



عکس: ایرنا

کارشناس اقتصاد حمل‌ونقل در گفت‌وگو با «ایران اقتصادی»:

خط ریلی، اقتصاد ایران و عراق را نزدیک‌تر می‌کند

گفت‌وگو

حضور محمد مخبر، معاون اول رئیس‌جمهور ایران و محمد شیاع السوداني، نخست‌وزیر عراق در نقطه صفرمرزی آغاز شد، این خط ریلی در ادامه به دریای مدیترانه و بندر لاذقیه در سوریه متصل است. راه‌آهن شلمچه-بصره کلاً در خاک عراق و ۲۲ کیلومتر طول دارد،

همچنین یک پل بازشونده روی اروندرود (پل ریلی) بازشو به طول ۸۰۰ متر) در این مسیر ریلی ساخته خواهد شد. اتصال راه‌آهن خرمشهر به شلمچه به طول ۱۷ کیلومتر در سال ۹۰ به بهره‌برداری رسید و ادامه آن تا شهر بصره به طول ۲۲ کیلومتر

در خاک عراق باقی‌مانده بود که انتظار می‌رفت دولت‌های یازدهم و دوازدهم نسبت به تکمیل این خط ریلی اقدام کنند اما اهتمام و دغدغه‌های برای تکمیل این ۲۲ کیلومتر باقی‌مانده وجود نداشت، البته در این میان نباید از عدم همکاری دولت‌های سابق عراق برای

تکمیل این خط ریلی نیز غافل بود. خط‌آهن شلمچه-بصره به عنوان کم‌هزینه‌ترین مسیر ریلی اتصال ایران به عراق، علاوه بر منافع مالی و اقتصادی برای هر دو کشور، سبب تسهیل سفر زائران اربعین حسینی به کربلا می‌شود، در شبکه ریلی ایران، خط‌آهن تا شلمچه آمده است و با تکمیل راه‌آهن شلمچه-بصره، کل شبکه ریلی تا کربلا تکمیل خواهد شد، چون در ادامه مسیر، بصره به شبکه ریلی عراق و ایستگاه راه‌آهن کربلا متصل است. احداث راه‌آهن ایران-کربلا به دلیل قربت‌های فرهنگی و دینی دو کشور دوست و برادر ایران و عراق، بسیار ضروری است؛ سالانه تعدادی زیادی از ایرانیان مشتاق زیارت ابا عبدالله (ع) به کربلا سفر می‌کنند، همچنین شیعیان عراق نیز برای زیارت حرم امام رضا (ع) شوق فراوانی دارند، در این راستا در کنار مسیرهای جاده‌ای، تکمیل خطوط ریلی بین ایران و عراق امری استراتژیک است.

در حال حاضر قطار ترکیبی ایران-کربلا به همت دولت سیزدهم راه‌اندازی شده است بدین ترتیب که زوار از طریق شبکه ریلی کشورمان تا شلمچه جابه‌جا می‌شوند، سپس فاصله بین شلمچه تا بصره را با اتوبوس جابه‌جا می‌شوند و در ادامه با همکاری کشور عراق، در ایستگاه راه‌آهن بصره، این زوار با قطارهای اتوبوسی و چهارتخته به کربلا مشرف می‌شوند. در همین ارتباط محمد جواد شاه‌جویی کارشناس اقتصاد حمل‌ونقل با بیان اینکه در دنیا کریدورهای حمل و نقل اعم از

