

فصلنامه ژئوپلیتیک - سال هجدهم، شماره سوم، پاییز ۱۴۰۱ Scopus

صص ۷۰-۱۰۰

## بررسی نقش ترانزیت ریلی در ارتقای منزلت ژئوپلیتیک بندر چابهار

دکتر محمد اخباری - دانشیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکزی، تهران، ایران.

حسین قاضی - کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی، گرایش دریایی، دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)، نوشهر، ایران

اکبر غفارلو - دانشجوی دکتری مدیریت، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران.

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۹/۰۵

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۶/۱۱

**DOR:20.1001.1.17354331.1401.18.67.3.3**

### چکیده

بندر چابهار با توجه به توانمندی‌های ممتاز محیطی و نزدیکی به کشورهای آسیای مرکزی و شرقی در منطقه‌ی جنوب شرق در مقوله‌ی کشتیرانی و ترابری دریایی، پیوند با راه‌گذر شمال-جنوب و مسیر ترانزیتی شرق-غرب موقعیت خاص جغرافیایی را دارد. علی‌رغم ارزش حیاتی این منطقه، مسئله اصلی این است که اتصال این شبکه به ترانزیت حمل و نقل ریلی داخل و خارج کشور و کریدور شمال-جنوب چه تأثیری بر منزلت ژئوپلیتیک بندر چابهار خواهد داشت؟

روش تحقیق این پژوهش، توصیفی-تحلیلی است که از طریق مطالعه اسناد و مدارک کتابخانه‌ای گردآوری و انجام گردید. برقراری ترانزیت ریلی بندر چابهار موجب افزایش تعامل دولت جمهوری اسلامی ایران با سایر دولت‌ها، جذب سرمایه‌های خارجی، رونق اقتصادی و افزایش اشتغال و مهاجرت معکوس با تقویت چشم‌گیر شهرسازی، ایجاد امنیت و ثبات سیاسی در منطقه‌ی شکننده خاورمیانه، تسریع در احیای راه ابریشم دریایی و اتصال این بندر به هارتلند "مکیندر" و بهره‌مندی از مزیت ژئوپلیتیک آن خواهد شد.

واژه‌های کلیدی: منزلت ژئوپلیتیک، بندر چابهار، ترانزیت ریلی، اقتصاد ریلی، سیاست ریلی.

## ۱. مقدمه

توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و مهم‌تر از همه بهره‌برداری حداکثری از آن با توجه به موقعیت جغرافیایی کشور، بر ایجاد مشارکت استراتژیک با کشورهای همسایه، تشکیل اتحاد و بلوک‌های جدید ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک مؤثر خواهد بود. لذا کشورهایی که قادر به ایجاد اتحاد ژئواستراتژیک با همسایگان خود و بهره‌مندی از موقعیت جغرافیایی خود باشند می‌توانند از سرمایه‌گذاری مستقیم در توسعه زیرساخت‌ها و اجرای تأسیسات و تجهیزات و فن‌آوری‌های پیشرفته صنعت حمل‌ونقل به دلیل ملزومات و مقدمات ترانزیتی برخوردار شوند. حمل‌ونقل و ترانزیت را می‌توان به‌عنوان یکی از مهم‌ترین ارکان و زیرساخت‌های تجاری برای توسعه صادرات، کسب درآمدهای ارزی، ایجاد ارزش افزوده، ایجاد فرصت‌های شغلی، رشد و توسعه اقتصادی، افزایش امنیت ملی، تقویت مناسبات بازرگانی، امنیتی و همگرایی اقتصادی و سیاسی با کشورهای منطقه به شمار آورد (Parand, 2013:1). جایگاه ایران در ترانزیت و مزیتی که در دسترسی به آب‌های آزاد دارد باعث شده سرزمین ایران لندبریجی<sup>۱</sup> برای کشورهای محصور در خشکی باشد و این کشورها بتوانند کالاهایشان را از راه دریا دادوستد کنند و از امتیازات حمل‌ونقل دریایی بهره‌مند شوند (SidaAmini and Bavarsad, 2015:2). بندر چابهار نیز آسان‌ترین و راهبردی‌ترین راه ایران در دسترسی به آب‌های آزاد و برای شش کشور محاط در خشکی آسیای مرکزی است. این شهرستان با مساحتی حدود ۱۷۱۵۵ کیلومترمربع در منتهی‌الیه جنوب‌شرقی ایران در کنار آب‌های گرم دریای عمان و اقیانوس هند قرار گرفته است که به‌وسیله شبکه حمل‌ونقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان، از شرق به پاکستان و از طریق دریا از سمت جنوب به اقیانوس هند اتصال می‌یابد (Ezzati and Shokri, 2012:2). کشورهای آسیای میانه از جمله ترکمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان و همچنین افغانستان که برای توسعه صادرات خود به آب‌های آزاد دسترسی ندارند می‌توانند از طریق بندر چابهار و خطوط ریلی آن که به سیستم حمل‌ونقل ایران متصل می‌شود برای ترانزیت و صادرات کالاهای خود استفاده کنند. بر همین اساس ایران به‌عنوان یک مسیر ترانزیتی کوتاه و مناسب همواره مورد

توجه صاحبان کالا بوده است به گونه‌ایی که آثار چرخ‌های این صنعت هنوز هم بر جاده ابریشم باقی است. انتظار می‌رود که از این مسیر ترانزیتی علاوه بر افزایش درآمدهای ارزی و رونق کسب کار در بخش خدمات بندری و دریایی و فعالیت‌های پسرکانه و حمل‌ونقل در این منطقه، عایدات بیشتری نصیب ایران گردد (Mirzajani and Lotfi, 2017).

موقعیت جغرافیایی بندر چابهار نیز در منطقه جنوب شرق کشور به عنوان یگانه بندر اقیانوسی ایران در بخش شمالی دریای عمان با توجه به توانمندی‌های ممتاز محیطی و همچنین نزدیکی آن به کشورهای افغانستان، پاکستان و آسیای مرکزی و شرقی، موقعیت راهبردی خاصی به این بندر در مقوله کشتیرانی و ترابری دریایی، پیوند با راهگذر شمال-جنوب و نیز مسیر ترانزیتی شرق-غرب بخشیده است. از این‌رو، بندر چابهار با توجه به ملاحظات ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی خود و در پرتو چشم‌اندازی آینده‌نگر، قادر است جایگاه خود را برای اتصال شمال-جنوب و شرق-غرب، در نظام نوین بین‌المللی تثبیت و ارزش موقعیت استراتژیک خود را به مراتب ارتقا بخشد و از رهگیری این مبادلات عظیم، ظرفیت‌های جدیدی برای انباشت سرمایه به عنوان موتور توسعه در کشور و محور شرق خلق کند. در اندازه‌گیری منزلت ژئوپلیتیکی، کلیه متغیرها و عوامل مثبت و منفی کمیت‌پذیر مربوط به سرچشمه‌ها و مؤلفه‌های نه‌گانه قدرت شامل قدرت سرزمینی، سیاسی، فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی، نظامی، علمی، فناوریانه، فضایی و فرامرزی لحاظ می‌شوند (Hafeznia, 2017: 111).

نقش آفرینی ژئوپلیتیک خلیج چابهار که محل اتصال فضای درونی و میانی با فضای بزرگ است، می‌تواند نقشی راهبردی در ساختار نوین اقتصاد سیاسی بین‌الملل و اقتصاد سیاسی تجارت و ترانزیت داشته باشد. از این‌رو شناخت شاخص‌های تأثیرگذار صنعت حمل‌ونقل ریلی بر مؤلفه‌های مهم وزن ژئوپلیتیکی از اهمیت قابل توجهی در راستای ارتقاء منزلت ژئوپلیتیکی بندر چابهار برخوردار است. تحقق منویات رهبر معظم انقلاب اسلامی در مورد پیگیری یک راهبرد و تبدیل تهدیدها به فرصت در تحولات بین‌المللی با توجه به ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیکی و ژئواستراتژیکی سواحل مکران از دیگر موارد مهم تبیین‌کننده اهمیت موضوع

تحقیق است. با توجه به این مهم، پژوهش حاضر درصدد پاسخ به این پرسش هست که اتصال حمل و نقل ریلی به بندر چابهار چه تأثیری بر ارتقاء منزلت ژئوپلیتیکی این بندر دارد؟

#### ۱-۱. پیشینه تحقیق

دریاباری و همکاران (۱۳۹۷) در تحقیقی با عنوان آمایش سرزمینی و توسعه سواحل مکران با تأکید بر مکان‌یابی و احداث شبکه‌های حمل و نقل در راستای ارتقای موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک با اشاره به موقعیت ژئوپلیتیکی سواحل مکران و ظرفیت‌های ارتباطی این سواحل با آسیای مرکزی و دریاهای آزاد به ابعاد ظرفیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرصت‌های ترانزیتی و سرمایه‌گذاری آن در این مناطق پرداخته‌اند و اما در پژوهش حاضر سعی و تأکید بر تأثیر حمل و نقل ریلی بر ارتقاء منزلت ژئوپلیتیکی بندر چابهار به طور اخص گردیده است.

مطالب تحقیق سیدعباس احمدی و ابراهیم احمدی (۱۳۹۷) با عنوان بررسی توانمندی‌های راهبردی منطقه آزاد چابهار در راستای وزن ژئوپلیتیکی و قدرت ملی ایران (از منظر داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی)؛ گویای نقش مهم و حیاتی منطقه آزاد و بندر دریایی چابهار است. اما نشان می‌دهد که در حال حاضر این منطقه کارایی و جایگاه مورد انتظار را ندارد. همچنین بندر چابهار را نیازمند فناوری‌های پیشرفته در ساخت بندرهای دریایی، مسیرهای کریدوری، راه‌آهن و غیره می‌داند که نتیجه‌ی حاصل در واقع مبدا بیان مسئله نگارنده بوده تا به طور اختصاصی به تأثیر توسعه راه‌آهن بر جذابیت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک بندر چابهار بپردازد.

مجیدی و همکاران (۱۳۹۶) در پژوهشی با موضوع تدوین راهبردهای توسعه حمل و نقل ریلی در ایران به ارائه قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدهای شبکه ریلی کشور پرداخته‌اند و در نهایت نتیجه می‌گیرند که اولویت اصلی و مهم ایران در اتصال بندرها و دروازه‌های اصلی کشور به سیستم ریلی است. در این تحقیق به طور کلی به تأثیر راه‌آهن در افزایش منزلت ژئوپلیتیکی ایران اشاره جزئی شده و به‌طور ویژه به ارتقای منزلت ژئوپلیتیکی بندر چابهار پرداخته شده است.

