



مجمع کارآفرینان ایران

Iran Entrepreneurs Forum

بندر فاو؛ گلوگاه «مسیر توسعه»

تحلیلی بر اهمیت کریدور جدید عراق



فاو؛ گلوگاه «مسیر توسعه»

اهمیت خطوط ارتباطی از عصر باستان بر همگان آشکار بوده است؛ از همین رو، تمدن های بشری به ویژه امپراتوری های باستانی، سیطره خود بر جهان را از راه ها آغاز نمودند؛ راه هایی که بنیان و زیرساخت اصلی مبادلات تجاری و ارتباطات فرهنگی، اجتماعی و سیاسی بوده اند.

در عصر کنونی نیز اگر چه جهان مجازی، فاصله ها را بی معنا کرده است اما واقعیت های جغرافیایی، کماکان موید آن است که خطوط ارتباطی فیزیکی، پیوند دهنده اصلی نقاط مختلف و مبنایی است برای ارتباطات محلی، ملی، منطقه ای و بین المللی. اهمیت که در عصر تشدید رقابت ابرقدرت ها و در راس آن ها چین و ایالات متحده و حلقه متحدان و شرکای آن ها، نوید دهنده آرایشی نو در ساختار بندی نظام بین الملل است.

در این مسیر و در جدیدترین ساختار سازی ژئواکونومیک، بند فاو عراق، بدل به نقطه عطفی در مسیر ارتباطی بین شرق آسیا، خاورمیانه و اروپا شده است. مسیری که با تعلق برخی کشورها در تکمیل گری دور شمال-جنوب، مسیری جایگزین برای تسریع و تعمیق پیوندهای اقتصادی-سیاسی بین مناطق مذکور در نظر گرفته خواهد شد.

• از مطالعه تا اجرا

بندر فاو، در جنوبی‌ترین بخش کشور عراق واقع شده است. با طول ساحلی کمتر از ۸۰ کیلومتر مربع.

اولین بار در سال ۲۰۱۰ بود که دانشگاه مالمو سوئد مطالعه‌ای تحت عنوان «آنالیز مسیرهای حمل و نقل چند وجهی از طریق عراق به مدیترانه و اروپا در مقایسه با کانال سوئز» را به سرانجام رساند که در نتیجه گیری آن، یکی از گزینه‌های مورد توجه، بندر فاو عراق قرار داشت.

این مسیر به دلیل کوتاهی و قابلیت کنترل، امنیت و... مسیری مناسب برای ترانزیت کالا از جنوب شرق آسیا به غرب آسیا، سپس آناتولی (ترکیه) و دریای مدیترانه و در نهایت، قاره اروپا در نظر گرفته شد.





این کریدور ۱۷ میلیارد دلاری که مطالعات و طراحی نهایی آن را شرکت ایتالیایی وی بیلد (WeBuild) در میلان بر عهده دارد و پیمانکار آن نیز شرکت کره‌ای دوو (Daewoo) است بناست با اتصال کشورهای حوزه خلیج فارس به اروپا، مسیر ترانزیت کالا به قاره سبز را کوتاه کند. شرکت فرانسوی «آلستوم» نیز مجری پروژه اتصال بندر فاو عراق به ترکیه شده است.

در واقع احداث بندر تجاری در فاو و ساخت خط آهن، دو بخش اصلی اتصالی این کریدور به قلب اروپا خواهند بود.

تسهیل مبادلات کالایی با مهمترین بنادر جهان در شرق:

بنادر شانگهای و گوانگژو در چین

بندر بوسان کره جنوبی

بندر هنگ کنگ

بنادر موندرا و مومبای هند

ساخت «بزرگترین منطقه صنعتی خاورمیانه» در مرز عراق و ترکیه

با آغاز به کار بندر بزرگ فاو که طبق اعلام مقامات عراقی در انتهای سال ۲۰۲۴ افتتاح خواهد شد، کشور های مهمی چون چین، هند، کره جنوبی و هنگ کنگ که اصلی ترین مبادی کریدور شرق به غرب در انتقال انواع کالا محسوب می شوند می توانند از راه بندر فاو محموله های باری خود را به مدیترانه و اروپا صادر کنند و از این طریق کانال سوئز را دور بزنند.

