

## الربط السككي مع دول الجوار (التحديات والفرص)

أ. د. قاسم محمد عبيد الجنابي

د. حانم مراضي لفتة

كلية العلوم السياسية/جامعة النهرين

وكيل وزارة النقل للشؤون الإدارية/وزارة النقل

### العراق

تلك الأرض التي تقبع في قلب الشرق الأوسط كجسر يربط بين حضارات القارات الثلاث، آسيا، وأوروبا، وأفريقيا، يحمل في طيات جغرافيته وعدا بمستقبل اقتصادي زاهر، فموقعه الاستثنائي أتيبه بنقطة التقاء طرق التجارة العالمية؛ إذ يمتد كجسر بري وبحري قادر على وصل الشمال بالجنوب والشرق بالغرب، في هذا السياق يظهر مشروع الربط السككي، وطريق التنمية كحلم اقتصادي يوتئك أن يتجسد ليجعل من العراق مركزاً عالمياً للنقل تتدفق عبره قوافل التجارة، وتنسج على أرضه خيوط الاستثمارات، كما ترسم شبكة الربط السككي ملامح هذا الحلم، إذ تعترم الحكومة العراقية مد خطوط سكك الحديد من ميناء الفاو في الجنوب حتى أقاصي الحدود الشمالية، فتتمل هذه الخطوط على ظهرها آمال التنمية ووعود الاستثمار، وبفضل هذه الشبكة لن يكون العراق مجرد طريق عبور؛ بل محطة رئيسة في حركة التجارة العالمية، ما يختصر المسافات ويقلل تكاليف النقل، فاتحا الأبواب أمام الصناعات والزراعات لتنهض من جديد، كما لو أن عجلة الزمن تستعيد دورانها لتعيد إحياء أسواق كانت قد خفت بريقها، لكن الطريق إلى هذا المستقبل المنشود ليس سهلاً المنال؛ إذ يواجه قطاع السكك الحديد عقبات لا يستهان بها مثل تقادم البنية التحتية، بينما يلقي الاستقرار السياسي بظلاله على كل خطوة للأمام، ومع ذلك فإن يد التعاون مع دول الجوار تبقى مفتاحاً أساسياً لتحريك عجلة التنفيذ، وربط العراق بشبكات نقل إقليمية تعزز من مكانته الاقتصادية، وسط هذه التحديات يظل طريق التنمية بارقة أمل للعراق في تنويع اقتصاده، وتقليل اعتماده على النفط كمن يرسم مستقبلاً بألوان أكثر استدامة، فبمجرد أن تذلل العقبات يمكن للعراق أن يتحول إلى مركز تجاري نابض بالحياة محققاً الاستقرار والتنمية ليس فقط لنفسه بل للمنطقة بأكملها.

الكلمات المفتاحية: الربط السككي، طريق التنمية، الجوار الجغرافي العراقي، الفرص التنموية، تحديات النقل البري والسككي.

**Iraq,** the land located at the core of Middle East, is a bridge that connects the civilization of three continents, namely, Asia, Europe, and Africa. Iraq's geography promises an economically fruitful future, wherein its exceptional position resembles a convergence of international trade pathways, as it extends as a land and sea bridge, which is capable of connecting north to south and east to west. In this regard, Railway connection project and Development Road appear as an economic dream which is about to be materialized to make Iraq an international hub of transportation through which trade convoys can flow, and where investment are established. Railway connection network outlines the key features of this dream; the Iraqi Government intends to construct railway tracts from the Port of Faw in the south to the far northern borders. Hence, it foresees prospects of development and investment promises. Thanks to this network, Iraq will not only be a transition pathway, but also a major station in international trade movement, which will reduce distances and

transportation costs, allowing industries and agriculture to rise again as if the wheel of time regains its movement to revive markets that have lost their importance. Nevertheless, the pathway to this targeted future is not easily gained, given that railway sector confronts obstacles that should not be underestimated, such as infrastructure obsolescence while political stability overshadows each step forward. Still, cooperation with neighboring countries is a key principle to mobilize execution, and connect Iraq through regional transportation networks reinforcing its economic position. In the mid of these challenges, Development Road is Iraq's glimpse of hope in order to diversify its economy and reduce its dependence on oil. It resembles portraying a future with more sustainable colors. Only when obstacles are overcome, Iraq can transform into a lively trade hub, achieving stability and development not only for Iraq, but for the whole region.

Keywords: Railway Connection ·Development Road ·Iraq's Geographical Neighborhood ·Development Opportunities · Land and Railway Transportation Challenges.

القبول

2025/2/2

الرجاء

2025/1/23

الاستلام

2025/1/13

## المقدمة

يشكل الربط السككي للعراق خطوة نحو تعظيم الاستفادة من موقعه الجغرافي، وهو ما يسهم في دفع عجلة التنمية الاقتصادية والاستثمارية، فضلاً عن دوره في تحقيق الاستقرار السياسي والاقتصادي للمنطقة بأكملها، إذ يمثل الربط السككي بين العراق ودول الجوار إحدى الركائز الأساس لتعزيز التنمية الاقتصادية، ويدفع بشكل مباشر في تحسين البيئة التجارية، ويعزز من قدرة العراق على الاستفادة من موقعه الجغرافي، ويعزز الربط السككي تكامل العراق مع الشبكات الإقليمية، ما يسهم في تقليل تكاليف النقل والوقت اللازم لوصول البضائع، ويرفع تنافسية المنتجات العراقية، ويزيد فرص الاستثمار، كما يُمكن العراق من تطوير موانئه الجنوبية لتصبح نقاط انطلاق نحو الأسواق العالمية، لتقليل الاعتماد على الوسائل التقليدية، وزيادة القدرة التنافسية للاقتصاد، إلى جانب ذلك فإن الربط السككي يعزز الاستثمارات في القطاع الصناعي، والزراعي؛ إذ يسهل نقل المواد الخام والمنتجات الزراعية إلى الأسواق العالمية، ويسهم في تطوير المناطق الحدودية التي غالباً ما تعاني من نقص البنية التحتية ما يفتح فرصاً جديدة للعمل، ويعزز التنمية الإقليمية، وعلى المستوى العالمي يسهم الربط السككي ضمن مشروع طريق التنمية في خلق ممرات تجارية جديدة تدعم مبادرات الحزام والطريق التي تسعى إلى تعزيز التجارة بين الصين وأوروبا عبر الشرق الأوسط.

يمثل مشروع طريق التنمية واحداً من أبرز المشاريع الاستراتيجية التي تهدف إلى تحويل العراق إلى مركز نقل إقليمي ودولي، الذي يهدف إلى تطوير شبكة طرق وسكك حديدية متكاملة تمتد من ميناء الفاو في الجنوب حتى الحدود الشمالية مع تركيا، ما يسهم في اختصار مسافة الشحن بين الشرق والغرب، ويتيح المشروع فرصاً اقتصادية جيدة، إذ يُتوقع أن يجذب استثمارات تقدر بمليارات الدولارات، ويخلق آلاف فرص العمل، كما إن الطريق سيعزز من التجارة العابرة (الترانزيت) بين دول الخليج وأوروبا ما يرفع من العوائد المالية للعراق، ويقلل من اعتماده على النفط؛ ومع ذلك يواجه المشروع تحديات عدة أبرزها الحاجة إلى تطوير البنية التحتية بشكل شامل، وتوفير تمويل ضخم فضلاً عن تحقيق الاستقرار السياسي والأمني لضمان استمرارية العمل، وإيجاد طاقم إداري للمتابعة والإشراف والإدارة، كما إن المشروع يتطلب تعاوناً إقليمياً مكثفاً لتسهيل حركة البضائع عبر الحدود؛ وعلى الرغم من هذه التحديات فإن المشروع يحمل فرصاً تنموية

هائلة تعزز من مكانة العراق كحلقة وصل اقتصادية عالمية، وتدعم التنمية الإقليمية، كما إن نجاح المشروع يمكن أن يسهم في استقطاب استثمارات إضافية في مجالات النقل، الطاقة، والصناعة... وغيرها.

يمثل استكمال مشاريع الربط السككي للعراق فرصة اقتصادية لتحقيق التنمية المستدامة وتنويع مصادر الدخل، ويعزز المشروع دور العراق كمعبر رئيس في خطوط التجارة العالمية، ويقلل من اعتماده على النفط ما يجعله أكثر مرونة في مواجهة التحديات الاقتصادية، ومن المتوقع أن يؤدي تطوير شبكة سكك حديدية حديثة إلى جذب استثمارات أجنبية في قطاعات النقل والخدمات اللوجستية، كما سيخلق المشروع فرص عمل جديدة ويحسن من البنية التحتية، ما يعزز من التنمية المحلية، ويرفع من مستوى المعيشة، هذا وأن استكمال هذه المشاريع يمكن أن يجعل العراق مركزاً اقتصادياً حيوياً في الشرق الأوسط، ما يسهم في تحقيق الاستقرار الاقتصادي، ويساعد على إعادة بناء الاقتصاد العراقي ليصبح أكثر تنوعاً وقدرة على مواجهة التغيرات العالمية.

### أولاً: إشكالية البحث

يسعى العراق إلى تنفيذ مشروع "طريق التنمية" ومشاريع الربط السككي كجزء من استراتيجيته لتعزيز موقعه الجغرافي، وتحقيق التنمية الاقتصادية، إلا أن العراق يواجه تحديات كبيرة تحول دون تنفيذ هذه المشاريع بشكل فعال، لذلك يطرح البحث الإشكالية الآتية:

إلى أي مدى يمكن لمشاريع الربط السككي في العراق أن تسهم في تحقيق التنمية الاقتصادية، وتعزيز دوره كمحور للنقل الإقليمي والدولي؟ وتتفرع عن هذا التساؤل الرئيس أسئلة فرعية هي:

1. ما تاريخ النقل البري (الطرق، السكك الحديدية) في العراق؟ وما أبرز التحديات التي واجهته على مر العقود؟
2. ما أبرز مشاريع الربط السككي الاستراتيجية (المتوقفة والفعالة) في العراق بعد عام 2003؟
3. كيف يمكن لمشروع طريق التنمية أن يعزز فرص العراق الاقتصادية؟ وما أهم التحديات التي قد تعرقل تنفيذ المشروع؟

4. ما الفرص الاقتصادية والجيوسياسية التي يوفرها موقع العراق الجغرافي لمشاريع الربط السككي الإقليمي والدولي؟
5. كيف يمكن للعراق التعاون مع دول الجوار لتجاوز التحديات، وتعظيم الاستفادة من مشاريع الربط السككي؟

### ثانياً: أهمية البحث

تبرز أهمية البحث في النقاط الآتية:

1. يسلط البحث الضوء على الموقع الاستراتيجي للعراق، الذي يجعله جسراً بين الأسواق العالمية، ويتيح له إمكانية تقديم خدمات لوجستية تُعزز من مكانته في سلاسل التوريد العالمية.
2. يسهم الربط السككي كأحد مسارات مشروع طريق التنمية في توفير بيئة آمنة، ذلك أن المسارات تمر بحواف المدن، وتقضي على ظاهرة الفراغ السكاني في المناطق التي يمر بها لأنها ستخلق تجمعات سكانية وتجارية.
3. يتيح الربط السككي للعراق العمل مع دول الجوار وفق نظرية الأمن المتبادل، بمعنى أن الأمن في العراق سيكون مطلباً للدول المستفيدة إقليمياً ودولياً.
4. يبرز البحث أهمية مشاريع الربط السككي في تحفيز النمو الاقتصادي من خلال تقليل كلفة النقل وزمن التسليم، ما يعزز التجارة الداخلية والخارجية، ويدعم التنمية في المناطق النائية.
5. يشير البحث إلى أهمية التعاون بين العراق ودول الجوار حيث أن مشاريع الربط السككي تفتح مجالات جديدة للاستثمار في البنية التحتية وتخلق شراكات اقتصادية تعزز الاستقرار الإقليمي.
6. يستعرض البحث العقبات التي قد تواجه مشاريع الربط السككي، مثل التمويل، والاستقرار السياسي، ويقترح حلولاً تشمل التعاون الدولي، وجذب الاستثمارات الأجنبية، وتعزيز دور القطاع الخاص.

7. يناقش البحث كيف يمكن لمشاريع الربط السككي أن تسهم في تنويع مصادر دخل العراق، والحد من الاعتماد على النفط، من خلال تطوير قطاعات النقل، والخدمات اللوجستية.

### ثالثاً: فرضية البحث

تطرح الدراسة الفرضية الآتية: "على الرغم من الموقع الاستراتيجي للعراق وما يمتلكه من إمكانات جغرافية واقتصادية تؤهله ليكون محوراً رئيساً في مشاريع الربط السككي، إلا أن مشروع طريق التنمية والمشروعات المرتبطة به من مسارات الربط السككي بين العراق وتركيا تواجه تحديات عديدة تعرقل تنفيذه بشكل فعال، وتتمثل هذه التحديات في افتقار العراق للبنية التحتية المتكاملة، وضعف التمويل، وعدم الاستقرار السياسي والأمني، كما إن غياب رؤية واضحة للتكامل الاقتصادي مع دول الجوار قد يؤثر سلباً في إمكانية تحقيق الأهداف المرجوة من هذه المشاريع".

### رابعاً: مناهج البحث

يعتمد البحث على ثلاثة مناهج تسهم في دراسة وتحليل واقع وتحديات مشاريع الربط السككي في العراق، فمن خلال المنهج التاريخي يمكن دراسة تطور النقل السككي والبري في العراق منذ بداياته عام 1914 حتى الوقت الحاضر، وتتبع التغيرات التي طرأت على شبكة النقل السككي، بما في ذلك المشاريع المتوقفة والفعالة لتوضيح الدروس المستفادة من التجارب السابقة، فضلاً عن ذلك تمت الاستعانة بالمنهج الوصفي للتعرف على قطاع النقل البري والسككي في العراق، ويتم التركيز على المشاريع الجارية مثل "طريق التنمية"، مع وصف مسارات الربط السككي المقترحة مع دول الجوار (إيران، وتركيا، والسعودية، وسوريا)، ولغرض تحليل الواقع والتحديات والفرص تمت الاستعانة بالمنهج التحليلي لتحليل التحديات والفرص التي تواجه العراق في تنفيذ مشاريع الربط السككي مع التركيز على الجوانب الاقتصادية، والسياسية، والأمنية، ويتم تحليل العوامل التي تؤثر في نجاح المشاريع، وتقديم حلول ومقترحات.

