

باسمه تعالى

ضرورة ربط خط سكة حديد البصرة - شلامجة و فوائده للعراق

تشرين الاول ٢٠٢٤



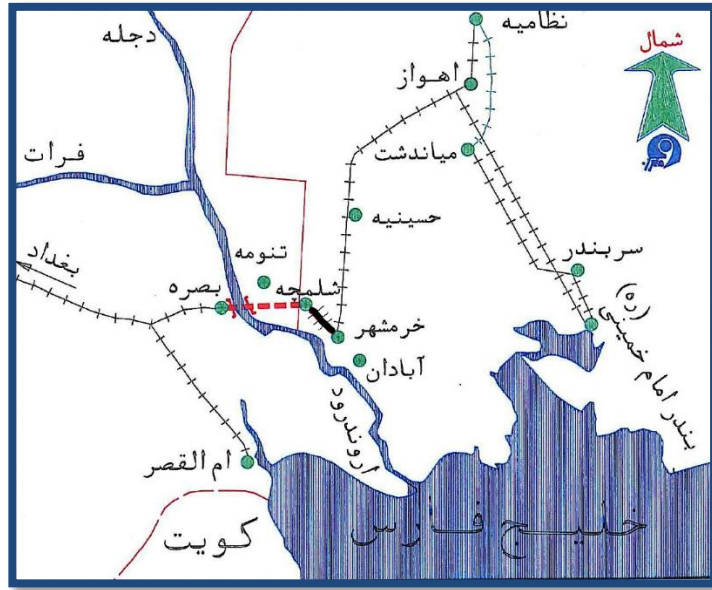
الله أكبر

ضرورة ربط خط سكة حديد البصرة - شلامجة
و فوائده للعراق

إنشاء سكك حديدية مع الدول المجاورة تلعب دوراً حيوياً في التنمية الاقتصادية وتعزيز المكانة الجيوسياسية للعراق في المنطقة والعالم. إن إنشاء خطوط السكك الحديدية مع دول الجوار يمكن أن تحسن من مستوى و جودة التجارة، وتزيد من تبادلات السياحة، وتضع العراق في مسار الممرات السكك الحديدية الدولية. يؤدي وجود العراق ضمن هذه الممرات الدولية إلى رفع مكانته السياسية في المنطقة، ويحول هذا البلد إلى مكان للتقارب الاقتصادي والسياسي بين دول المنطقة وأصحاب المصلحة في هذه الممرات. حالياً، لا يمتلك العراق شبكة سكك حديدية تربطه بجيرانه. داخل العراق، يوجد فقط ٢٠٠٠ كيلومتر من خطوط السكك الحديدية، والتي بسبب الدمار التي حدث أثناء الهجوم الأمريكي، تمر عبرها يوماً فقط من ٤ إلى ٦ قطارات، مما أدى إلى حرمان البلاد من فوائدها، بما في ذلك المساهمة في النمو والتطور الاقتصادي. في حين أن النقل بالسكك الحديدية يُعتبر من المؤشرات الرئيسية لتطور الدول، فإن كمية الخطوط الموجودة مقارنةً بعدد سكان البلاد تُعتبر من العوامل التي تُؤخذ بعين الاعتبار في تصنيف الدول من حيث التنمية والتطور. تُظهر إحصائيات التجارة وكذلك حركة السياح أن إيران، كجار شرقي، تُعتبر واحدة من الأولويات الرئيسية لربط السكك الحديدية الدولية مع العراق. حجم التجارة بين البلدين يصل سنوياً إلى حوالي ١٠ مليارات دولار، بينما بلغ تبادل السياح حوالي ٨ ملايين شخص في السنوات الأخيرة. تشير الإحصاءات الجمركية إلى أن غالبية لبضائع والسياح يتم نقلهم عبر الطرق البرية، مما يزيد من الوقت والتكاليف ويؤدي إلى مستوى أقل من الأمان مقارنة بخط السكك الحديدية.

