

ابعاد ژئوپلیتیکی و اقتصادی گسترش شبکه ریلی محور مقاومت جهت تقابل با کنشگری رژیم صهیونیستی با تأکید بر شبکه راه‌آهن خرمشهر-بصره

داود امینی^۱*

تاریخ ارسال: ۱۴۰۲/۰۲/۱۶

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۳/۳۰

چکیده

با نگاهی به نقشه قلمرو جغرافیایی محور مقاومت، مشخص می‌شود انسجام و پیوستگی از الزامات تقویت این جبهه مهم علیه رژیم صهیونیستی است. یکی از عوامل افزایش یکپارچگی و انسجام در این محور و محدود کردن رژیم صهیونیستی، توسعه شبکه ریلی در قلمرو محور مقاومت است. از طرفی، با علم بر اینکه طرح‌های عمرانی و زیربنایی در حوزه ریلی و راه‌آهن باعث افزایش بازدارندگی و به حداقل رساندن ریسک مخاطرات و بحران‌ها با منشاء عوامل نظامی یا انسانی است، سرمایه‌گذاری دولت‌ها در حوزه ساخت، توسعه و گسترش شبکه ریلی می‌تواند موجبات تحولات گسترده ژئوپلیتیکی در قلمرو محور مقاومت گردد.

در این پژوهش به روش توصیفی-تحلیلی با تأکید بر ابعاد کارکردی، راهبردهای گسترش شبکه ریلی محور مقاومت بر اساس پرسشنامه طراحی شده مورد قیاس قرار گرفت. در نهایت مهم‌ترین ابعاد راهبردی اجرای این کلان‌پروژه شامل؛ ایجاد یک کریدور زمینی امن برای اتصال مرزهای غربی ایران از طریق خاک عراق به سواحل مدیرترانه در سوریه، ارتقاء قابل توجه ظرفیت لجستیکی محور مقاومت، انتقال نیروهای نظامی، ادوات، تجهیزات و تسلیحات نظامی در صورت توقف حمل و نقل هوایی در بین ۱۰ راهبرد تعریف شده، حائز رتبه اول تا سوم شدند.

واژگان کلیدی: ایران، راهبرد، شبکه ریلی، محور مقاومت، رژیم صهیونیستی.

^۱ استادیار، گروه جغرافیا، دانشکده علوم پایه، دانشگاه افسری امام علی (ع)، تهران، ایران. نویسنده مسئول.
(davoodamini1357@gmail.com)

۱. مقدمه

انسان از آغاز شناخت محیط خود، در راستای ایجاد ارتباط با هم‌نوعان، دسترسی و دستیابی به منابع غذایی و تأمین نیازمندی‌های زندگی، زیارت و سیاحت، روابط تجاری با مردم مناطق و سرزمین‌های دور و نزدیک، کشورگشایی، دفع خطر، فرار از حمله قبایل و... اقدام به شناسایی و ایجاد راه‌های ارتباطی نمود. توسعه یک سیستم حمل‌ونقل عمومی با کیفیت می‌تواند بسیاری از نیازهای اجتماعی، صنعتی، زیست‌محیطی و ملی را جوابگو باشد. یک سیستم حمل و نقل با کیفیت موجب صرفه‌جویی در زمان شده و ضمانت‌هایی را برای سرمایه‌گذاری و اقتصاد ایجاد کرده و به کشورها در فرآیند تولید ثروت کمک کند.

شبکه‌های ارتباطی از جمله زیرساخت‌های چند منظوره‌ای هستند که در کشورهای مختلف دنیا سالیانه دولت‌ها هزینه‌های کلانی را برای توسعه، ساخت و مرمت آنها اختصاص می‌دهند. سطح توسعه شبکه‌های ارتباطی زمینی، ریلی، دریایی و هوایی نمادی از پیشرفت و ترقی کشورهاست. بر همین مبنا، امروزه داشتن شبکه ارتباطی مناسب اعم از زمینی، ریلی، ساحلی و آبی از شاخص‌های اصلی توسعه اقتصادی، اجتماعی، امنیتی و نظامی یک کشور محسوب می‌شود. در سایه وجود شبکه راه مناسب است که تبادلات سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و نظامی در داخل یک واحد جغرافیایی یا بین دو واحد جغرافیایی مجزا برقرار شود. در دنیای امروزی نیز شبکه‌های ارتباطی زمینی و ریلی، هوایی و دریایی در برنامه‌ریزی‌های منطقه‌ای و ناحیه‌ای، طرح‌های توسعه مرزی و سرزمینی، توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، طرح‌های آمایشی و طرح‌های امنیتی از جایگاه ویژه‌ای برخوردارند.

ملاحظات دفاعی و امنیتی در طرح‌های عمرانی و زیربنایی مانند راه‌آهن باعث افزایش بازدارندگی و به حداقل رساندن ریسک مخاطرات و بحران‌ها با منشاء عوامل نظامی یا انسانی است و موجب تضمین حداکثر کارایی طرح در دوره بهره‌برداری در جهت اهداف برنامه‌ریزی شده آن و پیشگیری از استفاده سوء از طرح می‌گردد و به حفظ امنیت ملی، استقلال سیاسی و اقتصادی و پیروزی در جنگ و در برخی موارد، کاهش خسارات ناشی از بلایای طبیعی، کمک شایان توجهی می‌نماید. با این حال باید به این نکته توجه نمود که؛ ایجاد خطوط راه‌آهن با دیدگاه صرفاً دفاعی منسوخ شده و معمولاً در صورت وجود منافع اقتصادی و اجتماعی، مزایای دفاعی ایجاد راه‌آهن نیز به عنوان یک عامل جانبی و نه اصلی مدنظر قرار می‌گیرد. و تسهیل دسترسی برای تقویت امنیت یا پوشش مناطق مرزی با ایجاد جاده رایج می‌باشد (امینی و حنفی، ۱۴۰۱: ۵۲).

ایجاد خطوط راه‌آهن با دیدگاه صرفاً دفاعی منسوخ شده و معمولاً در صورت وجود منافع اقتصادی و اجتماعی، مزایای دفاعی ایجاد راه‌آهن نیز به عنوان یک عامل جانبی و نه اصلی مدنظر قرار می‌گیرد. در هنگام بحران‌های اجتماعی و نظامی، راه‌آهن بخاطر ویژگی‌هایش در حمل انبوه، سریع و ایمن کالا و نیروی انسانی می‌تواند نقش قابل توجهی از نظر لجستیک و پشتیبانی ایفاء نماید، ولی انعطاف کمتری برای ساخت و بهره‌برداری داشته و آسیب‌پذیری بیشتری نیز دارد. راه‌آهن به لحاظ قابلیت بالای عملکردی و آسیب‌پذیری بالا و بازتاب روانی تخریب آن، جزء نخستین مقاصد و اهداف عملیاتی دشمن محسوب می‌گردد (کالینز، ۱۳۸۴: ۲۴).