## خامساً: الحدود الزمانية والمكانية للبحث

### 1. الحدود الزمانية

تمتد الدراسة عبر فترة زمنية تبدأ من عام 1914 (بداية تأسيس شبكة السكك الحديدية في العراق) إلى العام 2024 مع التركيز على المشاريع والاستراتيجيات بعد عام 2003 وحتى الجهود الحكومية بعد 2021، لا سيما البرنامج الحكومي للحكومة الحالية، إذ تُركز الدراسة بشكل أكبر على مشاريع الربط الحديثة الجارية والمستقبلية ضمن إطار "طريق التنمية".

### 2. الحدود المكانية

تشمل الدراسة مسارات السكك الحديدية الحالية والمستقبلية مع التركيز على المحاور الاستراتيجية للربط السككي مع دول الجوار لا سيما (إيران، وتركيا).

## سادساً: هيكلية البحث

يتناول هذا البحث دراسة مشاريع الربط السككي في العراق مع التركيز على "طريق التنمية" كمشروع استراتيجي يسعى العراق من خلاله إلى تعزيز دوره كمركز إقليمي للنقل والتجارة، يهدف البحث إلى تحليل التحديات التي تواجه تنفيذ هذه المشاريع، واستكشاف الفرص الاقتصادية والتنموية، التي يمكن أن تحققها هذه المشاريع للعراق ودول الجوار، فالمبحث التمهيدي يركز على واقع النقل البري والسككي في العراق (بين التاريخ العريق والاستراتيجيات الحالية)، من خلال دراسة التطور التاريخي لقطاع النقل السككي في العراق منذ عام 1914 حتى الوقت الحاضر، ويُسلط الضوء على المشاريع القديمة والجديدة مع تحليل الجهود الحكومية المبذولة لتعزيز قطاع النقل السككي بعد عام 2021.

ويناقش المبحث الأول (المسارات المقترحة للربط السككي لدول الجوار الجغرافي العراقي) أهم المسارات المقترحة لربط العراق بدول الجوار الجغرافي عبر السكك الحديدية، ويتناول الربط مع إيران، وتركيا ويُحلل أهمية كل مسار مع استعراض التحديات التي تعترض تنفيذه، والفرص الاقتصادية التي يمكن أن يوفرها، كما يتم التركيز على الخطوط التي تربط جنوب العراق بشماله والعراق بدول الخليج.

ويتناول المبحث الثاني، مشروع طريق التنمية والربط السككي (البعد الاستراتيجي، والتحديات، والفرص التنموية)، إذ يتناول البعد الاستراتيجي لمشروع "طريق التنمية" ودوره في

تعزيز مكانة العراق كمركز محوري في الربط بين قارات آسيا، وأوروبا، وأفريقيا، ويركز المبحث على المسارات الجغرافية للمشروع، وأبرز التحديات التي قد تواجه تنفيذه بما في ذلك التحديات السياسية، والاقتصادية، والأمنية، ويستعرض الفرص التنموية التي يوفرها المشروع على الصعيدين الوطني، والإقليمي.

## المبحث التمهيدي: واقع النقل السككي في العراق (بين التاريخ العريق والاستراتيجيات الحالية)

شهد قطاع السكك الحديدية العام في العراق انهياراً في مختلف مفاصله ومكوناته، متراكماً على مر السنين والعقود، بداية من الحرب العراقية-الإيرانية (التي اندلعت عام 1980 واستمرت حتى 1988) ومروراً بمرحلة الحصار الاقتصادي، الذي فرض على العراق بعد حرب الخليج الثانية عام 1991، كما تسارعت وتيرة الانهيار خلال العمليات العسكرية التي شنت ضد المراجع الإرهابية بعد سقوط النظام في عام 2003، إذ تعرضت البنية التحتية ومنشآت هذا القطاع للسرقة والتدمير والإهمال، مما كان له الأثر البالغ في تراجع قدرة النقل، وكفاءة الخدمات المقدمة للمواطنين، وخلال المدة الممتدة بين 2015 وحتى 2018 لم يحظ هذا القطاع بأي شكل من أشكال الاستثمار والتطوير، مما أسفر عن مزيد من التراجع في مفاصله، وفي غياب خطط طويلة الأمد للنهوض بالقطاع، استمرت مشكلات الاختناق المروري، وتفاقت المعاناة في المدن الرئيسية.

### المطلب الأول: تاريخ النقل السككي في العراق

للنقل بواسطة سكك الحديد دور كبير في تقدم وديمومة حركة نقل المسافرين، و شحن ونقل السلع والبضائع، وتوفير أساسيات ومقومات النهوض بواقع خدمي، يتمتع بسبل الراحة والأمان كافة وبتقنيات حديثة، وتبرز أهمية النقل بواسطة سكك الحديد من خلال القدرة الكبيرة في شحن الحمولات الثقيلة وكبيرة الأحجام ولمسافات طويلة بأمان وسرعة ودقة عالية في المواعيد تفوق بقية وسائل النقل الأخرى، كما تبرز أهميته من خلال التأثير المباشر في توزيع السكان، وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة جراء مرور خطوط سكك الحديد فيها، مثال ذلك نمو وازدهار العديد من المدن الأوروبية التي نشأت حول خطوط سكك الحديد في المناطق الصناعية والتجارية، في هذا المبحث سنستعرض موجزاً تاريخياً عن النقل السككي في العراق وتطوراتها، فضلاً عن بيان الدور الاستراتيجي للحكومة العراقية بعد عام 2021 في تطوير هذا القطاع الحيوي<sup>(1)</sup>.

بدأ النقل في العراق بواسطة سكك الحديد في أثناء الحرب العالمية الأولى حينما نالت ألمانيا امتيازاً من الحكومة العثمانية لإنشاء خط سكك حديد قياسي، يبدأ من حيث ينتهي خط سكك حديد الأناضول في (قونية)، وقُسم هذا المشروع على أربعة أجزاء: (قونية - أضنة) و(أضنة - حلب) و(حلب - الموصل) و(الموصل - بغداد)، بعدها أُنشئت مصلحة سكك الحديد العراقية عام 1914 إذ تعد من المؤسسات العريقة في البلاد، وكانت البداية الفعلية لتسيير أول قطار بين بغداد ومدينة سمكة (الدجيل حالياً) جنوب مدينة سامراء، ففي عام 1916 قامت القوات البريطانية التي كانت تحتل العراق آنذاك بتشكيل أول إدارة لسكك الحديد؛ إذ أنشأت عددًا من الخطوط في مناطق البصرة وفي مدينة الزبير ابتداءً من معسكراتهم في منطقة الشعيبية وصولاً إلى الأجزاء الجنوبية من مدينة العمارة والمناطق الوسطى في العراق، ومن ثم أصبحت هذه الخطوط النواة لتشكيل شبكة السكك والحديد في العراق بعد الحرب العالمية الأولى<sup>(2)</sup>، وفي عام 1918 تمت المباشرة بإنشاء خط سكك حديد قياسي بين بغداد والحلة لنقل المحاصيل الزراعية، وفي عام 1920 أنجز خط سكك حديد بين بغداد والبصرة، وتم إنشاء خط سكك حديد بين بغداد وكركوك في العام 1925، وفي عام 1936 جرت مفاوضات بين الحكومة البريطانية والحكومة العراقية لنقل ملكية السكك إلى العراق، وتم ذلك بموجب اتفاقية يوم 16 أبريل، على أن تدفع الحكومة العراقية مبلغ 400 ألف دينار، فضلاً عن شروط أخرى، ليصبح اسمها سكك حديد الحكومة العراقية، وربطت بوزارة المواصلات والأشغال العامة، ومن ثم مد خط سكك حديد بين بغداد والموصل، وبين العراق وإسطنبول في عام 1940، وتمت المباشرة بإنشاء خط حديد بين كركوك وأربيل، وإنشاء جسر حديد مشترك للقطارات والسيارات في بغداد (جسر الصرافية) في عام 1945، ثم وضع حجر الأساس لبناية المحطة العالمية الكبرى في جانب الكرخ من بغداد (محطة العلاوي) في عام 1948، وأنجز العمل فيها بشكل نهائي عام 1952، وخلال العام 1965 صدر قانون سكك الحديد المرقم 24 وقانون سكك حديد جمهورية العراق المرقم 33، وتم تسيير أول قطار من هذه المحطة تحت هذا المسمى عام 1967، كما صدر قانون المؤسسة العامة للسكك الحديد العراقية في 1987/5/20، إذ عُدت هذه القوانين الانطلاقة الحقيقية لاستقلال شركة خطوط سكك الحديد العراقية أو ما يعرف حالياً بالشركة العامة لسكك حديد العراق والمباشرة بعملها<sup>(3)</sup>.

تعد منظومة النقل بالسكك الحديدية في العراق جزءاً محورياً من البنية التحتية، إذ تعتمد على شبكة واسعة من القطارات مخصصة لنقل المسافرين، فضلاً عن العديد من المقطورات الخدمية، التي توفر مختلف أنواع الخدمات للركاب، ما يرفع القدرة الاستيعابية، ولا تقتصر المنظومة على نقل الأفراد فقط بل تتجاوز ذلك إلى نقل البضائع، وتشرف وزارة النقل ممثلةً بالشركة العامة لسكك الحديد على إدارة وتشغيل الشبكة، التي تشكل العمود الفقري لحركة النقل البري في العراق ما يجعلها أداة حيوية في تحريك عجلة الاقتصاد وتسهيل حركة البضائع والركاب على حد سواء<sup>(4)</sup>.

### 1. يبرز خط بغداد - البصرة - أم قصر كأهم خطوط السكك الحديدية وأطولها، وهو خط

قياسي منفرد يُعد بمثابة الشريان الحيوي الذي يربط العاصمة بالموانئ الجنوبية، ويمتد ليغطي احتياجات كبيرة من نقل المسافرين والبضائع، يستوعب هذا الخط سنويًا ما يقارب 300.000 مسافر، بينما تصل قدرته الاستيعابية لنقل البضائع إلى 3.8 مليون طن، وتعتمد حركة القطارات على هذا الخط على سرعات محددة، إذ تصل سرعة قطارات الركاب إلى 80 كم/ساعة، فيما تعمل قطارات نقل البضائع بسرعة لا تتجاوز 60 كم/ساعة، وتتخلل هذا المسار مجموعة من المحطات تقدم خدمات متنوعة للمسافرين، وتسهم في تعزيز العمليات اللوجستية عبر نقل البضائع والمشتقات النفطية والمواد الخام من موانئ أم قصر وخور الزبير إلى المصانع في البصرة وحقول الرميعة، قبل أن تمتد الرحلة إلى السماوة والمصانع القريبة من جرف الصخر ثم بغداد، ما يعني أن منظومة السكك الحديدية العراقية ليست مجرد وسيلة نقل، بل هي شريان اقتصادي يربط بين أهم الموانئ والمدن الكبرى، ويعمل على تيسير التجارة ونقل المواد الأساس من مواقع الإنتاج إلى المصانع والمستهلكين، لتمثل هذه الشبكة أحد الأصول الاستراتيجية للعراق، التي يمكن تطويرها لتصبح نقطة انطلاق جديدة لتعزيز الاقتصاد الوطني، وتسهيل حركة التبادل التجاري الداخلي والخارجي<sup>(5)</sup>.

### 2. يمتد خط بغداد - الموصل - ربيعة كواحد من أهم خطوط السكك الحديدية شمال

بغداد، إذ يربط العاصمة بمدينة الموصل، ويصل إلى الحدود السورية، ليشكل جسراً حيويًا للنقل بين الشمال والجنوب، ويمر الخط عبر عدد من المحطات، مما يسهم في تعزيز حركة المسافرين والبضائع على امتداده، وتصل طاقته التشغيلية لنقل المسافرين

إلى 1.6 مليون مسافر سنويًا، بينما تستوعب قطارات نقل البضائع على هذا الخط ما يقارب 2.5 مليون طن من السلع والمواد المختلفة، وتُشغّل القطارات على هذا المسار بسرعات تصل إلى 80 كم/ساعة لنقل الركاب، و 60 كم/ساعة لنقل البضائع، ويؤدي هذا الخط دورًا محوريًا في نقل الكبريت المستخرج من المستودعات القريبة من الموصل، فضلًا عن نقل المشتقات النفطية من مصفى ببجي، ويستخدم أيضًا لشحن الحديد والفولاذ من منطقة التاجي في بغداد، ما يعكس تنوع النشاط الصناعي، الذي يعتمده هذا الخط كحلقة وصل بين مصادر الإنتاج، ومراكز الاستهلاك والتصدير، أما خط غرب بغداد، المعروف بخط بغداد - القائم، فيعد أحد الخطوط الاستراتيجية ذات المواصفات الحديثة والسرعات العالية، ويمتد بطول 717 كم، ويمر عبر 24 محطة، ويصنف هذا الخط كأحد أسرع خطوط السكك الحديدية في العراق، إذ تبلغ سرعته القصوى لنقل المسافرين 140 كم/ساعة، فيما تصل سرعة قطارات شحن البضائع إلى 100 كم/ساعة، ويعكس هذا الخط أهمية لوجستية كبيرة من خلال طاقته التشغيلية، التي تستوعب 1.4 مليون مسافر سنويًا، مع قدرة نقل بضائع تصل إلى 1.1 مليون طن، ما يجعله شريانًا حيويًا يربط العاصمة بالمناطق الغربية، في المقابل، يشكل خط عكاشات - القائم خطًا مخصصًا لنقل البضائع حصرًا، ويمتد لمسافة 178 كم بوجود محطة واحدة على امتداده، ورغم قصر طولها مقارنة بالخطوط الأخرى، إلا أن أهميته تكمن في دوره الاستراتيجي بنقل المواد الخام والمصنعة، إذ تصل طاقته التصميمية إلى 3.4 مليون طن سنويًا، وبسرعة تشغيلية تبلغ 100 كم/ساعة، ما يجعله محورًا حيويًا في دعم قطاع الصناعة والتعدين في تلك المنطقة، وتمثل هذه الخطوط جزءًا من منظومة النقل بالسكك الحديدية التي تسهم بشكل فعال في الربط بين مناطق الإنتاج والتصدير في العراق، ما يعزز حركة التجارة الداخلية والخارجية، ويعمل على دعم القطاعات الاقتصادية المختلفة من خلال تأمين وسائل نقل سريعة وفعالة للبضائع والمسافرين<sup>(6)</sup>.

