

تأثیر اتصال ترانزیت ریلی به بنادر سواحل مکران در ارتقاء مؤلفه های نظامی جنوب شرق ایران

حسین قاضی^{۱*}

پذیرش مقاله: ۱۴۰۱/۰۳/۰۹

دریافت مقاله: ۱۴۰۰/۰۱/۱۸

چکیده

سواحل مکران با توجه به توانمندی های ممتاز محیطی و نزدیکی به کشورهای آسیای مرکزی و شرقی در منطقه ی جنوب شرق در مقوله ی کشتیرانی و ترابری دریایی، پیوند با راهگذر شمال- جنوب و مسیر ترانزیتی شرق- غرب موقعیت خاص جغرافیایی را دارد. علیرغم ارزش حیاتی این منطقه، هدف اصلی این تحقیق تبیین چگونگی تأثیر اتصال شبکه به ترانزیت حمل و نقل ریلی داخل و خارج کشور و کریدور شمال- جنوب می باشد. سوال اصلی پژوهش این است که، اتصال ترانزیت ریلی به بنادر سواحل مکران چه تأثیری بر قدرت امنیتی- نظامی شرق کشور خواهد داشت؟ به نظر می رسد اتصال شبکه حمل و نقل ریلی به سواحل مکران موجب ارتقاء مؤلفه های امنیتی- دفاعی و نظامی شرق کشور خواهد شد. برقراری ترانزیت ریلی سواحل مکران موجب افزایش تعامل دولت جمهوری اسلامی ایران با سایر دولت ها، جذب سرمایه های خارجی، رونق اقتصادی و افزایش اشتغال و مهاجرت معکوس با تقویت چشم گیر شهرسازی، ایجاد امنیت و ثبات سیاسی در منطقه ی شکننده غرب آسیا، تسریع در احیای راه ابریشم دریایی و اتصال این بندر به هارتلند "مکیندر" و بهره مندی از مزیت ژئوپلیتیکی آن خواهد شد. نوع این پژوهش کاربردی و روش آن توصیفی- تحلیلی است که از طریق مطالعه اسناد و مدارک کتابخانه ای گردآوری و انجام گردید.

واژگان کلیدی: ترانزیت ژئوپلیتیکی، سواحل مکران، ترانزیت ریلی، قدرت دریایی

*۱. کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی- گرایش دریایی، دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)، نوشهر، ایران.

(نویسنده مسئول: amiralighazi95@gmail.com)

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 سرمایه-گذاری مستقیم در توسعه زیرساخت‌ها، اجرای تأسیسات و به‌کارگیری 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 ارزش‌افزوده، 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^۱ 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 & Bavarsad, 2015: 2).

سواحل مکران نیز آسان‌ترین و راهبردی‌ترین راه ایران در دسترسی به آب‌های آزاد و برای شش کشور محاط در خشکی آسیای مرکزی است. کشورهای آسیای میانه از جمله ترکمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان و همچنین افغانستان که برای توسعه صادرات خود به آب‌های آزاد دسترسی ندارند قادر خواهند بود از طریق سواحل مکران و خطوط ریلی آن‌که 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. به‌گونه‌ای که آثار چرخ‌های این صنعت هنوز هم بر جاده ابریشم باقی است. موقعیت جغرافیایی بنادر سواحل مکران نیز در منطقه جنوب شرق کشور به‌عنوان مهم‌ترین بندرها 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 منطقه در مقوله کشتیرانی و ترابری دریایی، پیوند با راهگذر شمال- جنوب و نیز مسیر ترانزیتی شرق- غرب بخشیده است. از این رو،

1. Land bridge

سواحل مکران با توجه به ملاحظات ژئواکونومیکی و ژئوپلیتیکی، قادر است جایگاه خود را برای اتصال شمال-جنوب و شرق-غرب، با چشم‌اندازی آینده‌نگر در نظام نوین جهانی تثبیت و ارزش موقعیت راهبردی خود را ارتقاء بخشد و ظرفیت‌ها و توانمندی‌های جدیدی برای رسوب و انباشت سرمایه به‌عنوان موتور محرکه توسعه در کشور و محور شرق از گذر این مبادلات عظیم، خلق کند. 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 (Khamenei.ir) از دیگر موارد مهم تبیین‌کننده اهمیت موضوع تحقیق است. با توجه به این مهم، پژوهش حاضر درصدد پاسخ به این پرسش هست: اتصال حمل‌ونقل ریلی به سواحل مکران چه تأثیری بر مؤلفه های نظامی جنوب شرق ایران دارد؟

۲. مفاهیم نظری و پیشینه پژوهش

۲-۱. ژئوپلیتیک: پیروز مجتهد زاده ژئوپلیتیک را معادل سیاست جغرافیایی دانسته و آن را بدین گونه تعریف می‌کند « ژئوپلیتیک یا سیاست جغرافیایی اثر محیط و اشکال یا پدیده‌های محیطی، چون موقعیت جغرافیایی شکل زمین، منابع کمیاب، امکانات ارتباطی و انتقالی (زمینی، دریایی، هوایی، فضایی) وسایل ارتباط جمعی و... را در تصمیم‌گیری‌های سیاسی، به‌ویژه در سطوح گسترده منطقه‌ای و جهانی مطالعه و بررسی می‌کند» (Mujtahedzadeh, 2011). 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)