با نگاهی به نقشه قلمرو جغرافیایی محور مقاومت، مشخص می‌شود انسجام و پیوستگی از الزامات تقویت این جبهه مهم علیه رژیم صهیونیستی است. یکی از عوامل افزایش یکپارچگی و انسجام در این محور و محدود

کردن رژیم صهیونیستی، توسعه شبکه ریلی در قلمرو محور مقاومت است. از طرفی، با علم بر اینکه طرح‌های عمرانی و زیربنایی در حوزه ریلی و راه‌آهن باعث افزایش بازدارندگی و به حداقل رساندن ریسک مخاطرات و بحران‌ها با منشاء عوامل نظامی یا انسانی است، سرمایه‌گذاری دولت‌ها در حوزه ساخت، توسعه و گسترش شبکه ریلی می‌تواند موجبات تحولات گسترده ژئوپلیتیکی در قلمرو محور مقاومت گردیده و انسجام این محور را در تقابل با کنشگری رژیم صهیونیستی را استحکام بخشد. بر همین اساس، این پژوهش به دنبال پاسخ به این سوال است: مهم‌ترین راهبردهای گسترش شبکه ریلی برای تقابل با کنشگری نظامی رژیم صهیونیستی در منطقه کدامند؟

۲. مبانی نظری و پیشینه پژوهش

۲-۱. محور مقاومت

محور مقاومت یک ائتلاف ژئوپلیتیک منطقه‌ای، مرکب از مجموعه بازیگران دولتی (ایران و سوریه) و غیردولتی (حزب‌الله لبنان و حماس) است که منافع مشترک ملی و ایدئولوژیک دارند و تلاش می‌کنند با سیاست‌های مستقلانه و مقاومت محور خود، نظام سلطه با محوریت آمریکا را نقد کنند (رضاخو، ۱۳۹۲: ۱). در واقع آنچه محور مقاومت خوانده می‌شود انعکاس هویت برآمده از انقلاب اسلامی ایران در جهان خارج است. زبان سیاسی مقاومت اسلامی را می‌توان انعکاس ظهور ادبیات اسلامی در روابط و سیاست بین‌الملل دانست (محمودی‌رجا و همکاران، ۱۳۹۷: ۹). در تقابل با کنشگری رژیم صهیونیستی در منطقه؛ جمهوری اسلامی ایران به عنوان هسته اصلی محور مقاومت، حزب‌الله لبنان نماد ایستادگی و پایداری محور مقاومت، سوریه به عنوان پل لجستیک محور و حماس به عنوان نماد اقدام مسلحانه علیه رژیم صهیونیستی تلقی می‌شوند.

۲-۲. راهبرد دسترسی و ضددسترسی

مطرح شدن نظریه‌های ژئوپلیتیکی هارتلند مکنندر و در تقابل آن نظریه قدرت دریایی آلفرد ماهان که دو استراتژی بحری و بری را تقابل هم قرار می‌داد، در حوزه راهبرد دسترسی و ضددسترسی قابل توجه است. زیرا که در نظریه هارتلند دور بودن از دسترسی قدرت بحری یکی از مؤلفه‌های مکانی در تعریف موقعیت جغرافیایی و نسبی منطقه مدنظر مکنندر بوده است. در مقابل، نظریه قدرت دریایی، قابلیت دسترسی سریع با حجم انبوه نیرو و تجهیزات نظامی از اهم قابلیت‌های نیروی دریایی جهت تسلط به مناطق حاشیه‌ای هارتلند تأکید می‌کرد. راهبرد دسترسی و ضددسترسی بر مبنای سه مؤلفه روابط مکانی یعنی موقعیت، مسافت و زمان تبیین می‌شود، یعنی نیروهای مهاجم تلاش می‌کنند از نزدیک‌ترین مسافت‌ها، موقعیت‌های جغرافیایی در دسترس را در کمترین زمان ممکن مورد حمله قرار دهند. در مقابل نیروی مدافع تلاش می‌کنند با عمق‌بخشی به جبهه، ضمن مانور بهینه با انتخاب موقعیت‌ها مکانی امن، زمان را به نفع خود و به ضرر مهاجم مدیریت نماید تا با مدیریت زمان بتواند طرح جامع عملیاتی را جهت دفع خطر اجرا نماید.

راهبرد ضددسترسی^۱ مفهومی است که بر مبنای فعل و انفعالات در صحنه عملیات (رزمی و پشتیبانی رزمی) معنا و مفهوم پیدا می‌کند. در واقع ضددسترسی در مقابل اصل مانور^۲ که از مهم‌ترین اصول شناخته شده جنگ در اکثر کشورهای دنیا تلقی می‌شود، مطرح می‌شود. در راهبرد ضددسترسی نیروهای نظامی تلاش می‌کنند با رصد و کنترل کردن تحرکات نیروهای مقابل و در نهایت با محدود کردن فضای مانوری نیروی حریف، عرصه را برای آن تنگ‌تر نموده و آن را وادار نمایند تا از اجرای طرح‌های تجاوز و دسترسی به سرزمین‌های مدنظر دست بردارد. اجرای این برنامه‌ها در مراحل طرح‌ریزی عملیات‌های نظامی مدنظر فرماندهان نظامی است. فرماندهان با سناریوسازی الگوهای مانور نیروهای دشمن، تلاش می‌کنند طرح‌های عملیاتی را طوری پیاده‌سازی کنند تا اهداف از دسترسی دشمن به دور بوده و مسیرها، محورها و معابری که امکان دسترسی دشمن به عمق جغرافیایی را میسر می‌سازد را مدیریت نمایند.

طرح عملیاتی ضددسترسی بر مبنای مقیاس گسترش نیروهای حریف، در سه سطح تاکتیک، عملیات و استراتژی قابلیت پیاده‌سازی و اجرا دارد. همچنین بر مبنای تنوع فضا و محیط جغرافیایی، ضددسترسی در عرصه زمین، دریا، هوا، فضا و حتی در فضای مجازی مطرح می‌شود. کشورهایی که با هجمه نظامی و امنیتی در مقیاس منطقه‌ای و جهانی مواجه هستند سعی می‌کنند با افزایش دامنه اثرگذاری، شعاع نفوذ، حضور نظامی و ارتقاء توان عملیاتی و نظامی خود ضمن فائق آمدن به نقشه‌های عملیاتی دشمن، نیروهای دشمن را از قلمرو جغرافیایی خود دور نمایند. یکی از پیش‌زمینه‌های تحقق این مهم، تسلط بر مسیرهای دسترسی پیرامونی (در عمق و در عرض) و کاهش میدان مانور نیروهای دشمن و منزوی نمودن آنها در حوزه‌های جغرافیایی محدودتر است.

اجرای عملیات ضددسترسی در مقیاس تاکتیکی و عملیاتی می‌تواند به شکل انجام عملیات‌های تهاجمی پیش‌دستانه (مثل حمله اسرائیل به پایگاه تی ۴ برای محدودسازی دسترسی پهبادهای ایرانی به قلمرو مرزهای هوایی آن و ممانعت از دسترسی ایران به پایگاه‌های سوریه در نزدیکی مرزهای زمینی سوریه و فلسطین اشغالی)، ایجاد موانع و استحکامات و مواضع نظامی، تسلط بر چک‌پوینت‌ها در دریا و خشکی و... باشد. در مقیاس استراتژیکی تشکیل ائتلاف‌های نظامی، عضویت در پیمان‌ها نظامی و امنیتی منطقه‌ای، انجام مانورها و عملیات‌های مشترک در مقیاس منطقه‌ای و... از اهم راهبردهای محدودسازی نیروهای دشمن در قلمرو جغرافیایی مشخص است. به عنوان ائتلاف نیروهای ایرانی، ارتش سوریه و ارتش روسیه از اهم دلایل محدودسازی قلمرو دسترسی نیروهای آمریکایی در قلمرو سرزمینی شرق فرات در کشور سوریه بوده است.

۳-۲. جایگاه لجستیک در محور مقاومت

سوریه به عنوان پل لجستیکی محور مقاومت تلقی می‌شود. این کشور به دلیل موقعیت جغرافیایی و استراتژیکی یکی از مهمترین کشورهای غرب آسیا محسوب می‌شود که توانسته است در چند دهه اخیر نقش مهمی در روند تحولات منطقه‌ای ایفا کند (محمودی‌رجا و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۴).