با آغاز به کار این بندر، راه آهن روسیه - ایران که بخش مهمی از کریدور شمال به جنوب را در بر می گیرد نیز دور زده خواهد شد و یا به نوعی کم کاربرد و کم اهمیت می گردد.



فرا تراز یک پروژه



کل پروژه توسعه بندر فاو به همراه شبکه‌های ارتباطی و کانال اتصالی به بندر ام‌القصر قرار است تا سال ۲۰۳۸ به طور نهایی، تکمیل شود و مورد بهره‌برداری قرار بگیرد. تخمین زده می‌شود که درآمد سالانه ۶ میلیارد دلاری، حاصل نهایی شدن این پروژه باشد.

علاوه بر ساخت بندر و توسعه اساسی زیرساخت خطوط راه‌آهن و جاده‌های زمینی ترانزیتی، ساخت جزیره مصنوعی صادرات نفت و پروژه‌های تولید آهن و فولاد نیز جزو برنامه‌های آتی این برنامه توسعه‌ای است.

پیشبینی می‌شود که با پایان این پروژه، صادرات نفت از جنوب عراق از ۲.۵ میلیون بشکه در روز تا میزان سه برابر افزایش یابد؛ این به آن معنی است که رقم صادراتی نفت این حوزه احتمالاً نزدیک به ۶.۵ میلیون بشکه در روز برسد.

چنین جهشی، کار را برای صادرکنندگان نفت همچون ایران سخت‌تر و عرصه را برای صادرکنندگانی که مشکلی در تولید و فروش نفت خود ندارند مانند عربستان سعودی، کویت و امارات متحده عربی بسیار تسهیل خواهد کرد.

عراق در مسیر رشد اقتصادی قابل توجهی قرار دارد. پیشبینی بانک جهانی نیز موید آن است که اقتصاد عراق در سال ۲۰۲۲ با رشد ۹.۳ درصدی بالاترین میزان رشد را در میان کشورهای عربی ثبت خواهد کرد و در سال ۲۰۲۳ نیز با حفظ این جایگاه بار دیگر در جایگاه اول قرار خواهد گرفت.

عراق برای تقویت و تثبیت روند رشد اقتصادی خود در تلاش است تا با ایجاد بسترهای لازم اقتصادی و تجاری، همزمان با تداوم رشد اقتصادی خود، وضعیت زیرساخت‌های داخلی خود را بهبود ببخشد.

برخی کشورهای منطقه به ویژه ترکیه (و حتی جمهوری آذربایجان) و در کنار آن‌ها کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس همچون امارات متحده عربی، قطر و عربستان سعودی تمایل ویژه‌ای به بهره‌بردن از ظرفیت ترانزیتی این منطقه به عنوان گذرگاهی برای تبادلات تجاری از شرق به غرب دارند. از همین رو هم در حوزه سرمایه‌گذاری و هم در حوزه مشارکت‌های اقتصادی-تجاری، در ابتکارهای مربوط به توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل استقبال می‌کنند.

افزایش رقابت‌های اقتصادی و تجاری چین و ایالات متحده، زمینه‌ای را به وجود آورده که کشورهای مختلف، از پتانسیل جایگاه جغرافیایی خود در این رقابت‌های ژئواکونومیک، بیشترین بهره را ببرند.

✓ -تلاش طولانی مدت عربستان سعودی برای سرمایه‌گذاری اقتصادی در عراق با هدف افزایش استقلال‌بخشی اقتصادی- سیاسی به این کشور از ایران و پیوند زدن اقتصاد عراق به عربستان سعودی با طرح سرمایه‌گذاری ۱۰۰ میلیارد دلاری

✓ -نیاز شدید عراق به رشد اقتصادی مبتنی بر درآمدهای غیرنفتی و همچنین تمایل زیاد این کشور به نقش‌آفرینی منطقه‌ای

✓ -افزایش تمایل بازیگران منطقه‌ای (به ویژه عربستان سعودی) و فرامنطقه‌ای (ایالات متحده) برای نقش‌آفرینی بیشتر کشورهای متحد خود در فضای پیرامونی ایران و رهاسازی عراق از وابستگی اقتصادی-سیاسی-امنیتی (به ویژه ایران)

✓ -تقویت نقش کریدورهای نو با هدف کمرنگ کردن ابتکار و نقش چین در معادلات ژئواکونومیک و ژئوپلیتیکی

