گذرگاه الشیب
قربانی رقابت‌های منطقه‌ای



تعطیلی گذرگاه مرزی عراق با ایران، فراتر از یک تصمیم امنیتی، نشـانه‌ای از پیچیده‌تر شـدن موازنه بغداد میان تهران و واشنگتن و رقابت بر سر مسیرهای تجاری و ترانزیتی منطقه است.

گزارش نشـریه «دکرادل» از تعطیلی گذرگاه مرزی الشـیب در استان میسان عراق، تصویری از تغییر تدریجی مناسـبات بغداد با تهران و افزایش فشارهای خارجی بر سیاست‌گذاری اقتصادی و امنیتی این کشور ارائه می‌دهد. عراق که طی دو دهه گذشته یکی از مهم‌ترین شرکای اقتصادی و سیاسی ایران در منطقه بوده، اکنون در موقعیتی قرار گرفته اسـت که حفظ روابط با همسـایه شرقی و هم‌زمان مدیریت مناسـبات با ایالات متحده، به معادله‌ای دشـوار برای دولت این کشور تبدیل شـده است. در این میان، گذرگاه‌های مرزی صرفا محل عبور کالا و مسافر نیستند؛ بلکه بخشی از شبکه نفوذ اقتصادی و سیاسی بازیگران منطقه‌ای به شمار می‌روند.

ساعت ۶ صبح روز ۲۱ اکتبر، گذرگاه الشیب در استان میسان، مقابل گذرگاه چذابه در استان خوزستان، به دسـتور دولت عراق تا اطلاع ثانوی به روی مسـافران، خودروها و کامیون‌های تجاری بسـته شد. این تصمیم در شـرایطی اتخاذ شـد که طی ماه‌های گذشـته، تحولات امنیتی و فشـارهای سیاسی بر بغداد افزایش یافته بود. از همین رو، تعطیلی این گذرگاه را نمی‌توان صرفا در چارچوب مسـائل فنی و اجرایی مرزها بررسی کرد؛ بلکه باید آن را در بستر تحولات ژئوپلیتیک و رقابت بر سر مسیرهای ارتباطی غرب آسیا تحلیل کرد.

امنیت مرزی؛ توجیه رسمی برای تعطیلی الشیب

پیـش از تعطیلـی اخیر، مجموعه‌ای از تحولات امنیتی در عراق و منطقه رخ داده بود. در روزهای ۱۰ و ۱۱ سـپتامبر، پهپادهایی خط لوله شرق به غرب عربستان سعودی را هدف قرار دادند؛ خط لوله‌ای که امکان انتقال نفت این کشور بدون عبور از تنگه هرمز را فراهم می‌کند. وزارت خارجه عربسـتان اعلام کرد پهپادها از خاک عراق به پرواز درآمده‌اند. بغداد نیز پس از مدتی پذیرفت که حمله از نقطه‌ای در استان میسان انجام شده و فرمانده عملیات این استان را برکنار کرد.

در پی این رخداد، گذرگاه‌های شلمچه، الشیب و مندلی به‌صورت موقت و با هدف اتخاذ تدابیر احتیاطی تعطیل شدند، اما فعالیت آنها پس از مدتی از سـر گرفته شـد. پیش از تعطیلی مجدد الشیب نیز یکی از مقام‌های سازمان گذرگاه‌های مرزی عراق به رویترز گفته بود که زیرساخت‌های امنیتی این گذرگاه برای مقابله با قاچاق کافی نیست و باید تجهیزات بازرسی و شناسایی در آن نصب شود.

هم‌زمان، مقام‌های عراقی درباره قاچاق مواد مخدر و اسکناس‌های تقلبی هشدار داده بودند. در اوایل اکتبر نیز بیش از ۴۸ میلیون دینار تقلبی در این گذرگاه کشـف شـد. مجموعه این رویدادها، زمینه لازم را برای برجسته شدن ملاحظات امنیتی در تصمیم دولت عراق فراهم کرد.

