



East Gate Organization
for Sustainable Development
منظمة بوابة الشرق
للتنمية المستدامة

نحو افاق مستقبلية رحبة للعلاقات الاقتصادية العراقية العمانية



الإصدار

مايو 2024

بإشراف

د. ابراهيم ادب ابراهيم
كبير باحثين بوابة الشرق

أعداد

فريق باحثين بوابة الشرق

منظمة بوابة الشرق للتنمية المستدامة ودورها الريادي في التنمية

الدور الذي تؤديه منظمة بوابة الشرق للتنمية المستدامة بوصفها مركزاً للأبحاث الاقتصادية ودراسات السوق في العراق والمنطقة الاقليمية حوله، خطوة لمساعدة صنّاع السياسات، فهذه الابحاث والدراسات تقدّم حلولاً لمسائل اقتصادية واجتماعية وسياسية وبيئية حرجة، وتؤدي دوراً مهماً في الكشف عن الحلول العاجلة لتحقيق تنمية مستدامة تنهض بالانسان كل الانسان في هذه البقاع من المعمورة.

وقد جاءت هذه الدراسة ضمن هذا السياق علها تقدم ما يحتاجه صنّاع القرار والمختصون لاتخاذ قرارات تنهض ببلداننا وتنميتها.

يحيى عبد محجوب الحمد

رئيس منظمة بوابة الشرق



chairman@egciraq.org



+964 770 827 1309

الفهرس

الصفحة	المواضيع
04	ملخص
04	مقدمة
05	أولاً: مشروع طريق التنمية العراقي
07	ثانياً: رؤية سلطنة عمان 2040
08	دور قطاع النقل الاقتصادي في سلطنة عمان
11	مجموعة أسياذ ودورها في تطوير العلاقات التجارية بين العراق وسلطنة عمان
12	العلاقات الاقتصادية بين العراق وسلطنة عمان وسلطنة
15	حجم التبادل التجاري بين العراق وسلطنة عمان
17	الاستثمار في العراق الفرص والعقبات
20	الآفاق المستقبلية للعلاقات الاقتصادية بين العراق وسلطنة عمان
20	خطوات تطوير العلاقات الاقتصادية العمانية العراقية

ملخص

في ظل التوجهات المشتركة لدول منطقة الخليج العربي نحو تنويع مصادر الدخل وتقليل الاعتماد على النفط، تم وضع عدد من الخطط والاستراتيجيات التنموية من قبل معظم هذه الدول، من بينها العراق وسلطنة عمان، والتي تركز على استثمار الموقع الجغرافي لها في مجال خدمات النقل بمختلف أشكاله، واستعادة مركزها التاريخي بوصفها واحدة من أهم عقد النقل والاتصالات العالمية. من هذه النقطة تنطلق الدراسة لتسليط الضوء على القواسم المشتركة التي تجمع ما بين خطط التنمية لكل من العراق وسلطنة عمان من خلال مشروع طريق التنمية العراقي، ورؤية 2040 لسلطنة عمان، والتي تعززها روابط تاريخية عميقة، واتفاقيات تجارية مشتركة، وتطلعات مستقبلية متكاملة، لتقدم في النهاية مجموعة من التوصيات لرسم مسار لعلاقات اقتصادية بين العراق وسلطنة عمان في إطار الحراك الاقتصادي النشط الذي تشهده هذه المنطقة، بما يعزز من محورية هذه العلاقة في إعادة تشكيل الخارطة الاقتصادية لمنطقة الخليج العربي، ودوره الاقتصادي العالمي المرتقب.

مقدمة

تشهد منطقة الخليج العربي نوعاً من التقارب البيّن في توجهاتها الاقتصادية، فالهاجس المشترك الذي يجمع اليوم دول الخليج العربي هو تنويع مصادر الدخل وتقليل الاعتماد على النفط، ومن هذا المنطلق تسعى هذه الدول للبحث عن سبل استثمار المزايا الاقتصادية النسبية غير النفط التي تتمتع بها، وتتجه الإنظار في معظم هذه الدول إلى الموقع الاستراتيجي وما يمنحه لها من مزايا تأمين نقل سريع وريخيص نسبياً إلى مختلف مناطق العالم لاسيما السوق الأوروبية، فالأراضي المنبسطة والموانئ المتطورة، والقريبة من حقول النفط، والموقع الجغرافي المتوسط عالمياً، كلها تعيد لهذه المنطقة مركزيتها التاريخية في التجارة العالمية التي كانت النشاط الأبرز لهذه المنطقة، ويظهر هذا التوجه واضحاً في الخطط التنموية الاستراتيجية لهذه الدول ومن بينها مشروع طريق التنمية العراقي، ورؤية 2040 لسلطنة عمان حيث يشكل تطوير البنى التحتية والربط السككي محورا أساسياً في هيكل هذه الخطط، ومن لطائف القدر أن خطط هذه الدول في مجال تطوير إمكانياتها في مجال النقل الدولي يتطلب تنسيقاً عالي المستوى بينها من أجل أن تحقق أعلى مردود من استثماراتها في قطاع النقل، فحتى تتمكن هذه البلدان من استقطاب التجارة الدولية لابد من أن تكون الطرق من موانئ الخليج وحتى أول دول الاتحاد الأوروبي (بوصفها السوق الاقتصادية الأهم والأقرب لدول الخليج) سلسلة وآمنة. من هنا تأتي أهمية العمل المشترك بين دول هذه المنطقة لتأمين الوصول إلى الأسواق الأوروبية بأقل تكلفة وأسرع وقت ممكن لتتمكن بعد ذلك من جني ثمار خطط التنمية لمختلف قطاعاتها الاقتصادية، ويمكن تحديد دوافع كل من العراق وسلطنة عمان في التعاون الاقتصادي من خلال مقارنة أهداف التنمية المستقبلية لكلا البلدين والمتمثلة في مشروع طريق التنمية العراقي ورؤية سلطنة عمان 2040.

أولاً: مشروع طريق التنمية العراقي

سُمِّي المشروع في البداية باسم "القناة الجافة" وتم تغيير اسمه إلى "طريق التنمية" خلال لقاء بين الرئيس العراقي ونظيره التركي في مارس 2023.

تهدف شبكة النقل عبر الحدود، إلى ربط دول العالم بأوروبا عبر الخليج العربي والطرق البرية وسكك الحديد عبر العراق.

ويتضمن بناء حوالي 1200 كيلومتر من خطوط السكك الحديدية ذات الاتجاهين وطريق سريع جديد، من الفاو في محافظة البصرة إلى الحدود التركية في الشمال.

يبدأ المشروع من ميناء الفاو الكبير في مدينة البصرة جنوبي العراق الذي تم وضع حجر الأساس له يوم 5 أبريل/ نيسان 2010 بمساحة كلية تبلغ 54 كيلو متر مربع، وطاقة تصميمية تقدر بـ 100 مليون طن سنوياً ليكون واحداً من أكبر الموانئ المطلة على الخليج العربي والعاشر على مستوى العالم. ومن المرجح أن تكون أعماق الميناء 19 متر ليستوعب أكبر السفن التجارية، ويمر الطريق بعد ميناء الفاو بمدن الديوانية والنجف وكربلاء وبغداد والموصل وفيشخابور، ثم يدخل الأراضي التركية من قرية أوفاكوي التابعة لولاية شرناق جنوب شرق تركيا، وصولاً إلى ميناء مرسين على البحر المتوسط، ومنه إلى أوروبا.

وقد أحرز مشروع طريق التنمية العراقي الطموح الذي تبلغ تكلفته 17 مليار دولار، والذي يمكن أن ينافس الطريق البحري الدولي الوحيد القائم في المنطقة عبر قناة السويس، تقدماً كبيراً في الأسابيع الأخيرة.

