

مركز المنبر

للدراستات والتنمية المستدامة

ALMANBAR CENTER FOR STUDIES  
AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT



## الخطط التقدمية للحكومة الإيرانية في العلاقات الخارجية

المصدر: موقع "تبين" والكاتب: سبد يوسف بجهنده



اندیشه راهبردی تبین

## عن المركز

مركز المنبر للدراسات والتنمية المستدامة، مركز مستقلٌ، مقرّه الرئيس في بغداد. رؤيته الرئيسة تقديم وجهة نظر ذات مصداقية حول قضايا السياسات العامة والخارجية التي تخصّ العراق بنحو خاصٍ ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام – فضلاً عن قضايا أخرى – ويسعى المركز إلى إجراء تحليل مستقلّ، وإيجاد حلول عمليّة جليّة لقضايا تهّم الشأن السياسي، الاقتصادي، الاجتماعي، والثقافي.

لا تعبر الآراء الواردة في المقال بالضرورة عن اتجاهات يتبناها المركز وانما تعبر عن رأي كاتبها

حقوق النشر محفوظة لمركز المنبر للدراسات والتنمية المستدامة

<https://www.almanbar.org>

info@almanbar.org

## الخطط التقدمية للحكومة الإيرانية في العلاقات الخارجية

سكة حديد الشلامجة – البصرة.. الخطوة الأولى للممر الإيراني- المتوسطي

قسم الابحاث والترجمة

المصدر: موقع "تبين"<sup>1</sup>

الكاتب: سيد يوسف بجوهنده

تاريخ النشر: 8 يوليو 2024

### مقدمة

عقب سقوط نظام صدام حسين وتشكيل حكومة جديدة في بغداد شهدت العلاقات بين البلدين الجارين إيران والعراق نمواً ملحوظاً في جميع المجالات، سيما الاقتصادية والثقافية، حيث ارتفع حجم التبادل التجاري بين البلدين في السنوات الأخيرة إلى أكثر من 10 مليارات دولار، كما وصل تبادل الزائرين والسياح إلى حوالي 9 ملايين شخص سنوياً.

على الرغم من ذلك، لا تزال البنية التحتية للنقل، خاصةً في مجال السكك الحديدية، بين البلدين غير كافية. ففي عام 2023، كان العراق رابع أكبر شريك تجاري لإيران من حيث المبادلات الإجمالية، دون النفط، وثاني أكبر وجهة لصادراتها. وتُظهر الدراسات أن صادرات إيران إلى العراق قد ارتفعت من 145 مليون دولار في عام 2001 إلى 9.8 مليارات دولار في عام 2023، بعد أن شهدت عدة موجات من الارتفاع. ومع ذلك، أدت سيطرة النظرة الأمنية وعدم الاهتمام بالإمكانيات الاقتصادية الاستراتيجية طويلة المدى، بالإضافة إلى تأثير العقوبات الأمريكية على إيران، إلى حصر فرص تعزيز الروابط التجارية بين البلدين في صادرات السلع والطاقة فقط. كما لم يتم وضع أي خطة استراتيجية لجذب الاستثمار من القطاع الخاص في العراق، وظلت التجارة الحالية بين البلدين خاضعة للنهج التقليدي والتاريخي. وأدى ذلك، مع الأخذ بعين الاعتبار فرض العقوبات الأمريكية على إيران، إلى وضع المصارف العراقية تحت رقابة صارمة، مما أجبرها على الامتناع عن التعاون الرسمي مع إيران.

على هذا الأساس، يعتقد الخبراء أن إيران كان ينبغي عليها في السنوات التي أعقبت سقوط نظام صدام أن تبذل جهداً مضاعفاً لتعزيز البنية التحتية المتعلقة بمحطات النقل والتصدير إلى العراق وأن تكون لها حصة أكبر في عقود التجارة الثنائية لتنمية القطاع الخاص في العراق. ولكن لأسباب مختلفة، تمكنت دولة مثل تركيا أن تتفوق على إيران في الاستفادة من فرص التعاون مع العراق وتحويل نفسها إلى جسر بين العراق وأوروبا.

