پروژه جاده توسعه عراق، مشخصات، ظرفیت‌های ترانزیتی و پیامدهای آن بر موقعیت ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران



مقدمه

رقابت ژئوپلیتیکی کریدورهای ترانزیتی در منطقه خاورمیانه در سال‌های اخیر تشدید شده است و کشورها تلاش می‌کنند با ایجاد مسیرهای جدید حمل‌ونقل، جایگاه خود را در تجارت منطقه‌ای و جهانی تقویت کنند. در همین چارچوب، اجرای پروژه Iraq Development Road Project یا جاده توسعه عراق به عنوان یکی از طرح‌های بزرگ ترانزیتی مطرح شده است.

پروژه جاده توسعه یکی از بزرگ‌ترین و بلندپروازانه‌ترین طرح‌های زیرساختی در عراق است که هدف آن ایجاد یک مسیر ترانزیتی و اقتصادی کامل از جنوب تا شمال این کشور و اتصال به شبکه‌های حمل‌ونقل منطقه‌ای و جهانی می‌باشد

مسیر و مشخصات فنی پروژه

این پروژه که در آوریل ۲۰۲۴ با مشارکت عراق، ترکیه، امارات و قطر توافق‌نامه اجرای آن به امضا رسید، شامل احداث حدود ۱۲۰۰ کیلومتر بزرگراه و خط راه‌آهن در داخل خاک عراق و با سرمایه‌گذاری پیش‌بینی‌شده حدود ۱۷ میلیارد دلار است که ۶/۵ میلیارد دلار آن به احداث بزرگراه و ۱۰/۵ میلیارد دلار به بخش ریلی اختصاص دارد.

مسیر پروژه از بندر بزرگ فاو در جنوب عراق آغاز شده و پس از عبور از استان‌های بصره، ذی‌قار، مثنی، دیوانیه، نجف و کربلا، از حاشیه بغداد به سمت سامرا، تکریت و موصل امتداد می‌یابد و در نهایت از طریق گذرگاه مرزی فیشخابور به خاک ترکیه متصل می‌شود. مسیر جاده‌ای نیز از محدوده تونل غوطه‌ور و ام‌قصر به سمت مناطق غربی استان مثنی امتداد خواهد یافت.

بر اساس اعلام سخنگوی وزارت حمل‌ونقل عراق :

- سرعت طراحی‌شده قطارهای مسافربری ۳۰۰ کیلومتر و قطارهای باری ۱۴۰ کیلومتر در ساعت است.

- احداث ۱۵ ایستگاه مسافربری، ۱۲ ایستگاه باری و ۶ ایستگاه حمل‌ونقل چندوجهی پیش‌بینی شده است.
- ایجاد ۲۴ ایستگاه استراحت و خدمات در طول مسیر
- احداث ۶ مجتمع عملیاتی مجهز به خدمات اورژانس، راهنمایی و رانندگی، آتش‌نشانی و تعمیر و نگهداری
- ایجاد بنادر خشک و مراکز تعمیر و نگهداری در ایستگاه‌های باری و سایر نقاط مسیر
- احداث سه مجتمع مسکونی بزرگ در ارتباط با مراکز حمل‌ونقل چندوجهی در بصره، بغداد و موصل

همچنین طراحی مسیر ریلی بیش از ۹۵ درصد و طراحی بزرگراه بیش از ۹۲ درصد پیشرفت داشته و هدف‌گذاری شده است طراحی‌های اولیه و تفصیلی تا پایان سال ۲۰۲۶ تکمیل شود. مرحله نخست پروژه با هدف اتصال به خاک ترکیه برای سال ۲۰۳۳ برنامه‌ریزی شده و مراحل دوم و سوم با هدف تکمیل کریدور و افزایش ظرفیت عملیاتی آن اجرا خواهند شد.

