

قطار من الخليج إلى أوروبا.. ما الذي ينقص مشروع الرياض غازي عنتاب؟



في لحظة أعادت فيها اضطرابات الممرات البحرية وأبرزها مضيق هرمز قيمة الطرق البرية إلى الواجهة، تحدث وزير النقل والبنية التحتية التركي عبد القادر أورال أوغلو عن مشروع لربط الخليج بتركيا وأوروبا عبر سكة حديد تمر من السعودية إلى الأردن ثم سوريا وصولًا إلى غازي عنتاب.

وقال أورال أوغلو منتصف يونيو/حزيران 2026، إن أنقرة والرياض تعملان على خط سكي يُنجز خلال 3 - 4 سنوات، ويستخدم لنقل البضائع والمنتجات النفطية والغاز الطبيعي والركاب، مع إمكانية توظيفه لاحقًا في حركة الحجاج وامتداده إلى دول خليجية أخرى.

التصريح وضع المشروع على خريطة أوسع من الربط الثنائي بين تركيا والسعودية، فالسكة المقترحة تعني، إذا اكتملت، ممرًا بريًا يصل الخليج بتركيا ومنها إلى أوروبا، في وقت تبحث فيه دول المنطقة عن طرق إضافية للشحن والتجارة والطاقة.

لكن الخريطة التي تبدو متصلة سياسيًا تتوقف ميدانيًا عند حلقات غير جاهزة، إذ يشير الوزير التركي إلى جاهزية الطرفين السعودي والتركي، مقابل فجوة تقارب 400 كلم في المسار الأردني السوري.

بهذه المعطيات، يتحول مشروع سكة الرياض غازي عنتاب إلى اختبار للبنية التحتية في أربع دول، فالسعودية وتركيا تملكان مقاطع أكثر جاهزية، بينما يقع قلب المشروع في الأردن وسوريا، حيث تختلط الخطوط التاريخية الضيقة بالمقاطع المتضررة أو غير المؤهلة، وتحتاج المعابر البرية إلى تحويلها من نقاط عبور للشاحنات إلى نقاط قادرة على تشغيل قطارات منتظمة.

خريطة سكة الحديد المقترحة

يبدأ المسار المقترح من الرياض باتجاه شمال السعودية عبر شبكة تشغيلها شركة الخطوط الحديدية

السعودية "سار"، وهي الشركة الحكومية المسؤولة عن تشغيل خطوط الركاب والبضائع بين المدن والموانئ والمناجم.

وتمنح شبكة الشمالالجنوب، التي تضم خط الرياضالقربيات بطول يقارب 1250 كلم، المشروع قاعدة سعودية قائمة باتجاه الحدود الأردنية، ما يجعل طرفه الجنوبي أقل تعقيدًا من حلقاته اللاحقة في الأردن وسوريا.

وازدادت أهمية هذا الطرف السعودي بعدما أعلنت "سار" في مارس/آذار 2026 إطلاق ممر لوجستي دولي يربط موانئ الملك عبد العزيز والملك فهد الصناعية والجبيل في المنطقة الشرقية بمدينة الحديثة على الحدود الشمالية، على مسافة تتجاوز 1700 كلم، وبقدرة نقل تزيد على 400 حاوية قياسية في كل قطار.

علاقة هذا الممر بالمشروع الإقليمي أنه ينقل نقطة البداية العملية من موانئ الخليج إلى بوابة الأردن، أي أنه يضع البضائع والحاويات على آخر طرف سعودي قبل الحاجة إلى عبور سلكي جديد نحو الأراضي الأردنية.

بهذا المعنى، لا يبدأ الربط الخليجيالتركي من الصفر داخل السعودية، التي تملك خطًا وممرًا لوجستيًا يصلان الموانئ الشرقية بأقصى شمال المملكة.

فالعقدة تبدأ عند تحويل هذا الامتداد السعودي إلى عبور دولي عبر منفذ الحديثة من الجانب السعودي والعمرى من الجانب الأردني، وهو ما يحتاج وصلة سلكية حدودية، وترتيبات تشغيل وجمارك مع الأردن، قبل أن يتحول الممر من شبكة داخلية سعودية إلى خط إقليمي متصل.