إن اتصال العراق بإيران عبر السكك الحديدية، بالإضافة إلى تطوير البنى التحتية للسكك الحديدية، يضع العراق في مسار الممر الدولي الشرقي - الغربي الذي يربط الصين بأوروبا. انضمام العراق إلى الممر الشرقي - الغربي بجانب الممر الشمالي - الجنوبي سيجعل العراق مفترق طرق مهم في التجارة الدولية. إن هذه الخطوة، فضلاً عن العوائد الاقتصادية المباشرة وغير المباشرة للعراق، ستعزز من مكانة العراق الجيوسياسية في المعادلات الإقليمية والعالمية. ومن أجل ربط

العراق بإيران عبر السكك الحديدية والاستفادة من مزاياه، فإنّ مسار شلامجة - البصرة يأتي في المقدمة لأسباب تشمل انخفاض التكلفة والوقت مقارنة بالمسارات الأخرى، لا سيما مسار كرمانشاه - بغداد. هذا المسار يحتاج فقط إلى ٣٦ كيلومتراً من الخطوط الحديدية، وإنشاء جسر على شط العرب في مدينة البصرة، بالإضافة إلى إزالة الألغام في أول ١٦ كيلومتراً من المسار بتكلفة حوالي ٢٠٠ مليون دولار. ومع ذلك، وبعد مرور أكثر من عقد على قرار الحكومتين لإنشاء هذا الخط الحديدي المهم، لا يزال هذا الخط غير مشغّل. في آخر خطوة بين الحكومتين، بدأت الأعمال التنفيذية لخط السكك الحديدية البصرة - شلامجة في ٢ أيلول عام ٢٠٢٣ ميلادي، وذلك خلال مراسم حضرها محمد مخبر، النائب الأول للرئيس الإيراني الراحل، ومحمد شياع السوداني، رئيس وزراء العراق، عند النقطة الصفر الحدودية، ومن ثم بدأت العمليات التنفيذية لهذا المشروع.



صورة- خريطة مسار الخط الحديدي البصرة - شلامجة (باللون الأحمر)

٢- فوائد خط سكة الحديد البصرة- شلامجة لشعب العراق

١-٢- تسهيل وتقليل تكلفة و وقت سفر المواطنين العراقيين إلى إيران:

نظراً لمستوى معيشة الناس في العراق، فإنّ العديد من الأسر العراقية غير قادرة على تحمل تكلفة السفر جواً لأغراض السياحة، العمرة والعلاج، ولا يمكنهم دخول إيران إلا عبر السفر البري. وفقاً للإحصائيات، بالإضافة لرحلات السياحة والزيارة التي يقوم بها المواطنين في إيران، يسافر أكثر من ٣٠٠ ألف شخص من المواطنين العراقيين إلى إيران في كل عام لتلقي العلاج وإجراء العمليات الجراحية، علاج العقم، أمراض الكلى، السرطان، أمراض المخ والأعصاب، والتجميل، حيث يُجبر العديد منهم بسبب عدم قدرتهم المالية على السفر جواً على التنقل عبر الطرق البرية. كما يدرس حالياً أكثر من ٥٠ ألف طالب عراقي في إيران، ويسافرون إلى العراق خلال فترات زمنية متكررة، ولا يمكنهم تأمين تكلفة تذاكر الطيران. من خلال تشغيل خط السكك الحديدية بين البصرة و شلامجة مع إلغاء التوقفات على الحدود وأيضاً المحطات المختلفة، سيتم تسهيل التنقل، وستقل تكلفة ومدة سفر المواطنين العراقيين إلى إيران، مما يعزز جودة السفر وسلامته. وفقاً لتقرير المفوضية الأوروبية في عام ٢٠١٩، فإنّ نسبة الخسائر في السفر بالقطار لكل مليار كيلومتر هو ٠.٠٩ شخص، وفي السفر بالحافلة ٠.٢٤ شخص. كما أفادت الهيئة البريطانية لسلامة السكك الحديدية (RSSB) في عام ٢٠٢١، السكك الحديدية أكثر أماناً بـ ٢٠ مرة من الاوتستراد (الطريق البري). من ناحية أخرى، وفقاً للحسابات التي أجريت، فإنّ تكلفة الذهاب والعودة بالطائرة بين مشهد والنجف بالدينار العراقي، أعلى بـ ٣٦ مرة من تكلفة الذهاب والعودة بالقطار.

