



د. وليد خدوري*: خطوط سكك الحديد عبر العراق والمصالح مع دول المشرق العربي

حاولت الامبراطوريتين العثمانية والروسية في اوائل القرن العشرين تشييد سكة حديد برلين- بغداد لتعميق الصداقة بين الطرفين، من خلال تعزيز المنافع الاستراتيجية المشتركة بين الامبراطوريتين الحليفيتين. زار الامبراطور غليوم دول المشرق ستة اسابيع للترويج للمشروع . وكان قبل وصوله الى المشرق، قد استعمل ضغوطا كبيرة على مصرف "دويتشه بنك" لتمويل المشروع ، حيث كان المصرف مترددا في الاستثمار نظرا للمخاطر الجيوسياسية، والتحديات الهندسية لتشييد الخط عبر جبال طوروس البالغ ارتفاعها نحو ثلاثة الاف متر. وافقت السلطنة العثمانية منح "امتياز عثماني" لما سمي "قطار الشرق السريع" لأجل تلميع صورة الامبراطورية العثمانية ، التي كانت تعرف في حينه بأسم "الرجل المريض". وهدفت الامبراطورية الروسية، فتح خط موصلات بري تسيطر عليه بدلا من الخط البحري الى الشرق الاوسط يكون أقل كلفة من عبور قناة السويس، وضرب المصالح البريطانية والفرنسية.

وافقت العراق مؤخرا تشييد سكتين حديديتين. الاولى ممتدة من ميناء الفاو الكبير في جنوب العراق وشمالا الى خورمشهر الحدودية مع تركيا. الهدف من هذا الخط تشجيع التجارة والسفر ما بين العراق والدول الخليجية العربية وللشحن مباشرة الى تركيا فاوروبا ووسط اسيا. لقي هذا المشروع ترحيبا واسعا لما فيه من مصالح اقتصادية للعراق ودول الخليج العربي. لكن تم لاحقا التوقيع على خط سكة حديد ثانية طولها 32 كيلومترا ما بين شلامجة الايرانية والبصرة، حيث خصص العراق 230 مليون دولار لبناء هذا الخط الفرعي.

برز الاختلاف ما بين العراق وايران منذ اليوم الاول حول الهدف من هذا الخط الفرعي. فهل هو لنقل الركاب فقط الى العتبات المقدسة في النجف وكربلاء، حسب التصريحات العراقية ،



أوراق سياسات في اقتصاديات خطوط التجارة الدولية

ام لنقل الركاب و شحن البضائع ، ووسيلة لربط خطوط السكك الحديدية الايرانية مع السورية عبر العراق، حسب التصريحات الايرانية ؟

يشكل الخلاف بين وجهتي النظر تباينا اقتصاديا واستراتيجيا ما بين الطرفين، ناهيك عن الأنواع الفنية للعربات على الخط (للشحن او لنقل الركاب).

ذكر وزير النقل الايراني انه سيتم بناء جسر متحرك بطول 880 مترا عبر شط العرب في العراق ، من قبل مقاولين ايرانيين، وستكون شركة السكك الحديدية العراقية مسؤولة عن بناء البنى التحتية للمشروع.

و صرح ناصر كناني المتحدث الرسمي باسم وزارة الخارجية الايرانية ان ربط الشلامجة بالبصرة سيثجع "حركة الركاب والبضائع بين البلدين، بما في ذلك السياحة الدينية، كما انه سيؤدي الى اكمال الحلقة المفقودة في المنطقة، اي الربط بين شبكة السكك الحديدية الرئيسة في ايران مع سوريا والاردن عبر العراق".

هذا، وهناك مخطط لاضافة خط لسكة حديد فرعية اخرى تمتد من شمال العراق الى سوريا (عبر منطقة شرق الفرات) ، حيث يتم على أساسها ربط سكك الحديد الايرانية بالسكك السورية عبر العراق .

في ظل التطورات الاقليمية الحالية، بالذات سياسات ومطامح ايران في دول المشرق العربي، ناهيك عن تصريح السيد كناني اعلاه، فالهدف "استراتيجي" و"عسكري" من خلال ربط سكتي الحديد الايرانية والسورية.

