جایگاه ترانزیت در اقتصاد مقاومتی

مهدی ساسانی؛ کارشناس شبکه‌ی تحلیگران تکنولوژی ایران (ایتان)

چکیده

هزینه‌ی پایین اعمال تحریم‌ها بویژه تحریم‌های پولی و بانکی باعث شده تا تحریم پرکاربردترین ابزار دشمنان جمهوری اسلامی برای کند کردن روند حرکتی کشور در سال‌های اخیر باشد. لذا باتوجه به تقابل مبنایی نظام سلطه با آرمان‌های جمهوری اسلامی ایران ضروری است تا برای مقابله با اقدامات خصمانه‌ی دشمن راهکارها و راهبردهایی تدوین شوند که برای مدت زمان طولانی یا امکان اقدام خصمانه را با افزایش هزینه از دشمن صلب نمایند یا اینکه با ترمیم ساختارهای اقتصادی کشور متناسب با وضع موجود از ایجاد آسیب‌های احتمالی در صورت بروز هرگونه عمل خصمانه جلوگیری شود.

ترانزیت بین‌المللی بار از خاک ایران به دلیل ایجاد ارتباط بین منافع اقتصادی صاحبان کالا در کشورهای متعدد و امنیت ایران در کنار ایجاد اشتغال پایدار و افزایش درآمدهای غیر نفتی کشور علاوه بر اینکه باعث افزایش هزینه‌های تهدید و تحریم ایران می‌شود با کمک به بهبود ساختارهای اقتصادی کشور آسیب‌پذیری این بخش را در مقابل اقدامات خصمانه‌ی دشمن کاهش می‌دهد. با فعال سازی مسیر کریدور شمال ـ جنوب و معرفی مزایای قابل توجه حمل بار از این مسیر به صاحبان کالا، می‌توان به اهداف فوق‌الذکر برای ترانزیت دست یافت.

واژه‌های کلیدی : اقتصاد مقاومتی ، ترانزیت ، راه‌اهن ، کریدور شمال ـ جنوب

مقدمه

رویکرد انقلاب اسلامی در مقابله با نظام سلطه و قدرت‌های استکباری و حمایت از مظلومین در برابر ظالمان باعث شده تا از همان ابتدای شکل‌گیری جمهوری اسلامی ایران مقابله‌ی نظام سلطه با آن آغاز شود. خصومتی آشکار که علاوه بر مواجهه‌ی سیاسی، در سایر حوزه‌های فرهنگی، اقتصادی، امنیتی نیز می‌توان مثال‌های متعددی را برای آن برشمرد. در این مسیر تحریم‌های مختلف بواسطه‌ی سهولت و هزینه‌ی پایین اجرا نسبت به دیگر راهبردها یکی از پرکاربردترین ابزارهای دشمنان جمهوری اسلامی ایران برای جلوگیری یا کند کردن روند توسعه‌ی کشور بوده است.

نظام جهانی سلطه در این مسیر دو رکن اساسی یعنی تامین مالی این حرکت و فناوری‌های مورد نیاز را هدف قرار داده و سعی کرده است تا بوسیله‌ی ابزار تحریم موانعی را در مسیر حرکت و شکوفایی نظام ایجاد نماید[۱]. در نقطه مقابل راهبرد کشور برای عبور از موانع ایجاد شده مقاومت اقتصادی بوده است به عبارت دیگر در هر مقطع راهکارهای عبور از شرایط موجود تدوین شده است. به عنوان مثال اتکای برخی صنایع به محصولات و قطعات خارجی باعث شده تا با تحریم این کالاها مسیرهای پیچیده و اغلب پرهزینه برای تامین این قطعات از منابع خارجی طراحی شده و مشکل به صورت مقطعی مرتفع شده است. اما این روش که هزینه و زمان بالایی را طلب می‌کند به این دلیل که همچنان نیازمند تامین کالا از منابع خارجی است می‌تواند با افزایش محدودیت‌ها ناکارآمد شود لذا ضروری است راهکارهایی تدوین شوند که با فرض فشار همه جانبه و طولانی مدت نظام سلطه طراحی شده باشند. این راهکارها در حوزه‌ی اقتصاد را می‌توان تحت عنوان "اقتصاد مقاومتی" دسته بندی کرد.

