

اقتصاد

اقتصادی، تحلیلی

سال سی و سوم - تیرماه ۱۴۰۵ قیمت: ۵۰۰۰ تومان

◀ کریدورهای که ایران را دور می زنند

◀ انفعال کریدوری

◀ نقش کریدور هادر توسعه جهانی

◀ تحمل و تاب آوری

◀ بازار کار پس از جنگ چه ساختاری پیدامی کند؟





زمان می‌گذرد،
ارزش است که می‌ماند

زعفران ایرانی
عیار ایرانی





- ۲ یادداشت / خراسان رضوی؛ گره راهبردی کریدورهای بین المللی ایران
- ۳ ایران در چهارراه کریدورهای جهانی؛ فرصت طلایی یا تهدید ژئوپلیتیکی؟
- بررسی وضعیت جغرافیایی و اقتصادی بندر گواتر پاکستان و طرف های
- ۸ تجاری آن
- ظرفیت های ترانزیتی ایران و پاکستان؛ از هم افزایی چابهار و گوادر تا
- ۱۰ شکل گیری پل تجاری آسیا
- تحلیل جایگاه راهبردی بندر خصب در برابر بندر جبل علی؛ فرصت ها و
- محدودیت ها
- ۱۳ کریدورهای که ایران را دور می زنند
- ۱۴ توسعه حمل و نقل ریلی ایران و چین، فرصت ها و چالش ها
- ۱۹ آیا آینده اقتصاد ایران از کریدورهای گذرد؟
- ۲۰ انفعال کریدوری
- ۲۲ چرا بنادر جنوب ایران جایگزین ندارند
- ۲۴ تاکید بر توسعه کریدورهای ریلی و کاهش وابستگی به بنادر جنوبی
- ۲۸ چرا کریدور میانی قادر به رقابت با کریدورهای ایرانی نیست؟
- ۳۳ نقش کریدورها در توسعه جهانی
- ۳۶ تورم ما را خواهد برد
- ۳۸ تحمل و تاب آوری
- ۴۰ شاخص تاب آوری ایران ۲۰۲۶
- ۴۳ بازار کار پس از جنگ چه ساختاری پیدا می کند؟
- ۴۴

صاحب امتیاز و مدیر مسؤل:

مهندس حمیدرضا شوشتریان

زیر نظر شورای نویسندگان

سر دبیر:

مهندس حسین کوه زاد

خبرنگار:

جلیل فروتن

گروه ترجمه:

زهرا پزشکی

ویراستار:

احمد حسین زاده

طراحی: هدی امیر

عکس:

حسین نظامی

واحد بازرگانی:

تلفکس: ۰۵۱-۳۸۴۴۳۰۷۴

نشانی:

تهران - بزرگراه مدرس شمال

خیابان دستگردی - پلاک ۲۳۲

طبقه دوم - واحد ۶

تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۶۹۳۳۲

مشهد - خیابان فلسطین فلسطین ۱

ساختمان سروش

تلفکس: ۰۵۱-۳۸۴۲۰۱۱۱

www.eghtesadasia.ir
eghtesadeasia@gmail.com

خراسان رضوی؛ گره راهبردی کریدورهای بین‌المللی ایران

حمیدرضا شوشتریان

اگرچه بسیاری از مباحث ترانزیتی ایران بر بنادر جنوبی یا مرزهای غربی متمرکز است، اما واقعیت آن است که خراسان رضوی می‌تواند به یکی از مهم‌ترین مراکز لجستیکی کشور در قرن بیست و یکم تبدیل شود. موقعیت جغرافیایی این استان در همسایگی آسیای مرکزی و قرار گرفتن در مسیر ارتباطی چین، افغانستان، ترکمنستان، قفقاز و اروپا، ظرفیت ویژه‌ای برای ایفای نقش در کریدورهای بین‌المللی فراهم کرده است. مشهد به عنوان دومین کلان‌شهر ایران و مهم‌ترین قطب اقتصادی شرق کشور، از زیرساخت‌های قابل توجهی در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و هوایی برخوردار است. وجود فرودگاه بین‌المللی، شبکه گسترده راه‌آهن و دسترسی به مرز سرخس، این شهر را به یکی از مهم‌ترین مراکز توزیع کالا در شرق ایران تبدیل کرده است.

سرخس؛ دروازه ورود به آسیای مرکزی

منطقه مرزی سرخس یکی از مهم‌ترین نقاط راهبردی ایران در ارتباط با کشورهای آسیای مرکزی محسوب می‌شود. این منطقه محل اتصال شبکه ریلی ایران به شبکه ریلی کشورهای ترکمنستان، ازبکستان، قزاقستان و در نهایت چین است.

سرخس عملاً نقش دروازه شرقی کریدورهای اوراسیایی را ایفا می‌کند و می‌تواند بخش مهمی از جریان کالا میان شرق آسیا، آسیای مرکزی، ایران و اروپا را مدیریت کند.

