

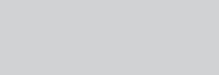
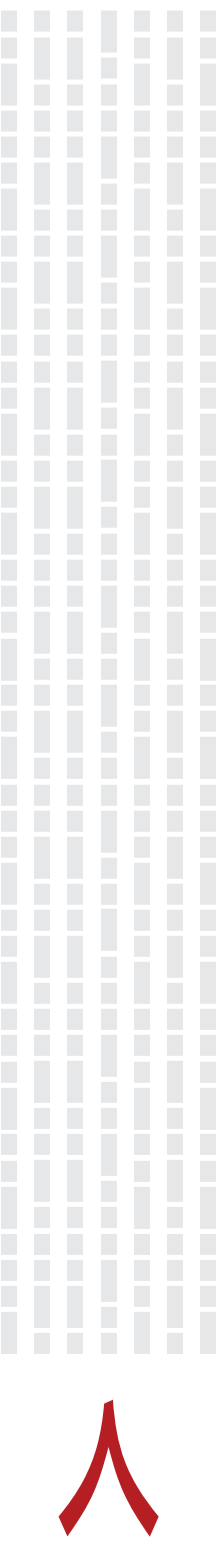
جهان‌شهر

یکشنبه ۱۳ اسفند ۱۴۰۲

شماره ۴۰۹۳

www.fdn.ir

FARHIKHTEGANDAILY



ابتکار مسیر توسعه عراق و بندر بزرگ فاو برای ایران

رقابت کریدوری عراق با ایران

بندر بزرگ فاو برای ایران فرصت‌ها و چالش‌هایی به دنبال دارد

امیررضا مقومی پژوهشگر حوزه بین‌الملل

رقابت بر سر کریدورهای انتقال کالاوانرژی در جهان به میزانی اهمیت یافته‌که عد‌های ریشه جنگ‌کنونی طوفان الاقصی در غزه را به آن مرتبط می‌دانند. عد‌های معتقدند محور مقاومت برای ناکام گذاشتن کریدور هند-غرب آسیا-اروپا به رژیم صهیونیستی حمله کرده‌تا غرب آسیا به عنوان حلقه میانی این طرح رانآرام سازو وعده دیگری می‌گوینداین صهیونیست‌ها بوده‌اند که می‌خواهند بایکسره کردن کار غزه و اخراج ساکنانش، آرامش و اطمینان لازم برای اجرای این طرح را فراهم سازند. در منطقه غرب آسیا بازی کریدورهاگسترده‌تر از موضوع ذکر شده است. به‌عنوان نمونه ایران خواهان قرار گرفتن در کریدورهای طرح کمربند-جاده چین بوده‌تا شرق آسیا را به اروپا متصل سازد. هم‌زمان قصد دارد کریدور شمال-جنوب را برای اتصال هند و جنوب آسیا به روسیه و اروپا تقویت کند و از سوی دیگر درصدد راه‌اندازی کریدور اختصاصی خود نامدیترا نه است. در این میان دیگر کشورهای منطقه نیز به دنبال طرح‌های خود هستند که برخی از آنها با طرح‌های ایران دارای همگرایی و برخی دیگر رقیب طرح‌های تهران هستند. یکی از طرح‌های مهم موجود در منطقه، اتصال آسیا به اروپا از طریق عراق است. عراق به سبب تنگنای ژئوپلیتیکی در خلیج فارس، به دنبال احداث بندر بزرگ فاو جهت تبدیل شدن به کریدور مهم بین‌المللی است. کریدوری که از آن به ابتکار «مسیر توسعه» یاد می‌کنند. این کریدور از بندر فاو در کرانه شمالی خلیج‌فارس آغاز می‌شود و با عبور از ترکیه به کشورهای اروپایی می‌رسد و قادر است از غرب عراق، بازارهای شرق دریای مدیترانه را نیز پوشش دهد. تکمیل چنین پروژه‌ای می‌تواند عراق را به متن معادلات بین‌المللی و منطقه‌ای وارد کند و وزن ژئوپلیتیکی این کشور را ارتقا دهد. در این میان با توجه به همسایگی ایران با عراق و قرار گرفتن این کشور در جبهه مقاومت و همچنین نزدیکی بندر فاو به مرزهای جنوبی ایران و مطرح شدن ابتکار مسیر توسعه به نوعی در رقابت با برنامه‌های کریدوری ایران است، این موضوع می‌تواند توامان چالش‌ها و فرصت‌های متعددی در جنبه‌های گوناگون برای جمهوری اسلامی ایران به‌وجود آورد. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که وزن چالش‌ها بیش از فرصت‌هاست. عملیاتی شدن ابتکار مسیر توسعه که ثمربخشی آن به تکمیل بندر بزرگ فاو وابسته است، به سبب کنار گذاشتن ایران از کریدورهای بین‌المللی و به حاشیه‌راندن کریدور شمال-جنوب که در متن راهبرد‌های کلان ایران قرار دارد و همچنین افزایش وزن ژئوپلیتیکی ترکیه در منطقه و امکان ایجاد مشکلات زیست محیطی، نظامی و فرهنگی، می‌تواند چالش‌های عدیده‌ای برای جمهوری اسلامی ایران به‌وجود آورد. با این حال اتخاذ راهبرد‌های مناسب از سوی جمهوری اسلامی ایران، می‌تواند ابتکار مسیر توسعه را به فرصتی برای جمهوری اسلامی ایران و محور مقاومت بدل کند و راهبرد‌های کلان جبهه مقاومت را با استفاده از همین کریدور عملی کند.

