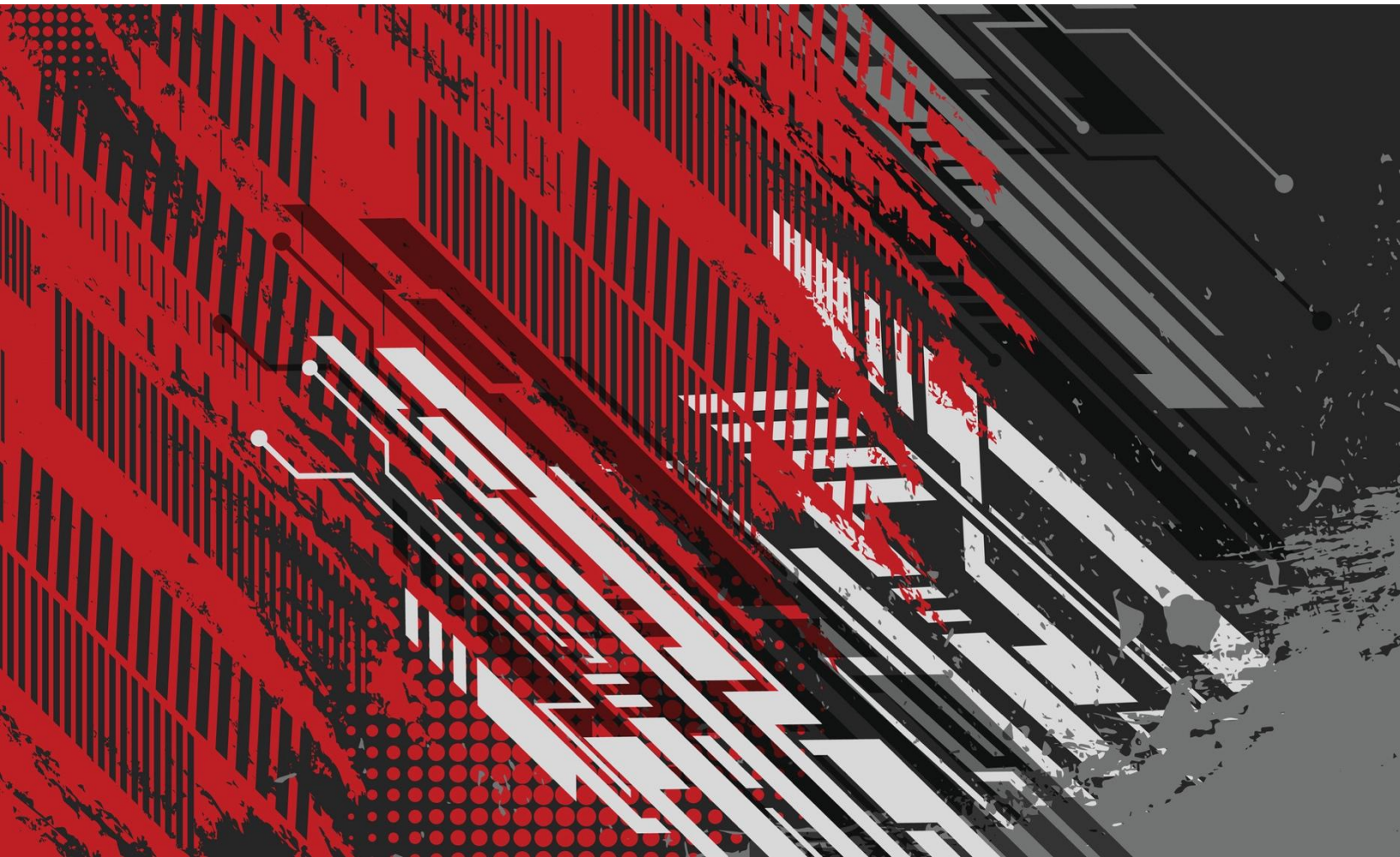


حطام البنية التحتية في العراق بعد حرب العام 1991: بين آثار الحرب وهيمنة السلطة الشمولية
(قراءة في أثر المنطق السلطوي على إعادة تشكيل الفضاء اللوجستي للبلاد)

د. مظهر محمد صالح

18 تموز 2026



حطام البنية التحتية في العراق بعد حرب العام 1991: بين آثار الحرب وهيمنة السلطة الشمولية
(قراءة في أثر المنطق السلطوي على إعادة تشكيل الفضاء اللوجستي للبلاد)

-مدخل

لطالما كان الخوف أحد العوامل العميقة التي أثرت في طريقة بناء الدول وإدارة مجتمعاتها. فالدولة لا تُعرّف فقط بما تشيده من مؤسسات وطرق وجسور وموانئ ومطارات، بل أيضاً بالطريقة التي تنظر بها إلى العالم من حولها: هل تراه فضاءً للتفاعل والنمو، أم ساحة دائمة للتهديد والمؤامرة؟

فعندما يصبح الخوف هو العدسة الأساسية لصناعة القرار، تتغير وظيفة الأشياء. فالجسر لا يعود وسيلة للربط بين المدن، بل يصبح احتمالاً لعبور الخصم. والمطار لا يُقرأ كبوابة اقتصادية وحضارية، بل كمدخل محتمل للخطر. والسكك الحديدية لا تُرى كأداة للتنمية وحركة الإنسان والبضائع، بل كمسار قد تستفيد منه قوة معادية. وهكذا تنتقل البنية التحتية من كونها رمزاً للقدرة إلى كونها موضوعاً للشك والقلق. فالحروب لا تنتهي دائماً عند لحظة إعلان وقف إطلاق النار، فبعض الحروب تواصل حضورها بعد انتهاء العمليات العسكرية، ليس في ساحات القتال، بل في طريقة تفكير الدولة ومؤسساتها، وفي كيفية قراءة السلطة للمكان والإنسان والأشياء. وقد كانت حرب الخليج الثانية في العام 1991 نقطة تحول عميقة في تاريخ العراق الحديث، إذ لم تقتصر آثارها على الدمار الذي أصاب قطاعات واسعة من البنية التحتية، بل امتدت إلى إعادة تشكيل العلاقة بين السلطة والمجال العام، وبين مفهوم الدولة ومتطلبات الأمن والخوف. اذ تفاوتت تقديرات خسائر العراق المادية بعد حرب الخليج الثانية (1991) بين نحو 30 مليار دولار و190 مليار دولار، بحسب الجهة المُقَوِّرة والمنهجية المعتمدة، بينما تشير معظم الدراسات إلى أن إعادة تأهيل القطاعات الأساسية (الكهرباء، المياه، النفط، النقل، والاتصالات) احتاجت عشرات المليارات من الدولارات.

