



Strategy for the Conservation and Development of Iran's National Railway World Heritage

Morteza Farahbakhsh¹

¹ Department of Conservation and Restoration of Historical Monuments, Faculty of Arts, Architecture and Urban Planning, Semnan University, Iran.

ARTICLE INFO

Article Type:

Original Research

Received: 02.24.2025

Revised: 09.12.2025

Accepted: 09.12.2025

Keyword:

National Railway Heritage

Conservation

Development

Strategy

SWOT Model

*Corresponding Author:

Morteza Farahbakhsh

Email:

M_farahbakhsh@Semnan.ac.ir

ABSTRACT

This study investigates the preservation of the Iranian Transnational Railway as a World Heritage Site within the dual framework of development and conservation. Utilizing a descriptive-analytical method alongside interviews, observations, and document reviews, conservation and development strategies for the railway were prioritized. Questionnaire data were analyzed using SPSS software, with their statistical indicators and reliability assessed. The SWOT model was subsequently employed to identify strategies, and the Quantitative Strategic Planning Matrix (QSPM) was utilized for prioritization. SWOT matrix statements were weighted through interviews with a snowball-sampled group of 28 experts. Based on their feedback, 29 internal factors (16 strengths and 13 weaknesses) and 25 external factors (15 opportunities and 10 threats) were identified. Given the final scores of internal (3.23) and external (3.101) factors, proactive strategies (SO) were chosen as the preferred approach. The results indicate that a conservation-oriented approach in developing plans for the transnational railway is of utmost priority. Subsequent priorities include identifying and leveraging natural, historical, and cultural assets for revitalization, integrating World Heritage registration regulations and buffer zones into higher-level documents, establishing a national center for industrial and railway heritage documentation and research, proposing an investment and branding model for the railway, and assigning multifunctional roles to railway spaces. These findings can serve as a foundation for policymaking and macro-level planning to ensure the sustainable conservation and development of Iran's World Heritage railway

EXTENDED ABSTRACT

Introduction

The Iranian National Railway, as a symbol of modernization, holds a significant place in the nation's history. Constructed during a pivotal era, the railway connected the Persian Gulf to the Caspian Sea, overcoming technical and geographical challenges. This infrastructure not only united various ethnic and cultural groups but also facilitated industrialization, strengthened national cohesion, and supported central governance by linking remote regions to urban centers. Over time, the railway evolved into a valuable cultural, historical, and technical asset, contributing to urban development, fostering architectural innovations, and serving as a critical component in Iran's economic and social transformation. The inclusion of the railway on UNESCO's World Heritage list in 2021 underscores its global cultural and historical significance. This study examines the delicate balance between conserving this industrial heritage and supporting its development to meet contemporary demands for efficiency and sustainability.

Methodology

This research adopts a descriptive-analytical approach, employing interviews, observations, and document reviews to identify and prioritize conservation and development strategies for the railway. The SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) analysis framework was utilized to classify internal and external factors influencing the railway's heritage and operational development. A Quantitative Strategic Planning Matrix (QSPM) was employed to rank the proposed strategies based on their feasibility and impact. The statistical population included 28 experts in the fields of railway management, architecture, and cultural heritage, identified using snowball sampling. These specialists evaluated 29 internal factors (16 strengths and 13 weaknesses) and 25 external factors (15 opportunities and 10 threats) to assign weighted scores. Internal factors received an overall score of 3.23, and external factors scored 3.10, indicating a strategic inclination towards proactive (SO) strategies. Four key stages structured the methodology: evaluation of internal and external factors, formulation and categorization of strategies, creation of internal-external matrices, and development of a comprehensive QSPM for strategic prioritization.

Results and Discussion

- SWOT Analysis and Key Factors** The SWOT analysis identified significant strengths, including the railway's alignment with Iran's geographical and climatic diversity, its engineering and architectural ingenuity, and its socio-cultural contributions. Opportunities included potential for tourism development, incorporation of cultural considerations into high-level planning, and modernization of infrastructure. Weaknesses highlighted inadequate preservation efforts, insufficient public awareness, and neglect of the railway's historical and architectural values. Threats included environmental changes, limited financial resources, and the dominance of industrial priorities over heritage conservation.
- Strategic Formulation** Strategies were categorized into four groups:
 - **SO (Strengths-Opportunities):** Focused on leveraging existing assets to address opportunities. Key initiatives included integrating conservation-based approaches in railway development plans, branding the railway for tourism, and establishing research and archival centers dedicated to industrial heritage.



- **WO (Weaknesses-Opportunities):** Targeted overcoming weaknesses by capitalizing on opportunities. Proposed actions included fostering public and private partnerships for tourism and conservation, enhancing community involvement, and developing educational programs to promote awareness of the railway's heritage.
 - **ST (Strengths-Threats):** Sought to mitigate external threats by utilizing internal strengths. This included creating sustainable tourism projects and ensuring that heritage considerations were integrated into modernization efforts.
 - **WT (Weaknesses-Threats):** Addressed weaknesses and minimized threats through protective measures such as financial incentives for conservation projects and enhanced training for heritage management professionals.
3. **QSPM Analysis and Prioritization** The QSPM revealed the most critical strategies, ranked by their overall impact and feasibility. High-priority strategies included implementing conservation-oriented plans, establishing an industrial heritage documentation center, and branding the railway as a global cultural asset. Utilizing natural and historical features for tourism and embedding UNESCO's heritage guidelines into national policies were also emphasized. Secondary priorities focused on enhancing public awareness, leveraging cultural assets for economic gain, and fostering institutional cooperation.
 4. **Tourism and Economic Potential** The railway's historical, cultural, and natural diversity presents vast opportunities for tourism. By promoting cultural tourism centered around the railway, Iran could enhance its global standing while simultaneously fostering economic growth. The linkage of diverse cultural and climatic zones along the railway route offers a unique tourism experience, positioning the railway as an iconic corridor connecting the nation's past to its present and future.
 5. **Challenges and Recommendations** Challenges include financial constraints, lack of a unified institutional framework, and limited expertise in industrial heritage preservation. Addressing these issues requires integrating heritage considerations into national development policies, strengthening public-private partnerships, and enhancing capacity-building initiatives.

Conclusions

Strategic planning provides a framework for aligning conservation and development objectives for Iran's National Railway. This study underscores the necessity of adopting a conservation-centric approach within development plans to ensure the railway's dual role as both a functional infrastructure and a cultural heritage site. Establishing an industrial heritage center and integrating UNESCO's guidelines into national policies are critical steps towards sustainable management. The railway's potential as a tourism and cultural landmark, combined with its economic significance, makes it a cornerstone of Iran's identity. Collaborative efforts involving government, private sectors, and local communities are essential to safeguarding this heritage while accommodating modernization needs. By promoting educational and branding initiatives, Iran's railway can serve as a global exemplar of industrial heritage preservation. Ultimately, this dual strategy enhances national pride, supports economic development, and ensures the railway's legacy for future generations.



کارافن

فصلنامه علمی دانشگاه ملی مهارت

زمستان ۱۴۰۴، دوره ۲۲، شماره ۴، ۳۵-۵۸

آدرس نشریه: <https://karafan.tvu.ac.ir/>

doi: [10.48301/kssa.2025.506129.3141](https://doi.org/10.48301/kssa.2025.506129.3141)



راهبرد حفاظت و توسعه در میراث جهانی راه آهن سراسری ایران

مرتضی فرح بخش^۱

۱- گروه مرمت واحیاء بناهای تاریخی، دانشکده هنر، معماری و شهرسازی، دانشگاه سمنان، ایران

اطلاعات مقاله	چکیده
<p>نوع مقاله: مقاله پژوهشی</p> <p>دریافت مقاله: ۱۴۰۳/۱۲/۰۶</p> <p>بازنگری مقاله: ۱۴۰۴/۰۶/۲۱</p> <p>پذیرش مقاله: ۱۴۰۴/۰۸/۱۹</p> <p>کلید واژگان: میراث راه آهن سراسری حفاظت توسعه راهبرد مدل سوات</p> <p>*نویسنده مسئول: مرتضی فرح بخش پست الکترونیکی: M_farahbakhsh@semnan.ac.ir</p>	<p>در این پژوهش به چگونگی حفاظت از میراث جهانی راه آهن سراسری ایران در فرایند دوگانه توسعه و حفاظت پرداخته شده است. بدین منظور با بهره‌گیری از روش توصیفی - تحلیلی و به‌کارگیری مصاحبه، مشاهده و مرور اسناد، راهبردهای حفاظت و توسعه راه آهن اولویت‌بندی شدند. داده‌های پرسشنامه‌ها با نرم‌افزار SPSS تحلیل و شاخص‌های آماری و پایایی آن‌ها بررسی گردید. سپس از مدل SWOT برای شناسایی راهبردها و از ماتریس برنامه‌ریزی استراتژیک کمی برای اولویت‌بندی استفاده شد. گزاره‌های ماتریس SWOT از طریق مصاحبه با جامعه آماری ۲۸ نفره متخصصان که با روش گلوله‌برفی شناسایی شدند، وزن‌دهی گردید. بر پایه نظر این متخصصان، ۲۹ عامل داخلی (۱۶ قوت و ۱۳ ضعف) و ۲۵ عامل خارجی (۱۵ فرصت و ۱۰ تهدید) شناسایی شد. با توجه به امتیاز نهایی عوامل داخلی (۲۳/۳) و خارجی (۱۰/۳)، استراتژی‌های پیشرو (SO) به‌عنوان استراتژی منتخب تعیین گردید. نتایج پژوهش نشان داد که تعهد به رویکرد حفاظت‌مدار در تهیه طرح‌های توسعه راه آهن سراسری بالاترین اولویت را دارد. پس از آن شناسایی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های طبیعی، تاریخی و فرهنگی در جهت احیاء، الحاق ضوابط و مقررات وابسته به ثبت جهانی و حرایم میراث راه آهن در اسناد بالادستی، ایجاد مرکز اسناد و مطالعات میراث صنعتی و ریلی کشور، ارائه مدل سرمایه‌گذاری و برندسازی برای راه آهن و اعطای عملکرد چندگانه به فضاهای ریلی در اولویت‌های بعدی قرار گرفتند. این نتایج می‌تواند مبنای سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی کلان در راستای حفاظت و توسعه پایدار میراث جهانی راه آهن ایران باشد.</p>



©2025 the authors. Published by National University of Skill, Tehran, Iran. This article is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution-Noncommercial 4.0 International (CC BY-NC License) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

