



قوائم المحتويات متاحة على المجلات الأكاديمية العراقية

مجلة رؤية للدراسات الاجتماعية

الصفحة الرئيسة للمجلة: [/https://visj.dws.gov.iq](https://visj.dws.gov.iq)



الأبعاد السياسية والاقتصادية للربط السككي بين العراق والدول المجاورة

The political and economic dimensions of railway links between Iraq and neighboring countries

م.م أمينة باسم سعدي*

جامعة بغداد/ مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية

Keywords

Abstract

This study examines the economic and political dimensions of railway connectivity projects between Iraq and its neighboring countries, namely Iran, Turkey, and Kuwait, and their role in enhancing regional integration. It demonstrates that railway connectivity represents a strategic tool that contributes to reducing transportation costs, increasing trade volume, and stimulating investment. The study also reviews major regional projects and their impact on transforming Iraq into a logistical corridor linking the Gulf to Europe. Furthermore, it highlights the significant political implications of these projects, as they enhance regional influence while posing challenges to Iraqi sovereignty. The study concludes that Iraq's success depends on managing these projects through a balanced approach that achieves economic development while preserving political independence.

*M.M. Amna Basem Saadi
umniyah.b@cis.uobaghdad.edu.iq

معلومات المقال

تاريخ المقال:

الإرسال:

المراجعة:

القبول: 1\6\2026

الكلمات المفتاحية:

الربط السككي، العراق، الكويت، إيران، تركيا.

ملخص

يركز البحث على دراسة الأبعاد الاقتصادية والسياسية لمشاريع الربط السككي بين العراق وكل من إيران وتركيا والكويت، ودورها في تعزيز التكامل الإقليمي. يبين أن الربط السككي يمثل أداة استراتيجية تسهم في تقليل تكاليف النقل وزيادة حجم التجارة وتخفيف الاستثمار. كما يستعرض أبرز المشاريع الإقليمية وتأثيرها في تحويل العراق إلى ممر لوجستي يربط الخليج بأوروبا. ويؤكد أن لهذه المشاريع أبعاداً سياسية مهمة، إذ تعزز النفوذ الإقليمي للدول وتفرض تحديات على السيادة العراقية. ويخلص البحث إلى أن نجاح العراق يعتمد على إدارة هذه المشاريع ضمن توازن يحقق التنمية الاقتصادية ويحافظ على الاستقلال السياسي.

١. المقدمة

يمكن أن تسهم في تعزيز التنمية الاقتصادية والسياسية والسيطرة على الممرات التجارية الإقليمية،

هيكليه البحث: تم تقسيم البحث الى

المطلب الاول: ماهية الربط السككي

المطلب الثاني: مشاريع الربط السككي بين العراق والدول المجاورة

المطلب الثالث: دراسه الابعاد السياسية والاقتصادية للربط السككي بين العراق والدول المجاورة

٢. المطلب الأول: ماهية الربط السككي

أولاً: مفهوم الربط السككي

الربط السككي يُعرف باعتباره نظاماً متكاملًا من خطوط النقل بالسكك الحديدية يمتد عبر مناطق وجغرافيا متعددة بهدف تسهيل حركة البضائع والأفراد. هذا النظام لا يقتصر على البنية التحتية فقط، بل يشمل الجوانب الاقتصادية والسياسية والاستراتيجية، حيث يُسهم في تعزيز التكامل الإقليمي، وخفض تكاليف النقل، وتسهيل الوصول إلى الأسواق الداخلية والخارجية، ويشكل أداة لتنمية الاقتصاد الوطني وزيادة القدرة التنافسية للدولة.

يشكل الربط السككي بين الدول أحد الأدوات الاستراتيجية المهمة في تعزيز التعاون الإقليمي وتسهيل حركة التجارة والبضائع، كما يمثل محورياً أساسياً في تحقيق التنمية الاقتصادية والبنية التحتية المتقدمة للدول، فضلاً عن دوره في تعزيز النفوذ السياسي والدبلوماسي بين الدول المتجاورة. وتكتسب تجربة العراق أهمية خاصة في هذا المجال، نظراً لموقعه الجغرافي الحيوي الذي يربط بين دول الشرق الأوسط وشبه الجزيرة العربية، ويمثل ممراً استراتيجياً للتجارة العابرة للحدود

اهداف البحث: يهدف البحث الى بيان الجانب النظري لمفهوم الربط السككي وانواعه. واستعراض مشاريع الربط السككي القائمة والمخطط لها بين العراق، وتركيا، والكويت، وإيران. دراسة الأبعاد الاقتصادية والسياسية لهذه المشاريع، وتأثيرها على التجارة والاستثمار والتحالفات الإقليمية

اشكاليه البحث: تكمن إشكالية البحث في التساؤل حول مدى قدرة العراق على استثمار الربط السككي مع الدول المجاورة لتحقيق تنمية اقتصادية مستدامة، وفي الوقت ذاته تعزيز مكانته السياسية والاستراتيجية في المنطقة

فرضيه البحث: تفترض الدراسة أن الربط السككي بين العراق والدول المجاورة يمثل أداة استراتيجية متعددة الأبعاد،

من الناحية الاقتصادية، يُعتبر الربط السككي وسيلة لتوسيع نطاق التجارة، وتحفيز الاستثمار، وتطوير الصناعات والخدمات المرتبطة بالنقل واللوجستيات. أما من الجانب السياسي والاستراتيجي، فهو يشكل أداة للدبلوماسية الاقتصادية، إذ يعزز من التعاون بين الدول المجاورة ويحد من الصراعات عبر خلق مصالح مشتركة ومشاريع عبور متعددة الأطراف. (جبر، ٢٠٢٢، ص. ٤٢٧)