وعلى الرغم من ذلك، فالبنية التحتية في الدولة الحديثة ليست مجرد منشآت مادية من طرق وجسور ومطارات وشبكات نقل وممرات مائية، بل هي التعبير المادي عن قدرة الدولة على الحركة والاتصال والإنتاج. إنها شبكة الحياة الاقتصادية والاجتماعية التي تسمح بتدفق السلع والأشخاص والمعلومات، وتشكل أحد أهم مقاييس فاعلية الدولة وقدرتها على إدارة المجال الوطني. ومن هنا فإن قيمة البنية التحتية لا تكمن فقط في وظيفتها التقنية، بل في معناها السياسي أيضاً، فهي تجسد قدرة الدولة على الربط بين أقاليمها، وتعزيز التنمية، وفتح المجال أمام التفاعل مع العالم الخارجي.

غير أن البنية التحتية قد تفقد هذا المعنى عندما تخضع لمنطق أمني يرى العالم بوصفه مساحة محتملة للتهديد. ففي الأنظمة التي يصبح فيها هاجس البقاء السياسي محوراً لصناعة القرار، لا تعود المنشآت العامة مقروءة من زاوية وظائفها الاقتصادية والتنموية فحسب، بل يعاد تفسيرها وفق سؤال مختلف: هل يمكن أن تتحول هذه المنشأة إلى نقطة ضعف أمنية وهاجس خوف؟ وهل يمكن أن تستخدم ضد مركز السلطة في لحظة صراع أو تدخل خارجي؟

في العراق و بعد العام 1991، تداخلت آثار الحرب الخارجية مع منطق أمني داخلي شديد الحساسية تجاه احتمالات التهديد. فقد جاءت البلاد من حرب مدمرة تركت آثاراً واسعة على منظومات الكهرباء والنقل والاتصالات والمنشآت الحيوية، ثم دخلت مرحلة جديدة اتسمت بالعزلة الدولية والعقوبات والقلق المستمر من احتمالات المواجهة العسكرية. وفي هذا المناخ، لم تعد بعض عناصر البنية التحتية تُنظر إليها باعتبارها أصولاً وطنية ينبغي تطويرها واستعادتها، بل أصبحت في بعض الحالات جزءاً من حسابات أمنية تتعلق بحماية مركز السلطة.

ومن هنا تظهر المفارقة الأساسية: فالأدوات التي تُبنى عادة لتعزيز قوة الدولة، كالطرق والجسور والمطارات وشبكات النقل، يمكن أن تتحول تحت تأثير الخوف السياسي، إلى عناصر يُنظر إليها باعتبارها مصادر محتملة للخطر.

فالجسر الذي صُمم للربط بين أجزاء المدينة قد يُقرأ بوصفه مساراً محتملاً لحركة خصم، والمطار الذي يمثل نافذة اقتصادية وحضارية قد يُنظر إليه بوصفه منفذاً عسكرياً محتملاً، والممرات المائية التي تخدم الاقتصاد والبيئة قد تُفسر من منظور أمني ضيق.

وقد برز هذا التحول بصورة خاصة في بعض المواقع الحيوية داخل بغداد، حيث تلاقت عناصر مختلفة من البنية اللوجستية للمدينة: شبكة النقل الحديدي، والمنشآت الجوية، والممرات المائية. فهذه المواقع لم تعد تُقرأ فقط بوصفها أجزاء من نظام حضري واقتصادي، وإنما أصبحت مرتبطة بتصورات تتعلق بالدفاع عن مركز السلطة ومواجهة سيناريوهات افتراضية للتهديد والخوف.

إن السؤال المركزي الذي تسعى هذه الدراسة إلى مقاربتة لا يقتصر على:

ماذا حدث للبنية التحتية العراقية بعد حرب العام 1991؟ بل يضع سؤالاً أعمق: كيف يمكن للخوف الأمني أن يعيد تعريف وظيفة البنية التحتية، بحيث تنتقل من كونها مصدرًا لقوة الدولة إلى كونها عنصرًا يُنظر إليه باعتباره تهديدًا محتملاً؟

إن الإجابة عن هذا السؤال تقود إلى فهم العلاقة بين السلطة والمكان. فالدولة الحديثة تبني قوتها عبر توسيع قدرتها على الحركة والاتصال والإنتاج، بينما تميل السلطة التي يحكمها هاجس الخطر الدائم إلى تقليص مساحات الحركة وتقليل احتمالات الانكشاف. وعندما يصبح الأمن مفهوماً قائماً على إزالة الوسائل بدلاً من تطوير القدرة على إدارتها، فإن الدولة قد تنتقل تدريجياً من منطق البناء إلى منطق التحصين. ومن هنا فإن دراسة البنية التحتية في العراق بعد حرب 1991 لا تتعلق فقط بتاريخ منشآت مادية تعرضت للتدمير أو الإهمال، بل تكشف عن تحول أعمق في فلسفة إدارة الدولة، أي الانتقال من النظر إلى البنية التحتية بوصفها أداة للتنمية والاندماج الوطني إلى النظر إليها بوصفها جزءاً من آلية الصراع والبقاء السياسي.

-الخوف بوصفه محدداً لصناعة القرار: من الدولة إلى الحصن.

أولاً : لا يمكن فهم التحولات التي أصابت البنية التحتية في العراق بعد العام 1991 بمعزل عن المناخ السياسي والأمني الذي تشكل بعد الحرب. فالحروب لا تترك آثارها فقط على الاقتصاد والمجتمع والمنشآت المادية، بل تترك أيضاً أنماطاً جديدة من التفكير داخل مؤسسات السلطة. وفي بعض الحالات، يصبح الخوف من تكرار الصراع عاملاً مؤثراً في صياغة السياسات، بحيث تتحول القرارات من البحث عن تعظيم القدرة إلى تقليل احتمالات الخطر.

