



مجموعه مقالات

بهمن ماه ۱۳۹۷

از شبکه خبر کشتین

پروژه خط آهن ایران، عراق، سوریه؛

امکان و پیامدها

الحمد لله

اندیشکده راهبردی تبیین



مجموعه گزارش راهبردی



پروژه خط آهن ایران، عراق، سوریه؛ امکان و پیامدها



وبگاه اندیشکده : www.Tabyincenter.ir



نشانی : تهران، اقدسیه، خیابان شهید موحد دانش، خیابان نسترن، پلاک ۳۲، واحد ۱۱



کد پستی : ۱۹۵۷۶۶۴۷۳۱



تلفن : ۲۶۱۵۳۳۲۹



نمابر : ۸۹۷۷۱۹۶۴



فهرست

۶	مقدمه
۷	موانع تحقق طرح خط آهن
۹	منافع تحقق طرح ریلی
۱۲	پیامدهای ژئوپولیتیکی و ژئواکونومیکی
۱۵	جمع بندی
۱۶	منابع



مقدمه

سال‌هاست که از موافقت سه کشور ایران، عراق و سوریه برای احداث یک خط آهن ریلی از مرزهای ایران تا سواحل مدیترانه سخن گفته می‌شود، اما این موضوع بیش از آن که جنبه عملیاتی پیدا کند، صرفاً در محافل خبری و رسانه‌ای داخلی و منطقه‌ای مورد بحث و تحلیل قرار گرفته است. در روزهای اخیر و به دنبال تلاش آمریکا برای افزایش فشار تحریم‌ها بر ایران، مقامات کشورمان نیز در هماهنگی با مقامات سوری و عراقی، تلاش خود را برای وارد کردن طرح مذکور به فاز اجرایی و با هدف بهره‌گیری از آن به عنوان یکی از ابزارهای مهم در خنثی سازی و مقابله با تحریم‌ها افزایش داده‌اند. این طرح قرار است از مرز «شلمچه» به بندر «المعقل» در بصره و سپس به بغداد و از آنجا به بندر لاذقیه در ساحل مدیترانه متصل شود. خط آهن عراق در سال ۱۹۶۷ از بغدا به بصره متصل شد که در جنگ‌های مختلف و طولانی دچار آسیب و تخریب شد، اما مجدداً ارتباط ریلی بصره-بغداد از سال ۲۰۰۳ برقرار شد و حجم زیادی از کالاهای ایرانی نیز از طریق این خط آهن به بغداد منتقل می‌شود. هدف گذاری عراق، اتصال بندر خلیج فارس با قلب اروپا، در قالب طرحی موسوم به «کانال خشک» است. در این میان با پیوستن کویت به این طرح موافقت شده و پیش بینی می‌شود که پس از رسیدن خط ریلی از بغداد به کربلا، اردن نیز به این مسیر بپیوندد (۱). ایران هزینه اجرای خط آهن شلمچه تا بصره را به طول ۳۲ کیلومتر، از طریق احداث یک پل متحرک ۸۰۰ متری و با پشتیبانی مالی بنیاد مستضعفان به عهده خواهد گرفت و عراق نیز باقیمانده مسیر را تا مرزهای سوریه کامل خواهد کرد. کشور سوریه نیز برای اتصال این خط آهن به خطوط ریلی خود، ساخت ۳۲ کیلومتر از آن را به عهده می‌گیرد تا در نهایت به بندر لاذقیه در ساحل مدیترانه متصل شود (۲).