3. يمثل الخط القوسي الذي يربط بين كركوك وبيجي وحديثة واحداً من الخطوط الحيوية لشبكة السكك الحديدية في العراق، إذ يمتد بطول 269 كم، ويضم 14 محطة موزعة على امتداده، ويتميز هذا الخط بقدرته على نقل 1.2 مليون مسافر سنوياً، فضلاً عن استيعاب شحنات تصل إلى 6.5 مليون طن من البضائع والمواد الخام، وتصل السرعة القصوى لقطارات الركاب على هذا الخط إلى 140 كم/ساعة، بينما تسير قطارات الشحن بسرعة تصل إلى 100 كم/ساعة. لا يقتصر دور هذا الخط على النقل فحسب، بل يعد محطة ربط مهمة مع خط بغداد - القائم، ما يعزز من أهميته الاقتصادية واللوجستية. ويخدم هذا الخط قطاعي النفط والصناعة، من خلال نقل المشتقات النفطية والمواد الخام من مصفى بيجي وكركوك، ما يجعله عنصراً رئيساً في دعم الحركة الصناعية في المنطقة، وعلى مستوى نشاط الشركة العامة لسكك الحديد العراقية، يتركز دورها في تقديم خدمات نقل المسافرين والبضائع والمشتقات النفطية، وربط المناطق التجارية والصناعية بمختلف أنحاء العراق، فضلاً عن ذلك، تقوم الشركة ببعض الأنشطة التجارية التي تعزز من دورها الاقتصادي؛ لكن مراجعة أداء الشركة خلال المدة من 2015 إلى 2018 تكشف عن تقلبات كبيرة في مستوى النشاط<sup>(7)</sup>.

ومن خلال ما تقدم يمكن القول، إن شبكة السكك الحديدية في العراق تعد من الركائز الأساس، التي تدعم حركة النقل الداخلي والتجاري، وتوفر وسيلة آمنة وفعالة لنقل المسافرين والبضائع على امتداد البلاد، ورغم الإرث التاريخي العريق لهذا القطاع، إلا أنه يواجه تحديات كبيرة تتعلق بضعف الاستثمارات، وتقدم البنية التحتية، ما أثر على دوره الحيوي في دعم الاقتصاد الوطني، ويمثل تطوير هذا القطاع فرصة لإعادة إنعاش الاقتصاد، وتحقيق نقلة نوعية في قطاع النقل، بما يسهم في تعزيز النمو التجاري والصناعي، وتحقيق التنمية المتوازنة بين مختلف مناطق العراق؛ لذا يمكن الاستنتاج بجملة من النقاط هي:

1. يسهم قطاع السكك الحديدية في تعزيز التجارة الداخلية والخارجية من خلال نقل البضائع والسلع الثقيلة بكفاءة عالية، وهو ما يعد محوريًا لتطوير المناطق الصناعية والتجارية وربطها بالموانئ والمناطق الحضرية.
2. تعاني شبكة السكك الحديدية العراقية من تقادم البنية التحتية وضعف الاستثمار، ما أدى إلى تراجع النشاط وانخفاض حجم البضائع المنقولة، وهو ما انعكس سلبيًا على إيرادات الشركة العامة لسكك الحديد.
3. يمكن أن يؤدي تحديث وتوسيع شبكة السكك الحديدية إلى تحسين كفاءة النقل وخفض التكاليف اللوجستية، ما يسهم في تعزيز القدرة التنافسية للاقتصاد العراقي على المستوى الإقليمي والدولي.
4. تسهم خطوط السكك الحديدية في خلق تجمعات حضرية جديدة ونمو المدن حول المحطات، وهو ما يؤدي إلى توزيع السكان، وتحفيز التنمية في المناطق النائية.
5. يتطلب تطوير شبكة السكك الحديدية وضع خطة استراتيجية وطنية تستند إلى استثمارات مستدامة وتحديث للقطارات والبنية التحتية، إلى جانب تشجيع الشراكات مع القطاع الخاص لتوسيع القدرة التشغيلية للشبكة.

## المطلب الثاني: جهود الحكومة العراقية بعد العام 2021 في تعزيز قطاع السكك الحديدية

منذ عام 2021 اتخذت وزارة النقل العراقية خطوات جادة لتعزيز وتطوير قطاع السكك الحديدية في البلاد، بهدف تحسين البنية التحتية وتعزيز الروابط الإقليمية والدولية، ومن أبرز الجهود والمشاريع التي تم تنفيذها هي:

1. مشروع طريق التنمية: تم توقيع العقد في أواخر العام 2021 (توقيع عقد التصاميم)، وتم إنجاز التصاميم الأولية في سبتمبر 2024 لمشروع طريق التنمية البري السريع والسككي بنسبة 100%، بهدف ربط ميناء الفاو الكبير بتركيا عبر شبكة حديثة من الطرق والسكك الحديدية مما يعزز التجارة والنقل الدولي.

2. التعاون مع الشركات الدولية: وقع العراق مذكرة تفاهم مع شركة إيماتيا الإسبانية خلال زيارة رئيس مجلس الوزراء السيد محمد شياع السوداني في أواخر تشرين الثاني 2024 وذلك للبدء في دراسة وتصميم خط سكة حديد (مهران - كوت - كربلاء).
3. التعاون مع البنك الدولي: أصدرت الحكومة العراقية الأمر الديواني (24714) في العام 2024 والمتضمن تشكيل فريق حكومي برئاسة السيد محمد علي تميمي/ نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير التخطيط، ليتولى تأهيل سكك الحديد الحالية، وإنشاء خط سكة حديد لربط ميناء الفاو ومنفذ فيشخابور بالشبكة الحالية بمساعدة البنك الدولي وتحت عنوان (طريق التنمية/ المرحلة الأولى)، وتلاه قرار مجلس الوزراء رقم (24579) لسنة 2024 وكما مبين في الملحق(1).
4. المجلس الرباعي: تأسس المجلس الرباعي لمشروع طريق التنمية، الذي يعد هيئة تنسيقية تأسست لتعزيز التعاون بين العراق وتركيا وقطر والإمارات العربية المتحدة.
5. تطوير شبكة السكك الحديدية: أعلنت وزارة النقل في نهاية العام 2024 عن مشروع تطوير وتأهيل خط سكة حديد تاجي - بيجي بطول 200 كم ضمن مشروع طريق التنمية/ المرحلة الأولى، وذلك تنفيذاً لبند التعاون مع البنك الدولي.

## المبحث الأول: المسارات المقترحة للربط السككي لدول الجوار الجغرافي العراقي

يحيط بالعراق موقع جغرافي استثنائي يجعله مركزاً للتواصل الإقليمي والنقل الدولي، إذ تجاوره ست دول تشكل نقاط عبور ومحاور اقتصادية وتجارية حيوية، ويحد العراق من الشمال والشرق دولتان غير عربيتين هما تركيا وإيران، إذ تمتد حدوده مع تركيا إلى نحو 337 كم، ما يمثل 10.9% من إجمالي حدوده البرية، في حين تصل حدوده مع إيران إلى 1300 كم، بما يعادل 37.6% من مجموع الحدود الجغرافية للعراق التي تبلغ نحو 3462 كم، أما على الجبهات العربية، فيحاط العراق بأربع دول، إذ تحده سوريا من الشمال الغربي بحدود تمتد لمسافة 600 كم، مشكلةً نسبة 17.3%، بينما يحده الأردن من الغرب بحدود تبلغ 178 كم، أي بنسبة 5.1%، ومن جهة الجنوب الغربي، تشكل الحدود مع المملكة العربية السعودية أطول الامتدادات العربية، إذ تبلغ 812 كم ما يمثل 23.5%، في حين تشارك الكويت العراق حدوده الجنوبية بامتداد يبلغ

195 كم بما يعادل 5.6% من إجمالي الحدود، وهذا الامتداد الجغرافي يعكس إمكانات العراق في أن يصبح محوراً رئيساً في مشاريع النقل والربط الإقليمي عبر إنشاء شبكة سكك حديدية حديثة تسهم في تسهيل حركة البضائع والمسافرين، وتعزز التجارة بين الدول المجاورة، ومن شأن هذه المشاريع أن تحوّل العراق إلى نقطة عبور استراتيجية ضمن المبادرات الدولية الكبرى مثل مبادرة الحزام والطريق الصينية، إذ يمكن ربط موانئ العراق الجنوبية بدول الجوار من خلال مشاريع سكك حديدية عابرة للحدود، تربط العراق بأوروبا عبر تركيا، وبالخليج العربي عبر الكويت والسعودية، وبالبحر الأبيض المتوسط عبر سوريا والأردن، ويعزز هذا التوجه فرص العراق في الاستفادة من دوره الجغرافي بوابة اقتصادية تربط الشرق بالغرب، مما يفتح آفاقاً جديدة للاستثمار والنمو الاقتصادي، ويحقق تكاملاً إقليمياً يخدم مصالح العراق ودول الجوار<sup>(8)</sup>.

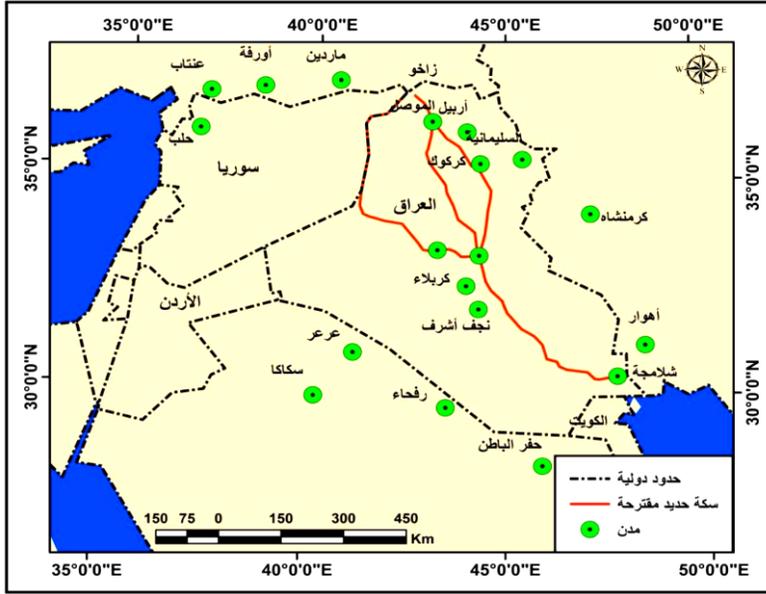
## المطلب الأول: المسارات المقترحة للربط السككي مع الجوار الجغرافي العراقي

يتطلع العراق إلى تنفيذ مشروع القناة الجافة (طريق التنمية حالياً)، الذي يعد من أبرز المشاريع الاستراتيجية المتكاملة مع ميناء الفاو الكبير، ويهدف إلى تعزيز مكانة العراق مركزاً لوجستياً عالمياً يربط بين الخليج العربي والبحر المتوسط وأوروبا من خلال شبكة السكك الحديدية الممتدة عبر سوريا وتركيا، وينظر إلى المشروع بوصفه مساراً اقتصادياً حيويًا، وأحد البدائل البرية لقناة السويس، ما يجعله ممراً أساساً لحركة البضائع لأنه الأقصر والأقل تكلفة والأكثر أماناً لنقل البضائع من الموانئ العراقية إلى أوروبا، ويمثل هذا المشروع فرصة استراتيجية للعراق ليكون نقطة وصل بين الشرق والغرب، معززاً موقعه الإقليمي ودوره في دعم التجارة العالمية، لا سيما مع تزايد الاهتمام بالممرات البرية كبديل للنقل البحري التقليدي<sup>(9)</sup>.

تشير القناة الجافة إلى خط السكة الحديدية الممتد من موانئ العراق الجنوبية حتى الحدود التركية بطول نحو 1200 كم، وتشمل هذه المشاريع ربط العراق بدول آسيا الوسطى والصين عبر إيران، فضلاً عن ربطه بدول الجوار العربي مثل سوريا والأردن والسعودية والكويت وتركيا، وقد اقترحت وزارة النقل العراقية في عام 2017 خمسة مسارات استراتيجية للربط السككي مع دول الجوار وهي<sup>(10)</sup>:

## أولاً: الربط السككي بين التسلامجة والبصرة وزاخو وصولاً إلى تركيا

يعد المسار الأول المقترح ضمن مشروع الربط السككي الإقليمي هو خط سكة حديد يمتد من منطقة التسلامجة الواقعة على الحدود الإيرانية، ليعبر الأراضي العراقية بدءاً من محافظة البصرة في الجنوب، ويمتد شمالاً مروراً بالمراكز الحضرية والصناعية الحيوية، وصولاً إلى مدينة زاخو في أقصى الشمال العراقي، ومنها يتصل بشبكة السكك الحديدية التركية، يقدر طول هذا المسار نحو 1200 كم، ما يجعله شرياناً استراتيجياً للنقل والتجارة بين العراق وإيران وتركيا، إذ يشكل جزءاً من منظومة النقل الدولية التي تربط الخليج العربي بأوروبا عبر الأراضي العراقية والتركية، ويسهم هذا الخط في تعزيز التعاون الاقتصادي والتجاري بين الدول الثلاث، فضلاً عن تسهيل حركة البضائع والمسافرين، ما يفتح آفاقاً جديدة لتطوير البنية التحتية العراقية، وجذب الاستثمارات الأجنبية، ويمثل هذا المشروع فرصة مهمة لزيادة حركة التبادل التجاري بين إيران والعراق وتركيا، إذ يتيح للعراق الاستفادة من موقعه الجغرافي كحلقة وصل بين الأسواق الخليجية والآسيوية من جهة، والأسواق الأوروبية من جهة أخرى، كما يعزز المسار فرص العراق في أن يصبح مركزاً لوجستياً مهماً لنقل البضائع بين الشرق والغرب، مما يخفف الضغط على الطرق البرية، ويقلل تكاليف النقل، ويسهم في تسريع عمليات التصدير والاستيراد، ومن المتوقع أن يوفر هذا الخط فرص عمل كبيرة خلال مرحلة الإنشاء والتشغيل، فضلاً عن مساهمته في تنشيط حركة المناطق التي يمر بها، ما يعزز التنمية المحلية ويرفع من مستوى الخدمات اللوجستية في العراق. ويُعد هذا المسار جزءاً أساسياً من خطة العراق للربط السككي مع دول الجوار، فيسهم في تحقيق تكامل اقتصادي إقليمي وتحفيز التعاون العابر للحدود.