اقتصاد مقاومتی، اقتصادی است که با آینده پژوهی دقیق و عالمانه تمامی فرصت‌های آتی دشمن را برای ضربه زدن به اقتصاد کشور شناسایی کرده و راهکار مناسب را در سطوح مختلف بکار می‌گیرد[۲].

با توجه به اینکه هدف از ارائه‌ی الگوی اقتصاد مقاومتی مقابله با اقدامات خصمانه‌ی دشمنان کشور است، راهکارهایی که ذیل این الگو تعریف می‌شوند را می‌توان در دو دسته‌ی "کاهش تهدید" و "کاهش آسیب" تقسیم‌بندی نمود.

کاهش تهدید

هدف از اجرای راهکارهایی تحت عنوان کاهش تهدید ایجاد شرایطی است که هزینه‌ی اقدامات خصمانه علیه جمهوری اسلامی ایران را به میزان قابل ملاحظه‌ای افزایش دهد. با توجه به اینکه اتخاذ هر تصمیمی برمبنای تحلیل هزینه ـ فایده صورت می‌گیرد حذف یا کاهش فاصله‌ی میان سود حاصل از اقدامات با هزینه‌ی اجرای آن موجب کاهش احتمال اتخاذ این قبیل تصمیم‌ها خواهد شد.برخی از این راهکارها عبارتند از:

- ایجاد همگرایی منطقه‌ای : استفاده از تدابیر هوشمندانه در سیاست خارجی کشور در کنار بکارگیری ظرفیت‌های قابل توجه اقتصادی و جغرافیایی کشور موجب خواهد شد تا کشورهای منطقه از ثبات و امنیت در ایران بهره‌مند شوند در این حالت هرگونه اقدامی که تاثیر منفی بر این شرایط داشته باشد با مخالفت این کشورها مواجه خواهد شد.

- ایجاد وابستگی میان منافع اقتصادی کشورها و امنیت ایران : اجرای برنامه‌هایی که باعث شود تا منافع اقتصادی کشورهای مختلفی در جهان به امنیت و ثبات ایران وابسته باشد سبب خواهد شد تا اقداماتی که موجب از بین رفتن این شرایط شود مورد مخالفت این کشورها باشد.

کاهش آسیب

اجرای راهکارهای مفید و موثر به منظور کاهش تهدید هیچ زمانی باعث صفر شدن احتمال انجام اقدامات خصمانه دشمن نخواهد شد لذا ضروری است تا ساختار اقتصادی کشور نیز به شکلی طراحی شود که در صورت اجرایی شدن تهدیدها بتوان کمترین هزینه از آنها عبور کرد. برخی از راهکارهایی که دستیابی به این هدف را تسهیل می‌کند عبارتند از :

- حذف ارز واسط : استفاده از ارزهای واسط مانند دلار و یورو علاوه بر ایجاد امکان رصد مبادلات تجاری کشورهای استفاده کننده از ارز برای کشورهای صاحب ارز، امکان مسدود کردن این مبادلات را در اختیار کشورهای دارنده ارز قرار می‌دهد. به همین جهت ضروری است تا ارز واسط از مبادلات تجاری کشور حذف شود.
- متنوع ساختن منابع درآمدی کشور
- ایجاد اشتغال پایدار
- تسهیل در تامین کالاهای استراتژیک کشور
- توسعه در مناطق کمتر توسعه یافته

انچه در این مقاله مورد بررسی قرار می‌گیرد مسیر فعال سازی ترانزیت از کشور به عنوان یکی از راهکارهای اساسی برای دستیابی به اهداف فوق است. با این فرض که ترانزیت بار از مسیر ایران از لحاظ اقتصادی به صرفه است نشان می‌دهیم که به کمک ترانزیت می‌توان به بخش قابل توجهی از اهداف فوق الذکر برای کاهش تهدید و آسیب دست یافت سپس این فرض اقتصادی بودن مسیر ایران را اثبات کرده و راههای عملیاتی شدن آن را معرفی می‌کنیم