ففي الدولة الطبيعية، تُبنى البنية التحتية على فرضية أساسية مفادها أن الحركة والاتصال والتبادل هي عناصر قوة. فالطريق يربط الأسواق، والجسر يدمج المناطق، والمطار يفتح الاقتصاد على العالم، والسكك الحديدية توسع قدرة الدولة على نقل الأشخاص والبضائع. وكلما ازدادت قدرة المجتمع على الحركة، ازدادت قدرة الدولة على الإنتاج والتطور.

أما عندما تصبح السلطة أسيرة تصور أمني مغلق، فإن المعادلة قد تنقلب. فالحركة التي كانت تُعد علامة على الحيوية الاقتصادية قد تصبح في نظرها احتمالاً للانكشاف، والاتصال الذي يمثل شرطاً للتنمية قد يُقرأ باعتباره منفذاً محتملاً للتهديد. وهنا لا يعود السؤال الأساسي: كيف يمكن تطوير هذه المنشأة؟ بل يصبح: كيف يمكن منع استخدامها ضد السلطة؟

اذ ان هذا التحول يكشف عن اختلاف جوهري بين منطق الدولة ومنطق الحصن. فالدولة تنظر إلى المجال الوطني بوصفه فضاءً يجب تنظيمه واستثماره، بينما ينظر الحصن إلى المجال بوصفه مساحة يجب مراقبتها والسيطرة عليها. وفي حين تحتاج الدولة إلى الانفتاح المنضبط لتحقيق التنمية، يحتاج الحصن إلى تقليص نقاط الاتصال خشية الاختراق.

وقد تناول الفكر السياسي الحديث العلاقة بين السلطة والخوف من زوايا متعددة. فقد أشار ميشيل فوكو - Michel Foucault إلى أن السلطة لا تعمل فقط من خلال القوانين أو استخدام القوة المباشرة، بل أيضاً عبر تنظيم الفضاءات وتحديد وظائفها. فالمكان ليس محايداً، إذ يمكن أن يتحول من مجال للحركة والتفاعل إلى أداة للمراقبة والانضباط عندما تهيمن عليه الرؤية الأمنية. ففي كتاب فوكو الشهير Discipline and Punish: The Birth of the Prison (1975)

يناقش الكاتب كيف تستخدم السلطة تنظيم المكان والهندسة الاجتماعية كوسائل للضبط والسيطرة. وفي الصلة بالموضوع قدم فوكو فهماً: كيف يمكن أن تتحول الفضاءات والبنى المادية من أدوات للحركة إلى أدوات للمراقبة والتحسين ولاسيما في كتابه Security, Territory, Population (1977-1978) lectures الذي تناول فيه علاقة الدولة بالأمن وإدارة السكان والأراضي. مسلطاً الضوء على كيف تعيد الدولة تعريف الطرق والمجالات الجغرافية؟

ومن هذا المنظور، فإن البنية التحتية لا تُفهم فقط باعتبارها منشآت هندسية، بل باعتبارها جزءاً من هندسة السلطة نفسها. فالطريق والجسر والمطار ليست مجرد أدوات تقنية، بل عناصر تنظم علاقة المجتمع بالدولة، وتحدد مستويات الحركة والتواصل والانفتاح. وعندما يعاد تعريف هذه العناصر وفق اعتبارات أمنية ضيقة، فإن التغيير لا يصيب المنشأة وحدها، بل يصيب فلسفة إدارة المجال العام.

أما حنة أرنت Hannah Arendt - منظرة الاجتماع السياسي ، فقد ربطت بين طبيعة الأنظمة الشمولية وبين إنتاج بيئة سياسية تقوم على العزلة والخوف. فالسلطة التي تبني شرعيتها على مواجهة عدو دائم تحتاج باستمرار إلى إنتاج حالة من التهديد ، لأن استمرار الإحساس بالخطر يصبح جزءاً من مبررات استمرار السيطرة. وفي مثل هذه البيئات، قد يتحول الانغلاق من إجراء مؤقت إلى نمط دائم في إدارة الدولة. ففي كتابها (1951) The Origins of Totalitarianism الذي عد من أهم الأعمال التي قدمتها حنة أرنت حول طبيعة الأنظمة الشمولية، ودور الخوف والعزلة في استمرارها، و تفسير كيف يمكن للخوف الدائم من العدو الداخلي أو الخارجي أن يعيد تشكيل مؤسسات الدولة. إاما في كتابها الآخر The Human Condition (1958) فقد ناقشت حنة أرنت أهمية الفعل العام والحركة والتفاعل في بناء المجتمعات السياسية. مدركة أن ثمة علاقة بين المجال المفتوح والبنية التي تسمح بالحركة والتواصل.

ومن زاوية أخرى، يوضح المفكر والفيلسوف كارل بوبر Karl Popper - في تحليله للمجتمعات المفتوحة والمغلقة أن الأنظمة المغلقة تميل إلى بناء تصوراتها على اليقين والخوف من التغيير، بينما تعتمد المجتمعات المفتوحة على القدرة على التصحيح والتكيف. وعندما تصبح السلطة غير قادرة على التعامل مع عدم اليقين إلا عبر إجراءات المنع والسيطرة، فإنها قد تخسر تدريجياً عناصر المرونة التي تحتاجها الدولة الحديثة. إذا يرى بوبر في كتابه (1945) The Open Society and Its Enemies حيث ينتقد فيه الأنظمة المغلقة التي تقوم على اليقين الأيديولوجي والخوف من التغيير. إذ قام بوبر بإجراء المقارنة بين الدولة التي تبني قدراتها عبر الانفتاح، والدولة التي تبحث عن الأمان عبر العزل. وفي وحي كتاب للمؤلف Isaiah Berlin بعنوان 1990 The Crooked Timber of Humanity ناقش كارل بوبر مخاطر المشاريع السياسية التي تسعى إلى بناء نظام مغلق قائم على رؤية واحدة للمجتمع، ذلك لفهم العلاقة بين الأيديولوجيا الصلبة والقرارات التي تحد من التعدد والحركة.

أما بول فيريليو Paul Virilio - فقد قدم قراءة مختلفة للعلاقة بين الحرب والفضاء، مشيراً إلى أن تطور التكنولوجيا غير طبيعة الصراع، وأن السرعة والاتصال والمعلومات أصبحت عناصر مركزية في الحروب الحديثة. وتكشف هذه الفكرة عن مفارقة مهمة: فقد تستمر بعض المؤسسات في بناء قراراتها الأمنية وفق تصور تقليدي للحرب يعتمد على الجغرافيا والممرات، في وقت أصبحت فيه طبيعة الصراع أكثر تعقيداً واعتماداً على التكنولوجيا والأنظمة غير المادية.