شاپای الکترونیکی: ۲۵۳۸-۴۴۳۰
شاپای چاپی: ۲۳۸۲-۹۷۹۶

مقدمه

راه آهن نقش نمادین در تاریخ ایران داشته است. پس از نزدیک یک قرن تلاش نخبگان و فرازوفرودهای بسیار برای همسازی کشور با مظاهر تمدن غرب نخستین راه آهن سراسری ایران با اتصال خلیج فارس به دریای مازندران به سرانجام رسید. احداث راه آهن ایران که همراه با هم‌زیستی نیروهای کار از مناطق، فرهنگ‌های و کشورهای متعدد بود، موجب شد تا با بهره‌برداری از زیرساخت‌های ریلی، راه آهن به عاملی بر ایجاد امکانات جابه‌جایی ملی، تلاقی فرهنگ‌ها، تقویت هویت و انسجام ملی و ایجاد تعلق به سرزمین از طریق پیوند دادن اقوام مختلف ایران به یکدیگر مبدل شود و از سویی با تبدیل تعداد قابل توجهی از کشاورزان به کارگران صنعتی و فنی به شکل‌گیری طبقات جدید، ایجاد حس تعلق اجتماعی دامن بزند. بهره‌برداری از راه آهن با ایجاد فرصت تغییر و انتقال مظاهر تجدد به بخش‌های مختلف زمینه تثبیت قدرت دولت مرکزی را فراهم آورد و با انتقال تجهیزات نوین زمینه شکل‌گیری کارخانه‌ها و ساختارهای اقتصادی و رفاهی و تغییرات در عرصه‌های مختلف زندگی جامعه را ایجاد کرد و کلیه عرصه‌های زندگی از آموزش تا معماری و شهرسازی را تحت تأثیر قرارداد. راه آهن سراسری به‌عنوان شریان اصلی در طرح‌های توسعه کشور نقش داشته است. این مسیر با کمترین امکانات و در دشوارترین شرایط محیطی با استفاده از نیروی داخلی و خارجی موجب تأثیرات عمیق بر کلیه شئون کشور گردید و در عرصه بین‌المللی نیز نقش به‌سزایی ایفا نمود.

راه آهن واجد چنان ظرفیت و پتانسیل‌های قوی در حوزه‌های مختلف فرهنگی - اجتماعی، اقتصادی و سیاسی بوده که به‌عنوان معیار و شاخص در عرصه‌های توسعه و پیشرفت موردارجاع بوده است. این مسیر در عین پیچیدگی‌های فنی از قابلیت‌های تکنیکی و کیفیت بالای ساخت، ویژگی‌های طبیعی، گردشگری و معماری شاخص برخوردار بوده که زمینه پیشنهاد و ثبت این ساختار در فهرست میراث جهانی یونسکو را فراهم نمود. با افزوده شدن لایه فرهنگی بر لایه‌های اقتصادی و صنعتی راه آهن لزوم بازخوانی مجدد و ادراک و فهم ارزش‌های متکثر این ساختار به‌عنوان بخشی از میراث بشری برای تنظیم و تحدید روابط مابین توسعه‌صنعتی و حفاظت از وجوه میراثی آن به‌عنوان یک ساختار چند وجهی ضرورت بنیادین دارد.

با توجه به ثبت جهانی راه آهن سراسری ایران در فهرست میراث جهانی یونسکو، موضوع حفاظت از این میراث در کنار توسعه آن به ضرورتی اجتناب‌ناپذیر تبدیل شده است. حفاظت نه تنها تضمین‌کننده انتقال ارزش‌های تاریخی، فرهنگی و فناورانه به نسل‌های آینده است، بلکه زمینه‌ای برای ایجاد توسعه پایدار و همسویی با نیازهای معاصر جامعه فراهم می‌سازد. بدین ترتیب، چالش اصلی پیش‌روی راه آهن سراسری ایران، چگونگی ایجاد توازن و هم‌افزایی میان دو رویکرد حفاظت و توسعه است که می‌تواند به ارتقای جایگاه ملی و بین‌المللی این میراث منجر شود.

از سوی دیگر موضوع توسعه راه آهن به‌عنوان یک امر مستمر همواره مطرح است و بر پایه ماهیت صنعتی اش برای هماهنگی با نیازهای روز جامعه، اعم از رشد جمعیت، افزایش تقاضای حمل بار و همچنین هماهنگی با فناوری‌ها و تکنولوژی‌های نوین و حضور در مناسبات جهانی نیاز به توسعه و بهبود عملکردی دائم داشته و از سویی با ثبت جهانی آن، شیوه و روش‌های دستیابی به توسعه نیازمند اتخاذ رویکردهای مبتنی بر ابعاد فرهنگی را دارد. در جهان معاصر که عرصه تحولات شگرف است سرعت تغییرات و غافلگیر کننده بودنشان به بهایی گزافی در عرصه‌های فرهنگی، سیاسی و اقتصادی می‌انجامد [۱] و از اینرو چگونگی تعامل و ارتباط هم افزاینده میان دو گانه توسعه صنعت ریلی و حفاظت از میراث جهانی راه آهن به‌عنوان یک موضوع بنیادی مطرح می‌شود. تبیین راهبردی برای همسازی دو گانه حفاظت و توسعه میراث راه آهن سراسری می‌تواند زمینه‌ساز ارتقای جایگاه آن از وجه داخلی و جهانی گردد. در این راستا پژوهش حاضر به سوالات زیر پرداخته است

۱- حفاظت از ارزش‌های میراثی، راه آهن در فرایند توسعه چگونه میسر است؟

۲- راهبرد توسعه صنعت ریلی در بستر میراثی آن چگونه میسر است؟

پیشینه پژوهش

گنجاندن بقایای راه‌آهن در حوزه میراث فرهنگی در ابتدا با دو مانع اصلی روبه‌رو بود: نخست، نادیده گرفتن ارزش‌های فرهنگی و فناورانه آن، چرا که اغلب به‌عنوان زیرساختی معمولی و فاقد کیفیت‌های ویژه تلقی می‌شد؛ و دوم، موانع حقوقی و قانونی که این روند را پیچیده‌تر می‌کرد [۱]. با وجود آن که راه‌آهن بخشی از حافظه جمعی و نوستالژی تاریخی جوامع است، اما در زمینه مطالعات میراث فرهنگی و حفاظت، جایگاهی کم‌رنگ‌تر نسبت به سایر گونه‌های میراث داشته است. [۲]

توسعه راه‌آهن پیوندی بنیادین با انقلاب صنعتی دارد [۳]. به‌عنوان یکی از برجسته‌ترین نمادهای عصر صنعت، راه‌آهن نه تنها تسهیل‌کننده تحولات اقتصادی و اجتماعی بوده، بلکه نقش مهمی در دگرگونی نگرش انسان‌ها به زمان، مکان و فاصله ایفا کرده است. این ساختار، نمایانگر بخشی از میراث فناورانه بشر است که به‌مرور در سطح جهانی، اهمیت آن به‌عنوان سندی از سیر تکامل فناوری پذیرفته شده است [۴]. مفهوم میراث راه‌آهن واژه‌ای نوین است که از اواخر قرن بیستم وارد ادبیات نظری حفاظت شد [۵]. راه‌آهن‌ها به‌عنوان سامانه‌های فنی-اجتماعی در حال تحول، همواره در حال بازتعریف در چشم‌اندازها، عملکردها و مکان‌ها بوده‌اند [۶]. درک راه‌آهن به‌مثابه میراث، ظرفیت عظیمی برای شناخت گذشته و پیوندی زنده با حال و آینده فراهم می‌کند [۲].

فدراسیون اروپایی موزه‌ها و راه‌آهن‌های توریستی در سال ۲۰۰۳، میراث راه‌آهن را دربرگیرنده خطوط تاریخی، ترامواها، موزه‌ها و قطارهای گردشگری دانسته است [۷]. این تعریف نشان‌دهنده تنوع عملکردی این نوع میراث و نقش آن در بازار گردشگری فرهنگی و سیاست‌گذاری‌های توسعه‌ای است [۸].

از سوی دیگر، میراث راه‌آهن ترکیبی از خطوط، ایستگاه‌ها، تاسیسات جانبی، چشم‌اندازها و شهرهای وابسته به شبکه ریلی است که در قالب یک مسیر فرهنگی می‌تواند بیانگر تعاملات تاریخی انسان و طبیعت باشند. این میراث، افزون بر ابعاد فنی و تاریخی، بازتاب‌دهنده مدرنیته و دستاوردهای تمدنی دوران معاصر است [۸]. مطالعاتی نظیر «بنیان‌های نهادی راه‌آهن‌های میراثی: پیامدهای اعتماد پایین در حفاظت از ساختارهای ارزشمند» بر عوامل کلیدی در حفاظت موفق تأکید کرده‌اند: که شامل کیفیت حکمرانی، اعتماد اجتماعی و مشارکت داوطلبانه بوده است [۹]. مدیریت ناکارآمد، ضعف زیرساختی و فقدان آگاهی اجتماعی از موانع توسعه پایدار است [۱۰].

در انگلستان نیز چارچوب مدیریت پایدار میراث صنعتی بر جلب مشارکت اجتماعی و توجه به نیازهای جوامع محلی تأکید داشته است [۱۱]. در ترکیه، تجربه پروژه مارمارای در استانبول، نشان می‌دهد که همگرایی بین حفاظت از میراث و توسعه مدرن، به ارتقای کیفیت زندگی منجر می‌شود [۱۲].

در انگلستان با خصوصی سازی زیرساخت های ریلی، حفاظت از خطوط متروکه و تاریخی در راستای ترویج گردشگری مورد توجه انجمن میراث راه آهن و بخش خصوصی قرار دارند. و با پروژه‌های بازسازی خطوط راه‌آهن در قالب موزه زنده، توانسته‌اند مشارکت مردمی و گردشگری فرهنگی را تقویت کنند [۱۳] در ژاپن، همسویی راهبردهای حفاظت و نوسازی در خصوص راه آهن به عنوان میراث صنعتی مدرن، بر اهمیت کارکرد دوگانه فرهنگی-اقتصادی تأکید دارد [۱۴]. در هند با تأکید بر مفهوم آینده‌نگرانه راه آهن گسترش درک میراثی از آن و ایجاد یک سیاست جامع برای مدیریت پایدار در جهت ایجاد تعادل بین تغییر و تداوم و پاسخگویی به نیازهای جامعه را رویکردی اصولی برای میراث زنده راه آهن دانسته‌اند، هرچند در این راستا تلاش‌های موفقیت‌آمیزی صورت نگرفته است [۱۵]

مطالعات داخلی عمدتاً بر تاریخچه احداث راه آهن و نقش آن در شکل‌گیری و توسعه شهرهای ایران تمرکز داشته‌اند [۱۶][۱۷][۱۸][۱۹]. تنها در معدودی از پژوهش‌ها، به‌صورت محدود به مفهوم میراث، ارزش‌های تاریخی-فرهنگی و ظرفیت‌های حفاظت از راه آهن سراسری پرداخته شده است [۲۰][۲۱]. تاکنون کمتر پژوهشی به بررسی نظام‌مند موضوع حفاظت و توسعه پایدار میراث راه آهن با رویکرد مقایسه‌ای و راهبردی در ایران پرداخته است.