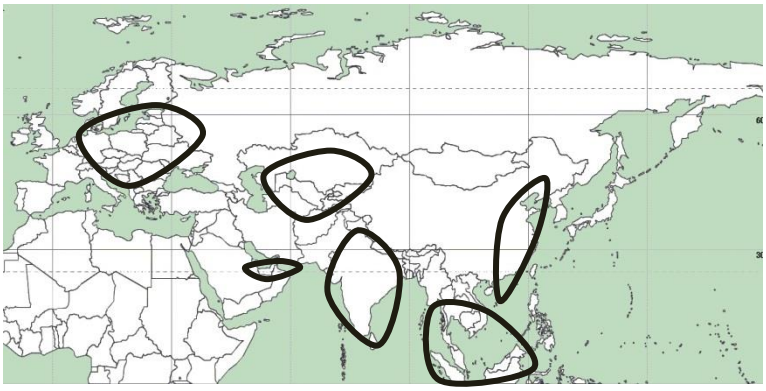
ترانزیت راهکاری برای مقابله با تحریم

برخورداری از امینت و مزیت جغرافیایی یکی از مهمترین عواملی است که می تواند بخوبی زمینه ساز توسعه این صنعت در یک کشور باشد برهمین اساس ایران همواره بعنوان یک مسیر ترانزیتی کوتاه و مناسب مورد توجه صاحبان کالا بوده است بگونه ای که آثار چرخهای این صنعت هنوز هم بر جاده ابریشم باقی است. هرچند با اختراع ماشین بخار،ارتباط میان این کشور ، جاده پیشرفت و ترقی قطع گردید و از اهمیت ترانزیتی آن کاسته شد اما در عصر حاضر با فروپاشی نظام سوسیالیستی در شوروری و نیاز کشورهای آسیای میانه به دسترسی به آبهای آزاد از یکسو و رشد فرآیند اقتصادی کشورهای شرق و جنوب آسیا و علاقمندی آنان به تجارت باغرب به انضمام ناامنی مسیرهای رقیب در روسیه و داغستان، افغانستان و پاکستان از سوی دیگر باعث شد تا بار دیگر این منطقه مورد توجه دنیای تجارت قرار گیرد. همسایگی جمهوری اسلامی ایران با آسیای میانه و دارا بودن مشترکات دینی، فرهنگی و تاریخی ،نیاز این منطقه به

استفاده از قلمرو ایران برای توسعه تجارت و ترانزیت همه و همه موقعیت ممتازی را برای کشور ما فراهم آورده است که بسط روابط اقتصادی و سیاسی با این منطقه را تسهیل می کند، با استفاده از موقعیتی کشور ما می‌تواند در آینده به شریک بزرگ تجاری،ترانزیتی آسیای میانه تبدیل شود اهمیت ژئو اکونومی ایران برای منطقه آسیای مرکزی به حدی است که کارشناسان جهانی و استراتژیهای توسعه، نقش رهبری و پیشتازی ایران را برای آسیای میانه محرز می دانند .(مقاله‌ی گمرک)

پنج کشور آسیای میانه در مرکز سرزمین وسیع روسیه ، فاقد راههای دسترسی مستقیم به آبهای آزاد بوده و جزء محدود کشورهای محصور در خشکی هستند ،متوسط فاصله پایتختهای این ۵ کشور با استثناء ترکمنستان از نزدیکترین بندر حدود ۳۰۰۰ کیلومتر است. چهار کشور از این پنج کشور برای رسیدن به آبهای آزاد باید از قلمرو یک کشور دیگر عبور نمایند و در این میان فقط ازبکستان برای دستیابی به دریا باید حداقل از دو کشور عبور کند. از آنجا که توسعه اقتصادی و رفاه اقتصادی در آسیای میانه به گسترش تجارت خارجی مستقیم با بقیه کشورهای جهان بستگی دارد و از طرف دیگر پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، سهم تجارت هر یک از این پنج کشور با کشورهای مشترک المنافع کاهنده بوده و این روند ادامه خواهد یافت لذا آسیای میانه برای توسعه تجارت خارجی خود با جهان ناچار به استفاده از مسیرهای ترانزیت کالا از قلمرو سایر کشورها،علاوه بر مسیر سنتی روسیه خواهد بود. در این میان طرح کریدور «شمال – جنوب» در مقایسه با طرح «شرق – غرب» تراسیکا یکی از طرحهای مطرح در منطقه می باشد. این کریدور در سال ۱۹۹۳ توسط وزرای حمل و نقل اروپا در کنفرانس هلیسنکی به تصویب رسیده است و زمان و هزینه حمل کالا در این کریدور به صورت میانگین به ترتیب ۴۰٪ و ۱۰٪ کاهش می‌دهد.(مقاله سازمان ملل)

