

**توسعه ناوگان زمینی و ریلی برای جایگزینی حمل دریایی:  
تحقق احکام قانون برنامه هفتم توسعه و اسناد بالادستی  
در شرایط محاصر دریایی**



مرکز تحقیقات اسلامی مجلس شورای اسلامی  
گروه اقتصاد و زیربنایی / کارگروه اقتصاد

عنوان:

توسعه ناوگان زمینی و ریلی  
برای جایگزینی حمل دریایی:  
تحقق احکام قانون برنامه هفتم توسعه  
و اسناد بالادستی  
در شرایط محاصره دریایی

نویسنده:

دکتر ولی محمد احمدوند  
(پژوهشگر مرکز و عضو هیئت علمی دانشگاه ادیان و مذاهب)

ارزیاب علمی:

حجت الاسلام دکتر مهدی خطیبی

ناظر علمی و کارشناس مرکز:

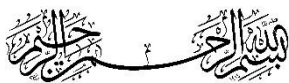
دکتر سعید کریمی

شماره ثبت در مرکز:

۰۵/-/۴۸-۷۹۸

تاریخ انتشار:

تابستان ۱۴۰۵



**توسعه ناوگان زمینی و ریلی برای جایگزینی حمل دریایی:  
تحقق احکام قانون برنامه هفتم توسعه و اسناد بالادستی  
در شرایط محاصره دریایی**

مرکز تحقیقات اسلامی مجلس شورای اسلامی

گروه اقتصاد و زیربنایی / کارگروه اقتصاد

تابستان ۱۴۰۵



## فهرست

|                                                                               |    |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| خلاصه مدیریتی.....                                                            | ۷  |
| مقدمه.....                                                                    | ۹  |
| بخش اول: صورت‌بندی تهدید و مسئله.....                                         | ۱۱ |
| ۱. ماهیت جنگ ترکیبی و محاصره دریایی.....                                      | ۱۱ |
| ۲. کالبدشکافی وابستگی تجاری به چین و تهدید قطع شریان حیاتی.....               | ۱۵ |
| ۳. شکست راهبرد دریاپایه و ضرورت راهبرد زمین‌پایه.....                         | ۲۰ |
| بخش دوم: معرفی و تحلیل زیرساخت‌های فرصت (کریدورهای موجود و در حال تکمیل)..... | ۲۵ |
| ۱. کریدور شرق به غرب؛ شاهراه حیاتی اتصال ایران به چین.....                    | ۲۵ |
| ۲. کریدور شمال به جنوب، مکمل و پشتیبان راهبردی.....                           | ۲۹ |
| ۳. نقش تسهیل‌گر کریدورهای جدید (ارمنستان، عراق، پاکستان).....                 | ۳۳ |

|                                                          |    |
|----------------------------------------------------------|----|
| بخش سوم: الزامات عملیاتی توسعه ناوگان زمینی و ریلی ..... | ۳۷ |
| ۱. برآورد نیاز و مقیاس لجستیکی جایگزینی .....            | ۳۷ |
| ۲. مشخصات فنی ناوگان نسل جدید ریلی برای شرایط جنگی ..... | ۳۹ |
| ۳. لجستیک و پایگاه‌های پشتیبانی چندمنظوره .....          | ۴۱ |
| بخش چهارم: چالش‌ها، تهدیدها و راهبردهای مقابله .....     | ۴۵ |
| ۱. تهدیدات امنیتی و خرابکاری در کریدورهای زمینی .....    | ۴۵ |
| ۲. چالش‌های دیپلماتیک و ژئوپلیتیکی مسیرهای عبوری .....   | ۴۸ |
| ۳. مشکلات فنی، اجرایی و سرمایه‌گذاری .....               | ۵۰ |
| توصیه‌های سیاستی راهبردی و چشم‌انداز .....               | ۵۲ |
| منابع .....                                              | ۵۷ |

## خلاصه مدیریتی

این گزارش که در بحبوحه «جنگ رمضان» تدوین شده، با استناد به قانون برنامه هفتم توسعه (مواد ۵۶ و ۵۷)، سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ و قانون مدیریت حمل‌ونقل و مصرف سوخت (مصوب ۱۳۸۶)، به تحلیل راهبردی جایگزینی کریدورهای زمینی و ریلی به جای مسیرهای دریایی تهدیدپذیر می‌پردازد. مفروض بنیادین گزارش آن است که محاصره دریایی ایران در خلیج فارس و تنگه هرمز در سال ۲۰۲۶، نقطه پایان راهبرد «اقتصاد دریاپایه» و آغازی بر ضرورت «جهش ریلی» در چارچوب اسناد بالادستی کشور بوده است. این مطالعه با روش توصیفی - تحلیلی و از رهگذر کالبدشکافی تجربه جنگ رمضان، نشان می‌دهد چگونه آسیب‌پذیری مطلق خطوط کشتیرانی، به‌ویژه در گلوگاه ژئوپلیتیکی تنگه هرمز، حیات اقتصادی کشور را با تهدیدی قابل ملاحظه مواجه کرده و تحقق اهداف قانون برنامه هفتم را با مخاطره روبرو ساخته است.

۱. یافته‌های گزارش در دو سطح ارائه می‌شود: نخست، تبیین و صورت‌بندی تهدید ترکیبی دشمن که از ترور، جنگ سایبری و خرابکاری زیرساختی به محاصره دریایی ختم شد؛ دوم، ارائه راهکار عملیاتی برای خروج از این مخمصه راهبردی از طریق توسعه ناوگان زمینی و ریلی و فعال‌سازی ظرفیت‌های بلااستفاده کریدورهای شرق، شمال و مسیرهای مکملی چون ارمنستان و عراق. این گزارش ضمن تحلیل چالش‌های امنیتی، دیپلماتیک و فنی این گذار، بر اهمیت تاب‌آوری سیستمی، اصل «افزونگی» در طراحی شبکه و «هم‌بستگی امنیتی» کشورهای مسیر تأکید می‌کند.

۲. پیشنهاد راهبردی: جمع‌بندی نهایی با ارائه بسته پیشنهادی ده‌ماده‌ای به دولت و حاکمیت، از تشکیل قرارگاه ملی توسعه ریلی شرق تا تأسیس صندوق ویژه جهش ریلی، چشم‌اندازی را ترسیم می‌کند که در آن، محاصره دریایی دشمن به فرصتی تاریخی برای تبدیل ایران به هاب ترانزیتی اوراسیا و تحقق اهداف کمی مندرج در قانون برنامه هفتم توسعه و سند چشم‌انداز بدل شود.

## مقدمه

تحول در الگوواره‌های دفاعی و ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران، نه یک گزینه در میان گزینه‌های متعدد، که پاسخی قهری به تحول ماهیت تهدید است. گزارش حاضر که در بحبوحه «جنگ رمضان» و به سفارش مرکز تحقیقات اسلامی مجلس شورای اسلامی به رشته تحریر درآمده، از دل یک گسست راهبردی سر برآورده است؛ گسستی که طی آن، محور آمریکایی - صهیونیستی، پس از ناکامی در فروپاشی ساختار سیاسی ایران از طریق ترور و خرابکاری، نبض اقتصادی کشور را در گلوگاه تنگه هرمز نشانه گرفت. برگزیدن ۲۴ فروردین ۱۴۰۵ به عنوان زمان آغاز محاصره رسمی دریایی، اقدامی نمادین در میانه میدان نبردی بود که دیگر فقط با گلوله و موشک پیش نمی‌رفت، بلکه با مین‌های اقتصادی، حقوقی و روانی، شریان‌های حیاتی یک ملت را هدف می‌گرفت. در این میدان نبرد چندلایه، اقتصاد ایران که بیش از نود درصد تجارتش از گذرگاه باریکی به عرض ۲۱ مایل می‌گذشت، به آسیب‌پذیرترین نقطه کشور بدل شد.

این گزارش بر آن است که با تکیه بر تجربه زیسته و مستندات میدانی ماه‌های نخست سال ۱۴۰۵، استدلال کند دوران اتکای مطلق به «اقتصاد دریاپایه» به سر آمده، و پاشنه آشیل کشور در جنوب، ضرورت یک «جهش ریلی» به شرق و شمال را اجتناب‌ناپذیر ساخته است. آنچه این پژوهش را از تحلیل‌های متعارف متمایز می‌کند، تلاش برای ارائه تصویری عملیاتی از این گذار است: از برآورد مقیاس لجستیکی جایگزینی حمل نفت یعنی محاسبه نیاز به هزاران واگن مخزنی برای جبران یک نفتکش غول‌پیکر، تا الزامات فنی ناوگان ریلی در شرایط جنگی، همچون اتکا به لوکوموتیوهای دیزلی به جای شبکه برق آسیب‌پذیر، و ضرورت طراحی پدافند غیرعامل در واگن‌ها و پایانه‌ها.

در عین حال، نگاه این گزارش از دامنه یک تحلیل فنی صرف فراتر می‌رود. اینجا، ریل به مثابه یک ابزار دیپلماسی و امنیت‌سازی تحلیل می‌شود. ما نشان می‌دهیم هر کیلومتر خط آهن احداث‌شده در کریدور شرق یعنی کریدور چین، قزاقستان، ترکمنستان، ایران موسوم به کریدور شمال - جنوب، نه فقط یک مسیر تجاری، که یک میله از قفس «محاصره دریایی» را می‌شکند، و کشورهای مسیر را در یک «هم‌بستگی امنیتی» مبتنی بر منافع مشترک سهیم می‌کند. این نگاه، دیپلماسی ترانزیتی را از حاشیه به متن راهبرد امنیت ملی ایران می‌آورد و بر لزوم تشکیل پیمان‌های امنیت ترانزیتی با چین، روسیه و همسایگان تأکید می‌کند.

ساختار گزارش در پنج بخش اصلی سازمان یافته است. پس از صورت‌بندی دقیق تهدید ترکیبی دشمن و اثبات شکست راهبرد دریای پناه در بخش نخست، در بخش دوم به معرفی و تحلیل زیرساخت‌های فرصت یعنی کریدورهای موجود و در حال تکمیل پرداخته می‌شود. بخش سوم به الزامات فنی و لجستیکی توسعه ناوگان ریلی اختصاص دارد. در بخش چهارم، با نگاهی واقع‌بینانه، چالش‌های سه‌گانه امنیتی، دیپلماتیک و فنی این گذار بزرگ کالبدشکافی می‌شود، و سرانجام بخش پنجم، با جمع‌بندی یافته‌ها، به ارائه بسته پیشنهادی مشخص به دولت و حاکمیت و ترسیم چشم‌انداز ایران به عنوان هاب زمینی اوراسیا خواهد پرداخت. هدف غایی ما اثبات این گزاره است که بقا در جنگ اقتصادی، نه با مقاومت منفعل، که با جهش خلاقانه به افق‌های نوین، میسر خواهد شد.

## **بخش اول:**

### **صورت‌بندی تهدید و مسئله**

#### **۱. ماهیت جنگ ترکیبی و محاصره دریایی**

جمهوری اسلامی ایران اکنون هدف یک جنگ ترکیبی تمام‌عیار از سوی محور آمریکایی - صهیونیستی قرار گرفته که در آن، مرز میان عرصه‌های نظامی، اقتصادی، سایبری و روانی به کلی محو شده است. در این الگوی نوین منازعه، دشمن به جای رویارویی مستقیم و کلاسیک، از ترکیبی از ابزارها برای فرسایش هم‌زمان توانمندی‌های سخت و نرم کشور استفاده می‌کند. تروورهای هدفمند شخصیت‌های سیاسی و نظامی، نخستین و آشکارترین لایه این تجاوز بود؛ اقدامی که با هدف حذف مغز متفکر راهبردی و فرماندهی میدانی کشور طراحی شد و به گواهی تحلیلگران بین‌المللی، «روایت‌های رسانه‌ای غربی از این جنگ، جانبدارانه و گزینشی بوده و پیامدهای انسانی حملات و رنج مردم ایران را به‌طور گسترده نادیده می‌گیرد» (خبرگزاری صدا و سیما، ۷ فروردین ۱۴۰۵).

هم‌زمان با این ترورها، موجی از خرابکاری‌های سایبری، شبکه بانکی، سامانه‌های پدافندی و زیرساخت‌های ارتباطی کشور را هدف قرار داد. در جریان حملات هماهنگ دشمن در ۲۸ فوریه ۲۰۲۶، یک عملیات سایبری عظیم، اتصال اینترنت ایران را به حدود ۴ درصد سطح عادی کاهش داد و بخش‌های دولتی، رسانه‌ای، انرژی و هوانوردی را به شدت مختل کرد ( Infosecurity Magazine, 2 (March 2026).

در نقطه مقابل، گروه‌های هکری مدافع ایران مانند «حفظه» نیز با حملاتی متقابل، از طریق سرورهای مستقر در کشورهای ثالث، به بدافزارها و حملات منع سرویس توزیع شده علیه زیرساخت‌های رژیم صهیونیستی پرداختند تا هزینه‌های این جنگ تحمیلی را برای دشمن افزایش دهند ( The Washington Times, ۱۷ (March 2026). این جنگ سایبری، صرفاً یک نبرد فنی نبود، بلکه مقدمه‌ای برای فلج‌سازی ساختارهای حیاتی و زمینه‌سازی برای ضربات مهلک‌تر بعدی، یعنی محاصره فیزیکی اقتصاد ایران بود.

در این میان، گلوگاه راهبردی تنگه هرمز، به عنوان آسیب‌پذیرترین نقطه اقتصاد ایران، به کانون تمرکز دشمن بدل شده است. این تنگه ۲۱ مایلی که پیش از جنگ، ماهانه میزبان عبور حدود سه هزار کشتی تجاری و به‌تنهایی یک پنجم تجارت جهانی نفت بود، اکنون به میدان نبردی نامتقارن تبدیل شده است ( JNS.org, April 2026: 24). بر اساس گزارش‌های رسمی، «محاصره دریایی ایران توسط ایالات متحده از ۲۴ فروردین ۱۴۰۵ آغاز شد و کلیه کشتی‌های با مبدأ و مقصد بنادر ایران را هدف قرار داد؛ اقدامی که از زمان آغاز آن، به دستکم ۲۵ کشتی تجاری دستور تغییر مسیر یا بازگشت داده شده است» (ویکی‌پدیای فارسی، ۱۴۰۵).