ففي كتابه (1977) Speed and Politics يناقش بول فيريليو أثر السرعة والتكنولوجيا في إعادة تشكيل السياسة والحرب. وان الصلة المباشرة للكتاب هي بيان انتقال الحرب من السيطرة على الطرق والممرات إلى السيطرة على السرعة والمعلومات. كذلك يرى بول فيريليو في كتابه War and Cinema: The

Logistics of Perception (1984)

مبيناً كيف أصبحت التكنولوجيا والإدراك والمعلومات جزءاً من طبيعة الحرب الحديثة. وهنا يتجاوز بول فيريليو مفهوم الحرب التقليدية التي ظلت قائمة على عبور الجيوش للمواقع الجغرافية. في حين ظلّ هاجس الأمن والخوف ، والبنية الاقتصادية هو هاجس الانظمة المركزية في اوروبا الشرقية والاتحاد السوفييتي السابق حيث تناولها الكاتب ستيف كوتكن – Stephen Kotkin في كتابه

.Magnetic Mountain: Stalinism as a Civilization (1995)

وفي دراسة عميقة لكيفية تشكيل الدولة السوفيتية للمجتمع والاقتصاد حول أهداف أيديولوجية وأمنية. وكيف يمكن للأمن والأيديولوجيا أن يعيدا تشكيل أولويات التنمية.

كما ناقش روبرت تكرر Robert C. Tucker في كتابه (1971) The Soviet Political System تحليل لطبيعة النظام السياسي السوفيتي وآليات اتخاذ القرار. ذلك لفهم العلاقة بين المركزية الشديدة والقرارات الاقتصادية والاستراتيجية. اما ميلان كونديرا Milan Kundera- فقد ناقش بكتابه

The Tragedy of Central Europe (1984) تجربة أوروبا الشرقية تحت الأنظمة المركزية، وعلاقة العزلة السياسية بفقدان الحيوية .

ثانياً : وتأسيساً على ما تقدم ، نجد في الحالة العراقية بعد العام 1991، كيف تداخلت الهواجس في اعلاه جميعاً ، لتنتهي البنية الأساسية بمخاوف القرار الأمني في بيئة سياسية مثقلة بتجربة حرب واسعة، وتهديدات خارجية مستمرة لازالة النظام ، رافقه خوف عميق و تراجع في الثقة بالمؤسسات الدولية. وأدى ذلك إلى تعزيز منظور يرى بعض عناصر البنية التحتية الاستراتيجية ليس فقط من خلال وظيفتها المدنية، بل من خلال احتمال استخدامها في سيناريوهات عسكرية محتملة.

وهنا تظهر المشكلة الأساسية: عندما تتحول الهواجس الأمنية إلى معيار رئيس لتقييم المنشآت العامة، فإن السلطة قد تبدأ بالتعامل مع أدوات قوتها باعتبارها نقاط ضعف. وفي هذه اللحظة ينتقل التفكير من سؤال “كيف نحمي قدرتنا؟” إلى سؤال “كيف نمنع إمكانية استخدامها ضدنا؟”

وهذا هو الحد الفاصل بين الدولة والحصن ، فالدولة القوية لا تلغي أدوات الحركة لأنها تخشى إساءة استخدامها ، بل تطور مؤسساتها وقدراتها لحمايتها وإدارتها. أما الحصن فيرى في تقليل الحركة وسيلة للأمان ، حتى لو أدى ذلك إلى إضعاف القدرة العامة للدولة على المدى الطويل.

ومن هنا يمكن فهم بعض التحولات التي طالت البنية التحتية العراقية بعد حرب العام 1991 بوصفها نتيجة لتغلب منطق الحماية الأمنية على منطق التنمية. فلم يكن الأمر متعلقاً فقط بإعادة ترتيب منشآت مادية، بل بإعادة تعريف وظيفة المكان نفسه : هل هو مجال لبناء الدولة أم حصن يجنبه من مساحات الخطر؟.

-العراق بعد حرب العام 1991: عندما أعادت السلطة قراءة البنية التحتية.

أ- شكّلت حرب الخليج الثانية في العام 1991 لحظة فاصلة في تاريخ الدولة العراقية المعاصرة. إذ لم تقتصر آثارها على الخسائر العسكرية والدمار الذي أصاب قطاعات واسعة من الاقتصاد الوطني، بل أحدثت تحولاً في طبيعة العلاقة بين الدولة ومؤسساتها، وبين السلطة والمجال المادي الذي تتحرك فيه.

فقد تعرضت منظومات أساسية من البنية التحتية العراقية إلى أضرار كبيرة خلال العمليات العسكرية، ولاسيما قطاعات الطاقة والنقل والاتصالات. إلا أن مرحلة ما بعد الحرب لم تكن مجرد مرحلة إعادة إعمار تقليدية، إذ جاءت في ظل ظروف استثنائية اتسمت بالعقوبات الدولية، والعزلة الاقتصادية، واستمرار احتمالات المواجهة العسكرية. وفي هذا السياق، لم تعد عملية التعامل مع المنشآت الحيوية محكومة فقط باعتبارات اقتصادية أو تنموية، بل دخلت ضمن حسابات أمنية وسياسية أوسع.

كان من المفترض وعلى وفق منطق الدولة الحديثة، أن تتحول مرحلة ما بعد الحرب إلى فرصة لإعادة بناء القدرة الوطنية ، وإصلاح شبكات النقل والاتصال، وتعزيز مرونة الاقتصاد. فالبنية التحتية في أعقاب الأزمات الكبرى تمثل عادة نقطة الانطلاق لاستعادة الدولة لوظيفتها، لأنها توفر الأساس المادي لعودة الإنتاج والتجارة والحياة الاجتماعية. غير أن منطقاً مختلفاً بدأ يظهر عندما أصبحت احتمالات الحرب القادمة جزءاً من طريقة التفكير في إدارة الدولة.

فقد أعيد تقييم بعض المنشآت الاستراتيجية ليس على وفق دورها في الاقتصاد والمجتمع فحسب ، وإنما على وفق موقعها في تصور أمني يرى فيها عناصر يمكن أن تُستغل في حال حدوث مواجهة جديدة.

