

## نگاهی به برنامه توسعه راه آهن شرق ایران به پاکستان در عصر پهلوی دوم

مریم شیپری<sup>۱</sup>

لیلا مرادی<sup>۲</sup>

### چکیده

گرچه قرار بود که راه آهن شرق ایران در ابتدای قرن بیستم، مسیر ترانزیت کالا میان ایران و هندوستان را بهبود بخشد، اما با جدایی پاکستان از هندوستان در ۱۳۲۶ ش. / ۱۹۴۷ م. این مهم انجام نشد. ایران در سال‌های بعد کوشید با بهبود روابط سیاسی، مرزهای شرقی را مطمئن و امن کند، سپس در دهه ۵۰ شمسی / ۷۰ میلادی که تحولات جهانی و منطقه‌ای موجب افزایش قیمت نفت و بهبود اقتصادی ایران شد، دولت وقت فرصت را برای بازسازی این مسیر تجاری مناسب یافت. هدف از این پژوهش، بررسی نحوه اقدامات سیاسی و اقتصادی حکومت پهلوی طی دهه یاد شده برای بازسازی این مسیر در ارتباط با کشورهای منطقه اقیانوس هند است. پژوهش حاضر با رویکرد اسنادی، تحلیلی و با استفاده از منابع آرشیوی اجراء شده است و یافته‌ها نشان می‌دهد که پس از بهبود روابط سیاسی منطقه‌ای ایران با کشورهای حوزه اقیانوس هند در دهه ۴۰ شمسی و سپس افزایش قیمت نفت، ایران در قالب طرح‌های مختلف توسعه از جمله کمک‌های اقتصادی و تکنیکی، کوشید تا طرح راه آهن شرق را دوباره راه‌اندازی کند؛ هر چند که این اقدامات در پایان دوره فوق، ناتمام باقی ماند.

### واژگان کلیدی

ایران، پاکستان، پهلوی دوم، راه آهن شرق، توسعه

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۷/۶/۲۰ تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۷/۹/۵

<sup>۱</sup>. استادیار گروه تاریخ دانشگاه سیستان و بلوچستان maryamshpr@gmail.com

<sup>۲</sup>. سازمان اسناد و کتابخانه ملی مرکز فارس moradileila27@yahoo.com

## مقدمه

در سال ۱۳۲۶ ش./ ۱۹۴۷ م. اندک سالی پس از پایان جنگ جهانی دوم، فرمانروایی انگلیس بر هند به پایان رسید. نهر، جناح و ماونتباتن آخرین نایب السلطنه انگلستان در شبه قاره هند، طرح تقسیم این کشور گسترده و متنوع را امضاء کردند که نتیجه آن تشکیل کشور هند با جمعیتی حدود ۳۶۰ میلیون نفر و کشور پاکستان با جمعیتی حدود ۷۵ میلیون نفر بود (گرنویل، ۱۳۷۸: ۷۵۴)، اما این جدایی مشکلات سیاسی، اقتصادی و فرهنگی بسیاری به بار آورد که در روابط ایران با این مناطق تأثیر به‌سزا داشت.

پس از استقلال، هند نزدیکی و مجاورت ارضی بسیار قدیمی خود با ایران را از دست داد و در عوض پاکستان، با حدود پانصد و نود مایل مرز مشترک، همسایه ایران شد. ایران که خود از صدمات جنگ دوم جهانی، آسیب‌های بسیار دیده بود، در نخستین سال‌های حکومت پهلوی دوم به سر می‌برد. شاه که با مشکلات عدیده سیاسی و اقتصادی داخلی، منطقه‌ای و جهانی دست و پنجه نرم می‌کرد، فرصت را غنیمت شمرد و اولین کشوری بود که بعد از استقلال، پاکستان را به رسمیت شناخت و در خرداد ۱۳۲۷ ش./ مه ۱۹۴۸ م. با آن کشور روابط دیپلماتیک برقرار کرد. همچنین شاه اولین رهبری بود که در بهمن ۱۳۲۸ ش./ فوریه ۱۹۵۰ م. از پاکستان دیدار کرد و سفر او به پاکستان با تأکید بر مسلمان بودن دو کشور، برجسته شد (اطلاعات، ۱۳۲۸/۱۲/۲۵، ۱).  
اوضاع داخلی کشورها همواره بر روند روابط بین‌المللی مؤثر است و ایران و پاکستان نیز از این قاعده مستثنی نبوده‌اند. بنابراین، با تغییرات سیاسی داخلی، روابط دو کشور در این دوره متغیر بوده است. چنانکه بعد از فرونشینی غبار سیاسی ناشی از ملی شدن صنعت نفت و همچنین کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ که چهره سیاسی حکومت پهلوی را بسیار مخدوش کرد، شاه کوشید روابط منطقه‌ای خوبی مانند پیمان‌نامه‌های بغداد، سنتو و RCD<sup>۱</sup> بین ایران، ترکیه و پاکستان برقرار کند و در تیرماه ۱۳۴۳ ش./ ژوئن

---

<sup>۱</sup>. Regional Corporation Development

۱۹۶۴م. قرار بود که زمینه‌های گسترش عرصه همکاری‌های متقابل اقتصادی، تکنیکی و فرهنگی بیشتری را فراهم کند (Mohammadally, 1979: 55) این مسأله که این توافق‌نامه تا چه حد موفق بوده؟ در حوصله بحث ما نیست. اما از همین زمان، در حالی که حکومت پهلوی سال‌های توسعه اقتصادی را آغاز کرده بود، پاکستان اوضاع سیاسی آرامی نداشت (آوری، ۱۳۹۰، ۱۴۱/۷).

