على الغلاف

بغداد تبدأ تحضيراتها... بحذر

نور أيوب

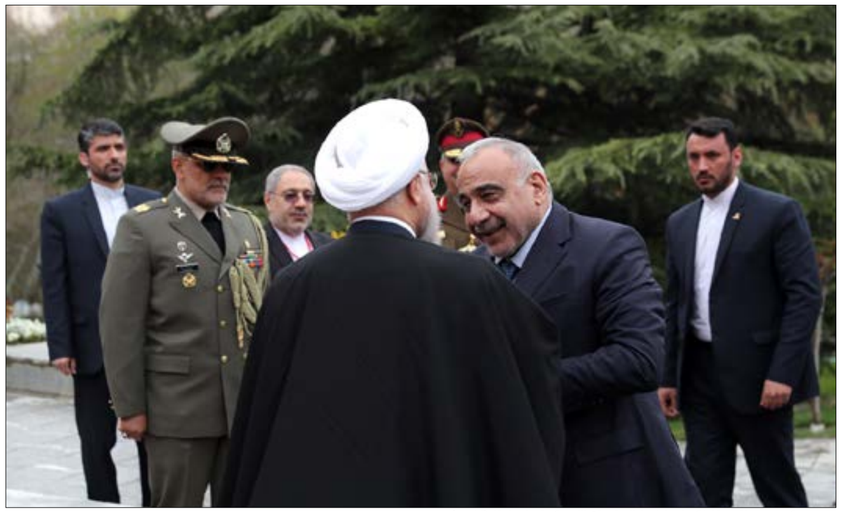
مشروع السكّة الحديدية التي تربط إيران بالعراق ولاحقاً بسوريا، «جزءٌ من طريق الحرير الذي يربط دول شرق آسيا وآسيا الوسطى بدول غربها، وصولاً إلى أوروبا». هذا ما يقوله مصدر عراقي مسؤول لـ«الأخبار» في شأن هذا المشروع «الاقتصادي الكبير» بتعبيره، موضحاً أن خطوته الأولى ستكون ربط مدينة شلمجة (الإيرانية) بمدينة البصرة (العراقية). وفيما يدور الحديث الإيراني عن وجهة نهائية واحدة هي سواحل البحر الأبيض المتوسط، تتحدث المصادر العراقية عن مسارين يتفرّعان من المحطة الواقعة في محافظة نينوى، يتجه أولهما إلى تركيا، فيما ينتهي ثانيهما عند السواحل السورية.

في ما يتصل بهذا الأخير، يبدو أن ثمة توجّهاً جاداً لإنجازه، وإن كانت التوقعات الزمنية للانتهاء منه لا تقلّ عن عامين، حتى في حال سلوك الطريق الأسهل لإتمامه، وذلك من بين خيارين اثنين: الأول يقتضي إنشاء سكة جديدة تربط العاصمة العراقية بغداد بمدينة القائم الحدودية، التي تُربط هي الأخرى بمدينة البوكمال السورية، وصولاً إلى دمشق. مساراً

> يؤكد الجانب العراقي أنه أتمّ ما عليه من ناحية التحضيرات الأولية للمشروع

يظهر الأنسب بالنسبة إلى طهران وحلفائها، لكن دونه عقبات عديدة، على رأسها تلك المتصلة بالموقف الأميركي.

أما الخيار الثاني (الأسهل)، القائم على «العمل بالمتوافر، وتطويره، لإدخاله حيّز التنفيذ» وفق المصدر عينه، فيفترض ربط «خطّ شلمجة ــ البصرة بخطّ السكّة الحديدية العراقية»، بحيث يكون المسار على النحو الآتي: الناصرية، السماوة، الديوانية، الحلة، ومن ثم بغداد، التي



مصدر حكومي عراقي: لن نكون جزءاً من العقوبات الأميركية على إيران (أ ف ب)

سترتبط بسوريا من خلال مدينة القامشلي السورية، عبر السكّة القائمة حالياً بين بغداد ومحافظة نينوى (شمال غرب البلاد)، والتي تحتاج إلى إعادة تأهيل نتيجة الأضرار الفادحة التي أصابتها خلال الحرب على «داعش».