عباس احمدی و مرتضی فتح‌الله‌زاده (۱۳۹۵) در پژوهشی با عنوان نقش ویژگی‌های جغرافیایی منطقه مکران در ارتقای منزلت ژئوپلیتیکی ایران، برآیند ظرفیت‌های ارتباطی سواحل جنوب شرق ایران را آلترناتیو خروج نسبی ایران از تنگنای تنگه هرمز دانسته و نیز نشان می‌دهد که این ظرفیت‌ها اتصال کشورهای شمال ایران و ترانزیت کالا به دریا‌های آزاد و سایر مناطق جهان و انتقال انرژی نفت و گاز را به دنبال خواهد داشت. در این مقاله در حالت کلی، منطقه جنوب شرق ایران را به دلیل برخورداری از ویژگی‌های جغرافیایی منحصربه‌فرد خود در بالا بردن منزلت ژئوپلیتیکی ایران مهم دانسته‌اند. در تحقیق حاضر به اتصال راه‌آهن به بندر چابهار و تاثیرات آن بر ارتقای منزلت ژئوپلیتیکی این بندر پرداخته شده است.

## ۲. روش پژوهش و محیط‌شناسی

### ۲-۱. روش تحقیق

روش تحقیق مقاله، توصیفی-تحلیلی است که از طریق مطالعه اسناد و مدارک کتابخانه‌ای گردآوری و انجام گردید.

### ۲-۲. موقعیت جغرافیایی شهرستان چابهار

شهرستان چابهار با مساحتی حدود ۱۷۱۵۵ کیلومترمربع در منتهی‌الیه جنوب‌شرقی ایران در کنار آب‌های گرم دریای عمان و اقیانوس هند قرار گرفته است. این شهرستان از جانب شمال به شهرستان‌های ایرانشهر و نیک‌شهر و از جنوب به دریای عمان و از شرق به پاکستان و از غرب به استان‌های کرمان و هرمزگان محدود است. شهر بندری چابهار شهر نوپایی است که تقریباً از یکصد و پنجاه سال پیش به دلیل موقعیت جغرافیایی مناسب از نظر فعالیت‌های تجاری و صیادی و داشتن چند چاه آب نسبتاً شیرین باعث جذب جمعیتی اندک در ساحل شرقی خلیج چابهار نزدیک بندر تاریخی طیس شد.

بندر چابهار، مرکز شهرستان چابهار با وسعتی بالغ بر ۱۱ کیلومترمربع در ارتفاع ۷ متر از سطح دریا قرار گرفته است و در ۶۰ درجه و ۳۷ دقیقه طول شرقی و ۲۵ درجه و ۱۷ دقیقه عرض شمالی قرار دارد. فاصله هوایی شهرستان چابهار تا تهران ۱۴۵۶ کیلومتر و فاصله زمینی از طریق جاده ایرانشهر-کرمان ۱۹۶۱ کیلومتر است. فاصله بندر چابهار تا مرکز استان ۷۳۸ کیلومتر

می‌باشد. این شهرستان حدوداً دارای ۳۰۰ کیلومتر مرز آبی در دریای عمان می‌باشد. بندر چابهار هم‌عرض جغرافیایی بندر میامی در شبه‌جزیره فلوریدا است و دارای شرایط آب و هوایی کاملاً همانند بندر میامی است. فاصله آن تا زاهدان ۷۲۱ کیلومتر و تا بندر کراچی ۹۰۰ کیلومتر است.

### ۲-۳. آب و هوای چابهار

هم‌جواری چابهار با دریا، نزدیکی به مدار رأس‌السرطان و قرارگرفتن در مسیر بادهای موسمی شبه‌قاره هند و جبهه‌های استوایی موجب گردیده است که دارای آب‌وهوایی گرمسیری معتدل با رطوبت نسبی باشد. این منطقه گرم‌ترین نقطه کشور در زمستان و خنک‌ترین بندر جنوبی ایران در تابستان است. متوسط دمای بیشینه (در خردادماه) طی یک دوره ۷ ساله ۳۱ درجه سانتی‌گراد، متوسط دمای کمینه (در دی‌ماه) ۱۹ درجه سانتی‌گراد، و متوسط دما در طول سال ۲۶ درجه سانتی‌گراد است. حداقل رطوبت نسبی ۶۰ درصد و متوسط رطوبت نسبی ۷۰ درصد گزارش شده است. متوسط بارندگی سالانه کمتر از ۲۰۰ میلی‌متر در سال است که ۶۴ درصد آن در زمستان می‌بارد. به‌طورکلی آب‌وهوای چابهار دارای کمترین تغییرات در فصول چهارگانه سال است و درجه رطوبت تنها در دو ماه از سال (اردیبهشت و خرداد) بالا می‌رود. برای مثال، هوای شهر چابهار در تابستان از تهران خنک‌تر است (Asgari Kermani, 2015: 21).

### ۲-۴. جمعیت

جمعیت این شهرستان بر طبق سرشماری سال ۱۳۹۵، برابر با ۲۸۳،۲۰۴ نفر بوده است که با ارتقا بخش دشتیاری به شهرستان دشتیاری جمعیت چابهار به ۲۰۳،۲۹۳ نفر کاهش یافت.

### ۲-۵. تقسیمات شهرستان

این شهرستان از پنج بخش مرکزی، کنارک، پلان، دشتیاری و زرآباد و سه شهر کنارک، ونگور و چابهار و ۳ دهستان و ۶۲۰ روستا تشکیل شده است.

شکل (۱): نقشه تقسیمات سیاسی شهرستان چابهار



(منبع: پرتال استان سیستان و بلوچستان، ۱۳۹۹)

## ۲-۶. توسعه بندر چابهار و اسکله‌های آن

در سال ۱۳۵۲ طرح جامع تأسیس بندر چابهار مطرح و قراردادهای مربوطه با پیمانکاران منعقد شد. پس از انقلاب اسلامی به دلیل کمبود منابع مالی، بخشی از طرح به تعویق افتاد و بخشی از طرح شامل اسکله نصب سریع و موج‌شکن به اتمام رسید. اسکله شهید بهشتی به‌عنوان بندر اصلی چابهار در سال ۱۳۶۱ با توجه به جنگ عراق و ایران و با تأکید دولت بر لزوم داشتن بندر در خارج از تنگه هرمز و خلیج فارس احداث گردید. اسکله شهید کلاتری نیز با تکمیل چهار پست اسکله فلزی در سال ۱۳۶۲ عملاً به بهره‌برداری رسید. با راه‌اندازی اسکله ۵ بندر شهید کلاتری و اسکله ۵ بندر شهید بهشتی در سال‌های گذشته، در حال حاضر بندر چابهار ظرفیت پهلودهی کشتی‌ها با آب‌خور ۵ و ۱۲ متر را دارد. از مجموع ۲۶ بندر در سواحل ایران در دریای عمان تنها چابهار با داشتن چهار اسکله جهت پهلوگرفتن کشتی‌های بزرگ و عمق مناسب از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و این بندر دارای راه‌های ارتباطی آسفالت‌ه به سمت زاهدان و ایرانشهر و یک جاده در دست اقدام به سمت جاسک می‌باشد (Ezzati and Shukri, 2012:8).

شکل (۲): اسکله‌های بندر شهید بهشتی چابهار



(منبع: سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۹)

#### ۲-۸. موقعیت اقتصادی و بازرگانی چابهار

از مجموع سه کریدور حمل و نقل جهانی که کارشناسان سازمان ملل برای این امر پیش‌بینی کرده‌اند، دو کریدور از ایران می‌گذرد و چابهار نقطه عبور جنوبی‌ترین کریدور شرقی - غربی جهان خواهد بود. این کریدور از «دروازه ابریشم» در چین آغاز می‌شود و قلب اقتصاد این کشور یعنی استان کانتون را تغذیه کرده و به سرزمین آسیای جنوب شرقی می‌پیوندد و پس از طی این مسیر وارد هندوستان شده و با پوشش مهم‌ترین شهرهای این ناحیه مانند کلکته، ناکپور، جاپور، حصیرآباد، کراچی و بن قاسم به چابهار می‌رسد (Lin, 2011).

شکل (۳): کریدور بین‌المللی شمال-جنوب



(Source: Arabpour, 2020)



### ۳. مباحث نظری

#### ۳-۱. ژئوپلیتیک

دیدگاه‌ها و نگرش‌های متفاوتی نسبت به موضوع ژئوپلیتیک مشاهده می‌شود که به‌طور مختصر می‌توان پنج نظر زیر را در بین آن‌ها استنباط کرد:

۱. جغرافیا بر امور نظامی - استراتژیک

۲. تأثیر یک‌جانبه جبری جغرافیا بر سیاست به‌ویژه روابط بین‌الملل

۳. تأثیر دوجانبه جغرافیا

۴. ساختار قدرت و رقابت جهانی

۵. دانش عملی فضایی سازی سیاست‌ها و هدایت رقابت‌ها (Hafeznia, 2017).

#### ۳-۲. ژئواکونومی<sup>۱</sup>

یک تعریف سه‌بخشی از ژئواکونومی می‌تواند تا حدود زیادی جامعیت داشته باشد: "ژئواکونومی استفاده از ابزارهای اقتصادی برای دفاع از منافع ملی و تولید نتایج مفید ژئوپلیتیکی و تأثیر اقدامات اقتصادی سایر ملت‌ها بر اهداف ژئوپلیتیکی کشور است." اولین بخش، استفاده از ابزارهای اقتصادی برای پیشینه کردن و دفاع از منافع ملی؛ دومین بخش؛ فهم این‌که چگونه (حداقل از نظر تئوریک) قدرت اقتصادی داخلی می‌تواند موجب ارتقای تصویر قدرت یک کشور در نظام بین‌الملل شود؛ و سومین بخش؛ تأثیر اقدامات اقتصادی دیگر ملت‌ها و کشورها بر اهداف ژئوپلیتیکی کشور (Blackwill and Harris, 2016). ژئواکونومی به‌مانند ژئوپلیتیک گاهی محور همکاری، همگرایی و توسعه میان قدرت‌های همسایه و منطقه و حتی جهانی است و گاه در نقش رقابت، تنش و واگرایی کشورها ظاهر می‌شود.

