠
إدارة سوران	١٩	٢	١٣	١٠
إدارة رابرين	١٦	٣٠	٢٢	٣٠
إدارة زاخو	٤	٦٦	..	..
إدارة كرميان	٢٦	١٣	١٨	٢٠٧

الجدول ٢: مشاريع الطرقات المكتملة وطور التنفيذ في إقليم كردستان العراق (٢٠١٩-٢٠٢٤)[٢١]

الحسابات الاستراتيجيّة

تعزو وجهة النظر السائدة في كل من أربيل والسليمانية تدهور البنية التحتية بين المحافظتين إلى الاعتبارات الأمنية بشكل كبير. وأشار المواطنون وسائقو الشاحنات في مقابلات، إلى الحساسية الاستراتيجية للمنطقة كسبب رئيسي لإحجام حكومة إقليم كردستان عن تخصيص الأموال لإكمال طريق أربيل-كويه. وهذا الأمر منطقي من منظور تاريخي. فبحلول نهاية الحرب الأهلية الدموية بين حزبي الإتحاد الوطني الكردستاني والحزب الديمقراطي الكردستاني في التسعينيات، برزت المنطقة الواقعة غرب كويه كمنطقة عازلة تفصل بحكم الأمر الواقع بين مناطق السيطرة العسكرية للحزبين. ومن المرجح أن الانقسامات المتزايدة بين الإتحاد الوطني الكردستاني والحزب الديمقراطي الكردستاني في أعقاب فشل استفتاء الاستقلال لحكومة إقليم كردستان في عام ٢٠١٧ عززت المخاوف الأمنية وانعدام الثقة بين الحزبين.[٢٣] وبالنظر إلى هذه التوترات المتزايدة، ليس من المستبعد أن نستنتج أن قادة الحزبين يسعون للحفاظ على الحواجز المادية، كالطرق الضيقة والقديمة، للفصل بين مناطق نفوذهم. ووفقًا لهذا التفسير، اختارت قيادتا الحزبين التضحية بالفوائد الاقتصادية للطريق السريع من أجل تجنب منح الجانب الآخر ميزة عسكرية.

> “نحن نعتبر طريق أربيل-كويه مشروعًا استراتيجيًا ومكوّنًا حيويًا في شبكة الطرق التي تربط أربيل بالسليمانية. ومنذ عام ٢٠١٩، كان هذا المشروع من أولويات وزارتنا، وقد طلبنا مرارًا وتكرارًا من مجلس وزراء حكومة إقليم كردستان تخصيص الأموال لاستكماله. ومع ذلك، لم يستجب المجلس بشكل إيجابي، مشيرًا إلى نقص في الموارد المالية بسبب الأزمة المالية المستمرة.

- وزير الإعمار والإسكان في حكومة إقليم كردستان دانا عبد الكريم

وبالنظر للتاريخ العسكري المعقد والانقسام الأمني المستمر، لا يمكن تجاهل البُعد الاستراتيجي-العسكري، ولكن في الوقت عينه لا يجب المبالغة بتضخيمه. وفي هذا الإطار، استبعد رئيس بلدية كويه، الذي ينتمي للاتحاد الوطني الكردستاني، هذا التفسير قائلاً إن "الاتحاد الوطني الكردستاني والحزب الديمقراطي الكردستاني ليسا في حالة حرب أهلية، بل يخوضان منافسة اقتصادية، حيث يستخدم كل حزب الإيرادات في مناطق نفوذه لتطوير تلك المناطق."[٢٤]

والواقع أن التفسير الأكثر ترجيحا للتأخير في استكمال الطريق السريع يتعلق بكيفية توزيع الإيرادات على أساس الإنتماءات الحزبية.

الطريق السريع بين اربيل وكوييا.

آلية غير فعالة لتوزيع الإيرادات

تعدّ وزارة الإعمار والإسكان في حكومة إقليم كردستان الجهة الحكومية المسؤولة تقنيًا عن بناء طريق أربيل-كويه. وعلى الرغم من قدرة الوزارة على إتمام مشاريع الطرقات المعقدة، إلا أنها لا تتحكم بتمويل هذه المشاريع. وتخضع مالية الحكومة ببساطة لسيطرة كل من حزبي الاتحاد الوطني الكردستاني والحزب الديمقراطي الكردستاني.

وتخصّص إيرادات الإقليم، عملًا باتفاق بين الحزبين يعود لعام ٢٠١٩، على النحو التالي: ٥٧٪ للمناطق التي يسيطر عليها الحزب الديمقراطي الكردستاني في أربيل ودهوك و ٤٣٪ لمناطق سيطرة الاتحاد الوطني الكردستاني في السليمانية.[٢٦] ويشجع هذا التوزيع على استثمار الأموال لأغراض سياسية، حيث يمكن للأحزاب تخصيص الموارد لمشاريع في مناطق نفوذها لتعزيز سلطتها السياسية والمحلية. أما كويه فيكتنف وضعها الغموض والضبابية، نظرًا لأنها خاضعة إداريًا لإدارة أربيل وسياسيًا للإتحاد الوطني الكردستاني. وهذا ما وضعها خارج نطاق اهتمامات الحزبين والأموال المخصصة لمشاريعهما.

ويستخدم الحزب الديمقراطي الكردستاني، حسب ما أوضح مستشار في وزارة الإعمار والإسكان في إحدى المقابلات، "إيراداته لإنشاء الطرقات والطرق السريعة في أربيل ودهوك، بينما يركز الاتحاد الوطني الكردستاني على مشاريع مماثلة في السليمانية."[٢٧] وبالتالي، تفتقر الوزارة للقدرة المالية لتنفيذ مشاريع كبيرة تعتبر ضرورية للمصالح الاقتصادية العامة للمنطقة، مثل طريق أربيل-كويه. وأضاف المستشار: "الميزانية التي خصصها الحزبان لوزارة الإعمار والإسكان والتي يمكن لهذه الأخيرة الوصول إليها دون الحاجة لموافقة مجلس الوزراء، متواضعة للغاية ولا تغطي إلا المشاريع الصغيرة وتكاليف صيانة الطرقات."[٢٨]

ويعقد نقص الشفافية المالية في إقليم كردستان تمويل المشاريع التي لا تعود بالفائدة السياسية المباشرة على الأحزاب في السلطة. وأوضح الوزير دانا عبد الكريم في مقابلة أن "وزارة المالية في حكومة الإقليم لا تملك اطلاعاً شاملاً على الإيرادات ما خلا بعض المصادر الرسمية لها". وأضاف أن الشؤون المالية "مقسّمة بين كيانات مرتبطة بالحزبين الرئيسيين. وليس هناك من قانون موحد للميزانية كما يشوب الغموض توزيع الأموال. وهذا ما يفضي إلى تخصيص الأموال لبعض المشاريع مقابل إهمال مشاريع أخرى مثل طريق أربيل-كويه."[٢٩]

