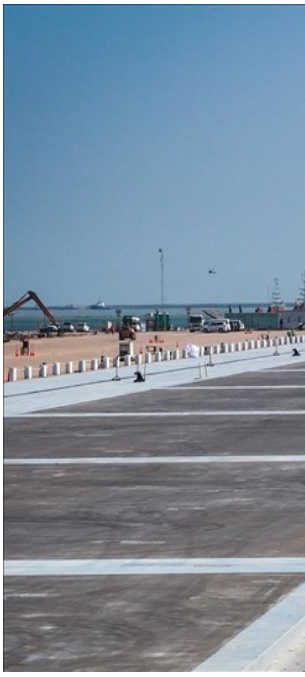
هل يهدد خط سكة حديد البصرة - شلامجة مستقبل ميناء الفاو؟



على عكس تصريحات معارضي خط سكة حديد البصرة - شلامجة، فإن تشغيله لا يمثل تهديداً لمشروع ميناء الفاو الكبير وطريق التنمية فحسب، بل يمكن أن يحقق للعراق المزيد من الفوائد الاقتصادية والتنمية من خلال ربطه بالممر الشرقي الغربي واستبدال ميناء جبل علي الإماراتي بميناء الفاو لصالح إيران.

إيران والعراق دولتان متجاورتان تتشاركان أطول حدود بحوالي 1400 كيلومتر. على الرغم من الحدود الطويلة والروابط التاريخية والعرقية والدينية بين الطرفين، إلا أن العلاقات بين البلدين شهدت الكثير من الصعود والهبوط في المجالات السياسية والاقتصادية، وخاصة في عهد صدام حسين. ومع ذلك، بعد سقوط صدام في عام 2003، تمكن شعبا البلدين من إقامة علاقات واسعة النطاق مع بعضهما البعض، مما أدى إلى زيادة التفاعلات الاقتصادية بين البلدين، وخاصة عبر الحدود البرية، بحيث أنه بعد 22 عاماً من سقوط صدام حتى الآن، تضاعفت التفاعلات التجارية بين الطرفين حوالي 20 مرة.

حجم التبادل التجاري بين إيران والعراق من عام 2004-2024 (مليار دولار) في الوقت نفسه، وبالنظر إلى الإمكانات المتاحة لدى الجانبين، يطالب مسؤولو البلدين بزيادة حجم التبادل التجاري بينهما إلى

20 مليار دولار لتعزيز الروابط الاقتصادية بينهما.

ويتطلب الوصول إلى هذا الحجم من التبادل التجاري زيادة في البنى التحتية للاتصالات، وخاصة في مجال النقل والخدمات اللوجستية لدى الجانبين. وذلك لأن تطوير النقل بالسكك الحديدية يعتبر من أهم القدرات في مجال النقل التي يمكن أن تلعب دوراً هاماً في زيادة حجم التجارة. في الوقت الحاضر، تتم جميع التبادلات التجارية بين إيران والعراق تقريباً عبر الطرق البرية. في حين أن استخدام الطرق البرية، بالإضافة إلى زيادة التكلفة، يقلل أيضاً من أمن وسرعة التجارة. وعلى النقيض من ذلك، فإن استخدام خطوط السكك الحديدية، بالإضافة إلى زيادة قدرة وأمن النقل، يقلل أيضاً من تكلفة النقل مقارنة بالطرق البرية.

على سبيل المثال، تبلغ قدرة كل عربة قطار 3 أضعاف قدرة المقطورة. ولذلك، ومنذ عدة عقود، تم الاتفاق بين الطرفين على مسارات مختلفة لإنشاء اتصال بالسكك الحديدية بين البلدين، وخاصة خط سكة حديد البصرة- شلامجة.

ومع ذلك، فإن ربط خط سكة الحديد البصرة- شلامجة ، على الرغم من المسافة القصيرة والتكلفة المنخفضة لإنشائه، استغرق أكثر من عقدين. هذا في حين أن العمليات التنفيذية لهذا المسار تتطلب فقط 33 كيلومتراً من وضع القضبان، و 16 كيلومتراً من إزالة الألغام في بداية المسار، وبناء جسر بطول 800 متر على شط العرب.

بالإضافة إلى العقبات التنفيذية، فإن وجود عقبات سياسية في الجانب العراقي، وخاصة الادعاء بتعارض خط السكة الحديد هذا مع مشروع ميناء الفاو وطريق التنمية، هي من أهم العقبات التي تواجه خط السكة الحديد هذا في الجانب العراقي.

يعتقد المعارضون في الواقع أن خط سكة الحديد البصرة- شلامجة يهدد مستقبل ميناء الفاو وطريق التنمية الذي من المفترض أن يربط العراق بتركيا وأوروبا.

