

فصلنامه ژئوپلیتیک - سال نوزدهم، شماره سوم، پاییز ۱۴۰۲ Scopus

صص ۳۵۸ - ۳۸۱

## بندر بزرگ فاو، کدی جدید در ژئوپلیتیک کشور عراق

دکتر عباس جعفری‌نیا - استادیار دانشکده فرماندهی و ستاد ارتش ج.ا.ایران، تهران، ایران.

صداقت سهرابی - کارشناس ارشد ژئوپلیتیک، تهران، ایران.

سعید فغانی حشمت آباد\* - کارشناس تحلیل اطلاعات راهبردی - مترجم، تهران، ایران.

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۴/۱۱

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۱۰/۲۰

DOR:20.1001.1.17354331.1402.19.71.13.8

### چکیده

کشورهای جهان برای تقویت حوزه‌های ثبات، قدرت‌زایی و تقویت موقعیت بین‌المللی خود اقداماتی را برای شناسایی و استفاده از فرصت‌های ژئوپلیتیک انجام می‌دهند که «بندر و کریدورهای اقتصادی» نقشی تعیین‌کننده در این رابطه ایفا می‌کنند. در محیط پیرامونی ایران بنادر مهمی از جمله بندر «دقم» در عمان، بندر «گوادر» در پاکستان و بندر «فاو» در عراق در حال توسعه هستند که توسعه آنها موجب ارتقاء جایگاه ژئوپلیتیکی کشورهای دارنده خواهد شد. در میان این بنادر، طرح توسعه «بندر بزرگ فاو» نه تنها تأثیرات عمیق و برترسازی برای عراق خواهد داشت؛ بلکه با توجه به وجود زمینه‌های رقابت‌برانگیز، موجب تشدید رقابت بین عراق با ایران شده و چالش‌ها یا تأثیرات محدودکننده‌ای را نیز - به‌ویژه در حوزه اقتصاد - متوجه ایران خواهد نمود. بر این مبناست که خنثی‌سازی و حتی‌المقدور تبدیل این تهدید به یک فرصت کاربردی مستلزم بررسی جامع و شناسایی راهکارهای موثر می‌باشد.

پژوهش حاضر به روش توصیفی - تحلیلی و با اتکاء به منابع کتابخانه‌ای، مستندات در اختیار و... در پی بررسی آثار متعدد این طرح بر روابط ژئوپلیتیکی عراق و ایران می‌باشد. مهم‌ترین نتایج اجرای این طرح را می‌توان «خلق یک ارزش ژئوپلیتیکی جدید در منطقه»، «ارتقاء جایگاه ژئوپلیتیکی عراق» و «تأثیر این طرح بر موقعیت کشورهای همسایه عراق به‌ویژه ایران» به حساب آورد. تلاش این مقاله پس از پرداختن به تعاریف، سوابق و کلیات طرح مذکور، به بررسی میزان اثرگذاری اجرای این طرح بر کشور عراق و دیگر کشورها، منجمله ایران و سپس ارائه پیشنهادات مرتبط معطوف می‌گردد.

واژه‌های کلیدی: ژئوپلیتیک، کد ژئوپلیتیکی، عراق، بندر بزرگ فاو، ایران.

E-mail: saeed.faghani.ha@gmail.com

\*نویسنده عهده‌دار مکاتبات

## ۱. مقدمه

ژئوپلیتیک، علم بررسی تاثیر عوامل جغرافیایی بر رفتار دولت‌ها و چگونگی تعیین گزینه‌های سیاست خارجی و جایگاه یک دولت در سلسله مراتب دولت‌ها، البته با مدنظر قرار دادن عواملی همچون موقعیت مکانی، اقلیم، منابع طبیعی و جمعیت می‌باشد (Griffis, 2006). ژئوپلیتیک شامل سه عنصر جغرافیا، سیاست و قدرت است. در این میان اقتصاد نیز، از طرفی یکی از ابعاد فضای جغرافیایی و از طرف دیگر از ابعاد قدرت به‌شمار می‌آید. بدین ترتیب ژئوپلیتیک به‌طور ذاتی در دو عنصر از سه عنصر تشکیل‌دهنده خود، یعنی جغرافیا و قدرت با اقتصاد پیوند خورده و به آن توجه می‌نماید. بنابراین چنانچه اقتصاد با قدرت و سیاست پیوند داشته باشد و با جغرافیا نیز عجین گردد، در حوزه ژئوپلیتیک قرار می‌گیرد؛ که در این صورت ژئواکونومی<sup>۱</sup> شکل می‌گیرد (Mokhtari-hash, 2017).

اگرچه ژئوپلیتیک در دوران مختلف شرایط خاص و ویژه‌ای را طی نموده، لیکن از زمانی که این دانش واژه وارد عرصه علوم جغرافیایی شد، دنیا تحولاتی عظیم را به خود دیده است. اندیشه‌های برخاسته از این مفهوم جدید، در عرصه سیاست توانسته است گردش قدرت را به صورتی علمی و کامل تحت تاثیر قرار داده و مولفه‌های امنیت سیاسی - اجتماعی را در مقیاس جهانی، منطقه‌ای و محلی هدفمند سازد. از همین‌رو دولت‌های مختلف همواره از یک‌سو با بهره‌گیری از الگوهای برخاسته از موقعیت جغرافیایی و سایر ویژگی‌های ژئوپلیتیک، رویکرد ثابتی را در ایجاد و توسعه قدرت و بهره‌برداری از سرفصل‌های تاثیرگذار در این امر دارند (Rafii, 2007). امروزه با رواج و عمومیت فراوان واژه ژئوپلیتیک<sup>۲</sup>، دامنه مباحث ژئوپلیتیکی نیز طیف وسیعی از مسائل سیاسی، اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی، امنیتی و زیست‌محیطی را در ابعاد خرد و کلان در بر می‌گیرد (Hafeznia and et al, 2016). اینجاست که اکثر دولت‌ها سعی دارند پس از شناسایی مداوم عوامل ژئوپلیتیکی موثر بر منافع خود در دیگر کشورها - که به «کدهای ژئوپلیتیک»<sup>۳</sup> معروف هستند - از طریق تاثیرگذاری بر آنها منافع خود را تضمین نمایند.

1. Geoeconomy
2. Geopolitics
3. Geopolitical Codes

متاثر از این مطالب، به‌رغم اهمیت و جایگاه جهانی منطقه خلیج فارس و تنگه هرمز، آثار منفی ناشی از مسائل و محدودیت‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک، منافع کشورهای نفت‌خیز این منطقه و شرکای اروپایی و آمریکایی آنان را از نظر سیاسی و اقتصادی تحت تاثیر قرار داده است. از جمله این مسائل، بن‌بست ژئوپلیتیک منطقه خلیج فارس و شرایط حاکمیتی - امنیتی تنگه هرمز است که لزوم عبور شناورهای بازرگانی از این مبداء را از کانال سوئز یا دماغه امیدنیک در آفریقا اجباری می‌نماید؛ که ضمن تحمیل هزینه‌های زمانی و اقتصادی، برخی ملاحظات و هزینه‌ها را نیز به‌خصوص در ابعاد سیاسی و امنیتی برای کشورهای منطقه و فرامنطقه تحمیل نموده است. اینجاست که نقش و جایگاه شناسایی کدهای ژئوپلیتیک کشورهای همسایه در منطقه خلیج فارس اهمیتی مضاعف می‌یابد؛ چرا که از همین مدخل است که کشورها می‌توانند از طریق تعریف و اجرای طرح‌های مناسب، ضمن تاثیرگذاری بر منافع همسایگان و حتی ایجاد وابستگی برای آنان، به یک برتری ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک دست یابند. در این راستا طی چند دهه اخیر کشورهای حوزه خلیج فارس در جهت کاستن آثار یا فائق آمدن بر مسائل ناشی از بن‌بست ژئوپلیتیک این منطقه و جلوگیری از آثار منفی فعالیت‌های همسایگان در این حوزه، تلاش‌های وافر را برای شناسایی و بکارگیری راهکارهای عملی به اجرا در آورده‌اند؛ که از آن جمله می‌توان به تحمیل جنگ هشت ساله به ج.ا.ایران و اشغال کویت توسط توسط رژیم بعث عراق، ساخت خطوط انتقال انرژی از منابع نفتی خلیج فارس به دریای سرخ توسط عربستان و یا اتصال خطوط ریلی امارات و عربستان از طریق اردن به سرزمین‌های اشغالی و دریای مدیترانه اشاره نمود.

در حال حاضر حدود ۴۳ بندر تجاری، صنعتی و ثانویه متعلق به کشورهای (ایران، کویت، عربستان سعودی، بحرین، قطر، عمان، امارات متحده عربی، هند، پاکستان) عمدتاً در منطقه خلیج فارس و شمال اقیانوس هند فعال بوده در حال رقابت هستند. تخمین زده می‌شود تا سال ۲۰۲۹ حجم سرمایه‌گذاری انجام گرفته در این بنادر به ۱۰۰ تا ۱۵۰ میلیارد دلار افزایش یابد. این حجم عظیم از منابع مالی و تعداد زیاد بنادر نشان‌دهنده این امر است که رقابت کشورهای منطقه برای به دست آوردن سهم بیشتری از منافع رفته‌رفته تشدید خواهد شد (Bandar Darya Monthly, 2019:50).