هر سه کشور ایران، عراق و سوریه از اهمیت این طرح برای خود آگاه بوده و بنابراین اجرای طرح مذکور با چالش و موانع سیاسی خاصی مواجه نمی‌باشد. از یک سو ایران با کمک این خط آهن، خود را به سواحل مدیترانه رسانده و منافع اقتصادی مهمی را به دست می‌آورد، بازارهای عراق، سوریه و اردن را برای فروش تولیدات ایرانی در اختیار خواهد گرفت و در کنار بهره‌مندی از یک مسیر تجاری جدید به عنوان جایگزین کشورهای رقیب در خلیج فارس، یک ائتلاف نانوشته اقتصادی را در منطقه شکل خواهد داد. کشور عراق نیز علاوه بر بهره‌مندی از مواهب اقتصادی طرح، به یک منفذ دریایی جدید در کنار گذرگاه‌های آبی ایران دست خواهد یافت که می‌تواند این کشور را از تنگنای ژئوپولیتیکی موجود نجات دهد. مسیر تردد و حمل و نقل بار و مسافر، از عراق به مقصد کشورهای همسایه تسهیل می‌شود و ارتقاء سطح اقتصادی این کشور را در پی خواهد داشت. سوریه نیز ضمن برقراری مجدد راه ارتباط زمینی با عراق و همچنین توسعه مبادلات و تحکیم روابط با این کشور، ارتباط سریع‌تری را از طریق خاک عراق با ایران به عنوان متحد استراتژیک و پشتیبان مهم منطقه‌ای خود پیدا می‌کند.

موانع تحقق طرح خط آهن

شرایط سیاسی - امنیتی حاکم بر عراق: توافق‌نامه سه جانبه برای احداث خط آهن با موانع سیاسی یا اختلاف نظر خاصی میان مقامات سه کشور ایران، عراق و سوریه مواجه نیست. دلیل اصلی تأخیر و به تعویق افتادن اجرای این پروژه، شرایط سیاسی و امنیتی حاکم بر عراق، اقدامات ناامن‌کننده گروه‌های تروریستی در این کشور و ناتوانی در تأمین منابع مالی پروژه است که اهتمام و اقدام عملی مسئولین عراقی در پیاده‌سازی پروژه «کانال خشک» به عنوان بخشی از



پروژه خط آهن سه جانبه را نیز تضعیف نموده است. زیرا مادامی که دغدغه امنیتی به عنوان اولویت اصلی مطرح باشد، پرداختن به پروژه‌های کلان و جدید توجیه منطقی ندارد. البته این دغدغه در عراق در حال رفع شدن است.

شرایط حاکم بر سوریه: دولت سوریه به رغم آگاهی از منافع و مواهب خط آهن ریلی، از مشکلات و موانع امنیتی در رنج است. حضور گروه‌های تروریستی و اقدامات مخرب آن‌ها، نابودی زیرساخت‌های حیاتی سوریه از جمله تخریب ۱۸۰۰ کیلومتر از خطوط ریلی این کشور که عمدتاً به سمت کشورهای همسایه کشیده شده است، مخالفت معارضین و مخالفین داخلی سوریه که خط آهن سه جانبه را ابزاری برای تقویت و تداوم نفوذ ایران در این کشور قلمداد می‌کنند و از همه مهم‌تر حضور کارشکنانه آمریکا در مسیر خط لوله و به ویژه در پایگاه «التنف» را می‌توان اصلی‌ترین موانع تحقق طرح مذکور عنوان کرد، زیرا در صورتی که آسیب‌های وارده به خطوط ریلی اتفاق نمی‌افتاد، دولت سوریه صرفاً با احداث ۳۲ کیلومتر خط آهن جدید، قادر بود که پروژه خط ریلی سه جانبه را به مقصد نهایی آن که بندر لاذقیه در ساحل مدیترانه است متصل کند(۳).

موانع پیش‌روی ایران: از طرف ایران موانع سیاسی و اقتصادی خاصی که بتوان به عنوان عامل بازدارنده و یا ایجاد کننده وقفه در اجرای طرح خط آهن سه جانبه نام برد وجود ندارد، اما یک عامل یا مانع عمده در مقصد این پروژه وجود دارد و آن‌هم حضور روسیه در بندر لاذقیه است که اتصال ایران به مدیترانه را به نفع مصالح خود نمی‌داند. دسترسی ایران به مدیترانه ضمن تسهیل فرآیند تجارت این کشور با اروپا، روند تأمین ۴۰ درصد از گاز اروپا از طریق خاک روسیه را نیز می‌تواند به مخاطره اندازد و در نقش یک رقیب جدی برای روسیه ظاهر شود(۴). یقیناً مقامات کرملین با در نظر گرفتن این احتمالات در قبال آن اقداماتی آشکار یا پنهان صورت خواهند داد که می‌تواند از تحت فشار قرار دادن دولت مرکزی سوریه تا تداوم ناامنی مسیر انتقال خط آهن



مذکور و همراهی با فشارهای آمریکا بر ایران، متفاوت باشد.

