



تکمیل خط ریلی ایران و عراق می تواند ۱۲ میلیون تن بار نیز بین دو کشور جابه جا کند

خط آهن شلمچه- بصره برای اربعین و بعد از اربعین



مهدی عبدللهی
دبیر گروه اقتصاد

روز گذشته عملیات اجرایی احداث خط ریلی شلمچه-بصره با حضور محمد مخبردزفولی معاون اول رئیس جمهور ایران و محمد شعیب السودانی نخست‌وزیر عراق آغاز شد. اولین تفاهمنامه این پروژه گرچه در سال ۱۳۹۰ بین دو طرف امضا شد اما یک تاریخچه ۲۰ ساله پشت این معطلی است که سرانجام دیروز انتظارها به پایان رسید. احداث این خط ریلی که ۳۲ کیلومتر طول دارد، قرار است طی ۱۸ ماه به بهره‌برداری برسد. براساس آنچه مسئولان دو کشور اعلام کرده‌اند، ۱۶ کیلومتر

از این پروژه در شلمچه توسط راه‌آهن جمهوری اسلامی و ۱۶ کیلومتر نیز در خاک عراق توسط دولت این کشور احداث می‌شود. همچنین یک پل مشترک که از دشواری‌های پروژه است، قرار است توسط مهندسان ایران احداث شود. هزینه این پروژه از طرف عراقی ۲۱۵ میلیارد دینار (به قیمت امروز ۱۶۳ میلیون دلار) اعلام شده اما هنوز مسئولان ایرانی هزینه روی دوش کشورمان را اعلام نکرده‌اند. کارشناسان می‌گویند با توجه به سهم ۴۰ درصدی مرز خوزستان در انتقال کالا و مسافر بین ایران و عراق و منافع چشمگیری که این پروژه عاید ایران و عراق خواهد کرد، هزینه احداث پروژه رقم ناچیزی برای دو کشور است. البته منافع این پروژه در این موارد خلاصه نمی‌شود و در ادامه به هشت مورد از آنها می‌پردازیم.

پایان معطلی ۲۰ ساله

برای ایجاد زیرساخت ریلی بین ایران و عراق دو پروژه ریلی در غرب و جنوب غربی کشور تعریف شده است. یکی از این محورها به طول ۶۰۵ کیلومتر و به نام پروژه راه‌آهن غرب کشور در دست ساخت است. اما محور دیگر که در خاک عراق قرار دارد بسیار کوتاه بوده و ساخت آن برای دو کشور هزینه اندکی دارد. درحال حاضر اتصال ریلی ایران به عراق از مرز شلمچه که حدود ۴۰ درصد از تردهای (بار و مسافر) هر سال را شامل می‌شود، تنها معطل ۳۲ کیلومتر خط آهن تا بصره است. احداث این محور ریلی از ۲۰ سال گذشته مطرح بوده اما در سال‌های ۹۰ و ۹۳ موضوع دو تفاهمنامه میان ایران و عراق بود. با وجود گذشت ۱۲ سال از امضای اولین تفاهمنامه میان دو کشور، عملیات اجرایی این پروژه به دلایل مختلف اقتصادی و سیاسی... متوقف مانده بود که با کلنگ‌زنی دیروز، انتظار ۱۲ ساله پایان یافت. طرح اتصال راه‌آهن خرمشهر به شلمچه به طول ۱۷ کیلومتر در سال ۹۰ به بهره‌برداری رسید و ادامه آن تا شهر بصره به طول ۳۲ کیلومتر در خاک عراق باقی ماند. درحال حاضر خط ریلی از بصره تا کربلا فعال است. به این ترتیب با تکمیل خط ریلی بین شلمچه تا بصره اتصال کشور ایران از طریق خرمشهر به عراق و کشورهای شرق مدیترانه بدون انقطاع برقرار می‌شود و تحولی بزرگ در زمینه ترانزیت و تبادل کالا و مسافر صورت خواهد پذیرد.

