



مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

جاده توسعه عراق: آرزوها و واقعیت‌ها



دی ۱۴۰۳

شناسنامه گزارش



مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

عنوان:

جاده توسعه عراق: آرزوها و واقعیت‌ها

مدیریت دیپلماسی اقتصادی و آینده پژوهی

تاریخ انتشار: دی ۱۴۰۳

واژه‌های کلیدی: بزرگراه، راه آهن، حمل و نقل کالا، توسعه شهرها، ابتکار کمربند و راه، بندر فاو، تونل زیرآبی خور الزییر، جاده توسعه

نشانی: تهران، خیابان طالقانی، نبش خیابان شهید موسوی (فرصت)، پلاک ۱۷۵

فهرست مطالب

۵	خلاصه کاربردی
۷	مقدمه
۸	اهداف پروژه
۸	زیرساخت‌های مرتبط
۱۲	اثرات مورد انتظار
۱۴	سناریوهای پیشنهادی تامین مالی
۱۵	بندر فاو کانون جاده توسعه عراق
۲۴	عملیات لایروبی (Dredging)
۱۹	احیا زمین (Reclamation)
۱۹	ساخت جاده‌های دسترسی
۱۹	تونل زیرآبی خور الزبیر
۲۱	جاده توسعه: طرحی قدیمی در قالبی جدید
۲۲	جاده توسعه: از بی‌ثباتی به ثبات؟
۲۵	چالش‌ها و فرصت‌های پروژه «جاده توسعه»
۲۷	پروژه «جاده توسعه»: گامی به سوی تحول اقتصادی و رفع چالش‌های مرزی عراق؟
۳۰	چالش‌های پروژه «جاده توسعه»
۳۴	ظرفیت‌های سیاسی محدود دولت عراق
۳۸	رقابت با پروژه‌های کردیدورهای منطقه‌ای
۴۳	نقش کلیدی ترکیه
۴۶	پیامدها برای ایران
۴۸	نتیجه‌گیری

خلاصه کاربردی

پروژه «جاده توسعه عراق» یک طرح زیرساختی بلندپروازانه است که با هدف تبدیل عراق به یک کریدور تجاری مهم بین آسیا و اروپا طراحی شده است. این پروژه شامل احداث شبکه‌ای از خطوط ریلی پرسرعت و بزرگراه‌هاست که بندر بزرگ فاو را به مرز ترکیه و سپس به اروپا متصل می‌کند. از اهداف کلیدی آن می‌توان به تسهیل تجارت، تنوع‌بخشی اقتصادی، افزایش درآمد ملیو تقویت اتصال منطقه‌ای اشاره کرد. با این حال، اجرای آن با چالش‌هایی همچون تامین مالی ۱۷ میلیارد دلاری، مدیریت پیچیدگی‌های سیاسی و تضمین امنیت در عراق مواجه است. موفقیت این طرح می‌تواند نقش عراق را در تجارت جهانی تقویت کند. نکات کلیدی در بررسی این طرح عبارتند از:

۱. هدف پروژه: اتصال بندر فاو در جنوب عراق به مرز ترکیه و اروپا از طریق شبکه‌ای از بزرگراه‌ها و خطوط راه‌آهن به طول ۱۲۰۰ کیلومتر.
۲. هزینه پروژه: هزینه اولیه حدود ۱۷ میلیارد دلار برآورد شده و تکمیل تمام فازهای آن تا سال ۲۰۵۰ برنامه‌ریزی شده است.
۳. شرکای پروژه: کشورهای ترکیه، قطر، امارات در طرح مشارکت دارند.
۴. زیرساخت‌ها: شامل بزرگراه‌های مدرن، خطوط راه‌آهن سریع‌السیر و ایستگاه‌های لجستیکی و صنعتی.
۵. ظرفیت حمل‌ونقل: تا سال ۲۰۲۸، انتقال ۳/۵ میلیون کانتینر و ۲۲ میلیون تن کالا در سال پیش‌بینی شده است.
۶. اثرات اقتصادی: افزایش درآمد سالانه حدود ۴ میلیارد دلار و ایجاد ۱۰۰ هزار شغل مستقیم.
۷. ارتباط با تجارت جهانی: هدف پروژه کاهش زمان حمل‌ونقل بین آسیا و اروپا به ۱۵ روز.
۸. رقابت منطقه‌ای: پروژه با کریدورهای رقیب مانند «کریدور هند-خاورمیانه-اروپا» و بنادر خلیج فارس در رقابت است.
۹. نقش بندر فاو: کانون اصلی پروژه، با هدف تبدیل شدن به بزرگ‌ترین بندر خاورمیانه و مرکز لجستیکی منطقه.
۱۰. چالش‌های سیاسی: اختلافات مرزی با کویت، تنش‌های داخلی و بی‌ثباتی سیاسی از موانع

- اصلی پروژه هستند.
۱۱. چالش‌های امنیتی: تهدیدات گروه‌های مسلح و بی‌ثباتی در مناطق شمالی عراق می‌تواند پروژه را تحت تاثیر قرار دهد.
 ۱۲. مشارکت ترکیه: ترکیه با وعده سرمایه‌گذاری ۱۹/۹ میلیارد دلار در زیرساخت‌های جاده‌ای و ریلی خود، نقش کلیدی در پروژه دارد.
 ۱۳. اهداف توسعه‌ای عراق در این پروژه: کاهش وابستگی به نفت، تقویت بخش حمل‌ونقل و توسعه مناطق صنعتی.
 ۱۴. ارتباط با چین: برخی تحلیلگران این پروژه را مرتبط با ابتکار «کمربند و جاده» چین می‌دانند، اما جایگاه آن در این ابتکار مبهم است.
 ۱۵. مزایای منطقه‌ای: پروژه می‌تواند عراق را به یک مرکز ترانزیتی منطقه‌ای تبدیل کند و تجارت محلی را تقویت نماید.
 ۱۶. چالش‌های لجستیکی پروژه: موقعیت جغرافیایی عراق، وابستگی به مسیرهای چندوجهی (جاده‌ای، ریلی و دریایی) و افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل.
 ۱۷. رقابت با کانال سوئز: هرچند برخی ادعا می‌کنند پروژه می‌تواند جایگزین کانال سوئز شود اما این ادعا از نظر عملی غیرممکن است.
 ۱۸. مشکلات اجرایی: فساد، ضعف حکمرانی و اختلافات میان نهادهای دولتی عراق از دیگر موانع پروژه هستند.
 ۱۹. مزایای راهبردی: افزایش کنترل دولت بر مناطق مرزی، تقویت امنیت ملی و بهبود زیرساخت‌های داخلی عراق.
 ۲۰. پیش‌بینی نهایی: در صورت مدیریت موثر چالش‌ها، پروژه می‌تواند نقش محدودی در بهبود اقتصاد عراق و اتصال منطقه‌ای ایفا کند اما انتظار رقابت با مسیرهای دریایی جهانی غیرواقعی است.

مقدمه

عراق سرزمینی که زمانی مهد تمدن‌های بزرگ بود و کاروان‌های باستانی با عبور از بیابان‌ها ابریشم، ادویه و کالاهای ارزشمند را به سراسر جهان قدیم منتقل می‌کردند، امروز در تلاش است تا با اجرای پروژه‌های عظیم، مسیری نو برای توسعه و پیشرفت خود ایجاد کند. پروژه جاده توسعه، فراتر از یک طرح ساده عمرانی است؛ این پروژه، چشم‌اندازی بلندپروازانه برای تبدیل عراق به یکی از محورهای اصلی تجارت جهانی به شمار می‌رود.

این مسیر ۱۲۰۰ کیلومتری که از بندر راهبردی فاو در جنوب عراق آغاز می‌شود و تا مرز ترکیه در شمال امتداد می‌یابد، هدفی بزرگ را دنبال می‌کند: ایجاد پیوندی میان آسیا و اروپا. دولت عراق بر این باور است که با احداث بزرگ‌راه‌ها و خطوط راه‌آهن سریع‌السیر، این طرح می‌تواند فرصت‌های اقتصادی جدیدی را برای عراق و کشورهای همسایه به ارمغان آورد و جایگاه عراق را در تجارت جهانی تقویت کند.

با این حال، اجرای این پروژه با چالش‌های متعددی روبه‌روست: بی‌ثباتی سیاسی، مشکلات اقتصادی، فقدان زیرساخت‌های مناسب و رقابت با مسیرهای تجاری دیگر در منطقه. پرسش کلیدی این است که آیا عراق قادر خواهد بود بر این موانع فائق آید و جایگاه خود را به‌عنوان یک مسیر حیاتی در تجارت جهانی تثبیت کند؟ یا این که این طرح نیز، همچون بسیاری از پروژه‌های پیشین، در میانه راه متوقف شده و به رویایی دور از دسترس تبدیل خواهد شد؟ این گزارش به بررسی ابعاد مختلف این پروژه، فرصت‌ها و چالش‌های پیش‌روی آن می‌پردازد.

تصویر ۱. مسیرهای جاده‌ای و ریلی پروژه «جاده توسعه» عراق



ویژگی‌های اصلی پروژه

۱. هزینه برآوردی: هزینه اولیه این پروژه حدود ۱۷ میلیارد دلار تخمین زده شده است.
۲. شرکای منطقه‌ای: این پروژه با مشارکت کشورهای عربستان سعودی، کویت، امارات متحده عربی، قطر، اردن، عمان و ترکیه اجرا خواهد شد. با این حال، میزان دقیق همکاری این کشورها هنوز مشخص نیست.
۳. زمان‌بندی پروژه: طرح به صورت مرحله‌ای اجرا خواهد شد و پیش‌بینی می‌شود تمامی بخش‌های آن، از جمله بندر بزرگ فاو، تا سال ۲۰۵۰ به بهره‌برداری کامل برسند.
۴. طراحی و اجرا: طراحی این پروژه توسط شرکت ایتالیایی PEG انجام شده و اجرای بخش‌های اولیه به شرکت‌هایی از عراق، چین و ایتالیا سپرده شده است.

اهداف پروژه

- ۱) توسعه و بهینه‌سازی زیرساخت‌های حمل‌ونقل عراق؛
- ۲) تسهیل انتقال کالا از خاورمیانه و آسیا به اروپا از طریق ترکیه؛
- ۳) اتصال عراق به شبکه حمل‌ونقل اروپا؛
- ۴) ایجاد یک شهر صنعتی هوشمند به منظور احیای صنایع داخلی؛
- ۵) کاهش وابستگی به واردات و تنوع‌بخشی به اقتصاد عراق با تمرکز بر منابع غیرنفتی؛
- ۶) بهره‌گیری از مصالح سازگار با محیط‌زیست و استفاده از فناوری بازیافت آب برای کاهش دمای محیط.

زیرساخت‌های مرتبط

یکی از ارکان کلیدی این پروژه، تکمیل بندر بزرگ فاو است. همچنین این طرح شامل ساخت یک شهر صنعتی هوشمند و توسعه فضای گسترده‌ای است که از طریق مسیری طراحی شده از یازده استان عراق عبور می‌کند. در این مسیر، پانزده ایستگاه اصلی برای تسهیل حمل‌ونقل و دسترسی طراحی شده‌اند:

۱. ایستگاه فاو: در فاصله ۱۴/۱ کیلومتری از مرکز استان بصره.



۲. ایستگاه بصره: در فاصله ۱۲ کیلومتری از مرکز استان.
۳. ایستگاه ناصریه: در فاصله ۲۷/۷ کیلومتری از مرکز استان.
۴. ایستگاه سماوه: در فاصله ۱۰/۳ کیلومتری از مرکز استان.
۵. ایستگاه دیوانیه: در فاصله ۱۱ کیلومتری از مرکز استان.
۶. ایستگاه نجف: در فاصله ۸ کیلومتری از مرکز استان.
۷. ایستگاه حله: در فاصله ۲۷/۸ کیلومتری از مرکز استان.
۸. ایستگاه کربلا: در فاصله ۹/۳ کیلومتری از مرکز استان.
۹. ایستگاه بغداد: در فاصله ۳۷ کیلومتری از مرکز پایتخت.
۱۰. ایستگاه سامرا: در فاصله ۸/۴ کیلومتری از مرکز استان.
۱۱. ایستگاه تکریت: در فاصله ۵/۸ کیلومتری از مرکز استان.
۱۲. ایستگاه بیجی: در فاصله ۴ کیلومتری از مرکز شهر.
۱۳. ایستگاه موصل: در فاصله ۸/۱ کیلومتری از مرکز استان.
۱۴. ایستگاه ربیعه: در فاصله ۵/۶ کیلومتری از مرکز شهر.
۱۵. ایستگاه مرز عراق- ترکیه (فیش خابور): در فاصله ۲۸/۳ کیلومتری از مرکز شهر زاخو.

بزرگراه^۱ (Highway)

- طول جاده: ۱۱۹۰ کیلومتر.
- ویژگی‌های جاده:
- عرض مسیر اصلی: ۳/۶۵ متر.
- عرض مسیر کناری: ۳ متر.
- تعداد مناطق خدماتی: ۲۶ منطقه شامل:

۱ - زیرساخت‌های جاده‌ای عراق در وضعیت چالش‌برانگیزی قرار دارند؛ وضعیتی که عمدتاً ناشی از دهه‌ها درگیری، سرمایه‌گذاری ناکافی و بی‌ثباتی سیاسی مداوم است. شبکه جاده‌ای موجود قدیمی، ضعیف نگهداری شده و به شدت تحت فشار قرار دارد. این مسئله به ویژه در مراکز شهری مانند بغداد مشهود است، جایی که جاده‌ها برای تردد ۷۰۰ هزار وسیله نقلیه طراحی شده‌اند، اما اکنون به سختی توان تحمل ۲.۵ تا ۳ میلیون خودرو را دارند.

۱۸ - منطقه خدماتی ویژه کامیون‌ها.

۸ - منطقه خدماتی برای خودروهای شخصی.

• مناطق استراحت: ۲۴ منطقه مجهز به خدمات کامل برای مسافران.

• پارکینگ‌ها: ۱۱ پارکینگ چندمنظوره.

• نقاط تبادل حمل و نقل عمومی: ۲۶ نقطه.

• ایستگاه‌های بازرسی: ۱۳ ایستگاه.

• ایستگاه‌های مسافربری: ۱۵ ایستگاه شامل:

- ۳ ایستگاه اصلی.

- ۸ ایستگاه متوسط.

- ۴ ایستگاه کوچک.

راه‌آهن ' (Railway):

• طول مسیر راه‌آهن: ۱۱۷۶ کیلومتر.

• ظرفیت قطارها:

- حداکثر سرعت قطارهای مسافربری: ۳۰۰ کیلومتر در ساعت.

- حداکثر سرعت قطارهای باری: ۱۴۰ کیلومتر در ساعت.

• تعداد قطارهای قابل بهره‌برداری: ۸۰ تا ۹۰ قطار در روز.

• ایستگاه‌ها:

- ۱۵ ایستگاه مسافربری.

۱ - شبکه ریلی فعلی عراق شامل ۲۲۷۲ کیلومتر مسیر استاندارد ریلی است که از ربیعه در شمال آغاز شده و با عبور از شهرهای مهمی مانند موصل، بیجی و بغداد، به بصره در جنوب ختم می‌شود. خطوط فرعی این شبکه به بنادری همچون خورالزبیر و ام‌قصر متصل هستند. مسیرهایی از بغداد به سمت غرب از طریق رمادی تا القانم و خطوطی به سمت عکاشات و از شرق به غرب از حقلانیه تا کرکوک امتداد دارند. در سال‌های اخیر، وزارت حمل و نقل عراق تلاش‌هایی برای احیای خطوط متوقف‌شده انجام داده است تا اتصال داخلی و فعالیت‌های اقتصادی بهبود یابد. از جمله این خطوط می‌توان به خط بغداد-فلوجه که در ۲۲ ژوئیه ۲۰۲۳ بازگشایی شد و خط سیلوی الشرقاط که پس از بیش از سه دهه در ۱۷ سپتامبر ۲۰۲۳ دوباره فعال شد، اشاره کرد. همچنین، خطوطی مانند بیجی، بندر شمالی ام‌قصر و سیلوی السماوه بازسازی و به بهره‌برداری رسیده‌اند. در کنار احیا، اقدامات مدرنیزه‌سازی نیز صورت گرفته است که شامل نصب دوربین‌های نظارتی برای کنترل عملیات قطارها، نصب موانع خودکار برای افزایش ایمنی و اجرای سیستم پرداخت الکترونیکی در ایستگاه‌ها بوده است.



- ۱۱ ایستگاه باربری.
- ۴ منطقه چندمنظوره.
- زیرساخت‌های مرتبط
- تاسیسات پشتیبانی:
- ساخت ۷ مرکز تعمیر و نگهداری قطار.
- احداث ۲۴ ایستگاه برق با فاصله ۵۰ کیلومتر میان هر ایستگاه.
- ایجاد مراکز پشتیبانی و لجستیک در طول مسیر با فاصله ۵۰ کیلومتر.
- مراکز آموزشی و کنترلی:
- مراکز آموزش و نگهداری در بصره، بغداد و موصل.
- مراکز کنترل عملیات در بصره و بغداد.

موقعیت جغرافیایی

- مسیر جاده و راه‌آهن
- این دو مسیر به صورت موازی طراحی شده‌اند.
- مسیرها عمدتاً در مناطق صحرایی و خارج از مراکز شهری قرار دارند.
- انتخاب این مسیر موجب کاهش هزینه‌ها شده است، زیرا نیازی به حفر تونل در مناطق شهری یا تملک زمین نیست.

اهداف فنی

- بهینه‌سازی هزینه‌ها: بهره‌برداری از زمین‌های صحرایی برای کاهش هزینه‌های ساخت.
- تامین برق: ایجاد ایستگاه‌های متعدد برق برای تغذیه قطارها.
- بهبود بهره‌وری: استقرار مسیرها در خارج از مناطق پرجمعیت به منظور کاهش هزینه‌های ساخت و افزایش بهره‌وری.
- این طراحی ضمن کاهش هزینه‌های عملیاتی، نیازهای جابجایی مسافران و کالاها را به‌طور موثری

پاسخ می‌دهد.

ظرفیت‌های حمل‌ونقل پروژه

• سال: ۲۰۲۸

- انتقال ۳/۵ میلیون کانتینر در سال.

- انتقال ۲۲ میلیون تن کالا در سال.

• سال: ۲۰۳۸

- انتقال ۶/۴ تا ۷/۵ میلیون کانتینر در سال.

- انتقال ۳۸/۲ میلیون تن کالا در سال.

- جابه‌جایی ۱۳/۸ میلیون مسافر در سال.

- ایجاد ۱۰۰ هزار فرصت شغلی.

اثرات مورد انتظار

تنوع‌بخشی به منابع درآمدی

- تحقق درآمدی معادل ۴ تا ۶ تریلیون دینار عراقی (۳ تا ۴ میلیارد دلار) در شرایط ثبات اقتصادی.

- این درآمد معادل ۳۸ تا ۵۶٪ از عواید کانال سوئز در سال ۲۰۲۲ (۸ میلیارد دلار) خواهد بود.

