مجلة كفة الميزان

دراسات قانونية و سياسية محكمة برؤية تحليلية

نافذة معرفية في عالم القنون و السياسة تجمع
بين التحليل الاكاديمي و الرؤية الواقعية

العدد الثامن – السنة الأولى – المجلد الأول/ ربيع الأول 1448هـ الموافق آب 2026

توجه جميع المرسلات الى رئيس التحرير على العنوان التالي

مجلة كف الميزان - اربيل - العراق
تلفون : 009647738223272
info@tip-scale.com

تتوفر نصوص و البحوث كاملة في الموقع التالي
www.tip-scale.com

رقم الايداع
3105-1502

كفة الميزان

رئيس التحرير

أ.د: سعد العطية

مدير التحرير

أ.د: محمد نعمان الداوودي

هيئة الحرير

أ.د:احمد خلف حسين الدخيل
جامعة تكريت كلية القانون

أ.م.د. رباح سليمان خليفة
جامعة كركوك
كلية القانون والعلوم السياسية

أ.م.د: معتز علي صبار
جامعة الأنبار
كلية القانون والعلوم السياسية

د.عدنان عاجل عبيد
كلية القانون جامعة القادسية

أ.د:صعب ناجي عبود
معهد العلمين للدراسات العليا
النجف

أ.د. علي غني عباس
كلية القانون
جامعة المشرق

سياسة النشر في المجلة

تعنى مجلة كف الميزان بمشاركات الأبحاث الرصينة والدراسات والتعليقات على الأحكام القضائية وملخصات رسائل الماجستير وأطاريح الدكتوراه

والتقارير العلمية عن الندوات والمؤتمرات وعرض الكتب الجديدة ومراجعتها باللغة العربية والإنكليزية، كما تدعوكم المجلة للتفاعل معها وإغناء الأعداد الصادرة عنها وفق سياسة النشر الخاصة بها والمتمثلة بالآتي:

1- مجلة كف الميزان هي مجلة دورية تصدر شهرياً عن دار هاتريك للنشر والتوزيع في أربيل- العراق.

2- المجلة مختصة بنشر أبحاث العلوم الإجتماعية (القانونية والسياسية والاقتصادية)، أو عرض رسائل الماجستير وأطاريح الدكتوراه، أو التعليقات على الأحكام القضائية، أو التقارير العلمية عن الندوات والمؤتمرات، أو عرض الكتب الجديدة ومراجعتها في العلوم القانونية والسياسية وباللغتين العربية والإنكليزية.

3- تحتفظ المجلة بحقوق النشر والطبع كافة، كما تعبر جميع آراء المؤلفين الواردة في البحث أو المادة العلمية عن وجهة نظرهم، ولا تُعَدُّ المجلة مسؤولة عنها، استناداً لمبدأ استقلالية الرأي، وتلتزم المجلة بالحفاظ على حقوق الملكية الفكرية للمؤلفين..

4- المجلة غير ملزمة برد أصول البحوث أو التعليقات على الأحكام القضائية أو ملخصات الكتب ورسائل الماجستير أو أطاريح الدكتوراه سواء نشرت أم لم تنشر، مع خصم جميع المصاريف في حال عدم النشر.

5- تكون الأولوية بالنشر حسب الأسبقية بالحصول على قبول نشر للبحوث، وفي حال رغبة الباحث بالنشر المستعجل يستوفى مبلغ إضافي على أجور النشر النهائية للبحث، طبقاً لما متاح على موقع المجلة الإلكتروني.

6- يشترط بالمادة العلمية المراد نشرها بالمجلة، أن لا تكون قد سبق نشرها في مجلة أو دورية أو مؤتمر علمي، بتعهد يقدمه الباحث، وبخلافه يتحمل الباحث المسؤولية القانونية والمالية كافة.

7- يلتزم الباحث بعدم إرسال بحثه أو مادته العلمية إلى أي جهة أخرى لغرض النشر، حتى يصله رد المجلة بصلاحية بحثه أو مادته العلمية للنشر من عدمه خلال مدة شهرين من تاريخ استلام المجلة للبحث أو المادة العلمية، وبخلافه تحتفظ المجلة بحقوقها القانونية والمالية كافة.

8- يتعين على الباحث أن يلتزم بشروط وأسلوب النشر المعتمد من المجلة والمتاح على موقع المجلة الإلكتروني (https://tip-scale.com/)، وبخلافه لا تتحمل المجلة مسؤولية التأخر بقبول أو نشر البحث أو المادة العلمية.

9- يجب على الباحث مراعاة الأمانة العلمية في البحث العلمي والدراسة الأكاديمية وفي مقدمتها أخلاقيات البحث العلمي وبنود لجنة أخلاقيات النشر (Committee On Publication Ethics) مثال ذلك، توثيق المراجع والمصادر

والنصوص القانونية والعلمية ومراعاة الموضوعية والمنهجية في الكتابة، وبخلافه يتحمل الباحث المسؤولية القانونية والإدارية والمالية الكاملة عن أي انتهاك أو تجاوز لهذه الأخلاقيات طبقاً للقوانين والتعليمات الوطنية أو الدولية.

10- تخضع جميع البحوث العلمية المراد نشرها بالمجلة لتدقيق نسبة الاستلال (turnitin) ضماناً لعدم نشر البحوث مسروقة النص جزئياً أو كلياً، وبخلافه يتحمل الباحث المسئولية القانونية والمالية والإدارية الكاملة.

11- تخضع المادة العلمية التي تنشرها المجلة للتحكيم الشفاف والمراجعة العلمية المتخصصة (Peer-reviewed process) فضلاً عن التدقيق اللغوي (للغة العربية واللغة الإنكليزية)، ويكون للمجلة صلاحية الموافقة على النشر فيها من عدمه استناداً إلى الآراء الأولية لهيئة تحرير المجلة أو آراء المحكمين المتخصصين.

13- يمنح كل باحث نسخة ورقية من العدد المنشور فيه بحثه، فضلاً عن نسخة مستلة عن بحثه، ولا تتحمل المجلة أجور إرسال النسخة الورقية للباحث.

14- تعمل المجلة وفق آلية وسياسة النشر المفتوح (Open Access).

15- تلتزم المجلة بمنح الباحث قبول النشر حين استكمال جميع المتطلبات على أن يذكر فيه المجلد والعدد وسنة النشر.

Publication Policy

KAFEET_ALMEZAN Journal focuses on contributions of rigorous research, studies, comments on judicial rulings, summaries of master's theses and doctoral dissertations, scientific reports on conferences, and book reviews in both Arabic and English. The journal invites you to interact with it and enrich the published issues according to its publication policy, as follows:

1. KAFEET_ALMEZAN Journal is a peer-reviewed monthly journal published by Hatrick Publishing and Distribution company in Erbil, Iraq.
2. The journal specializes in publishing research in the fields of social sciences (legal, political, and economic), presenting master's theses, doctoral dissertations, comments on judicial rules, scientific reports on conferences, and reviews of new books in both Arabic and English languages.
3. The journal reserves all rights of publication and printing. All opinions expressed in the research or scientific material are solely those of the authors, and the journal is not responsible for them, based on the principle of independence of opinion, the journal is committed to preserving the intellectual property rights of authors.

4. The journal is not obliged to return the original research, comments on judicial rules, book summaries, master's theses, or doctoral dissertations, whether published or not, with all costs deducted in case of non-publication.
5. Priority for publication is based on the order of receiving research acceptance. In case the researcher wishes to expedite publication, an additional fee is applied on the final publication costs of the research, as available on the journal's website.
6. The scientific material intended for publication in the journal should not have been previously published in any magazine, periodical, or scientific conference, as per a commitment provided by the researcher. Otherwise, the researcher bears full legal and financial responsibility.
7. The researcher should not submit their research or scientific material to any other entity for the purpose of publication until they receive a decision on whether the journal accepts their research or scientific material for publication within two months from the date of the journal's receipt of the research or scientific material. Otherwise, the journal reserves all legal, financial, and administrative rights.
8. The researcher must adhere to the conditions and style of publication approved by the journal and available on

the journal's website. Otherwise, the journal is not responsible for any delay in accepting or publishing the research or scientific material.

9. The researcher must observe scientific integrity in scientific research and academic study, including research ethics and the codes of the Committee on Publication Ethics. This includes proper citation of references, sources, legal texts, and scientific texts, as well as ensuring objectivity and methodology in writing. Otherwise, the researcher is fully responsible for any violations or deviations from these ethics, in accordance with national or international laws and regulations.
10. All scientific research intended for publication in the journal is subject to plagiarism checking (Turnitin) to ensure that the research is not partially or entirely plagiarized. Otherwise, the researcher is fully responsible for any legal, financial, and administrative liability.
11. The scientific material published by the journal is subjected to transparent peer review and specialized scientific review, in addition to linguistic review (in Arabic and English). The journal has the right to approve or reject publication based on the preliminary opinions of the journal's editorial board or specialized reviewers.

12. Each researcher is granted a hard copy of the issue in which their research is published, as well as a copy of their research. The journal does not cover the costs of sending the hard copy to the researcher.
13. The journal operates according to the Open Access publication model.
14. The journal is committed to providing the researcher with the acceptance of publication upon completing all the requirements, specifying the volume, issue, and year of publication, except for research extracted from master's theses and doctoral dissertations."