#### ۳-۳. منزلت ژئوپلیتیکی

منزلت ژئوپلیتیکی کشورها عبارت است از جایگاه کشور در بین اعضای سیستم مربوطه که با انجام موارد زیر از سوی آن‌ها ارتقا پیدا می‌کند:

۱. ارتقاء مستمر سطح قدرت ملی

۲. فرآوری علایق و تعلقات ژئوپلیتیکی فرامرزی

۳. توسعه وابستگی کشورها و فرآیندهای منطقه‌ای و جهانی به فضای جغرافیایی ملی

۴. ارتقاء سطح موقعیت الگوی

۵. نقش آفرینی فعالانه در فرآیندها و پدیده‌های منطقه‌ای و جهانی

۶. توسعه همه‌جانبه حوزه نفوذ در فضای فراملی (Hafeznia, 2017).

#### ۳-۴. حمل و نقل دریایی

حمل و نقل دریایی شاخه‌ای از حمل و نقل است که در توسعه تجارت خارجی نقش مهمی ایفا می‌کند. این شاخه از حمل و نقل به واسطه داشتن مزیت‌هایی از جمله هزینه پایین حمل کالا، پرداخت وجه در مقابل اسناد معتبر و سرعت عمل در حمل حجم بالایی از کالا، از مناسب‌ترین روش‌های حمل و نقل به شمار می‌آید. حمل و نقل دریایی به عنوان یک بخش جدانشدنی از تجارت دنیا شناخته می‌شود. به شکلی ارائه انواع خدمات در صنعت حمل و نقل دریایی جزو پارامترهای لازم و بسیار مؤثر در انجام یک معامله بین‌المللی موفق است. حمل و نقل دریایی اگر کارآمد باشد مطمئناً باعث افزایش میزان تجارت بین‌المللی خواهد شد (Kafili and Motalabi, 2020).

#### ۳-۵. حمل و نقل ریلی

یکی از راه‌های بسیار مؤثر در کاهش هزینه‌ها گسترش بخش حمل و نقل عمومی و به خصوص راه آهن شهری است که به عنوان یکی از بهترین، اقتصادی‌ترین و پاک‌ترین انواع سیستم‌های حمل و نقل عمومی در جهان شناخته شده است. ایمنی بسیار بالا، راحتی و آسایش مسافران، کاهش مصرف انرژی و ایجاد آلودگی هوا و صوتی بسیار ناچیز، سرعت مناسب و قیمت پایین از جمله مزیت‌های آن به شمار می‌رود. اگرچه حمل و نقل ریلی با هزینه اولیه و سرمایه‌گذاری‌های لازم برای زیرساخت‌ها، قابلیت انعطاف‌پذیری پایین و هزینه‌های بالای تعمیر و نگهداری در صورت فرسوده و قدیمی شدن ناوگان‌های ریلی و اثرات روانی و فرهنگی و اقتصادی ناشی از آن همراه خواهد بود، اما تاثیرات شگرفی که در مباحث زیست محیطی می‌تواند داشته باشد که مسئولین را از هزینه‌های اقتصادی به دور داشته و در تأمین و گسترش هر چه بیشتر این خطوط ترغیب کند (Kazemian and et al, 2015).

حمل و نقل ریلی به عنوان عامل ارتباط دهنده مراکز عرضه و تقاضا و عنصر تداوم بخش به فعالیت های اقتصادی و اجتماعی، از دو بعد توسعه ملی و قیمت نهایی کالا و خدمات دارای اهمیتی خاص می باشد و نقش اساسی و کلیدی در تقریباً تمامی فرآیندهای اقتصادی یک کشور دارد. بنابراین توجه دقیق و جامع به هر یک از عوامل زیرساختی حمل و نقل ریلی در تامین بازده اجتماعی - اقتصادی جزو الزامات اصلی به ثمر رساندن اهداف رشد و توسعه یک کشور به شمار می رود. کشور ایران با ۱۶۴۸۱۹۵ کیلومتر مربع وسعت یک استثناء نمی باشد و بنابراین توسعه اقتصادی آن بطور جدی به توسعه زیرساخت های ریلی آن بستگی دارد (Khaksari, 2016).

### ۳-۶. اهمیت اقتصاد حمل و نقل ریلی

از نظر اقتصادی اهمیت حمل و نقل آن قدر زیاد و گسترده است که می توان آن را بستر توسعه اقتصادی خواند. برنامه ریزی مناسب و دقیق در این زمینه و بهبود و ساماندهی زیرساخت های حمل و نقل باعث کاهش هزینه های بهره برداری و تولید می گردد و اثرات مطلوبی را بر اقتصاد یک جامعه می گذارد. حمل و نقل و عوامل اقتصادی به راحتی از یکدیگر تأثیر می پذیرند. رشد بازرگانی و تجارت، بهبود وضعیت کشاورزی، گسترده گی خدمات و تولیدات موجب افزایش تقاضای حمل و نقل در جامعه می گردد. کارایی بخش حمل و نقل هم در افزایش بهره وری نظام اقتصادی جامعه تأثیر گذار است. این دو به طور پیوسته یکدیگر را تقویت می کنند. در بررسی اقتصاد کلان کشورها، سرمایه گذاری در حمل و نقل در افزایش تولید ناخالص ملی و ارزش افزوده، نقش بسزایی دارد (Daryabari and et al, 2018). هیچ اقتصاد پیشرفته ای بدون توسل به شبکه حمل و نقل مدرن قادر به ادامه فعالیت نیست. همه جوامع سنتی و یا نواحی معیشتی موجود در کشورهای در حال توسعه، به گونه ای در انزوای جغرافیایی در مورد بهره مندی از خطوط ناحیه ای جهانی به سر می برند. تجربیات کشورهای توسعه یافته نشان داده است که توسعه حمل و نقل پیوسته در حد کلان اقتصادی باعث رشد اقتصادی و افزایش بازدهی اجتماعی نسبت به سرمایه گذاری های خصوصی بوده است (Pahlavani and et al, 2014).

حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از بخش های مهم سیستم حمل و نقل، نقش عمده ای را در عرصه اقتصادی، صنعتی و اجتماعی کشورها ایفا می کند و به واسطه مزایای خاص و نسبی که در مقایسه

با سایر بخش‌های حمل‌ونقلی از جمله هوایی، جاده‌ای و دریایی دارد، توانسته سهم قابل توجهی را در حوزه حمل‌ونقل به خود اختصاص دهد.

از جمله مزایای اقتصادی آن عبارت‌اند از:

۱. بهره‌وری در مصرف سوخت و انرژی
۲. جابه‌جایی سریع کالا
۳. امکان حمل‌ونقل انبوه کالا
۴. کوتاه کردن مسیر در برخی مناطق کشور و منطقه‌ایی و حتی دستیابی به آب‌های آزاد
۵. استهلاک پایین خطوط و ناوگان
۶. کاهش قیمت تمام‌شده برای استفاده‌کنندگان به علت کاهش هزینه حمل‌ونقل
۷. ایجاد اشتغال برای نیروی جوان و فعال جامعه
۸. ایمنی بالای راه‌آهن در مقایسه با جاده
۹. کاهش ترافیک جاده‌ای
۱۰. کاهش سوانح و تصادفات جاده‌ای
۱۱. اتصال شبکه ریلی به معادن و منابع معدنی کشور
۱۲. کمک به توسعه مناطق دورافتاده
۱۳. تقویت توان صنایع داخلی ریلی و بومی‌سازی آن

ترانزیت ریلی از جمله سودآورترین بخش‌های حمل‌ونقل هر کشور است. مدیریت کارآمد کریدورهای ترانزیتی و پل‌های زمینی مهم‌ترین عامل موفقیت در زمینه ترانزیت است. در مدیریت ترانزیت ریلی، چهار عامل جغرافیایی، سیاسی، فنی و سازمانی مهم و قابل بررسی‌اند (Nasr Azadani and Abbasi, 2010). به‌رغم آن‌که چین همواره هدف از ابتکار خود را صرفاً «اقتصادی» و در قالب مفاهیم «همگرایی اقتصادی منطقه‌ای» و «توسعه تجاری» و گاه مبادلات «فرهنگی و انسانی» عنوان کرده است، اما بارزترین بارقه‌های مفهوم «امنیتی» بودن این ابتکار را می‌توان مشاهده کرد. طرح جاده ابریشم چین احیای جاده ابریشم قدیم و توسعه آن را مدنظر دارد. این طرح با هدف اعمال سیاست‌های دوستانه در قبال کشورهای

همسایه و ارائه بازی برد - برد برای همه کشورهای منطقه و همچنین جهان معرفی شده است. همکاری برد - برد، اتصال سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا به یکدیگر، اتصال آسیای توسعه یافته در یک سوی اوراسیا به اروپای توسعه یافته و در سوی دیگر این منطقه و بالفعل کردن ظرفیت های عظیم توسعه ای دولت هایی که در این بین قرار گرفته اند، چارچوب کلی این طرح را تشکیل می دهند. این ابتکار، دارای دو سند سیاست تجاری و سیاست صنعتی است و یک طرح باز محسوب می شود؛ چنان که دولت چین تأکید دارد که از پیشنهاد های کشورهای مسیر برای پیشبرد طرح استقبال می کند.