تنظر الدراسات الحديثة في اقتصاديات النقل إلى 'الربط السككي' (Railway Connectivity) بوصفه مفهماً يتجاوز حدود التشييد الهندسي للبنية التحتية. فمن الناحية الجيو-اقتصادية، يؤكد عالم جغرافية النقل (جان بول رودريج) أن القيمة الحقيقية للربط تتمثل في التغلب على عائق المسافة أو ما يعرف بـ 'الاحتكاك المكاني' مما يجعل من الشبكة قناة لوجستية عالية الكفاءة زمنياً ومادياً. (Rodrigue, 2020) وفي سياق التنمية الإقليمية، يضيف الباحث (روجر فيكرمان) بعداً آخر، مشيراً إلى أن الربط السككي الفعال يولد 'منافع اقتصادية شاملة' تعمل على دمج المناطق الطرفية والنائية ضمن المنظومة الاقتصادية الفاعلة. ومع ذلك، تبقى هذه الفوائد مرهونة بالقدرة على تحقيق 'التوافق التشغيلي' حسب اشتراطات الاتحاد الدولي للسكك الحديدية (UIC)، لضمان انسيابية العبور الدولي دون عوائق فنية. (Vickerman, 2018)

ثانياً: أنواع الربط السككي

يأخذ الربط السككي اشكالاتاً متعددة وخاصة بين العراق ودول الجوار، تختلف باختلاف الأهداف السياسية والاقتصادية التي تسعى الدول لتحقيقها. ويمكن تصنيف أبرز هذه الأنواع على النحو الآتي

١. **الربط السككي التجاري:** يمثل هذا النوع الأساس الأكثر شيوعاً في مشاريع السكك الحديدية، ويهدف إلى تسريع حركة البضائع بين العراق والدول المجاورة له، بما يعزز موقع العراق

كممر لوجستي إقليمي. إذ يسمح الربط التجاري بزيادة حجم الصادرات والواردات، وتقليل تكاليف النقل، وتسهيل عمليات الترانزيت، لاسيما مع الدول التي ترتبط بالعراق بحدود برية واسعة مثل تركيا وإيران. كما يُعد الربط مع الكويت محورياً مهماً لدعم التجارة البحرية من خلال نقل البضائع القادمة من موانئ الخليج باتجاه تركيا وأوروبا عبر الأراضي العراقية. (World Bank, 2019, pp. 22-24)

٢. **الربط السككي السياحي:** يوفر هذا النوع فرصاً كبيرة لتعزيز السياحة الدينية والترفيهية من خلال ربط المدن العراقية ذات الأهمية الدينية، مثل النجف و كربلاء، بالمراكز السكانية في إيران وتركيا. كما يسهم الربط السياحي في تخفيف الضغط على المنافذ البرية، وزيادة موارد الدولة عبر تنشيط قطاع الخدمات، وتوفير بيئة نقل آمنة وسريعة للزوار. (UNWTO, 2019, p. 13)

٣. **الربط السككي الصناعي - اللوجستي:** يرتبط هذا النوع بالمدن الصناعية والمناطق الاقتصادية الخاصة، ويهدف إلى تأمين خطوط نقل مباشرة بين مراكز الإنتاج والموانئ أو الأسواق الإقليمية. ويكتسب هذا النوع أهمية خاصة في العراق نظراً لوجود مناطق صناعية قيد التطوير على الحدود مع كل من إيران وتركيا. ويُعد هذا النوع من الربط عنصراً حاسماً في جذب الاستثمار الأجنبي وتخفيض كلف الإنتاج والتصدير. (OECD, 2020, pp. 30-32)

٤. **الربط السككي العسكري - الأمني:** رغم أن هذا النوع من الربط السككي لا يُعلن عادة في الاتفاقيات الرسمية، إلا أنه يؤدي دوراً مهماً في الحسابات الاستراتيجية للدول. فبعض مشاريع الربط السككي قد تمنح قدرة أكبر على تحريك القوات أو المعدات العسكرية أو تسهيل السيطرة على خطوط الامداد اللوجستي، وهو ما يظهر بوضوح في المشاريع الإيرانية باتجاه سوريا عبر العراق.

٣. المطلب الثاني: مشاريع الربط السككي بين العراق

والدول المجاورة

اولاً: مشروع الربط السككي بين العراق والكويت

يمثل مشروع الربط السككي بين العراق والكويت إحدى المبادرات الاستراتيجية التي تجمع بين الأبعاد الاقتصادية والتجارية والسياسية، ويعكس طموحات الكويت لتعزيز نفوذها التجاري في المنطقة بعد عام ٢٠٠٣. يتميز المشروع بالمرونة في التعامل مع المواقف العراقية المختلفة، واستمرار الترويج له عبر قنوات رسمية وغير رسمية على مدى سنوات طويلة، مما يجعله نموذجاً للدبلوماسية الاقتصادية المبنية على النفوذ الإقليمي

تمت أولى محاولات طرح فكرة الربط السككي بين العراق والكويت عام ٢٠٠٧، من خلال وسيط أمريكي كلفته الكويت للتواصل مع الجانب العراقي، وذلك انطلاقاً من اعتقاد الكويت بفاعلية الدور الأمريكي آنذاك في العراق. وعلى الرغم من أن العراق لم يبدِ في تلك المرحلة ترحيباً صريحاً بالفكرة، إلا أنه لم يبدِ معارضة قوية، ما شجع الكويت على الاحتفاظ بجوهر المشروع ودفعه لاحقاً ضمن مشروع (الرؤية الكويتية لعام ٢٠٣٥) (عبد اللطيف، ٢٠٢٠، ص ٤)

في بداية الأمر، رفض العراق مشروع الربط السككي رسمياً على لسان وزير النقل السابق، عامر عبد الجبار، الذي أبدى تحفظاته بعد أن أحيل إليه الملف كاملاً من رئاسة الوزراء (وزارة النقل، ٢٠١٩). إلا أن هذا الموقف لم يثن الكويت عن متابعة مشروعها، حيث واصلت جهودها للضغط على الجانب العراقي بطرق مختلفة، مستغلة علاقاتها الوثيقة مع الولايات المتحدة، ومنسقة في الوقت نفسه مع بعض القوى السياسية العراقية المؤثرة، بهدف تمهيد الطريق لاعتماد المشروع مستقبلاً. (السعيد، ٢٠٢١، ص. ٩٢)

