

**گفت‌وگوی «جوان» با دبیر کارگروه راه ابریشم اندیشکده مطالعات راهبردی ایران و چین**

# ریل شلمچه-بصره پل ایرانی از چین به آفریقا و اروپا می‌شود

<span></span>	
<b>دبیر کارگروه راه ابریشم اندیشکده مطالعات راهبردی ایران و چین</b>	
<b>معتقد است توسعه ارتباط ریلی با عراق می‌تواند محدود به این کشور نباشد و امتداد آن به دیگر کشورها نیز برسد. وقتی ما از راهبردی بودن خط ریلی شلمچه – بصره صحبت می‌کنیم، منظورمان همین فرامتن‌هاست. این خط ریلی می‌تواند مسیری</b>	
<b>برای ارتباط بین آسیای میانه و قفقاز با کشور عراق باشد البته نباید تنها به کشور عراق توجه شود. باید این نکته را یاد آور شد که خطر ریلی شلمچه به بصره به‌منظور این که بتواند در حد خود اهمیتش را نمایان سازد و دارای کارکرد متناسب با نقش خود باشد، باید بسیار و بیشتر از کشور عراق به آن توجه شود. مسیری در تمام پل زمینی ایران (Iran land bridge) باید بین ایران، عراق، سوریه و لبنان شکل گیرد و یکی از بزرگ‌ترین اهداف شهید حاج قاسم سلیمانی به‌عنوان یک مغز درخشان استراتژیست ایرانی همین بود.</b>	
<b>محمدعظیم‌یا</b>	
<span></span> <div>دبیر گروه اقتصاد</div>	

عملیات اجرایی احداث خط ریلی ۳۲ کیلومتری شلمچه – بصره ۱۱ شهریور امسال با حضور معاون اول رئیس‌جمهور ایران و نخست‌وزیر عراق آغاز شد و بناست در مدت ۱۸ ماه آماده بهره‌برداری شود. ۱۶ کیلومتر این پروژه در شلمچه از سوی راه‌آهن جمهوری اسلامی و ۱۶ کیلومتر در خاک عراق به دست دولت این کشور احداث می‌شود. هدف اولیه از احداث این خط، بهبود سفر ریلی با رفاه بالا و ارزان برای زائران ایرانی به کربلا و زائران عراقی به مشهد مقدس تعریف شده‌است. با برقراری این خط ریلی از مشهد تا نقطه صفر مرزی شلمچه و سپس از بصره تا کربلا به مدت هشت ساعت، جابه‌جایی مسافران و مبادلات تجاری به آسانی انجام خواهد شد.

مسئولان دولت سیزدهم می‌گویند به سرانجام رسیدن پروژه خط ریلی ۳۲ کیلومتری شلمچه – بصره پیگیری و ممارست جدی مسئولان را می‌طلبد از این رو در دوسال گذشته به صورت جدی پیگیری پروژه بودند و با طرف عراقی رایزنی داشتند تا گام اول با قطر ترکیبی تهران – کربلا شروع و سپس به موازات، احداث حلقه مفقوده آن یعنی پروژه ریلی شلمچه به بصره آغاز شود و نهایتاً با پیگیری ایران و ارباز نمایان نخست‌وزیر عراق، پروژه راهبردی ریلی شلمچه – بصره به طور رسمی آغاز شد.