ومن الحديثة يدخل المشروع إلى المساحة الأردنية، حيث تظهر الفجوة التشغيلية بمعناها الفعلي، إذ يملك الأردن إرثًا سلكيًا مرتبطًا بخط الحجاز لكنه قائم على قياس ضيق يبلغ 1050 ملم، وتعمل عليه خدمات محدودة ذات طابع سياحي أو محلي، بينما توقفت حركة الشحن منذ عام 2012.

ويمنح هذا الخط التاريخي الأردن موقعًا على الخريطة، لكنه لا يوفر وحده ممرًا حديثًا قادرًا على استقبال قطارات حاويات قادمة من السعودية ثم دفعها شمالًا نحو سوريا. لذلك، يحتاج الربط الحديث إلى شبكة معيارية جديدة داخل الأردن، لا إلى تشغيل الخط الحجازي بصيغته القديمة.

وتعرض وثائق مشروع السكك الوطنية الأردنية مسارًا بطول يقارب 509 كلم يربط مراكز النقل والمنافذ الأردنية الرئيسية، بما يمنح الأردن نظرًا حلقة العبور بين السعودية وسوريا إذا انتقل المشروع من التخطيط إلى التنفيذ.

وفي أبريل/نيسان 2026، قال وزير النقل الأردني ماهر أبو السعود إن الأردن والسعودية شكلا لجنة لدراسة الربط السلكي بين البلدين، وإن نتائج الدراسة ستعلن قبل نهاية العام، وهي صيغة تضع الطرف الأردني في مرحلة الدراسة والتخطيط أكثر من التنفيذ.

هذا الرقم يوضح أن المشكلة السورية تتعلق بشبكة واسعة خرجت أجزاء كبيرة منها من الخدمة وتحتاج إعادة تأهيل قبل أن تتحمل عبورًا تجاريًا منتظمًا بين الأردن وتركيا.

أما خط دمشقدرعا باتجاه الحدود الأردنية، فقد تعرض للتعطل والسرقة، حيث تورد تقارير عن فقدان عشرات الكيلومترات من القضبان، فيما يحتاج محور دمشقحصمةحلب إلى إعادة تأهيل واسعة. ويشير تشغيل قطار تجريبي بين حلب وحماة عام 2025 إلى بداية اختبار لبعض المقاطع، لكنه لا يعني عودة المحور السوري إلى مستوى يسمح بتشغيل شحن إقليمي منتظم من الجنوب إلى الشمال. وفي شمال سوريا، تبرز وصلات حلب نحو ميدان إكبس والراعي، ثم باتجاه كيليس وغازي عنتاب، بوصفها مفتاح الربط مع تركيا.

وتكمن أهمية هذه الوصلات في أنها تمثل الباب السوري نحو الطرف التركي الجاهز، لكنها تحتاج أعمال بناء وتأهيل ومعابر مؤهلة قبل أي تشغيل تجاري منتظم، وهو ما يفسر طلب دمشق تمويلًا لتأهيل محوري ميدان إكبس والراعي وخط الحجاز نحو الأردن.

وتظهر تركيا في نهاية المسار بوضع أكثر جاهزية، فمؤسسة السكك الحديدية التركية "تي سي دي دي" تملك خطوطًا عاملة في جنوب البلاد باتجاه غازي عنتاب وكيليس وإصلاحية، كما يضع تصريح أورال أوغلو مقطع إصلاحية كيليسغازي عنتاب ضمن الأجزاء الجاهزة.

وتقول مصادر تركية إن أنقرة أعادت في مارس/آذار 2026 تشغيل ممر حدودي بطول 350 كلم بين كركميش ونصيبين، إضافة إلى وصلة شنيورتماردين، بعد أعمال تأهيل للبنية الفوقية والسفلية. أهمية ممر كركميشنصيبين هنا أنه يكشف قدرة تركيا على تأهيل خطوطها الحدودية الجنوبية ورفع جاهزيتها اللوجستية، لكن الجاهزية التركية تنتهي عند حدود لا يوازها بعد تشغيل سوري مكافئ.

من يعيد تشغيل الممر الإقليمي؟

يحتاج تشغيل الممر تنسيقًا بين أربع حكومات وشركات تشغيل مختلفة، ففي السعودية، تمتلك "سار" القدرة على إدارة الطرف الجنوبي من الممر عبر شبكة الشمالالجنوب والممر اللوجستي الجديد إلى الحديثة.