وهنا ظهرت مفارقة لافتة : فالمرافق التي صُممت لتعزيز قدرة الدولة على الحركة أصبحت تُقرأ باعتبارها نقاطاً محتملة للانكشاف. ومن بين أبرز الأمثلة على ذلك التحولات التي طالت بعض عناصر البنية اللوجستية في بغداد، حيث تداخل الاعتبار الأمني مع الوظيفة الأصلية للمنشأة ، وعلى سبيل المثال لا الحصر:

أولاً- السكك الحديدية: من شبكة اتصال إلى احتمال أمني :

لطالما شكلت السكك الحديدية إحدى العلامات الأساسية للدولة الحديثة، فهي ليست مجرد وسيلة نقل، بل منظومة تربط الجغرافيا الاقتصادية والاجتماعية للدولة. فالقطار يختصر المسافات، وينقل البضائع، ويدعم حركة السكان، ويعزز التكامل بين المدن والمناطق.

وفي بغداد، كان خط السكك الذي يعبر دجلة يمثل جزءاً من شبكة النقل التي تربط شرق العاصمة بغربها. وكان وجوده يحمل قيمة تتجاوز الجانب التشغيلي، لأنه يمثل أحد عناصر الاتصال الحضري داخل مدينة واسعة ومعقدة. منوهين ان بدأ إنشاء جسر الصرافية او جسر القطار كان في أواخر العام 1946، ضمن مشاريع تطوير شبكة النقل والسكك الحديدية في العراق خلال العهد الملكي.

لكن في ظل القراءة الأمنية التي سادت بعد العام 1991، تغير تفسير وظيفة هذا الممر. فبدل أن يُنظر إليه باعتباره عنصراً من عناصر كفاءة المدينة، أصبح يُقرأ من زاوية احتمال استخدامه ضمن سيناريوهات عسكرية افتراضية. ونتيجة لذلك، تعرضت أجزاء من هذا الرابط الحيوي إلى التعطيل والإزالة، مما أدى إلى فقدان المدينة لأحد مكونات حركتها الداخلية.

وهكذا تكمن أهمية هذه الحالة في أنها تكشف التحول في طريقة التفكير جذرياً : فالمشكلة لم تكن في ضعف المنشأة أو عدم جدواها الاقتصادية، بل في إعادة تعريفها باعتبارها احتمالاً للخطر ، وهنا انتقل القرار من حماية وسيلة النقل إلى إزالة الوسيلة نفسها.

حيث كان جسر الصرافية أو جسر القطار كما عرفه البغداديون أكثر من مجرد منشأة لعبور نهر دجلة ، فقد مثل عقدة لوجستية تربط شرق العاصمة بغربها، وجسد مرحلة كانت فيها البنية التحتية تُبنى بوصفها أداة لدمج المدينة وتعزيز قدرتها على الحركة. إلا أن هذه الوظيفة تغيرت لاحقاً عندما أعيدت قراءة بعض عناصر البنية التحتية الاستراتيجية من منظور أمني، فأصبحت الحركة نفسها تُرى بوصفها احتمالاً للخطر.

ثانيا - مطار المثنى: عندما يتحول الفضاء الجوي من نافذة إلى مصدر قلق. يمثل المطار في الدولة الحديثة أكثر من مجرد منشأة للطيران ، فهو بوابة اقتصادية وسياسية وحضارية. فالمطارات تعكس قدرة الدولة على الاتصال بالعالم الخارجي، واستقبال حركة التجارة والسفر، وتعزيز موقعها الإقليمي والدولي.

وكان مطار المثنى في غرب بغداد يحمل أهمية خاصة، إذ ارتبط تاريخياً باستخدامات مدنية ورمزية، كما احتضن في مراحل سابقة فعاليات وطنية ودولية مهمة. وكانت مدرجاته ومنشأته تمثل استثماراً مادياً كبيراً في بنية المدينة.

إلا أن منطق ما بعد الحرب أعاد قراءة هذا الفضاء من منظور مختلف. فالمساحات الجوية الواسعة والمدرج لم تعد تُرى كأصول مدنية فحسب ، بل باعتبارها مواقع يمكن أن ترتبط باحتمالات الإنزال أو الاستخدام العسكري في سيناريوهات الصراع.

وفي هذا السياق، تحولت أجزاء من وظيفة المطار تدريجياً، وأقيمت منشآت داخل نطاقه التشغيلي، الأمر الذي عكس تغيراً في الأولوية: من الحفاظ على الكفاءة التشغيلية للمرفق إلى إعادة تشكيله وفق اعتبارات سياسية وأمنية.

فمطار المثنى، الذي أنشئ في أوائل ثلاثينيات القرن العشرين وكان يُعرف أولاً بمطار الوشاش، ظل بطبيعته يمثل أحد أقدم رموز البنية الجوية الحديثة في العراق. فقد شكّل لعقود طويلة بوابة بغداد إلى العالم، قبل أن تتغير وظيفته تدريجياً مع إنشاء مطار بغداد الدولي في مطلع الثمانينيات. غير أن قيمته لم تكن تشغيلية فحسب ، بل كانت جزءاً من الجغرافيا الاستراتيجية للعاصمة ، فموقعه ومساحاته الواسعة جعله لاحقاً يدخل ضمن حسابات أمنية أعادت تعريف وظيفته الأصلية.

اذ تكشف هذه الحالة مرة أخرى عن انتقال المنشأة من منطق التنمية إلى منطق التحصين ، فبدل أن يكون السؤال: كيف يمكن استثمار هذا المطار وتطويره؟ أصبح السؤال: كيف يمكن تقليل احتمالات استخدامه ضد السلطة؟.

ثالثاً - نهر الخر: من مورد بيئي واقتصادي إلى هاجس أمني.

لا تقتصر البنية التحتية على المنشآت الصناعية والهندسية الكبرى، بل تشمل أيضاً الأنظمة المائية التي تشكل جزءاً من التوازن البيئي والاقتصادي للمدن. وكان نهر الخر يمثل أحد العناصر التاريخية المرتبطة بالبيئة المائية لأطراف بغداد، وله دور في تصريف مياه البزل وخدمة المناطق الزراعية المحيطة.