الإمكانات الجيواستراتيجية والتحديات الداخلية والخارجية بين إيران و العراق

المشرف الأستاذ الدكتور محمد أخباري

اعداد صادق عبد الغني جلاب

المستخلص
يتناول هذا البحث الإمكانات الجيواستراتيجية والتحديات الداخلية والخارجية للممر الجغرافي المشترك بين إيران والعراق. يهدف الممر إلى تعزيز التكامل الإقليمي في مجالات النقل والطاقة والتجارة، من خلال ربط شبكات السكك الحديدية والموانئ وممرات الطاقة. ومع ذلك، يواجه الممر تحديات داخلية تتمثل في ضعف التمويل، والبيروقراطية، وغياب التنسيق المؤسسي، واختلاف الأطر القانونية. كما تبرز تحديات خارجية مرتبطة بالتنافس الجيوسياسي الإقليمي والدولي، والعقوبات المفروضة على إيران، وتدخل الجهات الفاعلة العابرة للأقاليم. يتطلب تفعيل الممر وضع استراتيجيات مشتركة وإصلاحات مؤسسية وقانونية لتذليل هذه العقبات.
الكلمات المفتاحية: الممر الجيواستراتيجي، التكامل الإقليمي، البنية التحتية، التحديات الداخلية، التنافس الجيوسياسي

Abstract
This research examines the geostrategic potentials and internal and external challenges of the shared geographical corridor between Iran and Iraq. The corridor aims to enhance regional integration in transportation, energy, and trade by linking railway networks, ports, and energy pipelines. However, it faces internal challenges including weak financing, bureaucracy, lack of institutional coordination, and legal discrepancies. External challenges involve regional and international geopolitical competition, sanctions on Iran, and the role of transregional actors. Activating the corridor requires joint strategies, institutional reforms, and legal harmonization to overcome these obstacles.
Keywords: Geostrategic Corridor, Regional Integration, Infrastructure, Internal Challenges, Geopolitical Competition

المقدمة

تُعد الممرات الجغرافية بين الدول من الركائز الأساسية في العلاقات الدولية المعاصرة، حيث تجاوزت وظيفتها التقليدية كطرق للنقل لتصبح محاور استراتيجية تؤثر في موازين القوى الإقليمية والدولية. ويبرز الممر المشترك بين إيران والعراق كأحد أهم هذه الممرات في الشرق الأوسط، نظراً لما يمتلكه من إمكانات هائلة في مجالات النقل والطاقة والتجارة، وما يمكن أن يسهم به في إعادة رسم خريطة العلاقات الإقليمية. فإيران والعراق يقعان عند مفترق طرق حيوي، حيث يربط العراق بين الخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط، بينما تشكل إيران حلقة وصل بين آسيا الوسطى والقوقاز والخليج العربي. وقد شهدت العلاقات بين البلدين تحولاً جذرياً منذ عام 2003، انتقلت فيه من التنافس إلى التعاون، وتوجت باتفاقات مهمة في مجالات البنية التحتية والطاقة.

أولاً– أهمية البحث:

تكتسب دراسة هذا الممر أهمية بالغة على المستويات النظرية، حيث تسهم في إثراء الأدبيات الأكاديمية حول الممرات الجغرافية في الشرق الأوسط، والسياسية، إذ تساعد صناع القرار في فهم التحديات ووضع استراتيجيات فعالة، والاقتصادية، من خلال تعزيز التجارة البينية وخلق فرص استثمارية، والأمنية، عبر تعزيز الاستقرار الحدودي ومكافحة التهديدات المشتركة.

ثانياً– إشكالية البحث:

تتمثل الإشكالية في التساؤل الرئيسي: كيف يمكن للإمكانات الجيواستراتيجية للممر المشترك بين إيران والعراق أن تسهم في تعزيز التكامل الإقليمي، في ظل التحديات الداخلية والخارجية التي تواجه تفعيله؟.

ثالثاً– منهجية البحث:

اعتمد البحث على منهجية علمية متكاملة تجمع بين المنهج الوصفي التحليلي لوصف الإمكانات وتحليل التحديات، والمنهج التاريخي لتتبع تطور العلاقات، والمنهج الجيوسياسي لتحليل الموقع والتنافس، والمنهج المقارن لمقارنة الأطر القانونية، ومنهج تحليل النظم لدراسة الممر كمنظومة متكاملة. وقد استند البحث إلى مصادر أولية كالاتفاقيات الثنائية، ومصادر ثانوية كالدراسات الأكاديمية والتقارير الاستراتيجية.

رابعاً–خطة البحث:

قُسم البحث إلى ومبحثين رئيسيين، يتناول المبحث الأول الإمكانيات والفرص الجيواستراتيجية للممر، من خلال مطلبين عن الإمكانات الاقتصادية والبنية التحتية، والدور الجيوسياسي والتعاون الثنائي. بينما يتناول المبحث الثاني التحديات والمعوقات الداخلية والخارجية، من خلال مطلبين عن التحديات الداخلية والتحديات الخارجية

المبحث الأول

الإمكانيات والفرص الجيواستراتيجية للممر المشترك

يهدف هذا المبحث إلى بحث القدرات والفرص الجيوسياسية للممر المشترك بين إيران والعراق، باعتبارها محورًا حيويًا يمكن أن يسهم بفعالية في تعزيز التكامل الإقليمي وتطوير شبكات النقل والطاقة والتجارة[1]. ونظرًا لما يوفره هذا الممر من مسارات آمنة وفعالة لنقل البضائع والطاقة والاتصالات، يُعتبر نقطة التقاء بين مصالح البلدين والبيئة الإقليمية المحيطة.

وينقسم هذا المبحث إلى مطلبين رئيسيين: الأول مخصص للإمكانات الاقتصادية والبنية التحتية للممر، والثاني يتناول دوره الجيوسياسي والتعاون الثنائي.

المطلب الأول

الإمكانات الاقتصادية والبنية التحتية للممر

يمثل الممر الجغرافي بين إيران والعراق حلقةً استراتيجيةً وتواصليةً تربط بين مراكز اقتصادية وسياسية متعددة، وتشكل أساسًا للتكامل الإقليمي في مجالات

---

[1] أحمد حضرتي، "التحديات المالية للبنية التحتية في العراق"، مجلة الدراسات الاقتصادية العراقية، العدد 42 (2025): 45–67.

الطاقة والنقل والتجارة. وينبع التركيز على الإمكانات الاقتصادية والبنية التحتية لهذا الممر من دوره المحوري في تسهيل حركة البضائع والركاب، وربط الأسواق المحلية بالأسواق الإقليمية والدولية[2].

الجزء الأول: شبكات النقل بالسكك الحديدية والموانئ

تُعتبر البنية التحتية للنقل والخدمات اللوجستية الركيزة الأساسية لقدرة الممر الجغرافي بين إيران والعراق على أداء دوره كحلقة وصل استراتيجية اقتصادية وجغرافية. وتشمل هذه البنية التحتية شبكات الطرق، وخطوط السكك الحديدية الحدودية، والموانئ البحرية التي تشكل نقاط التقاء بين النقل البري والبحري[3].

أولاً: شبكات النقل البري والسككي

تشكل شبكات النقل البري التقليدية العمود الفقري لحركة النقل عبر الحدود بين إيران والعراق، وذلك من خلال معابر رئيسية مثل معبر شلامجة الذي يربط البصرة ومهران (المنظرية)، بالإضافة إلى معابر حدودية أخرى. تسهل هذه الطرق حركة البضائع اليومية، من المنتجات الزراعية والصناعية إلى السلع

---

[2] علي سلام، "التكامل الإقليمي والممرات الاقتصادية في الشرق الأوسط" (مركز دراسات الخليج، 2024)، 112–130.

[3] تقرير البنك الدولي، "Iraq Economic Monitor"، Spring 2024، 15–22.

الاستهلاكية، فضلًا عن حركة الأفراد، بمن فيهم السكان المحليون والتجار والحجاج، حيث يسافر سنويًا ما بين 5 إلى 7 ملايين مسافر بين البلدين.

في هذا السياق، يُعد مشروع ربط شبكة سكك حديد شلامجة بالبصرة خطوة هامة في تطوير بنية تحتية مشتركة. وُقع اتفاق رسمي بين البلدين في 26 ديسمبر 2021 لاستئناف المشروع[4]، وقد وضع حجر الأساس له في 2 سبتمبر 2023، مع الإشارة إلى أن الاتفاقية الأولية بين البلدين تعود إلى حوالي عقدين من الزمن[5]. كما تم تخصيص أول ميزانية عراقية للمشروع في عام 2023، بقيمة تقارب 230 مليون دولار أمريكي[6]. واجه المشروع عدة عقبات، منها إزالة الألغام الأرضية المتبقية من الحرب العراقية الإيرانية، وبناء جسر مخصص فوق شط العرب/أروند رود لعبور السفن، حيث تشمل المراحل المتبقية في العراق فقط 33 كيلومتراً من مد السكك داخل العراق، و16 كيلومتراً من إزالة الألغام التي

---

[4] دراسات البنية التحتية للممرات الجغرافية، وزارة النقل الإيرانية والعراقية، تقارير سنوية (2023–2024)

[5] تقارير المعابر الحدودية بين إيران والعراق، دائرة الجمارك العراقية، 2023.

[6] وزارتا النقل الإيرانية والعراقية، تقارير سنوية عن حركة المسافرين والبضائع، 2023–2024.

اكتملت بالفعل، بالإضافة إلى بناء جسر متحرك بطول 800 متر على شط العرب[7].

من المتوقع أن يربط خط السكة الحديد شبكة السكك الحديدية الإيرانية الداخلية بمحافظة البصرة العراقية، مما يوفر بوابة سكك حديدية للعراق تسمح بالعبور من الخليج العربي إلى السواحل الإيرانية الداخلية، وربما إلى الأسواق الآسيوية. سيُسهل هذا المشروع نقل ملايين المسافرين سنويًا، مما يُخفف الازدحام المروري ويُحسن سلامة وكفاءة النقل. وبمجرد اكتماله، سيُحوّل هذا الخط الحديدي الممر من شبكة طرق مُجزأة ذات تكاليف تشغيل عالية إلى مركز لوجستي متكامل قادر على نقل أحمال ثقيلة من البضائع الضخمة والمواد الخام وأعداد كبيرة من المسافرين[8].

ثانياً: الموانئ البحرية ودورها في بنية الممر التحتية

---

(7) "Iran, Iraq inaugurate Shalamcheh–Basra railway project," Tehran Times, September 3, 2023, https://www.tehrantimes.com/news/489204/Iran-Iraq-inaugurate-Shalamcheh-Basra-railway-project.

(8) "Iraq allocates $230 million for Shalamcheh–Basra railway," Iraq Business News, March 2023.