بناءً على ذلك، سعت الحكومة الإيرانية الثالثة عشرة، إلى جانب استمرار القدرات الموجودة، إلى تعويض أوجه القصور المذكورة من خلال تجديد عقد بيع الغاز للعراق وسداد ديون الحكومة العراقية لإيران بالكامل. وفي السياق ذاته، تم تنفيذ برامج مثل مشروع ربط سكة حديد الشلامجة – البصرة، وإنشاء مناطق صناعية مشتركة ومنطقة تجارية حرة مشتركة أيضاً. تُركّز هذه المقالة على الخطة الاستراتيجية المتعلقة بخط سكة حديد الشلامجة – البصرة.

<sup>1</sup> <https://tabyincenter.ir/47880/slider/> راه آهن شلمچه – بصره؛ گام نخست کریدور ایران-مديترانه

## التغلب على العقبات التي كانت تحول دون تنفيذ الخطة

في عام 2011، أي خلال فترة الحكومة الإيرانية العاشرة، تم توقيع مذكرة تفاهم بين البلدين لبناء خط سكة حديد الشلامجة - البصرة. ولم يتم تنفيذ هذه الاتفاقية لأسباب مختلفة، بما في ذلك عدم التزام الطرفين بأحكامها وأيضاً الحرب على تنظيم داعش في العراق. ومع تغيير الحكومة في إيران وتحديداً في عهدي الحكومتين الحادية عشرة والثانية عشرة، تم إعادة النظر في تنفيذ المشروع المذكور أعلاه بسبب أهميته، وتم توقيع مذكرة تفاهم جديدة بين الحكومتين الإيرانية والعراقية في عام 2014. وعلى الرغم من ذلك، لم تؤد هذه الاتفاقية أيضاً إلى أي نتائج بسبب عدم وفاء الحكومة العراقية بالتزاماتها. كما تم توقيع مذكرات تفاهم أخرى بين الجانبين في عامي 2017 و 2020، ولكنها أيضاً لم تسفر عن أي نتائج تُذكر.

وبعد سلسلة من الإخفاقات السابقة، سعت الحكومة الإيرانية الثالثة عشرة إلى إحياء هذا المشروع الوطني الراكد من خلال إزالة العقبات التي تعترض طريقه. ففي يناير 2022، قام وزير الطرق والإسكان آنذاك، رستم قاسمي، بزيارة إلى العراق أدت إلى اتفاق جديد بين الجانبين. تضمن الاتفاق جدولاً زمنياً محدداً، ونص أحد بنوده على بدء العمليات التنفيذية للمشروع في غضون شهر واحد من التوقيع.

وبحسب الاتفاق، ستتولى شركة سكك حديد الجمهورية الإسلامية الإيرانية وشركة سكك حديد العراق معاً تنفيذ هذا المشروع. وأخيراً، وبعد توقف دام حوالي عامين، بدأت أعمال البناء الفعلية لهذا الخط الحديدي في 2 سبتمبر 2023 بحضور محمد مخبر، النائب الأول للرئيس الإيراني الراحل سيد إبراهيم رئيسي، ومحمد شياع السوداني، رئيس وزراء العراق، ومن المقرر أن يتم تشغيل هذا المشروع خلال ١٨ شهراً.

## مواصفات المشروع

يبلغ طول مسار هذا المشروع لخط سكة الحديد 32 كيلو متراً. كما أنّ 16 كيلومتراً من هذا المسار تحتاج إلى عمليات إزالة الألغام، والتي ستتولى إيران مسؤولية تنفيذها. ويتطلب تنفيذ هذا المشروع أيضاً إنشاء جسر متحرك بطول 880 متراً فوق شط العرب. وتم الاتفاق على أن تتحمل إيران مسؤولية إنشاء هذا الجسر. وسيتم تمويل إنشاء الجسر مؤقتاً من قبل إيران، ولكن سيكون سداده من قبل العراق وفقاً لاتفاقية التمويل الخارجي. وبما أن هذا المشروع لا ينبغي أن يعيق حركة الملاحة في شط العرب، فقد تم تصميم الجسر على شكل مصعد. ووفقاً للدراسات، من المتوقع أن تستغرق عملية إنشاء الجسر من 18 شهراً إلى عامين.