عندما وقّع العراق وتركيا وقطر والإمارات العربية المتحدة اتفاقية مبدئية في بغداد للتعاون المشترك في المشروع. وقد تم التوقيع خلال زيارة الرئيس التركي رجب طيب أردوغان إلى العراق، وهي الأولى له منذ 13 عامًا، حيث تمت مناقشة العلاقات السياسية والاقتصادية.

وسبقها توقيع اتفاقية بين العراق والكويت لإنشاء خط اتصالات مع طريق التنمية إلى أوروبا. ظاهرياً، ستوفر صفقة الاتصالات اتصالاً بين دول الخليج وأوروبا، في حين أن الممر البري يمكن أن يوفر دفعة اقتصادية تشتد الحاجة إليها في المنطقة. كما تم توقيع اتفاقية مع مجموعة موانئ أبوظبي لتطوير ميناء الفاو الكبير والمنطقة الاقتصادية التابعة له.





وهناك ثلاثة دوافع اقتصادية وسياسية وجيوسياسية إقليمية تقف وراء تبني الحكومة العراقية لمشروع طريق التنمية والترويج له:

1. من الناحية الاقتصادية، يهدف المشروع إلى تنويع الاقتصاد المحلي وتقليل الاعتماد على النفط، وخلق فرص عمل جديدة، خاصة بين الشباب. وتقدر الحكومة العراقية إيرادات المشروع بنحو 4 مليارات دولار سنوياً. وهذا من شأنه أن يوفر دخلاً إضافياً غير ريعي، وتقليل الاعتماد على عائدات النفط التي تشكل حوالي 90 بالمائة من ميزانية الحكومة العراقية، ويعتبر المشروع في رؤية الحكومة وسيلة مجدبة لخلق تنمية اقتصادية شاملة في المحافظات والمناطق التي يمر بها الطريق من خلال خلق فرص عمل، ومشاريع ثانوية، وتشجيع الهجرة خارج المراكز الحضرية وبناء مراكز جديدة، وتحفيز القطاع الخاص، والحد من الطلب على الوظائف العامة.

2. ومن الناحية السياسية، تسعى الحكومة العراقية إلى جعل المشروع علامة فارقة تعكس جديتها في تبني برنامج تنموي طموح ومحاولة معالجة الصعوبات الاقتصادية التي تمر بها البلاد. علاوة على ذلك، يتيح المشروع للحكومة توجيه الرأي العام، وخاصة الشباب، نحو بدائل التوظيف العام، الذي وصل إلى حد التشبع، بحسب المتحدث الرسمي باسم الحكومة.

3. إقليمياً، تحاول الحكومة العراقية الاستفادة من تراجع التصعيد في البيئة الإقليمية، خاصة بعد الاتفاق السعودي الإيراني، لتعزيز دور العراق كحلقة وصل بين مختلف الأطراف الإقليمية ونقطة التقاء بدلاً من ساحة قتال. وبينما شكل مؤتمر بغداد مناسبة مميزة لجمع أطراف إقليمية متعددة، لا سيما إيران ودول الخليج العربي، فإن الحضور السوري يجعل من المؤتمر إطاراً للمضي قدماً في خطوات التطبيع مع دمشق خلال القمة العربية الأخيرة.

من وجهة نظر الحكومة العراقية، يسعى مشروع الطريق التنموي إلى تحقيق هدفين أساسيين:

أولاً- توفير مصدر إضافي للدخل للاقتصاد العراقي يقلل من اعتماده الكبير على النفط، ويخلق فرص عمل ويحفز الاقتصاد.

ثانياً- تعزيز دور العراق الجيواقتصادي من خلال توظيف موقعه الجغرافي كنقطة اتصال بين الخليج وآسيا وأوروبا لتحقيق مكاسب سياسية واقتصادية تعزز مكانته الإقليمية. وهنا تكمن جاذبية المشروع لأنه يقوم على افتراض أنه يمكن تحقيق الإيرادات من خلال توظيف الموقع الجغرافي.

ثانيا: رؤية سلطنة عمان 2040

تعد رؤية عُمان 2040 المرجع الوطني للتخطيط الاقتصادي والاجتماعي لسلطنة عُمان خلال الفترة 2021-2040، ومنها تنبثق الاستراتيجيات الوطنية القطاعية والخطط الخمسية للتنمية. وقد أعدت رؤية عُمان 2040 من خلال مشاركة مجتمعية واسعة، وقد تم اعتماد وثيقة الرؤية في نهاية عام 2020، ليتم العمل عليها منذ بداية عام 2021 ولغاية 2040.

تكتسب رؤية «عُمان 2040» أهمية كبرى في مستقبل عُمان، نظرًا لكونها بوابة سلطنة عُمان نحو المستقبل، فتلك الرؤية الطموحة ليست مجرد خطط وبرامج وأولويات ومبادرات، لكنها جهود أعدت بمشاركة شعبية: من أجل استشراف المستقبل، والوصول لمرحلة التنوع الاقتصادي المنشود، الذي سيؤدي دوره المنوط به في تحقيق التنمية الشاملة المستدامة، حيث تعد تلك الرؤية الوطنية الطموحة مرجعا وطنيا للتخطيط الاقتصادي والاجتماعي لسلطنة عُمان، ومنها تنبثق الاستراتيجيات الوطنية القطاعية والخطط الخمسية للتنمية.

ويشكل قطاع النقل والاتصالات وتقنية المعلومات إحدى الأسس المهمة في وضع البنية الأساسية التي تفتح الطريق أمام تنفيذ المنطلقات الطموحة لرؤية «عُمان 2040»، وإن أبرز الجهود التي تبذل هي إشراك القطاع الخاص في جهود إنشاء البنى الأساسية، والعديد من المشروعات الواعدة، حيث تمثل تلك المشاركة عاملا مهما في جذب استثمارات محلية وأجنبية وعوائد مالية، وهي مبادرات مرتبطة بمؤشرات أداء تقاس بشكل دوري من أجل تحقيق أولوية التنوع الاقتصادي والاستدامة المالية وجذب الاستثمار، وإيجاد فرص عمل جديدة وتحفيز ريادة الأعمال.

إن البرنامج التنفيذي لقطاع النقل واللوجستيات يهدف إلى زيادة قيمة الاستثمارات لهذا القطاع إلى نحو 2,5 مليار ريال عُماني ورفع نموّ الإيرادات الحكومية وزيادة العائد في قطاع النقل البري إلى 18 مليون ريال عُماني في عام 2025. إذ بلغ إسهام القطاع اللوجستي في الناتج المحلي لسلطنة عُمان في سنة 2022 ما نسبته 5% وبلغت نسبة إسهام أنشطة النقل البري من إجمالي إسهام القطاع اللوجستي 60%.

دور قطاع النقل الاقتصادي في سلطنة عمان



تتميز عُمان بموقع استراتيجي في الجنوب الشرقي للعالم العربي، حيث تمتد سواحلها من أهم المعابر النفطية المائية في العالم "مضيق هرمز" بالشمال حتى الحدود مع اليمن في أقصى الجنوب.

وتطل السلطنة على ثلاثة بحار هي: "بحر العرب، وبحر عُمان، والخليج العربي" ما دفعها لتأسيس مرافئ وموانئ ذات أهمية بالغة في دعم اقتصاد البلاد، وتمتلك الموانئ العُمانية مواصفات عالمية لتستقبل أضخم السفن، كونها هُيأت بأرصفة يصل عمق بعضها إلى 25 متراً، ومساحات تخزين كافية، ومحطات للحاويات وتقنيات متطورة لمناولة البضائع.

وتبذل حكومة السلطنة جهدها عبر موانئها التجارية والصناعية والمرافئ لتكون ضمن الدول العشر الأوائل

في الأداء اللوجستي على المستوى الدولي بحلول عام 2040، وأن تعتمد على عائدات هذا القطاع في الدخل القومي.