مقدمه

در حال حاضر اگرچه عراق چهار بندر در استان بصره دارد اما بندر اصلی‌که این کشور قصد دارد از ظرفیت آن جهت افزایش ترافیک تجاری و ارتقای رشد اقتصادی خود بهره‌گیرد، بندر بزرگ فاو در جنوب استان بصره است. عراق به سبب تنگنای ژئوپلیتیکی در خلیج‌فارس که بسیاری از اندیشمندان و حمله‌گذاشت‌ها بغداد به ایران و کویت را بر همین اساس تحلیل می‌کنند، به دنبال احداث بندری بوده که بتواند آن را برای ارتباط با دنیای خارج استفاده کند و بر انزوا ی ژئوپلیتیکی‌اش غلبه کند. در این میان، ساخت بندر بزرگ فاو که دهه‌های متمادی ذهن رهبران عراق را به خود مشغول کرده، یکی از اقدامات برای راهیای از این معضل ژئوپلیتیکی است. بر همین اساس، بندر فاو یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های عمرانی عراق به حساب می‌آید که بغداد حساب ویژه‌ای روی آن باز کرده است. تکمیل این بندر می‌تواند تحول بزرگ اقتصادی در عراق ایجاد کند و رقیبی جدی برای بندر جبل علی در امارات متحده عربی، مبارک در کویت و دوحه در قطر باشد. این بندر می‌تواند دسترسی شرکت‌ها و کشورهای صادرکننده کالا به بازار اروپا را برای کشورهای شرق آسیا آسان‌تر کند و در آینده رقیبی جدی برای کانال سوئز باشد. با این حال، موفقیت و ثمربخشی بندر فاو به تکمیل ابتکار «مسیر توسعه» که شیاع‌السودانی، نخست‌وزیر عراق آن را مطرح کرده است، بستگی دارد. طبق این ابتکار، کالاها از کشورهای آسیایی به این بندر می‌آید و از راه زمینی به ترکیه و از آنجا به اروپا صادر می‌شود و همچنین می‌تواند از غرب عراق بازارهای شرق دریای مدیترانه را نیز پوشش دهد. شرایط سیاسی خاص عراق که فرقه‌گرایی و فساد حاکم بر ارکان این کشور و دخالت کشورهای بیگانه خصوصاً آمریکا در آن، و ویژگی این کشور در چند دهه اخیر بدل شده است، امکان به نتیجه رسیدن چنین پروژه‌های کلانی را با ابهاماتی رویه‌رومی کند. با این‌وجود، رصد میدیانی تنجیلات شمال خلیج‌فارس و گفته‌های مقامات عراقی در این خصوص، نشان می‌دهد که پروژه بندر فاو با جدیت تمام در حال پیش رفتن است و بعضاً تا ۵۰ الی ۶۰ درصد نیز پیشرفت داشته است. این امر در کنار حضور کشورهای اروپایی (ایتالیا و فرانسه) و همچنین شرکت دو کره جنوبی، رشد پروژه را حداقل در فاز اول آن، قابل توجه کرده است.