مسافر و بار به عنوان یکی از ابزار قدرت‌ها محسوب می‌شود، اظهار کرد: یکی از نقاط قوت مسیر ریلی شلمچه - بصره این است که می‌تواند درهم‌تنیدگی اقتصادی میان دو کشور ایران و عراق را در پی داشته باشد. وی با اشاره به اظهارات مخبر معاون اول رئیس‌جمهور در خصوص امکان دستیابی تبادلات تجاری ایران و عراق به ۳۰ میلیارد یورو اظهار کرد: براساس آخرین آمار اعلامی سازمان توسعه تجارت، ایران و عراق در ۴ ماهه ابتدایی امسال تنها حدود ۳ میلیارد دلار تجارت کالا داشتند که تقریباً همه آن به صورت کامیونی و جاده‌ای انجام می‌شود و بخش بسیار محدودی با استفاده از شناورهای محلی در جنوب دو کشور و بخشی هم به صورت کولبری در شمال ایران و عراق مبادله می‌شود؛ لذا حمل ریلی هیچ سهمی از تجارت حدوداً ۱۰ میلیارد دلار در سال میان دو کشور نفتی غرب آسیا ندارد. شاهجویی با بیان اینکه راه‌آهن شلمچه - بصره بخشی از کریدور شرق به غرب در کشورمان محسوب می‌شود، گفت: با توجه به تلاش عراقی‌ها برای تقویت کریدور رقیب شمال جنوب ایران در خاک کشورشان که فاو را به ترکیه متصل می‌کند، گفت: با وجود این به دلیل بالا بودن حجم تجارت در کریدور شمال جنوب و نیز کشورهای مشمول این کریدور، بعید است به سرعت بتواند جای ایران را بگیرد البته ایران باید زیرساخت‌های حمل‌ونقل خود در کریدور شمال جنوب خصوصاً

زیرساخت‌های ریلی شامل راه‌آهن رشت - آستار و راه‌آهن چابهار - زاهدان را تکمیل کند. این کارشناس اقتصاد حمل‌ونقل ریلی با اشاره به تلاش‌های دولت سیزدهم برای احیای مسیرهای ترانزیتی ایران اعم از شمال جنوب و شرق به غرب در دولت سیزدهم بخصوص از راه دیپلماسی اقتصادی گفت: دولت در حال تلاش است تا شرایط توسعه ترانزیت و توسعه کریدورها را احیا کند. وی با اشاره به اهمیت انتقال بار از مسیر راه‌آهن شلمچه - بصره نسبت به انتقال مسافری تصریح کرد: باید هزینه بالای ساخت این خط‌آهن بخصوص در قطعه‌ای که از روی رودخانه اروند عبور می‌کند، از محل عبور کالاهای صادراتی و وارداتی مستهلک شود تا ساخت این مسیر راه‌آهن را سودده کند؛ افزایش سوددهی این خط زمانی محقق می‌شود که قطعاتی که باید در کشور سوریه برای اتصال ریلی به بنادر لاذقیه و طرطوس ساخته شود، به بهره‌برداری برسد. وی با اشاره به سهل‌الوصول‌تر بودن کریدور شمال - جنوب در ایران بیان کرد: با این حال نباید از تلاش‌هایی که رقیب‌های ما در کریدورهای شرق به غرب برای خنثی کردن جایگاه ایران انجام می‌دهند، غافل شد؛ چرا که در صورت تکمیل این مسیر ریلی (شلمچه - بصره) تا بنادر مدیترانه، قطعاً دست بالا با کریدورهای ایران خواهد بود و اثرگذاری کریدورهای رقیب مانند خط‌آهن باکو - تقلیس - قارص که در شمال غربی کشورمان وجود دارد، کم‌رنگ‌تر خواهد شد.

پس از سال‌ها و با اهتمام دولت سیزدهم، ساخت خط‌آهن شلمچه - بصره به عنوان حلقه مفقوده راه‌آهن ایران-کربلا با