۱. ارتقای نقش ژئواکونومیک عراق: بهره‌برداری از موقعیت راهبردی عراق به عنوان پلی میان آسیا و اروپا برای تقویت جایگاه بین‌المللی کشور^۱.

کاهش زمان حمل‌ونقل کالا

- کاهش زمان انتقال کالا از شرق آسیا به شمال اروپا به ۱۵ روز.

- جذب شرکت‌های حمل‌ونقل و کشورهای مختلف برای استفاده از این مسیر به عنوان جایگزینی سریع‌تر و کارآمدتر.

1 - <https://iraqieconomists.net/ar/wp-content/uploads/sites/2/2024/09/%D8%AE%D8%B7%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%AA%D9%86%D9%85%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D8%A2%D8%A8-2024-c.pdf>

ایجاد فرصت‌های شغلی

- برنامه‌ریزی دولت عراق برای ایجاد ۱۰۰ هزار شغل مستقیم، نقشی مهم در کاهش نرخ بیکاری خواهد داشت.

توسعه شهرها

- با ایجاد ۱۵ ایستگاه و شهرک‌های صنعتی، این پروژه باعث تقویت همگرایی، افزایش تجارت محلی و تحرک در شهرهایی می‌شود که مسیر از آن‌ها عبور می‌کند.

تقویت و توسعه بخش حمل‌ونقل عراق

- اضافه شدن ۱۱۹۰ کیلومتر جاده سریع‌السر مدرن با استانداردهای بین‌المللی به شبکه جاده‌ای عراق.

- ساخت ۱۱۷۵ کیلومتر راه‌آهن پیشرفته که معادل ۶۹٪ از کل خطوط ریلی فعلی عراق است.

- کاهش ترافیک و محدود کردن آلودگی زیست‌محیطی از طریق ارتقا زیرساخت‌های حمل‌ونقل

توسعه زیرساخت‌های ملی

- دولت عراق قصد دارد بخش عمده زیرساخت‌های پروژه را تحت مالکیت خود نگه دارد.

- این اقدام از وابستگی به کشورهای دیگر و نهادهای خارجی جلوگیری کرده و استقلال اقتصادی، سیاسی و امنیتی کشور را تقویت می‌کند.^۱

نقش عراق در ابتکار کمربند و جاده چین

- این پروژه به عنوان هسته اصلی ابتکار کمربند و جاده چین عمل خواهد کرد.

- مدیریت و مالکیت پروژه به‌طور کامل در اختیار دولت عراق باقی خواهد ماند و هیچ نهاد خارجی حق مداخله در مدیریت آن را نخواهد داشت.^۲

هزینه پروژه و سازوکارهای اجرایی

هزینه مرحله نخست این پروژه حدود ۱۷ میلیارد دلار برآورد شده است. از این مبلغ، ۱۰ میلیارد دلار

1 - https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12248399_02.pdf

2 - <https://www.bayancenter.org/wp-content/uploads/2023/06/86trfd2.pdf>

برای خرید قطارهای برقی مدرن و توسعه خطوط راه‌آهن و ۷ میلیارد دلار برای احداث بزرگراه تخصیص یافته است. با این حال، این پروژه عظیم نیازمند مشارکت چندین طرف است که در تامین مالی، مدیریت و اجرای آن نقش دارند. این طرف‌ها عبارت‌اند از:

- دولت: به عنوان نهاد حاکمیتی مسئول سیاست‌گذاری و هدایت پروژه.
- شرکت‌های بخش خصوصی: این شرکت‌ها می‌توانند در مراحل مختلف اجرای پروژه مشارکت کنند.
- پیمانکاران: مسئولیت اجرای عملیات ساخت‌وساز بر عهده آن‌هاست.
- بانک‌ها: نقش کلیدی در تامین مالی پروژه دارند.
- بهره‌برداران پروژه: پروژه به تخصص شرکت‌های بین‌المللی نیاز دارد تا عملیات بهره‌برداری را مدیریت کنند تا زمانی که کارکنان ملی آموزش دیده و توانایی لازم را برای اداره مستقل آن کسب کنند.
- حامیان پروژه، وام‌دهندگان و سهام‌داران سرمایه: این افراد یا نهادها تامین مالی بلندمدت را تضمین می‌کنند.
- شرکت‌های بیمه: با پوشش ریسک‌های احتمالی، امنیت بیشتری برای سرمایه‌گذاران فراهم می‌کنند.

سناریوهای پیشنهادی تامین مالی پروژه

دولت عراق برای تامین منابع مالی این پروژه سه سناریو اصلی ارائه کرده است:

۱. تامین مالی از بودجه عمومی: این روش با توجه به وضعیت فعلی عراق، از جمله هزینه‌های عملیاتی سنگین و کسری بودجه سالانه، دشوار و تقریباً غیرممکن به نظر می‌رسد.
۲. مشارکت دولت و بخش خصوصی^۱ (PPP): اگرچه این گزینه معمولاً کارآمد است، اما به دلیل محدودیت‌های مالی مشابه سناریوی اول، قابلیت اجرا ندارد.
۳. سرمایه‌گذاری براساس مدل‌های POP و POT: در این روش که در بسیاری از کشورها به کار گرفته شده است، دولت درصدی از سود سالانه پروژه را تضمین می‌کند. پس از پایان دوره

قرارداد، مالکیت پروژه به دولت منتقل می‌شود.^۱

تصویر ۲. نقاط کلیدی در جاده توسعه عراق



بندر فاو کانون جاده توسعه عراق

بندر فاو نقطه آغاز و البته کانون جاده توسعه عراق است. از همین رو توسعه بندر فاو پس از سال ۲۰۰۳ به تدریج به هدفی راهبردی برای دولت‌های دو دهه گذشته عراق تبدیل شده است. با این حال، برخی منتقدان به ویژه با توجه به نبود زیرساخت‌های حمایتی مناسب، بر ضرورت انجام مطالعات دقیق‌تر در خصوص توجیه اقتصادی این پروژه تاکید کرده‌اند. برخی نیز اشاره کرده‌اند که بندر ام‌قصر، که تنها ۶۰ کیلومتر از بندر فاو فاصله دارد، ظرفیت‌های بسیاری دارد. این بندر دارای مساحت وسیعی برای ساخت اسکله‌های جدید و محوطه‌های کانتینری و انبار است و با هزینه‌ای بسیار کمتر در مقایسه با هزینه‌های بالای لایروبی کانال بندر فاو، می‌توان کانال‌های کشتیرانی آن را برای پذیرش بزرگ‌ترین کشتی‌های دنیا لایروبی و آماده کرد. حتی برخی قرارداد توسعه این بندر را مصداق خیانت به عراق دانسته‌اند.^۲

با وجود این، پروژه بندر فاو به دلیل جذابیت‌های سیاسی همچنان مورد حمایت قرار گرفته است. دولت‌های حیدر العبادی، عادل عبدالمهدی و مصطفى الكاظمی این پروژه را به عنوان گزینه‌ای پرترفدار و محبوب در نظر گرفته‌اند. این پروژه توانسته است خاطرات جمعی عراقی‌ها را درباره

1 - <https://sumeria.iq/wp-content/uploads/2023/07/Development-Road-Iraqi-Aspirations-and-Diverse-Challenges-.pdf?utm>

2 - <https://B2n.ir/j06930>

پروژه‌های راهبردی که شورای عمران در دوران پادشاهی هاشمی با موفقیت اجرا کرده بود، احیا کند.^۱ دولت عراق مدعی است که بندر فاو پس از تکمیل، بزرگ‌ترین بندر خاورمیانه خواهد شد و نقشی کلیدی در جایگاه عراق به عنوان یک بازیگر اصلی در منطقه خلیج فارس ایفا خواهد کرد و مشکل محدودیت دسترسی این کشور به دریا را حل می‌کند.

در همین راستا، در دسامبر ۲۰۲۰، وزارت حمل‌ونقل عراق قراردادی مهم به ارزش ۲.۶۲۵ میلیارد دلار با شرکت کره‌ای مهندسی و ساخت‌وساز دوو (Daewoo E&C) برای پیشبرد پروژه بندر بزرگ فاو در بصره امضا کرد.^۲ این قرارداد شامل بخش‌های کلیدی برای توسعه زیرساخت‌های دریایی عراق و تبدیل این بندر به یک مرکز مهم تجاری در سطح منطقه‌ای است. اجزای کلیدی قرارداد عبارت‌اند از:

۱. **ساخت اسکله‌های ترمینال کانتینری:** شرکت دوو متعهد به ساخت پنج اسکله در ترمینال کانتینری شد. این اسکله‌ها برای پذیرش کشتی‌های بزرگ کانتینری طراحی شده و ظرفیت بندر را برای جابه‌جایی حجم زیادی از کالا افزایش می‌دهند. ویژگی‌های کلیدی این اسکله‌ها عبارت‌اند از:

- طول هر اسکله: اسکله‌ها به گونه‌ای طراحی شده‌اند که مجموعاً طولی برابر با ۱۷۵۰ متر دارند و امکان پهلوگیری همزمان چندین کشتی کانتینری را فراهم می‌کنند.^۳

- **عمق آب در پای اسکله‌ها:** عمق اسکله‌ها بین ۱۸ تا ۱۸.۵ متر است که مناسب برای پهلوگیری کشتی‌های نسل جدید کانتینری (Ultra Large Container Ships - ULCS^۴) می‌باشد. این عمق

۱ - در دوران پادشاهی هاشمی در عراق، شورای عمران توانست پروژه‌های راهبردی مهمی را اجرا کند که نقش به‌سزایی در توسعه زیرساخت‌ها و تقویت اقتصاد کشور ایفا کردند. این شورا با هدف دستیابی به توسعه اقتصادی و بازسازی کشور پس از بحران‌های سیاسی و اجتماعی تاسیس شد و در حوزه‌های مختلف، فعالیت‌های گسترده‌ای انجام داد. در بخش آبیاری و سدسازی، پروژه‌هایی نظیر سد ثرثار برای کنترل سیلاب‌ها و ذخیره‌سازی آب به اجرا درآمد. همچنین، شبکه‌های مدرن آبیاری ایجاد شدند که به گسترش زمین‌های کشاورزی و افزایش تولیدات کشاورزی کمک شایانی کردند. در حوزه زیرساخت‌ها، احداث جاده‌های اصلی و ساخت پل‌های مهم از جمله پل ملک فیصل در بغداد، به تقویت حمل‌ونقل و ارتباطات کشور منجر شد. در بخش انرژی، تاسیس نیروگاه‌های برق و توسعه پروژه‌های استخراج و بهره‌برداری نفت، به عنوان منبع اصلی درآمد ملی، نیازهای انرژی کشور را تأمین کرد. توجه ویژه به آموزش و بهداشت از دیگر اقدامات برجسته این شورا بود. ساخت مدارس مدرن، ایجاد موسسات فنی برای آموزش‌های حرفه‌ای و احداث بیمارستان‌ها و مراکز درمانی، سطح بهداشت عمومی و آموزش را در کشور ارتقا داد. در حوزه صنعت نیز، توسعه کارخانه‌های ریسندگی و بافندگی و تشویق سرمایه‌گذاری در صنایع غذایی و تولیدی، زمینه رشد و گسترش بخش صنعتی عراق را فراهم کرد. به طور کلی، شورای عمران در این دوره توانست پایه‌های محکمی برای رشد اقتصادی و توسعه پایدار عراق ایجاد کند. این دوران به عنوان یکی از مهم‌ترین مراحل مدرنیزاسیون و پیشرفت در تاریخ معاصر عراق شناخته می‌شود.

2 - <https://B2n.ir/x09660>

3 - https://mdeast.news/2024/09/06/%D8%A8%D9%86%D8%AF%D8%B1-%D9%81%D8%A7%D9%88-%D8%B8%D8%B1%D9%81%DB%8C%D8%AA-%D9%BE%D8%B0%DB%8C%D8%B1%D8%B4-5-%D8%BA%D8%B4%D8%AA%DB%8C-%D8%A8%D8%B2%D8%B1%DA%AF-%D8%B1%D8%A7-%D8%AF%D8%A7%D8%B1%D8%AF/?utm_source=chatgpt.com

۴ - کشتی‌های کانتینربر فوق بزرگ (ULCS) بزرگ‌ترین کشتی‌های کانتینری جهان هستند که با ظرفیت حمل بیش از ۲۰۰۰۰ واحد معادل بیست فوت (TEU)، نقش مهمی در کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و بهبود کارایی تجارت جهانی ایفا می‌کنند. این کشتی‌ها که معمولاً حدود ۴۰۰ متر طول و ۶۰ متر عرض دارند، با بهره‌گیری از فناوری‌های پیشرفته‌ای همچون موتورهای دوگانه‌سوز سازگار با گاز طبیعی مایع (LNG)، به کاهش آثار مخرب زیست‌محیطی کمک می‌کنند. با وجود صرفه‌های قابل توجه ناشی از مقیاس، بهره‌برداری از ULCS با چالش‌هایی نظیر نیاز به سرمایه‌گذاری‌های کلان در زیرساخت‌های بندری، پیچیدگی‌های ناوبری و افزایش خطرات عملیاتی همراه است. همچنین، این کشتی‌ها با تهدیدهایی مانند اختلال در زنجیره تأمین و پیامدهای زیست‌محیطی مواجه هستند. با این حال، بهره‌گیری از فناوری‌های پاک و مدیریت کارآمد می‌تواند این چالش‌ها را کاهش دهد و به

امکان تردد کشتی‌هایی با ظرفیت بیش از ۲۰ هزار TEU (واحد معادل کانتینر ۲۰ فوت) را فراهم می‌سازد.^۱

۲. مقاومت سازه و مواد استفاده شده:

- استفاده از بتن پیش‌ساخته با مقاومت بالا برای ساخت اسکله‌ها، جهت تحمل وزن سنگین تجهیزات تخلیه و بارگیری و فشار ناشی از بارگیری کانتینرها.^۲
- سیستم شمع کوبی (Piling System) برای تقویت سازه اسکله‌ها و ایجاد استحکام لازم در برابر امواج و شرایط سخت دریایی.
- سازه‌های فوقانی اسکله‌ها به نحوی طراحی شده‌اند که تجهیزات بندری مانند جرثقیل‌های تخلیه و بارگیری (Gantry Cranes) و تجهیزات مکانیزه انتقال کانتینرها به راحتی در آن‌ها مستقر شوند.^۳

۳. افزایش ظرفیت جابه‌جایی کانتینرها:

- با ساخت این اسکله‌ها، ظرفیت ترمینال کانتینری بندر بزرگ فاو به ۷.۵ میلیون TEU در سال خواهد رسید.^۴
- این زیرساخت جدید امکان بارگیری و تخلیه همزمان چندین کشتی کانتینری بزرگ را فراهم می‌کند و زمان توقف کشتی‌ها در بندر را کاهش می‌دهد.

۴. سیستم‌های پشتیبانی مدرن:

- نصب سیستم‌های پیشرفته تخلیه و بارگیری مانند جرثقیل‌های کشتی به ساحل (STS)^۵ و تجهیزات انتقال خودکار کانتینرها (AGV)^۶.
- استفاده از فناوری‌های دیجیتال برای مدیریت لجستیک و ردیابی کانتینرها به صورت لحظه‌ای جهت

تقویت پایداری لجستیک دریایی کمک کند.

1 - https://almanar.com.lb/10438100?utm_source=chatgpt.com

2-<https://mdeast.news/2024/10/16/%d9%be%d8%a7%db%8c%d8%a7%d9%86-%d9%81%d8%b1%d8%a2%db%8c%d9%86%d8%af-%d9%86%d8%b5%d8%a8-%d8%a8%d8%aa%d9%86%d9%87%d8%a7%db%8c-%d8%aa%d9%88%d9%86%d9%84-%d8%b2%db%8c%d8%b1-%d8%a2%d8%a8%db%8c/>

3 - <https://www.businesskorea.co.kr/news/articleView.html?idxno=227328>

4 - <https://eishan.net/%d8%b1%d8%a8%d8%b7-%d8%a7%d9%84%d9%81%d8%a7%d9%88-%d8%a8%d9%84%d9%86%d8%af%d9%86-%d8%b7%d8%b1%d9%8a%d9%82-%d8%a7%d9%84%d8%aa%d9%86%d9%85%d9%8a%d8%a9-%d8%ad%d9%84%d9%85-%d8%a5%d8%a8%d9%84%d9%8a/>

5 - Ship to shore container cranes

6 - Automated Guided Vehicle

بهبود عملکرد عملیاتی ترمینال.

۵. نقش اسکله‌ها در زنجیره لجستیک جهانی:

- اسکله‌های جدید به عراق این امکان را می‌دهند که در مسیرهای تجاری میان آسیا و اروپا جایگاهی پیدا کند.
- افزایش توان عملیاتی بندر فاو به صورت بالقوه موجب کاهش زمان انتظار کشتی‌ها و بهبود کارایی در حمل و نقل کالاهای بین‌المللی می‌شود.^۱

در مجموع، ساخت اسکله‌های کانتینری توسط شرکت دوو نه تنها ظرفیت حمل و نقل بندر فاو را به طور چشمگیری افزایش داده، بلکه زیرساخت‌های لازم برای پذیرش کشتی‌های بزرگ نسل جدید را فراهم آورده است.^۲

عملیات لایروبی (Dredging)

این قرارداد همچنین شامل لایروبی گسترده به منظور ایجاد یک کانال ناوبری به طول ۱۴ کیلومتر و عمق ۱۹.۸ متر است تا عبور کشتی‌های بزرگ تسهیل شود. علاوه بر این، عملیات احیای زمین برای آماده‌سازی محوطه ترمینال نیز انجام خواهد شد. عملیات لایروبی در این پروژه شامل ایجاد یک کانال ناوبری به طول ۱۴ کیلومتر و عمق ۱۹.۸ متر است. این عمق به طور خاص برای عبور کشتی‌های بزرگ نسل جدید با ظرفیت بالا طراحی شده است. کانال ناوبری با عرض تقریبی ۴۰۰ متر^۳، امکان عبور ایمن کشتی‌ها را فراهم می‌آورد. حجم رسوبات و مواد بستر دریا که باید از منطقه خارج شوند، بالغ بر ۶۰ میلیون متر مکعب برآورد شده است. عملیات لایروبی با استفاده از تجهیزات پیشرفته‌ای همچون لایروب‌های کاتر ساکشن (CSD)^۴ و لایروب‌های هاپرساکشن (TSHD) انجام خواهد شد تا کارایی و سرعت عملیات افزایش یابد. شرکت دوو مدعی است که رسوبات استخراج شده به طور کنترل شده به مناطق مجاز منتقل می‌شوند تا کمترین آسیب زیست‌محیطی به زیست بوم وارد شود.^۵

1 - <https://B2n.ir/x09660>

2 - <https://B2n.ir/p42837>

3 - <https://www.geosense.com/wp-content/uploads/2021/04/A1-Faw-Port-V1.1.pdf>

4 - Cutter Suction Dredger

5 - <https://B2n.ir/h17882>

احیا زمین (Reclamation)

در بخش احیای اراضی، هدف؛ آماده‌سازی محوطه‌های عملیاتی بندر از جمله ترمینال کانتینری و زیرساخت‌های پشتیبانی است. برای این منظور، حدود ۲ میلیون متر مربع زمین از طریق عملیات احیا به وجود خواهد آمد. مواد لایروبی شده همراه با خاک مناسب برای پرکردن و تثبیت این مناطق به کار خواهد رفت. در این فرآیند، روش‌های فنی همچون تراکم دینامیکی و پیش‌بارگذاری به کار گرفته می‌شود تا ظرفیت باربری زمین افزایش یابد و از نشست‌های آتی جلوگیری شود. همچنین به منظور حفاظت از مناطق احیاشده در برابر امواج و فرسایش، دیواره‌های حائل سنگی یا شیت پایل‌ها ساخته خواهند شد.

