

Khaf-Herat-China Railway; a Transition Opportunity to Geo-Economic Situation

ARTICLE INFO

Article Type

Original Research

Authors

Ebrahimbay Salami G.^{*1} PhD

How to cite this article

Ebrahimbay Salami G. Khaf-Herat-China Railway; a Transition Opportunity to Geo-Economic Situation. Geographical Researches. 2019;34(3):389-402.

ABSTRACT

Aims & Backgrounds Analyzing how the international rail network is being developed and expanded from Iran to Afghanistan and China, either directly or through Kyrgyzstan and Tajikistan, can facilitate transport and cultural links with Europe and the Western world. Construction of a railway from Khawaf in eastern Iran to Herat, Afghanistan, and the creation of the Herat Railway Corridor to Kashgar, China are the main focus of this article which create a good basis to develop infrastructure, economic investment especially in mines and facilitation of interaction among countries. When this strategic plan is completed and implemented, it provides a good framework for infrastructure development, economic investment, especially mining, interaction and exchange between countries. The geopolitical and geostrategic position of this land makes it a geoeconomic situation.

Conclusion Despite the important functions, threats and challenges to this strategic plan are; 1- Delays by the Iranian government in completing the Khaf to Herat railway, 2- Possibility of Russian railway extension from Mazar-e-Sharif to Herat and Kabul following the construction of a newly constructed railway from the Heiratan area on the Uzbekistan border to Mazari Sharif, 3- Possibility of extension of Indian subcontinent railway from Spin Boldak Pakistan to Kandahar Afghanistan and weakening Herat geoeconomic situation in near future. Any neglect of the railway construction on the Khaf route to Kashgar will result in irreparable international losses for European countries, China and the countries of the region, especially Iran and Afghanistan in the future.

Keywords Khaf-Herat Railway; Herat-Kashgar Corridor; Silk Road; Khaf to Kashgar; Geoeconomic Situation

CITATION LINKS

[Amir Kabir Jahan Reserch Institute; 2003] International Conference of Development of Khaf ...; [Approval of specialized commissions in rows, Budget bill 2002; 2001] Approval of specialized commissions in rows, Budget bill ...; [Bailey; 1994] Methods of social ...; [Bebby & Earl; 2009] Research Methods and Social ...; [Benton & Crib; 2007] Philosophy of social sciences: The philosophical foundations of social ...; [Bryman; 1988] Quality and quantity in social ...; [Construction and Development Company for Transportation Infrastructure of Iran; 2008] Islamic Republic of Iran Railway Corridor - Afghanistan - Tajikistan ...; [Ebrahimbay Salami; 2003] Endless-Perspeptive of ...; [Ebrahimbay Salami G; 2004] Sustainable development of east of ...; [Ebrahimbay Salami & Gholamheidar; 2011] A Letter To Mahmoud Ahmadinejad President of IRAN, Registered in ...; [Flik Uwe; 2013] An introduction to qualitative ...; [Flik; et al; 2004] A companion to qualitative ...; [Foran; 2003] Fragile resistance: Social transformation in Iran from 1500 to the ...; [Giddens & Griffiths; 2004] Sociology; [Guardian Council Institute; 2001] The Annual Budget Law of the Islamic Republic of Iran ...; [Hall; 2003] How to write a ...; [Khojastehnia; 2014] Feasibility study of determining the type of transit of Afghanistan from Iran; [Lewis; 1991] Development planning, the essentials principles of ...; [Lincoln & Guba; 1985] Naturalistic ...; [Mogalakwe; 2006] The use of documentary research methods in social ...; [Nameless; 2008] China, Kyrgyzstan Railway Project and ...; [Naserian; 2014] The importance of Iran-Afghanistan-Tajikistan-China Railways and How to ...; [Naserian; 2008] Evaluation of rail network development projects in the east of Iran; the first international Conference of Chabahar, Transit and Development of the East of Iran; ...; [Neuman; 1997] Social research methods: Qualitative and quantitative approaches; [Papoli Yazdi; 1994] Report of University of ...; [Papoli Yazdi & Vossughi; 2003] Khorasan, Geopolitic and Meshad ...; [Recca; 2019] Regional Economic Cooperation Conference for ...; [Sadeghi Fasaee & Erfanmanesh; 2015] Methodological principles of documentary research in social ...; [Saroukhani; 2004] Research methods in social ...; [Stewart & Kamis; 1984] Secondary research: Information sources and ...; [Suff Rail; 1975] preliminary studies and the first phase of the proposed railway project in ...; [Tavasoli & Yar Mohammad Toosaki; 2005] Analysis of the position of the degradation theory of political ...; [Tavakol; 1990] Sociology of Knowledge: Theoretical ...; [Todaro; 1985] Development planning, models and ...; [UIC; 2019] International Union of ...

¹Department of Business, Faculty of Entrepreneurship, Tehran University, Tehran, Iran

*Correspondence

Address: No. 172, North Shirazi Alley, Mollasadra Street, Tehran, Iran-
Phone: +98 (21) 76988862
Fax: +98 (21) 7694886
gsalami@ut.ac.ir

Article History

Received: July 9, 2019

Accepted: September 23, 2019

ePublished: October 2, 2019

راه‌آهن خواف به هرات و چین؛ فرصتی برای گذار به موقعیت ژئواکونومیک

غلامحیدر ابراهیمبای سلامی* PhD

گروه کسب و کار، دانشکده کارآفرینی، دانشگاه تهران، تهران، ایران

چکیده

اهداف و زمینه‌ها: تحلیل چگونگی ایجاد و گسترش شبکه راه‌آهن بین‌المللی از ایران به افغانستان و چین به صورت مستقیم یا از طریق عبور از قرقیزستان و تاجیکستان می‌تواند تسهیل‌کننده ارتباط و مناسبات ترابری و فرهنگی با اروپا و جهان غرب باشد. در صورت تکمیل و احداث راه‌آهن از خواف در شرق ایران به هرات افغانستان و ایجاد کریدور راه‌آهن هرات به کاشغر چین بستر مناسبی برای توسعه زیرساخت‌ها، سرمایه‌گذاری اقتصادی به ویژه در معادن، تعامل و تبادل بین کشورها به وجود می‌آید. این طرح احیای راه ابریشم و تمدن نوین شرقی را برای توسعه و رفاه مردم رقم می‌زند و وضعیت ژئوپولیتیک و ژئواستراتژیک این سرزمین را تبدیل به موقعیت ژئواکونومیک می‌کند.

نتیجه‌گیری: با وجود کارکردهای مهم، تهدیدها و چالش‌های این طرح راهبردی؛ ۱- تعلل و تأخیر دولت ایران در تکمیل راه‌آهن «خواف به هرات»، ۲- امکان امتداد راه‌آهن با معیارهای روسی از مزار شریف به هرات و کابل در ادامه راه‌آهن تازه احداث شده از منطقه حیرتان در مرز ازبکستان به مزار شریف و ۳- امکان امتداد راه‌آهن با معیار شبه قاره هند از اسپین بولدک پاکستان به قندهار افغانستان و تضعیف موقعیت ژئواکونومیک هرات در آینده نزدیک؛ هستند. هرگونه غفلت از احداث راه‌آهن در مسیر خواف به کاشغر، خسارات بین‌المللی جبران‌ناپذیری برای کشورهای اروپایی، چین و کشورهای منطقه به ویژه ایران و افغانستان در آینده در پی خواهد داشت.

کلیدواژه‌ها: راه‌آهن خواف به هرات، کریدور هرات به کاشغر، راه ابریشم، خواف به کاشغر، موقعیت ژئواکونومیک

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۴/۱۸

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۷/۰۱

*نویسنده مسئول: gsalami@ut.ac.ir

مقدمه

در عصر ارتباطات و جهانی‌شدن و استفاده از فضای مجازی و الکترونیکی، تعامل واقعی و به ویژه تسهیل روابط اقتصادی و کالایی و ایجاد فضای اجتماعی اهمیت بسیار دارد. مناسبات تولیدی و تجاری در جامعه مدرن بیش از پیش وابسته به نظام ترابری و سیستم حمل و نقل کشورهاست و در مناطقی مثل شرق ایران و کشور افغانستان که در قلب خشکی‌های جهان قرار گرفته‌اند شبکه‌های سراسری راه‌آهن اهمیت فوق‌العاده دارد و بدون وجود آن، دسترسی موثر به آب‌های آزاد جهان یا حمل و نقل کالاها به دیگر مناطق، همچون غرب ایران و کشورهای اروپایی، بسیار دشوار و در بلندمدت با توجه به تحولاتی که در قیمت‌های انرژی به وجود می‌آید غیر اقتصادی است.

ظهور قدرت روز افزون اقتصادی چین در جهان و خیزش اقتصادی کشور بزرگ هندوستان در آینده و اهمیت روابط اقتصادی بین اروپا و این مناطق، بر اهمیت استراتژیک موقعیت ایران و افغانستان به

عنوان حلقه واسط بین شرق و عالم افزوده و به تدریج مسیر و زمان حمل کالاها الویت بیشتری پیدا می‌کند. شرق ایران مسیر اصلی جاده ابریشم پروتوق قدیم است که در اثر تحولات ژئوپولیتیک قرن هیجدهم و تسلط روس‌ها بر شمال شرقی و غربی ایران، از یک سو مرزهای آه‌نین اتحاد جماهیر شوروی در آن ایجاد شده و از سوی دیگر، سیطره انگلستان بر شبه قاره هند و پاکستان و تشکیل کشور افغانستان انسدادی طولانی در آن به وجود آورده است. با گسترش نظام حمل و نقل دریایی و استفاده از کشتی‌های بزرگ برای حمل کالا در مناطق جنوبی ایران و هند، این کریدور بزرگ ترابری و تمدنی رو به زوال رفت و بن بستی تاریخی در مناطق شرقی آغاز شد که به موجب آن، فقر عقب ماندگی و ناامنی در این سامان گسترش یافت، به گونه‌ای که برخی از کارشناسان غربی، افغانستان را پایان جهان متمدن و مظهر ظهور ناامنی، مواد مخدر، لانه ایجاد تروریسم افراطی و مصدر اجحاف به حقوق زنان و کودکان می‌دانند و از سرزمینی که روزگاری قلب تمدن آسیا بوده، تصویری به مراتب عقب مانده تر از آفریقا ترسیم می‌کنند.