فشار واشنگتن و محاسبات سیاسی بغداد

با وجود تأکید مقام‌های عراقی بر دلایل فنی و امنیتی تعطیلی الشـیب، گزارش‌هایـی نیز درباره نقش فشـار آمریکا در این تصمیم منتشر شده است. حیدر العبودی، سـخنگوی دولت عراق، ضعف زیرساخت‌های لجستیکی و فنـی را علت اصلی تعطیلی اعلام کـرد و این گذرگاه را ضعیف‌تریـن مـرز عراق دانسـت. دولـت همچنین از برنامـه ارتقای زیرسـاخت‌های مرزی خبـر داد و اجازه ورود محموله‌های مواد غذایی فاسدشـدنی متوقف‌شـده در مـرز را صادر کرد. با این حال، برخی منابع سیاسـی روایـت متفاوتی از تصمیـم بغداد ارائه کرده‌اند. شـبکه خبری العین گزارش داده اسـت که نخست‌وزیر عراق در نشسـتی با رهبران چارچوب هماهنگـی اعلام کرده بود که واشنگتن از طریق وزارت خزانه‌داری آمریکا خواستار تعطیلی گذرگاه‌های مرزی عراق با ایران شـده است. بر اساس این روایت، بغداد با درخواست اولیه مخالفت کرده و آمریکا در ادامه پیشنهاد داده بود تنها دو گذرگاه، یکی در شمال عراق و دیگری در منطقه مهران، باز بمانند.

دو منبـع سیاسـی عراقی نیـز به خبرگزاری فرانسـه گفته‌انـد کـه واشـنگتن برای محـدود کـردن تجارت فرامـرزی عراق با ایران بر دولت این کشـور فشـار وارد کرده است. این موضوع به گفته منابع یادشده، در جریان سفر نخست‌وزیر عراق به نیویورک در ماه سپتامبر مطرح شده بود.

در این چارچوب، ابزارهای مالی آمریکا نیز اهمیت پیدا می‌کند. واشـنگتن طی سال‌های گذشته از نفوذ خود بر جریان درآمدهای دلاری عراق برای اعمال فشار بر بغداد استفاده کرده است.

گزارش دکرادل مدعی اسـت این اهرم در سال ۲۰۲۶، بـا توقف ارسـال محموله‌هـای دلار و تهدیـد به اعمال تحریم‌های مالی گسترده‌تر، تقویت شده است.

این فشارها در شرایطی اعمال شده که آمریکا خواستار خلع سـلاح گروه‌های مقاومت و جلوگیری از بازگشـت نوری المالکی به قدرت بوده است.

چرا فقط الشیب تعطیل شد؟

نحـوه اجرای تصمیم بغداد نیز از منظر سیاسـی قابل توجه اسـت. عراق همـه گذرگاه‌های مرزی خود با ایران را نبسته و تعطیلی را به گذرگاهی محدود کرده که پیش از این نیز با ضعف‌های امنیتی و لجستیکی مواجه بوده اسـت. این انتخاب می‌تواند نشـانه تلاش دولت عراق برای مدیریت هزینه‌های سیاسی تصمیم باشد؛ به این معنا که بغداد ضمن ارسال پیام همکاری به واشنگتن، از قطع کامل ارتباطات تجاری با تهران خودداری کرده است.

یحیی آل‌اسحاق، رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و عراق، نیز در گفت‌وگو با ایرنا تأیید کرده است که با وجود تعطیلی موقت گذرگاه چذابه، سایر مسیرهای مرزی دو کشور همچنان فعال هستند. بنابراین، به نظر می‌رسـد تصمیم بغداد بیش از آنکه به معنای توقف تجارت با ایران باشـد، نوعی تعدیل در مناسبات مرزی و مدیریت فشارهای خارجی است.

جاده توسعه؛ تلاش عراق برای بازتعریف جایگاه ترانزیتی

هم‌زمـان بـا تحـولات مـرزی، عـراق در حـال پیگیری مجموعـه‌ای از طرح‌های زیرسـاختی اسـت کـه می‌تواند جایـگاه این کشـور را در شـبکه حمل‌ونقـل منطقه تغییر دهـد. جنگ علیه ایران و اختـلال در صادرات نفت عراق از بنادر جنوبی، بار دیگر ضرورت ایجاد مسـیرهای جایگزین و کاهش وابسـتگی به تنگه هرمز را برای بغداد برجسته کرده است.