### ۳-۷. نظریه «هارتلند» یا فلسفه مکیندر

سر هالفورد مکیندر (۱۸۶۱-۱۹۴۷)، یکی از بنیانگذاران اصلی جغرافیای سیاسی مدرن، به شدت از رابطه پیچیده بین فضا، جغرافیا، تاریخ و قدرت آگاه بود. مدت کوتاهی پس از پایان جنگ جهانی اول، تسلیم آلمان، شکست روسیه و تحول انقلابی در سال ۱۹۱۹، فوراً از این پیروزی استفاده کرد، تا بتواند از "صلح" مطلوب ترین حالت ممکن استفاده کند. اگرچه هر دو کشور به زانو در آمده بودند، مکیندر معتقد بود که سازماندهی مجدد و بازیابی آنها فقط وابسته به زمان است. هر دو به عنوان "مرکز ثقل" متناوب در هارتلند اوراسیا در نظر گرفته شدند-آلمان به دلیل حرکت مداوم به سمت شرق، روسیه به دلیل موقعیت مرکزی آن در قلب هارتلند - با امکان متمایز شدن در نوعی از یک "تهدید" برای امپراتوری جهان» به شمار می رود. از نظر مکیندر، این "تهدید نهایی برای آزادی جهان" است. مکیندر به ویژه نگران این بود که یک سیستم امنیتی کارآمد و موثر برای اروپای شرقی ایجاد شود که شامل تشکیل "لایه ای از دولت های مستقل بین آلمان و روسیه" باشد. این امر باعث ایجاد یک "استقلال گسترده" از دریای آدریاتیک و سیاه تا بالتیک می شود و این کشورها به اقیانوس دسترسی دارند و از حمایت های "کشورهای بیرونی" بریتانیای کبیر و ایالات متحده برخوردارند. در غیر این صورت، خلأ قدرت در اروپای شرقی ممکن است به درگیری فاجعه بار مکرر برای هژمونی اوراسیا منجر شود و ضروری است که "قدرت دوباره برای محاصره هارتلند" تجدید شود. از این رو نظریه معروف ژئوپلیتیک مکیندر: "هرکس بر اروپای شرقی تسلط یابد، بر هارتلند نیز مسلط خواهد شد، هرکس بر

هارتلند تسلط یابد، بر جزیره جهانی مسلط خواهد شد؛ هرکس که بر جزیره جهانی تسلط یابد حکومت دنیا را به دست خواهد گرفت"، عنوان گردید (Sabet, 2015: 164).

#### ۴. یافته‌های تحقیق

رقابت بر سر منابع انرژی و معادن، گذرگاه‌ها و مسیرهای ترانزیت کالا و انرژی، بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی مناسب برای دسترسی بهتر به بازارهای هدف و بهره‌گیری از یک ارزش جغرافیایی با ماهیت اقتصادی برای مقابله با قدرت رقیب، همگی موضوعات ژئواکونومیک هستند که در جهان کنونی نمود بیشتری پیدا کرده است. در این راستا توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و مهم‌تر از همه، بهره‌برداری حداکثری از آن با توجه به موقعیت جغرافیایی کشور، بر ایجاد مشارکت استراتژیک با کشورهای همسایه، تشکیل اتحاد و بلوک‌های جدید ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک مؤثر خواهد بود. ایران نیز که در قلب خاورمیانه قرار گرفته، به دلیل شرایط و موقعیت طبیعی و خدادادیش به کانونی برای عبور کریدورهای مهمی از قبیل کریدور شمال-جنوب، شرق-غرب و تراسیکا تبدیل شده است. بندر چابهار نیز آسان‌ترین و راهبردی‌ترین راه ایران در دسترسی به آب‌های آزاد و برای شش کشور محاط در خشکی آسیای مرکزی و همچنین لندبریج مناسبی برای اتصال آسیای شرقی به اروپا است. در چنین شرایطی بی‌توجهی به ظرفیت‌های بالقوه این بندر و فراهم نشدن زمینه‌های بهره‌گیری از این ظرفیت‌ها موجب عدم توسعه و کاهش وزن ژئوپلیتیکی آن گردیده است.

کشور ایران در مرکزیت سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا قرار گرفته که در حال حاضر نزدیک به پنج میلیارد نفر در خود جای داده است. توجه به برخورداری کشور ایران از حدود ۲۰۰۰ کیلومتر مرز آبی با آب‌های آزاد بین‌المللی و تعدد همسایگان زیاد سواحل دریایی مکران و راه خشکی ایران، قابلیت‌های ترانزیتی را برای سایر کشورهای همسایه به منظور ارتباط با سایر نقاط (اعم از کالا و مسافر) ناچار به عبور از کشور ثالث (جمهوری اسلامی ایران) برجسته‌تر نموده و بر اهمیت طرح توسعه و فعال‌سازی محور ترانزیتی چابهار بیش‌ازپیش می‌افزاید و استفاده از این قابلیت‌ها را به صورت یک التزام ملی در توسعه بلندمدت و پایدار ضروری می‌سازد.

امروزه نقش حمل و نقل در توسعه پایدار کشورها بسیار روشن و انکارناپذیر است. استفاده از فناوری روز در کنار توجه به ارتقاء بهره‌وری سبب گردیده تا تصمیم‌گیران در این حوزه، سرمایه‌گذاری بیشتری را مدنظر قرار دهند. بر مبنای محاسبات و پیش‌بینی‌های اقتصادی، کشورها می‌توانند میزان تولید ناخالص ملی خود را از طریق افزایش عملیات ترانزیت بین‌المللی کالا بهبود بخشند. از این‌رو افزایش سهم ایران در ترانزیت بین‌المللی کالا علاوه بر ایجاد درآمد پایدار و مطمئن اقتصادی به لحاظ سیاسی نیز موقعیت ویژه‌ای برای کشور ایجاد کرده و می‌تواند سهم و نقش کشور ایران در تعیین مناسبات و سیاست‌گذاری‌های منطقه‌ای و جهانی را پررنگ‌تر سازد. منطقه جنوب شرق کشور به لحاظ موقعیت و فرصت‌های ویژه‌ی ژئوپلیتیکی و ژئوآکونومیکی به‌طور خاص بیشترین نقش را در این زمینه می‌تواند، داشته باشد.

نقش حمل و نقل ریلی در کشورهای توسعه‌یافته، میزان اهمیت این ناوگان در مبادلات اقتصادی جهان به‌ویژه کشورهای محصور در خشکی را بیش از پیش برجسته می‌کند. وضعیت نسبتاً نامناسب ناوگان ریلی ایران در بین کشورهای موازی، توزیع نامتعادل این ناوگان در مناطق مختلف کشور و موقعیت استراتژیک ایران (قرارگیری بر سر چهارراه ریلی دنیا) بر اهمیت توسعه شبکه ریلی در ایران می‌افزاید و از این‌رو سعی گردید در این تحقیق تأثیر شاخص‌های مهم سیاسی، اقتصادی و امنیتی ترانزیت ریلی در اتصال به بندر چابهار مورد بررسی قرار گرفت.

#### ۴-۱. اهمیت توسعه سواحل مکران

سواحل مکران و بالاخص بندر چابهار بهشت گمشده ایران می‌باشند که باید هر چه سریعتر از پتانسیل بی‌نظیر آن را برای توسعه‌ی محور شرقی نهایت بهره را برد. سیاست دریاگرایی در سواحل مکران بازتاب‌های فضایی بین‌المللی قابل توجهی را به ارمغان خواهد داشت. با تحقق این سیاست، منطقه مکران به عنوان محور ترانزیتی منطقه مطرح می‌شود. محور ترانزیتی شرق کشور از بندر چابهار آغاز و از شهرهای استان سیستان و بلوچستان، خراسان جنوبی، رضوی، شمالی عبور نموده و به قلمرو ژئوپلیتیکی اوراسیایی راه پیدا کرده و به کشورهای آسیای مرکزی، غرب چین و روسیه ختم می‌شود. با این کار می‌توان کشورهای صاحب سرمایه و تکنولوژی مانند شرق آسیا و اروپای غربی و بالاخص روسیه و چین را در این محور دخیل نمود. دریاگرایی

بر تبدیل سواحل مکران جنوب شرق به لوکوموتیو توسعه ملی ایران در قرن ۲۱ تأثیر بسزایی دارد (Hafeznia and et al, 2020).

#### ۲-۴. اهمیت توسعه بندر چابهار

موقعیت لجستیکی بسیار مناسب این بندر در دهانه خلیج چابهار که امکان دسترسی و بهره‌برداری هم‌زمان از ساحل اقیانوسی و ساحل حاشیه خلیج را با تمام مشخصات و مزایای آن‌ها فراهم آورده است، بندر چابهار را همواره در موقعیت بالقوه رشد و توسعه قرار داده است. اهمیت راهبردی و ضرورت توسعه بندر و منطقه آزاد چابهار ناشی از این امر است که امروزه بیش از ۹۰ درصد بازرگانی جهانی و ۶۵ درصد از تجارت نفت از طریق دریاها صورت می‌گیرد. در این راستا، جمهوری اسلامی ایران با توجه به ملاحظات ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک این منطقه و در پرتو چشم‌اندازی آینده‌نگر، قادر است جایگاه خود را برای اتصال شمال-جنوب و شرق - غرب، در نظام نوین بین‌المللی تثبیت و ارزش موقعیت استراتژیک خود را به‌مراتب ارتقا بخشد و از رهگذر این مبادلات عظیم، ظرفیت‌های جدیدی برای انباشت سرمایه به‌عنوان موتور توسعه در کشور و محور شرق خلق کند (Ahmadi and Ahmadi, 2018). چابهار خاصیت همگرایی منطقه‌ای با مشارکت کشورهای همسایه و درگیر در ژئوپلیتیک این بندر اقیانوسی درزمینه ترانزیت، همکاری‌های بازرگانی تجاری و اقتصادی دریایی را دارد. کشورهای آسیای مرکزی، چین، روسیه، پاکستان و افغانستان که عضو سازمان اکو و شانگهای هستند، می‌توانند از طریق بندر چابهار ایران را نیز درگیر مشارکت راهبردی در این سازمان‌ها و پیمان‌های منطقه‌ای کنند.

#### ۳-۴. اهمیت اتصال راه‌آهن به بندر چابهار

بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران، سال‌هاست مورد توجه دولت و فعالان بخش حمل و نقل کشور قرار گرفته است، اما تا کنون نتوانسته است سهم واقعی خود را در حمل‌ونقل بار بدست آورد. بندر چابهار با توجه به استعداد جغرافیایی خود می‌تواند نقش بندر هاب منطقه‌ی خاورمیانه را بازی نماید. یکی از دلایل اصلی سهم پایین چابهار در حمل‌ونقل بار در منطقه، عدم اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی کشور می‌باشد. در شرایط فعلی و با توجه به عدم توسعه‌ی زیرساخت‌های پسرکرانه بندر چابهار، بندر جبل‌علی امارات نقش بندر هاب منطقه‌ی خلیج فارس



را بازی می‌کند، چرا که از نظر امکانات، عملیات بندری و زیرساخت‌های پسرانه از بنادر جنوبی ایران شرایط بهتری دارد. این در حالی است که بندر جبل علی امارات هیچ گونه استعداد ممتازی نسبت به بنادر جنوبی ایران ندارد. پیش‌بینی می‌شود با اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی کشور در افق ۵ ساله، درآمد راه آهن ایران از حمل بار ۱۰ درصد و از نظر تناژ ۱۴ درصد افزایش یابد. همچنین با توسعه و اتصال چابهار به شبکه ریلی کشور قسمتی از هزینه‌های اضافی حمل و نقل و تجارت ایران با سایر کشورها کاهش خواهد یافت و توسعه و اتصال چابهار به شبکه ریلی منجر به توسعه اقتصادی و ایجاد امنیت در منطقه‌ی جنوب شرقی ایران خواهد شد (Mesbah and Ahadi, 2021).