يعتقد المعارضون أن الربط بالسكك الحديدية مع العراق سيؤدي إلى عبور البضائع التي يتم تفريغها في ميناء الفاو عبر طريق العراق-إيران-تركيا-أوروبا بدلاً من طريق التنمية. وهذا يجعل طريق التنمية غير مستخدم.

الادعاء الآخر للمعارضين هو أنه يمكن تفريغ البضائع في الموانئ الإيرانية ونقلها عبر خط السكة الحديد هذا إلى العراق وعن طريق طريق التنمية إلى أوروبا، مما سيؤدي أيضاً إلى تدهور ميناء الفاو. ومع ذلك، تظهر الدراسات أن هذه الادعاءات لا تستند إلى أسس فنية.

أ) الفرق بين المتقدمين للاستفادة من الممرات العابرة لإيران والعراق في المسار العابر للشمال والجنوب: بشكل عام، يختلف المتقدمون للاستفادة من ممر الشمال والجنوب العابر لإيران والعراق.

إن الإرادة السياسية لمقدمي طلبات عبور البضائع هي التي تحدد اختيار المسار، ومجرد وجود طريق آمن وحتى بتكلفة ووقت أقل لا يكفي لجعله ممراً.

جزء كبير من المتقدمين للممر العابر للعراق هم دول أوروبية، وبسبب الخلافات الاستراتيجية السياسية والأمنية، وكذلك السعي لعدم الاعتماد على إيران، وهو ما يظهر بوضوح في قضية الطاقة، فإنهم ليسوا على استعداد للتعاون المستمر مع إيران.

وفي الوقت نفسه، فإن السوق المستهدف للممر العابر لإيران هو بشكل أساسي دول الهند وروسيا وآسيا الوسطى وبعض دول القوقاز، والتي لا تطلب العبور عبر طريق العراق لأسباب جيو اقتصادية.

ب) اهتمام تركيا بتنويع مساراتها العابرة من الخليج العربي: الدول التي تستخدم الممرات العابرة تسعى إلى تنويع هذه الممرات وعدم حصرها في مسار واحد أو بلد معين، بسبب الاعتمادية التي تخلقها هذه الممرات.

على سبيل المثال، تسعى الصين بجانب المسار البحري الحالي، إلى إنشاء طريق بري لطريق الحرير للوصول إلى البحر الأبيض المتوسط بمحاور مختلفة، بما في ذلك المحور العابر من آسيا الوسطى - روسيا - أوروبا، وآسيا الوسطى - إيران - تركيا، ومسار آسيا الوسطى - أذربيجان - جورجيا - تركيا. تركيا ليست مستثناة من هذا الأمر وتسعى للاتصال بالخليج العربي عبر كل من إيران والعراق.

جـ) زيادة الوقت والتكلفة لعبور البضائع عبر الممر العراقي عند الدخول إلى إيران والعكس: في حالة عدم وجود قيود سياسية، تختار البضائع المسار الذي يستغرق وقتاً وتكلفة أقل.

فيما يتعلق بعبور بضائع الترانزيت من خلال العراق أو إيران، فإنّ تفريغ وتحميل البضائع في إيران

والعبور إلى العراق عبر سكة حديد البصرة- شلامجة، والعكس، يزيد من الوقت والتكلفة، وبالتالي فهو غير مرغوب فيه لأصحاب البضائع.

د) استبدال ميناء الفاو العراقي بجبل علي الإماراتية: في حالة الربط بالسكك الحديدية بين البصرة- شلامجة، يمكن أن يحل ميناء الفاو محل ميناء جبل علي الإماراتية بالنسبة لإيران، الأمر الذي سيؤدي إلى ازدهار أكبر لهذا الميناء إلى جانب خلق فوائد اقتصادية للجانب العراقي. تستورد إيران حالياً سنوياً بقيمة 22 مليار دولار عن طريق استخدام ميناء جبل علي الإماراتية، والتي يمكن نقلها إلى ميناء الفاو وتحقيق أرباح اقتصادية عالية لشعب البصرة والعراق بأكمله.

نتيجة لذلك، فإن إطلاق خط سكة حديد البصرة- شلامجة ليس تهديداً لمشاريع ميناء الفاو وطريق التنمية فحسب، بل سيخلق أيضاً فوائد اقتصادية وجيوسياسية كبيرة للعراق في حالة الاتصال. لذلك، من الضروري أن تسرع الحكومة العراقية إطلاق خط السكة الحديد هذا من خلال الوفاء بالتزاماتها في الاتفاق مع إيران بشأن خط السكة الحديد، مع مراعاة المصالح الوطنية وضرورات التنمية الاقتصادية.