هزینه احداث راه‌آهن شلمچه- بصره

درمورد هزینه‌های این طرح یونس الکمی، مدیرکل راه‌آهن عراق مدتی پیش گفت عراقی‌ها برای احداث آن ۲۱۵ میلیارد دینار معادل ۱۴۸ میلیون دلار بودجه اختصاص داده‌اند. البته درمورد هزینه‌های طرف ایرانی صحبتی به میان نیامده است. وزیر راه و شهرسازی بدون اشاره به هزینه‌های طرف ایرانی می‌گوید راه‌اندازی خط ریلی شلمچه-بصره از ۲۰ سال گذشته مطرح بوده و در این سال‌ها همواره فرآیند پرفراز و نشیبی داشته با رفع مشکلاتی از قبیل حضور داعش در عراق و نبود اعتبار و عدم توافق برای واگذاری اراضی مورد نیاز در عراق، عملیات اجرایی پروژه فراهم شد. وزیر راه و شهرسازی درمورد هزینه‌ها می‌گوید عراق وعده داده بابت احداث این پروژه ۲۱۵ میلیارد دینار عراقی هزینه کند و به انجام این پروژه در سال ۲۰۲۳ هم تاکید کرده است. سیدمیعاد صالحی، مدیرعامل راه‌آهن گفت یکی از موانع مختلف اجرایی این پروژه این بود که محل اجرای این پروژه، محل عملیات کربلای پنج در دفاع مقدس بوده و مین‌های فراوانی در این منطقه همچنان وجود دارد. درطول ماه‌های اخیر نزدیک به ۱۶۳۰ عدد مین کشف کرده‌ایم که توانسته‌ایم حدود ۱٫۴ کیلومتر، خط ریلی احداث کنیم و پروژه وارد خاک عراق شود. وی در ادامه بیان می‌دارد سکوی مسافری جدیدی در خاک عراق ساخته شده و حجم قابل توجهی ریل نیز وارد کشور عراق کرده‌ایم و این اقدامات با توسعه ایستگاه مسافری به شلمچه و اضافه کردن خطوط ادامه‌دار خواهد بود. مجموع کل پروژه طبق آنچه در هیات دولت عراق مصوب شده، حدود ۲۰۰ میلیون دلار است. همچنین طبق تفاهم امضا شده برای کل پروژه بدون درنظر گرفتن مدت زمان ساخت پل ۱۸ ماه تا حداکثر دوسال درنظر گرفته شده است.

۴۰ درصد جابه جایی‌ها در مسیر شلمچه است

صالحی درخصوص سهم مسیر شلمچه در جابه‌جایی بار و مسافر گفت: «در رابطه با میزان ظرفیت مسافری و ترانزیتی و باری مسیر شلمچه- بصره هر خط ریلی بین ۸ تا ۱۰ میلیون تن امکان جابه‌جایی بار دارد و در حوزه مسافری نیز ظرفیتی حدود ۱۲ میلیون نفر پیش‌بینی می‌شود.» اما تخصصت وزیر عراق با بیان اینکه اجرای خط راه‌آهن شلمچه-بصره راه را برای اجرای پروژه‌های بعدی هموار می‌کند، اظهار کرد: «ما تلاش می‌کنیم از طریق این پروژه، پروژه اتصال به نجف اشرف و بعد اتصال به کربلا معلی را اجرا کنیم. همچنین براساس گزارش اندیشکده حمل‌ونقل ایران، این مسیر به‌طور متوسط ۳۰ درصد از بار و مسافر ایران و درمجموع ۴۰ درصد از بار و مسافر محدوده شلمچه به عراق را برعهده دارد.»

۹ یادداشت

ناصر غریبنژاد

پژوهشگر حقوق اقتصادی

با بررسی‌های صورت گرفته برجسته جامعه خویش باشند. تدبیر، توانایی شبکه‌سازی و رهبری یک کسب‌وکار از ویژگی‌های برجسته آنان است. اما با وجود این ویژگی‌های توسعه‌فردی و شخصیتی، راه جرم و اقدامات با گسترش روزافزون ارتباطات مدام در حال تغییر شکل است، کار کشف و شناسایی را با دشواری فراوانی مواجه ساخته و مهار این جرم را مشقت‌بار می‌کند. در بررسی جرایم منشأ پولشویی با دسته‌ای از رفتارهای مجرمانه مواجه می‌شویم که در تقسیم‌بندی‌های حقوق جزا به جرایم سازمان‌یافته شناخته می‌شوند. این گونه‌ها جرایم با سازمان‌بندی و روابط تشکیلاتی خاصی ارتکاب می‌یابند و همواره بیش از چهار نفر متخصص در این سازمان تبهکاری فعالیت دارند و با توجه به تعریف‌های مطرح‌شده در مجامع بین‌المللی جرایم سازمان‌یافته در دسته جنایات علیه بشریت قرار می‌گیرند. تروریسم، قاچاق