اذ لم يكن نهر الخر مجرد مجرى مائي هامشي في جغرافية بغداد، بل كان جزءاً من الذاكرة المائية للمدينة، ومن شبكة المجاري التي ارتبطت بالري وتصريف المياه في أطرافها منذ العصور الإسلامية. ومع التحولات التي شهدتها بغداد الحديثة، تراجعت وظيفته الطبيعية والعمرانية تدريجياً، قبل أن يدخل ضمن منظومة قراءة أمنية جديدة للمكان بعد العام 1991، حيث لم تعد بعض الفضاءات تُقاس فقط بما تقدمه من خدمات بيئية واقتصادية، بل بما يمكن أن تمثله من احتمالات أمنية في نظر السلطة. وهكذا فإن قراءة أمنية جديدة للمكان جعلت بعض الممرات المائية تُفسر خارج وظائفها الطبيعية والاقتصادية. ففي بيئة يسودها هاجس التهديد، قد تتحول حتى العناصر الجغرافية إلى موضوعات أمنية، ويعاد تقييمها وفق احتمال استخدامها في صراعات محتملة.

و أصبح التعامل مع النهر جزءاً من منطق أوسع يرى في كل مسار للحركة أو الاتصال احتمالاً للاختراق. فتحول من عنصر كان يخدم البيئة والعمران إلى مساحة مرتبطة بحسابات الحماية والاحتراز.

ب- وبناءً على ما تقدم ، تكشف هذه الأمثلة الثلاث أن التحول الذي أصاب البنية التحتية العراقية بعد العام 1991 لم يكن مجرد نتيجة مباشرة لدمار الحرب، بل كان مرتبطاً أيضاً بطريقة تفسير السلطة لوظيفة المكان. فقد انتقلت بعض المنشآت من كونها أدوات لبناء الدولة إلى عناصر يجري تقييمها وفق علاقتها المحتملة بالخطر.

وهنا تكمن المفارقة الكبرى: فالدولة التي تحتاج إلى مزيد من الحركة والاتصال بعد الحرب، قد تجد نفسها تحت ضغط الخوف الأمني لتقلص بعض أدوات الحركة والاتصال التي تحتاجها لاستعادة قوتها.

إن البنية التحتية لا تفقد قيمتها عندما تتعرض للدمار فقط، بل قد تفقد جزءًا من معناها أيضًا عندما تتغير الطريقة التي تنظر السلطة إليها.

-السلطة الشمولية : بين منطق الحصن وكلفة الخوف .. قراءة اقتصادية وسياسية.

إن دراسة مصير بعض عناصر البنية التحتية العراقية بعد حرب العام 1991 تقود إلى سؤال أوسع يتجاوز تفاصيل المنشآت ذاتها: ماذا يحدث عندما يصبح الأمن هو المنظور الرئيس الذي تُقرأ من خلاله الدولة ومقدراتها؟

لا شك أن الدولة أياً كان نظامها السياسي، تمتلك حق حماية أمنها ومواجهة التهديدات التي تواجهها. فالأمن شرط أساسي لاستمرار الدولة، والبنية التحتية الاستراتيجية تحتاج دائماً إلى سياسات حماية وإدارة مخاطر. غير أن الإشكالية تظهر عندما ينتقل الأمن من كونه وظيفة من وظائف الدولة إلى كونه المنطق الوحيد الذي يحكم قراراتها، بحيث تصبح كل أداة من أدوات القوة قابلة للتفسير باعتبارها مصدرًا محتملاً للخطر. في هذه الحالة لا يعود السؤال: كيف نحمي الجسر؟ بل كيف نمنع استخدامه؟ ولا يعود السؤال: كيف نطور المطار؟ بل كيف نقلل احتمالات أن يصبح نقطة اختراق؟ ولا يعود السؤال: كيف نستثمر النهر؟ بل كيف نمنع تحوله إلى مسار محتمل للخصم؟

هذا التحول يعبر عن انتقال من منطق الدولة إلى منطق الحصن. فالدولة الحديثة تبني قوتها عبر توسيع شبكتها وقدرتها على الإدارة والتنظيم، بينما يعتمد الحصن على تقليل المنافذ والتحكم في الحركة. وبينما ترى الدولة في البنية التحتية استثماراً طويلاً الأمد في الاقتصاد والمجتمع، قد يرى الحصن فيها نقاطاً يجب مراقبتها أو تحييدها.

غير أن تجربة التاريخ تشير إلى أن الدول لا تفقد قوتها فقط بسبب هجمات أعدائها، بل قد تفقد جزءاً من قدرتها عندما تتعامل مع أدوات قوتها باعتبارها مصادر تهديد. فإزالة وسائل الحركة لا تؤدي بالضرورة إلى زيادة الأمن، وقد تنتج في المقابل ضعفاً اقتصادياً واجتماعياً، لأن الدولة التي تعطل شبكتها تفقد تدريجياً بعض مقومات المرونة والاستجابة.

إن الكلفة الاقتصادية لهذا النوع من القرارات لا تظهر دائماً بصورة مباشرة. فقد لا تكون الخسارة في قيمة منشأة واحدة فقط، بل في الفرص التي تضيع بسبب تراجع الاتصال والنقل والاستثمار. فالجسر ليس مجرد كتلة إسمنتية وحديدية، بل هو زمن مختصر بين مناطق الإنتاج والاستهلاك. والمطار ليس مجرد مدرجات، بل هو قدرة على التواصل مع العالم. والسكك الحديدية ليست مجرد قطارات، بل شبكة اقتصادية واجتماعية تخلق ترابطاً بين أجزاء الدولة.

ومن هنا فإن تدمير أو تعطيل البنية التحتية لا يعني فقط فقدان أصل مادي، بل فقدان جزء من قدرة الدولة على الحركة. فالدولة التي تفقد شبكاتها تفقد شيئاً من قدرتها على الفعل، لأن القوة في العصر الحديث لم تعد تقاس فقط بامتلاك أدوات الردع، بل بامتلاك القدرة على الإنتاج والاتصال والتكيف.

- من الدولة التي تبني إلى السلطة التي تتحصن.

تكشف تجربة العراق بعد حرب العام 1991 عن مفارقة عميقة في العلاقة بين الأمن والبنية التحتية. فقد جاءت الحرب لتدمر جزءاً كبيراً من القدرة المادية للدولة، لكن مرحلة ما بعد الحرب أظهرت أن الدمار لا يأتي دائماً من الخارج فحسب ، فقد تسهم طريقة التفكير السياسي والأمني للسلطة الشمولية في إعادة تشكيل المجال الوطني بطريقة تؤثر في قدرة الدولة على التعافي.

