



مركز البيان للدراسات والتخطيط
Al-Bayan Center for Planning and Studies

الربط السككي بين العراق وتركيا الفرص والتحديات

عمر سمير



سلسلة إصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط

عن المركز

مركزُ البيان للدراسات والتخطيط مركز مستقلٌّ، غيرُ ربحيٍّ، مقرّه الرئيس في بغداد، مهمته الرئيسة -فضلاً عن قضايا أخرى- تقديم وجهة نظر ذات مصداقية حول قضايا السياسات العامة والخارجية التي تخصّ العراق بنحو خاصٍ ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام. ويسعى المركز إلى إجراء تحليل مستقلٍّ، وإيجاد حلول عمليّة جليّة لقضايا معقدة تمّم الحقلين السياسي والأكاديمي.

ملاحظة:

الآراء الواردة في المقال لا تعبر بالضرورة عن اتجاهات يتبناها المركز، وإنما تعبر عن رأي كاتبها.

حقوق النشر محفوظة © 2021

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org

Since 2014

الربط السككي بين العراق وتركيا الفرص والتحديات

عمر سمير *

• توطئة :

كان الربط السككي بين تركيا والعراق أحد المشروعات الطموحة منذ عهد السلطان عبدالحميد الثاني الذي كانت مدّة حكمه آخر محاولة إصلاحية للدولة العثمانية، ومنها قيامه بتدشين خط سكك حديد بغداد بالتعاون المالي مع ألمانيا، والذي استمرّ تنفيذه بصورة بطيئة؛ بسبب صعوبات فنيّة، ومالية، وجغرافية حتى نهاية الحرب العالمية الأولى في 1918، إذ جرى تسريع وتيرة العمل للوصول إلى ميناء البصرة على الخليج العربيّ، ومع انتهاء الخلافة العثمانية في العشرينات ظلّ الارتباط بالدول العربية عملية ثانوية للجمهوريين الكماليين الأتراك، وعلى الرغم من استمرار الخطوط الحديدية في العمل بين تركيا والعراق وسوريا وصولاً للحرب العراقية الإيرانية و توقُّفها لتسعة عشر عاماً حتى 2001 بسبب حرب الخليج الثانية الذي اتخذت فيه تركيا موقفاً أقرب للغرب، ويتسق مع عضويتها في حلف الناتو، إلا أنّ هذا الربط كان محدوداً، وبجدول زمنية متباعدة بمعدل رحلة أسبوعية كما كان الحال عند الاتفاق على استعادة هذا الجدول التشغيلي في العام 2001¹، ومنذ صعود حزب العدالة والتنمية للسلطة في 2002 تحاول تركيا التي ضاعفت قوتها الاقتصادية أن تضطلع بدورٍ أكبرٍ في نظام دولي يتوقَّع أن تقوده الصين يوماً، إذ يقوم جوهره على التجارة والمصالح الاقتصادية، بوصفها قادرةً على خلق تحالفات مستدامة، وأقدر على تجاوز الخلافات السياسية وأقدر على تخليق دخول أفضل، ومن ثمّ عالم أكثر سلاماً وأقل حروباً، ولكن ليست الأمور تسير بتلك السهولة النظرية على الرغم من بعض المنطق فيها، وفي هذا الإطار يأتي مشروع الربط السككي بين العراق وتركيا ضمن الخطط التركية؛ لتكون مصنع العالم، وممر تجارته، وطريق الحرير الصيني الذي يجري إحياءه.

• الجدوى بالنسبة للعراق ودول جواره العربية

على الرغم ممّا تحمله مخاطرة الربط السككي مع تركيا من النواحي الأمنية والسياسية بالأساس فإنّ مثل هذا الربط يؤدّي إلى عراقٍ أكثر اعتماداً على تركيا من غيرها من دول الجوار الجغرافيّ، إذ

1. gulf news, iraq and turkey agree to resume rail services, may 10, 2001, <https://bit.ly/3fhdatr>

* باحث عربي مصري / يحمل شهادة الماجستير من كلية الاقتصاد والعلوم السياسية / جامعة القاهرة .

تزدهر التجارة وتنخفض كلفة الشحن البحري والبري التقليدي ووقت الشحن، ومن ثم قد يحدث هذا توازناً من نوع آخر في علاقات العراق الخارجية.