ويبقى مشروع طريق أربيل-كويه ضحية لترتيبات مالية تخدم المصالح الحزبية، ويزداد الوضع تعقيدًا بفعل التنافس السياسي بين حزبي الإتحاد الوطني الكردستاني والحزب الديمقراطي الكردستاني.[٣٠] وبغياب المبررات الواضحة لرفض تمويل استكمال الطريق السريع، يصرف قادة الإتحاد الوطني الكردستاني والحزب الديمقراطي الكردستاني الانتباه عن فشل المشروع وينخرطون في تبادل الاتهامات. وزعم أحد أعضاء المكتب السياسي للإتحاد الوطني الكردستاني في مقابلة أن "المسؤولين المرتبطين بالحزب الديمقراطي الكردستاني في الحكومة يحجبون التمويل عن السليمانية لإضعاف حزبنا".[٣١] وردّ أحد قادة الحزب الديمقراطي الكردستاني بالقول إن "الاتحاد الوطني الكردستاني يريد سحب الإيرادات من أربيل ودهوك لصالحه، بينما يحتكر الأموال في السليمانية. وهذا ما لا نقبل به".[٣٢] وفي خضم المعركة الخطابية، يتجاهل الطرفان واقع استحالة إتمام بعض مشاريع البنية التحتية الحيوية في الإقليم إلا بالتعاون المشترك.

وفي الوقت نفسه، تساور المواطنين المتضررين من هذا الفشل المستمر الشكوك إزاء الإتهامات المتبادلة من الطرفين. وعلق أحد الناشطين من كويه بالقول: "إذا كان الطرفان قادرين على التعاون لبيع النفط عبر شاحنات الصهاريج، فما الذي يمنعهما من التعاون واستثمار عائدات النفط في إستكمال الطريق السريع بين أربيل وكويه؟"[٣٣]

ومنذ تعليق صادرات النفط عبر خط أنابيب حكومة إقليم كردستان وتركيا، باتت الحكومة تصدّر النفط إلى تركيا وإيران عن طريق الصهاريج. ويقال إن جزءًا كبيرًا من هذا النفط يصدّر عن طريق إيران، حيث تعبر الصهاريج الطرق القديمة والضيقة بين أربيل والسليمانية.[٣٤] ونظرًا لأن السلطات الإقليمية لم توفر معلومات واضحة حول إيرادات النفط، اتهم النشطاء وشخصيات المعارضة الإتحاد الوطني الكردستاني والحزب الديمقراطي الكردستاني باختلاس الأموال.[٣٥]

التداعيات السياسية

يشكل إنشاء شبكات الطرق المنفصلة بناء على مصلحة الحزبين السياسية -مع تهميش المناطق الواقعة بينها- خطرًا على التنمية المستدامة والإستقرار العام في إقليم كردستان. ومن ناحية أخرى، يبذل قادة الحزبين السياسيين قصارى جهودهم لدحض الاتهامات حول عودة الحكومة إلى فترة تقسيم المناطق الإدارية، ويرفضون الإدعاءات حول انهيار التماسك الداخلي وصولا إلى نقطة اللا عودة. ويصرّ المسؤولون على أن شحّ الأموال أو ما يسمونه بـ"الأزمة المالية" هي السبب وراء تأخير ربط أربيل بالسليمانية. لكن هذا التبرير يتناقض مع الواقع، إذ أن بناء الطرق في العديد من المناطق التي تخدم المصالح الاقتصادية والسياسية للحزبين بشكل أساسي، لم يتوقف.

ويعتبر الطريق السريع الذي يربط أربيل بالسليمانية مشروعًا حيويًا للبنية التحتية. أما التأخر في إحراز أي تقدم، لا سيما في الجزء الممتد بين أربيل وكويه، فلا يؤثر على نمو اقتصاد الإقليم بشكل سلبي فحسب، بل يعرض سلامة المواطنين للخطر. وهذا ما يستدعي تعاون حزبي الاتحاد الوطني الكردستاني والحزب الديمقراطي الكردستاني والعمل معًا لتجاوز العوائق السياسية والمالية التي تعرقل تنفيذ المشروع. وختامًا، ينبغي على قادة الحزبين إعادة النظر في نظام توزيع الإيرادات الحالي بنسبة ٥٧-٤٣٪، خصوصًا وأنه شجع ظهور مناطق اقتصادية منفصلة مع شبكات طرق غير مترابطة. كما يجب تخصيص الأموال العامة لدعم مشاريع البنية التحتية التي تخدم المصالح الاقتصادية الأكبر للإقليم وشعبه، بدلاً من توجيهها نحو مشاريع سياسية ضيقة، تحت طائلة تعميق الإنقسامات السياسية في الإقليم وخلق شرخ بين الدولة والمجتمع.

١. روجرز، وينثروب. (٢٠٢٣). "الطريق الذي يجسد الإخفاق السياسي في إقليم كردستان" (The Road That Embodies the Kurdistan Region's Dysfunctional Politics)، نيوزلاين، ١٠ أكتوبر. متوفر على الرابط التالي:
https://newlinesmag.com/reportage/the-road-that-embodies-iraqi-kurdistans-dysfunctional-politics/

٢. تحت شعار النقل بهدف اقتصاد متنامٍ، التزمت الحكومة الثامنة لحكومة إقليم كردستان (٢٠١٤-٢٠١٨) بتحويل جميع الطرق أحادية الإتجاه في الإقليم إلى طرق ذات مسارين. انظر: ص. ٤ من أولويات سياسة وزارة الإعمار والإسكان في حكومة إقليم كردستان، ٢٠١٤.
متوفر على الرابط التالي:
https://govkrd.b-cdn.net/Ministries/Ministry of Housing and Reconstruction/English/About Ministry of Housing and Construction.pdf

٣. موقع "يوتيوب" (YouTube) -٢٠٢٢). "خطاب مسرور بارزاني خلال حفل وضع حجر الأساس لطريق سبيلك-خليفان". ١٥ سبتمبر. متوفر على الرابط التالي:
https://youtu.be/JCGguLX-CQ.T&t?si=AYdbcpOIZ_ZI٦r٠٢٤٩

٤. بيان صحفي صادر عن حكومة إقليم كردستان. (٢٠٢٠). "رئيس الوزراء مسرور بارزاني يقوم بجولة في مشروع طريق أربيل-دهوك الاستراتيجي". ٢١ أغسطس. متوفر على الرابط التالي:
https://gov.krd/english/government/the-prime-minister/activities/posts/prime-minister-masrour-barzani-tours-strategic-erbil-duhok-highway-project/٢٠٢٠/august/

٥. محمد ح. وجاف د. وشروك س. (٢٠١٩). التحديات التي تعيق تحسين السلامة المرورية في إقليم كردستان العراق. بحوث متعددة التخصصات في مجال النقل (Transportation Research Interdisciplinary Perspectives)، ٢، ١٠٠٢٩.