جمهوری عراق نیز با وجود برخورداری از منابع عظیم نفتی، از این شرایط مستثنی نیست.

ژئوپلیتیک عراق به‌رغم بهره‌مندی از مزایای عمده، از نواقصی همچون عدم تشخیص سرزمینی، محدودیت دسترسی به آب‌های آزاد و بن‌بست جغرافیایی رنج می‌برد (The official website of the Research Center of the I. R Islamic Council, 1400). حکومت‌های عراق با شناختی صحیح از این شرایط، همان‌گونه که قبلاً نیز به آن اشاره شد، در ابتدا به روشی خصمانه در پی تسلط بر کدهای ژئوپلیتیک کویت و ایران برآمدند. لیکن پس از ناکامی در این راه و فروپاشی حکومت بعث، از سال ۲۰۰۳ نظام سیاسی جدید این کشور بر مبنای ایده‌ای قدیمی، در پی اجرای یک طرح توسعه‌ای و چندمنظوره در استان بصره - و به‌طور مشخص شبه‌جزیره فاو - برآمده که طی سال‌های اخیر تحت عنوان «طرح توسعه بندر بزرگ فاو» پی گرفته شده است که در صورت تکمیل، اثرات بی‌بدیل و چشمگیری را متوجه ژئوپلیتیک و ژئواکونومی این کشور و منطقه خواهد نمود. مبتنی بر تاثیر برترساز این طرح در عراق، فرض این تحقیق بر این استوار است که «با توسعه بندر بزرگ فاو یک ارزش ژئوپلیتیکی جدید در حال خلق شدن است که آثار منفی بلندمدت و راهبردی را متوجه ایران خواهد نمود». از سوی دیگر در کنار چالش مذکور، این امر که «آثار مثبت اجرای این طرح بر ژئوپلیتیک منطقه خلیج فارس، موجب تقویت نقش حاکمیتی ایران در تنگه هرمز خواهد گردید» به‌عنوان یک فرصت مطرح است؛ در نتیجه «بندر فاو از ظرفیت‌های لازم برای تبدیل شدن به یک کد ژئوپلیتیکی جدید برای ایران در کشور عراق برخوردار است». لذا «در صورت برنامه‌ریزی و اقدام سیاسی به‌موقع، امکان کنترل آثار منفی این طرح و احتمالاً تبدیل نمودن آنها به فرصت، برای کشورمان وجود خواهد داشت».

## ۲. مبانی نظری

شناسایی کدهای ژئوپلیتیک یکی از سازوکارهای کشورهای پیش‌تاز در عرصه متزل منابع و مبادی قدرت ساز جهان به شمار می‌آید. این خصیصه‌های ژئوپلیتیک از یک سو موجب قدرت و مزیت موازنه‌ای برای کشور دارنده آنها به شمار می‌آیند؛ و از سوی دیگر می‌توانند به عنوان پاشنه‌آشیل توسط کشورهای رقیب و متخاصم مورد بهره‌برداری قرار گیرند. امروزه با توجه به ارتباطات پیچیده و ادغام شدید عرصه‌ها و حوزه‌های گوناگون مرتبط با قدرت ایجاد گردیده، یک کد ژئوپلیتیک -

فارغ از دسته‌بندی اصلی ساختار خود - می‌تواند تاثیر قابل ملاحظه‌ای نیز بر سایر دسته‌بندی‌ها و حوزه‌های ساختاری بگذارد.

بر این مبنا، موضوعی نیز که مورد توجه نویسندگان پژوهش حاضر قرار گرفته از این قاعده مستثنی نبوده و تکمیل و بهره‌برداری از بندر بزرگ فاو توسط کشور عراق آثار - مثبت و منفی - داخلی، منطقه‌ای و جهانی بر جای خواهد گذاشت؛ که احراز آمادگی برای بهره‌مندی از فرصت‌های متصور و همچنین اعراض از آثار منفی آن مستلزم پژوهش و مشاهدات دقیق می‌باشد.

در خصوص موقعیت ژئوپلیتیکی عراق پژوهش‌های مختلفی انجام شده است، لیکن برابر بررسی‌های انجام گرفته، تاکنون در مراجع، پژوهشگاه‌ها و دایره‌المعارف‌های رسمی علوم ایران، تحقیق علمی در خصوص «شناسایی بندر بزرگ فاو عراق به عنوان یک کد ژئوپلیتیک جدید» به ثبت نرسیده و یا اینکه محققین اطلاع و اثقی از آن ندارند. از جمله پژوهش‌های انجام شده در خصوص ژئوپلیتیک عراق می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

- بنیان‌های ژئوپلیتیکی روابط ایران با عراق نوین (Jafarinia, 2019)

- بسترهای تنش در جغرافیای سیاسی دریاها بر اثر بالا آمدن سطح آب دریاها با تاکید بر ژئوپلیتیک عراق در خلیج فارس (Ghasemi and et al., 2016)

- برنامه عراق برای احداث بندر شش میلیاردی فاو (Kalantari, 2019)

پژوهش‌های مورد اشاره اغلب از دید کلی به بررسی اهمیت ژئوپلیتیک کشور عراق پرداخته‌اند. متغیرهایی نیز که طی پژوهش حاضر - در حوزه ژئوپلیتیک - مورد بررسی قرار می‌گیرد، تا حدودی با متغیرهای پژوهش‌های پیش‌گفته تشابه دارد؛ لیکن در این پژوهش به‌طور مشخص به ویژگی‌های ژئوپلیتیکی بندر بزرگ فاو - به عنوان یک کد ژئوپلیتیکی قابل توجه و پر اهمیت - و تاثیرگذاری آن بر کشور عراق و منطقه خلیج فارس، به ویژه ایران و فرامنطقه پرداخته شده است.

### ۳. روش شناسی تحقیق

این تحقیق از نظر ماهیت، با توجه به موضوع آن و شرایط جغرافیایی و ژئوپلیتیک منطقه خلیج فارس و موقعیت بنادر و کریدورهای مرتبط با آن، یک تحقیق کاربردی است و از نظر متدولوژی تحقیق نیز با توجه به موضوع و اهداف آن از نوع توصیفی - تحلیلی است. در این پژوهش ضمن توجه به

کشف رابطه علی و معلولی متغیرها، کشف رابطه بین متغیرهای دخیل و تأثیرگذار بیشتر مدنظر قرار گرفته و براین اساس در تجزیه و تحلیل، علاوه بر استنباط پژوهشگران از داده‌های مختلف، از نظر کارشناسان عالی و میدانی نیز بهره‌برداری گردیده است. در بخش‌هایی از این تحقیق، با توجه به جنبه میدانی، از روش‌های اثباتی استفاده شده است. اطلاعات این تحقیق از دو روش میدانی و کتابخانه‌ای گردآوری شده است. در روش کتابخانه‌ای، ادبیات موضوع و تحقیقات انجام‌شده توسط مراکز علمی و تحقیقاتی کشور مورد مطالعه قرار گرفته و اطلاعات مورد نیاز از طریق جست‌وجوی کتابخانه‌ای و اینترنتی به‌دست آمده است. جامعه مورد مطالعه این پژوهش نخبگان، خبرگان، صاحب‌نظران حوزه ژئوپلیتیک است که دارای مدرک حداقل کارشناسی ارشد بوده و سابقه مشاهده میدانی پروژه و اشرافیت به موضوع را دارا می‌باشند. اسناد و مدارک مرتبط، نقشه‌های فضایی، کتاب‌ها و مقالات مرتبط با موضوع می‌باشد. جهت گردآوری اطلاعات مربوط به پیشینه پژوهش و ادبیات موضوع از روش کتابخانه‌ای و برای جمع‌آوری اطلاعات در خصوص تأیید یا رد فرضیه‌های پژوهش از روش میدانی استفاده شده است.

بنیان نظری این تحقیق، بر نظریه «قلمروسازی ژئوپلیتیکی»<sup>۱</sup> «کلود رافستین»<sup>۲</sup> استوار است. قلمروسازی، یک ساختار سیاسی انسان‌ساخت است که در پی تقسیم‌بندی فضا است. قلمروسازی ذاتاً سیاسی و ماهیتاً مشاجره‌آمیز است و بدون تقسیم بی‌رحمانه فضا به بخش‌های جداگانه و تشخیص انحصاری فضا، وجود نداشته است. از این‌رو، قلمروسازی یک فرایند هدفمند است و ممکن است اهداف اقتصادی، امنیتی، هویتی، انگیزشی و یا حتی عاطفی را دنبال نماید (Afzali and Zaki, 2013). در این خصوص «رابرت دیوید ساک»<sup>۳</sup> تأکید می‌کند: منظور از قلمروسازی انسانی، تلاش برای تحت تأثیر قرار دادن، نفوذ یا کنترل اقدامات و تعاملات (افراد، اشیاء و روابط) با طرح ادعا و تلاش برای به‌اجرا درآوردن کنترل در یک منطقه جغرافیایی است (Kavian, 2012).

