روزنامه
اقتصاد سرآمد

شنبه-۲۴مرداد ۱۴۰۵-سال دوازدهم- شماره ۲۵۵۸ - قیمت: ۱۵۰۰۰۰تومان

www.eghtesadsaramad.ir saramad.darya @Eghtesadsaramad

سوچیترا دورای، سفیر پیشین هند در تایلند

«هند» پیشگام قابل اعتماد در امدادرسانی

۸

سرآمد دیدگاه «مدیرعامل مؤسسه صندوق پس‌انداز کارکنان راه‌آهن» را مرور می‌کند؛

سیاست‌های حکمرانی حمل‌ونقل کشور نیازمند بازنگری است

دل پُر از «طنز بزرگ لجستیک ایران» تا «سوخت ارزان» و پروژه‌های بی‌توجیه

۳

سرآمد تحلیل می‌کند؛

«جاسک، قلب مَکُران» آماده میزبانی سرمایه‌گذاران بزرگ

جامعه محلی «جاسک» پیشرو تامین امنیت اجتماعی و امنیت سرمایه‌گذاری

۷

سرآمد گزارش می‌دهد؛

سپر انسانی در برابر آلودگی نفتی قشم

پاک‌سازی سواحل قشم از آلودگی نفتی با همراهی جامعه محلی و دستگاه‌ها

۵

مقاله

«تجارت متقابل» بازآفرینی مبادله کالا در جهانِ محدودیت‌های ارزی

مرتضی فاخری

۲

یادداشت

«بندر فاو» در آستانه جنگ کریدوری و رقابت زیرساختی

آرش رئیسی‌نژاد- سرانجام اسکله بزرگ بندر فاو در جنوبی‌ترین نقطه استان بصره در عراق به دست شرکت کره‌ای دوو تحویل و نصب شد. بدین ترتیب، بزرگترین موج‌شکن جهان بر پایه گینس به طول تقریبا ۱۶ km در کوچک‌ترین ساحل خلیج فارس یعنی ساحل عراق به درازای ۸۲ km راه‌اندازی شد.

طراح این پروژه بیش از ٦ میلیارد دلاری شرکت ایتالیایی Impregilo با نام جدید Webuild در میلان است. پیمانکار این پروژه نیز که از ۲۰۱۰ کلید خورده شرکت کره‌ای دوو است. اما این همه داستان نیست!

عراق از سرمایه‌گذاری کلان برای توسعه جنوب که بیش از ۹۰ در تولید ناخالص داخلی این کشور سهم دارد استقبال کرده چرا که می‌خواهد فاو را به قطبی اقتصادی-ترانزیتی در خاورمیانه تبدیل کند. با تکمیل این پروژه، بندر جدید فاو بزرگترین بندر خاورمیانه حتی بزرگتر از بندر جبل‌علی دبی خواهدشد.

بندر فاو با راه‌آهن جنوبی-شمالی

۱۲۰۰ km با قطارهای سریع‌السیر با سرعت ۳۰۰ km/hr برای ترانزیت کالا و مسافر به فیش‌خابور، در استان دهوک در اقلیم کردستان، و سپس به شبکه ریلی ترکیه وصل و از آنجا به اروپا می‌رسد. شرکت ایتالیایی PEG این مسیر را طراحی و شرکت فرانسوی Alstom مجری است.

عراق سودای راه‌اندازی کانال خشک نیز دارد. گذشته از راه‌آهن جنوبی-شمالی، شبکه‌ای پیچیده از بزرگراه و خطوط لوله نفت و گاز شکل‌دهنده این پروژه است که بندر فاو را به بندر مرسین ترکیه متصل می‌کند. این پروژه دستکم ۱۰ استان عراق را دربرخواهد داشت و خلیج‌فارس را به مدیترانه متصل می‌کند.