ابتکار مسیر توسعه و بندر بزرگ فاو

۲۷ می ۲۰۲۳ (۳۰ خرداد ۱۴۰۲)، بغداد میزبان کنفرانس منطقه‌ای وزرای حمل‌ونقل کشورهای عرب خلیج‌فارس، ایران، سوریه، ترکیه و اردن و همچنین نمایندگان اتحادیه اروپا بود. این کنفرانس عمدتاً به ارائه طرح دولت عراق برای ایجاد آنچه «مسیر توسعه» می‌نامد، اختصاص داشت که یک پروژه راهبردی بزرگ با هدف تبدیل عراق به کریدوری برای جابه‌جایی کالا از آسیا به اروپا و بالعکس است. پروژه «راه توسعه» پروژه جدیدی نیست؛ زیاده‌تر سال‌های گذشته با نام «کریدور خشکی» مطرح شده و توسط دولت‌های قبلی عراق با سطوح مختلف مورد ارزیابی قرار گرفته بود. اما ساخت «بندر بزرگ فاو» که توسط شرکت دو کره جنوبی در حال اجراست، بیش از پیش این پروژه را مهم کرده است. طبق قرارداد سال ۲۰۱۹ بین عراق و کره جنوبی، شرکت دو کره جنوبی، مبلغ ۲٫۵ میلیارد دلار در زیرساخت‌های بندر فاو سرمایه‌گذاری خواهد کرد.

از منظر دولت عراق، راه‌اندازی پروژه «مسیر توسعه» به‌منظور دستیابی به دو هدف اساسی است: نخست، جست‌وجوی منبع درآمد بیشتر برای اقتصاد عراق که وابستگی شدید آن به نفت را کاهش دهد و دوم تقویت نقش ژئواکونومیکی این کشور. به گزارش بانک جهانی، عراق یکی از کشورهای وابسته به نفت در جهان است و در دهه گذشته، درآمد‌های نفتی بیش از ۹۹ درصد صادرات، ۸۵ درصد بود‌جه دولت و ۴۲ درصد از تولید ناخالص داخلی این کشور را تشکیل داده است که همین امر این کشور را در برابر نوسانات بازار انرژی، آسیب‌پذیر می‌کند. افزایش فقر و افراد بیکار، در کنار رشد جمعیت عراق که طبق برخی پیش‌بینی‌ها تا سال ۲۰۵۰ به ۸۰ میلیون نفر خواهد رسید، اهمیت منابع درآمدی را برای دولت عراق افزایش داده است. دومین هدف عراق از پروژه مسیر توسعه و همچنین پیگیری پروژه بزرگ فاو، تقویت نقش ژئواکونومیکی عراق، از طریق سرمایه‌گذاری در موقعیت جغرافیایی‌اش به‌عنوان منطقه ارتباطی بین خلیج‌فارس، آسیا و اروپا، برای دستیابی به آورده‌های سیاسی و اقتصادی است که جایگاه منطقه‌ای آن



دولت عراق درآمدهای این پروژه را در صورت اجرا، سالانه چهار میلیارد دلار تخمین می‌زند که درآمد غیرنفتی اضافی را تأمین می‌کند. نگاه دولت به این پروژه فراتر از سود مستقیم اقتصادی است تا از طریق فرصت‌های شغلی که ایجاد می‌کند، آن را ابزاری امکان‌پذیر برای توسعه اقتصادی همه‌جانبه در استان‌ها و مناطقی که جاده از آن می‌گذرد تلقی کند، یعنی مهاجرت به خارج از شهرها، ایجاد شهرهای جدید، ایجاد بخش خصوصی و کاهش تقاضا برای استخدام دولتی هدف نهایی این پروژه در بعد اقتصادی است.