عبور بار از ایران باعث خواهد شد تا منافع اقتصادی صاحبان کالا که با هدف منفعت بیشتر بار خود را از ایران عبور می‌دهند به ثبات و امنیت ایران وابسته شود در نتیجه اقداماتی که موجب ایجاد اختلال در انتقال بار از این مسیر شود با مخالفت‌های قابل توجهی روبرو خواهد شد. این موضوع سبب می‌شد تا کشورهایی که قصد اعمال محدودیت‌هایی را برای ایران دارند مجبور به پرداخت هزینه‌های بیشتری برای اقدامات خود باشند. این افزایش هزینه می‌تواند موجب توقف اعمال محدودیت‌ها گردد.



تصویر شماره‌ی ۱ ـ وابستگی منافع اقتصادی کشورها با امنیت ایران

همانطور که در تصویر شماره‌ی ۱ نیز مشخص است ترانزیت کالا از خاک ایران می‌تواند منافع اقتصادی صاحبان کالا در مناطق مختلف را به ثبات ایران وابسته کند و با افزایش هزینه، احتمال اقدامات خصمانه علیه کشور را کاهش دهد.

علاوه بر این ترانزیت کالا با افزایش درآمدهای دولت و ایجاد شغل باعث کاهش آسیب‌پذیری ساختارهای اقتصادی کشور خواهد شد. بافرض اینکه کالاهای عبوری از ایران در مسیر بندر عباس تا بندر آمیرآباد و بالعکس جابجا شوند[1] و حمل کالا بر عهده شبکه‌ی ریلی باشد[2] باتوجه به تعرفه‌های اعلام شده توسط شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برای حمل کالاهای ترانزیتی، به ازای هر ۱۰ میلیون تن کالای جابجا شده ۰/۹ میلیارد دلار درآمدهای حاصل از کرایه‌ی حمل افزایش خواهد یافت که باید به این مبلغ درآمدهای گمرکی و دیگر درآمدها را نیز اضافه کرد. همچنین باتوجه به نیروی کار مورد نیاز برای ساخت، تعمیر و نگهداری و ارائه‌ی خدمات حمل و نقلی، جابجایی این میزان کالا از کشور ۶۵ هزار شغل ایجاد خواهد کرد. جدول شماره‌ی ۱ تعداد شغل ایجاد شده و میزان درآمد را به تفکیک نشان می‌دهد.

	میزان بار	۵۰ میلیون تن
	تعداد لکوموتیو مورد نیاز	۴۲۵
	تعداد واگن مورد نیاز	۷۲۵۰
اشتغال	اشتغال هر لکوموتیو	۲۸/۵
	اشتغال هر واگن	۱۰
	ضریب اشتغال غیر مستقیم	۲/۹۳
درآمد	کرایه حمل هر کانتینر	۸۷۹
	میزان اشتغال	۳۳۵۰۰۰ نفر
	میزان درآمد سالانه (از محل کرایه)	۴/۵ میلیارد دلار

جدول شماره‌ی ۱ ـ اشتغالزایی و درآمدزایی افزایش ترانزیت از کشور

تبدیل شدن ایران به مسیر ارتباطی برای انتقال کالا بین قطب‌های مختلف تولید و مصرف علاوه بر مزایای فوق باعث خواهد شد تا بتوان در کنار بارهای عبوری به مقاصدی غیر از ایران، کالاهای استراتژیک مورد نیاز کشور که در شرایط تحریم برای تامین آنها با مشکل مواجه خواهیم بود را تامین نماییم.