در دهه ۱۳۵۰ ش./۱۹۷۰م. با افزایش درآمد نفت، روابط منطقه‌ای ایران متحول شد و بسیار گسترش یافت؛ آنچه که حکومت پهلوی از آن با عنوان "سیاست خارجی مستقل ملی" یاد می‌کرد (آوری، ۱۳۹۰، ۱۴۱/۷). شاه کوشید فعالانه در اوپک نقش داشته باشد و روابط اقتصادی ایران را در جهت‌های مختلف گسترش دهد. بنابراین، حجم ارتباطات با کشورهای شرقی بیشتر شد و شاه کوشش کرد که پاکستان، افغانستان و هندوستان را به ایران نزدیک‌تر کند (Mohammadally, 1979: 55). اگر چه در سال‌های جنگ سرد، هر یک از این کشورها خود به سویی کشیده شده بودند، اما حکومت ایران برای جلب همکاری از کمک‌های مالی وسیع، طرح‌های توسعه صنایع، بهبود راه‌های ارتباطی زمینی و دریایی دریغ نمی‌کرد (Ibid, 1979: 58). از سوی دیگر در پاکستان نیز که طی سال‌های ۱۳۵۶ - ۱۳۵۰ ش./۱۹۷۷ - ۱۹۷۱م. دوران قدرت ذوالفقار علی بوتو طی می‌شد، زمینه مناسبی برای طرح مسائل اقتصادی به دست آمد. یکی از طرح‌های مورد توجه حکومت پهلوی، راه‌اندازی دوباره راه‌آهن ایران و پاکستان بود و فعالیت‌های سیاسی و اقتصادی بسیاری در این زمینه انجام شد. هر چند که با کودتای ارتشبد ضیاءالحق و تغییرات پی‌درپی در سفارتخانه‌ها، این قبیل فعالیت‌ها پیش از انقلاب اسلامی ایران ناکارآمد باقی ماند.

### بیان مسأله و سؤالات تحقیق

اگر چه به لحاظ تاریخی، ارتباطات سیاسی، فرهنگی و اقتصادی ایران و هندوستان بسیار طولانی بوده است، اما پس از تقسیم هندوستان، بیشتر مرزهای سیاسی و اقتصادی ایران با نظام سیاسی جدیدی روبه‌رو شد که به تجدید نظر در مبانی ارتباطی نیاز داشت. حکومت پهلوی کوشید در توسعه روابط خارجی با پاکستان، مسأله راه‌های تجاری را

بررسی کند. بارزترین این مسیرها، راه آهن بود که می توانست نقشی مهم در تجارت بین الملل شبه قاره با غرب آسیا ایجاد کند. این بررسی با تکیه بر اسناد در پی پاسخ به این پرسش است: تعامل دولت ایران با کشورهای منطقه به ویژه پاکستان در دهه های چهل و پنجاه شمسی در مورد ترانزیت کالا از راه آهن شرق ایران به چه صورت بوده است؟

### اهداف و ضرورت تحقیق

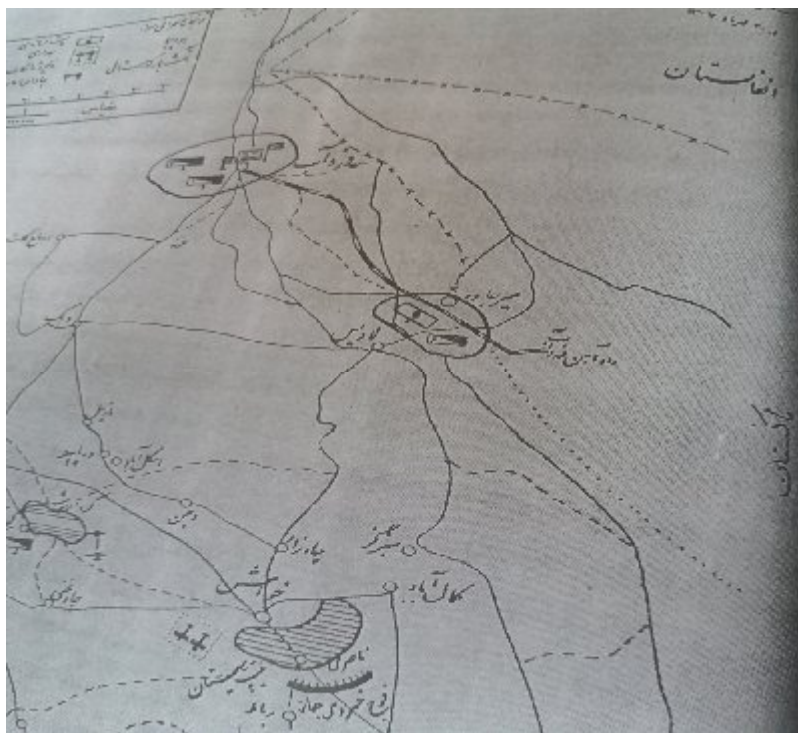
در طی ادوار گذشته، ایران همواره به عنوان یکی از مهم ترین مسیرهای تجاری بین شبه قاره هند و غرب آسیا تا کناره های لوانت بوده است. باید گفت که از مهم ترین راه های درآمد اقتصادی ایران، تبادل کالا بین شرق و غرب بود و بر این پایه، بررسی گذشته تاریخی تلاش برای ایجاد یا نوسازی راه های تجاری یکی از ضروریات کنونی کشور است که به منظور استفاده بهتر از منابع داخلی مانند راه های تجاری، ترانزیت کالا، رشد تولید ملی و یافتن بازار برای کالاهای داخلی باید بازشناسایی و بررسی شوند.