۲-۲. قدرت: آنچه به‌عنوان (قدرت) در دنیای ژئوپلیتیک پست‌مدرن مطرح است، توان یک ملت در اعمال اراده ملی در درون و ورای مرزهای خود است. آشکار است که چنین قدرتی فراهم نمی‌آید، مگر آن‌که آن ملت بتواند به مجموعه‌ای از ابزارهای قانونی، سیاسی، اقتصادی و دفاعی دست یابد (Mujtahedzadeh, 2012). کشورهایی که در سازمان بین‌المللی یا منطقه‌ای عملاً بر فرآیندها،

تصمیمات و اقدامات جمعی تأثیر گذاشته و دیگر کشورها و اقدامات و کنش آن‌ها را نیز متأثر می‌کند - آن‌هایی هستند که از وزن ژئوپلیتیکی و به تبع آن منزلت بیشتر و برتر در میان سایر اعضای سازمان بین‌المللی و منطقه‌ای برخوردارند؛ بدین ترتیب آن‌ها می‌توانند به تولید مجدد قدرت و فرصت سازی برای پیشبرد نقطه نظرات، سیاست‌ها، اهداف و برنامه‌های خود در سطح منطقه‌ای و جهانی بپردازند.

۲-۳. 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).

۲-۴. 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 سرمایه‌گذاری - های 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 تأثیرات شگرفی 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 et al, 2015).

حمل و نقل ریلی به عنوان عامل ارتباط دهنده مراکز عرضه و تقاضا و عنصر تداوم بخش به فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی، از دویعد توسعه ملی و قیمت نهایی کالا و خدمات دارای اهمیتی خاص می‌باشد و نقش اساسی و کلیدی در تقریباً تمامی فرآیندهای اقتصادی یک کشور دارد. بنابراین توجه دقیق و جامع به هریک از عوامل زیرساختی حمل و نقل ریلی در تأمین بازده اجتماعی - اقتصادی

جزو الزامات اصلی به ثمررساندن اهداف رشد و توسعه یک کشور به شمار می رود. کشور ایران با ۱۶۴۸۱۹۵ کیلومتر مربع وسعت یک استثنا نمی باشد و بنابراین توسعه اقتصادی آن به طور جدی به توسعه زیرساخت های ریلی آن بستگی دارد. (Khaksari, 2016).

این سیستم 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 بخش های حمل و نقلی از جمله هوایی، جاده ای و دریایی دارد، توانسته سهم قابل توجهی را در حوزه حمل و نقل به خود اختصاص دهد.

از جمله مزایای آن عبارت اند از: - کاهش قیمت تمام شده برای استفاده کنندگان به علت کاهش هزینه حمل و نقل

۷- ایجاد اشتغال برای نیروی جوان و فعال جامعه

۸- ایمنی بالای راه آهن در مقایسه با جاده

۹- کاهش ترافیک جاده ای

۱۰- کاهش سوانح و تصادفات جاده ای

۱۱- اتصال شبکه ریلی به معادن و منابع معدنی کشور

۱۲- کمک به توسعه مناطق دورافتاده

۱۳- تقویت توان صنایع داخلی ریلی و بومی سازی آن

ترانزیت ریلی از جمله سودآورترین بخش های حمل و نقل هر کشور است. مدیریت کارآمد کریدورهای ترانزیتی و پل های زمینی مهم ترین عامل موفقیت در زمینه ترانزیت است. در مدیریت ترانزیت ریلی، چهار عامل جغرافیایی، سیاسی، فنی و سازمانی مهم و قابل بررسی اند (Nasr & Azadani, 2010).

۲-۵. 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» به‌شمار می‌رود. 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).

۲-۶. موقعیت و مزیت ترانزیتی سواحل مکران

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 و با توجه به برخورداری کشورمان از حدود ۲۰۰۰ کیلومتر مرز آبی با آب‌های آزاد بین‌المللی و تعدد همسایگان کشور که ایران جزو یکی از پر همسایه‌ترین کشورهای جهان قرار می‌دهد و تعدادی از آن کشورها جزو کشورهای محصور در خشکی بوده و برای ارتباط با سایر نقاط (اعم از کالا و مسافر) ناچار به عبور از کشور ثالث هستند. قابلیت‌های ترانزیتی کشورمان را برجسته و بر اهمیت طرح توسعه و فعال‌سازی محور ترانزیتی مکران بیش‌ازپیش می‌افزاید و استفاده از این قابلیت‌ها را به‌صورت یک التزام ملی در توسعه بلندمدت و پایدار ضروری می‌سازد.