1 Anti Access

2 Maneuver

سوریه یکی از کشورهایی است که در خط مقدم مقابله با نظام سلطه و رژیم غاصب صهیونیست و محور مقاومت قرار دارد. این بدان معنی است که سوریه از گروه‌های جهادی فلسطین مخصوصاً حماس و جهاد اسلامی فلسطین و همچنین حزب‌الله لبنان در برابر رژیم غاصب صهیونیست حمایت مادی و معنوی می‌کند. دولت سوریه از ابتدای ظهور جریان‌های مقاومت اسلامی راه دوستی با آنها را در پیش گرفت و روابط مستحکمی با رهبران فعال و بالقوه مقاومت برقرار ساخت. همکاری گسترده سوریه با سایر اعضای محور مقاومت در جنگ ۳۳ و ۲۲ روزه با رژیم غاصب صهیونیست، کمک‌های ایران به حزب‌الله از راه سوریه و همچنین کمک‌های ایران و حزب‌الله به دمشق برای حفظ دولت بشار اسد در قدرت پس از بروز بحران داخلی در این کشور، عمق روابط استراتژیک محور مقاومت و سوریه در برابر نظام سلطه به سرکردگی آمریکا را نشان می‌دهد (ساجدی، ۱۳۹۲: ۸۶).

۲-۴. ارزش و اهمیت شبکه ریلی

شبکه ریلی در مقایسه با سایر سیستم‌های حمل و نقل دارای مزایای زیادی است. اهم مزیت‌های راه‌آهن که باعث افزایش انگیزه‌های اصلی دولت‌ها برای توسعه شبکه ریلی به شرح زیر است:

(الف) ظرفیت بالای حمل و نقل مسافر و انواع کالاها (ظرفیت حمل‌ونقل راه آهن ۳ الی ۵ برابر جاده است)؛
(ب) ارتقاء ضریب ایمنی سفر (خطر تصادف جاده‌ای ۲۴ برابر شبکه ریلی و آمار کشته‌شدگان جاده‌ای ۳۳۰ برابر ریلی است)؛

(ج) تسهیل تجارت، واردات و صادرات کالاهای اساسی؛

(د) افزایش سرعت سفر درون‌سرزمینی (درون‌شهر و برون‌شهری)؛

(ه) توسعه صنعت گردشگری و جابجایی امن مسافران خارجی؛

(و) سازگاری با محیط زیست و توسعه پایدار، مصرف کم انرژی و آلودگی زیست‌محیطی پایین (میزان مصرف سوخت در راه آهن برای حمل یک هزار تن بار ۶/۷ لیتر و در حمل‌ونقل جاده‌ای ۳۳ لیتر است)؛

(ز) مقرون به صرفه بودن (هزینه‌های جاده‌سازی ۳ برابر در هر کیلومتر بیشتر از هزینه ساخت شبکه ریلی است)؛
(ح) امنیت بیشتر.

امروزه گسترش شبکه ریلی در بین کشورهای مختلف دنیا جزو سیاست‌ها و راهبردهای کلان اقتصادی، نظامی و امنیتی محسوب می‌شود. بر همین اساس کشورها سرمایه‌گذاری گسترده‌ای در این حضور می‌نمایند تا در عرصه رقابت اقتصادی و نظامی با کشورهای رقیب در موضع برتر قرار گیرند. برای نمونه کشور چین در دوه دهه گذشته در حوزه راهبرد دسترسی سریع و کم‌هزینه خود به مقاصد نزدیک و دور و همچنین کاستن از وابستگی خود به مسیرهای تجارت دریایی، اقدام به امضاء تفاهم‌نامه با بسیاری از کشورهای آسیای مرکزی، غرب آسیا و شبه‌قاره هند نموده و از طریق شبکه‌های مواصلاتی جاده‌ای و ریلی مرزهای جغرافیایی خود را به دورترین حوزه‌های ژئوپلیتیکی متصل نموده است.

۲-۵. راهبرد دسترسی و ضد دسترسی رژیم غاصب صهیونیست در منطقه

بزرگترین نقطه ضعف رژیم غاصب صهیونیست در منطقه کم بودن عمق استراتژیک آن است. این نقطه ضعف رژیم صهیونیستی را نسبت به اتخاذ راهبردهای نظامی جهت دسترسی به نقاط کلیدی مدنظر در کشورهای پیرامونی در زمان وقوع جنگ و اتخاذ راهبردهای ضد دسترسی علیه کشورهای رقیب برای ممانعت از نزدیکی و مجاورت آنها با مرزهای سیاسی و اشغالی آن رژیم وادار ساخته است. بر همین اساس رژیم غاصب صهیونیست با حساسیت‌های خاصی و با اتکا به سامانه‌های به‌روز مخابراتی و اطلاعاتی از زمین و هوا تمام تحرکات موجود در محورهای مواصلاتی زمینی، ریلی، هوایی و حتی دریایی در کشورهای لبنان، سوریه، اردن، عراق و مصر را رصد می‌نماید. اشرافیت اطلاعاتی این رژیم در این حوزه بارها منجر به انجام تهاجمات گسترده و مرگبار علیه کاروان لجستیکی محور مقاومت در خاک سوریه، عراق و لبنان گردیده است. بر همین اساس؛ این رژیم در حوزه راهبردهای دسترسی و ضد دسترسی راهبردهای زیر را در منطقه دنبال می‌کند:

الف) راهبرد ممانعت از حضور فیزیکی ایران در پایگاه‌های نظامی سوریه با تأکید بر پایگاه‌های نزدیک به مرزهای آن در پیرامون دمشق و حمص؛

ب) افزایش عمق دفاعی خود و هدف قرار دادن پایگاه‌های سوریه در مواقع خاص و تحت تأثیر تحولات منطقه‌ای و جهانی؛

ج) بزرگ‌نمایی خطر حضور ایران و حزب‌الله و محور مقاومت در جبهه‌های پیرامونی خود و موجه جلوه دادن اقدامات نظامی خود علیه محور مقاومت در مجامع بین‌المللی؛

د) رصد تحرکات گروه‌های مقاومت و ضربه زدن به مواضع آنها در مواقع لزوم و اضطرار؛

هـ) راهبرد گسترش تنش و برهم زدن ثبات منطقه‌ای و تحریک هم‌پیمانان منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای خود برای متقاعد کردن آنها جهت مقابله با نفوذ روزافزون ایران در کشورهای پیرامونی آن رژیم؛

ز) راهبردی فشار حداکثر برای مهار ایران از طریق متقاعد کردن دولت آمریکا به عدم بازگشت به برجام و تشدید تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران؛

ح) انجام حملات تروریستی علیه منافع ایران در داخل و خارج از کشور؛

ط) راهبردی گسترش روابط صمیمانه با کشورهای عربی منطقه خلیج فارس در قالب طرح صلح ابراهیم و رخنه در حیاط خلوت ایران در خلیج فارس؛

ی) محدودیت جغرافیایی اراضی اشغالی و ضریب آسیب‌پذیری این رژیم به علت کم بودن عمق دفاعی، تمایل رژیم برای ورود به یک جنگ غیرکلاسیک علیه کشورهای محور مقاومت را به جای جنگ کلاسیک ارتقاء داده است.

۲-۶. جایگاه شبکه ریلی محور مقاومت در تقابل با رژیم صهیونیستی

میدان جنگ نظامی و نبرد اطلاعاتی بین رژیم صهیونیستی و مجموعه مقاومت با محوریت جمهوری اسلامی ایران در دوره اخیر، حاوی روندها و واقعیت‌های مهمی بوده است؛ این روندها و واقعیت‌ها آثار مهم و راهبردی بر آینده موازنه قدرت در منطقه و سرنوشت این تقابل منحصر به فرد دارد. رژیم صهیونیستی استراتژی تحت

عنوان «درگیری بین جنگ‌ها» از سوی ارتش این رژیم تئوریزه شده و براساس آن رژیم صهیونیستی، حملات مستمر به نیروهای مقاومت و حتی مستشاران جمهوری اسلامی ایران در سوریه را اقدامی در راستای جلوگیری از تعمیق و تثبیت حضور نظامی ایران و مقاومت در سوریه قلمداد می‌کند. در مقابل مجموعه مقاومت، استراتژی پایداری در سوریه و تثبیت استحکامات را محور اصلی برنامه‌های خود قرار داده‌اند و در واکنش به حملات مستمر صهیونیست‌ها عقب‌نشینی نکرده‌اند. علاوه بر این در مواردی منافع صهیونیست‌ها در اقصی نقاط منطقه هدف قرار گرفته است و مقاومت، علاوه بر اتخاذ راهبرد پایداری و تثبیت حضور در سوریه، تلاش کرده است، تهاجم و تجاوز این رژیم را بدون هزینه نگذارد (مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۴۰۰: ۲).