کنش‌گران و بازیگران سیاسی برای قلمروسازی، الزاماً نیازمند پایش کامل و به‌دست آوردن سرزمین نیستند؛ بلکه نفوذ بر اذهان عموم مردم و کنش‌گران سیاسی و کنترل آنها، سرزمین‌های

1. Geopolitical Territoriality

2. Claude Raffstein

3. Robert David Sack

مذکور را به قلمروشان تبدیل می‌کند. رویکرد رافستین به قلمروسازی به‌عنوان فرآیندی ناشی از مجموعه‌ای از روابط پیوند دهنده افراد، گروه‌ها، و محیط‌های مادی و گفتمانی است که در آن قرار دارند. لذا تعریف قلمروسازی انسانی رافستین حوزه‌های ذهنی، اجتماعی و قلمرویی را در برمی‌گیرد (Zaki and Zohdighoharpuor, 2018).

بر مبنای نظریه رافستین و نظر به رویکردهای مسالمت‌آمیز و مبتنی بر حسن هم‌جواری ساختار سیاسی ایران، اقدامات کشورمان در جهت رفع تهدیدات متصور از محل تکمیل بندر بزرگ فاو و هم‌زمان بهره‌مندی از فرصت‌های موجود، نمی‌تواند در قالب یک رفتار خاص یا محصول تلاش برای دستیابی و تسلط سرزمینی، به اجرا در آید؛ بلکه بایستی در قالب مجموعه‌ای از «روابط ریشه‌دار در پیوند با محیط مادی، مردمان و گروه‌ها» در آید که نتایج آن و پیامدهای مثبت همکاری‌های دو جانبه تهران - بغداد در برهه کنونی واسطه‌های آن به‌شمار می‌آیند. لذا تهران می‌تواند از اجرای فرآیندی ناشی از مجموعه‌ای از روابط پیوند دهنده افراد، گروه‌ها و محیط‌های مادی و گفتمانی به‌ویژه در حوزه ژئوپلیتیک، ضمن توسعه تبادلات تجاری خود با کشورهای منطقه و حتی فرامنطقه، از طریق کمک به عراق در قالب احداث و توسعه فازهای اجرایی پروژه بندر بزرگ فاو، و یا سایر اقدامات اجرایی همچون بیمارستان‌های دوستی، مدارس دوستی، مراکز بهداشتی و درمانی، احداث جاده‌ها، پل‌ها و مرمت ساختمان‌ها و... به‌ویژه در نواحی مرزی بین عراق و کشورمان، حوزه‌های ذهنی، اجتماعی و قلمرویی را در بین مردم و مسئولین کشوری و استانی عراق بوجود آورده و «مفهوم قدرت» را در قالب «ویژگی ذاتی روابط اجتماعی» به‌عنوان عنصر حیاتی و مهم در اذهان مردم و مسئولین عراقی ساری و جاری سازد.

#### ۴. یافته‌های تحقیق

جمهوری عراق به‌عنوان یکی از بزرگترین صاحبان منابع انرژی در منطقه غرب آسیا و جهان، سهم بسیار ناچیزی از بسترهای ژئوپلیتیکی منطقه خلیج فارس را در اختیار دارد. به همین دلیل مراودات و فعالیت‌های اقتصادی این کشور از طریق دریاها، تاثیر شدیدی از سایر کشورهای منطقه خلیج فارس می‌پذیرد. «عراق در مرزهای جنوبی و از طریق استان بصره با خلیج فارس ارتباط دارد ولی تنها کشور حاشیه‌ای این منطقه است که از کمترین خط ساحلی برای دسترسی به آب‌های آزاد برخوردار است.

همین مسئله یکی از مشکلات این کشور از حیث راهبردی، اقتصادی، ارتباطی و نظامی است که به‌گونه‌ای بر رفتارهای سیاسی - نظامی بغداد اثر گذاشته است.<sup>۱</sup> پس از فروپاشی نظام بعث در عراق و تشکیل عراق جدید، تلاش عراقی‌ها برای توسعه وضعیت در منطقه خلیج فارس - با رویکردی صلح‌آمیز - تداوم یافته و در سال ۲۰۰۳ مطالعات و برنامه‌ریزی‌ها پیرامون ساخت بندری بزرگ در سواحل استان بصره، توسط وزارت حمل و نقل این کشور آغاز و در اواسط سال ۲۰۰۴ با تصویب کمیته عالی اقتصادی، طرح تاسیس آن نهایی شد. «شهر بصره دومین شهر عراق و شیعه‌نشین می‌باشد. وجود بندر بصره و دسترسی عراق به خلیج فارس از این طریق، وجود منابع عمده نفتی در این منطقه، استقرار نیروی دریایی، وجود مراکز پتروشیمی، کارخانجات تولید کود شیمیایی و راه‌آهن از عوامل اهمیت این منطقه به شمار می‌آیند.»<sup>۲</sup>

مطرح شدن ایده اولیه احداث بندری بزرگ در منطقه بصره و به‌طور مشخص شبه‌جزیره فاو، به سال ۱۹۱۹، زمان تسلط بریتانیا بر کشور عراق برمی‌گردد. بررسی‌های اولیه برای اجرایی نمودن این ایده در همان سال آغاز شد؛ لیکن به‌رغم انجام برخی مطالعات، ایده مذکور هیچگاه اجرایی نشد. بعد از آن، در سال ۱۹۸۶ مجدداً طرح ایجاد بندری بزرگ شامل یک‌صد اسکله در سواحل استان بصره در وزارت حمل و نقل عراق مطرح و منطقه رأس الشیبه به عنوان موقعیت جغرافیایی مناسب برای اجرای طرح انتخاب شد. لیکن اجرای پروژه به‌دلیل عدم تخصیص بودجه هشت میلیارد دلاری و جنگ با ایران به تعویق افتاد. در سال ۱۹۹۷ محققان مجدداً طرح ساخت بندری جدید با ترازهای بین‌المللی را به وزارت حمل و نقل و ارتباطات عراق ارائه نمودند. این پروژه در ابتدای سال ۱۹۹۸ با چراغ‌سبز روسیه دوباره مورد بررسی قرار گرفت و با وجود تخصیص برخی امتیازها به شرکت‌های روسی، به‌دلیل شرایط سیاسی - اقتصادی حاکم بر عراق قابلیت اجراء نیافت. در ابتدای سال ۲۰۰۵ شرکت عمومی بنادر عراق پیشنهاد تخصیص بودجه‌ای بالغ بر سه میلیارد دلار را برای احداث این بندر بزرگ به وزارت حمل و نقل این کشور ارائه نمود. پس از آن چندین پیشنهاد از سوی شرکت‌های معتبر بین‌المللی برای اجرای پروژه "بندر بزرگ بصره" ارائه شد و سرانجام در سال ۲۰۰۹ میلادی طرح پیشنهادی شرکت‌های ایتالیایی برای احداث بندری بزرگ در جنوب استان بصره و به‌طور مشخص شبه‌جزیره فاو توسط دبیرخانه عمومی شورای وزیران پذیرفته شده و به‌رغم پیشنهادهای



متعدد برای نام‌گذاری، نهایتاً نام «بندر بزرگ فاو» به این پروژه اختصاص یافت. البته بنادر مهم دیگری مانند «بصره، ابوفلس، خور الزبیر، المقال و ام القصر» نیز در استان بصره وجود دارد، اما به دلیل عمق کم آب و طول نامناسب اسکله‌ها امکان اجرای این پروژه در بنادر یاد شده وجود نداشت. در مقابل، بندر فاو از ظرفیت‌های مناسبی برای پذیرش کشتی‌های غول‌پیکر برخوردار است و در صورت تکمیل یکی از ده بندر بزرگ جهان به‌شمار خواهد آمد.

با اجرای این پروژه کشور عراق به یکی از دروازه‌های بین‌المللی تجارت تبدیل و «بندر بزرگ فاو» به‌عنوان بزرگترین بندر خلیج فارس، مسیرهای تجارت دریایی قاره آسیا را - بدون نیاز به عبور از کانال سوئز یا دماغه امید نیک - از طریق مسیرهای زمینی به سوریه و ترکیه و سپس بنادر اروپایی متصل خواهد نمود. این بندر ضمن برخورداری از مزیت صرفه‌جویی در وقت و کاهش هزینه‌های حمل و نقل، بخش قابل توجهی از مشکلات ژئوپلیتیکی عراق را که از دسترسی محدود به آب‌های خلیج فارس و محدودیت‌های حقوقی برآمده از خط تالوگ ناشی می‌شود، نجات خواهد داد. از نظر نظامی نیز توسعه زیرساخت‌های بندری در فاو برای عراق حائز اهمیت است؛ به نحوی که این کشور در نظر دارد بزرگترین پایگاه نیروی دریایی خود را در این مجموعه احداث نماید؛ و در این خصوص مذاکراتی نیز با کشورهای ایتالیا، فرانسه، آمریکا، روسیه و حتی چین انجام داده است. نهایی شدن این بخش از پروژه بندری فاو نیز در درازمدت موجب افزایش توان نظامی عراق خواهد شد.