يقوم جواهر المشروع على مد خط سكك حديدية من الكويت إلى مدينة البصرة، لنقل البضائع بشكل بري من ميناء

مبارك الكويتي إلى العراق، مع فرض رسوم مرور على الخط داخل الأراضي العراقية. وقد بررت الكويت هذا المشروع بشكل رئيسي بعدم قدرة الموانئ العراقية الحالية على استقبال الناقلات البحرية الكبيرة، بسبب انخفاض عمق الموانئ الذي لا يتجاوز ١٢ متراً، فضلاً عن صعوبة الإبحار في خور عبد الله (عران وعلي، ٢٠٢٣، ص. ٢٢٩). كما رُوج للمشروع على أنه يمكن أن يكون جزءاً من مسار دولي للنقل التجاري يربط الصين بأوروبا عبر الأراضي العراقية، وهو ما دفع الكويت إلى استمرار حملاتها الترويجية له، مدعومة ببعض الشخصيات العراقية المؤثرة، سواء الرسمية أو الشخصية، الذين أيدوا الفكرة من منطلقات اقتصادية وتجارية ويمكن توضيح الجدول الزمني لتطور المشروع الربط السككي بين العراق والكويت من خلال الجدول رقم (١)

الجدول رقم (١) الجدول الزمني الربط السككي بين
العراق والكويت

السنة	الحدث	الموقع
2003	تمت التوقيع على الاتفاقية بين مصر والولايات المتحدة الأمريكية بشأن إنشاء منطقة التجارة الحرة بين مصر والولايات المتحدة الأمريكية في العراق.	الرياض، المملكة العربية السعودية
2007	أول اجتماع رسمي بين مصر والولايات المتحدة الأمريكية بشأن العلاقات الثنائية على المستوى الوزاري، بحضور وزير الخارجية المصري أحمد أبو الغيط ووزير الخارجية الأمريكي كوندوليزا رايس.	الرياض، المملكة العربية السعودية
2007	تم التوقيع على الاتفاقية بين مصر والولايات المتحدة الأمريكية بشأن العلاقات الثنائية على المستوى الوزاري، بحضور وزير الخارجية المصري أحمد أبو الغيط ووزير الخارجية الأمريكي كوندوليزا رايس.	الرياض، المملكة العربية السعودية
2008-2010	تم التوقيع على الاتفاقية بين مصر والولايات المتحدة الأمريكية بشأن العلاقات الثنائية على المستوى الوزاري، بحضور وزير الخارجية المصري أحمد أبو الغيط ووزير الخارجية الأمريكي كوندوليزا رايس.	الرياض، المملكة العربية السعودية
2010	تم التوقيع على الاتفاقية بين مصر والولايات المتحدة الأمريكية بشأن العلاقات الثنائية على المستوى الوزاري، بحضور وزير الخارجية المصري أحمد أبو الغيط ووزير الخارجية الأمريكي كوندوليزا رايس.	الرياض، المملكة العربية السعودية
2011	تم التوقيع على الاتفاقية بين مصر والولايات المتحدة الأمريكية بشأن العلاقات الثنائية على المستوى الوزاري، بحضور وزير الخارجية المصري أحمد أبو الغيط ووزير الخارجية الأمريكي كوندوليزا رايس.	الرياض، المملكة العربية السعودية
2011-2014	تم التوقيع على الاتفاقية بين مصر والولايات المتحدة الأمريكية بشأن العلاقات الثنائية على المستوى الوزاري، بحضور وزير الخارجية المصري أحمد أبو الغيط ووزير الخارجية الأمريكي كوندوليزا رايس.	الرياض، المملكة العربية السعودية
2014-2018	تم التوقيع على الاتفاقية بين مصر والولايات المتحدة الأمريكية بشأن العلاقات الثنائية على المستوى الوزاري، بحضور وزير الخارجية المصري أحمد أبو الغيط ووزير الخارجية الأمريكي كوندوليزا رايس.	الرياض، المملكة العربية السعودية
2019	تم التوقيع على الاتفاقية بين مصر والولايات المتحدة الأمريكية بشأن العلاقات الثنائية على المستوى الوزاري، بحضور وزير الخارجية المصري أحمد أبو الغيط ووزير الخارجية الأمريكي كوندوليزا رايس.	الرياض، المملكة العربية السعودية

المصدر: من اعداد الباحثة

ثانياً: مشروع الربط السككي بين العراق وإيران

العراقية أكثر حذراً في التعامل مع المبادرة. (Great Game Asia, 2022, pp. 5-7)

وفي سياق تعزيز التعاون، وقّع البلدان مذكرة تفاهم خلال زيارة الرئيس الإيراني حسن روحاني لبغداد عام ٢٠١٩، بهدف توسيع الربط السككي ودجمه في ممرات تجارية أوسع يمكن أن تمتد إلى شمال أفريقيا وأوروبا، مع الإشارة إلى أن هذه الخطوة جاءت ضمن مساعي إيران لاستثمار موقع العراق كحلقة وصل إقليمية. بحلول مايو ٢٠٢١، أعلن رئيس الوزراء العراقي مصطفى الكاظمي أن المفاوضات مع إيران وصلت إلى مراحل متقدمة، إلا أن التنفيذ ظل متوقفاً لأسباب مرتبطة بالقدرة الاقتصادية للعراق، إضافة إلى الضغوط الخارجية، خصوصاً الأمريكية، التي حالت دون تقدم بعض مراحل المشروع، وخصوصاً المرتبطة بالجوانب العسكرية واللوجستية. (<https://www.alquds.co.uk>)