بر اساس پیش‌بینی محققان سازمان ملل در زمینه‌ی حمل‌ونقل بین‌المللی، حدود نیمی از حمل‌ونقل جهان میان خاور دور با سایر نقاط دنیا انجام می‌شود. از مجموع ۳ کریدور حمل‌ونقل جهانی که کارشناسان سازمان ملل برای این امر پیش‌بینی کرده‌اند، ۲ 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 می پیوندد و پس از طی این مسیر وارد هندوستان شده و با پوشش مهم ترین شهرهای این ناحیه مانند کلکته، ناکپور، جاییپور، حصیرآباد، کراچی و بن قاسم به چابهار می رسد (Lin, 2011).



کریدور بین المللی شمال-جنوب (عرب پور، ۱۳۹۹)

به عنوان نمونه، نقشی که نظام برای چابهار در سواحل مکران به عنوان موتور محرکه جدید اقتصادی کشور تعریف کرده است را می توان به ساختاری رساند که این منطقه راهبردی و منحصر به فرد از منظرهای مختلف به ویژه در مقایسه با گوادر به عنوان یکی از نقاط استراتژیک جهان به عنوان مرکز اقتصادی کشور مشابه شانگهای در چین - استانبول در ترکیه - کراچی در پاکستان - بمبئی در هند - دبی در امارات و غیره تبدیل کند .



اهمیت منطقه ای بندر چابهار در ترانزیت هند به افغانستان، ایران، آسیای میانه (اسلامی و یوسف زهی، ۹۷) پیروزی انقلاب اسلامی توازن و تعادل قدرت‌های سیاسی را در منطقه برهم زد، اهداف امریکا مورد خطر قرار گرفت عوامل داخلی و خارجی برای خاموش کردن چراغ پرفروغ نوپای اسلامی به هر اقدامی دست زدند و روند وقوع حوادث در نیروهای نظامی (ارتش) و انتظامی که با پیوستن خود به صفوف مردم نقش بارز و اصلی را در پیروزی انقلاب ایفا نموده بودند محاسبات سیاستمداران عراقی و سران نظامی آن کشور را به سوی سنگین نمودن کفه ترازوی قدرت نظامی عراق متمایل نمود. بر اساس این ارزیابی غلط، ارتش عراق در تهاجمی از پیش تعیین شده با هماهنگی مستقیم قدرت‌های خارجی، یورش ددمنشانه خود را در جبهه‌های غرب و جنوب آغاز کرد.

ارتش جمهوری اسلامی ایران برخلاف کاهش توان رزمی و به‌کارگیری قسمت عمده‌ای از نیروهایش در درگیری‌های شمال غرب، درنبرد با ضدانقلاب بر اساس طرح‌های قبلی، دفاع در مقابل تجاوز احتمالی عراق از ابتدای نبرد، تاکتیک و اصول نظامی تجربه شده را به کار گرفت و در مراحل مختلف به طرح‌ریزی، هدایت و اجرای تدابیر اتخاذ شده اقدام نمود (جعفری، ۱۳۸۷: ۳).

عملیات فتح‌المبین یکی از عملیات‌های سرنوشت‌ساز در تاریخ جنگ محسوب می‌گردد پیروزی‌های چشمگیر رزمندگان اسلام طی این عملیات، ضمن اینکه حیرت و تعجب محافل سیاسی و نظامی

جهان را برانگیخت، باعث شد تا توان قوا در جنگ تحمیلی کاملاً برهم خورده و ایران در دو جبهه سیاسی و نظامی، ابتکار عمل را در دست خود گیرد.

هوانیروز آجا یکی از یگان‌های نیروی زمینی ارتش جمهوری اسلامی ایران است که از آغاز جنگ تحمیلی، هواپیماها و بالگردهای خود را در انواع مختلف کبرا، ۲۱۴، شینوک، ۲۰۶، ۲۰۵ به مناطق عملیاتی غرب و جنوب اعزام و از آغازین روزهای جنگ با دشمن یعنی وارد نبرد گردید که با توجه به شرایط نیروهای خودی و پیشروی ارتش دشمن از همان ابتدا به صورت گسترده با انواع مأموریت‌ها مانند پشتیبانی آتش، تخلیه مجروحین و ترابری هوایی در پشتیبانی از یگان‌های زمینی وارد عمل شدند و با استفاده از تحرک بالا و دلاوری خلبانان و کارکنان فنی و رسته‌های مشترک خود علاوه بر کند کردن پیشروی دشمن نقش انکارناپذیری در انهدام نیروهای دشمن ایفا نمودند. با آغاز عملیات‌های آفندی و پدافندی یگان‌های ارتش و سپاه پاسداران، هوانیروز آجا همواره در راستای پشتیبانی آتش، تخلیه مجروحین، هلی برن، حمل تدارکات و شناسایی هوایی مورد استفاده قرار می‌گرفت (کریم‌زاده، ۱۳۸۸: ۲).