مرحله مقدماتی پروژه ساخت بندر فاو بزرگ با همکاری شرکت‌های مختلف خارجی بالاخص شرکت دووی<sup>۱</sup> کره جنوبی در اواخر آبان ماه سال ۱۴۰۰ با تکمیل محور مواصلاتی بندر فاو - ام القصر، تکمیل و موج شکن‌های بندر فاو و ساخت بخش‌های زیربنایی اسکله‌های پهلوگیری به پایان رسیده و برابر اعلام منابع عراقی ایجاد ۱۵۰۰۰ شغل جدید را در این کشور در پی داشته است. برابر برنامه‌ریزی‌ها، در نظر است این بندر از طریق مسیر ریلی و جاده‌ای به استان‌های الناصریه، القادسیه، بابل، بغداد متصل و از طریق استان صلاح‌الدین و نینوا به بنادر کشور ترکیه دریای سیاه، و به همین ترتیب از طریق استان الانبار به بنادر کشور سوریه در مدیترانه راه یافته و نهایتاً از طریق مسیر دریایی به کشورهای اروپایی متصل گردد. در خرداد ماه سال ۱۴۰۰ نیز مسئولین محلی استان بصره از افزایش

سرعت ساخت تونل زیرآبی «حریر» خبر دادند که با طول دو و نیم کیلومتر بندر بزرگ فاو را به جاده بین‌المللی ام‌القصر - سفوان متصل و حمل و نقل را تسهیل می‌کند. مسئولین عراقی در تداوم این طرح‌ریزی‌ها و بلافاصله پس از به گل نشستن کشتی کانتینربر اورینگون<sup>۱</sup> در کانال سوئز، ضمن انتشار نقشه‌ای از مسیرهای پیش‌گفته (شکل ۱) دست به تبلیغات گسترده جهت جلب توجه کشورهای جهان و گوشزد نمودن اهمیت این طرح بزرگ در قطع وابستگی تجارت جهانی به کانال سوئز زدند.



شکل (۱): مقایسه مسیر ترانزیتی عراق - اروپا با مسیر کانال سوئز

(منبع: شرکت عمومی بنادر عراق)

#### ۴-۱. آثار اجرای طرح بر شرایط داخلی و جایگاه منطقه‌ای کشور عراق

همانگونه که از ماهیت مباحث ژئوپلیتیک بر می‌آید، طرح‌هایی که در این قالب قرار می‌گیرند، ابعاد خرد و کلان عرصه‌های سیاسی، اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی، امنیتی و زیست‌محیطی را در داخل و خارج از کشور تحت تاثیر قرار می‌دهند. بر همین اساس و برابر نظر «نخبگان علمی و ناظران میدانی»<sup>۲</sup>، تبدیل شدن عراق به یک هاب جدید در عرصه ترانزیت بین‌الملل، مهم‌ترین اثر تکمیل

۱. این کشتی (Oregon) با وزن ۲۲۰ هزار تن که از چین به مقصد بندر روتردام هلند در حرکت بود، در مورخه ۱۴۰۰/۱/۳ عرض کانال سوئز را مسدود نمود. این حادثه موجب توقف اجباری بیش از ۴۰۰ کشتی در این آبراهه بین‌المللی شده و به همین دلیل قیمت نفت در بازارهای جهانی نیز افزایش یافت. علاوه بر این، ده‌ها کشتی نیز قبل از ورود به این آبراهه تصمیم به تغییر مسیر و عبور از دماغه امید نیک در جنوبی‌ترین نقطه آفریقا گرفتند.

۲. بخش نظری این تحقیق بر مبنای مصاحبه با ۵ نفر از نخبگان جغرافیای سیاسی، اطلاعات، سیاست، امنیت و حقوق؛ و همچنین پرسش (در قالب پرسشنامه) از ۹۰ نفر از متخصصین و ناظرین میدانی به نگارش در آمده است.

طرح بزرگ بندری فاو به‌شمار می‌آید. به‌طور قطع این تحول چشم‌گیر آثار عدیده‌ای را متوجه کشور عراق، منطقه خلیج فارس، ایران و فرامنطقه خواهد نمود. لذا به‌منظور درک صحیح اهمیت بندر بزرگ فاو در قالب یک کد ژئوپلیتیک جدید برای کشورمان، در ادامه به اهم این موارد پرداخته می‌شود:

در صورت عملیاتی شدن بندر بزرگ فاو، بزرگترین تحول مثبت اقتصادی در تاریخ عراق رقم خواهد خورد. بر اساس اظهارات برخی از مقامات سیاسی عراق، با بهره‌برداری از پروژه مذکور، این کشور رتبه اول تجارت منطقه و رتبه ششم - و در بدترین حالت، دهم - جهان را به خود اختصاص خواهد داد. بندر بزرگ فاو، عراق را از اقتصاد نفتی بی‌نیاز می‌کند و در صورت تکمیل و اتصال به بندر مدیترانه (ترکیه و سوریه)، درآمدی معادل سه برابر درآمدهای نفتی کنونی را نصیب عراق خواهد نمود. بدون شک تکمیل این پروژه، به‌دلیل خروج عراق از بن‌بست جغرافیایی، بخش عمده‌ای از دغدغه‌های ژئوپلیتیک این کشور را مرتفع می‌کند. با اجرای پروژه‌های اقماری این بندر، بنادر عراق از مشکل ناشی از عمق کم آب و معاهدات مربوط به خط تالوگ نجات می‌یابند.

تکمیل فازهای اجرایی این طرح آثار مثبت و منافع گوناگونی را متوجه کشور عراق خواهد نمود. پس از رفع تحریم‌ها و گشایش‌های سیاسی و اقتصادی، تمایل عراق به اجرای این پروژه افزایش یافت؛ علاوه بر این، عواملی همچون افزایش جمعیت به بیش از ۳۰ میلیون نفر، نابودی زیرساخت‌های کشور بر اثر بروز سه جنگ ویرانگر بین سال‌های ۱۹۸۰ تا ۲۰۰۳ و عقب‌ماندگی این کشور در همه زمینه‌های اقتصادی، نظامی و سیاسی ناشی از جنگ با داعش و بی‌ثباتی ناشی از این پدیده امنیتی، نقش به‌سزایی در افزایش انگیزه مقامات عراقی برای اجرای این طرح داشته است.

موفقیت تلاش‌های دامنه‌دار نظام سیاسی جدید عراق در اجرایی نمودن طرح ساخت بزرگ‌ترین بندر منطقه خلیج فارس، فارغ از اینکه موجب تشدید رقابت بین گروه‌های سیاسی این کشور گردیده؛ تقویت اقتدار نظام سیاسی و به تبع آن افزایش توان مدیریتی و کنترلی حکومت و همچنین تقویت دیدگاه‌های ملی‌گرایانه و پان‌عربی را نیز در پی خواهد داشت. فضای سیاسی حاکم بر کشور عراق به‌گونه‌ای است که گروه‌های مختلف قومی، دینی، مذهبی و حزبی در یک رقابت آشکار، همواره سعی در تقویت جایگاه و قدرت خود و تضعیف رقبا دارند. به‌طور معمول این رقابت‌ها آثاری منفی را بر ثبات این کشور وارد می‌نماید و عدم توانایی گروه - یا حزب - حاکم، در «سازندگی و پیشرفت

کشور و کنترل فساد» از بهانه‌های اصلی تاخت و تازهای سیاسی در کشور عراق به شمار می‌آیند. از همین مدخل، پیشبرد طرح بندری فاو می‌تواند تقویت جایگاه گروه سیاسی عامل این اقدام را در پی داشته باشد.

به موازات این دگرگونی سیاسی، برابر اظهارات فالح خزعلی، نماینده وقت استان بصره در مجلس عراق، دستیابی این کشور به «درآمدی بالغ بر پنج میلیارد دلار در سال و ایجاد بیش از پنجاه هزار شغل» از محل اجرای طرح مذکور، در کنار نوسازی و توسعه ناوگان ریلی و جاده‌ای، افزایش سطح رفاه و ثبات اقتصادی - اجتماعی این کشور را در پی خواهد داشت. همچنین عبور هم‌زمان مسیرهای ترانزیت زمینی این بندر از استان‌های شیعی و سنی‌نشین، به‌واسطه ایجاد وابستگی‌های اقتصادی برای ساکنین این استان‌ها، تقویت ثبات داخلی و تحکیم امنیت را در پی خواهد داشت (Rudaw Net, 2020).