تعتمد إيران في مشروعها على ثلاثة محاور رئيسية. المحور الأول يربط ميناء الإمام الخميني الإيراني بميناء البصرة، بهدف إنشاء مدخل استراتيجي يربط الخليج بالبر العراقي، وتم تمويله عبر مؤسسات إيرانية تابعة للحرس الثوري. المحور الثاني يمتد داخل العراق ليشمل بغداد والأنبار وصولاً إلى الحدود السورية، مع توقع مشاركة العراق في التمويل، ما يجعل استكمالها مرتبطاً بالقدرة الاقتصادية والسياسية لبغداد. أما المحور الثالث، فيتجه داخل الأراضي السورية وصولاً إلى ميناء اللاذقية على البحر الأبيض المتوسط، حيث تمكنت إيران من خلال الفصائل الموالية لها من فتح طرق وآليات جغرافية تربط السكك العراقية بالسورية، مما يضمن استمرارية المشروع وتوسيع رقعة النفوذ الإيراني. (الليثي، ٢٠٢١، ص. ٣) كما موضح في الخريطة رقم (١)

يمثل مشروع الربط السككي بين العراق وإيران خطوة استراتيجية تهدف إلى تعزيز شبكات النقل بين الخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط، مع مراعاة الأبعاد الاقتصادية والأمنية والسياسية للمشروع. وقد بدأت فكرة الربط السككي بين العراق وإيران قبل أكثر من عقد، لكنها لم تشهد تقدماً ملموساً إلا بعد عام ٢٠١٠، بالتوازي مع تعزيز إيران نفوذها في العراق، لا سيما في أعقاب الحرب ضد تنظيم داعش. وقد ركزت طهران على إنشاء ممرات برية في المناطق الحدودية العراقية-السورية، بهدف تأمين خطوط نقل استراتيجية تربط الخليج بالبحر الأبيض المتوسط، وخلق مسارات بديلة تقلل من الاعتماد على الرقابة البحرية والدولية، بما يحقق مصالحها الاقتصادية والأمنية في آن واحد. (ياسين، ٢٠٢٤، ص. ٥٢٠)

بدأت إيران منذ عام ٢٠١٨ الدفع باتجاه إنشاء خط سكة حديد يربط ميناء البصرة بالبوكمال على الحدود العراقية-السورية، وهو ما أكدته تصريحات رسمية صادرة عن شركة السكك الحديدية الإيرانية التي قدّمت المشروع باعتباره جزءاً من رؤية أوسع لربط إيران بالممرات الممتدة نحو سوريا والبحر المتوسط. وقد اعتبرت طهران أن هذا الخط يحمل أهمية خاصة للصين ضمن مشاريع البنى التحتية العابرة للحدود، وذلك في ظل العقوبات الأمريكية، الأمر الذي يمنح إيران منفذاً إضافياً لتسهيل حركة تجارتها بعيداً عن الممرات الخاضعة للرقابة التقليدية (RAI, 2018, pp. 2-3)

أما في العراق، فقد قوبل المشروع بجملة من التحفظات الاقتصادية والأمنية، خصوصاً أن حركة البضائع بين البلدين كانت غير متوازنة، إذ تتدفق السلع الإيرانية بكميات كبيرة مقابل صادرات عراقية محدودة، مما يضعف الجدوى الاقتصادية للربط السككي من وجهة نظر بغداد كما شكّلت التدفقات البشرية، وعلى رأسها حركة الزائرين الإيرانيين، عبئاً إضافياً على البنية التحتية العراقية، وهو ما جعل السلطات

خريطة رقم (١) لمشروع الربط السككي بين العراق وإيران



المصدر: من إعداد الباحثة بالاعتماد على:

<https://support.google.com/legal/answer/3463239?hl=ar>

يمثل المشروع بالنسبة لإيران أبعداً استراتيجية واضحة؛ فهو يؤمن ممرات برية آمنة بين حدودها والعراق وسوريا، ويربط ميناء الإمام الخميني بموانئ المتوسط، كما يتيح نقل البضائع والأفراد والتعزيزات العسكرية بمرونة أكبر بعيداً عن الرقابة الدولية. ويعزز المشروع مكانة إيران ضمن شبكة الحزام والطريق الصينية، ويتيح للصين دوراً اقتصادياً واستراتيجياً في غرب آسيا، بينما يوفر لإيران أرضية قوية لمواجهة الضغوط الأمريكية والمساهمة في إعادة إعمار سوريا. كما يمثل المشروع أداة لمنع تنفيذ مشاريع بديلة تهدد نفوذها في العراق وسوريا، مثل مشروع “الشام الجديدة”. من الناحية الجيوسياسية، يعكس الربط السككي قدرة إيران على مزج الطموحات الاقتصادية بالأهداف الأمنية، حيث تُشكل الممرات البرية على طول الحدود العراقية-السورية محوراً لدمج المكاسب العسكرية بعد حرب داعش مع خططها الاقتصادية طويلة المدى. وبذلك، يتحول المشروع من كونه مجرد خط نقل للبضائع إلى أداة استراتيجية لتعزيز موقع إيران في الإقليم وتأمين مصالحها الحيوية في مواجهة أي تدخلات أو مفاجآت محتملة. ومن خلال ما تقدم يمكن إيجاز التطور مشروع الربط السككي بين العراق وإيران.