منافع تحقق طرح ریلی

منافع سوریه: رایزنی‌ها و نشست‌های مشترک زیادی میان مقامات سوری و ایرانی برای تقویت روابط اقتصادی تهران-دمشق در مرحله بازسازی سوریه انجام شده است که به راه کارهای مهمی همچون: حمایت از همکاری مشترک بخش خصوصی دو کشور با افتتاح شعب بانک‌های ایرانی در سوریه، استفاده از ارز دو کشور در معاملات تجاری، تأسیس شرکت‌های مشترک اقتصادی و تلاش برای عملیاتی کردن مسیر اتصال ریلی میان دو کشور منتهی شده است (۵). از آنجا که گفته می‌شود این خط آهن بخشی از پروژه گسترده‌تر ایجاد خطوط ارتباطی با شبکه‌های آسیای میانه است که آن‌ها نیز به خطوط ریلی چین و روسیه وصل هستند، محقق شدن آن، سوریه را به مرکزی برای صادرات کالا به اروپا و به عنوان یک مسیر تجاری میان‌بر و ارزان، مورد توجه مجموعه‌ای از کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای قرار داده و امنیت و بازسازی سوریه را برای آن‌ها به موضوعی مهم و حیاتی بدل خواهد ساخت. علاوه بر این، نیاز سوریه به ارتباط زمینی امن با عراق، ارتباط سریع با ایران، فعال شدن بنادر اقتصادی سوریه در سواحل طرطوس و لاذقیه، انتقال سریع و انبوه تجهیزات در امر بازسازی این کشور، توسعه گردشگری مذهبی با ایران و عراق که طرفداران زیادی دارد، از جمله منافع ترغیب کننده این کشور برای احداث خط آهن سه جانبه است. بر همین اساس، دولت سوریه به منظور تسهیل رفت و آمد شهروندان و گردشگران در دمشق و حومه آن نیز، احداث چهار خط مترو را در دست اجرا دارد. این خطوط مترو شامل خط «دمشق - فرودگاه به سمت سیده زینب»، «دمشق - صحنایا - دیرعلی»، «دمشق - الهامه»،



«دمشق - قطنا» و به طول ۱۰۰ کیلومتر است (۶).

منافع عراق: استراتژی عراق، اتصال خط آهن ۱۲۱ کیلومتری «تکریت، موصل، فلوجه - أبوغریب» و پیوستن خط آهن «مسیب - کربلا» به خط آهن سه جانبه است. همچنین دولت عراق در راستای تقویت روابط خود با کشورهای همسایه به دنبال انضمام اردن و کویت به این خط آهن است. زیرا عراق از هر طریقی که تقویت کننده عملیات نقل و انتقال مرزی بوده و علاوه بر کالا، جایجایی شهروندان عراقی میان کشورهای مختلف را نیز تسهیل نماید و برای این کشور منافع اقتصادی در بر داشته باشد حمایت می کند. خط آهن سه جانبه ضمن دربرداشتن عواید مهم اقتصادی، احیا کننده مسیر جاده ابریشم قدیم است که بخشی از آن در خاک عراق قرار داشته است و از سویی عراق را پس از سالها رنج بردن از تنگنای ژئوپولیتیک و محدودیت مرز دریایی، به منفذ و مسیر دریایی جدیدی در سواحل مدیترانه می رساند. این امر ضمن ایجاد گشایش برای عراق، باعث تحکیم امنیت در مرز با ایران و همسایگان این کشور در خلیج فارس خواهد شد، زیرا بخش مهمی از چالش های مرزی عراق با این کشورها به همین محدودیت ها در ارتباط عراق با خلیج فارس و کمبود مرز دریایی مناسب مربوط می شود.