در کنار این اقدامات، دولت عراق تأکید دارد که ملاحظات زیست‌محیطی جزو ارکان اصلی این عملیات است. مطالعات ارزیابی اثرات زیست‌محیطی برای بررسی تأثیرات احتمالی بر زیست‌بوم‌های دریایی و ساحلی انجام شده و تدابیر لازم برای کاهش این اثرات در نظر گرفته شده است. علاوه بر این، کیفیت آب در طول عملیات لایروبی و احیا به طور مداوم پایش می‌شود تا از آلودگی و افزایش بیش از حد کدورت جلوگیری شود. در مجموع، عملیات گسترده لایروبی و احیای اراضی در بندر بزرگ فاو، زیرساخت‌های لازم برای پذیرش کشتی‌های بزرگ کانتینری و توسعه ظرفیت بندر فراهم می‌کند. این اقدامات گامی اساسی برای تبدیل بندر فاو به یک هاب ترانزیتی منطقه‌ای و تقویت جایگاه عراق در تجارت جهانی خواهد بود.^۱

ساخت جاده‌های دسترسی

برای اتصال بندر به مناطق اطراف، شرکت دوو اقدام به ساخت جاده‌ای خواهد کرد که بندر فاو را به بندر ام‌قصر متصل کرده و مسیر اصلی دسترسی به بندر جدید را بهبود می‌بخشد.^۲

تونل زیرآبی خور الزبیر

یکی از ویژگی‌های برجسته این پروژه ساخت تونل زیرآبی خور الزبیر است. این تونل شبه‌جزیره فاو را به بندر ام‌قصر متصل کرده و مسیرهای حمل‌ونقل را بهینه می‌کند.^۳ تونل زیرآبی خور الزبیر به عنوان یکی از مهم‌ترین بخش‌های پروژه بندر بزرگ فاو در عراق شناخته می‌شود و به عنوان یکی از بزرگ‌ترین تونل‌های غوطه‌ور زیرآبی در منطقه خاورمیانه محسوب می‌گردد. طول این تونل حدود ۲۴۰۰ متر و عرض آن ۳۴ متر است که شامل چهار مسیر عبور و مرور می‌باشد. این تونل در عمق

1 - <https://www.ina.iq/123453--.html>

2 - <https://B2n.ir/b35425>

3 - <https://www.motrans.gov.iq/verify/index.php?url=?article=2435>

۱۸ متری زیر آب احداث شده و امکان عبور کشتی‌های تجاری از بالای آن را بدون هیچ‌گونه مانعی فراهم می‌کند.^۱

این تونل به عنوان بخشی حیاتی از زیرساخت‌های بندر فاو طراحی شده است و نقش مهمی در اتصال این بندر به شبکه جاده‌های بین‌المللی ایفا می‌کند، همچنین جایگاه آن را به عنوان یک مرکز لجستیکی منطقه‌ای تقویت می‌نماید. پروژه ساخت این تونل با همکاری شرکت‌های بین‌المللی از جمله شرکت کره‌ای دوو که مسئولیت اجرای عملیات ساخت را برعهده دارد، در حال انجام است. دولت عراق انتظار دارد این تونل نقش مهمی در توسعه تجارت و حمل‌ونقل بین عراق و کشورهای همسایه ایفا کرده و با ایجاد مسیرهای امن و کارآمد، تجارت منطقه‌ای را تسهیل نماید. تا اواخر سال ۲۰۲۴، فرآیند کارگذاشتن و شناورسازی قطعات بتنی مربوط به پروژه احداث تونل زیرآبی به طول ۱۲۰۰ متر به پایان رسید. ارتفاع هر قطعه بتن به کار رفته در این طرح، ۱۱.۵ متر و عرض آن ۳۵.۶ متر می‌باشد.^۲

جابه‌جایی کالا از طریق بندر بزرگ فاو هنوز رقم مهمی را به خود اختصاص نداده است. در وضعیت کنونی، بندر ام‌قصر واقع در استان بصره در جنوب عراق، بزرگ‌ترین و مهم‌ترین بندر این کشور به شمار می‌آید و به عنوان تنها راه دسترسی عراق به خلیج فارس عمل می‌کند. این بندر در سال ۱۹۶۴ تاسیس شد و در نزدیکی مرز عراق و کویت قرار دارد. مدیریت آن برعهده شرکت بنادر عراق است و قابلیت پذیرش کشتی‌های بزرگ با آب‌خور عمیق را دارا می‌باشد؛ کشتی‌هایی که عبور از آب‌های اروندرود برای آن‌ها دشوار است. بندر ام‌قصر به سه بخش شمالی، جنوبی و میانی تقسیم شده است که هر کدام مدیریت مستقلی دارند. این بندر دارای ۲۶ اسکله بوده و بیش از ۸۰٪ واردات عراق از طریق آن انجام می‌شود.

در دهه‌های گذشته، بندر ام‌قصر شاهد برنامه‌های توسعه مختلفی بوده است تا ظرفیت عملیاتی خود را افزایش دهد. در سال ۲۰۲۳، بندر ام‌قصر شمالی حدود ۱,۵۴۴,۷۹۵ واحد معادل بیست فوت (TEU) را جابه‌جا کرده است که نشان‌دهنده نقش محوری آن در تجارت و حمل‌ونقل کالا در عراق است. علاوه بر نقش اقتصادی، این بندر فرصت‌های شغلی برای هزاران عراقی فراهم کرده و منبع مهمی برای درآمدهای مالی کشور محسوب می‌شود.^۳

1 - <https://B2n.ir/n77422>

2 - <https://B2n.ir/h19040>

3 - <https://www.scp.gov.iq/>

جاده توسعه: طرحی قدیمی در قالبی جدید

برخلاف تصور رایج، پروژه «جاده توسعه» یک طرح کاملاً جدید نیست، بلکه نسخه‌ای به‌روز شده از پروژه‌های قدیمی است که اولین نمونه آن به راه‌آهن برلین-بصره بازمی‌گردد. این ایده در سال ۱۸۸۹ مطرح شد و نشان‌دهنده همکاری راهبردی میان امپراتوری عثمانی و امپراتوری آلمان بود. آلمانی‌ها برنامه‌ریزی کرده بودند تا راه‌آهنی به طول ۱۶۰۰ کیلومتر احداث کنند که استانبول را به بغداد و سپس به بصره متصل کند. هدف از این طرح، ایجاد ارتباط میان خاورمیانه و اروپا بود تا آلمان‌ها به بغداد، خلیج فارس و در نهایت هند دسترسی پیدا کنند.

برای امپراتوری عثمانی نیز این پروژه فرصتی بود تا عقب‌ماندگی خود در بخش حمل‌ونقل، به‌ویژه در انتقال کالا و نیروهای نظامی از شرق امپراتوری به دیگر مناطق را جبران کند؛ فرآیندی که در آن زمان ماه‌ها طول می‌کشید. کار بر روی این پروژه که به «قطار سریع‌السیر شرقی (Orient Express)» معروف بود، در سال ۱۹۰۳ آغاز شد و ۳۷ سال به طول انجامید. هدف اصلی این پروژه علاوه بر توسعه اقتصادی، رقابت با بریتانیا و فرانسه و ایجاد مسیری زمینی و کم‌هزینه‌تر از کانال سوئز برای انتقال کالا بود. در دهه ۱۹۸۰، این ایده دوباره احیا شد و هدف آن، اتصال بندر ام‌القصر در بصره از طریق استان نینوا به مرز ترکیه و همچنین ایجاد شبکه‌ای برای اتصال بصره به اردن و سوریه بود.

پروژه «جاده توسعه» عراق، هر چند از طرحی قدیمی الهام گرفته اما به عنوان بلندپروازانه‌ترین برنامه توسعه‌ای این کشور در دهه‌های اخیر شناخته می‌شود. این طرح با هدف بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی راهبردی عراق و مرزهای مشترک آن با کشورهای همسایه طراحی شده و قصد دارد شبکه‌ای حمل‌ونقلی ایجاد کند که خلیج فارس را به ترکیه و از آن جا به اروپا متصل کند. این پروژه، مشابه طرح‌های دیگری در خاورمیانه، بر افزایش ارتباطات منطقه‌ای و بهبود تجارت بین‌المللی تمرکز دارد. این طرح نه تنها کشورهای منطقه، بلکه کشورهای آسیایی، اروپایی و آفریقایی را نیز شامل می‌شود. اگر پروژه «جاده توسعه» با موفقیت به پایان برسد، عراق جایگاه ژئوپلیتیکی خود را به عنوان گذرگاهی برای تجارت جهانی تقویت کرده و درآمدهای مالی و فرصت‌های شغلی جدیدی ایجاد خواهد کرد. این تغییر می‌تواند وابستگی کشور به منابع هیدروکربنی و تمایل نیروی کار به استخدام در بخش دولتی را کاهش دهد. علاوه بر این، دولت عراق با اجرای این پروژه به دنبال ارائه الگوی جدیدی از توسعه است که ثبات سیاسی کشور را تقویت کرده و تأثیرات منفی اقتصاد وابسته به منابع طبیعی را کاهش دهد. با وجود جاه‌طلبی‌های این پروژه، موانع متعددی می‌توانند پیشرفت آن را مختل کنند:

۱. مشکلات مالی و فساد اداری: تامین مالی و اجرای چنین پروژه عظیمی با توجه به حجم گسترده فساد و ناکارآمدی در سطح ملی دشوار به نظر می‌رسد.
 ۲. بی‌ثباتی و ناامنی: احتمال ناآرامی‌ها و ناامنی‌های داخلی می‌تواند سرمایه‌گذاران خارجی و کشورهای شریک را از مشارکت در این پروژه منصرف کند.
 ۳. رقابت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی: عراق باید جایگاه خود را در میان رقابت‌های منطقه‌ای مشخص کند. این مسئله با وجود پروژه‌های مشابه مانند ابتکار کمربند و راه چین، کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا و سایر اهداف اقتصادی کشورهای منطقه پیچیده‌تر می‌شود.
- اگر پروژه «جاده توسعه» به اهداف خود نرسد، به ویژه اگر این ناکامی ناشی از فساد و مدیریت ضعیف باشد، این باور تقویت خواهد شد که عراق توانایی تنوع‌بخشی به اقتصاد خود و کاهش وابستگی به منابع طبیعی را ندارد. این امر پیامدهای جدی خواهد داشت، به ویژه زمانی که تقاضا برای منابع هیدروکربنی کاهش یابد و قیمت‌ها افت کنند.
- افزون بر این، هرچند تلاش‌ها برای تبدیل مرزها از نقاط درگیری به مناطق همگرایی اقتصادی و منافع مشترک در تئوری مطلوب است، اما این تلاش‌ها ممکن است باعث بروز درگیری‌های جدیدی شود. رقابت بر سر تعیین مرزهای مناسب برای ایفای این نقش و این که چه کسانی بیشترین بهره را خواهند برد، می‌تواند تنش‌های منطقه‌ای را افزایش دهد.

جاده توسعه: از بی‌ثباتی به ثبات؟

پروژه «جاده توسعه» در شرایطی آغاز شد که عراق دوره‌ای از بی‌ثباتی سیاسی و اجتماعی را پشت سر می‌گذاشت؛ دورانی که در آن نارضایتی عمومی نسبت به ناکارآمدی مدیریتی و سیاسی کشور به اوج رسیده بود. این پروژه به عنوان ابزاری برای کاهش نارضایتی‌های اجتماعی و نشان دادن تمایل دولت به اجرای پروژه‌های بزرگ و متنوع‌سازی اقتصادی وابسته به نفت و گاز مطرح شد، هرچند تغییری بنیادین در ساختار قدرت و نظام حکمرانی عراق ایجاد نکرده است.

دولت محمد شیاع السودانی (نخست‌وزیر عراق) این پروژه را با هدف تسریع رشد اقتصادی، تقویت پیوندهای عراق با بازارهای جهانی و ایجاد منابع درآمدی و فرصت‌های شغلی جدید طراحی کرد. اگرچه اجرای اولیه این طرح پیش از تشکیل دولت السودانی آغاز شده بود، اما وی تلاش کرد اعتبار پروژه را به نام خود ثبت کند و نشان دهد که برنامه‌های دولت وی بر توسعه اقتصادی و پیشرفت کشور متمرکز است. ائتلاف سیاسی حامی نخست‌وزیر، دولت وی را «دولت خدمت» نامید و اعلام

کرد که اولویت آن، بهبود کیفیت خدمات و رفع نیازهای شهروندان است. این رویکرد نشان‌دهنده تمایل دولت سودانی به دوری از مسائل سیاسی حساس است که مانع پیشرفت دولت‌های پیشین در توسعه کشور شده بودند.^۱

دولت سودانی در اکتبر ۲۰۲۲ و در میانه بحرانی سیاسی و طولانی‌مدت شکل گرفت؛ بحرانی که با اعتراضات گسترده در اکتبر ۲۰۱۹ آغاز شد و به سرنگونی دولت عادل عبدالمهدی^۲ (نخست‌وزیر پیشین) انجامید. این بحران در دوران مصطفی الکاظمی^۳ (نخست‌وزیر بعدی) نیز ادامه یافت؛ چرا که وی با مخالفت شدید احزاب سیاسی قدرتمند مواجه شد. اختلافات میان این احزاب و جریان صدر پس از انتخابات ۲۰۲۱ به درگیری‌های مسلحانه انجامید. تحلیلگران معتقدند این آشفتگی‌ها عمدتاً ناشی از مشکلات اجتماعی-اقتصادی، ناکارآمدی در حکمرانی و فساد گسترده است. حتی برخی از نخبگان حاکم اذعان کرده‌اند که بیکاری، عامل اصلی خشم جوانان عراقی است؛ به‌ویژه آن که اعتراضات اکتبر ۲۰۲۲ پیش از آن با تظاهرات فارغ‌التحصیلان دانشگاه‌ها که خواستار اشتغال در بخش دولتی بودند، همراه بود.^۴

بخش هیدروکربن منبع اصلی درآمد دولت عراق است؛ به طوری که ۸۵ درصد بودجه دولت را درآمدهای نفتی تشکیل می‌دهد.^۵ بخش عمده‌ای از این درآمدها صرف تامین مالی بخش دولتی متورم و عمدتاً غیرمولد می‌شود؛ بخشی که نقش آن بیشتر در کاهش نرخ بیکاری و تقویت شبکه‌های وابسته به احزاب سیاسی حاکم است تا بهبود حکمرانی موثر. از سال ۲۰۰۳ تاکنون، تعداد کارکنان بخش دولتی از ۸۵۰ هزار نفر به بیش از ۴/۵ میلیون نفر افزایش یافته است.^۶ علاوه بر این، میلیون‌ها بازنشسته نیز از دولت حقوق دریافت می‌کنند و از اشکال مختلف حمایت‌های دولتی بهره‌مند هستند.

فرآیند توزیع درآمدهای نفتی در عراق با فساد، بی‌عدالتی و استفاده غیرموثر همراه بوده و سرمایه‌گذاری

1 - <https://shafaq.com/en/Iraq/Iraqi-PM-stresses-importance-of-Al-Faw-Port-and-Development-Road-Projects-for-economic-growth>

۲ - سرنگونی دولت عادل عبدالمهدی در پی اعتراضات گسترده مردمی در اکتبر ۲۰۱۹، که به «جنبش تشرین» معروف شد، رخ داد. این اعتراضات که خواستار اصلاحات سیاسی، مبارزه با فساد و بهبود خدمات عمومی بودند، در نتیجه فساد گسترده، ناکارآمدی دولت و نارضایتی عمومی از شرایط اقتصادی و اجتماعی شکل گرفتند و به درگیری‌های خشونت‌آمیز منجر شدند. با فشارهای مردمی و سیاسی، عبدالمهدی در نوامبر ۲۰۱۹ استعفا داد و به عنوان نخست‌وزیر موقت باقی ماند تا مصطفی الکاظمی در مه ۲۰۲۰ جایگزین او شود. سرنگونی دولت او نمادی از بحران سیاسی عمیق و نیاز به اصلاحات بنیادین در عراق بود.

۳ - مصطفی الکاظمی در مه ۲۰۲۰ به عنوان نخست‌وزیر عراق منصوب شد و تا اکتبر ۲۰۲۲ در این سمت فعالیت کرد. در این مدت، او با چالش‌های متعددی از جمله اعتراضات مردمی، بحران اقتصادی و تنش‌های سیاسی مواجه بود. با برگزاری انتخابات زود هنگام در اکتبر ۲۰۲۱ و تحولات سیاسی پس از آن، محمد شیاع السودانی در اکتبر ۲۰۲۲ به‌عنوان نخست‌وزیر جدید عراق انتخاب شد و جایگزین الکاظمی گردید. بنابراین، پایان دوره نخست‌وزیری الکاظمی نتیجه انتقال قدرت دموکراتیک و تغییرات سیاسی در عراق بود.

4 - <https://www.aljazeera.com/program/witness/2022/10/24/baghdad-on-fire-on-the-frontline-of-iraqs-tishreen-protest>

5 - <https://www.worldbank.org/en/country/iraq/overview>

6 - <https://data.undp.org/countries-and-territories/IRQ#:~:text=Iraq's%20Human%20Development%20Index%20value,of%202024%20countries%20and%20territories.>

چندانی در زیرساخت‌ها یا بخش‌های تولیدی انجام نشده است. این سیاست‌ها منجر به کنار گذاشته شدن بخش‌های بزرگی از جامعه شده که اکثراً شامل جوانان می‌شوند. حدود ۶۰٪ جمعیت عراق زیر ۲۵ سال سن دارند.^۱ نبود سرمایه‌گذاری کافی و محدودیت فرصت‌های شغلی در بخش خصوصی، تقاضا برای مشاغل دولتی را افزایش داده و منابع بیشتری را به فعالیت‌های غیرمولد سوق داده است. بحران‌های دوگانه‌ای مانند شیوع کووید-۱۹ و کاهش قیمت نفت، ضعف‌های ساختاری این سیاست‌ها را بیشتر آشکار کرد. در این دوره، دولت عراق مجبور شد نرخ دلار در برابر دینار را افزایش دهد و از ذخایر راهبردی مالی خود قرض بگیرد تا بتواند حقوق کارکنان دولتی را پرداخت کند.