اقتصاد ایران به طور سنتی وابستگی مطلق به این مسیر برای صادرات نفت و واردات کالاهای اساسی دارد. با شروع درگیری‌ها، حجم تردد از این تنگه بیش از ۹۰ درصد سقوط کرد و حدود ۲۰۰۰ کشتی تجاری و بیش از ۲۰,۰۰۰ دریانورد را در خلیج فارس گرفتار ساخت. این وضعیت، نه یک بحران گذرا، که نمودی از آسیب‌پذیری مطلق یک اقتصاد «دریاپایه» است که شاهرگ حیاتی آن از گذرگاهی به باریکی یک روبان می‌گذرد، دشمن با تسلط بر این گلوگاه یا تهدید مداوم آن، می‌تواند بدون نیاز به اشغال خاک ایران، جریان خون اقتصاد کشور را قطع کند.

آنچه این تهدید دشمن را پیچیده‌تر می‌سازد، رویکرد استعماری و ریاکارانه‌ای است که هزینه‌های سنگینی را بر ملت ایران تحمیل می‌کند. رژیم صهیونیستی و حامیان غربی آن با تکیه بر زرادخانه‌های عظیم و ناوگان مخرب خود، به دنبال فلج‌سازی اقتصاد ملی ما هستند. اما جمهوری اسلامی ایران با اتخاذ دکترین «جنگ نامتقارن» و تکیه بر توان بومی و خلاقیت جوانان این مرز و بوم، معادلات دشمن را با استفاده از انبوه شناورهای تندرو، پهپادهای رزمی و فناوری‌های نوین دریایی بر هم زده است (The Washington Times, 2026). این تاکتیک‌های مشروع دفاعی که بازدارندگی مؤثری ایجاد کرده، در عین حال نشان می‌دهد که محیط ناامن خلیج فارس، نتیجه مستقیم زیاده‌خواهی‌های متجاوزان است. دشمن که نتوانسته از طریق قدرت آتش به اهدافش برسد، اکنون با نقض آشکار حقوق بین‌الملل، عملاً راهزنی دریایی را پیشه کرده و با توقیف و اخاذی از کشتی‌های تجاری، امنیت این آبراه بین‌المللی را به گروگان گرفته است.

در نقطه مقابل، ایران اسلامی برای مدیریت شرایط جنگی و جبران خسارات ناشی از تجاوز، حق حاکمیتی خود را برای کمک به تردد امن کشتی‌ها اعمال کرده و هزینه‌هایی شفاف برای خدمات ایمنی عبور و مرور تعیین کرده است (Investing.com, 2026). این رفتار حقوقی و متمدانه ایران در برابر دزدی دریایی مدرن دشمن است که سبب شده نه تنها نرخ‌های بیمه حمل و نقل افزایش یابد، بلکه ماهیت زورگویانه و ثبات‌زدای دشمن در عرصه اقتصاد دریایی برای جهانیان آشکارتر گردد.

در یک تحلیل تطبیقی، آسیب‌پذیری مسیرهای دریایی در برابر مسیرهای زمینی در یک نبرد نامتقارن آشکار می‌شود. یک کشتی نفتکش غول‌پیکر که حامل میلیون‌ها بشکه نفت است، یک هدف منفرد، متمرکز و بسیار آسیب‌پذیر در پهنه بی‌دفاع اقیانوس یا در یک تنگه باریک است. انهدام یا توقیف یک نفتکش، می‌تواند خسارتی چندصد میلیون دلاری به بار آورد و زنجیره تأمین را برای مدتی طولانی فلج کند. در مقابل، انتقال همان حجم نفت از طریق شبکه ریلی، آن را به هزاران هدف کوچک، متحرک و پراکنده در طول یک مسیر زمینی تبدیل می‌کند. حفاظت از یک خط ریلی اگرچه مستلزم تمهیدات امنیتی است، اما می‌توان آن را با استتار، پدافند نقطه‌ای و گشت‌های مستمر پهبادی در برابر خرابکاری و حملات هوایی مقاوم‌تر ساخت. مهم‌تر اینکه، یک کریدور زمینی، کشورهای مسیر را در یک «هم‌بستگی امنیتی» مبتنی بر منافع اقتصادی مشترک سهیم می‌کند؛ عاملی که در مسیرهای دریایی تقریباً غایب است. به تعبیر تحلیلگران مسائل ژئواستراتژیک، «جنگ در ایران می‌تواند دروازه دسترسی آسیای میانه به دریا را ببندد و کریدورهای جایگزین زمینی را به یک ضرورت فوری بدل سازد» (The Diplomat, 18 March 2026).

به طور خلاصه، اتکای صرف به مسیرهای دریایی در شرایط جنگی، به معنای پذیرش یک آسیب پذیری راهبردی و دائمی است؛ حال آنکه توسعه کریدورهای ریلی و زمینی، مسیری برای توزیع ریسک، افزایش تاب آوری و تضمین بقای اقتصادی کشور در بلندمدت است. دشمن با بستن یک گلوگاه می تواند اقتصاد دریاپایه را فلج کند؛ اما بستن شبکه گسترده ریلی، به مراتب دشوارتر و پرهزینه تر خواهد بود.

## ۲. کالبدشکافی وابستگی تجاری به چین و تهدید قطع جریان حیاتی

اقتصاد ایران در شرایط جنگی کنونی، با درجه ای از وابستگی به چین مواجه است که آن را به طور کامل در برابر اختلال مسیرهای دریایی آسیب پذیر می سازد. بر اساس اظهارات رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و چین، ارزش تجارت سالانه دو کشور بین ۶۵ تا ۷۰ میلیارد دلار برآورد می شود که ۵۰ درصد از تجارت غیرنفتی ایران را شامل می شود (خبرگزاری مهر، ۳۱ اوت ۲۰۲۵). در حوزه انرژی، عمق این وابستگی حتی چشمگیرتر است: چین بیش از ۹۲ درصد از صادرات نفت ایران را خریداری می کند و در نیمه نخست سال ۲۰۲۵، روزانه به طور میانگین ۱.۳۸ میلیون بشکه نفت از ایران وارد کرده که ۱۳.۶ درصد از کل واردات نفت چین را تشکیل می دهد (همان). تحلیلگران مؤسسه تحقیقاتی بروگل نیز تأیید می کنند که ایران سومین تأمین کننده بزرگ نفت چین پس از روسیه و عربستان سعودی است و حدود ۱۳ درصد از نفت ورودی به چین را تأمین می کند (گارسیا - هررو، بروگل، ۱۷ مارس ۲۰۲۶). این پیوند عمیق اقتصادی، اگرچه در ظاهر برگ برنده ای در برابر تحریم های غرب محسوب می شود، اما اکنون به نقطه ضعفی مهلک بدل شده است؛ چراکه تقریباً تمام این تجارت از گذرگاه دریایی تنگه هرمز می گذرد.

دشمن با درک این آسیب‌پذیری، سناریوهای متعددی برای فلج کردن خطوط کشتیرانی ایران به اجرا گذاشته است. نخستین و آشکارترین سناریو، محاصره فیزیکی تنگه هرمز است. براساس گزارش‌ها، نیروی دریایی آمریکا در آوریل ۲۰۲۶ محاصره‌ای را علیه «کلیه کشتی‌هایی که قصد ورود یا خروج از تنگه هرمز را دارند» اعمال کرده است (دیواین، نیویورک پست، ۱۳ آوریل ۲۰۲۶).

در همین زمینه، گزارش‌های ایرانی تأکید می‌کنند «محاصره دریایی ایران توسط ایالات متحده از ۲۴ فروردین ۱۴۰۵ آغاز شد و کلیه کشتی‌های با مبدأ و مقصد بنادر ایران را هدف قرار داد» (ویکی‌پدیای فارسی، ۱۴۰۵). این محاصره به‌طور مشخص کشتی‌هایی را هدف قرار می‌دهد که به بنادر ایران تردد می‌کنند و به کشتی‌های سایر کشورها اجازه عبور محدود می‌دهد (گازتا اکسپرس، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶).

سناریوی دوم، فراتر از آبراه باریک هرمز، به آب‌های آزاد اقیانوس هند نیز گسترش یافته است. نیروهای آمریکایی با رهگیری و بازرسی کشتی‌های مشکوک در فاصله هزاران مایلی از تنگه هرمز، عملاً شبکه حمل‌ونقل دریایی ایران را در سراسر اقیانوس هدف قرار می‌دهند (همان). این اقدام که با عنوان «خشم اقتصادی»<sup>۱</sup> توصیف شده، شامل تحریم پالایشگاه‌های چینی خریدار نفت ایران و کشتیرانی‌های مرتبط با «ناوگان سایه» نیز می‌شود (انفومکس، ۲۹ آوریل ۲۰۲۶).

سناریوی سوم، بهره‌گیری از جنگ الکترونیک و خرابکاری سایبری است؛ مختل کردن سامانه‌های ناوبری، جعل سیگنال‌های موقعیت‌یاب<sup>۱</sup> و حملات سایبری به سامانه‌های لجستیک بنادر، همگی می‌توانند بدون شلیک حتی یک گلوله، زنجیره تأمین دریایی را فلج کنند. سناریوی چهارم که شاید پیچیده‌ترین باشد، تشدید تحریم‌های ثانویه علیه خریداران، بیمه‌گران و واسطه‌های مالی است.

وزارت خزانهداری آمریکا از فوریه ۲۰۲۵ بیش از ۱۰۰۰ شخص حقیقی و حقوقی، شناور و هواگرد مرتبط با ایران را تحریم کرده است (انفومکس، ۲۹ آوریل ۲۰۲۶). این تحریم‌ها، «ناوگان سایه» متشکل از بیش از ۵۰۰ کشتی قدیمی و بدون پرچم رسمی را که مسئول انتقال مخفیانه نفت ایران به چین هستند، هدف گرفته‌اند. تحلیلگران هشدار می‌دهند که اگر بازرسی‌های فراساحلی تداوم یابد، «حتی کشتی‌هایی با پرچم کشورهای ثالث یا بدون پرچم نیز باید با این واقعیت جدید کنار بیایند که هلیکوپترها می‌توانند در هر لحظه، حتی در میانه اقیانوس هند، برای بازرسی فرود آیند» (گازتا اکسپرس، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶).

آسیب‌پذیری این شبکه تجاری پیچیده و غیرشفاف، با یک نگاه دقیق‌تر به سازوکار آن آشکارتر می‌شود. پالایشگاه‌های خصوصی کوچک چین موسوم به «تی‌پات»<sup>۲</sup> مشتریان اصلی نفت ایران هستند و از تخفیف‌های ۸ درصدی ارائه‌شده برای جبران ریسک تحریم‌ها بهره می‌برند (الجزیره، ۳ آوریل ۲۰۲۶).

---

1. GPS Spoofing

2. Teapot

نفت خریداری شده اغلب از طریق انتقال کشتی به کشتی در آب های مالزی و سنگاپور، با اسناد جعلی و با عنوان نفت مالزی یا اندونزی وارد چین می شود (همان). به همین دلیل است که آمار رسمی گمرک چین از سال ۲۰۲۲ واردات نفت از ایران را «صفر» نشان می دهد، در حالی که تحلیلگران مستقل، واردات واقعی را حدود ۱.۴ میلیون بشکه در روز برآورد می کنند (الجزیره، ۳ آوریل ۲۰۲۶).

این شبکه پیچیده و پنهان کار، اگرچه تا پیش از این کارآیی نسبی داشت، اما در برابر یک عملیات نظامی و اطلاعاتی هماهنگ به شدت شکننده است. توقیف یک کشتی بدون پرچم مانند «تیفانی» در اقیانوس هند، پیامی روشن به کل این شبکه بود: هیچ نقطه ای از اقیانوس دیگر امن نیست (گازتا اکسپرس، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶).

در این شرایط، بقای اقتصاد ایران به یافتن مسیر امن جایگزین برای اتصال به چین گره خورده است. راه آهن به عنوان ستون فقرات این مسیر جایگزین، نه یک گزینه، بلکه یک ضرورت فوری است. خوشبختانه، گام های عملی مهمی در این زمینه برداشته شده است. قطارهای کانتینری چین-ایران که از میانه سال ۲۰۲۴ مجدداً راه اندازی شده اند، مسیر ۹۵۰۰ کیلومتری را از طریق قزاقستان و ترکمنستان در ۱۴ تا ۱۵ روز طی می کنند (عبدی، تهران تایمز، ۹ فوریه ۲۰۲۶). رئیس راه آهن ایران، جبارعلی ذاکری، از ورود ۶۰ قطار از چین به مقصد ایران و اروپا تا فوریه ۲۰۲۶ خبر داده و بر برنامه ریزی برای برقی سازی و دوخطه کردن کریدور شرقی-غربی از سرخس تا رازی با هدف افزایش ظرفیت حمل و نقل ریلی از ۵ میلیون تن به ۱۵ میلیون تن تأکید کرده است (عبدی، تهران تایمز، ۹ فوریه ۲۰۲۶).

این کریدور ریلی، مسیری است که از تنگه‌های تحت کنترل دشمن نمی‌گذرد، از خاک کشورهای نسبتاً دوست (قزاقستان، ترکمنستان) عبور می‌کند، و زمان تحویل کالا را در مقایسه با ۳۰ تا ۴۰ روز حمل دریایی، به نصف کاهش می‌دهد. آنچه این گذار از دریا به خشکی را اجتناب‌ناپذیر می‌کند، نه صرفاً آسیب‌پذیری کنونی، بلکه چشم‌انداز تداوم و حتی تشدید تهدیدات دریایی است. تحلیلگران مسائل ژئواستراتژیک اذعان دارند که «این منازعه را نه کسی که بیشترین آسیب را وارد می‌کند، بلکه کسی که بیشترین تاب‌آوری را دارد، خواهد برد» (گازتا اکسپرس، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶).