از آنجا که افغانستان و تاجیکستان محاط در خشکی هستند، ایجاد شبکه راه‌آهن بین‌المللی برای توسعه آنها اهمیت استراتژیک دارد و با احداث راه‌آهن مناسب در این کشورها، شرق ایران که هم‌داستان با همسایه مرزی خود است نیز از بن بست تاریخی، اقتصادی و اجتماعی رها می‌شود و موقعیت‌های اجتماعی و اقتصادی فوق‌العاده‌ای برای پیشرفت و توسعه این منطقه به وجود خواهد آمد و بدین ترتیب، گذار از وضعیت ژئوپولیتیک به موقعیت ژئواکونومیک میسر خواهد شد. در دو دهه اخیر، با ایجاد و بهره‌برداری از شبکه راه‌آهن شمال شرقی به جنوب شرقی از شهرهای تاجن و سرخس در مرز ترکمنستان و مسیر مشهد به بافق و بندرعباس و احداث بخشی از مسیر غرب به شرق از طریق تربت حیدریه، خواف، سنگان تا هرات امیدهای تازه‌ای برانگیخته شد و با امتداد این مسیر از افغانستان به چین، هند و کشورهای آسیای میانه زیرساخت‌های اصلی تمدن نوین شرقی برای رفاه حال مردم و توسعه این مناطق بنیان نهاده خواهد شد. فاز اول این پروژه از غرب به شرق از تربت حیدریه تا سنگان پس از تصویب آن در سال ۱۳۸۰ در قانون بودجه مجلس شورای اسلامی از سال ۱۳۸۱ تا سال ۱۳۸۴ احداث و بهره‌برداری گردید، اما مساله این است که در اجرای فاز دوم که پروژه «خواف به هرات» نام دارد و سیاستگذاری و برنامه‌ریزی آن بیشتر به دولت ایران مربوط می‌شود و منافع ملی و بین‌المللی دو کشور ایران و افغانستان را تحت تأثیر قرار می‌دهد تعلل و تأخیر طولانی روی داده است. علی‌رغم اینکه بخشی از زیر سازی‌های این مرحله از پروژه تا شهر زنده جان افغانستان به انجام رسیده ضروری است این پروژه با تکمیل و تداوم آن تا شهر هرات هر چه سریع‌تر اجرا شود و اقدامات بعدی با کمک به دولت افغانستان برای اتصال شبکه به شهر مزار شریف در ولایت بلخ افغانستان فراهم گردد. مشکل و مساله اصلی زمانی نمایان‌تر می‌شود که بدانیم تأخیر در اجرای این پروژه تهدیدهای راهبردی

آرشیوی و آمار رسمی و معتبر که در سطوح ملی و بین‌المللی وجود دارد استفاده شده است و این امر ضرورت همه پژوهش‌هایی است که با برد کلان و در سطوح گسترده به بررسی علمی پدیده‌ها و واقعیت‌های عینی می‌پردازند [Tavakol, 1990: 46]. در بهره‌گیری از اسناد و تاریخ گاهی محقق از روش‌های استنتاجی برای تکمیل اطلاعات و تحلیل پدیده‌ها استفاده می‌کند [Giddens, 2004; Saroukhani, 2004]. روش اسنادی مبتنی بر نوعی توصیف و تفسیر است که از تحلیل مجموعه اسناد و اطلاعات معتبر درباره پدیده‌ها حاصل می‌شود [Bailey, 1994] در این روش زبان مکتوب و اطلاعات موجود مورد توجه و استناد قرار می‌گیرد و از نظر شناخت و تکنیک به مؤلفه‌های پارادایم تفسیری نزدیک می‌شود [Mogalakwe, 2006]. از نگاه گاسفیلد بررسی هر سند مثل نگرستن از شیشه پنجره به درون اتاق است که پژوهشگر از طریق آن افراد، کنش‌ها و واقعیت‌ها را نظاره می‌کند [Flik et al, 2004]. در روش تاریخی به جغرافیا و سیاست به ویژه به امر سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی پرداخته می‌شود. این روش مبتنی بر واحد تحلیل کشوری یا چند ملیتی است و در هرگونه بررسی بر دامنه و قلمرو دولت - ملت تأکید دارد و این نوع پژوهش‌ها با بهره از یک مدل علی براساس علیت مشروط ترتیب زمانی، پیوستگی و حذف بدیل‌ها استوار هستند [Neuman, 1997]. در روش اسنادی به شیوه‌ای دقیق و موشکافانه به مذاقه در اسناد و استفاده از آنها در تحلیل پدیده‌ها پرداخته می‌شود، [Sadeghi Fasaee & Erfan Manesh, 2015].

در فرایند بررسی موضوع این پژوهش و تحلیل چگونگی احداث راه‌آهن خواف، هرات و چین مجموعه‌ای از اسناد و گزارش‌ها وجود دارد و با توجه به اهمیتی که این طرح مهم راهبردی برای توسعه کشورها دارد دولت‌ها در ایران، افغانستان، چین و ازبکستان در سال‌های اخیر مدارک، اسناد، اطلاعات و گزارش‌های معتبری در این خصوص منتشر کرده‌اند. با توجه به اینکه بخشی از محور راه‌آهن تربت حیدریه، خواف و سنگان در ایران اجرا شده و همچنین با عنایت به سابقه راه‌آهن در مسافت‌های منقطع در افغانستان و اجرای راه‌آهن از منطقه حیرتان به مزار شریف، برای تداوم این پروژه‌ها و ایجاد شبکه ریلی در افغانستان و گسترش آن در بین کشورهای مشترک المنافع اطلاعات، مدارک و اسنادی در این خصوص وجود دارد که در این پژوهش براساس هدف گذار از محور ژئوپولیتیک و جغرافیایی اجرای این طرح‌ها و تبدیل آن به یک فرصت و ایجاد موقعیت ژئواکونومیک مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته است.

با رعایت تمایزی که در تعریف اسناد (Documents) به معنی اطلاعات نوشته شده استاندارد یا ثبت شده برای بیان بخشی از واقعیت از تعریف مدارک (Records) به معنی هر بیان نوشته شده [Lincoln & Guba, 1985] در این پژوهش، مفاهیم و واژگان کلیدی که رکن اصلی برای ارایه تفسیر پدیده‌ها و موضوعات در روش اسنادی است، [Flik et al, 2004: 284; Bryman, 2004]

بین‌المللی برای منافع ملی دو کشور ایران و افغانستان را رقم زده است و کشور رقیب به ویژه روسیه که همواره مترصد فرصت‌های خاص برای قبضه‌کردن افغانستان و ایران است هرگز آرزوی دسترسی به آب‌های آزاد جهان و خلیج فارس را از دستور کارهای راهبردی خود خارج نکرده است مشکل اصلی در تفاوت و تعارض عرض ریل و مختصات آنها برای سه شبکه راه‌آهن همسایه افغانستان وجود دارد که عبارتند از: ۱- راه‌آهن با استاندارد آلمانی - فرانسوی و راه‌آهن ایران و چین (ریل با عرض ۱۴۳۵ میلی‌متر)، ۲- راه‌آهن با معیارهای روسی در آسیای میانه (ریل با عرض ۱۵۲۰ میلی‌متر) - ۳- راه‌آهن با معیارهای شبه قاره هند در پاکستان (ریل با عرض ۱۶۷۶ میلی‌متر) هر کشوری که موفق شود معیارهای شبکه راه‌آهن خود را در افغانستان گسترش دهد به موفقیت بیشتری در گسترش شبکه و تأثیر بر امور اقتصادی و اجتماعی آن کشور دست خواهد یافت. روسیه سرمایه‌گذاری، احداث و بهره‌برداری از راه‌آهن با معیارهای روسی از حیرتان در مرز ازبکستان تا مزار شریف در افغانستان راه بعد از تأخیر و تعلل دولت ایران در اجرای پروژه خواف به هرات و گسترش شبکه ریلی اروپا به داخل آن کشور، به واسطه کمک به دولت ازبکستان به سرعت انجام داد و امکان ادامه معیارهای روسی را به هرات و کابل را در سر می‌پروراند. در صورت انجام این امر قلمرو و دامنه شبکه راه‌آهن ایران و اروپا در هرات متوقف و زمین‌گیر خواهد شد. از سوی دیگر اگر پاکستان مسیر ۱۰۲ کیلومتری اسپین بولدک به قندهار را با معیارهای شبه قاره‌هند احداث نماید، موقعیت ژئواکونومیک هرات به شدت تضعیف و مبادلات ایران و افغانستان به حداقل ممکن خواهد رسید. فرضیه اصلی ما در این مقاله این است که هر چه خط ریلی روسی بیشتر در افغانستان، نفوذ کند و یا هرگونه اقدام پاکستان برای امتداد خط آهن خود به افغانستان قبل از آنکه شبکه بین‌المللی خط آهن با استانداردهای اروپایی- ایرانی گسترش یابد، آرزوهای ارتباط بین غرب عالم به شرق جهان را با هدف اتصال خطوط راه‌آهن از اروپا تا چین از مسیر ایران و افغانستان با موانع و مشکلات عدیده‌ای مواجه خواهد کرد. حداقل کاری که دولت ایران لازم است انجام دهد تسریع در تکمیل راه‌آهن خواف به هرات و بهره‌برداری از آن است که با انجام این مهم کشور چین با علاقه بیشتری در صدد اتصال شبکه ریلی خود به افغانستان برخواید آمد. دولت و مردم افغانستان از اینکه به لحاظ اقتصادی و اجتماعی به جرگه کشورهای آسیای میانه بپیوندند و یا وابستگی بیشتری به پاکستان داشته باشند و با احداث سه خط متفاوت راه‌آهن دچار آشفتگی و پریشانی سه‌گانه در مهم‌ترین زیرساخت بین‌المللی خود شوند نگران هستند. بدیهی است که این کشور با اتصال به شبکه بین‌المللی آسیایی و اروپایی امید و امکان توسعه بیشتر و سریع‌تری پیدا خواهد کرد.

روش شناسی

در این پژوهش از روش کیفی و ترکیبی از تکنیک‌های روش‌های اسنادی و تاریخی بر مبنای استفاده از اسناد، مدارک، اطلاعات، منابع

دیگری است که برای اولین بار در یک پژوهش علمی گزارش می‌شود. استفاده از داده‌های ثانویه مندرج در گزارش‌های معتبر ملی و بین‌المللی و طبقه‌بندی و گزارش منظم آنها همانند آنچه در جدول ۱ و ۲ و نمودار ۱ آمده است به ابعاد کاربردی و توسعه‌ای پژوهش یاری رسانده است. واژگان کلیدی آنگونه که برای راهنمایی و تعهد به موضوع اصلی در پژوهش‌های اسنادی و تاریخی رایج است برای دستیابی به مطالب مهم در منابع اصلی، در بررسی‌های کتابخانه‌ای و در منابع الکترونیکی استفاده شده است. در مرحله بعد به مرور نظام‌مند اسناد و مدارک با بازنگری در سؤالات پژوهش پرداخته شده است. در روش این پژوهش مرور نظام‌مند مانند یک غربال عمل می‌کند و با شناسایی دقیق، منظم و برنامه‌ریزی شده اسناد و مدارک موضوع پژوهش می‌توان ابعاد عمیق‌تری از پدیده و واقعیت را نمایان کرد [Hall, 2003: 92].

