

کاهش وابستگی اقتصاد به نفت، تسویه انبوه بدهی دولت پیشین، آزاد کردن منابع مسدود شده ایران در خارج از کشور، بازپس‌گیری طلب‌های نفتی و رشد ۶۸ درصدی ترانزیت و افزایش ۲ برابری ترانزیت جاده‌ای کالا طی سال ۱۴۰۰ که یک رکورد کم‌سابقه در اقتصاد ایران به‌شمار می‌رود، از جمله پیامدهای تغییر ریل‌گذاری فوق‌الذکر بود. از سوی دیگر افزایش ۴۰ درصدی صادرات غیرنفتی اثر قابل ملاحظه‌ای در افزایش درآمدهای ارزی کشور و بهبود تراز تجاری داشته است. روابط تجاری ایران با ترکیه نزدیک به ۲،۵ برابر شده و با عراق و دیگر کشورها نیز حجم تجارت افزایش قابل‌توجهی را مشاهده کرده است. در عمر کوتاه دولت، رقم صادراتی ایران به ترکمنستان ۷۰ درصد، به ازبکستان ۱۰۰ درصد، به قزاقستان ۱۱۲ درصد، به قرقیزستان ۶۰ درصد و به تاجیکستان ۱۰۰ درصد افزایش یافته است. همچنین حجم تجارت دوطرفه بین ایران و روسیه در این مدت به ۶،۴ میلیارد دلار رسیده که ۱،۱ میلیارد دلار آن مربوط به صادرات صیفی‌جات به روسیه بوده است. افزایش مراجعه مقامات کشورهای همسایه به ایران در زمینه انرژی حاکی از آن است که ایران توانسته در دولت سیزدهم، اعتماد از دست‌رفته خود در دولت گذشته در بازار انرژی را بازیابی کند. آغاز سوآپ گاز از ترکمنستان به جمهوری آذربایجان که از زمستان سال گذشته از سر گرفته شد، یکی از مهم‌ترین نمادهای موفقیت دیپلماسی انرژی در دولت سیزدهم به‌شمار می‌رود.

### احیای ظرفیت ترانزیتی کریدورها

### الف) کریدورهای شمال به جنوب و غرب به شرق

کریدورها فارغ از نقشی که در شکوفایی اقتصادی دارند، در تعاملات سیاسی نیز نقش سازنده‌ای را بازی می‌کنند. آغاز به کار کریدور شمال به جنوب که از آن به بزرگ‌ترین کریدور جهان نیز یاد می‌شود سهم بسزایی در ارتقای جایگاه ایران و روابط با کشورهای مختلف دارد. ایران دارای دو کریدور شمال به جنوب است که قرارداد آن در سال ۱۳۷۹ به امضای وزیران حمل و نقل سه کشور ایران، هند و روسیه رسید اما تاکنون گام مؤثری برای اجرایی شدن آن وجود نداشته است. یکی از آنها محور شرقی است که با تکمیل راه‌آهن چابهار زاهدان در سال آینده و پیوند دریای عمان به بنادر دریای خزر، جنوب آسیا را به افغانستان و آسیای میانه متصل می‌کند. دومین کریدور نیز بندرعباس را به‌صورت چهار شاخه به شمال، شمال غرب و شمال شرق کشور مرتبط می‌کند. کریدور شمال به جنوب به موجب کاهش زمان حمل و نقل از ۲۵ تا ۳۰ روز در مقایسه با ۴۰ تا ۶۰ روز و صرفه اقتصادی در حدود ۲ هزار و ۵۰۰ دلار در هر ۱۵ تن نسبت به کانال سوئز، ارزش ویژه‌ای دارد.

دولت برای بالابردن ظرفیت و پتانسیل بنادر شمالی کشور در حال اصلاح و ارتقای زیرساخت‌های مناسب برای این امر است.

**دولت سیزدهم در حوزه دیپلماسی توانسته است کفه ترازو را به نفع ایران در منطقه گسترش دهد؛ به‌گونه‌ای که در طول مدت اخیر با رایزنی‌های مختلفی که با همسایگان خود داشته است از یک طرف، روابط خود را با این کشورها گسترش داده و از سویی دیگر، از ایجاد تنش و نزاع در منطقه جلوگیری کرده است تا جایی که حتی کشورهایی همچون مصر و اردن و عربستان به دنبال گفت‌وگو و برقراری روابط دیپلماتیک با ایران هستند**

بر این اساس بنادر آماده پذیرش انواع کانتینر، کانتینرهای یخچالی، کشتی‌های رور، بار فله و انواع کالاهای است و اسکله، انبارها و مخازن نیز پذیرای انواع کالاهای نفتی و غیرنفتی می‌باشد. در این میان، تولید مشترک کشتی میان ایران و روسیه بر اعتبار کریدور شمال- جنوب افزوده است چرا که این اقدام گامی در جهت تأمین تجهیزات مورد نیاز برای انجام مبادلات در این کریدور خواهد بود. کریدور عبوری شمال- جنوب از ایران مسیری تحریم‌ناپذیر و امن است و کارشکنی و تغییر رویه همسایگان نیز در آن تأثیری ندارد.