يُضاف إلى ما تقدم أن المرحلة الأولى من المسار الثاني، وهي إنجاز خطّ شلمجة ـ البصرة بطول 32,5 كيلومتراً بكلفة تفوق مليار دولار أميركي، فستستغرق 24 شهراً من العمل المتواصل (على أقل تقدير)، لاعتبارات تتصل بإجراءات استملاك الأراضي على المقلبين، ورفع الألغام التي خلّفتها الحرب الإيرانية ـ العراقية، فضلاً عن بناء جسر متحرك عملاق على «شط العرب»، بمواصفات عالية، يسمح للبواخر بالعبور من تحته.

على أيّ حال، يؤكد المصدر العراقي نفسه أن بلاده «اتّمت ما عليها من ناحية التحضيرات الأولية، وباتت جاهزة لبدء المشروع، الذي ينتظر توقيع العقود النهائية بين طهران وبغداد»، مضيفاً أن «الاتفاق على مستوى الرؤساء لا يعني تنفيذ المشروع مباشرة، بل إطلاق اجتماعات بين اللجان الثنائية لبحث جميع التفاصيل المتعلقة بالمشروع، ومن ثم إنجاز مذكرة تحدّد مسار الطريق ونقاطه، والشركات المسؤولة عن التنفيذ، وغيرها من التفاصيل».

إلى جانب تلك التفاصيل الفنية، التي ستكون عنصراً مقرراً في الصيغة النهائية لمشروع الربط السككي، فإن ثمة بعداً آخر سيكون له حضوره في المرحلة التحضيرية للمشروع، والمقصود به الموقف الأميركي ومدى تأثيره على توجه الحكومة العراقية، خصوصاً أن واشنطن تدفع باتجاه محاصرة إيران من خلال العراق، وتعزيز علاقات الأخير بكلّ من الأردن ومصر ودول الخليج، بهدف إبعاده عن المحور الإقليمي الذي تقوده طهران.

في هذا الإطار، يوحي حديث المصادر العراقية بأن بغداد لا تزال تحرص على مراعاة الجانب الأميركي، وهو ما يتجلّى في تفضيلها الخيار السكني الثاني (الواقع تقريباً تحت العين الأميركية) على الخيار الأول الذي يمكن أن يستثير واشنطن، مبررة ذلك بالموجبات الفنية واللوجستية (فقط)، وهي موجودة بالفعل، ومنها الأول المؤدي إلى القائم، بخلاف الثاني الموصل إلى القامشلي.

لكنّ مصدراً حكومياً مقرّباً من رئيس الوزراء، عادل عبد المهدي، يشدد على أن «الجانب العراقي لن يكون جزءاً من العقوبات الأميركية، وسيعمل على المضي قدماً في هذا الاتجاه، رافضاً أي محاولة لعرقلته». وحول مشروع الربط تحديداً، يلفت في حديث إلى «الأخبار» إلى أنه «ما من رغبة لأن تكون وجهة استعماله عسكرية كما يروج البعض»، مضيفاً أن «طهران تسعى إلى إيصال منتجها الاقتصادي عبرنا إلى سواحل المتوسط، ونحن نريد إيصال منتجنا إلى دول وسط آسيا عبرها». ويتابع أن «العلاقة تكاملية بيننا، ونحاول الاستفادة من موقعنا الجغرافي خدمة لمشروع اقتصادي يعزّز من حضور البلدين على الخارطة الاقتصادية الآسيوية».

طهران تتطلّع بتفاؤل إلى ما بعد الربط السككي

طهران ـ حسين سُعيتو

بعد الاجتياح الأميركي للعراق في العام 2003، توقّف القطار الأول الذي انطلق عام 1967 بين إيران والعراق، وتحديداً البصرة. اقتصر بعدها على الرحلات الداخلية، وعمليات نقل البضائع، خصوصاً إثر قيام الجانب العراقي بإدخال تعديلات محدودة على السكة الحديدية في أراضيه. لكن، منذ انتهاء الاحتلال الأميركي، عاد الكلام عن إعادة تفعيل سكّة القطار بين البلدين إلى الواجهة، من دون أي خطوة فعلية حتى 12 تشرين الثاني/ نوفمبر من العام الماضي، حين أوعز الرئيس الإيراني، حسن روحاني، بمدّ سكة حديد من معبر شلمجة الحدودي (جنوب إيران) إلى البصرة في العراق، ومنه إلى سوريا (ميناء اللاذقية).