[68: 1988] به دقت انتخاب شده‌اند. اسناد دست اول همانند تفاهم‌نامه‌ها و نامه‌های مربوط به سازمان‌های رسمی ملی و بین‌المللی [Bailey, 2008:240] و اطلاعات و آمار ثانویه [Stewart & Kamis, 1984: 1] عمدتاً نوشتاری و مستخرج از گزارش‌های معتبر براساس هدف و جهت‌گیری پژوهش دسته‌بندی شده‌اند. داشتن اصالت، اعتبار و معنادار بودن، اصل حاکم بر قبول یا رد هر یک از اسناد بوده است. نمونه‌گیری از اسناد براساس شیوه تعمدی و نظری [Flik, 2013: 276] با توجه به محور و اهداف تحقیق، اطلاعات موثق، مشاهدات و تجربیات حرفه‌ای محقق در این موضوع خاص انجام شده است. استفاده از برخی از منابع دست اول همانند دسترسی به گزارش و تفاهم‌نامه‌های شرکت سوف‌ریل فرانسه و نامه‌ها و اسناد قانونی و بودجه‌ای در مجلس شورای اسلامی و دولت درباره بخش مهمی از موضوع این پژوهش مزیت

جدول (۱) اعتبارات طرح تسهیل حمل و نقل از مرزهای شرقی ایران در بودجه سال ۱۳۸۱

ردیف	نام پروژه	مبلغ اعتبار
۱	احداث راه آهن و بهسازی و آسفالت راه های استان خراسان	۱۲۰ میلیارد ریال در سال
۲	راه آهن تربت حیدریه -سنگان- هرات	۱۰۰ میلیارد ریال در سال
۳	بهسازی و روکش آسفالت راه تربت حیدریه- رشتخوار- خواف- تایباد	۶ میلیارد ریال در سال
۴	بهسازی و آسفالت راه خواف- قائن (ابراهیم آباد)- تایباد- دوغانرون	۷ میلیارد ریال در سال
۵	بهسازی و آسفالت راه فریمان- تربت جام- تایباد- دوغانرون	۷ میلیارد ریال در سال
۶	بهسازی و آسفالت راه های استان سیستان و بلوچستان	۷۰ میلیارد ریال در سال
۷	بهسازی و آسفالت راه زاهدان- خاش	۳۰ میلیارد ریال در سال
۸	بهسازی و آسفالت راه چابهار- نیک شهر- ایرانشهر	۳۰ میلیارد ریال در سال
۹	احداث و بهسازی راه زابل- میلک	۱۰ میلیارد ریال در سال

جدول (۲) فاصله راه‌آهن از افغانستان به اروپا، روسیه و دریاهای آزاد جهان

فاصله راه‌آهن افغانستان تا اروپا	
خواف- هرات	۱۹۱ کیلومتر
هرات- سنگان (معدن)	۱۷۰ کیلومتر
سنگان- تربت حیدریه	۱۴۶/۵ کیلومتر
تربت حیدریه- ایستگاه کاشمر (دوخطه تهران- مشهد)	۱۰۷/۵ کیلومتر
ایستگاه کاشمر- تهران	۸۳۳ کیلومتر
تهران- ایستگاه رازی (مرز ترکیه)	۹۵۸ کیلومتر
هرات- مرز ترکیه- استانبول	۲۲۱۵ کیلومتر
فاصله راه‌آهن افغانستان تا خلیج فارس	
هرات- سنگان (معدن)	۱۷۰ کیلومتر
سنگان- تربت حیدریه	۱۴۶/۵ کیلومتر
تربت حیدریه- بافق	۶۰۵/۵ کیلومتر
باقق- بندرعباس	۶۲۶ کیلومتر
کرمان- زاهدان	۵۴۵ کیلومتر
هرات- آب‌های آزاد خلیج فارس	۱۵۴۸ کیلومتر
فاصله قطعات پیشنهادی راه‌آهن پیشنهادی در داخل افغانستان	
هرات- لشکرگاه	۵۵۵ کیلومتر
لشکرگاه- قندهار	۱۳۶ کیلومتر
قندهار- کابل	۴۹۵ کیلومتر
لشکرگاه- اسپین بولداک (جنوب شرقی)	۱۰۱ کیلومتر
لشکرگاه- تراکو (جنوب غربی)	۴۰۹ کیلومتر
کابل- آمو دریا (مزار شریف و شمال به طرف روسیه)	۵۸۷ کیلومتر
مزار شریف- حیرتان (با خط روسی اجرا شده)	۸۰ کیلومتر

کوشک است و ما در آنجا به مسافرانی از همه کشورها مثل ایران، عرب‌ها، ترکان، بوداییان و نیزینیان، یونانیان، ارمنیان، مجاران و یهودیان برخوردیم اگر کسی طلا در آنجا گذاشته باشد می‌تواند مطمئن باشد که حتی به اندازه یک پیشیز از آن کم نخواهد شد، حتی اگر یک سوزن در آنجا گم شود، نگهبانان باید عوض آن را پرداخت کنند.» [Tavasoli & Mohammad Toosaki, 2005].

با رونق تولید و تجارت در ایران، شاه عباس برای پیداکردن راه جدید آبی از طریق روسیه یا خلیج فارس تلاش می‌کرد تا ابریشم و دیگر کالاهای صنعتی ایران را به اروپا و اقصی نقاط جهان صادر کند [Foran, 2003].

ویل دورانت در کتاب «تاریخ تمدن» نوشته است کشور ایران حلقه میانی تمدن باستانی شرقی چین و هند و جنوب اروپا و مصر بوده است، راه بزرگ خراسان از بغداد تا بلخ در دوره حکومت عباسیان و راه‌های ارتباطی دوره سلسله صفویان با کاروانسراهای متعدد، نمونه‌هایی از اهمیت ترانزیت کالا در ایران بوده است.

راه ابریشم یا همان پل ارتباطی شرق و غرب (آسیا-اروپا) از شهر چانگ آن (شیان امروزی) واقع در شرق چین آغاز و در اروپا به شهرهای روم و ونیز ختم می‌شد. این راه که طول آن بیش از دوازده هزار کیلومتر بود هجده قرن قدمت داشت (از ۲۰۰ سال قبل از میلاد تا سال ۱۶۰۰) و با شروع از شهر شیان چین، پس از عبور از فلات پامیر به شهرهای مرو، سمرقند، بلخ و ماورالنهر می‌پیوست. نیشابور اولین شهر ایران امروز بود که بر روی این جاده قرار می‌گرفت و پس از عبور از دامغان، گرگان، ری، قزوین و همدان و دیگر شهرهای ایران به سلوکیه و انطاکیه (ترکیه) در سواحل دریای مدیترانه منتهی می‌شد. شاخه دیگر راه ابریشم، هندوستان را به توس (مشهد) در ایران وصل می‌کرد و در بسیاری از مسیرهای جاده ابریشم، زبان فارسی رواج داشته است. مسیر کاروان دوازده هزار کیلومتری راه ابریشم از اواخر قرن چهاردهم میلادی به دنبال رواج کالاهای صنعتی و مدرن و استفاده و بسط راه‌های دریایی به تدریج اهمیت تجاری خود را از دست داد و سرزمینی که قرن‌ها پررفت و آمدترین چهارراه جهان بود تبدیل به بن‌بست شد. [Papoli Yazdi & Vossughi, 2003].

در سال‌های میانی قرن بیستم و گسترش روابط سیاسی و اقتصادی جدید بین اروپا و آسیا، مجدداً حمل و نقل زمینی رونق گرفت و بخش مهمی از جاده ابریشم پس از گذشت چند قرن با احداث راه‌آهن سراسری روسیه (TSR) در معرض احیای مجدد قرار گرفت. در رویکرد نظری و عملی برای توسعه اقتصادی و اجتماعی در شرق ایران و کشور افغانستان محدودیت‌ها و محرومیت‌های متعددی وجود دارد و در تبیین مراحل توسعه مانند همه مناطقی که اقتصاد آنها هنوز در مرحله کشاورزی معیشتی و در مقیاس کوچک قرار دارند و روابط تولیدی و تجاری بین بخش‌ها و صنایع مختلف وجود ندارد در برنامه‌ریزی‌های توسعه «مناسب‌تر خواهد بود که روی طرح‌های سرمایه‌گذاری عمومی که هدفش ایجاد شرایط لازم برای

طبقه‌بندی مفهومی و تعیین مؤلفه‌ها برای درک بهتر نشانه‌های ساختاری متون و تصریح این نکته که بر حسب روش تحلیل محتوا، متن هر سند و مدرک چه می‌گوید؟ نیز در بررسی اسناد و گزارش‌ها رعایت شده است [Flik, 2013: 277]. تفسیر نظری آماری از تحلیل مجموعه داده‌ها و یافته‌های پژوهش طبق جدول پژوهش‌های اسنادی انجام شده است و در تحلیل مجدد اسناد و داده‌ها با ارزیابی دوباره فرضیه‌ها، به استدلال‌های منطقی و فراوانی تکرار آنها برای استنتاج‌های نظری مبتنی بر واقعیت‌های تجربی آنگونه که در بررسی پدیده‌های اجتماعی مد نظر صاحب‌نظران است [Bebby, 2009].

توجه شده است و در گزارش نهایی و جمع‌بندی برای ارایه نقطه نظرات مستخرج از منابع متعدد دو معیار مهم در تبیین‌های تفسیری روش‌های اسنادی یعنی "بستگی معنایی" بر پایه روایتی قابل اعتماد و باورپذیر و "بستگی علی" یعنی شناخت زمینه‌ها، استدلال‌ها و پیامدهای متنوع ملاحظه شده است [Benton & Crib, 2007:157]. به منظور افزایش اعتبار روش پژوهش شیوه و خط مشی "سه سویه‌سازی" یعنی استفاده از منابع معتبر (به ویژه منابع دست اول ملی و بین‌المللی)، مراجعه به منابع متنوع و متعدد، مشورت با متخصصان و خبرگان و رعایت موازین اخلاق پژوهش (به خصوص در روش اسنادی) ملاک و معیار مراحل مختلف این تحقیق بوده است.

یافته‌ها

پیشینه زیربنای ارتباطی در شرق ایران و افغانستان

تا اوایل قرن پانزدهم میلادی این منطقه نسبت به دیگر نقاط جهان دارای بالاترین سطح برخورداری از نظر زیربناها و امکانات تجاری و بازرگانی بوده است. ایجاد راه‌های سنگ فرش شده طولانی در مسیر شهرهای بزرگ و همچنین احداث کاروانسراهایی مجهز برای استراحت و تبادل کالاها و اطلاعات اقتصادی و تجاری از مهم‌ترین ویژگی‌های مناطق شرقی است. این نظریه نیز همواره مطرح شده است که جاده‌ها و کاروانسراها نقش مهمی در توسعه تولید و تجارت و شکوفایی تمدن‌های شرقی داشته اند و می‌توان گفت اوج راه‌ها و کاروانسراهای کشور بوده است. چنانکه اوج آبادانی و خرابی کاروانسراها در دوران شاه عباس با شکوفایی همه سویه ایران و خرابی آن با انحطاط کامل کشور در پایان دوره شاه سلطان حسین و نادرشاه مطابقت دارد. در زمان شاه عباس، ایران یکی از مراکز بازرگانی جهانی بود. شاه عباس دستور داد تا کاروانسراهای متعددی در شاهراه‌های کشور ایجاد شود بازرگانانی که از شرق و غرب عالم به ایران پا می‌گذارند، می‌آمدند می‌توانستند در این مکان‌ها اقامت کرده، در عین حال درباره همه امور بازرگانی جهانی اطلاع پیدا کنند. نیکیلا دور تا ریلو کارگزار پرتقالی در هند، در سفری که از طریق ایران دارد، در دیدار خود از شیراز در زمان شاه عباس درباره یکی از کاروانسراها می‌نویسد: «شمار اتاق‌های دو طبقه بالغ بر صد و سی

جنوب را به عنوان یک هدف استراتژیک ارایه کرده بود. لئوئید برژنفس رهبر اتحاد جماهیر شوروی در آن زمان گفت که آرزوی ما دسترسی به آب‌های آزاد جهان است و دورنمای این طرح راهبردی بزرگ با مسافتی بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر از ترکمنستان (مرز شوروی) تا بندرعباس (خلیج فارس) ترسیم شد.