### راه آهن شرق ایران و پاکستان

ایجاد و گسترش راه آهن یکی از مهم ترین مشخصات تاریخ جهانی در قرن نوزدهم بود که موجب تحولات فراوانی در روابط درون کشوری و بین المللی شد، اما ایران به سبب استعمار انگلستان و روسیه از این عصر عقب ماند. با شروع جنگ جهانی اول، مسأله راه آهن، هم از سوی روس ها که برای دسترسی بهتر به خلیج فارس به آن نیاز داشتند و هم از سوی انگلیسی ها که هند از جانب شرق ایران در تهدید بود، ضرورت اتصال خطوط آهن آشکار شد. روس ها بر خط تهران تا چابهار نظر داشتند (کاظم بیکی، ۱۳۸۷: ۹) و درخواست انگلیسی ها نیز این بود که از طریق افغانستان یا هندوستان، خطوط را به ایران برسانند. سرانجام نیز در سال ۱۲۹۷ق. / ۱۹۱۸م. راه آهنی از شهر کویته که به خاطر تأسیس راه آهن ایجاد شده بود، به نوشکی، سپس به میرجاوه در خاک ایران رسید (ماهرلی، ۱۳۶۹: ۳۷۲). خط آهن مزبور که به طول ۹۲ متر و عرض ۱۶۷۶ میلیمتر - که کمی بیشتر از عرض خط آهن

نگاهی به برنامه توسعه راه آهن شرق ایران به پاکستان در عصر پهلوی دوم / ۵

معمولی است- در خاک ایران کشیده شد و به زاهدان که در آن زمان دزداب نامیده می‌شد، متصل گردید (علوی و اسدزاده اُبی‌تا، ۳۰).



نقشه راه آهن میرجاوه- زاهدان (جهانبانی، ۱۳۳۶: ۵۱)

تأسیس نخستین بناهای میرجاوه را که اتاق‌های پیوسته چوبی در کنار ریل‌ها بود، از این زمان آغاز کردند؛ همان جایی که بعدها به شهر گمرکی میرجاوه تبدیل شد. برای احداث راه‌آهن میرجاوه به زاهدان، با مردی به نام میرشفیع قرارداد بستند و دولت هند انگلیس هم برای رشد بهره‌برداری از این راه اعلام کرد: «چنان که کالاهای صادراتی ایران و افغانستان از طریق خشکی و بوسیله راه‌آهن به هندوستان برده شود، از پرداخت حقوق گمرکی و تحصیل پروانه به کلی معاف می‌باشد» (آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی، ۷۰۹-۲۴۰: ۱۰).

با تشکیل دولت پهلوی، رضا شاه که به یکپارچگی کشور توجه نشان می‌داد، در سال‌های اول سلطنت به دزداب سفر کرد و در پی آن، با انجام چندین عملیات نظامی، منطقه آرام و امن شد و نام دزداب به زاهدان تغییر کرد. امنیت منطقه به رشد بازرگانی یاری رساند و بسیاری از تجار به «دلیل تسهیل در مسأله گمرک از جانب هندوستان کالاهای خود را از راه‌های بعید به زاهدان می‌آوردند» (همان، ۷۰۹-۲۴۰: ۱۰).

بررسی اسناد گمرک زاهدان در سال‌های ۱۳۱۸-۱۳۱۷ ش. / ۱۹۳۹-۱۹۴۰ م. مقارن آغاز جنگ جهانی دوم نشان می‌دهد که اگر چه به سبب وقوع جنگ، واردات و صادرات برخی از کالاها سخت کاهش یافت، اما به همان سبب و همچنین به سبب وضعیت متشنج سیاسی میان ایران و شوروی، تجارت در برخی دیگر از کالاها روبه افزایش نهاد. به عنوان مثال، کالاهایی مانند کاغذ، مقوا، چینی‌آلات، آهن، چدن، مواد شیمیایی، چای، پارچه‌های کتان، گونی، قند، شکر و ادویه از این گمرک و خطوط آهن به هندوستان برده و یا به ایران وارد می‌شد. جدول زیر میزان واردات و صادرات در گمرک زاهدان طی سال‌های ذکر شده را نشان می‌دهد (همان، ۶۹۰-۲۴۰: ۳۴، ۳۳، ۲۸).