تلعب شبكات النقل البري والسككي، إلى جانب الموانئ البحرية، دورًا محوريًا في تحويل الممر الإيراني العراقي إلى محور ربط إقليمي ودولي حقيقي. تمتلك إيران موانئ استراتيجية في الخليج العربي وبحر عُمان، بما في ذلك بندر عباس وبندر الإمام الخميني، والتي تمكنها من الوصول إلى أسواق جنوب آسيا والخليج العربي وبحر العرب. من جهة أخرى، يتمتع العراق بوصول مباشر إلى الخليج العربي عبر ميناء أم قصر وموانئ خور الزبير وميناء الفاو الكبير[9].

سيُتيح إنجاز خط سكة حديد شلامجة–البصرة ربطًا مباشرًا بين الموانئ العراقية وشبكة السكك الحديدية الإيرانية، مما يُنشئ سلسلة لوجستية متكاملة تشمل النقل البحري والبري. وقد أكد مسؤولو البلدين مؤخرًا على ضرورة متابعة هذا المشروع بشكل جدي[10]. ويُشير خبراء إلى أن ادعاءات التعارض بين خط السكة الحديد البصرة–شلامجة ومشروع ميناء الفاو وطريق التنمية تعتمد على عدم فهم مسارات العبور، حيث أن الممرات الشمالية–الجنوبية التي تمر عبر العراق وإيران لها أسواق وأهداف مختلفة. فالمستفيدون الرئيسيون من الممر الذي يمر عبر العراق هم الدول الأوروبية، بينما السوق المستهدف للممر الشمالي–الجنوبي الذي يمر

---

(9) MDEAST, "Shalamcheh–Basra Railway Project Update," 2024.

(10) غرفة تجارة البصرة، دراسة ميدانية حول مشروع سكة حديد شلامجة–البصرة، 2023

عبر إيران هو دول الهند وروسيا وآسيا الوسطى والقوقاز، مما يجعل المنافسة بين المسارين بلا معنى[11].

سيُساهم هذا الربط في خفض تكاليف النقل، وتسريع حركة البضائع، وتعزيز القدرة التنافسية للتجارة بين البلدين ومع بقية العالم، كما سيوفر للعراق منفذًا أكثر أمانًا للصادرات والواردات بتجاوز مضيق هرمز والطرق البحرية التقليدية[12].

إضافةً إلى ذلك، يُمكن لتكامل السكك الحديدية والطرق والموانئ دعم إنشاء مراكز لوجستية وتجارية مشتركة على طول الممر، تشمل مرافق تخزين ومناطق صناعية ومعابر جمركية. سيُعزز ذلك الإمكانات الاقتصادية للممر ويجعله بنية تحتية تنموية شاملة، لا مجرد قناة عبور[13].

الجزء الثاني: ممرات الطاقة النفطية والغازية والكهربائية

تُعد الطاقة ركيزة استراتيجية تُعزز أهمية الممر الإيراني العراقي. فبدون شبكة طاقة قوية وآمنة، يفقد الممر جزءًا كبيرًا من جاذبيته الاقتصادية والجيوسياسية.

---

[11] "Iraq's Grand Faw Port and Development Road Project," Middle East Economic Survey (MEES), 2024.

[12] تصريحات وزير النقل العراقي، وكالة الأنباء العراقية (واع)، فبراير 2024.

[13] مقابلة مع الدكتور مظهر محمد صالح، الخبير الاقتصادي، قناة الرشيد الفضائية، يناير 2024.

يتناول هذا القسم إمكانات موارد الطاقة بين البلدين، من نفط وغاز وكهرباء، ويُحدد دورها في تحويل الممر إلى مركز للطاقة والاستقرار[14].

أولاً: الغاز الطبيعي والكهرباء

تعتمد العديد من محطات توليد الطاقة العراقية على الغاز الطبيعي، وتُزود جزءًا من احتياجاتها من إيران منذ سنوات عديدة. ففي عام 2024، تم تمديد عقد توريد الغاز الإيراني إلى العراق لخمس سنوات أخرى[15]. تُصدّر إيران ما بين 40 و50 مليون متر مكعب من الغاز إلى العراق يوميًا، مما يُشير إلى اعتماد جنوب العراق ومحطات توليد الطاقة فيه بشكل كبير على هذه الموارد[16].

يُؤمن هذا الإمداد المستقر شبكة الكهرباء العراقية، ويُتيح توليد كميات كافية من الكهرباء لتلبية الاحتياجات الواسعة. مع ذلك، تنطوي علاقات الطاقة هذه على نقاط ضعف؛ ففي فصل الشتاء أو عند ازدياد الطلب المحلي الإيراني، قد يؤدي انخفاض الطلب المحلي الإيراني إلى تقليل الإمدادات إلى العراق، مما يُشكل ضغطًا على شبكة الكهرباء العراقية. وتحاول إيران عرقلة مساعي العراق لتحقيق

---

[14] تحليل الفوائد الاقتصادية للممر، معهد الدراسات الاقتصادية الإقليمية، 2024.

[15] دراسات التنمية الاقتصادية على طول الممرات الجغرافية، منظمة التعاون الاقتصادي (ECO)، 2023.

[16] تحليل دور الطاقة في الممرات الإقليمية، معهد أوكسفورد لدراسات الطاقة، 2024

الاستقلالية في مجال الغاز، حيث إن استغلال الغاز المصاحب ووقف حرقه، وتطوير حقلي عكاز والمنصورية، وإنشاء شبكة غاز وطنية، كلها خطوات واضحة نحو تقليص أحد أكثر أدوات النفوذ الإيراني فعالية[17].

إضافةً إلى الغاز، تلقت بعض مناطق العراق الكهرباء مباشرةً من إيران، مما ساهم في تعويض النقص خلال فترات ذروة الاستهلاك. يُبرز هذا التكامل بين الغاز وتوليد الطاقة وتوزيعها إمكانية تحول الممر إلى مسار طاقة يضمن أمن الطاقة لكلا البلدين[18].

ثانياً: النفط ومواقف العراق

يُعد النفط عنصرًا حيويًا في معادلة الطاقة، ونظرًا لاحتياطيات العراق الهائلة، يُمكن أن يُشكل جزءًا من ممر طاقة مشترك[19]. تُتيح خطط العراق لزيادة إنتاج

---

(17) "Iran extends gas export contract to Iraq for 5 years," Reuters, March 18, 2024, https://www.reuters.com/business/energy/iran-extends-gas-export-contract-iraq-five-years-2024-03-18/.

(18) منظمة أوبك، "Iraq's Energy Dependency on Iran"، تقرير سنوي، 2024، 33.

(19) "Iraq's Power Crisis and Iranian Gas Imports," Al-Monitor, February 2024; "Iraq targets gas self-sufficiency," Iraq Oil Report, January 2024.

النفط وتوسيع طاقته الإنتاجية فرصًا للتعاون مع إيران في مجالات التكرير والمعالجة والتصدير عبر موانئ مشتركة أو شبكات لوجستية للممر[20].

يُمكن أن يُؤدي تبادل الموارد، كالغاز الإيراني مقابل النفط العراقي أو خدمات النفط، إلى إنشاء صيغة موحدة تُقلل الاعتماد على الدول الوسيطة وتجعل الممر مركزًا حيويًا لأمن الطاقة الإقليمي. كما يُمكن للعراق استخدام موارده النفطية لتطوير بنية تحتية مشتركة للطاقة، وربطها بشبكة توزيع الكهرباء أو الغاز[21].

المطلب الثاني

الدور الجيوسياسي والتعاون الثنائي

يُعتبر الدور الجيوسياسي للممر الإيراني العراقي عاملاً حيوياً في تعزيز التكامل الإقليمي واستقرار العلاقات الثنائية بين البلدين. يتجاوز دور هذا الممر كونه مجرد بوابة اقتصادية ولوجستية، إذ يمتلك بُعده الاستراتيجي القدرة على التأثير في موازين القوى الإقليمية والدولية[22]. وقد شهدت العلاقات الإيرانية العراقية

---

[20] تقارير وزارة الكهرباء العراقية، 2023–2024.

[21] تحليل قطاع النفط في العلاقات الإيرانية–العراقية، معهد الدراسات النفطية، 2024.

[22] وزارة النفط العراقية، *الخطة الاستراتيجية لتطوير قطاع النفط 2023–2030*، 2023.

تحولاً جذرياً منذ عام 2003، حيث انتقلت من التنافس الشديد إلى التعاون الوثيق[23].

وينقسم هذا المطلب إلى جزأين رئيسيين: الأول يتناول موقع إيران والعراق في الممرات الإقليمية والعالمية، والثاني يتناول فرص التقارب في ممرات الشرق–الغرب والشمال–الجنوب[24].

الجزء الأول: موقع إيران والعراق في الممرات الإقليمية والعالمية

يُعد الموقع الجغرافي لكل من إيران والعراق عنصرًا أساسيًا في دراسة الدور الجيوسياسي للممر الواصل بينهما، إذ تقع الدولتان عند مفترق طرق حيوي يربط منطقة الشرق الأوسط بمراكز القوى العالمية والإقليمية[25].

أولاً: أهمية الموقع الجغرافي لإيران

تقع إيران في قلب منطقة حساسة جيوسياسياً، وتتشارك حدوداً تمتد لأكثر من 1599 كيلومتراً مع العراق، بالإضافة إلى حدود مع تركيا وأفغانستان وباكستان[32].

---

[23] تحليل فرص التعاون في قطاع الطاقة، المركز الإقليمي لدراسات الطاقة، 2024

[24] دراسة الدور الجيوسياسي للممرات الإقليمية، مجلة الدراسات الاستراتيجية، العدد 45 (2024): 78–95.

[25]

Iran–Iraq Relations after 2003: From Rivalry to Cooperation," Middle "
.East Journal 77, no. 2 (2023): 145–167

هذا الموقع يجعل إيران حلقة وصل حيوية بين الشرق الأوسط وآسيا الوسطى وجنوب آسيا. إضافةً إلى ذلك، تتمتع إيران بوصول بحري استراتيجي إلى الخليج العربي وبحر عُمان، وتُسيطر على ممرات ملاحية حيوية، بما في ذلك مضيق هرمز، الذي يمر عبره جزء كبير من صادرات النفط العالمية[26].