اما شرایط دوران جنگ سرد و گرایش دولت ایران (حکومت پهلوی) به امریکا، انقلاب افغانستان (اردیبهشت ۱۳۵۷) لشکرکشی شوروی به آن کشور (۱۹۷۸) و وقوع انقلاب اسلامی در ایران (بهمن ۱۳۵۷) اجرای این طرح را به تأخیر انداخت. بعد از سقوط شوروی و شکل‌گیری جمهوری‌های مشترک المنافع و محصور در خشکی در آسیای میانه و نیاز این کشورها و ضرورت توسعه تجارت و مبادله کالا موجب شد دولت ایران در سال ۱۳۶۸، پروژه راه‌آهن مشهد- سرخس- تجن را به طول ۱۸۰ کیلومتر بین ایران و ترکمنستان احداث نماید. در ادامه این پروژه در سال ۱۳۷۶ طرح احداث پروژه راه‌آهن مشهد- بافق با مسافت ۷۸۰ کیلومتر به طرف بندرعباس (خلیج فارس) در ایران آغاز شد و در بهار ۱۳۸۳ به بهره برداری رسید.

شبکه ریلی شمال- جنوب از منطقه شرقی ایران (خراسان) می‌گذرد و ظرفیت‌های اقتصادی- اجتماعی فراوانی را برای شهرستان‌های سرخس، مشهد و تربت حیدریه در این استان و استان‌های مجاور از جمله کرمان، یزد، اصفهان، هرمزگان و سیستان و بلوچستان ایجاد کرده و امکان دسترسی همسایگان شمالی و شرقی به آب‌های خلیج فارس و دریای آزاد را از مسیرهای تجن (ترکمنستان) و هرات (افغانستان) فراهم می‌کند. افزایش توجیه سرمایه‌گذاری در ذخایر معدنی و برقراری ارتباط بین آنها در ایران همانند سنگ آهن سنگان، خواف، زغال سنگ طبس، سنگ آهن چادملو، سه چاهون، چغارت، گل گهر و مس سرچشمه، از پیامدهای دیگر طرح مذکور است. اجرای این طرح، مهم‌ترین اقدام دولت ایران طی ۸۰ سال اخیر در زمینه آمایش سرزمین، حمل و نقل و گسترش مبادلات اقتصادی و بین‌المللی است. با اجرای طرح راه‌آهن مشهد به بافق، دلایل و توجیهات اقتصادی- اجتماعی توسعه شبکه ریلی در افغانستان نیز افزایش یافت.

احداث شبکه راه‌آهن در شرق کشور، ضمن افزایش امکان تعامل و توسعه بین کشورهای آسیای میانه و افغانستان با ایران از نظر آمایش سرزمین و آبادانی شرق کشور، گامی اساسی در ایجاد زیر ساخت‌ها برای سرمایه‌گذاری در معادن و استفاده از فرصت‌های ترابری و ترانزیت کشور است. همانگونه که در نمودار ۱ نمایش مسافت و جریان حمل و نقل بار در مسیرهای راه‌آهن تجن، مشهد، بافق، بندرعباس، تربت حیدریه، خواف، سنگان و هرات ملاحظه می‌شود با تکمیل این شبکه ریلی در کشور افغانستان به سمت چین و تکمیل آن در مسیر کرمان، زاهدان، بم، فهرج به چابهار زمینه توسعه و پیشرفت شرق و جنوب شرقی کشور بیش از پیش فراهم خواهد گردید [Ebrahimbay salami, 2003,2004].

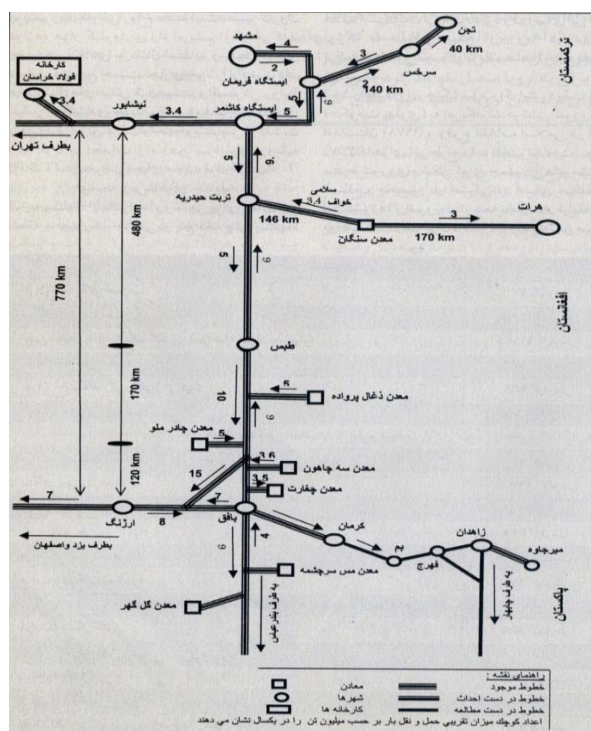
طرح تسهیل حمل و نقل از مرزهای شرقی ایران

بعد از حادثه تروریستی روز یازده سپتامبر سال ۲۰۰۱ میلادی در

آغاز تغییر اقتصادی است، متمرکز شود» [Todaro,1985]. در این خصوص برخی از نظریه پردازان بر رعایت اولویت‌ها و به ویژه آماده‌ساختن زیربناها و زیرساخت‌های توسعه همانند راه، آب، انرژی و ارتباطات تأکید کرده‌اند [Lewis, 1991]. دکتر محمدحسین پاپلی یزدی به منظور همگرایی و هم افزایی منطقه‌ای برای توسعه زیرساخت‌ها در کشورهای منطقه غرب آسیا، احداث و ایجاد شبکه راه‌آهن بین کشورهای اسلامی را پیشنهاد نموده است [Papoli Yazdi, 1994].

توسعه زیربنای جدید در ایران برای احیای راه ابریشم

گرچه پیشنهاد ایجاد راه‌ها و راه‌آهن برای نجات این منطقه محصور در خشکی از پنج دهه پیش پیشنهاد شده است، اما در دهه اخیر (۱۳۷۵-۸۴) مجموعه‌ای از طرح‌های بزرگ راهبردی و زیربنایی در ایران در قالب شبکه‌های راه و راه‌آهن، شبکه‌های انرژی و ارتباطات اجرا شد. شکل ۱ مسیرهای راه و راه‌آهن‌های موجود در منطقه را نشان می‌دهد. در پی آن با سقوط دولت‌طالبان در افغانستان، طرح‌های راهبردی و مهمی در افغانستان و شرق ایران در دستور کار حکومت ایران قرار گرفت و چشم‌انداز امید بخشی را برای احیای راه ابریشم فراهم کرد به اختصار به برخی از مهم‌ترین آنها اشاره می‌شود:



شکل ۱) نمایش مسافت حمل و نقل در مسیرهای راه‌آهن از شمال شرقی به جنوب ایران و راه‌آهن تربت حیدریه، خواف، به هرات [Ebrahimbay Salami, 2003, 2004]

شبکه راه‌آهن شمال به جنوب

بعد از جنگ جهانی دوم در ادامه راه‌آهن سراسری روسیه (TSR) اتحاد جماهیر شوروی به منظور اتصال جلگه‌های سرد سیبری به آب‌های گرم خلیج فارس و دریای آزاد جهان، طرح کریدور شمال-

تفاهم نامه‌ای بین دو دولت فرانسه و افغانستان در سال ۱۹۷۵ برای ۱۸۰۰ کیلومتر مسافت از هرات تا کابل به انجام رسیده است [Suff Rail, 1975]. شرکت فرانسوی مطالعات خود را فقط بر روی محور دسترسی کشور افغانستان به اروپا متمرکز کرده و دسترسی این کشور به آب‌های آزاد جهان در خلیج فارس (آنگونه که شوروی تعقیب می‌کرد) را لحاظ نکرده بود. با توجه به تحولات ژئوپولیتیکی در شرق و شمال ایران و همچنین اهمیت استراتژیک خلیج فارس طرح مذکور توسط نگارنده این سطور در سال ۱۳۸۰ در ایران اصلاح و در کمیسیون عمران و کمیته اقتصادی کمیسیون تلفیق مجلس شورای اسلامی و با عنوان «ترتیب حیدریه، سنگان، هرات» در ردیف شماره ۴۰۹۰۵۲۶۸ در قانون بودجه سال ۱۳۸۱ ایران تصویب و بلافاصله به اجرا درآمد [The Annual Budget Law of the Islamic Republic of Iran 2002, 2001]. علاوه بر گسترش شبکه ریلی بین‌المللی با اجرای این طرح، زیربنای توسعه، سرمایه‌گذاری و اشتغال در شرق ایران برای شهرستان‌های تربت حیدریه، خواف، رشتخوار و در افغانستان برای شهرستان‌های هرات، غوریان و زنده‌جان مهیا می‌شود. با توجه به اینکه افغانستان کشوری محاط در خشکی است، مبهم‌ترین نیاز آن برای توسعه، احداث شبکه ریلی است و در دراز مدت با توجه به اهمیت و قدرت روزافزون کشور چین در امر سرمایه‌گذاری و تولید و تجارت در سرزمین‌های شرقی، تحولات شگرفی به وجود خواهد آمد. طرح‌های پیشنهادی قطعات راه‌آهن افغانستان و فواصل آن تا مرزهای اروپا و آب‌های آزاده و خلیج فارس در جدول ۲ بیان شده است. با احداث شبکه سراسری راه‌آهن در داخل افغانستان ایستگاه هرات می‌تواند به عنوان ایستگاه مرکزی و بارانداز عمل کند و کلیه کالاها و مواد معدنی و غیره را از طریق راه‌آهن به اروپا (ایستگاه رازی ایران در مرز ترکیه) و از طریق بندرعباس (مرزهای آبی خلیج فارس) و چابهار (اقیانوس هند) منتقل نماید و بستر دسترسی و انتقال کالاهای کشورهای افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، قرقیزستان، تاجیکستان و چین به آب‌های آزاد جهان را فراهم نماید.