ایران برای افزایش تاب‌آوری اقتصادی خود، چاره‌ای جز تنوع‌بخشی به مسیرهای تجاری و کاهش وابستگی به شریان‌های دریایی آسیب‌پذیر ندارد. راه‌آهن، با قابلیت جابه‌جایی حجم عظیم کالا در زمان کوتاه‌تر و با امنیت بیشتر، نه تنها یک مسیر جایگزین، بلکه شاه‌رگ حیاتی نوینی است که می‌تواند تضمین‌کننده بقای اقتصاد ایران در بلندمدت باشد؛ مسیری که در آن، دشمن نمی‌تواند با مسدود کردن یک گلوگاه، نبض اقتصاد کشور را از کار بیندازد.

### ۳. شکست راهبرد دریاپایه و ضرورت راهبرد زمین‌پایه

راهبرد توسعه‌ای ایران در دهه‌های اخیر، با اولویت‌دهی به توسعه بنادر جنوبی و تمرکز بر اقتصاد دریاپایه، اکنون در برابر آزمونی سخت و ویرانگر قرار گرفته است. این در حالی است که قانون برنامه هفتم توسعه (مواد ۵۶ و ۵۷) و سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ بر لزوم افزایش سهم حمل بار ریلی به ۳۰ درصد و کاهش وابستگی به مسیرهای دریایی تأکید دارند، اما سرمایه‌گذاری‌های عظیم در بندر شهید رجایی، بندر امام خمینی، توسعه چابهار و خارگ، همگی بر این فرض استوار بودند که مسیرهای دریایی، شریان‌های امن و پایداری برای تجارت خارجی کشور باقی خواهند ماند.

با این حال، جنگ ترکیبی جاری و به‌ویژه محاصره دریایی خلیج فارس از سوی دشمن، این مفروض بنیادین را به چالش کشیده است. طبق گزارش‌ها، محاصره دریایی آمریکا که از ۱۳ آوریل ۲۰۲۶ علیه «کلیه کشتی‌هایی که به بنادر ایران تردد می‌کنند» اعمال شده، تمامی بنادر کلیدی کشور از جمله بندرعباس، بندر امام خمینی، ماهشهر، چابهار، جزیره خارگ، بوشهر، لنگه و عسلویه را هدف قرار داده است (ر.ک: شیرمن، ۲۸ آوریل ۲۰۲۶). این اقدام، عملاً اقتصاد دریاپایه ایران را با چالش جدی مواجه کرده است (Investing.com, 27 آوریل ۲۰۲۶). این بحران، نقدی عملی بر سیاست‌های توسعه بندرمحور در جنوب است؛ سیاست‌هایی که تمام تخم‌مرغ‌های اقتصاد ملی را در سبدی گذاشتند که اکنون در تیررس مستقیم دشمن قرار دارد، در حالی که قانون برنامه هفتم توسعه به صراحت بر تنوع‌بخشی به مسیرهای تجاری و توسعه کریدورهای زمینی به عنوان یک تکلیف قانونی تصریح دارد.

الگوی توسعه گذشته ما که بر ایجاد بنادر عظیم و متمرکز در جنوب استوار بود، امروز به اهدافی از پیش طراحی شده برای ماشین جنگی دشمن بدل شده است. آسیب پذیری این راهبرد نه صرفاً به دلیل گلوگاه تنگه هرمز، بلکه به خاطر ماهیت ثابت، بزرگ و قابل رؤیت این زیرساخت‌هاست که آن‌ها را در برابر حملات هوایی و محاصره، به شدت شکننده کرده است. واقعیت آن است که جبهه متجاوز با بسیج گسترده تجهیزات و استقرار ناوگانی عظیم در تنگه هرمز، تمام همت خود را بر سر فلج‌سازی لجستیک ما گذاشته است (شیرمن، ۲۸ آوریل ۲۰۲۶). در چنین نبرد نابرابری، نیروی دریایی دلاور جمهوری اسلامی ایران با اتکا بر ابتکار عمل و دکترین دفاع نامتقارن، با به کارگیری شناورهای تندرو، پهپادهای پیشرفته و سایر تسلیحات بازدارنده، موفق شده بخشی از قدرت آتش دشمن را مهار کرده و هزینه تجاوز آنان را افزایش دهد. با وجود این، تداوم این نبرد نابرابر توسط متجاوز، ذاتاً محیطی بی‌ثبات و مملو از تهدید برای کشتیرانی تجاری ایجاد کرده است. دشمن با نقض قوانین بین‌المللی، امنیت را از آبراه‌های جهانی سلب کرده و این آشفتگی، اثباتی بر این حقیقت است که دیگر نمی‌توان اقتصاد ملی را به گلوگاه‌های بحران‌زده‌ای سپرد که کنترل کامل بر آن‌ها در شرایط جنگی دشوار است. قانون مدیریت حمل و نقل و مصرف سوخت (مصوب ۱۳۸۶) نیز پیش از این، هدفگذاری افزایش سهم حمل ریلی بار را به عنوان یک سیاست راهبردی الزام کرده بود که متأسفانه تا پیش از محاصره دریایی به‌طور کامل محقق نشده بود.

در این برهه حساس، «تاب آوری» به عنوان شاخص راهبردی مقاومت یک ملت در برابر جنگ تمام عیار اقتصادی معنا می یابد. منطق تاب آوری، برخلاف مدل های صرفاً اقتصادی، بر توانایی یک ساختار برای جذب شوک های دشمن و تداوم خدمت رسانی به مردم استوار است. رژیم متجاوز با آگاهی از این واقعیت، تمام توان خود را به کار بسته تا با متمرکز ساختن آتش فشار بر حلقه های وابستگی ما، یعنی بنادر بزرگ و آبراه تنگه هرمز، ملت ایران را از پای در آورد. به نقل از منابع آمریکایی دشمن، بیش از ۹۰ درصد تردد تجاری در این گذرگاه را مختل و امنیت شغلی بیش از ۲۰,۰۰۰ دریانورد بی گناه را در خلیج فارس سلب کرده است (شیرمن، ۲۸ آوریل ۲۰۲۶). این حمله همه جانبه اقتصادی که نبض کشتیرانی را نشانه رفته، به طور مستقیم بر سفره مردم شریف ایران تأثیر گذاشته و افزایش افسار گسیخته قیمت کالاهای اساسی چون نان، گوشت و روغن، نقشه شوم دشمن برای ایجاد نارضایتی عمومی از طریق تحمیل تورم ۱۰۵ درصدی در بخش مواد غذایی را آشکار می کند (۲۰۲۶ آوریل ۲۷، Investing.com). این بحران تصنعی، ثابت می کند دیگر نمی توان امنیت غذایی و معیشت ملت را به شاهراه های دریایی ای گره زد که دشمن با استفاده از موقعیت لجستیکی خود، آن را به روی ما بسته است. اینجاست که ضرورت تحول از اقتصاد دریاپایه آسیب پذیر، به اقتصاد زمین پایه ای که رگ های حیاتی آن در بستر خشکی و در میان دوستان ما گسترده شده، همچون یک فرمان جهادی نمود می یابد. این ضرورت، دقیقاً در راستای تحقق تکالیف مصرّح در بندهای ۳ و ۴ ماده ۵۶ قانون برنامه هفتم توسعه است که سهم ۳۰ درصدی حمل ریلی بار و افزایش ترانزیت به ۴۰ میلیون تن را برای کشور الزامی کرده است.

این وضعیت، گذار از «اقتصاد دریاپایه تهدیدپذیر» به «اقتصاد ریلی - زمین پایه» را نه یک انتخاب، بلکه یک الزام فوری و حیاتی می‌سازد. راهکار جایگزین، توسعه شبکه ریلی به عنوان ستون فقرات اقتصاد جنگ است. برخلاف یک نفتکش غول‌پیکر ۲ میلیون بشکه‌ای که هدفی منفرد و به شدت آسیب‌پذیر است، انتقال نفت و کالا از طریق راه‌آهن، محموله را به صدها هدف کوچک، متحرک و قابل حفاظت تقسیم می‌کند. شبکه ریلی، یک هدف خطی و گسترده است که می‌توان با استتار، پدافند نقطه‌ای و گشت‌های پهبادی از آن محافظت کرد. به تعبیر سخنگوی کمیسیون امنیت ملی مجلس شورای اسلامی، جمهوری اسلامی ایران «کارت‌های دیگری» نیز در اختیار دارد که می‌تواند معادلات دشمن را پیچیده‌تر کند (خبرگزاری صدا و سیما، ۱۴۰۵). مهم‌تر آنکه کریدورهای ریلی با عبور از خاک کشورهای متعدد، نوعی همبستگی امنیتی ایجاد می‌کنند؛ کشورهای مسیر که از درآمد ترانزیت منتفع می‌شوند، انگیزه‌ای قوی برای تأمین امنیت خطوط دارند.

چشم‌انداز این گذار، خوشبختانه در حال تحقق است. ایران با امضای توافقنامه‌های ریلی شش‌جانبه با چین، ترکمنستان، قزاقستان، ازبکستان و ترکیه، و با برنامه‌ریزی برای ارتقای ظرفیت کریدور شرقی - غربی از ۵ میلیون تن به ۱۵ میلیون تن از طریق برقی‌سازی و دوخطه کردن مسیر سرخس - رازی، گام‌های عملی مهمی در این مسیر برداشته است (عبدی، تهران تایمز، ۹ فوریه ۲۰۲۶). این اقدامات، عینیت‌بخشی به بند «د» ماده ۵۷ قانون برنامه هفتم توسعه است که وزارت راه را مکلف به «اعطای مجوز تشکیل و سیر قطار کامل (قطار خصوصی)» و تدوین برنامه سرمایه‌گذاری برای توسعه زیرساخت‌های ریلی کرده است.

کریدور ریلی چین - ایران که از قزاقستان و ترکمنستان می‌گذرد و مسیر ۹,۵۰۰ کیلومتری را در ۱۴ تا ۱۵ روز طی می‌کند، اکنون به روی قطارهای باری باز شده و ۶۰ قطار از چین وارد ایران شده‌اند (همان). این کریدورها، مسیرهایی هستند که از تنگه‌های تحت کنترل دشمن نمی‌گذرند و وابستگی اقتصاد ایران به آسیب‌پذیرترین گلوگاه ژئوپلیتیکی جهان را به‌طور ساختاری کاهش می‌دهند. رئیس مجلس شورای اسلامی نیز با تأکید بر اینکه محاصره دریایی دشمن با هدف ایجاد تفرقه و «فروپاشی از درون» طراحی شده، خاطرنشان کرده است که مقاومت و ابتکار عمل، این نقشه را خنثی خواهد کرد (خبرگزاری صدا و سیما، ۱۴۰۵). آنچه در نهایت سرنوشت این جنگ اقتصادی را رقم خواهد زد به تعبیر تحلیل‌گران «نه کسی که بیشترین آسیب را وارد می‌کند، بلکه کسی که بیشترین تاب‌آوری را دارد» است (گازتا اکسپرس، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶)، و تاب‌آوری ایران در گرو تکمیل فوری این گذار از دریا به خشکی است؛ گذاری که تحقق آن، وفاداری به قانون برنامه هفتم توسعه، سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ و قانون مدیریت حمل‌ونقل و مصرف سوخت به عنوان اسناد بالادستی نظام محسوب می‌گردد.

## **بخش دوم:**

### **معرفی و تحلیل زیرساخت‌های فرصت (کریدورهای موجود و در حال تکمیل)**

#### **۱. کریدور شرق به غرب؛ شاهراه حیاتی اتصال ایران به چین**

در شرایطی که محاصره دریایی خلیج فارس از سوی دشمن، مسیر سنتی تجارت ایران با چین را فلج کرده و صادرات نفت کشور را به شدت کاهش داده است، کریدور ریلی شرق به غرب به مثابه شاهرگک حیاتی نوینی ظهور کرده که می‌تواند این وابستگی آسیب‌پذیر را به پیوندی پایدار و امن بدل سازد. این کریدور از چین آغاز شده، از آسیای میانه عبور کرده و از طریق مرزهای شرقی و شمال شرقی ایران وارد کشور می‌شود. برخلاف مسیر دریایی که از گلوگاه پرخطر تنگه هرمز می‌گذرد، این دالان زمینی از خاک کشورهای عبور می‌کند که یا دوست و شریک راهبردی ایران هستند، یا دست کم منافع اقتصادی مشترکی در حفظ امنیت این مسیر دارند.

ستون فقرات این کریدور، مسیر ریلی چین - قزاقستان - ترکمنستان - ایران است که از سال ۲۰۲۵ به‌طور کامل به بهره‌برداری رسیده و قطارهای باری به‌طور منظم در آن تردد می‌کنند. این مسیر که با عنوان «راه آهن میانی» نیز شناخته می‌شود، از شهرهای شیآن یا ایوو در چین آغاز شده، از گذرگاه آلتاوا در مرز چین - قزاقستان عبور کرده، سپس از طریق خاک قزاقستان به ترکمنستان می‌رسد و در نهایت از گذرگاه سرخس وارد ایران می‌شود (عبدی، تهران تایمز، ۹ فوریه ۲۰۲۶).

این خط آهن به طول تقریبی ۱۰,۴۰۰ کیلومتر، کالاها را در مدت ۱۴ تا ۱۵ روز به مقصد می‌رساند که در مقایسه با ۳۰ تا ۴۰ روز حمل دریایی، صرفه‌جویی زمانی قابل توجهی به همراه دارد. جبارعلی ذاکری، رئیس راه‌آهن ایران، اعلام کرده است که تا فوریه ۲۰۲۶ حدود ۶۰ قطار از چین به مقصد ایران و اروپا وارد کشور شده است (همان).

همچنین در نوامبر ۲۰۲۵، شش کشور چین، ایران، قزاقستان، ترکمنستان، ازبکستان و ترکیه توافقنامه‌ای برای توسعه مشترک کریدور جنوبی اروپا - چین امضا کردند که چارچوبی حقوقی و لجستیکی برای بهره‌برداری حداکثری از این مسیر فراهم می‌کند (همان). در شهریور ۱۴۰۴ نیز هیئتی از ترکمنستان به ریاست وزیر حمل‌ونقل ریلی این کشور از ایران بازدید و با وزیر راه و شهرسازی ایران دیدار کرد و دو طرف بر فعال‌سازی کریدور ریلی چین - قزاقستان - ترکمنستان - ایران تأکید نمودند (سفارت ترکمنستان در ایران، ۱۶ شهریور ۱۴۰۴). این توافقات منطقه‌ای نشان‌دهنده عزم جدی کشورهای مسیر برای تبدیل این دالان به یک گذرگاه اصلی تجارت شرق به غرب است.

