

سكة حديد الخليج - أوروبا.. ماذا ينقصها لتتحول إلى حقيقة؟



في أوائل أبريل/نيسان 2026، وقع وزراء النقل في تركيا وسوريا والأردن مذكرة تفاهم في عمّان تهدف إلى تطوير شبكات النقل بما قد يُمكن من إنشاء ممر يربط جنوب أوروبا بالخليج العربي. ونقلت وكالة "بلومبرغ" عن وزير النقل التركي عبد القادر أوران أوغلو أن الدول الثلاث اتفقت على تحديث سككها الحديدية وأن المشروع قد يستغرق أربع إلى خمس سنوات، مع ربطه لاحقاً بشبكة المملكة العربية السعودية.

ويشمل الاتفاق تحديث الشبكات لخلق ممر يربط أوروبا بالخليج، لكن خلف هذا العنوان تكمن أسئلة عملية معقدة: ما حالة الخطوط على الأرض؟ ومن سيموّل إعادة تأهيل آلاف الكيلومترات من السكك؟ وما الهدف الحقيقي من الممر، وما إمكانية تنفيذه؟

ما الخطة وشكل الممر؟

المذكرة الموقعة في عمّان ليست عقدًا لبناء خط حديدي واحد، بل إطار تعاون أوسع في النقل البري والبحري والجوي واللوجستي بين تركيا وسوريا والأردن.

فهي تستهدف تسهيل حركة البضائع والركاب وتبسيط الإجراءات الحدودية ورفع كفاءة سلاسل الإمداد، وتشكيل لجان مشتركة لمتابعة التنفيذ. كما قدّمتهما عمّان ودمشق وأنقرة بوصفها خطوة نحو نظام نقل إقليمي متكامل، مع تركيز واضح على تعزيز الربط السككي داخل هذا الإطار الأوسع.

ولا تقف المذكرة عند العنوان السياسي العام، بل تتضمن أيضًا خريطة طريق لثلاث سنوات، ولجنة فنية ثلاثية لتقييم وضع الشبكات الحالية، وتحديد الاحتياجات الفنية والاقتصادية للمشاريع المقبلة، مع إعداد تصور أولي للربط السككي بين الدول الثلاث، وفق موقع ذا ميديا لاين الأمريكي.

وهذا يعني أن ما وُقِع حتى الآن هو إطار عمل وخطة تحضير، لا مشروع هندسي مغلق التصميم أو ممول التنفيذ.

ولم يبدأ هذا المسار من الصفر، ففي سبتمبر/أيلول 2025 عُقد في عمّان اجتماع فني ثلاثي انتهى إلى إعادة تفعيل اللجان التقنية في مختلف أنماط النقل، وإحياء الربط السككي، ودعم إعادة بناء أجزاء مدمرة من الخط داخل سوريا، مع بحث دور أردني في صيانة وتشغيل القطارات.

لكن على الأرض لا يوجد بعد ممر متصل من تركيا إلى الخليج، وبدأت بعض الحلقات تتحرك منفصلة عن بعضها. وتساعد الخريطة التالية على رؤية حجم الجهد الذي يتطلبه الأمر للحصول على سكة الحديد المفترضة.



على الأرض لا يوجد بعد ممر متصل للسكك الحديدية من تركيا إلى الخليج

وفيما يخص التطويرات الداخلية، أعيد في تركيا تشغيل ممر حديدي بطول 350 كيلومترًا على امتداد الحدود السورية في 31 مارس/آذار 2026 بعد إعادة تأهيل شاملة، شملت إعادة بناء أجزاء من السكة وتقوية الجسور والبنية التحتية لاستيعاب قطارات شحن أثقل، لكن هذا يبقى جزءًا من الشبكة التركية، لا ممرًا عابرًا للدول اكتمل ربطه جنوبًا.

أما سوريا، فهي الحلقة الأضعف في المسار كله، فقد قال وزير النقل السوري يعرب بدر في 2025 إن الشبكة التي كانت تمتد إلى نحو 2800 كيلومتر لا يعمل منها اليوم سوى 1052 كيلومترًا. وهذا يعني أن أي حديث عن ممر فعلي عبر الأراضي السورية يصطدم أولًا بحجم الدمار، قبل التمويل والتشغيل والتنسيق الحدودي.

وفي الأردن، لا توجد حتى الآن وصلة قياسية جاهزة تربطه شمالًا بسوريا وجنوبًا بالسعودية ضمن هذا المشروع. والخط الأكثر واقعية على الطاولة اليوم هو مشروع سكة العقبة الممول إماراتيًا.

لكن تأمين التغطية المالية للمشروع الجديد مستهدف في مطلع 2027، فيما يُتوقع أن يستغرق البناء نحو خمس سنوات، ما يجعله خارج نافذة الأربع إلى الخمس سنوات التي يطرحها المسؤولون الأتراك للممر الأوسع.

كما أن هذا الخط، حتى إذا اكتمل، لا يحل وحده مشكلة الربط شمالًا بسوريا أو جنوبًا بالشبكات الخليجية من دون امتدادات وتوافقات إضافية.

بمعنى آخر، ما يوجد اليوم هو إطار سياسي متقدم، وبعض الحلقات التقنية المتفرقة، ومشاريع وطنية منفصلة، لا خط حديدي متصل وجاهز من تركيا عبر سوريا والأردن إلى الخليج.

من يمول تكلفة الحلم؟

حتى الآن لا يوجد تمويل معلن للممر نفسه، فقد نقلت "بلومبرغ" أن وزير النقل التركي لم يذكر أي أرقام، واكتفى بالقول إن المناقشات حول الأمر مستمرة.