وخلال العقود الماضية، عملت السلطات العُمانية على تهيئة البنية الأساسية لموانئ السلطنة وتجهيزها بالمعدات الحديثة حتى تكون مهيأة لعملية الاستيراد والتصدير وسرعة تخليص البضاعة.

ومن هنا أكد وزير النقل العُماني السابق أحمد بن محمد الفطيسي أن الموانئ العمانية وصلت إلى درجة عالية من الكفاءة، كما أن الربط الكبير مع دول العالم أثبت نجاحه، ويجب البناء على تلك المكاسب الوطنية التي تحققت والترويج بشكل أكبر لتلك الموانئ.

وقال الوزير في مؤتمر صحفي يوم الخميس (21 مايو 2020) "يجب أن نكون مسموعي الصوت على مستوى عالمي بأن هناك ثلاثة موانئ عميقة بمواصفات عالمية توجد في سلطنة عمان خصصت لخدمة العالم وخدمة شريحة كبيرة ممن يحيط بنا من الدول ويجب استغلال ذلك والترويج له وعدم التوقف عند هذا الحد وبذل المزيد"، وفق وكالة الأنباء العُمانية.

وأردف أن ما وصلت إليه تلك الموانئ من نجاحات وما تحقق يعتبر أقل من طموحات الاستراتيجية اللوجستية التي هي أعلى بكثير مما وصلت إليه في الوقت الحالي".

واستطاعت الموانئ العُمانية الاستمرار في عملها رغم تفشي وباء كورونا في أنحاء العالم، والذي تسبب بتأثيرات سلبية على قطاعات النقل الجوية خصوصاً، بالإضافة للبحرية والبرية.

ويبين الفطيسي أن "النجاح الكبير الذي تحقق في عمليات الاستيراد عبر تلك الموانئ خلال تفشي وباء كورونا والمحافظة على الأمن الغذائي للسلطنة وتوفر كافة السلع والبضائع في الأسواق بشكل كبير خلال الأشهر الماضية يؤكد أهمية تلك الموانئ".

وبلغ حجم البضائع العامة والسائبة التي استقبلتها الموانئ 16,6 مليون طن في الربع الأول من سنة 2020، أما فيما يخص عدد الحاويات المناولة فيها بنفس الفترة 14 حاوية نمطية.

وبلغ عدد السفن التي زارت موانئ السلطنة خلال الأشهر الثلاثة الأولى من العام 2020 حوالي 2500 سفينة، وبلغ عدد المركبات التي استوردت عبر الموانئ العمانية 35 ألف مركبة، في حين بلغ ما تم استيراده من الثروة الحيوانية أكثر من 588 ألف رأس ماشية.

ويوجد في السلطنة العديد من المرفأى التجارية والصناعية لعل من أبرزها



1. ميناء السلطان قابوس: أول ميناء تجاري لخدمات الاستيراد والتصدير في السلطنة، حيث دُشن في نوفمبر 1974، واستقطب الجزء الأكبر من البضائع بمختلف الأنواع والأحجام وساهم مساهمة كبيرة في التنمية الحديثة للسلطنة. وتبلغ مساحة الميناء 26,7 كيلومتر مربع ويحتوي على 13 رصيفاً تتراوح أعماقها بين أربعة أمتار و13 متراً ويبلغ مجموع أطوالها 2592 متراً.



2. ميناء صلالة: من أبرز الموانئ الرئيسية في البلاد، حيث يعتبر مركزاً محورياً لتوزيع ونقل الحاويات في المنطقة العابرة بين الشرق والغرب، ويتمتع بموقع استراتيجي بإطلالته على محور دول المحيط الهندي، ووقعه على الخطوط الملاحية الدولية، وتبلغ مساحته 10,71 كيلومتر مربع ويحتوي على 21 رصيفاً تتراوح أعماقها بين ثلاثة أمتار وثمانية عشر متراً ويبلغ مجموع أطوالها 4430 متراً حيث يتكون الميناء من محطتين رئيسيتين وهما: محطة البضائع العامة، ومحطة الحاويات.



3. ميناء خصب: يحظى الميناء بموقع استراتيجي مهم بالقرب من مضيق هرمز، وحظي باهتمام حكومي بهدف تشجيع الحركة التجارية وخدمة الاقتصاد المحلي وتبلغ مساحته 159 هكتاراً ورصيف تجاري بطول 300 متر ورصيف ثابت لسفن الصيد بطول 100 متر إضافة إلى 8 أرصفة عائمة، ويعد بموقعه الاستراتيجي المطل على الخليج العربي شرياناً تجارياً نشطاً في مجالات التجارة والسياحة.



4. **ميناء الدقم:** واحد من المشاريع الاقتصادية الواعدة الاقتصادية، بسبب خطوط الملاحة العالمية والأسواق الأفريقية والآسيوية التي يستهدفها، وتمتعه ببنية أساسية متطورة، إذ يبلغ إجمالي أطوال كاسري الأمواج حوالي 8.7 كم فيما يصل عمق حوض الميناء إلى 18 متراً وقناة الدخول إلى 19 متراً مما يؤهله لاستقبال ومناولة سفن الحاويات العملاقة، ويسعى الميناء إلى دعم قطاع المعادن الذي يعد أحد القطاعات التي تركز عليها السلطنة ضمن خطتها للتنويع الاقتصادي، وتعمل على تطويره ليكون أحد أهم الموانئ الرئيسية بالمنطقة.



5. **ميناء صحار:** خصصته السلطات العمانية لأنشطة البضائع العامة والحاويات والبضائع السائبة والسائبة، وتبلغ مساحة أرض منطقة الميناء أكثر من 45 كيلو متراً مربعاً ويحتوي على 21 رصيفاً تتراوح أعماقها بين 16 متراً و25 متراً ومجموع أطوالها 6270 متراً، كما يرتبط الميناء بمنطقة صحار الحرة والتي تعمل على جذب الاستثمارات المحلية والعالمية وزيادة أحجام المناولة بالميناء



6. **ميناء شناص:** أحد أهم موانئ عُمان في تنشيط حركة التجارة المحلية بين ولايات شمال الباطنة فيما يتصل بصيد الأسماك وتجارة المواشي والمنتجات الزراعية وقد شهد العديد من التطورات المتمثلة في توفير الأرصفة العائمة لخدمة التجارة وأنشطة صيد الأسماك وتأهيل حظائر المواشي بالميناء.



7. **مرفأ شنة ومصيرة:** من المشاريع التنموية داخل السلطنة، حيث يخدم حركة السياحة والنقل الداخلي بين محافظتي الوسطى وجنوب الشرقية، من وإلى جزيرة مصيرة عبر المرفأين عن طريق العبّارات المملوكة للمواطنين وأيضاً العبّارات التابعة للشركة الوطنية للعبّارات والتي تم تدشينها عام 2014.



8. موانئ الصيد البحري: تنتشر موانئ الصيد البحري في كل محافظات السلطنة البحرية وولاياتها لأهميتها على الصعيد الداخلي حيث توفر عمل لأكثر من 40 ألف شخص، ويوجد 6 موانئ صيد قائمة في محافظات "مسندم، شمال الباطنة، مسقط، جنوب الشرقية، الوسطى، ظفار"، ويجري العمل على إنشاء 4 آخرين في محافظات "شمال الباطنة، جنوب الباطنة، الوسطى، ظفار".

مجموعة أسياودورها في تطوير العلاقات التجارية بين العراق وسلطنة عمان

في عام 2016م تم تأسيس المجموعة العمانية العالمية للوجستيات "أسياود" بهدف تعظيم العوائد الاقتصادية والمالية لاستثمارات الحكومة في الموانئ والمناطق الحرة وشركات النقل البحري والبري والخدمات اللوجستية، كما أوكلت الحكومة إلى أسياود مسؤولية تنفيذ طموحات الاستراتيجية الوطنية للوجستية للسلطنة.