به گفته سیدمحمد صالحی، مدیرعامل راه آهن کشور، احداث پروژه ریلی شلمچه – بصره سال‌ها و دهه‌ها مورد انتظار مردم ایران و عراق بوده‌است و از سوی دیگر بحث دیپلماسی حمل و نقل ریلی و روابط با کشورهای همسایه در کردبور شمال به جنوب و شرق به غرب در دولت سیزدهم در اولویت قرار گرفت. به همین دلیل اندکی از احداث پروژه ریلی شلمچه – بصره در خاک ایران باقی مانده بود که در یک سال اخیر حدود هزار و ۶۰۰ فقره مین‌را در خاک کشورمان یافتیم و آن را در نواحی مرزی شلمچه خشکی کردیم و در مجموع ۱۱۴ کیلومتر خط ریلی در سیمت مرزی احداث شد. مسیر ۳۲ کیلومتری ریلی از شلمچه به بصره درحالی انجام خواهد شد که احداث ۱۶ کیلومتر ابتدایی آن با مشارکت طرف ایرانی و راه‌آهن جمهوری عراق و همچنین احداث یک پل بر ارون رود به طول یک کیلومتر انجام خواهد شد. زمان زیرسازی این پروژه ۱۸ ماه و از زمان احداث کل آن به طور مجموع تا دو سال پیش‌بینی شده‌است.

در ادامه با «فرشاد عادل» دبیر کارگروه راه ابریشم اندیشکده مطالعات راهبردی ایران و چین، پژوهشگر مطالعات استراتژیک و اندیشه سیاسی و مدیر دبیرتصان مطالعات کردیدوها و سیاست‌پژوهی راه اندیشکده جهان معاصر به گفت‌وگو نشستیم.

**اهمیت عملیات اجرایی خط ریلی ۳۲ کیلومتری شلمچه – بصره با چه بُعد اقتصادی محدود نمی‌شود بلکه از ابعاد مختلف حائز اهمیت و قابل بررسی است. این پروژه از منظر توسعه عمق راهبردی جمهوری اسلامی ایران چگونه قابل ارزیابی است؟**

طبعاً اهمیت ریل شلمچه – بصره به ۳۲ کیلومتر ریل خط‌آهن محدود نمی‌شود؛ هر چند به لحاظ کاهش بُعد مسافت به‌نفع هر دو کشور است اما اهمیت آن از حیثه استراتژیکی قابل بررسی است. دستاورد آشکار این پروژه، اتصال خطوط ریلی ایران و عراق است که در نوع خود یک مسئله مهم به‌حساب می‌آید، به‌طوری‌که با این خط ریلی بنا بر گفته کارشناسان امکان انتقال ۸ الی ۱۰ میلیون تن بار در سال و تردد حجم ۱۲ میلیون مسافر در سال وجود دارد که البته بیشتر برای ایران باید بعد ترانزیتی این مسیر دارای اهمیت باشد و ماجرای مسافر در لایه دوم مورد توجه واقع شود. از بعد راهبردی بودن، در سطح ملی دو کشور ارتباط ایجاد می‌کند و اتصال شبکه ریلی بین ایران و عراق از بُعد ترانزیتی، مسافری و فرهنگی بسیار مهم است و نشانی می‌دهد با توجه به ایام مصادف با اربعین وجود چنین خط ریلی تا چه اندازه می‌تواند دارای اهمیت باشد و شکل دادن این خط ریلی به پیشبرد پروژه‌های فرهنگی و تمدنی دو کشور به‌واسطه فرهنگ مشترک شیعی در ایام اربعین کمک کند و باید به‌عنوان یکی از پیشران‌ها به‌منظور توسعه ارتباطات بین دو کشور و زیرساخت‌های ارتباطی به آن توجه شود، چراکه توسعه ارتباطات ریلی و جاده‌ای را می‌تواند برای ایران به همراه آورد.

**توسعه ارتباطات ریلی و جاده‌ای که مورد اشاره قرار گرفت، چه جایگاهی در روابط کشورها دارد و اگر مورد غفلت واقع شود چه نتیجه‌ای در بر خواهد داشت؟**

صحت از عصر جدید بدون توجه به توسعه ارتباطات ریلی و جاده‌ای مقرون به صحت نیست. مگر می‌شود ما از عصر جدید اقتصادمحور صحبت کنیم ولی به الزامات این اقتصاد یعنی راه مواصلاتی نیندیشیم. ضرورت توسعه ارتباطات ریلی و جاده‌ای عراق را در همین منظومه می‌شود تحلیل کرد. عراق مورد توجه چین است به‌طوری‌که چینی‌ها در تلاش هستند تا سرمایه‌گذاری و سنگینی را در عراق شکل دهند و در حال حاضر در پروژه «پهنه راه» عراق سومین شریک تجاری چینی‌ها به‌حساب می‌آید، زیرا کشور عراق از جمعیت جوان و نیروی کار عظیمی برخوردار است و