من خلال جدول رقم (٢) الجول الزمني الربط السككي بين العراق وإيران

الفترة	الحدث	الوصف الأكاديمي
قبل ٢٠١٠	بداية فكرة الربط السككي	ظهرت الفكرة منذ أكثر من عقد، لكنها لم تشهد تقدماً ملموساً على الأرض.
٢٠١٠ - بعد الحرب ضد داعش	تعزيز الزخم الإيراني	اتخذت إيران خطوات فعلية لتعزيز نفوذها في العراق، مع التركيز على إنشاء ممرات برية استراتيجية في المناطق الحدودية العراقية-السورية.
أغسطس ٢٠١٨	الإعلان عن خطة الربط	أعلنت السلطات الإيرانية عن مشروع ربط ميناء البصرة بالبوكمال على الحدود العراقية-السورية، وعتد نحو دير الزور والساحل السوري، مع إبراز جاذبيته للشركاء الدوليين، ولا سيما الصين.
2018 - 2019	التحفظات العراقية	واجه المشروع عراقياً تحفظات اقتصادية وأمنية، بما في ذلك محدودية الصادرات العراقية باتجاه إيران والأعضاء المرتبطة بالتدفقات البشرية والوزار.
مارس ٢٠١٩	توقيع مذكرة تفاهم رسمية	تم توقيع اتفاق رسمي بين بغداد وطهران لتعزيز التعاون في السكك الحديدية وربطها بممرات استراتيجية تمتد إلى شمال أفريقيا وأوروبا.
مايو ٢٠٢١	مرحلة المفاوضات النهائية	أعلن رئيس الوزراء العراقي مصطفى الكاظمي أن المفاوضات وصلت إلى مراحل متقدمة، إلا أن التنفيذ بقي معلقاً بسبب قيود اقتصادية وضغوط دولية، خصوصاً أمريكية.
المرحلة الأولى (الإيرانية)	ربط ميناء الإمام الخميني بميناء البصرة	تم قبول هذا المخطط من مؤسسات إيرانية تابعة للحرس الثوري، لإنشاء مدخل استراتيجي يربط الخليج بالبحر العربي.
المرحلة الثانية (داخل العراق)	بغداد والأنبار وصولاً إلى الحدود السورية	تهدف هذه المرحلة إلى ربط الموانئ العراقية بالممرات السورية، مع توقع مشاركة بغداد في التمويل، ما يجعل استكمالها مرتبطاً بالقدرة الاقتصادية والسياسية العراقية.
المرحلة الثالثة (داخل سوريا)	من الحدود العراقية إلى ميناء اللاذقية	تمكنت إيران من فتح طرق وآليات جغرافية تربط السكك العراقية بالسورية، لضمان استمرارية المشروع وتوسيع نفوذها.
حتى الوقت الراهن	الأبعاد الاستراتيجية والسياسية	يوفر المشروع ممرات برية آمنة لنقل البضائع والأفراد والتعزيزات العسكرية، يعزز مكانة إيران ضمن شبكة الحزام والطريق، ويمثل أداة استراتيجية لمواجهة إيران في الإقليم ومواجهة الضغوط الدولية.

المصدر: من إعداد الباحثة

ثالثاً: مشروع الربط السككي بين العراق وتركيا

يشكل الربط السككي بين العراق وتركيا مشروعاً استراتيجياً ممتداً منذ أواخر العهد العثماني، تأثر بالظروف السياسية والاقتصادية التي مرت بها المنطقة. ورغم فترات التوقف التي شهدتها، عاد الاهتمام به في العقود الأخيرة لما يمثله من أهمية في تعزيز التجارة وتطوير شبكات النقل بين

تطوير بنيته التحتية، ويجذب اهتمام الشركاء الدوليين لضمان استقرار التجارة الإقليمية والدولية. (الراوي، ٢٠٢٥، ص. ١١)

على المستوى الاستراتيجي، يتيح الربط السككي لتركيا الاستفادة من موقع العراق الجغرافي كحلقة وصل مع الخليج العربي، ويساهم في تنفيذ خطط الصادرات التركية، خصوصاً مع ارتفاع حجم التجارة الخارجية بين البلدين إلى نحو عشرين مليار دولار في السنوات الأخيرة، في حين تسعى الأطراف التركية إلى رفع هذا الرقم بشكل كبير مستقبلاً.

وفي شباط/فبراير ٢٠٢١، أكد وزير النقل التركي على أن الربط السككي مع العراق يمثل أولوية استراتيجية، مع التركيز على إنشاء خط يربط ميناء الفاو الكبير بالبصرة مروراً بالعاصمة بغداد، وصولاً إلى تركيا، أي يمتد المسار السككي المقترح من جنوب العراق عند البصرة وموانئه الرئيسية، ويتجه شمالاً عبر محافظات البلاد وصولاً إلى الحدود العراقية-التركية. ويرجح أن يكون الاتصال إما عبر منطقة فيشخابور على المثلث الحدودي مع سوريا وتركيا، أو عبر إعادة تفعيل خط الموصل نحو تركيا. ويأتي هذا الربط ضمن إطار مشروع طريق التنمية/الطريق الحاف الذي يهدف إلى وصل الخليج بتركيا ثم أوروبا (عبد الله، ٢٠٢٥، ص. ١٧٦) كما موضح بالخريطة رقم (٢). بهدف تسهيل نقل البضائع إلى المدن التركية والموانئ الأوروبية بديلاً أقل كلفة وزمن مقارنة بالطرق التقليدية مثل المرور عبر قناة السويس.

خريطة رقم (٢) لمشروع الربط السككي بين العراق وتركيا



البلدين بدأت أولى محاولات الربط السككي بين العراق وتركيا منذ أواخر القرن التاسع عشر، في عهد السلطان عبد الحميد الثاني، حيث كان الهدف من إنشاء خط بغداد السككي تعزيز البنية التحتية العثمانية وتسهيل الربط بين المراكز الداخلية والموانئ الجنوبية على الخليج العربي. تم تنفيذ المشروع بالتعاون المالي مع ألمانيا، لكنه واجه صعوبات فنية ومالية وجغرافية أدت إلى بطء التنفيذ حتى نهاية الحرب العالمية الأولى عام ١٩١٨، حيث سرّعت وتيرة العمل للوصول إلى ميناء البصرة. (سمير، ٢٠٢١، ص. ٣)

مع انتهاء الحكم العثماني وقيام الجمهورية التركية في العشرينات، أصبح الربط مع الدول العربية مسألة ثانوية، ولم تحظ الخطوط الحديدية التي ربطت تركيا بالعراق وسوريا بالاهتمام ذاته، واستمرت في العمل بوتيرة محدودة حتى اندلاع حرب العراق-إيران. ثم توقفت هذه الخطوط عن العمل لفترة طويلة وصلت إلى نحو تسعة عشر عاماً عقب حرب الخليج الثانية في ١٩٩٠، إذ تبنت تركيا موقفاً أقرب للغرب بما يتوافق مع عضويتها في حلف الناتو، مما قلل من فعالية الربط السككي مع العراق خلال هذه الفترة.