منافع ایران: ایران خط آهن سه جانبه را بخشی از پروژه بازسازی سوریه می داند. همچنین این خط آهن علاوه بر منافع اقتصادی و کمک به کاهش فشار تحریم های غرب بر ایران، تقویت کننده همکاری های اقتصادی و امنیتی با سوریه و عراق، تسهیل کننده «گردشگری مذهبی» و «گردشگری سلامت» در میان سه کشور بوده و راه دست یابی ایران به بازارهای منطقه ای و اروپا را فراهم می آورد و در واقع نقطه آغازی برای صادرات گاز ایران به اروپاست. یعنی به موازات



خط آهن ریلی، خط لوله انتقال گاز نیز قابلیت احداث و بهره‌برداری پیدا خواهد کرد. از طرفی توافقات بانکی ایران - سوریه برای افتتاح شعب بانک‌های ایرانی در این کشور، ضمن آینده‌نگری نسبت به نیاز مالی شرکت‌های ایرانی فعال در پروژه بازسازی سوریه، افق میان مدت و بلند مدت فضای رقابتی در حوزه اقتصاد و تبادلات مالی را در این کشور همجوار با ساحل مدیترانه، مدنظر قرار داده است تا شرکت‌های ایرانی توان رقابت با دیگر شرکت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای را از دست ندهند. وزیر راه و شهرسازی ایران در سال ۹۶ در دیدار با وزیر حمل و نقل عراق «کاظم فنجان‌الحمامی» بر لزوم راه‌اندازی «دفتر مشترک هماهنگی» بین ایران و عراق تأکید کرد. زیرا مقامات عراقی تلاش دارند که از طریق خط آهن سه جانبه، بندر «شانگ‌های چین» را به مدیترانه متصل کرده و از شرکت کشتیرانی امارات که دردآذربایجان، ازبکستان و ترکمنستان ایستگاه راه‌آهن خریداری کرده است، عقب نمانند. عمده‌ترین مشکل عراقی‌ها مشکل تأمین مالی پروژه است، اما متعهد شده‌اند که در صورت تأمین منابع مالی پروژه از سوی ایران، بدهی خود را از طریق درآمدهای حاصل از بهره‌برداری، ترانزیت و گمرکی راه‌آهن تسویه نمایند. همچنین با توجه به ناامنی منطقه «بعقوبه» عراق، مقامات ایران پیشنهاد عبور خط آهن کرمانشاه - خسروی از اربیل عراق را مطرح کرده‌اند. وزارت حمل و نقل عراق تمایل زیادی دارد که همکاری ریلی خود با ایران را در حوزه‌های مختلف توسعه دهد و بر همین اساس، پیشنهاد ساخت «مونوریل» کربلا - نجف با ظرفیت جابجایی ۵ میلیون زائر و درآمد روزانه ۵۰۰ هزار دلار را نیز به همسایه شرقی خود ارائه کرده است (۷).



پیامدهای ژئوپولیتیکی و ژئواکونومیکی

اهمیت اقتصادی یک منطقه در روابط مجموعه‌ای از کشورها و درهم تنیدگی و پیوند خوردن منافع اقتصادی آن‌ها در این منطقه، اهتمام آن‌ها به حفظ امنیت و ثبات منطقه مورد نظر را افزایش خواهد داد. همسایگی سوریه با مدیترانه، برخورداری از مرز مشترک با ۵ کشور مختلف و امکان اتصال مسیر خط آهن سه جانبه به کشورهای آسیای میانه تا چین و روسیه می‌تواند در کنار رشد اقتصادی مورد انتظار، اهتمام مجموعه بزرگی از کشورها به حفظ امنیت سوریه را نیز در پی داشته باشد. همچنین سوریه تمایل زیادی به عبور جاده ابریشم جدید از خاک این کشور دارد، زیرا تحقق این امر می‌تواند بر وزن ژئوپولیتیکی و ژئواکونومیکی سوریه در محاسبات منطقه‌ای و بین‌المللی قدرت بیفزاید.

