

۱,۱,۱ دالان زمینی عراق به سوریه و ترکیه

کشور عراق نقشه بلند مدتی دارد تا از طریق دو کشور سوریه و ترکیه به دریای مدیترانه راه پیدا کند. با این اتصال، نه تنها به سادگی کالاهای مورد نیاز خود را با کمترین هزینه و زمان به دست می آورد، بلکه می تواند به عنوان یک پل زمینی برای دستیابی کشورهای منطقه ی خلیج فارس به بازار اروپا، با کمترین زمان و هزینه، نقش ایفا کند. در صورت تحقق این هدف مهم، بسیاری از معادلات تجاری منطقه بهم می ریزد.

۱,۱,۱,۱ دالان عراق- سوریه

به منظور اتصال مستقیم و آسان دریای مدیترانه به خلیج فارس، اتصال ریلی بنادر أم القصر و فاو در جنوب عراق به بندر لاذقیه (Lattakia) سوریه طراحی شده است. بخشهای مهمی از این مسیر قبلاً ساخته شده و تحت بهره برداری بوده است. بدین ترتیب این کانال خشک، رقیبی جدی برای مسیر طولانی حمل کالاهای اروپایی از کانال سوئز و دور زدن کل شبه جزیره ی عربستان به خلیج فارس می باشد. با اجرای این دالان ریلی که می تواند بسیار پر ظرفیت باشد، پیش بینی شده که مدت زمان سفر از ۲۰ به ۸ روز و صرفه جویی زیادی در کرایه های حمل تحقق پذیرد. در همین رابطه، عراق با سرمایه گذاری مناسب، سرعت قطارهای بغداد- بصره را از ۱۰ به ۷ ساعت تقلیل داده است.

علاوه بر این، کشور عراق برای دستیابی به هدف ارتقاء نقش خود به یک پل زمینی بزرگ، سرمایه گذاری عظیم ۱۰ میلیارد دلاری برای توسعه ی ظرفیت های دو بندر ام القصر و فاو را در دستور کار خود قرار داده است. خاطر نشان می سازد تحقق این دالان خشک حتی در میان مدت، خطری بالقوه برای سرمایه گذاری های معتنا به در توسعه ی ظرفیت بنادر جنوبی خلیج فارس می باشد. ولی بر اثر بروز جنگ و حملات تروریستی داعش و غیره در کشورهای عراق و سوریه، نه تنها این طرح بسیار سودآور تاکنون ناکام مانده، بلکه با تخریب بخشهایی از خطوط و ناوگان موجود، معلوم نیست چه آینده ای در انتظار این گونه طرحها می باشد. عده ای از صاحب نظران یکی از دلایل کمکهای مالی برای بروز انواع جنگهای نیابتی و دمیده شدن آتش خشم و خشونتها برای تداوم اغتشاش درد کشور سوریه و عراق را ناشی از همین گونه سرمایه گذاری های مخاطره انگیز برای سایر کشورهای منطقه خلیج فارس می دانند.



۱،۱،۲ دالان عراق - ترکیه

در حال حاضر بخشی از خطوط ریلی قدیمی (احداث شده مربوط به دوران عثمانی در اوایل قرن بیستم) در سه کشور ترکیه، سوریه و عراق، همچنان پابرجاست. یکی از این خطوط که به موازات مرز ترکیه و سوریه از اسکندرون در دریای مدیترانه تا نوسایبین (Nusaybin) کشیده شده (نقشه بعدی) دارای بار محوری ۲۰ تن است. از نوسایبین نیز که یک خط با عبور از باریکه ی شمال شرقی سوریه به سمت ربه در عراق احداث شده بود (قابل مشاهده در نقشه ی بالا). از سال ۲۰۱۲ که نیروهای اسد از منطقه عقب نشینی کرده اند، این خط فاقد کاربری لازم برای بهربرداری است. ضمن اینکه حدود ۳۳۰ کیلومتر از خط ریلی مرزی ترکیه (از نوسایبین تا کارکامیش) که در حوزه ی ناامن و پر اغتشاش مبارزین کرد سوری قرار دارد (نقشه ی بعدی) عملاً از سال ۲۰۱۴ بسته شده است.