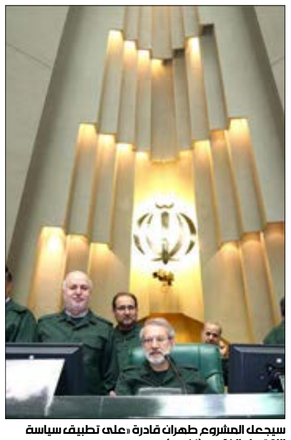
يعتبر الجانب الإيراني أن خطوة كهذه، في ظلّ التضييق الأميركي على الجمهورية الإسلامية، ذات أهمية لمواجهة الهجمات المتتالية لتدمير اقتصاد الجمهورية الإسلامية. ويرى خبراء إيرانيون أن تفعيل هذه السكة سيسهّل عملية إعادة إعمار سوريا، وستحصل إيران بموجبه على تسهيلات وامتيازات تجارية واقتصادية، بالإضافة إلى انعكاسات إيجابية على قطاع النقل بين الدول الثلاث، وبالتالي على السياحة الدينية.

المشروع الإيراني ـ العراقي، الممتدّ على طول 32 كلم، بحسب تصريح مدير شركة سكك الحديد الإيرانية، مازيار يزداني، سيشمل أيضاً تشييد جسر متحرك بطول 800 متر، وبتكلفة تبلغ 2200 مليار ريال ستتحملها إيران، بالإضافة إلى مدّ السكك في الداخل العراقي، والذي سيتحمّل العراق تكلفته في ما بعد.

«تشييد هذه السكة سيُصوَّر للعالم بلسان أميركا وأدواتها على أنه خطوة إرهابية جديدة تسهل نقل السلاح لمحور المقاومة بين إيران والعراق وسوريا، وتوسيع النفوذ الإيراني العسكري في دول المنطقة»، بحسب ما يقول الخبير الاقتصادي أحمد موسوي، لـ«الأخبار». لكن موسوي يلفت إلى الفوائد الاقتصادية لكل الأطراف، في ظلّ رضًى كبير عبّرت عنه الدولة السورية والدولة العراقية، اللتين بدأتا بالفعل العمل على إصلاح السكك الداخلية لديهما منذ إعلان الرئيس الإيراني البدء بالمشروع. ويشير إلى أن إيران ستتحمل تكلفة الربط الخارجي، بالإضافة إلى أي دعم يحتاج إليه الجانب العراقي أو السوري في المشاريع المحلية ذات الصلة، مع اتفاق على آلية تسديد لاحقة.

ويستحضر موسوي الفوائد المختلفة لهذا المشروع، في ظلّ الأزمة الاقتصادية التي تعاني منها إيران، قائلاً إن «بدء العمل على هذه الخطوة في الوقت الراهن يعدّ خطوة جريئة، خصوصاً من ناحية التكاليف التي ستتحملها إيران، ولكن علينا أن ننظر إلى الإيجابيات على مختلف الصعد؛ فضلاً عن تشجيع السياحة الدينية وغيرها، والتي تجمع شعوب هذه الدول في مناسبات كثيرة على مدار العام، والآن ستصبح الأمور أسهل لاستيعاب عدد أكبر من الزائرين، وبالتالي تنشيط القطاع السياحي»، سيسهّل القطار المشترك عملية نقل البضائع وبطوّرها، «فضلاً عن وصول الموانئ الإيرانية إلى واجهة البحر المتوسط، وبالتالي ستكون الأمور أسهل في مواجهة العقوبات الأميركية المتتالية. كما أن طهران ستكون قادرة أكثر «على تطبيق سياسة الاقتصاد الذكي بالخروج من الاعتماد على النفط بشكل كلي، وإيجاد صادرات أخرى من شأنها المساهمة في الحدّ من الأزمات الاقتصادية التي تواجهها».