دشمن مردم

۴. سود ناشی از قمار غیرقانونی (در کشورهایی که قمار جرم تلقی می‌شود)
 ۵. اهدای کمک‌های مالی به گروه‌های تبهکاری
 ۶. جعل اسناد مالی و بانکی
 ۷. سرقت آثار هنری و قاچاق اشیای باستانی
 ۸. سود ناشی از رشوه، زد و بند اداری و اختلاس
 ۹. کلیه جرایم سبب (محیط‌بستی)
 ۱۰. سود ناشی از اداره اماکن فحشا
- مرتکبان پولشویی در بسیاری از عنوان‌های مطرح‌شده نیازمند استفاده از فرآیندی هستند که شست‌وشوی پول کثیف نامیده می‌شود و این چرخه که در طول این سال‌ها با توجه به سرعت گردش اطلاعات پیچیده‌تر شده است، ساختار اصلی جرم یاد شده را در بر می‌گیرد. چرخه شست‌وشوی پول از سوی جرم‌شناسان و حقوقدانان به مراحل ذکر شده تقسیم می‌شود:
۱. جای گذاری
 ۲. لایحه گذاری
 ۳. یکپارچه‌سازی
- هرکدام از مراحل نامبرده مجموعه اقداماتی است که منجر به رفتاری مجرمانه می‌شود. وقوع این چرخه نیازمند ارتکاب هر مرحله است اما توالی زمانی ضرورتی ندارد. به گونه‌ای که امکان دارد سال‌ها میان هر مرحله توقف زمانی به‌وجود آید یا در

تا قبل از اینکه دولت ایران و عراق کلنگ پروژه راه‌آهن شلمچه-بصره را به زمین بزنند، بسیاری از کارشناسان حوزه ژئوپلیتیک مدعی بودند این پروژه به دلیل اینکه برای طرف عراقی عایداتی ندارد، آنها از این پروژه استقبال نخواهند کرد و در مقابل آن، پروژه بندر بزرگ فاو را پیش خواهد برد. اما بررسی‌ها نشان می‌دهد اجرای این پروژه منافع قابل توجهی برای هر دو طرف در برخواهد داشت که مسئولان عراقی نیز با در نظر گرفتن این منافع وارد کار مشترک با ایران شده‌اند. در ادامه به برخی از این منافع مشترک اشاره می‌شود:

۱. **جابه‌جایی میلیون‌ها تانکر بین ایران و عراق**
اتصال راه‌آهن ایران به عراق می‌تواند سفر ارزان ریلی به این کشور را برای شیعیان منطقه فراهم کند و باعث شود افراد بیشتری به عراق سفر کنند. آمارها نشان می‌دهد تا قبل از شیوع کرونا در ایران، سالانه ۲٫۵ میلیون زائر و گردشگر عراقی به کشورمان آمده‌اند. همچنین با احتساب پیاده‌روی اربعین، سالانه حدود ۴ تا ۵٫۵ میلیون زائر ایرانی به عتبات عالیات سفر می‌کنند. به عبارتی، سالانه هفت میلیون عراقی و ایرانی به دو کشور سفر می‌کنند که بخش قابل توجهی از این سفرها از سمت خوزستان و شلمچه صورت می‌گیرد. البته در برخی آمارها این تعداد بیش از ۱۰ میلیون نفر نیز ذکر شده است. به گفته میعاد صالحی مدیرعامل راه‌آهن ج.ا.ا، این مسیر بین ۸ تا ۱۰ میلیون تن امکان جابه‌جایی بار و حدود ۱۲ میلیون نفر مسافر را دارد که خود هم موجب کاهش بار ابعاد راهبردی، سیاسی و اقتصادی راه‌آهن شلمچه بصره» آمده با فرض انتقال ۳۰ درصد از حجم بار و مسافر حمل‌شده به عراق روی ریل می‌توان سالانه حدود دو میلیارد دلار در مصرف سوخت صرفه‌جویی کرد.
۵. **حمل بارهای داخلی عراق با ناوگان ریلی ایران**
احداث خط ریلی شلمچه-بصره این فرصت را برای دو کشور فراهم می‌کند تا ناوگان ریلی ایران با ورود به عراق بخشی از حمل‌ونقل بار داخلی این کشور را برعهده گرفته و موجب کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و قیمت تمام‌شده محصولات در عراق شود. این فرصت برای واگن‌داران و شرکت‌های بهره‌برداری ریلی ایران فراهم است تا با ورود به عراق بارهای وارداتی به بنادر این کشور را در شبکه ریلی آن حمل‌کنند؛ این کار رونق بیشتری به عراق خواهد بخشید. شلایان ذکر است درصورت تحقق این طرح، مسئولان عراقی نیازهای ریلی خود در حوزه‌هایی مانند زیرساخت، تعمیر، نگهداری و بهره‌برداری را به ایران ارجاع می‌دهند و همکاری ریلی میان دو کشور پیشرفت خواهد کرد.
۶. **ایجاد اشتغال برای مردم عراق**
پروژه راه‌آهن شلمچه به بصره علاوه بر احداث، نیازمند اداره و بهره‌برداری است. این موضوع می‌تواند نقطه تلاقی میان ایران و عراق جهت آموزش کارگران و

۸ منافع مشترک راه‌آهن شلمچه- بصره

کارمندان عراقی برای اداره این خط و ایجاد سایر خطوط ریلی و زیرساخت‌ها در عراق باشد. در بعد احداث می‌توان از کارگران عراقی استفاده کرد و پس از احداث نیز در بهره‌برداری، تخلیه و بارگیری، تعمیر و نگهداری خطوط و ادوات ریلی به آنها آموزش داد.