يزيد دخول العراق ضمن هذه الخطط الطموحة للربط السككي بين الشرق والغرب من الأهمية الاستراتيجية للعراق في الخليج العربي، ويساهم في تطوير أكبر لبنية التحتية، ويرفع من اهتمام العالم باستقراره في سبيل استقرار التجارة الدولية للصين وحلفائها، ولكن ضعف الدور العراقي قد يجعل من مثل تلك الخطوط هدفاً سهلاً للقوى المناوئة للصين وتحالفاتها الدولية، وقد يتسبب في قيود غربية غير مباشرة على العراق في مجالات أخرى.

تدرك الصين وتركيا أنّ من يسيطر على الطرق والتجارة يسيطر فعلياً على البلدان وحياة الناس ومعاشهم أكثر بكثير من الاحتلال العسكري المباشر، لكن يتبقى على العراق أن يدرك أنّ سيادته على أراضيه لن تكتمل إلا بزراعة وصناعة وتجارة قوية يكون فيها فاعلاً جديراً بالاحترام، وعنده ما يُساوّم به هذه القوى التصنيعية والتجارية الهائلة للصين وتركيا.

لا شك أنّ تركيا ذات الصادرات العالية تُعاني من ازدحام الطرق البرية التي تربطها مع دول جوارها، وخصوصاً مع العراق في الجنوب الشرقي، وبلغاريا في الشمال الغربي، وعبر السنوات الماضية تحوّلت تركيا إلى مصدر رئيس للسلع الواردة إلى العراق؛ لأسباب مرتبطة بالقرب الجغرافي ما يعني أنّ الربط السككي سوف يضمن كلفة نقل أقل، وتنافسية أكبر للسلع التركية مع أخرى أجنبية، ويحقّق الخطط الطموحة للصادرات التركية، إذ بلغ حجم التجارة الخارجية التركية مع العراق العام الماضي 20 مليار دولار، في حين يهدف رجال الأعمال الأتراك للوصول إلى 50 مليار دولار².

في شباط / فبراير 2021 عبّر وزير النقل والبنية التحتية التركي «عادل كارا إسماعيل أوغلو» عن الربط السككي مع العراق هو أولوية في الخطط التركية، وعدّها أهم القضايا التي ناقشها مع نظيره العراقي، ومن المخطّط أن يربط هذا الخط المزمع إنشاؤه ميناء الفاو الكبير جنوب شرق البصرة ومنها إلى العاصمة بغداد ثم إلى تركيا، بحيث تنتقل السلع بسهولة ويسر من ميناء الفاو إلى المدن والموانئ التركية، ومنها إلى أوروبا براً أو بحراً كبديل أقل كلفة ووقتاً من المرور عبر طريق قناة السويس³.

2. الجزيرة نت، سعي تركي لرفع حجم التجارة مع العراق إلى 50 مليار دولار، بتاريخ 2/4/2021،

<https://bit.ly/3EapEcs>

3. Daily Sabah, Turkey, Iraq seek to open new border crossing, railway connection, FEB 25, 2021, <https://bit.ly/32htwuZ>

● التحديات التي تواجه هذا الربط السككي:

لا شك أن مثل هذا الخط يقع على حدود تماس منطقة خطرة جراً مروره عبر تخوم إقليم منطقة كردستان العراق، والتخوف من وقوع الخط تحت سيطرة حزب العمال الكردستاني أو حدوث عمليات تخريبية أثناء العمليات الإنشائية للخط، وهو ما يرفع كلفة تأميمه وتشغيله، ولكن تعوّل تركيا والحكومة العراقية على مسألة ضمان المنافع للجميع فوجود الخط سوف تتحقق منافع تجارية هائلة للإقليم في العراق، والأقاليم الجنوبية الشرقية في تركيا ليس فقط من ناحية العمل الإنشائي واللوجستي في الخط بل فيما بعد خلال مراحل التشغيل، لكن التحديات الأمنية تبقى قائمة خصوصاً مع تعقّد الأوضاع في سوريا، ومع تمسك بعض الأطراف الكردية بالمادة 140 من الدستور، وبفكرة الانفصال حتى وإن هدأت تلك الأصوات مؤقتاً؛ لاستحالة التنفيذ، كما لا تقتصر التحديات الأمنية على المشكلة الكردية التركية فقط، بل إن خطوط السكك الحديدية في الموصل وفي المدن العراقية التي وقعت تحت نير الإرهاب قد تضررت بشدّة بين العامين 2014 و 2017 وهو ما عطل خطط الربط السابقة مع تركيا، وفي ظلّ عدم توفّر الاستقرار الأمنيّ المقترن بالاستقرار السياسيّ في العراق فإنّ هذا الخط قد يتوقّف في أيّ لحظةٍ مثلما حدث للخط الرابط بين تركيا والأراضي السورية عام 2014،⁴ ومن ثمّ تجد تركيا في عروض مغرية لتطوير خطوط برية تقدّمها كلاً من إيران والإمارات فرصة للعدول عن هذا المشروع ما لم يتفق على تفاصيله الفنية والتشغيلية في أقرب وقت، فضلاً عن عدم تدخّل الصين بقوة في الإنشاءات اللازمة، وعمليات التشغيل وضمانات التأمين، لا سيّما أنّ العديد من المشروعات مشتركة بين العراق وتركيا تعاني من التعطيل جرّاء أزمة تتعلق بعدم الاستقرار السياسيّ الممتد في العراق، إذ تتغيّر الحكومات وتتوقف المشروعات كافة، وتتعرّض لتقلّبات أهواء من في السلطة ومفاضلتهم بين الشركاء الإقليميين من دون قدرة الدولة العراقية على تحديد خطط استراتيجية عابرة للولاءات والتفضيلات الفرعية، وهو ما يعطلّ مثل هذه المشروعات، فعلى الرغم من الإعلان عن هذا المشروع منذ أكثر من عام ما تزال الاتفاقات والمذكرات الخاصة بالدراسات الفنية والهندسية للخطة لم تُوقّع بعد، وإن اقتربت عملية التوقيع عليها وفق رئيس الشركة العامة لسكك حديد العراق، والذي لم يوضح أيّة بيانات حول اسم الشركة الفائزة بمناقصة تنفيذ تلك الدراسات، ولا التكلفة المقدّرة لمثل هذا المشروع الضخم لإنشاء خطّ سككيّ وتجهيزه وإدارته وتشغيله يزيد طوله عن 1220 كم من السكك الحديدية.⁵

4. Oliver cuenca. I Iraq plans to build new line to Turkish border,international Railway Journal, Oct 7 2020, <https://bit.ly/32mz9bs>

5. Zawya, PROJECTS: Iraq to sign deal for rail link with Turkey, 15 Dec 2021, <https://bit.ly/3ehAmTO>

وفي ظلّ أزمة سلاسل الإمداد والتوزيع والشحن الحالية، وتضاعف كلفة النقل البحري وتباطؤه فإنّ التفكير في الربط البري والسككي يصبح أكثر منطقية وجدوى، وخصوصاً مع تطوّر إمكانات قطارات الشحن الحديثة وقدراتها، لا سيّما وأننا الآن إزاء خطوط سككية كبرى تنشئها الصين؛ لربط آسيا وأوروبا، وتعدّ تركيا محطة رئيسة ضمن مبادرة الممر الأوسط بين الشرق والغرب والعابر لبحر قزوين، والذي هو أحد أهم أجزاء طريق الحرير التاريخي الصيني الذي يجري إحياءه على قدم وساقٍ، وبتكلفة مرتفعة باهظة، وإصرار من قبل الصين وشركائها، إذ يصل بين تركيا والصين مروراً بـجورجيا وأذربيجان وبحر قزوين (بوساطة عبّارات) ومنه إلى تركمانستان، وكازاخستان، ثم أفغانستان، وباكستان.

وفي هذا الإطار يُعدّ «Express Railway China» أول قطار لنقل البضائع مرّاً إلى أوروبا باستعمال خطر «مرمري» الحديدي الذي يربط شطري مدينة إسطنبول الآسيوي والأوروبي، ومُرمّر تحت مضيق البوسفور في نوفمبر 2019.⁶