در همین راسـتا، دولت عـراق پروژه جاده توسـعه را در دسـتور کار قرار داده اسـت؛ طرحی به طول حدود ۱۲۰۰ کیلومتر که بندر بـزرگ فاو را به مرز ترکیه متصل می‌کند. این پروژه قرار اسـت عراق را به یکی از مراکز مهم ترانزیت کالا در منطقه تبدیل کند

. دولـت این کشـور همچنین درباره تأمیـن مالی طرح با ترکیـه مذاکره کـرده و الگوی نفت در برابر ساخت‌وسـاز را مدنظر قرار داده است.

در کنار جاده توسـعه، احیای خط لوله انتقال نفت به بندر بانیاس سـوریه و بازنگری در مسیر دیرینه عقبه نیز از جمله گزینه‌هایی اسـت که بغداد برای متنوع‌سـازی مسـیرهای صادراتی و تجاری خود دنبال می‌کند.

این تحولات برای تهران نیز اهمیت راهبردی دارد. گزارش موسسه مطالعات جنگ و پروژه تهدیدهای حیاتی حاکی از آن اسـت که اسماعیل قاآنی، فرمانده نیروی قدس سپاه پاسداران، در سـفر ماه اوت خود به بغداد درباره عبور نفتکش‌هـای عراقی از تنگه هرمز گفت‌وگو کرده اسـت. از نگاه برخی پژوهشـگران، این رایزنی‌ها بخشی از تلاش ایران برای جلوگیری از فاصله گرفتن عراق از مسیرهای اقتصادی و انرژی مشترک با تهران بوده است.

الشیب؛ فراتر از یک گذرگاه تجاری

اهمیت اقتصادی الشـیب را می‌توان از حجم مبادلات و تردد در این مسـیر ارزیابی کرد. به گفته رئیس اتاق بازرگانی اهواز، روزانه حدود ۶۰۰ کامیون از این گذرگاه عبور می‌کنند که محموله‌هایی مانند سـبزیجات، هندوانه، کاشی و سرامیک، سیمان سفید و میلگرد را جابه‌جا می‌کنند.

این گذرگاه در سـال ۱۴۰۴ خورشـیدی میزبان حدود ۱.۵ میلیون مسـافر بود که ۶۵۰ هزار نفر از آنها در ایام اربعین از این مسیر تردد کردند. در سطح کلان نیز حجم تجارت دوجانبه ایران و عراق در سال گذشته از ۱۰ میلیارد دلار فراتر رفت. بر اساس آمـار منتشرشـده در روزنامه دنیای اقتصـاد، صادرات ایران به عراق در سـال ۱۴۰۳ حدود ۱۱.۹ میلیارد دلار بوده اسـت؛ رقمی که جایگاه این کشور را در میان بازارهای صادراتی ایران برجسـته می‌کند. از این منظر، تعطیلی الشیب تنها یک محدودیت در تردد کامیون‌ها نیست، بلکه می‌تواند بر زنجیره تأمین کالا، هزینه حمل‌ونقل و فعالیت تجار دو کشـور اثر بگذارد. اهمیت این موضوع برای ایران نیز در شـرایطی دوچندان اسـت که محدودیت‌های تجاری و مالی، دسترسی به بازارهای منطقه‌ای را به یکی از مؤلفه‌های مهم حفظ جریان صادرات تبدیل کرده است.