۷. **عواید صادرات مجدد کالا برای عراق**
بسا در نظر گرفتن صادرات برق و گاز و صادرات کالا تراز تجاری ایران با عراق سالانه بین ۱۰ تا ۱۱ میلیارد دلار خواهد بود. برخی از کارشناسان معتقدند می‌توان این مازاد تجاری را در عراق به فرصتی برای همکاری مشترک تبدیل کرد. پیشنهاد این است که اولاً پروژه‌های اقتصادی و صنعتی مشترک بین دو کشور تعریف شود و ثانیاً عراق برای بخشی از کالاهای وارداتی ایران به صادرات مجدد یا ری اکسپورت روی بیاورد. کارشناسان معتقدند بهره‌مندی هر دو کشور از عواید هر کدام از این دو مدل همکاری مشترک نیاز به زیرساخت‌های مختلف و ازجمله زیرساخت ریلی دارد. از نگاه این کارشناسان ایران باید کریدور را نه به‌صورت خط و خطوط ریلی با جاده‌ای، بلکه یک محور جمعیتی، اقتصادی و حتی امنیتی نگاه کند و سعی کند پروژه‌های اقتصادی و صنعتی مشترک با همسایگان و ازجمله با افغانستان و عراق که ایران دارای مازاد تجاری با آنهاست، تعریف کند. این پروژه‌ها منافع اقتصادی ایران با همسایگان را هم گرم می‌زند و منافع مشترک باعث خواهد شد پروژه‌های مشترک، کارایی مشترک و اقدامات مشترک در حوزه‌های اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی و به‌ویژه در حوزه امنیتی بین ایران و همسایگان تعریف شود، اقداماتی که همگی در راستای تأمین امنیت کشورهای منطقه عمل خواهد کرد.

۸. **متنوع‌سازی مسیرهای تجاری عراق**
برخی از کارشناسان حوزه ژئوپلیتیک می‌گویند پیوستن عراق به این پروژه از این منظر جای تعجب و شگفتی ندارد که عراقی‌ها به این نتیجه رسیده‌اند که عمق و ظرفیت بندری فاو چندان قابل توجه نیست و چون فاو بندرگاه رودخانه‌ای است، ظرفیت بارگذاری زیاد کالا و خدمات را ندارد یا اگر ظرفیت هم داشته باشد، نیازمند هزینه‌های گزافی برای توسعه و نگهداری است. همچنین به‌زعم این کارشناسان، توسعه خط آهن شلمچه-بصره باعث خواهد شد عراقی‌ها مسیرهای ورود کالا و خدمات خود را متنوع‌سازی کنند که این اقدام باعث خواهد شد درصورت وقوع رخدادهای غیرمترقبه آنها بتوانند از ظرفیت سایر مبادی ورودی نیز استفاده کنند.

پی‌نوشت:

گزارش «مروری بر ابعاد راهبردی، سیاسی و اقتصادی راه آهن شلمچه بصره» که توسط اندیشکده حمل و نقل ایران تهیه شده، ازجمله منابع مورد استفاده در این مطلب بوده است.

۲ لایحه گذاری

در مرحله دوم با ایجاد معاملات گنجانده و نقل و انتقالات متعدد بانکی مجرمان سعی دارند منشأ اولیه جرم را پنهان سازند. مرتکبان در این مرحله با سوءاستفاده از شبکه بانکی به اصطلاح اقدام به پخش عواید غیرقانونی به دست آمده می‌کنند و از گستره شبکه مالی که فضای مناسبی برای تثبیت رفتار مجرمانه است سوءاستفاده می‌شود.

۳ یکپارچه‌سازی

این مرحله که به ادغام نیز شناخته می‌شود، پس از طی مراحل گذشته و اقدامات صورت گرفته پول کثیف بدون تغییر ماهیت و با شکل درآمدی قانونی وارد سیستم اقتصادی شده و مجرمان از آن در جهت اهداف غیرقانونی خود استفاده می‌کنند. البته با ذکر این نکته که هیچی تغییر ماهیتی درخصوص اصل پول کثیف صورت نگرفته است. بالمسأل در هر نظام مالی، بانک‌ها و موسسات مالی در مبارزه با پولشویی و جرایم سازمان‌یافته اقتصادی سنگر و خط اصلی حراست از منافع اقتصادی جامعه هستند و همکاری در این میدان نیازمند تلاش همه‌جانبه تمامی فعالان پولی و بانکداری است که در نوشتار آینده به بررسی آن می‌پردازیم.

پی‌نوشت:

عنوان یادداشت برگرفته از عنوان نمایشنامه‌ای از هنریک ایبسن است.