٦. ٩٦٤ Media. (٢٠٢٤). " زيادة الاحتجاجات حول الصهاريج: قطع الطريق في كوية سنجق بعد حادث مميت". ٨ مايو. متوفر على الرابط التالي: https://en.rudaw.net/media/٩٦٤/١٩١٦٠/

٧. مقابلة في كوية، يوليو ٢٠٢٤.

٨. مصدر الجدول: الموقع الرسمي لمحافظة أربيل. متوفر على:
https://www.hawlergov.org/app/ku/content/ ٪E٢٪٨٠٪٨C٪E٢قفق قفقق٪٨٠٪٨C

٩. مقابلة مع ناشط من كوية، يوليو ٢٠٢٤.

١٠ مقابلة في كوية، يوليو ٢٠٢٤.

١١. يوتيوب. (٢٠٢٤). "أربيل-كوية: طريق الموت" (Erbil-Koya road is called highway of death)، ٤ مايو. متوفر على الرابط التالي:
https://youtu.be/DTksuvpArnI?si=SKniBQHXpgPuA٢qI&t=

١٢. مقابلات هاتفية مع ٥ من سائقي شاحنات والتجار من أربيل والسليمانية، يوليو ٢٠٢٤.

١٣. شفق نيوز. (٢٠٢٤). "سائقو الشاحنات يقطعون طريقًا رئيسيًا في السليمانية احتجاجًا". ١٥ مايو. متوفر على الرابط التالي:
https://shafaq.com/en/Kurdistan/Truck-drivers-block-an-al-Sulaymaniyah-main-road-in-Protest

١٤. مقابلة مع وزير سابق في حكومة إقليم كردستان لشؤون الإسكان (٢٠١٠-٢٠١٤). السليمانية، تموز ٢٠٢٤.

١٥. المرجع نفسه.

١٦. مقابلات في وزارة الصحة، أربيل، يوليو ٢٠٢٤

١٧. المصدر: مكتب رئيس بلدية كوية

١٨. المرجع نفسه.

١٩. موقع K٢٤. (٢٠٢٤). "الحكومة التاسعة تعطي الأولوية لتطوير الطرق في إقليم كردستان". ٢٤ مايو. متوفر على الرابط التالي:
https://www.kurdistan٢٤.net/en/story/٣٥٠٧١-٩th-Cabinet-prioritizes-road-development-in-Kurdistan-Region

٢٠. مقابلة في كوية، يوليو ٢٠٢٤.

٢١. https://www.kurdistan٢٤.net/en/story/٣٥٠٧١-٩th-Cabinet-prioritizes-road-development-in-Kurdistan-Region

٢٢. المصدر نفسه.

٢٣. مجموعة الأزمات الدولية. (٢٠٢٢). بعد إحباط محاولة استقلال إقليم كردستان. مجموعة الأزمات الدولية. متوفر على الرابط التالي:
https://www. crisisgroup.org/sites/default/files/١٩٩-after-iraqi-kurdistan.pdf

٢٤. مقابلة في كوية، يوليو/تموز ٢٠٢٤.

٢٥. سبيعي. (٢٠١٨). "الاتفاق على توزيع الإيرادات والمناصب جار". ٩ يوليو/تموز. متوفر على:
https://www.sbeiy.com/Details.aspx?jimare=٧٧٠٨

٢٦. صرح أحد قادة الحزب الديمقراطي الكردستاني بأن الترتيبات المالية تعتمد بناء على اتفاق على أعلى مستوى بين الحزبين وضمن الصفقة السياسية لتشكيل الحكومة في عام ٢٠١٩. مقابلة في السليمانية، يوليو/تموز ٢٠٢٤.

٢٧. مقابلة في وزارة الإسكان والإعمار. أربيل، يوليو/تموز ٢٠٢٤.

٢٨. المصدر نفسه.

٢٩. مقابلة في وزارة الإعمار والإسكان. أربيل، يوليو/تموز ٢٠٢٤.

٣٠. سليم، زمكان علي. (٢٠٢٤). "الانقسامات القاتلة بين الاتحاد الوطني الكردستاني والحزب الديمقراطي الكردستاني تضعف الحكم الذاتي الكردي في العراق". مدونة مركز الشرق الأوسط (Middle East Centre Blog) ٢٩ مارس. متوفر على الرابط التالي:
https://blogs.lse.ac.uk/mec/٢٠٢٤/٠٣/٢٩/lethal-puk-kdp-divisions-facilitate-the-demise-of-kurdish-autonomy-in-iraq/

٣١. مقابلة في أربيل، يوليو/تموز ٢٠٢٤.

٣٢. مقابلة في السليمانية، يوليو/تموز ٢٠٢٤.

٣٣. مقابلة في كوية، يوليو/تموز ٢٠٢٤.

٣٤. أزهري، تيمور. (٢٠٢٤). "ازدهار تهريب النفط الكردي إلى إيران". رويترز، ١١ يوليو/تموز. متوفر على الرابط التالي:
https://www.reuters.com/world/middle-east/kurdish-oil-smuggling-iran-flourishes-٢٠٢٤-٠٧-١١/

٣٥. NRT (٢٠٢٤) "، الاتحاد الوطني الكردستاني والحزب الديمقراطي الكردستاني يهربان ٢٠٠٠ شاحنة صهريج نفط يوميًا". ٢٤ يونيو/حزيران. متوفر عبر الرابط التالي:
https://www.nrttv.com/detail/٣٨٠٣٣،

٣٦. زووم نيوز. (٢٠٢٤). "نائب يزعم أن صادرات صهاريج النفط في إقليم كردستان تحجب الإيرادات عن وزارة مالية حكومة إقليم كردستان". ٢٢ يونيو/حزيران. متوفر عبر الرابط التالي:
https://zoomnews.info/en/٤١٧٨٩

الزراعة في جنوب العراق

الزراعة المعتمدة على نهر دجلة جنوبي العراق: مقابلة مع د. حسين مشبك

د. حسين مشبك باحث غير مقيم في معهد الدراسات الإقليمية والدولية (آيرس)، وتتمحور بحوثه حول التحديات التي يواجهها القطاع الزراعي في محافظة ذي قار.

آيرس: ما الذي دفعك للتركيز على البحوث في المجال الزراعي؟

حسين مشبك: أدين بذلك لجذوري التي تربطني بمدينة الناصرية في محافظة ذي قار. فقد ولدت في منطقة الدوّاية الريفية على بعد حوالي ٧٠ كيلومتراً من مركز المدينة. عُرِفت هذه المنطقة في فترة من الفترات بكونها ثاني أكبر منتج للطماطم في العراق. ومع كون والدي مستثمراً زراعياً، فقد شعرت دائماً بأنني معنيٌ بهذا المجال.

آيرس: ما هي المحاصيل الرئيسية التي تنتجها محافظة ذي قار؟ وهل تعزّز حركة السوق بما يكفي لدعم القطاع الزراعي؟

حسين مشبك: يتميز إنتاج ذي قار بالمحاصيل الاستراتيجية كالقمح والشعير والأرز، وهذه المحاصيل أساسية للأمن الغذائي. تضمن الحكومة لهذه المحاصيل حصتها من المياه والأراضي بما يتماشى مع السياسات الفيدرالية. نزرع أيضاً الخضروات كالخيار والطماطم والباذنجان، خصوصاً في مدينة الغرّاف، التي تمثل السلة الغذائية لمحافظة ذي قار. وتسهم المحافظة في سوق إنتاج المحاصيل الصيفية والشتوية، بفضل أكثر من ألف دفيئة.