ساختار جغرافیایی عراق به گونه‌ای است که با وجود احاطه شدن میان دریای خزر، خلیج فارس، دریای سرخ و دریای سیاه، همواره از محدودیت مرز دریایی رنج برده و به دلیل همین تنگنای ژئوپولیتیکی نیز مدام با همسایگان خود در ساحل خلیج فارس تنش‌ها و مناقشاتی داشته است. عراق از یک نگرانی و تنگنای عمیق امنیتی و ژئوپولیتیکی رنج می‌برد که گلوی این کشور را فشرده و مانع از دستیابی آن به جایگاهی شایسته در معادلات منطقه‌ای و بین‌المللی شده است. ره‌آورد خط آهن سه جانبه برای عراق، اتصال این کشور به مدیترانه، گشایش ژئوپولیتیک و رهایی آن از یک رنج و حقارت تاریخی است. بنابراین علاوه بر منافع اقتصادی و امکان جذب سرمایه خارجی در بخش‌های مختلف، راه‌یابی عراق به مدیترانه، بر تحکیم هرچه بیشتر روابط عراق با ایران و کویت نیز تأثیر به‌سزایی خواهد داشت و با کاهش تنش‌ها و نگرانی‌ها در مرزهای مشترک، نگاه امنیتی موجود را به نفع نگاه اقتصادی و افزایش مبادلات مرزی تغییر می‌دهد.



در برخی کریدورهای تجاری که ایران در آن مشارکت داشته است، پارامترهای سیاسی و ژئوپولیتیکی نسبت به انگیزه‌های اقتصادی از وزن و اهمیت بیشتری برخوردار بوده است و چون متخصصین و مدیران بخش حمل و نقل ایران توجه چندانی به این امر نداشته‌اند، در برخی مواقع دچار سرخوردگی شده‌اند، اما با احداث خط آهن سه جانبه و با توجه به طرح یک «کمربند-یک جاده» برای بازآفرینی و احیای جاده ابریشم توسط چین، یقیناً وزن و جایگاه اقتصادی ایران و منطقه نیز به تناسب وزن ژئوپولیتیکی آن، افزایش خواهد یافت و تمایل چین برای مشارکت در تأمین مالی ساخت کریدور و سرمایه‌گذاری در آن نیز افزایش می‌یابد.

با توجه به شدت گرفتن رقابت چین و آمریکا، چینی‌ها به دنبال این هستند که اگر در حمل و نقل دریایی‌شان از سمت آمریکایی‌ها دچار محدودیت شدند، گزینه‌های جایگزین را در دسترس داشته باشند، چرا که برای صنایع خود، به‌طور روزانه نیازمند انرژی و مواد خام هستند و به این ترتیب با دسترسی به مسیرها و کشورهای جایگزین، ریسک خود را در تقابل با آمریکا کاهش می‌دهند.

این اتفاق، مزیت‌های قابل توجه و زیادی را برای ایران و چین به دنبال دارد. نخست آنکه در حال حاضر ایران برای مبادلات زمینی خود با غرب عمدتاً متکی و وابسته به مسیر ترکیه است و به واسطه اینکه گزینه‌های متعددی که اقتصادی و مقرون به صرفه هم باشند، وجود ندارد، با محدودیت‌هایی مواجه است. اما در صورت تحقق این گزینه (خط آهن سه جانبه)، وابستگی و محدودیت تجارت جاده‌ای ما از طریق ترکیه تا حد زیادی مرتفع می‌شود.