از نظر سیاسی، دولت سودانی به دنبال این است که این پروژه را به نشانه‌ای از خودتبدیل کند که نشان‌دهنده جدیت آن در اتخاذ یک برنامه توسعه بلندپروازانه و تلاش برای رسیدگی به وضعیت اقتصادی کشور باشد. آرتانجایی‌که این پروژه درآمدت است به دولت این امکان را می‌دهد که خواستار ماموریت طولانی‌تر و منظر نتایج پروژه خود باشد و ممکن است در خدمت کمپین انتخاباتی آینده‌ای باشد که سودانی تصمیم به اجرا و ترویج پروژه خود بگیرد. این طرح همچنین به دولت این امکان را می‌دهد که با توجه به اظهارات سخنگویی دولت پس از رسیدن اشتغال در این پروژه به مرحله اشباع توجه افکار عمومی به‌ویژه جوانان را به سمت جایگزین‌های استخدام دولتی سوق دهد. ایده این پروژه همچنین همزمان با تلاش دولت سودانی برای معرفی خود به‌عنوان یک دولت «خدمت‌ا‌ی» است که به جای وقت گذاشتن در مبارزات سیاسی دغدغه توسعه وضعیت اقتصادی و خدماتی و فراهم کردن فرصت‌های شغلی را دارد.

از نظر منطقه‌ای-ژئوپلیتیکی دولت شیاع سودانی در تلاش است تا از فضای آرامش منطقه به‌ویژه پس از توافق عربستان و ایران برای تقویت نقش عراق به‌عنوان رابط بین طرف‌های منطقه‌ای استفاده کند. این موقعیت می‌تواند اقتصاد عراق را متحول و میزانی بغداد برگزار شد موفقیت قابل توجهی انظر گره هم آوردن طرف‌های مختلف منطقه‌ای به‌ویژه ایران و کشورهای عربی خلیج‌فارس بود. حضور سوریه کنفرانس را به چهره‌چواری برای همبستگی عربی تبدیل کرد. گذشته از این، تکمیل پروژه فاو و نهایی شدن ابتکار مسیر توسعه وزن ژئوپلیتیکی عراق در غرب آسیا را به‌طور قابل توجهی ارتق‌امی دهد. با توجه به مسافت نسبتاً کوتاهی که عراق با بنادر دریای سرخ و مدیترانه دارد این بندر می‌تواند عراق را به مقصدی برای تجارت و حمل‌ونقل جهانی تبدیل و بخش بزرگی از تجارت جهانی را در منطقه به این کشور منتقل کند. این موقعیت می‌تواند اقتصاد عراق را متحول و شرق دور، آسیای جنوب شرقی، اروپا و ترکیه را از طریق دریای مدیترانه و شمال عراق به حوزه خلیج‌فارس، هند، چین، کره جنوبی و ژاپن وصل کند؛ بنابراین نقش آفرینی ترکیه و بنادر اردن در دریای سرخ برای واردات و صادرات کشور عراق، موقعیت این بندر راهبردی را برجسته می‌کند. از طرف دیگر چین که چند سالی است مگاپروژه «کمربند-راه» را در دست اجرا دارد با توجه به اهمیت راهبردی عراق به‌عنوان حلقه اتصال کریدور دریایی و زمینی و همچنین حلقه اتصال کشورهای عربی و غیرعربی خاورمیانه و نیز میان کشورهای شورای همکاری با ترکیه و اروپا و استفاده از آن به‌عنوان یک اهرم فشار در روابط با آمریکا با جدیت در تلاش است که پروژه‌های بزرگ سرمایه‌گذاری در عراق را در بخش‌های انرژی، باسزازی و توسعه زیرساخت‌ها را در دست اختیار خود گیرد.