با وجود افزایش قیمت نفت پس از جنگ اوکراین، اجماع عمومی بر این است که مدل توزیع ثروت نفتی در عراق دارای نقص‌های ساختاری است. در صورتی که این مشکلات اصلاح نشوند، بحران‌های سیاسی و اقتصادی آینده عمیق‌تر و مخرب‌تر خواهند بود. برخی منتقدان خواستار اقدامات ریشه‌ای برای پایان دادن به سهم‌خواهی سیاسی و مالی و تقسیم منابع دولتی میان احزاب حاکم و رهبران آن‌ها هستند؛ رویه‌ای که نهادهای دولتی را به دارایی‌های شخصی این گروه‌ها تبدیل کرده است. با این حال، هر دولتی که بخواهد منافع عمیقاً تثبیت شده این گروه‌ها را به چالش بکشد، موجودیت سیاسی خود را به خطر می‌اندازد. به همین دلیل، دولت‌های متوالی عراق غالباً به دنبال اصلاحات تدریجی بوده‌اند، بدون آن که ساختارهای موجود را تغییر دهند. نخست وزیران پیشین مانند مصطفی الکاظمی و عادل عبدالمهدی نیز این رویکرد را در پیش گرفتند، هر چند اولویت‌های آن‌ها تا حدی متفاوت بود.

محمد شیاع السودانی (نخست‌وزیر کنونی عراق) اعلام کرده که اقتصاد را در اولویت برنامه‌های خود قرار داده است. اما رویکرد وی به جای ارائه یک مدل توسعه‌ای با تغییرات بنیادین در سیاست‌های توزیع ثروت، بهبود نظام آموزشی، توانمندسازی جوانان یا خصوصی‌سازی گسترده، بر اجرای پروژه‌های راهبردی عظیم متمرکز است. این رویکرد، مشابه مدل‌هایی است که در کشورهایمانند مصر، عربستان سعودی و ترکیه دیده می‌شود و بر ارزیابی‌های سریع همراه با عنصری از پولیسیم اقتصادی استوار است.

این مدل توسعه‌ای بر اجرای پروژه‌های کلان با هدف بازگرداندن اعتبار دولت تمرکز دارد و چشم‌اندازی اقتصادی ترسیم می‌کند که شامل اصلاحات جامع برای تنوع بخشی به اقتصاد، کاهش وابستگی به درآمدهای نفتی، مبارزه با فساد و بهبود خدمات عمومی است. یکی از اولویت‌های کلیدی دولت السودانی، بهبود خدمات عمومی شامل توسعه زیرساخت‌ها، ارتقای نظام بهداشت و درمان و دستیابی

1 - <https://www.unicef.org/media/152576/file/Iraq-2023-COAR.pdf>

به استقلال انرژی است تا کمبودهای انباشته شده در دهه‌های گذشته را برطرف کند.

با توجه به نوسانات قیمت نفت، برنامه‌های اقتصادی وی بر مسئولیت‌پذیری مالی و افزایش درآمدهای غیرنفتی از طریق اصلاح فرآیندهای مالیاتی تأکید دارد. علاوه بر این، سودانی به دنبال تقویت همکاری‌های بین‌المللی به ویژه با کشورهایمانند ایالات متحده، برای حمایت از رشد اقتصادی، مقابله با چالش‌های اقلیمی و ارتقای همکاری‌های منطقه‌ای است. از طریق این اقدامات، دولت او در تلاش است عراق را به اقتصادی متنوع و مقاوم تبدیل کند که توانایی ایجاد ثبات، فرصت‌های شغلی و بهبود استانداردهای زندگی شهروندان را داشته باشد.^۱

پروژه «جاده توسعه» با این دیدگاه همخوانی دارد. این پروژه نه تنها برای تقویت تبادلات تجاری فرامرزی طراحی شده است، بلکه به عنوان یک شریان حیاتی جدید برای اقتصاد عراق عمل خواهد کرد. همان‌طور که اشاره شد، این پروژه شامل ایجاد شبکه‌ای از جاده‌ها و خطوط ریلی است که بندر فاو در جنوب عراق را به مرز عراق و ترکیه متصل می‌کند. همچنین زنجیره‌هایی از فعالیت‌های مرتبط در طول مسیر این پروژه شکل خواهند گرفت که می‌توانند فعالیت‌های تجاری را تقویت کرده و فرصت‌های شغلی فراوانی ایجاد کنند. پروژه «جاده توسعه» با هدف تزریق نیروی تازه به اقتصاد عراق و حفظ ساختارهای موجود طراحی شده است. این طرح نه تنها مبادلات تجاری را تسهیل خواهد کرد، بلکه می‌تواند عراق را به یک مرکز تجاری و ترانزیتی منطقه‌ای تبدیل کرده و نقشی کلیدی در رشد و پایداری اقتصادی کشور ایفا کند.

چالش‌ها و فرصت‌های پروژه «جاده توسعه»

پروژه «جاده توسعه» هرچند به ظاهر جذاب به نظر می‌رسد، اما در جزئیات آن پیچیدگی‌های زیادی نهفته است. همان‌طور که پیشتر اشاره شد، این ایده جدید نیست و عراق در مقاطع مختلف تاریخی همواره به دنبال گسترش دسترسی خود به دریا و بهره‌برداری از موقعیت جغرافیایی خود در شمال خلیج فارس بوده است. در این راستا، پروژه «کانال خشک» که در دهه ۱۹۸۰ مطرح شد، یکی از طرح‌های مهم عراق برای تبدیل این کشور به یک مرکز ترانزیتی کلیدی بین آسیا، خاورمیانه و اروپا بود. هدف این پروژه ایجاد یک مسیر جایگزین زمینی برای مسیرهای دریایی مانند کانال سوئز بود که شامل توسعه سیستم حمل و نقل یک‌پارچه‌ای متشکل از خطوط راه‌آهن، بزرگراه‌ها و مراکز لجستیکی راهبردی می‌شد. عراق قصد داشت از موقعیت جغرافیایی خود برای کاهش زمان و مسافت انتقال کالا بین شرق و غرب استفاده کند و از این طریق اقتصاد خود را متحول سازد. با این حال، این طرح

1 - <https://www.ddr-development.com/research/developments-in-iraq-economic-insights-and-policy-implications-post-may-2024?utm>

به دلیل بی‌ثباتی ژئوپلیتیکی ناشی از جنگ ایران و عراق، محدودیت‌های مالی و تنش‌های منطقه‌ای متوقف شد. از همین رو، برخی معتقدند در سال‌های اخیر عراق تلاش کرده است این پروژه را تحت عنوان «جاده توسعه» احیا کند.^۱

به عبارت دیگر، این ایده پس از ترکیب چندین عامل دوباره مطرح شد؛ از جمله پایان درگیری‌های فرقه‌ای، شکست القاعده، آغاز دوره‌ای از ثبات نسبی و افزایش قیمت نفت. هدف اصلی این پروژه در گام نخست، ساخت بندری بزرگ در فاو در جنوب استان بصره بود. این منطقه تنها نقطه‌ای در عراق است که دارای عمق کافی برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ تجاری است. محدودیت عراق در دسترسی به دریا، به‌عنوان کشوری که تنها ۵۸ کیلومتر (۳۶ مایل) خط ساحلی دارد، نگرانی بسیاری از دولت‌های این کشور را برانگیخته است، زیرا این محدودیت، عراق را از مزایای داشتن خطوط ساحلی گسترده و فعالیت‌های دریایی محروم کرده است. علاوه بر این، دسترسی به دریا برای کشوری که صادرکننده نفت است حیاتی محسوب می‌شود، زیرا نمی‌خواهد کاملاً به خطوط لوله‌ای که از کشورهای دیگر عبور می‌کنند وابسته باشد؛ مسیرهایی که ممکن است با اختلالات و نوسانات همراه شوند.

حتی برخی معتقدند که تنگنای ژئوپلیتیکی^۲ یکی از دلایل تصمیم صدام حسین برای حمله به ایران و همچنین اشغال کویت در سال ۱۹۹۰ بود؛ اقدامی که منجر به تشکیل ائتلاف نظامی بین‌المللی به رهبری ایالات متحده برای بیرون راندن نیروهای عراقی از کویت شد. بحث‌های پیرامون راه‌حلی برای مواجهه با محدودیت خط ساحلی عراق هنوز ادامه دارد، به ویژه با توجه به مناقشات مربوط به تعیین مرزهای دریایی با کویت. این اختلاف در سپتامبر ۲۰۲۳ منجر به بحران جدیدی میان دو کشور شد. به همین دلیل، برخی عراق را به «پارکینگی بزرگ با دری کوچک» تشبیه کرده‌اند.

تاریخچه تلاش‌های عراق برای توسعه بندر فاو را می‌توان حداقل تا دهه ۱۹۷۰ دنبال کرد. در این دهه، توجه دولت عراق به پروژه بندر بزرگ فاو جلب شد، توجهی که با برنامه‌های توسعه اقتصادی گسترده عراق همسو بود. در این دوره، مطالعات امکان‌سنجی و طراحی‌های اولیه آغاز شد تا این بندر به مرکز تجاری منطقه‌ای تبدیل شود. با این حال، جنگ عراق علیه ایران در دهه ۱۹۸۰ موجب توقف این پروژه شد.^۳ پس از حمله آمریکا به عراق در سال ۲۰۰۳ و تغییر رژیم، ایده بندر بزرگ فاو دوباره مطرح شد و دولت جدید عراق تلاش کرد زیرساخت‌های کشور را احیا کند و این بندر را به عنوان یکی از پروژه‌های کلیدی برای رشد اقتصادی و تجارت اولویت‌بندی نماید.

1 - <https://www.iiste.org/Journals/index.php/CER/article/view/23054/23573>

2 - https://dpj.ihu.ac.ir/article_202772.html

3 - <https://www.arabnews.com/node/1358996/middle-east>

پروژه «جاده توسعه»: گامی به سوی تحول اقتصادی و رفع چالش‌های مرزی عراق؟

در سپتامبر ۲۰۲۳، وزارت حمل و نقل عراق اعلام کرد که مرحله اول پروژه جاده توسعه تا اوایل سال ۲۰۲۵ تکمیل خواهد شد؛ تحولی که به بندر فاو این امکان را می‌دهد تا سال ۲۰۲۸، سالانه حدود ۲۲ میلیون تن کالا را پذیرش کند و نقش کلیدی خود را در اجرای جاده توسعه به تدریج ایفا نماید.^۱ مقامات عراقی بر این باورند که این پروژه می‌تواند تجارت بین آسیا و اروپا را تسریع بخشد و مدت زمان حمل کالا بین بندر شانگهای چین و بندر روتردام هلند را از ۳۳ روز به ۱۵ روز کاهش دهد.^۲ این امر عراق را به یک مرکز اصلی تجارت جهانی و گذرگاهی مهم برای انتقال کالا تبدیل می‌کند و اقتصاد این کشور را رونق می‌بخشد، فرصت‌های شغلی ایجاد می‌کند و منابع درآمدی جدیدی برای دولت به همراه خواهد داشت. بر اساس برخی برآوردهای خوش‌بینانه، این پروژه می‌تواند سالانه حدود ۴ میلیارد دلار درآمد ایجاد کند^۳، در حالی که هزینه کلی پروژه حدود ۱۷ میلیارد دلار برآورد شده است.^۴

در همین راستا، در ماه مه ۲۰۲۳، دولت عراق کنفرانسی با حضور وزرای حمل و نقل کشورهای منطقه خلیج فارس و همسایگان عراق برگزار کرد تا پروژه جاده توسعه را معرفی کرده و حمایت آن‌ها را جلب کند. السودانی این پروژه را به عنوان «ستون اقتصاد پایدار غیرنفتی و نقطه ارتباطی برای خدمت به همسایگان عراق و منطقه» توصیف کرد.^۵ همچنین، نماینده شرکت ایتالیایی (PEG) که مسئول مطالعه اقتصادی پروژه بود، اظهار داشت که این پروژه جایگزین کانال سوئز نخواهد بود، اما می‌تواند رشد تجارت بین‌المللی در خاورمیانه را که سالانه حدود ۱۰ تا ۱۵٪ برآورد می‌شود، تسهیل کند.

از لحاظ عملیاتی تا ۲۰۲۴، پروژه جاده توسعه عراق به پیشرفت‌های قابل توجهی دست یافته است. بخش مرکزی این پروژه، یعنی بندر بزرگ فاو، در حال پیشرفت است و انتظار می‌رود مرحله اول آن تا سال ۲۰۲۵ تکمیل شود. این پیشرفت گامی مهم در تقویت ظرفیت‌های لجستیکی و تجاری عراق به شمار می‌رود. عراق همچنین برای تقویت چارچوب این پروژه، همکاری‌های بین‌المللی را گسترش داده و یک شورای چهارجانبه با مشارکت ترکیه، مجارستان و بلغارستان برای تسهیل اتصال این مسیر به اروپا ایجاد کرده است. علاوه بر این، کشورهای حوزه خلیج فارس از جمله قطر و امارات متحده

1- <https://www.technital.net/projects/ports-and-waterways/industrial-and-commercial-ports/puertos-y-vias-navegables-design-services-and-works-supervision-for-the-al-faw-grand-port-iraq>

2 - https://www.iraqidinarusd.com/2024/10/how-development-road-project-will-bring.html?utm_source=chatgpt.com

3- https://fanack.com/economy/features-insights/iraqs-development-road-project-transforming-baghdad-into-a-regional-transportation-hub-263063/?utm_source=chatgpt.com

4 - <https://B2n.ir/b68156>

5 - <https://B2n.ir/t89205>

6 - Progetti Europa and Global

عربی، علاقه زیادی به پروژه نشان داده‌اند و در مذاکراتی برای نهایی سازی مطالعات امکان‌سنجی اقتصادی و بهینه‌سازی مسیرهای تجاری شرکت کرده‌اند که نشان‌دهنده علاقه منطقه‌ای به موفقیت این طرح است^۱.

دولت عراق در این پروژه بر برنامه‌ریزی جامع تاکید دارد که شامل طراحی کریدور خدماتی برای کابل‌های فیبر نوری، خطوط لوله نفت و گاز و انتقال برق است تا مزایای این پروژه، بخش‌های کلیدی متعددی را پوشش دهد. علاوه بر این، راهبردهای تملک اراضی مورد نیاز برای مسیرهای پروژه تدوین شده و برآورد هزینه‌ها و جدول زمانی مشخصی ارائه گردیده است. عراق همچنین از طریق مشاوره با شرکت‌های بین‌المللی مانند اولیور وایمن، مدل اقتصادی این پروژه را بهبود بخشیده و بر حکمرانی کارآمد و مزایای رقابتی آن تاکید کرده است تا تاثیر منطقه‌ای و جهانی آن به حداکثر برسد. در همین حال، آماده‌سازی برای بهره‌برداری از این پروژه در جریان است و عراق ۱۱ شرکت بین‌المللی کشتیرانی را برای مدیریت عملیات بندر بزرگ فاو انتخاب کرده است و تصمیم نهایی برای این همکاری در ژانویه ۲۰۲۵ اعلام خواهد شد. این گام اهمیت راهبردی این بندر را به عنوان یک مرکز جهانی تجارت برجسته می‌کند.

همچنین، وزارت حمل‌ونقل عراق قراردادی مشاوره‌ای با شرکت ایتالیایی BTP جهت ارائه خدمات مشاوره‌ای در خصوص احداث فاز اول پروژه جاده توسعه امضا کرده است. مرحله اول این پروژه شامل تهیه امکان‌سنجی فنی و اقتصادی و اقدامات مربوط به طراحی، بازسازی، نوسازی و توسعه شبکه کنونی راه‌آهن ملی خواهد بود. سازه‌های اسکله برای ترمینال کانتینری نیز به طور کامل تکمیل شده و جاده ارتباطی بنادر فاو و ام‌قصر نیز ۹۲.۴۳٪ تکمیل گردیده‌اند^۲. وزارت حمل‌ونقل عراق اعلام کرده که عملیات نقشه‌برداری توپوگرافی دقیق برای پروژه جاده توسعه راهبردی، با سرعت در حال انجام است و این پروژه بزرگ که به عنوان شریان اقتصادی کشور محسوب می‌شود، قرار است تا سال ۲۰۲۹ به بهره‌برداری کامل برسد.

براساس بیانیه رسمی این وزارتخانه که توسط خیرگزاری رسمی عراق (واع) منتشر شد، نقشه‌برداری مسیر جاده توسعه از بندر فاو در جنوب عراق آغاز شده و تا جنوب شرقی ایستگاه نجف اشرف ادامه خواهد یافت. این عملیات شامل بررسی دقیق ایستگاه‌های مسافربری، پایانه‌های کانتینری، ایستگاه‌های ذخیره‌سازی، پل‌ها و رودخانه‌های مسیر می‌شود و با استفاده از تجهیزات پیشرفته متصل

1 - <https://www.iraq-businessnews.com/2024/10/27/4-country-meeting-on-development-road-project/>

2 - <https://b2n.ir/x21359>

به ماهواره و تصاویر هوایی انجام می‌گیرد تا بالاترین دقت ممکن تضمین شود. طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، این عملیات تا مرزهای ترکیه تکمیل خواهد شد.

در تازه‌ترین تحول تا هنگام نگارش این گزارش، وزارت حمل‌ونقل میزان پیشرفت مرحله طراحی‌های تفصیلی پروژه را اعلام کرده است. به گفته این وزارتخانه، پیشرفت طراحی‌های مسیر ریلی به ۶۴٪، مسیر جاده‌ای به ۶۰٪ و میزان کل پیشرفت طراحی‌ها به ۶۳٪ رسیده است. این پروژه با هدف ایجاد فرصت‌های جدید اقتصادی و تسهیل حمل‌ونقل زمینی و ریلی طراحی شده و علاوه بر نقش راهبردی خود، امکان اتصال استان‌های مختلف به ایستگاه‌های جاده توسعه را فراهم می‌کند. وزارت حمل‌ونقل همچنین برنامه‌های جامعی برای یکپارچه‌سازی بخش‌های حمل‌ونقل زمینی، ریلی، دریایی و هوایی ارائه داده است. در این راستا، فرودگاه‌های بصره، نجف اشرف و بغداد به این پروژه متصل خواهند شد. علاوه بر این، فرودگاه‌های ناصریه، کربلا و موصل که قرار است تا سال ۲۰۲۵ افتتاح شوند، به عنوان بخشی از طرح تکمیلی پروژه جاده توسعه در نظر گرفته شده‌اند^۱.