برخی از کارکردهای طرح راه‌آهن تربت حیدریه، خواف به هرات که محور اصلی گذار از وضعیت ژئوپولیتیک و ایجاد فرصت برای رسیدن به موقعیت ژئواکونومیک است عبارت است از :

- توسعه زیربنای و سرمایه‌گذاری در شرق ایران و کشور افغانستان
- تسهیل حمل و نقل شبکه ریلی بین‌المللی بین دو کشور ایران و افغانستان و امکان اتصال آن به کشورهای چین، پاکستان، هندوستان، ازبکستان، قرقیزستان و تاجیکستان.
- اتصال کشور افغانستان به راه‌آهن شمال- جنوب و آب‌های آزاد جهان در خلیج فارس و چابهار در دریای عمان و اقیانوس هند و اتصال غرب کشور چین به خلیج فارس و اقیانوس هند.
- اتصال شبکه‌های ریلی هند و پاکستان به ایران و اروپا
- توسعه شبکه‌های راه‌آهن ایران و افزایش توجیه

آمریکا و سقوط حکومت طالبان در افغانستان، اهمیت تسهیل در امر ترانزیت کالا و حمل و نقل به کشورهای شرقی به ویژه افغانستان بیش از پیش آشکار شد و جهت این امر مهم نیاز به توسعه زیربنای به خصوص احداث راه‌آهن و اصلاح راه‌ها ضرورت پیدا کرد. استان‌های خراسان و سیستان و بلوچستان با مرز طولانی مشترک با افغانستان از شاخص‌های مناسب زیربنایی برخوردار نبودند و در هنگام بررسی لایحه بودجه سال ۱۳۸۱ این امر در کمیسیون عمران، کمیته اقتصادی و کمیسیون تلفیق برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی مورد بحث واقع شد و به پیشنهاد نگارنده این سطور «طرح تسهیل حمل و نقل از مرزهای شرقی کشور» با ۲۰۰ میلیارد ریال اعتبار اولیه پیشنهاد شد و در بند «و» و «ث» تبصره ۱۴ قانون بودجه ۱۳۸۱ (جدول ۱ و بعداً تا سال ۱۳۸۳ برای هر سال با همین میزان اعتبار تداوم یافته و تصویب شده است. با این طرح که از نظر رویکرد ویژه عمرانی به شرق ایران در نوع خود در سطح کشور کم نظیر است، موجبات احداث و توسعه زیربنای راه‌آهن را فراهم کرد و اعتبار اولیه احداث پروژه‌های راه‌آهن و بهسازی راه‌های شرق ایران تأمین شد.

راه‌آهن تربت حیدریه به خواف و هرات و آغاز مسیر شبکه راه‌آهن غرب به شرق افغانستان

در سال ۱۳۷۵ و در فرایند نهایی شدن مطالعات راه‌آهن مشهد به بافق، پیشنهاد راه‌آهن از تربت حیدریه به خواف به رئیس جمهور وقت ارایه شد اما با آغاز عملیات اجرایی و احداث راه‌آهن مشهد- بافق با توجه به استعداد معادن سنگ آهن سنگان خواف در شرق ایران و همچنین مجاورت با شهر باستانی و پر اهمیت هرات در افغانستان، طرح راه‌آهن تربت حیدریه- سنگان- هرات به مسافت ۳۱۶ کیلومتر توسط نگارنده این سطور در سال ۱۳۷۹ مجدداً به دولت ایران پیشنهاد شد و سرانجام در سال ۱۳۸۰ علیرغم مخالفت دولت و عدم درج آن در لایحه بودجه سال ۱۳۸۱، با تلاش و پیگیری‌های فراوان این طرح در مجلس تصویب شد [Approval of specialized commissions in rows, Budget bill 2002, 2001] و فاز اول آن طرح (تربت حیدریه- سنگان) در داخل ایران به مسافت ۱۴۶ کیلومتر به مرحله اجرا درآمد و ۱۷۰ کیلومتر در فاز دیگر (سنگان- هرات) آماده عملیات اجرایی شد. مسافت پروژه از ایستگاه خواف تا شهر هرات ۱۹۱ کیلومتر است. این مسافت در چهار قطعه اجرا می‌شود که قطعه اول و دوم در داخل ایران و قطعه سوم در خاک افغانستان از محل کمک‌های ایران به افغانستان در حال انجام است. احداث قطعه چهارم از روزنک غوریان تا شهر هرات بر عهده دولت افغانستان قرار گرفته که تا کنون برای اجرای آن اقدام موثری انجام نشده است. پیش از این طرح «راه‌آهن بین‌المللی آریا» برای اتصال کشور افغانستان، پاکستان، هندوچین از طریق ایران به اروپا پیشنهاد شده بود که می‌توان آن را به عنوان «راه‌آهن اروپا- آسیا» نیز نام نهاد و مسیر مذکور، گزینه مناسبی برای اتصال جنوب آسیای میانه به جنوب اروپا تلقی می‌شد. مطالعات اولیه محور راه‌آهن بین‌المللی آریا توسط شرکت فرانسوی سوفریل براساس

- اقتصادی آنها با عنایت به ظرفیت بالای معادن سنگ آهن سنگان
- توسعه شبکه ریلی بین‌المللی طبق استانداردهای اروپا، ایران و چین (عرض ۱۴۳۵ میلی‌متر) در قسمت وسیعی از آسیا
- ارتقاء سطح زندگی مردم شرق ایران و کاهش قاچاق مواد مخدر و تقویت کشت‌های جایگزین در افغانستان
- افزایش ضریب امنیتی و توسعه امنیت اجتماعی در دو سوی مرزهای ایران و افغانستان و ایجاد فرصت برای تحولی از وضعیت ژئوپولیتیک به موقعیت ژئواکونومیک.
- افزایش امکان سرمایه‌گذاری در معادن ایران و افغانستان و ارتباط آنها با هم و توسعه کارخانه‌های ذوب آهن در خراسان، اصفهان، یزد و بندرعباس و غیره.
- ایجاد زمینه سرمایه‌گذاری و اشتغال‌زایی در ایران و افغانستان و توسعه تولید و تجارت آنها

بحث

۱- تهدید و چالش‌ها برای گسترش راه‌آهن خواف- هرات به کاشغر

چین

۱-۱- در هنگام پیشنهاد و تصویب راه‌آهن ایران به افغانستان و گنجاندن آن در قانون بودجه سال ۱۳۸۱ تحت عنوان «راه‌آهن تربت حیدریه- سنگان- هرات» در مجلس شورای اسلامی، در کشور افغانستان فقط ۲۷/۴ کیلومتر راه‌آهن با استاندارد روسی (عرض ۱۵۲۰ میلی‌متر) موجود بود که به قطعات متعدد تقسیم شده است. اولین راه‌آهن افغانستان در سال ۱۹۸۲ با طول ۸۱۶ متر و عرض ۱۵۲۰ میلی‌متر بر روی پلی که از رودخانه آمودریا می‌گذشت در مرز ازبکستان (شوروی) به منظور اتصال راه‌آهن بخارا- دوشنبه در نزدیکی منطقه ترمز و حیرتان به بهره‌برداری رسید. ۱۵ کیلومتر راه‌آهن در منطقه حیدرآباد واقع در جنوب ساحل آمودریا است و ۹/۶ کیلومتر با عرض ۱۵۲۰ میلی‌متر از منطقه کوشکا در ترکمنستان به منطقه تورغندی متصل است. هدف از احداث این خطوط با مساحت کم انتقال نفت، گاز و منابع معدنی به شوروی بوده است. ولی در پی ارایه طرح ایران و شروع عملیات پروژه به سمت هرات دولت روسیه احساس کرد چون با ورود شبکه ریلی اروپا و استاندارد (آلمانی-فرانسوی) راه‌آهن از طریق ایران به افغانستان که عرض آن ۱۴۳۵ میلی‌متر است و کشور چین هم دارای همین استاندارد در شبکه‌های راه‌آهن است، عملاً شرق و غرب جهان به هم وصل می‌شود و معیار و ضابطه‌ای متفاوت از خط ریلی روسی که عرض آن ۱۵۲۰ میلی‌متر است فقط تا مرزهای کشورهای آسیای میانه گسترش خواهد یافت. به تعبیر دیگر با اجرا و تداوم خط آهن خواف به هرات راه‌آهن روسیه در مرزهای کشور افغانستان و آسیای میانه متوقف می‌شد و ایده دسترسی به آب‌های آزاد جهان با خط روسی امکان پذیر نبود و حداقل اینکه به تعویض بوژی و تطبیق با استانداردهای ایران و چین نیاز داشت. گزارش‌های آشکار و پنهان و مطالعات استراتژیک روس‌ها نشان می‌داد که از تأخیری که در اجرای طرح ایرانی و ورود شبکه‌های راه‌آهن استاندارد به افغانستان

به وجود آمده روس‌ها حداکثر استفاده را کردند و تا جایی که ممکن بود خط ریلی خود را به داخل افغانستان امتداد دادند تا نفوذ استراتژیک و اقتصادی خود را فراتر از کشورهای آسیای میانه حفظ کنند به همین دلیل راه‌آهن روسی از حیرتان در مرز ازبکستان تا شهر مزار شریف افغانستان به مسافت ۸۰ کیلومتر طراحی شد و به سرعت اجرا گردید دفتر منطقه‌ای راه‌آهن خاورمیانه راه‌آهن افغانستان (ARA) در گزارش رسمی خود ابعاد فنی، مسافتی و راهبردی این مسیر را چنین نگاشته است: «مطالعات فنی- اقتصادی خط‌آهن حیرتان- مزار شریف در سال ۲۰۰۹ (۱۳۸۸ خورشیدی) آغاز شد و مسیر خط‌آهن از پل دوستی بندر حیرتان واقع در مرز افغانستان با ازبکستان تا نایب‌آباد و فرودگاه مزارشریف به طول ۷۵ کیلومتر خط اصلی (Main line) و ۳۶/۶ کیلومتر خط فرعی (Loop line) قطع گردید. ساخت این خط ۷۵ کیلومتری توسط شرکت راه‌آهن ازبکستان و با تأمین هزینه توسط بانک توسعه اسلامی در سال ۲۰۱۰ آغاز و در پایان همان سال به اتمام رسید. در کنار ساخت این خط، ایستگاه حیرتان نیز باسازی و به تکنولوژی‌های مدرن مجهز گردید. حیرتان بندر خشک و بندر رودخانه‌ای افغانستان است که حدود ۵۰٪ از کالاهای تجاری و ترانزیتی از آنجا به کشور افغانستان وارد می‌شود خط حیرتان- مزارشریف از سال ۲۰۱۱ در حال بهره‌برداری بوده و در حال حاضر تنها خط فعال راه‌آهن در این کشور است. این خط تک‌خطه (Single-track line) با عرض خط روسیه ۱۵۲۰ میلی‌متر ساخته شده و ایالت شمالی بلخ را از طریق حیرتان به ازبکستان می‌پیوندد و بخش عمده تجارت بین ازبکستان با افغانستان را برعهده دارد. این پروژه بخشی از پروژه بزرگ‌تری است که از غرب با هرات و سپس ایران، از شرق با تاجیکستان و از جنوب با پاکستان مرتبط خواهد شد». این مسیر هشت سال بعد از مصوبه مجلس ایران (سال ۱۳۸۰) در سال ۱۳۸۸ توسط دولت ازبکستان مطالعه و اجرا می‌شد و در سال ۱۳۸۹ در کمتر از یکسال آماده بهره‌برداری گردید و هزینه آن هم توسط بانک توسعه اسلامی تأمین شد و به احتمال زیاد در آینده هم به هرات خواهد رسید امری که در تیر ماه امسال (۱۳۹۸) نیز مورد تأکید دولت ازبکستان در نمایشگاه بین‌المللی مزار شریف قرار گرفت. نگارنده این سطور به همراهی هیاتی از اتاق بازرگانی و صنایع و معادن خراسان رضوی به ریاست غلام حسین شافعی که اکنون رئیس اتاق بازرگانی صنایع، معادن و کشاورزی ایران است در تاریخ ۱۳۸۹/۰۹/۱۸ از فرایند بهره‌برداری این خط و ظرفیت‌های بزرگ ایجاد شده در این منطقه بازدید نموده و در پی آن گزارشی به رئیس‌جمهور و رئیس مجلس وقت، وزیر امور خارجه و تعدادی از وزراء و مقامات عالی رتبه ایران و افغانستان ارسال گردید، نگارنده خطاب به رئیس‌جمهور وقت ایران محمود احمدی‌نژاد آورده است که «با عنایت به اهمیت فوق استراتژیک موضوع خسارت به منافع ملی و بین‌المللی ایران ناشی از تعلل و توقف راه‌آهن خواف به هرات و عدم توجه به سیستم راه‌آهن افغانستان از نظر ژئوپولیتیک و ژئواستراتژیکی حداقل خسارت تاریخی تاکنون عبارت از آن است که دیگر ارتباط ریلی ایران به

در افغانستان به صورت عملی تأثیرگذاری کشور پاکستان بیش از ایران در امور و مسایل افغانستان بوده است.