مشهد؛ مرکز لجستیک شرق ایران

با توسعه کریدور شمال-جنوب، تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا و گسترش تجارت ایران با کشورهای اوراسیا، نقش مشهد از یک مرکز منطقه‌ای فراتر خواهد رفت.

این شهر می‌تواند به مرکزی برای انبارداری و توزیع کالا، خدمات گمرکی و ترخیص، صنایع بسته‌بندی و فراوری صادراتی، نمایشگاه‌های بین‌المللی تجاری، خدمات مالی و بیمه حمل‌ونقل و مراکز داده و پشتیبانی تجارت الکترونیک تبدیل شود.

در بسیاری از کشورهای جهان، شهرهای لجستیکی سهم مهمی در تولید ثروت و اشتغال دارند. مشهد نیز با جمعیت، زیرساخت و موقعیت جغرافیایی خود ظرفیت تبدیل شدن به یکی از قطب‌های لجستیکی منطقه را داراست.

فرصت اتصال به چین و طرح کمربند و جاده

یکی از روندهای مهم اقتصادی جهان، توسعه شبکه حمل‌ونقل میان چین و اروپا در قالب طرح «کمربند و جاده» است. موقعیت خراسان رضوی در مسیر ارتباطی آسیای مرکزی، این امکان را فراهم می‌کند که بخشی از جریان تجارت شرق و غرب از خاک ایران عبور کند.

در صورت توسعه زیرساخت‌های ریلی، پایانه‌های بار و مناطق ویژه اقتصادی، مشهد می‌تواند به یکی از ایستگاه‌های اصلی این شبکه بین‌المللی تبدیل شود.

اقتصاد زیارت و اقتصاد ترانزیت؛ دو مزیت مکمل

مشهد سالانه میزبان میلیون‌ها زائر و گردشگر است. ترکیب ظرفیت‌های گردشگری و زیارتی با ظرفیت‌های حمل‌ونقل و تجارت می‌تواند الگویی منحصر به فرد برای توسعه اقتصادی شهر ایجاد کند.

در بسیاری از شهرهای موفق جهان، حمل‌ونقل، تجارت، گردشگری و خدمات مالی به صورت هم‌افزا عمل می‌کنند. مشهد نیز می‌تواند از این الگو بهره‌گیرد و علاوه بر جایگاه فرهنگی و مذهبی خود، به یکی از مراکز مهم تجارت و لجستیک منطقه تبدیل شود.



ایران در چهار راه کریدورهای جهانی؛ فرصت طلایی یا تهدید ژئوپلیتیکی؟

ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد خود در قلب اوراسیا و در مجاورت آبراه‌های حیاتی جهان، همواره نقطه تلاقی مسیرهای بازرگانی و ترانزیتی بوده است. در شرایطی که رقابت جهانی برای شکل دهی به شبکه‌های حمل و نقل و انرژی شدت گرفته، ایران در برابر مجموعه‌ای از فرصت‌ها و چالش‌ها قرار دارد که می‌تواند آینده اقتصادی و ژئوپلیتیکی کشور را به شدت تحت تأثیر قرار دهد.

تُن رسید که پیشرفتی قابل توجه در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل بین‌المللی به حساب می‌آید. این اتفاقات نشان می‌دهند که مسیر کریدور شمال-جنوب نه تنها به عنوان یک راهبرد اقتصادی، بلکه به صورت نشانه‌ای از همکاری‌های منطقه‌ای فوق‌العاده اهمیت یافته است. در کنار آمار، تحولات سیاسی و دیپلماتیک نیز این مسیر را برجسته کرده‌اند. نشست سازمان همکاری شانگهای (SCO) در چین که با شرکت رئیس‌جمهور ایران همراه بود، نشان داد ایران تا چه اندازه می‌خواهد در همکاری‌های منطقه‌ای نقش آفرینی و از این مسیر به عنوان ابزار پیوند سیاسی با کشورهای عضو از جمله چین و روسیه استفاده کند. علاوه بر این، نخستین مرحله ارسال قطار باربری از چین به ایران در اوایل سال جاری، به نشانه جدیدیت کشورهای شرقی در استفاده از راه آهن به عنوان جایگزین مسیرهای سنتی دریایی بوده است. این نشانه‌ها همگی مؤید نقشی است که ایران در کریدور شمال-جنوب دارد و می‌تواند با مانور دیپلماتیک و تسریع در توسعه زیرساخت‌های ریلی و بندری، حضور خود را در این کریدور تثبیت کند.

هر یک از این کریدورها به نوعی بیانگر میدان رقابت ژئوپلیتیکی و اقتصادی است که نباید نسبت به آن بی تفاوت بود. برخی از این مسیرها فرصت‌های بی نظیری برای توسعه زیرساخت‌ها، جذب سرمایه و ارتقای نقش ترانزیتی ایجاد می‌کنند؛ در حالی که برخی دیگر با هدف کاهش یا حذف نقش ایران طراحی شده‌اند. در نتیجه، بررسی دقیق این کریدورهای مذکور و تحلیل فرصت‌ها و تهدیدهای ناشی از آن‌ها، ضرورتی حیاتی برای سیاست‌گذاری کلان کشور به شمار می‌رود.



