



## دیدگاه

### اهمیت مرز شلمچه و ریل شلمچه - بصره در ارتقای تجارت با عراق

شماره: ۱۰۷۸

تاریخ: ۱۴۰۳/۰۵/۲۹

### تهیه و تنظیم: زهرا آقاجانی

#### توضیح اجمالی

شلمچه یکی از مرزهای زمینی مهم ایران با عراق می باشد که به لحاظ نقش آن در صادرات، ترانزیت و جابجایی زائرین عتبات عالیات با این کشور از جایگاه ویژه ای برخوردار است. بر اساس آمارهای گمرک ج.ا.ا سهم گمرک شلمچه از ارزش صادرات کالا به عراق طی دوره ۱۴۰۲-۱۳۹۷ به طور متوسط برابر ۶.۷ درصد بوده است که از این لحاظ در بین مرزهای ایران با عراق، رتبه سوم را (پس از مرز خسروی با سهم ۱۵.۵ درصد و مرز مهران با سهم ۹.۴ درصد) به خود اختصاص داده است. با این وجود، سهم صادرات ایران به عراق از طریق گمرک شلمچه طی سال های اخیر روند کاهشی داشته است (جدول ۱).

جدول ۱- مقدار و سهم صادرات اظهار شده از گمرک شلمچه به عراق

سال	ارزش صادرات		تناژ صادرات	
	مقدار (میلیون دلار)	سهم (درصد)	مقدار (میلیون تن)	سهم (درصد)
۱۴۰۰	۱۰۹۵	۱۲.۳	۵.۱۹۷	۱۷.۴
۱۴۰۱	۱۱۱۶	۱۰.۸	۳.۷۶۶	۱۳.۸
۱۴۰۲	۵۵۴	۵.۹	۳.۱۳۴	۱۱.۷

ماخذ: محاسبات پژوهش بر اساس آمارهای گمرک ج.ا.ا

مشاهده می شود که سهم این مرز از ارزش صادرات ایران به عراق از سال ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۲ تقریباً به نصف تقلیل یافته و سهم آن از تناژ صادرات نیز با افت ۵.۷ واحدی از ۱۷.۴ درصد به ۱۱.۷ درصد رسیده است. عمده دلیل این روند (به خصوص در سال ۱۴۰۲)، افت شدید آمار صادرات ثبتی اقلامی همچون گاز طبیعی (مایع شده در سیلندر)، انواع صیفی جات و سنگ آهن از این مرز بوده است. ضمن اینکه طبق آمار گمرک ج.ا.ا، حجم صادرات رسمی ایران به عراق نیز از حدود ۱۰.۵ میلیارد دلار در سال ۱۴۰۱ به ۹.۳ میلیارد دلار در سال ۱۴۰۲ کاهش یافته است که بخش قابل توجهی از این افت، به گاز طبیعی (مایع شده در سیلندر) اختصاص دارد که یکی از دلایل آن عدم بروز رسانی آمار صادرات این کالا در سامانه گمرک است.

با این حال با توجه به اهمیت عراق به عنوان اولین مقصد صادراتی ایران در بین کشورهای همسایه و جایگاه مرز شلمچه به عنوان یکی از سه مرز با بیشترین عملکرد صادراتی به این کشور، تقویت و توسعه زیرساخت های لجستیکی این مرز همواره مورد توجه بوده است؛ به طوری که سازمان توسعه تجارت، پیگیری اتصال خط آهن بصره - شلمچه را از جمله اقدامات آتی در زمینه توسعه روابط تجاری با عراق اعلام کرده است. در تأیید دلیل ورود این سازمان به این موضوع، می توان به نتیجه مطالعات سازمان توسعه و همکاری اقتصادی (OECD) اشاره نمود که بر اساس آن، بهبود ۱۰ درصدی حمل و نقل و کیفیت زیرساخت های تجاری در کشورهای در حال توسعه می تواند به افزایش ۳۰ درصدی صادرات از این کشورها منجر شود.

در خصوص جایگاه بالقوه مرکز لجستیک مرزی شلمچه، پیش بینی شده این مرکز نقش ارائه دهنده خدمات لجستیک در بخش های جاده ای و ریلی را برعهده داشته باشد. علاوه بر این، شلمچه در منطقه آزاد اروند قرار دارد و بهره مندی از مزایای تجاری و صنعتی این منطقه می تواند عملکرد آن را به عنوان یک مرکز لجستیک بهبود بخشد. اتصال مرکز لجستیک مرزی شلمچه به شبکه ریلی ایران و عراق (مشابه اتصال پایانه مرزی خسروی به ریل)، می تواند به این مرکز جایگاه بین المللی ببخشد. لازم به ذکر است که ایجاد این مرکز لجستیک بر عهده شرکت راه آهن ج.ا.ا گذارده شده است.

پروژه ریلی خرمشهر - شلمچه - بصره، در کنار مسیر ریلی کرمانشاه - خسروی - خانیقین - بغداد، یکی از دو مسیر اتصال ریلی بین ایران و عراق است که در دستور کار قرار دارند. پروژه ریلی خرمشهر - شلمچه - بصره شامل دو بخش داخل و خارج ایران است. بخش نخست یعنی خرمشهر - شلمچه در داخل خاک ایران، به صورت تک خطه و به طول ۱۷ کیلومتر است که در سال ۱۳۹۰ به افتتاح رسیده است. بخش دوم این طرح که شامل راه آهن شلمچه - بصره در داخل خاک عراق است، مشتمل بر راه آهن تک خطه به طول حدود ۳۴ کیلومتر (در دست مطالعه و طراحی) و یک پل بزرگ روی شط العرب به طول حدود ۷۰۰ متر (۱۶ دهانه) و دارای یک دهانه باز شو برای تردد شناورهای رودخانه ای است که مدت زمان لازم برای احداث آن حداقل دو سال بوده و هنوز آغاز نشده است. باید خاطر نشان کرد که پیش از این بنا بود تامین مالی این پروژه از سوی بنیاد مستضعفان انقلاب اسلامی صورت گیرد که بعدها این امر بر عهده شرکت ارزش آفرینان فدک نهاده شد؛ اما به دلیل تغییرات مدیریتی در دولت سیزدهم و واگذاری مسئولیت اجرای این پروژه در وزارت راه و شهرسازی (از شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور به شرکت راه آهن ج.ا.ا)، مجری دیگری برای پروژه تعیین شد.