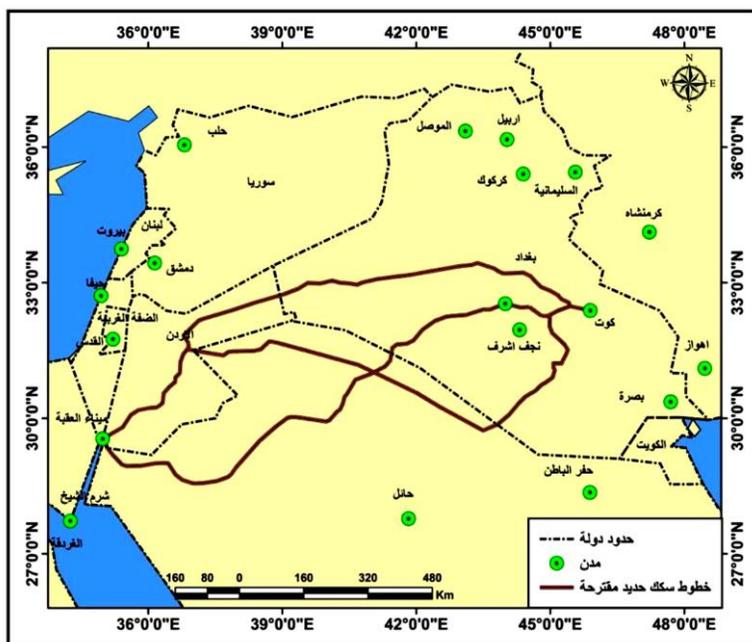
خريطة رقم (1): الربط السككي بين الشلامجة والبصرة وزاخو وصولاً إلى تركيا.

المصدر: من إعداد الباحث وبتصرف عن (9).

### ثانياً: خط سكة حديد كرمنشاه - بدرة - العقبة

يمثل المسار الثاني أحد المشاريع الاستراتيجية الطموحة لتعزيز الربط السككي الإقليمي، إذ يمتد هذا الخط من منطقة كرمنشاه في إيران، ويدخل الأراضي العراقية عبر منفذ بدرة الحدودي في محافظة واسط، متجهًا نحو الغرب وصولاً إلى ميناء العقبة في الأردن، ويمتد هذا المسار عبر محطات رئيسة داخل العراق، تبدأ من بدرة - جصان - الكوت بطول 74 كم، ثم يواصل امتداده من الكوت إلى بغداد بطول 158 كم، ما يعزز الربط بين مناطق وسط العراق وعاصمته. بعد ذلك، يستمر المسار نحو مفرق الرمادي لمسافة 40 كم، ومنه إلى طريبيل على الحدود الأردنية بطول 400 كم، أما الجزء الذي يربط بين الحدود الأردنية وميناء العقبة، فيمتد بطول 550 كم، ليصبح إجمالي طول المسار نحو 1223 كم، يبرز هذا المشروع إمكانات العراق في أن يكون مركزاً استراتيجياً للتجارة والنقل بين إيران والأردن، ويوفر ممراً برياً سريعاً وآمناً لنقل البضائع والمسافرين، ما يقلل من تكاليف النقل، ويعزز التبادل التجاري بين دول المنطقة، ومن خلال هذا المسار، يمكن للعراق أن يساهم في تسهيل وصول البضائع الإيرانية إلى ميناء العقبة، مما يوفر

بديلاً برياً فعالاً لقناة السويس، ويسهم في زيادة تنافسية الموانئ العراقية والأردنية على حد سواء، كما إن ربط بدره - بغداد - طربيل عبر خط سكة حديدية يسهم في تحفيز التنمية الاقتصادية للمناطق التي يمر بها، ويعزز من حركة النقل الداخلي والخارجي، ما يفتح المجال أمام فرص استثمارية في قطاع الخدمات اللوجستية والبنية التحتية، ويتوقع أن يوفر هذا المشروع فرص عمل مباشرة وغير مباشرة خلال مراحل الإنشاء والتشغيل، فضلاً عن دوره في تسهيل نقل المنتجات الزراعية والصناعية بين العراق والأردن.

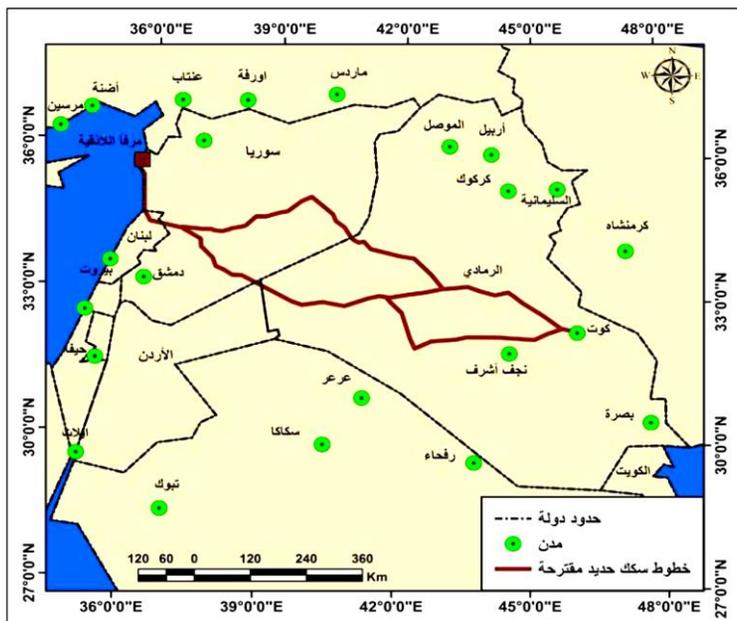


خريطة رقم (2): خط سكة حديد كرمناشاه - بدره - العقبة.

المصدر: من إعداد الباحث وبتصرف عن (9).

### ثالثاً: خط سكة حديد كرمنشاہ - مهران - بكرة وصولاً إلى ميناء اللاذقية

يتمثل في خط سكة الحديد الذي يمتد من مدينة كرمنشاہ في إيران مروراً بمدينة مهران وصولاً إلى منطقة بكرة في محافظة واسط العراقية، لينتهي في ميناء اللاذقية على الساحل السوري، يعدّ هذا الخط من أكثر المسارات كفاءة بالمقارنة مع المسار الممتد عبر واسط نحو ميناء العقبة الأردني، ويرجع ذلك إلى أن المسار السوري يقلل المسافة المطلوبة للوصول إلى البحر الأبيض المتوسط، إذ يبلغ طوله نحو 1218 كيلومتر، ما يجعله خياراً استراتيجياً يوفر الوقت والتكلفة فيما يتعلق بنقل البضائع والركاب، ويبرز هذا المسار أهمية جيوسياسية واقتصادية كبيرة، نظراً لأنه يربط بين ثلاث دول رئيسة ما يسهم في تعزيز التكامل الاقتصادي الإقليمي، ويفتح آفاقاً جديدة للتبادل التجاري بين الشرق الأوسط وأوروبا عبر البحر المتوسط، كما إن تقليل المسافة ينعكس إيجابياً على خفض تكاليف النقل اللوجستي، ما يؤدي إلى تحسين تنافسية المنتجات المصدّرة من وإلى المنطقة، فضلاً عن ذلك، فإن هذا المشروع يعزز العلاقات بين العراق وإيران وسوريا، ويعدّ جزءاً من مشاريع البنية التحتية التي تسهم في إعادة بناء شبكة النقل البرية في المنطقة، ويمثل هذا المسار فرصة لزيادة حجم التجارة البينية، وفتح مسارات جديدة يمكن أن تخدم بشكل كبير أسواق النفط والغاز والسلع الأخرى، التي تحتاج إلى تصدير سريع نحو الأسواق الأوروبية.



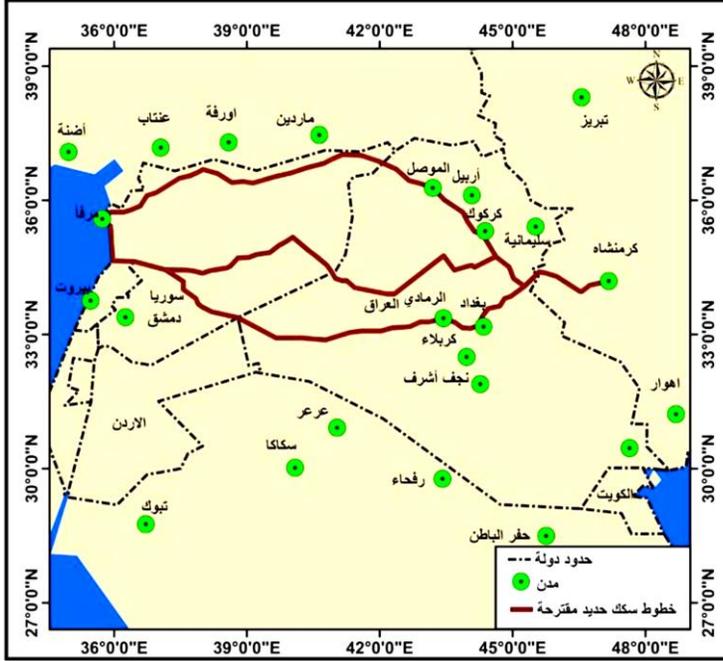
خريطة رقم (3): خط سكة حديد كرمنشاہ - مهران - بدره - ميناء اللاذقية.

المصدر: من إعداد الباحث وبتصرف عن (9).

#### رابعاً: خط سكة حديد كرمنشاہ - خانقين

يمثل المسار الرابع امتداداً استراتيجياً لشبكة السكك الحديدية، إذ يبدأ من مدينة كرمنشاہ في إيران، ويدخل الأراضي العراقية عبر منطقة خانقين في محافظة ديالى، وصولاً إلى ميناء اللاذقية على البحر الأبيض المتوسط في سوريا، ويتميز هذا المسار بإمكانية ربطه بمسارات أخرى حيوية داخل العراق مثل المسار الذي يمر عبر (بغداد - بعقوبة - كركوك - أربيل - الموصل)، كما يمكن دمجهم مع خط خانقين الذي يرتبط بمسار بغداد (الخط الدائري) ليبلغ طول المسار الإجمالي من خانقين إلى اللاذقية نحو 1250 كيلومتراً، وهذا الربط يعزز من التكامل بين شبكة النقل العراقية، ويوفر مساراً إضافياً لتسهيل حركة البضائع والمسافرين ما يفتح المجال لزيادة التعاون التجاري الإقليمي، ومن أبرز الجوانب الاستراتيجية لهذا المشروع إمكانية ربطه بخط سكة الحديد المقترح الذي يمتد بين كركوك والسليمانية، وتحسين شبكة النقل شمال العراق، وتعزيز مرونة حركة النقل بين المدن الكبرى والموانئ البحرية، ويمثل هذا المسار بديلاً مهماً لطرق النقل

التقليدية، كما إنه يسهم في دعم التنمية الاقتصادية من خلال تحسين تدفق السلع بين العراق وسوريا وإيران<sup>(11)</sup>.



خريطة رقم (4): خط سكة حديد كرمنشاه - خانقين - اللاذقية وتعزيز الربط الإقليمي عبر شمال العراق.

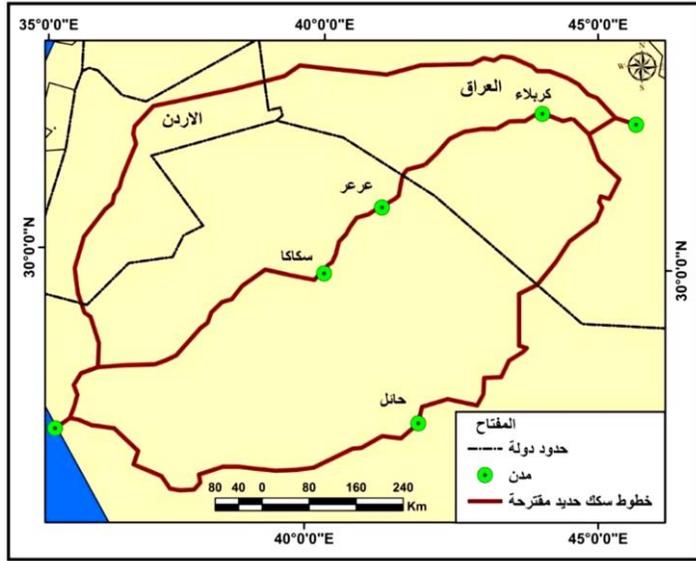
المصدر: من إعداد الباحث وبتصرف عن<sup>(9)</sup>.

### خامساً: خط سكة حديد كرمنشاه - بدره - عرعر وصولاً إلى ميناء ضباب السعودي

يعد المسار الخامس من مشاريع البنية التحتية الطموحة التي تربط بين إيران والعراق والمملكة العربية السعودية، إذ ينطلق من مدينة كرمنشاه في إيران، ويدخل العراق عبر منفذ بدره الحدودي في محافظة واسط، ويمتد هذا الخط لمسافة 360 كيلومتراً داخل الأراضي الإيرانية، ثم يواصل طريقه داخل العراق مروراً بمحافظة كربلاء، ليعبر منفذ عرعر الحدودي نحو المملكة العربية السعودية، وصولاً إلى ميناء ضباب على البحر الأحمر، بطول إجمالي يبلغ 1797 كيلومتراً هذا المسار لا يقتصر على دوره الاقتصادي فحسب بل يحمل أيضاً أهمية دينية وثقافية، ويسهم

في تسهيل حركة الحجاج من إيران والعراق نحو المملكة العربية السعودية عبر طريق الحج البري، ويعزز هذا المسار أيضًا النمو السكاني، وتأسيس مستوطنات بشرية جديدة، ما قد يفتح المجال أمام مشاريع تنموية واستثمارات لاستغلال الموارد الطبيعية في المناطق التي يمر بها الخط، علاوة على ذلك يوفر المسار فرصة لتوسيع شبكة النقل وتكاملها بين دول المنطقة، ما يسهم في زيادة التبادل التجاري، ويسهل حركة البضائع بين الموانئ الإيرانية والسعودية، مرورًا بالأراضي العراقية، كما يتوقع أن يسهم المشروع في تحسين العلاقات التجارية بين هذه الدول وتعزيز الأمن الاقتصادي الإقليمي.

ومن خلال ما تقدم نجد بأن مشروع ربط القناة الجافة (طريق التنمية حاليًا) بالموانئ العراقية يمثل خطوة استراتيجية تحمل إمكانات اقتصادية كبيرة يمكن أن تجعل العراق مركزًا حيويًا في حركة التجارة العالمية، لا تقتصر العوائد المالية المتوقعة من هذا المشروع على الرسوم التي تفرض على مرور البضائع عبر الأراضي العراقية، بل تمتد لتشمل إيرادات ناجمة عن خدمات الموانئ، بما في ذلك أجور السفن القادمة والوكالات البحرية التي تتعامل مع الموانئ العراقية، كما يسهم المشروع في خلق فرص عمل واسعة في قطاع الشحن والتفريغ وتشغيل الموانئ، ما يعزز النشاط الاقتصادي في مختلف المناطق التي تمر بها القناة، ويرتكز المشروع على تحقيق وفورات زمنية ومادية ضخمة من خلال تقليص المسافات البحرية، وتخفيض تكاليف النقل بشكل ملحوظ، فعلى سبيل المثال تصل المسافة البحرية بين ميناء نيويورك وميناء اللاذقية السوري عبر البحر المتوسط إلى 9500 كيلومتر، وهي مسافة تقطعها السفن في غضون 18 يومًا، بالمقابل فإن الرحلة عبر رأس الرجاء الصالح إلى موانئ الخليج العربي تستغرق 34 يومًا، ما يجعل المرور عبر العراق خيارًا أكثر كفاءة وفاعلية، كما إن المسافة بين ميناء بومبي الهندي ومرسيليا الفرنسي عبر رأس الرجاء الصالح تصل إلى 18584 كيلومترًا، وتستغرق 28 يومًا؛ في حين أن المرور عبر الخليج العربي والقناة الجافة (طريق التنمية حاليًا) يختصر المسافة إلى 12880 كيلومترًا، لتتجز الرحلة في 13 يومًا فقط.