وتعتبر مجموعة أسياود الخراع اللوجستي والمزود العالمي للخدمات اللوجستية المتكاملة في سلطنة عمان، حيث تحتل المرتبة الرابعة ضمن أكبر الشركات اللوجستية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا حسب تصنيف مجلة فوربس. وبقيمة أصول تبلغ حوالي أربعة مليارات دولار، وتقدّم المجموعة حلولاً لوجستية متكاملة لجذب الاستثمارات الأجنبية وتلبية لاحتياجات عملائها المحليين والعالميين.

كما عززت المجموعة ميزتها التنافسية من خلال أصولها عالمية الطراز، والتي تضم ثلاثة موانئ بحرية رئيسية، وميناء بري، ومنطقتين حرّتين ومنطقة اقتصادية، مدعومة بشبكة طرق من الدرجة الأولى. كما تقدم المجموعة خدماتها البحرية عبر منظومة تضم أسطول متنوع من الناقلات البحرية والتي يتجاوز عددها 80 ناقلة، وبشبكة نقل بحري تربط موانئ السلطنة بأكثر من 80 ميناءاً تجارياً في أكثر من 40 دولة حول العالم. بالإضافة إلى أحد أكبر الأحواض الجافة في المنطقة مزودة بأحدث التقنيات المستخدمة في إصلاح مختلف السفن، وتشمل الحلول اللوجستية المتكاملة التي تقدمها المجموعة خدمة أسياود إكسبريس والتي تضم مركز إنجاز وتوزيع بمقاييس عالمية تبلغ مساحته 3000 م²، بالإضافة إلى خدمة التوصيل للميل الأخير وخدمة التوصيل السريعة المتاحة لمختلف المؤسسات والشركات. مزودة بشبكة أفليمية واسعة تضم 7 دول في منطقة الشرق الأوسط. إلى جانب خدمات سلاسل التبريد وخدمات وكلاء الشحن.

وقد دشنت مجموعة أسياود أول خط ملاحى بين موانئ السلطنة وميناء أم قصر بالجمهورية العراقية، بمعدل رحلة أسبوعية، وذلك تعزيزاً لمكانة السلطنة مركزاً لوجستياً عالمياً، والتصدير والاستيراد المباشر للسلع والبضائع من دول المنشأ. وقد ساهم هذا الخط الملاحى في زيادة حجم التجارة البينية بين البلدين، وفتح آفاق أوسع لفرص استثمارية بين السلطنة والعراق.

وفي سعيها لتعزير دورها كمحور للخدمات اللوجستية في الشرق الأوسط سعت أسيااد لعقد اتفاقيات استثمارية مع دول عدة منها فتح خطوط ملاحية مع ماليزيا وسنغافورة سنة 2022، وابرار اتفاقية الشراكة بين شركة الاتحاد الإماراتية للقطارات وشركة مبادلة وشركة مجموعة أسيااد العمانية بقيمة استثمارية إجمالية تبلغ 3 مليارات درهم، واتفاقية إطارية لتشكيل تحالف إماراتي - عُماني يركز على تعزير العلاقات التجارية والاقتصادية الثنائية.

العلاقات الاقتصادية بين العراق وسلطنة عمان

كانت العلاقات الاقتصادية بين العراق وسلطنة عمان خلال عقد الثمانينات من القرن الماضي متينة ومزدهرة حيث وقع البلدان سنة 1983 اتفاقية دولية تجارية اتفقا بموجبها على ما مجموعة المواد منها ما يأتي:

1. يسمح كل بلد بتصدير المنتجات الزراعية والصناعية والمواد الخام ذات المنشأ المحلي الى البلد الاخر، كما يسمح البلد الاخر باستيراد هذه المنتجات وذلك وفقا لتشريعات كل من البلدين.
2. لا يجوز اعادة تصدير السلع المستوردة من أي من البلدين الى البلد الاخر الى بلد ثالث بدون موافقة مسبقة من بلد المنشأ.
3. تعفى من الرسوم الجمركية المنتجات الزراعية والمواد الخام التي يكون منشؤها احد البلدين المتعاقدين، ويستوردهما البلد الاخر والتي ينص عليها في الجداول الملحقة بهذا الاتفاق.
4. يعمل البلدان المتعاقدان وفقا لتشريعات بلديهما على تنمية التعاون الاقتصادي بينهما عبر إقامة مشاريع وشركات مشتركة في كلا البلدين؛ واستثمار رؤوس اموال احد البلدين المتعاقدين او رعاياه في البلد الآخر؛ والعمل على تشجيع السياحة والاصطياف وانشاء المشروعات السياحية المشتركة بينهما.
5. تسديد المدفوعات الجارية بين الاشخاص الطبيعيين والمعنويين بأية عملة قابلة للتحويل يتفق عليها الطرفان المتعاقدان.
6. يقدم كل من البلدين المتعاقدين للبلد الاخر التسهيلات اللازمة لاقامة المعارض التجارية والمشاركة في المعارض والاسواق الدولية وفقا لتشريعات بلديهما.
7. يؤمن البلدان المتعاقدان انتقال رؤوس الاموال التي يستثمرها احد البلدين او رعاياه في البلد الاخر وفقا للتشريعات المتعلقة بالتحويل الخارجي والتشريعات الخاصة بتشجيع الاستثمار في بلديهما.
8. يعمل البلدان المتعاقدان على منح التسهيلات اللازمة لمرور البضائع ووسائل النقل العائدة للبلد الاخر عبر اراضيها وفقا لتشريعات بلديهما.
9. يعفى كل من البلدين السلع والبضائع المارة عبر اراضيها والعائدة للبلد الاخر من رسوم وعوائد الترانزيت.

10. تؤلف لجنة حكومية مشتركة من ممثلين من البلدين المتعاقدين تجتمع مرة كل سنة او بناء على طلب احد البلدين المتعاقدين في بغداد او مسقط بالتناوب وتكون مهمتها اقتراح الجداول الخاصة بتحديد المنتجات المنصوص عليها في المادة الثالثة من هذا الاتفاق او تعديلها؛ ومعالجة الصعوبات والمشاكل الناجمة من تطبيق هذا الاتفاق او تلك التي تعترض سبيل تطوير التبادل التجاري بين البلدين؛ وتقديم التوصيات التي تهدف الى تحسين وتنمية العلاقات الاقتصادية والتجارية بين البلدين، وتصبح الاقتراحات والتوصيات التي تقدمها اللجنة المشتركة نافذة اعتبارا من تاريخ الموافقة عليها من كل من البلدين المتعاقدين.

وبعد قطع العلاقات مع العراق إثر غزوه للكويت نهاية عام 1990، عادت هذه العلاقات مجددا سنة 2002 عندما وقع الاتفاق وزير التجارة العماني مقبول بن علي بن سلطان ونظيره العراقي محمد مهدي صالح خلال اجتماع لجنة التعاون بين البلدين في مسقط، وقال صالح إن هذا الاتفاق "يأتي تنويجا للعلاقات الأخوية" بين العراق وسلطنة عمان، مشيدا "بالمواقف المتوازنة" للسلطنة على الصعيدين الإقليمي والدولي. وعبر بن سلطان عن ارتياحه لهذا الاتفاق "المهم" الذي يهدف إلى تشجيع الصادرات العمانية إلى العراق في إطار برنامج "النفط مقابل الغذاء". وأضاف أن "67% من الصادرات العمانية تذهب إلى دول عربية والعراق هو المستورد العربي الأول" للسلع العمانية.