رقابت بر سر کریدورها؛ مسئله فقط مسیر حمل‌ونقل نیست

تحولات اخیر نشان می‌دهد رقابت بر سر کریدورهای منطقه‌ای به یکی از محورهای مهم مناسبات سیاسی و اقتصادی غرب آسیا تبدیل شده اسـت. در این رقابت، مسـیرهایی مانند فاو، جیهان و بانیاس می‌توانند وابسـتگی کشـورهای منطقه به گذرگاه‌های سـنتی را کاهش دهند و در عیـن حـال، موازنه نفوذ اقتصادی بازیگران را تغییر دهند.در مقابل، ایـران همچنـان از موقعیـت جغرافیایـی خود در تنگه هرمز و شـبکه ارتباطی با عراق برخوردار است. از این رو، توسعه مسیرهای جایگزین بـرای صـادرات نفت و تجارت منطقه‌ای، صرفا یک پروژه زیرسـاختی نیست و می‌تواند پیامدهای ژئوپلیتیک نیز داشته باشد.گزارش شورای امور جهانی خاورمیانه نیز به این موضوع پرداخته و هشدار داده است که تهران ممکن اسـت کریدورهای جدید عراق را نه صرفا پروژه‌هایی برای توسعه اقتصادی این کشور، بلکه بخشی از تلاش گسترده‌تر برای دور زدن یا مهار نفوذ ایران تلقی کند. در همین حال، مخالفت برخی گروه‌های سیاسی عراقی با طرح جاده توسعه نشان می‌دهد که این پروژه حتی در داخل عراق نیز با ملاحظات و رقابت‌های سیاسی همراه است.

هزینه تعطیلی بر دوش اقتصاد محلی

در کنـار ابعاد بین‌المللی و راهبردی، تعطیلی الشـیب پیامدهای مسـتقیمی برای اقتصاد استان میسـان دارد. بر اساس گزارش‌های منتشرشـده، این گذرگاه ماهانه حدود ۶ میلیارد دینار عراق درآمد ایجاد می‌کند و معیشت نزدیک به چهار هزار خانواده به فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با آن وابسته است.

این وابسـتگی اقتصادی سبب شده است تصمیم دولت با واکنش تند مقام‌های محلی روبه‌رو شود.

مصطفی دویر المحمداوی، رئیس شـورای استانی میسان، تهدید کرده اسـت در صورت بازگشایی نشـدن گذرگاه، نافرمانی مدنی و حتی جدایی اسـتان از عراق را مطرح خواهد کرد. اسـتاندار میسان نیز نسـبت به افزایش قیمت‌هـا و اختلال در فعالیت‌های تجاری در پی تعطیلی مرز هشدار داده است. د

ر واقـع، هزینه تصمیم‌هـای ژئوپلیتیک در بسـیاری از موارد در سطح ملی و میان دولت‌ها توزیع نمی‌شود، بلکه نخستین آثار آن در اقتصاد مناطق مرزی نمایان می‌شود. برای استان‌هایی مانند میسان که بخشـی از اشتغال و درآمد آنها به تجارت فرامرزی وابسته است، تعطیلـی یک گذرگاه می‌تواند به معنـای کاهش درآمد، اختلال در فعالیت کسب‌وکارها و افزایش فشار معیشتی باشد.

سخن پایانی

تعطیلی گذرگاه الشیب را باید در پیوند میان سه متغیر بررسی کرد: ملاحظات امنیتی، فشارهای سیاسی آمریکا و رقابت بر سر مسیرهای تجاری و انرژی منطقه. اگرچه دولت عراق بر ضرورت ارتقای زیرساخت‌های مرزی و مقابله با قاچاق تأکید دارد، هم‌زمانی این تصمیم با افزایش فشـارهای واشنگتن و تحولات مربوط به کریدورهای جایگزین، ابعاد دیگری از ماجرا را آشکار می‌کند.

برای بغداد، مسئله اصلی حفظ امکان مانور در میان بازیگران رقیب است؛ سیاستی که از یک‌سو به روابط اقتصادی با ایران نیاز دارد و از سوی دیگر، نمی‌تواند فشارهای مالی و سیاسی آمریکا را نادیده بگیرد. با این حال، تداوم چنین موازنه‌ای بدون تحمیل هزینه به اقتصاد داخلی عراق دشوار خواهد بود.