مزیت زمانی و ظرفیت ترانزیتی

سخنگوی وزارت حمل‌ونقل عراق با اشاره به مزیت زمانی این مسیر اعلام کرده است که انتقال کالا از عربستان سعودی به اروپا یا ترکیه از طریق جاده توسعه حدود ۲۵ روز زمان می‌برد، درحالی‌که این مدت از طریق کانال سوئز ۳۶ روز و از مسیر دماغه امید نیک ۴۶ روز برآورد شده است. بر این اساس، به ادعای مقام عراقی، استفاده از این کریدور به‌ترتیب موجب صرفه‌جویی ۱۱ و ۲۱ روز در زمان حمل‌ونقل خواهد شد. البته تحقق این مزیت به تکمیل زیرساخت‌ها، هماهنگی‌های مرزی، هزینه‌های ترانزیت و بهره‌برداری عملیاتی از کل مسیر بستگی دارد.

همچنین فعال‌سازی تفاهمات شورای بین‌المللی چهارجانبه عراق، ترکیه، قطر و امارات و پیشنهاد پیوستن عربستان سعودی به آن، نشان‌دهنده تلاش برای گسترش مشارکت منطقه‌ای و جذب سرمایه‌گذاری و بهره‌برداران بین‌المللی در این پروژه است.

ملاحظات و آثار احتمالی این پروژه برای جمهوری اسلامی ایران

اجرای پروژه جاده توسعه، با مشارکت فعال ترکیه و کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس، می‌تواند در بلندمدت موقعیت ترانزیتی ایران را تحت تأثیر قرار دهد. این کریدور از نظر جغرافیایی و کارکردی، ظرفیت رقابت با مسیرهای ترانزیتی شمال ــ جنوب ایران را دارد و ممکن است بخشی از جریان حمل کالا میان کشورهای آسیایی، خلیج فارس و اروپا را به سمت مسیر عراق و ترکیه هدایت کند. همچنین توسعه زیرساخت‌های لجستیکی عراق می‌تواند مزیت جغرافیایی ایران در اتصال کشورهای حاشیه خلیج فارس به بازارهای ترکیه و اروپا را با چالش مواجه سازد.

از این رو، ضروری است ضمن رصد روند اجرای پروژه و تحولات همکاری‌های منطقه‌ای پیرامون آن، تکمیل زیرساخت‌های کریدور شمال ــ جنوب، توسعه اتصال ریلی ایران به عراق، ارتقای ظرفیت مبادی مرزی و کاهش هزینه و زمان ترانزیت در دستور کار قرار گیرد. همچنین باید توجه داشت که جاده توسعه صرفاً یک پروژه حمل‌ونقلی نیست، بلکه می‌تواند به ابزاری برای تقویت جایگاه اقتصادی و لجستیکی عراق و ترکیه در تجارت منطقه‌ای تبدیل شود، ازاین‌رو، اتخاذ رویکرد فعال برای حفظ و ارتقای سهم ایران از جریان تجارت و ترانزیت منطقه ضروری است.

راهبردهای پیش روی جمهوری اسلامی ایران در خصوص رقابت با جاده توسعه

۱ ـ تقویت کریدور شمال ـ جنوب از طریق

- تسریع در تکمیل زیرساخت‌های ریلی به‌ویژه مسیر رشت ـ آستارا و افزایش ظرفیت بنادر شمالی
- افزایش ظرفیت بندر شهید رجایی
- اتصال کامل بنادر جنوبی به شبکه ریلی سراسری
- ارائه تعرفه‌های رقابتی‌تر برای ترانزیت

۲ـ تثبیت جایگاه ایران در کریدور شرق ـ غرب

مسیر ریلی چین به ایران، اگر به‌صورت پایدار و با ظرفیت بالا فعال شود، می‌تواند یکی از مهم‌ترین ابزارهای رقابتی ایران در برابر پروژه جاده توسعه عراق (Development Road Project) باشد، زیرا جایگاه ایران را در زنجیره شرق ـ غرب تقویت می‌کند و وابستگی ترانزیتی منطقه به مسیر عراق ـ ترکیه را کاهش می‌دهد.

۳ـ توسعه بنادر خشک در کشور و تبدیل شدن به نقطه تلاقی کریدورها

جمهوری اسلامی ایران باید موقعیت خود را به عنوان چهار راه اتصال شرق ـ غرب و شمال ـ جنوب تثبیت کند و هاب ترکیبی بسازد، نه صرفاً یک مسیر عبوری