جدول (۱) واردات و صادرات گمرک زاهدان (۱۳۱۸-۱۳۱۷ ش.)

(آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، ۶۹۰-۲۴۰: ۳۴، ۳۳، ۲۸)

سال	واردات (مقدار واردات به تن)	صادرات (مقدار واردات به تن)
۱۳۱۷	۴۹۵۰	۶۵۲۱
۱۳۱۸	۳۰۹۰	۸۲۱۳

اگر چه این مقدار به نسبت شهرهای بابلسر یا بندرعباس اهمیت کمتری داشت، اما با توجه به دوری گمرک زاهدان از نظر جغرافیایی، باز هم قابل توجه است. هر چند که این مجموعه آن مقداری از کالاها را که مستقیم به میرجاوه برده و یا خارج می‌شد را شامل نمی‌شود.

بنا به روایت تهیه‌کنندگان گزارش دست‌نویس میرجاوه: گمرک میرجاوه تا پیش از جدایی هند و پاکستان بسیار پررونق بوده است (علوی و اسدزاده [بی‌تا]: ۳۴-۳۰)، اما

بنا بر اسناد، بعد از جدایی این دو کشور به ویژه از ۱۱ اسفند ۱۳۲۶ ش. / اول مارس ۱۹۴۸ م. که هند، حقوق گمرگی راه ریلی را افزایش می‌دهد (آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، ۷۰۹-۲۴۰: ۱۴) و همچنین به واسطه ناامنی‌هایی که بر اثر کشمکش میان این دو کشور به وجود می‌آید، تجارت از آن سو، توجیه اقتصادی نداشت. زیرا تجار ایرانی پیش از آن، به این سبب که عوارض گمرکی وجود نداشت، می‌توانستند کالاهای خود را از اصفهان، یزد و کاشان به زاهدان منتقل کنند، اما پس از آن دیگر برای آنها از نظر اقتصادی به صرفه نبود.

در ۱۸ تیر ۱۳۲۵ ش. / ۱۶ ژوئیه ۱۹۴۶ م. شهبانی رئیس اداره کل گمرک زاهدان در نامه‌ای، ضمن اعلام تعطیلی گمرک نادرچاه از توابع گمرک زابل به علت کاهش قوافلی که به سمت راه آهن می‌آمدند، خواستار تعطیلی برخی از این گمرکات شد؛ از این جهت که هیچ امیدی برای بهبود اوضاع نبود و تجار نمی‌توانستند به هندوستان مسافرت کنند و نه کالایی از هندوستان به وسیله راه آهن به ایران و افغانستان حمل می‌شد (همان، ۷۰۹-۲۴۰: ۱۶، ۸). به این سبب که پاکستان نه کالای صنعتی داشت و نه از لحاظ مواد خام غنی بود و هند هم علاقه‌ای نسبت به ادامه این راه بازرگانی نشان نمی‌داد تا تجار رو به سوی خرمشهر بیاورند و تجارت ایران با هند از طریق دریا دوباره پررونق شود (همان، ۷۰۹-۲۴۰: ۱۴، ۱۲). از طرف دیگر، کمبود قماش، چلوار، قند و شکر، یکی از دلایل شکایات در منطقه سیستان و بلوچستان در آن سال‌ها بود.

در سال ۱۳۲۸ ش. / ۱۹۴۹ م. طی سفر شاه به پاکستان که بسیار بااهمیت تلقی شد، در یکی از چندین کمیسیون اقتصادی، بررسی وضعیت ارسال کالا از طریق پاکستان به هندوستان مورد نظر قرار گرفت. هم‌زمان، دولت ایران از هندوستان خواست تا در اجرای محدودیت بازرگانی برای کالاهایی که از سمت پاکستان صادر یا وارد می‌شد، تجدیدنظر کند (روزنامه اطلاعات، ۱۳۲۸/۱۱/۱۲، ۶)، اما کوتاه مدتی پس از سفر شاه به پاکستان، مشکلات داخلی حکومت پهلوی رو به افزایش گذاشت: مسأله ملی شدن صنعت نفت و درگیری‌های داخلی و بین‌المللی و پس از آن کودتا در ایران برای مدتی این موضوع را از درجه اولویت خارج کرد. شاه از سال ۱۳۳۲ ش. به بعد وارد مرحله نوینی از حکومت شد (دوره دوم حکومت شاه، ۱۳۴۲-۱۳۳۲ ش.) و با بهبود روابط فیما بین ایران و پاکستان،

دو کشور سعی کردند مرزهای سیاسی خود را دقیق مشخص کنند. مطابق قرارداد ۱۷ بهمن ۱۳۳۶ش. / ۶ فوریه ۱۹۵۸م. مرز کنونی ایران و پاکستان تعیین شد (حمیدی، اشرفی گل، ۳۹۵، ش ۶۷: ۱۳۹) و خواست دولت ایران این بود که آن بخش از راه آهن واقع در خاک ایران، طی قراردادی به راه آهن دولتی ایران واگذار شود و این رویداد در ۲۷ بهمن ۱۳۳۷ش. / ۱۶ فوریه ۱۹۵۹م. رخ داد: خطوط راه آهن از میرجاوه تا زاهدان با تمام وسایل نقلیه، دفاتر مرکزی، صورت جلسه ها و غیره در اختیار دولت ایران قرار گرفت (اسناد معاهدات دوجانبه ایران با سایر دول، ۴ / ۴۶۶-۴۶۲).