چالش‌ها و موانع ابتکار مسیر توسعه

با این حال، این پروژه با تعدادی چالش مواجه است که تردیدهایی را در مورد امکان‌سنجی یا امکان اجرای آن ایجاد می‌کند. با توجه به امکان‌سنجی، تردیدهایی در مورد توانایی این مسیر برای جایگزینی یا حتی رقابت با مسیرهای سنتی موجود در مسیر تجارت بین‌المللی به‌ویژه کانال سوئز مطرح می‌شود. ناصر الامسیدی، مشاور نخست‌وزیر و مسئول این پروژه و یکی از مشتاق‌ترین آنها ادعا می‌کند که این پروژه ظرفیت پذیرش جایگزینی کانال سوئز را ندارد. بنابراین مطالعه امکان‌سنجی نشان می‌دهد که فاو مکمل کانال سوئز است، به‌ویژه با افزایش باقوه تجارت بین‌المللی که بین آسیا و اروپا ۲۰ تا ۱۵ درصد تخمین زده می‌شود. اما کارشناسان اقتصاد حمل‌ونقل بین‌المللی در صحت این فرضیه تردید دارند. زیراتحقیقاتی که در این زمینه انجام شده نشان می‌دهد که دسترسی محدود عراق به خلیج‌فارس دور از مسیرهای اصلی کشتیرانی بین آسیا و اروپا است. این به این دلیل است که شرکت‌های بزرگ کشتیرانی مسیرهای خود را با مسیرهای موجود تطبیق داده‌اند و گروهی از پذیرندگان، به‌عنوان منطقه‌ای تبدیل شده‌اند تا به آنها خدمات ارائه دهند.

دیدگاه کشورهای منطقه غرب آسیا

به ابتکار مسیر توسعه

کشورهای منطقه دیدگاه‌های متفاوتی به ابتکار مسیر توسعه و پروژه بندر بزرگ فاو دارند که در این میان سه کشور ترکیه، کویت و ایران به سبب همسایگی با عراق بیشترین تأثیر را از این ابتکار و احداث بندر فاو می‌پذیرند و از همین‌رو در ادامه به این سه کشور اشاره شده است. این پروژه عمدتاً به‌منظور همکاری ترکیه بستگی دارد؛ زیرا در این پروژه ترکیه نقطه اتصال با اروپا خواهد بود که به سطح بالایی از هماهنگی بین دو کشور از جمله اتصال خطوط‌راه‌آهن نیاز دارد. السودانی در ماه مارس گذشته در سفر خود به ترکیه این ایده را با رئیس‌جمهور ترکیه در میان گذاشته بود و مورد حمایت و تأیید طرف ترکیه‌ای قرار گرفت. به گفته مقامات عراقی، ترکیه از این پروژه حمایت می‌کند و در حال انجام هماهنگی‌های فشرده با طرف عراقی است. در سال ۲۰۱۹ نیز، ترکیه وعده سرمایه‌گذاری پنج میلیارد

دلاری در عراق که عمدتاً ناظر بر همین پروژه است را داد که به نظر می‌رسد با توجه به راهبرد ترکیه در تبدیل شدن هاب اقتصادی و انرژی منطقه چنین وعده‌ای منطقی به نظر برسد. در همین خصوص اردوغان، رئیس‌جمهور ترکیه ابراز کرده که «پروژه راه توسعه را به جاده ابریشم جدید منطقه تبدیل خواهیم کرد». با این حال در نوع کنشگری ترکیه در این پروژه نیز اما و اگرهایی مطرح است. اختلاف‌نظر عراق و ترکیه در نوع حضور آنکارا در شمال کشور عراق و راهبرد آن در مبارزه علیه تروریسم و پ.ک.ک، می‌تواند به سبب عبور ابتکار مسیر توسعه از این جغرافیا، چالش‌هایی به‌وجود آورد. افزون بر این می‌توان ادامه توقف صادرات نفت از اقلیم کردستان به بندر جبهان ترکیه را در پی تصمیم دادگاه بین‌المللی بازرگانی که به نفع دولت عراق صادر شد را یکی از چند مساله‌ای دانست که ممکن است در زمینه پروژه‌ای که نیاز به همکاری بین دو کشور وجود دارد، مشکلاتی به‌وجود آورد.