فالبنية التحتية ليست مجرد منشآت صامته، بل هي انعكاس لفلسفة الدولة تجاه المستقبل. فعندما تؤمن الدولة بأن قوتها تأتي من التنمية والتواصل والمعرفة، فإنها تبني الطرق والجسور والمطارات وتحميها. أما عندما يصبح هاجس البقاء السياسي هو المحدد الأول للقرار، فقد تتحول هذه الأدوات نفسها إلى عناصر ينظر إليها بعين الريبة.

إن الدرس الأوسع الذي يمكن استخلاصه هو أن الأمن الحقيقي لا يتحقق بإزالة أدوات الحركة، بل بامتلاك القدرة على إدارتها وحمايتها. فالدولة القوية ليست تلك التي تغلق كل المنافذ خوفاً من الخطر، وإنما تلك التي تمتلك المؤسسات والتكنولوجيا والقدرة التنظيمية التي تجعلها قادرة على التحكم في حركة المجتمع والاقتصاد دون تعطيلهما.

إن الانتقال من منطق الحصن إلى منطق الدولة يمثل جوهر بناء الدولة الحديثة. فالحصن يحاول البقاء عبر العزلة، أما الدولة فتبقى عبر القدرة على التجدد. والحصن يخشى الطريق لأنه يرى فيه منفذاً للخصم، أما الدولة فتري في الطريق شرياناً للحياة. والحصن يغلق المطار لأنه يخشى السماء، أما الدولة فتجعل من السماء مجالاً للتواصل والتقدم. والحصن ينظر إلى النهر باعتباره احتمالاً للخطر، أما الدولة فتري فيه مورداً للحياة والتنمية.

وهكذا ، فإن القضية الأساسية ليست في الجسر أو المطار أو السكك الحديدية أو النهر بحد ذاتها، بل في السؤال الذي يحدد وظيفة الدولة: هل تُبنى المؤسسات لخدمة المجتمع وتعزيز القدرة الوطنية، أم تُعاد صياغتها وفق هواجس الخوف وحسابات البقاء؟

فالتاريخ يثبت أن الدول لا تُهزم فقط عندما تدمر بنيتها التحتية بالحرب، بل قد تضعف أيضاً عندما تفقد الإيمان بأن بناء هذه البنية هو جزء من بناء قوتها. وفي النهاية، فإن الدولة التي تخشى الطريق تفقد القدرة على الوصول، والدولة التي تخشى الحركة تفقد القدرة على المستقبل.

-المناقشة الأكاديمية والاستنتاجات العامة.

تعد البنية التحتية ركيزة أساسية في بناء القدرات التنموية للدولة، إذ تمثل الأساس المادي الذي تستند إليه الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية، وتسهم في تعزيز الإنتاجية، وتحسين جودة الخدمات العامة، وتهيئة البيئة اللازمة لتحقيق التنمية المستدامة. غير أن كفاءة البنية التحتية لا ترتبط بحجم الإنفاق العام عليها فحسب، وإنما تتأثر أيضاً بطبيعة المؤسسات السياسية، ومستوى الحوكمة، وآليات صنع القرار، ودرجة الشفافية والمساءلة. وفي هذا الإطار، يُعد نمط الحكم الشمولي من العوامل الرئيسة التي تؤثر في إعادة تشكيل أولويات الاستثمار العام، حيث تُوجّه مشاريع البنية التحتية في كثير من الأحيان وفق اعتبارات سياسية وأمنية وأيديولوجية، بدلاً من استنادها إلى معايير الكفاءة الاقتصادية والاحتياجات التنموية الفعلية.

وتشير أدبيات الاقتصاد السياسي إلى أن تركّز السلطة، وضعف المؤسسات، وغياب آليات الرقابة والمساءلة، تؤدي إلى انحراف الدور التنموي للبنية التحتية، بحيث تتحول من وسيلة لتعزيز النمو الاقتصادي والرفاه الاجتماعي إلى أداة لترسيخ شرعية النظام السياسي، وتوسيع نفوذه، وإعادة إنتاج هياكل السلطة.

ويظهر هذا الانحراف في سوء تخصيص الموارد العامة، وتوجيه الاستثمارات نحو مشاريع ذات أهداف سياسية أو دعائية، وارتفاع كلفة التنفيذ، وتراجع جودة الخدمات، واتساع الفجوات التنموية بين الأقاليم والفئات الاجتماعية، بما يحد من قدرة الدولة على تحقيق تنمية متوازنة ومستدامة.

وقد تناولت أدبيات الاقتصاد السياسي هذه الإشكالية من خلال إبراز العلاقة بين طبيعة المؤسسات السياسية والأداء الاقتصادي، حيث يرى مانكور أولسون Olson, M - في كتابه الصادر في العام 2000 بعنوان : power and Prosperity: Outgrowing Communist and Capitalist Dictatorships. New York, NY: Basic Books.

ان شكل العلاقة بين طبيعة النظام السياسي، وتخصيص الموارد، والنمو الاقتصادي، يشبه مفهوم “اللص المستقر (Stationary Bandit) ”الذي يحتكر السلطة في إقليم معين، فيجد مصلحة في الحفاظ على الحد الأدنى من الاستقرار الاقتصادي لضمان استمرار جباية الإيرادات ، على عكس مفهوم “اللص المتجول ” (Roving Bandit) الذي ينهب الموارد بصورة سريعة دون اهتمام بمستقبل المجتمع. وبهذا يرى أولسن أن الأنظمة السلطوية تميل إلى توجيه الموارد العامة بما يضمن استدامة السلطة وتعظيم قدرتها على التحكم، حتى وإن جاء ذلك على حساب الكفاءة الاقتصادية والعدالة في توزيع الموارد . كما يبين أن حماية حقوق الملكية، وسيادة القانون، واستقلال المؤسسات، تمثل شروطاً أساسية لجذب الاستثمار وتحقيق النمو الاقتصادي المستدام، وهي شروط تضعف عادةً في الأنظمة السلطوية. ويخلص أولسن إلى أن الازدهار الاقتصادي طويل الأجل يعتمد على مؤسسات سياسية واقتصادية شاملة تحد من تعسف السلطة وتوفر الحوافز للإنتاج والاستثمار والابتكار.