۲-۷. ملاحظات دفاعی - امنیتی شبکه ریلی در محور مقاومت

در سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل نیز بر تأثیر ملاحظات دفاعی و امنیتی در ایجاد نظام جامع حمل‌ونقل و در انتخاب پروژه‌های توسعه راه‌آهن تأکید گردیده است. در سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل (مصوب مجمع تشخیص مصلحت نظام و ابلاغ شده از سوی مقام معظم رهبری^(مدظله‌العالی)) بر تأثیر ملاحظات دفاعی و امنیتی در ایجاد نظام جامع حمل‌ونقل و در انتخاب پروژه‌های جدید توسعه راه و راه‌آهن تأکید گردیده است.

مقام معظم رهبری^(مدظله‌العالی) در تاریخ ۱۳۶۸/۷/۱۲ فرمودند: «شایسته است که کلیه طرح‌های بزرگ ملی از لحاظ ارتباط با وضعیت دفاعی کشور در آن، مورد توجه قرار بگیرد. اگر ما می‌خواهیم جاده و پل و بندرگاه و فرودگاه بین‌المللی درست کنیم، باید بررسی شود که این کار از نقطه نظر دفاعی در چه وضعیتی قرار می‌گیرد. شایسته است که کارشناسان و زبندگان و صاحب‌نظران نظامی در دستگاه علمی دانشکده فرماندهی و ستاد (دافوس) چنین پروژه‌هایی را بررسی کنند».

مراعات ملاحظات دفاعی و امنیتی در طرح‌های عمرانی و زیربنایی مانند راه یا راه‌آهن باعث افزایش بازدارندگی و به حداقل رساندن ریسک مخاطرات با منشاء عوامل نظامی یا انسانی است و موجب تضمین حداکثر کارایی طرح در دوره بهره‌برداری در جهت اهداف برنامه‌ریزی شده آن و پیشگیری از استفاده سوء از طرح می‌گردد و به حفظ امنیت ملی، استقلال سیاسی و اقتصادی و پیروزی در جنگ و در برخی موارد، کاهش خسارات ناشی از بلایای طبیعی، کمک شایان توجهی می‌نماید. با این حال باید به این نکته توجه نمود که؛ ایجاد خطوط راه‌آهن با دیدگاه صرفاً دفاعی منسوخ شده و معمولاً در صورت وجود منافع اقتصادی و اجتماعی، مزایای دفاعی ایجاد راه‌آهن نیز به عنوان یک عامل جانبی و نه اصلی مدنظر قرار می‌گیرد. و تسهیل دسترسی برای تقویت امنیت یا پوشش مناطق مرزی با ایجاد جاده رایج می‌باشد.

امروزه ماهیت جنگ‌ها از حالت جنگ صنعتی متکی بر قابلیت‌های سخت‌افزاری خارج شده و ابعاد دیگری مانند جنگ از راه دور، جنگ الکترونیکی با اتکا به تجهیزات و تسلیحات هوشمند برجسته‌تر گردیده است. به تناسب تغییر ماهیت جنگ‌ها بایستی راهبردهای دفاعی برای حفاظت از ابنیه، اماکن، تأسیسات، پل‌ها، تونل‌ها، ایستگاه‌های پیش‌بینی شده در مسیر گسترش راه‌آهن شلمچه - بصره مدنظر برنامه‌ریزان آمایش دفاعی سرزمین قرار گیرد.

امور بهره‌برداری راه‌آهن به شدت وابسته به شبکه‌های کامپیوتری و مخابراتی می‌باشد. بر همین اساس در تعیین موقعیت مکانی و جغرافیایی سرورهایی که در ارائه خدمات، کنترل و نظارت تردها نقش دارند، جوانب پدافندی و حفاظتی در دستور کار قرار گیرد. ایستگاه‌ها و مراکز کنترل راه آهن جزء مراکز حساس و ضروری راه‌آهن محسوب و بایستی در طرح‌های پدافندی و محافظت توجه ویژه‌ای به این مراکز شود. پیش‌بینی موقعیت‌های مکانی مناسب برای استقرار یگان‌های نظامی با ماهیت رزمی و پشتیبانی رزمی جهت کمک به برقراری امنیت نظامی و استحکام زنجیره دفاعی از تأسیسات راه‌آهن در طول مسیر حائز اهمیت می‌باشد. از آنجایی که راه‌آهن یک سیستم حمل‌ونقل مکانیزه و انبوه در خشکی است، احداث و تکمیل شبکه ریلی محور مقاومت از طریق راه‌آهن شلمچه به بصره و امتداد آن به بغداد تا خاک سوریه قابلیت لجستیکی فراوانی به کشورهای متحد در محور مقاومت برای جنگ و دفاع می‌بخشد.

۲-۸. برنامه ج.ا.ایران برای توسعه شبکه ریلی

در ایران، فکر احداث راه آهن در دوران حکومت قاجار از نیمه دوم قرن نوزدهم به منظور توسعه روابط فرهنگی و سیاسی اروپا و ایران به وجود آمد. ایجاد تحول در حمل و نقل و توسعه خطوط ریلی از اولویت‌های کشور در همه سال‌های پس از انقلاب بوده است. طول خطوط اصلی ریلی در کشور تا پیش از انقلاب ۴ هزار و ۵۷۵ کیلومتر بوده امروز طول این خطوط به ۱۱ هزار و ۷۲۸ کیلومتر رسیده است (نقشه شماره ۱). یعنی خطوط ریلی طی ۴۳ سال گذشته رشد بیش از ۲/۵ برابری را تجربه کرده و در مقایسه با آغاز انقلاب اسلامی بیش از ۶ هزار کیلومتر افزایش داشته است.

متوسط ریل‌گذاری کشور تا سال ۱۴۰۰ حدود ۲۰۰ کیلومتر و بهره‌برداری از آن نیز ۱۷۰ کیلومتر در سال بود اما سال ۱۴۰۰ بیش از ۴۵۰ کیلومتر ریل‌گذاری آن هم با ریل تولید ملی انجام شده است. تعداد لوکوموتیو طی ۴۳ سال گذشته به میزان دو برابر افزایش یافته و از حدود ۴۲۰ دستگاه در سال ۱۳۵۷ به ۹۵۶ دستگاه رسیده است.^۱

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

^۱ <https://www.tinn.ir>



نقشه شماره (۱) موقعیت شبکه ریلی ج.ا. ایران در سال ۱۴۰۰

۹-۲. فرصت‌های حمل و نقل ریلی ج.ا. ایران

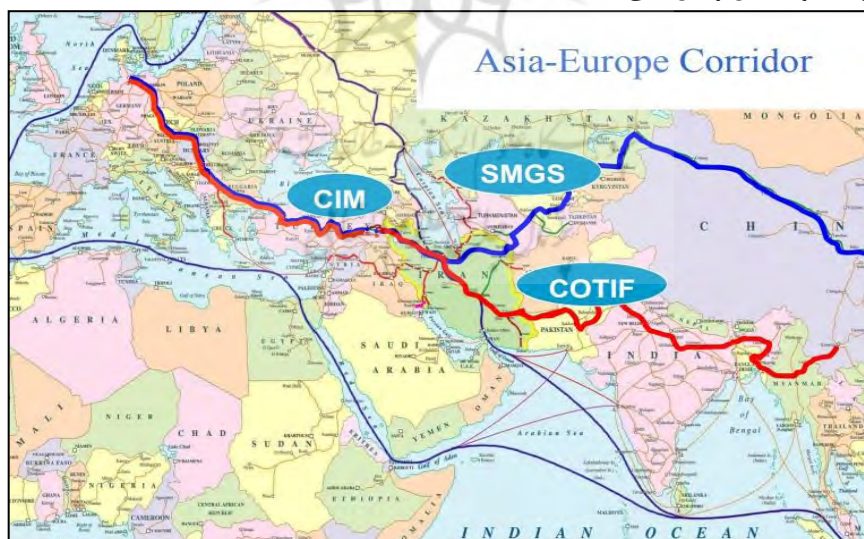
مطابق نقشه شماره (۲) ایران در مرز رازی به راه آهن ترکیه، در مرز جلفا به راه آهن جمهوری آذربایجان، در مرزهای اینچه برون، لطف آباد و سرخس به راه آهن ترکمنستان، در مرز شمتیغ به کشور افغانستان، در بندر امیرآباد به کشورهای حوزه دریای خزر، در بنادر چابهار، عباس و امام خمینی به آب‌های آزاد بین‌المللی متصل بوده و پل ارتباطی شمال-جنوب و شرق-غرب محسوب می‌شود.