في عام ٢٠٠١، بدأ العراق وتركيا بالاتفاق على استعادة الجدول التشغيلي للخطوط، مع رحلة أسبوعية كمعدل محدود، ما أعاد إحياء الربط تدريجياً. ومع صعود حزب العدالة والتنمية إلى السلطة في تركيا عام ٢٠٠٢، ومع زيادة القوة الاقتصادية التركية، ظهرت رغبة واضحة لتوسيع دور تركيا في التجارة الدولية، لا سيما في الربط بين الشرق والغرب، بما يتوافق مع الطموحات الاقتصادية التركية وإحياء فكرة طريق الحرير الصيني. (هادي، ٢٠٢١، ص. ٣٨٣)

من الناحية الاقتصادية، يُعد الربط السككي مع تركيا فرصة للعراق لتقليل تكاليف النقل البحري والبري التقليدي، وتسريع وصول البضائع، ما يعزز التجارة الثنائية ويزيد من الاعتماد العراقي على تركيا كمصدر رئيسي للسلع. ويعكس هذا الربط أهمية العراق الاستراتيجية في الخليج العربي، ويحفز

المصدر: من إعداد الباحثة بالاعتماد على:

<https://www.google.com/url?sa=i&u>
[rl=https%3A%2F%](https://www.google.com/url?sa=i&u)

ومن خلال ما تقدم، يعكس الربط السككي بين العراق وتركيا مساراً طويلاً من التطوير التدريجي، بدأ من البنية العثمانية، مروراً بفترات التوقف والضعف، وصولاً إلى مرحلة إعادة التأهيل والتوسيع في ظل السياسة التركية الحديثة، مع التركيز على التجارة الدولية والربط الإقليمي، مع مراعاة التحديات الأمنية والسياسية التي قد تواجه العراق في إدارة هذه البنية التحتية الاستراتيجية. ويمكن إيجاز الفترات الزمنية للربط السككي بين العراق وتركيا من خلال الجدول رقم (٣)

الجدول (٣) الجدول الزمني للربط السككي بين العراق وتركيا

السنة	الحادث	الوصف
أواخر القرن التاسع عشر	انطلاق مشروع خط بغداد السككي	في عهد السلطان عبد الحميد الثاني، أنشئ الخط لتعزيز البنية التحتية العثمانية وربط المراكز الداخلية بالموانئ الجنوبية على الخليج العربي.
1899	تنفيذ المشروع بالتعاون الألماني	واجه المشروع تحديات فنية ومالية وجغرافية أثرت على سرعة الإنجاز، وتم العمل تدريجياً على إنجاز الخط.
1918	نهاية الحرب العالمية الأولى	تكدف وسرعة العمل على خط بغداد بهدف الوصول إلى ميناء البصرة.
العشرينات (١٩٢٠-١٩٢٩)	قيام الجمهورية التركية	أصبح الربط مع الدول العربية أقل أولوية، واستمرت الخطوط بالعمل بوتيرة محدودة.
1980-1988	حرب العراق- إيران	على الرغم من الحرب، استمر تشغيل الخطوط بمستوى محدود من النشاط.
1990	حرب الخليج الثانية	توقفت الخطوط عن العمل لحوالي تسعة عشر عاماً نتيجة الظروف السياسية وموقف تركيا المنسجم مع الغرب.
2001	إعادة التشغيل التدريجي	اتفق العراق وتركيا على استئناف تشغيل الخط بمعدل رحلة أسبوعية، ما مثّل بداية إعادة إحياء الربط.
2002	صعود حزب العدالة والتنمية	مع تعزيز القوة الاقتصادية التركية، ظهرت رغبة في توسيع التجارة الدولية والربط بين الشرق والغرب.
2000s - 2010s	تعزيز الاهتمام التركي	العراق أصبح حلقة وصل استراتيجية نحو الخليج العربي، مما عزز الاهتمام بتطوير البنية التحتية وربطها بالشبكات التركية.
٢٠٢١ فبراير	إعلان رسمي تركي	أكدت السلطات التركية أهمية الربط السككي عبر ميناء الفاو-البصرة-بغداد-تركيا لتسهيل نقل البضائع نحو الموانئ الأوروبية بكفاءة أعلى.
السنوات الأخيرة	زيادة حجم التجارة الثنائية	بلغ حجم التبادل التجاري نحو عشرين مليار دولار، مع خطط لتوسيع الربط السككي وتحسين شبكة النقل بين البلدين.

المصدر: إعداد الباحثة

٤.المطلب الثالث دراسة الأبعاد السياسية والاقتصادية للربط السككي بين العراق والدول المجاورة

أولاً: الأبعاد الاقتصادية

يشكل الربط السككي مع الدول المجاورة عنصراً مهماً في تطوير الاقتصاد العراقي، إذ يسهم في تقليل كلفة النقل وتحسين سرعة تدفق البضائع بين العراق والدول المجاورة، مع تعزيز تنافسية المنتجات العراقية في الأسواق الإقليمية. فعلى سبيل المثال، الربط مع تركيا يوفر بديلاً فعالاً عن النقل البحري التقليدي عبر قناة السويس، ما يساهم في خفض نفقات الشحن وتسريع حركة الاستيراد والتصدير. كما يعزز هذا الربط التبادل التجاري مع تركيا، التي تُعد من أكبر مصادر السلع والبضائع للعراق، ويساهم في دعم قطاع الصناعة والزراعة العراقية عبر تسهيل استيراد المواد الخام والمنتجات الوسيطة. (وزارة النقل، ٢٠٢٥)

أما الربط مع إيران، فيتيح للعراق إمكانية الوصول إلى الموانئ الإيرانية على الخليج، ويعزز فرص العراق في المشاركة بمشاريع النقل الإقليمي ضمن الحزام والطريق الصيني، ما يفتح آفاقاً جديدة للاستثمار والتعاون الاقتصادي مع الصين وآسيا الوسطى. كما يسهل نقل البضائع الإيرانية إلى العراق وسوريا، مع توفير مسارات بديلة لتجاوز العقوبات البحرية والقيود الدولية.