مسئولین عراق و ترکیه در صدد ساخت یک مسیر جدید هستند که از موصل به سمت شمال تا سیلویی (Silopi) در مرز ترکیه به طول ۵۰ کیلومتر و از آنجا تا کورتالان (Kurtalan) در خاک ترکیه به طول ۱۲۰ تا ۱۵۰ کیلومتر (نقشه ی قبلی) کشیده می شود. با احداث این خط ۱۷۰ کیلومتر (که البته به دلیل کوهستانی بودن مسیر از نوع سرمایه بر است)، راه آهن عراق به دریای مدیترانه متصل می شود.

اما ممکن است به دلیل کوهستانی و سرمایه بر بودن این مسیر در داخل خاک ترکیه، محور ریلی نوسایبین به هابور (Habur) در مرز عراق و استفاده از همان خط قدیمی مرزی، مورد توجه قرار گیرد (نقشه ی بعدی). اینکار با توجه به حملات ترکیه به سوریه و عقب راندن کردهای سوریه به ۱۵۰ کیلومتری عمق سرزمینی و ایجاد امنیت شدید برای این راه آهن، امکان پذیر شده باشد.

Map of Turkish Railways



Source: Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communication

بدین ترتیب با اتصال این قطعات ناپیوسته ی شبکه های ریلی دو کشور، ممکن است عراق بتواند علاوه بر تأمین نیازهای خود، همراه با ترکیه، به عنوان پل زمینی برای بارهای مدیترانه-خلیج فارس عمل کنند.

مشکل بزرگ برای راه آهن ایران زمانی مطرح می شود که ترکیه برای احداث یک خط پر ظرفیت جنوبی- شمالی (از مرز عراق تا ارزروم) سرمایه گذاری کند. آنگاه همانگونه که متعاقباً درباره ی آن بحث خواهیم کرد، یک خط بسیار مهم برای اتصال راه آهن های کشورهای عرب شبه جزیره ی عربستان مستقیماً به گرجستان و آذربایجان و از آنجا به روسیه و شمال اروپا ایجاد خواهد شد. این به معنی تضعیف نسبی دالان جنوبی- شمالی ایران به غرب دریای خزر می باشد.

تاکنون تمامی توجه کشور ترکیه برای ساخت زیربنای ترانزیتی چون راه، راه آهن، خطوط هوایی و خط لوله، به مسیرهای شرقی- غربی معطوف بوده است. اما اگر منابع عمده ی بار برای حمل بار در مسیر جنوب به شمال فراهم شود، محتمل است که در راستای احداث این محور هم سرمایه گذاری می کند. خاطر نشان می سازد اگر شبکه های ریلی عراق و ترکیه به یکدیگر متصل شوند، در این صورت شبکه ریلی به ارزروم نیز وصل می گردد. ولی برای حمل کالا می بایست ابتدا قطارها حدود ۵۰۰ کیلومتر به غرب حرکت کرده و سپس همین مقدار به شرق بازگردند. این مسیر ۱۰۰۰ کیلومتری مزاد، قیمت تمام شده ی حمل را از توجیه اقتصادی خارج می سازد.

در حال حاضر مقامات ارشد کشورهای عراق و ترکیه در مورد راهبردی بودن اتصال شبکه های ریلی دو کشور به یکدیگر به تفاهم اصولی رسیده اند. عراق که در طول سالهای ۱۷-۲۰۱۴ از طریق اشغال سرزمین هایش توسط داعش به شدت آسیب دیده، به دنبال تهیه ی منابع لازم برای بازسازی زیرساختهای خود به میزان ۹۰ میلیارد دلار است. بخشی از این منابع به بهسازی و نوسازی راه آهن این کشور اختصاص دارد. در این میان ترکیه قول واگذاری اعتباری به مبلغ ۵ میلیارد دلار را به عراق داده است.