مطالعه‌ی بازار قابل اتصال توسط مسیر ایران نشان می‌دهد، دستیابی به حجم ۵۰ میلیون تن ترانزیت در سال به آسانی امکان پذیر خواهد بود و افزایش آن نیازمند رقابت با دیگر مسیرهای موازی است. جدول شماره‌ی ۲ حجم بار کانتینری بین مبادی و مقاصدی را که ایران می‌تواند در ترانزیت بار آنها نقش داشته باشد نشان می‌دهد، همانطور که

---

[1] با توجه به مزیت قابل توجه حمل کالا از نظر اقتصادی در مسیر کریدور شمال ـ جنوب این فرض در نظر گرفته شده است.

[2] با توجه به مزایای قابل توجه حمل و نقل ریلی از نظر اقتصادی، زیست محیطی و ایمنی این فرض در نظر گرفته شده است

مشاهده می‌شود حجم بار مربوط به کشورهای خاورمیانه و شمال اروپا که عبور آنها از خاک ایران می‌دهد و هم‌اکنون بوسیله‌ی مسیرهای دریایی منتقل می‌شود نزدیک به ۵۰ میلیون تن می‌باشد[۳].

مسیر	مولفه (مبدا اروپا)	میزان بار (میلیون تن)
اتحادیه اروپا ـ چین	واردات	۵۸
	صادرات	۲۹
دیگر کشورهای آسیا ـ اتحادیه اروپا	واردات	۳۶
	صادرات	۳۰
اتحادیه اروپا ـ خاورمیانه و آفریقا	واردات	۱۷
	صادرات	۳۲
چین ـ دیگر کشورهای اروپا	واردات	۱۸
جمع واردات	۱۲۹	
جمع صادرات	۹۱	
جمع کل تجارت	۲۲۰	

جدول شماره‌ی ۲ ـ حجم بازار قابل دستیابی برای ترانزیت کالا از ایران

ترانزیت از ایران اقتصادی است

تاکنون مطالعات گسترده‌ای توسط نهادهای بین‌المللی[٤] برای معرفی کریدورهای ارتباطی میان آسیا و اروپا از طریق جاده و خطوط ریلی در قالب پروژه‌ی "آلتید[٥]" صورت گرفته است که نتیجه‌ی آن معرفی مسیرهای مختلف شامل کریدورهای جاده‌ای و ریلی AH[٦] و TAR[٧] شده است. ایران نیز به دلیل واقع شدن در مسیر ارتباط آسیا و جنوب اروپا نقش قابل توجهی در این شبکه به عهده دارد. با این حال از میان تمام مسیرهای ترانزیتی که برای ایران تعریف شده و

---

[۳] وزن باری که توسط کانتینرهای ۲۰ فوتی جابجا می‌شود معادل ۱۰ تن درنظر گرفته می‌شود

[٤] United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP)

[٥] Asian Land Transport Infrastructure Development (ALTID) project

[٦] The Asian Highway (AH)

[٧] The Trans-Asian Railway (TAR)

می‌توان آنها را در قالب دو گروه شرقی ـ غربی و شمالی ـ جنوبی تقسیم بندی نمود، کریدور شمال ـ جنوب همانطور که اشاره شد به دلیل مزیت قابل توجه در زمان و هزینه‌ی حمل بسیار قابل توجه صاحبان کالا است.

مبدا	مقصد	مدت زمان (روز)		
		مسیر دریایی	مسیر ریلی	حمل و نقل ترکیبی
هلسینکی	تهران	۳۳/۵	۱۲	---
	لاهور	۴۱/۵	۱۸/۵	۲۴
	دهلی نو	۳۲	۲۰	۲۷
	بانکوک	۳۲	---	۳۵
مدت زمان سیر ریلی با فرض میانگین سرعت ۲۷/۵ کیلومتر بر ساعت در بخش غیر اروپایی و ۴۵ کیلومتر بر ساعت در بخش اروپایی بدست آمده است				

جدول شماره‌ی ۳ ـ مقایسه‌ی زمان سفر در مسیر کریدور شمال ـ جنوب با مسیر دریایی فعلی

همانطور که ملاحظه می‌شود درصورتیکه بتوان اعداد درنظر گرفته شده در جدول شماره‌ی ۳ را تحقق بخشید به دلیل کاهش قابل توجه در زمان سیر که مهمترین عامل در تصمیم گیری صاحبان کالا برای انتخاب مسیر است، مسیر ایران صرفه‌ی قابل توجهی را برای بازرگانان ایجاد خواهد کرد. همچنین باید توجه داشت که با افزایش سرعت سیر قطار و دستیابی به میانگین سرعت سیر اروپا می‌توان بار مربوط به کشورهای آسیای جنوب شرق را نیز جذب این مسیر کرد.