آيرس: تعني بأن الحكومة تتولى دعم المحاصيل الاستراتيجية، في حين تتكفل السوق الخاصة بالخضروات؟

حسين مشبك: نعم، هذا صحيح.

آيرس: كيف تؤثر السياسات الزراعية الحكومية على هذه المحاصيل الاستراتيجية؟

حسين مشبك: ينصب تركيز الحكومة الفيدرالية على الأمن الغذائي خصوصاً فيما يتعلق بالمحاصيل الاستراتيجية. وقد نُفّذت في هذا السياق استراتيجيات مثل "المبادرة الزراعية" بين عامي ٢٠٠٩ و٢٠١٤. شملت المبادرة مجالات أخرى كالثروة الحيوانية، حيث تلقّت ذي قار دعماً كبيراً لهذا القطاع. أضف إلى ذلك الاهتمام المتزايد بأنظمة الري الحديثة والتقنيات الزراعية. ومع ذلك، اصطدمت هذه السياسات ببعض العراقيل، حيث لم تحظَ بالتّرويج إلا بشكلٍ محدود. دُفِع المزارعون لتقديم أوراقهم للحصول على قروض، لكن دون متابعةٍ حقيقية. وبالنتيجة، لم تحقَّق النتائج المرجوة، مع افتقار العديد من هذه الاستراتيجيات للاستدامة.

آيرس: كيف ينعكس عدم الاستقرار السياسي على القطاع الزراعي في المحافظة؟

حسين مشبك: يواجه مجال الزراعة في محافظة ذي قار عدة تحديات. لا شكّ بأن القضايا البيئية كشحّة المياه تعقّد الأمور لكن عدم الاستقرار السياسي يشكل عاملاً رئيسياً. وتزداد الأمور تعقيداً بفعل التغيّر المستمر في القيادة والصراعات على الموارد، وتحديداً المياه. لقد وثّقنا في الأعوام الثلاثة الماضية، أكثر من ألف نزاع، معظمها مرتبطٌ بنقص المياه. يشعر المزارعون بالإحباط، بسبب عدم تخصيص السلطات المحلية لأيّ موازنات لتنفيذ مشاريع زراعية استراتيجية. إنهّم يعتمدون على الحكومة الاتحادية في تنفيذ تلك المبادرات، رغم بطء تقدّمها.

يرس: سمعنا أن معظم مشاريع "الزراعة المستدامة" و"الري الحديث" واجهت صعوبة في العراق. فهل ينطبق ذلك على ذي قار؟

حسين مشبك: نعم. وقد عملنا في هذا السياق بين عامي ٢٠٢٠-٢٠٢١، على مشروعٍ موّله برنامج الأغذية العالمي للأمم المتحدة (WFP) ونفّذته منظمة سويدو (SWEDO) الدولية. تمحور المشروع حول تعزيز سبل العيش المستدامة للمجتمعات الريفية من خلال توفير الأدوات والمواد مثل البذور وأنظمة الري بالتنقيط والدفيئات الزراعية. ولكن مع الأسف، لم تلتزم إلّا نسبةٌ قليلة من المزارعين بالمشروع على المدى الطويل. باع بعضهم المعدات، في حين لم يأخذ البعض الآخر الفرصة على محمل الجد منذ البداية. لم يكمل المشروع حتى النهاية والوصول إلى مرحلة إنتاج الخضروات والفواكه إلّا ٥٪ من أصل أكثر من ٥٠٠ مستفيد.. ٥٪ فقط لا غير.

آيرس: هل يعني ذلك أن معظمهم عاد إلى طرق الري التقليدية (السيح)؟

حسين مشبك: نعم.. لم ينظر هؤلاء للزراعة المستدامة كخيارٍ اقتصادي قابل للتطبيق، خصوصاً وأنّ العديد منهم يعتمدون على مصادر أخرى للدخل.

آيرس : لنتعمّق أكثر في التفاصيل حول دور الحكومة.. منذ أكثر من ١٠ سنوات، نقلتِ الحكومة العراقية صلاحيات وزارة الزراعة إلى الحكومة المحلية. فكيف أثّر ذلك على تنظيم القطاع الزراعي وتنفيذ السياسات فيه؟

حسين مشبك: لقد لعبت وزارة الزراعة دوراً حيوياً في تنظيم وتنفيذ المشاريع حتى عام ٢٠١٠-٢٠١١. بعد ذلك، نقِلت الصلاحيات إلى الحكومات المحلية. ومنذ ذلك الحين، اقتصر دور الوزارة على تقديم الإرشادات. أثّر نقل الصلاحيات إلى السلطات المحلية سلباً لأن المجالس المحلية انشغلت بالقضايا السياسية ولم تمنح الأولوية للزراعة أو للموارد المائية. وبالنتيجة، لم تنفَّذ مشاريع زراعية كبيرة على المستوى المحلي.

آيرس: كيف يمكن للحكومة المضيّ قدماً في اتجاهٍ أكثر إيجابية؟

حسين مشبك: يتوجب على الحكومة تبني نهجٍ تشاركي قبل وضع أي سياسات جديدة، وإشراك السلطات المحلية والمزارعين وسواهم من المعنيين في نقاشاتٍ جادة حول التحديات التي يواجهها القطاع الزراعي. نحتاج أيضاً لإشراك الخبراء البيئيين والزراعيين في تقييم السياسات والتركيز على الدور الحيوي للباحثين في المجال.

آيرس: هل يعمل باحثون آخرون على قضايا مشابهة في الجامعات أو ضمن الحكومة؟

حسين مشبك: نعم، وقد عملت بنفسي ضمن مشروع يركّز على إدارة المياه في القطاع الزراعي في البصرة وذي قار. كما تحاول كليات الزراعة في الجامعات المحلية تحسين مناهجها لإشراك المزيد من الطلاب في البحوث. بالتالي، يمكن القول إن هناك شبكة متزايدة من الباحثين المهتمين بهذا المجال.

آيرس: سؤال أخير حول الهجرة.. هناك الكثير من المزارعين في ذي قار غادروا أراضيهم. ما الذي يحدث؟

حسين مشبك: نشهد في المحافظة ظاهرةً تعرف بـ "الهجرة المناخية"، حيث يُضطر المزارعون للهجرة إلى محافظات أخرى مثل كربلاء والنجف بسبب فقدان مصدر رزقهم نتيجة نقص المياه وتدهور البيئة. وأدى ذلك لهجرة أكثر من ٩٢٠٠عائلة منذ عام ٢٠٢٠. ويخلق هذا الوضع تحدياتٍ جديدة، إذ لا يمتلك المهاجرون المهارات المناسبة للعمل في قطاعات أخرى، وهناك بعض المحافظات تمنع أطفالهم من الحصول على التعليم، وهذا يشكّل انتهاكاً لحقوقهم.