با اجرای طرح بندر بزرگ فاو موقعیت منطقه‌ای و بین‌المللی کشور عراق نیز دستخوش تغییرات قابل توجهی خواهد شد. با ارتقاء موقعیت ژئوپلیتیک عراق و نقش کلیدی این کشور در آینده مراودات اقتصادی و ترانزیتی جهان، به‌طور حتم جایگاه این کشور در مجامع و سازمان‌های بین‌المللی، مانند شورای همکاری خلیج فارس نیز تقویت گردیده و ضمن تقویت قدرت چانه‌زنی بغداد، پیوستن عراق به پیمان‌ها و گروه‌های بزرگ اقتصادی جهان نیز تسهیل خواهد شد. همچنین ارتقاء سطح همکاری‌های تجاری بغداد - آنکارا می‌تواند موجب تقویت و نزدیکی روابط دو طرف در سایر مسائل مبتلا به همچون مسئله اقلیم کردستان و گروه‌های کردی گردد. از سوی دیگر درآمدهای ارزی این پروژه می‌تواند منشاء کم‌رنگ شدن توان ایالات متحده در کنترل سیاسی عراق از محل کنترل درآمدهای نفتی عراق توسط خزانه‌داری ایالات متحده گردد. تلاش پاکستان برای توسعه بندر گوادر نیز می‌تواند موجب نزدیکی روابط اسلام‌آباد - بغداد گردد؛ چرا که با توجه به جای‌گیری بندر گوادر در مسیر منتهی به بندر فاو، به احتمال زیاد توسعه این بندر موجب ارتقاء جایگاه ژئوپلیتیکی بندر گوادر در پاکستان نیز خواهد گردید؛ که این امر می‌تواند مبدا توسعه روابط عراق با پاکستان، گردد. توسعه روابط با پاکستان می‌تواند گامی موثر برای حکومت عراق به‌شمار آید که در پی ساخت بزرگ‌ترین پایگاه نظامی دریایی در کنار بندر بزرگ فاو و احیاء نیروی دریایی ارتش خود بر آمده

است. کشورهای قطر و امارات نیز که بزرگترین بنادر اقتصادی منطقه خلیج فارس را در اختیار دارند برای مشارکت در طرح توسعه‌ای بندر بزرگ فاو اعلام آمادگی نموده و گفتگوی طرفین در این خصوص در حال پیگیری است. این پروژه نظر چین را نیز به خود جلب نموده و امکان گسترش هر چه بیشتر طرح احیاء جاده ابریشم از سوی چین را که به پروژه «یک جاده - یک کمربند» شهرت یافته است فراهم می‌نماید.

برآیند تغییرات ناشی از موفقیت بغداد در بهره‌برداری از این ویژگی ژئوپلیتیکی، نویدبخش ظهور فرصت‌هایی جدید برای شکوفایی اقتصاد و افزایش قدرت منطقه‌ای و توان بازدارندگی برای کشور عراق می‌باشد؛ لیکن با توجه به شرایط سیاسی، امنیتی و فرهنگی حاکم بر کشور عراق، بروز برخی چالش‌ها و مشکلات از محل اجرای پروژه بندر بزرگ فاو نیز متصور است. در این خصوص، مهم‌ترین چالش سیاسی متصور، بروز بحث‌هایی حول احتمال تلاش شخصیت‌ها و گروه‌های شیعه برای تشکیل «اقلیم خودمختار بصره» است. همچنین نزدیکی روابط بغداد - آنکارا نیز می‌تواند رویکرد منفی اقلیم کردستان و گروه‌های کردی و همچنین متحدین خارجی آنان را نیز در پی داشته باشد. مسئولین اجرایی این پروژه ضمن ملحوظ نظر قرار دادن جنبه اقتصادی این پروژه، به تحرکات ساختار نظامی عراق برای تأسیس بزرگ‌ترین پایگاه دریایی نیز توجه دارند. احداث بزرگ‌ترین پایگاه دریایی ارتش عراق با مشارکت کشورهای هم‌پیمان در مجموعه بندری فاو، در جوار مرزهای آبی ایران نیز بر قدرت نظامی این کشور و تحت تأثیر قرار دادن قدرت دریایی کشورمان مؤثر خواهد بود. این پروژه در مجموع کشور عراق را به یک گذرگاه بین‌المللی برای تجارت جهانی تبدیل می‌کند و این مزیت را ایجاد می‌نماید که بخش اعظمی از محموله‌های تجاری قاره آسیا از طریق این کشور به سوریه و ترکیه حمل و سپس به اروپا انتقال یابد؛ که صرفه جویی در وقت و کاهش هزینه حمل و نقل را برای تجارت بین‌الملل در پی خواهد داشت.

#### ۲-۴. آثار منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای اجرای طرح

همانگونه که قبلاً نیز اشاره شد، به موازات تأثیرات داخلی، با ورود این پروژه به فاز بهره‌برداری، جایگاه عراق در خارج از مرزها و نزد مجامع و سازمان‌های بین‌المللی ارتقاء یافته و به احتمال فراوان امکان عضویت این کشور در بسیاری از این مجامع و پیمان‌های تاثیرگذار اقتصادی جهانی نیز فراهم

خواهد شد. بارزترین نمونه این تغییر، در شورای همکاری خلیج فارس و افزایش توان تاثیرگذاری و چانه‌زنی عراق خواهد بود. همچنین این گزینه که عراق با بهره‌گیری از فرصت همکاری ترانزیتی با ترکیه بتواند به جای استفاده از مسیرهای کانال سوئز و دماغه امیدنیک از زیرساخت‌های نفتی ترکیه برای صدور سریع و هر چه بیشتر انرژی به بازارهای اروپایی استفاده نماید، مطرح است؛ که این امر نیز به نوبه خود می‌تواند موجب افزایش درآمدهای نفتی عراق و تقویت جایگاه این کشور در مجامع اقتصادی و نفتی جهان به خصوص اوپک گردد.

با مطرح شدن بندر بزرگ فاو به عنوان گزینه جدید حمل و نقل بین‌المللی که طبیعتاً ارتقاء اهمیت ترانزیتی و تجاری تنگه راهبردی هرمز را در پی دارد، نفوذ منطقه‌ای و توان کنترلی ایران در این حوزه جغرافیایی نیز افزایش خواهد یافت. این بدان معناست که تاسیس بندر بزرگ فاو چالش‌هایی را نیز برای منطقه به ارمغان آورده و موجب تشدید رقابت‌های منطقه‌ای بین کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس و ایران خواهد شد. به این ترتیب زمینه تشدید اقدامات رقابت‌زای این دسته از رقبای منطقه‌ای ایران و حتی تشکیل احتمالی ائتلاف‌های نظامی و جلب مشارکت نیروهای فرامنطقه‌ای در منطقه خلیج فارس و تنگه هرمز تشدید خواهد یافت. البته با تکمیل پروژه بندری بزرگ فاو، عربستان و امارات که در جهت تامین هدف راهبردی "کاهش وابستگی‌ها به تنگه هرمز" با همکاری اردن و اسرائیل در پی تکمیل خط آهن موسوم به «صلح» بودند؛ به گزینه جدیدی برای تامین این هدف دست خواهند یافت.

کاهش اهمیت کانال سوئز و به تبع آن تاثیرات سوء اقتصادی و تضعیف جایگاه بین‌المللی مصر نیز از جمله پی‌آمدهای افزایش نقش عراق در عرصه ترانزیت بین‌الملل از مدخل بندر بزرگ فاو خواهد بود. به این ترتیب، چنین بر می‌آید که قاهره رویکردی نه‌چندان مثبت در قبال این طرح اتخاذ نماید و در نتیجه رقابت بغداد - قاهره تشدید گردد. بروز این شرایط نیز به نوبه خود می‌تواند موجب حساسیت و تحرک متحدین این دو پایتخت عربی گردد.

تکمیل این بندر بزرگ در خلیج فارس به دلیل مزایای سرشاری که متوجه کشورهای شرق آسیا و به‌ویژه چین خواهد نمود حساسیت‌های آمریکا را نیز بر خواهد انگیخت. رقابت‌های این دو قدرت اقتصادی جهان که در حال حاضر از طریق کنش‌ها و واکنش‌های اقتصادی متقابل و نمایش قدرت

نظامی در منطقه پاسیفیک - و به‌طور مشخص دریای چین جنوبی - پیگیری می‌شود، با تلاش چین برای جلب همراهی و همکاری کشورهای حوزه خلیج فارس و در مقابل، تشدید رقابت دو کشور در حوزه خلیج فارس خواهد شد.

