



كلية التربية للعلوم الانسانية
College of Education for Human Sciences

ISSN: 1817-6798 (Print)

Journal of Tikrit University for Humanities

JTUH
مجلة جامعة تكريت للعلوم الانسانية
Journal of Tikrit University for Humanities

available online at: www.jtuh.org/

Aisha Ali Alyosef

University of Aleppo

Mothanna Mashaan Al Mazroey

University of Tikrit

* Corresponding author: E-mail :
muthana_almazruiee@tu.edu.iq
009647709722379

Keywords:

Railway link
urban development
sustainable
Iraq and Syria

ARTICLE INFO

Article history:

Received 1 Mar 2024
Received in revised form 25 Mar 2024
Accepted 2 Mar 2024
Final Proofreading 25 July 2025
Available online 25 Aug 2025

E-mail t-jtuh@tu.edu.iq

©THIS IS AN OPEN ACCESS ARTICLE UNDER
THE CC BY LICENSE

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



The Geographical Extensions of the Railway Link between Iraq and Syria and Its Impact on Sustainable Urban Development

A B S T R A C T

The railway network is one of the main and vital arteries for linking the country with its external neighborhood, providing the elements of communication and achieving cooperation and integration, and given the strategic and geostrategic location of Iraq and Syria between the East and the West, which enables them to use it as a transportation and trade node and a primary source of national income.

This research aims to clarified of the importance of the two countries location, reality of the proposed railway link between Iraq and Syria by taking advantage of the geographical capabilities of both countries and setting the best route for this line, while clarifying the impact of this railway link between Iraq and Syria in achieving sustainable development for both.

The railway link between Iraq and Syria will have a pivotal role in shaping urban areas and regional cohesion, and will contribute to activating existing urban centers because they are in the poorly populated deserts of the two countries, and until in creating new urban centers in a way that takes into account achieving sustainable development, contributing to a sustainable urban future, in addition to its political benefits in achieving benefit for Asian countries with Europe.

DOI: <http://doi.org/10.25130/jtuh.32.8.1.2025.9>

الامتدادات الجغرافية للربط السككي بين العراق وسورية وأثره في التنمية الحضرية المستدامة

مثنى مشعان المزروعى / جامعة تكريت/ كلية التربية

عائشة علي اليوسف/ جامعة حلب- سورية

الخلاصة:

تعد شبكة خطوط النقل الحديدية أحد الشرايين الأساسية والحيوية لربط الدولة بجوارها الخارجي، وتوفير

مقومات الاتصال وتحقيق التعاون والتكامل، ونظراً لما تتمتع به دولتي العراق وسورية من موقع استراتيجي وجيوستراتيجي بين الشرق والغرب، والذي يمكّنهما من استخدامه كعقدة نقل وتجارة ومصدر أساسي للدخل القومي، كما إنه يسهم في زيادة معدلات الإنتاج وتطوير جميع القطاعات الاقتصادية (الصناعية والسياحية والزراعية والتجارية) ورفع مستوى رفاهية المجتمع.

يهدف هذا البحث إلى توضيح أهمية موقع البلدين، وواقع الربط السككي المقترح بين العراق وسورية من خلال الاستفادة من الإمكانيات الجغرافية لكلا البلدين وتحديد المسار الأفضل لهذا الخط، مع توضيح أثر هذا الربط السككي بين العراق وسورية في تحقيق التنمية المستدامة لكليهما. تم استخدام المنهج الوصفي التحليلي والاتجاه الإقليمي والأسلوب الكارتوغرافي باعتماد مجموعة برامج لرسم الخرائط ك (Arc View GIS10.3 & Offlinemaps) والأسلوب الكمي.

إن الربط السككي بين العراق وسورية سيكون له دور محوري في تشكيل المناطق الحضرية والتماسك الإقليمي، وسيسهم في تنشيط المراكز الحضرية الموجودة لأنها في باديتي الدولتين المخلختين بالسكان (المناطق الرخوة)، وحتى في إحداث مراكز حضرية جديدة بما يراعي تحقيق التنمية المستدامة، فيسهم في مستقبل حضري مستدام، فضلا عن فوائده السياسية في تحقيق النفع لدول آسيا من جهة مع أوروبا من جهة أخرى، فتنشط الحركة التجارية للبضائع بكميات كبيرة وبأقل التكاليف، وحتى نقل الركاب.

الكلمات المفتاحية: الربط السككي، التنمية الحضرية، الاستدامة، العراق وسورية .

المقدمة

يعد النقل بالسكك الحديدية أحد أبرز أنماط النقل البري المؤثر في التنمية الاقتصادية والاجتماعية وحتى في المجال السياسي والعسكري للدول. وإن تحسين البنية التحتية لمجال النقل استراتيجية تستخدمها العديد من دول العالم من أجل تسريع التحضر.

أهمية البحث وأهدافه: إن البنية التحتية للنقل قوة دافعة ومهمة للتوسع المكاني الحضري، فيؤثر التحضر من خلال السكك الحديدية في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، لما لها من أثر مهم في تسريع تنقل العمالة والسكان عموماً والمواد اللازمة لمختلف الأنشطة الاقتصادية وتحسين الخدمات. يسعى البحث لتحقيق الأهداف الآتية:

- ❖ توضيح أهمية موقع العراق وسورية وأهمية السكك الحديدية في البيئة الحضرية وواقعها في البلدين.
- ❖ تحديد مسارات المشروع المقترح للربط السككي في العراق وسورية مدعمة بخرائط وترجيح أفضلها.
- ❖ ذكر الآثار المتوقع حصولها في التجمعات العمرانية لمنطقة الربط السككي في العراق وسورية.
- ❖ وضع آلية تحقيق الربط السككي المستدام للمراكز الحضرية بين العراق وسورية.

فرضية البحث وتساؤلاته:

- البيئة الجغرافية والسياسية المناسبة لإقامة الخط الحديدي في غربي العراق وشرقي سورية.
- الآثار الإيجابية في التجمعات العمرانية القائمة قرب السكة المقترحة للربط بين الخليج العربي والبحر المتوسط. وهذا يفرض عرض تساؤلات البحث المتمثلة في الآتي:
- هل البيئة المحيطة بمنطقة المشروع مساعدة أم معيقة له من وجهة نظر الجغرافية السياسية.
- ماهي الآثار المتوقعة في التجمعات العمرانية المجاورة للسكة المقترحة.

المصطلحات الواردة في البحث: -الاستراتيجية: هي فن استخدام القوة ويمكن أن تكون على مستوى عالمي (تطبق بشكل عسكري أو حربي)، وقد تكون قوة معنوية، وقد يتجاوز العمل العسكري الى العمل الاقتصادي أو السياسي، لذا فهي جميع جوانب التخطيط العسكري والاقتصادي والسياسي في إطاره العملي (الرب، ج. 2012، ص201).

-الجيوستراتيجية: هي دراسة أثر الموقع الاستراتيجي من خلال تفعيل وتوظيف استراتيجيات سياسية واقتصادية وعسكرية ومعلوماتية وغيرها لتحقيق الأهداف الوطنية (اليوسف، ع. 2024، ص70).

-السكك الحديدية: الشريط الفراغي للنقل البري المكون من زوج متواز من القضبان الفولاذية وال مثبتة على عوارض بالإضافة إلى بعض المستلزمات الرئيسية كالمحطات وأبنيتها، ونظم الإشارات والاتصالات وكذلك الأدوات المحركة والمتحركة التي تسير عليها (داؤد، ش. 2014/12، ص40).

منهج البحث:

تم استخدام المنهج الوصفي التحليلي لمنطقة الدراسة لتوضيح ميزاتها ومعوقاتها وإمكانية الاستفادة منها في إحداث النقل السككي والمسارات المقترحة، والاتجاه الإقليمي باعتبار دولتي العراق وسورية إقليمياً للدراسة، والأسلوب الكارتوغرافي باعتماد برنامج (Offlinemaps) في التحليل الجغرافي للمنطقة المقترحة استناداً على (google Maps) على (Google Terrain. Type: Topo, Update:3M, Projection:) وفقاً للتصوير الفضائي، وتمت القراءة البصرية من ارتفاع 500متر، (EPSG:3857 Mercator-Spherical) في آب 2024، فكانت منه خارطة الأساس التي تم إرجاعها في برنامج (Arc View 10.3) ليتم معرفة طبيعة المنطقة في الخريطة المخرجة منه، ثم إخراج خريطة تحدد مكان الخط المقترح إنشاؤه للربط مع السكك الموجودة من جهتي العراق وسورية. إضافة إلى الأسلوب الكمي باستخدام الأرقام لدعم المعلومات.

الدراسات السابقة: - الحمامي، كاظم فنجان 2017، دراسة مشروع الحزام والطريق الآسيوي، وزارة النقل العراقية. تم الاستفادة منه في خرائط المسارات المقترحة للربط السككي.