تبدیل شدن به قطب ترانزیت

تا اینجا نشان دادیم با استفاده از ابزار ترانزیت که به دلیل موقعیت ویژه‌ی جغرافیایی ایران مزایای قابل توجهی را در اختیار صاحبان کالا قرار می‌دهد می‌توان در قالب راهکارهای اقتصاد مقاومتی از ساختارهای اقتصادی کشور در برابر اقدامات خصمانه‌ی دشمنان محافظت کرد. در ادامه با توجه به ضرورت تبدیل شدن ایران به قطب ترانزیتی در منطقه که پیش از این اشاره شد ابتدا ابزار مناسب برای رسیدن به این هدف را معرفی کرده، سپس با نشان دادن وضعیت موجود و تعریف وضعیت مطلوب راهکارهای رسیدن به وضعیت مطلوب بیان خواهند شد.

راه‌آهن مناسب‌ترین ابزار

حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از شاخه‌های حمل و نقل زمینی به دلیل مزایای قابل توجهی که نسبت به حمل و نقل جاده‌ای دارد در تمام کشورها مورد توجه است. برخی از مهمترین مزایای این روش حمل و نقلی نسبت به حمل و نقل جاده‌ای عبارتند از:

- کاهش چشمگیر مصرف سوخت : بر اساس مطالعات صورت گرفته در مرکز تحقیقات راه‌آهن که در سال ۱۳۸۷ منتشر شده است میزان مصرف سوخت به ازای واحد حمل در جاده ۱۰ برابر حمل و نقل ریلی است.
- کاهش قابل توجه آلاینده‌های زیست محیطی : یکی از اثرات مصرف سوخت کمتر در حمل و نقل ریلی کاهش آلاینده‌های زیست محیطی است. مصرف کمتر دیگر آلاینده‌های زیست محیطی مانند روغن‌ها نیز به کاهش آلودگی محیط زیست کمک می‌کند.
- ایمنی بسیار بالا : لزوم حرکت روی یک ریل و همچنین عوامل هدایت کننده قطار در مسیر باعث شده تا سوانح ریلی در مقایسه با سوانح جاده‌ای تقریبا ناچیز باشند. ایمنی بالاتر حمل و نقل ریلی باعث خواهد شد تا با کاهش هزینه‌های مربوط به بیمه، در مجموع هزینه‌ی حمل کاهش یابد.

مزایای فوق در کنار هزینه‌ی پایین‌تر و زمان کمتر جابجایی کالا در حمل و نقل ریلی باعث شده تا به دلیل صرفه‌ی اقتصادی در فواصل متوسط از این روش برای حمل کالا استفاده شود و با انتقال کالا به پایانه‌های متمرکز در نزدیکی مراکز مصرف با استفاده از حمل و نقل جاده‌ای کالا به محل مصرف منتقل گردد. در مسیرهای ترانزیتی آسیا نیز که به هدف اتصال زمینی آسیا به اروپا تعریف شده‌اند حمل و نقل ریلی جایگاه ویژه‌ای دارد.