فيما يخص الربط مع الكويت، فإن المشروع السككي المقترح يتيح للعراق استخدام ميناء مبارك كميناء لتصدير واستيراد البضائع الثقيلة، خصوصاً في ظل محدودية قدرة الموانئ العراقية الحالية على استقبال السفن الكبيرة بسبب انخفاض العمق وصعوبة الملاحة في خور عبد الله. ويشكل هذا الربط أيضاً فرصة لإدخال العراق في سلسلة ممرات تجارية ممتدة من الخليج إلى أوروبا، بما يسهم في تنويع طرق التبادل

والسياسات الاقتصادية لتحقيق مصالحها، بينما يجب على العراق إدارة هذا التعاون بحذر لضمان استفادته من المشروع دون فقدان السيطرة على مسارات النقل والاستثمار.

يمكن القول إن الربط السككي مع الدول المجاورة يمثل عنصراً مزدوج الأبعاد: اقتصادي من جهة، حيث يساهم في تعزيز التجارة وتحسين البنية التحتية وخلق فرص استثمارية، وسياسي من جهة أخرى، حيث يعزز النفوذ الاستراتيجي للدول المجاورة وي طرح تحديات تتعلق بالسيادة العراقية وإدارة التوازن الإقليمي. وتكمن أهمية هذا الربط في قدرته على تحويل العراق إلى محور لوجستي وتجاري إقليمي، مع ضرورة وضع سياسات واضحة للتحكم في الموارد والنقل وضمان مصالح العراق الاقتصادية والسياسية على حد سواء

٥. الخاتمة:

في ضوء ما تقدم في هذا البحث، يتضح أن الربط السككي بين العراق والدول المجاورة يشكل أداة استراتيجية متعددة الأبعاد، تجمع بين الفوائد الاقتصادية والسياسية، وتتيح للعراق فرصة لتعزيز دوره الإقليمي والدولي. فقد أثبتت التحليلات أن هذه المشاريع تساهم بشكل فعال في تسريع حركة البضائع، وخفض تكاليف النقل، وزيادة حجم التبادل التجاري، بالإضافة إلى تعزيز الاستثمارات وفتح آفاق جديدة للتعاون الاقتصادي المستدام مع تركيا والكويت وإيران.

وعليه، يمكن القول إن الربط السككي لا يقتصر دوره على الجانب الاقتصادي فحسب، بل يمتد ليشمل تعزيز المكانة السياسية للعراق، ودوره كمركز لوجستي استراتيجي في المنطقة، مع خلق بيئة مواتية للنمو الاقتصادي والاستقرار السياسي، وتعزيز التكامل الإقليمي من خلال شبكة متكاملة من المشاريع المتعددة الاستخدامات، بما يضمن مصالح العراق وشركائه الإقليميين على المدى الطويل، ويجعل من البنية التحتية السككية أداة حيوية للتنمية المستدامة والاستراتيجية الوطنية

التجاري وتقليل الاعتماد على مسارات بحرية محددة (السعيد، ٢٠٢١، ص. ٩٣)

من خلال ما تقدم يتيح الربط السككي مع الدول الثلاث زيادة حجم التجارة الإقليمية، دعم الاستثمارات في البنية التحتية، خلق فرص عمل جديدة، وتخفيض نفو القطاعات الاقتصادية المرتبطة بالنقل واللوجستيات والخدمات المصاحبة.

ثانياً: الأبعاد السياسية

يشكل الربط السككي أداة سياسية استراتيجية، إذ يعزز دور العراق كحلقة وصل بين دول الجوار ويوفر له تأثيراً أكبر في المنطقة. الربط مع تركيا يمكن أن يعزز العلاقات الثنائية ويخلق نوعاً من التوازن الإقليمي، لكنه أيضاً يجعل العراق أكثر اعتماداً على تركيا، ما يتطلب سياسات مرنة لضمان الحفاظ على السيادة الوطنية والتحكم في تدفق البضائع والخدمات

(Carnegie Endowment for International Peace n.d)

أما الربط مع إيران، فيحمل أبعاداً سياسية معقدة، إذ يمنح إيران نفوذاً استراتيجياً داخل العراق وسوريا من خلال السيطرة على الممرات البرية والسككية. هذا النفوذ يمكن أن يُستخدم لتعزيز مصالح إيران الاقتصادية والعسكرية، لكنه يضع العراق أمام تحديات تتعلق بالحفاظ على استقلالية القرار الوطني وإدارة العلاقات مع القوى الإقليمية والدولية الأخرى، خاصة الولايات المتحدة. كما يشكل المشروع وسيلة لإيران لتعزيز مكانتها ضمن شبكة الحزام والطريق الصينية، وخلق موقع إقليمي محوري لها في نقل البضائع والطاقة. (إلياس، ٢٠٢١)

أما الربط مع الكويت، فهو يعكس تحركاً اقتصادياً وسياسياً للدولة الخليجية لتعزيز التبادل التجاري مع العراق وتوسيع تأثيرها في المنطقة. ويُمثل الربط السككي أداة دبلوماسية، حيث يتيح للكويت استخدام العلاقات الثنائية

قائمة المصادر:

- وزارة النقل، جمهورية العراق. (٢٠١٩). التقرير السنوي لقسم التخطيط والمتابعة. بغداد، العراق.
- وزارة النقل، جمهورية العراق. (٢٠٢٥). طريق التنمية. بغداد، العراق.
- ياسين، ف. ع. (٢٠٢٤). مشروع طريق التنمية العراقي: مشروعية الطموح ومحددات المنافسة الجيوسياسية. مجلة السياسة الدولية، (٦٠)، ٥٢٠.
- Abdullah, A. A. A. (2025). *Tarīq al-tanmiya wa-al-mašārī: al-munāfasah al-iqlīmiyya wa-al-dawliyya. Majallat Jummūrābī lil-Dirāsāt*, (54), 176.
- Al-‘Arrān, H. A., & Ali, A. H. (2023). *Al-in‘ikāsāt al-jīyūlītīkiyya li-mawqī‘ al-‘Irāq al-baḥrī ‘alā siyāsatihi al-khārijīyya tujāh al-Kuwayt. Majallat al-Tarbiya lil-‘Ulūm al-Insāniyya*, 3(12), 229.
- Al-Elyas, F. (2021). *Mashrū‘ al-rabṭ al-sikkī al-‘Irānī ma‘ al-‘Irāq: ab‘ādahu wa-tadā‘iyātuḥu al-jīyūlītīkiyya wa-al-iqtisādiyya. Markaz al-Imārāt lil-Siyāsāt*, Abu Dhabi, UAE.
- Al-Hadi, F. A. (2021). *Al-siyāsah al-khārijīyya al-Turkiyya al-mu‘āšira tujāh al-‘Irāq: dirāsa fī al-dawāfi‘ wa-al-āliyyāt. Majallat al-Ma‘had*, (6), 383.
- جبر، م. ش. (٢٠٢٢). النقل بالسكك الحديدية ودوره في تنمية محافظة البصرة للمدة ٢٠١٨-٢٠٢٠. مجلة الخليج العربي، ٥٠(٣)، ٤٢٧.
- الراوي، م. ح. (٢٠٢٥). المشاريع الإقليمية في الشرق الأوسط: تصادم الممرات المائية وتعارض الارتباطات البرية. مركز البيان للدراسات والتخطيط، بغداد، العراق.
- السعيد، س. ع. (٢٠٢١). الأبعاد الاقتصادية للربط السككي بين العراق والكويت ودور البدائل الوطنية. مجلة العلوم السياسية، ٦١، ٩٢-٩٣.
- عبد الله، أ. ج. ع. (٢٠٢٥). طريق التنمية والمشاريع: المنافسة الإقليمية والدولية. مجلة جمورابي للدراسات، ٥٤، ١٧٦.
- عران، ح. ع.، & علي، أ. ح. (٢٠٢٣). الانعكاسات الجيوسياسية لموقع العراق البحري على سياسته الخارجية تجاه الكويت. مجلة التربية للعلوم الإنسانية، ٣(١٢)، ٢٢٩.
- عمر، س. (٢٠٢١). الربط السككي بين العراق وتركيا: الفرص والتحديات. مركز البيان للدراسات والتخطيط، بغداد، العراق.
- فادية، ع. هـ. (٢٠٢١). السياسة الخارجية التركية المعاصرة تجاه العراق. مجلة المعهد، (٦)، ٣٨٣.
- فراس، إ. (٢٠٢١). مشروع الربط السككي الإيراني مع العراق: أبعاده وتداعياته الجيوسياسية والاقتصادية. مركز الإمارات للسياسات، أبو ظبي، الإمارات العربية المتحدة.
- اللطيف، و. ع. (٢٠٢٠). مخاطر الربط السككي بين العراق ودول الجوار: الأبعاد والنتائج. موجز مؤتمر تحالف إدارة الرأي العام، Baghdad, Iraq.
- مها، ش. ج. (٢٠٢٢). النقل بالسكك الحديدية ودوره في تنمية محافظة البصرة. مجلة الخليج العربي، ٥٠(٣)، ٤٢٧.
- مهند، ح. أ. (٢٠٢٥). المشاريع الإقليمية في الشرق الأوسط: تصادم الممرات المائية وتعارض الارتباطات البرية. مركز البيان للدراسات والتخطيط.

- tanmiyat muḥāfazat al-Baṣra. Majallat al-Khalīj al-‘Arabī, 50(3), 427.
- Ministry of Transport, Republic of Iraq. (2019). Annual report of planning and follow-up department. Baghdad, Iraq.
 - Ministry of Transport, Republic of Iraq. (2025). Development road project. Baghdad, Iraq.
 - OECD. (2020). Transport infrastructure and regional development. OECD Publishing.
 - Rodrigue, J. P. (2020). The geography of transport systems (5th ed.). Routledge.
 - Samir, O. (2021). Al-rabṭ al-sikkī bayna al-‘Irāq wa-Turkiyā: al-furaṣ wa-al-taḥaddiyāt. Markaz al-Bayān lil-Dirāsāt wa-al-Takhtīt, Baghdad, Iraq.
 - UNWTO. (2019). Tourism and transport: A roadmap for better integration. World Tourism Organization.
 - Vickerman, R. (2018). Can high-speed rail have a transformative effect on the economy? Transport Policy, 62, 31–37.
 - Al-Rawi, M. H. (2025). Al-mašārīf al-iqlīmiyya fī al-Sharq al-Awsaṭ: taṣādum al-mamarrāt al-mā’iyya wa-ta‘āruf al-irtibāṭāt al-barriyya. Markaz al-Bayān lil-Dirāsāt wa-al-Takhtīt, Baghdad, Iraq.
 - Al-Sa‘idi, S. A. (2021). Al-ab‘ād al-iqtisādiyya lil-rabṭ al-sikkī bayna al-‘Irāq wa-al-Kuwayt wa-dawr al-badā’il al-waṭaniyya. Majallat al-‘Ulūm al-Siyāsiyya, (61), 92–93.
 - Al-Turki, F. A. Y. (2024). Mashrū‘ ṭarīq al-tanmiya al-‘Irāqī: mashrū‘iyyat al-ṭumūḥ wa-muḥaddidāt al-munāfasah al-jīyūsiyāsiyya al-iqlīmiyya wa-al-dawliyya. Majallat al-Siyāsah al-Dawliyya, (60), 520.
 - Carnegie Endowment for International Peace. (2024). Iraq’s development road: Political geography, rentierism, and border connectivity. <https://carnegieendowment.org/research/2024/03/iraqs->
 - Great Game Asia. (2022). Railway of resistance: A grand project to connect Iran, Iraq, Syria.
 - Jabr, M. S. (2022). Al-naql bi-al-sikk al-ḥadīd wa-dawruhu fī

- World Bank. (2019). Railway reform: Toolkit for improving rail sector performance. World Bank.