### ب) خط راه آهن کریدور ترکیه، ایران، پاکستان

این خط آهن با توجه با اتصال آن به خطوط آهن کشورهای اروپایی، رویدادی بسیار مهم در عرصه اقتصادی هر سه کشور به‌شمار می‌رود و به گسترش پیوندهای اقتصادی و دیپلماتیک بین پایتخت‌های این سه کشور کمک خواهد کرد. بازرگانان هر سه کشور می‌توانند با استفاده از این خط آهن که در حال حاضر فقط به حمل و نقل کالا اختصاص دارد، به مبادلات تجاری خود وسعت ببخشند. با راه‌اندازی این خط، تولیدکنندگان و بازرگانان ترکیه به بازار یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون نفری چین دسترسی پیدا خواهند کرد. با راه‌اندازی این خط آهن، چین نیز می‌تواند از راه خشکی کالاهای خود را به بازارهای اروپا ارسال کند. ایران و پاکستان و دیگر کشورهای منطقه نیز می‌توانند از طریق این خط آهن کالاهای خود را بدون

پرداخت عوارض به چین صادر کنند. اجرای این طرح در ضمن کمکی شایان به افغانستان برای توسعه تجارت خارجی خود خواهد کرد، کشوری که به علت تحولات سیاسی در آستانه فروپاشی اقتصادی قرار دارد. دیگر کشورهای منطقه از جمله جمهوری آذربایجان، ترکمنستان، تاجیکستان، قزاقستان، قرقیزستان و ازبکستان نیز از این طرح حمل و نقل ریلی برای توسعه مبادلات تجاری خود با جهان خارج سود خواهند برد. به پیش‌بینی کارشناسان، این خط آهن به پاکستان کمک خواهد کرد تا حجم مبادلات خارجی خود را در سال به ۶۵ میلیارد دلار افزایش دهد.

### ج) خط آهن محور مقاومت

در واقع می‌توان اتصال ریلی از ایران به سوریه و لبنان را بزرگ‌ترین دستاورد اجرایی چند دهه اخیر دانست که به‌راحتی می‌تواند ایران را به متحدان خود در دریای مدیترانه متصل کند. هم‌اکنون معادن فسفات و گوگرد در سوریه با قراردادی در اختیار تهران قرار گرفته است و به این ترتیب حمل و نقل راحت، آسان و کم‌هزینه ریلی برای این کالاها برای اقتصاد ۳ کشور ایران، عراق و سوریه بسیار مهم و اثربخش خواهد بود. در یک جمله می‌توان این اتصال را «قطار بزرگ مقاومت» نام نهاد. خطوط ریلی ایران از تهران آغاز می‌شود و تا جنوب کشور و آبادان، خرمشهر و شلمچه امتداد خواهد داشت. از سمت عراق هم قطار از شهر بصره آغاز خواهد شد و به بغداد می‌رسد و از طریق فلوجه به سمت سوریه می‌رود. عراق دارای خطوط ریلی مناسب و زیادی است که اگر بصره هم به بغداد متصل شود یک تحول بزرگ هم برای ایران و هم برای عراق خواهد بود. مسیر بعدی در عراق از سمت بغداد- القائم و بعد البوكمال وارد سوریه خواهد شد. این خط جدیدالتأسیس در شمال بغداد با عبور از مسیر فلوجه، رمادی و حدیثه، به منطقه مرزی «القائم» (واقع در مرز با سوریه) امتداد یافته که یک خط فرعی آن، القائم را به فاصله حدود ۱۴۴ کیلومتری به منطقه «عکاشات» که مجتمع صنعتی فسفات عراق در آن قرار دارد، متصل می‌کند. طول این خط مجموعاً حدود ۳۷۵ کیلومتر است و نکته اساسی آن این است که ایران و عراق را به دریای مدیترانه متصل می‌کند. به همین خاطر از نظر سیاسی، اقتصادی و نظامی یک پیروزی بزرگ و استراتژیک برای ایران و کشورهای مقاومت است. با اتصال این منطقه می‌توان به احیای خط قطار «بغداد- برلین» هم امیدوار بود. آلمان‌ها در خلال جنگ اول جهانی قصد داشتند خطوط خود از بنادری را که در خلیج فارس و ایران در اختیار داشتند از طریق عراق و عثمانی (ترکیه فعلی) به سمت مجارستان و بعد برلین سوق بدهند که می‌شود با دیپلماسی و حل مشکلات امروز قطار عراق به اروپا این مسیر را احیا کرد.

### د) اتصال به قزاقستان از شمال شرق

در پی اجرای تصمیم دولت سیزدهم مبنی بر تقویت مناسبات با همسایگان و کشورهای منطقه و همچنین برنامه وزارت راه و شهرسازی برای تقویت ترانزیت