في حين يوضح دوغلاس نورث North.D C. في كتابه الصادر في العام 1999 بعنوان Institutions, Institutional Change and Economic Performance. Cambridge: Cambridge University Press، أن جودة المؤسسات هي العامل الحاسم في توجيه الموارد وتحقيق النمو الاقتصادي. بينما يذهب دارون أسيموغلو وجيمس روبنسون Acemoglu, D., & Robinson, J في كتابهما الشهير الصادر في العام 2012 بعنوان Why Nations Fail: The Origins of Power, Prosperity, and Poverty. New York, NY: Crown Publishers مبيينين أن المؤسسات السياسية غير الشاملة تفضي إلى مؤسسات اقتصادية استخراجية ، تُستخدم فيها الموارد العامة لخدمة النخب الحاكمة بدلاً من تحقيق التنمية الشاملة.

واخيراً ، وفي ضوء ما تقدم ، يمكن الاستنتاج ان أزمة انحراف البنية التحتية في الأنظمة الشمولية تبرز بوصفها إشكالية مركبة تتداخل فيها الأبعاد السياسية والاقتصادية والمؤسسية ، الأمر الذي يستدعي دراسة العلاقة بين طبيعة النظام السياسي وآليات إدارة الموارد العامة وتوجيه الاستثمارات التنموية. وبهذا تنبع أهمية هذا الموضوع ، من كونه يسهم في تفسير أسباب تعثر التنمية في العديد من الدول ذات الأنظمة الشمولية، والكشف عن الكيفية التي تؤثر بها المؤسسات السياسية في كفاءة البنية التحتية واستدامتها ، بما يوفر إطاراً تحليلياً لفهم التحديات التنموية وسبل بناء مؤسسات أكثر كفاءة وقدرة على تحقيق التنمية الشاملة والمستدامة.

اهم المراجع:

أولاً: المراجع الأساسية في الاقتصاد السياسي والمؤسسات.

1. Power and Prosperity

Olson, M. (2000). Power and Prosperity: Outgrowing Communist and Capitalist Dictatorships. New York, NY: Basic Books.

2. Institutions, Institutional Change and Economic Performance

North, D. C. (1990). Institutions, Institutional Change and Economic Performance. Cambridge: Cambridge University Press.

3. Why Nations Fail

Acemoglu, D., & Robinson, J. A. (2012). Why Nations Fail: The Origins of Power, Prosperity, and Poverty. New York, NY: Crown Publishers.

ثانياً: مراجع عن الدولة والسلطوية.

4. Political Order in Changing Societies

Huntington, S. P. (1968). Political Order in Changing Societies. New Haven: Yale University Press.

5. The State in Capitalist Society

Miliband, R. (1969). The State in Capitalist Society. London: Weidenfeld & Nicolson.

6. States and Social Revolutions

Skocpol, T. (1979). States and Social Revolutions. Cambridge: Cambridge University Press.

ثالثاً: مراجع عن الحوكمة والبنية التحتية.

7. World Bank. (1994). World Development Report 1994: Infrastructure for Development. Washington, DC: World Bank.

8. Organisation for Economic Co-operation and Development. (2007). Infrastructure to 2030: Main Findings and Policy Recommendations. Paris: OECD.

رابعاً: مراجع عن الحوكمة والمؤسسات.

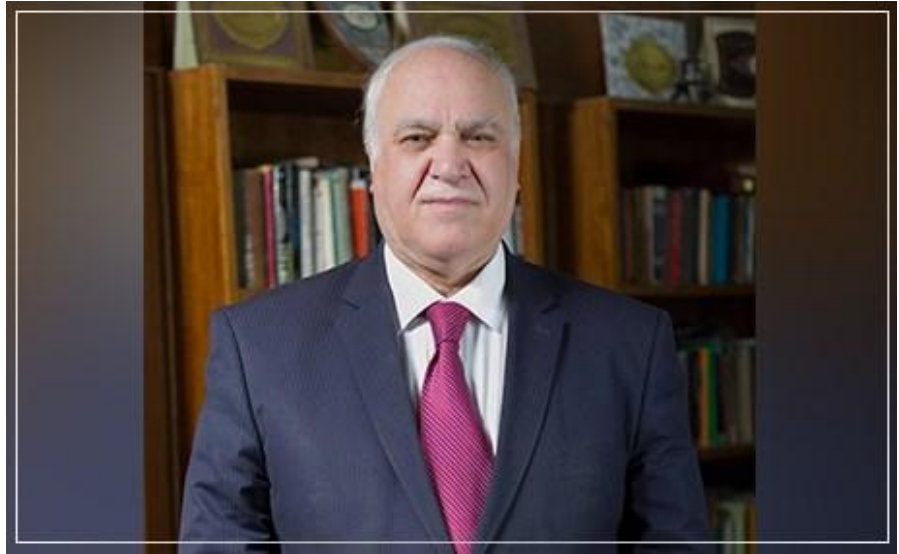
9. Governance

Pierre, J. (Ed.). (1999). Debating Governance. Oxford: Oxford University Press.

10. Governance

Rhodes, R. A. W. (1997). Understanding Governance: Policy Networks, Governance, Reflexivity and Accountability. Buckingham: Open University Press.

عن الكاتب: الدكتور مظهر محمد صالح: باحث اقتصادي و اكاديمي. مستشار رئيس مجلس الوزراء العراقي.





عن الشبكة:

تهدف شبكة الاقتصاديين العراقيين الى التأسيس لمرجعية اقتصادية في العراق تعمل على اعطاء الاولوية للاقتصاد قبل السياسة وتنتشر الثقافة الاقتصادية بين افراد الطبقة السياسية خاصة وأفراد المجتمع العراقي عامةً متبنية خطابا اقتصاديا علميا وساعية الى موقعاً مؤثراً في الرأي العام والمجتمع العراقي يمكنها من إيصال كلمتها الى صاحب القرار السياسي والتأثير على قرارات السياسة الاقتصادية.

ملاحظة:

-لا تعبر الآراء الواردة في الإصدار بالضرورة عن آراء أو اتجاهات تتبناها الشبكة، وانما تعبر عن رأي كاتبها.

iraqieconomists.net
info@iraqieconomists.net
WhatsApp +964 786 629 6600