تواجه مشاريع الربط بين العراق وتركيا تحدياً آخر، وهو التحدي القائم على مشاريع الربط البديلة في المنطقة، سواءً ما جرى الإعلان عنه مؤخراً من تدشين خطّ تجاريّ يربط الإمارات بتركيا عبر إيران، في إطار اتفاقيات تعاون عديدة، ومن بينها استثمارات إماراتية في تركيا بنحو 10 مليارات دولار⁷، قد يستهدف هو الآخر حركة الملاحة في قناة السويس، وأن يكون منافساً للربط البري والسككي مع العراق غير المستقر، أو حتى ما أُجْزَأ أو أُتْفِقَ عليه؛ لتسهيل حركة التجارة بين تركيا وقطر عبر إيران أثناء الأزمة الخليجية وهو ما أسفر عن اتفاقات ثنائية وثلاثية بين قطر وتركيا وإيران، وما تزال سارية حتى مع انفراج الأزمة الخليجية ومثل هذه الطرق أثبتت نجاعتها في فك الحصار الخليجي عن قطر وقد تستعمل في تمديد تجارة كُلاً من تركيا وإيران عبر المنطقة ما يهدّد مكانة العراق ذو التماس البري والبحري مع إيران ودول الجوار المباشر مع تركيا.

6. وكالة الأناضول للأخبار، أول قطار لنقل البضائع من الصين لأوروبا يصل أنقرة، بتاريخ ٢٠١٩/١١/٦،

<https://bit.ly/3ea6F7g>

7. محمود سامي، طريق تجاري يربط الإمارات بتركيا عبر إيران.. فما تأثيره على مصر؟، الجزيرة نت، بتاريخ 29/11/2021،

<https://bit.ly/3Hkt1Qf>

● خاتمة:

يبدو مشروع الربط السككي بين العراق وتركيا مشروعاً واعداً ومغرياً لِكِلَا الطرفين، لكن على الحكومة العراقية أخذ المحاذير كافة في الحسبان، فإذا كانت عودة طريق الحرير أمراً حتمياً فيجب على العراق المسارعة في أخذ موضعه المتميز من هذه الخطط وتقديم البديل الأمثل أمام الصين وإيران وتركيا.

ويقتضي هذا تدعيم قطاعات الأمن والاستخبارات التي تحمي تلك المشروعات، وخلق توافق محلي حول عدم التعرض لمشاريع البنية التحتية العراقية، وفرض حماية المصالح الاقتصادية للعراق أولاً ثم لشركائه مع الاستعداد لعمليات تفاوضية شاقة؛ لتعظيم مكاسب العراق والعراقيين ضمن هذه الخطط ثانياً.

ويمكن للعراق في ظلّ تقارب مع محيطه العربي لا سيّما مصر أن يفرضَ معادلات تفاوض أكثر جماعية وأقوى سواءً باستغلال علاقاته مع إيران أم دول الخليج العربي أم علاقاته التي تحسّنت مع مصر في عملية تفاوض متكاملة مع الأتراك، تربط المسائل الثنائية والإقليمية معاً، إذ يُربط التقدّم في اتفاقات شرق المتوسط مثلاً مع تلك الاتفاقات الخاصة بتقاسم المياه في دجلة والفرات، والتقدّم في الربط السككي بين العراق وتركيا.

وهو ما يقتضي وجود فريق محترف من المفاوضين الفنيين والسياسيين والأكاديميين على درجة عالية من الوعي بتعدّد المصالح الدولية في المنطقة، وتحوّلات القوة في الإقليم والعالم، وحقيقة وضع العراق في إطار هذه التحولات، وما يمكن أن يكتسبه أو يؤديه من أدوار في إطار الخيارات المتاحة أمامه، والتي يجب أن تنسّق مع الجانب التركيّ بمهنية عالية بعد أن صرّح وزير النقل ناصر الشبليّ (20 تشرين الثاني 2021) بأنّه «لا توجد مباحثات مع تركيا بشأن الربط السككي»، لافتاً إلى أنّ «هنالك مباحثات مع شركة إيطالية لوضع المخططات الأساسية لهذا الخط الذي سيبدأ من ميناء الفاو بمحافظة البصرة وصولاً إلى الحدود التركية»⁸، ووفق ما نقلته وكالة «ناس نيوز» المقرّبة من رئيس الحكومة العراقية وهو ما قد يتسبّب بمضار وتوقفات لا تخدم المصلحة العراقية في ظلّ وجود المشاريع البديلة التي نوّهت عنها هذه الورقة.

8. <https://www.nasnews.com/view.php?cat=74401>