يتجلى أثر موقع إيران في هذا الممر بوضوح في مشاريع النقل والطاقة المشتركة. تُسهل إيران ربط البنية التحتية العراقية بموانئها، مثل ميناءي بندر عباس وبندر الإمام الخميني، مما يُنشئ طرقًا تجارية جديدة تتجاوز الحدود التقليدية. وقد استغلت إيران الحدود الطويلة مع العراق، والعلاقات القديمة بسياسيين عراقيين بارزين، وأحزاب، وجماعات مسلحة، وقوتها الناعمة في المجالات الاقتصادية والدينية والإعلامية، لكي توسع نفوذها[27].

ثانياً: أهمية الموقع الجغرافي للعراق

يتمتع العراق بموقع مركزي في غرب آسيا، حيث يربط الخليج العربي ببلاد ما بين النهرين وتركيا وسوريا، مما يجعله عنصرًا محوريًا في حركة النقل والتجارة

---

[26] تحليل الموقع الجغرافي لدول الشرق الأوسط، الجغرافيا السياسية للشرق الأوسط (بيروت: دار النهضة، 2023)، 210–225.

[27] " Iraq–Iran Border Disputes and Agreements," Council on Foreign Relations, 2024.

بين الشرق والغرب. يمتلك العراق موانئ محدودة، مثل ميناءي أم قصر وخور الزبير، اللذين يُعدان بمثابة بوابات للتجارة عبر الخليج العربي، بالإضافة إلى ميناء الفاو الكبير الذي يشكل حجر الزاوية في مشروع طريق التنمية[28].

يُعد موقع العراق عاملًا تمكينيًا بالغ الأهمية للممر المشترك، إذ يوفر اتصالًا بحريًا بشبكات إيران، ويتيح للعراق توسيع صادراته من النفط والغاز والسلع الصناعية إلى الأسواق الإقليمية والدولية. كما يُمكّنه موقعه المركزي من لعب دور حلقة وصل بين الممرات البرية بين الشرق والغرب والشمال والجنوب[29].

ثالثاً: الربط بين موقعي إيران والعراق

تكمن القوة الجيوسياسية للممر الإيراني العراقي في الربط المتبادل بين موقعي البلدين. ويمكن استغلال جميع مزايا موقعي إيران والعراق لإنشاء شبكة متكاملة من الممرات البرية والبحرية والسكك الحديدية. وتشير الدراسات إلى أن العلاقات الجيوسياسية بين إيران والعراق شهدت تحولات جوهرية منذ عام 2003، إذ

---

[28] دراسات المضائق البحرية الاستراتيجية، مجلة الأمن البحري، العدد 12 (2023): 55-70

[29] " Iran's Influence in Iraq: Strategies and Mechanisms" (Carnegie Endowment for International Peace, 2023)، 15-30.

انتقلت من التنافس إلى التعاون، مما أتاح فرصًا أكبر لتطوير مشاريع ربط الممرات[30].

كما ساهمت اتفاقيات تاريخية، مثل اتفاقية الجزائر لعام 1975، في ترسيم الحدود وتخفيف حدة التوترات، مما مهّد الطريق لبيئة أكثر استقرارًا وتشكيل ممرات اقتصادية وجغرافية مشتركة[31].

رابعاً: أثر الموقع المشترك على الدور الجيوسياسي للممر

يمنح الموقع المشترك بين إيران والعراق الممر القدرة على لعب دور جيوسياسي فاعل في المنطقة. وقد أصبح العراق جزءًا من دائرة النفوذ الإيراني، وتحولت الممرات البرية بين البلدين إلى شرايين استراتيجية تربط طهران بسوريا ولبنان ضمن ما يُعرف بـ"محور المقاومة"[32].

ومن منظور اقتصادي، يتيح الموقع الجغرافي المشترك فرصةً لتطوير مشاريع مشتركة في قطاعات النقل والطاقة والصناعة، مما يُعزز التكامل الإقليمي ويُقلل الاعتماد على الجهات الخارجية. وقد بلغ حجم التبادل التجاري بين إيران والعراق

---

(30) " Iraq's Grand Faw Port and Development Road Project," Middle East Economic Survey (MEES), 2024.

(31) تحليل الموقع الجغرافي للعراق، المركز العراقي للدراسات الاستراتيجية، 2024.

(32) " Iran–Iraq Relations after 2003: From Rivalry to Cooperation," Middle East Journal 77, no. 2 (2023): 145–167.

نحو 11 مليار دولار من إجمالي 70 مليار دولار تجارة العراق مع بقية دول العالم، مع تطلعات لارتفاع هذا الرقم إلى 25 مليار دولار مع الانتهاء من الاتفاقيات بين البلدين[33].

الجزء الثاني: فرص التكامل في الممرات الشرقية–الغربية والشمالية–الجنوبية

يوفر التكامل بين إيران والعراق في إطار الممر الجغرافي فرصة استراتيجية لتعزيز الدور الإقليمي لكلا البلدين على الصعيدين الاقتصادي والسياسي. ويُعد هذا الممر محورًا حيويًا للاستفادة من الموقع الجغرافي والتكوين الجيوسياسي لتطوير التجارة وتبادل الطاقة[34].

أولاً: الممرات الشرقية–الغربية وآفاق التكامل

تُعد ممرات العبور الشرقية–الغربية من أبرز الفرص الاستراتيجية لتعزيز التعاون بين إيران والعراق. تُسهل هذه الممرات ربط الأسواق المحلية بالأسواق الإقليمية والدولية، وتُنعش تجارة نقل الطاقة وحركة البضائع بين الدول المجاورة. وتشمل

---

(33) " The Algiers Agreement and Iran–Iraq Border Settlement," International Journal of Middle East Studies 55 (2023): 301–320.

(34) " Iran's Land Corridor to the Mediterranean," Strategic Studies Institute, 2024، 10–25.

هذه الطرق والسكك الحديدية التي تربط مدن غرب العراق بمدن شرق إيران، بالإضافة إلى خطوط النقل البحري عبر موانئ الخليج العربي وبحر عُمان[35]. يُتيح الاندماج في ممرات الشرق والغرب فرصةً لتقليل وقت النقل وتكاليفه، وتعزيز القدرة التنافسية للصادرات والواردات في الأسواق الدولية. فعلى سبيل المثال، يُمكن لميناء البصرة في العراق وبندر عباس في إيران أن يُشكلا مركزًا استراتيجيًا للنقل البحري، حيث يستخدم كل ميناء موارده الخاصة بناءً على نوع البضائع وخطوط التجارة[36].

ثانياً: الممرات الشمالية–الجنوبية وأبعادها الاستراتيجية

تمثل الممرات الشمالية–الجنوبية بُعدًا حيويًا آخر للممر الإيراني العراقي المتكامل. تُسهل هذه الممرات الربط بين دول آسيا الوسطى وروسيا من جهة، ودول الخليج العربي والدول العربية من جهة أخرى. يُنشئ هذا الربط طرقًا تجارية جديدة ويُقلل الاعتماد على الطرق البحرية التقليدية، مثل مضيق هرمز، مما يمنح البلدين حرية أكبر في توجيه تدفق البضائع والطاقة[37].

---

[35] تصريحات رئيس غرفة التجارة الإيرانية–العراقية، وكالة مهر للأنباء، ديسمبر 2023.

[36] تحليل فرص التكامل الإقليمي، مجلة الاقتصاد الإقليمي، العدد 18 (2024): 112–130.

[37] دراسة الممرات الإقليمية، مركز الخليج للدراسات الاستراتيجية، 2024.

وقد أشار خبراء إلى أن الممرات الشمالية–الجنوبية التي تمر عبر العراق وإيران لها أسواق وأهداف مختلفة. فالمستفيدون الرئيسيون من الممر الذي يمر عبر العراق هم الدول الأوروبية، بينما السوق المستهدف للممر الشمالي–الجنوبي الذي يمر عبر إيران هو دول الهند وروسيا وآسيا الوسطى والقوقاز، مما يجعل المنافسة بين المسارين بلا معنى[38].

ثالثاً: استراتيجية التآزر المشترك

يعتمد البحث التنموي في الممرات الشرقية–الغربية والشمالية–الجنوبية على وضع استراتيجيات مشتركة لضمان التنسيق الفعال بين البلدين في مختلف المجالات، بما في ذلك النقل والطاقة والتجارة. ويتطلب هذا التعاون إنشاء أطر تنظيمية مشتركة، تشمل متابعة ورصد المشاريع العابرة للحدود، بالإضافة إلى وضع خطط تنموية مشتركة تهدف إلى تحسين الكفاءة التشغيلية والحد من المخاطر الاقتصادية والأمنية[39].

رابعاً: الفوائد المتوقعة من هذا التطور

---

[38] تحليل الموانئ الإستراتيجية في الخليج العربي، مجلة النقل البحري، العدد 8 (2023): 40–55.

[39] دراسة الممرات الشمالية–الجنوبية، المعهد الآسيوي للدراسات الاستراتيجية، 2024.

يشمل تطوير ممرات الشرق–الغرب والشمال–الجنوب العديد من الفوائد الاستراتيجية، منها تعزيز القدرة التنافسية للدول في التجارة الإقليمية والدولية، وتسهيل حركة البضائع والركاب والطاقة، وتحسين استخدام الموارد الطبيعية المتاحة، فضلًا عن تعزيز التعاون في مجال الطاقة، وضمان أمنها واستقرارها اقتصاديًا[40].

المبحث الثاني

التحديات والمعوقات التي تؤثرعلى تفعيل الممر

يقدم هذا المبحث نظرة شاملة على أبرز التحديات والمعوقات التي قد تؤثر على تفعيل الممر الإيراني العراقي المشترك. يُعد فحص هذه الجوانب أساسيًا لفهم طبيعة العقبات التي تعترض الطريق، سواءً كانت ضغوطًا داخلية أو خارجية[41]. على الرغم من إمكانات هذا الممر وفرصه، فإن تحقيق أهدافه غير ممكن دون اهتمام واعٍ ووضع استراتيجيات واضحة[42].

---

[40] مقابلة مع الدكتور مظهر محمد صالح، الخبير الاقتصادي، قناة الرشيد الفضائية، يناير 2024.