وضعیت موجود ترانزیت و حمل و نقل ریلی درکشور و علل آن

مزایای قابل توجه ترانزیت باعث شده تا افزایش حجم ترانزیت به عنوان یکی از اهداف برنامه‌ی پنجم توسعه‌ی کشور مورد توجه قرار گیرد. بر اساس ماده ۱۶۳ برنامه پنجم دولت موظف است سازوکارهای لازم برای افزایش سالانه حداقل ۱۰٪ حجم بار ترانزیتی را فراهم نماید. آمارهای ترانزیتی کشور نشان می‌دهد درحالیکه از سال ۱۳۸۷ تاکنون حجم کالای ترانزیتی افزایش یافته اما سهم حمل و نقل ریلی کاهش قابل توجهی داشته است که این موضوع باتوجه به مزایای حمل و نقل ریلی متناقض است. بعلاوه بر اساس تبصره‌ی ۱۳ قانون مدیریت حمل و نقل وسوخت کشور در پایان سال ۱۳۹۴ باید سهم راه‌آهن از حمل بار در کشور به ۳۰٪ افزایش یابد. این عدد معادل است با حمل سالانه ۱۲۰ میلیون تن بار توسط راه‌آهن درحالیکه حداکثر بار جابجا شده توسط راه‌اهن در سال ۱۳۸۸، ۳۳ میلیون تن بوده است[۸].

سال	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۰ ماهه اول ۹۰

[۸] گزارش‌های آماری شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

سهم راه‌آهن از ترانزیت	٪۲۰	٪۱۹	٪۱۴	٪۹

جدول شماره‌ی ۴ ـ سهم راه‌اهن از ترانزیت کالا در کشور

با توجه به بررسی‌های صورت گرفته مهمترین دلیلی که برای این وضعیت بیان شده کامل نبودن زیرساخت‌های ریلی کشور است و به همین جهت برای دستیابی به جایگاه اول در حمل و نقل ریلی منطقه هدفگذاری ساخت ۱۵ هزار کیلومتر ریل تا پایان چشم‌انداز بر همین اساس صورت گرفته است. مهمترین دلیل برای رسیدن به این عدد نیز شاخص "طول خطوط ریلی به ازای یک کیلومتر مربع مساحت کشور" است.

مقایسه‌ی وضعیت زیر ساختی و عملکردی شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و دیگر کشورهای منطقه در حمل و نقل ریلی بیانگر علت دیگری برای این وضعیت است. مقایسه‌ی آمار عملکردی راه‌اهن ایران و قزاقستان که در جدول زیر بیان شده است نشان می‌دهد با زیر ساخت موجود نیز می‌توان حجم بار بسیار بیشتری را جابجا کرد. در واقع بهره‌وری بسیار پایین خطوط ریلی کشور عامل ایجاد چنین وضعیتی است.

کشور	طول خطوط ریلی (هزار کیلومتر)	نسبت طول خطوط به مساحت (کیلومتر بر کیلومتر مربع)	میزان بار جابجا شده (میلیون تن)	تن ـ کیلومتر بار جابجا شده (میلیارد)
قزاقستان	۱۴/۲	۰/۰۰۵	۲۶۰	۲۱۳/۲
ایران	۹/۵	۰/۰۰۵	۳۳	۲۰/۵

جدول شماره‌ی ۵ ـ مقایسه‌ی شاخص‌های زیرساختی و عملکردی ایران و قزاقستان

قدمت بسیار بالای سامانه‌ی بهره‌برداری از خطوط ریلی و عدم استفاده‌ی مناسب از زیرساخت‌های موجود باعث کاهش شدید بهره‌وری از خطوط ریلی است. بهره‌برداری از خطوط ریلی کشور با وجود معرفی فناوری‌های مختلف برای کنترل و هدایت قطار روی ریل همچنان به صورت دستی صورت می‌گیرد و قطارها باید پس از طی کردن فواصل بسیار طولانی بلوک‌ها[۹] در ایستگاهها متوقف شده تا اجازه‌ی ورود به بلوک بعدی را از مسوول ایستگاه دریافت نمایند. این موضوع باعث شده تا بخش قابل توجهی از طرفیت خطوط ریلی کشور بدون استفاده باقی بماند. علاوه بر این با وجود اینکه ریل‌های مورد استفاده در شبکه‌ی ریلی از نوع ریل سنگین هستند (۶۰ کیلوگرم به ازای هر متر طول) و امکان تحمل بار محوری حتی تا ۳۰ تن را دارا هستند حداکثر بار محوری در برخی از خطوط ریلی ۲۵ تن می‌باشد.