از این رو، پژوهش حاضر در قیاس با مطالعات پیشین، با تمرکز بر تحلیل ارزش‌ها و فرصت‌های حفاظت و بهره‌برداری از میراث راه آهن سراسری ایران، گامی نو و ضروری در پر کردن این خلأ مطالعاتی به‌شمار می‌رود. نوآوری این تحقیق در پرداختن به ابعاد اجتماعی، نهادی و سیاست‌گذاری حفاظت از راه آهن در بستر توسعه پایدار و میراث فرهنگی است؛ موضوعی که در مطالعات پیشین داخلی مغفول مانده است.

مبانی نظری

حفاظت به‌عنوان ابزاری است جهت اطمینان از آنکه تصمیم‌های مناسبی در مورد کلیه وجوه ملموس و ناملموس موارث فرهنگی در نظر گرفته شده است. " یک طرح حفاظتی یا مدیریتی، سندی مکتوب است که مشخص می‌کند چه چیز در مورد یک مکان دارای اهمیت بوده و دستورالعمل‌هایی را ارائه می‌دهد که این اهمیت در طول کاربری‌ها و توسعه‌های آتی حفظ بماند" [۲۲]. همچنین در اصول والتا (۲۰۱۱) بیان می‌دارد که برای حفاظت از میراث باید طرح و دستورالعملی که تمام استراتژی‌ها و ابزارهای مورد استفاده برای حفاظت را با جزئیات مشخص می‌کند و به نیازهای زندگی معاصر نیز پاسخ می‌دهد، فراهم شود [۲۳]. در بیانیه فلورانس با تشویق به توسعه پایدار، توانمندسازی محلی و مشارکت اجتماعی در ارتقای میراث (حفاظت جامعه‌محور) پیوند حفاظت و توسعه پایدار را برای دستیابی به آینده مطلوب مورد تأکید قرار داده است [۲۴]. در بیانیه دهلی میراث فرهنگی قرن بیستم را یک بیان فیزیکی از زمان، موقعیت و کاربری دانسته که اعتبار آن از وجه ملموس و ناملموس در موقعیت فیزیکی، مناظر و چشم‌اندازها، طراحی نهفته است [۲۵].

میراث راه آهن به عنوان میراث صنعتی پدیده‌ای نوین، فناورانه، اجتماعی و اقتصادی است که در « ارزش‌گذاری آن بستر اجتماعی، اقتصادی، زیست‌محیطی و سیاسی، همچنین مهارت‌ها و خواسته‌های آیندگان که ذی‌نفع خواهند بود همچون افراد عادی جامعه، متخصصان، توسعه‌دهندگان و حرفه‌مندان میراث نیز باید در نظر گرفته شوند» [۲۶].

در اصول دوبلین، صنعتی‌شدن را به‌عنوان یک فرایند فعال همراه با حس تداوم تاریخی می‌داند و بقایای میراث صنعتی را از بعد ملموس شامل فناوری‌های صنعتی، مهندسی، معماری، برنامه‌ریزی شهری و از بعد ناملموس مستتر در مهارت‌ها، خاطره‌ها، زندگی اجتماعی کارگران و جوامع آنها معرفی می‌نماید [۲۷]. بیانیه تایپه تمرکز ویژه بر میراث صنعتی آسیا می‌نماید [۲۸]. در این مطالعات بر پیوند میراث صنعتی با تاریخ، زندگی، خاطره‌ها و روایات و داستان‌های عامه و تغییرات اجتماعی، اقتصادی و تحول فرهنگی و آینده تأکید شده است. یونسکو «توسعه یکپارچه»^۱ را مطرح می‌نماید که مبتنی بر فرایند چند رابطه‌ای و تام بوده که کلیه جوانب زندگی یک مجموعه و روابط آن با دنیای بیرونی‌اش همراه با آگاهی بر وجود خود را در برمی‌گیرد.

متخصصان یونسکو مفهوم «توسعه بومی» یا «توسعه درون‌زا» را رواج داده ... و پیشنهاد نمودند که ویژگی‌های هر ملت و تنوع و تفاوت‌های فرهنگ‌ها و نظام‌های ارزشی جوامع در فرایند توسعه مورد توجه قرار گیرد. در ایده

¹ Integrated Development

«توسعه درون‌زا» فرهنگ و توسعه به‌هم‌پیوسته‌اند و مسئله هویت فرهنگی، اصالت و حفاظت از میراث فرهنگی و تاریخی و ملی، در عین سازگاری با نوسازی و اصول عام و جهان‌شمول و رابطه با دنیای خارج مطرح هست [۲۹]. بدیهی است که هیچ توسعه‌ای نمی‌تواند بدون فرهنگ به پایداری برسد. فرهنگ هویت جوامع را تشکیل می‌دهد و به کاهش فقر و توسعه برابر، فراگیر و انسان محور کمک می‌کند. قرار دادن فرهنگ در بطن سیاست‌های توسعه، پیش شرط لازم برای جهت‌بخشی به فرآیند جهانی شدن با احترام به تنوع فرهنگ‌ها و حفاظت از میراث فرهنگی ملموس و ناملموس با تاکید بر ترویج تفاهم میان فرهنگی است.

روش‌شناسی تحقیق

این پژوهش از نوع کاربردی بوده با راهبرد توصیفی-تحلیلی و روش تحلیل سوات و ماتریس برنامه‌ریزی استراتژیک تنظیم شده است. ابزارهای به‌کاررفته برای جمع‌آوری در مرحله اول منابع کتابخانه‌ای و مصاحبه است و در مرحله تحلیل پرسشنامه است. چارچوب اصلی تدوین راهبرد بر مدل جامع برنامه‌ریزی استراتژیک مبتنی بر SWOT و QSPM استوار است. مراحل اصلی این چارچوب شامل موارد زیر است:

۱. تعیین بیانیه مأموریت با بررسی اسناد بالادستی و اهداف حفاظتی.
۲. شناسایی و ارزیابی عوامل داخلی و خارجی از طریق پرسشنامه تخصصی که توسط ۲۸ نفر از صاحب‌نظران، مدیران و متخصصان در حوزه میراث صنعتی، راه‌آهن و برنامه‌ریزی فضایی تکمیل شد.
۳. تطبیق و مقایسه عوامل در ماتریس SWOT و تحلیل موقعیت راهبردی در ماتریس داخلی و خارجی (IE).
۴. انتخاب راهبردهای مناسب با استفاده از ماتریس QSPM جهت تعیین جذابیت نسبی گزینه‌های راهبردی.

در تدوین پرسشنامه‌ها، ابتدا روایی محتوایی آن‌ها با بهره‌گیری از نظرات ۵ متخصص دانشگاهی مورد بررسی و اصلاح قرار گرفت به‌منظور سنجش پایایی پرسشنامه، ضریب آلفای کرونباخ برای هر یک از چهار بخش به‌صورت جداگانه محاسبه شد. نتایج حاصل برای قوت‌ها $\alpha=0.81$ ؛ ضعف‌ها $\alpha=0.76$ ؛ فرصت‌ها $\alpha=0.79$ ؛ تهدیدها $\alpha=0.74$ ؛ به دست آمد و با توجه به آن که تمام مقادیر آلفا بالاتر از ۰.۷۰ هستند و از آن‌جایی که مقادیر بالای ۰.۷ نشان‌دهنده‌ی پایایی مناسب ابزار تحقیق است، می‌توان اعتبار درونی بخش‌های مختلف پرسشنامه را قابل قبول ارزیابی کرد. تحلیل داده‌ها با استفاده از نرم‌افزار اکسل (Excel) و به‌کارگیری شاخص‌های آماری توصیفی مانند میانگین، انحراف معیار، درصد فراوانی و امتیاز وزنی انجام شد. همچنین به منظور ارتقای دقت در تحلیل راهبردی، از نظرات جماعی در چند مرحله تحلیل دلفی نیز بهره گرفته شد.

هدف بهره‌گیری از این مدل، انتخاب استراتژی مناسب بین عوامل داخلی و خارجی، در راستای اهداف تحقیق بوده است که در چهار گام شامل، ارزیابی عوامل خارجی و داخلی، تطبیق و تعیین استراتژیها، تشکیل ماتریس داخلی و خارجی و اولویتهای اجرایی و تهیه ماتریس برنامه‌ریزی استراتژیک کمی است. وزن دهی به نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید در ماتریس سوات و تعیین وزن جذابیت هر راهبرد نسبت به عوامل خارجی یا داخلی شکل دهنده آن، با استفاده از مصاحبه با گروه نمونه از متخصصان، شامل ۲۸ نفر از متخصصان مرمت، معماری و کارشناسان راه‌آهن صورت گرفته است. همچنین نمونه‌گیری کاملاً هدفمند بوده و برای شناسایی متخصصان از شیوه نمونه‌گیری گلوله برفی استفاده شده و نمونه‌گیری تا رسیدن به اشباع نظری ادامه پیدا کرده است. گروه نمونه این تحقیق شامل یک دسته اعضای هیات علمی دانشگاه و متخصصان حوزه میراث فرهنگی و دسته دوم کارشناسان حوزه راه‌آهن بوده است. در ابتدا با مطالعه اسنادی و میدانی بخشی از چالش‌ها و فرصت‌ها، قوت‌ها و ضعف‌های راه‌آهن سراسری ایران در مسیر توسعه و حفاظت شناسایی شد و پرسشنامه‌ای براساس آن تهیه و ضمن مصاحبه با متخصصان از آن‌ها خواسته شد که به هر یک از عوامل براساس اهمیت امتیاز بدهند و سپس ماتریس‌های ارزیابی داخلی و خارجی تشکیل و تطبیق و تعیین استراتژی و راهبردها براساس اولویت‌ها صورت گرفت. در ادامه بر اساس دسته راهبردهای منتخب دارای اولویت بیشتر، پرسشنامه دیگری تدوین و بر اساس آن مصاحبه‌هایی با

متخصصان صورت گرفت و از ایشان خواسته شد تا وزن جذابیت هر راهبرد از مجموعه راهبردهای منتخب را نسبت به عوامل تشکیل دهنده آن، مشخص کنند. نتایج حاصل از این اقدامات در ماتریس برنامه ریزی استراتژیک کمی ارائه و بر اساس آن راهبردهای شناسایی شده اولویت بندی شدند.