خريطة رقم (5): خط سكة حديد كرمينشاه - بدره - عرعر وصولاً إلى ميناء ضباء السعودي.

المصدر: من إعداد الباحث وبتصرف عن<sup>(9)</sup>.

وبالنسبة لحركة التجارة بين اليابان وأوروبا، فإن المسارات البحرية التقليدية عبر المحيط الهادئ وقناة بنما والمحيط الأطلسي تزيد نحو 500 كيلومتر مقارنة بالمسافة التي يمكن قطعها عبر الخليج العربي والقناة الجافة (طريق التنمية حالياً)، هذا الفرق قد يبدو بسيطاً لكنه ذو تأثير كبير على تكاليف الشحن واستهلاك الوقود، ما يعزز من جاذبية المشروع العراقي كمسار نقل بديل وأكثر فاعلية.

إلى جانب الفوائد الاقتصادية المباشرة يفتح المشروع آفاقاً واسعة لتطوير المناطق المجاورة للمسار، إذ يؤدي إنشاء القناة إلى تنشيط النشاط الاقتصادي، وظهور مستوطنات بشرية جديدة، كما يسهم في دعم قطاعات النقل والصناعة والخدمات اللوجستية، ما يساعد العراق على الاستفادة من موقعه الجغرافي الاستراتيجي ليصبح جسراً تجارياً بين آسيا وأوروبا وأفريقيا، ورغم الإمكانيات الكبيرة لهذا المشروع إلا أن تنفيذه يواجه مجموعة من التحديات التي قد تؤثر في فرص نجاحه، ومن بين أبرز هذه التحديات مشروع القناة البحرية السعودية الذي يربط الخليج العربي بالبحر الأحمر عبر الأراضي السعودية، ما قد يوفر بديلاً مباشراً للنقل البحري، ويقلل من الحاجة للمرور

عبر الأراضي العراقية، فضلاً عن أن مشروع الحزام والطريق الصيني، المعروف باسم "الجسر القاري الأوراسي"، يشكل منافساً رئيساً يربط آسيا بأوروبا عبر شبكة واسعة من الطرق والسكك الحديدية.

وفي مصر يجري العمل على تطوير قناة جافة عبر سيناء تربط بين ضفتي قناة السويس، ليوفر ذلك بديلاً للنقل البري السريع عبر المنطقة، كما يمثل مشروع النقل "الإسرائيلي" الذي يربط ميناء إيلات على البحر الأحمر بميناء أشدود على البحر المتوسط تحدياً إضافياً، إذ يسعى هذا المشروع إلى تقليل الاعتماد على الممرات التقليدية، وتعزيز دور "إسرائيل" في حركة التجارة الإقليمية.

إن نجاح مشروع القناة الجافة (طريق التنمية حاليًا) يتطلب استراتيجية شاملة تركز على تعزيز البنية التحتية وتطوير الخدمات اللوجستية، فضلاً عن إقامة شراكات دولية تعزز من جاذبية المشروع كمر تجاري عالمي، كما إن تبني سياسات تدعم التكامل الإقليمي والتعاون مع دول الجوار سيسهم في التغلب على التحديات وجعل العراق لاعباً رئيساً في شبكة التجارة الدولية.

## المطلب الثاني: الربط السككي بين العراق وإيران (المشروع، والتحديات، والفرص)

يعد مشروع الربط السككي بين العراق وإيران، عبر خط "البصرة-السلامجة"، مبادرة تهدف إلى تسهيل حركة المسافرين بين البلدين، يمتد الخط على مسافة 36 كيلومتراً، وقد تؤدي إلى تعزيز التعاون الاقتصادي مستقبلاً، ويربط مدينة البصرة العراقية بمدينة السلامجة الإيرانية تم وضع حجر الأساس للمشروع في سبتمبر 2023، ومن المتوقع أن يستغرق تنفيذه نحو 18 شهراً، ويهدف المشروع إلى تسهيل نقل المسافرين، خاصة خلال المناسبات الدينية التي تشهد توافداً كبيراً للزوار بين البلدين، كما يتوقع أن يسهم في تعزيز التبادل التجاري، إذ يعد جزءاً من ممرات النقل الدولية التي تربط الشرق بالغرب، مما يعزز مكانة العراق وإيران كمحاور نقل إقليمية<sup>(12)</sup>.

وعلى الرغم من الفوائد المحتملة، يواجه المشروع تحديات فنية وتقنية، مثل الحاجة إلى إزالة الألغام من المناطق الحدودية التي تعود إلى فترة الحرب العراقية-الإيرانية، فضلاً عن بناء جسر متحرك فوق شط العرب لتسهيل مرور القطارات والسفن، كما تثار مخاوف بشأن تأثير

المشروع على ميناء الفاو الكبير، ومشروع طريق التنمية في العراق، إذ يخشى أن يؤثر سلبيًا في جدوهما الاقتصادية، وليبيان تلك التحديات والمخاوف سنقسم الموضوع على النقاط الآتية<sup>(13)</sup>:

1. التأثير على مشاريع العراق الاستراتيجية: يخشى أن يؤدي الربط السككي مع إيران إلى تقليل الأهمية الاقتصادية لميناء الفاو الكبير، ومشروع طريق التنمية، الذي يهدف إلى ربط العراق بتركيا وأوروبا، فإذا أصبح العراق ممرًا رئيسًا للبضائع الإيرانية إلى الخليج العربي، فقد يؤدي ذلك إلى تراجع حركة الشحن عبر ميناء الفاو، مما يؤثر في الإيرادات المتوقعة من هذه المشاريع الاستراتيجية، وهذا الوضع قد يثير اعتراضات داخلية عراقية بشأن الجدوى الاقتصادية للمشروع على المدى البعيد.

2. إزالة الألغام والمخلفات الحربية: تعد المنطقة الحدودية بين العراق وإيران، لا سيما عند منطقة السلامجة، مليئةً بالألغام والمخلفات الحربية من فترة الحرب العراقية-الإيرانية، وهذه الألغام تُشكل عائقًا أمام تقدم الأعمال الإنشائية للمشروع، إذ تتطلب إزالة الألغام عمليات تقنية معقدة ومكلفة، فضلًا عن ذلك فإن استمرار هذه العمليات لفترات طويلة قد يؤدي إلى تأخير الجدول الزمني للمشروع، وزيادة تكاليفه بشكل كبير.

3. بناء الجسر المتحرك فوق شط العرب: يتطلب المشروع إنشاء جسر متحرك فوق شط العرب، وهو تحد هندسي معقد يستلزم تنسيقًا عالي المستوى بين الجهات العراقية والإيرانية، وهذا الجسر يجب أن يراعي مرور السفن التجارية والناقلات البحرية، مما يضيف تعقيدًا إضافيًا إلى التصميم والبناء، كما إن أي تأخير أو فشل في تنفيذ هذا الجسر قد يؤدي إلى تعطيل كامل للمشروع، أو يجعل جزءًا من الخط السككي غير فعال.

وعلى الرغم من التحديات التي تواجه مشروع الربط السككي بين العراق وإيران، إلا أنه يحمل في طياته فرصًا كبيرة لتعزيز التكامل الاقتصادي، وزيادة التبادل التجاري بين البلدين، ويمكن للمشروع أن يلعب دورًا محوريًا في تسهيل نقل البضائع والمسافرين، وفتح آفاق جديدة للاستثمار والتنمية في المناطق الحدودية، وفيما يلي أبرز الفرص التنموية التي سيوفرها هذا المشروع<sup>(14)</sup>:

1. تعزيز السياحة الدينية ونقل الزوار: يشهد العراق سنويًا توافد ملايين الزوار الإيرانيين، لا سيما خلال المناسبات الدينية مثل زيارة الأربعين في كربلاء، فمشروع الربط السككي سيسهل عملية نقل هؤلاء الزوار بشكل أسرع وأكثر أمانًا، الأمر الذي يؤدي إلى تعزيز قدرة العراق على استقبال المزيد من الزوار سنويًا، فضلًا عن ذلك، سيسهم المشروع في تخفيف الضغط على المعابر الحدودية البرية والمطارات، مما يحسّن من حركة النقل، ويسهّل إدارة الحشود الكبيرة.

2. تعزيز التبادل التجاري بين البلدين: يمثل المشروع فرصة لتعزيز التبادل التجاري بين العراق وإيران، إذ يمكن نقل البضائع بشكل أسرع وأقل تكلفة عبر السكك الحديدية، ما سيسهم في زيادة تدفق السلع الزراعية والصناعية بين البلدين، ويؤدي إلى تعزيز الأسواق المحلية، وفتح فرص عمل جديدة في المناطق الحدودية، كما يمكن أن يسهم المشروع في خلق بيئة اقتصادية جاذبة للاستثمارات المشتركة بين البلدين.

3. تطوير المناطق الحدودية وتحقيق التنمية المحلية: إنشاء خط سكك حديدية بين العراق وإيران سيؤدي إلى تطوير المناطق الحدودية، التي تعاني من نقص في البنية التحتية والخدمات، فالمشروع سيحفز بناء محطات قطارات ومراكز تجارية على طول الخط مما يوفر فرص عمل جديدة، ويسهم في تحسين مستويات المعيشة للسكان المحليين، كما إن هذا التطوير سيعزز من الروابط الاجتماعية والاقتصادية بين المجتمعات المحلية في العراق وإيران ما يعزز من الاستقرار والتعاون الإقليمي.

## المبحث الثاني: مشروع طريق التنمية والربط السككي (البعد الاستراتيجي، والتحديات والفرص التنموية)

يمثل طريق التنمية مشروعًا استراتيجيًا محوريًا للعراق، يهدف إلى تحويل البلاد إلى مركز لوجستي يربط بين آسيا وأوروبا عبر شبكة حديثة من الطرق والسكك الحديدية، وينظر إلى هذا المشروع كجسر اقتصادي وسياسي يعزز مكانة العراق في المنطقة ويعيده إلى خريطة التجارة العالمية، إذ يمتد الطريق من ميناء الفاو الكبير في الجنوب إلى الحدود التركية في الشمال ما يوفر بديلاً برياً للنقل التجاري يسهم في تقليل الاعتماد على المسارات البحرية التقليدية مثل قناة السويس، ويتيح للعراق فرصة الاستفادة من موقعه الجغرافي بوابة لوجستية بين الشرق والغرب.

تعد مشاريع الربط السككي مع دول الجوار جزءًا لا يتجزأ من استراتيجية طريق التنمية، إذ تسعى الحكومة العراقية إلى بناء خطوط سكك حديدية حديثة تربط العراق بتركيا، وإيران، والأردن، والسعودية، وتهدف إلى تعزيز التبادل التجاري، وتيسير حركة البضائع والركاب بين العراق ودول الجوار ما ينعكس إيجابًا على الاقتصاد العراقي، ويحفز النشاط الصناعي والتجاري في المدن الحدودية والموانئ، فالربط السككي لا يقتصر فقط على تعزيز التجارة بل يسهم أيضًا في تنمية المناطق المحاذية للخطوط الحديدية من خلال خلق فرص عمل ودعم المشاريع الاستثمارية والبنية التحتية المحلية.

وعلى الصعيد التنفيذي يشمل المشروع مراحل عديدة تبدأ بتطوير البنية التحتية في ميناء الفاو الكبير، وإنشاء طرق سريعة ومزدوجة بمواصفات عالمية، إلى جانب مد خطوط سكك حديدية تمتد عبر العراق لتربط الجنوب بالشمال، وتشمل المرحلة التالية الربط مع خطوط السكك الحديدية التركية، ما يتيح للعراق الانخراط في شبكات النقل الإقليمية والدولية، هذا المشروع الطموح الذي يتوقع أن يستمر لعقد قادم يضع العراق في قلب الحركة الاقتصادية الإقليمية والعالمية، ويعزز فرص الاستثمار الأجنبي مما يجعله لاعبًا رئيسًا في شبكة التجارة العابرة للقارات.

### المطلب الأول: الأهمية الاستراتيجية لطريق التنمية الدولي

لقد أصبح العراق يدرك أهمية ضرورة إيجاد رؤى جديدة تواكب المتغيرات الجيوسياسية، التي تشهدها البيئة الإقليمية والدولية، ونظرًا لموقعه الجغرافي الذي أعطاه الفرصة لتوجيه الفعل الدبلوماسي صوب إعطاء أولوية التغيير في تحوله نحو مراكز الجذب الجيوسياسي في المنطقة من خلال بناء شراكات استراتيجية في مختلف المجالات، لا سيما مع دول الجوار، ومن هنا سعى العراق منذ سنوات لتعزيز مكانته الجيوسياسية بوصفه ممرًا للتجارة العالمية، وتوفير عائدات مالية من مصادر مختلفة، وخلق آلاف من فرص العمل؛ لذا فإن تنوع مصادر الدخل والتخلص تدريجيًا من الاعتماد الكلي على موارد تصدير النفط ومشتقاته في ميزانيته المالية التي تصنفه في خانة الاقتصادات الريعية، إذ تمثل عوائد النفط نحو 95% من الناتج المحلي الإجمالي، وهو ما دفع الحكومة العراقية للعمل على تفادي الضغوط التي يمكن أن تخلفها تقلبات أسعار النفط العالمية، ومن بين المشاريع العملاقة التي سعت لها حكومة رئيس الوزراء محمد شياع السوداني عقب تشكيلها في تشرين الأول 2022، هو نقل مشروع طريق التنمية من الأوراق إلى الواقع، في الوقت

الذي كان فيه الشارع العراقي يواجه موجة من السخط الاجتماعي، وسط البطالة التي ارتفعت إلى 16.5% مطلع عام 2024، بجانب ارتفاع نسب الفقر، إذ بلغت نحو 22% بحسب أرقام وزارة التخطيط، فضلاً عن التشطي السياسي، ويشكل الخط البري وخطوط سكك الحديد، العمود الفقري للمشروع الذي يربط الخليج بالحدود التركية، ويطمح العراق عبره إلى التحول ممراً رئيساً لنقل البضائع بين الشرق الأوسط وأوروبا، إذ حددت الحكومة العراقية كلفته بنحو 17 مليار دولار وبطول 1200 كيلومتر داخل العراق، في مراحلته الأولى، ويمكن أن ينجز المشروع من خلال مراحل حتى يكتمل في شكله النهائي مع مشاريعه جميعاً، بما فيها ميناء الفاو الكبير في عام 2050، والمشروع صمم من شركة الاستشارات الإيطالية PEG، وتنفيذه سيكون من شركات عراقية وصينية وإيطالية، ويهدف العراق من خلال موقعه الجغرافي تسهيل نقل البضائع من الشرق الأوسط إلى أوروبا عن طريق تركيا، إذ من خلالها يمكن الوصول إلى شبكة النقل الأوروبية، وهذا الطريق يتضمن إنشاء مدينة صناعية متكاملة من خلال إعادة توطین الصناعة محلياً بدلاً من الاستمرار في الاستيراد من الخارج لغرض تنويع الاقتصاد من خلال إيجاد مصادر غير نفطية للموازنة، واستخدام مواد بناء صديقة للبيئة، وأنماط هندسية تعكس حضارة البلد، مع إعادة تدوير المياه بشكل يخفف من درجات حرارة البيئة المحيطة<sup>(15)</sup>.