وبعد عام 2003 استأنفت اللجنة العراقية- العمانية المشتركة اجتماعاتها حيث بدأت أعمال الدورة السابعة للجنة العمانية - العراقية المشتركة في مسقط بتاريخ 2005/9/25 لبحث سبل تدعيم العلاقات التجارية والاقتصادية بين البلدين. وقال بيان صادر عن اللجنة ان "الجانبين العماني والعراقي بحثا التعاون في المجالات التجارية والاقتصادية والتعليمية والثقافية والاعلامية والرياضية بالإضافة الى متابعة الاتفاقيات الثنائية في المجالين التجاري والاقتصادي وتشجيع الاستثمارات بين البلدين". وأضاف البيان أن اللجنة المشتركة التي تعقد بالتناوب بين البلدين كل عام ناقشت أيضا زيادة التبادل التجاري كما ونوعا والتقارب في مجال التجارة والاقتصاد والصناعة. وأوضح أن عمان والعراق بحثا كذلك زيادة انسياب المبادلات التجارية بينهما وتفعيل وتوثيق الروابط التجارية والاقتصادية والاستثمارية والعمل على ازالة المشاكل التي تعوق الاستثمار في البلدين. وترأس الجانب العماني في اللجنة وكيل وزارة النقل والاتصالات للنقل المهندس سالم بن محمد النعيمي بينما ترأس الجانب العراقي وكيل وزارة النقل عطا نبيل حسين، وفي الخامس من ديسمبر 2011 بدأت في العاصمة العمانية مسقط أعمال الدورة الثامنة للجنة العمانية العراقية المشتركة التي استمرت لمدة يومين تم خلالها مناقشة أوجه التعاون في مختلف المجالات الاقتصادية والاستثمارية والتجارية والعلمية وسبل تطويرها وتفعيلها بما يخدم المصلحة المشتركة.

وترأس الجانب العماني في أعمال اللجنة وكيل وزارة النقل والاتصالات للنقل المهندس سالم بن محمد النعيمي فيما ترأس الجانب العراقي وكيل وزارة المالية العراقية د. فاضل نبي عثمان.

وناقشت اللجنة العديد من مجالات التجارة والصناعة خاصة ما يتصل بموضوع تشجيع وتسهيل انسيابية السلع العمانية للسوق العراقية وتفعيل وتعزيز التعاون في إقامة المعارض وطرق الاستثمار بين البلدين وتفعيل التعاون في مجال الاستثمار وتنمية الصادرات وتفعيل مجلس الأعمال العماني العراقي المشترك.

وفي المجال المالي والاقتصادي، ناقشت اللجنة موضوع دراسة فرص الاستثمار المشترك بين السلطنة وجمهورية العراق وتطوير القوانين الاستثمارية الداعمة وازالة الازدواجية الضريبية وتقوية التعاون المؤسسي والمالي والتمويل وتحديد موعد التفاوض لمناقشة اتفاقية تجنب الازدواج الضريبي ودراسة مشروع اتفاقية تشجيع وحماية الاستثمار.

وفي شهر فبراير 2015 زار وزير الخارجية العراق السابق الدكتور إبراهيم الجعفري مسقط واجتمع مع نائب رئيس الوزراء لشؤون مجلس الوزراء العماني في ذلك الوقت فهد بن عمود آل سعيد وناقشا تطور الأوضاع في العراق والجهود المبذولة لإعادة أعمار العراق.

وفي عام 2019، وصل وزير الدولة للشؤون الخارجية السابق في عُمان، يوسف بن علوي، إلى العاصمة العراقية، في أول زيارة لمسؤول عماني رفيع إلى بغداد منذ عام 1990. وقد اتفق الجانبان على فتح خط جوي بين العراق وسلطنة عُمان، وتسهيل منح سمات الدخول للمستثمرين، وحملة الجوازات الدبلوماسية، إضافة إلى تأكيد تشجيع الاستثمار، وتقديم الدعم المتبادل للمستثمرين.

وفي 4/7/2019 تم توقيع مذكرة تفاهم تهدف الى تعزيز أواصر التعاون بين البلدين الشقيقين في مجال النفط والغاز بالإضافة الى تصدير النفط الخام العراقي الى سلطنة عمان واستيراد المشتقات النفطية من السلطنة وانشاء مستودعات ومحطات لتخزين النفط الخام والمنتجات النفطية في كلا البلدين، وقد نصت مذكرة التفاهم ايضاً على دراسة امكانية انشاء مصفاة نפט مشتركة في سلطنة عمان لتكرير النفط الخام المستورد من العراق، بالإضافة الى استكشاف آفاق التعاون المشترك والفرص الاستثمارية المحلية في مجال صناعة النفط والغاز، والاستثمار في استكشاف وانتاج النفط والغاز وتكرير وتصنيع وتخزين وتسويق النفط الخام والمنتجات النفطية لدى كلا البلدين، كما تضمنت مذكرة التفاهم ايضاً نقل التكنولوجيا الحديثة وتبادل المعلومات والخبرات بين الطرفين وتعزيز التعاون التقني في مجال النفط والغاز واعداد البحوث العلمية المشتركة وتنظيم ورش عمل وندوات ودورات تدريبية في مجالات التعاون المشترك.

وعلى هامش الاجتماع الوزاري التشاوري الذي تستضيفه المملكة العربية السعودية في جدة التقى نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الخارجية العراقي فؤاد حسين، التقى نظيره العماني بدر البوسعيدي، وأكد أهميّة عقد اجتماعات اللجنة العراقية-العمانية المشتركة، مشيراً إلى أن العراق يتطلع لتفعيل أطر التعاون مع عُمان في مختلف المجالات.

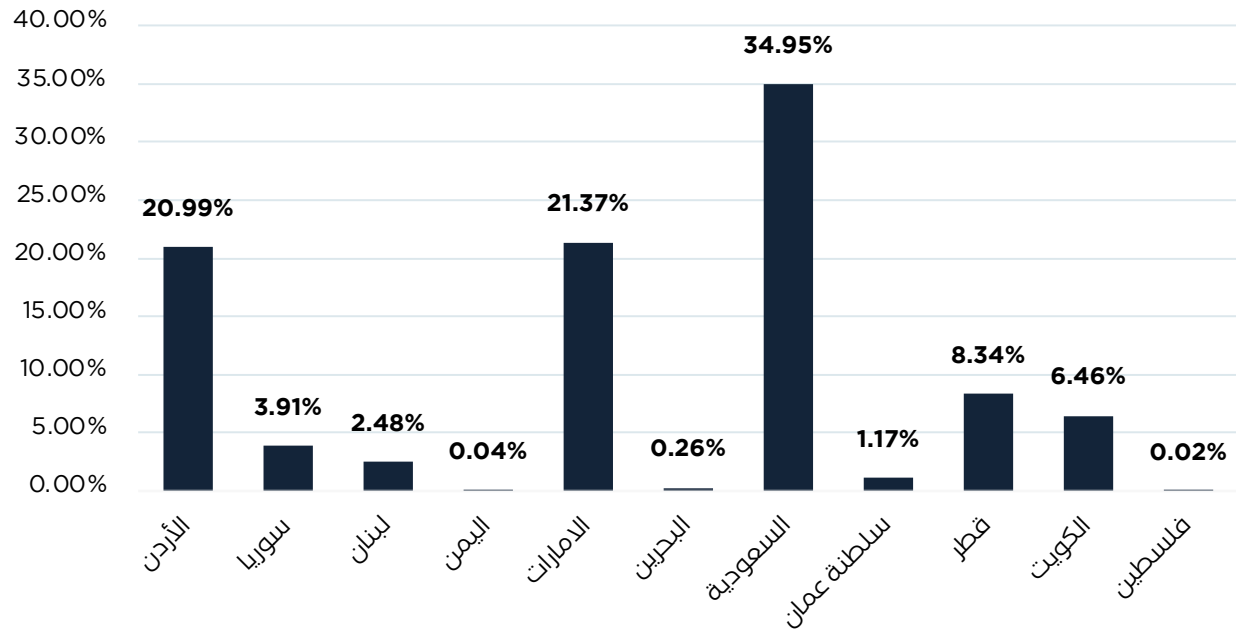
حجم التبادل التجاري بين العراق وسلطنة عمان

في عام 2022، صدر العراق ما قيمته 499 مليون دولار إلى عمان، وكانت المنتجات الرئيسية التي صدرها العراق إلى عمان هي: الغاز البترولي (189 مليون دولار)، النفط المكرر (133 مليون دولار)، والحديد شبه المصنع (122 مليون دولار). ومنذ عام 1999 ولغاية عام 2022، زادت صادرات العراق إلى عمان بمعدل سنوي قدره 76,6٪.