در خصوص نگاه اروپا به این پروژه نیز باید گفت رویکرد کشورهای قاره سبز - و بویژه اعضای اروپایی ناتو - نسبت به این پروژه با ملاحظاتی همراه خواهد بود؛ چرا که عراق از دیرباز جزء مناطق مورد علاقه روس‌ها به‌شمار آمده و نفوذ روسیه در این کشور و تجربه رویکردهای مشترک چند سال اخیر مسکو - آنکارا در قبال برخی مسائل مرتبط با اروپا و آمریکا، در کنار ناامنی مزمن کشور عراق و فعالیت گروه‌های تروریستی از جمله ملاحظاتی به‌شمار می‌آیند که می‌تواند به عدم اطمینان پایتخت‌های اروپایی برای استفاده از این مسیر ترانزیتی جدید بیانجامد.

آثار این پروژه بر ترکیه دوگانه و متضاد خواهد بود؛ این طرح از یک سو مسیر ترانزیتی غرب به شرق آسیا را که قرار است با ابتکار عمل ترکیه و تحت عنوان «طرح لاجورد آبی»، اروپا را به‌واسطه ترکیه و کشورهای حوزه خزر به چین متصل نماید، تحت تاثیر قرار داده و به نوعی تلاش‌های سیاسی آنکارا برای تعمیق روابط و توسعه نفوذ در کشورهای ترک‌زبان منطقه قفقاز و آسیای مرکزی را نیز تحت‌الشعاع قرار داده و از سوی دیگر موجب تقویت اقتصاد و ارتقاء جایگاه ترکیه در عرصه ترانزیت بین‌الملل خواهد گردید؛ به‌همین دلیل چنین برمی‌آید که احتمالاً روند همکاری ترکیه با این طرح کند و با مطالبه‌گری‌های گاه و بیگاه از بغداد، به‌ویژه در موضوعات مرتبط با ایران و اقلیم کردستان عراق همراه خواهد بود.

برآیند مطالب فوق، گویای تاثیر عمیق تکمیل بندر بزرگ فاو بر منطقه خلیج فارس می‌باشد. مهم‌ترین اثر منطقه‌ای این طرح پس از ارتقاء جایگاه کشور عراق، افزایش اهمیت ژئوپلیتیک تنگه هرمز و خلیج فارس خواهد بود. این امر به نوبه خود ملاحظات سیاسی و امنیتی خاصی را برای کشورهای فرامنطقه‌ای و به‌خصوص آمریکا ایجاد خواهد نمود تا در نوع تعاملات و کنش‌های خود در این منطقه تجدید نظر نماید. بهره‌برداری از این طرح از سوی عراق، منطقه خلیج فارس را تا حد زیادی از بن‌بست ژئوپلیتیک فعلی خارج خواهد نمود.

#### ۳-۴. آثار اجرای طرح بر ایران

طی سال‌های اخیر و پس از تبدیل شدن «تحریم» به مهم‌ترین راهبرد غرب و به‌ویژه آمریکا علیه کشور ایران، یکی از گزینه‌هایی که در راستای پیشبرد این راهبرد مورد توجه غرب قرار گرفته تلاش برای حذف مسیرهای جاده‌ای و ریلی ایران از ساختار ترانزیتی جهان بوده است. در واقع غرب تلاش می‌نماید که از ارزش جایگاه ژئوپلیتیکی ایران بکاهد. با نگرش به این امر، یکی از مهم‌ترین آثاری که از محل بهره‌برداری کشور عراق از بندر بزرگ فاو برای ایران مترتب خواهد بود، تاثیری است که می‌تواند در پیشبرد این راهبرد خصمانه گذاشته و عرصه‌های سیاسی، اقتصادی و به تبع آن حوزه امنیت ایران را تحت تاثیر منفی قرار دهد.

از سوی دیگر، تکمیل این پروژه به‌طور طبیعی موجب تغییر موازنه ژئوپلیتیک بین عراق و ایران شده و ضمن تشدید رقابت‌های ژئوپلیتیکی بغداد - تهران، آثاری را متوجه عرصه داخلی ایران خواهد نمود. یکی از اولین آثار عینی این امر سنگ‌اندازی برخی از مقامات عراقی بر سر راه اجرای تفاهم‌نامه اتصال راه‌آهن شلمچه به بصره است که برابر این تفاهم‌نامه قرار است راه‌آهن دو کشور ایران و عراق را از طریق احداث یک مسیر ریلی به طول ۳۲ کیلومتر بین شلمچه و بندر بصره به هم متصل نماید. مخالفان طرح خط آهن شلمچه - بصره در عراق معتقدند که در صورت اجرایی شدن آن، استفاده از بنادر محلی و اصلی ایران برای تخلیه بار و انتقال آن از طریق خط ریلی جدید به عراق، می‌تواند به اولویت تجار و شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی تبدیل گردد. از نظر آنان این امر می‌تواند تاثیری منفی بر جایگاه و منافع عراق در استان بصره و به‌طور مشخص بندر بزرگ فاو بگذرد. ضمن اینکه با اجرایی شدن پروژه راه‌آهن شلمچه - بصره، ایران می‌تواند از طریق اتصال مسیر ریلی خود به پاکستان و چین، مجدداً به یکی از اولویت‌های پکن در پروژه یک جاده - یک کمربند تبدیل و از این محل موقعیت بندر جدید فاو را تهدید نماید. لذا وزارت امور خارجه عراق با اشرافیت به این امر، پروژه ریلی مذکور را به موضوع ارون‌درود و قرارداد ۱۹۷۵ الجزایر گره زده و اجرای آن را منوط به حل و فصل اختلاف دو طرف در خصوص قرارداد الجزایر نموده است.

همانگونه که تلویحاً نیز اشاره شد، فعالیت بنادر، شبکه ترانزیت بین‌المللی و ناوگان ریلی - جاده‌ای، نقطه کانونی اثرپذیری دو کشور از محل بهره‌برداری عراق از بندر بزرگ فاو خواهد بود. در حال



حاضر توان ترانزیتی ایران به‌عنوان یکی از گزینه‌های مهم در شبکه حمل و نقل بین‌المللی شناخته می‌شود و با بهره‌برداری عراق از بندر بزرگ فاو، این گزینه به دلایل اقتصادی، سیاسی و... احتمالاً از اولویت جهانی خارج خواهد شد. از جمله عواملی که می‌تواند در شکل‌گیری این سناریو موثر باشد اتصال مستقیم بندر گوادر پاکستان به بندر فاو است که می‌تواند اهداف و برنامه‌های راهبردی تهران برای مشارکت در طرح «یک جاده - یک کمر بند» چین را تحت تاثیر منفی قرار دهد. چراکه استفاده از مسیر دریایی مستقیم گوادر - فاو می‌تواند ضمن جلوگیری از افزایش قدرت چین - که مد نظر قدرت‌های بزرگ جهان است - کاهش هزینه و زمان حمل و نقل را برای کشورها و شرکت‌های بزرگ تجاری در پی داشته باشد. این امر به‌طور قطع سهم ایران از حمل و نقل و تجارت بین‌الملل را کاهش داده و درآمدهای ارزی ایران را نیز تحت تاثیر منفی قرار خواهد داد.

با تأسیس و تکمیل بندر بزرگ فاو، امکان معکوس شدن سرمایه‌گذاری در استان خوزستان و از دست رفتن فرصت‌های منطقه آزاد اروند نیز متصور است و در صورت عدم برنامه‌ریزی مناسب، عواقب جبران‌ناپذیری برای استان خوزستان و شهرهای آبادان و خرمشهر متصور می‌باشد. از سوی دیگر عدم تسریع در موضوع لایروبی اروند نیز با توجه به تلاش‌ها و سرمایه‌گذاری کلان طرف عراقی در بندر فاو، در آینده مشکلات بسیار زیادی را برای مسیر تجاری ج.ا.ایران در خوزستان ایجاد خواهد نمود.

عملیاتی شدن بندر فاو فرصت‌سوزی دیگری را برای ج.ا.ایران در حوزه بنادر و دریانوردی به همراه خواهد داشت و همانگونه که احداث بنادری مانند «جبل‌علی» در دبی و پروژه‌های بندری در «فجیره» در سال‌های گذشته، طراحی صنایع بندری و دریایی کشورمان در خرمشهر، آبادان، بوشهر، بندرعباس و چابهار را به دلیل عدم توجه اقتصادی، با مشکل مواجه نمود، برنامه‌های توسعه‌ای عراق در مجموعه بزرگ بندری فاو نیز می‌تواند این روند را تشدید نماید.

ناگفته پیداست که مجموع این عوامل موجب از بین رفتن بخشی از مشاغل مرتبط با حوزه‌های بنادر و حمل و نقل بین‌المللی در ایران خواهد شد. به موازات این چالش، رشد و شکوفایی اقتصادی که به‌طور طبیعی در مناطق جنوب شرقی عراق روی خواهد داد، بروز و تشدید تضادهای اجتماعی - فرهنگی در مناطق هم‌جوار با ایران را در پی خواهد داشت؛ که به نوبه خود می‌تواند تشدید فعالیت

گروه‌های پان‌عربی، افزایش قاچاق و... را در حوزه‌های امنیتی - اجتماعی موجب و افزایش چالش‌های امنیتی در استان‌های جنوبی کشور را در پی داشته باشد.