محدوده مطالعه

اولین خط سراسری ایران که بندر ترکمن (شاه) در کنار خزر را به بندر امام خمینی (شاهپور) در کنار خلیج فارس به طول ۱۳۹۴ کیلومتر وصل می نمود به نام محور شمال- جنوب در سال ۱۳۱۷ شمسی به اتمام رسید به دلیل عبور از اقلیم ها و نواحی جغرافیایی متنوع به واسطه اقداماتی که در احداث این راه صورت گرفته یکی از نمونه های خلاقانه و بارز مهار طبیعت و پیدایش چشم اندازها و مناظر خاص باید برشمرد.

راه آهن سراسری ایران به لحاظ طی مسیر در نواحی بکر و طبیعت خاص مناطق مختلف کشور و با اتصال ۸ استان خوزستان، لرستان، اراک، قم، تهران، سمنان، مازندران و گلستان و پیوند فرهنگ های مختلف در طول این مسیر از پتانسیل های و ظرفیت فوق العاده اجتماعی- فرهنگی و زیست محیطی و گسترش گردشگری در مقیاس ملی و جهانی برخوردار است و همچنین به واسطه زیر بناهای فنی ایجاد شده از قبیل ۲۲۴ تونل با طول مجموع بیش از ۸۰ کیلومتر که طول ترین آن تونل گدوک با طول ۲۸۸۰ متر در محور شمال بوده و انواع پل های عظیم و معمولی با مصالح فلزی، بتونی و مصالح بنایی که همچون پل ورسک با دهانه ۶۶ متر در ارتفاع ۱۱۰ متری و پل اوریم به طول دهانه ۶۴ متر و پل سیاه اهواز به طول ۱۱۰۰ متر در زمان خود؛ از جاذبه های مهندسی و فناوری ایران و جهان به شمار می آیند. علاوه بر آن احداث ایستگاه ها، تاسیسات و زیرساخت های که الگویی در توسعه معماری و پیدایش شهرها و روستاهای در طول مسیر ریلی بوده ارزش های معماری و شهرسازی این محور را بیان می نمایند. راه آهن سراسری به ایجاد مراکز فنی و آموزشی صنعتی در کشور سرعت بخشید و با ثبت جهانی میراث راه آهن سراسری در سال ۱۴۰۰ ش، لزوم بازنگری در برنامه ریزی و مدیریت مجموعه به منظور دستیابی به توسعه و عملکرد متناسب با ارزش های تاریخی- فرهنگی را ضروری می نماید.

یافته های پژوهش

این نوشتار در راستای ارائه راهبردهایی در مسیر توسعه و حفاظت از محور تاریخی راه آهن سراسری از طریق مصاحبه با متخصصان، از مدل سوات و ماتریس برنامه ریزی استراتژیک کمی بهره گرفته است و نتایج به تفکیک مراحل ارائه شده است. در این مطالعه از مقیاس رتبه ای ۱ تا ۵ استفاده شده است و رتبه هر عامل داخلی و خارجی براساس شدت تاثیر آن بر وضعیت راهبردی تعیین شده است. درباره تاثیر عوامل بر روی راهبردها از پیوستار (۱- بسیار ضعیف (امتیاز ۱)، ۲- ضعیف (امتیاز ۲)، ۳- متوسط (امتیاز ۳)، ۴- قوی (امتیاز ۴)، ۵- بسیار قوی (امتیاز ۵)) استفاده شده است و در ادامه میانگین امتیازها به هر عامل محاسبه و براساس ماتریس کمی برنامه ریزی استراتژیک به اولویت بندی راهبردهای حاصل اقدام گردید.

مرحله نخست امتیازدهی به عوامل داخلی و خارجی

در جدول شماره ۱، زمینه های اصلی از وضعیت محور راه آهن سراسری در قالب ۷ مقوله ارائه شده است، این مقوله ها بر پایه اتکای نظری بر ادبیات علمی موجود در حوزه مطالعات میراث صنعتی، ارزش ها و حفاظت میراثی و رهنمودهای کمیته بین المللی میراث صنعتی و ایکوموس در منشور های نیژنی تاگیل، دوبلین، تاییه و سایر منشورهای بین المللی و حوزه راه آهن های میراثی و همچنین تحلیل مضمون از داده های میدانی و منابع اسنادی استخراج، خلاصه و دسته بندی گردید که هر یک بیانگر شاخه و زمینه ای از پتانسیل ها و چالش ها در حوزه حفاظت و توسعه میراث راه آهن سراسری ایران است. در جدول شماره ۲ و ۳، عوامل داخلی و خارجی امتیازدهی شده اند. در بررسی جداول ۲۹ عامل داخلی (شامل ۱۶ قوت و ۱۳ ضعف) و ۲۵ عامل خارجی (شامل ۱۵ فرصت و ۱۰ تهدید) شناسایی شد، براساس نتایج جداول بالا مجموع ماتریس عوامل داخلی ۳/۲۳ و مجموع ماتریس عوامل خارجی ۳/۱۰۱ به دست آمده است. این نتایج نشان می دهد که محور راه آهن سراسری از منظر عوامل داخلی دارای نقاط قوت عمده ای همچون [نمونه: «وجود ایستگاه های تاریخی واجد ارزش معماری»، «پتانسیل جذب گردشگر»] بوده ولی با ضعف هایی نظیر [نمونه: «کمبود منابع مالی و مدیریتی»] نیز مواجه است.

در بخش عوامل خارجی نیز فرصت‌هایی چون [نمونه: «حمایت سیاست‌های فرهنگی در اسناد بالادستی»، «رشد گردشگری داخلی»] شناسایی شده‌اند، در حالی که تهدیدهایی نظیر [نمونه: «تعارض نهادی میان دستگاه‌های بهره‌بردار»، «ترخ پایین نگهداری مسیرها»] می‌تواند فرآیند توسعه را با چالش مواجه کند.

جدول ۱. ماتریس سوات جدول یکپارچه زمینه‌ها. مأخذ: نگارنده

زمینه	قوت	ضعف	فرصت	تهدید
معماری و شهرسازی	استفاده از زبان و الگوی معماری منطبق با اقلیم سرزمین و نقش کلیدی در توسعه و شکل دهی به ساختار شهرها و ایجاد سکونتگاه های جدید	عدم شناسایی و مطالعه در خصوص آثار و اینیه راه آهن و نقش آن در توسعه معماری و شهرسازی	پتانسیل مطالعه و پژوهش در خصوص ساختارهای راه آهن	عدم توجه به حفظ و نگهداری ساختارهای ارزشمند معماری و ایجاد تغییرات غیر قابل بازگشت در حوزه راه آهن
مهندسی و فناوری	استفاده از بالاترین سطح دانش و مهندسی زمان در ایجاد ساختارهای پیچیده و متنوعی راه آهن سراسری	عدم معرفی و شناسایی ارزش ها و ویژگی های فنی مسیر	امکان بازشناسی ارزش های مهندسی و باز معرفی	مداخله های غیر اصولی در ترمیم و مقاوم سازی ها که اصالت را مخدوش کند
منظرین و محیطی	پتانسیل متنوع میراثی، طبیعی، گردشگری در مسیر راه آهن سراسری	فقدان برنامه اصولی و منسجم در بهره برداری از پتانسیل های مسیر	ایجاد محورهای گردشگری فرهنگی، طبیعت گردی و سایر گونه های موجود	تغییرات اقلیمی و طرح های توسعه ای سایر نهادها موجب تغییر محیط و منظر گردد
نهادی و مدیریتی	در طرح های کلان ملی و برنامه های چشم انداز راه آهن همواره مورد تاکید قرار دارد. از ساختار گسترده اداری و مدیریتی برخوردار است.	ارزش های میراثی راه آهن در برنامه ها مورد توجه قرار نگرفته است	ثبت جهانی زمینه الصاق پیوست فرهنگی در طرح های توسعه را مهیا نموده است	مراکز تصمیم ساز با رویکرد خاص صنعتی که توجهی به مباحث فرهنگی ندارند
معرفی و آموزش	پیشینه تاریخی در زمینه آموزش صنعتی و توسعه آموزش عمومی	فقدان آموزش و معرفی در خصوص ماهیت تاریخی و میراثی راه آهن	امکان ایجاد بسترهای آموزشی در سطوح مختلف دانشگاهی، آموزش و پرورش	عدم حمایت مراکز آموزشی
عملکرد و توسعه	وجود طرح های مدرن سازی و دو خطه نمودن مسیر ریلی ایجاد ارتباط بین مناطق با اقلیم های مختلف در طول ۱۴۰۰ کیلومتر	توجه صرف به وجه اقتصادی مسیر	تفکیک مسیر و سکانس بندی در طرح های توسعه	عدم تأمین منابع مالی و به کارگیری متخصصان
اجتماعی و فرهنگی	مزیت های محلی، منطقه ای، ملی و جهانی مسیر ریلی در قیاس با سایر شیوه های ارتباطی تنوع مکانی و اقوام در طول مسیر	عدم توجه به وجه اجتماعی مسیر راه آهن در برنامه ها	امکان ایجاد و توانمندسازی نهاد های مردمی و ارتقای مشارکت اجتماعی در حفاظت	عدم تغییر نگرش در شیوه های مدیریت همخوان با شرایط فرهنگی و اجتماعی زمان

ماتریس ارزیابی عوامل داخلی

از طریق این ماتریس، عوامل داخلی تاثیر گذار بر مجموعه راه آهن به لحاظ ساختاری و نهادی با استفاده از نظرات متخصصان حوزه مرمت و صنعت ریلی به دست آمد. پس از شناسایی عوامل با فهرست نمودن موارد، براساس نظرات متخصصان مورد رجوع، برحسب اهمیت هر یک از عوامل نمره وزنی بین ۰ (بی اهمیت) تا ۱ (بسیار مهم) داده شد که مجموع وزن کلیه عوامل باید برابر با یک گردد. بنابر وضعیت هر عامل براساس میزان اهمیت اعدادی بین ۱ تا ۵ اختصاص یافته است و سپس امتیاز وزن دار هر عامل محاسبه گردیده که بدین منظور امتیاز هر ردیف در وزن استاندارد آن ضرب نموده و در ستون نهایی درج گردید. جمع امتیازها عوامل داخلی در محدوده ۴ تا ۱۴ می‌باشد و میانگین آن ۲/۵ است که مطابق جدول ۲ عدد به دست آمده ۳/۲۳ می‌باشد و بیانگر غلبه نقاط قوت بر نقاط ضعف می‌باشد.