كما صدرت عمان في العام نفسه ما قيمته 232 مليون دولار إلى العراق. وكانت المنتجات الرئيسية التي صدرتها عمان إلى العراق هي مادة أنتيكنوك التي تضاف إلى وقود السيارات (85.2 مليون دولار)، والحليب المركز (61.7 مليون دولار)، والقمح (29.4 مليون دولار). ومنذ عام 1999 ولغاية عام 2022، زادت صادرات عمان إلى العراق بمعدل سنوي قدره 26,7٪، حيث زادت قيمتها من مليون دولار في عام 1999 إلى 232 مليون دولار في عام 2022.

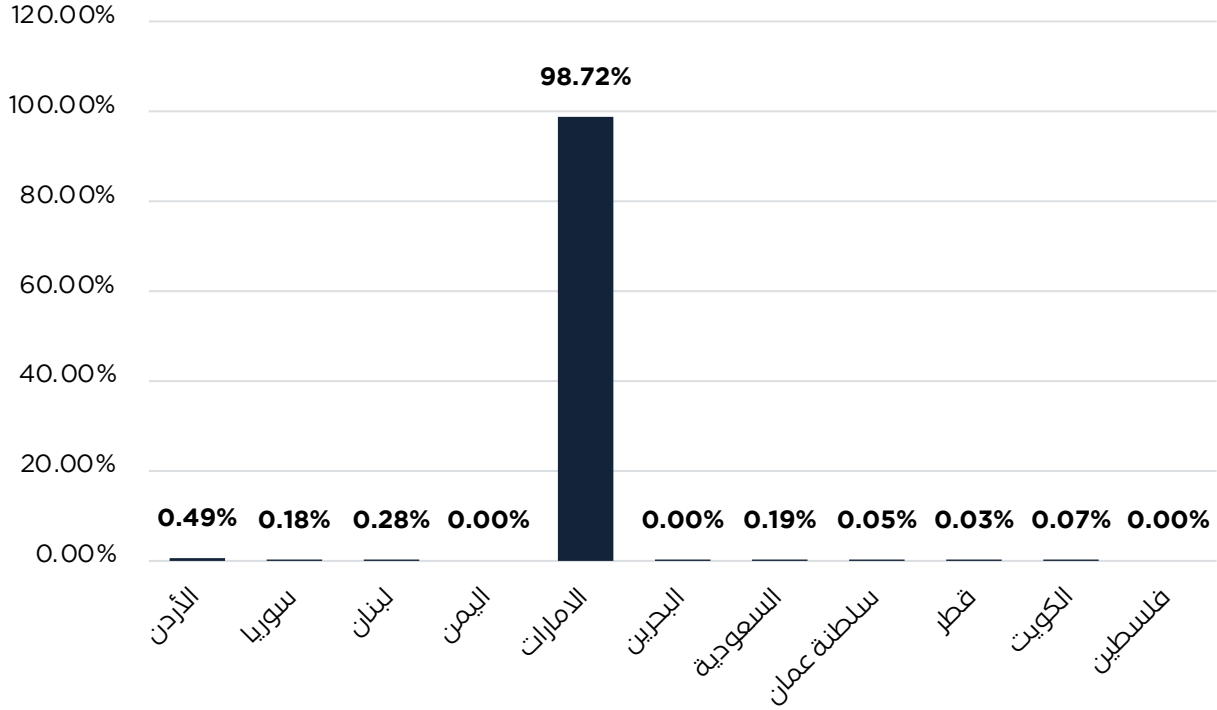
وبالنسبة للاستيرادات والصادرات غير النفطية فقد بلغت قيمة استيرادات العراق من سلطنة عمان 14,885,181 دولار سنة 2022 وهي تمثل ما نسبته 1,17% من إجمالي استيرادات العراق غير السلعية من الدول العربية الآسيوية كما موضح في الشكل البياني الآتي:

الشكل (1): نسبة الاستيرادات السلعية غير النفطية إلى العراق سنة 2022



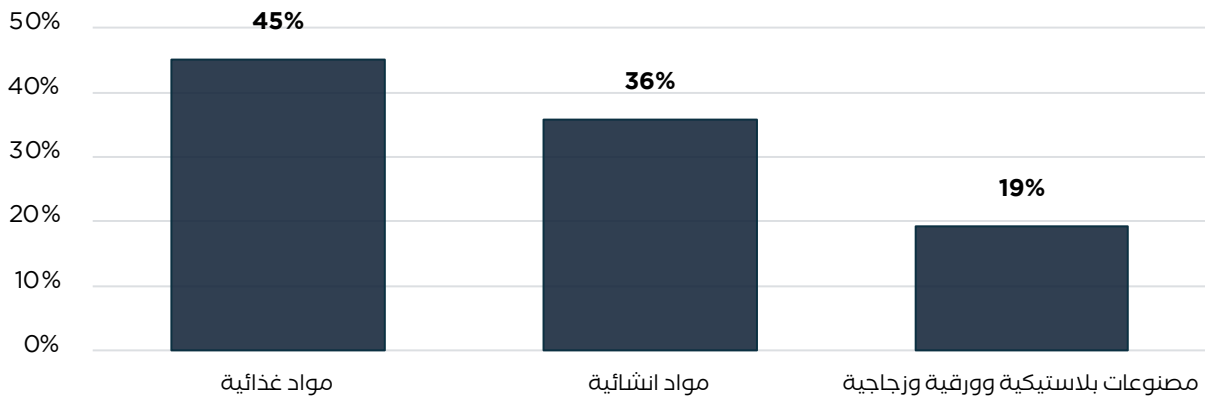
بينما بلغت صادرات العراق إلى سلطنة عمان 1650595 دولار وهي تمثل ما نسبته 0,05% من إجمالي صادرات العراق السلعية غير النفطية من الدول العربية الآسيوية كما موضح في الشكل البياني (2):