- Sweidan, Mohamad Hasan. 19may 2023, Railway of Resistance: A Grand Project to Connect Iran,Iraq, Syria. Article, The Cradle. الأهداف.

أولاً- الأهمية الاستراتيجية لموقع العراق وسورية :

يمنح الموقع الاستراتيجي الدولة ميزة سياسية واقتصادية وعسكرية، وهو ركيزة الأهمية الجيوستراتيجية عندما تواجه الدول الأخرى، وإن القيمة الاستراتيجية لأي موقع تختلف من زمان لآخر، كما تختلف باختلاف ميزان القوى، ومستوى التطور التقني، وفي إطار نظرة متكاملة للعالم في ضوء تنافس القوى الكبرى لموقع الدولة وأهميته بالنسبة لها، ويكون موقع الدولة ذو أهمية استراتيجية إذا امتلكت الدولة سلعة استراتيجية مهمة كالنفط أو الغاز الطبيعي أو غيرها من السلع الاستراتيجية في السوق العالمية، كما يكون لموقع الدولة أهمية استراتيجية في إطار التنافس الدولي، فيمنح الموقع للدولة تفوقاً عسكرياً يهدد أهدافاً استراتيجية (محمد، ف ، 2015، ص157).

إن الموقع الجغرافي يتكون من مجموعة عناصر ذات أبعاد إقليمية ودولية، ويعد هذا الموقع مورداً من موارد الثروة القومية للبلد بل يمكن ان يكون رأس المال الوحيد للدولة(حمدان، ج. 1981، ص26)، وإن موقع العراق وسورية الجغرافي هو مورد قومي إذا أحسن استغلاله، فقد وصفه المختصون بالشؤون الاستراتيجية بأنه في غاية الأهمية لوقوعهما بمكان يربط قارات العالم القديم وكونه الجسر الأرضي لربط المواصلات البحرية الدولية أي بين المحيط الهندي والبحر العربي والخليج العربي من جهة وبين البحر المتوسط من جهة أخرى (العاني، خ. 1979، ص12) البحر الذي تطل عليه سورية في ساحلها الغربي بطول (182كم) من خلال محافظتي اللاذقية وطرطوس، والذي يربط الشرق الآسيوي بالجنوب الأوربي، والشمال الأفريقي، وتمتد الأراضي السورية شرقاً وجنوباً لتجاورها الجمهورية العراقية من الجهة الجنوبية الشرقية؛ والتي تطل على الخليج العربي؛ المسطح المائي الصغير وسط اليابس الواسع المجاور لآسيا التي تضم أكبر الدول المصدرة وهي الصين، وهذا يؤكد أهمية موقع سورية والعراق في الربط بين الشرق الآسيوي والشمال ودول الخليج العربي مع الدول المطلة على البحر المتوسط بأقصر الطرق، وبشكل خاص الربط السككي التذي يعطيها بعداً استراتيجياً متنوع الأبعاد (الثقافية-الاقتصادية-السياسية) لتكون الدولتين خط عبور وتواصل بين الدول .

فضلاً عن التحليل الوارد في النظريات الجيوبوليتكية والتي نال العراق وسورية نصيبه من الاهتمام فيهما، وطبقاً لنظرية(ماكندر) (القلب الأرضي)، فإن العراق وسورية جزءا من الجسر الذي يربط بين القلب الشمالي والقلب الجنوبي. وفي نظرية القوة الجوية مفتاح البقاء لـ ديفرسكي، فإن العراق وسورية ضمن منطقة المصير (Decision Area of)، حيث تعني السيطرة عليهما السيطرة على باقي أجزاء العالم (عبد الباقي، م. 1983، ص 39). وبناء على ذلك يمكن أن نصل إلى ما يمكن تسميته نظرية موقع العراق وسورية الاستراتيجي، فنستطيع القول: أن من يسيطر على العراق يمكنه السيطرة على الشرق الأوسط، ومن يسيطر على الشرق الأوسط فإن بإمكانه السيطرة على طرق التجارة العالمية، ومن يسيطر على طرق التجارة العالمية يسيطر على الاقتصاد العالمي. وهذا ينطبق على سورية لأنها تطل على

البحر المتوسط، وعُدَّ العالم العربي ضمن نظرية القوة البحرية لـ ماهان أن له أهمية كبرى من خلال موقعه البحري المتميز بصلاحيته أغلب سواحله لإنشاء الموانئ.

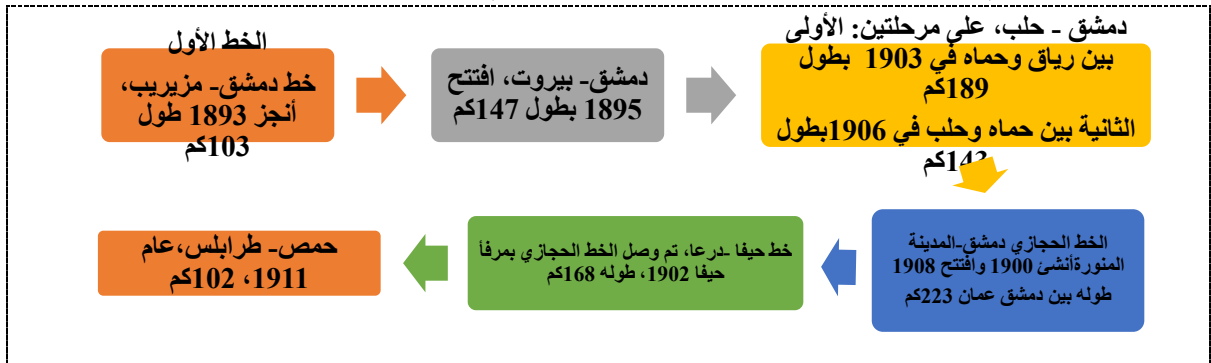
تقع العراق وسورية حسب نظرية سببكيان ضمن الحافة (Rimland)، التي تتبأ ماكندر بها منذ عام (1904) ومن ثم فإن هذه الأهمية لازالت موجودة، ونظرا لاكتساب موقع العراق وسورية هذه الأهمية الجيوستراتيجية، يحتم على صانع القرار دراسة الموقع بنوع من الديناميكية لأنه عاملاً متغيراً وليس ثابتاً فلا يمكن معرفة أهمية الموقع كونه رقعة من الأرض إلا من خلال علاقاته ونظامه السياسي على مدى تفاعله مع الرقعة الجغرافية المجاورة ونظامها السياسي وذلك ما تحاول الولايات المتحدة استغلاله لصالحها نتيجة لنفوذها في العراق بعد الاحتلال عام 2003، وواقع سورية بعد حرب 2011 دليل على ذلك.

ثانياً- أهمية السكك الحديدية وتاريخها:

تسهم السكك الحديدية في توسيع الأسواق والتخصص في الإنتاج وبما يعزز التكامل والاندماج الاقتصادي، وكذلك في إعمار الأراضي الجديدة واستغلال الموارد الطبيعية المتنوعة وفي انتخاب مواقع الأنشطة الاقتصادية، فضلاً عن دورها في إعادة توزيع السكان في مناطق واسعة من خريطة العالم.

يعد النصف الأول من القرن التاسع عشر بداية عصر السكك الحديدية في العالم، حيث كان لبريطانيا السبق في التشغيل التجاري للسكك الحديدية في عام (1825)، وتم إنشاء أول خط سكك حديد في العالم بين ستوكوتين ودار لنجتن، في حين تأتي الولايات المتحدة الأمريكية في المركز الثاني إذ تم إنشاء أول خط حديد فيها عام (1831م)، فقد تم إنشاء خط سكك بين بلدي سكينكتدي والباناي بطول (25كم) (السماك، م & زملاؤه. 2020، ص 179-180) وشهد العراق أول خط حديدي لعربات الترام عام (1869).

يعد القطار من أول وسائل النقل الآلية التي دخلت العراق وسورية في أواخر القرن التاسع عشر ليبدأ عصر جديد لقطاع النقل، فكان إنشاء السكك الحديدية عاملاً مهماً في تطوير الحياة الاقتصادية والاجتماعية فيه، وسنستعرض في الشكل رقم (1) الخطوط الحديدية الأولى في سورية (وزارة النقل السورية. 2006).



الشكل رقم (1) الخطوط الحديدية الأولى التي تم إنشاؤها في سورية في أواخر القرن 19 وأوائل القرن الـ 20.