وتستثمر تركيا بكثافة في تطوير خطوطها وتبحث عن قروض دولية لمشاريع ضخمة، لكن التزامها بإعادة بناء خطوط في سوريا وامتدادها إلى الأردن يحتاج لشركاء، خصوصاً أن الاقتصاد التركي يواجه ضغوطًا داخلية.

وحصل الأردن بدوره على تمويل لشبكة داخلية محدودة، فالاتفاق الموقع مع الإمارات لإنشاء "شركة السكك الحديدية الأردنية الإماراتية" يمول خطًا بطول 360 كم لنقل 16 مليون طن من الفوسفات والبوتاس سنويًا إلى العقبة، بكلفة 2.3 مليار دولار.

وهذا المشروع مملوك مناصفة بين صندوق استثمار حكومي أردني وشركة IMAD، الإماراتية، ويُعدّ المرحلة الأولى من شبكة وطنية تهدف لاحقًا إلى الاتصال بسوريا وتركيا والسعودية.

لكن حتى هذا الخط لن يبدأ قبل 2027، كما أن الشبكة الوطنية الكاملة تحتاج إلى مليارات أخرى لمده خطوط شمالًا وغربًا.



وقعت تركيا والأردن وسوريا مذكرة تفاهم ثلاثية بشأن التعاون في مجال النقل وأشار تحليل لمركز "أتلانتيك كاونسل" إلى أن مشروع سكة الحديد السابق بتمويل سعودي تعثر، مبينا أن الأردن يفتقر حتى الآن للبنية التحتية اللازمة لربط عمّان بميناء العقبة أو مع سوريا. وفي سوريا، الوضع المالي أكثر تعقيداً، فقد كشف وزير النقل السوري عام 2025 أن إعادة تأهيل شبكة السكة الحديد تحتاج إلى 5.5 مليارات دولار ومدة لا تقل عن ثلاث سنوات، وهي مبالغ لا تستطيع دمشق تحملها في ظل انهيار الاقتصاد.

لذلك يؤكد بيان لـ "تيار المستقبل السوري" أن المشاريع المقترحة تتطلب "جهوداً فورية لتعبئة التمويل من المؤسسات الدولية وصناديق التنمية الإقليمية"، لكنه يحذر من أن تحميل الاقتصاد السوري المثقل تكاليف إضافية سيعيق التنفيذ.

أما السعودية، فدرست في مارس/آذار 2026 ممراً لوجستياً داخلياً بطول 1700 كم يربط موانئ الدمام والجبيل بمركز الحديثة على الحدود الأردنية، قادر على نقل أكثر من 400 حاوية في القطار الواحد. ويخدم هذا المشروع التجارة مع الأردن لكنه لا يمثل التزاماً سعودياً بتمويل خط عابر للأراضي السورية.

لماذا الآن؟ وما فرص النجاح وحدودها؟

يرتبط توقيت الإعلان بسعي كل طرف لتعزيز موقعه الجيوسياسي في خضم اضطرابات إقليمية وحظر الملاحة عبر مضيق هرمز خلال الحرب الأمريكية الإسرائيلية على إيران.

تركيا التي فتحت ممراً الحدودي مع سوريا وتعمل على مشروع "طريق التنمية" مع العراق، تسعى إلى تكريس ممراً شمالاً-جنوباً يختصر الزمن ويزيد عوائد الترانزيت.

وقال أورال أوغلو إن الممر سيزيد قدرة التصدير ويعزز إيرادات الترانزيت ويحرك موانئ شرق المتوسط،

كما وصف المبادرة بأنها "إعلان إرادة مشتركة" يعيد المنطقة "حوضًا للازدهار". بدوره، يرى الأردن في الممر فرصة لتحويل ميناء العقبة إلى عقدة لوجستية وتطوير مراكز شحن متعددة الوسائط. أما سوريا، فترغب في تسريع إدماجها في شبكات التجارة الإقليمية، وتعتبر إحياء السكك خطوة لإعادة بناء الاقتصاد.



ما زالت مناطق واسعة من سوريا غير مستقرة، وقد تعرقل أي صراعات جديدة أي مشروع بنية تحتية لكن هذه الأهداف تواجه تحديات ضخمة، فأمنيًا، ما زالت مناطق واسعة من سوريا غير مستقرة، وقد تعرقل أي صراعات جديدة أي مشروع بنية تحتية، كما أن تضرر الشبكة السورية سيستغرق سنوات لإصلاحها.

وإدارية، يتطلب التعاون بين تلك الدول توافقًا على الرسوم والإجراءات والحصص، وهي مسائل معقدة، كما لا يمكن تجاهل أن الخطط الحالية قد تتعارض مع مشاريع أخرى.

فالسعودية تعمل على خطوط داخلية وخطة "جسر بري" تربط ساحلها الشرقي بالبحر الأحمر، بينما تدفع الهند والغرب بمشروع "ممر الهند الشرق الأوسط أوروبا" عبر الإمارات و"إسرائيل"، وتنافسها تركيا بمشروع "طريق التنمية" عبر العراق.

ويقدّر البعض أن مدة "أربع إلى خمس سنوات" التي طرحها الوزير التركي تبدو متفائلة، إذ تستغرق مشاريع السكك الممولة بالكامل سنوات طويلة للتصميم والإنشاء.

كما أن اللجان الثلاثية المشكّلة ستستغرق وقتًا لإعداد الدراسات وخرائط المسارات، فيما لا يزال التمويل غير محسوم. لذلك فإن الحديث عن بدء تشغيل ممر بين أوروبا والخليج خلال أربع سنوات يبدو أقرب إلى إعلان سياسي يهدف لكسب الاهتمام، وليس إلى خطة تنفيذية جاهزة.