> سيسهّل القطار المشترك عملية نقل البضائع ويطوّرها



سيجعل المشروع طهران قادرة «على تطبيق سياسة الاقتصاد الذكي» (أ ف ب)

سوريا

كان على سوريا أن لا تقاتل، أن تخضع للهزيمة من دون مواجهة، أن تسمح للإرهابيين بالسيطرة على أقدم عاصمة في التاريخ، وأن تقوم إسرائيل الكبرى على أرضها. أما أن تقاتل وتصمد وتنتصر، فيعني أن تدفع الثمن حصاراً وتجويعاً

حصار سوريا: حرب «التركيع» والانتقام

فراس الشوفي

«النظام السوري يتعامل بعنجهية»، «الأسد ربح الحرب، لن ندعه يربح السلم»، «علينا الانتقام من الأسد»... بهذه التعابير، يختصر دبلوماسيون أميركيون وأوروبيون معنيون بالملفّ السوري، على رأسهم مبعوث الرئيس دونالد ترامب إلى سوريا السفير جيمس جيفري، سياسة بلدانهم ضد سوريا، في معرض تبريرهم لتصاعد حدّة العقوبات ضد الشعب السوري.

هي العقلية ذاتها التي يتعامل بها الأميركيون وأتباعهم الأوروبيون، منذ منتصف القرن الماضي، مع الدول التي لا تخضع لسياساتهم في العالم، فلا تفتح بلدانها اقتصاداتها للنهم الأميركي ولا تسلّم ثرواتها للشركات الكبرى. في حالة الشرق، يضاف أمن إسرائيل واستقرارها إلى لائحة الشروط الأميركية.

ولم يكن قانون «قيصر»، الذي صادق عليه الكونغرس الأميركي في كانون الثاني الماضي، سوى واحد من حزمة إجراءات «قانونية» و«عمليّة» ظالمة، اتخذتها واشنطن لإسقاط سوريا اقتصادياً، بعد فشل إسقاطها عسكرياً، في ما يسمّيه أكثر من مسؤول سوري بـ«المرحلة الثانية من الحرب». و«قيصر» أيضاً جزء من الاستراتيجية الأميركية الجديدة، الهادفة إلى إخضاع محور المقاومة. وتعتمد تلك الاستراتيجية على تكثيف العقوبات لتطال - عدا عن الكيانات والشركات والأفراد الذين يرتبطون بالمؤسسات الإيرانية والسورية وحزب الله مباشرة - كل من يتعاون مع الدولتين السورية والإيرانية أو من يؤمّن موارد تساهم في الاستقرار الاقتصادي في الدولتين، بما يردع حتى الشركات الروسية والصينية عن التعاون مع دمشق وطهران، مع توسيع هامش العقوبات في لبنان لكن ضمن ضوابط. والبارز في الاستراتيجية الجديدة، هو تقصير المهل الزمنية الفاصلة بين الأميركية في التنف والضفة الغربية

تبيّن للأميركيين قدرة أطراف محور المقاومة، لا سيّما الكيانات الرسمية والعسكرية الرديفة، على تجاوز العقوبات في فترات قصيرة. ويتوقّع مراقبون لمسار ملف العقوبات، بالتزامن مع إصدار الحزمة الجديدة ضد إيران في أيار المقبل، صدور حزمة جديدة تستهدف سوريا، تشمل قطاعات حياتية جديدة تؤثر على الشعب السوري. كذلك أكّدت مصادر اطلعت على مداولات تدور في الكونغرس الأميركي لـ«الأخبار» أن عدداً من النوّاب سيتقدمون قريباً بقانون عقوبات جديد تحت مسمّى «Anti- Assad Assistance».

