

# تركيا تتغلب على فرنسا في مشروع إعادة إعمار مطار الموصل

بواسطة محمد آلاجا (ar/experts/mhmd-alaja/)

أغسطس  
متوفر أيضًا باللغات:

(English (/policy-analysis/turkey-knocks-france-out-mosul-airport-reconstruction-project

عن المؤلفين

محمد آلاجا (ar/experts/mhmd-alaja/)

محمد آلاجا يقوم بدراسات أكاديمية حول العراق والسياسة الكردية في المنطقة والمليشيات الشيعية في الشرق الأوسط إنه مراسل دبلوماسي مقيم حاليًا في أنقرة وزميل غير مقيم في مركز دراسات الشرق الأوسط محمد هو أحد المساهمين في منتدى فكرة

تحليل موجز

## في خضم التوترات الإقليمية مع فرنسا وإيران يمكن أن يتسبب انخراط تركيا في إعادة إعمار مطار الموصل في إحداث مشاكل ومع ذلك يمثل هذا الانخراط أيضًا رمزًا للعلاقات الاقتصادية المتنامية بين تركيا والعراق

في أعقاب عمليات الهدم والدمار الذي خلفه تنظيم "الدولة الإسلامية" حاولت تركيا جاهدة المشاركة في إعادة إعمار العراق وعلى الرغم من المنافسة الفرنسية التي واجهتها تركيا مؤخرًا في مناقصة إدارة مشروع إعادة إعمار "مطار الموصل الدولي" التي تدمر منذ خمس سنوات في المعركة التي طردت تنظيم "الدولة الإسلامية" من المدينة فازت تركيا بشكل غير متوقع بعقد مشروع المطار أطلق (https://www.france24.com/en/live-news/20220810-iraq-launches-mosul-airport-reconstruction) رئيس الوزراء العراقي مصطفى الكاظمي في 10 آب/أغسطس إعادة إعمار "مطار الموصل الدولي" بعد أن أعلن محافظ نينوى نجم الجبوري أن أعمال التصليح ستمنح لـ "الشراكة ذات الخبرة الدولية" التي تجمع شركتين تركيتين هما "تي أي في للإعمار" (TAV Construction) و"77 للإعمار" (77 Construction). وبالنظر إلى الأهمية السياسية والجيوستراتيجية التي أولتها تركيا للموصل فضلًا عن نظرة العراقيين السلبية إزاء اهتمام تركيا بالمدينة يتمتع المشروع بقيمة رمزية تتجاوز كونه مشروعًا لإعادة الإعمار في حقبة ما بعد تنظيم "الدولة الإسلامية".

استعادت القوات العراقية والتحالف الدولي بقيادة الولايات المتحدة السيطرة على الموصل في عام 2017 بعد ثلاث سنوات من احتلال تنظيم "الدولة الإسلامية" للمدينة وفقدت الموصل - التي يبلغ عدد سكانها 1.5 مليون نسمة - مطارها وعدة مبانٍ وبُنِي تحتيّة أخرى في خلال غزو تنظيم "الدولة الإسلامية" والمعارك اللاحقة. أما الآن وبفضل الدعم الدولي الكبير توشك المدينة على استعادة مظهرها السابق لحقبة تنظيم "الدولة الإسلامية". ومع ذلك لم تكن فترة إعادة الإعمار تسير بسلاسة إذ تناهت عدة دول على عقود الإعمار المريرة.