جدول (١): مقارنة تكلفة السفر ذهاباً وإياباً لعائلة عراقية بالطائرة والقطار

عائلة عراقية مكونة من ٦ أفراد	طريق نجف - مشهد وبالعكس
مليون دينار (تقديري)	
٣٦	إجمالي تكلفة الذهاب والإياب بالطائرة
١	إجمالي تكلفة الذهاب والإياب بالقطار

٢-٢- ربط السكك الحديدية العراقية بالسكك الحديدية للدول الأخرى:

بسبب عدم وجود بنية تحتية للتنقل بين العراق والدول الأخرى في المنطقة، بما في ذلك الدول المجاورة شرق و شمال إيران التي تحتاج إلى المنتجات والمشتقات النفطية العراقية، لا توجد إمكانية لتطوير التفاعلات الاقتصادية والسياسية الواسعة بين العراق وهذه الدول. تشير تجربة أوروبا إلى أنّ هذه الدول، بعد الحروب المختلفة بما في ذلك الحربين العالميتين المدمرتين الأولى والثانية في أوروبا وخارجها، تمكنت من تعزيز علاقاتها من خلال تطوير الاتصالات، بما في ذلك السكك الحديدية، مما أدى إلى زيادة التبادلات والاعتماد الاقتصادي المتبادل، وبالتالي تحقيق سلام مستدام من خلال تعزيز الروابط الاقتصادية والشعبية. لذلك، فإنّ ربط السكك الحديدية بين العراق والدول الأخرى في المنطقة سيساهم أيضاً في تعزيز العلاقات الاقتصادية والسياسية المختلفة.

(الف) ربط العراق بباكستان:

تعتبر باكستان، بجانب كونها واحدة من المنافذ المهمة للسياحة الدينية في العراق، ممكن ان تصبح شريكاً تجارياً لهذا البلد. وفقاً للإحصائيات، تم نقل شحنة زفت تزن ١٠ آلاف طن من العراق إلى باكستان عبر الخطوط الحديدية الإيرانية في عام ٢٠١٨، وأحد الأسباب الرئيسية لعدم استمرار ذلك هو عدم اكتمال مسار الاتصال الحديدي بين العراق وباكستان. سيؤدي الربط الحديدي بين البصرة وشلامجة إلى استدامة التجارة بين البلدين وتطويرها. حالياً، يزور حوالي ٣٠٠ ألف زائر باكستاني سنوياً العتبات المقدسة في العراق، ومن المتوقع أن يزيد هذا العدد إذا تم تقليل التكلفة ومدة الرحلة عبر خط سكة الحديد. وكذلك في عام ٢٠٢٤، دخل ٥٨ ألف زائر باكستاني إلى إيران لأداء زيارة الأربعين، حيث تم نقلهم بواسطة حافلات باكستانية بسبب عدم وجود خط سكة حديد للركاب بين باكستان والعراق ونقص وسائل النقل البري. ونتيجة لضعف سلامة هذه الوسائل، تعرض بعض الزوار الباكستانيين لحوادث، حيث أسفر أحدها عن وفاة ٢٨ شخصاً في حادث انقلاب حافلة في مدينة يزد الإيرانية.

(ب) ربط السكك الحديدية العراقية بآسيا الوسطى:

تُعد منطقة آسيا الوسطى من أبرز الوجهات السياحية الدينية للعراق، ولكنها تفتقر إلى ارتباط بري مناسب مع هذا البلد. نظراً لأنّ إيران متصلة بهذه المنطقة عبر السكك