۱.۱.۲ شبکه ی حلقه ی بزرگ عربی

در نظر است که توسط مجموعه ای از کشورهای عربی، در کرانه های بیرونی شبه جزیره ی عربستان (یمن، عمان، امارات متحده ی عربی، قطر، بحرین، کویت و عربستان سعودی) یک شبکه ی رینگی (به طول ۲۱۰۰ کیلومتر) احداث شود. قرار بود که بخشهایی از خطوط ریلی موجود در کشورهای عراق، سوریه و اردن نیز به عنوان بخشی از این آبرحلقه ی ریلی به آن بپیوندند. ضمن اینکه مقرر بود که جزیره ی بحرین هم به وسیله ی یک پل ارتباطی ریلی به شبه جزیره عربستان متصل شود. البته هم اکنون یک جاده ی ۸ بانده به طول ۲۵ کیلومتر شامل پنج پل در مناطق عمیق، دو جزیره مصنوعی برای ایجاد امکانات بین راهی و ۷ راه سنگریزی شده (سد) در مناطق کم عمق، وجود دارد. از زیر ۴ پل، کشتی ها عبور می کنند و عبور جریان طبیعی آبهای خلیج را ممکن می سازند. این پروژه ی یک میلیارد دلاری توسط یک شرکت هلندی ساخته شده است. برای ساخت راه آهن نیز باید چنین پروژه ای انجام پذیرد.

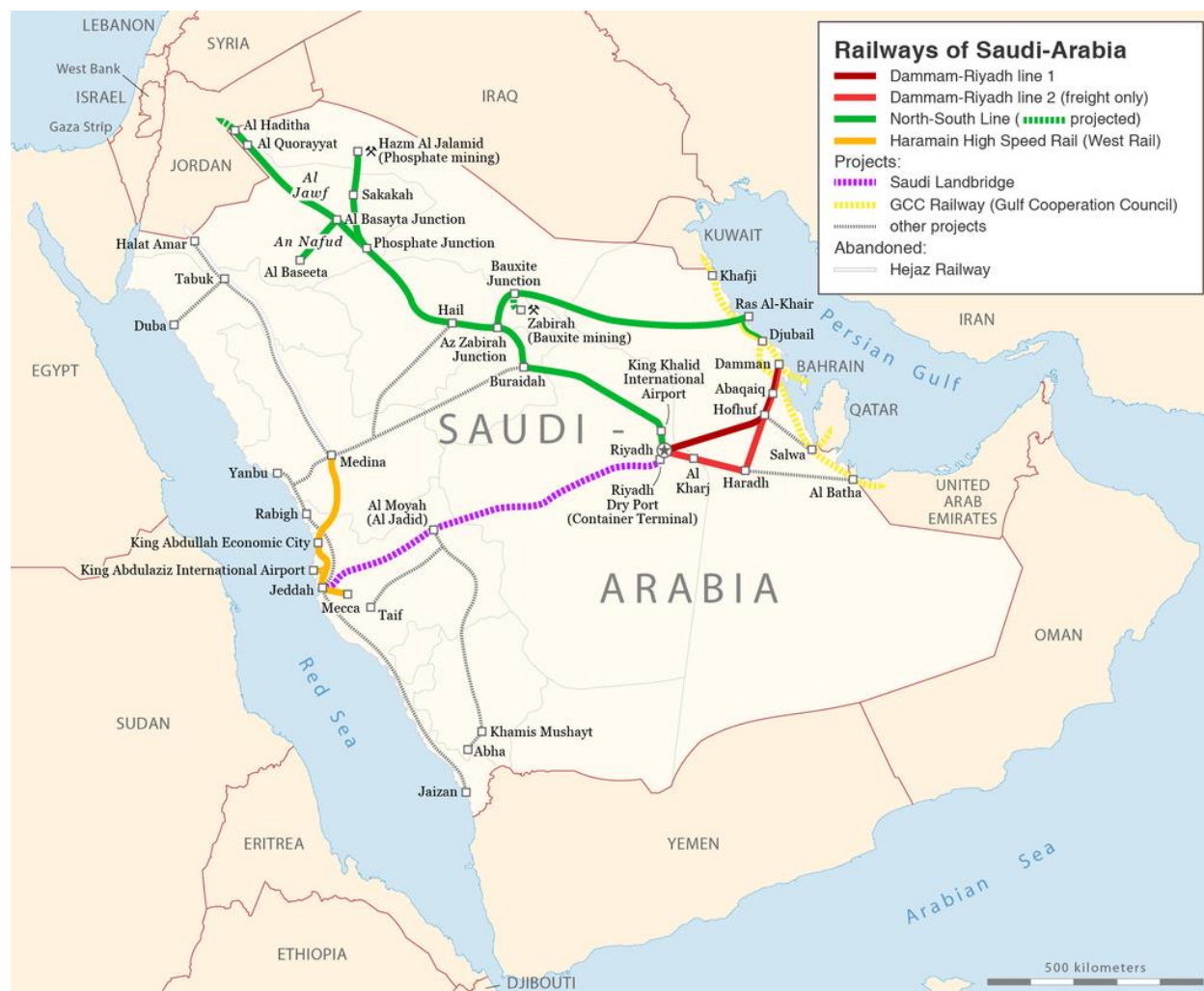
به هر حال، برای احداث این شبکه ی حلقوی گسترده ی ریلی در شبه جزیره ی مزبور، تفاهم نامه ای بین کشورهای یاد شده به امضاء رسیده است و هر کشور موظف شده که بخش ریلی مربوط به خود را طی مدتی مشخص احداث نماید. برآوردهای اولیه نشان می داد که سالانه حدود ۳۱ میلیون تن بار و ۳/۳ میلیون مسافر بین کشورهای شبه جزیره جابجا شوند. شبکه خطوط ریلی عراق، سوریه و اردن (به جز چند قطعه ی ناساخته) تقریباً آماده بوده است. اتصال مدینه به جده و مکه مهمترین جزء این شبکه محسوب می شد که اخیراً احداث شده است. جنگهای یمن و سوریه، اجرای بخشهای شمالی و جنوبی این طرح حلقوی بزرگ را فعلاً مختل نموده است. بنا بر دشمنی های ایجاد شده بین کشورهای عربی، مجدداً مقرر شده در مقطع فعلی، راه آهن سوریه حذف شده و ضلع شمالی حلقه ی ریلی از طریق اتصال مستقیم بین عراق و اردن برقرار شود.