اهمیت سیاسی-اقتصادی خط‌آهن ایران - عراق

روز شنبه ساخت راه‌آهن شلمچه - بصره با حضور معاون اول رئیس‌جمهور و نخست‌وزیر عراق در نقطه صفرمرزی دو کشور کلید زده شد. مهرداد بذریاش وزیر راه و شهرسازی در این مراسم اعلام کرد که پس از ۴۰ سال از تصمیم به احداث راه‌آهن شلمچه - بصره که به دلایل متعدد محقق نمی‌شد، امروز این پروژه کلنگ‌زنی شد. خط‌آهن ۲۲ کیلومتری شلمچه -بصره سال‌هاست که عمدتاً به دلیل مشکلاتی که در خاک عراق وجود دارد به تعویق افتاده است. در دولت قبل هم یک‌بار از سوی وزیر اسبق راه و شهرسازی با حضور استاندار بصره در این شهر کلنگ‌زنی شد اما در تمام سال‌های گذشته به دلیل مشکلاتی که عمدتاً از سوی دولت عراق ایجاد می‌شد اجرای این طرح به تعویق افتاده بود حتی در دولت سیزدهم نیز علی‌رغم تلاش چندباره وزیر سابق راه و شهرسازی مرحوم رستم قاسمی و وزیر فعلی راه و سفرهای متعددی که به میان تهران و بغداد برای ساخت این پروژه انجام شد علی‌رغم توافقاتی که دو کشور در سال گذشته به دست آورده بودند اما باز هم به تعویق افتاده بود تا اینکه روز گذشته برای بار دوم کلنگ احداث راه‌آهن شلمچه بصره و با حضور مقامات ارشد دو کشور در شلمچه به زمین زده شد. یکی از مهم‌ترین مزایای ساخت راه‌آهن شلمچه -بصره علاوه بر اتصال خط‌آهن ایران به عراق امکان اتصال راه‌آهن کشورمان به سوریه از طریق خاک عراق نیز فراهم شده است که تا بندر لاذقیه سوریه می‌رود. در صورتی که این اتفاق رخ دهد برای نخستین بار ایران به مدیترانه از طریق خط‌آهن متصل خواهد شد در کنار آن امکان سفر ریلی زائران عتبات عالیات با قطار مسافری فراهم خواهد شد. حتی در سال ۱۳۹۶ نیز در بوده عمرانی آن



احداث پل خط ریلی شلمچه - بصره به گوش می‌رسد. با توجه به فعالیت رقیبای کشورمان در توسعه مسیرهای ترانزیتی احداث مسیرهای جدید در کشورهای همسایه ساخت راه‌آهن شلمچه - بصره یکی از مهم‌ترین محورهای توسعه ترانزیتی اعم از شمال جنوب و شرق به غرب محسوب می‌شود با توجه به اینکه عراق یکی از مشتری‌های اصلی روسیه و کشورهای آسیای میانه در خصوص گندم و دیگر کالاهای اساسی است ساخت این راه‌آهن می‌تواند ایران را به مسیر ترانزیتی انتقال کالا میان عراق با کشورهای حوزه قفقاز آسیای میانه و روسیه تبدیل کند. اگرچه در دولت گذشته وظیفه ساخت راه‌آهن شلمچه - بصره بارها میان شرکت راه‌آهن و شرکت ساخت و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل دست به دست شد اما نهایتاً این شرکت راه‌آهن بود که مسئولیت احداث خط‌آهن شلمچه - بصره را برعهده گرفت. سید معیاد صالحی معاون وزیر راه و مدیرعامل شرکت راه‌آهن که در دو سال اخیر بارها سفرهایی به بغداد و بصره برای مذاکره با همتای عراقی خود جهت احداث این مسیر انجام داده است امروز از اجرای این پروژه طی یک سال و نیم الی دو سال آینده خبر داده است. به گفته معاون وزیر راه هیات فنی سیاسی و نظامی ایران و عراق همراه با مسئولان راه‌آهن دو کشور نقشه‌های مصوب برای ساخت این پروژه را تبادل کرده و سکوی مسافری شلمچه را نقطه آغاز اجرای این پروژه تا استان بصره عنوان کرده است. آنگونه که مدیرعامل شرکت راه‌آهن می‌گوید یکی از ویژگی‌های این پروژه احداث دهانه بازشو روی پل اروند است که جهت تردد شناورها از این رودخانه در نظر گرفته خواهد شد.