الحديدية، فإنّ خط سكة الحديد بين البصرة وشلامجة يمكن أن يربط العراق بمركز هام في آسيا الوسطى. ربط العراق بهذه المنطقة، بالإضافة إلى زيادة تدفق السياح الدينيين بفضل تقليل الوقت والتكلفة، سيساهم في إنشاء خط تجاري بين العراق ودول هذه المنطقة. كمثال، بينما تستورد أوزبكستان والتي تعتبر كواحدة من دول آسيا الوسطى ولها اتصال سكي مع إيران، حوالي ١٧٥ مليون دولار من النفط والمنتجات النفطية، فإنّ حصة العراق من هذه الواردات لا تتجاوز حوالي ٢ مليون دولار. في حال تشغيل خط السكك الحديدية بين البصرة وشلامجة وربط العراق بدول آسيا الوسطى عبر إيران، يمكن أن تزيد هذه الكمية من الصادرات، وفي المقابل يمكن للعراق استيراد الغاز من هذه الدول، وهو من أهم احتياجات العراق. نتيجة لذلك، يمكن أن تجعل هذه التجارة العراق أحد الشركاء التجاريين الرئيسيين في منطقة آسيا الوسطى بأكملها.

ج) ربط السكك الحديدية العراقية بالصين:

كانت الصين في السنوات الأخيرة واحدة من ثلاثة مصادر لاستيراد البضائع إلى العراق. ونظراً لأنّ هذا البلد قد استثمر كثيراً في البنية التحتية وفي مجال الطاقة في العراق ولديه أيضاً رغبة في تطوير ذلك، فإنّ وصول الصين الآمن عبر طريق السكك الحديدية إلى العراق من أجل الاستيراد والتصدير عبر إيران وخارج المسارات الخاضعة لنفوذ الولايات المتحدة يعد أمراً مهماً للصينيين. خاصةً أنّ الاتصالات بين الصين والعراق عبر السكك الحديدية الإيرانية أقرب من المسار البحري بين البلدين.

د) ربط السكك الحديدية العراقية بروسيا عبر طرق آسيا الوسطى والقوقاز:

روسيا، التي تُعتبر من بين أكبر ٥ اقتصادات عالمية وأحد الدول الرائدة في صناعة النفط والغاز، وتُعتبر أيضاً أحد مصادر السياحة الدينية للعراق. وكذلك الأمر، تم توقيع ١٦ وثيقة تعاون اقتصادي في عام ٢٠١٩، و١٤ مذكرة تفاهم في عام ٢٠٢٠ في مجالات النفط والغاز، والصحة، والنقل، خلال لجنة التعاون الاقتصادي والعلمي والفني بين البلدين. ومع ذلك، فإنّ التجارة بين البلدين في عام ٢٠٢١ كانت حوالي ٢٨٣ مليون دولار فقط. يمكن أن يُعزى أحد أهم أسباب انخفاض التجارة بين البلدين إلى عدم وجود مسار اتصالي مستدام بين الطرفين. في حين أنّ ربط السكك الحديدية العراقية بإيران عبر طريق البصرة- شلامجة يمكن أن يربط هذا البلد بمسارات آسيا الوسطى والقوقاز إلى روسيا ويعزز التجارة بينهما.

٣-٢- دخول العراق في الممر الحديدي الدولي الشرقي - الغربي:

يعد الممر الشرقي - الغربي أو طريق الحرير البري من المشاريع الكبرى للصين، حيث من المقرر أن يربط الصين عبر خطوط السكك الحديدية بمسارات مختلفة، بما في ذلك المسار الإيراني - العراقي - السوري إلى البحر الأبيض المتوسط. إن ربط خط السكك الحديدية بين البصرة وشلامجة يمكن أن يدخل العراق في هذا الممر الاقتصادي الهام ويعزز من مكانته الجيوسياسية. دخول العراق في هذا المشروع يعني جذب استثمارات صينية لتطوير البنية التحتية الأخرى الموجودة في العراق على هذا الطريق. تسعى الصين، بجانب المسار المقرر من إيران والعراق، إلى تأسيس مسارات أخرى مثل وسط آسيا - القوقاز- تركيا أو مسار باكستان / آسيا الوسطى- إيران - تركيا أيضاً. ونظراً لعدم كفاءة الموانئ الحالية في العراق لهذا المسار والجدول الزمني الطويل حتى عام ٢٠٣٨ و٢٠٥٨، وفقاً للخطط المعلنة من الجانب العراقي لتشغيل ميناء الفاو بشكل كامل، فإن الخيار الأنسب للعراق في هذا السياق هو الربط السكك الحديدية مع إيران من خلال خط سكة حديد البصرة و شلامجة