به هر حال توجه به تنوع عرض ریل بین‌المللی بین کشورها از رویکرد اقتصادی و سیاسی بین‌المللی در کریدور غربی- شرقی دارای اهمیت فوق‌العاده است که لازم است با نگاهی به آینده اقتصادی کشورهای غرب آسیا به آن توجه شود [Khojastehnia, 2014].

۲- چشم‌انداز اتصال راه‌آهن غرب به شرق ایران به کشور چین در ادامه راه‌آهن خواف به هرات

در نظر اکثر صاحب نظران مفهوم راه ابریشم و تمدنی که بر محور آن بنیان گذاشته شده از کشور چین شروع می‌شود و تا مرزهای اروپا امتداد می‌یابد. تحولات و انقلاب اقتصادی در چین افزایش حجم سرمایه‌گذاری‌ها و فعالیت‌های صنعتی و تجاری این کشور در سه دهه اخیر به گونه‌ای تبیین شده است که امروز هرگونه تولید و تجارت در جهان بدون نگاه به ظرفیت و پتانسیل کشور چین غیر ممکن به نظر می‌رسد. بازار مصرف برای یک و نیم میلیارد نفر و امکان تولیدات ارزان در این کشور مبنای بسیاری از محاسبات اقتصادی ملی و بین‌المللی کشورهای جهان است. این مهم موجب شده است که ارتباطات و مناسبات تجاری و تولیدی با کشور چین اهمیت فوق‌العاده‌ای پیدا کند.

امکان اتصال راه‌آهن غرب به شرق ایران به چین از مسیر افغانستان با مرکزیت شهر هرات یکی از مسایل راهبردی و مهم ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک منطقه غرب آسیا و کشورهای آسیای میانه است به همین دلیل نگارنده این سطور به هنگام ارایه طرح و نقشه‌های راه‌آهن تربت حیدریه، خواف و سنگان به هرات به رئیس جمهور و دولت افغانستان در کابل (۱۳۸۲) پیشنهاد داد که بهتر است هرگونه کمک کشور چین به افغانستان در قالب احداث شبکه و اتصال راه‌آهن چین به افغانستان و امتداد آن به هرات تعریف و درخواست گردد تا در این مسیر منافع همگان اعم از کشور افغانستان، چین، ایران و حتی اروپا تأمین گردد. بعد از این پیشنهاد و انعکاس آن در رسانه‌های افغانستان و ایران سفارت جمهوری خلق چین در تهران درخواست ارایه طرح را نمود که در جلسات متعدد اهمیت این کار برای آنها تشریح گردید و متعاقب آن رایزن اقتصادی سفارت چین به همراه مامور ویژه سفارت در "اولین همایش بین‌المللی توسعه و عمران شهرستان خواف" (آذر ۱۳۸۲) که به همت موسسه مطالعاتی امیر کبیر جهان و با پیام رئیس جمهور وقت سید محمد خاتمی توسط استاندار خراسان و مشارکت میهمانان از فرانسه و افغانستان برگزار گردید حضور یافتند تا تحقق ایده شبکه راه‌آهن از پاریس به خواف و پکن و در برنامه‌های بین‌المللی جای گیرد [Amir Kabir Jahan Reserch Institute, 2003].

۳- امکان فنی اتصال راه‌آهن خواف- هرات به کاشغر چین

امکان اتصال راه‌آهن خواف و هرات به کشور چین از نظر فنی و ژئوپولیتیک نیز مورد بررسی و ملاحظه قرار گرفته و با بهره‌گیری از نظرات کارشناسی و با استفاده از منابع و اسناد مختلف خلاصه گزارش آن ارایه می‌شود [Naserian, 2014]. در قسمت غرب و

صورت مستقیم با دو کشور ازبکستان و تاجیکستان میسر نیست و ایران محدود به شهر مزار شریف افغانستان شده است و اگر همین غفلت ادامه یابد عنقریب قلمرو سیستم راه‌آهن ایران به ولایت هرات محدود خواهد شد و عمق فاجعه بیش از آن خواهد بود که در شکست عباس میرزا در دوره قاجار برای ایران اتفاق افتاد و اضمحلال تمدن شرقی، فقر و عقب ماندگی و بن بست صد و پنجاه ساله برای شرق ایران رقم زده شد. [Ebrahimbay Salami, 2011].

آنچه مسلم است در صورت گسترش خط آهن روسی به هرات و کابل سیستم ریلی افغانستان تابع کشورهای آسیای میانه خواهد شد و بخش‌های وسیعی از این کشور از امکان ارتباط با ایران، اروپا و چین از طریق شبکه بین‌المللی راه‌آهن محروم می‌ماند و به دلیل مشکلات فنی در درازمدت خسارات بسیار به کشور افغانستان نیز وارد می‌شود و این کشور را تبدیل به سرزمین سوخته از نظر ساختار اقتصادی بین‌المللی خواهد کرد امکان سرمایه‌گذاری‌ها فرا منطقه‌ای در این کشور کاهش می‌یابد. نگارنده این امر را در گزارش‌های مکرر به رئیس جمهور وقت افغانستان (حامد کرزی)، وزیر اقتصاد و دارایی، وزیر فواید عامه و والی ولایت بلخ با ارایه نظرات کارشناسی و تعیین نقشه‌های مختلف متذکر شده است.

۱-۲- علاوه بر ایران و کشورهای آسیای میانه، کشور پاکستان در همسایگی افغانستان دارای خطوط راه‌آهن است که عرض آن ۱۶۷۶ میلی‌متر و نزدیک‌ترین ایستگاه آن به افغانستان، اسپین بولدک به مسافت ۱۰۲ کیلومتر است. یکی از تهدیدهای جدی دیگر برای راه‌آهن خواف به هرات این است که دولت پاکستان فرصت کند و خط راه‌آهن با معیار شبه قاره هند و پاکستان یعنی ریل با عرض ۱۶۷۶ میلی‌متری مسیر کوپته به قندهار را احداث نماید. توجه به فعالیت‌ها و تلاش کشور چین به منظور دسترسی به بندر گوادر و پیشنهادهای سرمایه‌گذاری‌های کلان در این منطقه هم در همین راستا قابل ملاحظه است. پاکستان همیشه توسعه بنادر جنوبی ایران به ویژه چابهار را رقیب خود در آب‌های آزاد می‌داند و انتقال کالا از مسیر قندهار-کوپته- کراچی و گوادر موقعیت شهر هرات را تضعیف می‌کند و تعامل اقتصادی و بین‌المللی ایران و افغانستان را به صورت معناداری کاهش می‌دهد. گزارش دفتر منطقه ای راه‌آهن های خاورمیانه (۱۳۹۸) راه‌آهن افغانستان درباره پروژه‌های در دست مطالعه و ساخت در مرزهای پاکستان چنین است: «دو خط عریض ۱،۶۷۶ میلی‌متر از مسیرهای خطوط ریلی پاکستان به مرز تورخم می‌رسد. در سال ۲۰۱۰، دو کشور یادداشت تفاهمی را برای درست‌کردن مسیرهای جدید بین دو کشور به امضاء رساندند. قرار است خط ریلی پیش‌بینی شده از تورخم به جلال‌آباد و از آنجا به کابل متصل شده و از طریق سایر خطوط ریلی طراحی شده افغانستان، پاکستان را به ترکمنستان متصل نماید». همچنین بعدها، خط تورخم به کابل می‌تواند با تکمیل خط شرق به غرب افغانستان و ساخت خط آهن کابل به هرات، اسلام‌آباد پایتخت پاکستان را از مسیر بسیار نزدیک‌تری به شمال ایران (تربت حیدریه) متصل نماید. لازم به ذکر است که بعد از انقلاب اردیبهشت ۱۳۵۷

باشد این امکان می‌تواند از طریق گسترش راه‌آهن از شهر شیرخان بندر و از آنجا به شهرهای قروان تپه، دنقره و دوشنبه تاجیکستان تداوم یابد و از دوشنبه به شهر ساری تاش قرقیزستان و از آنجا به کاشغر چین متصل خواهد شد. شهرهای تاجیکستان و قرقیزستان مثل دیگر شهرهای کشورهای آسیای میانه دارای ریل با معیارهای روسی هستند و برای اتصال خطوط استاندارد بین‌المللی میان اروپا، ایران، افغانستان و چین، موافقت و همکاری این کشورها و عزم دولت جمهوری خلق چین برای احداث و تکمیل این شبکه با ریل اروپایی و ایرانی لازم و ضروری است.

دفتر منطقه‌ای راه‌آهن خاورمیانه راه‌آهن افغانستان برخی از مطالعات امکان سنجی در شمال افغانستان را تحت عنوان خط راه‌آهن آقینه- آندخوی- مزار شریف- کندوز- بندر شبرغان چنین گزارش کرده است: «در سال ۲۰۱۳ توافق‌نامه‌ای بین افغانستان، ترکمنستان و تاجیکستان مبنی بر ایجاد راه‌آهن چندملیتی در شمال افغانستان امضا شد که با اضافات بعدی، این کشور را به دریای خزر متصل خواهد نمود. این راه‌آهن که حدود ۴۰۰ کیلومتر طول دارد، از منطقه آنا مراد ترکمنستان آغاز می‌شود و از مرز آقینه، آندخوی و از طریق ولایت‌های فاریاب و قندوز در افغانستان، به حیرتان و تاجیکستان متصل خواهد گردید. ۸۵ کیلومتر از این خط‌آهن در ترکمنستان و بیش از ۳۰۰ کیلومتر آن در ولایت‌های شمالی افغانستان ساخته خواهد شد. این راه‌آهن از طریق بندر شبرغان در ولایت قندوز، افغانستان را به کشور تاجیکستان وصل می‌کند. با ساخت این خط ریلی، افغانستان از طریق کریدور شمالی خود که از خط ایران به هرات آغاز و تا ترکمنستان ادامه خواهد داشت به شبکه راه‌آهن بین‌المللی وصل می‌شود و همچنین با تکمیل آن، ترکمنستان از طریق افغانستان به تاجیکستان متصل خواهد شد. در حال حاضر احداث این خط‌آهن در دست مطالعات امکان‌سنجی است.» دفتر مذکور کل پروژه‌های راه‌آهن افغانستان را در دو گروه پروژه‌های با اولویت بالا و خطوط دارای اولویت متوسط به شرح جدول ۳ گزارش نموده است. نمای کلی نقشه‌های پیشنهادی و در حال اجرای راه‌های آهن افغانستان برای سال ۲۰۳۰ در شکل ۳ نشان داده شده است.