الشكل (2): نسبة الصادرات السلعية غير النفطية من العراق سنة 2022



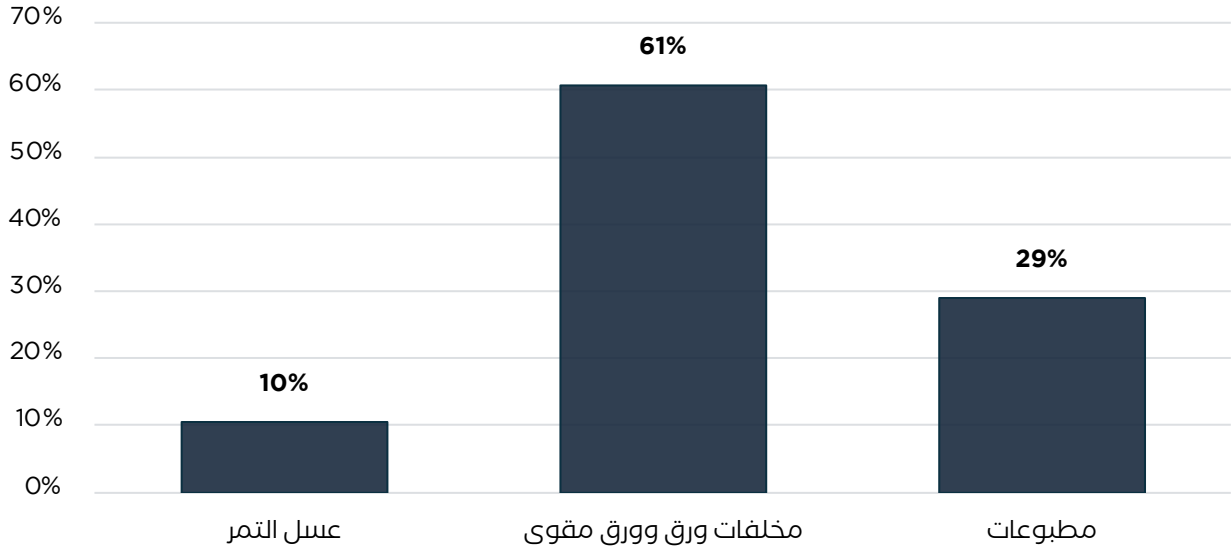
وتتنوع السلع العمانية غير النفطية المصدرة إلى العراق ما بين المواد الغذائية لاسيما الحليب والأسماك المجمدة، والمواد الانشائية لا سيما الأسلاك الكهربائية والاسمنت، والمنتجات البلاستيكية والورقية والزجاج لا سيما الحبوب البلاستيكية، والشكل (3) يوضح الأهمية النسبية للسلع العمانية غير النفطية المصدرة إلى العراق سنة 2022 مقيمة بالدولار الأمريكي.

الشكل (3): الأهمية النسبية للسلع العمانية غير النفطية المصدرة إلى العراق مقيمة بالدولار الأمريكي سنة 2022



أما السعلة غير النفطية التي استوردتها سلطنة عمان من العراق سنة 2022 فكانت بالدرجة الأساس عسل التمر (الديبس)، ومخلفات الورق والورق المقوى، بالإضافة إلى مطبوعات ذات طابع ديني في الغالب، كما موضح في الشكل البياني (4).

الشكل (4): الأهمية النسبية للسلع العراقية غير النفطية المصدرة إلى سلطنة عمان مقيمة بالدولار الأمريكي سنة 2022



الاستثمار في العراق الفرص والعقبات

تزامنا مع ارتفاع مؤشرات الأمن والاستقرار في العراق، تكشف آفاق استثمارية واسعة استقطبت اهتماما دوليا بشكل عام وخليجيا بشكل خاص، لاسيما في ظل حكومة محمد شياع السوداني التي تسعى إلى جذب المزيد من الاستثمارات من المنطقة لاقتصاد دمرته عقود من الحرب وعدم الاستقرار، لكنه يستفيد من عائدات النفط القياسية، مما يساعد على تحفيز الطلب على السلع الاستهلاكية من سكانه الذين يتزايد عددهم بسرعة والذين لا يقل عددهم عن 43 مليون نسمة.

لقد تعهدت دول الخليج العربي، التي كانت لها علاقة معقدة مع العراق، بسلسلة من الاستثمارات.

فقد قال معنز الخياط، رئيس مجلس إدارة شركة استثمار القابضة القطرية التي تقف وراء مشروع فندق ريكسوس الفخم الذي تموله قطر في خطوة تسلط الضوء على الاهتمام الاستثماري المتزايد من دول الخليج العربية. "إنه الوقت المناسب للذهاب إلى هناك"، مشيراً إلى قدرة الحكومة العراقية على بناء مشاريع ضخمة وجذب المستثمرين الدوليين. مضيفاً "البلد آمن وأكثر انضباطاً. نحن نعتقد أن بغداد ستكون واحدة من أهم العواصم العربية خلال الـ 25 سنة القادمة".

وفي مايو 2023، قالت المملكة العربية السعودية إنها خصصت 3 مليارات دولار للاستثمار في العراق من خلال صندوق الاستثمارات العامة التابع لها، وأعلنت لاحقاً عن مشروع متعدد الاستخدامات بقيمة مليار دولار يشمل مكاتب ومتاجر وأكثر من 6000 وحدة سكنية.

وكان أمير قطر قد زار بغداد في يونيو 2023، حيث وقّعت شركة استثمار، خلال زيارة أمير قطر لبغداد، مذكرات تفاهم بقيمة 7 مليارات دولار لتطوير مدينتين سكنيتين جديتين وفنادق خمس نجوم وصفقات لإدارة وتشغيل المستشفيات.

وقال عبد العزيز الغرير، رئيس مجلس إدارة غرفة تجارة دبي: "العراق بلد ضخم. ولديهم إمكانيات كبيرة. ربما أدركوا أن الشريك الأكبر والأفضل يجب أن يأتي من المنطقة"، وقد ارتفعت صادرات أعضاء غرفة تجارة دبي بنسبة 96% تقريباً في النصف الأول من العام الماضي. كما أبدت دول الخليج اهتماماً متزايداً بقطاع الطاقة في العراق، وهي منطقة نفوذ رئيسية لإيران التي تزود العراق حالياً بما يصل إلى 40% من الطاقة في العراق.

فقد استحوذت قطر العام الماضي على حصة 25% في صفقة بقيمة 27 مليار دولار بقيادة شركة توتال إنرجي الفرنسية لتطوير إنتاج النفط واستخراج الغاز الذي يحرقه العراق حالياً، في حين وقعت شركة اتحاد المقاولين القابضة القطرية مذكرة تفاهم بقيمة 2,5 مليار دولار لتطوير محطتين لتوليد الطاقة الكهربائية بقدرة إجمالية تبلغ 2400 ميغاواط.

ووقّعت شركة نفط الهلال الإماراتية العام الماضي ثلاثة عقود مدتها 20 عاماً لتطوير حقول الغاز الطبيعي في محافظتي البصرة وديالى جنوب العراق. وتخطط شركة أكوا باور السعودية لإنشاء مزرعة للطاقة الشمسية بقدرة 1000 ميغاوات. كما أن العراق بصدد ربط شبكته الجديدة لتوليد الطاقة بالكويت، وفي المستقبل بالمملكة العربية السعودية.

مع ذلك هناك مجموعة من التحديات التي تواجه المستثمرين، فلا تزال هناك تساؤلات حول كيفية رد فعل إيران على الوجود الخليجي المتزايد، في حين أن تصاعد العنف سلط الضوء على هشاشة الاستقرار النسبي في العراق.

كما أن العديد من المستثمرين لديهم مخاوف بشأن الفساد المستشري والبيروقراطية الخائفة التي تجعل كل شيء من توقيع العقد إلى الحصول على المال صعباً، مما يجعل التركيز على العلاقات السياسية وعودها بالدرجة الاساس ومع ذلك المستثمرين الاجانب في ازدياد ملحوظ ما يؤشر على تحس البيئة الاستثمارية.

وعلى الرغم من كل ما قيل فان الاستثمارات الخارجية في العراق وخصوصا من بعض دول الخليج شهدت نجاحا وازديادا ونموا حيث تم تتويجها بالاتفاق السياسي والاقتصادي في مذكرات التفاهم التي وقعت بين العراق وتركيا وقطر والامارات لإنشاء واستثمار طريق التنمية الذي سترافقه فرص كبيرة استثمارية ليس للدول الموقعة فقط بل لكل من يريد ان يلتحق لهذا الركب الاقتصادي التنموي، فقد قسم الطريق الى 15 مرحلة وباب الاستثمار مفتوح على مصراعيه لجميع الشركات والدول للمساهمة في انشاء هذا الطريق الدولي الذي ستعكس اثاره على التجارة العالمية بشكل عام وعلى الدول المشتركة فيه بشكل خاص.