٣-٢-٤- تأثير سكة حديد البصرة - شلامجة في تطوير ميناء الفاو بشكل أسرع:

بالنظر إلى تجربة تطوير الموانئ المجاورة في شمال وغرب أوروبا وكذلك تجربة تطوير موانئ متنوعة في جنوب شرق آسيا، فإن تطوير ميناء الفاو سيتسارع أيضاً إذا تم إنشاء خط سكك حديدية بين البصرة وشلامجة. كما أنه في أوقات زيادة حركة مرور السفن في مياه إيران والعراق من أجل جذب أقصى كمية من البضائع في المسار الترانزيتي المشترك لممر الشمالي الجنوبي، يمكن أن تعمل موانئ إيران وميناء الفاو في العراق كموانئ مكملة لبعضها البعض؛ بمعنى أنه يمكنهما تقديم الدعم اللوجستي لبعضهما البعض.

٣- الشكوك حول بدء تشغيل خط سكة الحديد البصرة - شلامجة والردود عليها:

على الرغم من أن مشاكل التمويل والتقنية تُعتبر العائق الرئيسي لبدء تشغيل هذا الخط، إلا أنه على مستوى أوسع، يُنظر إلى الضغوط من بعض الدول الأجنبية مثل الولايات المتحدة وتركيا والإمارات العربية المتحدة والسعودية التي تعارض تعزيز العلاقات بين إيران والعراق، وضغوط بعض الأحزاب على الحكومة العراقية كأسباب تأخير تشغيل هذا الخط. هذه الاعتراضات واضحة، وتظهر بالإضافة إلى وسائل التواصل الاجتماعي في وسائل الإعلام الرسمية والحكومية. بعض وسائل الإعلام مثل الجزيرة والعربي الجديد من قطر، والحرية الأمريكية التي

تعمل في العراق، وتي آر تي العربية، والخليج الجديد، والعرب في السعودية، والقدس العربية تعكس معارضة وانتقادات معارضي هذا الخط الحديدي. الادعاءات التي تمثل هذه الأطراف ضد استكمال مشروع خط السكك الحديدية البصرة وشلامجة في رأي العام تلخص عموماً في النقاط التالية:

٣-١- مزاعم تقليل مكانة العراق في مسار الممر الشمالي - الجنوبي من خلال الحد من استخدام ميناء الفاو أو طريق التنمية: يعتقد البعض في العراق أنه إذا تم تشغيل خط السكة الحديدية البصرة - شلامجة، فإن البضائع المنقولة من الخليج الفارسي نحو تركيا وأوروبا يمكن أن تُفرغ في الموانئ الإيرانية بدلاً من ميناء الفاو، ومن ثم تدخل العراق عبر خط سكة الحديد البصرة - شلامجة، ويتم نقلها إلى تركيا وأوروبا. وهذا من شأنه أن يعرض مكانة ميناء الفاو للخطر، والتطوير الناتج عنه، والاستثمارات المنجزة، وكذلك الإيرادات المتوقعة لحكومة العراق. كما يدعى أن ربط خط سكة الحديد البصرة - شلامجة سيعرض موقع هذا البلد الترانزيتي في الممر الشمالي - الجنوبي للخطر، حيث أنه بسبب عدم وجود بنية تحتية للسكك الحديدية لربط ميناء الفاو بتركيا وأوروبا، ستنتقل البضائع التي تُفرغ في ميناء الفاو أيضاً عبر مسار البصرة - شلامجة عبر إيران نحو تركيا وأوروبا، مما يجعل مشروع طريق التنمية غير مستخدم. لقد حظيت هذه الادعاءات بتعليقات كثيرة في وسائل الإعلام والأوساط السياسية في العراق، وتحتاج إلى ردود مناسبة ومختصة.