از دیگر امتیازات کشور، دسترسی به آب‌های آزاد، برخورداری از بندر اقیانوسی و استراتژیک چابهار، قرار گرفتن در مسیر چهارراه ریلی دنیا و البته دسترسی به بازار بزرگ کشورهای آسیای میانه است که توان کشور را در جابجایی کالاها توسط راه آهن، بالا برده است.



نقشه شماره (۲) موقعیت شبکه ریلی ج.ا.ایران در طول نوار مرزهای سیاسی

همانگونه که در نقشه شماره (۳) مشخص است، موقعیت جغرافیایی ایران هم در بین کشورهای آسیای میانه و کشورهای اروپای شرقی و قرارگیری بر سر چهار راه ریلی دنیا بر ضرورت‌های توسعه این حوزه حمل‌ونقل در کشور می‌افزاید و این امتیاز به جذابیت‌های استفاده از ایران در مسیرهای حمل کالا و ترانزیت‌های بین‌المللی کمک می‌کند. از طرفی در سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه در ردیف‌های ۲۵ و ۲۶ نیز به طور مشخص به اولویت حوزه حمل و نقل ریلی اشاره شده است.



نقشه شماره (۳) موقعیت ممتاز شبکه ریلی ج.ا.ایران بر اساس تحلیل کوتیف (کنوانسیون حمل و نقل ریلی در ترافیک‌های بین‌المللی)

۲-۱۰. فرصت‌های حمل و نقل ریلی عراق

ایجاد راه‌آهن عراق از سال ۱۸۳۰ توسط انگلیسی‌ها به منظور ارتباط بین دریای مدیترانه با خلیج فارس و هند مطرح شد و در اوایل قرن بیستم طرحی تحت عنوان احداث خط آهن برلین - بیژانس - بغداد (B.B.B) ارائه شد. اولین خط آهن در سال ۱۹۱۲ توسط آلمان‌ها و در مقیاس ۴ فوت و ۸ اینچ در بخش غربی بغداد که «الکرخ» نامیده می‌شود پایه‌گذاری شد و سپس خطی بین بغداد - سمیکه (اسحاقی فعلی) از توابع موصل کشیده شد. همزمان با جنگ جهانی اول، خط بغداد سامرا احداث گردید و اولین قطار در عراق در سال ۱۹۱۴ راه‌اندازی شد. در سال ۱۹۱۶ انگلیسی‌ها اقدام به راه‌اندازی خط آهن بصره - ناصریه به طول ۱۲۵ مایل کرده و اولین قطار در سال ۱۹۲۰ وارد بصره گردید^۱.

در حال حاضر شرکت ملی خط آهن عراق پیمانکار ملی خطوط آهن در این کشور است. شبکه راه آهن عراق حدوداً ۲۷۰۰ کیلومتر طول دارد که در حال حاضر حدود ۱۹۰۵ کیلومتر آن فعال است. طول راه‌آهن استاندارد (۵۲/۱۴۳۵ میلیمتری) حدود ۱۴۵۰ کیلومتر و طول راه‌آهن متریک (۱۰۰ سانتیمتر) حدود ۱۰۱۰ کیلومتر است. مهم‌ترین خطوط ریلی عراق به شرح زیر است:

۱) بغداد - بصره به طول ۵۴۵ کیلومتر: این خط استاندارد نیز با عبور در امتداد دجله به طرف شمال ادامه دارد و از موصل به طرف شمال غربی امتداد یافته و به فاصله ۱۱۶ کیلومتر به منطقه مرزی «ربیع» واقع در نقطه مرزی با کشور سوریه می‌رسد که از آنجا به ترکیه و اروپا راه دارد که به «راه‌آهن سریع شرق» مشهور است.

۲) بغداد - القائم به طول ۳۷۵ کیلومتر: خط جدیدالتاسیس در شمال بغداد با عبور از مسیر فلوجه، رمادی و حدیثه، به منطقه مرزی «القائم» (واقع در مرز با سوریه) امتداد یافته است. این مسیر عراق را به بنادر عربی واقع در کرانه دریای مدیترانه در کشورهای سوریه و لبنان مرتبط می‌سازد.

۳) بغداد - اربیل به طول ۴۶۱ کیلومتر: در شرق و شمال شرقی کشور از شهرهای یعقوبه، جولاء و کرکوک عبور نموده و به اربیل منتهی می‌شود. ضمناً یک خط فرعی منشعب از آن در طول مسیر، جولا را به شهر مرزی خانقین متصل می‌نماید.

۲-۱۱. اهمیت اتصال راه‌آهن ایران به عراق

با تکمیل خط‌آهن شلمچه-بصره ایران یک کریدور ترانزیتی ریلی شرقی - غربی خواهد داشت که از مرزهای شرقی کشور شروع شده و تا کرانه‌های دریای مدیترانه امتداد می‌یابد. یعنی پس از عبور از عراق به سوریه و بندر لاذقیه می‌رسد. اتصال راه آهن ایران و عراق می‌تواند مسیر جایگزین ایران برای اتصال به اروپا از طریق ترکیه یا جمهوری آذربایجان بوده و ایران را از یک مسیر عربی (مسیر عراق، سوریه، لبنان و دریای مدیترانه) به اروپا برساند؛ همچنین با راه‌اندازی این مسیر جبهه مقاومت می‌تواند تحریم‌های امریکا را دور بزند.

¹ <https://www.alburhangroup.com/railway.php>

مطابق نقشه شماره (۴) در طول ۱۶۰۰ کیلومتر مرز مشترک ایران و عراق ۹ گذرگاه زمینی در پنج استان آذربایجان غربی، کردستان، کرمانشاه، ایلام و خوزستان قرار دارند. [تمرچین (حاجی عمران)، سیران‌بند (اقلیم کردستان عراق)، باشماق (اقلیم کردستان عراق)، پرویزخان (اقلیم کردستان عراق)، خسروی (منذریه)، سومار (مندلی)، مهران (زرباطیه)، چذابه (الشیب) و شلمچه].



نقشه شماره (۴) موقعیت گذرگاه‌های مرزی ج.ا.ایران با عراق در طول نوار مرز

۲-۱۲. روند اتصال راه‌آهن ایران به عراق

از سال‌ها پیش برای اتصال زیرساخت ریلی بین ایران و عراق، ۲ پروژه تعریف شده است. نخست محور ریلی راه آهن غرب که از سال ۸۱ در دست ساخت قرار دارد و دومین پروژه اتصال ریلی شلمچه به بصره است که از سال ۹۰ در وزارت راه و شهرسازی مطرح است.