کریدور شمال-جنوب

کریدور شمال-جنوب (INSTC) که هند را از طریق ایران به روسیه و اروپا متصل می‌کند، هم‌اکنون در مرکز توجه سیاست خارجی و ترانزیتی ایران قرار گرفته است. ایران و روسیه در سال جاری به طور مشترک هدف ثبت حدود ۱۰ میلیون تُن ترانزیت کالا از طریق این مسیر را دنبال می‌کنند. در کنار این، حجم ترانزیت فعلی کریدور شمال-جنوب در سال ۲۰۲۴، با رشدی نزدیک به ۱۹ درصدی به حدود ۲۶.۹ میلیون



ایران میان ۹ کریدور راهبردی
شمال - جنوب، شرق - غرب،
زنگزور، خلیج فارس - مدیترانه،
چابهار، جاده توسعه عراق، آی مک،
لاجوردو ترانس خزر ایستاده است؛
مسیرهایی که با تدبیر به فرصت بدل
می شوند

کریدور شرق - غرب (کمر بند و جاده چین)

کریدور شرق - غرب که بخش مهمی از ابتکار کمر بند و جاده چین محسوب می شود، نقشی اساسی در اتصال شرق آسیا به اروپا دارد و ایران در نقطه کانونی این مسیر قرار گرفته است. راه آهن چین - ایران که در سال جاری به بهره برداری رسید، ظرفیت تازه ای برای ترانزیت ایجاد کرده و کشورهای آسیای مرکزی را به بنادر جنوبی ایران وصل می کند. این موضوع به ویژه برای چین اهمیت دارد زیرا وابستگی مسیرهای تجاری اش به تنگه های دریایی آسیب پذیر مانند مالاکا و سوئز را کاهش می دهد.

برای ایران نیز حضور فعال در این کریدور به معنای جذب سرمایه گذاری چینی، توسعه زیرساخت های ریلی و افزایش صادرات غیرنفتی است. به همین دلیل، مقامات کشورمان در ماه های اخیر چندین نشست مشترک با هیئت های اقتصادی چین و قزاقستان برگزار کرده اند تا چارچوب همکاری های بلندمدت را مشخص کنند.

با این حال، این کریدور نیز با تهدیدها و رقابت های ژئوپلیتیکی همراه است. چین به صورت هم زمان بر مسیرهای جایگزین از طریق قفقاز و ترکیه سرمایه گذاری می کند تا در صورت افزایش فشارهای غرب یا تشدید تحریم ها علیه ایران، وابستگی اش به مسیر ایران کاهش یابد. همچنین، ناامنی های منطقه ای و نیاز فوری به سرمایه گذاری کلان در خطوط ریلی و لجستیک داخلی ایران، خطر عقب ماندن کشور از این رقابت را افزایش داده است. به ویژه با سرعتی که ترکیه و جمهوری آذربایجان در توسعه کریدور میانی (ترانس خزر) پیش می روند، ایران ناگزیر سیاست گذاری فعال است تا تضمین

کند که بخش عمده ای از بار چین به اروپا نه از مسیرهای رقیب بلکه از خاک ایران عبور کند.

کریدور قفقاز و زنگزور

کریدور قفقاز و زنگزور که قرار است سرزمین اصلی جمهوری آذربایجان را از طریق خاک ارمنستان به نخجوان متصل کند، به یکی از حساس ترین موضوعات ژئوپلیتیکی منطقه تبدیل شده است. این کریدور عملاً ساختار مرزهای قفقاز جنوبی را بازتعریف می کند و بر موازنه قدرت میان سه بازیگر اصلی یعنی ایران، ترکیه و روسیه اثر مستقیم می گذارد. ترکیه و آذربایجان این مسیر را به عنوان «کریدور تورانی» می بینند که می تواند زنجیره ای از پیوندهای جغرافیایی و فرهنگی ترک زبانان را از آنکارا تا آسیای مرکزی برقرار کند. از نگاه باکو، این کریدور ابزار تثبیت دستاوردهای جنگ قره باغ و تضمین اتصال اقتصادی - سیاسی به نخجوان و فراتر از آن ترکیه است.

در مقابل، ایران و ارمنستان با دیده تردید و تهدید به این طرح نگاه می کنند زیرا دسترسی زمینی ایران به ارمنستان و حوزه قفقاز محدود می شود. افزون بر این، ورود آمریکا و اتحادیه اروپا به موضوع زنگزور و تلاش آن ها برای حضور امنیتی و اقتصادی در منطقه، برای ایران به عنوان کشوری که همواره تحت تحریم های ظالمانه و فشارهای سیاسی و اقتصادی واشنگتن و متحدان اروپایی آن قرار داشته، خوشایند نیست.