ثالثاً- خصائص النقل السككي وواقعه في العراق وسورية:

تتميز السكك الحديدية بجملة من المزايا تتمثل في طاقتها الاستيعابية الكبيرة وآثارها السياسية وصادقتها للبيئة مع قلة تأثيرها بالعوامل الجوية، متطلبات مكانية ضئيلة ودقة في المواعيد وأسعار معتدلة، حيث إن نقل حجوم بضائع القطار المزدوج تصل إلى (1800طن) أي ما يعادل حمولة (50 سيارة شاحنة). إن المردود الاقتصادي للسكك الحديدية لا يأتي باستخدام المحاسبة المالية والتجارية التقليدية المتبعة في تحديد الجدوى من تشغيل أي خط سككي، إنما يكمن باستعمال أسلوب التقييم الشامل الاجتماعي والخدمي والبيئي والاقتصادي والذي يتضمن: تكلفة الحوادث- تلوث البيئة- اختناقات المرور، فلا حوادث مع قلة الغازات المنبعثة في الهواء وندرة الاختناقات مقارنة بوسائل النقل الأخرى، ورغم كل الحسنات المذكورة إلا أنها تمتلك سيئات في قلة مرونتها في تقديم خدمة النقل من الباب إلى الباب؛ وبالتالي فإنها تحتاج لأنماط أخرى مكملة، مع ارتفاع تكاليف إنشائها وصيانتها (داؤد، ش. 2014/12، ص 40-41)، إضافة إلى تقديمها الخدمات للمناطق النائية والمدن الصغيرة، وهذا يبين أهمية هذا النوع من السكك في المشروع المقترح بين العراق وسورية والذي يمر بين باديتي الدولتين إلى المعمورة.

أ- الموقع الاقتصادي للعراق:

يشغل العراق موقعاً مهماً بين الدول المنتجة للطاقة (النفط والغاز الطبيعي) وذلك لما يمتلكه من مخزون كبير جعله يحتل المركز الثاني عالمياً بنسبة 12% من احتياطي النفط العالمي (محمد، ف. 2015، ص 158)، وبعمر زمني يصل إلى 150 سنة بدءاً من عام 1990 ويمتلك حالياً 74 حقلاً نفطياً، فضلاً عن انخفاض تكلفة الإنتاج لقربه من سطح الأرض (شبيب، م. 2012، ص 210). كما يمتلك العراق ميزة تعدد منافذه التصديرية من خلال الخليج العربي بنسبة 76% والباقي عبر منافذ تركيا وسورية والسعودية، وقد تضاف إليها الأردن فيما بعد، فضلاً عن توافر جميع أنواع النفط من خفيف ومتوسط وثقيل في حقول الجنوب والوسط والشمال (الطائي، ع. 2013، ص 336)، فضلاً عن توفر الغاز الطبيعي بكميات كبيرة، الذي من المؤمل له أن يكون الوقود الرئيس لإنتاج الطاقة في العالم. إن وجود الغاز الطبيعي بهذه الكميات الكبيرة سيكون له دوراً كبيراً في مستقبل العراق حيث يمكن له أن يوفر إمدادات الغاز الى الدول المجاورة وأوروبا وآسيا وبأسعار تنافسية من حيث التكلفة (اليساري، ع. 2013/9/25، ص 15).

مع كل هذه الإمكانيات والمميزات المتوفرة لموقع العراق فان اقتصاده لا زال يعاني العديد من المشكلات والاختلالات الهيكلية التي تعيق نموه وتطوره وفي مقدمة هذه الأسباب أنه اقتصاد ريعي يعتمد على مصدر واحد من الدخل ألا وهو النفط والذي يشكل حوالي 95% من مجموع الإيرادات العامة، لذلك فهو عرضة للصدمات الخارجية التي يتعرض لها سوق النفط العالمية، التي تنعكس سلباً على الإيرادات المالية من العملة الصعبة، وبالتالي على الموازنة وبرامج التنمية فضلاً عن الوضع الداخلي السياسي

والأمني ومدى تداخلها مع الوضع الاقتصادي على كافة الأصعدة الصناعية والزراعية والخدمية وارتفاع معدل البطالة، وهروب الكفاءات إلى الخارج وكذلك رؤوس الأموال لاسيما تلك التي يمتلكها السياسيون والذي يعيشون في أوضاع غير مستقرة، ما يدفع الدولة إلى استيراد مختلف البضائع من الخارج بنسبة تصل الى 90%، وهذا ما ولد إغراق السوق المحلية بالبضائع المستوردة وإعاقة الصناعة المحلية والإنتاج الزراعي على حد سواء (سالم، ع. 2012، ص43).

في ظل هذا الواقع الجديد للاقتصاد العراقي عمل العراق على استمالة الجانب الصيني إلى التعاون الاقتصادي معه وجذب الاستثمارات الصينية في ظل هذا الواقع الجديد للاقتصاد العراقي في المشاريع الاستراتيجية، كالموانئ وسكك الحديد والاستثمار في مجال الطاقة والتسليح، وأن ما شجع العراق على التعاون مع الصين هي حركة النهوض الاقتصادي والصناعي في الصين خلال العقود الأخيرة وإن الشركات الصينية المتعاونة والعاملة في العراق بلغ عددها أكثر من مئة شركة في مجال الطاقة الكهربائية والنفط والسكك الحديدية والمشاريع الصناعية والزراعية (النعيمي، ح. 2012، ص304-305).

ب- الطرق الحالية للسكك الحديدية في العراق:

إن السعي لتفعيل وتطوير نقل البضائع بالسكك الحديدية مع تقليل التكلفة وتعظيم الموارد وتعزيز موقع العراق الجغرافي في النقل وتجارة الترانزيت تمثل من خلال طرق النقل عبر الخطوط للسكك الحديدية الموجودة وفق الآتي: -[خط أم قصر - البصرة - بغداد، بطول 781 كم. & -خط بغداد - بيجي - موصل - ربيعة - اليعربية سورية، بطول 526 كم. & -خط بغداد - حديثة - القائم - حصيبه - الحدود السورية - بطول 376 كم. & -خط كركوك - بيجي - حديثة - عكاشات، بطول 252 كم، ويقع جزء من هذا الخط ضمن الخط السابق] (السامرائي، م. 2011، ص77).

إنّ تعزيز موقع العراق الاستراتيجي يتحقق من خلال تعزيز تجارة الترانزيت بشبكة الطرق البرية وذلك ما يحتم على العراق تحسين أداء الطرق التي تربطه مع الدول المجاورة ونصب محطات الوزن على المنافذ الحدودية، وتكثيف الجهود لربط المنافذ الحدودية فيما بينها والاهتمام بالطرق الدولية وضمان عدم مرورها من داخل المدن وخاصة الشاحنات، وقد اهتم العراق بمشروع الخط السريع (2) الذي يربط العراق بالحدود السورية والتركية وقد أُحيلت تصاميم المشروع إلى شركة (كوي) الدنماركية في حين سيتم التنفيذ من خلال إحدى الشركات الصينية، ان هذا المشروع الاستراتيجي سوف يساهم في تسهيل عمليات النقل والتجارة بين العراق ودول شرق آسيا مع أوروبا (المرسومي، ن. بلا، ص32).

إنّ ربط القناة الجافة بالموانئ العراقية سيمنحه موارد اقتصادية كبيرة لا تنحصر في تعرفه المرور عبر الأراضي العراقية، بل يتعدى ذلك الى أجور عوائد السفن والوكالات البحرية القادمة إلى الموانئ العراقية وفرص العمل لعمال الشحن والتفريغ، ويتوقع أنّ تكون العوائد المالية لإيرادات الموانئ والقناة الجافة والملحقات السياحية والخدمات المرتبطة لو نفذت واستغلت بشكل صحيح حوالي 65 مليار دولار

سنوياً، فيما بلغت إيرادات قناة السويس عام 2013 نحو 5,1 مليار دولار ويتوقع لها أن ترتفع عام 2023 الى 13,2 مليار دولار سنوياً (المرجع السابق، ص33). كما يتوقع للجهة المقابلة في سورية النتائج الإيجابية والفوائد الاقتصادية المماثلة لوقوعها على البحر المتوسط وعبور المواد عبرها وامتلاكها ثروات كالنفط.