وقوع انقلاب اسلامی ایران در بهمن‌ماه سال ۱۳۵۷ به‌نحوی معادلات بین‌المللی را در منطقه غرب آسیا برهم زد. عراق که از سال‌ها پیش به‌علت بن‌بست ژئوپولیتیکی مترصد فرستی بود تا خود را از این بن‌بست خارج نماید. عراق با دلایل همچون دلایل سیاسی، اقتصادی و نظامی حاکم بر کشورمان در آن زمان، طولانی‌ترین نبرد کلاسیک در قرن بیستم و دومین جنگ طولانی این قرن پس از جنگ ویتنام را علیه جمهوری اسلامی آغاز نمود. جنگی که در ایران با نام‌های دفاع مقدس، جنگ تحمیلی و نزد اعراب با نام‌های قادسیه صدام و جنگ اول خلیج [فارس] شناخته می‌شود، از تاریخ ۳۱ شهریور ۱۳۵۹ با تجاوز عراق آغاز گردید. در طی هشت سال دفاع مقدس عملیات‌های آفندی و پدافندی زیادی توسط نیروهای مسلح ج.ا.ایران انجام گرفت یکی از این عملیات‌ها، عملیات سرنوشت‌ساز و افتخارآفرین فتح‌المبین بود که پس از ماه‌ها تفکر، تلاش و کسب آمادگی در ساعت ۰۰:۳۰ بامداد دوم فروردین‌ماه سال ۱۳۶۱، با رمز «یا زهرا (س)» به‌منظور آزادسازی مناطق اشغالی غرب دزفول، شمال غرب خوزستان و انهدام قوای دشمن، در چهار محور عملیاتی، با قرارگاه‌های

عمل‌کننده «قدس، نصر، فجر و فتح» که تحت امر قرارگاه کربلا بودند، در منطقه عمومی غرب دزفول و غرب شوش، با اصل غافلگیری آغاز شد که نتایج و دستاوردهای فراوانی در ابعاد سیاسی و نظامی به ارمغان آورد تا به‌عنوان لوح افتخار نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران برای همیشه تاریخ ماندگار بماند.

۷-۲. پیشینه تحقیق:

دریاباری و همکاران (۱۳۹۷) در تحقیقی با عنوان آمایش سرزمینی و توسعه سواحل مکران با تأکید بر مکان یابی و احداث شبکه‌های حمل‌ونقل در راستای ارتقای موقعیت ژئوپلیتیک و ژئوکانومیک 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. در پژوهش حاضر سعی به تأثیر حمل‌ونقل ریلی در ارتقاء منزلت ژئوپلیتیکی سواحل مکران به طور اخص تأکید گردیده است.

سید عباس احمدی و ابراهیم احمدی (۱۳۹۷) در تحقیق دیگر 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 سواحل مکران 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 ژئوکانومیکی سواحل مکران بپردازد.

مجیدی و همکاران (۱۳۹۶) در پژوهشی با موضوع تدوین راهبردهای توسعه حمل‌ونقل 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 راه آهن در افزایش منزلت ژئوپلیتیکی ایران اشاره جزیی شده و به طور ویژه به ارتقای منزلت ژئوپلیتیکی سواحل مکران پرداخته شده است. عباس احمدی و مرتضی فتح‌الله زاده (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 دریاها، 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 بالابردن منزلت ژئوپلیتیکی ایران مهم دانسته‌اند. در تحقیق حاضر به اتصال راه آهن به سواحل مکران و تأثیرات آن بر ارتقای منزلت ژئوپلیتیکی این بندر پرداخته شده است.

۳. تجزیه و تحلیل:

۳-۱. موقعیت جغرافیایی و ویژگی های سواحل مکران: استان سیستان و بلوچستان در موقعیت ۲۵ درجه و ۳ دقیقه تا ۳۱ درجه و ۲۹ دقیقه عرض شمالی و ۵۸ درجه و ۴۷ دقیقه تا ۶۳ درجه و ۱۹ دقیقه طول شرقی قرار گرفته است و وسعت آن ۱۸۷ هزار و ۵۰۲ کیلومتر مربع است که ۸۱۱۷ کیلومتر آن مربوط به سیستان و ۱۷۹۳۸۵ کیلومتر مربع آن متعلق به بلوچستان است. این استان ۱۱ درصد کل مساحت کشور را در بر می‌گیرد و یکی از کم تراکم‌ترین استان‌های کشور به لحاظ جمعیتی است این استان با داشتن حدود ۳۰۰ کیلومتر مرز آبی و هزار و ۸۰۰ کیلومتر مرز خاکی از شمال خراسان و افغانستان از غرب به کرمان از جنوب به دریای عمان و از مشرق به پاکستان و افغانستان محدود می‌شود. منطقه مکران شامل کوه‌های شرقی-غربی است که از سواحل دریای عمان تا فرو افتادگی جازموریان ادامه دارد سواحل مکران نیز در جنوب خاوری کشور و از راس الکوّه در باختر جاسک تا خلیج گواتر در طول دریای عمان گسترده شده‌اند که دارای خلیج‌ها و خورهای مناسب برای ایجاد بندرها و فعالیت‌های اقتصادی می‌باشند همچنین این سواحل به سبب قرار گرفتن در هارتلند انرژی مجاورت با حوزه ژئوپلیتیک خلیج فارس دسترسی به آبهای بین‌المللی