جدول ۲. ماتریس ارزیابی عوامل داخلی. مأخذ: نگارنده

عوامل داخلی				
وزن نهائی	رتبه	وزن استاندارد	وزن نقطه ای	
۰/۱۵	۳	۰/۰۵	۵	S1: الگو و زبان طراحی معماری منطبق با اقلیم کشور
۰/۱۶	۴	۰/۰۴	۴	S2: پتانسیل کالبدی و معماری فراوان در بخش های مختلف مسیر ریلی
۰/۰۶	۲	۰/۰۳	۳	S3: نقش راه آهن در شکل دهی فضاهای شهری، روستاها و توسعه صنعتی
۰/۰۲	۱	۰/۰۲	۲	S4: تاثیر راه آهن در انتقال امکانات رفاهی و بهداشتی به مناطق مختلف
۰/۰۸	۴	۰/۰۲	۲	S5: پیچیدگی و خلاقیت مهندسی در احداث محور سراسری
۰/۰۴	۲	۰/۰۲	۲	S6: تنوع و تکرر سازه ای در طول مسیر ریلی
۰/۲	۵	۰/۰۴	۴	S7: چشم اندازها و طبیعت خاص و منحصر بفرد در طول مسیر ریلی
۰/۲	۴	۰/۰۵	۵	S8: جاذبه های تاریخی، فرهنگی و طبیعی در گستره مسیر ریلی
۰/۱۶	۴	۰/۰۴	۴	S9: توجه به صنعت ریلی در اسناد بالادستی و سندهای چشم انداز و توسعه ملی
۰/۱۲	۳	۰/۰۴	۴	S10: پلان مدیریت برای میراث جهانی راه آهن
۰/۰۴	۲	۰/۰۲	۲	S11: پیوند تاریخی با آموزش و پرورش و آموزش های حرفه ای
۰/۰۹	۳	۰/۰۳	۳	S12: اتصال خلیج فارس به دریای مازندران
۰/۰۶	۲	۰/۰۳	۳	S13: طرح و مطالعه دوخطه سازی و برقی نمودن مسیر ها
۰/۰۶	۳	۰/۰۲	۲	S14: وجود واحد تعمیر و نگهداری در ساختار راه آهن
۰/۱۲	۳	۰/۰۴	۴	S15: مزیت اجتماعی راه آهن و ارتباط زمانی مسافر و مسیر
۰/۲۵	۵	۰/۰۵	۵	S16: ثبت جهانی راه آهن سراسری
۰/۱۶	۴	۰/۰۴	۴	W1: عدم بازشناسی ارزش های طراحی و معماری موجود در ساختار تاریخی
۰/۱۵	۳	۰/۰۵	۵	W2: کم رنگ شدن جایگاه راه آهن در فضا های شهری
۰/۱۶	۴	۰/۰۴	۴	W3: عدم استفاده از تجربه فنی و مهندسی تاریخی در توسعه ساختار جدید
۰/۱۵	۳	۰/۰۵	۵	W4: فقدان برنامه جهت استفاده از پتانسیل فضاها و زیرساخت های بلا استفاده
۰/۱۲	۴	۰/۰۳	۳	W5: عدم معرفی ارزش های مهندسی، فرهنگی، تاریخی و اجتماعی راه آهن سراسری
۰/۰۴	۱	۰/۰۴	۴	W6: ارجحیت منافع و چهره صنعتی ریلی بر ارزش های میراثی

تاثیر مثبت

تاثیر منفی

۰/۰۹	۳	۰/۰۳	۳	W7: فقدان برنامه جامع در حوزه گردشگری راه آهن
۰/۱۲	۴	۰/۰۳	۳	W8: عدم آگاهی و آموزش در خصوص ارزش های جهانی میراث راه آهن در ساختار ریلی و جامعه
۰/۰۹	۳	۰/۰۳	۳	W9: عدم اشاره به وجه میراثی راه آهن در اسناد بالادستی
۰/۰۴	۲	۰/۰۲	۲	W10: فقدان ارتباط موثر با بخش های آموزشی کشور جهت فرهنگ سازی
۰/۱۲	۴	۰/۰۳	۳	W11: عدم مطالعه، شناخت و معرفی چالش های حفاظتی و توسعه میراث راه آهن
۰/۰۶	۲	۰/۰۳	۳	W12: عدم توجه به سازمان دهی و حمایت تشکل های مردم نهاد و مشارکت اجتماعی
۰/۱۲	۳	۰/۰۴	۴	W13: عدم طرح و برنامه جهت استفاده از پتانسیل مکانی وزمانی جهت خلق رویداد فرهنگی - اجتماعی
۳/۲۳	-	۱	۱۰۰	مجموع ماتریس عوامل داخلی

ماتریس ارزیابی عوامل خارجی

گام های این ماتریس همانند ماتریس عوامل داخلی تکرار می گردد. که مطابق جدول ۳ عدد به دست آمده ۳/۱۰ می باشد که بیانگر غلبه فرصت ها بر تهدیدها در حوزه مجموعه میراث راه آهن سراسری کشور است.

جدول ۳. ماتریس ارزیابی عوامل خارجی. مأخذ: نگارنده

وزن نهایی	رتبه	وزن استاندارد	وزن نقطه ای	عوامل خارجی	نقاط فرصت
۰/۱۷۷	۳	۰/۰۵۹	۵	O1: مستندنگاری و تهیه وتدوین ضوابط و دستورالعمل های فنی و طراحی در توسعه های جدید	
۰/۱۴۱	۳	۰/۰۴۷	۴	O2: امکان اعطای کارکردهای فرهنگی با مشارکت اجتماعی و رویکرد حفاظتی	
۰/۰۹۴	۲	۰/۰۴۷	۴	O3: باز تعریف جایگاه راه آهن در فضای شهری و مرتبط	
۰/۱۷۷	۳	۰/۰۵۹	۵	O4: تدوین آئین نامه های تخصصی حفاظت و مرمت	
۰/۱۴۱	۴	۰/۰۴۷	۴	O5: امکان جذب مشارکت بخش خصوصی در حوزه گردشگری ریلی و مرمت	
۰/۰۴۸	۲	۰/۰۲۴	۲	O6: معرفی و تعریف مسیرهای فرهنگی و گردشگری	
۰/۱۸۸	۴	۰/۰۴۷	۴	O7: امکان الصاق پیوست فرهنگی راه آهن در طرح های بالادستی، ملی و محلی	
۰/۱۸۸	۴	۰/۰۴۷	۴	O8: ایجاد بخش مدیریت میراث ریلی در ساختار سازمان و وزارت مربوطه	
۰/۰۷	۲	۰/۰۳۵	۳	O9: تعریف سرفصل های درسی برای مدارس حریم ریلی و مراکز آموزشی مرتبط	

۰/۲۹۵	۵	۰/۰۵۹	۵	O10: تهیه و تدوین طرح های توسعه با رویکرد حفاظتی	نقاط تهدید
۰/۰۷	۲	۰/۰۳۵	۳	O11: برندسازی و سناریو پردازی گردشگری برای مسیر	
۰/۰۴۸	۲	۰/۰۲۴	۲	O12: تشکیل صندوق مالی مشارکتی برای حفاظت میراث راه آهن	
۰/۰۷	۲	۰/۰۳۵	۳	O13: ارتقاء و بهبود ناوگان و خدمات نوین	
۰/۱۴۱	۳	۰/۰۴۷	۴	O14: تلفیق حوزه حفاظت با تجارب تعمیر و نگهداری صنعت ریلی	
۰/۰۲۴	۱	۰/۰۲۴	۲	O15: امکان ارتقای کیفی زمان مسافر با برنامه های فرهنگی	
۰/۱۰۵	۳	۰/۰۳۵	۳	T1: فقدان اصول و نظام تعریف شده طراحی منطبق با زبان معماری اصیل موجب ایجاد معماری بی هویت است	
۰/۱۴	۴	۰/۰۳۵	۳	T2: فقدان توجه به ایجاد زیر ساخت لازم جهت مشارکت بخش خصوصی و اجتماعی در توسعه، حفاظت و گردشگری ریلی عامل مهجوریت راه آهن	
۰/۱۴	۴	۰/۰۳۵	۳	T3: فقدان آگاهی و شناخت نسبت به ارزش های میراث راه آهن در مدیریت و برنامه ریزی که موجب توسعه ناپایدار است	
۰/۱۴۱	۳	۰/۰۴۷	۴	T4: فقدان برنامه و سیاست گذاری جامع در حوزه حفاظت و گردشگری ریلی	
۰/۰۲۴	۲	۰/۰۱۲	۱	T5: عدم حمایت نهادهای آموزشی عامل فقر فرهنگی در حوزه میراث ریلی است	
۰/۱۰۵	۳	۰/۰۳۵	۳	T6: ارجحیت منافع صنعت راه آهن نسبت به ارزش های تاریخی عامل تضعیف حفاظت از میراث راه آهن است	
۰/۱۸۸	۴	۰/۰۴۷	۴	T7: فقدان منابع مالی و سرمایه گذاری موجب عدم توسعه و حفاظت است	
۰/۱۰۵	۳	۰/۰۳۵	۳	T8: عدم توجه به پتانسیل های طبیعی و فرهنگی مسیر مانع توسعه پایدار	
۰/۱۴۱	۳	۰/۰۴۷	۴	T9: فقدان حمایت موثر از ساختار مدیریت میراث ریلی موجب تضعیف جایگاه ثبت جهانی آن است.	
۰/۱۴	۴	۰/۰۳۵	۳	T10: عدم استفاده از دانش و تخصص حفاظت موجب آسیب به میراث ریلی است.	
۳/۱۰۱	-	۱	۸۵	مجموع ماتریس عوامل خارجی	

مرحله دوم تعیین و تطبیق استراتژی ها

در این بخش استراتژی های با توجه به نقاط قوت در جهت کاهش نقاط ضعف و بهره برداری از فرصت ها و مقابله با تهدیدها ارائه می شوند و راهبردها در چهار گروه بر طبق جداول ۴ و ۵ تدوین می شوند.