موضوع دوم آنکه، خود چین برای بازسازی سوریه از امکان سرمایه‌گذاری زیادی برخوردار است و ایجاد این کریدور ریلی، فرصت تسهیل صادرات چین به عراق و سوریه به منظور بازسازی



این کشورها را فراهم می‌آورد. همچنین بیشترین صادرات ایران نیز به افغانستان، عراق و سوریه است، از این رو، ایجاد شدن چنین خط ریلی می‌تواند به مزیت اقتصادی کشور کمک کند (۸).



جمع بندی

سه کشور ایران، عراق و سوریه با مشکلات و فشارهای اقتصادی، سیاسی و امنیتی نسبتاً مشابهی مواجه هستند و احداث خط آهن سه جانبه می تواند هدف گذاری مناسبی در راستای تلطیف و کاهش فشارها و تنگناهای موجود، اعم از اقتصادی، سیاسی و امنیتی باشد. تحقق چشم انداز آتی طرح و اتصال کشورهای آسیای میانه، چین و روسیه به این مسیر ریلی، توسعه روابط تجاری با اروپا، افزایش سرمایه گذاری خارجی و همکاری اقتصادهای مکمل از طریق این خط آهن، باعث بین المللی سازی مثبت امنیت و ثبات منطقه شده و اهتمام قدرت های منطقه ای و بین المللی را به حفظ ثبات آن در پی خواهد داشت. نتیجه نهایی این روند، شکوفایی هرچه بیشتر و نقش آفرینی روزافزون منطقه در معادلات مختلف است.



منابع

- ۱- عن مشروع السكك الحديدية بين إيران و دول المنطقة، الميادين، منتشر شده در تاریخ ۲۳ ژانویه ۲۰۱۹، قابل بازیابی در پیوند زیر:
<http://www.almayadeen.net/articles/blog/929781>
- ۲- ایران تبدأ بإنشاء سكة حديد تصلها بالعراق وصولاً لميناء لاذقية، السوریه، منتشر شده در تاریخ ۱۲ نوامبر ۲۰۱۸، قابل بازیابی در پیوند زیر:
<https://www.alsouria.net/content>
- ۳- ایران تربط منظومه سككها الحديدية بسوريا عبر العراق، شبكة الأنباء المعلوماتية، منتشر شده در تاریخ سوم دسامبر ۲۰۱۸، قابل بازیابی در پیوند زیر:
<https://annabaa.org/arabic/iraqipress/17447>
- ۴- ایران تبدأ بإنشاء سكة حديد تصلها بالعراق وصولاً لميناء لاذقية، راديو الكل، منتشر شده در تاریخ ۲۰۱۸/۱۱/۱۳، قابل بازیابی در پیوند زیر:
<https://www.radioalkul.com/p218430>
- ۵- النظام السورى يقترح خطأً للسكة الحديد مع العراق و إيران، الشرق الأوسط، منتشر شده در تاریخ ۲۱ ژوئن ۲۰۱۸، قابل بازیابی در پیوند زیر:
<https://aawsat.com/home/article/1306991>
- ۶- مشروع سكك الحديد يربط ایران بالبحر الأبيض المتوسط غير سوريا، مهر للأبناء، منتشر شده در تاریخ پنجم دسامبر ۲۰۱۸، قابل بازیابی در پیوند زیر:
<https://ar.mehrnews.com/news/1890171>
- ۷- بررسی اتصال ریلی ایران و عراق و راه آهن بصره-شلمچه، وزارت راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران، منتشر شده در تاریخ ۱۳ خرداد ۱۳۹۶، قابل بازیابی در پیوند زیر:
<https://www.mrud.ir/news-view/ArticleId/1182>
- ۸- مزایای اتصال شبکه ریلی ایران به دریای مدیترانه و فرصت احیای جاده ابریشم، پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، منتشر شده در تاریخ ۲۹ خرداد ۱۳۹۶، قابل بازیابی در پیوند زیر:
<http://news.mrud.ir/news/39896>



اندر شبکه هر یک هستید



نشانی ما در شبکه های اجتماعی:

@Tabyincenter



www.tabyincenter.ir