الحصار الجغرافي

لا يقف الأمر عند حدود قوانين العقوبات الجائرة على سوريا، إذ إنه صار ممكناً تشخيص الحصار الجغرافي على دمشق. فالأميركيون والبريطانيون يجاهرون اليوم بسيطرتهم على الحدود اللبنانية - السورية عبر دعمهم تشكيل أفواج الحدود البرية اللبنانية، وزرع أبراج مراقبة على طول الحدود، تمهيداً للفصل مستقبلاً بين البلدين وبين المقاومة والجيش السوري ومنع خطوط التهريب التجارية من وإلى سوريا مع اشتداد الحصار. المخطط نفسه يجري إسقاطه على الحدود الأردنية - السورية، عبر زرع أبراج مراقبة ورفع سواتر ترابية وأسلاك شائكة، فضلاً عن إنشاء قاعدتين عسكريتين في الشمال الأردني، في إربد والمفرق. وعلمت «الأخبار» أن الأميركيين يعملون على إنشاء قاعدة عسكرية جديدة في منطقة السلط شمال غرب الأردن. وصعوداً من الجنوب السوري، نحو منطقة التنف، حيث يصرّ الأميركيون على استمرار سيطرتهم على المثلث الحدودي الأردني - السوري - العراقي، وقطع طريق بغداد - دمشق، وإبقاء الشريان العراقي مقطوعاً عن سوريا. ومع أن المنطقة الواقعة بين شمال السيطرة الأميركية في التنف والضفة الغربية لنهر الفرات على الحدود السورية - العراقية، تقع تحت سيطرة الجيش السوري والإيرانيين، مروراً بمعبر البوكمال، إلّا أن تردي الوضع الأمني في غرب العراق وتواجد

> يجري تطويف سوريا من الحدود الأردنية واللبنانية والعراقية

القوات الأميركية قرب الحدود، مع انتشار إرهابيي «داعش» في البادية المفتوحة، يحول دون تحوّل هذا المعبر إلى شريان حيوي بزي رسمي وغير رسمي، مع غياب القرار السياسي العراقي الحاسم.

ولا يترك الاحتلال الأميركي للشرق السوري والاحتلال التركي مع العصابات الإرهابية المسلحة لمناطق ما يسمّى درع الفرات ومحافظة إدلب من الشمال الغربي، سوى البحر السوري ممرّاً للبضائع، مع سلاح العقوبات المرفوع ضد حاملات النفط من أي جهة أتت نحو الساحل، والمطاردة العسكرية في بعض الأحيان من سفن «التحالف الدولي».

حصار «الشلل»

يطال الحصار غالبية قطاعات الحياة والاقتصاد في سوريا، إلّا أن التركيز على الموارد البترولية والغاز وقطع الغيار يُظهر السعي الأميركي إلى إحداث شلل عام في البلاد، يطال المواطنين السوريين أوّلاً وكافة قطاعات الإنتاج والكهرباء والقطاع الصحي وصولاً إلى الغذاء. زائر دمشق هذه الأيام، يلحظ انعكاس الشلل على القطاعات الخاصة وعلى المواطنين العاديين، فيما تستمر قطاعات الدولة السورية بالعمل. وهذا الأمر يُسقط الحجج الأميركية الواهية

الحصار المالي يهزّ بلبنان

في السنوات الماضية، راقب الأميركيون تحوّل لبنان إلى رئة سوريا المالية، في ظلّ العقوبات المفروضة على المصرف المركزي السوري والمصارف السورية وعدم القدرة على استلام الأموال أو تحصيلها من أي شريك مصرفي في العالم. لكن ظلّت سوريا تستفيد من نحو مليونين دولار يومياً إلى نحو 5 ملايين عبر لبنان، جراء تبادلات تجارية ومالية محدودة، ساهمت إلى حدّ في تأمين نسبة من القطع الأجنبي للسوق السورية. إلا أن التحولات التي تعصف بالسوق النقدية في لبنان جراء الضغوط الأميركية والسياسات النقدية، حولت الدولار إلى «عزيز»، ما حرم سوريا من مبالغ مهمة من القطع الأجنبي. ولا تمرّ زيارة أي مسؤول أميركي إلى بيروت، من دون التذكير بضرورة إيقاف المصرف التجاري السوري الذي يعمل في لبنان عن العمل، فضلاً عن تحويل البنوك اللبنانية إلى أدوات مراقبة للتجار، عبر مراجعة أدق التفاصيل معهم حول مشترياتهم. وعلى سبيل المثال، فإن استيراد القمح إلى لبنان وبعض السلع الأخرى يخضع للمراقبة الدقيقة، وتتم مساءلة التجار عن الكميات التي يتم إستيرادها إلى لبنان والمقارنة مع حاجة السوق اللبنانية، والتأكد مما إذا كان هؤلاء يقومون بنقل المواد إلى سوريا، والتهديد بمعاقبتهم!