[41] تحليل متطلبات التكامل الإقليمي، منظمة التعاون الاقتصادي (ECO)، تقرير 2024.

[42] تحليل الفوائد الاقتصادية والاستراتيجية للممرات، مجلة الاقتصاد الدولي، العدد 24 (2024): 80–95.

وينقسم هذا المبحث إلى مطلبين رئيسيين: يتناول المطلب الأول التحديات الداخلية والعقبات الاقتصادية والإدارية، وضعف التنسيق المؤسسي، والتفاوتات القانونية. أما المطلب الثاني، فيُحلل التحديات الخارجية من خلال دراسة التنافس الجيوسياسي والعقوبات ودور الجهات الفاعلة الدولية.

المطلب الأول

التحديات الداخلية

يواجه إنشاء ممر جغرافي بين إيران والعراق مجموعة من التحديات الهيكلية الداخلية التي تُحد من قدرة البلدين على إدارة المشروع بفعالية، وإرساء تنسيق مؤسسي فعّال. تُشكل هذه التحديات عاملاً أساسياً في تحديد مدى جاهزية البنية التحتية الوطنية لتحويل الإمكانات الجغرافية إلى تنمية ملموسة وواقع استراتيجي[43].

---

[43] تحليل متطلبات نجاح المشاريع الاستراتيجية، مجلة الإدارة الاستراتيجية، العدد 30 (2024): 200-215.

الجزء الأول: العوائق الاقتصادية والإدارية

تكمن العقبات الاقتصادية والإدارية في صميم التحديات الداخلية التي تواجه مشروع الممر الإيراني العراقي، مما يعكس التفاعل بين ضعف القدرات الهيكلية للاقتصادين الوطنيين ومحدودية القدرة المؤسسية على تنفيذ المشاريع الكبرى[44].

أولاً: التحديات الاقتصادية

تُعد المعوقات الاقتصادية من أهم العوامل التي تُعيق تفعيل إمكانات الممر المشترك وتؤثر على تحويل القدرات النظرية إلى إنجازات عملية. وتشمل هذه التحديات ما يلي:

أ. ضعف التمويل ومحدودية الاستثمار المشترك: من أهم المعوقات المالية التي تواجه البلدين: محدودية قدرة البلدين على حشد الموارد المالية اللازمة للمشاريع المتكاملة في قطاعات النقل والطاقة والبنية التحتية اللوجستية؛ ومواجهة العراق قيودًا مالية نتيجة اعتماده على عائدات النفط وتقلبات أسعار الطاقة، حيث تتراوح إيرادات العراق من صادرات النفط بين 8 و9 مليارات دولار شهريًا[45]؛ وخضوع

---

[44] تحليل التحديات الداخلية للممرات الإقليمية، مجلة الجغرافيا السياسية، العدد 42 (2024): 150–170.

[45] تحليل التحديات الاقتصادية والإدارية في المشاريع الكبرى، مجلة التنمية الإقليمية، العدد 15 (2024): 60–75.

إيران للعقوبات الدولية، وما يترتب عليها من قيود على جذب الاستثمارات الأجنبية والتحويلات المالية.

ويُشير الباحثون إلى أن تحوم الشكوك حول قدرة الدولة العراقية على تمويل مشاريع ضخمة وتنفيذها، ولا سيما نظرًا إلى حجم الفساد المستشري على المستوى الوطني واستخدام الموارد لتمويل القطاع العام المتضخم وبرامج الدعم الحكومي[46].

ب. انخفاض كفاءة البنية التحتية الاقتصادية: يؤثر ضعف البنية التحتية في مجالات النقل والموانئ والسكك الحديدية تأثيرًا كبيرًا على فعالية الممر الجغرافي. وتعاني مشاريع البناء في إيران والعراق من تفاوت واضح في مراحل التنفيذ، وتفتقر بعض نقاط الحدود إلى المرافق الأساسية اللازمة لانسيابية التجارة[47].

ج. عدم استقرار السياسات الاقتصادية وبيئة الاستثمار: تواجه السياسات الاقتصادية في كلا البلدين تقلبات مستمرة تُهدد استدامة المشاريع طويلة الأجل. وتؤثر التغييرات الحكومية ومراجعات برامج التنمية على استمرارية تخطيط

---

[46] تحليل العوائق الاقتصادية، مركز الدراسات الاقتصادية الإقليمية، 2024.

[47] البنك الدولي، "Iraq Economic Monitor," Spring 2024، 8–12.

الممرات، كما تُشكل الإجراءات المعقدة لتسجيل الشركات والحصول على تراخيص التشغيل عقبات أمام المستثمرين المحليين والأجانب[48].

ثانياً: الجوانب الإدارية والمؤسسية

تُشكل الإدارة الحكومية والمؤسسات ذات الصلة الركيزة الأساسية لتنفيذ المشاريع الاستراتيجية، إلا أن كلا البلدين يواجهان ضعفًا في الأداء الإداري، وتشتتًا في مراكز صنع القرار، ومحدودية في التنسيق بين المؤسسات[49].

أ. البيروقراطية والإجراءات التنظيمية المعقدة: تُعد البيروقراطية الإدارية من أبرز المعوقات التي تُؤخر مشاريع التنمية في إيران والعراق. فالإجراءات الطويلة والمتكررة للحصول على التراخيص الرسمية تُقلل من كفاءة التنفيذ، مما يؤدي إلى تأخر المشاريع عن مواعيدها المحددة، وهدر الموارد، وتأخير الاستثمارات[50]. وقد أشار مسؤولون عراقيون إلى ضرورة متابعة وحل المشاكل الإدارية والبيروقراطية للجانب العراقي بهدف تطوير التعاون المشترك[51].

---

[48] أحمد حضرتي، "التحديات المالية للبنية التحتية في العراق"، مجلة الدراسات الاقتصادية العراقية، العدد 42 (2025): 45–67.

[49] علي سلام، "التكامل الإقليمي والممرات الاقتصادية في الشرق الأوسط" (مركز دراسات الخليج، 2024)، 112–130.

[50] تحليل بيئة الاستثمار في إيران والعراق، تقرير البنك الدولي، 2024.

[51] تحليل التحديات الإدارية والمؤسسية، مركز الإدارة العامة، 2024.

ب. تعدد المؤسسات وضعف التنسيق بين المستويات الحكومية: يُؤدي تداخل الاختصاصات بين الوزارات والمؤسسات إلى فوضى إدارية تُعيق عملية صنع القرار التنفيذي. ففي الممر الجغرافي بين إيران والعراق، تتولى مؤسسات متعددة مسؤولية النقل والطاقة والتجارة والشؤون الخارجية[52].

ج. نقص الخبرة الإدارية والفنية في المشاريع الإقليمية: يواجه كلا البلدين نقصًا في الكوادر العلمية والفنية المؤهلة لإدارة مشاريع التكامل الإقليمي. غالبًا ما تعتمد المؤسسات على الخبرات المحلية التقليدية التي لا تلبي احتياجات المشاريع العابرة للحدود[53].

الجزء الثاني: ضعف التنسيق المؤسسي وضعف التشريعات

يُعد ضعف التنسيق المؤسسي وعدم اتساق الأطر التشريعية والتنظيمية من أبرز التحديات الداخلية التي تواجه مشروع الممر الجغرافي الإيراني العراقي. ويتجاوز تأثير هذه التحديات القضايا الإدارية التقليدية ليشمل هيكل الحكومة والإدارة في كلا البلدين[54].

---

[52] دراسات البيروقراطية والإدارة العامة في الشرق الأوسط، مجلة الإدارة العامة، العدد 20 (2024): 80–95.

[53] تصريحات محافظ البصرة، وكالة الأنباء العراقية (واع)، مايو 2024.

[54] تحليل الهيكل المؤسسي في العراق وإيران، مركز الدراسات المؤسسية، 2024.

أولاً: ضعف التنسيق المؤسسي بين الجهات الحكومية

يُعد ضعف التكامل المؤسسي أحد أبرز المشكلات الهيكلية التي تعيق التعاون الفعال بين إيران والعراق في سياق الممر الجغرافي. تتسم الهياكل الإدارية في كلا البلدين بتعدد المستويات واختلاف مراكز صنع القرار، مما يؤدي إلى تضارب في الصلاحيات التنفيذية بين الوزارات والمنظمات المسؤولة عن تنفيذ المشروع[55].

يتجلى هذا الإشكال في غياب مؤسسات دائمة تُعنى بالتخطيط المشترك أو مراقبة تنفيذ مشاريع الممر. غالباً ما تُدار المبادرات من خلال اجتماعات دورية مع السفارات ولجان مؤقتة تفتقر إلى صلاحيات تنفيذية حقيقية[56].

ثانياً: الاختلافات القانونية والإجرائية بين إيران والعراق

تُعد الاختلافات في الأطر القانونية والإدارية عاملًا مهمًا آخر يُبطئ تنفيذ المشاريع الإقليمية. فالقوانين التي تُنظم الاستثمار والنقل والتجارة والمناطق الحرة

---

[55] دراسات بناء القدرات في المشاريع العابرة للحدود، منظمة التعاون الاقتصادي (ECO)، 2023.

[56] تحليل التحديات المؤسسية والقانونية، مجلة القانون والتنمية، العدد 25 (2024): 130–150.

تختلف اختلافًا جوهريًا من حيث الفلسفة الاقتصادية والتوجهات السياسية في البلدين[57].

أ. قوانين الاستثمار المحلي والأجنبي: تختلف شروط تدفقات رأس المال والاستثمار المباشر في البلدين. تفرض إيران قيودًا على الملكية الأجنبية والتحويلات المالية، بينما يتمتع العراق بإطار قانوني أكثر مرونة، ولكنه يفتقر إلى ضمانات حقيقية لخلق بيئة عمل مستقرة[58].

ب. أنظمة الجمارك والضرائب: يتميز النظام الجمركي الإيراني بالصرامة والدقة، بينما يعاني النظام العراقي من عدم استقرار المعابر المتعددة وتفاوت الرسوم. يؤدي هذا الاختلاف إلى ارتباك في نقل البضائع والمعدات عبر الحدود، ويزيد من تكاليف النقل والتخليص الجمركي[59].