صرفه جویی راه‌آهن شلمچه

با تکمیل راه‌آهن خرمشهر-شلمچه در سال ۱۳۹۰ انتظار می‌رفت دولت‌های یازدهم و دوازدهم نسبت به تکمیل حلقه مفقوده ۲۲ کیلومتری راه‌آهن ایران-کربلا بین شلمچه تا بصره اقدام کنند، اما در کم‌کاری مسئولان قبلی عراق و نبود اهتمام در دولت‌های یازدهم و دوازدهم، این شبکه ریلی ناقص ماند تا بالاخره در دولت سیزدهم، عملیات تکمیل این خط ترانزیتی آغاز شد. حمل و نقل ریلی ایمن‌ترین، پاک‌ترین، ارزان‌ترین و مطمئن‌ترین مدل حمل و نقلی است و در دنیا نیز این شیوه جابه‌جایی به عنوان ایمن‌ترین مدل حمل و نقلی، و بیشترین تقاضا را دارد؛ فقط در بخش مصرف حامل‌های انرژی می‌توان گفت حمل و نقل ریلی یک‌هفتم حمل و نقل جاده‌ای مصرف سوخت دارد؛ ویژگی‌های ذاتی حمل‌ونقل ریلی که بزرگ‌ترین مزیت آن ظرفیت بالای حمل ایمن مسافر با کمترین هزینه است، ضرورت اتصال ریلی ایران به عراق را نشان می‌دهد. به گفته کارشناسان،

با تکمیل راه‌آهن شلمچه-بصره درآمد شرکت راه‌آهن ایران افزایش قابل توجهی خواهد یافت، حجم بالای صادرات کالا از ایران به عراق سبب شده است تا موضوع زیرساخت‌های حمل و نقل بین دو کشور از اهمیت بالایی برخوردار باشد، طبق تخمین‌ها حدود ۸ میلیون تن بار از مجموع ۱۲ میلیون تن صادرات ایران به عراق جذب این خط‌آهن خواهد شد، این یعنی ۸ میلیون تن بار، به‌طور متوسط حداقل ۵۰۰ کیلومتر در شبکه ریلی ایران سیر خواهد کرد که درآمد راه‌آهن از محل این میزان سیر بار، افزایش قابل ملاحظه‌ای خواهد یافت. از سوی دیگر رونق سفرهای زیارتی و عتبات همچنین رشد و توسعه گردشگری از مزایای تکمیل خط‌آهن شلمچه-بصره است، کاهش قابل توجه مصرف سوخت نسبت به مدل جاده‌ای، از دیگر مزایای اجرای این خط‌آهن است؛ بنابراین محاسبات کارشناسان سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت، به ازای حمل هر تن کیلومتر بار، صرفه جویی

العربی الجديد: راه‌آهن شلمچه - بصره، یک کریدور استراتژیک

یک رسانه عربی با تأکید بر اهمیت پروژه خط‌آهن شلمچه - بصره اعلام کرد که این خط‌آهن شلمچه - بصره برای پروژه جیشی پیشرفته و منحصربه‌فرد در روابط تجاری ایران با کشورهای جهان و کاهش تحریم‌های امریکاست. به گزارش تسنیم، افتتاح پروژه خط‌آهن شلمچه - بصره که روز شنبه با حضور «محمد مخبر» معاون اول رئیس‌جمهور کشورمان و «محمد شیاع السوداني» نخست‌وزیر عراق انجام شد، بازناب زیادی در رسانه‌های منطقه داشت. در همین زمینه وبگاه خبری العربی الجديد در گزارشی به بررسی ابعاد و نتایج این پروژه پرداخته و نوشت، روز شنبه محمد شیاع السوداني، نخست‌وزیر عراق سنگ‌بنای پروژه راه‌آهن میان این کشور و ایران را در گذرگاه شلمچه با حضور محمد مخبر، معاون اول رئیس‌جمهور ایران قرار داد. در این گزارش آمده است، تهران پروژه راه‌آهن شلمچه - بصره را به عنوان یک کریدور استراتژیک می‌بیند که شهرهای ایران را از طریق سوریه به دریای مدیترانه متصل