ج- واقع النقل السككي في سورية:

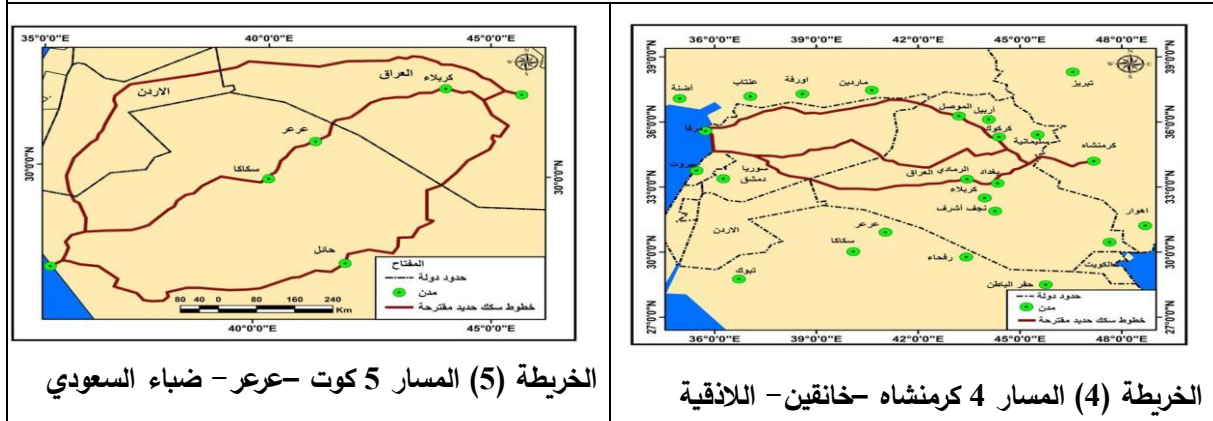
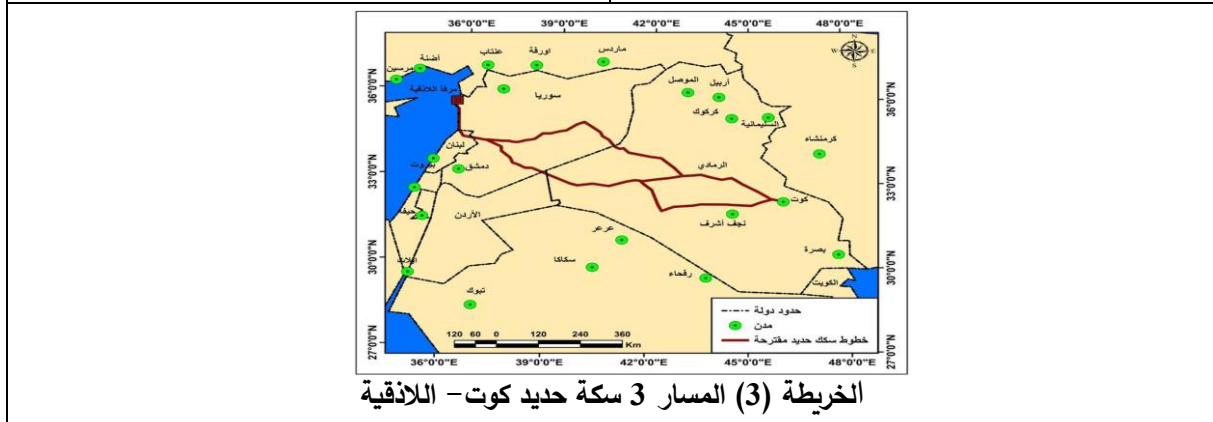
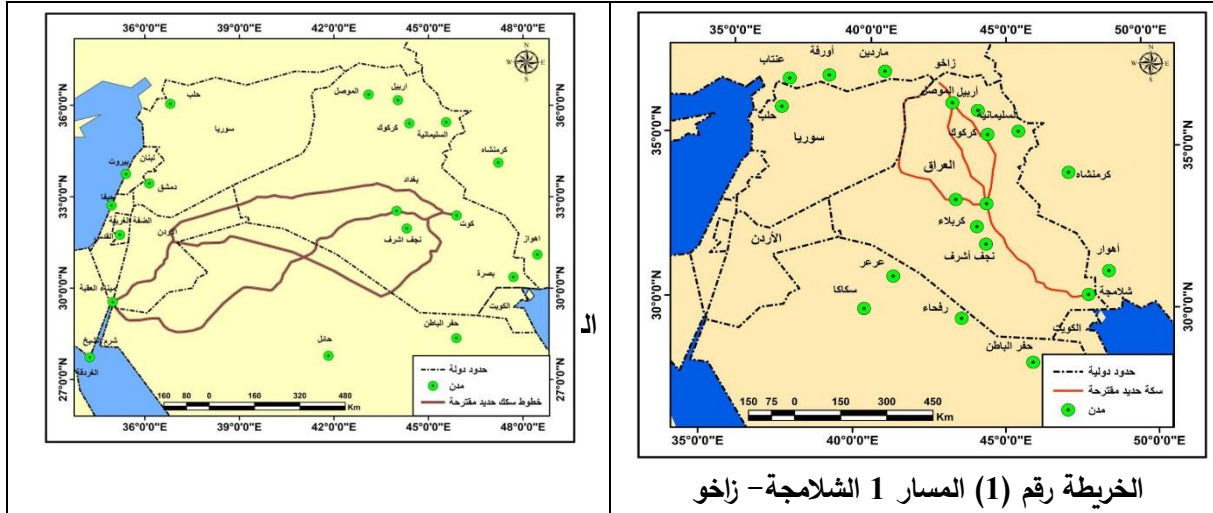
ترتبط المحافظات والمدن السورية بشبكة خطوط حديدية رئيسة نظامية بعرض (1435م)، بلغ طولها حتى نهاية (2009) إلى (2495كم) منها (1801كم) خطوط رئيسة، أما أطوالها وفق نوع الخط فبلغ طولها (2533كم) خط عادي، & 341كم خط ضيق، ومجموعها (2874كم) عام (2020). الخط العادي هو وفق المسارات: [اللاذقية - حلب - القامشلي بطول 1048كم، القامشلي - اليعربية بطول 90كم، حلب - حماه - حمص 290كم، عكاري - حمص - دمشق 409كم، حلب - ميدان اكبس - الراعي 197كم، حمص - القصير 70، عكاري - الحدود اللبنانية 5كم، طرطوس - عكاري 93كم، طرطوس - اللاذقية 136كم، دير الزور الطابية 38كم، مهين - مناجم الفوسفات أو الشرقية بطول 157كم، التي يتوقع الوصول بها مع الخط المقترح]. أما الخط الضيق فهو وفق المسارات: [دمشق - درعا بطول 126كم، درعا - نصيب 13كم، قم غرز - بصرى 34كم، درعا - الشجرة 42كم، الشجرة - الحمة 24كم، سرغايا - دمشق 58كم، القدم - قطنا 33كم، سرغايا - الحدود اللبنانية 11كم]. لكن بحسب تقييم البنك الدولي المشترك مع الاتحاد الأوروبي للأضرار في سورية عام (2022) فقد شكلت الأضرار في قطاعات البنية التحتية (68%) من الأضرار أو ما يتراوح من (5.8 إلى 7.8 مليار دولار) (مجموعة البنك الدولي. 2024)، وهذا يسلط الضوء على ضرورة التأكد من سلامة هذه الشبكة التي ذكرت بياناتها من المكتب المركزي للإحصاء فمعظمها غير مفعلة بسبب الحرب.

رابعاً- المسارات الجغرافية للربط السككي في العراق وسورية:

يعد مشروع الربط السككي الذي يشكل الأساس لمشروع القناة الجافة جزءاً مكملاً لميناء الفاو الكبير بل يعد شرطاً أساسياً لإنجاحه، ومن أهم المشاريع الاستراتيجية التي يتطلع العراق إلى إنجازها، لأنه مشروعاً "حيوياً استراتيجياً لنقل البضائع بالسكك الحديدية من الموانئ العراقية إلى أوروبا عبر سورية، وبذلك يتحقق للعراق أن يكون حلقة الوصل بين الخليج العربي من جهة والبحر المتوسط وأوروبا من جهة ثانية عبر ممر بري يعد الأقصر والأقل تكلفة والأكثر أماناً. ويمكن إطلاق تسمية القناة الجافة على جميع الطرق البرية السككية التي تربط الموانئ العراقية مع دول الجوار (المرسومي، ن. ص30).

أ- المسارات المقترحة:

قدّم العراق دراسة عن طريق وزارة النقل عام 2017 قد يتم تنفيذها بالتعاون مع الجانب الصيني لربط العراق من الشرق بدول آسيا الوسطى والصين عبر إيران ومن الغرب بالدول العربية المجاورة وتركيا من خلال خمسة مسارات موضحة في الخرائط رقم (1-2-3-4-5) على التوالي؛ وفق الآتي:



المصدر: (الحمامي، ك. 2017).

المسار الأول : خط سكة حديد يمتد من منطقة الشلامجة في إيران ويدخل العراق عبر البصرة وصولاً إلى زاخو ومنها إلى تركيا، يبلغ طول هذا المسار حوالي 1200 كم الخريطة رقم (1).

المسار الثاني: خط سكة حديد يمتد من منطقة كرمشاه في إيران ويدخل العراق عبر منفذ بدره الحدودي في محافظة واسط إلى ميناء العقبة في الأردن ويمتد من بدره - جصان - كوت بطول 75 كم ثم كوت بغداد بطول 158 كم، ثم يمتد حتى مفرق الرمادي لمسافة 40 كم ثم إلى طريبيل بطول 400 كم ومن الحدود الأردنية إلى العقبة بطول 550 كم، ليصبح طول المسار الكلي 1223 كم /الخريطة رقم 2/.