وكان وزير النقل العراقي رزاق محبيس السعداوي قد أعلن في شهر نيسان (أبريل) 2023 عن تنفيذ خط سكك الحديد لنقل المسافرين بين مدينتي الشلامجة والبصرة. وأكدت جريدة "الشرق الاوسط" في 3 ايلول (سبتمبر) ،بناء على مصدر مطلع من بغداد ، أن "الهدف من المشروع هو نقل المسافرين فقط (وليس البضائع) ويمثل خطوة لتنشيط السياحة الدينية بين البلدين ووسط اسيا". وأضاف المصدر المطلاع أن "العربات في التصميم الفني لهذا المشروع ليس من بينها ما هو مخصص لنقل البضائع، والتصميم فقط للمسافرين". وأضاف "الشرق الاوسط" في نفس العدد ان هذا التصريح هو "بخلاف ما يثار الان من جدل في بعض الاوساط



أوراق سياسات في اقتصاديات خطوط التجارة الدولية

العراقية بشأن تصريحات سابقة للسوداني عندما كان نائبا في البرلمان يرفض من خلالها أي ربط سككي ، لأن من شأن ذلك التأثير سلبا في نشاط ميناء الفاو".

ان تشييد العراق في المرحلة الحالية فرعا لسكته الحديدية الجديدة عبر منطقة شرق الفرات في سوريا، لتتجه الى ساحل البحر الأبيض المتوسط ، هو مشروع مليء بالمخاطر الجيوسياسية.

فالخبار من شرق الفرات خلال هذه المرحلة تدل الى نشوب اشتباكات عسكرية يومية تقريبا. ومن غير المنتظر، هدوء هذه المنطقة الحدودية ما بين العراق وسوريا وتركيا في القريب العاجل، مع تواجد القوات الامريكية، الروسية، التركية، داعش، استنفار العشائر العربية والاحزاب والمليشيات الكردية، قوات الجيش العربي السوري وقصف الطيران الاسرائيلي .

من ثم، فتأجيل هذه الوصلة الفرعية من الخط التي تهدف الى ربط السكك الحديد الايرانية بالسورية هو الحل الامثل في الوقت الحاضر، والا فان السكة وعربات القطار ستكون عرضة للتخريب المستمر في ظل النزاعات العسكرية القائمة الان والمتوقع تصعيدها مستقبلا، على ضوء الخلافات هناك.

فلماذا انفاق العراق ملايين الدولارات لمد شبكة حديد فرعية عبر منطقة خطرة عسكريا، ومن ثم تحمل نفقات الاصلاحات المستمرة وارتفاع بوليصات التامين التي سيتحمل عبئها العراق لتشييده ومسؤوليته على الخط والبضاعة المارة عبره. لماذا لا يكتف العراق بتشبيد سكته الحديدية الجديدة ضمن حدوده، بربط ميناء الفاو الكبير بخورمشهر الحدودية فالشبكة التركية ومن ثم بالاسواق الاوروبية ووسط اسيا؟

لماذا تعريض العراق لمشروع ضخم في منطقة حرب ، وما مصلحته في ذلك. اما فيما يتعلق بربط السكك الحديدية الايرانية بالسورية، ما علاقة ومصالح العراق بهذا الربط في الظروف الحالية التي عانت منها البلاد الوليات طوال العقدين الماضيين؟ فهذا الربط، الذي هو في نهاية المطاف الهدف الاساسي للوصلتين مع ايران وسوريا ليس من مصلحة العراق الاقتصادية او الاستراتيجية في حال استمرار السياسات الاقليمية لضعضة دول المشرق العربي.

من الأجدى الانتظار لمحاولات اعادة العلاقات العربية والدولية مع سوريا ومن ثم بدء حملة اعادة اعمار سوريا من الخراب الذي لحق بها، وعندئذ تكون حصة العراق لأعمار سوريا



شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK
www.iraqieconomists.net

أوراق سياسات في اقتصاديات خطوط التجارة الدولية

تشبيد سكة الحديد من قبل منشأة السكك الحديدية العراقية وشركات عراقية متخصصة في هذا المجال.

ان موقع العراق الجغرافي محوري في منطقة المشرق العربي. كما ان للعراق احتياجات اقتصادية/استراتيجية لتصدير نفوطة عبر دول الجوار. فمن الاجدى رسم خطة اقتصادية متكاملة لهذا الموضوع الحيوي لاقتصاد البلاد بعد التجارب الاقليمية السابقة.

(* باحث عراقي متخصص في أسواق النفط والطاقة الدولية

المصدر: صحيفة الشرق الأوسط اللندنية, 12 أيلول 2023

<https://aawsat.com/%D8%A7%D9%84%D8%B1%D8%A3%D9%8A/4540781-%D8%AE%D8%B7%D9%88%D8%B7-%D8%B3%D9%83%D9%83-%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%AF%D9%8A%D8%AF-%D8%B9%D8%A8%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B1%D8%A7%D9%82-%D9%88%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B5%D8%A7%D9%84%D8%AD-%D9%85%D8%B9-%D8%AF%D9%88%D9%84-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%B4%D8%B1%D9%82-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B1%D8%A8%D9%8A>