می‌کند. نخست‌وزیر عراق در این زمینه اعلام کرد که خط‌آهن شلمچه - بصره برای انتقال مسافران و زائران عتبات عالیات مورد استفاده قرار می‌گیرد و این یکی از چند پروژه‌های است که برای انتقال مسافران و زائران از ایران و کشورهای آسیای میانه افتتاح شده و در ادامه به استان‌های نجف و کربلا متصل می‌شود. العربی الجديد افزود: عراق با تأکید بر پروژه خط‌آهن شلمچه - بصره در انتقال مسافران و زائران از ایران و کشورهای آسیای میانه و نیز اهمیت آن در تقویت زیرساخت‌های اقتصاد عراق و افزایش رشد آن اعلام کرد که این پروژه سال‌ها مورد بحث بوده و دو طرف در سال ۲۰۲۱ برای تکمیل آن توافق کردند. **مقدمه پروژه‌های حمل و نقل راهبردی** «علی‌البیدر» کارشناس عراقی در گفت‌وگو با العربی الجديد اظهار داشت، این پروژه مقدمه‌ای برای پروژه‌های حمل و نقل راهبردی است که عراق را به کشورهای همسایه و سپس کشورهای آسیای میانه وصل می‌کند. انجام این پروژه دو سال

۳۵ سی‌سی و در حوزه مسافری نیز به ازای هر نفر کیلومتر، ۲۰ سی‌سی صرفه جویی در مصرف سوخت گازوئیل حاصل می‌شود، بر همین اساس با فرض انتقال ۳۰ درصد از حجم بار و مسافر حمل‌شده به عراق روی ریل، می‌توان سالانه حدود ۲۲۵ میلیون لیتر گازوئیل صرفه جویی کرد. از آنجا که هر قطار معادل ۱۵ اتوبوس و ۶۰ تریلی ظرفیت حمل دارد، با اتصال به شبکه ریلی عراق، بخش قابل توجهی از تردها (معادل ۶۰۰ هزار تریلی و ۲۰۰ هزار اتوبوس مسافری که سالانه بین دو کشور تردد می‌کنند) قابلیت انتقال روی ریل را پیدا می‌کند، به علاوه در این صورت از هزینه‌های پنهان ناشی از تصادفات جاده‌ای و تلفات ناشی از آن جلوگیری به عمل خواهد آمد. از سوی دیگر با ساخت این پروژه ریلی و تکمیل مسیر شلمچه-کربلا، راه‌آهن ایران به عراق و از آنجا به بندر لاذقیه سوریه متصل خواهد شد و پیش‌بینی می‌شود حجم مناسبی از بار از سوریه به ایران بیاید.

صرفه جویی راه‌آهن شلمچه

زمان می‌برد و افتتاح این خط ریلی یک جهش منحصر به فرد و پیشرفته در تجارت میان ایران و عراق و کشورهای شرقی است که می‌خواهند از خطوط ریلی ایران برای رسیدن به غرب جهان و کشورهای حوزه مدیترانه استفاده کنند. العربی الجديد در ادامه مقاله خود نوشت، عراق اجرای پروژه خط‌آهن با ایران را در دوره دولت «مصطفی الکاظمی» نخست‌وزیر پیشین عراق آغاز کرده بود. محمد شیاع السوداني اصرار زیادی برای تکمیل این پروژه داشت بویژه اینکه با افتتاح خط‌آهن شلمچه - بصره، به خصوص در مراسم مذهبی، فشار در سایر گذرگاه‌های مرزی ایران کمتر می‌شود. این پایگاه خبری نزدیک به قطر در ادامه گزارش خود به صحبت‌های محمد مخبر و نیز «مهرداد بذریاش» وزیر حمل و نقل کشورمان اشاره و اعلام کرد که به گفته مسئولان ایرانی طول خط‌آهن شلمچه - بصره ۳۲ کیلومتر است که ۱۶ کیلومتر آن باید از مین پاکستانی شود و طرف ایرانی پاکستانی این منطقه را آغاز کرده است.