آيرس: أين تكمن أهمية بحثكم في سياق الأمن الغذائي وقطاع الزراعة في العراق بشكل عام؟

حسين مشبك: تقع مسؤولية الأمن الغذائي بشكل رئيسي على عاتق الحكومة الاتحادية. وعلى الرغم من تطور الصناعات النفطية، لا يزال القطاع الزراعي العمود الفقري للاقتصاد في ذي قار. ويعدّ تنفيذ الاستراتيجيات المناسبة للموارد الأساسية مثل المحاصيل الاستراتيجية أمرًا أساسيًا للاستقرار السياسي والاقتصادي. ومن الضروري العمل على زيادة الوعي حول الثغرات في السياسات الحالية، لكي نتمكن من العمل مع المسؤولين والخبراء لايجاد حلول فعالة تخدم الناس في ذي قار والعراق ككل.

ما بعد الموسم الممطر:
السياسة البيئية في العراق وآثارها الاقتصادية

كرم فارس روبيل

ابتداءً من أشهر الربيع من عام ٢٠٢٤، سيطرت صور السدود الممتلئة بالمياه و الأنهار الفائضة على القنوات التلفزيونية ووسائل التواصل الاجتماعي العراقية، و ذلك نتيجة للأمطار الوفيرة في هذا العام. على الرغم من الحاجة الشديدة التي يغطيها موسم الأمطار غير المعتاد هذا، فإن الخبراء يشككون في الاستدامة طويلة الأجل لهذا الوضع. إن مواسم الجفاف المتتالية على مدار السنوات الأربعة الماضية قد دفعت العراقيين إلى التشكيك في استراتيجيات الحكومة في التعامل مع أزمة نقص المياه المطولة. فقد أدى الضرر الناجم عن مواسم الجفاف المتتالية هذه إلى خفض الإنتاج الزراعي وحرم العديد من العراقيين من حقوقهم الأساسية في المياه.

وكانت لهذه التأثيرات آثار كارثية خاصة على المجتمعات الهشة أمام التغيرات المناخية، مما أدى إلى تدهور سبل العيش والنزوح و تزايد الشكاوى المتعلقة بالخدمات. بالإضافة إلى هذه التأثيرات، إن نقص المياه وسوء الإدارة تركت آثاراً مزمنة على النظم البيئية الغنية في العراق. حيث يتم فقدان حوالي ٢٥٠ كيلومترًا مربعًا من الأراضي الصالحة للزراعة سنويًا، مع اختفاء ٦٠٪ من أشجار النخيل التي تعتبر رمزاً من رموز العراق خلال السنوات العشرين الماضية. علاوة على ذلك، فإن العديد من البحيرات الطبيعية قد جفت بالكامل، وتقلصت مساحات الأهوار بشكل كبير، حتى أصبحت أعداد أنواع معينة من الحيوانات مثل جواميس الأهوار والطيور المهاجرة في انحدار سريع.

لكن كيف يفهم المسؤولون العراقيون هذه التحديات والمسارات التي يمكن أن يسلكوها للمضي قدماً؟ أجرى فريقنا البحثي في معهد الدراسات الاقليمية و الدولية(آيرس) على مدى العامين الماضيين، مقابلات مع مسؤولين حكوميين في الوزارات المعنية لفهم مواقفهم، فضلاً عن حضور المؤتمرات والاجتماعات ذات الصلة بين صناع السياسات العراقيين. سأركز هنا على المحادثات التي أجريتها في مؤتمر بغداد الدولي الرابع للمياه في وقت سابق من هذا العام، حيث كانت هذه المحادثات مثالاً جيداً لشكل الحوار بين الجهات الحكومية المختلفة لرسم السياسة المائية في العراق. وقد أكد المؤتمر على الشعور المتزايد بين الجهات الحكومية بضرورة استعادة الثقة مع الشارع بشأن تأمين الموارد المائية في الأمد البعيد.

> **“يوفر موسم الأمطار هذا العام فرصة لاستعادة ما فقدته الأهوار العراقية وبناء قدرة مجتمعاتها المحلية على الصمود خلال مواسم الجفاف المستقبلية.**

لا شك في أن سياسات المياه والبيئة تؤثر على سبل العيش الأساسية للعراقيين. وتشمل هذه التأثيرات امكانية الحصول على مياه الشرب والاحتياجات الصحية، فضلاً عن كون المياه مصدر دخل وأسلوب لحياة العديد من المجتمعات الزراعية ومجتمعات الأهوار.

وفي الوقت نفسه، تتطلب الطبيعة العميقة والمتعددة الأوجه للتحديات البيئية في العراق سياسات اقتصادية وموارد مالية للتخفيف من هذه التأثيرات والتكيف مع الحوادث المناخية المتطرفة. على سبيل المثال، تحتاج الحكومة إلى الاستثمار في البنية التحتية لمعالجة المياه واستخدام مواردها المائية الحالية بكفاءة أكبر.

بالاضافة الى ذلك، فإن انخفاض الناتج الزراعي وتأثيراته على الأمن الغذائي وسبل العيش يتطلب سياسات اقتصادية تحفز المزارعين على التحول نحو ممارسات زراعية أكثر إستدامة. لذلك، يجب على الحكومة وضع زيادة كفاءة نظام إدارة الموارد المائية كأحد أولوياتها، والعمل على استعادة النظم البيئية، و زيادة قدرة المجتمعات المحلية على الصمود في وجه التغيرات المناخية، وضمان الاستقرار الاجتماعي والاقتصادي على المدى الطويل والحفاظ على بيئة مستدامة.

الحاجة أم الاختراع

لقد أشار المسؤولون العراقيون منذ فترة طويلة بأصابع الاتهام إلى دول المنبع المتشاطئة، وخاصة تركيا وإيران، لاستغلال مواقعهما الجغرافية و حرمان العراق من حصصه المائية مع إيلاء قدر أقل من الاهتمام لإدارة المياه على المستوى الداخلي في العراق. لكن تشير مقابلاتنا مع مسؤولين حكوميين إلى أن هذا التركيز قد يكون في طور التغيير. فقد أظهرت سنوات من المفاوضات غير المجدية من قبل صناع السياسات العراقيين مع دول المنبع أنه لم يعد من الممكن تجنب الاستثمار في الإدارة الداخلية للمياه بعد الآن. ففي نهاية المطاف، غالبًا ما تلقي تركيا باللوم على العراق لإهداره المياه بسبب استخدام أساليب الري غير الفعّالة كما تزعم، مما يضعف موقف العراق التفاوضي. ولكن إدارة المياه الداخلية في العراق بدأت تكتسب أهمية أكبر. فقد أكد مسؤولون من وزارة الموارد المائية ووزارة البيئة العراقية خلال المؤتمر مرارًا وتكرارًا على أهمية تحسين إدارة المياه داخلياً قبل معالجة قضايا أوسع نطاقًا مثل دبلوماسية المياه.