مجاورت با حوزه دریای عمان و اقیانوس هند و مزیت های ترانزیتی مناسب برای خشکی های

اوراسیا دارای اهمیت استراتژیکی فراوان می باشند. (kermani , 2017)

در یک تقسیم بندی اهم قابلیت های سواحل مکران را می توان به شرح زیر صورت بندی کرد:

۱) وجود مناطق آزاد تجاری اقتصادی چابهار

۲) وجود سواحل مناسب زمین و پسرکرانه های مناسب در امتداد ساحل

۳) وجود بسترهای عالی برای ترانزیت و کشتیرانی تجاری

۴) وجود مناطق دریایی ارتش و پایگاه های دریایی سپاه

۵) وجود شرایط لازم برای گسترش یگان های نظامی

۶) وجود خلیج های کوچک

۷) وجود سواحل با قابلیت های دفاعی مناسب

۸) وجود زمینه همگرایی سران طوایف و قبایل با نظام جمهوری اسلامی ایران

۹) وجود آب های آزاد و عمق عملیاتی مناسب در دریای عمان

۱۰) وجود پایگاه های هوایی و پدافند هوایی ارتش در منطقه

همچنین در یک تقسیم بندی کلی تر ظرفیت های ژئوپلیتیکی جنوب شرق ایران و سواحل مکران

عبارتند از: ظرفیت های ارتباطی خروج ایران از تنگنای ارتباطی دریای عمان با استفاده از سواحل

دریای عمان، ترانزیت کالا و اتصال افغانستان آسیای مرکزی و روسیه به دریای آزاد و سایر مناطق

جهان و بالعکس، دسترسی به اقیانوس هند و آب های آزاد با پتانسیل های سیاسی بین المللی و

اقتصادی، ایجاد و توسعه بندرگاه بین المللی برای ارائه خدمات ناوبری به کشتی های عبوری در مسیر

بین المللی و بین اقیانوسی، امکان سازی تبدیل ایران به قدرت دریایی، تولید انرژی، کنترل استراتژیک

مسیرهای بین المللی.. (Daryabari, ۲۰۱۸)

۲-۳. ویژگی اقلیمی منطقه مکران:

منطقه مکران به لحاظ نزدیکی به عرض های پایین جز مناطق گرم محسوب می شود میانگین بالاترین

درجه حرارت روزانه به طور مثال در شهر چابهار در خردادماه ۳۲ درجه و پایین ترین درجه حرارت

مربوط به دی ماه ۹ درجه سانتیگراد بوده است. بنابراین می توان به راحتی دریافت که منطقه دارای تابستان های گرم و طولانی و زمستان های کوتاه است. در عین حال اقلیم مناسب برای توسعه فعالیت های گردشگری در سواحل دریای عمان و دامنه های تفتان و قلل آتشفشانی مرتفع مانند تفتان و بزمان و سایر رشته های نسبتاً مرتفع و دره های سرسبز سرباز ایرانشهر و دامن از دیگر قابلیت های آن می باشد. وجود رودخانه های دائمی و فصلی در منطقه بلوچستان وجود رودخانه هیرمند و دریاچه های نیمه طبیعی چاه نیمه در منطقه سیستان نیز از توانمندی های این منطقه به شمار می آید. شرایط ممتاز منطقه برای تصدی نقش بازرگانی ملی و ترانزیت خارجی میان اروپا و آسیای مرکزی به آسیای شرقی و جنوبی و شاخ آفریقا و امکان ایجاد و توسعه مبادلات قانونی در زمینه انرژی برق و گاز با کشورهای همجوار نیز موقعیت ممتازی به این ناحیه از کشور بخشیده است. (Afrakhteh,