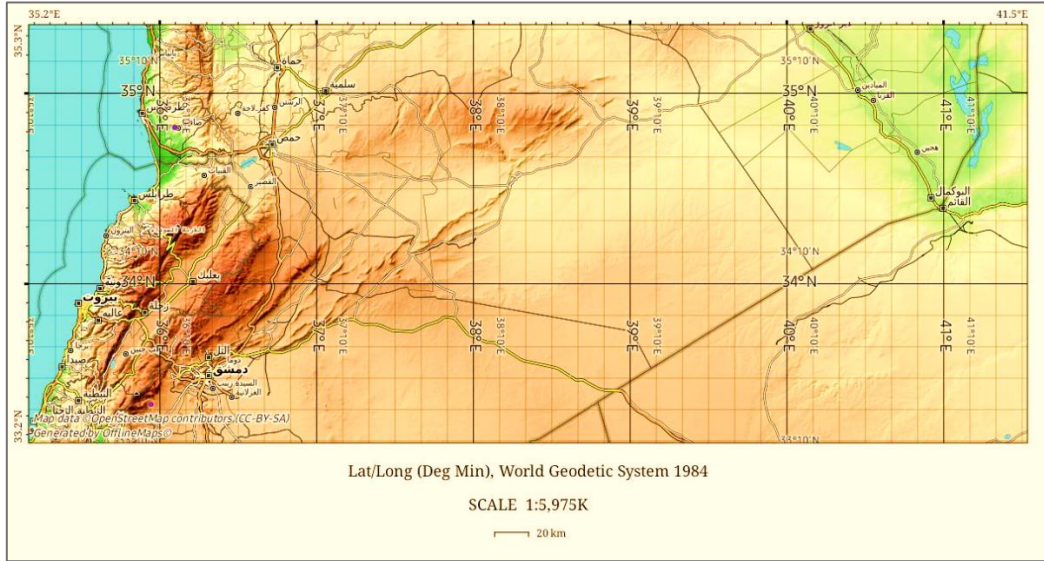
المسار الثالث :- خط سكة حديد كرمنشاه مهراڤ بدرة في محافظة واسط وصولاً إلى ميناء اللاذقية في سورية، وهو الخط الأكثر كفاءة من طريق واسط العقبة لأن الطريق السوري يختصر المسافة نحو البحر المتوسط بطول 1218 كم من واسط إلى اللاذقية / الخريطة رقم 3/.

المسار الرابع : مسار خط سكة حديد كرمنشاه في إيران ويدخل الحدود العراقية عبر منطقة خانقين في محافظة ديالى وصولاً إلى ميناء اللاذقية في سورية ويمكن ربطها بالمسار مشروع خطة سكة (بغداد- بعقوبة - كركوك- اربيل - موصل)، ومن خانقين على مسار الخط بغداد (الخط الدائري). ليصبح طول المسار من خانقين إلى اللاذقية بطول 1250 كم /الخريطة رقم 4/.

المسار الخامس:- خط سكة الحديد من كرمنشاه في إيران ويدخل الأراضي العراقية عن طريق منفذ بدة الحدودي في محافظة واسط بطول 360 كم داخل الأراضي الإيرانية ومن محافظة واسط مروراً بمحافظة كربلاء عبر منفذ عرعر على الحدود العراقية السعودية وصولاً إلى ميناء ضباء السعودي على البحر الأحمر بطول 1437 كم، يخدم هذا المسار طريق الحج البري (الحمامي، ك.2017، ص37) /الخريطة رقم 5/.

ب- الخصائص الجغرافية لمنطقة الربط السككي في سورية: وفقاً للمسارات الخمسة وضمن تحقيق أهداف البحث في التركيز على العراق وسورية سنوضح ميزاتها وفقاً للخصائص الجغرافية للأراضي السورية، ونميل إلى ترجيح المسار الثالث تقريباً فهو الأقصر والأقل كلفة لذا سنبين ميزات المكان الذي سيقطعه هذا المسار في سورية ليساعد في فهم جغرافيته ومد السكك فيه.

إن المنطقة المقترحة لمشروع الربط السككي هي على الحدود السورية العراقية الأردنية المتشابهة بخصائصها الجغرافية بخاصة الطبيعية والتي تجاور إقليم الجزيرة والفرات شمالاً وإقليم البادية جنوباً وعلى اعتبار المنطقة الأقرب هي في الجنوب لأن المقترح هو وصلها بمدينة طرطوس على البحر المتوسط لذلك سنوضح المنطقة المجاورة للعراق جنوباً حيث إقليم البادية السوري، فهي تمتد بين دائرة العرض (22' 33°) شمال خط الاستواء حيث الحدود السورية العراقية في محافظة ريف دمشق السورية والتي هي على خط الطول (47' 38°) شرق غرينتش، لكن هذه المنطقة الحدودية بين العراق وسورية والأردن ليست ذات جدوى لبعدها عن محطة القائم لذا سنركز على المنطقة التي يخرج فيها نهر الفرات من سورية إلى العراق بعد مدينة البوكمال قرب مدينة القائم حيث تقع منطقة الحدود هذه عند تقاطع (23' 34 شمالاً & 58' 40 شرقاً) ليكون هذا الامتداد ممثلاً للمنطقة المقترحة للربط السككي بين الدولتين حيث يبدأ من محافظة دير الزور ليمتد إلى محافظة حمص، وتم تحديده باستخدام برنامج الإحداثيات 2024/offlinemaps في الخريطة رقم 6/.



الخريطة رقم (6) التضاريس السورية المنبسطة والمقترحة للربط السككي في سورية بين البوكمال وشرقي حمص.

تتألف البادية السورية من منطقتين جغرافيتين هما: الفيضات الواقعة في الشرق، & الحماد غربها. والمنطقة المقترحة هي في الفيضات: ارتفاعها المتوسط بحدود (200-300م) فوق مستوى سطح البحر، جوانبها لطيفة الانحدارات وأرضها منبسطة مؤلفة من طمي ولحقيات سيلية تشكل نهايات أودية ودالات جافة. تأخذ منطقة الفيضات شكلاً مائلاً من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي، يمر منها أنبوب النفط العراقي عبر المحطة الثانية والمحطة الثالثة (اليوسف، عائشة. 2021).

إن مناخ المنطقة المقترحة للربط السككي متوسطي صحراوي جاف جداً، يتأثر بعامل الموقع الجغرافي والفلكي والأثر الأكبر هو للعامل الجغرافي حيث تبعد عن البحر عند الحدود مع العراق والمجاورة لوادي الفرات (450كم) تقريباً وهنا تكون المدينة المقابلة على البحر هي طرابلس اللبنانية، أيضاً تنتشر في هذا المكان العديد من الجبال التي تعيق وصول المؤثرات البحرية وتمنعها من التغلغل في الداخل، وهذا يدل على القارية، والهطولات المطرية قليلة (100ملم) تختلف من مكان إلى آخر ومن سنة لأخرى. إن درجة الحرارة المرتفعة المقترنة بالبحر المرتفع مع المناخ ذي الصفة الصحراوية القارية ينعكس على انعدام الجريان السطحي المائي في البادية إلا وجود سيول مؤقتة تجري في الأودية الجافة بعد هطول الأمطار، لذا اعتمد الإنسان على تأمين المياه من مصادر جوفية دائمة نسبياً وعلى مياه سطحية مؤقتة.

يوجد نوعان من التربة هما: تربة جصية أو جبسية في الجزء الشرقي منه حيث معظم الفيضات تكون بطبقات قاسية صلبة من السطح، والبقية إلى الغرب من الإقليم والتي هي تربة صحراوية تستعمل كمراعٍ.

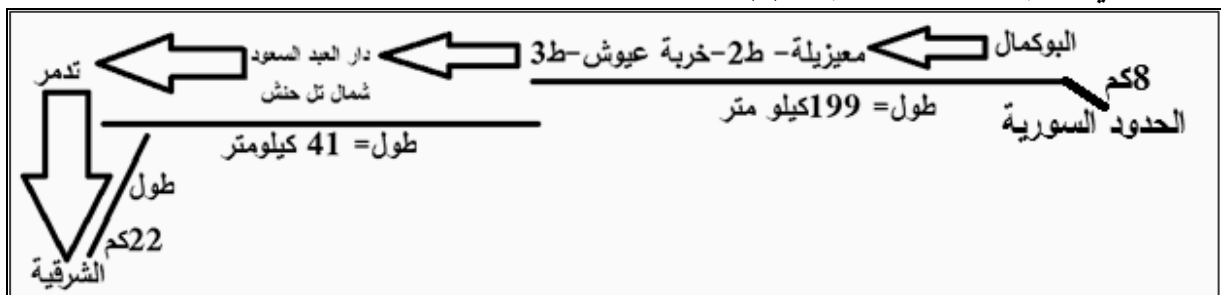
كان سكان البادية السورية عبارة عن مجتمعات رعوية متنقلة حتى منتصف القرن العشرين بسبب التحول إلى الاستقرار لذلك أصبحت البادية شبه خالية من التجمعات السكانية المهمة باستثناء تدمير

ومواقع المناجم المستثمرة في السخنة والأرك التي هي واحات قديمة وفي الصوانة الشرقية وخنيفيس والعلينانية وهي تجمعات حديثة أتاها سكان من حمص وتدمر لاستخراج الفوسفات فعمروها منذ عام (1971)، إضافة إلى مواقع أقيمت بعد إنشاء أنابيب النفط العراقي عام (1933)، & لتدمر موقع مهم تاريخياً وجغرافياً وهي نشيطة تجارياً لتكون سبباً في إعمارها من أرباح تجارتهم المستفيدة من الموقع على طريق الحرير.