احتمالاً در سال‌های آینده انفجار جمعیتی را در آن شاهد خواهیم بود که می‌تواند با تحولات مختلفی برای این کشور همراه باشد و چینی‌ها نیز از این فرصت جهت سرمایه‌گذاری در عراق استفاده می‌کنند. علاوه بر این عراق یکی از منابع تأمین انرژی چین محسوب می‌شود و نگاه چینی‌ها در این حوزه به عراق یک نگاه ویژه‌ای است، بنابراین چینی‌ها تلاش خواهند کرد ارتباطات خود را با عراق توسعه بخشند.

**یعنی چین در صدد توسعه ارتباطات ریلی و جاده‌ای با عراق است و باید این مهم در محاسباتمان مدنظر قرار گیرد؟**

دقیقاً؛ یکی از حیثه‌ها برای توسعه ارتباطات بین عراق و چین، خطوط ریلی و جاده‌ای است که در این راستا چینی‌ها تلاش خواهند کرد از مسیر ریلی تا عراق در برنامه‌های خود استفاده کنند، در این میان ایران نیز کشوری است که می‌تواند به ایجاد ارتباط بین چین و عراق کمک کند، با توجه به سرمایه‌گذاری چینی‌ها در پروژه پهنه و راه، بخشی از این سرمایه‌گذاری در آسیای میانه است و نگاه چینی‌ها بر این منباست تا مسیریهای جدیدی را برای رسیدن به مدیترانه و شمال آفریقا شکل دهند، بنابراین اکنون عراقی‌ها از یک موقعیت ویژه‌ای برخوردار هستند و با وجود نیاز این کشور به جذب سرمایه‌های بین‌المللی، چینی‌ها علاقه‌مند هستند تا زمینه‌های همکاری را در کشور خود فراهم آورند و یکی از بهترین نقاطی که می‌تواند ارتباط بین دو کشور عراق و چین را شکل دهد و مسیریهای جدیدی را به آفریقا و مدیترانه بسازد، همین مسیر ریلی است که نقطه اتصال آن شلمچه و بصره است. به همین دلیل این خط از منظر ریلی دارای اهمیت است، چراکه می‌تواند بین عراق و چین به‌واسطه خطوط ریلی ایران ارتباط برقرار سازد.

**با این توضیح، توسعه ارتباط ریلی با عراق می‌تواند محدود به این کشور نباشد و امتداد آن به دیگر کشورها نیز برسد؟**

وقتی ما از راهبردی بودن خط ریلی شلمچه – بصره صحبت می‌کنیم، منظورمان همین فرامتن‌هاست. این خط ریلی می‌تواند مسیری برای ارتباط بین آسیای میانه و قفقاز با کشور عراق باشد البته نباید تنها به کشور عراق توجه شود. باید این نکته را یاد آور شد که خط ریلی شلمچه – بصره به‌منظور این‌که بتواند در حد خود اهمیتش را نمایان سازد و دارای کار کرد متناسب با نقش خود باشد، باید بسیار و بیشتر از کشور عراق به آن توجه شود. مسیری به نام پل زمینی ایران (Iran land bridge) باید بین ایران، عراق، سوریه و لبنان شکل گیرد و یکی از بزرگ‌ترین اهداف شهید حاج قاسم سلیمانی به‌عنوان یک مغز درخشان استراتژیست ایرانی همین بود تا بتواند چنین مسیری را در منطقه شکل دهد تا ایران را به مدیترانه متصل سازد، زیرا مدیترانه یکی از مرزهای طبیعی است که ایران