۵- اهمیت راهبردی و کارکردهای راه‌آهن هرات به کاشغر با ریل اروپایی

ایجاد راه‌آهن در این کریدور امکان دسترسی افغانستان، تاجیکستان، قرقیزستان و چین به آب‌های آزاد در خلیج فارس و جنوب ایران با اتصال بندرعباس، چابهار، بوشهر و بندرامام خمینی فراهم می‌آورد. در مناطق خشک نیز دسترسی شبکه ریلی به منطقه قفقاز از مرزهای آستارا و جلفا، به کشور ترکیه از طریق مرز رازی و به کشور عراق از طریق شلمچه و خسروی میسر خواهد شد و امکان اتصال به دریای مدیترانه از طریق ترکیه، عراق و سوریه به وجود خواهد آمد (شکل ۱).

کاهش هزینه و زمان انتقال متقابل کالا از چین به کشورهای منطقه غرب آسیا و اروپا میسر می‌شود.

جنوب غربی کشور پهناور چین دو رشته راه‌آهن در امتداد شرقی- غربی وجود دارد که یکی مسیر قدیمی و فعال از شهر ارومچی به سمت نقطه مرزی «دروژبا» در مرز قزاقستان است این راه‌آهن بعد از عبور از قزاقستان و روسیه به اروپا می‌رسد. این مسیر یک خط بین‌المللی مهم و پر ترافیک است. مسیر جدید در جنوب‌غربی چین از شهر ارومچی به شهر کاشغر ختم می‌شود و در سال‌های اخیر احداث شده و امتداد آن به سمت ایران مورد توجه پژوهش حاضر است.

با ایجاد کریدور ریلی جدید بین ایران و چین از خواف تا کاشغر (از طریق کشورهای افغانستان، تاجیکستان و قرقیزستان) فاصله ریلی و دسترسی چین و کشورهای تاجیکستان و قرقیزستان به ایران، اروپا و خلیج فارس حدود هزار کیلومتر کمتر می‌شود. کریدور هرات به کاشغر با توجه به موقعیت توپوگرافی غرب و جنوب‌غربی چین مشخص می‌گردد. این قسمت به فلات تبت و رشته کوه‌های هیمالیا محدود می‌شود (مرز با هندوستان، پاکستان، افغانستان، قرقیزستان و تاجیکستان) که به لحاظ صعب‌العبور بودن این مناطق، احداث مسیرهای ریلی بسیار دشوار و در برخی مناطق غیرممکن است.

۴- کریدور هرات به کاشغر

کریدور هرات به کاشغر حلقه مفقوده راه‌آهن با استاندارد بین‌المللی اروپایی است و مهم‌ترین مسیر انجام نشده راه‌آهن شرق دنیا همین مسیر است که ضرورت دارد با اولویت بسیار در دستور کار دولت‌های ایران، افغانستان، تاجیکستان، قرقیزستان و چین قرار گیرد. بعد از احداث راه‌آهن خواف به هرات، مسیر هرات به کاشغر برای تکمیل غرب به شرق راه‌آهن اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. در سال‌های اخیر کشور چین راه‌آهن خود را از شهر ارومچی تا کاشغر امتداد داده است و بر حسب سیاست‌گذاری و تصمیمات استراتژیک کشورهای مسیر و حمایت ایران می‌توان به احداث این کریدور فوق‌العاده مهم امیدوار شد. اتصال راه‌آهن هرات به مزار شریف محور اصلی پیوست اروپا و ایران به تاجیکستان و دیگر کشورهای آسیای میانه از طریق افغانستان است. هرات از دو مسیر می‌تواند به مزار شریف متصل شود یکی مسیر شمالی و کوهستانی به سمت بادغیس، فاریاب، جوزجان، قیصر و بلخ است که به دلیل کوتاهی مسافت در کریدور هرات به کاشغر مورد تأکید قرار گرفته و در شکل ۲ در مسیر خواف- کاشغر نمایش داده شده است. مسیر دیگر مسیر هلالی است که از سمت جنوب شرقی با عبور از شیندند، فراه، دل آرام، لشکرگاه، قندهار و غزنه به کابل می‌رسد و از کابل به پل خمی، شیرخان بندر و مزار شریف می‌رود. این همان طرحی است که توسط شرکت سوف ریل بر مبنای ایجاد و گسترش شبکه ریلی بیشتر در افغانستان و پرهیز از اتصال مستقیم و کوتاه‌تر شوروی به آب‌های گرم خلیج فارس پیشنهاد شده بود و در آن زمان اتصال ریلی اروپا به چین در اولویت بین‌المللی قرار نداشت. مسیر مزار شریف افغانستان به منطقه حیرتان در مرز ازبکستان اکنون با ۸۰ کیلومتر ریل روسی به هم متصل شده است. ولی اگر بنا بر گسترش ریل با استاندارد اروپایی

امنیت اجتماعی، بین‌المللی و عمرانی و آبادی شهرهای طول مسیر در این مناطق توسعه پیدا خواهد کرد.

امکان‌رهایی از انحصار پاکستان و آسیای میانه برای کشورهای افغانستان، تاجیکستان و قرقیزستان بیش از پیش فراهم خواهد شد. ازبکستان نیز می‌تواند از مرز ترمز (Termez) به این مسیر ریلی متصل شود و از همه مزایای این شبکه ریلی بهره‌مند گردد [Construction and Development Company for Transportation Infrastructure of Iran, 2008].

ترکمنستان نیز می‌تواند راه‌آهن خود را از مرز تورغندی در شمال افغانستان به هرات متصل کند و از تمام مزایای این مسیر بهره‌مند شود. تسهیل ارتباط ریلی بین ایران، افغانستان و تاجیکستان میسر می‌شود راه‌آهن کنونی تاجیکستان به افغانستان اکنون از مسیر ورود به کشور ازبکستان می‌گذرد و برای رفع نیاز عبور از ازبکستان و اتصال به این شبکه بین‌المللی، ایجاد ۶۰ کیلومتر مسیر ریلی در داخل تاجیکستان ضرورت دارد (شکل ۲).

بررسی مسیرهای پیشنهادی از جمله امکان اتصال از منطقه واخان افغانستان به کشور چین که بخشی از مسیر باستانی راه ابریشم قدیم بوده از سوی دولت آمریکا به چین داده شده است و بررسی دیگر مسیرهای ممکن به منظور اتصال هرات به کاشغر چین با مطالعات توپوگرافی می‌بایست مورد ملاحظه قرار گیرد [Nameless, 2008].

کاهش ریسک عبور و کاهش دفعات عبور کالاها از نقاط مرزی، با حذف مسیر عبور از قزاقستان، ازبکستان و ترکمنستان ممکن می‌گردد. لازم به تذکر است برخی از این کشورها در دو دهه اخیر موانع اصلی عبور کالاهای ایرانی به کشور تاجیکستان و دیگر کشورهای آسیای میانه بودند.

امکان همگرایی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بیشتر در حوزه ایران فرهنگی به ویژه بین کشورهای افغانستان، تاجیکستان، ایران و ارتباط بیشتر آنها با اروپا و چین میسر می‌گردد. امکان دسترسی بیشتر ایران و چین به منابع انرژی، معادن و بازارهای این مناطق و همچنین سرمایه‌گذاری در آنها بیشتر می‌شود [Naserian, 2008].

اتکای ایران و چین به مسیرهای دریایی که گاهی کنترل نظامی محدود کننده‌ای از سوی برخی از کشورها حتی در استفاده از کشتی‌های بزرگ بر آن تحمیل می‌شود کاهش می‌یابد و در جریان تحریم ایران از سوی اتحادیه اروپا و آمریکا به وضوح اثر چنین محدودیت‌های مشاهده می‌شود.

توسعه بیشتر استان‌های غربی چین به ویژه استان مهم سین کیانگ محقق می‌شود.

منافع ترانزیتی بیشتر به ویژه با عنایت به اقتصاد فعال و گسترده چین و اروپا برای همه کشورهای منطقه به وجود خواهد آمد.

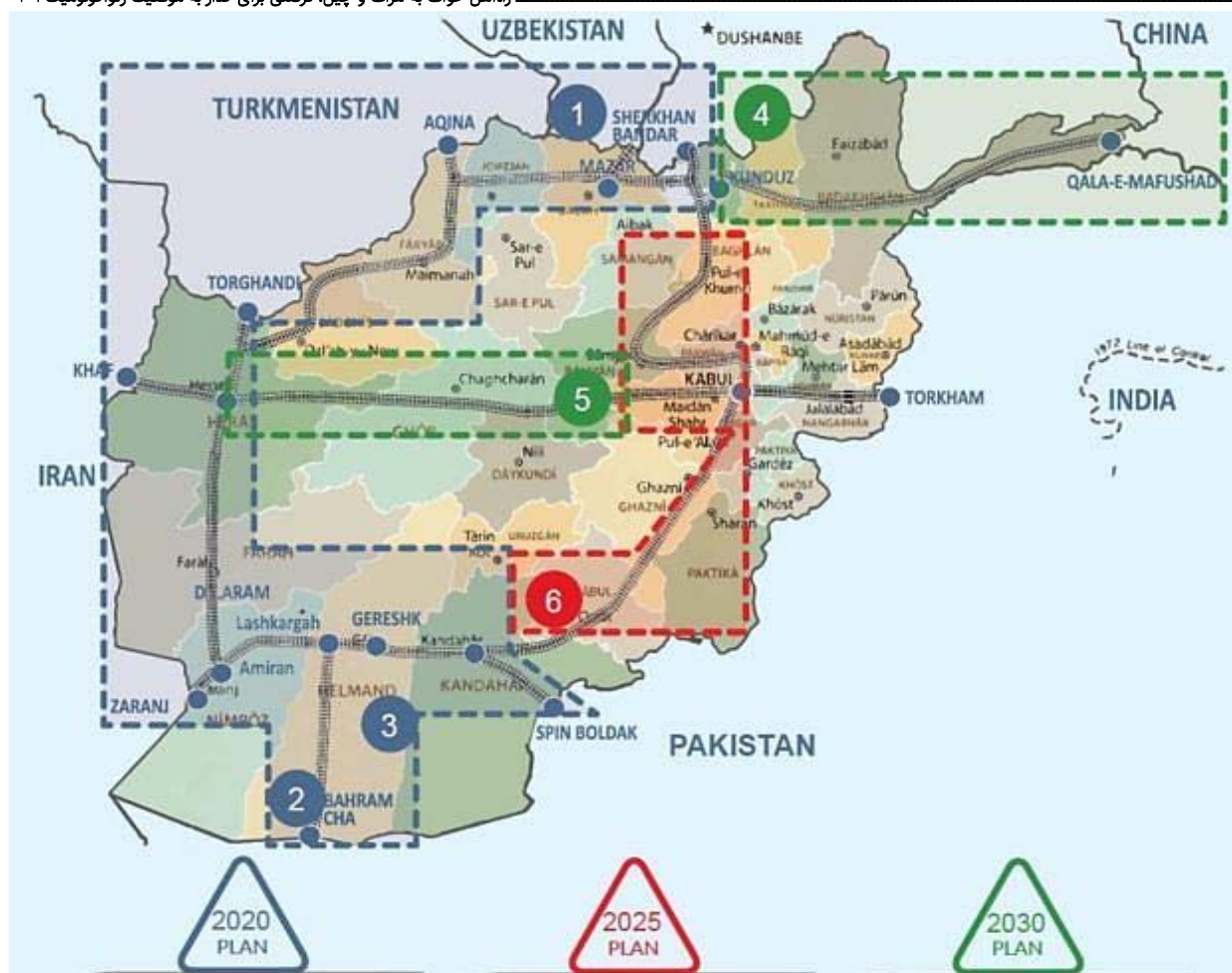


شکل ۲) راه‌های تجاری و راه‌آهن‌های منطقه (ایران تا چین) [Recca, 2019]

