

● ایران را دور زند/ اروپا از طریق ترکیه و عراق به خلیج فارس وصل می‌شود!

عراق با کمک ترکیه قصد دارد، بندر فاو را به کشور همسایه خود یعنی ترکیه متصل کند. طراح این پروژه ۶ میلیارد دلاری یک شرکت ایتالیایی است و پیمانکاری آن را یک شرکت کره‌ای بر عهده گرفته است. اما این همه داستان نیست.

عراق از سرمایه‌گذاری کلان برای توسعه جنوب استقبال می‌کند. ضمن اینکه یکی از اهداف تصمیم‌گیران عراق این است که فاو را به قطبی اقتصادی - ترانزیتی در خاورمیانه تبدیل کنند. با تکمیل این پروژه، بندر جدید فاو بزرگترین بندر خاورمیانه حتی بزرگتر از بندر جبل‌علی دومی خواهد شد. بر اساس این طرح، قطارهای سریع‌السیر با سرعت ۳۰۰ کیلومتر مسیر ۱۲۰۰ کیلومتری را می‌پیمایند تا کالا و مسافر را به «فیش‌خابور» در استان دهوک واقع در اقلیم کردستان و سپس به شبکه ریلی ترکیه برسانند تا از آنجا به اروپا برسد. شرکت ایتالیایی PEG این مسیر را طراحی و شرکت فرانسوی Alstom مجری است.

عراق سودای راه‌اندازی کانال خشک را نیز در سر دارد. گذشته از راه‌آهن جنوبی - شمالی، شبکه‌ای پیچیده از بزرگراه و خطوط لوله نفت و گاز شکل‌دهنده این پروژه است که بندر فاو را به بندر مرسین ترکیه متصل می‌کند. بنا به تحقیقات دکتر آرش رئیس‌نژاد، این پروژه دستکم ۱۰ استان عراق را در بر می‌گیرد و می‌تواند خلیج‌فارس را به مدیترانه متصل کند. بازسازی بندر فاو، راه‌آهن عراق - ترکیه و کانال خشک بخشی از ابر پروژه ۱۷ میلیارد دلاری راه توسعه است؛ پروژه‌ای که سالانه ۴ میلیارد دلار و بیش از ۱۰۰ هزار شغل تولید خواهد کرد. عراق این پروژه را رکن اساسی اقتصاد آینده خود برای تبدیل به مرکز ترانزیت کالا میان آسیا و اروپا می‌بیند. راه توسعه که با توافق اولیه میان امارات و ترکیه برای دور زدن ایران در حال تکمیل است، می‌تواند عراق را شریک زمینی - دریایی چین در BRI کند. واژه BRI به طرح «راه ابریشم جدید» یا طرح «یک کمربند و یک جاده» گفته می‌شود که یک طرح سرمایه‌گذاری در زیربنای اقتصادی بیش از ۶۰ کشور جهان و توسعه دو مسیر تجاری «کمربند اقتصادی راه ابریشم» و «راه ابریشم دریایی» است که توسط چین در سال ۲۰۱۳ ارائه شده است.

به این ترتیب کشور عراق که در سال گذشته ماهانه دستکم ۹,۸ میلیارد دلار درآمد داشته هم‌اکنون در جست‌وجوی راهی برای کاهش نیاز به کانال سوئز و البته تنگه هرمز است. در تهران اما ۱۳ سال است که دولتمردان از همکاری با بغداد برای راه‌اندازی مسیر شلمچه - بصره سخن گفته‌اند ولی تاکنون اقدامی صورت نداده‌اند. این مسیر ۳۲ کیلومتر و کوتاه‌تر از مسیر تهران - کرج است و تنها به ۲۵۰ میلیون دلار سرمایه‌نیاز دارد. هر چند ایران در این زمینه اقدام خاصی صورت نداده اما به نظر می‌رسد، عراق نیز تمایلی به راه‌اندازی این پروژه ندارد چون این مسیر از ارزش استراتژیک فاو می‌کاهد.

بندر فاو یک کریدور جدید و یک بازار دست‌نخورده است. پیش از جنگ، بنادر در عراق اقدام به ترانزیت کالا می‌کردند اما مسائل امنیتی باعث شد که بخشی از ترانزیت از این بنادر متوقف و به بنادر ایران شیفت شود. در حال حاضر عراق می‌خواهد این بازار دست‌نخورده را احیا کند و به نظر می‌رسد که در ترانزیت و تجارت ما این موضوع تأثیر بگذارد. عراقی‌ها از مدت‌ها پیش طرح توسعه بندر فاو را دنبال می‌کردند و در سال میلادی که گذشت، عراقی‌ها با عرضه نفت در بازارهای جهانی مبالغ قابل توجهی از محل فروش نفت عایدشان شد و این موضوع به توسعه زیرساخت‌های آنها کمک کرد.

عراق مسیر کوتاهی به آب‌های آزاد و خلیج فارس دارد و این مسیر منتهی به بندر فاو و ام‌القصر است و از آنجایی که بندر ام‌القصر امکان گسترش نداشت از این‌رو بر توسعه بندر فاو متمرکز شدند.

عراق جزو اتحادیه عرب است و در اتحادیه عرب پیمانی در خصوص مسائل گمرکی، ترانزیت و حمل‌ونقل تعریف شده که مطابق با آن تعرفه‌ها در برخی موارد صفر یا اندک است که این موضوع در راه‌اندازی این کریدور کمک به عراق می‌کند. همچنین عراق می‌تواند از این مسیر کالاها را به شرق سوریه، اردن و حتی عربستان انتقال دهد. باید دید که این بندر توانایی جابه‌جایی چه حجم از کالا را دارد. ظرفیت جابه‌جایی بنادر ما حدود ۳۵۰ میلیون تن است و ما دو بندر بزرگ شهید رجایی و بندر امام (ره) را در خلیج‌فارس داریم همچنین بنادر کوچک‌تر خرمشهر آبادان و بندرلنگه سال‌های سال است که فعالیت می‌کنند. اما از سوی دیگر ورود عراق به بنادر خلیج فارس جزو حقوق آنهاست و ایران نمی‌تواند مانع آن شود و باید دید که عراق چه مقدار می‌تواند تخلیه و بارگیری در این بندر داشته باشد. با توجه به اینکه عراق به دنبال توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل است، بدون تردید توسعه آن نقش منفی در بنادر ایران خواهد گذاشت. / سازندگی