چند سالی بعد، شرایط جهانی موجبات افزایش قیمت نفت را فراهم کرد و شاه از این موضوع برای گسترش قدرت سیاسی و مالی کشور بهره برد. به ویژه پس از سال ۱۳۵۲ش. / ۱۹۷۳م. که قیمت نفت ناگهان افزایش یافت، توجه حکومت پهلوی دوباره به مسأله راه آهن شرق و روابط تجاری با کشورهای پاکستان، افغانستان و هند جلب شد.

### توسعه اقدامات سیاسی و اقتصادی در مسأله راه آهن شرق ایران و پاکستان (۱۳۵۷-۱۳۵۳ش.)

اولین نشانه های توجه دوباره به مسأله راه آهن، در مذاکرات مربوط به بحران های نفتی بروز کرد. به عنوان مثال، در گفت و گوی میان تولیدکنندگان و صادرکنندگان کنف و گونی از هندوستان با واردکنندگان ایرانی، که از افزایش قیمت و مالیات بر صادرات شکایت داشتند، هیأت هندوستانی مشکلاتی مانند سرعت حرکت کشتی ها و کمبود سوخت و گرانی سوخت کشتی ها به خاطر بحران نفت را مطرح کردند و لزوم توجه به مسیرهای خشکی مورد توجه قرار گرفت. همچنین در اردیبهشت ۱۳۵۳ش. / می ۱۹۷۴م. نماینده پاکستان در اجلاس آسیا و خاور دور در شهر سنول، از بحران انرژی و افزایش قیمت نفت شکایت کرد و اینکه این مسأله موجب شده است تا «کلیه صنایع پاکستان فلج شود و موازنه پرداختی بخش خصوصی و دولتی بهم بریزد». مهدی مؤتمنی نماینده ایران گفت: "این حرف تلخیه که اگر نفت به قیمت واقعی خودش فروش برود بگویند به صنایع صدمه می زند..... و شاه ایران اولین رهبر جهان است که یک هزار میلیون از محل درآمد نفت در نظر گرفته که به کشورهایی که از افزایش قیمت نفت لطمه



دیدند کمک کند" (هفته‌نامه اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، خرداد ۱۳۵۳، س ۵، ش ۳: ۲۸-۲۶).

در خرداد ۱۳۵۳ ش. / ژوئن ۱۹۷۴ م. وعده دولت ایران عملی شد و ایران و پاکستان اعلامیه‌ای مشترک منتشر کردند، مبنی بر کمک ایران به پاکستان برای رفع مشکلات اقتصادی آن کشور که شامل کمکی هشتصد و پنجاه میلیون دلاری و احداث کارخانه‌های نساجی، سیمان و پالایشگاه بود (Mohammadally, 1979: 58).

ایران به هند نیز توجه داشت و در شهریور ۱۳۵۳ ش. / سپتامبر ۱۹۷۴ م. موافقت‌نامه‌ای اقتصادی با هند شامل ایجاد یک شرکت کشتیرانی بین شرکت ملی آریا و کشتیرانی هند امضاء کرد. در یکی از مفاد آن، واردات ۱۳۰ هزار تن ریل راه‌آهن از هند به ایران نیز گنجانده شده بود. مسأله خرید خطوط راه‌آهن از هند یکی از موضوعات مهمی است که ایران در برنامه اقتصادی خود برای گسترش خطوط زمینی در نظر گرفت (هفته‌نامه اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، شهریور ۱۳۵۳، س ۵، ش ۶: ۹۵). چنانکه سال بعد نیز خبری از خرید ریل راه‌آهن از هند و ارسال آن به ایران از طریق دریا منتشر گردید.

دولت ایران، ایجاد بازار مشترک آسیایی، شامل همه کشورهای اقیانوس هند را در نظر داشت و از همین روی در سال ۱۳۵۳ ش. / ۱۹۷۴ م. هیأتی ۱۶ نفره از ایران برای ارائه این پیشنهاد به هند سفر کرد. در پی سیاست‌های بازرگانی با کشورهای واقع در مرز شرقی ایران (هفته‌نامه اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، آذر ۱۳۵۳، س ۵، ش ۹: ۹۵) در آبان همان سال طی قراردادی، ۱۰ میلیون دلار کمک بلاعوض به افغانستان تصویب شد. در این قرارداد، احداث راه‌آهن در آن کشور که به مرزهای ایران نیز برسد، گنجانده شده بود (همان، آبان ۱۳۵۳، س ۵، ش ۸: ۹۷-۹۶). در اواخر سال ۱۳۵۳ ش. نیز در پروتکلی ۲۰۰ میلیون دلاری میان ایران و پاکستان، پاکستان پذیرفت که برای مرمت خطوط آهن تا زاهدان اقدام کند (همان، بهمن و اسفند ۱۳۵۳، س ۵، ش ۱۲-۱۱: ۷۹-۷۸).