پروژه جاده توسعه نشان دهنده عزم جدی عراق برای تنوع بخشی به اقتصاد و کاهش وابستگی به درآمدهای نفتی است و این کشور را به عنوان یک هاب ترانزیتی حیاتی برای جابه‌جایی کالا میان آسیا و اروپا معرفی می‌کند. این پیشرفت‌ها تعهد عراق به مدرن‌سازی زیرساخت‌های خود، ارتقای اتصال تجاری و یکپارچه‌سازی اقتصادش در زنجیره تامین جهانی را نشان می‌دهد. دولت عراق معتقد است این پروژه نه تنها رشد اقتصادی را تسریع می‌کند، بلکه سرمایه‌گذاری‌های خارجی را جذب کرده و فرصت‌های شغلی پایدار ایجاد می‌کند. در صورت اجرایی شدن، این پروژه چشم‌انداز مرزهای جنوبی و شمالی عراق را که برای مدت‌ها بستر ناآرامی بوده‌اند، تغییر خواهد داد. شبه جزیره فاو به عنوان جنوبی‌ترین نقطه عراق، در جریان جنگ عراق علیه ایران (۱۹۸۰-۱۹۸۸) شاهد برخی از شدیدترین درگیری‌ها بود. ساخت بندر فاو گامی کلیدی در توسعه اقتصادی این منطقه و تقویت پیوندهای آن با سایر مناطق عراق به شمار می‌رود.

مرزهای شمالی عراق نیز در طول سال‌ها صحنه درگیری بوده است، به ویژه با حضور داعش در استان نینوا. پس از شکست داعش، این منطقه به عرصه جنگ‌های جدیدی میان ارتش ترکیه و حزب کارگران کردستان (PKK) تبدیل شد. حملات مداوم ترکیه به این منطقه و واکنش‌های متقابل PKK و گروه‌های شبه نظامی عراقی، ثبات منطقه را تحت تاثیر قرار داده است. با این حال، همکاری احتمالی بین بغداد

1-<https://mdeast.news/2024/12/27/%D8%A7%D9%81%D8%AA%D8%AA%D8%A7%D8%AD-%D8%B3%D9%87-%D9%81%D8%B1%D9%88%D8%AF%DA%AF%D8%A7%D9%87-%D8%AC%D8%AF%DB%8C%D8%AF-%D8%AF%D8%B-1-%D8%B9%D8%B1%D8%A7%D9%82-%D8%AF%D8%B1-%D8%B3%D8%A7%D9%84-2025/>

و آنکارا برای تکمیل جاده توسعه می‌تواند زمینه‌ساز یک دوره جدید از رشد اقتصادی و کاهش تنش‌ها شود. این همکاری می‌تواند نمونه‌ای از تبدیل مناطق مرزی مورد مناقشه به فرصت‌های توسعه‌ای باشد که به بهبود روابط و کاهش درگیری‌ها کمک می‌کند.

چالش‌های پروژه «جاده توسعه»

اگرچه رهبران عراق به پروژه جاده توسعه به عنوان راه حلی بنیادین برای مشکلات گسترده کشور نگاه می‌کنند، اما همین مشکلات ممکن است به مانعی بر سر راه اجرای پروژه یا حتی متوقف کردن آن تبدیل شوند. این موانع را می‌توان به چند دسته تقسیم کرد:

- چالش‌های لجستیک و محدودیت‌های ژئواکونومیک عراق

از همان ابتدای اجرایی شدن تدریجی بخش‌هایی از این پروژه، برخی کارشناسان در مورد عملی بودن آن ابراز تردید کرده‌اند. از منظر منتقدان، پس از سال ۲۰۰۳، مباحث زیادی در زمینه امکان تبدیل عراق به یک گذرگاه یا پل ارتباطی برای حمل و نقل تجاری بین آسیا و اروپا مطرح شده است. براساس این دیدگاه، موقعیت جغرافیایی عراق این امکان را فراهم می‌آورد که به عنوان مسیری زمینی برای انتقال کالاها از آسیا به اروپا عمل کند. گفته می‌شود این مسیر، زمان و هزینه حمل و نقل را نسبت به مسیرهای دریایی عبوری از کانال سوئز کاهش خواهد داد. همچنین این امر شرکت‌های بین‌المللی حمل و نقل دریایی را به استفاده از بنادر عراق، به ویژه بندر بزرگ فاو، ترغیب می‌کند. کالاها پس از تخلیه در این بنادر از طریق مسیرهای ریلی یا جاده‌ای به ترکیه منتقل شده و سپس به اروپا ارسال می‌شوند. طرفداران این ایده بر این باورند که این پروژه می‌تواند درآمدهای مالی قابل توجهی برای بودجه عراق ایجاد کرده و فرصت‌های شغلی زیادی برای جوانان این کشور فراهم کند.

از منظر منتقدان، هر چند این دیدگاه با آرزوهای مردم عراق همخوانی دارد، موانع متعددی وجود دارد که تحقق این پروژه به شکلی که مدافعان آن انتظار دارند، ممکن است با چالش‌هایی جدی روبه‌رو شود. یکی از مهم‌ترین منتقدان، دلایل زیر را در عدم مزیت نسبی جاده توسعه بیان می‌کند:

۱- **محدودیت جغرافیایی عراق:** عراق در شمال خلیج فارس قرار دارد و دسترسی محدودی به این آب‌ها دارد. این وضعیت باعث شده بنادر عراق از مسیرهای اصلی حمل و نقل دریایی بین‌المللی دور باشند. بنابراین، بنادر عراق به عنوان بنادر داخلی طبقه‌بندی می‌شوند و معمولاً از طریق بنادر محوری مانند جبل علی، تغذیه می‌شوند.

۲- **ثبات مسیرهای کنونی:** مسیرهای دریایی موجود بین آسیا و اروپا از طریق کانال سوئز به دلیل

استفاده از سیستم حمل و نقل محوری غیر مستقیم، کارایی و ثبات بالایی دارند. تغییر این مسیرها به سمت عراق از نظر اقتصادی و عملیاتی منطقی نیست.

۳- لزوم استفاده از حمل و نقل چندوجهی: مسیر عبوری از عراق مستلزم استفاده از حمل و نقل چندوجهی (دریایی، ریلی و جاده‌ای) است. این امر هزینه‌های حمل و نقل را به طور قابل توجهی افزایش داده و رقابت‌پذیری این مسیر را کاهش می‌دهد.

۴- افزایش سهم حمل و نقل زمینی: کارایی زنجیره تامین مستلزم استفاده حداکثری از حمل و نقل دریایی است، زیرا این روش کم‌هزینه‌ترین گزینه است. استفاده از مسیرهای زمینی در عراق، سهم حمل و نقل زمینی را به ۴۵٪ از کل مسیر افزایش می‌دهد و هزینه‌های حمل و نقل را تا ۳۵٪ نسبت به مسیر دریایی از طریق کانال سوئز افزایش می‌دهد.

۵- افزایش تعداد عملیات بارگیری و تخلیه: حمل و نقل دریایی مستقیم بین آسیا و اروپا نیازمند حداقل تعداد عملیات بارگیری و تخلیه است (به طور متوسط ۴ عملیات)، اما مسیر زمینی از عراق تعداد این عملیات را به ۶ تا ۸ بار افزایش می‌دهد که باعث افزایش هزینه‌ها و زمان حمل و نقل می‌شود.

۶- حجم بالای کانتینرها: در سال ۲۰۲۱، بیش از ۲۱.۲ میلیون کانتینر از چین به اروپا از طریق حمل و نقل دریایی منتقل شد. انتقال چنین حجم عظیمی از کالاها از طریق مسیرهای زمینی عراق عملاً غیرممکن است.

۷- محدودیت در جابه‌جایی روزانه: حجم بالای کانتینرها نیازمند کشتی‌های عظیم و مسیرهای دریایی کارآمد است. در حال حاضر، بیش از ۱۰۰ هزار کانتینر به طور روزانه بین آسیا و اروپا جابه‌جا می‌شود و انتقال این حجم از طریق عراق به ویژه از لحاظ ظرفیت، چالش برانگیز است.

۸- چالش‌های بندری در عراق: حتی اگر بندر فاو با ظرفیت بالا و کارایی مناسب ساخته شود، عملیات تخلیه و بارگیری در این بندر ممکن است باعث اختلال در زمان‌بندی سفر کشتی‌ها و ایجاد گلوگاه (۱) در زنجیره تامین شود.

۹- هزینه‌های بالای کشتی‌های عظیم: هزینه عملیاتی کشتی‌های بزرگ به طور متوسط بین ۱۳۰ تا ۱۸۰ هزار دلار در روز است. ورود این کشتی‌ها به خلیج فارس و بنادر عراق، هزینه‌های کل سفر را افزایش داده و این مسیر را غیررقابتی می‌کند.

۱۰- افزایش زمان سفر: خروج کشتی‌ها از مسیرهای بین‌المللی و ورود به خلیج فارس برای رسیدن به بنادر عراق، زمان سفر را حداقل ۶ روز افزایش می‌دهد که بر هزینه و کارایی کلی تأثیر منفی می‌گذارد.

۱۱- نبود بار برگشتی: کشتی‌های بزرگ نیازمند بار برگشتی برای حفظ سودآوری هستند. در عراق، تضمینی برای وجود بار صادراتی کافی به مقصد اروپا وجود ندارد که این امر باعث ضرر مالی برای شرکت‌های حمل‌ونقل می‌شود.

۱۲- مسئولیت‌های امنیتی و اقتصادی: ارائه خدمات ترانزیتی مستلزم تامین امنیت و زیرساخت‌های مناسب است که هزینه‌های سنگینی برای دولت عراق ایجاد خواهد کرد. این هزینه‌ها ممکن است از درآمدهای حاصل از ترانزیت بیشتر باشد.

۱۳- تمرکز بر کاهش هزینه‌ها توسط شرکت‌ها: شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی به شدت بر کاهش هزینه‌ها تمرکز دارند. تغییر مسیر به عراق که هزینه‌ها را افزایش می‌دهد، در برنامه‌های اقتصادی این شرکت‌ها جایگاهی ندارد.

۱۴- پایداری اقتصادی پایین: حتی اگر عراق بتواند شرکت‌هایی را متقاعد کند که از مسیرهای آن استفاده کنند، هزینه‌های بالا و زیان‌های اقتصادی این تصمیم ممکن است شرکت‌ها را به استفاده از مسیرهای کنونی وادارد.

۱۵- محدودیت‌های مسیرهای زمینی: مسیرهای زمینی غالباً برای کالاهایی استفاده می‌شوند که به تحویل سریع نیاز دارند. حمل کالا از طریق عراق، زمان سفر و هزینه‌ها را افزایش می‌دهد و این موضوع باعث کاهش جذابیت این مسیر می‌شود.

۱۶- ریسک‌های سیاسی و امنیتی: بی‌ثباتی‌های سیاسی و امنیتی در منطقه می‌تواند مرزها را مسدود کرده و موجب خسارات سنگینی به شرکت‌های حمل‌ونقل شود. این امر اعتماد به مسیرهای زمینی را کاهش می‌دهد و استفاده از این مسیر را با ریسک بالاتری همراه می‌کند.

۱۷- ترجیح مشتریان: مشتریان معمولاً مسیرهایی را انتخاب می‌کنند که هزینه کمتری دارند و کارایی بیشتری ارائه می‌دهند. مسیر عراق به دلیل هزینه‌های بالا، عملیات پیچیده و خطرات بیشتر، برای مشتریان جذاب نخواهد بود.

البته منتقدین اذعان دارند که ایجاد بندری مدرن با ظرفیت‌های بالا مانند بندر بزرگ فاو، به عنوان

یک ضرورت راهبردی برای عراق تلقی می‌شود. این اقدام نه تنها ظرفیت‌های وارداتی و صادراتی کشور را افزایش می‌دهد، بلکه به عنوان یک محور کلیدی در توسعه اقتصادی و پیشبرد پروژه‌های تولیدی در حوزه‌های مختلف عمل خواهد کرد. این بندر می‌تواند به عنوان دروازه‌ای برای صادرات محصولات عراقی به بازارهای بین‌المللی عمل کند. به طور طبیعی، چنین بندری نیازمند یک شبکه گسترده از زیرساخت‌های حمل‌ونقل زمینی مدرن است که به تاسیسات بندر متصل باشد، شامل جاده‌ها، پل‌ها، تونل‌ها و شبکه‌های ریلی که با حجم عملیات بندر و ظرفیت طراحی قابل توسعه سازگار باشند تا بهترین کارایی ممکن در حمل‌ونقل کالا تضمین شود.

شایان ذکر است که ایجاد چنین سیستم حمل‌ونقل مدرنی، همراه با صنایع مرتبط، عراق را به عنوان یک بازیگر منطقه‌ای در حوزه صنایع و حمل‌ونقل مطرح خواهد ساخت. علاوه بر افزایش ظرفیت‌های تولیدی و صادراتی عراق و بازشدن درهای این کشور به روی بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی، این سیستم می‌تواند به عنوان دروازه‌ای برای مشارکت‌های اقتصادی منطقه‌ای با کشورهای همسایه عراق مورد استفاده قرار گیرد. این مشارکت‌ها می‌توانند شامل ایجاد شبکه‌ای از حمل‌ونقل چندوجهی باشند که شبکه عراق به عنوان حلقه اصلی اتصال میان این کشورها عمل کند. چنین سیستمی امکان انتقال بخش مهمی از تجارت میان کشورهای منطقه را فراهم می‌آورد و می‌تواند درآمدهای مالی قابل توجهی (مانند عوارض عبور) برای عراق ایجاد کند. با گذشت زمان و موفقیت عملیاتی و اقتصادی این شبکه، این ویژگی به یک مزیت راهبردی تبدیل خواهد شد که جایگاه اقتصادی و حتی سیاسی عراق را در میان کشورهای منطقه تقویت می‌کند.

علاوه بر این، بندر بزرگ فاو و شبکه حمل‌ونقل زمینی عراق که به کشورهای همسایه متصل است، ممکن است بخشی از جریان حمل‌ونقل کالاها از شبه قاره هند و کشورهای خلیج فارس به اروپا را به خود جذب کند. برخی انواع کالاها و محموله‌ها حساسیت بالایی به زمان دارند^۱، به این معنا که نیاز فوری به انتقال سریع این محموله‌ها به کشورهای واردکننده وجود دارد. دلایل این نیاز می‌تواند شامل فسادپذیری سریع، تقاضای فوری در کشور مقصد یا ارتباط محموله با رویدادها یا فصل‌های خاص باشد. نمونه‌هایی از این نوع محموله‌ها عبارت‌اند از محصولات کشاورزی، لبنیات، داروها، برخی دستگاه‌ها و تجهیزات تخصصی، محموله‌های مرتبط با دفاع و تسلیحات و موارد مشابه. برای چنین محموله‌هایی، هزینه حمل‌ونقل اهمیت کمتری دارد؛ زیرا عامل زمان رسیدن به مقصد از اهمیت بیشتری برخوردار است. از این رو، مسیرهای زمینی عراق می‌توانند برای این نوع محموله‌ها جذاب

باشند، چرا که مسیرهای زمینی کوتاه‌تر و سریع‌تر به اروپا ارائه می‌دهند. این امر می‌تواند درآمدهای عبور قابل توجهی برای اقتصاد عراق به همراه داشته باشد، مشروط بر این که مطالعات امکان‌سنجی (فنی، مالی و بازاریابی) نشان دهند که این پروژه قادر به موفقیت در ورود به بازارهای بین‌المللی و جذب مشتریان است. همچنین باید اطمینان حاصل شود که عملیات در یک محیط سیاسی، امنیتی و اقتصادی پایدار و مطمئن انجام خواهد شد.^۱

ظرفیت‌های سیاسی محدود دولت عراق

برخی معتقدند که دولت عراق به دلیل نبود کارآمدی و گسترش فساد، توانایی مدیریت صحیح پروژه بزرگی مانند جاده توسعه را ندارد. نبود هماهنگی میان نهادهای دولتی از جمله عواملی است که می‌تواند مانع از اجرای موفقیت‌آمیز این برنامه شود. همچنان مشخص نیست که آیا پارلمان عراق که به دلیل رقابت شدید حزبی با چالش‌های جدی مواجه است، بودجه لازم را برای پیشبرد این پروژه به دولت اختصاص خواهد داد یا خیر. این مسئله به ویژه در مورد هماهنگی میان دولت مرکزی و استان بصره (محل بندر فاو) نیز صدق می‌کند. یکی از مسائل کلیدی، تعیین مسئولیت‌های هر یک از این نهادها در جنبه‌های مختلف پروژه است.

عملکرد دولت‌های متوالی عراق پس از سال ۲۰۰۳ در مدیریت پروژه‌های بزرگ زیرساختی، نشان‌دهنده ضعف جدی در این زمینه است. به عنوان نمونه، با وجود صرف بیش از ۶۰ میلیارد دلار برای اصلاح بخش برق طی یک دهه گذشته، مشکل کمبود برق همچنان باقی است.^۲ این سابقه ضعیف، همراه با کمبود مهارت‌های تخصصی لازم برای تکمیل و مدیریت پروژه، می‌تواند تهدیدی جدی برای موفقیت جاده توسعه باشد.

برخی منتقدان حتی بر این باورند که این طرح ممکن است تنها بهانه‌ای برای گسترش فساد سیاسی باشد. به گفته آنان، این پروژه می‌تواند به ابزاری برای انتقال سودهای غیرقانونی به احزاب سیاسی و شبکه‌های مرتبط با آنها تبدیل شود.^۳ به عنوان نمونه، قراردادی که با شرکت ایتالیایی PEG برای انجام مطالعات امکان‌سنجی اقتصادی جاده توسعه منعقد شده، مورد انتقاد قرار گرفته است؛ زیرا ظاهراً الزامات شفافیت قانونی در انعقاد این قرارداد رعایت نشده است.^۴ همچنین، منتقدان بر این نکته

1 - <https://B2n.ir/y01798>

2 - https://www.fpri.org/article/2023/09/empowering-iraq-the-27-billion-deal-for-iraqs-energy-sufficiency/?utm_source=chatgpt.com

۳ - ذکر این موارد به معنای تایید این ادعاها از سوی مرکز پژوهش‌های اتاق ایران نیست. این ادعاها صرفاً به منظور ارائه تصویری از پیچیدگی‌های پروژه مطرح می‌شوند.

۴ - در چارچوب پروژه راهبردی «جاده توسعه»، وزارت حمل‌ونقل عراق ابتدا با شرکت ایتالیایی (Progetti Europa & Global (PEG) قراردادی منعقد کرد تا مطالعه امکان‌سنجی و طراحی‌های اولیه پروژه را انجام دهد. با این حال، این مطالعات مورد پذیرش نهادهای بین‌المللی ذی‌ربط قرار نگرفت و این

تاکید دارند که این شرکت از تجربه کافی در زمینه پروژه‌های زیرساختی برخوردار نیست.

با این وجود، در نوامبر ۲۰۲۴، وزارت حمل‌ونقل عراق قراردادی مشاوره‌ای با شرکت ایتالیایی BTP Infrastructure برای مرحله اول پروژه «جاده توسعه» به امضا رساند. هدف از این قرارداد، بازسازی و مدرن‌سازی شبکه راه‌آهن عراق است؛ گامی که می‌تواند به ارتقای زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور کمک کند، هرچند موفقیت آن به مدیریت موثر و هماهنگی میان نهادهای ذی‌ربط بستگی دارد.