## ۵. محیط‌شناسی تحقیق

### ۱-۵. منطقه خلیج فارس

در میان مناطقی که در بخش موسوم به خاورمیانه به عنوان مناطق ژئوپلیتیک مستقل و متمایز شناخته می‌شوند، خلیج فارس با منابع سرشار از انرژی، مدل یگانه‌ای از یک منطقه ژئوپلیتیکی، ژئواکونومی و ژئواستراتژی را ارائه می‌دهد که علاوه بر دسترسی به اقیانوس هند، هم‌زمان قابلیت پیوند با چندین منطقه راهبردی از جمله؛ شبه‌قاره هند، آسیای مرکزی، قفقاز و اتحادیه اروپا را دارا می‌باشد (Ghalibaf and et al, 2016:60). این منطقه چندین ویژگی منحصر به فرد دارد که باعث می‌شود به یک محیط امنیتی چالش برانگیز برای کنش بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای تبدیل شود. در دوره مدرن این منطقه غالباً از یک سیستم سه‌قطبی برخوردار بوده است: ۱. ایران به‌عنوان بزرگ‌ترین و قدرتمندترین کشور. ۲. عراق به‌عنوان کشور قدرتمند دیگر اما کوچکتر از ایران. ۳. گروه ناپایدار شش کشور عربی حاشیه خلیج فارس به رهبری عربستان سعودی (Assad, 2010:358).

### ۲-۵. کشور عراق

عراق از سمت شمال با فلات آناتولی، از شرق با فلات ایران، از سمت جنوب و جنوب‌غربی با شبه‌جزیره عربستان و از غرب با شامات همسایه است و در ملتقای رودخانه‌های اروندرود و دجله و فرات به خلیج فارس منتهی می‌شود. این کشور قسمتی از آسیای جنوب شرقی را شامل می‌شود (Nami and Mohammadpuor, 2008:2). عراق از جمله کشورهایی است که دارای شکل متنوع و وسیعی از چندگانگی هویتی فرهنگی و همزیستی اقوام و گروه‌های مختلف می‌باشد. جغرافیای سیاسی عراق شامل سه گروه قومی - فرقه‌ای عمده مشتمل بر کردها در شمال کشور، اعراب سنی در نواحی مرکزی و شیعیان در جنوب این کشور می‌باشد. ترکمن‌ها، آشوری‌ها و ارمنی‌ها از دیگر گروه‌های قابل توجه این کشور هستند. چندگانگی و تکثر قومی، مذهبی و فرهنگی و شکاف‌های مختلف باعث شده تا روابط بین گروه‌ها توسط هنجارهای فرودستی، در یک چارچوب درجه بندی شده هدایت شوند و به صورتی شکل گیرند که مؤید تمکین گروه فرودست و سلطه گروه

مسلط است (Boldaji,2004:12). لذا این بافت جمعیتی وضعیت نامطلوبی را برای عراق پدید آورده و همواره عدم ثبات در این کشور را به دنبال داشته است (Seyfzadeh,2018:49).

### ۳-۵. بندر بزرگ فاو

شبه‌جزیره فاو منطقه‌ای با تلاقی در منتهی‌الیه جنوب‌شرقی عراق است که میان شهر بصره در عراق، آبادان در ایران و خلیج فارس واقع شده است. از لحاظ موقعیت جغرافیایی شبه‌جزیره فاو میان دو کشور ایران در شرق و کویت در غرب محصور شده است. این موقعیت جغرافیایی باعث شده که شبه‌جزیره فاو تحت تأثیر شرایط سیاسی، اقتصادی و اجتماعی کشورهای احاطه‌کننده قرار گیرد. شهر فاو در جنوب‌شرقی استان بصره و نزدیک‌ترین منطقه مهم عراق به خلیج فارس در جنوب این کشور و در ۱۰۰ کیلومتری مرکز شهر بصره است. این شبه‌جزیره دارای یک موقعیت بندری در سمت غرب و در منطقه «راس الشبیه» با مختصات ۲۹۵۸۲۳ درجه شمالی و ۴۸۲۸۲۰ درجه شرقی و انتهای فلات عراق است؛ که به لحاظ قرار گرفتن در منتهی‌الیه خلیج فارس، از اهمیت ویژه‌ای برای این کشور برخوردار است (Estimate of Iraq's Strategic Information,2020).



شکل (۲): موقعیت جغرافیایی بندر بزرگ فاو

(منبع: آرشیو سازمان جغرافیایی ارتش ج.ا.ایران)

شبه‌جزیره فاو از لحاظ ویژگی‌های جغرافیایی، موقعیت منحصر به فردی دارد و استان بصره به دلیل وجود این عارضه طبیعی، دروازه جنوبی عراق به جهان شناخته می‌شود. همچنین این استان به دلیل داشتن موقعیت بندری، جایگاه ویژه‌ای در میان استان‌های عراق دارد. شهر فاو نیز در جنوب‌شرقی

شبه جزیره واقع شده است که از شمال به منطقه «الشیبه» از توابع منطقه «ابوالخصیب»، از جنوب به شمال خلیج فارس، از شرق به رودخانه شطالعرب (اروندرو) و مرزهای آبی جمهوری اسلامی ایران و از غرب به آب‌های «خورعبدالله» محدود شده است. فاصله بندر فاو تا بغداد حدود ۶۳۵ کیلومتر و تا شهر خرمشهر از مسیر جاده‌ای حدود ۳۳۶ کیلومتر (به علت وجود رودخانه اروندرود در مسیر) است (Ministry of Foreign Affairs of Iran, 2020).

#### ۱-۳-۵. مشخصات فنی بندر بزرگ فاو

پروژه بندر بزرگ فاو در شبه جزیره‌ای به همین نام و در محیطی به مساحت ۵۴ کیلومتر در دست احداث بوده و تا عمق ۳۰ متری در آب‌های مرزی مجاور با ایران پیشروی کرده است. برای توسعه این بندر طرح‌های متنوعی از قبیل احداث جاده‌ها، پل‌ها، راه‌آهن، فرودگاه بین‌المللی، مناطق توریستی و انبارهای بزرگ در نظر گرفته شده است. طرح ساخت این بندر بزرگ از سال ۲۰۱۰ با هزینه‌ای بالغ بر شش میلیارد و پانصد میلیون دلار یورو آغاز شده و قرار است بخش تجاری آن با ظرفیت پذیرش ۹۹ میلیون تن بار در سال به بهره‌برداری برسد (Iraq directory.Com, 2015). در بخش نظامی نیز ساخت بزرگ‌ترین پایگاه دریایی با هدف احیاء مجدد نیروی دریایی ارتش عراق در دستور کار می‌باشد. به همین دلیل است که از آن به عنوان بزرگ‌ترین مجموعه بندری در حال ساخت خلیج فارس و دهمین بندر بزرگ جهان یاد می‌شود. برابر طرح‌ریزی انجام شده، تا سال ۲۰۳۸ بخش تجاری بندر بزرگ فاو ۳۵ اسکله را در بر خواهد گرفت که ۲۲ اسکله مختص بارهای کانتینری و ۱۳ اسکله ویژه کالاهای عمومی خواهد بود. بر این اساس توان گنجایش سالیانه بندر در حدود ۶۶ میلیون تن برای بارهای کانتینری و ۳۳ میلیون تن برای بارهای عمومی پیش‌بینی شده است (Familmohammadi, 2021:119072). همچنین وزارت دفاع عراق قصد دارد بزرگترین پایگاه دریایی خود را در آینده نزدیک در بندر فاو احداث نماید. وزارت دفاع عراق نیز قصد دارد بزرگترین پایگاه دریایی ارتش را در این محدوده احداث نماید. این پایگاه در مساحتی به طول ۱۰۰۰ متر و عرض ۵۰۰ متر احداث و در آن امکاناتی نظیر اسکله، لنگرگاه و حوضچه‌ای به مساحت ۵۴۰۰ مترمربع برای پهلو گرفتن کشتی و ناوچه‌های نظامی و همچنین تجهیز آن به وسایل و تجهیزات پیشرفته دریایی پیش‌بینی و طراحی شده است (Estimate of Iraq's Strategic Information, 2020).



شکل (۳): جانمایی بندر بزرگ فاو در منطقه (راس الشیبه)

(منبع: آرشیو سازمان جغرافیایی ارتش ج.ا.ایران)

هم‌اکنون فازهای اجرایی این پروژه آغاز شده و فازهای توسعه‌ای آن در زمینی به مساحت ۳۶۰ کیلومتر در حال احداث است؛ که تقریباً نیمی از این مساحت، حاصل خشک کردن دریا می‌باشد. این پروژه شامل بخش‌های متنوعی از قبیل شهرک صنعتی، پالایشگاه، نیروگاه برق، شهرک توریستی، جاده‌ها، پل‌ها، راه آهن، فرودگاه بین‌المللی و همچنین پایگاه نیروی دریایی ارتش عراق خواهد بود. طول این بندر ۷ کیلومتر و عمق آن ۱۸ متر خواهد بود و به همین خاطر تمامی کشتی‌های کانتنری توانایی پهلوگیری در این بندر را خواهند داشت (Rogers, 2021).