رسمت گرمی نژاد ایرنا

امکان پیشروی تا آن نقطه را در طول تاریخ داشته‌است به‌طوری‌که از دوره ساسانیان در آن نقاط حضور داشته و سابقه حضور ایران در شامات طولانی است و هنوز هم به‌واسطه جبر جغرافیا ادامه دارد، چون جغرافیا ایجاب می‌کند به‌منظور حفظ خودمان در دشت‌هایی مقاله کنیم که اگر در آن جغرافیا حضور نداشته باشیم دشمنان می‌توانند از آن نقاط پیشروی کنند، زیرا هیچ مانع طبیعی تا کوه‌های البرز در آن نقطه وجود ندارد، یعنی اگر دشمنی در صدد آسیب رساندن به کشور باشد و در آن نقطه پیشروی کند تا رسیدن به رشته‌کوه‌های زاگرس هیچ مانع طبیعی وجود نخواهد داشت، بنابراین باید فراتر از مرزهای طبیعی خود در غرب کشور پیش رویم و جبر جغرافیا نیز ایجاب می‌کند حضور داشته باشیم و بتوانیم ارتباطاتی را با منطقه شامات و مدیترانه شکل دهیم تا خود را از آسیب‌های احتمالی مصون نگه داریم، بنابراین شهید حاج قاسم سلیمانی به این نکته به خوبی واقف بودند که به چه نحوی باید این همکاری‌ها صورت پذیرد.

**به چه نحوی؟**

مهم‌ترین شکل همکاری‌ها، شکل دادن به ارتباطات تجاری و ترانزیتی است که منافع را برای تمام کشورهای محور مقاومت در دسترس قرار دهد و اگر بتوانیم در یک برنامه بلندمدت از کردیدور زمینی ایران یا کردیدور مقاومت رونمایی کنیم، این امر منافع بسیاری را برای کشور و منطقه به دنبال خواهد داشت، زیرا چنین مسیری می‌تواند ایران، عراق، سوریه و لبنان را به یکدیگر پیوند زند و منافع اقتصادی بسیاری را در کشورها داشته باشد، چون عملاً مسیر بسیار مهم در آسیا محسوب می‌شود و امکان اتصال شرق و غرب را فراهم می‌سازد. به‌طور مثال اگر نیاز باشد کالا یا پارای از آسیا به اروپا و حتی به آفریقا از طریق دریای مدیترانه انتقال پیدا کند، آن کالا می‌تواند از شرق یا جنوب شرقی آسیا از طریق مسیرهای مختلف زمینی آسیای میانه وارد ایران یا از مسیرهای دریایی وارد بندر چابهار شود. این کالاها می‌توانند به دنبال توسعه زیرساخت‌ها در این بندر یا سایر بنادر در خلیج‌فارس از طریق کردیدور پل زمینی ایران یا محور مقاومت به ایران برسند که به معنای توسعه حضور ایران در آن مناطق خواهد بود و منسجم‌تر شدن کشورهای محور مقاومت را به دنبال دارد و به نحوی چسبندگی اقتصادی بسیار مهمی را بین چهار کشور فوق ذکر ایجاد می‌کند و به استحکام روابط نیز خواهد انجامید و ایران را به کشوری که می‌تواند نقش امنیت بین‌الملل را تأمین کند، تبدیل سازد و جایگاه کشورمان را در فضای بین‌الملل دوچندان خواهد کرد.

**چنین رویدادی می‌تواند به کم‌رنگ شدن حضور بیگانگان در منطقه ما کمک کند؟**

بله، در چنین شرایطی نقش‌آفرینی قدرت‌های خار جی مانند امریکایی‌ها در منطقه کم‌رنگ خواهد شد. شاید بتوان گفت



پیش‌زمینه اخراج امریکایی‌ها از منطقه، فراهم کردن چنین همکاری در سطح بسیار کلان و در عمل است، چراکه این اقدام موجب گسترش نفوذ ایران در منطقه خواهد شد و به‌طور کلی رسیدن ایران به مدیترانه امری خواهد بود که ایران را غیر قابل مهار خواهد کرد، زیرا کشور ما و محور مقاومت را به مرکز ثقل در جهان تبدیل می‌کند که امنیت تجارت بین‌المللی را تضمین کند. پس باید بتوانیم چنین نگاهی به مناسبات کلان داشته باشیم و ریل شلمچه به بصره یک قطعه مهم از این پازل محسوب می‌شود.

