

تقرير أمريكي يكشف خفايا تنافس تركي فرنسي إيراني لبناء مطار الموصل



ذكر تقرير نشره معهد واشنطن لدراسات الشرق الأدنى أن انخراط تركيا في إعادة إعمار مطار الموصل في خضم التوترات الإقليمية مع فرنسا و إيران، يمكن أن يتسبب في إحداث مشاكل، ومع ذلك، يمثل هذا الانخراط أيضاً رمزاً للعلاقات الاقتصادية المتنامية بين تركيا و العراق.

وذكر التقرير الذي أعده محمد آلاجا مراسل دبلوماسي مقيم حالياً في أنقرة وزميل غير مقيم في مركز دراسات الشرق الأوسط، أن "فرنسا و تركيا دخلتا في مناقصة إدارة مشروع إعادة إعمار "مطار الموصل الدولي"، التي تعرض للتدمير في الحرب ضد داعش، إلا أن شركة تركية فازت بشكل غير متوقع بعقد مشروع المطار".

وأشار التقرير إلى أن "أعمال التصليح ستُمنح لـ"الشراكة ذات الخبرة الدولية" التي تجمع شركتين تركيتين هما تي أي في للإعمار (Construction TAV) و77 للإعمار (Construction 77)".

وأضاف أن "تركيا أصرت بشدة على إصلاح مطار الموصل منذ طرد تنظيم داعش، ويُعزى السبب بدرجة كبيرة إلى القرب الجغرافي للموصل من المناطق الداخلية السياسية والاقتصادية في تركيا. وفي المراحل

الأولى، كانت الشركتان التركيتان كورك للإنشاءات (Construction Kurk)، التي تتولى عادةً مشاريع الإعمار في إقليم كردستان العراق، و"كاليون القابضة" (Holding Kalyon)، التي تشارك في بناء مطار إسطنبول ومشاريع المترو، مرشحتين لمشروع إعادة إعمار مطار الموصل".

ولفت التقرير إلى أن "الشركتين واجهتا مقاومةً منذ البداية، لا سيما في ما يتعلق باقتراحهما لنموذج البناء والتشغيل والنقل - وهو نموذج يخوّل الشركتان بناء المطار أوّلاً ثم إدارته بعد ذلك قبل تسليمه إلى الحكومة العراقية. وفي إطار هذا النموذج، كانت الشركتان تتوقعان أمرين هما: أن توفر القوات العراقية أمن المطار، وأن يضمن الجانب العراقي خمسين ألف مسافر شهرياً لمدة عشرين عاماً، وعلى الرغم من شيوع اقتراح البناء والتشغيل والنقل هذا في تركيا، لم ترحب به الحكومة العراقية، التي كان سيُطلب منها دفع ما يقرب من 25 دولاراً لكل راكب إذا تعذّر الوصول إلى الهدف".

وأضاف "خلافًا للاقتراح التركي، عرضت الشركة الفرنسية آ دي بي للهندسة (ADPI) تنفيذ المشروع كجهة مقاولّة فحسب، بدلاً من تشغيل المطار بعد ذلك. وهذه الشركة معروفة وتُشارك بالفعل في تطوير بغداد والبصرة وبناء مطار دهوك. وفيما توقعَت تركيا أن تستلم شركتها المشروع، خاب أملها عندما سمحت الحكومة العراقية لسلطة الطيران المدني العراقي بالتفاوض وتوقيع عقد مع شركة آ دي بي للهندسة في كانون الثاني/يناير 2021".

وأشار إلى أن "اتفاق العراق مع شركة آ دي بي للهندسة جاء على حساب شركتَي كورك للإنشاءات وكاليون القابضة بمثابة صدمة، لا سيما مع زيارة رئيس الوزراء الكاظمي إلى أنقرة في كانون الأول/ديسمبر 2020، والمواجهة المتوترة بالفعل التي تحصل بين فرنسا وتركيا في الشرق الأوسط. وبدا علناً أن السفير التركي آنذاك في العراق، فاتح يلدرز، تقبّلَ الوضع على مضض قائلاً: "يبدو أن جهة أخرى ستتولى هذا المشروع".

واستدرك التقرير "مع ذلك، سرعان ما عاد العقد إلى تركيا في الأشهر اللاحقة لأن نموذج القرض الفرنسي اعتُبر في النهاية غير مناسب. وعرضت أيضاً الشركتان التركيتان إمكانية بناء المطار بتكلفة أقل، ما جعل الجانب التركي خياراً أكثر جاذبية بالنسبة إلى العراق".

ونقل التقرير عن أوساط عراقية أن "الولايات المتحدة لم تكن مرتاحة لتدخل فرنسا في الموصل، ومن هنا جاء القرار النهائي بالتوقيع مع شركتَي "تي أي في للإعمار" و77 للإعمار. فبعد انسحاب القوات الأمريكية من المنطقة، يرى بعض المراقبين العراقيين أن تصرفات الرئيس الفرنسي إيمانويل ماكرون تشير إلى وجود مصلحة في تحويل الفراغ الذي قد ينشأ في السلطة إلى فرصة لتعزيز النفوذ الفرنسي في

العراق والشرق الأوسط. وقام ماكرون بزيارتين إلى العراق في أيلول 2020 وآب 2021، وذلك في غضون عام بعد إعلان الولايات المتحدة عن قرار خفض عديد القوات الأمريكية في البلاد".

وعزا التقرير سبب تفضيل الولايات المتحدة تركيا الى "انتشار الفصائل المدعومة من إيران التي تحافظ على وجود نشط في الموصل. فعلى الرغم من عدم ارتياح إيران والفصائل المدعومة منها في الموصل للتدخل الفرنسي المتزايد في العراق، هي تفضّل الشركات الفرنسية في مناقصة المطار، إذ تعتبر أن فرنسا هي الأقل شرًا مقارنةً بتركيا".