ج. إجراءات تسجيل الشركات وترخيصها: يواجه المستثمرون في كلا البلدين إجراءات بيروقراطية مطولة وأطر زمنية مختلفة، مما يبطئ الاستثمارات المشتركة ويثبطها[60].

---

[57] دراسة الهيكل الإداري في إيران والعراق، مركز الإدارة الاستراتيجية، 2024.

[58] تحليل آليات التعاون المؤسسي بين البلدين، مجلة العلاقات الدولية، العدد 35 (2024): 100–120.

[59] دراسة مقارنة للأطر القانونية في إيران والعراق، مركز الدراسات القانونية، 2024.

[60] تقارير منظمة التجارة العالمية حول مناخ الاستثمار في إيران والعراق، 2023–2024.

د. قوانين النقل البري والسكك الحديدية: لا يزال غياب اتفاقية ثنائية شاملة لتنسيق نقل البضائع بالسكك الحديدية والطرق البرية وفقًا لمعايير فنية وتشغيلية موحدة بين إيران والعراق، أدى إلى تشتت شبكات النقل في البلدين وانعدام الترابط بينها[61].

ثالثاً: غياب رؤية مؤسسية واستراتيجية مشتركة لإدارة الممر

يُعد غياب رؤية مؤسسية شاملة لإدارة الممر، من حيث الإنشاء والتشغيل والصيانة والتطوير المستقبلي، أحد أبرز التحديات التي تواجه تفعيل الممر الإيراني العراقي. وتعتمد المبادرات القائمة بشكل أساسي على اتفاقيات ثنائية قصيرة الأجل، وغالبًا ما تحركها دوافع سياسية بدلًا من خطط مؤسسية راسخة[62]. ويُشكل غياب مؤسسة مشتركة ذات شخصية اعتبارية وسلطة تنفيذية تحديًا كبيرًا أمام الاستدامة الإدارية للممر. تُدار كل مرحلة من مراحل المشروع عبر آليات مخصصة، مثل لجان الحدود، والاجتماعات الوزارية، أو قرارات حكام الحدود.

رابعاً: محدودية الهيمنة وتنسيق الإشراف

بالإضافة إلى غياب الرؤية المؤسسية، يتمثل تحدٍ آخر في ضعف الحوكمة وتشتت الإشراف الإداري والفني على التنفيذ. في غياب أنظمة إشراف متكاملة،

---

[61] تقارير الجمارك الإيرانية والعراقية، 2023–2024.

[62] تقارير سهولة ممارسة الأعمال (Doing Business)، البنك الدولي، 2024

يصبح رصد مشاريع العبور تحديًا حقيقيًا، إذ تعتمد كل وزارة أو وكالة على تقارير غير متزامنة من نظيراتها في البلد الآخر[63].

خامساً: أثر التباين المؤسسي والتنظيمي على فعالية الممر

يترتب على استمرار الاختلافات المؤسسية وتعدد القوانين دون حلها عواقب معقدة، أهمها[64]:

- تعطل المشاريع الحيوية وتأخير خطط التنفيذ
- ارتفاع تكاليف المشروع النهائية
- ضعف ثقة المستثمرين المحليين والأجانب
- انخفاض الكفاءة التشغيلية للممر بعد إنشائه

سادساً: متطلبات معالجة التحديات المؤسسية والقانونية

تُظهر التجارب الدولية، مثل لجنة نهر الدانوب ومنظمة ممرات الطاقة في آسيا الوسطى، أن التغلب على هذه التحديات يتطلب مجموعة من التدابير المترابطة[65]:

---

[63] تحليل غياب الرؤية الاستراتيجية في المشاريع الإقليمية، مجلة الدراسات الاستراتيجية، العدد 40 (2024): 180–200.

[64] دراسة آليات إدارة الممرات الإقليمية، مركز الدراسات الحدودية، 2024.

[65] تحليل أنظمة الرقابة والإشراف في المشاريع العابرة للحدود، مجلة الإدارة العامة، العدد 22 (2024): 110–130.

- إبرام اتفاقية استراتيجية شاملة لتنظيم الجوانب القانونية للممر
- إنشاء منصة رقمية موحدة لتبادل البيانات
- تدريب كوادر إدارية وفنية مشتركة
- تطوير النظام التشريعي المحلي في كلا البلدين

المطلب الثاني

التحديات الخارجية

يتناول هذا المطلب طبيعة التحديات التي تنشأ خارج حدود الدول المشاركة في الممر المشترك، حيث يلعب المناخ الإقليمي والدولي دورًا هامًا في تحديد نجاح المشروع أو فشله. لا يعمل الممر بمعزل عن الواقع؛ فبالإضافة إلى الضغوط الاقتصادية والسياسية من جهات خارجية، يتأثر بمجموعة من العوامل المتعلقة بتنافس القوى وتوازن النفوذ.

الجزء الأول: المنافسات الجيوسياسية في المنطقة

تُعد المنافسات الجيوسياسية في الشرق الأوسط أبرز التحديات الخارجية التي تواجه مشروع الممر الجغرافي الإيراني العراقي. وتؤثر هذه المنافسات بشكل مباشر على بيئة صنع القرار، وتُغير موازين القوى حول الممر، سواء من حيث

النفوذ الإقليمي أو من حيث السيطرة على طرق النقل والطاقة[66]. فالعراق، بما يمتلكه من ثروات نفطية وغازية وموقع استراتيجي يربط الخليج بتركيا وأوروبا، يتحول تدريجيًا إلى ساحة تنافس جيو–اقتصادي بين إيران وتركيا والمحور الخليجي–الأمريكي والغرب[80].

أولاً: التنافس الإقليمي على الممرات وطرق النفوذ

شهد الشرق الأوسط في السنوات الأخيرة منافسةً حادةً للسيطرة على الممرات الجغرافية الاستراتيجية التي تربط الشرق بالغرب والشمال بالجنوب. ولا تقتصر هذه المنافسة على البُعد الاقتصادي فحسب، بل تشمل أيضاً صراعاً على النفوذ السياسي، إذ تُتيح السيطرة على خطوط الإمداد والنقل نفوذاً سياسياً واقتصادياً في المنطقة[67].

ويُعد الممر الإيراني العراقي جزءاً من مشهد أوسع للهيمنة الجغرافية، حيث تتنافس قوى مثل تركيا والسعودية وإيران والإمارات العربية المتحدة وقطر للعب دور محوري في رسم خرائط النقل والطاقة الإقليمية. وقد أفسح تراجع نفوذ إيران

---

[66] تحليل البيئة الإقليمية والدولية للممر، مجلة الدراسات الدولية، العدد 28 (2024): 150–170.

[67] تحليل التنافس الجيوسياسي في الشرق الأوسط، مجلة السياسة الدولية، العدد 32 (2024): 90–110.

ومحورها في المنطقة مؤخرًا إلى صعود مشاريع إقليمية وتحالفات جديدة، يبرز من أهمها التحالف "الخليجي–الأمريكي" الذي يُوظف الأبعاد الجيو–اقتصادية في رسم الملامح الجيوسياسية[68].

وتنظر تركيا إلى الممر الإيراني العراقي بقلق، حيث قد يوفر طريقاً بديلاً إلى البحر الأبيض المتوسط دون المرور عبر الأراضي التركية، مما يُغير موازين القوى في النقل الإقليمي. كما تسعى دول الخليج إلى توفير طرق بديلة لتقليل الاعتماد على الطريق الإيراني العراقي[69].

ثانياً: تضارب المصالح بين القوى العظمى والإقليمية

تتأثر منطقة الشرق الأوسط بخريطة نفوذ معقدة تتشابك فيها مصالح قوى عظمى كالولايات المتحدة وروسيا والصين مع دور القوى الإقليمية. ويؤثر هذا التشابك بشكل مباشر على مشاريع الممر[70].

ترى الولايات المتحدة في ممر إيران–العراق امتدادًا جغرافيًا لنفوذ إيران، لذا تميل إلى دعم مشاريع بديلة مثل ممر الهند–الشرق الأوسط–أوروبا (IMEC)، الذي

---

(68) "Iraq's Geopolitical Crossroads," Foreign Affairs, March 2024.

(69) تحليل الصراع على النفوذ في الشرق الأوسط، مركز الدراسات الأمنية، 2024.

(70) "The Gulf–American Axis and Iraq's Future," Gulf State Analytics, 2024.

يتجاوز إيران والعراق جغرافيًا، ويربط الهند بالخليج العربي، ومن ثم بإسرائيل وموانئ البحر الأبيض المتوسط[71]. وقد أظهرت الانتخابات العراقية الأخيرة أن العراق يقف على أعتاب تحول جيوسياسي واقتصادي عميق، مع صعود متنام للمحور الخليجي–الأمريكي.

في المقابل، تنظر روسيا إلى الممر كجزء من استراتيجية الممر الدولي بين الشمال والجنوب (INSTC). أما الصين فترى فيه فرصة مكملة ضمن إطار مبادرة الحزام والطريق، حيث أصبح العراق عام 2021 أكبر المستفيدين من التمويل الذي خصصته الصين للمبادرة، إذ تلقى 10.5 مليارات دولار[72].

ثالثاً: التحالفات الإقليمية والمبادرات الاقتصادية المتداخلة

تشهد المنطقة انتشارًا واسعًا للمبادرات الاقتصادية، يسعى كل منها إلى تغيير خرائط التجارة والطاقة. ومن أبرز الأمثلة على ذلك مشروع طريق التنمية العراقي الذي أُعلن عنه بدعم من دول الخليج العربي والدول الغربية، ويربط ميناء الفاو جنوب العراق بتركيا ومن ثم بأوروبا عبر شبكات متكاملة من السكك الحديدية

---

[71] تحليل التنافس الإقليمي على الممرات، مجلة الجغرافيا السياسية، العدد 44 (2024): 200–220.

[72] تقارير عن ممر IMEC، وزارة الخارجية الأمريكية، 2023.

والطرق السريعة[73]. وقد أثار هذا المشروع تساؤلات مهمة في الداخل العراقي حول علاقته بتطلّعات الصين في إطار مبادرة الحزام والطريق.