## ۵. تجزیه و تحلیل

در مدیریت ترانزیت ریلی، چهار عامل جغرافیایی، سیاسی، فنی و سازمانی مهم و قابل بررسی‌اند. لذا در این قسمت به تجزیه و تحلیل تأثیر مؤلفه‌های سیاسی، اقتصادی و امنیتی - دفاعی اتصال ترانزیت ریلی به بندر چابهار با توجه یافته‌های اسنادی پرداخته می‌شود:

### ۵-۱. نقش مؤلفه‌ی اقتصادی اتصال ترانزیت ریلی بر بندر چابهار

حمل و نقل ریلی نسبت به سایر انواع سیستم‌های حمل و نقل در امر جابجایی انبوه بار و مسافر به خصوص در مسافت‌های طولانی، کاهش قابل ملاحظه در مصرف انرژی (گازوئیل)، ایمنی فوق‌العاده بالا، تلطیف محیط زیست به لحاظ مصرف سوخت فسیلی کمتر و رفاه و آسایش بیشتر، تأثیر قابل توجهی در کاهش قیمت تمام شده در حمل و نقل بار و مسافر از مهم‌ترین مزایای آن به شمار می‌رود. کاهش قیمت تمام شده کالا برای استفاده‌کنندگان در ترانزیت ریلی، متأثر از مزایای مذکور باعث گردیده که صاحبان کالا و مصرف‌کنندگان تمایل بیشتری به سوی این روش حمل و نقل نشان داده و این اختلاف قیمت خود موجب توجیه‌پذیری سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی نیز می‌باشد. با توجه به این مزایای مهم، کشورهای شمال اروپا و جنوب شرقی آسیا بخصوص چین و هندوستان در راستای معاملات اقتصادی بین‌المللی، توسعه ترانزیت ریلی بندر چابهار (در مسیر کریدور شمال- جنوب) را به دلیل کاهش هزینه‌های ترانزیت تا حدود ۳۰ درصد نسبت به سایر مسیرها ترجیح می‌دهند. حمل کالاهای ترانزیتی از طریق کریدور شمال- جنوب،

نسبت به سایر مسیرهای سنتی تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و تا ۳۰ درصد ارزان‌تر از مسیر کانال سوئز است (Singh Roy, 2012). گمان می‌رود با برقراری شبکه ریلی بندر چابهار، درآمد راه‌آهن ایران از حمل بار ۱۰ درصد و از نظر تناژ ۱۴ درصد افزایش و قسمتی از هزینه‌های اضافی حمل و نقل و تجارت ایران با سایر کشورها کاهش یابد.

در این کریدور، بندر چابهار و راه‌های زمینی اتصال آن به مرز ترکمنستان، کوتاه‌ترین مسیر حمل و نقل زمینی کالا در کریدور شرق و شاهراه تغذیه کشورهای آسیای میانه معرفی شده است. از سویی خطوط آهن کشور ایران، ترکیه و در نهایت اروپای غربی و نیز کشورهای عربی و چین هم‌عرض بوده و جزء گروه خطوط نرمال با عرض ۱۴۳۵ میلی‌متر موسوم به اروپایی می‌باشد. لذا از لحاظ فنی مهندسی در اتصال ریل کشورها در کریدور مذکور با سازگاری خطوط، پیچیدگی و مشکل خاصی وجود ندارد و امکان بهره‌برداری با کمترین هزینه میسر می‌باشد.

یکی از معیارهای مهم در انتخاب نوع سیستم حمل و نقل نزد متقاضیان، وضعیت ایمنی آن است. امروزه نیز شرکت‌های سرمایه‌گذار قبل از هرگونه اقدام نخست امنیت سرمایه خود را مورد بررسی انجام می‌دهند و در صورتی که احساس امنیت نمایند اقدام به سرمایه‌گذاری می‌کنند. استانداردهای جهانی نشان می‌دهد، ایمنی شبکه حمل و نقل ریلی در سطح جهان ۲۰ برابر بیشتر از جاده است و این استاندارد در کشوری مانند ایران که مهم‌ترین علت مرگ‌ومیر در آن تصادفات جاده‌ای است، بالاتر از این میزان است. از سوی دیگر با توجه به این‌که جاده‌های منتهی به بندر چابهار برای صادرات و واردات و ترانزیت کالا مناسب نیست و بر اساس ارتباط شهرها و روستاهای هم‌جوار به یکدیگر ساخته شده و نیاز است برای ترانزیت کالا حداقل هزار کیلومتر از جاده‌های چابهار به شهرها و استان‌های هم‌جوار ساخته شود لذا علاوه بر صرفه اقتصادی، به لحاظ ایمنی، کاهش سوانح و امنیت کالاها احداث و اتصال راه‌آهن به این بندر مناسب‌تر می‌باشد. کوتاه شدن مسیر برای کشورهای منطقه جهت راه‌یابی به آب‌های آزاد از دیگر مزایای مسیر ترانزیتی بندر چابهار می‌باشد. با فروپاشی نظام کمونیستی اتحاد جماهیر شوروی، بسیار از کشورهای تازه استقلال یافته علاقه‌مند هستند تا کالاهای خود را از طریق ایران به سایر نقاط دنیا صادر نمایند. مهم‌ترین دلیل، کوتاه شدن مسیر انتقال کالا به میزان بسیار زیادی است که امتیاز

برجسته‌ای محسوب شده و تسهیلات جابه‌جایی و ارتباطی آسان‌تر و ارزان‌تر را فراهم می‌نماید. کشورهای آسیای میانه از جمله ترکمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان و همچنین افغانستان که برای توسعه صادرات خود به آب‌های آزاد دسترسی ندارند می‌توانند از طریق خطوط ریلی که به سیستم حمل‌ونقل ایران متصل می‌شود از طریق بندر چابهار برای ترانزیت و صادرات کالاهای خود استفاده کنند.

بی‌گمان احداث خطوط ریلی و انتقال این مسیر ترانزیتی از مناطق خالی از سکنه باعث توسعه این مناطق گردیده که به تبع آن احداث ابنیه و اسکان جمعیت را نیز در پی خواهد داشت. تحقق پروژه اتصال ترانزیت ریلی به بندر چابهار نیز از این مزیت بی‌بهره نخواهد بود و موجب استفاده از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های شهر چابهار و اطراف آن و رفع حداقلی معضلات بسیار استان سیستان و بلوچستان، به‌خصوص به امر اشتغال و درآمدزایی کمک شایانی خواهد شد. همچنین با توجه به اینکه بندر چابهار کانون توسعه محور شرق بوده و منطقه شرق کشور نسبت به سایر مناطق کشور از توسعه‌یافتگی کمتری برخوردار است، می‌توان از مزیت ترانزیت ریلی جهت توسعه منطقه استفاده بهینه نمود (Mirzajani and Lotfi, 2017).

انتظار می‌رود که از این مسیر ترانزیتی علاوه بر افزایش درآمدهای ارزی و رونق کسب کار در بخش خدمات بندری و دریایی و فعالیت‌های پس‌کرانه و حمل‌ونقل در این منطقه و کشور، از طریق اتصال معادن به این مسیر ریلی بندر عایدات بیشتری نصیب ایران گردد. همچنین واردکردن فرآورده‌های معدنی از کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان از این مسیر، یکی از هدف‌های هندی‌ها از سرمایه‌گذاری در چابهار و فعال‌سازی کریدور ریلی آن است.

با توجه به نتایج فوق از مزایای اتصال ریل به بندر چابهار می‌توان گفت که مؤلفه‌های اقتصادی ترانزیت ریلی، قادر است بر ارتقاء منزلت ژئوپلیتیکی این بندر در زمینه‌ی اقتصادی تأثیر بسزایی داشته باشد.

## ۲-۵. نقش مؤلفه‌ی سیاسی اتصال ترانزیت ریلی بر بندر چابهار

علی‌رغم تلاش در توسعه ترانزیت در کشور متأسفانه اتصال بندر چابهار به کریدور شمال-جنوب از طریق ترانزیت چندوجهی و تکمیل مسیر ریلی کشور مغفول مانده است. در واقع این منطقه

که در توسعه ایران قطعاً سهم بالایی را به خود اختصاص می‌دهد، با سایر نواحی ایران پیوند گسترده‌ای نداشته و در انزوای خاص جغرافیایی محصور مانده است. در حقیقت جنوب شرق کشور به‌طور اعم و منطقه چابهار به‌طور اخص، مسیر طولانی توسعه حقیقی را پیش‌رو دارند. در حال حاضر این ناحیه و از جمله بندر چابهار در حال حاضر کارایی و جایگاه مورد انتظار و در شأن منطقه و جهان را ندارد. دو بعد (سیاست و اقتصاد) همیشه به هم مرتبط بوده و هیچ‌گاه مستقل از یکدیگر وجود نبوده‌اند. از آثار سیاسی قابل ذکر اتصال ترانزیت ریلی به بندر چابهار می‌توان به نمونه‌های ذیل اشاره نمود:

(۱) عملیاتی نمودن کریدور شمال-جنوب با احداث خطوط ریلی جنوب شرق ایران و مشخصاً بندر چابهار تا شمال شرقی و شمال کشور تأثیر بسزایی در ایجاد روابط استراتژیک کشور با همسایگانش را دارد. این کریدور برای اتصال شبه‌قاره هند و آسیای میانه و آسیای جنوبی با اروپا از طریق راه‌های ایران و دریای خزر و روسیه مهم می‌باشد. علاوه بر اینکه هند، ایران و دیگر کشورهای منطقه می‌توانند کالای خود را با سرعتی سه برابر بیشتر نسبت به مسیر کانال سوئز به اروپا حمل کنند رشد تعامل‌های سیاسی بین کشورهای طرف قرارداد و دیگر کشورهای منطقه را نیز در پی خواهد داشت.