در نهایت، آینده الشـیب تنها به بازگشـایی یا تداوم تعطیلی یک مرز وابسـته نیست. این گذرگاه به نمادی از پرسشـی بزرگ‌تر تبدیل شـده است: عراق در نظم اقتصادی و ترانزیتی آینده منطقه، تا چه اندازه می‌تواند تصمیم‌گیر مستقل باقی بماند و مسیرهای ارتباطی خود را بر اساس منافع ملی تنظیم کند؟ پاسخ به این پرسش، نه‌تنها بر روابط بغـداد و تهران، بلکه بر جایگاه عراق در رقابت کریدورهای منطقه‌ای نیز اثرگذار خواهد بود.

نوبت اول

وزارت راه و شهرسازی
اداره کل راه و شهرسازی جنوب استان سیستان و بلوچستان (ایرانشهر)

وزارت راه و شهرسازی
اداره کل راه و شهرسازی جنوب استان سیستان و بلوچستان (ایرانشهر)

فراخوان مناقصه عمومی همزمان با ارزیابی کیفی (فشرده)

اداره کل راه و شهرسازی جنوب استان سیستان و بلوچستان ایرانشهر در نظر دارد پروژه‌های ذیل را :

موضوع پروژه	محل اجرا	مبلغ برآورد اولیه (ریال)	مبلغ تضمین شرکت در مناقصه (ریال)	زمان بازگشایی پاکت‌ها	فهرست بهاء
آماده‌سازی بخش اول (۹۵ هکتار) از سایت آماده‌سازی بمپور (ماکا)	شمال بمپور	۱,۷۶۱,۹۴۹,۴۶۳,۶۸۵	۶۰,۶۱۸,۹۸۹,۲۷۴	۱۴۰۵/۰۸/۳۰ ساعت ۸:۱۵ صبح	بخشـنامه تجمیعی (فهرسـت بهاء واحد پایه راه، باند فرودگاه و راه‌آهن سـال ۱۴۰۴)
خرید، حمل و نصب دکوراسـیون، مبلمان و تجهیزات تخصصی سالن آمفی‌تئاتر و دکوراسیون و مبلمان فضاهای جانبی اداره کل راه و شهرسازی ایرانشهر	ایرانشهر	۶۷۲,۲۹۲,۳۳۸,۶۴۰	۳۳,۶۱۴,۶۱۶,۹۳۲	۱۴۰۵/۰۸/۳۰ ساعت ۸:۳۰ صبح	خرید کالا
عملیات احداث ابنیه فنی خاص(پل‌های بزرگ) قطعه ۴ باند دوم محور چابهار - نیکشهر - ایرانشهر	ایرانشهر	۴,۱۸۳,۲۰۷,۸۵۳,۵۱۳	۱۰۹,۰۴۴,۱۵۷,۰۷۰	۱۴۰۵/۰۸/۳۰ ساعت ۸:۴۵ صبح	(فهرست بهاء تجمیع شده راه و باند سال ۱۴۰۴)

به صورت مناقصه عمومی یک مرحله‌ای همزمان باارزیابی کیفی(فشرده)از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری از دریافت اسـناد مناقصه تاارائه پیشـنهاد مناقصه گران و بازگشـایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

مهلت دریافت اسناد مناقصه از سایت: ساعت ۸ صبح مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۰ الی ۷ بعدازظهر مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۳

آخرین مهلت بارگذاری اسناد در سایت جهت شرکت در مناقصه: ساعت ۸:۳۰ صبح مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۳۰

ضمنا پاکت الف به آدرس: استان سیستان و بلوچستان - شهر ایرانشهر - خیابان کشاورز شمالی - اداره کل راه و شهرسازی جنوب استان سیستان و بلوچستان (ایرانشهر)- دبیرخانه اداره کل تحویل گردد.

کدپستی : ۹۹۱۶۷۱۸۵۸۷ **تلفن: ۳۷۲۱۳۱۰۳-۰۵۴**

حداقل پایه مورد نیاز: بر اساس بخشـنامه شـماره ۶۹۴۳۲ مـورخ ۱۳۹۴/۴/۳۰ سـازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور **موضوع:** حداکثر ظرفیت کاری مجاز پیمانکاران

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۱۱ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۸/۱۲

اداره ارتباطات و اطلاع‌رسانی اداره کل راه و شهرسازی جنوب استان سیستان و بلوچستان (ایرانشهر)