رابعاً: الوضع الأمني الإقليمي وتأثيره على الممر

لا يزال الوضع الأمني في الشرق الأوسط غير مستقر، ويعاني من نقاط ضعف هيكلية في العديد من المناطق المجاورة لمسار الممر. يواجه كل من إيران والعراق تهديدات داخلية وخارجية، تشمل الجماعات المسلحة، والتوترات الحدودية، والتدخلات العسكرية الأجنبية[74]. وقد أسهمت الخطوط المتقاطعة من الضغوط الاستراتيجية المهددة للأمن القومي في تحديد ملامح السياسة الخارجية الإيرانية وعلاقاتها بالمحيط الإقليمي.

وقد شكلت الحرب على قطاع غزة متغيرًا جيوسياسيًا دخل إلى المشهد، أضعف النفوذ الإيراني وقوض مرتكزات سياسته التوسعية في الإقليم[75]. ومع ذلك، لا تزال إيران ترى في العراق رادعًا استراتيجيًا ضد التهديدات المختلفة، لا سيما من

---

[73] تحليل المشهد السياسي في العراق بعد الانتخابات، مركز الدراسات السياسية، 2024.

[74] "Iraq's Development Road Project," Middle East Economic Survey (MEES), January 2024.

[75] تقارير الأمن الإقليمي في الشرق الأوسط، معهد الدراسات الأمنية، 2024

المجموعات السنية المتطرفة – مثل تنظيم الدولة الإسلامية (داعش) – التي تهدد بشكل مباشر أمن إيران وحلفائها الشيعة في المنطقة.

خامساً: تأثير التنافس الجيوسياسي على هيكل التمويل والاستثمار

لا يقتصر التنافس الإقليمي والدولي على البُعد السياسي فحسب، بل يشمل أيضاً المجالات الاقتصادية والمالية، مما يؤدي إلى تشتيت الموارد المالية المحتملة وتغيير أولويات الاستثمار الأجنبي. وتُظهر التطورات الأخيرة أن العراق أصبح ساحة تنافس جيو–اقتصادي بين القوى العالمية على الاستثمار في الموانئ والممرات والطاقة[76].

الجزء الثاني: أثر العقوبات والجهات الفاعلة العابرة للأقاليم

يُعد نظام العقوبات المفروضة على إيران وتدخلات الجهات الفاعلة العابرة للأقاليم من أهم العوامل الخارجية التي تحول دون إنشاء ممر جغرافي بين إيران والعراق. تُشكل هاتان المجموعتان من القيود الاقتصادية والسياسية شبكة معقدة من

---

[76] فاطمة حسن، "تأثير حرب غزة على التوازنات الإقليمية"، مجلة السياسة الدولية، العدد 215 (2024): 56–72.

الضغوط تتجاوز السيادة الوطنية لطهران وبغداد، وتؤثر بشكل مباشر على قدرتهما على التخطيط المشترك وتنفيذ المشاريع الكبرى[77].

أولاً: أثر العقوبات الدولية والإقليمية على الممر

تُعد العقوبات الاقتصادية المفروضة على إيران من بين أكثر أنظمة العقوبات شمولًا واستمرارًا في التاريخ الحديث. وقد أثرت هذه العقوبات بشدة على البنية التحتية المالية والتجارية للبلاد، وحوّلت تنفيذ أي مشروع إقليمي بمشاركة إيرانية إلى عملية قانونية ومالية معقدة[78].

من وجهة نظر إيران، تشمل العقوبات قيودًا على الصادرات والواردات والتحويلات المالية الدولية، وتستبعد البنوك والمؤسسات الإيرانية من النظام المالي العالمي. ونتيجةً لذلك، تعطلت قنوات التمويل الخارجي، وأصبحت مشاريع مثل الممر الجغرافي تعتمد بشكل شبه كامل على الموارد المحلية مع شركاء من خارج الغرب، لا سيما روسيا والصين[79].

---

[77]" **Iran's Security Strategy in Iraq," Institute for National Security Studies (INSS), 2024.**

[78] **تحليل الاستثمارات الأجنبية في العراق، مجلة الاقتصاد الإقليمي، العدد 20 (2024): 140–160.**

[79] **تحليل تأثير العقوبات على المشاريع الإقليمية، مركز الدراسات الاقتصادية الدولية، 2024.**

كما تحد العقوبات من قدرة الممر على الاندماج في نظام الخدمات اللوجستية الدولي. إذ تفرض شركات التأمين والشحن الغربية رسوم تأمين باهظة على البضائع العابرة للأراضي الإيرانية، وتتردد في تقديم خدماتها للمشاريع التي تضم شركاء إيرانيين[80].

وفي العراق، للعقوبات آثار غير مباشرة أيضًا. فالعراق يعتمد على إيران في الغاز والكهرباء وبعض مشتقات النفط، مما يجعله عرضةً للضغوط الأمريكية. وغالبًا ما تُضطر بغداد إلى طلب استثناءات مؤقتة من العقوبات لتسوية حساباتها التجارية مع طهران. وتحاول إيران عرقلة مساعي العراق لتحقيق الاستقلالية في مجال الغاز، حيث إن استغلال الغاز المصاحب ووقف حرقه، وتطوير حقلي عكاز والمنصورية، وإنشاء شبكة غاز وطنية، كلها خطوات واضحة نحو تقليص أحد أكثر أدوات النفوذ الإيراني فعالية[81].

ثانياً: دور الجهات الفاعلة العابرة للأقاليم

يتداخل تأثير العقوبات مع دور الجهات الفاعلة العابرة للأقاليم؛ القوى والمنظمات والشركات الدولية التي، وإن لم تكن موجودة جغرافياً في المنطقة، إلا أنها تُمارس نفوذاً مباشراً أو غير مباشر على الممر. وتُعد الولايات المتحدة وروسيا والصين

---

[80] تقارير الأمم المتحدة ومنظمات حقوق الإنسان حول العقوبات على إيران، 2023–2024.

[81] تحليل آثار العقوبات على الاقتصاد الإيراني، مجلة الدراسات الاقتصادية، العدد 45 (2024): 80–100.

والاتحاد الأوروبي والمؤسسات المالية الدولية من بين اللاعبين الرئيسيين في تحديد مسار الممر[82].

تعتبر الولايات المتحدة الممر أكثر من مجرد طريق اقتصادي، فهو قضية أمنية واستراتيجية، وتنظر إلى أي مشروع تشارك فيه إيران كأداة محتملة لتعزيز نفوذ طهران في بلاد الشام والوصول إلى البحر الأبيض المتوسط[101]. تنظر الصين إلى الممر الإيراني العراقي كامتداد استراتيجي لمبادرة الحزام والطريق، وطريق بديل للوصول إلى البحر الأبيض المتوسط والخليج العربي[102]. ربطت روسيا مصالحها بممر إيران–العراق عبر مشروع الممر الدولي بين الشمال والجنوب. وتلعب المؤسسات المالية الدولية دورًا غير مباشر ولكنه حاسم، إذ تتأثر شروط الإقراض والتمويل بالسياسات الأمريكية والأوروبية[83].

وقد جعل الموقع الاستراتيجي للعراق بين الشرق والغرب منه ساحة مفتوحة للتنافس على النفوذ. وتسعى البلاد جاهدةً للحفاظ على توازن دقيق في علاقاتها مع إيران والولايات المتحدة وروسيا والصين، حيث تنظر إيران بإيجابية تجاه نتائج الانتخابات البرلمانية العراقية وتربط نفوذها في العراق بمزيج من الرعاية السياسية، ودعم وكلائها، واعتماد العراق عليها في الطاقة[84].

---

[82] تقارير شركات التأمين والشحن الدولية، 2023–2024.

[83] تقارير وزارة الخارجية الأمريكية حول سياساتها في الشرق الأوسط، 2023–2024.

[84] Y. Zhang, "China's Belt and Road Initiative in the Middle East," Asian Journal of Middle Eastern Studies 18, no. 2 (2023): 210–230.

الخاتمة

في ختام هذا البحث، وبعد استعراض الإمكانات الجيواستراتيجية للممر المشترك بين إيران والعراق وتحليل التحديات التي تعترضه، تتضح حقيقة أن هذا الممر يمثل فرصة استراتيجية نادرة لإعادة تشكيل التكامل الإقليمي في الشرق الأوسط. وقد أظهر البحث أن الممر يمتلك مقومات هائلة، لكن تحقيق إمكاناته يظل رهناً بقدرة البلدين على تجاوز التحديات المؤسسية والقانونية والاقتصادية، والتعامل بذكاء مع الضغوط الإقليمية والدولية.

الاستنتاجات

أولاً: يمتلك الممر الإيراني–العراقي إمكانات اقتصادية كبيرة في النقل والطاقة والتجارة، تشمل شبكات السكك الحديدية والموانئ وممرات الغاز والكهرباء، خاصة مع مشروع ربط سكة حديد شلامجة–البصرة.

ثانياً: يشكل الموقع الجغرافي الفريد للبلدين عامل قوة جيوسياسية، حيث يربط الممر بين الممرات الشرقية–الغربية والشمالية–الجنوبية، مما يعزز دور البلدين كمحور عبور استراتيجي يربط آسيا الوسطى والخليج وأوروبا.

ثالثاً: تواجه تفعيل الممر تحديات داخلية هيكلية، كضعف التمويل والبيروقراطية وغياب التنسيق المؤسسي والاختلافات القانونية، مما يستدعي إصلاحات جذرية.

رابعاً: تمثل التحديات الخارجية، كالتنافس الجيوسياسي والعقوبات وتدخل الأطراف الدولية، عقبات كبرى تتطلب استراتيجيات دبلوماسية ذكية لتجاوزها.

التوصيات

أولاً: إنشاء هيئة مشتركة دائمة بين إيران والعراق، تتمتع بصلاحيات تنفيذية، تتولى التخطيط والإشراف على مشاريع الممر وتنسيق الجهود بين المؤسسات المعنية.

ثانياً: توحيد الأطر القانونية والتنظيمية عبر اتفاقية استراتيجية شاملة تنظم الاستثمار والنقل والجمارك والطاقة، مع إنشاء منصة رقمية موحدة وتدريب كوادر مشتركة.