با این حال، گنجایش کنونی این مسیر برای جایگزینی کامل با حمل دریایی کافی نیست. بر اساس برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، چین متعهد شده است که ۱۰۰۰ کیلومتر از خطوط ریلی شرقی - غربی ایران را با فناوری برقی‌سازی و دوخطه‌سازی ارتقا دهد تا ظرفیت اسمی کریدور از ۵ میلیون تن کنونی به ۱۵ میلیون تن در سال برسد (عبدی، تهران تایمز، ۹ فوریه ۲۰۲۶).

فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی ایران، نیز در آبان ۱۴۰۴ با تأکید بر پیشرفت پروژه‌های ریلی، از جمله مسیر مرند - چشمه ثریا، اعلام کرد که ایران در حال تبدیل شدن به پل ارتباطی مرکزی میان چین و اروپا در کریدور ریلی است (صادق، تهران تایمز، ۲۷ آبان ۱۴۰۴). همچنین قطارهای ویژه حمل نفت از ایران به چین راه‌اندازی شده که بازگشت نفت ایران از طریق ریل را به واقعیت تبدیل کرده است.

در کنار مسیر شمالی از ترکمنستان، کریدور ریلی خواف - هرات نیز به عنوان یک مسیر مکمل و راهبردی در شرق کشور مطرح است. این خط آهن ۲۲۵ کیلومتری که ۷۸ کیلومتر آن در خاک جمهوری اسلامی ایران و ۱۴۷ کیلومتر در افغانستان قرار دارد، از سال ۲۰۲۰ به صورت محدود عملیاتی شده است (نوری، کابل تایمز، ۱۸ آوریل ۲۰۲۵). ایران ساخت سه قطعه از چهار قطعه این مسیر را بر عهده داشته و قطعه چهارم که ۴۷ کیلومتر امتداد دارد، با بودجه ۵۴ میلیون دلاری در دست ساخت است (نوری، کابل تایمز، ۱۸ آوریل ۲۰۲۵). به گفته مدیر پروژه از طرف ایران، حافظ سادات‌نژاد، ظرفیت اولیه حمل بار این مسیر در سال نخست بهره‌برداری کامل، یک میلیون تن برآورد شده که در چشم‌انداز ۲۰ ساله به ۴ میلیون تن افزایش خواهد یافت و سرعت عملیاتی قطارها از ۶۰ کیلومتر بر ساعت به ۱۰۰ تا ۱۲۰ کیلومتر افزایش می‌یابد (نوری، کابل تایمز، ۱۸ آوریل ۲۰۲۵).

اهمیت این مسیر زمانی آشکار می‌شود که آن را در چارچوب «کریدور پنج ملت» تحلیل کنیم؛ طرحی بلندپروازانه که چین، قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان و ایران را از طریق یک شبکه ریلی استاندارد با عرض ۱۴۳۵ میلیمتر به یکدیگر متصل می‌کند (اومارووا، بنیاد جیمز تاون، ۱۱ نوامبر ۲۰۲۵).

در اکتبر ۲۰۲۵، افغانستان، ایران و ترکیه در مجمع عمومی اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها در استانبول توافق کردند که راه‌آهن هرات - مزارشریف را به‌طور مشترک احداث کنند؛ قطعه‌ای حیاتی که حلقه مفقوده این کریدور محسوب می‌شود و یک مطالعه امکان‌سنجی ۱۰ میلیون دلاری برای آن تا مارس ۲۰۲۶ برنامه‌ریزی شده است (اومارووا، بنیاد جیمز تاون، ۱۱ نوامبر ۲۰۲۵).

مسیر خواف - هرات هم‌اکنون نیز به عنوان یک شریان تجاری فعال عمل می‌کند. به گفته مقامات محلی افغانستان، حجم کالاهای حمل‌شده از این مسیر از ۱۰ تا ۱۵ هزار تن در ماه به ۷۰ هزار تن افزایش یافته است و روزانه بین ۲ تا ۵ هزار تن کالا از کشورهای مختلف از این مسیر وارد افغانستان می‌شود (لوکمت تایمز، ۱۳ ژانویه ۲۰۲۶). سیمان، ورق‌های فولادی، کاشی و گازوئیل از عمده کالاهای وارداتی از این مسیر هستند که عمدتاً از ایران، ترکیه، چین و امارات متحده عربی می‌آیند (لوکمت تایمز، ۱۳ ژانویه ۲۰۲۶). همچنین این خط آهن صادرات فولاد ایران به افغانستان و واردات مواد معدنی از افغانستان به ایران را تسهیل کرده است (نوری، کابل تایمز، ۱۸ آوریل ۲۰۲۵).

با وجود این پیشرفت‌ها، کریدور شرق به غرب با چالش‌های جدی نیز مواجه است. نخستین چالش، هزینه بالای حمل ریلی در مقایسه با حمل دریایی است که سبب می‌شود این مسیر عمدتاً برای کالاهای با ارزش افزوده بالا مقرون‌به‌صرفه باشد. دومین چالش، آسیب‌پذیری امنیتی مسیر است؛ همان‌گونه که در آوریل ۲۰۲۶ حملاتی از سوی دشمن به پل‌ها و قطعاتی از این خط آهن صورت گرفت.

چالش سوم، مسئله تحریم‌ها و فشار آمریکا بر کشورهای مسیر است؛ نگرانی از تحریم‌های ثانویه می‌تواند کشورهای میزبان را در همکاری با این کریدور محتاط کند (لوکمت تایمز، ۱۳ ژانویه ۲۰۲۶). با این حال، در مجموع می‌توان گفت کریدور شرق به غرب، علیرغم محدودیت‌های کنونی، از جمله اقدامات راهبردی جمهوری اسلامی ایران برای حفظ تجارت خارجی در شرایط محاصره دریایی است و توسعه شتابان آن باید در اولویت سیاست‌های اقتصادی و دفاعی کشور قرار گیرد.

## ۲. کریدور شمال به جنوب،<sup>۱</sup> مکمل و پشتیبان راهبردی

در حالی که کریدور شرق به غرب شاهراه حیاتی اتصال ایران به چین محسوب می‌شود، کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال - جنوب نقش مکمل و پشتیبانی را در تنوع‌بخشی به مسیرهای تجاری و کاهش وابستگی به آب‌های جنوب ایفا می‌کند. این کریدور چندوجهی به طول تقریبی ۷۲۰۰ کیلومتر که از سن‌پترزبورگ در روسیه تا بندر بمبئی در هند امتداد دارد، از سه مسیر اصلی تشکیل شده است: مسیر ترانس - خزر یعنی ترکیبی از راه آهن و بنادر، مسیر خشکی شرقی و مسیر خشکی غربی (خبرگزاری شینهوا، ۲۰ مارس ۲۰۲۶). اهمیت راهبردی این کریدور در شرایط محاصره دریایی خلیج فارس از سوی دشمن دوچندان شده است؛ چراکه مسیرهای آن عمدتاً از دریای خزر عبور می‌کنند و خارج از محدوده محاصره دریایی آمریکا در جنوب ایران قرار دارند. به تعبیر تحلیلگران، «بخش عمده‌ای از این کریدور از دریای بسته خزر می‌گذرد و خارج از هرگونه محاصره دریایی است» (روزنامه النهار، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶).

بنادر شمالی ایران در کرانه دریای خزر، امیرآباد، انزلی و نوشهر، نقشی محوری در عملیاتی سازی این کریدور ایفا می کنند. بندر امیرآباد به عنوان یکی از بزرگ ترین بنادر شمالی، در سال های اخیر بیش از ۳.۲۵ میلیون تن کالاهای اساسی، عمدتاً غلات و مواد اولیه، را تخلیه و بارگیری کرده است (روزنامه النهار، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶). بندر انزلی نیز با موقعیت ممتاز خود، به عنوان یک هاب کلیدی تجاری و لجستیکی در دریای خزر شناخته می شود؛ هرچند حمله رژیم صهیونیستی به این بندر در آوریل ۲۰۲۶ نشان دهنده تلاش دشمن برای فلج کردن تمامی مسیرهای تجاری ایران است.

وزارت خارجه روسیه در بیانیه ای این حمله را محکوم و تأکید کرد که «بندر انزلی، یک هاب کلیدی تجاری و لجستیکی در دریای خزر، منافع اقتصادی روسیه و سایر کشورهای منطقه را که با ایران ارتباط حمل و نقلی دارند، تحت تأثیر قرار داده است» (خبرگزاری شینهوا، ۲۰ مارس ۲۰۲۶). این واکنش صریح، نشان دهنده عمق درهم تنیدگی منافع کشورهای منطقه در امنیت این کریدور است و خود عاملی برای تقویت ضریب امنیتی آن محسوب می شود.

حلقه مفقوده اصلی این کریدور، خط آهن رشت - آستارا به طول ۱۶۲ کیلومتر است که در صورت تکمیل، اتصال ریلی پیوسته ای از مسکو تا بندر جنوبی ایران و نهایتاً بمبئی برقرار خواهد کرد. بر اساس توافقنامه امضاشده میان ایران و روسیه در سال ۲۰۲۳، این مسیر باید ظرف سه سال تکمیل شود (خبرگزاری فرانسه، ۱۵ آوریل ۲۰۲۶). با این حال، به گزارش خبرگزاری شینهوا، اجرای این پروژه به دلیل جنگ تحمیلی با تأخیر مواجه شده است.

کاظم جلالی، سفیر جمهوری اسلامی ایران در مسکو، در آوریل ۲۰۲۶ اعلام کرد: «ایالات متحده و اسرائیل جنگی را آغاز کردند و به دلیل این جنگ، اجرای این طرح ممکن نشد. اما جنگ ما را مجبور به رها کردن کامل آن نخواهد کرد.» و ابراز امیدواری کرد بخش اجرایی قرارداد تا پایان سال ۲۰۲۶ عملیاتی شود (خبرگزاری شینهوا، ۲۰ آوریل ۲۰۲۶). هم‌زمان، الکسی اورچوک، معاون نخست‌وزیر روسیه، تأکید کرد: «ساخت این خط‌آهن ادامه دارد» (همان). این اظهارات نشان‌دهنده عزم سیاسی دو کشور برای تکمیل پروژه علیرغم چالش‌های امنیتی و لجستیکی تحمیل شده از سوی دشمن است.

پیشتر در دسامبر ۲۰۲۵ نیز شهید علی لاریجانی، دبیر وقت شورای عالی امنیت ملی ایران، و ویتالی ساولیف، معاون نخست‌وزیر روسیه، بر «تسریع در تکمیل کریدور شمال - جنوب» تأکید و ایران آمادگی خود را برای «رفع موانع اجرایی و نهادی موجود در آینده نزدیک» اعلام کرده بودند (خبرگزاری شینهوا، ۱۷ دسامبر ۲۰۲۵).

از منظر اقتصادی، مزیت رقابتی INSTC در زمان تحویل کالا مشهود است. بر اساس اظهارات ولادیمیر پوتین، رئیس‌جمهور روسیه، «حمل کالا از سن‌پترزبورگ به بمبئی از طریق این کریدور حدود ۱۰ روز طول خواهد کشید، در حالی که مسیرهای تجاری سنتی ۳۰ تا ۴۵ روز زمان می‌برند» (خبرگزاری فرانسه، ۱۵ آوریل ۲۰۲۶). این صرفه‌جویی زمانی، INSTC را به جایگزینی جذاب برای مسیر کانال سوئز تبدیل می‌کند.

بر اساس اعلام معاون نخست‌وزیر روسیه، حجم بار ترانزیتی این کریدور در سال ۲۰۲۵ به حدود ۲۱.۵ میلیون تن رسید و ترافیک کانٹینری در مسیر آستارا ۵۱ درصد و در شاخه شرقی کریدور ۱۰۰ درصد نسبت به سال قبل رشد داشته است (خبرگزاری شینهوا، ۲۰ مارس ۲۰۲۶). با وجود این، تحلیلگران اقتصادی اشاره می‌کنند که «دریای خزر به دلیل بسته بودن و عدم دسترسی به آب‌های آزاد، گزینه‌ای محدود باقی می‌ماند که توانایی پشتیبانی از تجارت بزرگ‌مقیاس را محدود می‌کند» (روزنامه النهار، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶).

با این حال، مفهوم «محور قاره‌ای شمال - شرق» که از تلفیق کریدور INSTC با کریدورهای شرقی یعنی کریدور چین - قزاقستان - ترکمنستان - ایران شکل می‌گیرد، می‌تواند ایران را از وابستگی مطلق به آب‌های جنوب بی‌نیاز سازد. این محور، یک شبکه ریلی و جاده‌ای یکپارچه از چین و آسیای میانه تا روسیه و اروپا ایجاد می‌کند که به کلی از تنگه‌های تحت کنترل دشمن عبور نمی‌کند. عباس عراقچی، وزیر امور خارجه ایران، در گزارشی این کریدور را «پروژه بزرگ حمل‌ونقلی» توصیف کرده که «ایران را به روسیه و از آنجا به اروپا و آسیا متصل می‌کند و مسیرهای تجاری را کوتاه‌تر و هزینه‌ها را کاهش می‌دهد» (وبگاه وزارت امور خارجه، ۲۴ آوریل ۲۰۲۶). وی همچنین تأکید کرده است همکاری ایران و روسیه «پیامی به تمام کشورهای است که به حاکمیت ملی، عدالت و چندجانبه‌گرایی باور دارند» (همان).

از نگاه جمهوری اسلامی ایران، این محور قاره‌ای نه تنها یک مسیر تجاری جایگزین، بلکه ستون فقرات «اقتصاد مقاومتی ریل‌محور» است که می‌تواند تاب‌آوری کشور در برابر محاصره دریایی دشمن را به‌طور ساختاری افزایش دهد. با تکمیل خط آهن رشت - آستارا و ارتقای ظرفیت بنادر شمالی، ایران می‌تواند بخش قابل توجهی از تجارت خارجی خود را از گلوگاه ناامن خلیج فارس به گذرگاه امن تر خزر منتقل کند و موقعیت خود را به‌عنوان چهارراه ترانزیتی اوراسیا تثبیت نماید.