بطاء الحصار غالبية قطاعات الحياة في سوريا (أ ف ب)

عن أن هدف الحصار هو «النظام السوري» أو ماكينة الدولة السورية، ليظهر على أرض الواقع أن التأثير الأكبر يقع على المواطن السوري. ولا يخفي جيفري وفريقه، وبعض الأوروبيين المتابعين، أن الهدف الحقيقي هو الضغط على الشعب السوري بهدف دفعه إلى التمرّد على الدولة وتحميلها المسؤولية. وهذه المرّة الخطة تطال الموالين للدولة وليس المعارضين. إذ يقطن مناطق سيطرة الدولة ما لا يقل عن 18 مليونا ونصف مليون سوري، وهؤلاء جميعاً ينهش الحصار آخر مقدراتهم بعد ثماني سنوات من الحرب.

في الأسابيع الماضية، رفع الأميركيون من مستوى حصارهم النفطي، بما انعكس سريعاً على الحركة الاقتصادية في البلاد، في انتظار أن تجد الدولة السورية وحلفاؤها حلولاً عملية للتحايل على العقوبات الجديدة، لا سيما تلك التي استهدفت سفن نقل المواد البترولية. الحقول السورية كانت تنتج قبل الحرب ما معدّله 400 ألف برميل يومياً، وفي عام 2011 تراجع الإنتاج النفطي إلى حدود 270 ألف برميل مع شح الموارد في الآبار القديمة، وكانت الدولة السورية قد شرعت في خطة للتنقيب في آبار جديدة لرفع مستوى الإنتاج وتأمين الاستهلاك المحلي والتصدير. أما اليوم، وبعد الخسائر الفادحة التي حلّت بالقطاع، لا سيّما ما أحدثته سيطرة تنظيم «داعش» على الحقول في البادية السورية، ثم وقوع عدد كبير من الحقول تحت الاحتلال الأميركي في شرق الفرات، يمكن القول إن سوريا الآن تنتج عُشر ما تحتاجه من النفط والغاز، أي نحو 24 ألف برميل يومياً.

وذهب الأميركيون بعيداً في الضغط على الشركات وتجار النفط والغاز. في الأردن مثلاً، هدّد الملحق الاقتصادي الأميركي الشركات المشغّلة لمصافي العقبة لوقف إمدادات النفط للتجار الذين ينقلون صهاريج الوقود إلى سوريا. وفي لبنان، عمد الأميركيون والفرنسيون إلى تهديد أحد أكبر موزّدي النفط في المنطقة ومنعه من إرسال بواخر البترول إلى سوريا، علماً بأنه محسوب على فريق 14 آذار، وسبق أن جنى مبالغ طائلة طوال الحرب السورية من تجارة النفط مع دمشق بعلم الأميركيين. وتعاني العبّارات الإيرانية من عدم إمكانية الوصول إلى الموانئ السورية، لجهة العبور من قناة السويس. ورغم النفي المصري لكلام رئيس الحكومة السورية عماد خميس حول منع عبارات نفط إيرانية من عبور السويس لكسر الحصار عن سوريا، إلّا أن أكثر من مصدر أكد لـ«الأخبار» تطبيق المصريين للعقوبات الأميركية، وممّا هذا الأمر إلى ضغوط أميركية يتعرض لها المصريون.

وفيما كانت عدّة شركات روسية تعمل على إيصال النفط إلى سوريا، كشف الأميركيون أخيراً شبكات روسية عدة وعطّلوا قدرتها على العمل. وحالَ تسارع وتيرة العقوبات دون تشكيل كيانات بديلة تتابع نقل النفط في الأيام الماضية. فضلاً عن أن الشركات الصينية التي تعمل خارج الصين، لا تملك قراراً بالتعاون مع سوريا في ملف النفط، خشية العقوبات الأميركية.