على سبيل المثال أصرت تركيا بشدة على إصلاح مطار الموصل منذ طرد تنظيم "الدولة الإسلامية" ويُعزى السبب بدرجة كبيرة إلى القرب الجغرافي للموصل من المناطق الداخلية السياسية والاقتصادية في تركيا وفي المراحل الأولى كانت الشركتان التركيتان "كورك للإنشاءات" (Kürk Construction) التي تتولى عادةً مشاريع الإعمار في إقليم كردستان العراق و"كاليون القابضة" (Kalyon Holding)

التي تشارك في بناء "مطار إسطنبول" ومشاريع المترو مشرحتين (https://www.dunya.com/sirketler/kalyon-ve-kurk-inaaat-)  
(musulu-fransizlara-kaptirdi-haberi-607081) لمشروع إعادة إعمار مطار الموصل □

إلا أن الشركتين واجهتا مقاومةً منذ البداية لا سيما في ما يتعلق باقتراحهما لنموذج البناء والتشغيل والنقل - وهو نموذج يخوّل الشركتان بناء المطار أولاً ثم إدارته بعد ذلك قبل تسليمه إلى الحكومة العراقية □ وفي إطار هذا النموذج كانت الشركتان تتوقعان أمرين هما: أن توفر القوات العراقية أمن المطار وأن يضمن الجانب العراقي خمسين ألف مسافر شهرياً لمدة عشرين عاماً □ وعلى الرغم من شيوع اقتراح البناء والتشغيل والنقل هذا في تركيا لم تحرب به الحكومة العراقية التي كان سيطلب منها دفع ما يقرب من 25 دولاراً لكل راكب إذا تعدّد الوصول إلى الهدف □

وخلالاً للاقتراح التركي عرضت الشركة الفرنسية "آ دي بي للهندسة" (ADPI) تنفيذ المشروع كجهة مقولة فحسب بدلاً من تشغيل المطار بعد ذلك □ وهذه الشركة معروفة وتشارك بالفعل في تطوير بغداد والبصرة وبناء مطار دهوك □ وفيما توقعت تركيا أن تستلم شركتها المشروع خاب أملها عندما سمحت الحكومة العراقية لـ "سلطة الطيران المدني العراقي" بالتفاوض وتوقيع (https://www.adp-i.com/en/news-events/groupe-adp-and-adp-ingenierie-sign-new-airport-mosul) عقد مع شركة "آ دي بي للهندسة" في كانون الثاني/يناير 2021.

جاء اتفاق العراق مع شركة "آ دي بي للهندسة" على حساب شركتي "كورك للإنشاءات" و"كاليون القابضة" بمثابة صدمة لا سيما مع زيارة رئيس الوزراء الكاظمي إلى أنقرة في كانون الأول/ديسمبر 2020 والمواجهة المتوترة بالفعل التي تحصل بين فرنسا وتركيا في الشرق الأوسط □ وبدا علناً أن السفير التركي آنذاك في العراق فاتح يلدز تقبّل الوضع على مضمّن قائلاً: "يبدو أن جهة أخرى ستتولى هذا المشروع".

مع ذلك سرعان ما عاد العقد إلى تركيا في الأشهر اللاحقة □ وأفاد مصدر موثوق طلب عدم الكشف عن هويته أن التحول من الشركة الفرنسية إلى شركتين تركيتين في اللحظة الأخيرة كان سببه إصرار بعض الجهات الفاعلة المحلية في الموصل ورئيس الوزراء الكاظمي □ ويبدو أن هذه الجهات الفاعلة السياسية العراقية أخذت زمام المبادرة لتسليم المشروع إلى هيئات تركية في اللحظة الأخيرة سعياً إلى تعزيز العلاقة العراقية التركية □

بالإضافة إلى التبعات الإقليمية الأكبر للعقد التركي يُعتدّ أن نموذج القرض الفرنسي اعتُبر في النهاية غير مناسب □ وعرضت أيضاً الشركتان التركيتان إمكانية بناء المطار بتكلفة أقل ما جعل الجانب التركي خياراً أكثر جاذبية بالنسبة إلى العراق □ فقال (https://www.tebaajansi.com/irak/musul-havalimaninin-onarimi-turk-sirketlere-teslim-edildi-h297407.html) نائب الموصل لقمان الرشدي: "... منعنا المشروع من الذهاب إلى الفرنسيين لأنهم أرادوا تنفيذه مقابل قرض □ وفي اجتماعنا مع رئيس الوزراء ذكرنا أن الموصل لها ميزاتٍها الخاصة وأنه لا داعي لتنفيذ المشروع بالائتمان".