(۲) افزایش سهم چابهار در ترانزیت بین‌المللی کالا علاوه بر ایجاد درآمد پایدار و مطمئن اقتصادی به لحاظ سیاسی نیز موقعیت ویژه‌ای برای این منطقه و کشورمان ایجاد خواهد نمود و می‌توان سهم و نقش کشورمان را در تعیین مناسبات و سیاست‌گذاری منطقه‌ای و جهانی پررنگ سازد. اگرچه کریدور شمال-جنوب متعاقب برگزاری اجلاس کمیسیون اروپا و وزرای حمل‌ونقل کشورهای عضو، تصویب شد، اما عملکردها نشان می‌دهد که کشورهای منطقه تحت تأثیر تحولات سیاسی نتوانسته‌اند از این ظرفیت به‌طور کامل استفاده کنند. از این رو احداث و فعال کردن هر چه سریع‌تر مسیر ریلی بندر چابهار به کشورهای آسیای میانه و اروپا علاوه برداشتن سود اقتصادی برای کشورهای منطقه، نتایج بسیار ارزشمند سیاسی برای ایران در شرایط حساس منطقه‌ای و بین‌المللی به ارمغان خواهد آورد (Turkan and Shahbazi, 2015).

۳) چین در حال حاضر سرمایه‌گذاری وسیعی را برای توسعه بندر گوادر (رقیب چابهار) پاکستان انجام داده است. فارغ از روابط مطلوب و گسترده این کشور با پاکستان، در طرح توسعه بندر گوادر توسط چینی‌ها عوامل متعددی (اقتصادی، سیاسی و بخصوص امنیتی) نهفته است؛ کما اینکه چین نخستین شریک تجاری ایران است تا جایی که حجم تجارت خارجی این کشور با ایران حدود ۳۰ میلیارد دلار برآورد شده است. حضور سرمایه‌گذاران چینی در چابهار و ایران از این جهت مهم است که دو کشور هند و چین به‌عنوان دو قدرت بزرگ اقتصادی نوظهور در خصوص استفاده، استقرار و دراختیار گرفتن کریدور شمال-جنوب و شرق به غرب به‌عنوان مهم‌ترین چهارراه انرژی جهان و هم‌چنین مهم‌ترین مسیر ترانزیتی این دو کشور برای حضور در آسیای مرکزی است. بی‌گمان حضور چین در طرح توسعه ریل بندر چابهار با وجود توانمندی‌های فن‌آورانه این کشور و روابط گسترده (اقتصادی، سیاسی و امنیتی) با ایران، ضمن امنیت بخشی و رنگ گرفتن بازی‌های ژئوپلیتیکی، روند توسعه بندر چابهار را تسریع می‌کند.

۴) اگر چین به‌عنوان کشوری با بیشترین سهم در معاملات صادرات و واردات دنیا در ۱۰ سال آینده در نظر گرفته شود، باید تحرکات این کشور در بندر گوادر پاکستان را، نقطه خطرناک کریدورهای ترانزیتی ایران برشمرد. «گوادر» بندری در همسایگی چابهار است، بندری حاصل ده‌ها سال کار برای ساخت جاده از «سین کیانگ» و «کاشغر» در چین تا آب‌های آزاد دریای عمان، چینی‌ها در این بندر لنگر انداخته‌اند و قرار است در ۴۰ سال آینده از آن بهره‌برداری کنند؛ اما نکته ناامیدکننده برای ایران استفاده چینی‌ها از کریدوری است که «گوادر» را به مقصد «اسلام‌آباد» و سپس «کاشغر» ترک می‌کند و از آنجا با استفاده از خطوط ریلی که بیش از این گفته شد، به سمت اروپا حرکت می‌کند. حرکت لاک‌پشتی توسعه پروژه‌های عمرانی در ایران موجب می‌شود چابهار و گوادر در ورطه‌ای از رقابت نابرابر قرار گیرند. حتی اگر هندی‌ها به دلیل صرفه اقتصادی بالای چابهار و تنش‌های سیاسی با

دولت اسلام‌آباد به دنبال راه‌اندازی هر چه سریع‌تر چابهار باشند، شرکت‌های چینی به‌عنوان اپراتورهای بندر گوادر به‌سرعت در حال پیشروی هستند. گفته می‌شود تا سال ۲۰۴۵، بندر گوادر به ظرفیت ۴۰۰ میلیون تن جابجایی کالا با کمترین مدت زمان بوروکراسی اداری ترخیص و بارگیری می‌رسد و در نتیجه، تمام بندرها جنوبی ایران از چرخه ترانزیتی این منطقه خارج می‌شوند (Nanorozi and Taghizadeh, 2018). لذا چنانچه احداث مسیر ریلی بندر چابهار با جدیت و برنامه‌ریزی بیشتر از سوی مسئولین کشور ایران دنبال شود، فرصت بزرگی به‌عنوان کشور واسط و نیز گام بزرگی در احیای راه ابریشم دریایی و برقرای ارتباط هارتلند با این بندر خواهد داشت که موجب بهره‌مندی از مزیت ژئوپلیتیکی این منطقه از هارتلند "مکیندر" نیز خواهد شد.

(۵) کشورهای محصور در خشکی در آسیای میانه از مسیر ریلی پیش‌بینی شده بندر چابهار دسترسی آسان و بدون مداخلات سیاسی بین‌المللی را خواهند داشت. کشورهای آسیای میانه از جمله ترکمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان و همچنین افغانستان که برای توسعه صادرات خود به آب‌های آزاد دسترسی ندارند، می‌توانند از طریق خطوط ریلی که به سیستم حمل‌ونقل ایران متصل شده و از بندر چابهار برای ترانزیت و صادرات کالاهای خود استفاده کنند. لذا نقش اتصال ترانزیت ریلی به بندر چابهار در مناسبات منطقه‌ای و نیز ایجاد تعادل‌های ژئوپلیتیکی برای خروج از بحران‌ها، چالش‌های ژئوپلیتیکی و کاهش تنش بین کشورهای حاشیه خزر با توجه به موقعیت ارتباطی این بندر و در نگاه کل کشور ایران برای کشورهای محصور در خشکی، افغانستان و آسیای مرکزی می‌تواند بسیار مؤثر باشد.

(۶) ساخت مسیر ریلی چابهار زمینه‌ساز برون‌رفت احتمالی حذف ایران از نقشه ترانزیتی منطقه خواهد بود. با توجه به زیرساخت‌های موجود ایران و سرمایه‌گذاری‌های کلان کشورهای منطقه در پروژه‌های عمرانی برای پیدا کردن مسیرهای جایگزین ایران، حذف ایران از نقشه ترانزیتی منطقه در ۱۳ سال آینده، با احتمال بالایی پیش‌بینی می‌شود. در

نبود سرمایه‌گذاری مناسب برای ساخت و تکمیل کریدورهای ترانزیتی، کشورهای منطقه بیکار نبوده‌اند، و در حال تکمیل زیرساخت‌های حمل‌ونقل خود هستند.

### ۳-۵. نقش مؤلفه‌ی دفاعی-امنیتی اتصال ترانزیت ریلی بر بندر چابهار

در دنیا استراتژیست‌ها، راهبردهای خود را بر اساس امنیت نسبی تبیین می‌نمایند. طبیعی است که ابزارهای تحقق امنیت صرفاً بر اساس قابلیت‌های نظامی سازماندهی نخواهد شد. پس از تحلیل اسناد، اهم یافته‌های پژوهش بعد امنیتی-دفاعی به شرح ذیل می‌باشد:

(۱) خالی بودن بخش وسیعی از اراضی جنوبی، جنوب شرقی و بخشی از مناطق مرکزی کشور ایران، یکی از دلایل آسیب‌پذیری امنیتی، امنیت انسانی و حتی کشور می‌باشد. با توجه به پیوستگی توسعه مناطق حاشیه‌ای با امنیت ملی و انسانی تأکیدها به توسعه مناطق مرزی کشور و چالش‌های سیاسی امنیتی فرا روی آن‌ها می‌باشد. از طرفی تخریب و عدم توسعه‌یافتگی راه‌های مواصلاتی مشکلات امنیتی عدیده‌ای از جمله کنترل ایران بر مرزها را نیز باعث شده است. از این رو با انجام پروژه راه‌آهن بندر چابهار نه تنها کنترل ایران بر مرزهای جنوب‌شرقی و شرق کشور افزایش خواهد یافت بلکه ورود و خروج کالا به کشور را نیز افزایش می‌دهد.

(۲) ساختار ارتباطی ایران از مرکز ایران به سوی داخل خلیج فارس و از خلیج فارس به سمت خارج آن به گونه‌ای است که خلیج فارس تنها راه ارتباطی ایران به دنیای خارج است، یعنی ایران از طریق خلیج فارس و تنگه هرمز با سیستم جهانی پیوند می‌خورد. تنگه هرمز در حال حاضر به عنوان عامل قدرت برای ایران محسوب نمی‌گردد بلکه عامل ضعف قدرت ملی ایران است. زیرا ایران وابسته‌ترین کشور منطقه به تنگه‌ی هرمز است. ۱۰۰٪ صادرات انرژی و واردات آن از طریق مسیر فوق‌الذکر انجام می‌شود. بنابراین در شرایط بروز محاصره دریایی و تهدید امنیت تنگه‌ی هرمز، ایران به شدت آسیب‌پذیر خواهد بود (Karimipour, 2001). از این رو می‌توان گفت سواحل جنوب‌شرق بالأخص بندر چابهار پتانسیل مناسبی برای خروج نسبی ایران از تنگنای ارتباطی دریایی ایران و از تهدیدات موجود و مفروض محسوب می‌شود. لذا با توجه به مسائل پیش‌بینی‌نشده

دربازی‌های ژئوپلیتیکی قرن ۲۱، برای مثال احتمال درگیری ایران با قدرت‌ها در خلیج فارس و تبعات ناشی از آن (مثل مسدود شدن تنگه هرمز)، بندر چابهار می‌تواند در صورت تحولی عظیم در ساختار فضایی حمل‌ونقل ریلی و اتصال این بندر به شبکه ترانزیتی ریلی کشور نقش مکمل یا جایگزین مناسبی برای خلیج فارس به حساب آید.