از نگاه ناظران، ایران با تکیه بر موقعیت جغرافیایی اش، قادر است مسیرهای جایگزین





عملیاتی شدن این کریدور باقی مانده است. بنابراین، این مسیر نه یک پروژه غیرممکن، بلکه طرحی بلندمدت و پرچالش است که برای تحقق آن، ایران باید همزمان ابزارهای دیپلماتیک، اقتصادی و امنیتی خود بهره‌برد تا حضورش در بازاریابی منطقه‌ای تثبیت شود.

کریدور افغانستان-ایران-آسیای مرکزی (چابهار)

کریدور افغانستان-ایران-آسیای مرکزی که محور اصلی آن بندر چابهار است، یکی از مهم‌ترین طرح‌های ترانزیتی ایران برای اتصال شرق کشور به شبکه تجارت جهانی به شمار می‌رود. این کریدور به افغانستان-که محصور در خشکی است- امکان می‌دهد از طریق خاک ایران به آب‌های آزاد دسترسی پیدا کند. همچنین، هند به عنوان سرمایه‌گذار اصلی پروژه چابهار، از این مسیر برای رقابت با بندر گوادر پاکستان و دسترسی به بازارهای آسیای مرکزی استفاده می‌کند. از نگاه ایران، توسعه بندر چابهار نه تنها باعث رونق اقتصادی در استان سیستان و بلوچستان می‌شود، بلکه موقعیت ژئوپلیتیکی کشور را در تعامل با آسیای جنوبی و مرکزی تقویت می‌کند.

با این وجود، موانع قابل توجهی پیش روی این کریدور قرار دارد. بی‌ثباتی سیاسی در افغانستان، محدودیت‌های ناشی از تحریم‌های آمریکا علیه ایران و رقابت شدید چین و پاکستان بر سر توسعه بندر گوادر، روند عملیاتی شدن کامل این مسیر را کند کرده است. همچنین، برای تحقق کامل این کریدور، تکمیل خط آهن چابهار-زاهدان و اتصال آن به شبکه ریلی شمال-جنوب ایران ضروری است. در شرایط فعلی، این کریدور بیشتر به عنوان یک پروژه استراتژیک



**ایران در میانه رقابت فشرده
کریدورهای بین‌المللی قرار گرفته
است؛ رقابتی که می‌تواند هم جایگاه
ژئوپلیتیکی و ترانزیتی کشور را تقویت
کند و هم با شکل‌گیری مسیرهای
جایگزین، سهم ایران از تجارت
منطقه‌ای و جهانی را کاهش دهد.**

یا مکملی پیشنهاد دهد که نه تنها دسترسی ارمنستان به جهان بیرون را حفظ کند، بلکه جایگاه ایران را نیز در شبکه ارتباطی منطقه‌ای ارتقا بخشد. از سوی دیگر، حضور فعال ایران در این پرونده به تهران امکان می‌دهد تا از یک سو با ایران روابط اقتصادی و امنیتی عمیق‌تری ایجاد کند و از سوی دیگر با باکو و آنکارا گفت‌وگوهای مبتنی بر منافع مشترک در حوزه انرژی، تجارت و ترانزیت داشته باشد. اگر ایران بتواند در این بازی پیچیده چندلایه، راهبرد «تثبیت حضور» را در پیش بگیرد، نه تنها از تهدیدهای احتمالی کریدور زنگرور مصون می‌ماند، بلکه می‌تواند آن را به ابزاری برای تقویت نقش منطقه‌ای خود در قفقاز تبدیل کند.

کریدور خلیج فارس-مدیترانه

کریدور خلیج فارس-مدیترانه از مسیر ایران، عراق، سوریه، لبنان تعریف می‌شود و در صورت تحقق، می‌تواند جایگاهی مهم برای ایران در دسترسی مستقیم به دریای مدیترانه و بازارهای اروپایی ایجاد کند. این طرح در نگاه راهبردی برای تهران جذاب است، زیرا بخشی از وابستگی به تنگه هرمز و مسیرهای دریایی طولانی را کاهش داده و بستر جدیدی برای صادرات غیرنفتی فراهم می‌کند. همچنین، این مسیر می‌تواند در بازسازی عراق و سوریه نقشی محوری ایفا کند و همکاری‌های اقتصادی چندجانبه میان تهران، بغداد و دمشق را گسترش دهد.

با این حال، تحولات اخیر در سوریه از جمله تغییر ساختار قدرت پس از کنار رفتن بشار اسد و تکیه جولانی بر مسند قدرت و نیز حملات مداوم رژیم صهیونیستی و مداخله این رژیم در مسائل داخلی سوریه شرایط را پیچیده‌تر کرده است. فشارهای آمریکا و رژیم صهیونیستی همچنان مانعی جدی برای



به اروپا منتقل شود و فرصت از این جهت که ایران می تواند با اتصال مرزهای خود به مسیر اصلی جاده توسعه، سهمی از این ترانزیت را به دست آورد.