**علت افتتاح نشدن خط ریلی شلمچه – بصره در سال‌های اخیر چه بوده‌است؟**

از عمده دلایل می‌توان به فشار امریکایی‌ها اشاره کرد، زیرا آنها به خوبی می‌دانستند که ایران با انجام این قبیل طرح‌ها می‌تواند به چه قدرتی دست پیدا کند و نفوذ سیاسی، اقتصادی و حتی نظامی و فرهنگی آن در منطقه دوچندان می‌شود پس در این مقوله سنگ‌اندازی کرده می‌کنند، چراکه چنین پروژه‌ای باید سال‌ها پیش به نتیجه می‌رسید. پس باید به مسیر پل زمینی ایران بپردازیم، چون امکان اتصال مدیترانه را فراهم می‌کند و کشورهای محور مقاومت را می‌تواند به پلی بین شرق و غرب جهان تبدیل کند و اساساً اتحاد بسیار تأثیر گذاری از جنبه مقاومت به جهان عرضه و نقش‌آفرینی آنها را به نقش‌آفرینی ویژه‌ای در سطح معادلات بین‌المللی تبدیل کند، زیرا مسیری خواهد بود که کشورهای مختلف در شرق نیز می‌توانند از این مسیر استفاده کنند و برای آنها نیز به‌صرفه خواهد بود و از بعد مسافتی نیز می‌تواند منطقی‌تر از سایر گزینه‌ها باشد و باید توجه داشت که دشمنان به این مسئله واقف هستند. به طور مثال امروز در شهر «تسف» امریکایی‌ها یادگانی را روی بزرگراه بغداد به دمشق که بین عراق و سوریه ارتباط ایجاد می‌کند، ساختند و سعی کردند این مسیر را متوقف و مانع ترانشی کنند و تا به امروز در آن منطقه مستقر هستند، اما کم‌کم باید با توسعه این پروژه‌ها و با شکل دادن همکاری‌های چندجانبه با سایر کشورها از جمله چینی‌ها و هندی‌ها، ابتکار خود را نشان دهیم تا مسیری را شکل دهیم تا محور جدیدی برای ما ایجاد کند و به یک مسیر تأثیرگذار در حوزه ترانزیت تجارت بین‌الملل تبدیل شود که خود این مسئله زمینه کم‌رنگ شدن حضور امریکایی‌ها در منطقه خواهد بود، پس ریل شلمچه به بصره از این منظر دارای اهمیت است.

**طبعاً در چنین شرایطی نوع نگاه به پروژه احداث خط ریلی شلمچه – بصره اهمیت پیدا می‌کند؟**

نوع نگاه ما به این پروژه باید کلان‌تر باشد و به این پروژه درخور و شایسته توجه کرد و در کنار آن باید اقدامات تکمیلی را انجام دهیم و این‌که شاید اتصال شلمچه به بصره، با تأثیرات بلندمدت و میان‌مدت همراه نباشد و صرفاً مسیری برای تردد مسافر باشد

**پیش‌زمینه اخراج امریکایی‌ها از منطقه، فراهم کردن چنین همکاری را در کشور خود فراهم آورند و یکی از بهترین نقاطی که می‌تواند ارتباط بین دو کشور عراق و چین را شکل دهد، همین مسیر ریلی است که نقطه اتصال آن شلمچه و بصره است. به همین دلیل این خط از منظر ریلی دارای اهمیت است، چراکه می‌تواند بین عراق و چین به‌واسطه خطوط ریلی ایران ارتباط برقرار سازد**