پروژه راه آهن غرب کشور به طول ۵۳۰ کیلومتر، به صورت یک خطه، با سرعت طرح ۱۶۰ کیلومتر در ساعت برای مسافری و ۱۲۰ کیلومتر در ساعت برای باری در سال ۱۳۸۰ طراحی شده است. مسیر راه آهن مورد مطالعه از ایستگاه سمنگان (نزدیک اراک) شروع و با عبور از حوالی شهرهای ملایر، نهاوند، کنگاور، صحنه، بیستون، کرمانشاه، اسلام‌آباد غرب، سرپل ذهاب و قصر شیرین به خسروی واقع در مرز بین ایران و عراق می‌رسد. از آن پس از طریق خانقین، بغداد، موصل، قامشلی، دیرالزور، رقه و حلب به بندر لاذقیه در سوریه ختم می‌شود. با اجرای این طرح علاوه بر تکمیل کریدور ترانزیتی شرق-غرب، امکان برقراری ارتباط ریلی بین

ایران و عراق از طریق مرز خسروی و در نتیجه ارتباط با اماکن متبرکه کربلا و نجف و سایر مراکز زیارتی واقع در خاک عراق و سوریه میسر خواهد شد. راه آهن غرب از سه بخش اصلی: اراک- ملایر، ملایر- کرمانشاه و کرمانشاه- خسروی تشکیل شده است.

۲-۱۳. خط ریلی خرمشهر- شلمچه

طرح اتصال راه آهن خرمشهر به شلمچه (به طول ۱۷ کیلومتر) در سال ۱۳۹۰ به بهره‌برداری رسید و ادامه آن تا شهر بصره به طول ۳۲ کیلومتر در خاک عراق باقی مانده است. در حال حاضر خط ریلی از بصره تا کربلا فعال است، به نحوی که زائرین ایرانی خود را با قطار به مرز شلمچه رسانده و پس از پیمودن مسیر ۳۲ کیلومتری تا راه آهن بصره با اتوبوس، مجدداً با قطار عراقی به سمت کربلا راهی می‌شوند. به این ترتیب با تکمیل خط ریلی بین شلمچه تا بصره اتصال ایران از طریق خرمشهر به عراق و کشورهای شرق مدیترانه بدون انقطاع برقرار می‌شود و تحولی بزرگ در زمینه ترانزیت و تبادل کالا و مسافر صورت خواهد پذیرفت (نقشه شماره ۵).



نقشه شماره (۵) موقعیت راه‌آهن غرب و جنوب غرب ایران نسبت به شبکه ریلی عراق

۲-۱۴. روند اجرای پروژه ریلی شلمچه-بصره

ساخت محور ریلی شلمچه-بصره طی ۲ تفاهم‌نامه در سال‌های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۳ بین کشور ایران و عراق مطرح شد. بر اساس این تفاهم‌نامه مقرر شد کشور ایران نسبت به ساخت پل بر اروند اقدام کند. طرف عراقی

درخواست ساخت پل باز شو جهت عبور شناورها را ارائه کرد. این پیشنهاد با شرط پرداخت هزینه اضافی از سوی عراق مورد موافقت قرار گرفت. از طرف دیگر عراق متعهد شد تا پس از انجام عملیات مین‌روبی و تملک اراضی، نسبت به ساخت ۳۲ کیلومتر خط آهن از بصره تا مرز شلمچه اقدام کند (نقشه شماره ۶). بعد از کلنگ‌زنی پروژه در سال ۱۳۹۴؛ در بودجه سال ۱۳۹۵ مبلغ ۱۵۰ میلیارد تومان برای احداث آن پیش بینی شد اما به دلیل آنکه طرف عراقی نسبت به انجام تعهدات خود اقدام عملی انجام نداد، ساخت و اجرای این پل از سمت ایران نیز به حالت تعلیق درآمد. وضعیت نابسامان اقتصادی عراق و فشارهای آمریکا از موانع عمده اجرا و تکمیل این پروژه مهم است.



نقشه شماره (۶) تصویر ماهواره‌ای از موقعیت شبکه ریلی خرمشهر به شلمچه

۲-۱۵. علل اشتیاق ایران برای اجرای پروژه

حفظ جای پای در مدیترانه یکی از مهمترین اهداف استراتژیک ایران برای تقابل با اصلی‌ترین دشمن منطقه‌ای یعنی رژیم صهیونیستی است. به این منظور، ایران در تلاش است عراق را برای تکمیل پروژه راه‌آهن مشترک طراحی شده برای اتصال بندر امام خمینی به بندر لاذقیه در دریای مدیترانه مجاب کند. این پروژه شامل اتصال بندر خرمشهر به شهر بصره در عراق با شبکه ریلی ۳۲ کیلومتری است که در نهایت منجر به پیوند مرزهای ایران با عراق و سوریه از طریق روابط تجاری، اقتصادی و امنیتی می‌شود. از بعد اقتصادی ایران تمایل دارد که مسیر ریلی از طریق عراق تا سوریه امتداد یافته تا سکوی پرتاب اصلی به سمت شمال آفریقا و اروپا باشد. هدف ایران این است که این پروژه یک کریدور امن و یک مسیر تجاری برای رهایی از تهدیدات آمریکا در خلیج فارس باشد. در نهایت تقویت بنیه نظامی و تسلیحاتی محور مقاومت یکی از اصلی‌ترین انگیزه‌های ایران برای اجرای این پروژه است.

۲-۱۶. جزئیات اجرای پروژه

پس از پایان جنگ با داعش، برای اطمینان از تحکیم محور مقاومت ایران قصد دارد پروژه راه‌آهن را برای تثبیت موفقیت‌های امنیتی و رونق اقتصادی به گونه‌ای در هم تنیده اجرا نماید. این پروژه امکان حمل کالا از پاکستان یا بندر چابهار ایران و کالاهایی که از چین و آسیای مرکزی از طریق قطار به بنادر سوریه و دریای مدیترانه از طریق راه آهن عراق می‌رسد را می‌دهد.

مطابق نقشه شماره (۷) ایران در حال حاضر سه کریدور زمینی از طریق عراق به سمت سوریه و دریای مدیترانه ساخته است. مسیر اول) کریدور شمالی است که از سنجار گذشته و به ربیعه در مرز سوریه می‌رسد؛ مسیر دوم) از جنوب به شمال در امتداد فرات گسترش پیدا کرده و بعد از بغداد به سمت غرب رفته و بعد از عبور از صحرای الرمادی در سوریه به شهر مرزی القائم می‌رسد؛ و مسیر سوم) از طریق منطقه بین گذرگاه مرزی الولید عراق و منطقه التنف سوریه امتداد دارد. این مسیر کوتاه‌ترین مسیر از بغداد به دمشق در نظر گرفته می‌شود، اگرچه مستقیماً از التنف، منطقه استراتژیک تحت کنترل نیروهای آمریکایی در غرب مرز سوریه و عراق می‌گذرد. ایران نیز در تلاش است تا از این مسیر برای دستیابی به یک ارتباط موثر جغرافیایی با حزب الله لبنان بهره برداری کند.



نقشه شماره (۷) موقعیت شبکه‌های ارتباطی موجود بین عراق و سوریه

ایران پروژه اتصال راه‌آهن با عراق را در سه مرحله طراحی کرده است: مرحله اول) اتصال بندر امام خمینی به شهر بصره عراق از طریق شبکه ریلی شلمچه-بصره؛ مرحله دوم) کمک به اتصال بصره از طریق بغداد به

استان الأنبار و سپس مرز سوریه است که تامین مالی این بخش با دولت عراق است؛ و مرحله سوم) استمرار شبکه ریلی از خاک سوریه به سمت سواحل دریای مدیترانه می باشد.

۳. روش شناسی پژوهش

پژوهش حاضر از نوع توصیفی- تحلیلی است که به شیوه پیمایشی انجام گرفته است. جامعه آماری تحقیق ۲۵ نفر از متخصصان صاحب نظر شامل؛ اعضای هیئت علمی دانشگاه‌های نیروهای مسلح، و اعضای میزهای پژوهشی جغرافیای نظامی و ژئوپلیتیک مرکز مطالعات راهبردی دعا بر اساس در دسترس بودن، گزینش شدند. در تحقیق حاضر از پرسش نامه محقق ساخته برای جمع آوری اطلاعات استفاده شد. ابتدا داده‌های خام از طریق مطالعه مبانی نظری و پیشینه مرتبط با موضوع تحقیق جمع آوری شد و پرسشنامه مربوطه جهت سنجش عوامل مستخرجه بر اساس طیف لیکرت تهیه شد. جهت سنجش روایی، سؤال‌های طراحی شده براساس عامل‌ها در اختیار جامعه خبرگان تحقیق داده شد و از آن‌ها خواسته شد، عامل‌ها را مورد ارزیابی قرار دهند. برای محاسبه ضریب پایایی، ابتدا در مرحله پیش آزمون، پایایی پرسشنامه توزیع شده تعیین شده و در مرحله دوم با استفاده از نرم افزار SPSS ضریب آلفای ۰/۸۱ محاسبه شد که دال بر پایایی پرسشنامه تحقیق بوده است.