تجلى هذا التركيز من خلال عرض مسؤولين من وزارة الموارد المائية لتقنيات الحفاظ على المياه خلال المؤتمر، مثل تغطية مجاري المياه باللحاف الخرساني، مما يحسن تدفق المياه للوصول إلى مناطق المصب. ويأتي استخدام مثل هذه التقنيات في تآزر مع التقدم البطيء ولكن الملحوظ الذي أحرزته وزارة الزراعة في التحول من الري السيحي إلى أنظمة ري أكثر تقدمًا مثل أساليب الري المحوري. كما شهد المؤتمر توقيع مذكرة تفاهم بين وزارة الموارد المائية العراقية ووزارة الفلاحة والموارد المائية والصيد البحري التونسية إلى جانب مناقشات أخرى مع وزارتي المياه في مصر والأردن لتبادل التكنولوجيا والخبرات في إدارة المياه.

بالاضافة الى ذلك، حلت المناقشات حول التعاون في مجال المياه العابرة للحدود محل الخطاب المتسم بالمواجهة تجاه تركيا وإيران الذي كان القاعدة منذ فترة طويلة. حيث صرح نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير التخطيط الدكتور محمد تميم في كلمته خلال المؤتمر بأن العراق يجب أن يسعى إلى الوصول لسياسات مائية مشتركة مع الدول المتشاطئة معه. وقد كرر هذا البيان اتفاقية الإطار الاستراتيجي للمياه الأخيرة الموقعة بين العراق وتركيا، والتي قادها مكتب رئيس مجلس الوزراء وتمحورت حول الشراكة مع الشركات التركية في مشاريع البنى التحتية للمياه.

> “قد أظهرت سنوات من المفاوضات غير المجدية من قبل صناع السياسات العراقيين مع دول المنبع أنه لم يعد من الممكن تجنب الاستثمار في الإدارة الداخلية للمياه بعد الآن.

بالرغم من أن معالجة قضية المياه كجزء من حزمة من الاتفاقيات الأمنية والاقتصادية الأخرى كانت بلا شك خطوة واعدة إلى الأمام، إلا أن مصادر حكومية تشير إلى أن مكتب رئيس مجلس الوزراء لم يشرك وزارة الموارد المائية بالشكل المطلوب في تصميم الاتفاق. وقد أعرب أحد مسؤولي وزارة الموارد المائية بشكل خاص عن إحباطه إزاء عدم مشاركة وزارته في العديد من هذه المساعي الدبلوماسية. ووفقاً لبعض المسؤولين في وزارة الموارد المائية، فإن الافتقار إلى قائمة ثابتة وقوية من الخبراء الفنيين والدبلوماسيين العراقيين في المفاوضات مع تركيا يضعف قدرة الحكومة على الاستفادة من المعرفة الفنية والبيانات بشكل فعال في هذه المحادثات.

الطريق من الأمن المائي إلى الحماية البيئية

إن الأمن المائي وحده لن يكون كافياً لمعالجة سنوات من التدهور البيئي التي عانى منها العراق. وسوف يظل نقص المياه تهديداً دائماً في الأمد البعيد بسبب تغير المناخ وانعدام التعاون عبر الحدود. لذا ينبغي للحكومة أن تستثمر طاقاتها في تعزيز الحماية البيئية، وخاصة بالنسبة للمجتمعات المعرضة بشكل مباشر لآثار التدهور البيئي. يوفر موسم الأمطار هذا العام فرصة لاستعادة ما فقدته الأهوار العراقية وبناء قدرة مجتمعاتها المحلية على الصمود خلال مواسم الجفاف المستقبلية. وذلك يتم من خلال إحياء البنى التحتية الأساسية للمياه وخدمات النظم البيئية في الأهوار ــ وبالتالي دعم مجتمعات الأهوار من خلال تحسين سبل معيشتها ــ هذا من شأنه أن يساعد تلك المجتمعات على تحمل مواسم الجفاف القاسية في المستقبل وتخفيف الحوافز التي تدفعها إلى الهجرة.

استعرض المؤتمر العديد من المشاريع المبتكرة التي تهدف إلى تعزيز الحماية البيئية بالتعاون مع منظمات التنمية الدولية. ومن بين هذه المشاريع مشروع "الإدارة المستدامة للمياه والزراعة في الأهوار - العراق"، الممول من الوكالة السويدية للتعاون الإنمائي الدولي (سيدا) والمنفذ من قبل الاتحاد الدولي لحفظ الطبيعة (IUCN)، والذي يهدف إلى زيادة كفاءة المياه في الزراعة وتعزيز قدرة صمود مجتمعات الأهوار المحلية في مواجهة تغير المناخ من خلال استخدام حلول قائمة على الطبيعة. ومن بين مكونات المشروع إنشاء الأراضي الرطبة الاصطناعية، وتوفير وحدات تخزين لسكان الأهوار لتخزين منتجات الألبان، و توفير فرص لتطوير مشاريع صغيرة للنساء لتسويق هذه المنتجات.

ولكن لا يستفيد من هذه المشاريع حتى الآن سوى عدد محدود للغاية من المناطق ولا تتناسب مع خطة أوسع نطاقاً للبنى التحتية للمياه والنظم البيئية. سوف يعتمد مدى تحقيق مثل هذه المشاريع لتأثير ملموس على تنفيذها واستدامتها وجدية الحكومة في توسيع نطاقها عبر مناطق جغرافية أوسع.

باختصار، كشف المؤتمر عن اهتمام متزايد بتبني نهج أكثر شمولاً لإدارة المياه يتضمن عناصر الاستدامة و بناء القدرة على الصمود. حقيقة تبني وزارة الموارد المائية لهذا النهج تعني أنها عليها التنسيق بشكل وثيق مع وزارة البيئة لضمان استخدام الأموال والموارد بشكل أكثر كفاءة. ولكن بطبيعة الحال، لطالما تنافست الوزارتان في كثير من الأحيان على التمويل المحدود الوارد من الموازنة الوطنية والمنح الدولية بدلاً من تنسيق الجهود. على الرغم من هذا الافتقار إلى التنسيق الهادف بين الوزارات، إلا أنه لمن المبشر أن الاهتمام المتزايد بموضوع بناء قدرة المجتمعات المعرضة على الصمود أمام آثار التغيرات المناخية قد يفتح المجال لمزيد من المانحين الدوليين للتعاون مع الجهات الحكومية لتنفيذ مشاريع الاستدامة و تعزيز القدرة على الصمود.