ایران اگر بخواهد از کنار گذاشته شدن در این مسیر جلوگیری کند، باید با دیپلماسی فعال و همکاری مرزی، خود را به عنوان یک شریک مکمل معرفی کند. در غیر این صورت، جاده توسعه عراق می تواند به یک مسیر جایگزین جدی برای عبور کالا از خلیج فارس به اروپا بدل شود که نقش ایران را در ترانزیت منطقه کاهش می دهد.

کریدور آی مک

کریدور آی مک (IMEC – India–Middle East–Europe Corridor) در سال ۲۰۲۳ به عنوان یکی از ابتکارات مهم گروه ۲۰ معرفی شد و هدف آن اتصال هند به اروپا از طریق خاورمیانه است. مسیر اصلی این کریدور از هند آغاز شده، از راههای دریایی به امارات و عربستان می رسد، سپس از طریق شبکه های ریلی به اردن و اراضی اشغالی متصل می شود و در نهایت از بنادر مدیترانه به اروپا راه پیدامی کند. طراحی این پروژه به طور آشکار با هدف کاهش نقش ایران و دور زدن بندر چابهار انجام گرفته است. آمریکا و اتحادیه اروپا به دنبال تقویت این طرح هستند تا هم هند را به عنوان شریک اصلی در زنجیره تأمین غرب نگه دارند و هم مسیرهای ترانزیتی تحت کنترل چین و ایران را محدود کنند.

برای ایران، این کریدور بیش از آنکه یک فرصت باشد، یک تهدید ژئوپلیتیکی محسوب می شود. حضور رژیم صهیونیستی به عنوان حلقه کلیدی در این مسیر، عملاً امکان مشارکت مستقیم ایران را از بین می برد. با این حال، شرایط ژئوپلیتیکی منطقه می تواند آینده آی مک را دستخوش تغییر کند. اگر در سال های آینده تحولات سیاسی باعث بازتعریف روابط منطقه ای



هر یک از این کریدورها به نوعی بیانگر میدان رقابت ژئوپلیتیکی و اقتصادی است که نباید نسبت به آن بی تفاوت بود. برخی از این مسیرها فرصت های بی نظیری برای توسعه زیرساخت ها، جذب سرمایه و ارتقای نقش ترانزیتی ایجاد می کنند؛ در حالی که برخی دیگر با هدف کاهش یا حذف نقش ایران طراحی شده اند. در نتیجه، بررسی دقیق این کریدورهای مذکور و تحلیل فرصت ها و تهدیدهای ناشی از آن ها، ضرورتی حیاتی برای سیاست گذاری کلان کشور به شمار می رود.

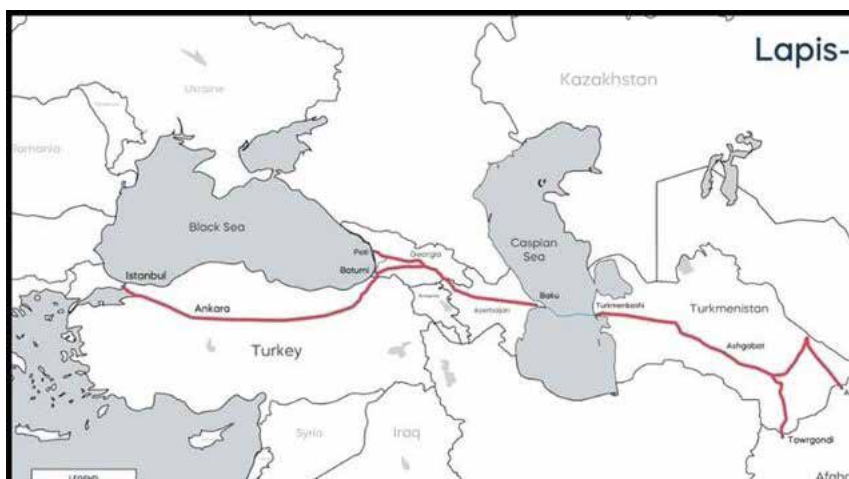
بلندمدت مطرح است اما در صورت جذب سرمایه گذاری بیشتر و بهبود ثبات منطقه ای، می تواند به یکی از مهم ترین شاهراه های ترانزیتی ایران و آسیای جنوبی تبدیل شود.

کریدور جاده توسعه عراق

کریدور جاده توسعه عراق که با نام Devel-opment Road شناخته می شود، طرحی استراتژیک از سوی بغداد برای تبدیل کشور عراق به حلقه اتصال خلیج فارس به اروپا از طریق ترکیه است. این پروژه از بندر فاو در جنوب عراق آغاز می شود، از مسیرهای ریلی و جاده های عراق عبور می کند و در مرز ترکیه به شبکه حمل و نقل اروپا متصل می شود. عراق این طرح را به عنوان «پل جدید ابریشم» خود معرفی کرده و امیدوار است با سرمایه گذاری در این مسیر، جایگاه ترانزیتی اش را در منطقه تقویت کند.