۴. تجزیه و تحلیل داده ها و یافته‌های پژوهش

۴-۱. تجزیه و تحلیل ابعاد استراتژیک و چالش‌های پروژه

ایران مصمم به اجرای پروژه ارتباط ریلی با عراق و سوریه با هدف ملاحظات استراتژیکی پیچیده است. مهم‌ترین ابعاد راهبردی این پروژه برای تقابل با کنشگری رژیم صهیونیستی بر مبنای پرسشنامه طیف لیکرت و تجزیه و تحلیل آماری صورت گرفته به شرح جدول شماره (۱) احصاء گردید. بر اساس تحلیل آماری صورت گرفته، مهم‌ترین ابعاد راهبردی اجرای این کلان پروژه شامل: ایجاد یک کریدور زمینی امن برای اتصال مرزهای غربی ایران از طریق خاک عراق به سواحل مدیترانه در سوریه با میانگین (۴/۴)؛ ارتقاء قابل توجه ظرفیت لجستیکی محور مقاومت (۴/۳۲)؛ انتقال نیروهای نظامی، ادوات، تجهیزات و تسلیحات نظامی در صورت توقف حمل و نقل هوایی (۴/۱۳)؛ در بین ۱۰ راهبرد تعریف شده، حائز رتبه اول تا سوم شدند.

جدول شماره (۱) ابعاد راهبردی گسترش شبکه ریلی محور مقاومت جهت تقابل با کنشگری رژیم صهیونیستی

الفای کرونباخ	میانگین	ابعاد راهبردی
۰/۸۹	۴/۴	ایجاد یک کریدور زمینی امن برای اتصال مرزهای غربی ایران از طریق خاک عراق به سواحل مدیترانه در سوریه
۰/۸۶	۴/۳۲	ارتقاء قابل توجه ظرفیت لجستیکی محور مقاومت در تقابل رژیم صهیونیستی
۰/۸۴	۴/۱۳	انتقال نیروهای نظامی، ادوات، تجهیزات و تسلیحات نظامی به خارج نزدیک رژیم صهیونیستی در صورت توقف حمل و نقل هوایی
۰/۸۴	۴/۱۱	تسهیل انتقال انواع کالاهای تجاری از ایران به عراق و سوریه و سایر کشورهای محور مقاومت

آلفای کرونیخ	میانگین	ابعاد راهبردی
۰/۸۳	۴/۰۴	خلاصی محور مقاومت از مزاحمت‌های دریایی رژیم صهیونیستی علیه کشتی‌های تجاری و نفتکش‌ها در دریای مدیترانه در هنگام حمل و نقل محموله‌های نفت و کالاهای تجاری
۰/۸۳	۴/۰۱	ممانعت از تحلیل رفتن قدرت دریایی ایران در نتیجه ایجاد چالش‌های مستمر ایجاد شدخ برای ناوگان تجاری و نظامی در مسیرهای دریایی واقع در دریای عمان و دریای سرخ.
۰/۸۴	۳/۹۸	کمک به نقش‌آفرینی ایران در پروژه‌های بازسازی سوریه تحکیم جای پای ایران در سوریه و نزدیک مرزهای جغرافیای آن کشور با رژیم صهیونیستی
۰/۸۲	۳/۹۵	تلاش برای خنثی کردن اثرات اجرای پروژه شام نوبا محوریت عراق - اردن و مصر. از نظر ایران، این پروژه ممکن است به شکاف بزرگی در استراتژی منطقه‌ای‌اش منجر شده و بر نقش‌های این کشور در سوریه، لبنان و عراق تأثیر منفی بگذارد.
۰/۸۲	۳/۹۴	افزایش اهمیت ایران برای پروژه کمربند و جاده چین به عنوان راهی برای دور زدن تحریم‌های آمریکا و ایجاد زمینه استراتژیک برای کنشگری پررنگ‌تر در محور مقاومت
۰/۸۱	۳/۷۶	ایجاد فرصت مناسب برای پیوند بندر امام خمینی با بندر لاذقیه سوریه در دریای مدیترانه

منبع: یافته‌های پژوهش

۴-۲. اهم پیامدهای ژئوپلیتیکی و اقتصادی پروژه

این پروژه ممکن است بر امکان‌سنجی اقتصادی پیش‌بینی شده در پروژه بندر فاو تأثیر بگذارد، این پروژه عراق را به یک منطقه برای ترانزیتی کالاهای ایران تبدیل می‌کند. با این پروژه اتصال کالاهای چینی و ایرانی به بازارهای اروپایی از طریق پیوند بنادر ایران، پروژه بندر فاو را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

- با این پروژه موانع نفوذ ایران بر سوریه از بین خواهد برد. جاده بغداد به دمشق عملاً به روی ترافیک ایرانیان باز شده و در نهایت محور مقاومت تقویت خواهد شد.

- این پروژه باعث تحکیم نفوذ ایران در عراق و سوریه خواهد شد و کنشگری نیروهای نیابتی ایران در عراق و سوریه و لبنان را تقویت خواهد کرد.

- این پروژه یک چالش بزرگ برای تلاش‌های مصر و اردن برای اتصال مجدد عراق در یک اکوسیستم اقتصادی مشترک به نام پروژه شام‌نو است.

- ایران از طریق این پروژه به دنبال (پروژه کمربند راه آهن)، با پیوند آسیای مرکزی با دریای مدیترانه است. اگر پروژه راه‌آهن ایران، عراق و سوریه را به پروژه آستارا آذربایجان متصل کند، وزن ژئوپلیتیکی زیادی خواهد داشت که می‌تواند تمام تعاملات اقتصادی و سیاسی در منطقه را کنترل کند.

- عراق کانال خشک مورد نیاز برای اتصال بنادر کشورهای عربی خلیج فارس به قلب اروپا است. از این رو، اجرای موفقیت‌آمیز پروژه راه‌آهن ایران با عراق، عواقب عمده‌ای بر کشورهای عربی خلیج فارس و رژیم صهیونیستی خواهد داشت، آنهایی که امروز تلاش می‌کنند نفوذ ایران در عراق را متعادل کنند. این پروژه همچنین سدی بر سر راه هرگونه تلاش برای گسترش روابط تجاری و اقتصادی خلیج فارس با عراق خواهد بود.

- ایران از طریق پروژه راه آهن به دنبال ایجاد یک حوزه نفوذ جدید به سمت مدیترانه است تا از خطرات آینده جلوگیری کند. این واقعیت که رژیم غاصب صهیونیست در میان اهداف این پروژه قرار دارد، بعد ایدئولوژیک به سیاست نفوذسازی تهران می افزاید، به ویژه که در این پروژه فرصتی برای پایان دادن به ایده انزوای حزب الله لبنان از ایران است.

۳-۴. چالش های اجرای پروژه

مهم ترین چالش های موجود برای اجرای پروژه راه آهن شلمچه به بصره به شرح زیر است:

- چالش مالی: هزینه تخمینی این پروژه از شلمچه تا بندر لادقیه در سوریه حدود ۲۱ میلیارد دلار است، مبلغی که ج.ا.ایران به دلیل وخامت اقتصاد خود توان پرداخت آن را ندارد. عراق نیز با توجه به بحران اقتصادی که تجربه کرده است، قادر به تامین چنین مبلغی نیست. همچنین، زیرساخت های ویران شده از جنگ در سوریه، به ویژه بخش راه آهن، ممکن است برای چنین پروژه ای آماده به نظر نرسد.