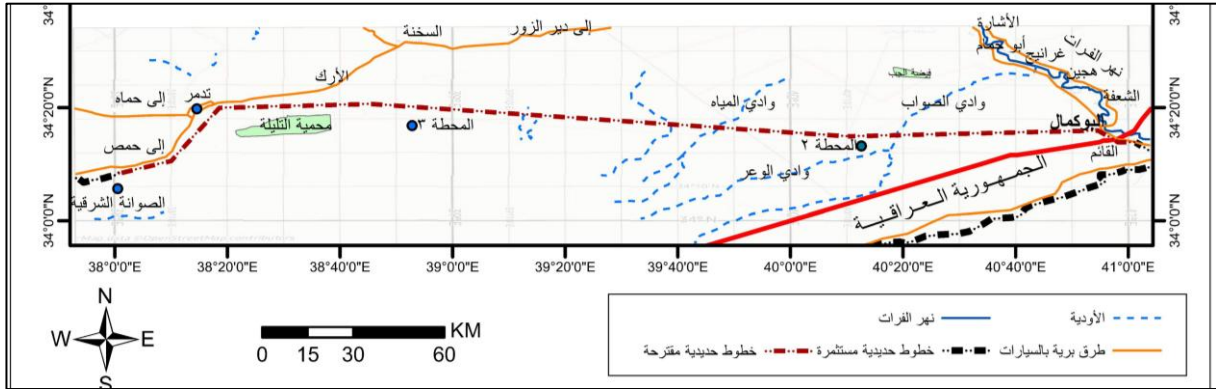
لا يعتمد سكان البادية على الزراعة لعدم إمكانيتها سعياً نحو تطوير رعي الحيوان وتربيته رغم وجودها بشكل ضئيل جداً في القرب من التجمعات العمرانية القليلة، وعلى رأسها تدمر والمحطة الثالثة والعلينانية والسخنة والأرك وهي زراعة واحات مروية ولكن بشكل قليل جداً مع قلة مياه الري فقد تغلبت الصناعة الاستخراجية وتربية الحيوان على الزراعة في الإقليم وهذا يكمله النشاط التجاري العريق فيها.

- وصف الطريق الأفضل المقترح للربط السككي في سورية:

هو طريق منبسط لا يعيقه سوى المسيلات الموسمية، يبدأ من القائم إلى البوكمال حيث المنطقة منبسطة السطح في بدايتها ترتفع إلى (200م)، متجهاً غرباً إلى مزرعة الصلال حيث دائرة العرض (26' N°34) مسيرة للوادي السيلي وادي الصواب (يصب في الفرات بين الصالحية والطواطمة) إلى أن يتقاطع مع الوادي المائل بشكله، كما يوجد مسيلات أخرى لذا يحتاج لجسر في هذا المكان المعروف معيزيلة حيث إحداثياتها (تقاطع 22' 34° شمال مع 9' 40° شرق) ثم يتابع إلى الغرب ليصل إلى المحطة الثانية (T2 Oil Pumping Station) شمال موقع فرازة المخلف حيث يزداد ارتفاع المنطقة إلى (300م) ويوجد وادي المياه غرب المحطة الثانية وهنا يزداد الارتفاع ليصل إلى (400م) ويوجد مسيل آخر غربها تضطر الشبكة لقطعه ثم نتجه للغرب حيث تزيد الارتفاعات أكثر لتصل إلى (500م) إلى عرب كردستان شمال صيدلية ملك السوري إلى حميمة إلى بير أدولاي بات جنوب مزرعة أبو فارس ثم بين الدحروجية ونبعة الشهداء إلى شمال المحطة الثالثة وهنا تصبح ارتفاع المنطقة (400م) ولا نقترح الخط جنوبها لوجود مسيل، إلى تل حبش ثم إلى شمال محمية التلية إلى تدمر والارتفاع هنا لايزال (400م)، ثم يساير السلاسل التدمرية التي تحد تدمر من الغرب وبالتحديد جنوب جبلي المزار وكايد، وبعدها يتجه الخط إلى الجنوب حيث البيارات الجنوبية ليصل إلى موقع الصوانة الشرقية حيث مناجم الفوسفات التي فيها شبكة حديد نشطة تصل بحمص ومنها إلى طرطوس على البحر المتوسط وكذا إلى اللاذقية شمالاً وإلى دمشق في الجنوب الغربي أي تتصل بالشبكة الموجودة في سورية /الشكل 2/والخريطة (7).



الشكل رقم (2) مخطط الشبكة الحديدية المقترحة للربط بين الشرقية في سورية والقائم في العراق وطولها.



الخارطة رقم (7) طبيعة المنطقة المقترحة للربط السككي بين الصوانة الشرقية -البوكمال إلى القائم في العراق.

المصدر: من عمل الباحثة باستخدام برنامجي Arc View 10.3.& offlinemaps

خامساً- تاريخ المشروع المقترح في الربط السككي بين العراق وسورية وتطوراتها:

إن مشروع السكك الحديدية الذي يربط إيران والعراق وسورية يشكل عامل تغيير جيوسياسي من خلال ربط البحر المتوسط بالخليج العربي. لا بد من إعادة تشكيل صورة خارطة العالم كما ينظر إليها المهتم بالجيوبوليتيك وأثر هذه النظرة في صياغة السياسة الخارجية لدول العالم، وفي هذا السياق سنعرف العالم كبقع مصالِح وسنبيِّط العالم كصور ذهنية قابلة للتذكر والفهم.

إن الإقليم والأرض التي تقع عليها الدولة تؤثر بموقعها وما عليها ومن عليها وما يحيط بها على صناعة سياسات الدول وتحركاتها، والتي تسعى من خلالها لدرء الأخطار أولاً، وتأمين الاحتياجات ثانياً (اليوسف، ع. 2024، ص40).

زعم ماكندر أن التقدم في تكنولوجيا النقل مثل تطوير السكك الحديدية قد غير توازن القوى في السياسة الدولية من خلال تمكين دولة قوية أو مجموعة الدول من توسيع نفوذها على طول طرق النقل، فإتشاء تكتلات مثل مجموعة البريكس يسهم في الحد من التوترات بين الدول الأعضاء عدا عن آثاره الإيجابية في الاقتصاد، وهذا ما يهمننا في هذا البحث، فلا يمكن النظر إلى أي مشروع للبنية الأساسية بين البلدان من وجهة نظر اقتصادية فقط، بل يجب أيضاً تسليط الضوء على آثاره الجيوسياسية.

حصلت تداولات قديمة في عام 2011 بين سورية والعراق وإيران لإنشاء الخط المقترح ولكن نقص التمويل أوقفه إلى أن عاد ليطرح مرة ثانية عام 2018 ليعزز التواصل بين بلدان غرب آسيا ويزيد من الحاجة إلى تعاون قوى أخرى مع هذه المنطقة المهمة التي تقع استراتيجياً في أجزاء من قلب العالم حسب ماكندر وحافة العالم حسب نيكولاس سبيكمان في أوراسيا (Sweidan, M. 19may 2023).

وفقاً لوزارة النقل السورية جرت مباحثات سورية عراقية في 11/كانون الثاني 2024 لتفعيل خطوط الربط السككي بين موانئ البلدين وتعزيز مشاريع النقل المشتركة، وتفعيل الاتفاقيات الثنائية بين البلدين في مجال النقل وفي مقدمتها السكك الحديدية، لكن هذا يحتاج لإزالة الألغام من الطريق المقترح في سورية من

البوكمال إلى الشرقية واستكمال دراسات البنية التحتية للسكك الحديدية بما في ذلك الجسور ك جسر متحرك فوق شط العرب.

سادساً- أثر الربط السككي في التنمية الحضرية في العراق وسورية:

إن العلاقة بين الطرق ومراكز العمران علاقة فاعل ومفعول به بحيث يؤثر كل منهما بالآخر، وأحدثت الطرق عبر العصور لترابط بين المراكز العمرانية كما أن بعض المراكز العمرانية كان سبباً في تحديد الكثير من الطرق البرية لاسيما السكك الحديدية، فازدهرت تلك المراكز بخاصة في المناطق الصحراوية (صافيتا، م. وعطية، ع. 2004) أو البادية السورية والعراقية بالقرب من الواحات كما في واحة تدمر، لتشكل محطات للقوافل وكذلك في الوقت الحديث زادت أهمية السكك في نشوء المراكز العمرانية وبعثت فيها الحياة. تؤثر طرق النقل في شكل التوسع العمراني ليكون مستطيلاً، كما تؤثر في توسع المؤسسات الصناعية لتخدمها بمواد خام وكذا المصنوعة كما في مواقع مجاورة لمدينة حسيا الصناعية في جنوب شرقي حمص قرب الطريق الدولي، لذا تؤثر الطرق في استخدامات الأراضي بالقرب من المراكز العمرانية بخاصة الكبيرة منها سواء للاستخدام الزراعة أو للصناعة أو للسياحة أو للعمران بحيث إذا حصل تنافس يصبح التوسع بحسب الأقوى تخصصاً وهذا يزيد قوة.