يُقدر إجمالي رأس المال المطلوب لهذا المشروع بـ 170 مليون دولار أمريكي. تعهدت جمهورية إيران الإسلامية باستثمار 5 ملايين دولار أمريكي لرفع العقبات التي تحول دون تنفيذ المشروع. كما تعهد العراق بتخصيص 215 مليار دينار عراقي لبناء هذا المشروع. ومن الالتزامات الأخرى للجانب العراقي في هذا المشروع، توفير وتحرير أراضي المشروع بما فيها أرض المسار وحدود المحطات والورش وتوفير الماء والكهرباء للورش وكذلك توفير القضبان والممرات والمعابر اللازمة للرصيف ومعدات الإشارة والاتصالات للمشروع، علماً أن توفير العناصر المذكورة ليس من التزامات طرفي العقد.

هناك ملاحظة هامة، وهي أنّ جميع التكاليف التي يتحملها الجانب الإيراني ذات طابع مؤقت، وسيتم إعادة سدادها من قبل الجانب العراقي للحكومة الإيرانية. وتقع مسؤولية تحصيل هذه المبالغ من الجانب العراقي على عاتق وزارة الاقتصاد والمالية الإيرانية.

## نسبة تطوّر المشروع

لقد قام الجانب العراقي بتملك الأراضي اللازمة لهذا المشروع. ووفقاً لتصريحات مهرداد بذرياش، وزير الطرق والإسكان في إيران، فقد تقدمت عمليات إزالة الألغام حتى الآن أكثر من كيلومتريّن في الأراضي العراقية وكيلومتر ونصف في الأراضي الإيرانية منذ السادس من أبريل 2024.

وبحسب تصريحات ميعاد صالح، المدير العام لشركة السكك الحديدية الإيرانية، فقد تم اكتشاف أو تفكيك أكثر من 1600 لغم على طول مسار المشروع حتى نوفمبر 2023، كما تم إنجاز حوالي 1.5 كيلومتر من مسار السكك الحديدية.

ويُجسّد تخصيص 40 مليار تومان في الميزانية الإيرانية لعام 2024 لمساعدة مشروع خط سكة حديد الشلامجة - البصرة، التزام الحكومة الإيرانية بدفع هذا المشروع الحيوي قدماً.

ووفقاً لمهدي صفري، معاون وزير الخارجية الإيراني للشؤون الدبلوماسية الاقتصادية، فقد خصّصت الحكومة العراقية 230 مليون دولار في ميزانية عام 2023 لتنفيذ مشروع خط سكة حديد الشلامجة - البصرة، مؤكدةً بذلك على أهمية هذا المشروع لتعزيز التعاون الاقتصادي والتجاري بين البلدين.

## النتائج الهامة والاستراتيجية

يُعدّ خط سكة حديد الشلامجة - البصرة مشروعاً ذا أهمية إستراتيجية وتجارية وثقافية كبيرة بالنسبة لإيران. ووفقاً للمسؤولين الإيرانيين، سيتم استخدام خط السكة الحديدية لنقل الركاب والبضائع وربط شبكة السكك الحديدية الإيرانية بشبكة السكك الحديدية السورية عبر العراق.

وصرّح المتحدث باسم وزارة الخارجية الإيرانية، ناصر كنعاني، أن ربط خط سكة حديد الشلامجة بالبصرة سيعزز حركة نقل الركاب والبضائع بين البلدين ويربط شبكة السكك الحديدية الإيرانية بشبكة السكك الحديدية في سوريا والأردن عبر العراق.

وأشار رئيس غرفة التجارة المشتركة الإيرانية العراقية، آل اسحاق، في أبريل 2023، إلى أن تنفيذ هذا الاتفاق سيفتح آفاقاً واسعةً لعمليات نقل البضائع عبر البلدين. وبناءً على هذه التصريحات، يُمكن استنتاج أن إيران تسعى من خلال ربط خط سكة حديدية بسوريا عبر العراق إلى تحقيق أهداف استراتيجية وجيو-سياسية. وفي المقابل، يؤكد المسؤولون العراقيون أن هدف إنشاء خط السكة الحديدية هو ببساطة تسهيل نقل الزوار إلى الأماكن المقدسة في النجف وكربلاء.