كما ينسجم المشروع مع توجه وزارة النقل والخدمات اللوجستية السعودية لتنويع طرق التجارة وتقليل حساسية سلاسل الإمداد أمام توترات الممرات البحرية.

وتحدث وزير النقل السعودي صالح الجاسر عن أهمية الممر اللوجستي الذي يربط موانئ الشرقية بمنفذ الحديثة، مع قدرة القطار الواحد على حمل أكثر من 400 حاوية قياسية، وهو رقم يوضح أن السعودية بنت بالفعل ذراعًا لوجستيًا يصل الخليج العربي بحدود الأردن.

وفي الأردن، يقع الملف بين وزارة النقل وهيئة سكك حديد الحجاز الأردنية، فالأولى تدير خطط الشبكة الوطنية الحديثة، والثانية تشرف على الخط التاريخي الضيق.

ويتجاوز التحدي الأردني إصلاح خط قديم، لأن المطلوب في حال الربط من السعودية إلى سوريا عبر الأردن هو بناء ممر معياري جديد يسمح بمرور الحاويات والبضائع الثقيلة والركاب بسرعة وكفاءة.

وتشير صفحة مشروع "شبكة السكك الحديدية الأردنية" لدى الاتحاد من أجل المتوسط (منظمة حكومية دولية) إلى أن المشروع الأردني، البالغ طوله نحو 509 كلم وكلفته الإجمالية 2.1 مليار يورو، يقوم على إنشاء ممر شماليجنوبي من الحدود السورية إلى ميناء العقبة، مع وصلات لاحقة نحو تركيا وأوروبا من جهة، ودول مجلس التعاون الخليجي من جهة أخرى.

وتعرض الصفحة هيكلًا تمويليًا يتضمن نحو 336 مليون يورو من الحكومة الأردنية لشراء الأراضي اللازمة للبناء، ونحو 57.7 مليون يورو ممولة من السعودية.

لذلك سيحتاج الأردن إلى حزمة تمويل أكبر، وإلى قرار سياسي يربط مشروعه الوطني بممر إقليمي لا يقتصر على خدمة الداخل الأردني.

في سوريا، تصبح مسألة التمويل أكثر حساسية، إذ تعرض وزارة النقل السورية البلاد اليوم كمبر إقليمي محتمل بعد سقوط النظام البائد وانفتاح ملف إعادة الإعمار، لكن الشبكة التي تشرف عليها المؤسسة العامة للخطوط الحديدية السورية تحتاج أموالًا وتقنيات وزمنًا.

وتمنح عودة سوريا إلى مشاريع الربط الإقليمي بعدًا جديدًا للمشروع، ففي أبريل/نيسان 2026، تحدثت وكالة سانا عن مذكرة تفاهم بين سوريا والأردن وتركيا لبحث إحياء خط الحجاز وربطه من عمان والسعودية عبر الأردن إلى تركيا وأوروبا، وهو ما يضع دمشق في موقع حلقة تشغيل.

لكن هذه المذكرات تمنح غطاءً سياسيًا أوليًا، بينما يحتاج التشغيل الفعلي إلى تمويل ومعابر مؤهلة واتفاقيات إدارة مشتركة.

وقال وزير النقل السوري يعرب بدر إن بلاده تسعى للحصول على 65 إلى 200 مليون دولار من البنك الدولي أو مانحين لتأهيل محوري ميدان إكبس والراعي وخط الحجاز نحو الأردن، كما قدر كلفة إعادة تأهيل كامل الشبكة بنحو 5.5 مليار دولار.

هذه الأرقام تعني أن الكلفة البالغة نحو 100 مليون دولار لمقطع حلب بالحدود التركية يمكن أن يفتح عقدة شمالية مهمة، لكنه لا يغطي كامل الحلقة السورية الممتدة جنوبًا نحو دمشق ودرعا.

وتملك تركيا الدافع والقدرة الفنية في الطرف الشمالي، فهي ترى في غازي عنتاب وكيليس وإصلاحية بوابة لربط الخليج بشبكاتها المتجهة نحو إسطنبول وأوروبا، وتملك عبر "تي سي دي دي" خبرة تشغيلية وبنية تحتية أوسع من بقية أطراف المسار.