### أولاً: طريق التنمية (المفهوم والأهمية الاستراتيجية)

يعد مشروع طريق التنمية الدولي أحد أكبر المشاريع الطموحة التي تسعى الحكومة العراقية إلى تنفيذها، بهدف تعزيز البنية التحتية للنقل وربط العراق بالأسواق الإقليمية والدولية. ويتمثل المشروع في إنشاء ممر متعدد الوسائط يضم أنظمة حديثة من السكك الحديدية والطرق السريعة، بطول يصل إلى 1200 كيلومتر، ممتداً من ميناء الفاو الكبير في الجنوب إلى الحدود التركية في الشمال.

يهدف المشروع إلى تحويل العراق إلى مركز لوجستي عالمي، يربط بين الشرق الأقصى وأوروبا عبر دول الشرق الأوسط والخليج العربي، كما سيوفر المشروع بنية تحتية متطورة لنقل الركاب والبضائع، من خلال نظام سكك حديدية بسرعة تصميمية تصل إلى 300 كم/ساعة لنقل الركاب، و 140 كم/ساعة لنقل البضائع، إلى جانب شبكة طرق سريعة تدعم العمليات التجارية والنقل بين الدول المجاورة.

شهد المشروع تقدماً ملحوظاً في إعداد التصاميم الأولية، إذ تم الانتهاء بالكامل من إعداد التصاميم الأولية لكل من خط السكك الحديدية والطريق السريع، وبلغت نسبة الإنجاز الفعلية والمخططة 100%؛ إلا أن نسبة الإنجاز التراكمية لهذه المرحلة تراوحت بين 64% لخط السكك الحديدية و60.5% للطريق السريع، مما يعكس الحاجة إلى استمرار العمل على المراحل التفصيلية لضمان التنفيذ الفعلي وفق الخطة الموضوعية.

تم تحديد أفضل المسارات للسكك الحديدية والطريق السريع بعد دراسات موسعة، فوقع الاختيار على مسار HWB للسكك الحديدية، ومسار RW1 للطريق السريع، بناءً على تقارير الاستشاريين، ونتائج دراسات الجدوى النهائية، التي أنجزت في يناير 2023، وقد تمت المصادقة على هذه المسارات رسمياً في مارس 2023 من وزارة النقل والشركة العامة لسكك حديد العراق. تم تصميم مشروع طريق التنمية ليتعامل مع طلب مرتفع على حركة الركاب والبضائع، إذ يلبي احتياجات العراق المستقبلية، ويعزز موقعه كجسر تجاري بين الشرق والغرب، فوفقاً للخطة الموضوعية ستصل الطاقة السنوية لنقل الركاب عبر السكك الحديدية إلى 14.9 مليون مسافر، مع توفير 262 رحلة قطار يومياً بمعدلات تشغيل مختلفة تشمل:

1. 72 قطار ركاب يومياً موزعة بين القطارات السريعة (HS) والقطارات بين المدن (IC)، بحيث يتم تسيير 36 قطاراً باتجاه الشمال، و36 باتجاه الجنوب.

2. 190 قطار بضائع يومياً، منها 66 قطاراً لنقل البضائع السائبة، و124 قطاراً لنقل الحاويات، موزعة بالتساوي بين الاتجاهين.

أما بالنسبة لقدرة نقل البضائع، فإن المشروع سيستوعب إجمالي 38.5 مليون طن سنوياً، تشمل 25 مليون طن عبر السكك الحديدية، و13.5 مليون طن، كما تم تصميم الطرق السريعة لاستيعاب 3800 شاحنة يومياً منها 2800 شاحنة لحاويات البضائع، و1000 شاحنة لنقل المواد السائبة، بمعدل تدفق يصل إلى 4 شاحنات في الدقيقة الواحدة.

يستهدف المشروع استكمال التصاميم التفصيلية، وطرح وثائق المناقصات للبدء في التنفيذ وفق جدول زمني دقيق، يضمن سير العمل بشكل متتابع، ووفقاً للخطة الحالية، سيتم إنجاز التصاميم التفصيلية لكامل المشروع مع وثائق المناقصات بحلول نهاية عام 2025، مع بدء تنفيذ المراحل الأولى من المشروع وفق الخطوات الآتية:

1. نهاية عام 2025: استكمال التصاميم التفصيلية لكامل المشروع.  
2. الربع الأول من 2025: البدء بإجراءات التأهيل والتعاقد للقطاعات الأولية مثل قطاع الفاو - البصرة - الناصرية، على أن يتم توقيع العقود مع الشركات المنفذة خلال العام نفسه.

3. الربع الثاني من 2025: طرح المناقصات الخاصة بقطاع الموصل - فيشخابور للطريق السريع، وإجراء عمليات التقييم والدراسة والإحالة النهائية بحلول ديسمبر 2025.

4. نهاية عام 2030: الموعد المتوقع لإنجاز المشروع بالكامل ودخوله حيز التشغيل. رغم الخطوات المتقدمة في التخطيط والتنفيذ، إلا أن المشروع يواجه تحديات رئيسة قد تؤثر على الجدول الزمني المتوقع، ومن أبرز هذه التحديات:

- **استملاك الأراضي:** تعد إجراءات استملاك الأراضي واحدة من أكبر العوائق، نظرًا لحجم المساحات المطلوبة لإنشاء خطوط السكك الحديدية والطرق السريعة، ما يستدعي حلولاً تنظيمية ومالية سريعة.
- **إزالة الألغام والمخلفات الحربية:** تتطلب بعض المناطق التي سيمر بها المشروع عمليات مسح وإزالة للألغام والمقذوفات غير المنفجرة، وهو ما يستدعي توفير التمويل الكافي لهذه العمليات وتأمين المسارات الإنشائية.
- **التمويل:** يمثل التمويل تحديًا رئيسًا، إذ يحتاج المشروع إلى استثمارات ضخمة لتغطية تكاليف الإنشاء والتشغيل، مما يتطلب جذب مستثمرين دوليين، وإبرام شراكات استراتيجية لضمان التمويل المستدام.

يأتي مشروع طريق التنمية كمنافس رئيس للممرات البرية والبحرية العالمية، إذ يوفر خيارًا أسرع وأقل تكلفة لنقل البضائع بين آسيا وأوروبا مقارنة بالممرات التقليدية مثل قناة السويس ومسار رأس الرجاء الصالح.

وفقًا للدراسات، فإن الزمن المتوقع لنقل البضائع عبر طريق التنمية العراقي سيكون 25 يومًا فقط، مقارنة بـ 36 يومًا عبر قناة السويس، و46 يومًا عبر رأس الرجاء الصالح، مما يجعله بديلًا مغريًا للشركات التجارية العالمية، كما إن الطريق سيقبل تكاليف النقل بشكل كبير، الأمر

الذي قد يجعله خياراً مفضلاً للتجارة العالمية، لا سيما في ظل التحديات البيئية والتكاليف المتزايدة للممرات البحرية التقليدية.

يمثل مشروع طريق التنمية الدولي نقطة تحول استراتيجية في قطاع النقل واللوجستيات في العراق، إذ سيسهم في تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وتقليل الاعتماد على النفط من خلال تنويع مصادر الدخل، وعلى الرغم من التحديات الكبيرة التي تواجهه، فإن المشروع يتمتع بمقومات نجاح قوية تجعله من المشاريع الأكثر أهمية في المنطقة، وبمقارنته بالممرات التجارية العالمية، يتضح أن طريق التنمية يمكن أن يكون أحد أهم المحاور التجارية بين آسيا وأوروبا في المستقبل القريب، مما يمنح العراق فرصة ليكون مركزاً لوجستياً عالمياً بارزاً.

يعتمد التخطيط الاستراتيجي لطريق التنمية على أسس مبرمجة في مجال التنظيم المكاني، وهو ما يعكس إدراكاً عميقاً لأهمية الموقع الجغرافي للعراق في تحقيق الترابط المكاني بين منطقة الخليج العربي، مروراً بالأجزاء الجنوبية للعراق، ووصولاً إلى شماله عند الحدود التركية، ليمتد إلى قلب القارة الأوروبية، دفع هذا التصور الحكومة العراقية إلى تبني حزمة شاملة من الإجراءات التخطيطية التي تهدف إلى إعادة إحياء الدور الجيوسياسي للعراق، وتعزيز أهميته كحلقة وصل إقليمية عبر مشروع "طريق التنمية للقناة الجافة"، ويمثل المشروع محوراً استراتيجياً يتجسد في شبكة نقل برية وسككية، وطريق مرور سريع يمتد من ميناء الفاو الكبير في أقصى جنوب العراق إلى الحدود التركية شمالاً، ويهدف المشروع إلى توفير ممر رئيس لنقل البضائع والمسافرين من منطقة الخليج العربي وشرق آسيا، مروراً بتركيا، ثم إلى أوروبا، ما يعزز فرص التكامل الاقتصادي الإقليمي والعالمي<sup>(16)</sup>.

بدأت ملامح هذا المشروع بالنضوج خلال المؤتمر الإقليمي الذي عقد في بغداد بتاريخ 27 مايو 2023، بحضور ممثلين عن الدول (العراق، وقطر، وتركيا، والإمارات) وفي هذا المؤتمر، أعلنت الحكومة العراقية عن خططها لإنشاء مشروع طريق التنمية، وهو مشروع استراتيجي ضخم يهدف إلى تحويل العراق إلى مركز بري حيوي لنقل البضائع والمسافرين بين الخليج العربي وأوروبا عبر الأراضي التركية، ومن أهم الأهداف الاستراتيجية هي<sup>(17)</sup>:

1. تنويع مصادر الدخل الوطني: يهدف المشروع إلى تقليل الاعتماد المفرط على النفط كمصدر أساس للإيرادات الوطنية، ويعد توفير ممر تجاري بري استراتيجية فعالة لتحفيز الاقتصاد العراقي من خلال جذب الاستثمارات الأجنبية، وتعزيز حركة التجارة، وخلق فرص عمل تسهم في تنشيط الاقتصاد المحلي.

2. تعزيز الدور الجيو-اقتصادي للعراق: يضع المشروع العراق في موقع الريادة كجسر يربط بين أسواق الخليج العربي وأوروبا، ما يمنح البلاد عوائد اقتصادية وسياسية تعزز مكانتها الإقليمية، وتسهم في تحقيق تكامل اقتصادي مع دول الجوار.

يرتكز المشروع على الربط بين ميناء الفاو الكبير بشبكة نقل حديثة تتكون من خطوط سكك حديدية وطريق سريع يمتد شمالاً حتى معبر فيشخابور عند الحدود العراقية-التركية، ومن خلال هذا المسار، يتيح المشروع إمكانية نقل البضائع والمسافرين عبر البر في رحلة تستغرق 15 يوماً بين آسيا وأوروبا، مقارنة برحلة بحرية تستغرق 30 يوماً، وتعد هذه الميزة التنافسية من أهم عناصر الجذب للمشروع، إذ تعمل على تحقيق وفورات زمنية واقتصادية كبيرة، ما يجعله مشروعاً واعداً في خلق عائد اقتصادي مباشر من خلال استثمار الموقع الجغرافي المتميز للعراق. لا يمثل مشروع طريق التنمية مجرد بنية تحتية لوجستية، بل يعد مشروعاً ذا بعد استراتيجي يسهم في تغيير الخريطة الاقتصادية للعراق والمنطقة، فمن خلال تعزيز البنية التحتية وربط العراق بجيرانه وشركائه التجاريين؛ يسهم المشروع في إعادة رسم ملامح العراق كوجهة تجارية ولوجستية محورية، ويعزز من قدرة البلاد على تحقيق التنمية المستدامة في مختلف القطاعات<sup>(18)</sup>.

إن مشروع طريق التنمية هو مشروع مزدوج ومتكامل بين أنماط النقل البري (سكك وطريق مرور سريع)، يبلغ طول خط سكك الحديد نحو 1200 كم، وتتحرك عليه قطارات بسرعة فائقة تصل إلى 300 كم/ساعة، بالنسبة لقطارات المسافرين بينما تصل سرعة قطارات شحن البضائع إلى 160 كم/ساعة<sup>(19)</sup>.

ومن أبرز مرتكزات المشروع بناء مصانع ومخازن ومدن صناعية مما سيوفر في حال اكتمال المشروع نحو آلاف فرص العمل، وسيوفر مشروع "طريق التنمية" الفوائد الآتية<sup>(20)</sup>:

1. إنشاء نظام نقل حديث متعدد الوسائط جنباً إلى جنب مع ميناء الفاو الكبير لإنشاء طريق رابط بين الشرق الأقصى ودول أوروبا.
2. تنويع القطاعات الاقتصادية في العراق الزراعة والصناعة والتجارة والإنشاءات والخدمات اللوجستية والسياحية، فضلاً عن قطاع النفط والغاز، مما يعزز النمو الاقتصادي المستدام.
3. جعل الناتج المحلي الإجمالي العراقي أكثر استقراراً وأقل اعتماداً على النفط والغاز في ضوء الاتجاه العالمي لتطوير الطاقات المتجددة للتخفيف من ظاهرة الاحتباس الحراري انبعاثات غاز ثاني أوكسيد الكربون.
4. الحد من الازدحام المروري والتلوث، وتحسين ظروف الصحة والسلامة للسكان العراقيين.
5. تطوير شبكات السكك الحديدية والطريق السريع العراقية بما يتفق مع التنمية الاجتماعية -الاقتصادية.
6. زيادة معدل التوظيف وتحسين الظروف المعيشية للسكان العراقيين (ملحوظة: ستوفر أنظمة السكك الحديدية والطريق السريع الجديدة في الفترة التي تبدأ من 2025-2029 قرابة 100000 فرصة عمل جديدة).
7. السماح بحرية الحركة حركة الركاب والبضائع بين الدول المجاورة، من خلال تطبيق القواعد المشتركة بين تلك الدول، أي قابلية التشغيل البيئي لأنظمة السكك الحديدية، مما يمنح الشبكات الكفاءة والسلامة.
8. تعزيز التنمية الاجتماعية -الاقتصادية لدول الشرق الأوسط، وتكامل مختلف الشعوب والثقافات، بهدف تعزيز عملية تحقيق الاستقرار في الشرق الأوسط، على غرار ما حدث في أوروبا.