نحو حوكمة تشاركية

في حين أن الاهتمام الحكومي المتزايد يشكل خطوة في الاتجاه الصحيح، فإن وزارة الموارد المائية ووزارة البيئة لا تستطيعان توسيع نطاق الجهود الرامية الى تعزيز قدرة النظم البيئية على الصمود دون مساعدة المجتمع المدني في مختلف أنحاء العراق. ويتعين على الحكومة أن تضمّن مشاريع النظم البيئية في أولوياتها الطويلة الأجل عبر الوزارات المختلفة بطريقة شفافة وشاملة تقوم على مبدأ اشراك المجتمع المدني. ومن شأن هذا النهج أن يضمن استدامة الجهود التي تسعى الى استعادة النظم البيئية وبناء قدرة المجتمعات على الصمود في وجه التغيرات المناخية بالتوازي مع أخذ الإحتياجات الفعلية للمجتمعات المحلية وواقعها بعين الاعتبار.

> **"إن الإدارة الكفوءة للمياه، واستعادة النظم البيئية، وبناء القدرة على الصمود كلها احتياجات أساسية للعراق لمكافحة عصر التغيرات المناخية وتدهور الموارد الطبيعية. ما تشترك فيه هذه المساعي هو الحاجة الماسة إلى دعم حكومي أكبر لفتح المجال أمام الحوكمة التشاركية...**

لقد افتقر المؤتمر إلى التمثيل الكافي لمنظمات المجتمع المدني المحلية. إن العراق يتمتع بوجود مجموعة متنوعة و غنية من منظمات المجتمع المدني والناشطين ذوي الخبرة الطويلة في مجال حماية البيئة. إن هذه الفرصة الضائعة تسلط الضوء على قصر النظر من جانب الحكومة و ميلها إلى إهمال التعاون مع المجتمع المدني في جهود الحوكمة البيئية. فدعم المجتمع المدني لقيادة المبادرات المجتمعية التي تستخدم أساليب مبتكرة مثل علم المواطن وحملات المناصرة من شأنه أن يعزز العمل البيئي التشاركي ويسد الفجوة الحالية في الثقة بين الحكومة والمجتمعات المحلية.

مع ذلك، إن إشراك المجتمع المدني في هذه الجهود يتطلب الدقة والشفافية في البيانات، وهو ما لم يتم تناوله خلال المؤتمر. رغم ذلك، أكد العديد من المشاركين من المنظمات غير الحكومية المحلية والدولية على أهمية زيادة تواتر جمع البيانات، وتحسين التنسيق في مزامنة البيانات بين الوزارات، ومشاركة البيانات مع الباحثين والجمهور. إن الافتقار إلى شفافية البيانات يعيق مشاركة الجمهور في عمليات المساءلة البيئية وصنع السياسات. خلال محادثاتي مع المسؤولين الحكوميين خلال المؤتمر وفي المناسبات السابقة، أعربوا عن تحفظاتهم بشأن شفافية البيانات. قال أحد المسؤولين: "يمكن تفسير البيانات المتعلقة بكمية ونوعية المياه بشكل خاطئ أو استخدامها لأغراض ضارة من قبل أشخاص يسعون إلى تحقيق غايات أخرى غير المصلحة الفضلى للعراق. على سبيل المثال، يمكن استغلال هذه البيانات من قبل تركيا لتقويض مطالب العراق في التفاوض على الحصص المائية".

إن مثل هذه المخاوف بشأن التداعيات الدبلوماسية لتبادل البيانات مبالغ فيها. لطالما كان الافتقار إلى القدرة على الوصول إلى البيانات دور كبير في إعاقة الجهود الجادة في المساءلة والبحث العلمي في العراق. لقد حان الوقت لمكتب رئيس مجلس الوزراء والبرلمان العراقي لضمان توفير آليات قانونية مناسبة تسهل تبادل البيانات وتضمن حق المواطنين في الوصول إلى المعلومات. إن الإدارة الكفوءة للمياه، واستعادة النظم البيئية، وبناء القدرة على الصمود كلها احتياجات أساسية للعراق لمكافحة عصر التغيرات المناخية وتدهور الموارد الطبيعية. ما تشترك فيه هذه المساعي هو الحاجة الماسة إلى دعم حكومي أكبر لفتح المجال أمام الحوكمة التشاركية، وبالتالي ضمان إشراك المجتمعات الأكثر تضررًا من تدهور النظم البيئية - وفقدان سبل العيش الزراعية و الدخل المصاحبان لذلك - في تحديد المسار المستقبلي لهذه الجهود.

[1] Water Insecurity in Iraq https:/orb-international.com/water-insecurity-in-iraq/
[2] Unfarmed now. UniNhabited when?
https://oxfamilibrary.openrepository.com/bitstream/handle/10546/621360/bn-unfarmed-now-unlivedwhen310322-en.pdf;jsessionid=A39436E7598289FC694E16376A48D9B7?sequence=4
[3] GEO-6: Global Environment Outlook: Regional assessment for West Asia
https://www.unep.org/resources/report/geo-6-global-environmentoutlookregional-assessment-west-asia
[4] There is little water left": Tribes of Al-Muthanna Fight over Groundwater https:/jummar.media/en/3784.
[5] Iraq Asks Turkey To Release More River Water https:/www.rferl.org/a/Iraq_Asks_Turkey_To_Release_More_River_Water/1748796.html.
[6] Iraq hits back at Turkish claims of wasting water https:/www.rudaw.net/english/middleeast/iraq/13072022
[7] Agriculture: Contracts with Industry and an Austrian Company to Accelerate the Shift Towards Modern Irrigation https:/www.ina.iq/206278--.html
[8] Iraq Accuses Turkey of Breaking its Commitment to Increase Water Supplies https:/www.aletihad.ae/article/28794/2009/%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B1%D8%A7%D9%82-%D9%8A%D8%AA%D9%87%D9%85-%D8%AA%D8%B1%D9%83%D9%8A%D8%A7-%D8%A8%D9%86%D9%82%D8%B6-%D8%AA%D8%B9%D9%87%D8%AF%D9%87%D8%A7-%D8%A8%D8%B2%D9%8A%D8%A7%D8%AF%D8%A9-%D8%A5%D9%85%D8%AF%D8%A7%D8%AF%D8%A7%D8%AA-%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%8A%D8%A7%D9%87
[9] Agreement with Turkey combats water crisis in Iraq: Gov't spox https:/www.rudaw.net/english/middleeast/iraq/220420244
[10] Addressing Challenges in Water & Environmental Governance: The Role of Iraqi Youth in Fostering Accountability https:/auis.edu.krd/iris/sites/default/files/Addressing%20Challenges%20in%20Water%20%26%20Environmental%20Governance.pdf
[11] Strengthening Collective Climate and Environment Action in Iraq https:/www.auis.edu.krd/iris/projects/strengthening-collective-climateandenvironment-action-iraq
[12] Iraq's Climate Change Agenda Must Prioritize Health—for Humans, Animals, and Plants
https://tcf.org/content/commentary/iraqs-climatechangeagenda-must-prioritize-health-for-humans-animals-and-plants/

الإعلان عن زمالة نشرة العراق الاقتصادية:

هذا البرنامج هو مبادرة أطلقها معهد الدراسات الإقليمية والدولية (آيرس) بهدف دعم تطوير مهارات الباحثين الاقتصاديين المحليين ومناصري السياسات في الاقتصادات الرئيسية للمحافظات العراقية. يمتد البرنامج على مدار سنتين ويوفر للزملاء التوجيه والتدريب العملي في التحليل الاقتصادي والمناصرة ورسم السياسات، من خلال ورش عمل ودورات تدريبية. سيحصل الزملاء الثمانية المختارون على فرصة المشاركة في إصلاحات اقتصادية ملموسة في العراق من خلال إعداد ملخصات سياساتية وخطط مناصرة محلية.