### ۳. نقش تسهیل‌گر کریدورهای جدید (ارمنستان، عراق، پاکستان)

علاوه بر دو کریدور اصلی شرق - غرب و شمال - جنوب، جمهوری اسلامی ایران در حال توسعه مسیرهای ریلی و جاده‌ای مکمل دیگری است که می‌تواند به عنوان شریان‌های پشتیبان عمل کرده و با تنوع بخشی به شبکه ترانزیتی کشور، آسیب پذیری ناشی از اتکا به یک مسیر منفرد را کاهش دهند. این کریدورها که برخی در مراحل پایانی تکمیل و برخی در مراحل اولیه برنامه ریزی هستند، در صورت تحقق، ایران را به یک چهارراه واقعی ترانزیتی در اوراسیا بدل خواهند ساخت.

کریدور خلیج فارس - دریای سیاه از جمله مهم ترین این مسیرهای راهبردی است که ایران را از طریق ارمنستان و گرجستان به اروپا متصل می‌کند، بی آنکه نیازی به عبور از خاک ترکیه یا آذربایجان باشد. در دیدار وزیر راه و شهرسازی ایران با همتای ارمنستانی خود در ایروان، دو طرف بر توسعه کریدورهای شمال - جنوب و خلیج فارس - دریای سیاه تأکید و توافق کردند که زیرساخت‌های حمل و نقلی و لجستیکی مسیر توسعه یابد (خبرگزاری مهر، ۱۹ اوت ۲۰۲۵).

محور اصلی این کریدور، بازگشایی خط آهن جلفا - ایروان - گرجستان است؛ مسیری ریلی که ایران را از طریق خاک ارمنستان به بنادر گرجستان در دریای سیاه متصل می‌کند و وزیر ایرانی آن را «گامی کلیدی برای ترانزیت منطقه‌ای» توصیف کرده است (خبرگزاری مهر، ۱۹ اوت ۲۰۲۵). بر اساس محاسبات اولیه طرف ارمنستانی، هزینه ترانزیت از این مسیر کمتر از مسیرهای رقیبی است که از ترکیه و آذربایجان می‌گذرند و کالاهای هندی و ایرانی می‌توانند از طریق جاده به ایروان و سپس با راه آهن به بندر پوتی گرجستان منتقل شوند (آزویژن، ۴ مارس ۲۰۲۶).

نخست‌وزیر ارمنستان نیز روابط با ایران را «راهبردی» خوانده و تأکید کرده است که «می‌خواهیم از طریق خاک ایران زنجیره‌ها و فرصت‌های لجستیکی خود را گسترش دهیم» (خبرگزاری آرمن پرس، ۱۷ آوریل ۲۰۲۶). اهمیت ژئواستراتژیک این کریدور در آن است که برخلاف کریدورهای شرقی که به ثبات آسیای میانه وابسته‌اند، مسیر ارمنستان - گرجستان از منطقه قفقاز می‌گذرد و گزینه‌ای موازی و مستقل از معادلات ترکیه و آذربایجان در اختیار ایران قرار می‌دهد.

در محور شرقی، همکاری‌های ایران و پاکستان برای اتصال ریلی و احیای کریدور اسلام‌آباد - تهران - استانبول<sup>۱</sup> در جریان است. در دیدار وزیر راه و شهرسازی ایران با وزیرای پاکستانی، دو طرف بر لزوم تقویت یکپارچگی منطقه‌ای از طریق هم‌سوسازی پروژه‌های استراتژیک مانند مسیر دریایی گوادر-چابهار و کریدور ریلی ITI تأکید کردند (دیلی سی‌پک، ۳ اوت ۲۰۲۵). وزیر راه آهن پاکستان بر تعهد کشورش به ارتقای کریدور ITI و توسعه خط آهن کویته-زاهدان برای تقویت ارتباط با ایران تصریح کرد (دیلی سی‌پک، ۳ اوت ۲۰۲۵).

در اکتبر ۲۰۲۵ نیز دو کشور توافق کردند که سرویس قطار باری اسلام‌آباد - تهران - استانبول را از سر بگیرند (راديو پاکستان، ۲۴ اکتبر ۲۰۲۵). این مسیر که بخشی از طرح «کمر بند و جاده» چین محسوب می‌شود، می‌تواند ایران را به بندر گوادر در پاکستان متصل کند و دسترسی به آب‌های آزاد از مسیری متفاوت را فراهم سازد. با این حال، تحقق کامل ظرفیت این کریدور منوط به ثبات امنیتی منطقه، تأمین مالی زیرساخت‌های مرزی، و مدیریت رقابت ژئوپلیتیکی میان چابهار ایران و گوادر پاکستان است (روزنامه النهار، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶).

در محور غربی نیز راه‌آهن شلمچه - بصره که ایران را به شبکه ریلی عراق متصل می‌کند، از اهمیت ویژه‌ای در ایجاد عمق استراتژیک برخوردار است. بر اساس تحلیل‌های اقتصادی، حجم مبادلات تجاری سالانه ایران با عراق بین ۱۰ تا ۱۲ میلیارد دلار است و مرز شلمچه یکی از پرتددترین گذرگاه‌های مرزی محسوب می‌شود (روزنامه النهار، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶). اتصال ریلی به عراق می‌تواند ایران را از طریق خاک این کشور به سوریه و نهایتاً بنادر مدیترانه متصل کند و امکان دسترسی به بازارهای غرب آسیا و شمال آفریقا را فراهم سازد. ایران همچنین از طریق عراق می‌تواند به ترکیه و آسیای میانه دسترسی لجستیکی داشته باشد؛ هرچند نفوذ بازیگران خارجی و ضعف زیرساخت‌های عراق از چالش‌های این مسیر است (روزنامه النهار، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶).

نکته حائز اهمیت در تمامی این کریدورها، اصل «افزونگی»<sup>۱</sup> در طراحی شبکه است؛ اصلی که در مهندسی سیستم‌های تاب‌آور حیاتی است. ایران با توسعه هم‌زمان مسیرهای شرقی (پاکستان و چین)، شمالی (قفقاز و روسیه) و غربی (عراق و مدیترانه)، در حال ایجاد شبکه‌ای از کریدورهای موازی است که اختلال در یکی، کل سیستم را فلج نخواهد کرد. تحلیلگران اقتصادی نیز تأکید می‌کنند که این مسیرها «تعدالی شکننده برای بقا ایجاد می‌کنند، نه برای رونق» (روزنامه النهار، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶)، اما در شرایط جنگی، بقا خود بزرگ‌ترین پیروزی است.

این تنوع مسیرها دقیقاً همان چیزی است که اقتصاد دریاپایه فاقد آن بود؛ اقتصادی که با بسته شدن یک گلوگاه می‌توانست به‌طور کامل از کار بیفتد. اکنون با توسعه این شبکه زمینی و ریلی، ایران می‌تواند به تدریج وابستگی تاریخی خود به مسیرهای دریایی آسیب‌پذیر جنوب را کاهش داده و از موقعیت جغرافیایی خود برای تبدیل شدن به قلب تپنده ترانزیت اوراسیا بهره‌برداری کند (پرس‌تی‌وی، ۱۰ فوریه ۲۰۲۶).

## بخش سوم:

### الزامات عملیاتی توسعه ناوگان زمینی و ریلی

#### ۱. برآورد نیاز و مقیاس لجستیکی جایگزینی

گذار از یک اقتصاد دریاپایه به اقتصاد ریلی - زمین پایه، پیش از هر چیز نیازمند درک روشنی از مقیاس لجستیکی این جایگزینی است. پیش از محاصره دریایی از سوی دشمن، ایران روزانه حدود ۱.۷ میلیون بشکه نفت خام صادر می کرد که بیش از ۹۰ درصد آن از طریق پایانه نفتی خارگ و از مسیر تنگه هرمز به مقصد چین حمل می شد (۲۸ فوریه ۲۰۲۶، BOE Report). هر نفتکش غولپیکر «ولادیوستوک»<sup>۱</sup> قادر به حمل حدود ۲ میلیون بشکه نفت در هر سفر است. برای جایگزینی این ظرفیت از طریق ریل، به محاسبات دقیقی نیاز است: یک واگن مخزنی استاندارد ریلی حدود ۶۰ تا ۷۰ تن نفت خام (معادل تقریبی ۴۵۰ تا ۵۲۰ بشکه) حمل می کند. بنابراین، برای انتقال محموله یک نفتکش VLCC، به قطاری مرکب از حدود ۳۸۰۰ تا ۴۴۰۰ واگن مخزنی نیاز است. این محاسبه سرانگشتی، ابعاد عظیم سرمایه گذاری و بسیج صنعتی مورد نیاز برای تحقق این راهبرد را آشکار می سازد.

---

1. VLCC

واقعیت ناوگان ریلی ایران اما فاصله چشمگیری با این نیاز دارد. بنا بر آمار رسمی، تعداد واگن‌های عملیاتی راه‌آهن ایران از ۲,۲۰۰ دستگاه در سال ۱۳۸۹ به حدود ۱,۲۰۰ دستگاه در سال ۱۴۰۴ کاهش یافته که عمدتاً ناشی از فرسودگی ناوگان و سرمایه‌گذاری محدود بوده است (خبرگزاری برنا، ۱۴ آبان ۱۴۰۴).

به گفته محمدهادی ضیایی، معاون راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، شبکه ریلی کشور به ۱,۰۰۰ واگن جدید برای پاسخگویی به تقاضای فعلی حمل بار و مسافر نیاز دارد (خبرگزاری برنا، ۱۴ آبان ۱۴۰۴). این رقم صرفاً برای جبران کمبودهای موجود است و ارتباطی به وظیفه خطیر جایگزینی حمل دریایی ندارد. برای نیل به این هدف، نیاز به یک «بسیج ملی صنعت ریلی» با هدف تولید انبوه واگن‌های مخزنی، مسقف و یخچالی و همچنین لوکوموتیوهای قدرتمند دیزلی - الکتریکی است. خوشبختانه گام‌های مهمی در این مسیر برداشته شده است: راه‌آهن ایران با استفاده از منابع حاصل از تهاثر نفت، ۳۰۰ واگن جدید به ناوگان خود افزوده و اعلام کرده که تولیدکنندگان داخلی نیز به‌زودی واگن‌های جدیدی تحویل خواهند داد (خبرگزاری برنا، ۱۴ آبان ۱۴۰۴).

با این حال، مقیاس نیاز فراتر از واگن‌های باری است. محاسبه زیرساخت‌های جانبی، اهمیت این ابعاد را روشن‌تر می‌کند. راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در شرایط جنگی به رکورد جابه‌جایی روزانه ۱۴۰ هزار تن بار دست یافته که نسبت به دوره قبل جهش قابل توجهی محسوب می‌شود (خبرگزاری PPI، ۲ آوریل ۲۰۲۶).

این در حالی است که ایران پیش از جنگ، ماهانه میلیون‌ها تن کالا از مسیر دریا صادر و وارد می‌کرد. برای پر کردن این شکاف، برنامه‌ریزی برای ارتقای کریدور شرقی - غربی از ۵ میلیون تن به ۱۵ میلیون تن ظرفیت سالانه در دستور کار قرار گرفته است. همچنین خط آهن خواف - هرات که اکنون ماهانه ۹۴ هزار تن بار جابه‌جا می‌کند، هدف‌گذاری شده تا ظرف ۴ ماه آینده به ۲۰۰ هزار تن در ماه برسد (خبرگزاری دید، ۲۹ بهمن ۱۴۰۴).

این ارقام نشان می‌دهد که اگرچه فاصله تا نقطه مطلوب بسیار زیاد است، اما روند حرکتی سریع و امیدوارکننده است. تحقق کامل این اهداف نیازمند یک عزم ملی، اختصاص خطوط اعتباری ویژه، و اولویت‌دهی به پروژه‌های ریلی در بودجه جنگی کشور است.

## ۲. مشخصات فنی ناوگان نسل جدید ریلی برای شرایط جنگی

جایگزینی حمل دریایی با ریل در شرایط جنگی تحمیلی، الزامات فنی خاصی را طلب می‌کند که فراتر از مشخصات ناوگان ریلی در زمان صلح است. نخستین و مهم‌ترین الزام، اتکا به لوکوموتیوهای دیزلی - الکتریکی پر قدرت است. در شرایطی که شبکه برق کشور هدف حملات سایبری و فیزیکی دشمن قرار دارد، خطوط ریلی برقی به شدت آسیب‌پذیر بوده و با قطع برق، کل کریدور از کار می‌افتد. لوکوموتیوهای دیزلی - الکتریکی اما با اتکا به سوخت دیزل که ذخایر قابل توجهی از آن در کشور وجود دارد، می‌توانند تداوم حمل و نقل را حتی در صورت حملات گسترده به شبکه برق تضمین کنند. این لوکوموتیوها باید از توان کششی بالایی برای حمل قطارهای طویل ۳,۰۰۰ تنی در مسیرهای کوهستانی شرق و شمال کشور برخوردار باشند.

دومین ویژگی کلیدی، طراحی واگن‌ها با قابلیت پدافند غیرعامل و استتار است. برخلاف کشتی‌های عظیم که اهدافی کاملاً آشکار در پهنه دریا هستند، واگن‌های ریلی باید با پوشش‌های ضدحرارتی و ضدراداری طراحی شوند تا شناسایی آن‌ها توسط ماهواره‌ها و پهپادهای دشمن دشوار شود. همچنین طراحی ماژولار<sup>۱</sup> و تعمیرپذیری سریع واگن‌ها از اهمیت حیاتی برخوردار است. در صورت اصابت یک واگن، باید بتوان آن را به سرعت از قطار جدا و در پایگاه‌های تعمیراتی سیار بازسازی کرد. تجربه جنگ‌های اخیر نشان داده است شبکه‌های ریلی با تکیه بر تعمیرات سریع و پراکنده می‌توانند حتی زیر شدیدترین حملات نیز به کار خود ادامه دهند.