علاوه بر این، برخی به عملیات مشکوک توسعه در بندر فاو اشاره کرده‌اند که ناشی از رقابت میان احزاب سیاسی برای تصاحب قراردادهای مرتبط با ساخت این بندر است. این رقابت‌ها باعث اختلال در فعالیت‌های عمرانی شده و روند پیشرفت پروژه را به تعویق انداخته است.^۲ چنین پروژه‌هایی به دلیل جذابیت اقتصادی و سودآوری بالا به حدی مورد توجه قرار گرفته‌اند که نادیده گرفتن آن‌ها عملاً غیرممکن است.^۳

یکی دیگر از مشکلات قابل توجه، هزینه‌های بالای اجرای پروژه مسیر توسعه است. برخی تخمین‌ها هزینه اولیه این پروژه، از جمله بندر فاو، را حدود ۱۲ میلیارد دلار برآورد کرده‌اند. در حالی که منابع دیگری هزینه کل پروژه را تا ۱۷ میلیارد دلار تخمین زده‌اند، رقمی که با در نظر گرفتن هزینه‌های مرتبط با ساخت بندر فاو واقع‌بینانه‌تر به نظر می‌رسد. این تفاوت آشکار در ارقام نشان‌دهنده اختلافات میان نهادهای دولتی عراق بر سر محدوده پروژه و میزان منابع مالی موردنیاز برای اجرای آن است.

دولت عراق تعهد کرده است که زیرساخت‌های اساسی پروژه، شامل بندر فاو، بزرگراه‌ها و خطوط راه‌آهن، را تامین مالی کند. در مقابل، بخش خصوصی سرمایه‌گذاری در پروژه‌های تکمیلی و خدماتی، مانند ساخت کارگاه‌ها، هتل‌ها، رستوران‌ها و دیگر خدمات مرتبط را بر عهده خواهد داشت. با این حال، نشانه‌های روشنی وجود ندارد که آیا دولت توانایی تامین مالی کافی برای بخش‌های اصلی پروژه را دارد یا خیر.

امر دولت عراق را وادار ساخت که به وزارت حمل‌ونقل اختیار دهد تا با شرکت Oliver Wyman برای ارائه خدمات مشاوره‌ای پروژه قرارداد ببندد. شرکت Oliver Wyman که در سال ۲۰۰۵ تاسیس شده است، یک شرکت مشاوره‌ای جهانی وابسته به گروه Marsh & McLennan است که در بورس نیویورک ثبت شده و دفاتری در ابوظبی و ریاض دارد. این شرکت در ارائه خدمات مشاوره‌ای در حوزه‌های گوناگونی از جمله مالی، هوانوردی، ارتباطات، حمل‌ونقل و انرژی تخصص دارد. پیش‌بینی می‌شود این شرکت در ارزیابی جنبه‌های مختلف پروژه از جمله ریسک‌های اقتصادی، رقابتی، وضعیت بازار بین‌المللی، حجم سرمایه‌گذاری مورد انتظار، تقاضا، تأثیرات جهانی و بازدهی مورد انتظار سرمایه‌گذاری نقش موثری ایفا کند. در ادامه، وزارت حمل‌ونقل عراق در نوامبر ۲۰۲۴ اعلام کرد که قراردادی برای ارائه خدمات مشاوره‌ای با شرکت ایتالیایی BTP برای فاز اول پروژه «جاده توسعه» امضا کرده است. این مرحله شامل آماده‌سازی مطالعه امکان‌سنجی فنی و اقتصادی و طراحی‌های مربوط به بازسازی، به‌روزرسانی و توسعه شبکه فعلی راه‌آهن ملی خواهد بود.

1 - <https://shafaq.com/en/Economy/Controversy-surrounds-Iraq-s-22-5-billion-consultancy-contract-with-Italian-BTP>

2 - <https://democraticac.de/?p=90742&utm>

3 - <https://B2n.ir/u59630>

عوامل سیاسی نیز در ایجاد وضعیت عدم قطعیت کنونی نقش به‌سزایی داشته‌اند. برخی از احزاب سیاسی نسبت به تخصیص بودجه کلان برای اجرای پروژه «جاده توسعه» تردید دارند. این تردید تا حدی ناشی از نگرانی‌هایی است که ممکن است اجرای پروژه موقعیت نخست‌وزیر مستقر را به زیان سایر نیروهای سیاسی تقویت کند. افزون بر این، برخی ناظران بیم دارند که تخصیص منابع مالی هنگفت برای پروژه، احزاب سیاسی را وسوسه کرده و آن‌ها را به تلاش برای دستیابی به بخشی از این وجوه از طریق قراردادهای فرعی مشکوک سوق دهد.

این نگرانی‌ها بی‌اساس نیستند؛ شواهد نشان می‌دهند که برخی شرکت‌های وابسته به جناح‌های سیاسی توانسته‌اند قراردادهای مرتبط با پروژه بندر فاو را به دست آورند. این امر حاکی از آن است که شرکت‌های دارای روابط سیاسی قوی احتمالاً در بخش‌های مختلف این پروژه مشارکت داشته و از مزایای آن بهره‌مند شده‌اند.

دیدگاه و موضع دولت اقلیم کردستان، به عنوان یکی از بازیگران کلیدی در پروژه «جاده توسعه» عراق، پیچیده و دوگانه است. از یک سو، این دولت از این پروژه حمایت می‌کند و از سوی دیگر، نسبت به حذف اقلیم از مسیر پیشنهادی آن ابراز نگرانی دارد.^۱ دولت اقلیم کردستان در مقاطع مختلف با این پروژه مخالفت کرده است، زیرا طرح اولیه مسیر اصلی این راه، اقلیم کردستان را که مرزی مشترک با ترکیه دارد، نادیده گرفته و به جای عبور از این منطقه، مسیر از استان نینوا طراحی شده است.

برخی مقامات کرد بر این باورند که حذف اقلیم کردستان از این طرح با انگیزه‌های سیاسی و اقتصادی انجام شده و هدف آن تضعیف منطقه کردستان است.^۲ دولت اقلیم دلایل متعددی را برای مخالفت با پروژه «جاده توسعه» ارائه کرده که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به حذف این منطقه از مسیر پیشنهادی، پیامدهای اقتصادی و سیاسی و نگرانی‌های امنیتی اشاره کرد. این پروژه به گونه‌ای طراحی شده است که بندر بزرگ فاو در خلیج فارس را به ترکیه متصل می‌کند و از شهرهای مهمی مانند بصره، بغداد، و موصل عبور می‌نماید اما منطقه اقلیم کردستان را از مسیر خود کنار گذاشته است. تنها بخشی از مسیر، یعنی ۱۵ کیلومتر پایانی جاده توسعه که عراق را از طریق فیشخابور^۳ به ترکیه متصل می‌کند، از

1 - <https://B2n.ir/d62239>

2 - <https://B2n.ir/s23522>

۳ - فیشخابور که در شمال غربی اقلیم کردستان عراق واقع شده، تحت اداره دولت اقلیم کردستان (KRG) قرار دارد. این شهر کلیدی در تلاقی رودخانه‌های دجله و خابور قرار گرفته و به عنوان گذرگاه مرزی مهم بین عراق، سوریه و ترکیه عمل می‌کند. دولت اقلیم کردستان کنترل گذرگاه مرزی فیشخابور را در اختیار دارد که این کنترل به آن اجازه می‌دهد تا مدیریت جریان کالا و افراد بین اقلیم کردستان و مناطق همجوار از جمله اداره خودمختار شمال و شرق سوریه (AANES) را به عهده گیرد. با این حال، این منطقه نقطه‌ای مورد مناقشه بین دولت اقلیم کردستان و دولت فدرال عراق است. در سال ۲۰۱۷، پس از همه‌پرسی استقلال اقلیم کردستان، نیروهای فدرال عراق تلاش کردند تا کنترل گذرگاه‌های مرزی راهبردی از جمله فیشخابور را برای بازگرداندن اقتدار دولت مرکزی بر مرزهای بین‌المللی در دست گیرند. با وجود این تنش‌ها، دولت اقلیم کردستان همچنان کنترل اداری فیشخابور را حفظ کرده است. این گذرگاه همچنان به عنوان نقطه‌ای حیاتی برای ارسال کمک‌های بشردوستانه به شمال شرق سوریه عمل می‌کند، به‌ویژه پس از بسته شدن سایر

اقلیم کردستان عبور می‌کند.

مقامات عراقی این تصمیم را به عواملی همچون طبیعت کوهستانی منطقه، افزایش هزینه‌های ساخت و مدت زمان اجرای پروژه مرتبط می‌دانند. با این حال، برخی مقامات اقلیم کردستان و تحلیل‌گران همسو با آنان این تصمیم را سیاسی می‌دانند. آنان معتقدند که این اقدام می‌تواند به حاشیه‌نشینی اقتصادی اقلیم کردستان منجر شده و فرصت‌های توسعه آن را محدود کند. به اعتقاد این گروه، پروژه «جاده توسعه»، که هدف آن تبدیل عراق به یک مرکز ترانزیتی اصلی و تقویت تجارت بین آسیا و اروپا است، می‌توانست مزایای چشمگیری از جمله ایجاد اشتغال و توسعه زیرساخت‌ها برای اقلیم کردستان به همراه داشته باشد. اما حذف این منطقه از پروژه به معنای از دست رفتن این فرصت‌هاست.

افزون بر این، طراحی فعلی پروژه گذرگاه مرزی جدیدی در اوواکوی^۱ را پیشنهاد می‌کند که مسیر موجود در مرز ابراهیم خلیل (خابور) (تحت مدیریت اقلیم کردستان است) را دور می‌زند. این مسئله می‌تواند منجر به کاهش درآمدهای تجاری اقلیم و اعمال فشار اقتصادی بیشتر بر این منطقه شود. از منظر سیاسی، این تصمیم به نوعی واکنش به همه‌پرسی استقلال کردستان در سال ۲۰۱۷ تلقی می‌شود، رویدادی که روابط بغداد و اربیل را به شدت متشنج کرد. برخی تحلیل‌گران بر این باورند که دولت مرکزی بغداد با اتخاذ چنین تصمیمی در تلاش است تا نفوذ و کنترل بیشتری بر اقلیم کردستان اعمال کرده و دسترسی این منطقه به مسیرهای تجاری بین‌المللی را محدود نماید.

در نهایت، نگرانی‌های امنیتی نیز به طور جدی مطرح است، زیرا مسیر پیشنهادی «جاده توسعه» از مناطقی عبور می‌کند که با چالش‌های امنیتی قابل توجهی روبرو هستند، از جمله مناطقی که تحت کنترل گروه‌های مسلح مختلف قرار دارند. دولت اقلیم کردستان هشدار داده است که این مسیر می‌تواند باعث تشدید مسائل امنیتی و بی‌ثباتی در منطقه شود. مخالفت اقلیم کردستان با این پروژه به طور کلی ناشی از پیامدهای اقتصادی، سیاسی و امنیتی است که به دلیل طراحی مسیری که این منطقه را نادیده می‌گیرد، برای آن به وجود آمده است.^۲

به همین دلیل، برخی احزاب کردی ممکن است تهدیدهای امنیتی علیه این پروژه ایجاد کرده یا حتی مانع از اجرای عملیات ساخت‌وساز در مناطق نزدیک به اقلیم شوند. این موضوع می‌تواند پروژه «جاده توسعه» را به منبعی برای بی‌ثباتی در منطقه‌ای تبدیل کند که پیشتر نیز دستخوش ناآرامی بوده است.

گذرگاه‌های مرزی. اهمیت راهبردی این منطقه همچنان بر تحولات سیاسی و امنیتی منطقه تاثیر می‌گذارد.

۱ - اوواکوی (Ovaköy) یک منطقه مرزی در جنوب شرقی ترکیه است که در نزدیکی مرز عراق قرار دارد. این منطقه به عنوان نقطه اتصال پروژه‌های زیرساختی مهم بین ترکیه و عراق شناخته می‌شود.

افزون بر این، حضور حزب کارگران کردستان (PKK) در غرب استان نینوا و مناطق مرزی سوریه (که درگیر منازعات طولانی مدت با دولت ترکیه است) می‌تواند بر این پروژه تاثیر منفی بگذارد. این گروه ممکن است عملیات ساخت‌وساز را مختل کرده یا در صورت تکمیل پروژه، تهدیدی برای حمل‌ونقل ایجاد کند.^۱ ضعف نسبی دولت عراق و حضور گروه‌های مسلح قدرتمند، می‌تواند مانعی جدی برای موفقیت این پروژه باشد. این گروه‌ها ممکن است در صورت احساس بی‌توجهی به منافعشان، امنیت حمل‌ونقل زمینی را به خطر اندازند.

با این حال، پروژه «جاده توسعه» به عنوان طرحی راهبردی برای عراق، فرصتی منحصر به فرد در اختیار دولت قرار می‌دهد تا کنترل امنیتی خود را بر مناطق حاشیه‌ای تقویت کند و دامنه اختیارات دولت مرکزی را گسترش دهد. حضور فعال نهادهای دولتی و نیروهای امنیتی در مناطق مرزی و حاشیه‌ای برای اجرای صحیح این پروژه ضروری است. همچنین، توسعه زیرساخت‌های جدید جاده‌ای و ریلی می‌تواند به افزایش سرعت تردد میان استان‌ها، تقویت یکپارچگی ملی و توسعه فعالیت‌های اقتصادی محلی و کلان کمک کند.

تاریخ معاصر عراق مملو از نمونه‌هایی است که در آن گروه‌های شورشی امنیت جاده‌ها و مرزهای دورافتاده را تهدید کرده‌اند. این تهدیدها شامل به چالش کشیدن دولت، کسب درآمد از طریق مصادره محموله‌ها یا گروگان‌گیری غیرنظامیان بوده است. گروه القاعده در عراق (که بعدها به داعش تبدیل شد) به طور گسترده از چنین تاکتیک‌هایی استفاده کرده است. از آن جا که داعش همچنان در مناطق نزدیک به مرزها فعال است، احتمال دارد از نقاط ضعف این پروژه بهره‌برداری کرده و باج‌خواهی از دولت را در دستور کار قرار دهد.

رقابت با پروژه‌های کریدورهای منطقه‌ای

یکی از عواملی که تردیدهایی درباره منافع پروژه «جاده توسعه» ایجاد کرده، تعدد کریدورهای منطقه‌ای رقیب است که هرکدام تاثیرات ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی قابل توجهی دارند.^۲ این پروژه‌ها شامل «ابتکار کمربند و راه» چین، «کریدور اقتصادی هند، خاورمیانه و اروپا» و تلاش کشورهای همسایه عراق برای تبدیل بنادر خود به مراکز تجاری میان شرق آسیا، خاورمیانه، آفریقا و اروپا است. شرایط زمانی پیچیده‌تر می‌شود که عراق از یک سو نیازمند توسعه زیرساخت‌های خود با استفاده از درآمدهای نفتی رو به افزایش است و از سوی دیگر، سیاست‌های داخلی این کشور به طور فزاینده‌ای تحت تاثیر

1 - <https://B2n.ir/p74066>

2 - <https://B2n.ir/s27583>

رقابت‌های منطقه‌ای قرار گرفته است. این وضعیت ممکن است مانعی جدی برای بغداد در دستیابی به ثبات لازم جهت توسعه زیرساخت‌ها ایجاد کند، به ویژه اگر کشورهای منطقه ترجیح دهند رقابت‌های ژئوپلیتیکی خود را در عراق ادامه دهند.

در این میان کریدور اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا (IMEC) یک ابتکار پیشگامانه است که برای تقویت اتصال و یکپارچگی اقتصادی در سراسر آسیا، خاورمیانه و اروپا طراحی شده است. این پروژه در تاریخ ۹ سپتامبر ۲۰۲۳ در جریان اجلاس G۲۰ در دهلی نو اعلام شد و هدف آن ایجاد یک مسیر تجاری یکپارچه است که هند را از طریق خاورمیانه به اروپا متصل می‌کند. با ترکیب شبکه‌های حمل‌ونقل دریایی و ریلی؛ این پروژه قصد دارد جایگزینی سریع‌تر و کارآمدتر برای مسیرهای تجاری سنتی ارائه دهد، رشد اقتصادی را ارتقا دهد و موانع لجستیکی را کاهش دهد.

ساختار IMEC شامل دو کریدور اصلی است. کریدور شرقی، هند را به خلیج فارس متصل می‌کند، در حالی که کریدور شمالی از خلیج فارس به اروپا امتداد می‌یابد. این مسیر نوآورانه انتظار می‌رود که به طور قابل توجهی حرکت کالاها و خدمات را ساده کند و یک راه‌حل چندوجهی و کارآمد برای لجستیک پیچیده تجارت بین قاره‌ای ارائه دهد. با ادغام حمل‌ونقل دریایی و ریلی، IMEC امیدوار است کارایی زنجیره تامین را متحول کند، زمان ترانزیت را کاهش دهد و هزینه‌های حمل‌ونقل را پایین بیاورد.

اهداف راهبردی IMEC چندوجهی هستند. این پروژه به دنبال تقویت اتصال با ایجاد یک مسیر تجاری مستقیم و قابل اعتماد است، روابط اقتصادی نزدیک‌تری بین مناطق شرکت‌کننده ایجاد کند و زنجیره‌های تامین را تقویت کند تا انعطاف‌پذیرتر و ایمن‌تر شوند. علاوه بر این، با کاهش زمان ترانزیت و هزینه‌های حمل‌ونقل، IMEC قصد دارد جایگزین جذابی برای مسیرهای موجود، مانند کانال سوئز، ارائه دهد که در سال‌های اخیر به دلیل تنش‌های ژئوپلیتیکی و چالش‌های دیگر دچار اختلال شده است. البته روشن است که چنین هدفی آشکارا بلندپروازانه است.

پیشرفت قابل توجهی در برنامه‌ریزی و توسعه IMEC حاصل شده است. هند توسعه یک بندر آب‌عمیق جدید به نام وادهوان را در سواحل غربی خود، در فاصله حدود ۱۵۰ کیلومتری بمبئی، تصویب کرده است. این پروژه که برآورد شده ۹/۱۴ میلیارد دلار هزینه داشته باشد، انتظار می‌رود نقش محوری در این کریدور ایفا کند و اتصال دریایی با اروپا از طریق خاورمیانه را تقویت کند. در همین حال، کشورهای شرکت‌کننده همچنان در حال همکاری برای نهایی کردن نیازهای زیرساختی، راهبردهای

سرمایه‌گذاری و چارچوب‌های نظارتی برای اطمینان از اجرای موفقیت‌آمیز این کریدور هستند. با وجود این وعده‌ها، IMEC با چالش‌های متعددی مواجه است که باید برطرف شود. ثبات ژئوپلیتیکی در خاورمیانه همچنان یک نگرانی اساسی است، زیرا صلح در این منطقه برای توسعه و بهره‌برداری بی‌وقفه این کریدور حیاتی است. علاوه بر این، یکپارچه‌سازی زیرساخت‌ها در محیط‌های نظارتی متنوع، موانع لجستیکی و اداری ایجاد می‌کند. تامین بودجه کافی و مدیریت سرمایه‌گذاری از طیف گسترده‌ای از ذینفعان، پیچیدگی پروژه را بیشتر می‌کند اما از آن جا که چندین کشور مهم در این پروژه مشارکت دارند، رقیبی قدر برای جاده توسعه عراق محسوب می‌شود. افزون بر این کریدورهایی که از ایران عبور می‌کنند نیز می‌توانند رقیبی بالقوه برای جاده توسعه عراق باشند. در شرایط کنونی تحریم‌های ایالات متحده موقعیت ژئواکونومیک ایران را به شدت تضعیف کرده است اما در آینده و در صورت رهایی ایران از دام تحریم، این کشور می‌تواند به رقیبی کلیدی برای جاده توسعه عراق بدل شود.