### ۶. نتیجه‌گیری و پیشنهادات

برابر نتایج نظرسنجی به عمل آمده در خصوص "راهکارای کاهش آثار منفی و حتی‌المقدور تبدیل تهدیدات متصور از این مدخل به فرصت" اکثریت قریب به اتفاق (۹۳٪) صاحب‌نظران و متخصصین میدانی شرکت‌کننده در مصاحبه و نظرسنجی کتبی، «مشارکت پایدار ایران در اجرا و بهره‌برداری از پروژه بندر بزرگ فاو» را تنها راهکار متصور برای کاستن از آثار منفی و استفاده از فرصت‌ها عنوان نموده‌اند. همچنین مصاحبه‌شوندگان در پاسخ به این سوال که "امکان پذیرش مشارکت ایران در این پروژه، از سوی مقامات و فعالان ذی‌نفوذ عراقی" را دشوار اما ممکن (۸۵٪) ارزیابی نموده‌اند. در خصوص "ظرفیت‌های سیاسی - اقتصادی ج.ا.ایران برای مشارکت در این طرح" نیز نظر مصاحبه‌شوندگان بر وجود ظرفیت‌های مناسب در کشورمان برای مشارکت در این طرح (۶۳٪) تاکید

نموده‌اند. البته پاسخ نظردهندگان به سوالی که در رابطه با "رویکرد کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای به علاقمندی ایران به مشارکت در این طرح" گویای رویکرد منفی کشورهای منطقه خلیج فارس و کشورهای فرامنطقه‌ای فعال در صحنه عراق (۸۳٪) دلالت دارد.

برآیند مطالب فوق مبین این امر است که «با توسعه بندر بزرگ فاو، به واسطه خلق یک ارزش ژئوپلیتیکی جدید در مجاورت مرزهای ایران، آثار منفی بلندمدت و راهبردی به‌ویژه در حوزه اقتصاد بنادر و ترانزیت متوجه ایران خواهد شد». هم‌زمان، با بهره‌برداری کشور عراق از این طرح، به واسطه ارتقاء اهمیت تنگه هرمز و خلیج فارس در عرصه بین‌الملل، نقش حاکمیتی ایران نیز به دلیل اشرافیت به این تنگه بین‌المللی تقویت خواهد شد. همچنین به‌رغم واکنش‌ها و رویکردهای برخی از مقامات عراقی در قبال تلاش کشورمان برای توسعه توان ترانزیتی خود، با توجه به آثار شدید منفی این طرح برای ایران از یک‌سو و عزم راسخ نظام سیاسی کشور عراق برای تکمیل و بهره‌برداری از این طرح، برنامه‌ریزی و اقدام سیاسی به‌موقع مراجع ذی‌مدخل کشورمان جلب نظر مقامات عراقی برای پذیرش و مشارکت ایران در اجرا و بهره‌برداری مشترک از این پروژه تنها راه کنترل آثار منفی این طرح برای کشورمان ارزیابی می‌گردد. در این راستا پیشنهاد می‌شود مطالعه و تحقیق در خصوص چگونگی مشارکت ایران در این پروژه، مضمون توافق قابل پیشنهاد برد - برد به طرف عراقی و چگونگی جلب نظر طرف عراقی برای پذیرش این پیشنهاد از هم‌اکنون از سوی مراجع علمی و اجرایی کشورمان آغاز گردد.

#### ۷. قدرتدانی

نویسندگان این مقاله ضمن تقدیم آن به روح پاک شهدای نیروهای مسلح ج.ا.ایران، مراتب تشکر و قدرتدانی خود را از خبرگان و کارشناسانی که در تکمیل مراحل تحقیق مشارکت داشته و لیکن به دلایلی امکان درج نام آنان در مقاله ممکن نبود؛ اعلام می‌دارند.

## References

1. Aghabakshi, A; Afshari-Rad, M (2003). Culture of Political Sciences, Tehran, Chapar Publishing House. pp. 270. **[In Persian]**
2. Afzali, R; Zaki, Y (2013). Discursive Territorialization in Geopolitics, World Politics Quarterly, Volume 3, Number 4, Winter 2013, pp. 23-55. **[In Persian]**
3. Bandar Darya Monthly (2018). Sohar Yake Tazi Jabal Ali Port, 29th year, number 211, Research Center of Ports and Maritime Organization. **[In Persian]**
4. Dahesh-yar, H; Amin Abadi, S.M (2019). The role of geopolitics in the escalation of international crises, Geopolitics Quarterly, Number 1, Spring 1401, DOR: 20.1001.1.17354331.1400.17.61.9.0. **[In Persian]**
5. Estimate of Iraq's Strategic Information, (2022). J2. Iran army. **[In Persian]**
6. Ezzati, E (2008). An Analysis on the geopolitics of Iran and Iraq, Tehran, Ministry of Foreign Affairs of I.R. Iran. pp. 257. **[In Persian]**
7. Ghasemi, R; and et al. (2016). scientific-research quarterly of new attitudes in human geography, number 2. **[In Persian]**
8. Griffis, M (2008). Encyclopaedia of International Relations and World Politics, translated by: Tayyab, Alireza, (2008), Tehran, Ney publication. pp. 574. **[In Persian]**
9. Hafez Nia, M.R; and et al. (2016). epistemological explanation of the concept and nature of geopolitics. Political Geography Research Journal, No. 4. **[In Persian]**
10. Hafez-Nia, M.R (2012). Persian Gulf and the strategic role of the Strait of Hormuz, Tehran, page. pp. 257. **[In Persian]**
11. Hosseinpour Pouyan, R (2012). Explaining the geographic and geopolitical components of relations in geopolitical regions, Geopolitics Quarterly, ninth year, number two, summer 2012, 161 to 203. **[In Persian]**
12. Internal Bulletin of the Vice-Chancellor of Economic Diplomacy of the Ministry of Foreign Affairs of Iran, 2019. **[In Persian]**
13. Jafarinaia, A (2019). scientific-research quarterly of new attitudes in human geography, number 4. **[In Persian]**
14. Janparvar, M; and et al. (2020). Conceptualization of border areas and explanation of their forming components, Geopolitics Quarterly, Number 1, Autumn 1400, DOR:20.1001.1.17354331.1400.17.63.5.0. **[In Persian]**
15. Kalantari, R (2019). Iraq's port capacities with an emphasis on the large Faw port project, Deputy Minister of Economic Diplomacy of the Ministry of Foreign Affairs. **[In Persian]**
16. Karimi, H; and et al. (2020). The dynamics of global-regional order and the transformation of the role of regional actors in the Persian Gulf, Geopolitics Quarterly, second issue, summer 1401, DOR: 20.1001.1.17354331.1401.18.66.3.1. **[In Persian]**
17. Kaviani, M (2012). Processing the concept of territory from the point of view

- of political geography, Tehran, Tarbiat Modares University Publications, Space planning and preparation. **[In Persian]**
18. Mokhtari-Hashi, H (2017). explanation of the concept of geo-economics and recommendations for Iran. International Quarterly of Geopolitics, No. 50. **[In Persian]**
  19. Nami, M.H; Mohammadpour, A (2008). Geography of Iraq with an emphasis on geopolitical issues, Tehran, Geographical Organization of the Armed Forces. pp. 408. **[In Persian]**
  20. Norouzizadeh, F; and et al. (2020). The geopolitical and geoeconomic role of the energy transit of the Persian Gulf in advancing the regional policy of J.A. Iran, Geopolitics Quarterly, Number 1, Fall 1401, DOR: 20.1001.1.17354331. 1401.18.67.8.8 . **[In Persian]**
  21. Rafii, H (2007). Geopolitics and geostrategy in the world of information. Politics Quarterly, No. 3. **[In Persian]**
  22. Rashidi, M; Dalalat, M (2020). The relationship between geopolitics and national development strategies in Iran from the perspective of land use, Geopolitics Quarterly, Number 1, Spring 1400, DOR: 20.1001.1.17354331. 1400.17.61.9.0 . **[In Persian]**
  23. Rogers, D (2021). Iraqs Al-Faw port, Global Constructional Review.
  24. Rudaw Net electronic publication (Rûdaw.net), Thursday, September 3, 2020.
  25. The official website of the Research Center of the I. R. Islamic Council (2020). geopolitics and the perspective of Iraq's defense-security strategy (with an emphasis on the national security of Iran). **[In Persian]**
  26. www. Iraq directory.Com,2015.

---

#### COPYRIGHTS

©2023 by the authors. Published by the Iranian Association of Geopolitics. This article is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

---