۳) احداث و راه‌اندازی ترانزیت ریلی بندر چابهار بر افزایش امنیت دریایی و قدرت نظامی کشور تأثیر بسزایی خواهد داشت. واقعیت این است که اکنون نقاط استراتژیک، مناطق استراتژیک و قلمروهای ژئواستراتژیک بیشتر بر اساس معیارهای اقتصادی و از منظر ژئواکونومی تعیین می‌شود، لکن قابلیت مناطق از جهت کاربرد نظامی هم موردنظر است. این نکته بسیار حساسی است، یعنی عامل اقتصادی به‌تنهایی در کار نیست، بلکه پشتوانه‌ی قدرت نظامی و ملاحظات نظامی هم در کنار ملاحظات اقتصادی اهمیت دارد. احداث و توسعه زیرساخت‌های ریلی بندر چابهار با کیفیت و استانداردهای بالا نیازمند امنیت بوده و از سوی دیگر برقراری این امنیت تأثیر مثبتی بر عملکرد اقتصاد ملی خواهد داشت. از این‌رو لازمه تأمین و تقویت امنیت این بندر و منطقه در حوزه دریایی و زمینی، تجهیز و توسعه ناوگان نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در بندر چابهار و کنارک بوده تا ضمن برقراری امنیت مسیر دریایی از آسیای شرقی تا دریایی عمان، آرامش خاطر جهت فعالیت‌های اقتصادی و تجاری را به کشورهای آسیای شرقی و قفقاز و اروپا را به ارمغان آورد.

اجتماع مزیت‌های سیاسی، اقتصادی و دفاعی - امنیتی سیستم ریلی فوق در بندر چابهار، می‌تواند دلیل متقنی برای توسعه حمل‌ونقل ریلی در این منطقه و از سویی توسعه کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی باشد. برقراری ترانزیت ریلی بندر چابهار و اتصال بازار منطقه‌ای و زنجیره عرضه جهانی به یکدیگر موجب از انزوا درآمدن جغرافیای منطقه، افزایش زمینه تعامل دولت‌ها با هم، ایجاد امنیت و ثبات سیاسی در منطقه شکننده خاورمیانه و تسریع در احیای راه ابریشم دریایی و برقراری ارتباط هارتلند "مکیندر" با این بندر را در پی خواهد داشت، که موجب بهره‌مندی از مزیت ژئوپلیتیکی این منطقه از هارتلند می‌گردد. همچنین اتصال بندر چابهار به راه‌آهن باعث



ایجاد زمینه مهاجرت معکوس جمعیت به این منطقه، جذب سرمایه‌های خارجی، انتقال فناوری و ارتقاء مهارت‌های نیروی کار، ایجاد اشتغال جوانان و رونق اقتصادی در طول مسیر عبور این خط ریلی و افزایش چشم‌گیر شهرسازی خواهد شد.

### ۶. نتیجه‌گیری و پیشنهادها

کریدور ریلی از مبدأ بندر چابهار شامل فرصت‌ها و مزیت‌هایی فراوانی برای منطقه و به‌خصوص ایران است که با دارا بودن ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی فوق‌العاده، از جنبه‌های اقتصادی، سیاسی، امنیتی، از دو منظر داخلی و خارجی می‌تواند راهگشای بسیاری از مشکلات و تنگناهای منطقه‌ای باشد. از منظر داخلی، دولت ایران علاوه بر سرمایه‌گذاری مستقیم و نوسازی و توسعه بندرها جنوب‌شرقی خود و کسب درآمدهای ارزی حاصل از حق ترانزیت می‌تواند باعث افزایش توان ایران و عامل قدرت ملی برای ایران باشد. از منظر خارجی، با توجه به نقش ویژه‌ایی که این بندر در پروژه‌های انتقال انرژی و کالا و خطوط ریلی دارد، ایران می‌تواند به ساماندهی نهادهای منطقه‌ای و بین‌المللی بپردازد و منزلت ژئوپلیتیکی بندر چابهار، منطقه و کشور را افزایش دهد. کریدور ریلی چابهار ضمن اتصال شرق آسیا به غرب اروپا، اهمیت منطقه هارتلند را برجسته‌تر و اهمیت ژئوپلیتیکی ایران را در این منطقه بیشتر می‌کند.

مشارکت هند در پروژه کریدور جنوبی - شمالی ایران و توسعه‌ی ترانزیت ریلی بندر چابهار به این کشور کمک می‌کند تا صادرات خود را به ایران افزایش دهد و در عین حال از هزینه‌ی ترابری کالاهای صادراتی خود از طریق این کریدور به آسیای مرکزی، روسیه و اروپای شرقی کاهش دهد. همچنین واردات فرآورده‌های معدنی از کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان از این مسیر، دیگر هدف هندی‌ها از سرمایه‌گذاری در چابهار و فعال‌سازی راه‌آهن این بندر در راستای کریدور جنوب - شمال است. در این میان، دولت ایران امیدوار است با تکمیل پروژه کریدور جنوبی - شمالی از مبدأ چابهار درآمدهای ارزی پایداری را برای ایران در پی داشته باشد و علاوه بر ارتقاء جایگاه بین‌المللی ایران، باعث توسعه شرق کشور شود.

از منظر استراتژیک نیز هند در تلاش است تا علاوه بر خنثی‌سازی کریدور گوادر- سین‌کیانگ بتواند اتحاد خود را با ایران و روسیه تقویت کند و نفوذ خود را در آسیای مرکزی و احداث پروژه ترانزیت ریلی از بندر چابهار گسترش دهد.

به نظر می‌رسد آن‌طوری که مشکلات امنیتی در پروژه کریدور چین - پاکستان تهدید می‌کند، متوجه کریدور ایران نیست. ایران جزیره باثبات در منطقه بحران‌خیز و ناامن خاورمیانه است و موقعیت مکانی مناسب‌تری برای خروج کشورها و دولت‌ها از تنگناهای ژئوپلیتیکی در قلب اوراسیا دارد. علاوه بر موقعیت کم‌نظیر ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیک بندر چابهار و ایران، ثبات امنیتی حاضر در کشور موجب گردیده که سرمایه‌گذاران خارجی در چهارچوب طرح یک کمربند-یک راه تمایل بیشتری به ساخت و توسعه خطوط ریلی بندر چابهار از خود نشان دهند. لذا با تقویت همکاری‌ها در زمینه حمل‌ونقل و ژئوپلیتیک، جامعه جهانی باید برای توسعه‌ی مشترک و همه‌جانبه‌ی مبتنی بر هم‌بستگی، احترام متقابل و تعامل تلاش نماید. نزدیکی بندر چابهار به مهم‌ترین مسیر ترانزیت دریایی جهان در تنگه هرمز و دریای عمان می‌تواند به‌عنوان هاب تجاری منطقه‌ای، سه منطقه بزرگ آسیای جنوبی، خاورمیانه و آسیای مرکزی را به هم پیوند دهد.

توسعه محور ترانزیتی جنوب‌شرق و اتصال جنوب به شمال ایران، باعث افزایش ضریب امنیت در جنوب‌شرق کشور و افزایش مبادلات اقتصادی باعث افزایش به‌هم‌پیوستگی و چسبندگی بیشتر مناطق مرزی با بخش مرکزی کشور خواهد شد. از نگاه منطقه‌ای و بین‌المللی شبه‌قاره هند می‌تواند ارتباط سریع‌تر و آسان‌تری و در نتیجه به‌صرفه‌تری با هسته مرکزی قاره اوراسیا و به‌صورت مشخص با فدراسیون روسیه و بلعکس داشته باشد و پنج کشور قزاقستان، ترکمنستان، قرقیزستان، تاجیکستان و افغانستان را از تنگنای ژئوپلیتیکی محصور بودن در خشکی را خارج کند.

افزایش ثبات امنیتی این منطقه و کریدور راه ابریشم دریایی، سبب جلب و برقراری ارتباط و اعتماد کشورهای منطقه جهت استفاده از کریدور ریلی چابهار می‌شود که این ثبات و تأمین امنیت ضمن حفظ امنیت راه دریایی و رونق ترانزیت در منطقه، تهدیدات و اقدامات خصمانه

قدرت‌های فرامنطقه‌ایی را در قبال ایران نیز کاهش خواهد داد. از این‌رو تجهیز پایگاه‌های نظامی و لجستیکی ارتش جمهوری اسلامی ایران و بالانحص نیروی دریایی راهبردی به فناوری‌های روز تسلیحات نظامی و دفاعی، لازمه نقش‌آفرینی بهتر این نیروها در مسیر ترانزیتی مذکور خواهد بود.

فعال شدن ریل بندر چابهار و احیاء جاده ابریشم (یک کمر بند-یک راه) ظرفیت‌های بسیاری در عرصه‌ی اقتصادی، سیاسی، نظامی و فرهنگی به‌ویژه گردشگری درآمد سرشاری را عاید کشور خواهد کرد و در صورت بی‌توجهی به طرح مذکور، موجب انزوای بندر چابهار و شکل‌گیری تهدیدات امنیتی و اجتماعی در منطقه سیستان و بلوچستان برای سال‌های متمادی خواهد شد. در این شرایط لازم است با درک دقیق و واقعی شرایط در حال ظهور، توسعه و تجهیز این بندر و حتی منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار جدی گرفته شود. با عنایت به موارد معنونه فوق، استمرار شرایط کنونی، به سود چابهار نمی‌باشد و مناسب است که دستگاه دیپلماسی ایران برای بهره‌گیری از رقابت قدرت‌های منطقه (چین و هند و سایر کشورها) جهت جذب سرمایه‌گذاری در سازه‌های ارتباط ریلی و بندری از این فرصت استفاده نماید.

#### ۷. قدرت‌دانی

از مسئولین پرتلاش شهرستان چابهار، مدیران محترم منطقه آزاد چابهار و فرماندهان گرانقدر نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران مستقر در مناطق و پایگاه‌های کنارک، که در جمع‌آوری داده‌ها و اطلاعات مورد نیاز پژوهش در مقاطع مختلف با بردباری و صرف زمان خویش نهایت همکاری را با نویسندگان داشتند، بسیار سپاسگزاریم.