با این حال، این پروژه با چالش های مهمی روبه رو است؛ نخست آنکه زیرساخت های عراق برای چنین طرح عظیمی هنوز به طور کامل آماده نیست و نیاز به سرمایه گذاری خارجی سنگین دارد. دوم، رقابت های ژئوپلیتیکی می تواند مسیر تکمیل پروژه را پیچیده کند؛ به ویژه اینکه ترکیه علاقه مند است نقش اصلی را در مدیریت این کریدور ایفا کند و کشورهای حاشیه خلیج فارس نیز به دنبال نفوذ در آن هستند.

برای ایران، این کریدور هم تهدید و هم فرصت است؛ تهدید از این نظر که ممکن است بخشی از بار ترانزیتی خلیج فارس به جای عبور از خاک ایران، مستقیماً از عراق



شود، ایران می‌تواند به صورت غیرمستقیم یا با نقش مکمل (مثلاً از طریق اتصال به بنادر امارات یا پیوندهای فرعی به عراق و سوریه) سهمی در این مسیر داشته باشد. در غیر این صورت، آی‌مک رقیبی جدی برای مسیرهای ایران باقی خواهد ماند و تهران ناچار است با تقویت کریدورهای جایگزین مانند شمال - جنوب و چابهار، اثرات منفی این پروژه را کاهش دهد.

کریدور لاجورد

کریدور لاجورد (Lapis Lazuli) با هدف اتصال افغانستان به اروپا طراحی شده و نام خود را از سنگ لاجورد افغانستان گرفته که قرن‌ها به بازارهای جهانی صادر می‌شد. این مسیر از شهر هرات آغاز شده، به ترکمنستان می‌رود و از طریق دریای خزر به آذربایجان، سپس گرجستان و در نهایت ترکیه متصل می‌شود. مقصد نهایی آن نیز بنادر دریای سیاه و بازارهای اروپایی است. این کریدور برای افغانستان اهمیت ویژه‌ای دارد زیرا نخستین مسیر رسمی است که این کشور محصور در خشکی را به اروپا متصل می‌کند. برای کشورهای میانه راه مانند ترکمنستان، آذربایجان و گرجستان نیز فرصتی برای تقویت نقش ترانزیتی و جذب سرمایه‌گذاری فراهم می‌آورد.

اما برای ایران، کریدور لاجورد بیشتر وجه رقابتی دارد تا فرصتی؛ چرا که در طراحی آن، مسیر ایران عمداً کنار گذاشته شده و افغانستان کالاهای صادراتی خود را از طریق کشورهای دیگر به اروپا می‌رساند. البته ایران می‌تواند از طریق اتصال فرعی هرات به مشهد یا از طریق مرز دوغارون، خود را به این مسیر متصل و نقش مکملی در حمل و نقل منطقه ایفا کند. در غیر این صورت، توسعه کریدور لاجورد باعث کاهش اهمیت ایران در تجارت افغانستان با اروپا خواهد شد. به همین دلیل، ایران ناچار است با تمرکز بر چابهار و ایجاد خطوط ارتباطی مطمئن تر با افغانستان، جایگزینی مؤثر برای مسیر لاجورد ارائه دهد تا از حذف تدریجی خود در ترانزیت شرق - غرب جلوگیری کند.

کریدور ترانس خزر

کریدور ترانس خزر (Middle Corridor / Trans-Caspian) که با نام «کریدور میانی» نیز شناخته می‌شود، یکی از مهم‌ترین مسیرهای جایگزین برای اتصال چین و آسیای مرکزی به اروپا است. این مسیر از چین آغاز شده، از قزاقستان یا ترکمنستان به بنادر دریای خزر می‌رسد، سپس با کشتی به آذربایجان منتقل و از آنجا وارد گرجستان و ترکیه شده و نهایتاً به اروپا متصل می‌شود. اهمیت این کریدور پس از جنگ اوکراین دوچندان شد، زیرا بسیاری از مسیرهای سنتی شمالی از روسیه به اروپا با محدودیت روبه‌رو شدند. اتحادیه اروپا و ترکیه به شدت بر توسعه این مسیر سرمایه‌گذاری کرده‌اند و آن را به عنوان ابزاری برای کاهش وابستگی به روسیه و ایران در ترانزیت کالا می‌دانند.

برای ایران، این کریدور هم یک تهدید جدی و هم یک فرصت بالقوه محسوب می‌شود. تهدید از این جهت که چین و اروپا می‌توانند بدون نیاز به خاک ایران، شرق و غرب را به هم متصل کنند و جایگاه ترانزیتی تهران تضعیف شود اما فرصت از این نظر که ایران با استفاده از بنادر خزر (مانند بندر امیرآباد و انزلی) و اتصال ریلی به شبکه قفقاز می‌تواند به صورت مکمل به این مسیر بپیوندد.