پس باید نگاهمان نسبت به این خط ریلی استراتژیک باشد و آن را به‌عنوان قطعه‌ای از پازل و آغاز مسیری پنداشت که ایران را به مدیترانه متصل کند، حتماً باید تلاش شود در خط آهن شرق سوریه حضور پیدا کنیم. این خط در نزاع داخلی سوریه آسیب‌هایی را متحمل شد و کشورهای بسیاری می‌توانند در آن حضور پیدا کنند و ایران باید جزو کشورهای مبنکر در این حوزه باشد و به‌رغم فشارهای موجود، شرکت‌های ایرانی باید برای بازسازی خطوط ریلی سوریه و متصل کردن آن به خطوط ریلی عراق تلاش کنند که این می‌تواند به‌نوبه خود گام دومی بین ایران و سوریه قلمداد شود. از شراکت چینی‌ها و حتی عربستان سعودی و ایده کشورهای مبنکر تأسیس خط ریلی GCC هستند که این هم برای ایران امکانی خواهد بود تا بتوان خطوط ریلی ایران را به‌واسطه عراق به خطوط ریلی عربستان و سپس به دریای سرخ متصل کرد که می‌تواند مسیر مورد علاقه‌ای برای طرف چینی در راستای پروژه «پهنه و راه» باشد و این موارد را ایران می‌تواند به دنیا و شرکای خود عرضه کند.

**استفاده از ظرفیت دیگر کشورها برای توسعه این مسیر ممکن است؟**

ایران هنگام شکل‌گیری چنین مسیریایی می‌تواند با توجه به نقش پررنگ روس‌ها در سوریه از این خط آهن برای ایجاد ارتباط ریلی بین روسیه و سوریه به استفاده کند و مسیری برای رسیدن روسیه به مدیترانه از طریق مسیر زمینی که از ایران عبور کند، باشد و همچنین به ایجاد ارتباط بین چین و عربستان کمک کند، بنابراین باید پروژه‌های مکمل دیگری برای این مسیر نیز تعریف کرد.

**مثلاً چه کملی؟**

به‌طور مثال یکی از پروژه‌ها ایجاد ارتباط بین بندر چابهار و خط ریلی شلمچه است، یعنی می‌توان خطی ریلی به طول هزار و ۸۰۰ کیلومتر در امتداد سواحل خلیج‌فارس در شمال خلیج‌فارس کشید و بنادر جنوبی را نیز در امتداد خلیج‌فارس متصل کرد که انتهای آن به خط شلمچه – بصره برسد و با استفاده از ابتکار عراقی‌ها در توسعه بندر فاو به‌عنوان کردیدور مهم که «کانال خشک» شناخته می‌شود و این امکان را فراهم می‌آورد که کالاها از عراق بدون عبور از خاک ایران از طریق ترکیه به اروپا برسند را خنثی کرد، یعنی کالای جنوب شرق آسیا حتی از استرالیا می‌تواند به بندر چابهار (تنها بندر اقیانوسی ایران) وارد شود و از آن نقطه نیز به غرب کشور و از طریق ریل شلمچه – بصره به عراق، سوریه و بنادر مدیترانه منتقل شود و حتی به شمال آفریقا و اروپا نیز انتقال پیدا کند. پس باید به این پروژه در بلندمدت نگاه دقیق‌تری کرد تا بتوان پروژه‌های مکمل و مسیری‌های متنوعی به‌منظور ارتباط ایران با مدیترانه تعریف کرد. به‌طور حتم باید نگاه ایران از یکسو به مدیترانه باشد و از سوی دیگر امکان دسترسی از راه‌های زمینی به مدیترانه وجود داشته باشد و در بلندمدت پروژه‌هایی که ارتباط مستقیم با شرق یعنی کشور چین و راه‌آهن ساند تعریف کند، یعنی قطاری از کشورهای چین راه‌افتد بدون نیاز به تعویض بوژی و مسائل اینچنینی که بتواند مستقیم از ایران عبور کند و به مدیترانه برسد و اگر مدیران وسع بیندیشند تحقق این مهم در بلندمدت امری شدنی است، چراکه مسیر متنوعی را در اختیار قرار می‌دهد که هم می‌تواند از طریق مرزهای شمال شرق ایران کالای خود را به سمت غرب منتقل کند و هم می‌توان برای آنها این امکان را از طریق منطقه مکران و بندر چابهار فراهم کرد و وضعیت خط شلمچه به بصره از این منظر مهم است به‌طوری‌که عنصر کلیدی برای تمامی پروژه‌هایی است که در بلندمدت می‌توان آنها را شکل داد، یعنی ایجاد ارتباط بین شلمچه و بصره و ایجاد خطوط ریلی ایران و عراق باید انجام شود تا بتوان چنین پروژه‌هایی را با موفقیت انجام داد؛ به عبارتی از جهات مختلف ژئوپلیتیک و استراتژیک و با توجه به نزدیکی فرهنگی بین ایران و عراق و به‌طور کلی فرهنگ شیعی در محور مقاومت، این پروژه مهم است و موجب افزایش نفوذ ایران در منطقه می‌شود به شرطی که تنها به همین پروژه بسنده نشود و بتوان پروژه‌ها و اقدامات تکمیلی برای آن تعریف کرد.