كما يبرز أثر النقل في التنمية الاقتصادية حيث إن إصلاح قطاع السكك الحديدية يسهم في تحسين الأداء (البنك الدولي للإنشاء والتعمير. 2017) والشكل رقم (3) يبين هذا الأثر في التنمية للعراق وسورية. حيث إن الربط السككي المقترح سيؤثر في التنمية الحضرية في العراق وسورية وسيكون تأثيره في تنشيط المراكز الحضرية الضخمة كمدينتي اللانقية وطرطوس الواقعة على البحر المتوسط من خلال نشاط الموانئ البحرية وكذا في العراق في موانئ الخليج العربي، إضافة لأثره في تنشيط العواصم أو المدن الكبرى التي ستتصل بالشبكة وستنشط بحركتها ونقلها للركاب والبضائع كما في بغداد والرمادي ودمشق وحلب وحمص.



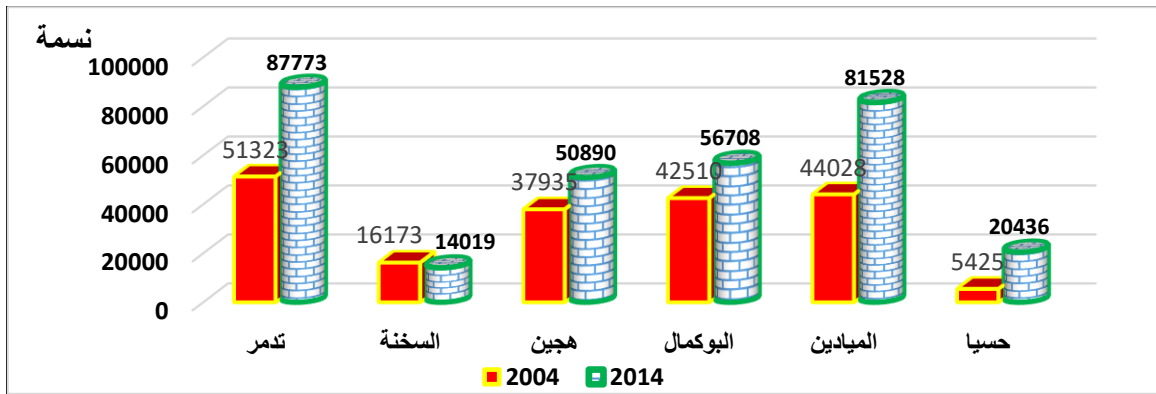
الشكل رقم (3) أثر النقل بالسكك في التنمية الاقتصادية في العراق وسورية.

تتوزع على طول الطريق المقترح للربط السككي مراكز عمرانية صغيرة الحجم أو متوسطة أو كبيرة ولكن الغالب الصغيرة من مدن أو بلدات، وسيؤثر النمو في هذه التجمعات في سهولة وصول سكان هذه التجمعات إلى الخدمات والأسواق والمدخلات لأن المدن (الصغيرة والمتوسطة أو مدن المستوى الثاني) تؤدي

دوراً محورياً في توفير فرص سوق المدخلات والمخرجات لسكان المناطق الريفية الذين لا يقيمون على مقربة من المدن الكبيرة، وتعد البنية التحتية والمرافق في المدن المتوسطة والصغيرة مهمة لربط مختلف المراكز الحضرية كل منها بالآخر والمناطق الريفية، مما سيسهم في الحد من الفقر (الفاو . 2024)، وهذا ما تطمح له السياسات في تشجيع نمو المدن الصغيرة والمتوسطة لتحقيق العدالة الإقليمية، وما سيتحقق من الربط السكاني المقترح.

لتوضيح أثر النقل السكاني في المناطق المعصورة التي سيمر بالقرب منها (بسورية) سنبيين عدد السكان وتطوره فيها بين عامي (2004-2014) أحدث ما هو متاح في الشكل (4)، حيث نجد زيادة ملحوظة بعدد سكان هذه التجمعات العمرانية، فكانت زيادة سكان تدمر خلال عشر سنوات (42%) تقريباً، في حين ازداد عدد سكان الميادين (45%)، أما البوكمال فازدادت بنسبة أقل بلغت (25%) خلال الفترة نفسها، فأكبر تجمع تدمر لأنه في عام (2014) كان عددها مع تجمعات الأرك والعليانة ويتوقع أن تصبح (125 ألف نسمة في 2024)، يليها المدن الواقعة على نهر الفرات وكانت الميادين أكثر عدداً بسكانها (وتبعد عن البوكمال 50 كم لكنها تتأثر بالنشاط المحتمل) ثم البوكمال ثم هجين (تبعد 25 كم عن البوكمال)، ثم السخنة [التي أيضاً مدمجة مع عدة قرى أو مزارع مجاورة في العدد الحديث لسبع تجمعات وهي (السخنة - أطوم - طيبة - الكوم - كريم - التوينات - الكدير)]، وهذا يدل على الفقر الكبير بعدد سكان المناطق التي سيمر منها الخط الحديدي بسورية وبالتالي سيكون أثر هذا الخط كبير في إنعاش هذه التجمعات لأنه سينشط اقتصادها خاصة أن المنطقة تمتلك مقومات كثيرة يمكن استثمارها في الصناعة خاصة الثروات الباطنية وحتى السطحية، ومع أهمية الرمال الكوارتزية، وهذا ينشط إمكانية الصناعة قربها تزامناً مع توفر النفط والغاز والفوسفات والرمل والكبريت

.....



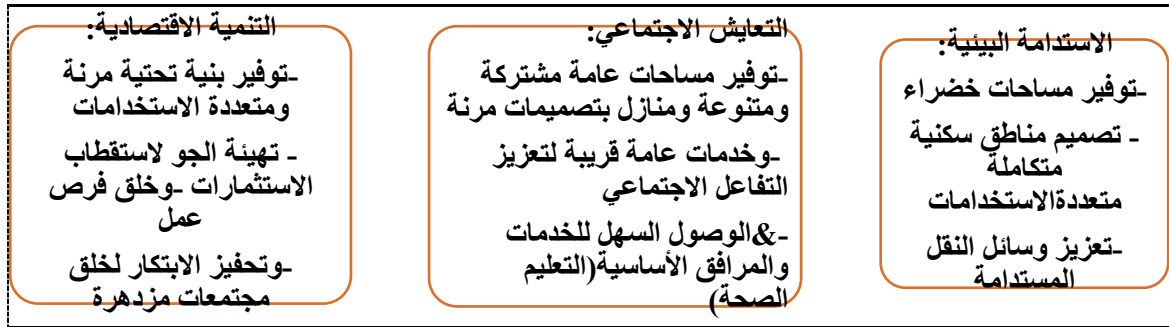
الشكل رقم (4) تطور عدد سكان المراكز العمرانية المجاورة لخط الربط السكاني المقترح بين عامي (2004-2014).

أما مدينة حسيا فازدادت سكانها بنسبة أكبر بلغت (73%) بين العامين المذكورين بسبب النشاط الصناعي في مدينتها الصناعية ويتوقع أن تصبح (35 ألف ن عام 2024)، وهذا مؤشر قوي على أثر النشاط الاقتصادي وخاصة الصناعي في زيادة السكان المترافق بالتنمية، ولا يخفى عن البال واقع الحرب على

سورية والتي أثرت في نمو سكانها عموماً. يعد النقل السككي من أنماط النقل المستدام لتوفر مواصفات الاستدامة/الشكل 5/.



الشكل رقم (5) مواصفات النقل السككي المقترح للربط بين الخليج العربي والبحر المتوسط(العراق وسورية) . أصبح بناء المجتمعات المستدامة ضرورة من أجل خلق بنية حضرية فعالة ومستدامة سعياً نحو تحقيق جودة الحياة والتكيف مع التغيرات أو التحديات المحتملة وهذا يتطلب التحليل الشامل لتحقيق النقل المستدام لتلك الأماكن المتوقع ربطها بهذا الخط السككي، فهو خط عام يعتمد على وسائل عامة، فيقلل من الازدحام ومن تلوث الهواء وذلك باعتماد التكنولوجيا في توفير الخدمات النكية بتأمين الكفاءة والكفاية في مجال نقل الركاب والبضائع، وسنبين في الشكل رقم (6) الأطر الثلاثة التي تبين كيفية تحقيق النقل المستدام للمراكز العمرانية التي سيمر منها الخط السككي في العراق وسورية بخاصة أنها مخلخلة بالسكان وسيتم توطين السكان فيها بعد انشاء الخط المقترح بسبب الأنشطة الاقتصادية المتوقع حدوثها وبالتالي زيادة الكثافة السكانية فيها.