بررسی وضعیت جغرافیایی و اقتصادی بندر گواتر پاکستان و طرف‌های تجاری آن

احمد حسینی

مقدمه

نقاط جهان، قرار گرفته است. بخش بزرگی از نفت و گاز جهان از تنگه هرمز عبور می‌کند و گواتر در فاصله نسبتاً کوتاهی از این گذرگاه حیاتی قرار دارد. این نزدیکی باعث شده است که گواتر به عنوان یک نقطه مناسب برای فعالیت‌های بندری، ذخیره‌سازی انرژی و ترانزیت کالا شناخته شود.

دومین ویژگی مهم جغرافیایی گواتر، دسترسی بالقوه آن به کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی مانند افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان و تاجیکستان است. این کشورها برای دسترسی به آب‌های آزاد نیازمند مسیرهای ترانزیتی از طریق کشورهای همسایه هستند و بندر گواتر می‌تواند یکی از کوتاه‌ترین و کارآمدترین مسیرها برای تجارت آن‌ها با بازارهای جهانی باشد.

از نظر طبیعی، گواتر دارای یک بندر عمیق است که امکان پهلوگیری کشتی‌های بزرگ باری را فراهم می‌کند. عمق مناسب آب و شرایط نسبی آرام دریا در این منطقه باعث شده است که توسعه زیرساخت‌های بندری با هزینه کمتری نسبت به برخی بنادر دیگر امکان‌پذیر باشد.

توسعه زیرساختی بندر گواتر

توسعه بندر گواتر از اوایل دهه ۲۰۰۰ میلادی آغاز شد. در مراحل اولیه، زیرساخت‌های اصلی بندری مانند اسکله‌ها، موج‌شکن‌ها و تأسیسات بارگیری احداث شد. در سال‌های بعد، با افزایش توجه دولت پاکستان و مشارکت سرمایه‌گذاران خارجی، پروژه‌های توسعه‌ای بیشتری در این منطقه اجرا شد.

یکی از مهم‌ترین برنامه‌های توسعه‌ای مرتبط با گواتر، پروژه کریدور اقتصادی چین-پاکستان است. این پروژه شامل مجموعه‌ای از سرمایه‌گذاری‌ها در حوزه‌های حمل و نقل، انرژی، صنعت و زیرساخت است که هدف آن اتصال منطقه غربی چین به دریای عرب از طریق پاکستان است. در چارچوب این طرح، بزرگراه‌ها، خطوط ریلی، مناطق صنعتی و زیرساخت‌های لجستیکی برای ارتباط بهتر گواتر با مناطق داخلی پاکستان و مرزهای چین در حال توسعه هستند.

همچنین در اطراف بندر گواتر منطقه آزاد تجاری ایجاد شده است. این منطقه با هدف جذب سرمایه‌گذاری خارجی، توسعه صنایع صادرات‌محور و افزایش فعالیت‌های بازرگانی طراحی شده است. معافیت‌های مالیاتی، تسهیلات گمرکی و زیرساخت‌های صنعتی از جمله مزایایی است که برای سرمایه‌گذاران در این منطقه در نظر گرفته شده است.

بندر گواتر یکی از مهم‌ترین بنادر راهبردی پاکستان در سواحل دریای عرب و در نزدیکی دهانه خلیج فارس است. این بندر طی دو دهه اخیر به دلیل موقعیت جغرافیایی ممتاز و سرمایه‌گذاری‌های گسترده، به ویژه در چارچوب طرح «کریدور اقتصادی چین-پاکستان» (CPEC)، توجه زیادی را در سطح منطقه‌ای و جهانی به خود جلب کرده است. گواتر نه تنها برای پاکستان به عنوان یک مرکز لجستیکی و تجاری اهمیت دارد، بلکه می‌تواند به عنوان یک گره کلیدی در شبکه حمل و نقل و تجارت بین‌المللی در آسیای جنوبی، آسیای مرکزی و خاورمیانه ایفای نقش کند. در این مقاله، وضعیت جغرافیایی بندر گواتر، ویژگی‌های اقتصادی آن و مهم‌ترین شرکای تجاری مرتبط با این بندر بررسی می‌شود.

موقعیت جغرافیایی بندر گواتر

بندر گواتر در استان بلوچستان پاکستان و در سواحل دریای عرب واقع شده است. این بندر در فاصله حدود ۶۲۰ کیلومتری غرب شهر کراچی و در نزدیکی مرز ایران قرار دارد. موقعیت جغرافیایی گواتر از چند جهت اهمیت ویژه‌ای دارد.