مسیر خط	طول	ساخت
پروژه‌های دارای اولویت بالا		
روزنک (غوریان)- هرات	۶۵ کیلومتر	-
مزار- شبرغان	۲۲۰ کیلومتر	طراحی شده
چمن- اسپین بولدک	۱۰۶ کیلومتر	طراحی شده
بندر شرخان- کندوز- مزار	۲۱۹ کیلومتر	طراحی شده
هرات- آندخوی	۵۵۰ کیلومتر	-
بامیان- کابل- لوگر- دلارام- زرنج	۱۳۵۰ کیلومتر	-
تورغندی- هرات	۱۲۴ کیلومتر	-
خطوط دارای اولویت متوسط		
بامیان- کندوز	۲۳۰ کیلومتر	-
جلال‌آباد- کابل	۱۲۰ کیلومتر	-
بامیان- هرات	۵۸۰ کیلومتر	-
تورخم- جلال‌آباد	۷۵ کیلومتر	-
دلارام- فره- هرات	۲۷۵ کیلومتر	-



شکل (۳) مسیر راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران- افغانستان- تاجیکستان- قرقیزستان- چین (خواف-کاشغر) [Recca, 2019]



شکل ۴) نمای کلی نقشه‌های پیشنهادی و در حال اجرای دولت افغانستان برای ساخت راه‌آهن تا سال ۲۰۳۰

نتیجه‌گیری

مسیر آسیا و اروپا خواهد شد. تهدید اصلی برای این کریدور مهم بین‌المللی تعلل دولت ایران در تکمیل سریع فاز خواف به هرات و تأخیر در بهره‌برداری از آن تا ایستگاه شهر هرات است. از سوی دیگر استراتژی روسیه برای گسترش خطوط ریلی برحسب معیارهای آسیای میانه موجب عقب ماندگی بیشتر افغانستان و محدودیت تاریخی در جهت تعامل برای ایران، چین و اروپا با یکدیگر و همچنین کشور افغانستان خواهد بود. امکان گسترش شبکه راه‌آهن شبه قاره هند از طریق پاکستان مشکلی اساسی برای شبکه سراسری ایران به ویژه خطوط غرب به شرق و توسعه شمال به جنوب شرقی و بنادر چابهار و بندرعباس به شمار می‌رود. به هر حال، احداث و اجرای سریع خط ریل روسی به مسافت ۸۰ کیلومتر از مرز حیرتان تا مزار شریف بیش از پیش ثابت کرد که قدرت‌های بزرگ همانند روسیه که طی جنگ‌های متعدد در افغانستان متحمل شکست‌ها و فشار فراوانی شده‌اند به هیچ وجه از منافع راهبردی و اقتصادی خود غافل نیستند و از «تفاوت و تعارض عرض ریل در مناطق همسایه افغانستان» نیز برای پیشبرد اهداف بلندمدت و استراتژیک خود غفلت نمی‌کنند و با هزینه‌های فراوان منافع ملی و منطقه‌ای خود را مستحکم و پایدار می‌سازند. اکنون ضرورت دارد دولت‌های ایران و چین این طرح مهم را با همکاری کشور افغانستان در الویت

اگر سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی دولت‌ها به ویژه دولت ایران مبتنی بر مسایل استراتژیک ملی و بین‌المللی قرار گیرد احیای راه ابریشم و تحقق تمدن نوین شرقی در عصر ارتباطات و جهانی شدن ممکن و میسر خواهد بود. همانگونه که فاز اول پروژه راه‌آهن غرب به شرق ایران از تربت حیدریه تا سنگان به مسافت ۱۴۵ کیلومتر در کمتر از سه سال از زمان شروع اجرا گردید و به بهره‌برداری رسید، امکان اجرا، تکمیل و انجام فاز دوم این پروژه در صورتی تحقق خواهد یافت که حکومت جمهوری اسلامی ایران این امر مهم را در اولویت سیاست‌گذاری قرار دهد انجام پروژه راه‌آهن از سنگان خواف به هرات، تعامل اجتماعی، مبادله اقتصادی و تراز تجاری ایران، افغانستان، تاجیکستان، قرقیزستان، ازبکستان و ترکمنستان را متحول خواهد کرد و توسعه و رفاه برای مردم مناطق شرقی ایران و دیگر کشورهای منطقه را در پی خواهد داشت. اتصال راه‌آهن افغانستان به چین به ویژه اگر با خط ریلی استاندارد اروپایی- ایرانی از طریق کریدور هرات به کاشغر صورت گیرد در مبادله کالا و مسافر از شرق به غرب عالم به صورت معناداری موثر خواهد بود و کشور افغانستان را از آشفتگی ناشی از سه معیار ریل متفاوت نجات خواهد داد و موجب تعمیق و گسترش عمق استراتژیک سه کشور ایران، افغانستان و چین در

London: Wiley.

Khojastehnia H (2014). Feasibility study of determining the type of transit of Afghanistan from Iran, Political Economic Quarterly. Tehran.13. [Persian]

Lewis W (1991). Development planning, the essentials principles of economic policy (Volume 5). London & New York: Routledge.

Lincoln YS, Guba EG (1985). Naturalistic inquiry. London: SAGE.

Mogalakwe M (2006). The use of documentary research methods in social research. African Journals Online. 25(1):43-58.

Nameless (2008). China, Kyrgyzstan Railway Project and Uzbekistan, <http://iranembuz.com> [Persian]

Naserian M (2014). The importance of Iran-Afghanistan-Tajikistan-China Railways and How to Build it, Dec. 25, 2018, Unpublished [Persian]

Naserian M (2008). Evaluation of rail network development projects in the east of Iran; the first international Conference of Chabahar, Transit and Development of the East of Iran; Khordad. [Persian]

Neuman WL (1997). Social research methods: Qualitative and quantitative approaches. 7th ed. London: Pearson.

Papoli Yazdi M [1994], Report of University of Esfahan, Jorنال No 27.1993.

Papoli Yazdi M, Vossughi F (2003). Khorasan, Geopolitic and Meshad Development. Mashhad: Papoli Press; p. 55. [Persian]

Recca [Internet]. Regional Economic Cooperation Conference for Afghanistan [Cited 2019, 8 June]. Available from: <http://recca.af>

Sadeghi Fasaee S, Erfanmanesh I (2015). Methodological principles of documentary research in social sciences. Culture Strategy. 29(8):61-91. [Persian]

Saroukhani B (2004). Research methods in social sciences (Volume 2). Tehran: Human Sciences Research and Cultural Studies Institute; p. 523. [Persian]

Stewart DW, Kamis MA (1984). Secondary research: Information sources and methods (Volume 4). 2nd ed. California: SAGE.

Suff Rail (France Company) [1975], preliminary studies and the first phase of the proposed railway project in Afghanistan from Kabul to Islam Qala through Kandahar, Lashkarak and Herat, and branch lines from Kandahar to the Spin-Bulldog and from Lashkarak to the province Former Nimroz Herat, Advisor engineers for the French Ministry of Railways [1975], Suff Rail Consulting Engineer, were not published. [Persian]

Tavasoli G, Yar Mohammad Toosaki M (2005). Analysis of the position of the degradation theory of political thought in contemporary Iranian intellectual space from the viewpoint of Seyyed Javad Tabatabai. Journal of Social Sciences. 2(3):125-141. [Persian]

Tavakol M (1990). Sociology of Knowledge: Theoretical Problems. Virginia: Sterling Publishers; p. 226.

Todaro MP [1985]. Development planning, models and methods. Oxford University Press; p. 100.

UIC [Internet]. International Union of Railways [Cited 2019, 14 March]. Available from: <https://www.rameuic.com>

سیاستگذاری‌ها، برنامه‌ریزی‌ها و اختصاص بودجه و پایش مداوم قرار دهند و با حساسیت بیشتر به اجرای آن بپردازند و با اهتمام نسبت به این امر مهم و فوق استراتژیک منافع منطقه‌ای و بین‌المللی خود و کشورهای همسایه را تأمین نمایند.

تشکر و قدردانی: موردی از سوی نویسندگان گزارش نشده است.

تأییدیه اخلاقی: موردی از سوی نویسندگان گزارش نشده است.

تعارض منافع: موردی از سوی نویسندگان گزارش نشده است.

سهم نویسندگان: غلامحیدر ابراهیمبای سلامی (۱۰۰٪)

منابع مالی: موردی از سوی نویسندگان گزارش نشده است.

منابع

Amir Kabir Jahan Reserch Institute [2003]. International Conference of Development of Khaf County. Inedited.

Approval of specialized commissions in rows, Budget bill 2002, [2001] Page 30, Sixth Islamic Parliament, Second year, 2002-2001 Date of printing 02/01/2002, Printing number 1080, Printing number 1032, Registration number 393. [Persian]

Bailey KD (1994). Methods of social research. 4th ed. New York: Free Press.

Bebby, Earl. (2009). Research Methods and Social Sciences. Volume 2. Reza Fazel. Tehran: Samt.

Benton T, Crib I (2007). Philosophy of social sciences: The philosophical foundations of social thought. 2nd ed. New York: Red Globe Press.

Bryman A (1988). Quality and quantity in social research. London: SAGE.

Construction and Development Company for Transportation Infrastructure of Iran [2008]; "Islamic Republic of Iran Railway Corridor - Afghanistan - Tajikistan - Kyrgyzstan - China". [Persian]

Ebrahimbay Salami G (2003). Endless-Perspevtive of East. 67-52. [Persian]

Ebrahimbay Salami G (2004). Sustainable development of east of Iran. Geographical Researches Quarterly Journal. 20(2): 46-65. [Persian]

Ebrahimbay Salami, Gholamheidar (2011). A Letter To Mahmoud Ahmadinejad President of IRAN, Registered in Office. Written by Pishgaman Sanate Majd No. 9133 [2012, 8 January], Registered in Office of Presidency No. 239339 [2012, 26 January]. [Persian]

Flik Uwe (2013). An introduction to qualitative research. 4th ed. London: SAGE.

Flik UE, Kardorff EV, Steinke I, editors (2004). A companion to qualitative research. London: SAGE.

Foran J (2003). Fragile resistance: Social transformation in Iran from 1500 to the revolution. London: Routledge.

Giddens A, Griffiths S (2004). Sociology. 5th ed. Cambridge: Polity Press.

Guardian Council Institute [Internet]. The Annual Budget Law of the Islamic Republic of Iran 2002, 2001. [Cited 2019, 22 April]. Available from: <http://nazarat.shorarc.ir>

Hall GM, editor (2003). How to write a paper. 5th ed.