- چالش امنیتی: بر اساس مسیر پیش بینی شده برای عبور راه آهن که قبلاً محل فعالیت گروه داعش بوده است امکان مواجهه با تنش های امنیتی وجود دارد.

- چالش آمریکا و رژیم غاصب صهیونیست: آمریکا و رژیم غاصب صهیونیست تلاش می کنند، انتقال تسلیحات و نیروهای ایران را از طریق کریدورهای زمینی، چه با هدف قرار دادن آنها و چه با اعمال محدودیت در حمل و نقل هوایی و دریایی، مختل کنند. چرا که عملیات حمل و نقل ایران می تواند از طریق خط ریلی از عراق به سوریه، همه چیز را بدون نظارت یا حتی بازرسی حمل کند.

- پروژه شام نو: اگرچه دولت الکاظمی مصوبات اجرایی اتصال راه آهن با ایران را ابلاغ کرده، اما در مورد پروژه شام نو دولت فعلی عراق (السودانی) مشتاق تر است، امکان اقتصادی بیشتری نسبت به ارتباط راه آهن با ایران فراهم می کند. ایران برای منصرف کردن الکاظمی از مشارکت در این پروژه با چالش روبرو است.

- گشایش در روابط اقتصادی کشورهای عرب خلیج فارس با عراق: این گشایش منافع اقتصادی زیادی برای عراق به همراه دارد، که ممکن است پروژه راه آهن با ایران را از امکان سنجی اقتصادی اش محروم کند.

- کنشگری ترکیه: ترکیه تمایل به ایجاد یک خط ریلی از استانبول به بصره را دارد. این امر پروژه راه آهن ایران با عراق را به چالش می کشد.

۵. نتیجه گیری

بر اساس تجزیه و تحلیل صورت گرفته نتایج کلی به شرح زیر از روند اجرای کلان پروژه قابل استنتاج است: مهم ترین ابعاد راهبردی اجرای این کلان پروژه در تقابل با کنشگری رژیم صهیونیستی شامل؛ ایجاد یک کریدور زمینی امن برای اتصال مرزهای غربی ایران از طریق خاک عراق به سواحل مدیترانه در سوریه، ارتقاء قابل

توجه ظرفیت لجستیکی محور مقاومت، انتقال نیروهای نظامی، ادوات، تجهیزات و تسلیحات نظامی در صورت توقف حمل و نقل هوایی است.

برنامه‌های راهبردی ایران برای ایجاد ارتباط ریلی با عراق مورد توجه سطح بالا قرار گرفته است. آنچه که این کار را برای ایران تسهیل کرده است، حضور تعداد زیادی از احزاب سیاسی و جناح‌های مرتبط با محور مقاومت است که از نقش‌ها و تسلط خود بر جغرافیای عراق استفاده می‌کنند که در خدمت استراتژی ایران در برابر سایر کشورهای منطقه است. عراق به پل منطقه‌ای تبدیل شده است که ج.ا.ایران از طریق آن توانسته است نقش‌های منطقه‌ای فشار و تاثیرگذاری را ایفا کند که اکنون از طریق پروژه ارتباط ریلی با عراق تلاش می‌کند آن را تثبیت کند.

از برنامه‌های بلندمدت ایران ایجاد شبکه مواصلاتی فرامرزی است که آن را به عنوان عنصر فعال در هر درگیری با متحدها مرتبط کند و این مستلزم ایجاد پل زمینی (شبکه ریلی همپوشانی) است که قدرت «محور مقاومت» را در منطقه افزایش دهد.

با وجود این برنامه‌ریزی بزرگ ایران، پروژه راه‌آهن با عراق، به دلایل داخلی و خارجی بسیاری، از جمله دلایل مربوط به ایران و عراق و موارد دیگر که فراتر از این دو کشور است، هنوز یک ایده است که به واقعیت تبدیل نشده است. پیامدهای این پروژه فراتر از ارزش اقتصادی آن است که ایران بر آن تأکید دارد، تا جایی که در صورت موفقیت، واقعیت ژئوپلیتیک جدیدی در منطقه شکل خواهد گرفت.

منابع و مأخذ

منابع فارسی

- امینی، داود و حنفی، علی (۱۴۰۱). *جغرافیای نظامی ایران*، تهران: انتشارات دانشگاه افسری امام علی (ع).
- موحدی‌نیا، جعفر (۱۳۸۶). *اصول و مبانی پدافند غیرعامل*، پژوهشکده مهندسی پدافند غیرعامل.
- رضاخواه، علیرضا (۱۳۹۲). *بیداری اسامی و آینده محور مقاومت*، *مجله زمان*، دوره ۳۲، شماره ۱۱۸، ص ۳۳-۲۳.
- ساجدی، امیر (۱۳۹۲). *بحران سوریه و دخالت قدرت‌های بیگانه*، *پژوهشنامه روابط بین‌الملل*، دوره ۶، شماره ۲۴، ص ۱۹۰-۱۵۷.
- عباسی، حمید و یداله‌هی، محمدرضا (۱۳۸۴). *بررسی آسیب‌پذیری پل‌های راه‌آهن و اهمیت آن در مدیریت بحران شبکه حمل و نقل*، اولین کنفرانس بین‌المللی مدیریت جامع بحران در حوادث غیرمترقبه.
- کالینز، جان. ام (۱۳۸۴). *جغرافیای نظامی (جغرافیای فرهنگی)*، ترجمه؛ محمدرضا آهنی و بهرام محسنی، جلد دوم، تهران: انتشارات دانشگاه امام حسین (ع).
- محمودی‌رجا، سیدزکریا؛ باقری‌دولت‌آبادی، علی و راوش، بهنام (۱۳۹۷). *بررسی محور مقاومت و آینده نظام سلطه با استفاده از نظریه نظام جهانی*، *فصلنامه مطالعات بیداری اسلامی*، دوره ۷، شماره ۱۴، ص ۲۸-۷.
- مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۴۰۰). *نبرد فعال محور مقاومت و رژیم صهیونیستی؛ روندها و واقعیت‌ها*، معاونت مطالعات سیاسی مجلس.

فهرست سایت‌ها

9- <https://www.alburhangroup.com/railway.php>.

10- <https://www.tinn.ir>.

Geopolitical and Economic Impacts of the Development of the Resistance Axis Rail Network on Countering the Activities of the Zionist Regime, with an emphasis on the Khorramshahr-Basra Railway Network

Davood Amini^{1*}

Abstract

A brief study of the geographical territory of the resistance axis will clearly show that cohesion and continuity are the main requirements for strengthening this front against the Zionist regime. One of the factors that help to increase the integration and cohesion in this axis, and therefore, limit the activities of the Zionist regime, is the development of a rail network in the territory of the resistance axis. On the other hand, considering that increasing infrastructure through the construction of railways projects can increase deterrence and minimize the risk and crises originating from military or humanitarian factors, government investment in this field is required to transform the geopolitics of the axis of resistance. This paper which can be classed as a descriptive-analytical survey, uses a questionnaire to examine the functional dimensions of strategies for expanding of the rail network of resistance axis countries. The paper finds that the most important strategic aspects of this mega project, among the 10 defined strategies include; the creation of a safe land corridor for connecting the western borders of Iran through Iraqi territory to the administrative coast of Syria with an average of (4.4), the significant improvement of the logistic capacity of the resistance axis (4.32), and enhancing the capacity for transferring military forces, tools, equipment and weapons in cases where air transportation becomes impossible (4/13), were ranked first to third.

Key words: Iran, strategy, rail network, axis of resistance, Zionist regime.

¹ Assistant Professor, Department of Geography, Faculty of Basic Sciences, Imam Ali Army Officer University, Tehran, Iran. Corresponding Author. (davoodamini1357@gmail.com)