2004

جمهوری اسلامی ایران با داشتن حدود ۲ هزار و ۸۰۰ کیلومتر مرز آبی و وجود منابع عظیم دریایی و موقعیت سوق الجیشی آن در منطقه و جهان، قدرت و سیادت دریایی به منظور حفظ و دفاع از مرزهای آبی و تاسیسات ساحلی، جزایر، فلات قاره، ناوگان تجاری و به طور کلی تامین منافع جمهوری اسلامی ایران در استراتژی دفاعی کشور نقش تعیین کننده داشته و از اهمیت ویژه ای برخوردار است. ایران با دسترسی به تمام مناطق اطراف و دالان های عبوری فرصت های جدیدی برای گسترش ارتباط با کشورهای همسایه خود در اختیار دارد. سواحل مکران به لحاظ جایگاه نظامی می تواند در اتخاذ استراتژی های مجری نقش ویژه ای برای ایران ایفا نماید و آن را از توان و قابلیت تحرک میان اقیانوسی در فعالیت نظامی برخوردار نماید. ایران از طریق مرز دریای عمان می تواند به یک قدرت نظامی با حوزه عملکرد میان اقیانوسی تبدیل شود و خود را از حوزه خلیج فارس بیرون بکشد. در چنین شرایطی بی توجهی به ظرفیت های بالقوه این بندر و فراهم نشدن زمینه های بهره گیری از این ظرفیت ها موجب عدم توسعه و کاهش وزن ژئوپلیتیکی آن گردیده است. کشور ایران در مرکزیت سه قاره آفریقا، اروپا و آسیا قرار گرفته که در حال حاضر نزدیک به پنج میلیارد نفر جمعیت دارد. برخورداری از قابلیت های کشور ایران از حدود ۲۰۰۰ کیلومتر مرز آبی با

آب‌های آزاد بین‌المللی و کشورهای همسایه زیاد درگیر ژئوپلیتیکی منطقه، سواحل دریایی مکران و نواحی راه خشکی ایران، ظرفیت‌های ترانزیتی را برای سایر کشورهای به‌منظور ارتباط با سایر نقاط (اعم از کالا و مسافر) به عبور از کشور ثالث (جمهوری اسلامی ایران) برجسته‌تر نموده و براهمیت طرح توسعه و فعال‌سازی محور لجستیکی چابهار بیش‌ازپیش افزوده و استفاده از این ظرفیت و قابلیت‌ها را به‌عنوان یک التزام و طرح ملی در توسعه بلندمدت و پایدار ضروری می‌سازد.

(Karimipour, 2001)

امروزه نقش حمل‌ونقل در توسعه پایدار کشورها بسیار روشن و انکار ناپذیر است. استفاده از فناوری روز درکنار 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 ویژه ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی به‌طور خاص بیشترین نقش را در این زمینه می‌تواند، داشته باشد.

۳-۳. اهمیت توسعه سواحل مکران

آب یک کالای غیرقابل جایگزین است از این‌رو هر جا منابع آب باشد؛ دسترسی به ذخایر محدود آن امری حیاتی محسوب می‌شود. در چنین شرایطی، آب به نحو اجتناب‌ناپذیری به یک مقوله سیاسی و امنیتی تبدیل می‌شود. در نتیجه سیاست، امنیت و آب به یکدیگر پیوند می‌خورند (Sinai, 2010). سواحل مکران بهشت گمشده ایران می‌باشد 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 سواحل مکران آغاز و از شهرهای

استان سیستان و بلوچستان، خراسان جنوبی، رضوی، شمالی عبورنموده 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 برتبدیل سواحل مکران جنوب شرق به لوکوموتیو توسعه ملی ایران در قرن ۲۱ تأثیر بسزایی دارد (Hafeznia et al, 2020).

بارها در صحبت‌های مقام معظم رهبری و همچنین برخی از فرماندهان ارشد نظامی در سال‌های اخیر به توسعه سواحل مکران که نقطه اتصال کریدور شمال- جنوب است، مورد تأکید قرار گرفته است. در سال‌های قبل از ظرفیت‌های این منطقه مهم و استراتژیک غفلت شده و این منطقه از کشور از رونق چندانی برخوردار نیست و معضلاتی مثل بیکاری، فقر، قاچاق و از همه خطرناک‌تر نفوذ برخی گروهک‌های تروریستی نیز از پاکستان نیز از مشکلات این مناطق به حساب می‌آید.

سواحل مکران 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. عدم اتصال شبکه ریلی به سواحل مکران یکی از علل عقب ماندگی این سواحل در استحصال سهم بیشتر از حمل‌ونقل بار در منطقه می‌باشد. از طریق سواحل مکران، کشورهای آسیای مرکزی، چین، روسیه، پاکستان و افغانستان که عضو سازمان اگو و شانگهای هستند، می‌توانند کشور ایران را نیز درگیر مشارکت استراتژیکی در این سازمان‌ها و پیمان‌های منطقه‌ای کنند.

۴. یافته های تحقیق:

۴-۱. ترانزیت ریلی و ژئوپلیتیک دسترسی از سواحل مکران

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.