## ثانياً: نسب التقدم في طريق التنمية

شهدت مراحل تنفيذ مشروع طريق التنمية تقدماً ملحوظاً، إذ بدأت الشركة الاستشارية الإيطالية BTP أعمال التصميم التفصيلية لخط السكك الحديدية والطريق السريع بعد حصولها على الموافقات النهائية من الشركة العامة لسكك حديد العراق، إذ أعتد التقرير النهائي للتصاميم الأولية في تاريخ 21 أكتوبر 2024، وقد تعهدت الشركة الاستشارية بإجراء التعديلات المطلوبة كافة، وضمان توافق التصميم مع المعايير الهندسية والفنية المحددة في العقد المرقم 2021/2.

من جهة أخرى باشرت الشركة الاستشارية أيضاً بإعداد التصميم التفصيلية للطريق البري السريع بناءً على الملاحظات المقدمة من دائرة الطرق والجسور في وزارة الإعمار والإسكان، التي وردت في كتابي الشركة المرقمين 490 و 489 ط ت، غير أن المشروع يواجه عقبة متمثلة في عدم منح دائرة الطرق والجسور كتاب "عدم ممانعة" يسمح بالمضي قدماً في المرحلة التفصيلية، على الرغم من أنها لم تبد اعتراضاً رسمياً، ومن المنتظر أن يحسم هذا الموضوع بحلول 9 يناير 2025 لضمان سير العمل وفق المخطط الزمني.

أما فيما يخص نسب التقدم المحققة، فقد بلغت نسبة الإنجاز في إعداد الوثائق الفنية الخاصة بخط الطريق السريع 61%، بينما وصلت نسبة التقدم في الوثائق الفنية الخاصة بخط السكك الحديدية إلى 69%، وهو ما يعكس التزام الجهات المنفذة بسير المشروع رغم التحديات التي تواجهه.

في سياق التوصيات الصادرة عن اجتماع اللجنة العليا الحادي عشر المنعقد في 2 سبتمبر 2024، اتخذت وزارة النقل خطوات حاسمة لدعم تنفيذ المشروع، وضمان تذليل العقبات أمامه، وكان من أبرز هذه الإجراءات استلام خرائط الكادستروال لمجموعة من المحافظات العراقية، شملت البصرة، والديوانية، وذي قار، والمثنى، وبغداد، على أن يتم استكمال استلام الخرائط الخاصة بالمحافظات الأخرى فور ورودها من الهيئة العامة للمساحة التابعة لوزارة الموارد المائية. ونظراً لعدم إدراج مقترح تمويل إعداد الخرائط ضمن الميزانية، طالبت الوزارة بتخصيص خمسة مليارات دينار لتغطية هذه الكلفة ضمن مشروع طريق التنمية.

إلى جانب ذلك، قامت الوزارة بالتنسيق مع وزارات أخرى لضمان التكامل بين المشاريع الوطنية الكبرى، إذ تم تشكيل لجنة برئاسة مستشار رئيس الوزراء لشؤون الطاقة، وعضوية ممثلين عن وزارات النقل والكهرباء والنفط والاتصالات، وقد تم توجيه وزارة النفط بإعداد تصميم أولي لمسار أنبوب لنقل الغاز إلى أوروبا، كما تم توجيه وزارة الكهرباء بإعداد مخطط شامل لخطوط الطاقة الكهربائية لضمان الربط المستقبلي بين العراق والدول المجاورة، علاوة على ذلك، تم تكليف شركة BTP بوضع التصاميم المفاهيمية لمستقبل الطاقة في المشروع، مع الاستفادة من البيانات المتاحة كافة لضمان تكامل مشاريع التنمية، وعدم تعارضها، وتم تكليف شركة أوليفر وايمر بدراسة الفرص الاستثمارية، وتحليل المخاطر والتحديات المحتملة، التي قد تواجه المشروع في المستقبل.

على الرغم من التقدم الملحوظ في تنفيذ المشروع، إلا أن هناك العديد من التحديات التي تحول دون سير العمل بالوتيرة المخطط لها، ولعل أبرز هذه التحديات تكمن في العقبات التي تواجه الفرق الاستشارية في إقليم كردستان، إذ لم يسمح حتى الآن بدخول طواقم الشركة الاستشارية لإجراء الفحوصات المختبرية والمسح الطبوغرافي الضروري لإنجاز التصاميم التفصيلية. وفي حال استمرار هذه العقبة، فقد تقرر اعتماد تقنيات الاستشعار عن بعد باستخدام صور الأقمار الصناعية، فضلاً عن تنفيذ التحريات الجيولوجية من مواقع مجاورة ذات طبيعة مشابهة.

من العقبات الأخرى التي يواجهها المشروع، التأخير في فتح منفذ فيشخابور الحدودي بين العراق وتركيا، إذ لم يتم حسم الموافقة على هذا الإجراء رغم التوصيات السابقة باعتماده في اجتماع 7 أغسطس 2024. كما يواجه المشروع تحدياً كبيراً يتمثل في عدم توفر التمويل اللازم لإزالة الألغام والمخلفات الحربية على طول مساره، إذ لم يتم إدراج المبلغ المطلوب، البالغ 3 مليارات دينار، ضمن الميزانية.

التأخير في إجراءات استملاك الأراضي يشكل عائقاً آخر يهدد تقدم المشروع، إذ إن عدم استكمال هذه الإجراءات قد يؤخر تنفيذ خط السكك الحديد من ميناء الفاو الكبير إلى الناصرية، فضلاً عن ذلك، تكررت المطالبات بإجراء تعديلات جديدة على مسار الطريق السريع من بعض المحافظات، مثل البصرة وكريلاء، رغم المصادقة النهائية على المسار الحالي، وهو ما قد يؤدي إلى تأخيرات إضافية، وزيادة في تكاليف الإنشاء والتشغيل.

شهد المشروع تطورات جديدة على مستوى التعاون الدولي، إذ وجهت دعوة رسمية من المملكة العربية السعودية إلى الجانب العراقي لحضور اجتماع فني مغلق في 13 أكتوبر 2024 لمناقشة آفاق التعاون في المشروع. وخلال الاجتماع، طرحت مقترحات لتعزيز الربط بين خطوط السكك الحديدية العراقية والموانئ السعودية، إلا أنه تم الاتفاق على عدم نشر أي معلومات إعلامية بشأن هذا الاجتماع، بانتظار عقد اجتماع موسع يضم شخصيات رفيعة المستوى من البلدين.

فيما يخص المرحلة الأولى من تنفيذ المشروع، فقد تم توقيع عقد الخدمات الاستشارية مع BTP في مارس 2024 لإعداد التصاميم والتدقيق الفني، بينما تم التعاقد مع أوليفر وايمس لدراسة الجدوى الاقتصادية والمالية للمشروع. وتنتظر وزارة النقل حاليًا موافقة وزارة المالية على إطلاق التمويل المخصص لهذا العقد، الذي يبلغ 35 مليار دينار، إذ إن عدم توفر هذه الميزانية قد يؤدي إلى تعطيل تنفيذ المشروع، وتأخير إجراءات القرض الدولي المخصص له.

يظل مشروع طريق التنمية أحد المشاريع المحورية التي تراهن عليها الحكومة العراقية لتحقيق نهضة اقتصادية شاملة، لكن نجاحه مرهون بمدى القدرة على مواجهة التحديات القائمة، سواء فيما يتعلق بتوفير التمويل اللازم، أو تسهيل الإجراءات اللوجستية، أو ضمان التكامل مع المشاريع الوطنية الأخرى. ورغم العقبات، فإن التقدم الذي أحرز حتى الآن يعكس التزام الجهات المعنية بتنفيذ المشروع وفق أعلى المعايير، وهو ما يعزز الأمل في تحقيق إنجاز تاريخي يعزز مكانة العراق مركزًا إقليميًا للنقل والتجارة.

## المطلب الثاني: الربط السككي بين العراق وتركيا (المشروع، والتحديات، والفرص)

يعد مشروع الربط السككي بين العراق وتركيا مبادرة استراتيجية تهدف إلى تعزيز البنية التحتية للنقل في المنطقة، يمتد هذا المشروع على طول 1200 كيلومتر داخل العراق، بتكلفة تُقدّر بـ17 مليار دولار، ويربط ميناء الفاو الكبير في البصرة بالحدود التركية عبر شبكة من السكك الحديدية والطرق البرية ويهدف المشروع إلى تحويل العراق إلى محور رئيسي لنقل البضائع بين دول الخليج وتركيا ومن ثم إلى أوروبا، مما يساهم في تعزيز التجارة الإقليمية والدولية، ويُتوقع أن يتم تنفيذ المشروع على ثلاث مراحل، الأولى تنتهي في عام 2028، والثانية في 2033، والثالثة في 2050، ويتضمن المشروع بناء 15 محطة قطار للبضائع والركاب على طول الخط، تبدأ من

البصرة جنوباً مروراً ببغداد وصولاً إلى الحدود مع تركيا، ومن المخطط أن تصل سرعة القطارات إلى 300 كيلومتر في الساعة لنقل الركاب، و140 كيلومتراً في الساعة لنقل البضائع، مما يقلل من زمن النقل، ويزيد من كفاءة الحركة التجارية في المنطقة، ويتوقع أن يسهم المشروع في تعزيز الاقتصاد العراقي من خلال تنويع مصادر الدخل وتقليل الاعتماد على النفط، فضلاً عن توفير فرص عمل جديدة، وتحفيز التنمية العمرانية والصناعية على طول مسار الخط، كما يعزز المشروع التكامل الاقتصادي بين العراق وتركيا، ويسهل نقل البضائع والطاقة بين دول المنطقة، مما يجعله مشروعاً ذا أهمية استراتيجية على المستويين الإقليمي والدولي<sup>(21)</sup>.

وعلى الرغم من الأهمية الاستراتيجية لمشروع الربط السككي بين العراق وتركيا، إلا أن تنفيذه يواجه العديد من التحديات التي قد تعرقل سير العمل، وتؤثر في جدواه الاقتصادية، وتشمل هذه التحديات عوامل أمنية، واقتصادية، وجيوسياسية، فضلاً عن صعوبات تقنية وإدارية، ومن أبرز تلك التحديات<sup>(22)</sup>:

1. التحديات الأمنية وعدم الاستقرار: العراق وتركيا يواجهان تحديات أمنية على طول الحدود المشتركة والمناطق، التي سيمر بها خط السكك الحديدية، فالمناطق الحدودية بين البلدين تعاني وجود جماعات مسلحة وخلافات سياسية، مما يشكل تهديداً للبنية التحتية، ويعيق تنفيذ المشروع، كما إن تأمين خط السكك الحديدية قد يتطلب تعاوناً أمنياً مكثفاً واستثمارات إضافية في حماية المشروع.
2. التكاليف المرتفعة وتمويل المشروع: تقدر تكلفة المشروع بنحو 17 مليار دولار، وهو مبلغ ضخم بالنسبة للاقتصاد العراقي، الذي يعتمد بشكل كبير على عائدات النفط، كما إن تأمين هذا التمويل يتطلب جذب مستثمرين دوليين أو الاستدانة ما قد يلقي بأعباء اقتصادية إضافية على الدولة، هذا وأن نفقات الصيانة والتشغيل المستقبلي قد تكون مكلفة مما يتطلب خطاً مستداماً لضمان استمرارية العائدات.
3. البيروقراطية والفساد: يعد العراق واحداً من الدول التي تواجه تحديات كبيرة في البيروقراطية والفساد الإداري، وهو ما قد يُبطئ تنفيذ المشروع أو يؤدي إلى زيادة التكاليف بشكل غير متوقع، فضلاً عن أن تعدد الجهات الحكومية المعنية والإجراءات المعقدة قد يعيق اتخاذ القرارات الحيوية، مما يؤدي إلى تأخير مراحل التنفيذ.

4. التحديات الجيوسياسية: المشروع يتطلب تعاوناً إقليمياً بين العراق وتركيا، ولكن العلاقات بين البلدين قد تشهد توترات سياسية بسبب خلافات تتعلق بالمياه، والطاقة، والتدخلات العسكرية، مثل هذه التحديات الجيوسياسية قد تؤثر في استمرارية المشروع أو تتسبب في تعطيله جزئياً.

5. البيئة والتضاريس: يمر المشروع عبر تضاريس متنوعة تشمل الصحاري والجبال، مما يستدعي بناء جسور وأنفاق ومعايير مكلفة، كما إن التغيرات المناخية، مثل العواصف الرملية والفيضانات، قد تؤثر في مسار السكك الحديدية، وتفرض تحديات إضافية في الصيانة والإصلاح.

وبالرغم من التحديات المشار إليها آنفاً؛ يمثل مشروع الربط السككي بين العراق وتركيا فرصة ذهبية لتعزيز النمو الاقتصادي والتجاري في المنطقة، إذ يسهم في تطوير البنية التحتية، وتنويع الاقتصاد العراقي، وخلق فرص استثمارية ضخمة ما يعزز مكانة العراق كمركز للنقل الإقليمي والدولي، ويمكن إيجاز أهم الفرص لهذا المشروع هي<sup>(23)</sup>:

1. تعزيز التجارة الدولية والإقليمية: المشروع سيحوّل العراق إلى مركز نقل استراتيجي يربط بين الخليج العربي وتركيا، ما يسهم في تعزيز التجارة بين أوروبا والشرق الأوسط، هذا الخط السككي سيكون بمثابة ممر لنقل البضائع والطاقة بسرعة وكفاءة، ما يجعل العراق حلقة وصل رئيسة في شبكة التجارة الدولية.