جدول ۴. ماتریس راهبردهای انطباقی و تدافعی. مأخذ: نگارنده

WO1: نهادینه‌سازی الگوی تهیه طرح‌های توسعه راه‌آهن بر اساس رویکرد حفاظت مینا بر اساس سکناس بندی و اولویت‌گذاری نیازهای هر بخش از مسیر (W4,W5,W7,O10)	راهبردهای انطباقی (WO)
WO2: ایجاد بستر مشارکت مردمی برای سرمایه‌گذاری در حفاظت و احیای ابنیه راه‌آهن در راستای گردشگری، حفاظت و افزایش نقش آن در جامعه (O5,O6,O11,O12,O15,W4,W5,W6,W7)	
WO3: تعامل و هماهنگی با کلیه اداره‌های ارائه‌دهنده خدمات در حریم میراث راه‌آهن (W2,O3)	
WO4: جلب‌توجه تصمیم‌گیران و برنامه‌ریزان به وجه جهانی میراث راه‌آهن (O7,O8,O15,W9)	
WO5: بسترسازی ایجاد شبکه هوشمند در مطالعات، مستندنگاری و پایش ساختارها و ابنیه میراث راه‌آهن و حریم‌های آن باهدف توسعه روش‌ها و مطالعات در حفاظت و مرمت میراث صنعتی. (O1,W8).	
WO6: تعامل با نهاد های آموزشی برای بسط اهمیت میراث راه آهن (O9,W10,W5)	راهبردهای تدافعی (WT)
WT1: طراحی و ساماندهی منظر و حرائم بلافاصل مرتبط با راه آهن (T1,T8,T9,W4,W5)	
WT2: استفاده از مشوق‌های مالی و رفاهی برای جلب نهادها و افراد برای مشارکت در فرایند حفاظت. (T2,T7,W6,W7,W12,W13)	
WT3: تهیه طرح توسعه با رویکرد ارزش محور (T3,T4,T7,W3,W11)	

جدول ۵. ماتریس راهبردهای اقتضائی و پیش رو. مأخذ: نگارنده

SO1: تقویت زمینه اعطای کاربری چندگانه فرهنگی به فضاهای ایستگاهی (برگزاری نمایشگاه‌ها و وبینارها در زمینه‌های فرهنگی و اجتماعی). (O2,O3,O15,S2,S15)	راهبردهای پیش رو (SO)
SO2: افزودن ضوابط و حرایم میراث جهانی راه‌آهن در اسناد بالادستی همچون طرح‌های جامع، تفصیلی، شهری، روستایی مناطق طول مسیر (S16,S6,S1,S2,O3,O7,O8)	
SO3: ایجاد زمینه تعهد به رویکردهای حفاظت مدار در تهیه کلیه طرح‌های توسعه برای محور سراسری (S5,S6,S12,S16,O4,O10,O14)	
SO4: ایجاد مرکز مطالعات، پژوهش و داده‌کاوی میراث صنعتی و راه‌آهن (O1,O4,O6,S1,S4,S11)	
SO5: شناسایی، حفظ، تقویت و بهره‌گیری از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های اماکن و محدوده‌های طبیعی، تاریخی و فرهنگی در جهت احیاء، بهسازی و نوسازی (S7,S8,S12,O2,O6,O11)	
SO6: تهیه و تبیین مدل الگوی سرمایه گذاری در جهت برند سازی (O5,O8,O12,O6,O13,O15,S)	راهبردهای اقتضائی (ST)
ST1: بسترسازی برای سرمایه‌گذاری‌های دولتی و خصوصی جهت انجام طرح‌های گردشگری و حفاظتی (T2,T4,T8,S12,S13,S15,S16)	

ST2: تقویت زمینه تعاملات نهادی و درون‌سازمانی با اولویت میراث جهانی در برنامه ریزی ها (T9,S10,S16)	
ST3: ایجاد زمینه سنجش و پایش مستمر کلیه عملیات ها بر روی محور راه‌آهن سراسری با استفاده از فناوری‌های روز با مشارکت‌بخش خصوصی و دولتی (T10,T3,T4,S14)	
ST4: فراهم‌سازی زمینه ایجاد بخش گردشگری در راه‌آهن (T2,T4,T8,S7,S8,S15)	
ST5: ایجاد زمینه تعهد به رویکردهای حفاظت مدار در تهیه کلیه طرح‌های توسعه برای محورهای تاریخی راه آهن (T7,T6,T3,T1,S9)	

مرحله سوم تشکیل ماتریس اولویت اجرایی

بر پایه چهار دسته استراتژی واقع در ماتریس سوات (جدول ۴) و با توجه به مجموع امتیازهای نهایی عوامل داخلی و خارجی که به ترتیب ۳/۲۳ و ۳/۱۰ می باشند منطقه استراتژی در بخش پیش رو (تهاجمی) می باشد لذا استراتژی‌های واجد اولویت اصلی در جدول ۵ و شکل ۱ در بخش سلول ۷ ماتریس قرار می گیرند. در تدوین استراتژی‌های توسعه به استراتژی‌های حفاظت و پتانسیل‌های فرهنگی محور به عنوان محرک اصلی باید پرداخته شود.

محور داخلی

۱	۲	۳	۴
۳	راهبرد انطباقی	راهبرد پیش رو	۳
۲	راهبرد تدافعی	راهبرد اقتضایی	۲
۱			۱

شکل ۱. ماتریس داخلی - خارجی

مرحله چهارم: ارائه ماتریس راهبردی کمی

برطبق تحلیل بیان شده در شکل شماره ۱، در جدول شماره ۶ نقاط قوت و فرصت‌ها و امتیازهای به دست آمده آنها در سمت راست آورده شد و در ادامه براساس استراتژی‌های ارائه شده به هر یک از نقاط قوت و فرصت بین اعداد ۱ تا ۴ بر پایه اولویت کم، متوسط، بالا و بسیار بالا امتیازی داده شد و مجموع امتیازهای مربوط به هر استراتژی در آخرین ردیف ماتریس، اهمیت و اولویت آن را مشخص می نماید. اولویت‌ها براساس بالاترین امتیاز به پایین شامل راهبردهای SO1, SO6, SO4, SO2, SO5, SO3 بوده که با توجه به امتیازهای حاصل شده اذعان به توسعه حفاظت مینا و در کلیه طرح‌ها برای محور سراسری از اهمیت بسزایی برخوردار بوده و در مراتب بعدی به ترتیب ایجاد مرکز اسناد و اطلاعات میراث راه آهن به عنوان اولین میراث صنعتی ثبت جهانی کشور، شناخت پتانسیل‌های فضایی و کالبدی مسیر در راستای اهداف حفاظت و احیاء، لحاظ کلیه قوانین و قواعد منتج از ضوابط میراث جهانی در طرح‌های بالادستی به عنوان یک راهبرد اصولی، توجه به ایجاد برندینگ راه آهن

جهانی ایران و در آخر ایجاد زمینه مشارکت و تعامل فضاهای راه آهن در زندگی جامعه از اولویت های دیگر در استراتژی های پیشنهادی برای مجموعه راه آهن سراسری بوده است.

جدول ۶. ماتریس ارزیابی راهبردهای پیش رو براساس روش کمی. مأخذ: نگارنده

راهبرد SO6	راهبرد SO5		راهبرد SO4		راهبرد SO3		راهبرد SO2		راهبرد SO1		میزان	عوامل اصلی
	اولویت	امتیاز	اولویت	امتیاز	اولویت	امتیاز	اولویت	امتیاز	اولویت	امتیاز		
				۰/۴۵	۳			۰/۳	۲		۰/۱۵	S1
								۰/۳۲	۲	۰/۱۶	۱	S2
												S3
				۰/۰۸	۴							S4
						۰/۲۴	۳					S5
						۰/۱۲	۳	۰/۰۸	۲			S6
		۰/۶	۳									S7
		۰/۸	۴									S8
												S9
												S10
				۰/۱۶	۴							S11
۰/۲۷	۳	۰/۲۷	۳			۰/۲۷	۳					S12
												S13
								۰/۲۴	۴			S14
۰/۲۴	۲									۰/۱۲	۱	S15
۱	۴					۱	۴					S16
				۰/۷۰۸	۴							O1
		۰/۵۶۴	۴							۰/۱۴۱	۱	O2
								۰/۲۸۲	۳	۰/۰۹۴	۱	O3
				۰/۷۰۸	۴	۰/۷۰۸	۴					O4
۰/۵۶۴	۴											O5
۰/۰۹۶	۲	۰/۱۹۲	۴	۰/۱۹۲	۴							O6
								۰/۷۵۲	۴			O7
۰/۳۷۶	۲							۰/۵۶۴	۳			O8
												O9
						۱/۱۸	۴					O10
		۰/۲۸	۴									O11
۰/۱۴۴	۳											O12

۰/۰۷	۱									۰/۰۷	O13	
					۰/۲۸۲	۲				۰/۱۴۱	O14	
۰/۰۲۴	۱								۰/۰۲۴	۱	۰/۰۲۴	O15
۲/۲۵۲۴		۲/۷۰۶		۲/۲۹۸		۳/۸		۲/۵۳۸		۰/۵۳۹		مجموع امتیازها

تحلیل یافته های پژوهش

امروزه تغییرات با آهنگی پرشتاب تر رخ می دهند. تغییرات فناوری و به دنبال آن تغییر در دریاگر جنبه ها... شتاب بیشتری یافته است [۳۰]. از این رو روش برنامه ریزی راهبردی این امکان را برای سازمان ها و ساختارها فراهم می نماید تا با شیوه های خلاق و نوآورانه نسبت به آینده خود عمل نمایند و با چشم انداز کلان و بلندمدت به شکل جامع به مسائل بیندیشند. در حوزه راه آهن سراسری مؤلفه های حفاظت و توسعه با لحاظ وجه میراث جهانی نیازمند سازماندهی نوین و دستیابی به زبان مشترک و مفاهیم بین هر دو مؤلفه است. ایجاد تعامل و تعادل بین خواسته ها و نیازها و تدوین جایگاه آتی زمینه ساز دستیابی به منافع مشترک حفاظت میراث و توسعه صنعتی در راه آهن خواهد بود.

قابلیت ها و پتانسیل فرهنگی و طبیعی مسیر ریلی و نقش بی بدیل آن از وجه منظر، طراحی، معماری و شهرسازی، تأثیرات عمیق در سازماندهی شهرها و پیدایش روستاها و چشم اندازها داشته و اهمیت خاص و نمادینی برای الگو گزینی برای توسعه های نوین دارد و بخشی از زبان تاریخ مدرن در ایران محسوب می شوند حفاظت آن از منظر توسعه، واجد اهمیت تلقی می گردد.