- اختلاف متطلبات المتقدمين لاستخدام الممرات العابرة من إيران والعراق في المسار العابر الشمالي الجنوبي: بشكل عام، تختلف متطلبات المتقدمين لاستعمال الممر الشمالي الجنوبي العابر من إيران والعراق. تعدّ الإرادة السياسية للمتقدمين في مجال عبور البضائع واختيار المسار هي عامل حاسم، حيث أن وجود مسار آمن حتى وإن كان بتكلفة ووقت أقل لا يكفي ليصبح معبراً. جزء كبير من المتقدمين للحصول على ممر العبور من العراق هم من الدول الأوروبية التي ليست على استعداد للتعاون بشكل مستدام مع إيران بسبب الاختلافات السياسية والأمنية الاستراتيجية، فضلاً عن الجهود المبذولة لعدم الاعتماد على إيران، وهو ما يظهر بوضوح في مسألة الطاقة. في المقابل، فإن السوق المستهدفة للممر العابر من إيران هي بشكل أساسي دول الهند وروسيا وآسيا الوسطى وبعض دول القوقاز والتي لأسباب جيواقتصادية ليست مهتمة بالعبور من خلال العراق.

- اهتمام تركيا بتنوع طرق الترانزيت من الخليج الفارسي: تحاول الدول التي تستخدم ممرات عبور الترانزيت تنوع هذه الممرات وعدم الاقتصار على طريق واحد أو دولة معينة بسبب التبعية التي يخلقها الاعتماد على ممر واحد. على سبيل المثال، تحاول الصين إلى جانب الطريق البحري الحالي تطوير الطريق البري لطريق الحرير للوصول إلى البحر الأبيض المتوسط بمحاور مختلفة، بما في ذلك المحور الذي يمر عبر آسيا الوسطى - روسيا - أوروبا، وآسيا الوسطى - إيران - تركيا، وطريق آسيا الوسطى - أذربيجان - جورجيا - تركيا. تركيا ليست مستثناة من هذا حيث أنها تحاول الاتصال بالخليج الفارسي عبر إيران والعراق أيضاً.

- زيادة وقت وتكلفة عبور البضائع التي تمر عبر الممر العراقي للدخول إلى إيران والعكس: في غياب القيود السياسية، ستختار البضائع طريقاً ذو وقت وتكلفة أقل. أما بالنسبة لممر البضائع عبر العراق أو إيران، فإن التفريغ والتحميل في إيران والعبور إلى العراق عبر خط سكة حديد البصرة - شلامجة وبالعكس يزيد من الوقت والتكلفة، وبالتالي لا يعود بالنفع على أصحاب البضائع.

- التوسعة الطموحة لميناء الفاو وطريق التنمية: بحسب مسؤولين عراقيين، فإن مشروع الطريق التنمية يتطلب استثمارات بقيمة ١٧ مليار دولار وسيستغرق إنجازه مدة زمنية تصل لعام ٢٠٥٠. بالإضافة إلى ذلك، تظهر تحقيقات الخبراء أن هذا المشروع لا فائدة الكثيرة للعراق وقد لا يكون له عائد على الاستثمار لأسباب مثل عدم الاستفادة من الموانئ العراقية في الترانزيت الدولي، بسبب وقوعها في منطقة متوترة في الخليج الفارسي، مما يخلق حالة من الخطر الأمني، وأيضاً لكونها بعيدة عن المياه الدولية.

٣-٢- استعادة الإمبراطورية الإيرانية من خلال الارتباط بالبحر الأبيض المتوسط عبر العراق: قضية أخرى تثيرها بعض التيارات السياسية في العراق، وكذلك الدول المناهضة والمعادية لإيران والعراق، وهي ربط إيران بالمتوسط عبر العراق عن طريق خط سكة حديد البصرة - شلامجة بهدف إحياء الإمبراطورية الإيرانية وحتى إرسال الأسلحة. إن نوعية الشكوك المثارة تظهر أن أمريكا والكيان الصهيوني من بين المخططين لها كما تظهر الاستطلاعات أن العديد من وسائل الإعلام العربية تستخدم هذه القضية أيضاً لتحريض الرأي العام العراقي ضد خط السكة الحديد هذا.