-استفاده از ظرفیت‌های حوزه گردشگری با تمرکز بر زیرساخت‌های انتقال و اسکان گردشگران در بین کشورهای منطقه با تمرکز ویژه بر خطوط ریلی

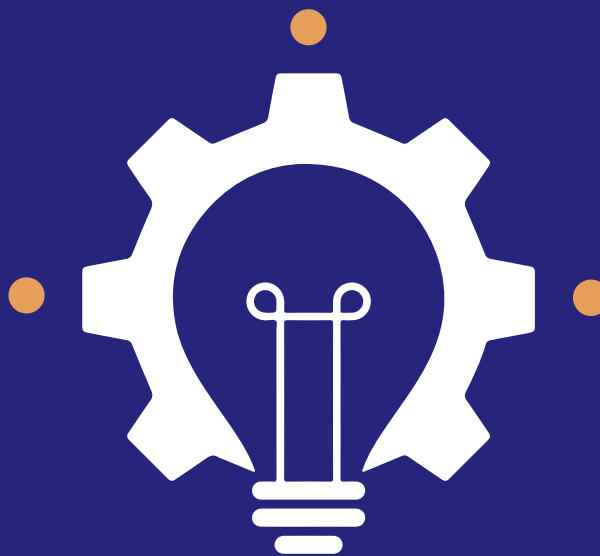


بندر «فاو»

ظرفیت بارگیری بندر فاو بعد از
اتمام و آغاز به کار پروژه:
۷,۵ میلیون کانتینر
بیست فوتی در سال

بندر «جبل علی»

ظرفیت بارگیری بندر
«جبل علی» امارات متحده عربی
در حال حاضر:
۱۹ میلیون کانتینر
بیست فوتی در سال



بندر «شهید رجایی»

ظرفیت بارگیری بندر
شهید رجایی بندر عباس در ایران
در حال حاضر:
۶ میلیون کانتینر
بیست فوتی در سال

توصیه‌سیاستی

اجرای شدن پروژه «مسیر توسعه» در فاو، عراق را از «تنگنای ژئوپلیتیکی» همیشگی این کشور به طور جدی خواهد رها کند. این مساله به طور جدی تهدیدی سرزمینی برای ایران تلقی می‌گردد. از همین رو لازم است، سیاستگذاران از تعلل در این مساله خودداری کرده و هرچه سریعتر، برنامه‌ای برای مواجهه با این تهدید آشکار در نظر بگیرند. این تهدید به طور جدی می‌تواند بنیان‌های امنیتی، اقتصادی و اجتماعی کشور را هدف قرار دهد.

از آنجایی که سرمایه‌گذاران اصلی این پروژه کشورهای همسایه عراق به ویژه عربستان سعودی هستند، بهره‌برداری از منافع اقتصادی آن نیز در این کشورها سرریز خواهد داشت. بر همین اساس، با توجه به این که پروژه کماکان در دست توسعه است، ایران می‌تواند متناسب با استراتژی خاصی که برای ورود به این حوزه طراحی می‌کند، در آن مشارکت نماید تا جلوی تنگ‌تر شدن حلقه مهار اقتصادی-سیاسی خود را بگیرد.

با توجه به منافع اقتصادی گسترده حدود ۶ میلیارد دلاری که این پروژه در حوزه ترانزیت کالا، انرژی و حتی گردشگری خواهد داشت، امکان مناسبی برای تولیدکنندگان ایرانی برای بازارهای عراق و سایر کشورهای همسایه در غرب کشور به وجود خواهد آمد که سهولت ترانزیت کالا می‌تواند مشوقی برای تولیدکنندگان و برنامه‌ریزی برای سنجش بازارهای جدید رقم بزند.

احداث بزرگترین شهرک صنعتی خاورمیانه در دل این پروژه، فرصت مناسبی برای همکاری گروه‌های تولیدی-صنعتی ایرانی است تا با مشارکت با سایر تولیدکنندگان منطقه‌ای، طرح‌های فناورانه و تحقیق و توسعه و اجرایی خود را گسترش دهند و یا با یکدیگر به اشتراک بگذارند و از این مسیر، زمینه همکاری‌های عمیق‌تر و گسترده‌تر در بازار مصرفی بزرگتر در سطح منطقه را ایجاد نمایند.