در تحقق برنامه ها و سیاست های حفاظت و توسعه در خصوص میراث راه آهن سراسری نهادها و سازمان های مدیریتی به شکل مستقیم و غیرمستقیم نقش آفرینی می نمایند، تفاوت عملکردی موجب ناهماهنگی و عدم تشریک مساعی در جهت تأمین منافع ذی مدخلان می گردد و الحاق ضوابط و مقررات میراثی در اسناد بالادستی مرتبط با برنامه های توسعه همراه با تضامین لازم اجرایی نقش موثری در هماهنگی برنامه ها و اهداف ایفا می نماید. مستند نگاری و آرشیو سازی به عنوان بنیانی برای پژوهش و انتشار دانش و مدیریت اهمیت دارد با وجود آثار، شواهد و اسناد بسیار از میراث راه آهن با ثبت آن ها در قالب نخستین آرشیو میراث صنعتی کشور امکان ابقاء و حفاظت از بخشی از تاریخ فراهم می شود. ثبت کردن، مستند نگاری و مدیریت اطلاعات از فعالیت های اصلی فرایند تصمیم سازی به منظور مدیریت حفاظت میراثی و برنامه ریزی توسعه محسوب می شود. مستند نگاری با دانش روز و امکان دسترسی جامعه علمی و تحقیقاتی عامل رشد دانش در حوزه راه آهن است. ثبت جهانی راه آهن به عنوان یک فرصت برای رشد اقتصادی و ایجاد برند برای راه آهن ایران می تواند مورد استفاده قرار گیرد. وجود جاذبه های متنوع تاریخی، طبیعی و فرهنگی پتانسیل بالقوه ای است که امکان دستیابی به یک برند جهانی برای مسیر راه آهن سراسری فراهم می نماید ارتباط میان دو ساحل در شمال و جنوب کشور با تفاوت های اقلیمی و فرهنگی متنوع از جمله پتانسیل های بالقوه ای محسوب می شود. ارتباط گردشگری و حمل و نقل ناگسستنی است، از جمله توسعه فعالیت های گردشگری متمرکز بر خطوط ریلی که امروزه در کشورهای بسیاری مورد توجه قرار گرفته است، زیرا این حوزه شامل مجموعه ای از آثار تاریخی، زیرساخت های مهندسی و جاذبه های معنوی و قومی است که بخشی از تاریخ را بیان می نماید و پتانسیل و جاذبه های قابل توجه داشته که موجب ارتقای کشور خواهد بود. امروزه با تغییرات سریع فناوری و نگرش های اقتصادی نوین، کلیه ساختارهای بشری در مسیر تحول و توسعه های جدید قرار دارند و خطوط راه آهن سراسری ایران نیز در برنامه های کلان ملی و آینده نگری ها از این تغییرات بی نصیب نخواهند بود تغییر نگرش به سمت اقتصاد گردشگری ریلی یکی از روش های مناسب در استمرار

ویژگی‌های تاریخی - فرهنگی این مسیر است. باتوجه به پتانسیل‌های فوق‌العاده راه‌آهن ایران برای جذب گردشگر داخلی و جهانی در صورت برنامه‌ریزی و مدیریت علمی از این پتانسیل برای رشد اقتصادی، حفاظت و توسعه و برند سازی راه‌آهن سراسری می‌توان استفاده نمود. پیوند راه‌آهن با جوامع پیرامونی در بهبود شرایط و تغییر سبک زندگی، ایجاد مدارس و درمانگاه، بهبود شرایط اقتصادی و توسعه فرهنگی روستاها و شهرهای در مسیر و مجاورش اتفاق افتاد بود عامل پیوند و ارتباط دوسویه بین این دو وجه بوده است به تدریج با توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای و تقلیل نقش راه‌آهن در جامعه نقش آن به تدریج کاهش یافت و به فراموشی سپرده شد از مسائل مؤثر در تضعیف موقعیت راه‌آهن، فقدان طراحی و ساماندهی متناسب با شرایط روز برای مناطق پیرامون ایستگاه‌ها و محورهای ریلی است در صورت تهیه طرح‌های جامع ساماندهی محوطه‌ها و عرصه‌های مرتبط با راه‌آهن و ایستگاه‌ها همچنین اعطای تسهیلات رفاهی برای ساکنین مجاور مسیر و ایجاد زمینه‌های مشارکت اجتماعی برای جامعه در قالب طرح‌ها و برنامه‌های فرهنگی، اقتصادی زمینه تقویت جایگاه راه‌آهن فراهم می‌گردد.

راه‌آهن سراسری ایران تعامل میان انسان با محیط طبیعی از طریق ابزار فناوری و صنعت بوده و تأثیرات مهمی را موجب گردیده است وجه اصلی این تحولات بیانگر تغییر و ایجاد ارزش‌های متنوع و گسترده به لحاظ اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی، سیاسی، فضایی، کالبدی و به‌طور کلی ملموس و ناملموس بوده است. در مسیر توسعه‌های آتی حول راه‌آهن سراسری لزوم بازشناسی، معرفی و اولویت‌گذاری ارزش‌های میراثی از ملزومات حفاظت به شمار می‌آید. توسعه امری پیچیده و چندوجهی است و معمولاً با تغییرات کیفی همراه است. در حوزه فرهنگ بر طبق نظریات یونسکو، توسعه فرهنگی زیر بنای هر گونه توسعه‌ای محسوب می‌گردد؛ یعنی محور هر توسعه‌ای در جوامع، توسعه انسانی و فرهنگی است. به عبارتی تقدم و تأخر توسعه در گرو فاصله هر یک از انواع توسعه از فرایند ایجاد امکانات توانمندی و انتخاب سازی برای انسان است. در حوزه حفاظت از میراث راه‌آهن شیوه تعامل یا استراتژی‌ها با توجه به مقوله‌های معماری و شهرسازی، مهندسی و فناوری، منظری و محیطی، مدیریت و نهادی، آموزش و ترویج، عملکرد و توسعه و اجتماعی - فرهنگی را مورد تأکید قرار می‌دهد و بر نقش و اهمیت هر یک از موارد و تعامل مابین آنها در پیوستاری از مدیریت در راستای همگرایی توسعه و حفاظت تأکید داشته است. حفاظت از این میراث از دیدگاه صاحب‌نظران پیامدها و نتایجی برای کلیت سرزمین و سوژه به همراه خواهد داشت که می‌توان در مقولاتی دسته‌بندی نمود که عبارت‌اند از ارتقای فرهنگی در عرصه اجتماعی و جهانی که با توسعه گردشگری و برندسازی برای راه‌آهن به تقویت هویت اجتماعی و ملی می‌انجامد، در حوزه اقتصادی، با معرفی زمینه‌های درآمدزایی از پتانسیل‌های منظری و محیطی در کنار تمایز مسیر به‌عنوان کریدور جهانی خاص در عرصه حمل‌ونقل بین‌المللی به تقویت نقش اقتصادی محور و شناخت امکانات و توانایی سیستم حمل‌ونقل ریلی کشور مؤثر خواهد بود، در عرصه سیاسی و جهانی با تأکید مجدد بر جایگاه خلیج فارس و اهمیت تاریخی ایران در حمل‌ونقل بین‌المللی و بازشناسی سوابق صنعت و میراث صنعتی ایران به تغییر نگرش‌ها کمک می‌نماید؛ با ایجاد زمینه تجربه مدیریت در عرصه دوگانه توسعه - حفاظت با فائق آمدن بر چالش‌های آن در ایجاد ظرفیت‌های جدید مدیریتی نیز مؤثر خواهد بود.

یافته‌های این پژوهش، مبتنی بر مدل تلفیقی SWOT و QSPM، بیانگر آن است که حفاظت از میراث راه‌آهن سراسری ایران نه تنها امری فرهنگی و تاریخی، بلکه ضرورتی استراتژیک در مواجهه با تحولات توسعه‌ای روزافزون است. نتایج حاصل از تحلیل راهبردی نشان می‌دهد که وضعیت کنونی این میراث در موقعیت راهبردی تهاجمی (SO) قرار دارد؛ بدین معنا که نقاط قوت داخلی و فرصت‌های بیرونی می‌توانند با اتخاذ راهبردهای مناسب، به شکل مؤثری در مسیر توسعه حفاظت‌مدار به کار گرفته شوند.

با تحلیل امتیازهای کسب‌شده در ماتریس QSPM، اولویت نخست، تعهد به رویکرد حفاظت‌مدار در کلیه طرح‌های توسعه‌ای راه‌آهن است. این راهبرد در تلاقی با فرصت‌هایی چون ثبت جهانی اثر، حمایت‌های قانونی و

ظرفیت‌های گردشگری فرهنگی قرار دارد و از سوی دیگر با اتکا بر نقاط قوتی مانند تنوع مناظر، ارزش‌های فنی-معماری ایستگاه‌ها و سابقه تاریخی مسیر، قابلیت پیاده‌سازی بالایی دارد.

راهکارهای مکمل نیز شامل ایجاد مرکز اسناد و مطالعات میراث صنعتی، تدوین الگوی سرمایه‌گذاری مبتنی بر برندینگ میراث ریلی، و نیز الحاق ضوابط میراثی به اسناد بالادستی می‌باشد. این راهبردها در قیاس با مدل‌های مشابه نشان می‌دهند که تطبیق دقیق میان ارزیابی محیطی (داخلی و خارجی) و انتخاب راهبرد، می‌تواند مسیر بهینه‌ای برای حفظ و توسعه همزمان میراث فراهم سازد.

تجارب موفق بین‌المللی مانند پروژه‌های حفاظت-گردشگری در انگلیس، همگرایی حفاظت و نوسازی در ژاپن، و بازخوانی آینده‌نگرانه در هند، گواهی بر ضرورت اتخاذ نگرشی چندوجهی و منعطف در برنامه‌ریزی توسعه‌ای در بستر میراث صنعتی هستند. در این چارچوب، پژوهش حاضر با بهره‌گیری از مشارکت متخصصان حوزه‌های مختلف، توانسته است مجموعه‌ای از راهبردهای اجرایی با قابلیت اولویت‌بندی، و سازگار با شرایط بومی ارائه دهد که قابلیت تعمیم در سایر پروژه‌های میراثی-توسعه‌ای کشور را نیز دارد.

در نهایت، دستیابی به توسعه پایدار در حوزه راه‌آهن سراسری مستلزم آن است که ابعاد فرهنگی، تاریخی، فنی و اجتماعی این ساختار به‌صورت یکپارچه در سیاست‌گذاری‌های کلان لحاظ گردد. این رویکرد نه تنها به ارتقای جایگاه میراث صنعتی ایران در سطح بین‌المللی می‌انجامد، بلکه می‌تواند نقش کلیدی در توسعه گردشگری فرهنگی، افزایش انسجام اجتماعی، و بازتعریف روابط میان گذشته و آینده ایفا کند.