وقتی شرایط روابط بین‌المللی مساعد شد، امیرعباس هویدا نخست وزیر وقت ایران، همراه چند تن از اعضای دولت در مهر ۱۳۵۳ ش. / اکتبر ۱۹۷۴ م. به سیستان و

بلوچستان سفر کردند و در آن سفر، بودجه ۵۷ میلیارد ریالی در قالب برنامه پنجم توسعه (۱۳۵۷-۱۳۵۲ش.) برای این استان تعیین شد. یکی از مفاد طرح‌های استان، مسأله راه و ترانزیت کالا در داخل و خارج از کشور بود. شهرستانی وزیر راه در این باره گفت: «راه چابهار به زاهدان را به صورت یک راه درجه یک آسفالته در خواهیم آورد و همچنین راه زاهدان به کرمان و مشهد و زابل را نیز تکمیل خواهیم کرد». وقتی در باره اتصال راه آهن کرمان به زاهدان از او پرسیده شد، پاسخ داد: «اگر مسأله راه آهن با پاکستان اصلاح و ترمیم بشود و حمل و نقل صادراتی و وارداتی و ترانزیتی ظرفیت مناسبی پیدا کند در برنامه ششم توسعه به آن توجه خواهند کرد» (همان، مهر ۱۳۵۳، س ۵، ش ۷: ۷۴-۷۳).

در فروردین ۱۳۵۴ش./ آوریل ۱۹۷۵م. چهارمین اجلاس سالانه مسئولان گمرک کشور با حضور استاندار سیستان و بلوچستان، معاون وزارت امور اقتصاد و سرپرست گمرکات ایران در زاهدان برگزار شد و این موضوع نشان می‌دهد که توجه به مرزهای شرقی در اولویت دولت وقت قرار گرفته بود. چند ماه بعد، سازمان برنامه و بودجه در نامه‌ای محرمانه از وزارت راه و ترابری خواست تا در باره وضعیت راه آهن ایران و پاکستان و ایجاد مخازن انرژی در زاهدان اطلاع‌رسانی کنند (آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، ۱۱۶۳۸-۲۲۰: ۲). همچنین از طرف اداره پنجم امور بین‌الملل ستاد بزرگ ارتشتاران، نامه‌ای به نخست‌وزیری نوشته شد مبنی بر اینکه تصمیم شاه اولویت مسأله راه آهن زاهدان به پاکستان است. نخست‌وزیر هم از سازمان برنامه و بودجه خواست تا برای این کار پروژه‌های طراحی شود (همان، ۱۱۶۳۸-۲۲۰: ۱۰، ۹، ۸).

در ۲۱ تیر ۱۳۵۴ش./ ۱۲ ژوئیه ۱۹۷۵م. وزارت راه و ترابری به سازمان برنامه و بودجه اطلاع داد که بررسی احداث راه آهن مورد بحث در قالب اعتبار مصوب ۴۰۹۰۵۲۰۳ منظور و در ۵ خرداد ۱۳۵۴ش./ ۲۶ می ۱۹۷۵م. ابلاغ شده است. همچنین جواد شهرستانی وزیر راه از استخدام مهندس مشاور برای مبادله قرارداد و شروع فعالیت در این زمینه خبر داده است (همان، ۱۱۶۳۸-۲۲۰: ۱۵).

در پاییز ۱۳۵۴، طی جلسه RCD میان ترکیه، ایران و پاکستان، ضمن درخواست تشکیل شرکت‌های بازرگانی منطقه‌ای، شرکت‌های حمل و نقل و ایجاد بانک مشترک،

از تکمیل راه آهن زاهدان- کرمان تا سال ۱۳۵۸ ش. / ۱۹۸۰ م. هم یاد شد (هفته نامه اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، آذر ۱۳۵۴، س ۶، ش ۹: ۸۱-۸۰). چنین به نظر می‌رسد که در این زمینه، پیشرفت قابل ملاحظه‌ای صورت گرفته بود، زیرا گرچه وزیر راه گفته بود که تکمیل راه آهن زاهدان- کرمان به برنامه ششم توسعه موکول شده است، اما در ۱۸ اسفند ۱۳۵۴ ش. / ۸ مارس ۱۹۷۶ م. رئیس سازمان برنامه از شهرستانی می‌پرسد که چرا پاسخ نامه ۲۰ روز پیش در باره پیشرفت کار داده نشده است (آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، ۱۱۶۳۸-۲۲۰: ۵).