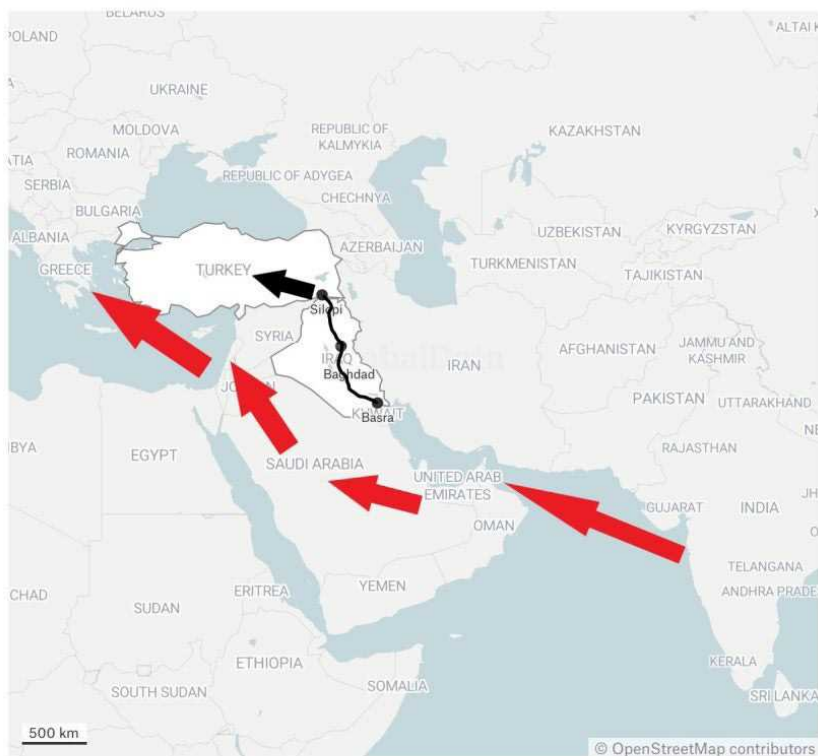
تصویر ۳. کریدورهای اقتصادی خاورمیانه



تصویر ۴. کریدور هند-خاورمیانه-اروپا رقیب جاده توسعه عراق

Two corridors; two continents

How does the Iraq-Turkey Development Road* compare to the G20-supported India-Middle East-Europe Corridor (IMEC)**?



*Development Road is highlighted in black lines. **IMEC is highlighted in red arrows.
Source: GlobalData

حتی در برخی منابع از جاده توسعه عراق به عنوان رقیبی برای کانال سوئز نام برده شده است که به هیچ روی با واقعیات نمی‌خواند. کانال سوئز یکی از اجزای حیاتی تجارت جهانی است و به عنوان یک مسیر دریایی مستقیم بین اروپا و آسیا، دریای مدیترانه را به دریای سرخ متصل می‌کند. با طولی در حدود ۱۹۳/۳ کیلومتر، این کانال نیاز کشتی‌ها به سفر طولانی و خطرناک اطراف دماغه امید نیک در آفریقای جنوبی را از بین می‌برد و به طور قابل توجهی زمان و مصرف سوخت را کاهش می‌دهد. این کانال با عمیق‌تر شدن مسیرهای آبی خود، امکان عبور کشتی‌های مدرن با آب‌خور تا ۲۰/۱ متر را فراهم کرده است. برخلاف کانال‌هایی با سیستم قفل، کانال سوئز در سطح دریا عمل می‌کند و عبور و مرور کشتی‌ها را بدون وقفه و با کارایی بالا ممکن می‌سازد.

کانال سوئز حدود ۱۲ درصد از تجارت جهانی را تسهیل می‌کند و به عنوان یک نقطه کلیدی در بازرگانی

بین‌المللی شناخته می‌شود. این کانال بیش از ۳۰ درصد از ترافیک کانتینری جهانی را جابه‌جا می‌کند و سالانه بیش از ۱ تریلیون دلار کالا از طریق آن حمل می‌شود. کالاهای عبوری شامل منابع انرژی مانند نفت خام و گاز طبیعی مایع، محصولات مصرفی و قطعات صنعتی هستند. نقش راهبردی این کانال با توانایی آن در اتصال مناطق اقتصادی اصلی و ساده‌سازی زنجیره‌های تامین بین‌المللی مشخص می‌شود.

تأثیر اقتصادی کانال سوئز بسیار گسترده است و سالانه میلیاردها دلار درآمد برای مصر ایجاد می‌کند. به عنوان مثال، این کانال در سال مالی ۲۰۲۱/۲۰۲۰ حدود ۵/۸۴ میلیارد دلار درآمد داشته است. علاوه بر درآمد مستقیم، این کانال به طور قابل توجهی کارایی هزینه‌ها در زنجیره‌های تامین جهانی را با کاهش مسافت‌های سفر و مصرف سوخت افزایش می‌دهد. این نقش به ویژه برای صنایعی که به تحویل به موقع و مقرون به صرفه کالاها وابسته‌اند، حیاتی است. توسعه‌های اخیر با هدف تقویت ظرفیت و مقاومت کانال صورت گرفته‌اند. پروژه‌های توسعه‌ای، مانند کانال جدید سوئز که در سال ۲۰۱۵ تکمیل شد، بخش‌های کلیدی کانال را عریض‌تر و عمیق‌تر کرده و امکان عبور دوطرفه و پذیرش کشتی‌های بزرگ‌تر را فراهم کرده‌اند. علاوه بر این، ایجاد منطقه اقتصادی کانال سوئز (SCEZ)^۱ به جذب سرمایه‌گذاری پرداخته و هدف آن تبدیل منطقه به یک مرکز جهانی لجستیک و صنعتی است. این تلاش‌ها نقش کانال سوئز در تجارت جهانی را تقویت و امنیت آن را در برابر چالش‌های آینده افزایش می‌دهد.

با این حال، اهمیت کانال سوئز آسیب‌پذیری‌های آن را نیز نشان می‌دهد. تنش‌های ژئوپلیتیکی و بی‌ثباتی‌های منطقه‌ای، مانند درگیری‌های اخیر در دریای سرخ، تأثیر مستقیمی بر عملیات کانال دارند. بحران دریای سرخ که با تشدید حملات نیروهای حوثی یمن به کشتی‌های تجاری از اواخر سال ۲۰۲۳ آغاز شد، باعث اختلالات گسترده‌ای در مسیرهای حمل و نقل دریایی و عملیات کانال سوئز شده است. این بحران منجر به کاهش چشمگیر ترافیک کانال سوئز شده و درآمد آن را از ۹/۴ میلیارد دلار در سال مالی ۲۰۲۳/۲۰۲۲ به ۷/۲ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۴/۲۰۲۳ کاهش داده است. همچنین، تأثیرات اقتصادی این بحران باعث کاهش رشد تولید ناخالص داخلی مصر به ۲/۴٪ در سال ۲۰۲۴/۲۰۲۳ شد.^۲

اما نکته کلیدی آن است که برای اجتناب از مناطق پرخطر دریای سرخ، بسیاری از شرکت‌های

1 - Suez Canal Economic Zone

2 - https://www.reuters.com/world/africa/egypts-gdp-growth-slows-24-202324-year-says-planning-ministry-2024-10-03/?utm_source=chatgpt.com

حمل و نقل مسیر کشتی‌های خود را نه به مسیرهای چندوجهی شامل خشکی و دریا بلکه به دماغه امید نیک هدایت کرده‌اند که این تغییر مسیر حدود ۴۰۰۰ مایل دریایی به هر سفر اضافه کرده و هزینه‌های سوخت را به‌طور میانگین ۱ میلیون دلار برای هر سفر افزایش داده است. در همین حال، حمل و نقل کانتینری در دریای سرخ بین دسامبر ۲۰۲۳ و فوریه ۲۰۲۴ با کاهش ۹۰ درصدی مواجه شد، که این امر بر فعالیت‌های ۲۹ شرکت انرژی و حمل و نقل در ۶۵ کشور تاثیر گذاشت. تغییر مسیرها باعث افزایش هزینه‌های حمل و نقل شد و نرخ حمل کانتینر از شانگهای به اروپا در مدت مشابه ۲۵۶٪ افزایش یافت. این اختلالات، زنجیره تامین جهانی را نیز مختل کرده و تاخیر در تحویل کالاها و کمبود محصولات را در سراسر جهان به همراه داشته است، به طوری که هزینه اجاره کانتینرها تا ۳۰۰٪ افزایش یافت. علاوه بر این، سفرهای طولانی‌تر از طریق دماغه امید نیک باعث افزایش مصرف سوخت و انتشار گازهای گلخانه‌ای شده و نگرانی‌های زیست‌محیطی را تشدید کرده است. این بحران کاهش چشمگیری در ترافیک کانال سوئز ایجاد کرده و ثبات در گذرگاه‌های کلیدی دریایی را به عنوان یک ضرورت برای تجارت جهانی برجسته کرده است.^۱ با وجود این هیچ کریدور خشکی در پیامد این وضعیت اهمیت بیشتری پیدا نکرده است. این امر نشان از آن دارد که حتی در بدترین شرایط هم مسیرهای خشکی قابل رقابت با مسیرهای دریایی نیستند.

نقش کلیدی ترکیه

اجرای نسبتاً موفق پروژه «جاده توسعه» به نقش و همکاری ترکیه بستگی دارد. ترکیه به این پروژه علاقه‌مند به نظر می‌رسد، زیرا آن را مکمل اهداف بلندپروازانه خود برای تبدیل شدن به یک مرکز ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی می‌داند که آسیا، اروپا و آفریقا را به هم متصل می‌کند. آنکارا پروژه «جاده توسعه» را فرصتی برای گسترش تجارت با منطقه خلیج فارس و خاورمیانه تلقی کرده و از این منظر به آن اهمیت می‌دهد. سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (FDI) ترکیه در عراق بخش مهمی از روابط اقتصادی این دو کشور را تشکیل می‌دهد و عمدتاً در بخش‌هایی مانند نفت و گاز، ساخت‌وساز و زیرساخت متمرکز است، اما عراق به دلیل مشکلات امنیتی، بی‌ثباتی سیاسی و ضعف زیرساخت‌ها در جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی با چالش‌هایی روبه‌رو بوده و جریان‌های خالص سرمایه‌گذاری خارجی آن در سال‌های اخیر منفی بوده است؛ به طوری که در سال ۲۰۲۳ خروج خالص سرمایه‌گذاری معادل ۵.۲۷ میلیارد دلار گزارش شده است.^۲ با این حال، ترکیه حضور اقتصادی قدرتمندی در عراق، به ویژه در منطقه کردستان دارد و در پروژه‌های متعددی در حوزه‌های ساخت‌وساز، انرژی و تجارت

1 - https://www.sgfer.org/wp-content/uploads/2024/04/SGFER_Red_Sea_Crisis.pdf?utm_source=chatgpt.com

2 - https://www.macrotrends.net/global-metrics/countries/IRQ/iraq/foreign-direct-investment?utm_source=chatgpt.com

مشارکت کرده است. تجارت دو کشور نیز قابل توجه است و در سال ۲۰۲۲ عراق یکی از مقاصد اصلی صادرات ترکیه بود. با وجود این، چالش‌هایی نظیر مسائل امنیتی، موانع نظارتی و عدم شفافیت داده‌ها همچنان وجود دارد که ارزیابی دقیق دامنه سرمایه‌گذاری‌های ترکیه در عراق را دشوار می‌کند. بهبود امنیت، ثبات سیاسی و اصلاحات اقتصادی در عراق برای جذب و حفظ سرمایه‌گذاری‌های خارجی، از جمله سرمایه‌گذاری‌های ترکیه، ضروری است.

از سوی دیگر، ترکیه با طرح «کریدور اقتصادی هند، خاورمیانه و اروپا» که تحت حمایت ایالات متحده قرار دارد، مخالفت کرده است. این طرح از دیدگاه واشنگتن، ابزاری برای مقابله با «ابتکار کمربند و راه» چین و تقویت ادغام اسرائیل در خاورمیانه در چارچوب توافق‌نامه‌های عادی‌سازی روابط میان رژیم صهیونیستی و کشورهای عربی است. از منظر آنکارا، این پروژه مورد حمایت آمریکا تلاشی برای حذف و به حاشیه راندن ترکیه به‌شمار می‌رود، زیرا نقطه پایانی آن در بندر حیفا اسرائیل است، نه ترکیه. این موضوع باعث شد دولت ترکیه حمایت خود از پروژه «جاده توسعه» را به عنوان یک گزینه جایگزین برجسته کند. در آوریل ۲۰۲۴، طی سفر رئیس‌جمهور ترکیه (رجب طیب اردوغان) به بغداد؛ عراق، ترکیه، قطر و امارات متحده عربی یک یادداشت تفاهم چهار جانبه برای همکاری در این پروژه امضا کردند. ترکیه سرمایه‌گذاری قابل توجهی در این پروژه را البته در درون خاک خود وعده داده است. وزیر حمل‌ونقل ترکیه (عبدالقادر اورالوگلو) اعلام کرد که ترکیه ۱۹.۹ میلیارد دلار برای ساخت زیرساخت‌های لازم راه‌آهن و جاده‌ای در داخل خاک خود برای تسهیل پروژه «جاده توسعه» سرمایه‌گذاری خواهد کرد. این سرمایه‌گذاری شامل ساخت ۱۶۵۵ کیلومتر راه‌آهن جدید و ۳۳۱ کیلومتر بزرگراه است که اتصال و کارایی پروژه را بهبود می‌بخشد.^۱ نکته کلیدی آن که این سخنان مقامات ترکیه هنوز وعده‌هایی است که ممکن است هرگز عملی نشوند.

عواملی وجود دارند که ممکن است علاقه ترکیه به این پروژه را محدود کنند. این عوامل تنها به چالش‌های داخلی عراق در اجرای پروژه محدود نمی‌شوند، بلکه اختلافات میان عراق و ترکیه را نیز شامل می‌شوند. از جمله این اختلافات، عملیات نظامی ترکیه در شمال عراق علیه حزب کارگران کردستان (PKK) است که همواره با اعتراض شدید بغداد مواجه شده است. علاوه بر این، منازعات بر سر تقسیم آب رودخانه‌های دجله و فرات و نیز اختلاف درباره انتقال نفت اقلیم کردستان از طریق خط لوله‌ای به ترکیه، از دیگر عوامل تنش‌زا میان دو کشور به‌شمار می‌روند.

اگرچه پروژه «جاده توسعه» می‌تواند به تقویت همکاری‌های اقتصادی و تجاری میان عراق و ترکیه

1-https://www.turkiyetoday.com/region/turkiye-iraq-development-road-project-to-realize-total-investment-of-nearly-20b-84872/?utm_source=chatgpt.com

منجر شود، اما این مسائل اختلاف برانگیز می‌توانند شکاف بی‌اعتمادی میان دو کشور را عمیق‌تر کنند و چشم‌انداز همکاری‌های آتی را تضعیف نمایند. افزون بر این، هنوز مشخص نیست که آیا کشورهای شورای همکاری خلیج فارس از پروژه «جاده توسعه» حمایت خواهند کرد یا خیر. به عنوان نمونه، ممکن است امارات متحده عربی این پروژه را به عنوان رقیبی برای بندر جبل علی در دبئی تلقی کند. با این حال، محمد شیاع السودانی (نخست‌وزیر عراق) در سفری به ابوظبی در فوریه ۲۰۲۳ از امارات درخواست کرد که در مدیریت بندر فاو مشارکت کند. السودانی در تلاش است با جذب سرمایه‌گذاری‌های اماراتی و بهره‌گیری از تجربه شرکت‌های مستقر در امارات در مدیریت بنادر بزرگ، از ظرفیت این کشور برای پیشبرد پروژه استفاده کند. با این وجود، همچنان درباره مشارکت واقعی امارات در این پروژه تردیدهایی وجود دارد.