نتیجه‌گیری

روش برنامه‌ریزی راهبردی امکانی برای سازمان‌ها و ساختارها فراهم می‌نماید تا با شیوه‌های خلاق و نوآورانه نسبت به آینده عمل نمایند و با چشم‌انداز کلان و بلندمدت به شکل جامع به مسائل بیندیشند. مؤلفه‌های حفاظت و توسعه در حوزه میراث صنعت راه‌آهن از هماهنگی لازم برخوردار نبوده و دستیابی به حفاظت مناسب از میراث راه‌آهن نیازمند ایجاد زبان مشترک و توافق‌های مقدماتی بین دو حوزه حفاظت و توسعه است ایجاد تعامل و تعادل بین خواسته‌ها و نیازهای زمینه دستیابی به منافع مشترک است میراث راه‌آهن از ارزش‌های متنوعی برخوردار است که حفاظت برای استمرار و انتقال این ارزش‌ها به آینده تلاش می‌کند و باید بخشی از برنامه‌ریزی راهبردی توسعه صنعت ریلی باشد. برنامه‌ریزی راهبردی تلاش ساختاریافته جهت تصمیم‌های اساسی برای اجرای روش‌هایی است که ماهیت سازمان، نوع کارکردها و دلایل انجام آن فعالیت‌ها توسط ساختار را شکل داده و جهت می‌بخشد. در محور میراث جهانی راه‌آهن حفاظت از فضاها و بافت‌های ارزشمند روستایی و شهری متأثر از ریل و مسیرآن، چشم‌اندازها و سایر ویژگی‌های وابسته به ریل توسعه مدنظر است. اولویت‌بندی و ارزش‌گذاری بخش‌های مختلف مسیر و برآورد نیازهای هر منطقه امکان توسعه واقع‌گرایانه را متناسب با طرح‌های بالادستی که وجهه میراث‌فرهنگی مسیر را در نظر داشته، فراهم می‌نماید. در این رویکرد علاوه بر تأمین نیازهای صنعت ریلی برای پیشرفت و توسعه خدمات، نسبت به حفظ اهمیت معنایی محور سراسری و ارزش‌های آن و ارتقای آن‌ها نیز متعهد است. باتوجه به نقش عملکردی محور سراسری راه‌آهن در حمل‌ونقل و اقتصاد کشور با ثبت جهانی این مسیر در فهرست یونسکو موضوع حفاظت از این میراث به‌عنوان بخشی از وظایف و تعهدات ملی نباید مانع از تحقق اهداف توسعه‌ای صنعت ریلی در این مسیر گردد. رویکرد حفاظتی باید در چارچوب مطالعات و برنامه‌های متناسب با شرایط بخش‌های مختلف وابسته به محور راه‌آهن سراسری با ملاحظات نسبت به توسعه‌های مدنظر و بر اساس مبانی و توصیه‌های بین‌المللی انجام شود. پویایی و فعالیت این محور بخشی از ارزش‌های تاریخی، فرهنگی آن به شمار می‌رود و هر گونه اقدام در حفاظت از این میراث با تمرکز بر تداوم عملکردی مسیر و توجه به نقش آن در آینده اقتصادی کشور می‌تواند راهبردهای موفق را تبیین نماید.

References

- [1] Marzban, M. , Eghbali, S. R. and Asadi Malekjahan, F. (2023). Explaining Key Technological Factors Affecting the Future of the Construction Industry Using Structural Analysis. *Karafan Journal*, 19(4), 153-175. doi: 10.48301/kssa.2022.334225.2046
- [2] Hecker, A. (2008). *Le capital ferroviaire britannique, entre patrimoine et pragmatisme*. Rev. Geogr. l'Est, 48, 1-20. <https://doi.org/10.4000/rge.1241>.
- [3] Bhatawadekar, S. (2021). Understanding the Cultural Significance of Living Railway Heritage: Need for New Approaches. *TST-Transportes, Servicios Telecomunicaciones*(44). 173-192. https://asihf.org/wp-content/uploads/2024/03/TST44_9.pdf
- [4] Reeves, C.D., Dalton, R.C., & Pesce, G. (2020). *Context and Knowledge for Functional Buildings from the Industrial Revolution Using Heritage Railway Signal Boxes as an Exemplar*. Hist. Environ. Policy Pract , 11(2-3), 232-257. <https://doi.org/10.1080/17567505.2020.1726042>
- [5] Lourencetti, L. (2021). Enhancing the Cultural Value of Railways in the Western Region of São Paulo State (Brazil). *e-Phaistos*, IX(2),337-349. <https://doi.org/10.4000/ephaistos.8696>
- [6] Coombes, Robin. (2021). *THE SUSTAINABILITY OF HERITAGE RAILWAYS*, [Doctoral dissertation ,University of Birmingham], Birmingham Centre for Railway Research and Education College of Engineering and Physical Sciences. <http://etheses.bham.ac.uk/id/eprint/12079>
- [7] Coulls, A., Divall, c.,& Lee, R. (1999). *Railways as world heritage sites*, Paper Presented at the World Heritage Convention, International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), 1-33. Available online: <https://www.icomos.org/studies/railways.pdf>
- [8] The Riga Charter. (2005). In Proceedings of the Annual Meeting of FEDECRAIL, Riga, Latvia. <https://fedecrail.org/about-fedecrail/the-riga-charter/>
- [9] Muriel-Ramirez, M.J. (2017). Institutional Foundations of Heritage Railways: The High Cost of Low Trust in the Preservation of Merit Goods. *Journal of Economic Issues*. 51(3), 663-687. https://libkey.io/10.1080/00213624.2017.1353875?utm_source=ideas
- [10] Rafiee, F. (2024). Determining Strategies for the Development of Sustainable Rural Tourism based on the SWOT-QSPM Composite Matrix. *Karafan Journal*, 20(4), 195-214. doi: 10.48301/kssa.2023.387985.2470
- [11] Landorf, Chris. (2009). A Framework for Sustainable Heritage Management: A Study of UK Industrial Heritage Sites, *International Journal of Heritage Studies*, 15(6), 494-510. <https://doi.org/10.1080/13527250903210795>
- [12] Erkan, Yonca. (2012). Railway Heritage of Istanbul and the Marmaray Project. *International Journal of Architectural Heritage - INT J ARCHIT HERIT*. 6. 86-99. <https://doi.org/10.1080/15583058.2010.506622>.
- [13] Bianchi, Alessandra, & De Medici ,Stefania .(2023). *A Sustainable Adaptive Reuse Management Model for Disused Railway Cultural Heritage to Boost Local and Regional Competitiveness*, Sustainability, 15, 5127. <https://doi.org/10.3390/su15065127>
- [14] Noguchi Takego .(2019). *Preservation and Utilization of Railway Heritage in Japan : From Survey to Local Government*, Bulletin Paper Research Institute Humanities Research Institute Annual Report No, 49, 15-26.
- [15] Bhatawadekar, Shraddha.(2021)., Understanding the Cultural Significance of Living Railway Heritage: Need for New Approaches , *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, Issue 44, p173-192.
- [16] Rahmanian,D& Yarmahdavi,S.(2011). Iran Railway ssue in Qajar Era. *Islamic and Iranian History Magazine*.10(23),119-136. <https://sid.ir/paper/482397/fa>.

- [17] Pashazadeh, G. (2013). Railway and Development from the point of view of Iranian Scholars in the Period of Nasser al-din Shah. *JOURNAL OF HISTORICAL RESEARCHES*, 48(4 (16)), 57-70. <https://sid.ir/paper/148846/en>.
- [18] Nouri, M. (2022). Determining the National Railway Route of Iran: Ups and Downs. *Journal of Ganjine-ye Asnad*, 32(2), 122-149. <https://sid.ir/paper/1079050/fa>.
- [19] Nouri, M., & Soleymani Moghaddam, K. (2021). Assessing the status of historical-cultural heritage of the national railway in the northern region of Iran. *JOURNAL OF IRAN HISTORY (JOURNAL OF HUMAN SCIENCES)*, 14(1), 81-100. <https://sid.ir/paper/966716/en>
- [20] Farahbakhsh, M. and Hanachi, P. (2016). Analyzing the Effect of Railway as Industrial Heritage in Iran. *Journal of Fine Arts: Architecture & Urban Planning*, 20(4), 33-44. https://jfaup.ut.ac.ir/article_59668.html.
- [21] Farahbakhsh, M., Nadimi, H., & Razegi, A.R. (2023). The advantage of industrial heritage values in the preservation and development of Iran's national railway tourism. *Quarterly Journal of Development Strategy*, 3(75), 93-123. <http://rahbord-ag.ir/Article/46097/FullText>.
- [22] Lardner, H. (2012). Conservation plans. In *the Industrial Heritage Re-tooled* [book], edited by James Douet. Routledge. pp129-136. <https://doi.org/10.4324/9781315426532>
- [23] ICOMOS . (2011). The Valleta principle for The Safeguarding and management of historic cittiess, Towns&urban areas, Valleta, Malta. <https://civvih.icomos.org/wp-content/uploads/2022/03/Valletta-Principles-GA- EN FR 28 11 2011.pdf>.
- [24] ICOMOS, (2014). The Florence Declaration on Heritage and Landscape as Human Values, Declaration of the principles and recommendations on the value of cultural heritage and landscapes for promoting peaceful and democratic societies, Florence, Italian. https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Secretariat/2015/GA_2014_results/GA2_014_Symposium_FlorenceDeclaration_EN_final_20150318.pdf.
- [25] ICOMOS .2017. International Scientific Committee on Twentieth Century Heritage. *Approaches to the Conservation of Twentieth - Century Cultural Heritage*, Madrid-New Delhi document. <https://openarchive.icomos.org/id/eprint/2677>
- [26] Cossons, N. (2012). Why preserve the industrial heritage?. In *the Industrial Heritage Re-tooled* [book], edited by James Douet. Routledge. pp6-18. <https://doi.org/10.4324/9781315426532>
- [27] ICOMOS. (2011). The Dublin Principles, TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes, Adopted by the 17th ICOMOS General Assembly on 28 November 2011. https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/GA2011_ICOMOS_TICCIH_joint_principles_EN_FR_final_20120110.pdf.
- [28] Taipei Declaration . (2012). for Asian Industrial Heritage. [online]. <https://ticcih.org/about/charter/taipei-declaration-for-asian-industrial-heritage>.
- [29] Movasaghi, S.A. (2004). Theoretical and Conceptual Transformation of Development. Politics Quarterly: *Journal of Faculty of Law and Poltical Science*, (63), 223-252. <https://sid.ir/paper/110306/fa>.
- [30] Robatjazi, S., Fouladi, Q. and Sehat, A. (2023). Analysis of Trends and Drivers Affecting Emerging Jobs Until 2030. *Karafan Journal*, 20(2), 13-39. doi: 10.48301/kssa.2023.380492.2409