در هر صورت این پروژه منافع متعددی را برای طرفین آن یعنی ایران و عراق به دنبال دارد. برخی از مهمترین منافع آن برای ایران عبارتند از: تسهیل تجارت با عراق (صادرات و واردات)، تسهیل سفر زائرین استان های جنوبی کشور به عتبات عالیات، کمک به توسعه استان خوزستان و درآمدزایی از محل ترانزیت کالا بین عراق و کشورهای همسایه. در طرف مقابل، این پروژه برای کشور عراق نیز منافع را دربردارد که باید بدان ها توجه داشت. این منافع عبارتند از: تسهیل تجارت با ایران (صادرات و واردات)، تسهیل در سفر زائران استان های جنوبی عراق به مشهد مقدس، کمک به توسعه استان بصره، انتفاع از ترانزیت کالا بین ایران با کشورهای عربی (مانند کویت، عربستان، اردن، سوریه و لبنان) و دسترسی ریلی عراق به کشورهای قفقاز، آسیای میانه و افغانستان، روسیه، پاکستان و شبه قاره هند است.



## دیدگاه

علیرغم اهمیت این پروژه برای ایران، تلاش‌ها برای تحقق آن تاکنون به دلایل مختلف به نتیجه مطلوب نرسیده است که بخشی از آن به ایران و بخشی نیز به طرف عراق بازمی‌گردد. مهمترین این دلایل عبارتند از: نیاز به مین‌زدایی از نقطه صفر مرزی عراق به سمت مناطق مجاور؛ دشواری ایجاد ۷۰۰ متر پل متحرک دارای دهانه بازشو برای عبور شناورهای رودخانه‌ای روی شط‌العرب؛ سختی‌های ناظر بر تعیین خط مرزی در قعر اروندرود؛ گران بودن قیمت زمین‌های کشاورزی بالادست در کشور عراق؛ سنگ‌اندازی کشورهای منطقه و برخی کشورهای غربی و مسائل امنیتی موجود.

### نکات کلیدی:

۱. احداث خط ریل شلمچه - بصره با توجه به نقش شلمچه در ترانزیت کالا و جابجایی مسافر بین دو کشور و همچنین پیش‌بینی ایجاد مرکز لجستیک مرزی در این مرز، از جمله پروژه‌های کلیدی ریلی کشور محسوب می‌شود. از این رو پیشنهاد می‌شود با بررسی‌های لازم، آغاز عملیات اجرایی این خط ریلی تسریع گردد.
  ۲. با توجه به افت عملکردی مرز شلمچه طی سال‌های اخیر و تعدد عوامل تاثیرگذار بر این روند، پیشنهاد می‌شود به جهت چندبعدی بودن موضوع (دخیل بودن مسائل حوزه گمرک، جاده و غیره) سازمان توسعه تجارت با همکاری نهادهایی همچون وزارت راه و شهرسازی و گمرک ج.ا.ا. و با مشارکت اتاق مشترک بازرگانی ایران و عراق، آسیب‌شناسی جامعی را از دلایل این روند انجام داده و در نهایت راهکارهای مقتضی را برای رفع مشکلات موجود احصاء و اجرا نمایند.
  ۳. یکی از مهمترین پیش‌نیازهای تحلیل علل افت عملکرد مرز شلمچه، در دسترس بودن آمار دقیق عملکرد این مرز است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که به دلیل برخی ناهماهنگی‌های بین دستگاهی، آمار کامل و قابل اتکایی از عملکرد واردات و صادرات از مرز شلمچه منتشر نمی‌شود. به طور مشخص، با توجه به قرارگیری پایانه مرزی شلمچه در محدوده منطقه آزاد اروند، آمار عملکرد جاده‌ای این مرز در آمارهای سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای لحاظ نمی‌گردد. ضمن اینکه آمارهای گمرکی نیز با این مساله مواجه است که داده‌های منتشره به تفکیک گمرک اظهار شده برای صادرات و واردات (و نه به تفکیک مبادی مرزی) اعلام می‌شود. لذا با توجه به اهمیت وجود آمار دقیق برای تحلیل‌های کارشناسی، لازم است رفع مشکلات فوق مورد توجه دستگاه‌های ذینفع قرار گیرد.
- از آنجا که پایانه مرزی فعلی شلمچه از نوع جاده‌ای است، ضرورت دارد با آغاز عملیات احداث پروژه ریلی شلمچه - بصره، ایجاد یک پایانه ترکیبی (جاده‌ای - ریلی) نیز به عنوان حلقه اتصال بین شبکه‌های جاده‌ای و ریلی ایران و عراق در این مرز در دستور کار قرار گیرد تا امکان استفاده بهینه از پتانسیل‌های این پروژه میسر گردد. احداث این پایانه ترکیبی می‌تواند از گام‌های اولیه برای تبدیل این مرز به یک مرکز لجستیک مرزی تلقی شود.