سواحل مکران در مسیر اتصال دو قدرت بری و بحری جهت تبدیل ایران به یک قدرت فرا منطقه‌ای و سواحل جنوب شرقی ایران به لحاظ جایگاه نظامی می‌تواند در اتخاذ استراتژی‌های فرماندهی منطقه‌ای برای ایران تعیین کننده باشد و توان تحرک میان آب‌های اقیانوس را به نیروی دریایی ایران ببخشد،

این به معنای گسترش حوزه عملیات نظامی ایران فراتر از حوضچه خلیج فارس امکان تبدیل آن به یک قدرت دریایی استراتژیک است. مرزهای آبی کرانه‌های عمان و کنترل یکی از آبراه‌های اصلی و استراتژیکی جهان تسلط ایران را در مبادی ورودی خلیج فارس و اقیانوس هند منزلت کشور را در ژئوپلیتیک دسترسی در خاورمیانه نشان می‌دهد. سواحل و آب‌های جنوب شرق ایران دارای عمق استراتژیک خاصی است که توان بالایی را برای ایران در مقابله با چالش‌های دفاعی-امنیتی منطقه تضمین می‌کند، اگرچه تفکر راهبردی دفاعی ایران در جنوب بر خلیج فارس متمرکز است چنان‌چه صحنه عملیات ایران قبل از ورود به خلیج فارس دریای عمان طراحی شود توان استراتژیک مضاعفی در اختیار ایران قرار می‌گیرد، همین امر لزوم توجه جدی به امکانات و قابلیت‌های سواحل مکران را در تدوین استراتژی دفاعی امنیتی جامعه کشور برجسته ساخته است.

۲-۴: بعد امنیتی-دفاعی ترانزیت ریلی و تاثیر اتصال آن بر سواحل مکران در شرق کشور

پس از تحلیل اسناد، اهم یافته‌های تحقیق در تاثیر بعد امنیتی-نظامی ترانزیت ریلی بر سواحل مکران به شرح ذیل متصور 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 سواحل مکران نه تنها کنترل ایران بر مرزهای جنوب شرقی 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، تنگه هرمز و دریای عمان 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. از این رو می‌توان گفت سواحل جنوب شرق بالأخص سواحل مکران پتانسیل مناسبی برای خروج نسبی ایران از تنگنای ارتباطی دریایی ایران و از تهدیدات موجود و مفروض محسوب می‌شود. با توجه به مسائل پیش‌بینی نشده در مناسبات و تعاملات ژئوپلیتیکی در قرن بیست و یکم، از قبیل احتمال درگیری سایر قدرت‌های استکبار جهانی مستقر در خلیج فارس با ایران و تبعات ناشی از آن (مثل مسدود شدن تنگه هرمز)، سواحل مکران می‌تواند 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) اتصال ریل به بنادر سواحل مکران سبب افزایش توان کشور در مقابل تهدیدات آمریکا و رژیم صهیونیستی در مقابل ایران در همکاری با کشورهای منطقه و اروپا می‌شود. امروزه عرصه‌ی آب‌های آزاد بین‌المللی گستره‌ی تاخت‌وتاز و اعمال نفوذ ایالات متحده شده و نظام جهانی را به سود خویش سوق می‌دهد. ایجاد یک مسیر ترانزیتی امن و مطمئن که دور از سیادت دریایی ایالات متحده، به ترانزیت کالا در حجمی زیاد و قلمروی پهناور اقدام کند، می‌تواند در آینده سیاسی-اقتصادی منطقه نقش به‌سزایی داشته باشد. ثبات و امنیتی که در ایران حاکم است این کشور را به امن‌ترین کریدورهای ترانزیتی کالا تبدیل کرده است. این امنیت را در کمتر کشور منطقه می‌توان مشاهده کرد، لذا سرمایه‌گذاری ایران در شبکه‌های ارتباطی زمینی، ریلی و دریایی برای تسهیل ارتباط منطقه (به‌ویژه آسیای مرکزی) با دنیای آزاد، از اقدامات بسیار اساسی ایران در این زمینه خواهد بود، اما غرب برای جلوگیری از توسعه و همگرایی بیشتر منطقه و افزایش تحریم‌های ایران قصد دارد با تحمیل فشار بر کشورهای منطقه به برقراری ارتباط از طریق دیگر و بافاصله و هزینه‌ای

گزارف و امنیت کمتر از راه‌های دیگر انجام گیرد. بی‌شک توسعه مسیر ریلی در سواحل مکران با توجه به موقعیت ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیک آن می‌تواند ضمن ارتقاء سطح اقتصاد کشور، نقش اساس در ارتقاء قدرت ملی و امنیتی (در سه سطح داخلی، منطقه‌ای و جهانی) در برابر اقدامات خصمانه کشورهای غربی و بی‌تأثیر نمودن آن‌ها ایفا کند.

(۴) احداث و راه‌اندازی ترانزیت ریلی سواحل مکران 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 به تنهایی در کار نیست، بلکه پشتوانه‌ی قدرت نظامی و ملاحظات نظامی هم در کنار ملاحظات اقتصادی اهمیت دارد. احداث و توسعه زیرساخت‌های ریلی سواحل مکران باکیفیت و استانداردهای بالا نیازمند امنیت بوده و از سوی دیگر برقراری این امنیت تأثیر مثبتی بر عملکرد اقتصاد ملی خواهد داشت. از این رو 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 سواحل مکران 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. بی‌شک ایران از طریق نیروی دریایی راهبردی ارتش خود در این پهنه آبی می‌تواند به یک قدرت نظامی با حوزه عملکرد میان‌اقیانوسی تبدیل شود و در اتخاذ استراتژی‌های مجری این حوزه نقش ویژه‌ای داشته باشد.