وضعیت مطلوب و راه رسیدن به آن

[۹] عمده‌ی بلوک‌های شبکه‌ی ریلی کشور ۲۰ کیلومتری است البته برخی از بلوک‌ها تا ۴۰ کیلومتر نیز ادامه دارند.

درصورتیکه بتوان بخشی از بار جاده را توسط حمل و نقل ریلی منتقل کرد به دلیل مصرف بسیار کمتر سوخت به ازای واحد حمل در راه‌آهن نسبت به حمل و نقل جاده‌ای می‌توان با تاثیرات بسیار کمتری افزایش قیمت حامل‌های انرژی را افزایش داد. این موضوع در کنار مزایای ترانزیت ریلی که پیش از این مورد اشاره قرار گرفت باعث می‌شود تا دستیابی به اهداف قانونی راه‌آهن را به عنوان وضعیت مطلوب برای شبکه‌ی ریلی تعریف نمود.

برای دستیابی به این هدف مهمترین اقدام افزایش بهره‌وری از خطوط ریلی است. برای رسیدن به این هدف اقدامات زیر پیشنهاد می‌گردد :

۱- ارتقای سامانه‌ی بهره‌برداری : با ارتقای سامانه‌ی بهره‌برداری و کاهش طول بلوک‌ها ظرفیت استفاده از خطوط ریلی افزایش خواهد یافت
۲- افزایش بار محوری : با توجه به اینکه ریل‌های مورد استفاده در شبکه‌ی ریلی از نوع سنگین هستند درصورتیکه مجوز افزایش بار محوری صادر شود می‌توان با یک رام قطاری که در حالت فعلی حرکت می‌کند میران بیشتری بار جابجا کرد.
۳- افزایش ناوگان : با انجام اقدامات فوق امکان حرکت تعداد بیشتری قطار در شبکه‌ی ریلی ایجاد خواهد شد لذا ضروری است تا ناوگان مناسب با این ظرفیت تامین شود.
٤- حرکت برنامه‌ای قطارهای باری : عدم تعهد به برنامه‌ی حرکت قطارهای باری باعث شده تا امکان برنامه‌ریزی برای صاحبان کالا در مورد زمان در اختیار داشتن کالاهای خود وجود نداشته باشد. این شرایط باعث خواهد شد تا جذابیت حمل و نقل ریلی کاهش یابد. درصورتیکه الزامی به انتقال برنامه‌ای بار وجود داشته باشد این موضوع نیز برطرف خواهد شد.

با اجرای این اقدامات و افزایش بهره‌وری خطوط ریلی به راحتی امکان دستیابی به اهداف برنامه‌ای راه‌اهن وجود خواهد داشت. این شرایط اقتصادی شدن مسیر ایران را هم به دنبال خواهد داشت و می‌توان با جذب بارهای ترانزیتی به اهداف ترانزیت در اقتصاد مقاومتی نیز دست یافت.

جمع‌بندی

با توجه به تضاد موجود در آرمان‌های نظام جمهوری اسلامی ایران و منافع قدرت‌های جهان تقابل و درگیری طولانی مدت میان این دو امری بدیهی است. لذا ضروری است تا با اتخاذ راهبردهای اساسی برای این نبرد آمادگی‌های لازم را در بخش‌های مختلف کشور ایجاد نمود. یکی از مهمترین این بخش‌ها، اقتصاد کشور است، به همین جهت استفاده از راهبردهای اقتصاد مقاومتی برای کاهش تهدید و کاهش آسیب‌پذیری اقتصاد کشور ضروری است.

ترانزیت بار از خاک ایران که بواسطه‌ی موقعیت جغرافیایی کشور از گذشته تا کنون مورد توجه تجار و بازرگانان بوده است به دلیل ایجاد وابستگی در منافع اقتصادی صاحبان کالا و امنیت ایران همچنین ایجاد اشتغال و افزایش درآمدهای

کشور راهکاری مناسب در جهت اهداف اقتصاد مقاومتی است. با توجه به نقش اساسی راه اهن در جابجایی بار ضروری است تا با افزایش بهره‌وری در خطوط ریلی کشور مسیر ایران را اقتصادی کرده تا بتوان بار صاحبان کالا را جذب نمود.