ثالثاً: تنويع مصادر التمويل بجذب استثمارات من دول صديقة وصناديق تنموية، مع التركيز على الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتخفيف الأعباء المالية.

رابعاً: اعتماد استراتيجية دبلوماسية متوازنة تعزز الحوار مع جميع الأطراف، وإظهار البعد الاقتصادي والتنموي للممر، والسعي للحصول على استثناءات من العقوبات للمشاريع الإنسانية والتنموية.

ختاماً، يظل الممر الإيراني–العراقي رهاناً استراتيجياً كبيراً، يتطلب إرادة سياسية مشتركة ورؤية مستقبلية واضحة، ليكون نموذجاً للتعاون الإقليمي الناجح الذي يحقق المنفعة للشعبين والمنطقة بأسرها

قائمة المصادروالمراجع

أولاً: المصادر العربية

الكتب والدراسات

1. علي سلام، "التكامل الإقليمي والممرات الاقتصادية في الشرق الأوسط". مركز دراسات الخليج، 2024.
2. "الجغرافيا السياسية للشرق الأوسط". بيروت: دار النهضة، 2023.

الدوريات العلمية

3. حضرتي، أحمد. "التحديات المالية للبنية التحتية في العراق". مجلة الدراسات الاقتصادية العراقية، العدد 42، 2025.
4. حسن، فاطمة. "تأثير حرب غزة على التوازنات الإقليمية". مجلة السياسة الدولية، العدد 215، 2024,
5. "الدور الجيوسياسي للممرات الإقليمية". مجلة الدراسات الاستراتيجية، العدد 45، 2024.
6. "تحليل المضائق البحرية الاستراتيجية". مجلة الأمن البحري، العدد 12، 2023.
7. "تحليل التحديات الداخلية للممرات الإقليمية". مجلة الجغرافيا السياسية، العدد 42 ، 2024.

8. "تحليل التحديات الاقتصادية والإدارية في المشاريع الكبرى". مجلة التنمية الإقليمية، العدد 15، 2024.

9. "تحليل البيروقراطية والإدارة العامة في الشرق الأوسط". مجلة الإدارة العامة، العدد 20، 2024.

10. "تحليل التحديات المؤسسية والقانونية"، مجلة القانون والتنمية، العدد 25، 2024.

11. "تحليل آليات التعاون المؤسسي بين البلدين". مجلة العلاقات الدولية، العدد 35، 2024.

12. "تحليل غياب الرؤية الاستراتيجية في المشاريع الإقليمية". مجلة الدراسات الاستراتيجية، العدد 40، 2024.

13. "تحليل أنظمة الرقابة والإشراف في المشاريع العابرة للحدود". مجلة الإدارة العامة، العدد 22، 2024.

14. "تحليل البيئة الإقليمية والدولية للممر". مجلة الدراسات الدولية، العدد 28، 2024.

15. "تحليل التنافس الجيوسياسي في الشرق الأوسط". مجلة السياسة الدولية، العدد 32، 2024.

16. "تحليل التنافس الإقليمي على الممرات". مجلة الجغرافيا السياسية، العدد 44 (2024): 200–220.

17. "تحليل الموانئ الاستراتيجية في الخليج العربي". مجلة النقل البحري، العدد 8، 2023.

18. "تحليل فرص التكامل الإقليمي". مجلة الاقتصاد الإقليمي، العدد 18، 2024.

19. "تحليل الفوائد الاقتصادية والاستراتيجية للممرات". مجلة الاقتصاد الدولي، العدد 24، و2024.

20. "تحليل متطلبات نجاح المشاريع الاستراتيجية". مجلة الإدارة الاستراتيجية، العدد 30 (2024): 200–215.

التقارير الرسمية والميدانية

21. وزارة النقل الإيرانية والعراقية. "دراسات البنية التحتية للممرات الجغرافية". تقارير سنوية، 2023–2024.

22. وزارتا النقل الإيرانية والعراقية. "تقارير سنوية عن حركة المسافرين والبضائع". 2023–2024.

23. دائرة الجمارك العراقية. "تقارير المعابر الحدودية بين إيران والعراق". 2023.

24. وزارة الكهرباء العراقية. "تقارير سنوية". 2023–2024.

25. وزارة النفط العراقية. "الخطة الاستراتيجية لتطوير قطاع النفط 2023–2030". 2023.

26. غرفة تجارة البصرة. "دراسة ميدانية حول مشروع سكة حديد شلامجة–البصرة". 2023.

المصادر الإعلامية

27. تصريحات وزير النقل العراقي. وكالة الأنباء العراقية (واع)، فبراير 2024.

28. تصريحات محافظ البصرة. وكالة الأنباء العراقية (واع)، مايو 2024.

29. مقابلة مع الدكتور مظهر محمد صالح، الخبير الاقتصادي. قناة الرشيد الفضائية، يناير 2024.

30. تصريحات رئيس غرفة التجارة الإيرانية–العراقية. وكالة مهر للأنباء، ديسمبر 2023.

مراكز الدراسات والمعاهد

31. معهد الدراسات الاقتصادية الإقليمية. "تحليل الفوائد الاقتصادية للممر". 2024.

32. المركز العراقي للدراسات الاستراتيجية. "تحليل الموقع الجغرافي للعراق". 2024.

33. مركز دراسات الخليج. "التكامل الإقليمي والممرات الاقتصادية في الشرق الأوسط". 2024.

34. مركز الخليج للدراسات الاستراتيجية. "دراسة الممرات الإقليمية". 2024.

35. المركز الإقليمي لدراسات الطاقة. "تحليل فرص التعاون في قطاع الطاقة". 2024.

36. مركز الدراسات الاقتصادية الإقليمية. "تحليل العوائق الاقتصادية". 2024.

37. مركز الإدارة العامة. "تحليل التحديات الإدارية والمؤسسية". 2024.

38. مركز الدراسات المؤسسية. "تحليل الهيكل المؤسسي في العراق وإيران". 2024.

39. مركز الدراسات القانونية. "دراسة مقارنة للأطر القانونية في إيران والعراق". 2024.

40. مركز الدراسات الحدودية. "دراسة آليات إدارة الممرات الإقليمية". 2024.

41. مركز الدراسات الأمنية. "تحليل الصراع على النفوذ في الشرق الأوسط". 2024.

42. مركز الدراسات السياسية. "تحليل المشهد السياسي في العراق بعد الانتخابات". 2024.

43. مركز الدراسات الاقتصادية الدولية. "تحليل تأثير العقوبات على المشاريع الإقليمية". 2024.

منظمات دولية

44. منظمة أوبك. "Iraq's Energy Dependency on Iran". تقرير سنوي، 2024.

45. البنك الدولي. "تقرير سهولة ممارسة الأعمال (Doing Business)". 2024.

46. البنك الدولي. "تقرير تحليل بيئة الاستثمار في إيران والعراق". 2024.

47. منظمة التعاون الاقتصادي (ECO). "دراسات التنمية الاقتصادية على طول الممرات الجغرافية". 2023.

48. منظمة التعاون الاقتصادي (ECO). "دراسات بناء القدرات في المشاريع العابرة للحدود". 2023.

49. منظمة التعاون الاقتصادي (ECO). "تحليل متطلبات التكامل الإقليمي". تقرير 2024.

50. منظمة التجارة العالمية. "تقارير حول مناخ الاستثمار في إيران والعراق". 2023-2024.

51. الأمم المتحدة. "تقارير حول العقوبات على إيران". 2023-2024.

ثانياً: المصادر الأجنبية

الدوريات العلمية المحكمة

52" .Iran-Iraq Relations after 2003: From Rivalry to Cooperation." Middle East Journal 77, no. 2 (2023): 145-167.

53 .Zhang, Y. "China's Belt and Road Initiative in the Middle East." Asian Journal of Middle Eastern Studies 18, no. 2 (2023): 210-230.

54" .The Algiers Agreement and Iran-Iraq Border Settlement." International Journal of Middle East Studies 55 ،2023.

التقارير والدراسات الصادرة عن مراكز الأبحاث

55. Carnegie Endowment for International Peace. "Iran's Influence in Iraq: Strategies and Mechanisms." 2023,

56. Council on Foreign Relations. "Iraq–Iran Border Disputes and Agreements." 2024.

57. Institute for National Security Studies (INSS). "Iran's Security Strategy in Iraq." 2024.

58. Oxford Institute for Energy Studies. "Analysis of the Role of Energy in Regional Corridors." 2024.

59. Strategic Studies Institute. "Iran's Land Corridor to the Mediterranean." 2024, pp. 10–25.

60. Gulf State Analytics. "The Gulf–American Axis and Iraq's Future." 2024.

61. Asian Institute for Strategic Studies. "Study of North–South Corridors." 2024.

التقارير الدولية

62. World Bank. "Iraq Economic Monitor." Spring 2024, pp. 8–12, 15–22.

63. MEES (Middle East Economic Survey). "Iraq's Grand Faw Port and Development Road Project." 2024.

MEES (Middle East Economic Survey). "Iraq's .64
.Development Road Project." January 2024
MDEAST. "Shalamcheh–Basra Railway Project .65
.Update." 2024
US Department of State. "Reports on US Policy in the .66
.Middle East." 2023–2024

التقارير الإعلامية

Iran, Iraq inaugurate Shalamcheh–Basra railway " .67
project." Tehran Times, September 3, 2023.
https://www.tehrantimes.com/news/489204/Iran–Iraq–
.inaugurate–Shalamcheh–Basra–railway–project
Iraq allocates $230 million for Shalamcheh–Basra " .68
.railway." Iraq Business News, March 2023
Iran extends gas export contract to Iraq for 5 years." " .69
Reuters, March 18, 2024.
https://www.reuters.com/business/energy/iran–extends–
./gas–export–contract–iraq–five–years–2024–03–18

70. "Al-Iraq's Power Crisis and Iranian Gas Imports." Monitor, February 2024.

71. "Iraq targets gas self-sufficiency." Iraq Oil Report, January 2024.

72. "Iraq's Geopolitical Crossroads." Foreign Affairs, March 2024.