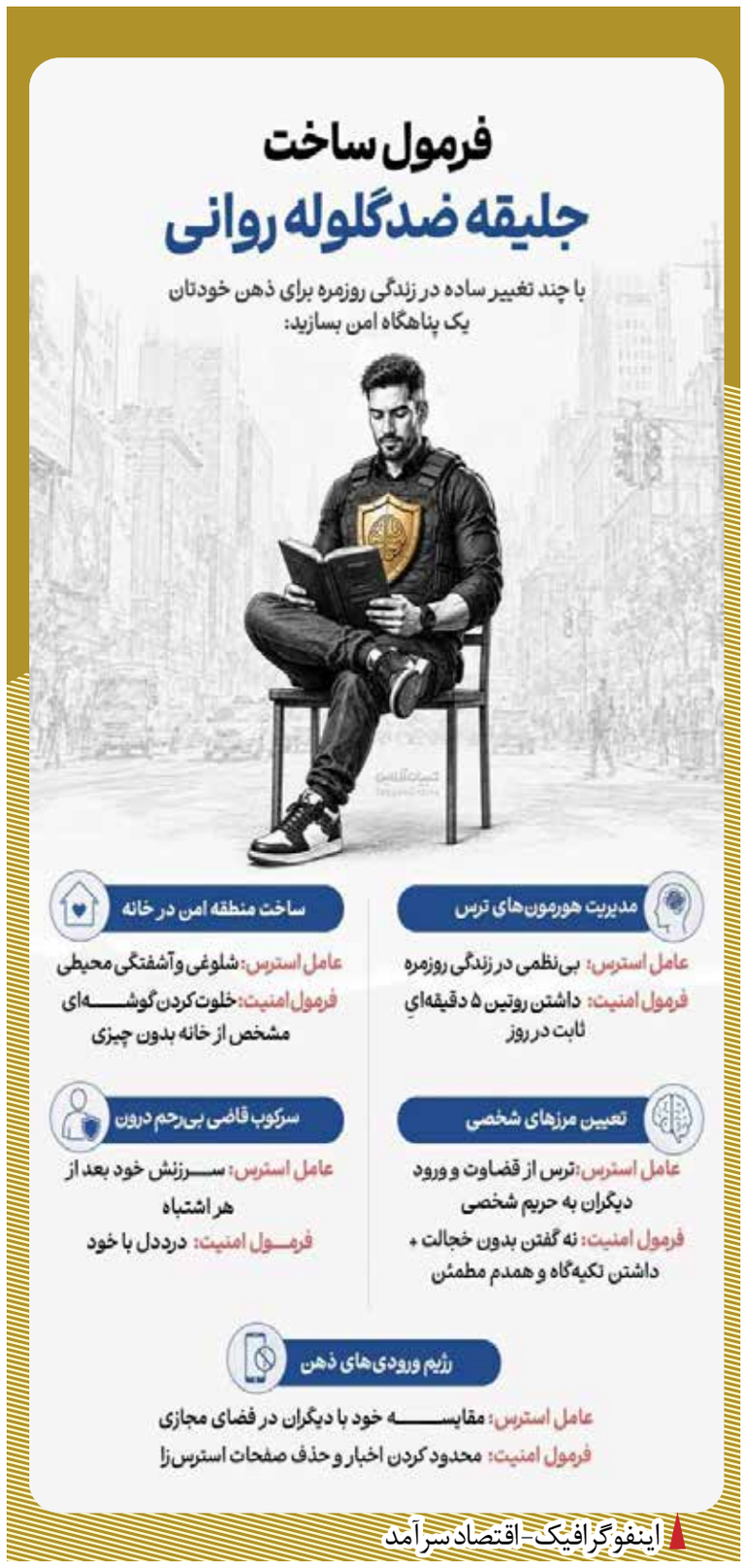
بازسازی بندر فاو، راه‌آهن عراق-ترکیه و کانال خشک بخشی از اَبَرپروژه ۱۷ میلیارد دلاری راه توسعه است؛ پروژه‌ای که سالانه ٤ میلیارد دلار و بیش از ۱۰۰ هزار شغل تولید خواهد کرد. عراق این پروژه را رکن اساسی اقتصاد آینده خود برای تبدیل به مرکز ترانزیت کالا میان آسیا و اروپا می‌بیند.

راه توسعه که با توافق اولیه میان امارات و ترکیه برای دور زدن ایران در حال تکمیل است، می‌تواند عراق را شریک زمینی-دریایی چین در BRI کند. عراقی که در سال اخیر ماهیانه دستکم ۹.۸ میلیارد دلار درآمد داشته، هم اکنون در جستجوی راهی برای کاهش نیاز به کانال سوئز و البته تنگه هرمز است.

در تهران اما ۱۳ سال است که دولتمردان از همکاری با بغداد برای راه‌اندازی مسیر شلمچه بصره گفته‌اند ولی تاکنون عملی نشده؛ مسیری ۳۲ km (کوتاهتر از تهران-کرج) که تنها به ۲۵۰ میلیون دلار نیاز دارد. غافل از آنکه عراق تمایلی بدین کار ندارد. چرا؟ چون این مسیر از ارزش استراتژیک فاو می‌کاهد.

چرا عراق بندری را که این همه در آن سرمایه‌گذاری کرده خود بی‌ارزش سازد؟ عراق حتی از پذیرش کامیون‌های ایرانی در خاک خود طفره رفته، بار تحویلی در مرز تخلیه شده و با کامیون‌های عراقی حمل می‌شوند. جای شگفتی نیست که عراق زیر بار اتصال راه‌آهن خود به شبکه ریلی ایران نرود.

درعوض شلمچه بصره، ایران می‌توانست راه آهن کرمانشاه بغداد را از مسیر قصرشیرین خانقین راه اندازد چرا که دسترسی به پایتخت در کشوری ازهم‌گسیخته امریست خردمندانه. همچنین، ایران می‌توانست با توسعه خط سنندج سلیمانیه از مرز باشماق، دسترسی زمینی ایمن به بازار کردستان عراق داشته‌باشد.

پیش از این نیز بارها گوشزد کردم که منطقه در آستانه جنگ کریدوری و رقابت زیرساختی است. اکنون نیز خطابم به دولتمردان است: «کشورها نه بر پایه پیشینه که بر پایه چشم‌انداز است که با شما کار می‌کنند.»

باشماهستیم
باتحلیل‌های اقتصادسرآمد
www.eghtesadsaramad.ir
تلفن: ۸۸۷۶۹۲۲۷ - ۰۲۱
همراه: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