در فروردین ۱۳۵۵ ش. / آوریل ۱۹۷۶ م. دومین کمک مالی بزرگ دولت ایران به مبلغ ۱۵۰ میلیون دلار به پاکستان داده شد (Mohammadally, 197:58) و بوتو دو بار در تیر و دی ماه ۱۳۵۵ به ایران سفر کرد. او آنقدر به روابط ایران و پاکستان امیدوار شده بود که گفت: «حتی در عالم خیال نیز میان ایران و پاکستان مناقشه‌ای نیست» (حمیدی، اشرفی گل، ۱۳۹۵: ۱۴۲). در خرداد سال بعد، سفارت شاهنشاهی ایران در اسلام آباد در نامه‌ای به خلعتبری وزیر امور خارجه اطلاع داد که در خرداد ۱۳۵۶ ش. / ژوئن ۱۹۷۷ م. هیأت وزیران پاکستان موافقت خود را برای تزانزیت کالا اعلام کرده است و فقط مطابق توافق نامه‌های قبلی لازم است هیأتی عالی از متخصصین ایرانی برای مطالعه و بررسی وضع راه آهن و راه‌های داخلی پاکستان و مذاکره با مسئولین پاکستانی به آن کشور سفر کنند (آرشیو سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، ۲۷۴ - ۳۳۰: ۲۶). وزارت امور خارجه از وزارت بازرگانی در مرداد همان سال خواست تا هیأتی را برای سفر به پاکستان انتخاب کنند، در حالی که در خرداد ۱۳۵۶ ش. / ژوئن ۱۹۷۷ م. حکومت پاکستان با کودتای نظامی ضیاءالحق تغییر کرد و روابط ایران و پاکستان دگرگون شد. در ایران، پس از چندین ماه نامه‌نگاری، وزارت راه و ترابری این افراد را انتخاب می‌کند:

۱. فضل الله محمودیان رئیس اداره کل راه آهن
۲. اسماعیل نورزاد معاون اداره کل راه آهن
۳. صالح هدایتی مدیر کل منطقه شرق و جنوب شرق
۴. محمد اسماعیل قائم مقامی مدیر هدایت ترابری

۵. منوچهر صلاح تفتانی معاون کل امور بازرگانی آسیا و اقیانوسیه (همان، ۲۷۴-۳۳۰: ۱۹).

تاریخ سفر آنها، آبان ۱۳۵۶ش/ اکتبر ۱۹۷۷م. تعیین شد، اما در مهر ماه ۱۳۵۶ طباطبایی‌نیا که به جای محمودی رئیس کل راه‌آهن شده بود، به سبب مشغله‌های کاری خواستار تعویق سفر گردید (همان، ۲۷۴-۳۳۰: ۱۰). این سفر به سبب تغییرات در مناسبات سیاسی انجام نشد و پس از آن نیز با وقوع انقلاب اسلامی در ایران، روند مسائل مربوط به راه‌آهن شرق تغییر کرد.

### نتیجه

اگر چه ایران از عصر راه‌آهن به سبب سیاست‌های روس و انگلیس عقب ماند، اما همان کشورها در آستانه قرن بیستم تصمیم گرفتند ایران را به مجموعه راه‌آهن شبه قاره هند متصل کنند و این طرح بسیار سریع پیش رفت. راه‌آهن کویته به زاهدان مسیری بود که بخشی از راه باستانی بین شرق و غرب آسیا را پوشش می‌داد. در فاصله دو جنگ از این راه‌آهن استفاده می‌شد و در سایه امنیت ایجاد شده، رونق داشت. حوادث منطقه‌ای مانند جدایی پاکستان از هندوستان که از نتایج جنگ جهانی دوم بود، بر این راه‌آهن تأثیر منفی گذاشت و گمرکات منطقه به مدت یک دهه از رونق افتاد و حتی برخی از تجار از ایران کوچ کردند. با آغاز دوره دوم حکومت پهلوی دوم در سال‌های ۱۳۴۲-۱۳۳۲ش. در سایه رخدادهای جهانی، توجه دولت به این راه‌آهن جلب شد. دولت ایران برای ایجاد رونق در این زمینه، با پاکستان قراردادهای اقتصادی و بازرگانی متعددی منعقد کرد و تقریباً همه قراردادهای متضمن نگاهی به مسئله راه‌آهن بود. نشانی از این توجه در قراردادهای میان ایران و افغانستان و هندوستان نیز دیده می‌شود، چنانکه در توافق‌نامه‌های میان ایران و افغانستان، دولت ایران ضمن کمک‌های مالی، تحقیقاتی و صنعتی به افغانستان، خواستار تأسیس راه‌آهن در آن کشور و اتصال آن به مرزهای شرقی ایران بود. در باره هندوستان، همسایه قدیمی و با سابقه تجاری طولانی نیز دولت ایران می‌کوشید مسیر تجارت را به خلیج فارس سوق دهد و راه

بازرگانی دریایی را با آن کشور بهبود بخشید و در چند نوبت، از هندوستان ریل راه آهن وارد کرد.

از نظر اقدامات داخلی نیز در چهار سال ۱۳۵۶-۱۳۵۲ ش. / ۱۹۷۷-۱۹۷۳ م. طبق دستور شاه، مسأله راه آهن در اولویت برنامه‌های بازرگانی شرق کشور قرار گرفت. سه نهاد نخست‌وزیری، برنامه و بودجه و راه و ترابری در تعامل با هم، پروژه‌ای مالی-تحقیقاتی را برای گسترش راه آهن در سمت پاکستان و در داخل کشور تا کرمان در نظر گرفتند. در این بین، طرح توسعه استان سیستان و بلوچستان نیز در دستور کار برنامه‌های کلان کشور قرار گرفت. هر چند تحولات داخلی ایران و پاکستان، برنامه اقتصادی-بازرگانی فوق را ناتمام باقی گذاشت.