سومین بُعد فنی، پیاده‌سازی سامانه‌های کنترل و سیگنالینگ بومی و مقاوم است. یکی از نخستین اقدامات دشمن در جنگ ترکیبی، حمله سایبری به شبکه اینترنت و سامانه‌های ناوبری ایران بود که اتصال کشور را به ۴ درصد سطح عادی کاهش داد. در چنین شرایطی، اتکا به سامانه‌های موقعیت‌یاب جهانی<sup>۲</sup> که تحت کنترل آمریکاست، فاجعه‌بار خواهد بود. راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران باید به سامانه‌های ناوبری اینرسیایی، شبکه‌های رادیویی رمزنگاری‌شده داخلی و سامانه‌های سیگنالینگ مستقل مجهز شود. نکته مثبت آن است بر اساس توافق شش‌جانبه استانبول میان ایران، چین، ازبکستان، ترکیه، ترکمنستان و قزاقستان، چارچوبی برای تعرفه‌های یکپارچه و کاهش زمان ترانزیت تدوین شده که می‌تواند مبنایی برای هماهنگی فنی میان کشورهای مسیر باشد (پرس‌تی‌وی، ۲۱ بهمن ۱۴۰۴).

۱. طراحی ماژولار به معنای طراحی یک محصول یا سیستم به صورت بخش‌ها یا واحدهای مستقل و قابل جایگزینی است که هر کدام عملکرد مشخصی دارند و می‌توان آن‌ها را به راحتی جدا، تعویض یا تعمیر کرد، بدون آنکه نیازی به از کار انداختن کل سیستم باشد.

چهارمین الزام، توسعه ناوگان ویژه حمل مواد خطرناک و سوخت است. انتقال نفت خام از طریق ریل مستلزم واگن‌های مخزنی با استانداردهای ایمنی بالا، سیستم‌های اطفای حریق خودکار و بدنه‌های مقاوم در برابر نفوذ ترکش و گلوله است. ایران در این زمینه تجربه‌ای هرچند محدود دارد و از محل تهاثر نفت موفق به واردات واگن شده است (خبرگزاری برنا، ۱۴ آبان ۱۴۰۴). همچنین لجستیک بارگیری و تخلیه نفت در طول مسیر ریلی نیازمند احداث پایانه‌های بارگیری سریع، مخازن ذخیره استتار شده و خطوط لوله رابط است. برنامه احداث دهکده‌های لجستیکی در یزد، سیرجان و تبریز که با مشارکت بخش خصوصی در حال اجراست، گامی مهم در این مسیر محسوب می‌شود (پرس تی‌وی، ۲۱ بهمن ۱۴۰۴).

### ۳. لجستیک و پایگاه‌های پشتیبانی چندمنظوره

تداوم جریان حمل و نقل ریلی در شرایط جنگی، مستلزم ایجاد شبکه‌ای از پایگاه‌های پشتیبانی چندمنظوره در طول کریدورهای اصلی است. این پایگاه‌ها که می‌توان آن‌ها را «هاب‌های لجستیکی استتار شده» نامید، نقشی فراتر از ایستگاه‌های سنتی تعمیرات و سوخت‌گیری ایفا می‌کنند و به مثابه شریان‌های حیاتی شبکه ریلی در برابر اختلالات عمل می‌نمایند. جانمایی این پایگاه‌ها باید بر اساس تحلیل ریسک و در فواصل منظم در طول مسیر کریدورهای شرقی - غربی و شمالی - جنوبی صورت گیرد. اولویت با مناطق کوهستانی و تونل‌های طبیعی است که امکان استتار و حفاظت در برابر حملات هوایی دشمن را فراهم می‌کنند.

نخستین کارکرد این پایگاه‌ها، سوخت‌رسانی و تعویض سریع خدمه است. با توجه به مسافت‌های طولانی (مسیر ۹,۵۰۰ کیلومتری چین به ایران)، قطارها نیازمند توقف‌های منظم برای سوخت‌گیری و تعویض لوکوموتوران‌ها هستند. این توقف‌ها باید در حداقل زمان ممکن و با حداکثر ایمنی انجام شود. پایگاه‌ها باید مجهز به مخازن سوخت زیرزمینی و استتار شده، رمپ‌های تعویض سریع واگن‌های آسیب‌دیده و آشیانه‌های تعمیرات اضطراری باشند. دومین کارکرد، ایجاد انبارهای کالا و مواد اولیه استراتژیک در طول مسیر است. با توجه به نوسانات امنیتی و احتمال قطع موقت خطوط، وجود ذخایر راهبردی پراکنده در طول کریدور می‌تواند از توقف کامل زنجیره تأمین جلوگیری کند. برنامه احداث دهکده‌های لجستیکی در سه نقطه کشور که با مشارکت بخش خصوصی در حال پیگیری است، دقیقاً در راستای تحقق این هدف طراحی شده است (پرس‌تی‌وی، ۲۱ بهمن ۱۴۰۴).

سومین و شاید حیاتی‌ترین کارکرد، حفاظت و پدافند از خطوط ریلی است. این پایگاه‌ها باید به عنوان مقر یگان‌های متحرک پدافندی و امنیتی عمل کنند که مسئولیت گشت‌زنی مستمر، شناسایی تهدیدات و واکنش سریع به خرابکاری‌ها را بر عهده دارند. تجهیزات این یگان‌ها شامل پهپادهای شناسایی، خودروهای ریلی زرهی و تیم‌های خنثی‌سازی بمب خواهد بود. همکاری‌های فرامرزی نیز در این زمینه ضروری است: ایران و افغانستان توافق کرده‌اند تا ایستگاه‌های ریلی مرزی را با همکاری یکدیگر تقویت کنند (خبرگزاری دید، ۲۹ بهمن ۱۴۰۴).

همچنین توافق ایران و ازبکستان برای افزایش ظرفیت ریلی به ۲۰۰ هزار تن در ماه و تسهیل رویه‌های گمرکی، نشان‌دهنده شکل‌گیری تدریجی یک شبکه لجستیکی منسجم در سطح منطقه است (وزارت بازرگانی چین، دفتر اقتصادی و تجاری سفارت در ایران، ۱۰ مهر ۱۴۰۴).

نکته پایانی آنکه این پایگاه‌ها باید «چندمنظوره» طراحی شوند تا در برابر حملات متمرکز دشمن تاب‌آور باشند. اگر یک پایگاه صرفاً به سوخت‌رسانی اختصاص داشته باشد، انهدام آن می‌تواند کل کریدور را فلج کند. اما اگر هر پایگاه ترکیبی از خدمات سوخت‌رسانی، تعمیرات، تعویض خدمه و انبار کالا را ارائه دهد، از کار افتادن یکی از آن‌ها فشار کمتری بر کل شبکه وارد می‌کند. این اصل «افزونگی» که در بخش دوم نیز به آن اشاره شد، جوهره مهندسی سیستم‌های تاب‌آور است و می‌تواند تضمین‌کننده تداوم جریان حیاتی کالا و انرژی در بدترین سناریوهای جنگی باشد.



## **بخش چهارم:**

### **چالش‌ها، تهدیدها و راهبردهای مقابله**

گذار از اقتصاد دریاپایه به اقتصاد ریلی - زمین‌پایه، اگرچه یک ضرورت حیاتی برای جمهوری اسلامی ایران در شرایط جنگ تحمیلی است، اما با چالش‌ها و تهدیدهای چندلایه‌ای روبروست که بدون تحلیل واقع‌بینانه آن‌ها، هرگونه برنامه‌ریزی راهبردی ناقص خواهد ماند. این چالش‌ها در سه حوزه امنیتی - نظامی، دیپلماتیک - ژئوپلیتیک و فنی - اقتصادی قابل دسته‌بندی هستند و هر یک نیازمند راهبردهای مقابله‌ای مشخص و از پیش طراحی شده است.

#### **۱. تهدیدات امنیتی و خرابکاری در گریدهای زمینی**

نخستین و آشکارترین چالش پیش‌روی راهبرد زمین‌پایه، آسیب‌پذیری خطوط ریلی در برابر حملات نظامی، خرابکاری و جنگ الکترونیک از سوی دشمن است. تجربه جنگ کنونی نشان داده که دشمن بدون هیچ تردیدی زیرساخت‌های غیرنظامی را هدف قرار می‌دهد. بر اساس گزارش‌ها، تنها در جریان حملات فوریه ۲۰۲۶، دست کم ۱۷,۰۰۰ هدف در ایران بمباران شد که شامل کارخانه‌ها، خطوط ریلی، جاده‌ها، بنادر و ساختمان‌های دولتی بود (هندوستان تایمز، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶).

این آمار هشدار می‌دهد کریدورهای ریلی، علیرغم مزایای پدافندی، مصون از حملات نیستند و دشمن به‌طور سیستماتیک زیرساخت‌های مورد نیاز برای بازسازی را نیز هدف قرار داده است؛ از جمله کارخانه‌های فولاد مبارکه و خوزستان که برای تولید ریل و واگن ضروری هستند (هندوستان تایمز، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶).

تهدید دوم، حملات سایبری به سامانه‌های کنترل و سیگنالینگ ریلی است. یک نمونه هشداردهنده در مارس ۲۰۲۶ رخ داد؛ زمانی که عوامل سایبری با نفوذ به تابلوهای دیجیتال ایستگاه‌های راه‌آهن، پیام‌های تخلیه جعلی نمایش دادند تا مسافران را از پناهگاه‌های امن به خیابان‌ها هدایت کنند (۲۰ مارس ۲۰۲۶، Cylus). این رویداد زنگ خطری برای ایران است: مهاجمان می‌توانند بدون نفوذ به سامانه‌های کنترل قطار، با دستکاری لایه اطلاعاتی مانند تابلوهای ایستگاه، سیستم‌های پیام‌رسانی، و پورتال‌های وای - فای، رفتار مسافران و خدمه را دستکاری کرده و ایمنی شبکه ریلی را به خطر بیندازند (۲۰ مارس ۲۰۲۶، Cylus). به گزارش یک اندیشکده راهبردی، آمریکا و متحدانش راه‌آهن حیاتی چین - ایران را «مدت‌ها پیش از تکمیل، یک تهدید راهبردی» تلقی می‌کردند و انتظار می‌رود «هر آنچه در توان دارند برای مختل کردن جریان کالا در این کریدور انجام دهند» (بن حر، بنیاد فرهنگ راهبردی، ۱۰ اوت ۲۰۲۵). حملات سایبری به سامانه‌های ناوبری، جعل سیگنال‌های GPS و اختلال در شبکه‌های ارتباطی ریلی، از جمله سناریوهای محتمل است.

تهدید سوم، عملیات خرابکارانه و تروریستی علیه خطوط، پل ها و تونل هاست. برخلاف یک نفتکش که عمدتاً در آب های آزاد آسیب پذیر است، شبکه ریلی هزاران کیلومتر خطوط، پل ها و تونل ها را شامل می شود که حفاظت از تک تک آن ها غیرممکن است. گروه های تروریستی نیابتی می توانند با حملات نقطه ای، گلوگاه های حیاتی مانند پل های بزرگ یا تونل های طویل را هدف قرار دهند و جریان ترانزیت را برای هفته ها متوقف کنند.

برای مقابله با این تهدیدات، راهبردهای زیر ضروری است: نخست، تشکیل یگان های ویژه حفاظت از خطوط ریلی با اختیارات کامل امنیتی و تجهیزات پیشرفته شامل پهپادهای شناسایی، خودروهای ریلی زرهی و تیم های خنثی سازی بمب. دوم، ایمن سازی سایبری شبکه ریلی با پیاده سازی سامانه های کنترل بومی، احراز هویت محتوا برای تابلوهای دیجیتال و یکپارچه سازی با چارچوب های دفاع سایبری ملی (۲۰ مارس ۲۰۲۶، Cylus). سوم، ایجاد افزونگی در زیرساخت های حیاتی: پل ها و تونل های جایگزین در طول مسیرهای راهبردی احداث شوند تا در صورت انهدام یک نقطه، کل کریدور فلج نشود.

## ۲. چالش‌های دیپلماتیک و ژئوپلیتیکی مسیرهای عبوری

کریدورهای ریلی ایران، برخلاف مسیرهای دریایی که عمدتاً از آب‌های بین‌المللی می‌گذرند، ناگزیر از خاک کشورهای ثالث عبور می‌کنند. این ویژگی، بعد دیپلماتیک پیچیده‌ای به راهبرد زمین‌پایه می‌بخشد. مسیر چین - قزاقستان - ترکمنستان - ایران، از سه کشور آسیای میانه عبور می‌کند که تحت فشار آمریکا برای قطع همکاری با ایران قرار دارند. یک تحلیل راهبردی هشدار می‌دهد که «آمریکا می‌تواند این سه جمهوری شوروی سابق را برای مسدود کردن تجارت با ایران تحت فشار قرار دهد» و «تحریم‌های ثانویه آمریکا یک تهدید دائمی باقی می‌ماند» (بن حر، بنیاد فرهنگ راهبردی، ۱۰ اوت ۲۰۲۵). اگرچه قزاقستان، ازبکستان و ترکمنستان منافع اقتصادی قدرتمندی در استفاده از بنادر ایران دارند، اما تجربه نشان داده که فشار واشنگتن می‌تواند حتی شرکای نزدیک را نیز مردد کند.

چالش ژئوپلیتیکی دوم، ناسازگاری فنی و اختلاف منافع میان کشورهای مسیر است. یک مشکل اساسی، تفاوت در عرض خطوط ریلی است: ایران و چین از ریل استاندارد (۱۴۳۵ میلیمتر) استفاده می‌کنند، در حالی که قزاقستان، ازبکستان و ترکمنستان از ریل پهن روسی (۱۵۲۰ میلیمتر) بهره می‌برند (بن حر، بنیاد فرهنگ راهبردی، ۱۰ اوت ۲۰۲۵). این ناسازگاری، نیازمند تخلیه و بارگیری مجدد کالا در مرزها یا استفاده از قطارهای با بوژی قابل تنظیم است که هزینه و زمان ترانزیت را افزایش می‌دهد. همچنین، کشورهای مسیر منافع متضادی دارند: برای نمونه، آذربایجان که میزبان شاخه غربی کریدور شمال - جنوب است، هم‌زمان مسیر رقیب «کریدور زنگزور» را با حمایت ترکیه دنبال می‌کند که می‌تواند ایران را از دسترسی به ارمنستان و قفقاز جنوبی محروم سازد (آودالیانی، مینگ پائو، ۸ اوت ۲۰۲۵).