## References

1. Abdi, A.; Rajabnejad, N. (2017). Explain the geopolitical consequences of Chinese investment in Gwadar on the port of Chabahar. *Geography and Development*, 15 (46), 185-206. <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=298334>. **[In Persian]**
2. Ahmadi, S. A; Fathullah Zadeh, M. (2016). The Role of Geographical Characteristics of Makran Region in Promoting Iran's Geopolitical Dignity, Processing of Geopolitical Potentials Processing of Geopolitical Potentials of Development in the Southeast Oceans, Index Research Institute, Tarbiat Modares University, Land Management Association, Vol. 1. **[In Persian]**
3. Ahmadi, S. A; Ahmadi, I. (2018). Investigating the strategic capabilities of Chabahar Free Zone in the direction of geopolitical weight and national power of Iran (from domestic, regional and international perspectives). *Strategy Quarterly*, 26(83), 262-235. **[In Persian]**
4. Ahmadinejad, M.; Shaykh al-Islami, A.; Jafarpour, A.; Danaeifard, H. (2019). Presenting the model of strategic transportation management of the Islamic Republic of Iran. *National Defense Strategic Management Studies*, 67-102. <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=525675> . **[In Persian]**
5. Akbari, M.; Iraqi, M.; Vahedi, A. (2020). Evaluation of rail and road transportation system based on energy consumption and environmental characteristics, the 7th National Conference on Applied Research in Civil Engineering, Architecture and Urban Management and the 6th Specialized Mass Exhibition Builders of housing and buildings in Tehran province, Tehran. <https://civilica.com/doc/1037245> . **[In Persian]**
6. Arabpour, A. (2020). The blockade of the Suez Canal is an opportunity to strengthen the north-south corridor. *Iranian diplomacy*, 1. Retrieved from <http://irdiplomacy.ir/fa/news/2001612/>.
7. Asgari Kermani, H. (2016). Chabahar port and region. *Foreign Relations*, 8, 1 (29), 17-23. <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=287100>. **[In Persian]**
8. Blackwill, R. D.; Harris, J. M. (2016). *War by Other Means*. Harvard, University Press. <https://doi.org/10.4159/9780674545960>.
9. Bremmer, I. (2010). *The End of the Free Market: Who Wins the War between States and Corporations?* New York: Portfolio.
10. Chowdhury, M.; Kumar, S.; Hel Kafi, A. (2015). The Heartland Theory of Sir Halford John Mackinder: Justification of Foreign Policy of the United States and Russia in Central Asia. *Liberty and International Affairs*, 1 (2).
11. Daruian, S.; Nobari Tabrizi, A.; Parsaziabri, L. (2019). An Analysis of Transportation Management and Sustainable Development, National Conference on Future Studies, Management and Sustainable Development, Tehran. <https://civilica.com/doc/987760> . **[In Persian]**

12. Daryabari, S.; Harun Bahri, S.; Khanjanzadeh Kakroudi, Sh.; Haji Mohammadloo, M.; Pezeshki, M. (2018). Territorial planning and development of Makran beaches with emphasis on location and construction of transportation networks in order to improve the geopolitical and geoeconomic position. *New Attitudes in Human Geography (Human Geography)*, 10 (2), 151-174. <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=361547> . **[In Persian]**
13. Dehghan, J.; Yeganeh Mahallati, S. (2016). Investigation of the position of Chabahar port in the axis of development of the east of the country. <https://vista.ir/w/a/16/9cepk>.
14. Dehghan, M. (2016). Analysis of the role of Chabahar port in the north-south communication corridor and east axis development, 9th Congress of the Iranian Geopolitical Association and the first conference of the Iranian Geography and Border Planning Association, Zahedan. <https://civilica.com/doc/733452>. **[In Persian]**
15. Ezzati, A.; Shukri, Sh. (2012). Investigating the position of Chabahar in north-south transit and its role in the development of neighboring cities. *Geographical Land*, 9 (36), 1-14. <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=236917>. **[In Persian]**
16. Ezzati, E.; Shukri, Sh. (2012). Chabahar place in transit north and south, and its role in Development of neighboring cities. *Geography of the Land*, 9, 4 (36), 1-14. **[In Persian]**
17. Ge, S. (2016). The belt and Road Initiative in Global Perspectives. *China international studies*, 1-26.
18. Hafeznia, M.; Dolatabadi, Sh; Afshardi, M. (2007). Iran's geopolitical interests in Central Asia and the opportunities ahead. *Geopolitics Quarterly*, 3(9). **[In Persian]**
19. Hafeznia, M.R.; Alamdar, E.; Rezaei Seke Ravani, D. (2020). The Role of Developing the Makran Coast and Iran's Marine Orienteering Strategy on the Development of the Eastern Axis of the Country, 2(2), 81-94. <http://psp.modares.ac.ir/article-42-50616-fa.html>. **[In Persian]**
20. Hafeznia, M. R. (2014). *Principles and Concepts of Geopolitics*, Mashhad, Papoli Publications, ISBN: 978-600-6026-73-2. **[In Persian]**
21. Islamic, R.; Yousef Zehi, N. (2018). Strategies for streamlining the political economy of Afghanistan and Iran based on a systematic analysis of the role of Chabahar port. *Strategic studies of public policy*. 8 (28): 95-124. [http://sspp.iranjournals.ir/article\\_33908\\_9d6fb5756d783fcd952be50204c24c81.pdf](http://sspp.iranjournals.ir/article_33908_9d6fb5756d783fcd952be50204c24c81.pdf). **[In Persian]**
22. Karimipour, Y. (2001). *Iran and its neighbors (sources of tension and threat)*. Tarbiat Moallem University Press, Tehran.
23. Kazemian, G.; Rasouli, A.; Rafipour, S. (2015). Advantages of intra-city rail transportation over road, based on the sustainable development approach, a case

- study of Tehran Metro Line 4. *Urban Research and Planning*, 6 (23), 77-94. <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=266183>.
24. Khaksari, A. (2016). Estimating the model of the impact of rail transportation development on the country's economic growth from 1389-1350. *Journal of Transportation*, 13, 2 (47), 101-113. <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=269995>. **[In Persian]**
25. Lin, C. (2011). China's New Silk Road to the Mediterranean: The Eurasian Land Bridge and Return of Admiral Zheng He. *ISPSW STRATEGY SERIES*, 165.
26. Majidi, R.; Miraei, M.; Ahmadi, S. (2017). Developing rail transport development strategies in Iran. *Parliament and Strategy*, 24 (89), 81-104. <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=463654>. **[In Persian]**
27. Mesbah, S.; Ahadi, H. R. (2021). Investigating the effect of connecting Chabahar port to the country's rail network on the share of the rail freight market. 7th International Conference on Recent Advances in Railway Engineering, Tehran. <https://civilica.com/doc/1235904>. **[In Persian]**
28. Mirzajani, M.; Lotfi, H. (2017). The Role and Influence of the Persian Gulf Coast and Makran Region on the International Economy and its Strategic Impact on Iran by Presenting a Strategic Model in Economic and Political Development, *Journal of Geography and Regional Planning*, 8 (1), 57-91. **[In Persian]**
29. Modiri, M.; Karami, M.; Rashidi, M. (2012). Geopolitical position of Chabahar Free Zone and its effect on the formation of regional development. *New Attitudes in Human Geography*, 3 (15), 137. **[In Persian]**
30. Motalebi Karbakandi, M. A.; Kafili, V. (2020). Appropriate strategies for the development of maritime transport in the Islamic Republic of Iran. *Defense Economics Quarterly*, 5 (17), 159-178. **[In Persian]**
31. Mujtahedzadeh, P. (2011). *Political geography and geographical politics*. Samat Publications, Tehran.
32. Mujtahedzadeh, P. (2012). *Geopolitical philosophy and function (concepts and theories in the age of cyberspace)*. Samat Publications, Tehran.
33. Nanorozi, A.; Taghizadeh, S. (2018). Challenges and prospects of international transportation corridors through Iran. *Economic Deputy of the General Department of Economy and Finance of Guilan Province*, 1-21. **[In Persian]**
34. Nasr Azadani, S.; Abbasi, R. (2010). Investigate the opportunities and problems of rail transit and strategies to improve its management. *Second National Conference on Civil Engineering*, 5. **[In Persian]**
35. Pahlavani, M.; Mehrabi Boshrahadi, H.; Afshar pour, M. (2014). The Study of Transportation Infrastructures Development's Effect on Economic Growth in Iran's Provinces. *jemr*, 4 (16): 99-127. URL: <http://jemr.khu.ac.ir/article-1-751-fa.html>. **[In Persian]**

36. Parand, F. (2013). The role of foreign transit in the development of Iran's trade relations with Central Asian countries, opportunities and challenges. *Business Reviews*, 11 (60), 72-86. **[In Persian]**
37. Poursadegh, N.; Mousavi, S. (2018). Presenting a strategic model of the six management dimensions of the Maritime Transport Administration based on the experiences of the holy system of the Islamic Republic of Iran. *National Defense Strategic Management Studies*, 2 (5), <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=348406>. **[In Persian]**
38. Sabet, A.G.E. (2015). Geopolitics of a changing world order: US strategy and the scramble for the Eurasian Heartland. *Contemporary Arab Affairs*, 8(2), 163-180. <https://doi.org/10.1080/17550912.2015.1018717>. **[In Persian]**
39. Sidamini, S. Sh; Bavarsad, P. (2015). Investigating the situation of Iran in the transit of goods, the Second International Conference on Economics, Management, Accounting with Value Creation Approach ,Shiraz ,2: <https://civilica.com/doc/448884>. **[In Persian]**
40. Sinai, V.(2010). Hydropolitics, Security and Development of Water Cooperation in Iran-Afghanistan-Turkmenistan Relations, *Foreign Relations Quarterly*, 3(2), 185-211. **[In Persian]**
41. Singh Roy, M. (2012). India's Gateway to Central Asia. *Strategic Analysis*, 36(6), 957-975.
42. Soilen, K.S. (2010). Electronic Research Archivethe Shift from Geopolitics to Geoeconomics and the Failure of Our Modern Social Sciences, *Blekinge Institute of Technology*, 15.
43. Turkan, A.; Shahbazi, M.(2015). Identification of Makran coast development portfolio using two-level swot analysis. *Journal of Economic Strategy*, 4(13). **[In Persian]**
44. Yazdani, A.; Shah Mohammadi, P. (2014). Investigating the positive aspects and the necessity of Iran's dynamism in the economic belt initiative from the perspective of the Copenhagen school. *Central Asia and Caucasus Quarterly*, 141-166. **[In Persian]**