ويخلص تقرير لبوابة التجارة الدولية لبنك لويجز للتجارة الدولية نقاط القوة والضعف التي يواجهها المستثمر في العراق بما يأتي:

أولاً- نقاط القوة

1. يمكن أن يكون العراق وجهة مثيرة للاهتمام للاستثمار الأجنبي المباشر، حيث لا تزال البلاد بحاجة إلى الاستثمار في إعادة الإعمار وتطوير البنية التحتية.
2. يتضمن القانون الوطني للاستثمارات عدة إعفاءات للاستثمارات المؤهلة، بما في ذلك الإعفاء من الضرائب لمدة عشر سنوات والإعفاءات من رسوم الاستيراد للمعدات والمواد اللازمة.
3. سيتعين على العراق في السنوات المقبلة تنفيذ العديد من المشاريع بمليارات الدولارات في العديد من القطاعات، مثل الأمن والطاقة والبيئة والبناء والتشييد والرعاية الصحية والسياحة والزراعة والبنية التحتية.
4. يمكن للمستثمرين إعادة رؤوس الأموال التي تم جلبها إلى العراق إلى جانب العائدات.
5. يمتلك العراق رابع أكبر احتياطي نفطي مؤكد في العالم.
6. يبلغ عدد سكان العراق حوالي 46 مليون نسمة، بمتوسط عمر صغير (أقل من 20 عامًا).

ثانياً- نقاط الضعف

1. الاعتماد الكبير على قطاع النفط.
2. يرى البعض انه غالبًا ما يجد المستثمرون صعوبة في حل النزاعات التجارية وتلقي المدفوعات في الوقت المناسب الا ان هذا الامر تحسن بشكل كبير في ظل حكومة محمد شياع السوداني الحالية.
3. البيئة التنظيمية في البلاد بحاجة الى المزيد من الشفافية.
4. الفساد، واللوائح الجمركية، وإجراءات التأشيرات المختلفة، ونقص الكهرباء، ونقص فرص الحصول على التمويل، كلها شكوى شائعة من المستثمرين الأجانب.
5. ضعف ومحدودية القطاع المصرفي في الاعوام الماضية على خلاف العام الماضي والحالي فان هناك تطورا في القطاع المصرفي بحاجة الى المزيد من الاهتمام.
6. هناك مؤشرات فساد في المناقصات الحكومية وفي منح التراخيص أو الامتيازات بحاجة لمعالجات عاجلة.

الآفاق المستقبلية للعلاقات الاقتصادية بين العراق وسلطنة عمان

في ظل التطور الكبير الذي يشهده قطاع النقل والخدمات اللوجستية العماني بات مشروع طريق التنمية العراقي فرصة واعدة لتحقيق طموحات سلطنة عمان في أن تكون مركزا تجاريا رئيسا تمتد خدماته لتصل إلى عمق القارة الأوربية، لاسيما بعد عقد عدد من الصفقات لبيع الغاز المسال العماني لشركات أوربية وأمريكية وعلى مدار 9-10 سنوات بدأ من عامي 2025 و2026. لذا من المتوقع تطور العلاقات الاقتصادية بين البلدين وتحديدا في مجال الاستثمار في قطاع النقل والخدمات اللوجستية. كما أن اتفاقية عام 1983 ستشهد انتعاشا ملحوظا، حيث سيكون للجنة العلاقات العراقية- العمانية المشتركة دورا محوريا في إدارة شؤون النقل والطاقة في البلدين، فالعراق سيكون بوابة عمان إلى أوروبا، كما يمكن للخبرات العمانية أن تسهم بشكل كبير في تطوير الخبرات العراقية في مجال النقل والخدمات اللوجستية بعد التطور الملحوظ الذي أحرزته مجموعة أسيايد العمانية، والتي يتوقع أن تتوسع في استثماراتها لتشمل دول عدة في مقدمتها العراق.

كما أن نجاح طريق التنمية في اختصار كلف النقل ومدته بين آسيا وأوروبا يعني بالضرورة زيادة تدفق السفن التجارية عبر مضيق هرمز في طريقها نحو الخليج العربي ما يعني زيادة عوائد الموانئ العمانية من الخدمات المقدمة لهذه السفن، ذلك كله يعزز من المصالح الاقتصادية المتبادلة التي يمكن أن يثمر عنها التعاون الاقتصادي بين البلدين، لاسيما في مجال النقل والخدمات اللوجستية.

خطوات تطوير العلاقات الاقتصادية العمانية العراقية

يمكن الخروج بمجموعة من التوصيات لتطوير العلاقات الاقتصادية بين العراق وسلطنة عمان أهمها:

1. تفعيل دور اللجنة العراقية - العمانية المشتركة وعقد اجتماعاتها بشكل سنوي منتظم.
2. تفعيل اتفاقية التجارة الحرة لسنة 2002 بين العراق وعمان.
3. الانضمام لمذكرة التفاهم الرباعية بين العراق وتركيا وقطر والامارات العربية لتطوير طريق التنمية.
4. عقد مذكرات تفاهم بخصوص تطوير قطاع النقل والخدمات اللوجستية إلى مختلف مناطق العالم.
5. السعي لربط دول الخليج العربي مع العراق وصولا إلى تركيا بشبكة سكك حديدية وقطارات سريعة.
6. مد شبكة أنابيب تصل الى تركيا عبر العراق لنقل الغاز العماني إلى أوروبا.
7. تعزيز الاستثمارات العمانية في العراق للاستفادة من الفرص الاستثمارية لطريق التنمية
8. توأمة ميناء الفاو مع ميناء الحقم.
9. الاستفادة من الخبرات العمانية في مجال الطرق واستثمارها في خدمة طريق التنمية.
10. العمل على تنسيق الجهود بما يضمن الاستثمار المتكامل والتعاون البناء بين دول المنطقة لاسيما الدول التي تنصدر قطاع النقل والخدمات اللوجستية.

11. تعزيز الاستثمارات العمانية في العراق للاستفادة من الفرص الاستثمارية لطريق التنمية ومن أهم هذه الفرص ما يأتي:

(أ) الخدمات الصحية، حيث يعد مستوى هذه الخدمات متدنياً وذو تكاليف عالية، ويضطر الكثير من العراقيين للسفر من أجل الحصول على الخدمات الصحية المتقدمة.

(ب) النقل العام تفتقر معظم مدن العراق لوسائل النقل العام إذ تكتظ بالسيارات الخاصة.

(ج) خدمات التأمين إذ يفتقر العراق إلى مختلف أشكال التأمين وهناك توجه من قبل الحكومة لتنشيط التأمين لاسيما التأمين الصحي

(د) الخدمات المصرفية إذ يشهد العراق تحولاً في العمل المصرفي يسعى لرفع مستوى التعامل المصرفي إلى 80% خلال فترة وجيزة.

(هـ) الطاقة النظيفة، إذ يعاني العراق من نقص حاد في الطاقة الكهربائية والاعتماد جزئياً على المولدات المناطقية في سد نقص الكهرباء متسببة في تلويث الهواء فضلاً عن فوضى شبكات الأسلاك الكهربائية.

(و) قطاع الإسكان الذي يعد من أعلى القطاعات ربحية نظراً للعجز السكني الكبير الذي تعاني منه معظم مدن العراق.

(ز) قطاع الإنتاج الزراعي بشقيه الحيواني والنباتي، إذ يعاني العراق من مشاكل كبيرة أدت إلى إهمال هذا القطاع واعتماد البلد على الاستيراد من دول الجوار لكثير من المحاصيل والمنتجات الحيوانية رغم ما يتوفر له من أراضي خصبة ومياه وفيرة.

(ح) قطاع السياحة إذ يعاني العراق من تخلف المرافق السياحية، رغم ما يزر به من جغرافية متنوعة ومواقع أثرية أو دينية تستقطب السياح من مختلف البلدان.



East Gate Organization
for Sustainable Development
منظمة بوابة الشرق
للتنمية المستدامة



www.egciraq.org

[@](#) [f](#) [t](#) | @egciraq

[+964 771 878 5050](tel:+9647718785050)

info@egciraq.org