الرد على الادعاء ٢: إحياء الإمبراطورية الإيرانية هو تسمية تحاول أمريكا والكيان الصهيوني لصقها على كل السياسات الإيرانية في المنطقة من أجل خلق الخوف بين الحكومات العربية.

كما أن إحياء الإمبراطورية الإيرانية في حالة الاتصال بالبحر الأبيض المتوسط عبر العراق يعني أن إيران ستقوم بتصدير البضائع عبر الطريق الرابط من تركيا إلى سوريا واستخدام طريق يقارب من ١٠٠٠ كيلومتر يفتقد لخطوط السكك الحديدية، أو يحوي خطوط السكك الحديدية غير مناسبة، وليس لهذا أي مبرر منطقي واقتصادي، كما أن إنشاء هذه الطرق يتطلب الكثير من الوقت والمال. وبالتالي مسألة إرسال الأسلحة عبر هذا الطريق التي لا يمكن استخدامها، أمر مستبعد.

٤ - الإجراءات اللازمة للبدء بخط سكة حديد البصرة - شلامجة

١-٤- الاستملاك الأراضي في العراق: يعتبر شراء الأراضي من الأشخاص الذين يعيشون على طريق خط السكة الحديد في العراق، والذين يكسبون رزقهم من خلال الزراعة، أحد العوائق المهمة أمام تقدم خط السكة الحديد هذا، ويجب على الحكومة العراقية متابعة مسألة شراء واستبدال عقاراتهم بشكل جدي. وتعتبر هذه القضية أحد أسباب معارضة بعض سكان البصرة لهذا المشروع، وكذلك سبب الاحتجاج ضد إيران.

٢-٤- تنفيذ عملية مد السكك الحديدية: في بداية عام ٢٠٢٤ طرحت الحكومة العراقية مناقصة واختارت الشركة المقاوله لعملية مد السكك الحديدية، ومن الضروري البدء ببناء هذا الخط من قبل هذه الشركة مع تخصيص اللازم الموارد المالية من الحكومة العراقية.

٣-٤- إزالة اللغام لطريق الـ ١٦ كيلومتراً: بعد مرور نحو عام على الاتفاق الأخير بين الطرفين على تشغيل خط سكة حديد البصرة - شلامجة خلال ١٨ شهراً، لابد من متابعة عملية إزالة اللغام للطريق الذي يقع على عاتق الجانب الإيراني والبالغ طوله ١٦ كيلومتراً بمزيد من الجدية والسرعة.

٥-٤- إنشاء جسر فوق شط العرب: إنشاء جسر فوق شط العرب وهو أحد اتفاقيات أطراف المشروع وتنفيذه يقع على عاتق الجانب الإيراني أيضاً. بدأت عمليات أساس أعمدة الباطون في الأرض لبناء هذا الجسر و سيستغرق استكمالها ١٨ شهراً.

مراجع:

- 1- isna.ir/xdPbPK
- 2- isna.ir/xdNDbh
- 3- mehrnews.com/xqYYd
- 4- khabaronline.ir/xjVzk
- 5- tasnimnews.com/fa/news/1402/06/06/2948431
- 6- mehrnews.com/xMsbj
- 7- farsnews.ir/behbood/1722586526780607166
- 8- alkafeel.net/news/index?id=21970&lang=pr
- 9- www.alaraby.co.uk/economy/ شلمجة-- البصرة- مشروع- يربط- إيران- بالبحر- المتوسط- عبر- العراق- وسورية
- 10- trtarabi.com/issues/4005040 ميناء- الفاو- العراقي- إلى- متى- يعاني- من- الإهمال- والفساد-
- 11- aljazeera.net/politics/ كيف- تنظر- إيران- والعراق- إلى- ربط- سكك- 4/9/2023
- 12- iranthinktanks.com/designing-the-mechanism-of-rail-link-between-iran-and-iraq
- 13- baghdadtoday.news/ 247897- الكويت- غاضبة- من- مذكرة- طريق- عراقي- وتعتبره- تهديداً- للمصالح- القومية
- 14- donya-e-eqtasad.com/ بخش- بازرگانی- ۱۰۰۲۲۰۰/۴- بررسی- مشکلات- تجاری- ایران- عراق