د. حسين مشبك: باحث غير مقيم في معهد الدراسات الإقليمية والدولية (آيرس)، حيث يساهم في إعداد نشرة العراق الاقتصادية مع التركيز على الاقتصاد المحلي في محافظة ذي قار. يتناول بحثه السياسات الحكومية الخاصة بالاستراتيجية الزراعية المطبّقة حالياً في المحافظة، مع التركيز على المحاصيل الاستراتيجية الأساسية والضرورية للأمن الغذائي في المحافظة (القمح والشعير). وهو يخلُص لتوصيات مبنية على الأدلة لدعم (١) الأطر السياسية (محافظ ذي قار والسلطات المحلية) و(٢) استراتيجيات الاستثمار. يحمل د.حسين شهادة الدكتوراه في الهندسة الطبية الحيوية من جامعة مانشستر في المملكة المتحدة.

طيبة العلوان: باحثة غير مقيمة في معهد الدراسات الإقليمية والدولية (آيرس)، وهي تساهم في نشرة العراق الاقتصادية عن طريق التركيز على الاقتصاد المحلي في محافظة الأنبار. يستعرض بحثها التحديات والفرص المتعلقة بالمشاريع الزراعية المستدامة والتقنيات الزراعية في الأنبار. ويهدف عملها لتقديم توصيات للحكومة المحلية في الأنبار ووزارة الزراعة والنقابات المعنية (مثل المهندسين والزراعيين) حول الفرص والتحديات أمام المشاريع الزراعية المستدامة في المنطقة. تحمل طيبة شهادة الماجستير في هندسة الليزر والإلكترونيات البصرية (تقنية الاتصالات البصرية) من جامعة النهرين.

فراس صالح: باحث غير مقيم في معهد الدراسات الإقليمية والدولية (آيرس)، وهو يُساهم في نشرة العراق الاقتصادية من خلال التركيز على الاقتصاد المحلي في محافظة نينوى. يهدف بحثه لتقييم تنفيذ مشاريع البنية التحتية للنقل في مدينة الموصل في فترة ما بعد التحرير (بين عامي ٢٠١٨ وحتى اليوم). تدخل نتائج بحثه في إطار توجيه خطة التنمية الاستراتيجية لمحافظة نينوى، بهدف تطبيق التعديلات الضرورية على المشاريع المستقبلية بما يتماشى ومصالح المواطنين. فراس حاصل على شهادة الماجستير في إدارة الأعمال من كلية إدارة الأعمال ووروِك (WBS).

سما ياس: باحثة غير مقيمة في معهد الدراسات الإقليمية والدولية (آيرس). تساهم سما في نشرة العراق الاقتصادية من خلال التركيز على الاقتصاد المحلي في محافظة البصرة، وتركّز في بحثها على تقييم استدامة مشاريع الطاقة الشمسية في البصرة، سواء في مناطق الحقول النفطية أو المناطق السكنية، من حيث التمويل طويل الأمد وقدرة الحكومة على تنفيذ هذه المشاريع. يسهم عمل سما في تشكيل السياسات الحكومية المحلية ووزارة النفط ووزارة البيئة لدعم وتمويل مشاريع الطاقة الشمسية. سما حاصلةٌ على شهادة الماجستير في الهندسة الكيميائية من جامعة النهرين.

سنگر صالح: باحث غير مقيم في معهد الدراسات الإقليمية والدولية (آيرس)، حيث يُساهم في نشرة العراق الاقتصادية من خلال التركيز على الاقتصاد المحلي في محافظة أربيل. يبحث سنگر في التأثير الاقتصادي لسياسات حكومة إقليم كردستان حول تنظيم العمالة المهاجرة في أربيل، ويهدف بحثه لتشكيل السياسات الخاصة بالعمالة المهاجرة والتنمية الاقتصادية في الإقليم. يحمل سنگر شهادة الماجستير في علم الاجتماع من جامعة سينسيناتي في الولايات المتحدة الأمريكية.

أرين عطا: هي زميلة بحثية غير مقيمة في آيرس، وتساهم في المراجعة الاقتصادية العراقية مع التركيز على الاقتصاد المحلي في محافظة السليمانية. ستبحث أرين في التحديات والفرص المتعلقة بتوحيد معايير العمل المصرفي، مع التركيز على الحواجز والفرص التي تحول دون تبني نظام "حساباتي" في السليمانية. سيوضح بحثها تأثير أطر السياسات على توحيد معايير العمل المصرفي على مستوى حكومة إقليم كردستان وحكومة السليمانية. حصلت أرين على درجة البكالوريوس في الدراسات الدولية من الجامعة الأمريكية في العراق، السليمانية (AUIS).

قتيبة ياسين: باحث غير مقيم في معهد الدراسات الإقليمية والدولية (آيرس)، حيث يُساهم في نشرة العراق الاقتصادية من خلال التركيز على الاقتصاد المحلي في محافظة النجف. يركّز بحث قتيبة على تقييم مراقبة وتنظيم القطاع الصحي الخاص في النجف، بما في ذلك مراقبة الجودة من منظور طبي وإدارة المخلفات الصحية. تهدف أبحاثه للتأثير على تطوير وتنظيم المستشفيات الأهلية في النجف، وتحديدًا من خلال اللجنة الصحية لمجلس المحافظة ومكتب المحافظ. قتيبة حاصل على شهادة طب الأسنان من كلية ابن حيان الجامعة.

مريم اللامي: باحثة غير مقيمة في معهد الدراسات الإقليمية والدولية (آيرس)، حيث تساهم في نشرة العراق الاقتصادية من خلال التركيز على الاقتصاد المحلي في محافظة بغداد. تبحث مريم في دور القطاع الخاص في خلق فرص عمل لمواجهة الارتفاع في معدل البطالة بين فئة الشباب في العراق، إذ يهدف بحثها للمساهمة في إصلاح النظام التعليمي وتوسيع المساحة لريادة الأعمال، من أجل سد الفجوة بين احتياجات سوق العمل ومؤهلات الخريجين. مريم حاصلة على ماجستير في إدارة الأعمال (MBA) من جامعة هيريوت وات.

IRIS

American University of Iraq, Sulaimani
Institute of Regional & International Studies

اتصل بنا

iris@auis.edu.krd
+964 773 152 6260

"يُمنع نسخ أو تخزين أو نقل أي جزء من هذا التقرير بأي وسيلة كانت، سواء إلكترونياً أو يدوياً، دون الحصول على إذن مسبق من الناشر".