الشكل رقم (6) استراتيجيات تحقيق الربط السككي المستدام للمراكز الحضرية بين العراق وسورية.

النتائج والمقترحات:

- النتائج:

- تمتلك العراق وسورية ممراً دولياً مهماً إذا ما تم توظيفه بالاعتماد على دراسات علمية متخصصة وهذا سيجعل عائداتها المالية الأساس في الموازنة وليس النفط.
- الإسراع في تنفيذ ميناء الفاو الكبير، والتفاوض مع الصين من قبل فريق متخصص لبيان أهمية الميناء والنقل عبر القناة الجافة بالنسبة للمشروع الصيني، وتقديم التسهيلات المناسبة للصين لتشجيعها وتحقق هذا المكسب المهم الذي سيرفد الاقتصاد العراقي بنحو 65 مليار دولار سنوياً تقريباً.

- إن من مصلحة العراق وسورية بناء مفاصل القناة وإنشاء الربط السككي إذا ما تم حساب المصالح الاقتصادية لهما، لاسيما عوائد الترانزيت من الربط السككي، ذلك لأن إيرادات الترانزيت ستفوق إيرادات قناة السويس بكثير، كما إنها ستسهم في تنشيط الاقتصاد العراقي من خلال توفير إمكانية ممهدة لتصدير بضائعه وتوفير فرص عمل لمواطنيه على أقل تقدير.
- توفر مقومات جغرافية وسياسية لمد خط السكك الحديدية في الأراضي العراقية والسورية يسهم في تعزيز التواصل بين آسيا وأوروبا وهذا يؤكد صحة الفرضية الأولى.
- أثر الربط السككي المقترح في العراق وسورية في تنشيط المراكز الحضرية كمدينتي اللانقية وطرطوس الواقعة على البحر المتوسط من خلال نشاط الموانئ البحرية وكذا في العراق في ميناء الفاو.
- مرور خط السكك المقترح من تجمعات عمرانية صغيرة ومتوسطة وغنية بمقوماتها الجغرافية له أثر في تحسينها أكبر مما لو كانت كبيرة وتوقع زيادة عدد سكان تدمر لعدة أضعاف إن تم ربطها بالعراق. وكذا حسيا التي نشط اقتصادها فتمت بفترة سريعة بشكل كبير تزامناً مع نشاطها الصناعي وتحسن خدماتها فكانت نسبة تضاعف سكانها أكبر من تدمر لتمييز نشاطها الصناعي، وتوقع حدوث ذلك مع توفر خط السكك المقترح في جميع التجمعات العمرانية المجاورة له وهذا يثبت صحة الفرضية الثانية.
- وضع آلية لتحقيق الربط السككي المستدام للمراكز الحضرية بين دولتي العراق وسورية.

- المقترحات :

- ٢ إن على المفاوض العراقي والسوري المكلف بإبرام الاتفاقية قيد البحث، أن يستند إلى أهمية الموقع ويضعها نصب عينيه لتكون بنود الاتفاقية لصالح العراق وسورية أرضاً وشعباً.
- ٢ تجديد عقد الاتفاقية كل خمس سنوات بسبب توقع احتمال أن تفقد الموانئ العراقية أو السورية بعض أهميتها، بعد تنفيذ المشروع، مما قد ينعكس سلباً على جملة نشاطاتها ومقدار مواردها، بعد إجراء مقارنة رقمية لمواردها قبل وبعد التنفيذ بمدد كافية للمقارنة، أو حصول تلكؤ مقصود أو غير مقصود في إتمام مشروع ميناء الفاو ليعطي فرصة للانسحاب منها، في حالة أن تفوق أضرارها فوائدها.
- ٢ ضرورة أخذ المدة الكافية للتشاور بين أصحاب القرار السياسي في الدولتين، والاعتماد على ذوي الخبرة لاسيما أساتذة الجامعات المختصين، ليكون القرار صائباً ومراعياً لحاجات القطرين ومصالحهما.

Sources and References:

- .1 World Bank for Reconstruction and Development. September 2017, Railway Reform: A Guide to Improving the Performance of the Railway Sector. 3rd ed.
- .2 Al-Hamami, Kazem Finjan. 2017, A Study of the Asian Belt and Road Project, Iraqi Ministry of Transport.
- .3 Al-Rab, Jad Hussam Al-Din. 2012, Political Geography, Egyptian Lebanese House, Cairo.
- .4 Al-Samarrai, Majeed Malook. 2011, Modern Transport Geography, 1st ed., Central Press, University of Diyala.
- .5 Al-Sammak, Muhammad Azhar Saeed, Hamid, Ahmad, and Al-Hayali, Muhammad Hashim Thanoon. 2020, Transport Geography: Between Methodology and Application, Digital Book, Publisher: Yazouri Group for Publishing and Distribution, 380 pages.
- .6 Al-Taie, Abdul Razzaq Khalaf Muhammad. 2013, The Iraqi Oil Industry: Reality and Ambition, Center for Regional Studies, University of Mosul, Regional Studies, Volume 26, Issue 8.
- .7 Al-Ani, Khattab Sakar, and Al-Barazi, Nouri Khalil. 1979, Geography of Iraq, Dar Al-Kutub for Printing and Publishing, Baghdad.
- .8 FAO. 2024, The State of Food Security and Nutrition in the World 2023, Urbanization Transforms Systems.
- .9 Al-Marsoumi, Nabil Jaafar, and Al-Jazairi, Hussein Haidar Muhammad. Bala, The Greater Faw Port: Importance, Location, and Challenges, Al-Mahwar Center for Studies and Strategic Planning, Basra.
- .10 Central Bureau of Statistics, 2021, Syrian Statistical Abstract, Chapter Seven - Transportation, Damascus, Tables 4/7, 8/7, and 6/7.
- .11 General Establishment of Syrian Railways, 2009, The Establishment's Strategy for Developing and Modernizing its Network, Traffic Directorate, Passenger Transport Department, Statistics and Planning Department.
- .12 Al-Naimi, Hazem Abdel Hamid. July 2012, "Iraq's Foreign Orientations Towards East Asia," a study published in "Iraq and Its Foreign Relations: Reality and Prospects," Al-Mustansiriya Center for Arab and International Studies, Al-Mustansiriya University.
- .13 Al-Yassari, Ammar. September 25, 2013. "Future Prospects for Energy in Iraq," Center for Strategic Studies, University of Karbala, Special Bulletin, First Edition, Oil Dossier.
- .14 Al-Youssef, Aisha. 2021. "Syrian Regional Geography." Aleppo University Publications, Aleppo.
- .15 Al-Youssef, Aisha. 2024. "Political Geography," Al-Afaq Scientific Publishing House, Sharjah, United Arab Emirates.
- .16 Hamdan, Jamal. 1981. "The Personality of Egypt - A Study in the Genius of Place," Part Two, Alam Al-Kutub, Cairo.
- .17 Daoud, Shafiq Abbas. December 2014, The Syrian Railways: A Comparative Study with Arab and International Railway Networks, Journal of Engineering Sciences, Issue 7.

.18 Salem, Ali Abdul Hadi. 2012, Towards an Effective Strategy for Economic Development in Iraq, College of Administration and Economics, Anbar, Anbar University Journal of Economic and Administrative Sciences, Issue 9.

.19 Shabib, Mayeh, and Sultan, Zaman. 2012, The Available Options for the Iraqi Oil Policy Factor, College of Administration and Economics, Kufa, Al-Arabi Journal of Economic and Administrative Sciences, Issue 33, Najaf.

.20 Safita, Muhammad, and Attia, Adnan. 2004, Urban Geography. Damascus University Publications, Damascus.

.21 Abdul Baqi, Muhammad Abdul Majeed. 1983, The Geostrategic Importance of Iraq and Its Impact on Building Its International Power, Unpublished Master's Thesis, University of Baghdad.

.22 World Bank Group. 2024, Joint Damage Assessment in Selected Syrian Cities for the Year (2022), World Bank Bulletin.

.23 Muhammad, Vian, Ahmad, 2015. The Geopolitical Dimensions of Mubarak Port in Iraq: A Geopolitical Analysis, Journal of the College of Education for Women, University of Baghdad, Volume 6, Issue 1.

24. Syrian Ministry of Transport, 2006. The Railway Sector, based on the book "History of Transport in Syria," Damascus.

1. Muhsen, Majda. 9 June 2022, *Iraq and Syria Discuss Railway link*. Zawya Projects, Transport, 12:49,
2. Sweidan, Mohamad Hasan. 19may 2023, *Railway of Resistance: A Grand Project to Connect Iran,Iraq, Syria*. Article, The Cradle.