مسیرهای جایگزین: پشت پرده توافق جدید عربستان و ترکیه

عنوان خبر: عربستان به رؤیاهای عراق درباره بندر بزرگ فاو پایان می‌دهد؛ بغداد ۵۰ درصد نزدیک‌تر است، اما ریاض سریع‌تر حرکت می‌کند.

منبع : https://964media.com/690086/



تقریباً به شـــکلی غیرمنتظره، آنکارا و ریاض از دســـتیابی به یک توافق اولیه برای ایجاد یک کریدور تجاری بلندپروازانه خبر دادند که عربستان سعودی را از طریق ترکیه به اروپا متصل می‌کند. مسیری که عراق را دور می‌زند. این موضوع ضربه‌ای جدی به بلندپروازی‌های **بندر بزرگ فاو** و پروژه موسوم به **(جاده توسعه)** وارد می‌کند. پروژه‌ای که پیش‌تر **رجب طیب اردوغان**، رئیس‌جمهور ترکیه، از آن با همین عنوان یاد کرده بود. تاکنون هیچ موضع‌گیری رسمی از سوی بغداد درباره این توافق منتشر نشده است، اما یکی از نمایندگان پارلمان به شبکه ۹۶۴ گفته است که مجلس در پایان ماه جاری قصد دارد وزیر حمل‌ونقل را برای توضیح درباره این تحولات فرا بخواند. در همین حال، یک مقام ارشد عراقی اظهار داشت که عراق همچنان نسبت به کریدور ســعودی دارای مزیت اســت؛ زیرا مســیر جدید باید هزاران کیلومتر را از چهار کشــور طی کند تا به سواحل اروپا برسد، در حالی که فاصله میان بندر فاو و بندر مرسین ترکیه تنها حدود ۱۲۰۰ کیلومتر است (کمتر از ۵۰ درصــد مســیر رقیب) و فقط از دو کشــور عبور می‌کند. با این حال، تحقق این مزیت نیازمند

سرعت عمل و تصمیم‌گیری‌هایی است که به گفته این مقام، هنوز وجود ندارد و آنکارا همواره از این کندی گلایه داشته است. این در حالی است که طی دو دهه گذشته، عراقی‌ها از پروژه‌ای سخن می‌گفتند که قرار بود معادلات ترانزیت و تجارت را تغییر دهد و حتی به رقیبی برای **کانال سوئز** تبدیل شود.

آخرین مواضع ترک‌ها

عبدالقادر اورال‌اوغلو، وزیر حمل‌ونقل ترکیه، اعلام کرد که آنکارا در حال مذاکره با دولت جدید عراق برای اجرای خطوط راه‌آهن پروژه جاده توسعه است و تأکید کرد: تنها چیزی که نیاز است، اراده سیاسی در بغداد است. او در گفت‌وگویی با شبکه الجزیره که توسط شبکه ۹۶۴ دنبال شد، همچنین با اشتیاق از «درس‌های بحران هرمز» سخن گفت که ترکیه را به سمت توجه بیشتر به توافق راه‌آهن میان عربستان و ترکیه سوق داده است. این توافق روز سه‌شنبه ۹ ژوئن ۲۰۲۶ امضا شد و به گفته او می‌تواند در تغییر مسیر تجارت جهانی نقش مهمی ایفا کند.

پس از تعطیلات پارلمانی

در نخستین اقدام رسمی عراق پس از امضای توافق ریلی میان ترکیه و عربستان، کمیسیون حمل‌ونقل و ارتباطات پارلمان عراق در نظر دارد وزیر حمل‌ونقل و تیم ارشد این وزارتخانه را برای بررسی آینده پروژه جاده توسعه و احتمال تأثیرپذیری آن از رقابت فزاینده منطقه‌ای در زمینه ایجاد کریدورهای تجاری جدید، به مجلس دعوت کند.