خاطر نشان می سازد سنگ اندازی های عراق برای اتصال شلمچه به بصره، احتمالاً به دلیل مخالفت جدی برخی از شیوخ عربی با اتصال راه آهن ایران به این حلقه ی گسترده ریلی می باشد. اما ایران

مصمم است، که علی رغم بی میلی دولت عراق، با هزینه ی خود احداث پل بزرگ و خط ریلی مسیر مزبور (که هزینه های سنگینی را در بر دارد)، رأساً به انجام برساند.

در نقشه ی زیر نحوه ی اتصال خطوط ریلی کشورهای امارات متحده ی عربی، قطر، بحرین و کویت در شرق شبه جزیره و همچنین خط مدینه - جده - مکه در غرب آن (به رنگ زرد) نشان داده شده است.

ArtComilla



۱،۱،۲،۱ نتیجه گیری مقدماتی

همانطور که ملاحظه گردید، منطقه ی خلیج فارس بازار رو به رشدی دارد که مرتباً از امر صادرات نفت فاصله می گیرد. در حال حاضر بهترین وسیله ی ارتباط زمینی بین این بازار با کشورهای شرق و غرب دریای خزر، کشور ایران است. این توان بالقوه به دلیل غفلت سه دهه ی اخیر مسئولین هنوز بالفعل نگردیده است. چنانچه این پل زمینی مهم بین المللی ایجاد شود، علاوه بر بازار خلیج فارس، بازارهای هند و آسه آن را هم تحت پوشش خود قرار می دهد، که برای آینده ی اقتصادی- سیاسی ایران امتیاز بزرگی محسوب می شود.

البته صرفاً ساخت حلقه های مفقوده ی شبکه ی ریلی ایران به تنهایی کافی نیست، بلکه در کنار آن باید بازاریابی دقیق و دیپلماسی مؤثر انجام پذیرد تا این دالان های شمالی- جنوبی مهم به تدریج پا گرفته و رشد یابند. در عین حال، راه اندازی این دالان های بین المللی در ایران به طور خودکار توجیه اقتصادی احداث و توسعه ی دالان های رقیب را هم کمرنگ می سازد.

در ادامه به بررسی دالان های شمالی- جنوبی برای اتصال بازار خلیج فارس به غرب دریای خزر از طریق ایران پرداخته خواهد شد.

سید منصور محمودی مشاور انجمن

RTCGUIDE