أشير أيضاً في العراق إلى أن الولايات المتحدة لم تكن مرتاحة لتدخل فرنسا في الموصل ومن هنا جاء القرار النهائي بالتوقيع مع شركتي "تي أي في للإعمار" و"77 للإعمار". فبعد انسحاب القوات الأمريكية من المنطقة يرى بعض المراقبين العراقيين أن تصرفات الرئيس الفرنسي إيمانويل ماكرون تشير إلى وجود مصلحة في تحويل الفراغ الذي قد ينشأ في السلطة إلى فرصة لتعزيز النفوذ الفرنسي في العراق والشرق الأوسط □ وقام ماكرون بزيارتين إلى العراق في أيلول/سبتمبر 2020 وأب/أغسطس 2021 وذلك في غضون عام بعد إعلان الولايات المتحدة عن قرار خفض عديد القوات الأمريكية في البلاد □

على غرار الكاظمي فضّلت الولايات المتحدة على الأرجح زيادة النفوذ التركي لا سيما في سياق الميليشيات المدعومة من إيران التي تحافظ على وجود نشط في الموصل □ فعلى الرغم من عدم ارتياح إيران وجماعات الميليشيات المدعومة منها في الموصل للتدخل الفرنسي المتزايد في العراق هي تفضّل الشركات الفرنسية في مناقصة المطار إذ تعتبر أن فرنسا هي الأقل شراً مقارنةً بتركيا □ مع تصاعد التوترات في ظل التنافس المرير بين تركيا وإيران أصبحت الموصل موقعاً مهماً جداً يأمل البلدان ممارسة نفوذهما فيه □ وعلى الرغم من أن دعم إيران لميليشيات الموصل قد منحها أفضلية تأمل تركيا في إضعاف نفوذ إيران باستخدام روابطها التاريخية بالموصل وعلاقتها مع المجتمع السنّي □ وفي السنوات الأخيرة كُثفت تركيا هجماتها على بعض جماعات الميليشيات مثل "حزب العمال الكردستاني" الذي صنفته تركيا والولايات المتحدة منظمة إرهابية في شمال سوريا وشمال العراق □ وغالباً ما وُحّدت هذه الميليشيات بدورها جهودها مع الجماعات المدعومة من إيران لاستهداف هذه القوات □ وفي هذا الصدد أصبح مشروع "مطار الموصل" مسرعاً آخر لمعارك إقليمية أكبر حجماً - ليس بين تركيا وفرنسا فحسب بل بمشاركة الولايات المتحدة وإيران أيضاً □

تجدد أيضاً الإشارة إلى نجاح تركيا في الحصول على مشروع المطار لأنه يأتي في وقتٍ بلغت فيه المشاعر المعادية لتركيا ذروتها في العراق خاصةً بعد هجوم (in-iraqi-kurdistan) تموز/يوليو الذي أودى بحياة تسعة من المصطافين في زاخو شمال العراق □ ويلوم العراقيون تركيا إلى حد كبير

على الهجوم مع انقرة نفت مرارًا وتكرارًا مسؤولة قواتها

مع ذلك لم تطغ في النهاية هذه العقبة السياسية والعقبات المتعددة الأخرى التي سبقتها على حسنات العقد التركي في الجدل الدائر حول المطار وملك تركيا بالفعل مصلحة اقتصادية قوية في العراق إذ يتجاوز (<https://shafaq.com/en/Economy/Turkey-aims-to-increase-the-trade-volume-with-iraq-to-50-billion-dollars-a-year>) حاليًا حجم التجارة بين العراق وتركيا 20 مليار دولار وتعمل في البلاد مئات الشركات التركية بما فيها الشركات النشطة للغاية (<https://www.meed.com/turkish-firms-successful-in-iraq/>) في مجال البناء