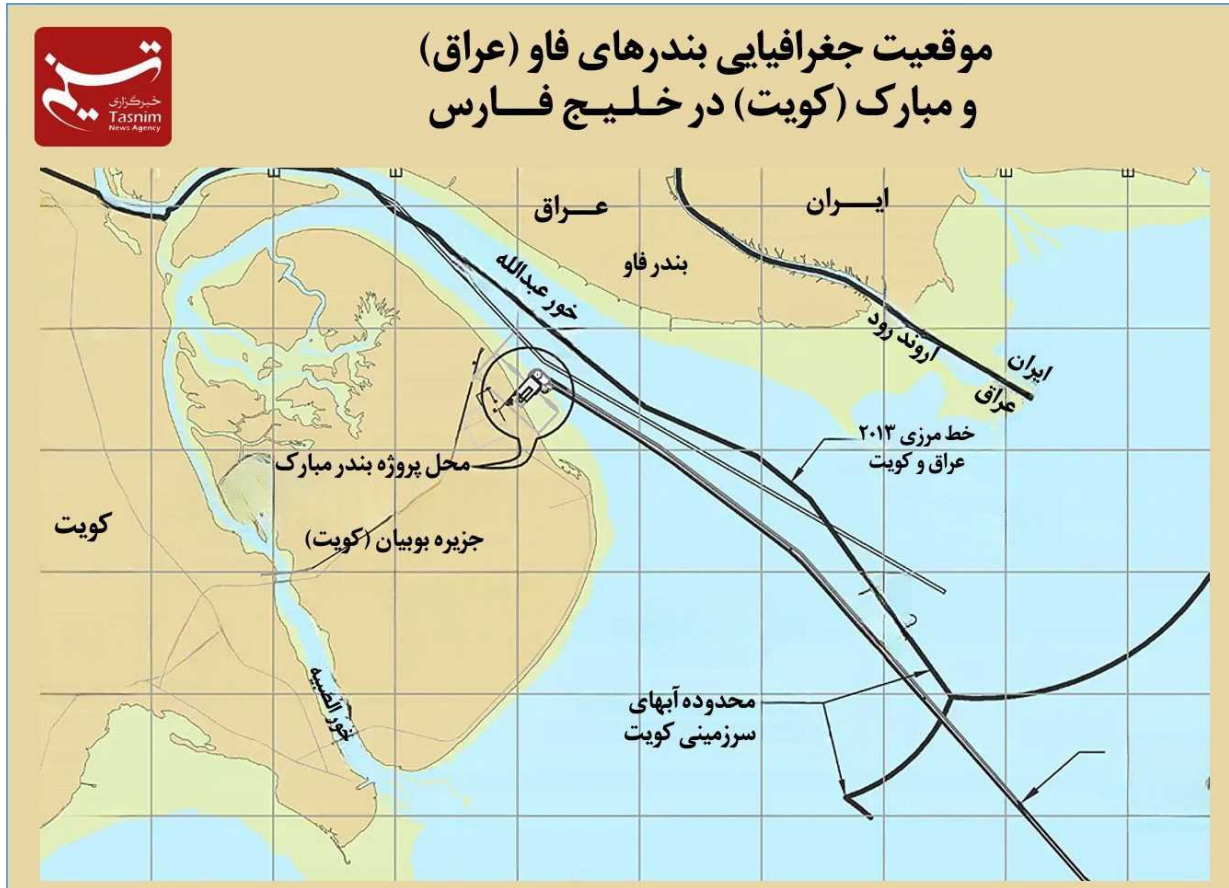
در این میان، قطر احتمالاً شریک اصلی عراق در میان کشورهای خلیج فارس در این پروژه خواهد بود. روابط حسنه قطر با ایران و تمایل این کشور به ایجاد ارتباط اقتصادی مستقیم با ترکیه، احتمال چنین مشارکتی را تقویت می‌کند. قطر علاقه خود را به حمایت از دولت السودانی و افزایش سرمایه‌گذاری در عراق آشکارا نشان داده است. در همین راستا، این کشور توافق‌نامه‌هایی به ارزش ۱۰ میلیارد دلار برای توسعه زیرساخت‌ها و خدمات در عراق امضا کرده است.^۱

در حالی که پروژه «جاده توسعه» می‌تواند روابط مرزی عراق با ترکیه را بهبود بخشد، که خود یک دستاورد مثبت محسوب می‌شود، این احتمال نیز وجود دارد که در مقابل، اختلافات مرزی عراق با کشورهای دیگر، از جمله کویت، تشدید شود. عراق و کویت اختلافاتی بر سر مرزهای دریایی دارند و کویت بندر فاو را رقیبی برای بندر «مبارک کبیر» در جزیره بویان می‌داند. ساخت این بندر کویتی (که همچنان ادامه دارد) موجب ایجاد تنش‌هایی میان دو کشور شده است. این تنش‌ها تنها به اختلافات بر سر مرزهای دریایی محدود نمی‌شود؛ عراق بر این باور است که بندر مبارک کبیر ممکن است شانس موفقیت بندر فاو را کاهش دهد. این اختلافات در گذشته موجب تعلیق پروژه بندر کویتی برای مدتی شد، اما دولت کویت در ژوئیه ۲۰۲۳ اعلام کرد که فعالیت‌های مربوط به این پروژه را از سر گرفته است.^۲

1 - <https://mepc.org/commentaries/qatari-companies-invest-95-billion-iraq/>

2 - <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-05-31/kuwait-reengages-with-china-to-revive-gulf-port-project>

تصویر ۵. موقعیت بندرهای فاو و مبارک کویت



اختلافات مرزی دریایی بین عراق و کویت می‌تواند در هر لحظه به مناقشه‌ای جدید تبدیل شود. چنین مناقشه‌ای امنیت کشتیرانی در خلیج فارس را به خطر می‌اندازد و موانعی بر سر راه اجرای پروژه «جاده توسعه» ایجاد می‌کند. با وجود این، این پروژه می‌تواند انگیزه‌ای برای بغداد باشد تا تلاش کند اختلافات مرزی دریایی خود با کویت را از طریق مذاکره حل و فصل کند. دستیابی به توافق در این زمینه می‌تواند برای هر دو کشور سودمند باشد و آن‌ها را به جای رقابت، به همکاری و هماهنگی در پروژه‌های توسعه‌ای منطقه تشویق کند. یکی از راهکارهای تحقق این هدف، اتصال دو بندر و هماهنگی در فعالیت‌ها و برنامه‌های توسعه‌ای آن‌ها است. چنین همکاری می‌تواند هزینه‌های هر دو کشور را کاهش داده و در عین حال، تنش‌های مرتبط با مرزهای دریایی را کاهش دهد.

پیامدها برای ایران

پروژه «جاده توسعه» عراق، از دیدگاه مقامات ایرانی فرصت‌ها و چالش‌هایی را به همراه دارد. این پروژه می‌تواند با اتصال راه‌آهن شلمچه-بصره، سهم ایران را در شبکه حمل و نقل منطقه‌ای تقویت

کرده و فرصت‌هایی برای افزایش ترانزیت کالا ایجاد کند؛^۱ هرچند برخی نگرانی‌ها درباره کاهش سهم ایران در ترانزیت منطقه‌ای وجود دارد.^۲ مقامات ایرانی تاکید دارند که توسعه زیرساخت‌های داخلی، از جمله خطوط ریلی، بنادر و جاده‌ها، برای افزایش رقابت‌پذیری کشور ضروری است. همچنین، آن‌ها بر لزوم همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی برای بهره‌برداری از این پروژه، تقویت روابط با کشورهای همسایه به ویژه ترکیه و مشارکت بخش خصوصی تاکید می‌کنند. از سوی دیگر، امنیت و ثبات منطقه‌ای و تاثیر این پروژه بر کریدورهای موجود مانند کریدور شمال-جنوب، از دیگر اولویت‌های ایران است. در حوزه عملیاتی، ایران درخواست مشارک شرکت‌های ایرانی در این پروژه را نیز مطرح کرده است.^۳ به رغم پیشنهاد ایران برای مشارکت در این پروژه هنوز داده‌هایی در مورد موافقت دولت عراق با چنین درخواستی منتشر نشده است. مهم‌تر آن که دولت عراق سازوکاری چهارجانبه با مشارکت قطر امارات و ترکیه برای پیشبرد این جاده تدوین و اجرایی کرده است. ایران در این سازوکار حضور ندارد. با بررسی روند مباحث در ایران در مورد این پروژه می‌توان گفت که مناظرات و بحث‌ها هنوز در مراحل اولیه قرار دارد و چندان عمیق نیست. متاثر از مطالبی که در رسانه‌های جریان اصلی در صحنه بین‌المللی در مورد جاده توسعه عراق مطرح می‌شود، در ایران نیز توأمان از فرصت‌ها و احتمالاً تهدیدات این پروژه برای موقعیت ژئواکونومیک ایران سخن به میان می‌آید.

از زاویه فرصت‌های این طرح برای ایران عمدتاً می‌توان به مشارکت فنی و مهندسی ایران در این طرح اشاره کرد زیرا شرکت‌های ایرانی بعضاً از توانمندی‌هایی در این حوزه برخوردارند. چالشی که در مسیر مشارکت ایران وجود دارد تحریم‌های ایالات متحده است که هرگونه فعالیت شرکت‌های ایرانی در خارج از کشور را با پیچیدگی‌های متعددی روبرو می‌سازد و مزیت نسبی شرکت‌های ایرانی در قیاس با رقبای خارجی را برای دولت عراق کمرنگ می‌سازد. با وجود این، تلاش بخش خصوصی ایران برای مشارکت در این طرح و چانه‌زنی از مسیر دولت ایران با دولت عراق واجد اهمیت و ضرورت است. ایران نباید به طور کلی از روند احداث این پروژه کنار گذاشته شود، هرچند همان‌گونه که گفته شد مشارکت شرکت‌های ایرانی در این پروژه به واسطه تحریم‌ها با چالش‌های مهم مواجه است.

از منظر تهدیدات این پروژه علیه ایران نمی‌توان چندان با قاطعیت سخن گفت زیرا مهم‌ترین عاملی

1- <https://borna.news/fa/news/2072431/%D8%AF%D8%B1%D8%AE%D9%88%D8%A7%D8%B3%D8%AA-%D8%B5%D9%81%D8%B1%DB%8C-%D8%A8%D8%B1%D8%A7%DB%8C-%D8%AA%D9%88%D8%B3%D8%B9%D9%87-%D8%B1%D9%88%D8%A7%D8%A8%D8%B7-%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B5%D8%A7%D8%AF%DB%8C-%D8%A8%DB%8C%D9%86-%D8%A7%DB%8C%D8%B1%D8%A7%D9%86-%D8%B9%D8%B1%D8%A7%D9%82-%D9%88-%D8%B3%D9%88%D8%B1%DB%8C%D9%87>

2- https://www.magiran.com/article/4563031?utm_source=chatgpt.com

3- <https://mdeast.news/2023/12/21/%D8%A8%D8%B1%D8%B1%D8%B3%DB%8C-%D8%A7%D9%85%DA%A9%D8%A7%D9%86-%D9%85%D8%B4%D8%A7%D8%B1%DA%A9%D8%AA-%D8%B4%D8%B1%DA%A9%D8%AA%D9%87%D8%A7%DB%8C-%D8%A7%DB%8C%D8%B1%D8%A7%D9%86%DB%8C-%D8%AF%D8%B1/>

که در شرایط کنونی موقعیت ترانزیتی ایران و بهره‌مندی از آن را دچار چالش کرده است. تحریم‌های ایالات متحده علیه ایران است که هرگونه تعامل بین‌المللی را برای شرکت‌های فعال در این حوزه و برای راه‌آهن ایران دچار چالش نموده است. بنابراین فارغ از این که پروژه‌های منطقه‌ای مانند جاده توسعه عراق چه سرنوشتی پیدا می‌کنند، مادامی که ایران تحت تحریم‌های ایالات متحده قرار دارد از فرصت‌های چندانی برای تبدیل شدن به یک بازیگر ترانزیتی کلیدی در منطقه برخوردار نخواهد بود. روند تحول در کریدور شمال-جنوب و نیز بندر چابهار به عنوان دو پروژه کلیدی که سال‌هاست در ایران مورد بحث و بررسی قرار دارد، به خوبی نشان دهنده تأثیرات به شدت مخرب تحریم‌ها بر موقعیت ژئواکونومیک و ترانزیتی ایران است. هیچ کدام از این پروژه‌ها آن گونه که ایران تمایل داشته به پیش نرفته است. بنابراین سخنانی که در مورد رقابت جاده توسعه عراق با کریدور شمال-جنوب بیان می‌شود از بنیان علمی چندان مستحکمی برخوردار نیست.

مهم‌تر آن که اساساً مسیر کریدور شمال-جنوب برای دسترسی کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد و پیوند زدن دو اقتصاد بزرگ روسیه و هند در شمال و جنوب اوراسیاست در حالی که جاده توسعه عراق برای پیوند زدن خاورمیانه به اروپا در سطحی وسیع‌تر اروپا به آسیا طراحی شده است. اما کلیدی‌ترین نکته آن که کریدورهای خشکی اساساً در جهانی که عمده نقل و انتقالات کالاها از طریق دریا صورت می‌گیرد، از اهمیت چندانی برخوردار نیستند و در بهترین حالت می‌توانند سهمی در تجارت درون منطقه‌ای در یک منطقه ایفا نمایند. بنابراین ایران نباید اسیر بحث‌های بی‌پایه و ایده‌آلیستی که در مورد جاده توسعه عراق و پروژه‌های مشابه منطقه‌ای بیان می‌شود و همواره از دور زدن ایران سخن گفته می‌شود، گردد. مادامی که ایران تحت تحریم‌های آمریکا قرار دارد، اساساً نیازی به دور زدن این کشور توسط رقبا وجود ندارد زیرا امکان مشارکت فعال ایران در شبکه‌های ترانزیتی بین‌المللی وجود نخواهد داشت.

نتیجه‌گیری

همان‌طور که اشاره شد، پروژه «جاده توسعه» عراق، هم ایده‌ای قدیمی است و هم رویکردی جدید دارد. قدیمی از این جهت که از دوران عثمانی همواره به عنوان یک طرح جذاب مطرح بوده و در برهه‌هایی تلاش‌هایی برای اجرایی شدن آن صورت گرفته است. جدید از این منظر که دولت عراق اخیراً اجرای این پروژه را آغاز کرده و امیدوار است بخش‌های مهمی از آن را تا سال ۲۰۳۰ به اتمام برساند. این که این ایده همواره مطرح بوده اما هنوز اجرایی نشده است، پیچیدگی‌ها و دشواری‌های تحقق آن را نشان می‌دهد.

براساس مباحث مطرح شده، اراده دولت عراق برای پیشبرد این پروژه، منابع مالی قابل توجه این کشور، حمایت‌های ترکیه از طرح و همچنین تمایل بخش مهمی از مردم عراق به اجرای چنین پروژه‌های بزرگی می‌توانند عواملی باشند که به تحقق آن کمک کنند. با این حال، این طرح حتی در صورت اجرا با چالش‌های جدی از جمله مسئله سوددهی مواجه خواهد بود. همان‌طور که اشاره شد، بیش از ۹۰٪ تجارت جهانی از طریق دریاها انجام می‌شود. از ۱۰٪ باقی مانده که از مسیرهای خشکی صورت می‌گیرد، حدود ۷٪ آن تجارت درون منطقه‌ای است. بخش عمده این تجارت نیز بین اقتصادهای بزرگ اروپایی و آمریکای شمالی انجام می‌شود.

به عبارت دیگر، سهم حمل و نقل خشکی در تجارت جهانی به ویژه در حوزه ترانزیت، بسیار ناچیز است. مهم‌تر این که عراق در موقعیتی جغرافیایی قرار دارد که از بازارهای بزرگ جهانی و اقتصادهایی که بخش عمده تجارت بین‌المللی را کنترل می‌کنند، فاصله زیادی دارد. رقابتی کردن مسیرهای خشکی حتی برای کشورهای با موقعیت جغرافیایی بهتر از عراق نیز با دشواری‌های بسیاری همراه است. بنابراین، ادعاهایی مانند رقابت «جاده توسعه» با کانال سوئز بیشتر بیانگر آرزوهای طیفی از سیاستمداران عراقی است تا واقعیتی مبتنی بر داده‌ها و شرایط موجود.

عراق در منطقه خاورمیانه واقع شده است؛ منطقه‌ای که در تجارت جهانی حاشیه‌ای به شمار می‌آید. در سال ۲۰۲۲، منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا تنها حدود ۳.۲٪ از صادرات و ۲.۸٪ از واردات کالاهای جهانی را به خود اختصاص داده است. این ارقام به وضوح نقش محدود این منطقه در تجارت جهانی را نشان می‌دهند. افزون بر این، نفت حدود ۵۳٪ از صادرات این منطقه را تشکیل می‌دهد که وابستگی شدید خاورمیانه به صادرات منابع طبیعی و سهم کم آن در تجارت کالاهای غیرنفتی را برجسته می‌کند.^۱

این سهم ناچیز نشان می‌دهد که منطقه خاورمیانه حتی از ظرفیت کافی برای تجارت درون منطقه‌ای نیز برخوردار نیست. بیش از ۵۰٪ صادرات این منطقه را نفت تشکیل می‌دهد، که عمدتاً از طریق خلیج فارس به بازارهای جهانی منتقل می‌شود و عملاً امکان انتقال آن از مسیرهای خشکی، از جمله «جاده توسعه» عراق، وجود ندارد. به بیان دیگر، حدود ۵۰٪ از سهم اندک خاورمیانه در تجارت جهانی از مسیرهای دریایی جابه‌جا می‌شود و همچنان به این شیوه باقی خواهد ماند.

افزون بر این، همان‌گونه که اشاره شد، در سطح منطقه‌ای، بندر فاو که کانون این پروژه است، با رقابت جدی از سوی بنادر مهم خلیج فارس روبه‌روست. علاوه بر آن، این کریدور با پروژه کریدور هند-خاورمیانه-اروپا که به عنوان یک مسیر رقیب شناخته می‌شود، رقابت می‌کند. طبیعی است

که کشورهای شورای همکاری خلیج فارس (به ویژه امارات متحده عربی و عربستان سعودی) ترجیح می‌دهند خود به مسیر کلیدی کریدور شرق-غرب تبدیل شوند. این کشورها نه تنها از منابع مالی بیشتری نسبت به عراق برخوردارند، بلکه به دلیل ثبات سیاسی بالاتر، توانایی بیشتری برای جذب سرمایه‌گذاری‌های بزرگ و اجرای پروژه‌های کلان دارند.

یکی دیگر از چالش‌های این پروژه، جایگاه مبهم کریدور «جاده توسعه» عراق در ابتکار کمربند و راه چین است. برخی تحلیلگران عراقی همواره بر نقش کلیدی عراق در این ابتکار تأکید کرده و «جاده توسعه» را به عنوان حلقه‌ای مهم در این طرح معرفی کرده‌اند. اما در واقعیت، کریدورها در چارچوب ابتکار کمربند و راه چین اهمیت چندانی ندارند. طی یک دهه گذشته، این ابتکار مجموعه‌ای گسترده از پروژه‌های چین محور را در نقاط مختلف جهان اجرایی کرده است. آن چه به این پروژه‌ها انسجام می‌بخشد، تلاش برای شکل‌دهی به زنجیره‌های ارزش چین محور است، نه ایجاد مجموعه‌ای از کریدورهای تجاری.

به بیان دیگر، کریدورها در ابتکار کمربند و راه چین از کمترین اهمیت برخوردارند. مشخص نیست چرا در عراق و برخی کشورهای دیگر خاورمیانه، نقش کریدورها به صورت غیرواقعی برجسته شده و در خصوص اهمیت آن‌ها در این ابتکار اغراق شده است. این در حالی است که در دهه‌ای که از آغاز اجرای این ابتکار می‌گذرد، هیچ کریدوری با محوریت چین در خاورمیانه به صورت جدی اجرایی نشده است.

مسائل ژئوپلیتیکی و رقابت‌های ناشی از آن به طور فزاینده‌ای در اقتصاد جهانی تأثیرگذار شده‌اند. خاورمیانه همواره تحت تأثیر این جریان‌ها بوده است و عراق، به عنوان کشوری آسیب‌پذیر، از این تحولات آسیب‌های جدی دیده است. در شرایط کنونی، ژئوپلیتیک منطقه به شدت پیچیده و مبهم است و چشم‌انداز روشنی برای آینده آن وجود ندارد. هر گونه تغییر در معادلات ژئوپلیتیکی منطقه می‌تواند ابتکار «جاده توسعه» عراق را به طور جدی به شکل منفی تحت تأثیر قرار دهد، همان‌گونه که رویدادهای ۷ اکتبر، کریدور هند-خاورمیانه-اروپا را به شدت تحت تأثیر قرار داده و حتی آن را تا مرز نابودی پیش برد.

به بیان دیگر، حتی اگر «جاده توسعه» عراق اجرایی شود، نقش آن عمدتاً محدود به کارکردهای داخلی و منطقه‌ای خواهد بود. این پروژه بیشتر به معنای ایجاد یک شبکه مدرن حمل‌ونقل در داخل عراق و اتصال زیرساخت‌های این کشور به ترکیه، به عنوان یکی از مهم‌ترین همسایگانش، است. انتظاری فراتر از این نباید از این طرح داشت.



در واقع، منطق اصلی این طرح، پیشبرد توسعه زیرساختی در عراق و ایجاد پیوند اقتصادی و لجستیکی با ترکیه است. اجرای این طرح می‌تواند سرمایه سیاسی و اجتماعی دولت عراق را افزایش دهد؛ سرمایه‌ای که این کشور، پس از سال‌ها جنگ، ناامنی و ضعف حکمرانی، به شدت به آن نیاز دارد.