مزیت رقابتی

در مقابل، یک مقام وزارت حمل‌ونقل عراق که نخواست نامش فاش شود، به شبکه ۹۶۴ گفت: ادامه برخورد با پروژه جاده توسعه با روند فعلی به معنای از دست رفتن یک فرصت بزرگ برای عراق خواهد بود؛ فرصتی که علت از دست رفتن آن تصمیمات خود ماست، نه فشارهای خارجی، آن‌گونه که برخی ادعا می‌کنند. او توضیح داد:توافق‌هایی که دیگر کشورهای منطقه منعقد می‌کنند بر ما تأثیر می‌گذارد. هرچه ما بیشتر تأخیر کنیم، فرصت بیشتری به دیگران برای پیشرفت می‌دهیم. در حال حاضر نیز بین ۳ تا ۵ پروژه جدید اتصال منطقه‌ای در دست طراحی است. با این حال، حتی اگر همه پروژه‌های رقیب تکمیل شوند، پروژه عراق در صورت اجرای کامل مطابق طرح اولیه، همچنان برتری خود را حفظ خواهد کرد. به گفته این مقام، مدل «جاده توسعه عراق» همچنان از مزیت رقابتی قابل‌توجهی برخوردار است؛ زیرا مسیر ریلی آن در داخل عراق تنها حدود ۱۲۰۰ کیلومتر طول دارد و سپس وارد خاک ترکیه می‌شود، در حالی که مسیر پروژه عربستان ـ ترکیه بیش از ۳ هزار کیلومتر است. همچنین پروژه عراق تنها از دو کشور، یعنی عراق و ترکیه، عبور می‌کند.

طرح قانونی

از سوی دیگر، **منی سوادی**، عضو کمیسیون حمل‌ونقل و ارتباطات پارلمان عراق، به شبکه ۹۶۴ گفت: ایده‌های پروژه‌های جدید حمل‌ونقل و کریدورهای تجاری در منطقه، نشانه روشنی از تشدید رقابت اقتصادی و لجستیکی است و این امر ضرورت تسریع در اجرای جاده توسعه را برای حفظ مزیت جغرافیایی عراق برجسته می‌کند.

او افزود:حفاظت از این پروژه تنها با صدور بیانیه و اظهارنظر ممکن نیست، بلکه باید از سه مسیر دنبال شود: نخست، تسریع اجرای عملی پروژه؛ دوم، بررسی تصویب قانونی ویژه که به آن جایگاه یک پروژه راهبردی ملی بدهد و تداوم آن را صرف‌نظر از تغییر دولت‌ها تضمین کند؛ و سوم، گسترش مشارکت‌های بین‌المللی و جذب سرمایه‌گذاری‌های مرتبط با آن.

تحلیل خبر:

نخست باید توجه داشت که توافق ریلی ترکیه و عربستان لزوماً به معنای کنار گذاشته شدن «راه توسعه عراق» نیست. آنچه رخ داده بیشتر نشانه یک رقابت اقتصادی فشرده در منطقه است. هر کشوری تلاش می‌کند خود را به مسیرهای اصلی تجارت جهانی متصل کند و منتظر تصمیمات دیگران نماند.

۱.کندی اجرای راه توسعه عراق

مهم‌ترین تهدید برای پروژه فاو و راه توسعه، پروژه‌های رقیب نیستند، بلکه کندی اجرای خود عراق است. حتی در متن خبر نیز مقام وزارت حمل‌ونقل عراق به این موضوع اشاره کرده که مشکل اصلی «تصمیمات داخلی» و سرعت پایین اجراست.

۲.نیاز عربستان به توسعه شبکه زمینی خود

عربستان در چارچوب برنامه چشم‌انداز ۲۰۳۰ به دنبال تبدیل شدن به یک هاب لجستیکی منطقه‌ای است. بنابراین طبیعی است که ریاض بخواهد شبکه ریلی و جاده‌ای خود را به ترکیه، اردن، خلیج فارس و دریای مدیترانه متصل کند. این پروژه فقط برای رقابت با عراق نیست، بلکه بخشی از استراتژی کلان توسعه اقتصادی عربستان است.

۳.تغییر شرایط سوریه

اگر ثبات نسبی در سوریه ادامه پیدا کند، این کشور نیز می‌تواند به یک مسیر ترانزیتی مهم تبدیل شود.

اینکه بگوییم «ترکیه و عربستان به دلیل مشکلات سیاسی عراق، پروژه‌ای علیه عراق ایجاد کرده‌اند» شاید کمی اغراق‌آمیز باشد.

ترکیه در واقع هنوز به راه توسعه عراق علاقه دارد، زیرا:

- مسیر فاو تا مرز ترکیه کوتاه‌تر است .
- تنها از دو کشور عبور می‌کند .
- هزینه حمل کالا کمتر خواهد بود .
- زمان ترانزیت کوتاه‌تر است .

مشکل اصلی از نگاه آنکارا، عدم قطعیت در اجرای پروژه در عراق است. به همین دلیل ترکیه همزمان روی چند گزینه سرمایه‌گذاری می‌کند تا در صورت تأخیر بغداد، جایگزین داشته باشد.