بعد التعهد بتقديم قروض بقيمة 5 مليارات دولار في مؤتمر كويتي لدعم العراق في عام 2018 قدّمت تركيا عددًا من المقترحات الأخرى وشملت ترميم مطارزي الموصل وكركوك وفتح معبر حدودي جديد وبناء خط سكة حديدية بطول 570 كيلومترًا يربط الموصل ببغداد وتحديث البنية التحتية للري في العراق وحتى مشاركة الشركات التركية في بناء خطوط السكك الحديدية لميناء الفاو في جنوب العراق

في ما يخص المشاريع الكبرى مثل إعادة إعمار "مطار الموصل" من المعلوم جيدًا أن المبادرات الدبلوماسية والسياسية غالبًا ما تؤثر في القرار النهائي وتُظهر حقيقة فوز تركيا في نهاية المطاف بمناقصة المطار أن إمكانات أنقرة السياسية والاقتصادية ما زال لها وزن في أذهان المسؤولين العراقيين وإلى جانب الوجود المادي لتركيا في البلاد تبقى قوتها الناعمة عاملًا مهمًا في ديناميكيات العراق كما أن قدرة أنقرة على تأمين مشروع المطار تمنحها الأمل في العلاقات المستقبلية والمشاريع الجديدة في البلاد

بالطبع ما زالت مصالح إيران المتضاربة مع المصالح التركية تؤدي دورًا كبيرًا خاصةً بينما يتخبط العراق في أزمتة السياسية المحلية الكبيرة وما زالت تركيا تواجه نقاط ضعف خطيرة عندما تنافس على فرض النفوذ في الموصل وأماكن أخرى ولا شك في أن مشروع المطار سيتأثر بهذه الوقائع وعلى وجه التحديد ستواجه تركيا صعوبات متواصلة في الحفاظ على أمن مشاريعها ووجودها الأوسع نطاقًا في الموصل ومن المحتمل أن يصبح مشروع المطار هدفًا لجماعات الميليشيات إلى جانب القاعدة العسكرية التركية المتمركزة في الموصل والقنصلية التركية

مع أن أزمة الحكومة في العراق أخذت ردود الفعل الفورية على نجاح تركيا في تأمين عقد المطار في الوقت الحالي لا تزال تداعيات المشروع في سياق الفوضى السياسية في البلاد وتزايد التوترات الإقليمية قائمة وعلى الرغم من نجاح تركيا مؤخرًا تشير الاتجاهات الأوسع نطاقًا إلى أن الضغط ضد حصولها على مناقصة المطار ليس العقبة الأخيرة التي سيتعين على تركيا تجاوزها في إطار جهودها الرامية إلى تنمية نفوذها الاقتصادي في العراق

## موصى به



تحليل موجز

[وعود إيران المنكوثة بشأن مناطق التجارة الحرة](#)

أغسطس

بهمن آزر

([ar/policy-analysis/www-ayran-almnkwtht-bshan-mnatq-altjart-alhrt/](https://ar/policy-analysis/www-ayran-almnkwtht-bshan-mnatq-altjart-alhrt/))



تحليل موجز

## [تداعيات مقتل الطواهري على حركة طالبان](#)

أغسطس



محمد مختار قنديل

([ar/policy-analysis/tdayat-mqtl-alzwahry-ly-hrkt-talban/](#))



مقالات وشهادة

## [مواجهة مؤامرات «الحرس الثوري» الإيراني](#)

أغسطس



ماثيو ليفيت

([ar/policy-analysis/mwajht-mwamrat-alhrs-althwry-alayrany/](#))

TOPICS

[\(ar/policy-analysis/altaqt-walaqtsad/\)](#) الطاقة والاقتصاد

[\(ar/policy-analysis/alsyast-alkharjyt-alayranyt/\)](#) السياسة الخارجية الإيرانية

المناطق والبلدان

[\(ar/policy-analysis/trkya/\)](#) تركيا

[\(ar/policy-analysis/alraq/\)](#) العراق