ومع وجود اختلاف في وجهات النظر حول الأهداف طويلة المدى للمشروع، يُمكن توقع أنه بالإضافة إلى نقل الركاب، يُمكن إستغلال المشروع أيضاً للإستفادة التجارية، ممّا سيساهم في تعزيز التبادل التجاري بين البلدين. كما يُمكن أخذ إنشاء شبكة نقل سكك حديدية عابرة بين إيران والعراق وسوريا في الإعتبار في إطار رؤية طويلة المدى. وسيؤدّي ذلك إلى ربط الممرات الدولية بالبحر الأبيض المتوسط عبر مساريّن: شمال شرق إيران (معبريّ إنجه برون وسرخس) وجنوب شرق إيران (جابهار وباقي الموانئ الجنوبية لإيران). من شأن ذلك أن يعزّز مكانة إيران الجيو-سياسية على الصعيد الدولي بشكل كبير.

ووفقاً لتصريحات السيد يونس الكعبي، المدير العام للسكك الحديدية العراقية، تهدف الخطط الأولية إلى نقل أكثر من 3 ملايين زائر سنوياً إلى العتبات المقدسة عبر خط السكك الحديدية هذا. كما صرّح مدير عام السكك الحديدية الإيرانية أنه مع إكتمال ربط خط سكة حديد الشلامجة - البصرة، سيتمكن سُكّان إيران من السفر مباشرة إلى كربلاء المقدسة من مشهد وطهران وقم. وبالمثل، سيتمكن

الزوار العراقيون من الوصول إلى طهران وقم ومشهد برأً بالكامل عبر خط السكك الحديدية.

وتشير الإحصائيات إلى أن حوالي 40٪ من حركة المسافرين والبضائع بين إيران والعراق تمر عبر معبر الشلامجة سنوياً. وسيساهم هذا المشروع في تقليل الإزدحام المروري على الطرق المؤدية إلى الحدود الإيرانية العراقية. وبافتراض نقل 30٪ من حجم البضائع والمسافرين إلى العراق عبر السكك الحديدية، يمكن توفير ما يقارب ملياري دولار سنوياً في استهلاك الوقود. وتجدر الإشارة إلى أن سعة نقل الركاب في كل قطار مكافئة لـ 60 حافلة، مما يعني أن ربط هذا الخط الحديدي سيمنع عبور 200 ألف حافلة سنوياً، مما قد يساهم أيضاً في خفض معدلات الحوادث المرورية.

ويُمثل اتصال شبكة السكك الحديدية الإيرانية بالعراق خطوة هامة ذات أبعاد اقتصادية وتجارية واسعة النطاق. فمن شأن الربط أن يُسهم بشكل فعال في تعزيز حركة التجارة بين البلدين، ممّا يُتيح لإيران إمكانية الوصول إلى أسواق جديدة واعدة في العراق، فضلاً عن فتح آفاق أرحب للتبادل التجاري مع الدول العربية وشمال إفريقيا.

إنّ إتمام خطّ السكك الحديدية الرابط بين الشلامجة والبصرة لن يُسهم في تعزيز التبادلات التجارية والاقتصادية بين إيران والعراق بشكل ملحوظ فحسب، بل سيُتيح كذلك للدول الواقعة في شرق العالم الوصول إلى شبكة السكك الحديدية الإيرانية، ممّا يربطها بالدول في النصف الغربي ومنطقة البحر المتوسط. وبالتالي، سيعمل هذا المشروع على تعزيز مكانة إيران الجيو – سياسية بشكل كبير.

## التحديات

يواجه مشروع خط سكة حديد الشلامجة – البصرة، الذي يهدف إلى ربط شبكة السكك الحديدية الإيرانية بالعراقية، تحديات جسيمة، بعضها ناتج عن معارضة أجهزة الأمن والاستخبارات في الدول المنافسة لإيران في السوق العراقية، وضغوطات تمارسها جهات إقليمية ودولية نظراً للتأثيرات الاستراتيجية لهذا المشروع. وعلى الرغم من بدء الأعمال التنفيذية للمشروع، إلّا أنّ خلافات جوهرية لا تزال قائمة بين البلدين حول وظيفته، فبينما تقتصر رؤية العراق على نقل المسافرين والزائرين، تنظر إيران إلى المشروع من منظور استراتيجي أوسع.