## منابع و مأخذ

### اسناد:

سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما):

۱۱۶۳۸-۲۲۰؛ ۶۹۰-۲۴۰؛ ۷۹۰-۲۴۰؛ ۱۶۱۲؛ ۲۴۰-۲۷۴؛ ۳۳۰-۲۷۴

### کتاب‌ها:

آوری، پیتر و دیگران، ۱۳۸۷، *تاریخ ایران دوره پهلوی از رضا شاه تا انقلاب اسلامی* دفتر دوم، ج ۷، ترجمه: مرتضی ثاقب فر، تهران: جامی.

جهانبانی، امان الله، ۱۳۳۶، *عملیات قشون در بلوچستان*، ج ۲، تهران: چاپخانه مجلس. حمیدی، سمیه و فاطمه اشرفی گل، ۱۳۹۵، "واکاوی روابط خارجی ایران و پاکستان در پرتو نظام بین‌الملل طی سال‌های ۱۹۷۹-۱۹۴۷"، فصلنامه تاریخ روابط خارجی، تابستان ۱۳۹۵، سال ۱۷، شماره ۶۶.

کاظم بیکی، محمدعلی، ۱۳۸۷، "بریتانیا و خطوط آهن ایران و خاورمیانه ۱۳۳۷ق. / ۱۹۱۸-۱۹۱۹م."، فصلنامه مطالعات تاریخی (ویژه‌نامه ایران و استعمار بریتانیا)، پاییز ۱۳۸۷، شماره ۲۲.

گرنویل، جان، ۱۳۷۸، *تاریخ جهان در قرن بیستم*، ج ۲، ترجمه: جمشید شیرازی، فضل الله جلوه و علی اصغر بهرام بیگی، تهران: فرزانه روز.

مابری، فردریک جیمز، ۱۳۶۹، *عملیات در ایران ۱۹۱۹-۱۹۱۴*، ترجمه: کاوه بیات تهران: رسا.

وزارت امور خارجه، ۱۳۷۰، *اسناد و معاهدات دوجانبه ایران با سایر دول در دوران پهلوی*، ج ۴، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه.

هفته‌نامه اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، "نقش ایران در اجلاس کنفرانس آسیا و خاورمیانه"، اتاق بازرگانی، سال ۵، شماره ۳، صص ۲۸-۲۶، خرداد ۱۳۵۳.

\_\_\_\_\_، "ایران و هند موافقت‌نامه تجاری پنج ساله امضاء کردند"، اتاق بازرگانی، سال ۵، شماره ۶، ص ۹۵، شهریور ۱۳۵۳.

نگاهی به برنامه توسعه راه آهن شرق ایران به پاکستان در عصر پهلوی دوم / ۱۵

\_\_\_\_\_ ، "ایجاد بازار مشترک آسیایی مورد پشتیبانی و استقبال بازرگانان و صاحبان صنایع ایران و هند قرار گرفت" ، اتاق بازرگانی، سال ۵، شماره ۹۵، آذر ۱۳۵۳.

\_\_\_\_\_ ، "پرداخت ده میلیون دلار کمک بلاعوض به کشور افغانستان" ، اتاق بازرگانی، سال ۵، شماره ۸، صص ۹۶-۹۷، آبان ۱۳۵۳.

\_\_\_\_\_ ، "در اجرای چند طرح بزرگ صنعتی ایران و پاکستان به توافق رسیدند" ، اتاق بازرگانی، سال ۵، شماره ۱۲-۱۲۲، صص ۷۹-۷۸، بهمن و اسفند ۱۳۵۳.

\_\_\_\_\_ ، "تأمین اعتبارات کلان برای سیستان و بلوچستان" ، اتاق بازرگانی، سال ۵، شماره ۷، صص ۷۴-۷۳، مهر ۱۳۵۳.

\_\_\_\_\_ ، "تشکیل نهمین اجلاس شورای اتاق بازرگانی و صنعت و عمران منطقه ای RCD" ، اتاق بازرگانی، سال ۶، شماره ۹۷، صص ۸۱-۸۰، آذر ۱۳۵۴.

#### نسخه خطی:

علوی، اسدالله و فرامرز اسدزاده، [بی تا]، گزارش دست‌نویس میرجاوه، زاهدان: آرشیو سازمان برنامه و بودجه.

#### روزنامه:

اطلاعات، ۱۳۲۸/۱۲/۲۵، ص ۱

\_\_\_\_\_ ، ۱۳۲۸/۱۱/۱۲، ص ۶

#### انگلیسی:

Mohammadally, safia.s. 1979, "Pakistan- Iran Relations (1947-1979)" *Pakistan Horizon (Pakistan Foreign Policy)*. Vol: 32. No: 4. PP 51-63. Pakistan Institute International Affairs.