چالش سوم، نه به وضعیت داخلی افغانستان، بلکه عمدتاً به بی‌ثباتی‌های موجود در پاکستان و کارشکنی‌های خارجی در این کشور بازمی‌گردد که می‌تواند بر مسیرهای جایگزین شرقی سایه بیندازد. کریدور پنج ملت که چین، قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان و ایران را از طریق ریل استاندارد به هم متصل می‌کند، از مزیت هماهنگی کامل در عرض خطوط ریلی برخوردار است. برخلاف تحلیل‌های بدبینانه گذشته، حاکمیت طالبان در ماه‌های اخیر گام‌های مؤثری در جهت تأمین صلح و امنیت پایدار در افغانستان برداشته و همسویی قابل توجهی با جمهوری اسلامی ایران در زمینه توسعه مناسبات اقتصادی و ترانزیتی از خود نشان داده است. این ثبات نسبی و رویکرد مثبت، عملاً پیش‌شرط سیاسی لازم برای پیشبرد کریدور پنج ملت را فراهم کرده است.

ازاین‌رو، توصیفات قدیمی که این مسیر را «افسانه» یا «سراب ژئوپلیتیکی» می‌خواندند (گافاروف و بولتائف، مؤسسه مطالعات پیشرفته بین‌المللی ازبکستان)، اکنون در برابر واقعیت‌های میدانی همکاری‌های فزاینده منطقه‌ای رنگ باخته‌اند. اکنون تمرکز باید بر مدیریت تنش‌های مرزی پاکستان و خنثی‌سازی نفوذ بازیگران فرامنطقه‌ای در این کشور باشد تا این شاهراه حیاتی شرقی به‌طور کامل عملیاتی شود.

برای مقابله با این چالش‌ها، ایران باید دیپلماسی اقتصادی فعال را در پیش گیرد. نخست، «درهم‌تندگی منافع»: مشارکت دادن شرکت‌های کشورهای مسیر در سود ترانزیت، سرمایه‌گذاری مشترک در پایانه‌ها و ارائه تخفیف‌های تعرفه‌ای می‌تواند انگیزه‌های اقتصادی نیرومندی برای مقاومت در برابر فشار آمریکا ایجاد کند.

دوم، تشکیل پیمان امنیت ترانزیتی با کشورهای کلیدی مانند چین، روسیه و کشورهای آسیای میانه برای تضمین امنیت کریدورها در برابر تهدیدات خارجی. به نوشته یک اندیشکده راهبردی، «یکی از راه‌های تقویت ثبات در افغانستان این است که چین، ایران و افغانستان یک چارچوب امنیتی و دفاعی مشترک ایجاد کنند» (بن حر، بنیاد فرهنگ راهبردی، ۱۰ اوت ۲۰۲۵).

سوم، تنوع‌بخشی به مسیرها برای کاهش وابستگی به هر کشور منفرد: اگر ترکمنستان تحت فشار قرار گیرد، مسیر خواف - هرات می‌تواند جایگزین شود و بالعکس.

### ۳. مشکلات فنی، اجرایی و سرمایه‌گذاری

گذار به اقتصاد ریلی - زمین‌پایه، علاوه بر چالش‌های امنیتی و دیپلماتیک، با موانع فنی و مالی عظیمی نیز روبروست. برآورد هزینه بازسازی زیرساخت‌های آسیب‌دیده ایران به نقل از منابع غربی ۲۷۰ میلیارد دلار است (تایمز ناو، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶) و این در شرایطی است که اقتصاد کشور پیش از جنگ نیز با فشارهای ناشی از تحریم‌های ظالمانه دست‌به‌گریبان بود. تحریم‌های بانکی، دسترسی به منابع مالی بین‌المللی را مسدود کرده و صندوق توسعه ملی نیز تحت فشار مضاعف قرار دارد. تأمین مالی پروژه‌های ریلی عظیم مانند برقی‌سازی کریدور شرق، تکمیل راه آهن رشت - آستارا و ساخت هزاران واگن جدید، نیازمند ده‌ها میلیارد دلار سرمایه‌گذاری است.

در حوزه فنی، نخستین مشکل اساسی فرسودگی و کمبود ناوگان است. همان‌طور که در بخش سوم اشاره شد، تعداد واگن‌های عملیاتی ایران از ۲,۲۰۰ دستگاه به حدود ۱,۲۰۰ دستگاه کاهش یافته است. ناوگان لوکوموتیو نیز با متوسط عمر بالای ۳۰ سال، به شدت فرسوده است. چالش دوم، گلوگاه‌های زیرساختی است: بسیاری از خطوط ریلی کشور تک‌خطه و غیربرقی هستند و ظرفیت عبور قطارهای طویل باری را ندارند. چالش سوم، آسیب‌پذیری زنجیره تأمین صنعت ریلی است: کارخانه‌های فولاد مبارکه و خوزستان که مواد اولیه تولید ریل و واگن را تأمین می‌کنند، هدف حملات هوایی دشمن قرار گرفته‌اند و بازسازی آن‌ها ماه‌ها زمان خواهد برد (هندوستان تایمز، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶).

با این حال، ایران نقاط قوتی نیز برای غلبه بر این موانع دارد. به گزارش وال استریت ژورنال، ایران «در دهه‌های اخیر یک بخش صنعتی و تولیدی داخلی مستحکم ساخته و بخش کشاورزی قدرتمندی دارد و ظرفیت بازسازی بدون اتکا به نیروی کار خارجی را داراست» (هندوستان تایمز، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶). دسترسی به منابع عظیم نفت و گاز نیز می‌تواند هم به عنوان منبع انرژی و هم به عنوان ابزار تهاثر برای واردات فناوری و تجهیزات ریلی مورد استفاده قرار گیرد. راهبردهای غلبه بر چالش‌های مالی شامل این موارد است: استفاده از تهاثر نفت برای تأمین واگن و لوکوموتیو که پیشتر نیز با موفقیت انجام شده، انتشار اوراق مشارکت ریلی با تضمین دولت، بسیج منابع صندوق توسعه ملی برای پروژه‌های ریلی راهبردی، و جذب سرمایه‌گذاری مستقیم چین و روسیه در ازای امتیازات ترانزیتی بلندمدت. اولویت‌بندی پروژه‌ها نیز حیاتی است: تکمیل کریدور شرق (چین) و کریدور شمال (رشت - آستارا) باید در صدر برنامه‌ها قرار گیرد، در حالی که پروژه‌های کم‌بازده‌تر به دوران پس از بحران موکول شوند.

## توصیه‌های سیاستی راهبردی و چشم‌انداز

تحلیل جامع صورت گرفته در این گزارش، یک گزاره محوری را با قطعیت به اثبات می‌رساند: محاصره دریایی خلیج فارس از سوی آمریکا، نه یک بحران گذرا، بلکه یک تهدید وجودی برای اقتصاد ایران است و تنها راه بقا، جهش راهبردی به سوی اقتصاد ریلی - زمین‌پایه می‌باشد (روزنامه النهار، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶). این شوک اقتصادی، آسیب‌پذیری مطلق یک اقتصاد دریاپایه را آشکار ساخت. در مقابل، مسیرهای زمینی و ریلی که از خاک کشورهای دوست یا بی‌طرف می‌گذرند، نه تنها از تیررس محاصره دریایی خارج‌اند، بلکه با کوتاه‌تر کردن زمان تحویل کالا به نصف حمل دریایی، مزیت رقابتی پایداری عرضه می‌کنند. این جهش راهبردی، دقیقاً در راستای تحقق تکالیف مصرّح در قانون برنامه هفتم توسعه (مواد ۵۶ و ۵۷)، سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ و قانون مدیریت حمل‌ونقل و مصرف سوخت (مصوب ۱۳۸۶) است.

گذر کامل به این راهبرد، مستلزم غلبه بر چالش‌های سه‌گانه امنیتی، دیپلماتیک و فنی-مالی است. در حوزه امنیتی، بازسازی شش پل راه‌آهن در کمتر از ۹۶ ساعت توسط مهندسان ایرانی، ثابت کرد تاب‌آوری شبکه ریلی با تکیه بر توان داخلی بسیار فراتر از انتظار دشمن است (پرس‌تی‌وی، ۱۵ آوریل ۲۰۲۶). در حوزه دیپلماتیک، فشار تحریمی آمریکا بر کشورهای مسیر (قزاقستان و ترکمنستان) یک تهدید دائمی است، اما منافع اقتصادی مشترک ناشی از ترانزیت، اهرم قدرتمندی برای حفظ این مسیرهاست. در حوزه فنی نیز جهش ترانزیت ریلی از ۷ قطار در هفت سال به ۴۰ قطار در سال ۲۰۲۵، نشان‌دهنده ظرفیت بالقوه عظیم این بخش است (۲۰ ژانویه ۲۰۲۶، وبگاه ۱۵۲۰، International).

معادله نهایی روشن است: ایران می‌تواند با تکیه بر توان مهندسی داخلی، موقعیت ژئواستراتژیک و پیوندهای شرقی، محاصره دریایی را به فرصتی تاریخی برای جهش به قلب ترانزیت اوراسیا تبدیل کند.

بر اساس یافته‌های این گزارش، بسته توصیه‌های سیاستی زیر برای اجرای فوری و اولویت‌بندی شده به دولت و حاکمیت جمهوری اسلامی ایران ارائه می‌شود. این بسته در راستای اجرایی‌سازی بند ۶ ماده ۵۶ قانون برنامه هفتم توسعه (نوسازی ناوگان به تعداد ۵۵۰ دستگاه لوکوموتیو)، بند «د» ماده ۵۷ (اعطای مجوز تشکیل و سیر قطار کامل خصوصی) و اصل ۴۴ قانون اساسی (توسعه مشارکت بخش غیردولتی در زیرساخت‌ها) طراحی شده است:

**توصیه ۱. تشکیل «قرارگاه ملی توسعه ریلی شرق»:** نهادی فرابخشی با اختیارات ویژه، متشکل از وزارت راه و شهرسازی، وزارت نفت، سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، و قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا برای مدیریت متمرکز جهش ریلی در چارچوب تکالیف قانون برنامه هفتم توسعه.

**توصیه ۲. اولویت‌دهی به تکمیل راه آهن رشت - آستارا:** حلقه مفقوده کریدور شمال - جنوب باید با تزریق منابع مالی از صندوق توسعه ملی و همکاری روسیه، ظرف ۳۶ ماه تکمیل شود (خبرگزاری شینهوا، ۲۰ آوریل ۲۰۲۶). این پروژه، تحقق بخش بند «الف» ماده ۵۷ قانون برنامه هفتم در زمینه توسعه خطوط ریلی بین‌المللی است.

- توصیه ۳. سفارش گذاری فوری ۱,۰۰۰ واگن مخزنی و ۵۰ لوکوموتیو دیزلی:**  
 استفاده از تهاتر نفت با چین و روسیه برای خرید یا ساخت داخل این تجهیزات حیاتی، مشابه مدل موفق واردات ۳۰۰ واگن (خبرگزاری برنا، ۱۴ آبان ۱۴۰۴). این اقدام، عملیاتی سازی بند ۶ ماده ۵۶ قانون برنامه هفتم (نوسازی و تأمین ناوگان راه آهنی جدید با مشارکت بخش غیردولتی به تعداد ۵۵۰ دستگاه لوکوموتیو) است.
- توصیه ۴. برقی سازی و دوخطه سازی کریدور شرقی - غربی:** پروژه برقی سازی ۱,۰۰۰ کیلومتری مسیر سرخس - رازی با همکاری چین باید با هدف افزایش ظرفیت از ۵ به ۱۵ میلیون تن در سال شتاب گیرد (وبگاه International ۱۵۲۰، ۲۰ ژانویه ۲۰۲۶). این پروژه در راستای بند «ب» ماده ۵۷ (توسعه زیرساخت های ریلی شرق کشور) است.
- توصیه ۵. تکمیل راه آهن خواف - هرات و اتصال به کریدور پنج ملت:** قطعه چهارم این مسیر باید حداکثر تا پایان ۲۰۲۶ به بهره برداری برسد تا مسیر جایگزین شرقی فعال شود. این کریدور، عینیت بخشی به بند «ب» ماده ۵۶ قانون برنامه هفتم مبنی بر «توسعه همکاری های ترانزیتی با کشورهای همسایه شرقی» است.
- توصیه ۶. ایجاد یگان ویژه حفاظت از خطوط ریلی:** با الگوبرگشت از تجربه موفق بازسازی پل ها در کمتر از ۹۶ ساعت، یگانی متشکل از مهندسان رزمی و پهپادهای شناسایی برای حفاظت از کریدورها تشکیل شود (پرس تی وی، ۱۵ آوریل ۲۰۲۶). این یگان، ضامن تحقق «تاب آوری زیرساختی» مورد تأکید اسناد بالادستی دفاع غیرعامل خواهد بود.

**توصیه ۷.** توسعه دهکده‌های لجستیکی استوارشده: احداث پایگاه‌های چندمنظوره سوخت‌رسانی، تعمیرات و انبار کالا در یزد، سیرجان و تبریز با مشارکت بخش خصوصی، در چارچوب اصل ۴۴ قانون اساسی و بند «ج» ماده ۵۷ قانون برنامه هفتم (توسعه مشارکت عمومی - خصوصی در زیرساخت‌های ریلی) صورت پذیرد.

**توصیه ۸.** راه‌اندازی دیپلماسی فعال ترانزیتی: امضای پیمان امنیت ترانزیتی با چین، روسیه و کشورهای آسیای میانه برای تضمین امنیت کریدورها در برابر تهدیدات خارجی، در راستای تحقق بند «الف» ماده ۵۶ قانون برنامه هفتم (افزایش ترانزیت به ۴۰ میلیون تن) و سند چشم‌انداز ۱۴۰۴.