جمهوری اسلامی ایران همانند تمامی کشورهای جهان در تلاش برای گسترش تجارت خود از طریق عراق و تقویت جایگاهش به‌عنوان کانون ترانزیت تجارت، عبور و مرور مسافران و حمل‌ونقل کالا است. همچنین این کشور به دنبال تسریع در مسیر راه‌آهن بین شلمچه-بصره به دولت عراق است. از سویی دیگر ایران به بنادر خود اولویت می‌دهد. به همین دلیل این باور وجود دارد که ایران علاقه‌ای به موفقیت پروژه بزرگ بندر فاو ندارد و آن را تهدیدی برای بنادر خود می‌داند. سوریه نیز دیدگاه متفاوتی به این ابتکار دارد. وزیر حمل‌ونقل سوریه در اجلاس برگزارشده خواستار اتصال این جاده به سوریه به‌جای ترکیه شد زیرا این جاده از نظر جغرافیایی نزدیک‌تر است و راه خروجی جایگزینی برای دریای مدیترانه ایجاد می‌کند. عربستان سعودی نیز پیشنهاد ایجاد ارتباط ریلی بین عراق و عربستان سعودی را داد و در نتیجه عربستان حامی عراق در توسعه این کریدور است و به عراق کمک می‌کند تا با بنادر خود در دریای سرخ ارتباط برقرار کند. شاید مهم‌ترین متضرر اجرایی شدن بندر فاو، کویت باشد. کویت معتقد است که تکمیل این پروژه نه تنها بندر مبارک را ناکارآمد می‌کند، بلکه به لحاظ ژئواکونومیک خفگی کویت را موجب می‌شود. به همین منظور، کویت برای جلوگیری از تکمیل آن تلاش‌های بسیاری کرده است.

فرصت‌ها و چالش‌های ابتکار مسیر توسعه

و بندر بزرگ فاو برای جمهوری اسلامی ایران

به‌طور کلی، سر بر آوردن بندر فاو به‌عنوان بندر محوری در خلیج‌فارس و در همسایگی ایران و همچنین امکان تکمیل ابتکار «مسیر توسعه» به‌یامدهایی برای جمهوری اسلامی ایران خواهد داشت. همان‌گونه که در متن اشاره شد ایران سال‌هاست که به دنبال تکمیل خط راه‌آهن شلمچه-بصره است تا بتواند کریدور مقاومت، که ایران را به شرق مدیترانه متصل می‌کند، تعال کند. با این حال عراق با مطرح ساختن ابتکار «مسیر توسعه» به‌نظر می‌رسد خود را شامالی-جنوبی تعریف کرده که این امر بر خلاف راهبرد کریدوری و ژئوپلیتیکی ایران است. عراق به دنبال تغییر مسیر تجارت عمده با ایران و از طریق آن به کانال فاو است که این کشور را به کانون تجارت در منطقه میان خلیج‌فارس و اروپا تبدیل می‌کند و می‌خواهد بار تجاری موقعیت کانونی ایران در کریدورهای شرق و غرب و شمال و جنوب به سمت مسیرهای تجاری منتهی به فو هدایت و سرریز شود. چنین امری نه‌تنها موقعیت ژئوپلیتیکی ایران را تضعیف می‌کند، بلکه رقیای منطقه‌ای ایران و به‌ویژه ترکیه که در پی آن در بسیاری از کریدورهای منطقه‌ای علیه ایران دیده می‌شود را تقویت کرده و وزن ژئوپلیتیکی آن را ارتق‌امی دهد. درصورتی‌که ایران ابتکاری به‌منظور بهره‌مندی از مزایای این پروژه به همراه نداشته باشد، این مسیر می‌تواند به‌عنوان رقیبی برای کریدور شمال-جنوب به‌منظور اتصال جنوب شرق آسیا به اروپا عمل کند. از سوی دیگر نقش آفرینی این مسیر در تجارت انرژی می‌تواند زمینه‌ناپذید گرفتن ظرفیت‌های تولید انرژی را برای اروپا فراهم کند و به بیان دیگر با تثبیت مسیر ترانزیت انرژی از حاشیه خلیج‌فارس به اروپا از مسیر عراق، ایران عملاً از گزینه‌های تأمین انرژی اروپا در بلندمدت محرف شده‌گذشته از این، مطح شدن فاو به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر غرب آسیا منجر به حاشیه‌رفتن بیش از پیش بنادر جنوبی ایران می‌شود.