2. التنمية الاقتصادية وخلق فرص العمل: تنفيذ المشروع سيوفر آلاف فرص العمل في مجالات البناء والتشغيل والصيانة، مما يسهم في تقليل البطالة، وتعزيز الاقتصاد المحلي، كما سيحفز إنشاء مشاريع تنموية على طول مسار السكك الحديدية، مثل المدن الصناعية والمناطق التجارية.

3. تقليل الاعتماد على النفط: العراق يسعى إلى تنويع اقتصاده، وتقليل اعتماده على صادرات النفط، كما إن مشروع الربط السككي سيوفر مصدراً جديداً للدخل من خلال رسوم العبور والنقل، مما يسهم في تعزيز الإيرادات الحكومية وتحقيق نمو اقتصادي مستدام.

4. تعزيز التكامل الإقليمي: المشروع يعزز العلاقات الاقتصادية بين العراق وتركيا، مما يؤدي إلى تكامل اقتصادي أكبر بين البلدين، هذا التكامل قد يسهم في تحسين العلاقات السياسية وتعزيز الاستقرار الإقليمي، إذ يُنظر إلى المشروع على أنه جسر للتعاون والتفاهم المشترك.

5. تحسين البنية التحتية للنقل: المشروع يمثل نقلة نوعية في مجال البنية التحتية للنقل في العراق، ما يؤدي إلى تحسين الخدمات اللوجستية والنقل الداخلي والخارجي، فالبنية التحتية المتطورة ستسهل حركة البضائع والركاب داخل العراق، وتزيد من كفاءة التجارة الداخلية والخارجية، ما يجعل العراق جزءاً من شبكة نقل عالمية.

## الخاتمة

يمثل مشروع طريق التنمية والربط السككي نقطة تحول استراتيجية للعراق إذ يعكس طموح الحكومة العراقية في تحويل البلاد إلى مركز لوجستي عالمي يسهم في تعزيز التجارة الإقليمية والدولية، وهذا المشروع لا يعد مجرد مبادرة لتطوير البنية التحتية؛ بل هو حجر الزاوية لرؤية اقتصادية جديدة تهدف إلى تنويع مصادر الدخل الوطني، وتقليل الاعتماد المفرط على النفط، الذي لطالما شكّل العمود الفقري للاقتصاد العراقي، فالعراق بحكم موقعه الجغرافي الفريد الذي يربط الخليج العربي بتركيا وأوروبا يمتلك فرصة ذهبية ليصبح ممراً رئيساً للبضائع والمسافرين مما يعزز مكانته في المبادرات الاقتصادية الكبرى مثل الحزام والطريق الصينية، ومع ذلك فإن النجاح في تحقيق هذه الرؤية يتطلب مواجهة التحديات الأمنية والاقتصادية، فضلاً عن ضرورة معالجة البيروقراطية والفساد الإداري الذي طالما أعاق تنفيذ المشاريع التنموية في العراق، كما إن طريق التنمية لا يقتصر على كونه مشروعاً اقتصادياً بحثاً بل يحمل أبعاداً سياسية واستراتيجية عميقة، إذ يسهم في تحقيق التكامل الإقليمي، وتعزيز العلاقات الثنائية مع دول الجوار، لا سيما تركيا، وإيران، ودول الخليج، كما إن المشروع ومن خلال توفير فرص عمل واسعة، وتنشيط القطاعات الاقتصادية المتنوعة، يسهم في التخفيف من البطالة، ويعزز التنمية المحلية في المناطق التي يمر بها، ما يؤدي إلى تقليص الفوارق التنموية بين المحافظات العراقية المختلفة، ولعل أبرز ما يميز هذا المشروع هو تكامله مع مشروع ميناء الفاو الكبير، الذي يعد من أكبر المشاريع اللوجستية في المنطقة، ويربط العراق مباشرة بشبكة النقل العالمية، ويوفر بديلاً برياً فعالاً عن الممرات

البحرية التقليدية ما يقلل من تكاليف النقل، ويزيد من كفاءة سلاسل التوريد العالمية؛ لكن في ظل هذه الطموحات يبرز تحدٍ رئيس يتمثل في ضمان التمويل اللازم، إذ تتطلب المشاريع الكبرى مثل طريق التنمية استثمارات ضخمة تتجاوز قدرة العراق المالية بمفرده ما يستوجب الدخول في شراكات مع القطاع الخاص، والشركات الدولية الكبرى، ومن هنا فإن تعزيز البيئة الاستثمارية، وتهيئة المناخ السياسي والاقتصادي الجاذب لرؤوس الأموال بات ضرورة لا يمكن التغاضي عنها، فإن طريق التنمية بما يحمله من فرص اقتصادية هائلة يمثل قفزة نوعية في إعادة العراق إلى موقعه الطبيعي كجسر تجاري بين الشرق والغرب، ويضع الأساس لتحولات اقتصادية تعيد تشكيل مستقبل العراق والمنطقة لعقود قادمة.

## الاستنتاجات

1. يشكل قطاع النقل السككي في العراق أحد أعمدة البنية التحتية الحيوية، التي تربط بين المناطق الصناعية والتجارية والموانئ مما يسهم في تعزيز التجارة الداخلية والخارجية، ومع ذلك يعاني القطاع من تدهور واضح في البنية التحتية وتأخر مشاريع التحديث، وهو ما أدى إلى انخفاض حجم البضائع المنقولة وتراجع الإيرادات التشغيلية تعود هذه المشكلات بشكل أساسي إلى ضعف الاستثمارات، والتقاعد، والإهمال الحكومي المتعاقب.
2. تشير الجهود الحكومية بعد عام 2021 إلى توجه واضح نحو تطوير قطاع النقل السككي والبري كجزء من خطة لتعزيز البنية التحتية، وتحفيز الاقتصاد، ومع ذلك فإن المشاريع لا تزال في مراحل التصميم أو التنفيذ الأولي ما يعني أن تحقيق الأثر الكامل لهذه المشاريع قد يستغرق سنوات، كما إن غياب التنسيق الكامل بين الجهات الحكومية، وضعف التمويل يعيق التقدم المطلوب.
3. يمثل الموقع الجغرافي للعراق فرصة استراتيجية للربط السككي الإقليمي والدولي، إذ يجاور ست دول تشكل محاور اقتصادية وتجارية حيوية ومشاريع الربط السككي بين العراق ودول الجوار مثل مشروع القناة الجافة يمكن أن يحوّل العراق إلى مركز لوجستي عالمي يربط الخليج العربي بأوروبا عبر سوريا وتركيا، وهذه المشاريع تسهم في تقليل

تكاليف النقل، وتختصر المسافات، وتعزز مكانة العراق في مبادرات دولية كبرى مثل الحزام والطريق.

4. يعد مشروع الربط السككي بين العراق ودول الجوار خطوة لتعزيز الاقتصاد العراقي، وتسهيل حركة المسافرين والبضائع، ويمكن أن يحول العراق إلى مركز تجاري واقتصادي، وجذب الاستثمارات الأجنبية الحيوية، بشرط أن لا يؤثر في الحركة الاقتصادية في الموانئ العراقية.

5. يمثل مشروع طريق التنمية فرصة استراتيجية للعراق لتحويله إلى محور لوجستي يربط بين آسيا وأوروبا عبر شبكة حديثة من السكك الحديدية والطرق السريعة يُمكن لهذا المشروع أن يقلل الاعتماد على النفط كمصدر رئيس للإيرادات، ويعزز تنويع الاقتصاد العراقي من خلال تطوير قطاعات النقل، والصناعة، والزراعة.

6. يوفر الربط السككي ومشروع طريق التنمية فرصة لتعزيز التنمية المحلية، إذ يمر عبر محافظات عراقية ما يسهم في خلق فرص عمل، وتحفيز النمو الاقتصادي في المناطق، التي يمر بها فضلاً عن ذلك؛ فإن تطوير المناطق الصناعية والخدمية على طول المسار يمكن أن يرفع من كفاءة الاقتصاد الوطني، ويعزز التكامل الإقليمي.

## التوصيات

1. نقترح أن تقوم الحكومة العراقية بتبني خطة استراتيجية تهدف إلى إعادة هيكلة السكك الحديد العراقية، وتأهيل الشبكة الداخلية وفق رؤى موضوعية تأخذ بعين الاعتبار تعزيز الاستثمارات المحلية والدولية.

2. تنفيذ مشاريع تأهيل وتطوير وتوسعة شبكات طرق النقل البري بما يضمن عدم التقاطع مع شبكات سكك الحديد وانسيابية حركة القطارات، وضمان الحد الأعلى من النقل الآمن للمسافرين والبضائع.

3. ضرورة تسريع وتيرة العمل لتنفيذ المشاريع الحيوية مثل (مشروع طريق التنمية)، والإسراع في تنفيذ مشروعات البنى التحتية، والتركيز على تدريب الموارد البشرية بما يضمن تشغيل وإدارة وصيانة المشاريع الاستراتيجية.

4. العمل على إيجاد هيكلية إدارية وتنظيمية من أجل استحداث هيئة اتحادية تتولى مسؤولية الإشراف على المشاريع الاستراتيجية للسكك الحديدية، وأن تضع الحكومة العراقية بموازاة تنفيذ مشاريع الربط السككي خططاً تنموية لتطوير البيئة المجتمعية للمحافظات، التي تمر من خلالها تلك المشاريع.
5. العمل على ضمان التوظيف الصحيح لنتائج الربط السككي مع دول الجوار، بما يضمن عدم التأثير على بقية المشاريع، ويؤدي إلى توفير بيئة اقتصادية، وأمنية مستدامة.
6. العمل على جذب استثمارات دولية رصينة من الدول ذات التأثير الإقليمي، وجعل تلك الاستثمارات مصالحة مشتركة يمكن استخدامها بالأوراق الاقتصادية والأمنية بعيدة المدى، لتعزيز الأمن القومي العراقي.

## المصادر

- (1) رياض جمعة محمد خلف، الخدمات النقلية على طريق التنمية السريع في العراق دراسة في جغرافية النقل، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية التربية للعلوم الإنسانية، جامعة الموصل، 2024، ص36.
- (2) لمى عبد العزيز، السكك الحديدية في العراق حتى نهاية الحرب العالمية الأولى، مجلة آداب الرفادين، العدد (45)، العراق، 2007، ص419.
- (3) علي ناصر حسين، تاريخ السكك الحديدية في العراق، مطبعة السكك الحديد، بغداد، 1986، ص44.
- (4) سماح صباح علوان، التحليل الجغرافي لكفاية السكك الحديد في العراق للمدة من (2009-2018)، مجلة الاداب، العدد (132)، كلية التربية للبنات، جامعة بغداد، 2020، ص256.
- (5) المصدر نفسه، ص256.
- (6) سونيا أرزروني وارتان، دور النقل بالسكك الحديدية في تنمية محافظة البصرة للمدة (2004 – 2020)، مجلة دراسات البصرة، العدد (14)، جامعة البصرة، 2012، ص270.
- (7) منتهى طعيمة عدنان، واقع سكك الحديد في العراق وسبل تنميتها، مجلة كلية التربية، العدد (43)، جامعة واسط، 2021، ص216.
- (8) هشام صلاح محسن، التحليل المكاني لاتجاهات سكك الحديد في العراق وآفاق المستقبل، مجلة كلية الآداب، العدد (100)، كلية الآداب، جامعة بغداد، 2019، ص511-512.
- (9) خلف عياش، الأهمية الجيوستراتيجية لموقع العراق في مبادرة الحزام والطريق، رسالة ماجستير غير منشورة، الجامعة العراقية، 2020، ص110-114.
- (10) نبيل جعفر المرسومي وحسين حيدر محمد الجزائري، ميناء الفاو الكبير الأهمية والموقع والتحديات، مركز المحور للدراسات والتخطيط الاستراتيجي، بغداد، 2019، ص30.
- (11) خلف عياش، مصدر سبق ذكره، ص113.
- (12) رسول آل حائي وأحمد الدباغ، كيف تنظر إيران والعراق إلى ربط سكك الحديد بين الشلامجة والبصرة، مركز الجزيرة للدراسات، شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت)، على الرابط:  
<https://www.aljazeera.net/politics/2023/9 %B3%D9%83%D9%83>
- (13) إيران: استكمال مشروع للربط السككي مع العراق في أسرع وقت تسريع عملية إزالة الألغام وحيازة الأراضي لتنفيذ المشروع، موقع العربية نت، شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت)، على الرابط:  
<https://www.alarabiya.net/aswaq/economy/2024/04/07/%D8% 8%D9%82%D8%AA>
- (14) يصل إيران بالبحر المتوسط عبر سوريا.. العراق يبدأ مشروع الربط السككي، موقع سوريا تي في، شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت)، على الرابط:  
<https://www.syria.tv/%D9%8A%D8%B5%D9%84%D8%A5%D9%8A%D8%B1%D8%A7%D9%86%D8%A8%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%AA%D9%88%D8%B3%D8%B7%D8%B9%D8%A8%D8%B1%D8%B3%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%A7%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B1%D8%A7%D9%82%D9%8A%D8%A8%D8%AF%D8%A3%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%88%D8%B9%D8%A7%D9%84%D8%B1%D8%A8%D8%B7%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%83%D9%83%D9%8A>
- (15) رياض جمعة خلف محمد، مصدر سبق ذكره، ص187.
- (16) عمر سمير، الربط السككي بين العراق وتركيا الفرص والتحديات، سلسلة إصدارات مركز البيان للدراسات، 2024، ص6.
- (17) المصدر نفسه، ص7.
- (18) حيدر نعمة بخيت، طريق التنمية العراقي فرص تنموية واعدة وتحديات كبيرة، مركز البيان للدراسات والتخطيط، بغداد، 2023، ص4.

(19) فراس عباس هاشم، مشروع طريق التنمية العراقي: ر هانات دبلوماسية بابعاد استراتيجية – جيوسياسية، سلسلة إصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط، بغداد، 2023، ص7.

(20) مشروع طريق التنمية، وزارة النقل العراقية، كراس إلكتروني، ص2.

(21) يربط العراق بتركيا.. مشروع طريق التنمية بالأرقام، موقع الحرة، شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت)، على الرابط:

<https://www.alhurra.com/business/2023/05/28/%8%A7%D9%85>

(22) مشروع استراتيجي جديد يربط العراق بأوروبا، موقع الجزيرة للدراسات، شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت)، على الرابط:

<https://www.aljazeera.net/ebusiness/2022/1/20/%D9B1%D8%A7%D9%82>

(23) طريق التنمية.. مشروع عراقي للربط البري بين دول الخليج وتركيا، شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت)، على الرابط:

<https://asharq.com/reports/50245/%D8%BD9%86/>