اجتماع مزیت دفاعی-امنیتی با مزیت‌های اقتصادی سیستم ریلی فوق در سواحل مکران، می‌تواند دلیل متقنی برای توسعه حمل‌ونقل ریلی در این منطقه و از سویی توسعه کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی باشد. برقراری ترانزیت ریلی سواحل مکران 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 سواحل مکران 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.

۵. نتیجه‌گیری و پیشنهادها:

کریدور ریلی از مبدأ سواحل مکران شامل فرصت‌ها و مزیت‌هایی فراوانی برای منطقه 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، می‌تواند باعث افزایش قدرت ملی ایران باشد. از منظر خارجی نهاد‌های منطقه‌ای و بین‌المللی ساماندهی نماید. همچنین منزلت ژئوپلیتیکی سواحل مکران و کشور را ارتقا دهد.

علاوه بر موقعیت کم‌نظیر ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیک سواحل مکران 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 سواحل مکران از خود نشان دهند. لذا با تقویت همکاری‌ها در زمینه‌ی حمل‌ونقل و ژئوپلیتیک، جامعه جهانی باید برای توسعه‌ی مشترک و همه‌جانبه‌ی مبتنی بر هم‌بستگی، احترام متقابل و تعامل تلاش نماید. نزدیکی سواحل مکران به مهم‌ترین مسیر ترانزیت دریایی جهان در تنگه هرمز و دریای عمان می‌تواند نقش مسیر دسترسی ممتاز سه منطقه بزرگ آسیای جنوبی، خاورمیانه و آسیای مرکزی را ایفا کند.

توسعه محور ترانزیتی جنوب شرق و اتصال جنوب به شمال ایران، باعث افزایش ضریب امنیت در جنوب شرق 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 بالعکس 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 این کریدور ریلی 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 این رو تجهیز پایگاه‌های نظامی ولجستیکی ارتش جمهوری اسلامی ایران و بالاخص نیروی دریایی راهبردی به فناوری‌های روز تسلیحات نظامی و دفاعی، لازمه نقش‌آفرینی بهتر این نیروها در مسیر ترانزیتی مذکور خواهد بود.

فعال شدن ریل سواحل مکران و احیاء طرح راهبردی جاده ابریشم (یک کمربند-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 سواحل مکران و شکل-گیری تهدیدات امنیتی و اجتماعی در منطقه سیستان و بلوچستان برای سال‌های متمادی خواهد شد.

منابع:

1. Afrakhteh, H. (2004). Regional Development Plan, Urban Growth and Social Pathology. Geographical Quarterly of the Territory, 21.
2. Blackwill, R. D., & Harris, J. M. (2016). *War by Other Means*. Harvard: University Press
3. Kermani, H. (2016). Chabahar port and region. Foreign Relations, Vol 8, 1 (29):p. 17-23. <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=287100>. [In Persian]
4. 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]
5. Hafeznia, M., Dolatabadi, Sh and Afshardi, M. (2007). Iran's geopolitical interests in Central Asia and the opportunities ahead. *Geopolitical Quarterly*, 3(9). [In Persian]
6. Hafeznia, M.R., E. Alamdar, and D. Rezaei Seke Ravani. (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): p. 81-94. <http://psp.modares.ac.ir/article-42-50616-fa.html>. [In Persian]
7. Hafeznia, Mohammad Reza (2014). *Principles and Concepts of Geopolitics*, Mashhad, Papoli Publications, ISBN: 978-600-6026-73-2. [In Persian]
8. Khamenei.ir. Navy commanders meet with the Commander-in-Chief
9. On 9/9/1393 <https://farsi.khamenei.ir/news-content?id=28365>
10. Karimipour, Yadollah. (2001). *Iran and its neighbors (sources of tension and threat)*. Tarbiat Moallem University Press, Tehran.
11. 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>.
12. 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*, Vol. 13, No 2 (47), 101-113. <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?id=269995>. [In Persian]

13. 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.
14. Mahdian, h., fathi, mohammadhosein. (2018). The geopolitical position of access in the developments of global and regional order and its relationship with the interests and national security of the Islamic Republic of Iran. <https://civilika.com/doc/875928/>. [In Persian]
15. Mujtahedzadeh, Pirooz. (2011). Political geography and geographical politics. Samat Publications, Tehran.
16. Mujtahedzadeh, Pirooz. (2012). Geopolitical philosophy and function (concepts and theories in the age of cyberspace). Samat Publications, Tehran.
17. 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]
18. 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): p. 163-180. <https://doi.org/10.1080/17550912.2015.1018717>. [In Persian]
19. 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, p2: <https://civilika.com/doc/448884/>. [In Persian]
20. Sinai, V. (2010). Hydropolitics, Security and Development of Water Cooperation in Iran-Afghanistan-Turkmenistan Relations, *Foreign Relations Quarterly*, Vol. 3, No 2. pp. 185-211. [In Persian]