علاوه بر این با مطرح شدن بندر فاو و تراکم عبور و مرور کشتی‌های تجاری (و بعضاً جاسوسی) در شمال خلیج‌فارس امکان بروز ناآرامی در این منطقه افزایش می‌یابد و دشمنان منطقه‌ای ایران از جمله آمریکا و رژیم صهیونیستی می‌توانند از این مساله برای انزوا ی ایران و تشکیل ائتلاف‌های دریایی و همچنین ناامن سازی محیط پیرامونی ایران استفاده کنند. همچنین، چنین امری رصد و پایش محیطی را برای نیروی دریایی سپاه سخت‌تر می‌کند. البته از بعد دیگر این امر می‌تواند اهرم فشار ایران را با افزایش اهمیت ژئوپلیتیکی منطقه خلیج‌فارس و لاجرم تنگه هرمز تقویت کند که این موضوع نیز می‌توان از دید فرصت‌نگریست. گذشته از این موارد مطرح شدن فاو و حضور قدرت‌های بین‌المللی همچون هند، چین، اتحادیه اروپا و دیگر قدرت‌های اقتصادی شرق آسیا در خلیج‌فارس منجر به افزایش کنشگری این کشورها در ژئوپلیتیک منطقه و همچنین افزایش رقابت قدرت‌ها در محیط پیرامونی جمهوری اسلامی ایران می‌شود که چنین امری نیز می‌تواند در کنار فرصت‌ها تهدیدهای عدیده‌ای بار آورده‌گذشته از اینها، پیامدهای زیست‌محیطی ساخت بندر بزرگ فاو را بنیابد نادیده گرفت. با احداث بندر جدید فاو و فعالیت‌های لایروبی و همچنین عبور و مرور کشتی‌های تجاری بسیار در این منطقه ممکن است خطرات زیست محیطی و به دنبال آن به خطر افتادن اقتصاد مردم بومی این منطقه که از ماهیگیری امرار معاش می‌کنند افزایش یابد.

با این حال، می‌توان از فرصت‌های ساخت بندر فاو و همچنین ابتکار مسیر توسعه، استفاده کرد. بی‌شک نگاه حاکمیت به کشور عراق، متفاوت‌بادیگر کشورهای منطقه است و گروه‌هایی در داخل عراق نزدیک به جمهوری اسلامی ایران هستند و به نوعی روابط راهبردی با تهران دارند. تقویت عراق در کنار ارتباط عمیق جمهوری اسلامی ایران با این کشور و حضور نیروهای نزدیک به ایران در بغداد، می‌تواند موجب تقویت جبهه مقاومت در منطقه شود و مزیت‌های ژئوپلیتیکی عراق، پلی برای پیگیری اهداف کلان جمهوری اسلامی ایران باشد. در این میان، فعال شدن اتصال بندر فاو به کشور سوریه، می‌تواند یکی از این اهداف قلمداد شود و نیات ایران را به گونه دیگر برآورد کند. گذشته از این، بندر فاو می‌تواند برای ایران دستاوردهای مهمی در حوزه ترانزیتی داشته باشد و صادرات کالا به داخل ایران با صادرات کالا از ایران را تسهیل کند. متلاًگرا، خط آهن چاهبار به زاهدان تکمیل شود می‌تواند خط آهن شرق به غرب ایران را نیز تکمیل کند که این پروژه می‌تواند به خط آهن شلمچه-بصره متصل شود. بر همین اساس، یک شبکه راه‌آهن ریلی گسترده به‌وجود می‌آید که شرق و آسیای دور را از راه ایران به عراق و از آنجا به اروپا متصل می‌کند. این طرح می‌تواند مکمل پروژه کریدور جنوب-شمال ایران باشد که بندر چاهبار و بندر عباس را به آستانادر شمال غرب ایران و عشق‌آباد در شمال شرق ایران متصل کند. در عین حال همان‌گونه که گفته شد، ایران انتظار دارد عراق کریدور جاده‌ای و خط آهن بصره به مرزهای سوریه را نیز بپذیرد تا به این ترتیب خط آهن ایران به بنادر دریای مدیترانه در سوریه و لبنان نیز متصل شود.