**در راستای این پروژه چه اقدامات تکمیلی می‌توان انجام داد؟**

برای تکمیل چنین پروژه‌هایی باید همکاری‌های چندجانبه‌ای انجام گیرد و از این طریق می‌توان از بروز فشارهایی که در برابر این پروژه‌ها وجود دارد، جلوگیری کرد. به‌طور کلی باید از دوجانبه‌گرایی فاصله بگیریم و به‌سوی چندجانبه‌گرایی حرکت و تلاش کنیم از این پروژه‌ها برای شکل دادن همکاری‌های بین‌المللی استفاده شود به‌طوری‌که می‌توان از مشارکت چینی‌ها، روس‌ها و هندی‌ها استفاده کرد و چنین ایده‌ها و ابتکارات، بستری برای شکل دادن همکاری‌های بین‌المللی هستند. در حال حاضر با توجه به عضویت ایران در پیمان‌های بین‌المللی مانند شانگهای و بریکس، می‌توان ابتکاراتی را عرضه کرد تا کشورهای مختلف در آن شراکت کنند و از طریق شراکت و برقراری پیوند، قدرت خود را افزایش دهیم و منافع کشورهای شریک را نیز تأمین کنیم. هم کشور عراق و هم چین از پتانسیل لازم برای شکل دادن همکاری‌های چندجانبه برخوردار هستند و فضای بین‌الملل هم به این سمت سوق پیدا کرده‌است و با توجه به این مهم باید تلاش شود زمینه مشارکت کشورها را در چنین پروژه‌هایی فراهم کنیم و این اقدامی است که کشورهای مختلف در پیش گرفتند، بنابراین رمز به‌کارگیری چنین ایده‌هایی این است که شرکای درگیر در این پروژه‌ها افزایش یابند و منافع جمعی با کشورهای مختلف داشته باشیم، در چنین شرایطی اعمال فشارهایی برای متوقف شدن چنین پروژه‌هایی کم‌رنگ‌تر خواهد شد، زیرا منافع گسترده کشورها در آن دخیل است و باید توان جمعی به کار گرفته شود تا پروژه پیش رود، بنابراین باید به این مسائل بپردازیم و با توجه به اهمیت پروژه شلمچه به بصره، و ابعاد استراتژیک باید ظرفین درگیر را افزایش دهیم و تنها نباید محدود به یک قرارداد بین ایران و عراق باشد بلکه باید از ظرفیت کشورهای مختلف در این پروژه استفاده شود تا به پیشرفت و توسعه ایده‌ها و مسائلی که حول محور این خط شکل می‌گیرد، کمک کنند.

**دولت می‌تواند در موعد مقرر این پروژه را به اتمام برساند؟**

پاسخ به این سؤال سخت است اما امیدواریم بتواند و البته مانع جدی هم وجود ندارد که نتواند.