لكن نجاح المشروع يحتاج شركة تشغيل أو تنسيقًا عابرًا للحدود يحدد انتقال القطار من شبكة إلى أخرى وإجراءات الجمارك والتأمين ومسؤولية البضائع، وتقاسم العوائد. من دون هذه الصيغة، ستظل كل دولة تدير مقطعها المحلي، وسيبقى الممر الإقليمي فكرة معلقة بين أربع شبكات مختلفة.

5 عقد لتشغيل خط السكك الحديد

بين إعلان الربط السككي وتشغيل قطار منتظم بين الخليج وتركيا، تقف أمام المشروع خمس عقد رئيسية تحدد مصيره.

تبرز أولًا العقدة الهندسية، فالسعودية وتركيا تملكان مقاطع جاهزة أو عاملة، بينما يقع قلب المشروع في الأردن وسوريا، حيث تحتاج عمان خطًا معياريًا جديدًا، وتحتاج دمشق إعادة بناء خطوط متضررة أو متوقفة.

فلا يملك المقطع الأردني حتى الآن سكة حديثة عابرة إلى سوريا، والمقاطع السورية بين درعا ودمشق وحلب والحدود التركية تحتاج تأهيلًا واسعًا.

هذا يعني أن المشروع لا يتوقف على وصلة قصيرة واحدة، بل على تحويل وسط الممر إلى بنية قابلة لتشغيل قطارات تجارية منتظمة.



المقاطع السكنية السورية تحتاج إلى إعادة بناء وتأهيل بعد تعرضها لتدمير وسرقة

وتظهر أيضًا العقدة الفنية التي ترتبط بقياس السكة ومعايير التشغيل، فالسعودية وتركيا تستخدمان القياس الدولي 1435 ملم، بينما يقوم خط الحجاز في الأردن وسوريا على قياس ضيق يبلغ 1050 ملم.

ومن هنا فإن أي ربط حديث بين الخليج وتركيا يحتاج إما إلى بناء خط معياري جديد في الأردن وسوريا أو تحويلًا مكلفًا لمسارات قائمة، إلى جانب الإشارات وأنظمة التحكم ومحطات الشحن وساحات الحاويات ونقاط صيانة القطارات.

وتحدد هذه التفاصيل التقنية سرعة الخط وحمولته وقدرته على المنافسة مع الشاحنات والممرات البحرية.

العقدة الحدودية لا تقل صعوبة، فمنفذ الحديثة/العمري بين السعودية والأردن، وجابر/نصيب بين الأردن وسوريا، ومعايير باب السلامة والراعي وميدان إكبس باتجاه تركيا، تعمل أساسًا كمعايير برية للشاحنات والركاب.

ولذلك فإن تحويلها إلى معابر سكنية يحتاج مسارات جديدة ومناطق تفتيش ونظامًا جمركيًا موحدًا واتفاقًا على إدارة القطارات العابرة بين الدول. وأي تأخير عند الحدود قد يضعف الميزة الاقتصادية للقطار حتى لو اكتملت السكة نفسها.

العقدة المالية تضع المشروع أمام حجمه الحقيقي، إذ إن رقم 100 مليون دولار الذي تحدثت عنه أنقرة يخص مقطعًا شماليًا بين تركيا وحلب، بينما يحتاج الأردن إلى تمويل كبير لبناء شبكة معيارية جديدة،

وتحتاج سوريا إلى مليارات لإعادة تأهيل شبكتها المتضررة.

هذه الفجوة تجعل التمويل أهم من التصريحات، لأن الممر يحتاج حزمة إقليمية تشارك فيها السعودية وتركيا والأردن وسوريا وربما جهات تمويل دولية أو خليجية أخرى، مع نموذج واضح لتقاسم العوائد وإدارة المخاطر.

وتبقى عقدة الأمن والتشغيل حاسمة في سوريا وعلى الحدود، فالخط يمر بمناطق شهدت تدميرًا وسرقة للبنية التحتية وتبدلًا في السيطرة خلال سنوات طويلة، كما يحتاج انتظام العلاقات بين أربع عواصم.

ومن هنا فإن تشغيل القطار يتطلب حماية للمسار وتأمينًا تجاريًا وآلية تنسيق بين الجمارك والأمن ومشغلي السكك، وضمائمًا بعدم تحول كل أزمة سياسية أو حدودية إلى توقف جديد. عند هذه النقطة يتحول المشروع من قضية قضبان إلى مسألة إدارة إقليمية كاملة.

رابط المقال: <https://www.noonpost.com/376823/>