**توصیه ۹.** بازسازی فوری کارخانه‌های فولاد مبارکه و خوزستان: این کارخانه‌ها که در جریان جنگ تحمیلی آسیب دیده‌اند، برای تأمین ریل و مواد اولیه صنعت ریلی حیاتی هستند و بازسازی آن‌ها باید در اولویت نخست برنامه بازسازی ملی قرار گیرد. تأمین مواد اولیه داخلی، پیش‌شرط تحقق بند ۶ ماده ۵۶ (نوسازی ناوگان) است.

**توصیه ۱۰.** تأسیس صندوق ویژه «جهش ریلی»: با سرمایه اولیه ۵ میلیارد دلار از محل منابع صندوق توسعه ملی، انتشار اوراق مشارکت و جذب سرمایه‌گذاری خارجی برای تأمین مالی پروژه‌های ریلی. این صندوق، مکانیزم اجرایی برای تأمین منابع مالی مورد نیاز قانون برنامه هفتم توسعه در بخش ریلی خواهد بود.

در آخر در خصوص چشم‌انداز راهبردی می‌توان گفت محاصره دریایی که دشمن به قصد خفه کردن اقتصاد ایران طراحی کرده بود، می‌تواند به سکوی پرتابی برای جهش ژئواکونومیک ایران بدل شود.

مهندسان ایرانی با بازسازی پل‌های بمباران‌شده در کمتر از ۹۶ ساعت، به جهان نشان دادند فشار و تحریم نه یک مانع، که سوخت موتور خلاقیت و خوداتکایی است (پرس‌تی‌وی، ۱۵ آوریل ۲۰۲۶). در افق نظم پساجنگی، ایران می‌تواند به چهارراه ترانزیتی اوراسیا بدل شود؛ جایی که کریدور شرق - غرب، کالاهای چین را در ۱۵ روز به اروپا می‌رساند و کریدور شمال - جنوب، روسیه را به آب‌های گرم اقیانوس هند پیوند می‌دهد. همکاری شش‌جانبه ریلی با چین، قزاقستان، ترکمنستان، ازبکستان و ترکیه (وبگاه International ۱۵۲۰، ۲۰ ژانویه ۲۰۲۶)، و اتصال ریلی به افغانستان با جهش ترانزیت ماهانه (در فروردین ۱۴۰۵ بیش از ۱۱۱ هزار تن کالا از مسیر خواف - هرات جابه‌جا شده) ترسیم‌گر این آینده است. جنگی که دشمن برای نابودی ایران آغاز کرد، می‌تواند به جهش تاریخی ایران به «هاب زمینی اوراسیا» بینجامد و وابستگی ساختاری به مسیرهای دریایی را برای همیشه پایان دهد. بدین ترتیب، جهش ریلی و توسعه کریدورهای شرق نه فقط یک ضرورت میدانی در برابر محاصره دریایی دشمن، بلکه وفاداری به قانون برنامه هفتم توسعه، سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ و قانون مدیریت حمل‌ونقل و مصرف سوخت به عنوان اسناد بالادستی نظام محسوب می‌گردد. بقا در این جنگ، نه با مقاومت منفعل، که با جهش خلاقانه به افق‌های نوین و اجرای دقیق تکالیف قانونی ممکن می‌شود.

## منابع

### الف) فارسی

۱. آزوین، «ایران و ارمنستان کریدور حمل و نقل جدید اوراسیا را ترویج می کنند»، ۴ مارس ۲۰۲۶.
۲. اطلس پرس، «حمل بیش از ۱۱۱ هزار تن کالا از طریق راه آهن هرات - خواف در یک ماه»، ۲۷ آوریل ۲۰۲۶.
۳. آودالیانی، امیل، «از قفقاز تا آسیای میانه: روسیه و ایران به دنبال توازن جدید قوا هستند»، مینگ پائو، ۸ اوت ۲۰۲۵.
۴. اومارووا، نرگیزا، «ازبکستان ممکن است از پروژه راه آهن هرات به مزار شریف بهره مند شود»، بنیاد جیمز تاون، ۱۱ نوامبر ۲۰۲۵.
۵. بن حر، هادی، «راه آهن های حیاتی چین - ایران»، بنیاد فرهنگ راهبردی، ۱۰ اوت ۲۰۲۵.
۶. پرس تی وی، «ایران به حلقه کلیدی در محور تجاری چین - اروپا تبدیل می شود»، ۱۰ فوریه ۲۰۲۶.
۷. پرس تی وی، «شگفتی مهندسی: آمریکا و اسرائیل ۶ پل را بمباران کردند؛ مهندسان ایرانی در ۹۶ ساعت بازسازی کردند»، ۱۵ آوریل ۲۰۲۶.
۸. تایمز ناو، «چالش بازسازی ۲۷۰ میلیارد دلاری، ممکن است ایران را به سمت مذاکره سوق دهد»، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶.
۹. الجزیره، «چگونه پالایشگاه های "تی پات" چین، این کشور را از بحران نفتی جنگ ایران محافظت می کنند»، ۳ آوریل ۲۰۲۶.

۱۰. خبرگزاری PPI، «تهران لجستیک ریلی زمان جنگ را تقویت می کند»، ۲ آوریل ۲۰۲۶.
۱۱. خبرگزاری آرمن پرس، «نخست وزیر ارمنستان: روابط با ایران راهبردی است و به دنبال گسترش زنجیره های لجستیکی از طریق ایران هستیم»، ۱۷ آوریل ۲۰۲۶.
۱۲. خبرگزاری برنا، «ایران با استفاده از تهاتر نفت ۳۰۰ واگن به ناوگان ریلی خود افزود»، ۱۴ آبان ۱۴۰۴ (۵ نوامبر ۲۰۲۵).
۱۳. خبرگزاری برنا، «ایران با استفاده از تهاتر نفت ۳۰۰ واگن به ناوگان ریلی خود افزود»، ۱۴ آبان ۱۴۰۴ (۵ نوامبر ۲۰۲۵).
۱۴. خبرگزاری دید، «کریدور ریلی ایران - افغانستان به شریان تجاری کلیدی تبدیل می شود»، ۲۹ بهمن ۱۴۰۴ (۱۸ فوریه ۲۰۲۶).
۱۵. خبرگزاری شینهوا، «ایران و روسیه متعهد به تسریع در اجرای مسیر حمل و نقل بین المللی شدند»، ۱۷ دسامبر ۲۰۲۵.
۱۶. خبرگزاری شینهوا، «پروژه ریلی ایران - روسیه به دلیل تنش های خاورمیانه به تأخیر افتاد»، ۲۰ آوریل ۲۰۲۶.
۱۷. خبرگزاری شینهوا، «پروژه ریلی ایران - روسیه به دلیل تنش های خاورمیانه به تأخیر افتاد»، ۲۰ آوریل ۲۰۲۶.
۱۸. خبرگزاری شینهوا، «روسیه ساخت مسیر حمل و نقل سن پترزبورگ - بمبئی را در اولویت قرار می دهد»، China.org.cn، ۲۰ مارس ۲۰۲۶.

۱۹. خبرگزاری صدا و سیما، «روایت رسانه‌های غربی از جنگ علیه ایران جانبدارانه و گزینشی است»، ۷ فروردین ۱۴۰۵.
۲۰. خبرگزاری صدا و سیما، «قالیاف: محاصره دریایی ایران با هدف فروپاشی از درون است»، ۱۴۰۵.
۲۱. خبرگزاری فرانسه، «ایران و روسیه توافق تکمیل شبکه حمل و نقل بزرگ را امضا کردند»، News of Bahrain، ۱۵ آوریل ۲۰۲۶.
۲۲. خبرگزاری مهر، «ایران و ارمنستان برای گسترش کریدور خلیج فارس - دریای سیاه توافق کردند»، ۱۹ اوت ۲۰۲۵.
۲۳. خبرگزاری مهر، «چین مسئول ۶۵ تا ۷۰ میلیارد دلار از تجارت خارجی ایران است»، ۳۱ اوت ۲۰۲۵.
۲۴. دیلی سی‌پک، «گسترش جاده ابریشم: ایران به دنبال اتصال گوادر - چابهار و کریدور ریلی ITI است»، ۳ اوت ۲۰۲۵.
۲۵. دیواین، میراندا، «بازی برگ برنده ترامپ در برابر تهران»، نیویورک پست، ۱۳ آوریل ۲۰۲۶.
۲۶. رادیو پاکستان، «پاکستان و ایران سرویس قطار باری ITI را از سر می‌گیرند»، ۲۴ اکتبر ۲۰۲۵.
۲۷. روزنامه النهار، «ایران تحت محاصره دریایی: چگونه مسیرهای تجاری از طریق خشکی، دریا و سیاست بازنویسی می‌شوند»، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶.
۲۸. روزنامه النهار، «ایران تحت محاصره دریایی: چگونه مسیرهای تجاری از طریق خشکی، دریا و سیاست بازنویسی می‌شوند»، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶.

۲۹. روزنامه النهار، «ایران تحت محاصره دریایی: چگونه مسیرهای تجاری از طریق خشکی، دریا و سیاست بازنویسی می‌شوند»، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶.
۳۰. سایت Boe Report، «نگاهی به تأسیسات اصلی نفت و گاز و زیرساخت‌های ایران»، ۲۸ فوریه ۲۰۲۶.
۳۱. سایت Cylus، «وقتی تابلوهای دیجیتال ایستگاه برای به خطر انداختن مسافران مورد سوءاستفاده قرار می‌گیرند»، ۲۰ مارس ۲۰۲۶.
۳۲. سایت Investing.com، «گزارش انرژی: پیشنهادی جدید»، ۲۷ آوریل ۲۰۲۶.
۳۳. سفارت ترکمنستان در ایران، «ترکمنستان و ایران گسترش همکاری در بخش راه‌آهن را بررسی کردند»، ۱۶ شهریور ۱۴۰۴ (۷ سپتامبر ۲۰۲۵).
۳۴. شرم، شیمون، «محاصره دوگانه ایران و آمریکا»، JNS.org، ۲۸ آوریل ۲۰۲۶.
۳۵. صادق، فرزانه، «ایران خود را به عنوان پل مرکزی کریدور ریلی چین - اروپا مطرح می‌کند»، تهران تایمز، ۲۷ آبان ۱۴۰۴ (۱۸ نوامبر ۲۰۲۵).
۳۶. عبدی، مهناز، «ایران خود را به عنوانهاب راهبردی در کریدور چین - اروپا مطرح می‌کند»، تهران تایمز، ۹ فوریه ۲۰۲۶.
۳۷. عبدی، مهناز، «ایران خود را به عنوانهاب راهبردی در کریدور چین - اروپا مطرح می‌کند»، تهران تایمز، ۹ فوریه ۲۰۲۶.
۳۸. عبدی، مهناز، «ایران خود را به عنوانهاب راهبردی در کریدور چین - اروپا مطرح می‌کند»، تهران تایمز، ۹ فوریه ۲۰۲۶.

۳۹. گارسیا - هررو، آلیسیا. «تأثیر جنگ ایران بر اقتصاد چین»، مؤسسه بروگل، ۱۷ مارس ۲۰۲۶.

۴۰. گازتا اکسپرس (بازنشر از رادیو اروپای آزاد)، «سرانجام درگیری در ایران را کسی که بیشترین تاب‌آوری را دارد تعیین خواهد کرد»، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶.

۴۱. گازتا اکسپرس (بازنشر از رادیو اروپای آزاد)، «سرانجام درگیری در ایران را کسی که بیشترین تاب‌آوری را دارد تعیین خواهد کرد»، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶.

۴۲. گافاروف، اسلامخون و بولتائف، حمزه، «افسانه کریدور ترانس - افغان»، مؤسسه مطالعات پیشرفته بین‌المللی ازبکستان (IAIS).

۴۳. لوکمت تایمز، «هم‌زمان با افزایش حجم تجارت افغانستان از مرز ایران، نگرانی از تحریم‌های آمریکا افزایش می‌یابد»، ۱۳ ژانویه ۲۰۲۶.

۴۴. نوری، مشعل، «پروژه راه‌آهن خواف-هرات به عنوان کریدور وسیع‌تر بین‌قاره‌ای منطقه در نظر گرفته می‌شود»، کابل تایمز، ۱۸ آوریل ۲۰۲۵.

۴۵. هندوستان تایمز (بازنشر از وال استریت ژورنال)، «اقتصاد جنگ‌زده ایران به معنای داشتن دلیلی فوری برای مذاکره است»، ۱۶ آوریل ۲۰۲۶.

۴۶. وبگاه International ۱۵۲۰، «قدرت دیپلماسی حمل‌ونقل: ایران چگونه نفوذ خود را در آسیای میانه تقویت می‌کند»، ۲۰ ژانویه ۲۰۲۶.

۴۷. وبگاه وزارت امور خارجه جمهوری اسلامی ایران، مقاله عباس عراقچی، «روابط ایران و روسیه؛ نماد همکاری پایدار و آینده‌نگر»، ۲۴ آوریل ۲۰۲۶.

۴۸. وزارت بازرگانی چین، دفتر اقتصادی و تجاری سفارت در ایران، «ایران و ازبکستان هدفگذاری ۲۰۰ میلیون تن بار ریلی تا ۲۰۲۶ را تعیین کردند»، ۱۰ مهر ۱۴۰۴ (۲ اکتبر ۲۰۲۵).
۴۹. ویکی‌پدیای فارسی، «محاصره دریایی ایران توسط ایالات متحده آمریکا»، ۱۴۰۵.
۵۰. یونهایپ اینفومکس، «هشدار خزانه‌داری آمریکا به بانک‌ها درباره تحریم‌های مرتبط با پالایشگاه‌های چینی»، ۲۹ آوریل ۲۰۲۶.

#### ب) انگلیسی

51. JNS.org, "The dual Iran-US blockade," 28 April 2026.
52. The Diplomat, "War in Iran Could Close Central Asia's Gateway to the Sea," 18 March 2026.
53. The Washington Times, "Iran's unconventional asymmetric warfare pits cheap weapons against expensive ones," 17 March 2026.
54. Infosecurity Magazine, "Hybrid Middle East Conflict Triggers Surge in Global Cyber Activity," 2 March 2026.
55. Investing.com, "US-Iran Negotiation Collapse: 100\$ Oil Price and Energy Sector Buyback Speculation," 24 April 2026.



گزارش راهبردی