نخست اینکه این بندر در نزدیکی یکی از مهم‌ترین مسیرهای کشتیرانی جهان، یعنی مسیر انتقال انرژی از خلیج فارس به سایر



به دریا، به مسیرهای ترانزیتی نیاز دارند. بندر گوآتر می تواند یکی از مسیرهای مهم برای صادرات مواد معدنی، انرژی و محصولات کشاورزی این کشورها به بازارهای جهانی باشد. کشورهای خاورمیانه: نزدیکی گوآتر به خلیج فارس باعث شده است که کشورهای تولیدکننده انرژی در این منطقه نیز به عنوان شرکای تجاری بالقوه مطرح باشند. همکاری در زمینه انتقال انرژی، تجارت نفت و گاز و سرمایه گذاری در صنایع پتروشیمی از جمله زمینه های همکاری ممکن است.

آفریقا و جنوب آسیا: برخی کشورهای شرق آفریقا و جنوب آسیا نیز می توانند از طریق مسیرهای دریایی با بندر گوآتر در ارتباط تجاری قرار گیرند. صادرات کالاهای مصرفی، مواد اولیه و محصولات صنعتی از طریق این بندر می تواند گسترش یابد.

چالش ها و محدودیت ها

با وجود ظرفیت های فراوان، توسعه بندر گوآتر با چالش هایی نیز روبه رو است. یکی از مهم ترین چالش ها نیاز به توسعه بیشتر زیرساخت های حمل و نقل در داخل پاکستان است تا ارتباط مؤثرتری میان گوآتر و مناطق داخلی کشور برقرار شود. همچنین توسعه خدمات لجستیکی، انبارداری و سیستم های حمل و نقل چندوجهی برای افزایش کارایی بندر ضروری است.

از سوی دیگر، جذب سرمایه گذاری پایدار و ایجاد فعالیت های صنعتی در اطراف بندر از عوامل مهمی است که می تواند میزان استفاده از ظرفیت های گوآتر را افزایش دهد. بدون توسعه صنایع و تجارت منطقه ای، ممکن است ظرفیت های بندر به طور کامل مورد استفاده قرار نگیرد.

نتیجه گیری

بندر گوآتر به دلیل موقعیت جغرافیایی ممتاز در سواحل دریای عرب و نزدیکی به مسیرهای اصلی تجارت جهانی، یکی از مهم ترین پروژه های زیرساختی پاکستان محسوب می شود. این بندر می تواند به عنوان یک مرکز مهم ترانزیت و تجارت برای کشورهای مختلف در آسیای جنوبی، آسیای مرکزی و خاورمیانه عمل کند. سرمایه گذاری در زیرساخت ها، ایجاد مناطق آزاد تجاری و توسعه شبکه های حمل و نقل از جمله عواملی هستند که می توانند نقش اقتصادی گوآتر را تقویت کنند.

در صورت بهره برداری کامل از ظرفیت های این بندر و گسترش همکاری های تجاری با کشورهای مختلف، گوآتر می تواند به یکی از مراکز مهم تجارت دریایی در منطقه تبدیل شود و سهم قابل توجهی در توسعه اقتصادی پاکستان و افزایش تجارت منطقه ای ایفا نماید.

اهمیت اقتصادی بندر گوآتر

از نظر اقتصادی، بندر گوآتر می تواند نقش مهمی در رشد اقتصادی پاکستان ایفا کند. این بندر به عنوان یک مرکز ترانزیتی و لجستیکی می تواند جریان تجارت منطقه ای را افزایش دهد و فرصت های جدیدی برای صادرات و واردات فراهم کند.

یکی از مزایای اصلی گوآتر کاهش فاصله حمل و نقل کالا برای برخی کشورها و مناطق است. برای مثال، انتقال کالا از غرب چین به خاورمیانه یا آفریقا از طریق مسیر زمینی چین-پاکستان و بندر گوآتر می تواند نسبت به مسیرهای دریایی طولانی تر زمان و هزینه کمتری داشته باشد.

علاوه بر این، توسعه فعالیت های بندری می تواند موجب ایجاد اشتغال در استان بلوچستان شود. ساخت و بهره برداری از تأسیسات بندری، مناطق صنعتی، خدمات حمل و نقل و صنایع مرتبط می تواند فرصت های شغلی متعددی ایجاد کند و به توسعه اقتصادی منطقه کمک نماید.

همچنین بندر گوآتر می تواند به عنوان یک مرکز ذخیره سازی و انتقال انرژی مورد استفاده قرار گیرد. برخی برنامه ها شامل ایجاد پایانه های نفتی، خطوط لوله و تأسیسات پالایشگاهی در این منطقه است که می تواند جایگاه گوآتر را در تجارت انرژی تقویت کند.

طرف های تجاری و شرکای اقتصادی بندر گوآتر

چندین کشور و منطقه به عنوان شرکای بالقوه یا بالفعل بندر گوآتر مطرح هستند. مهم ترین این شرکاء عبارت اند از:

چین: چین مهم ترین شریک اقتصادی در توسعه بندر گوآتر محسوب می شود. سرمایه گذاری های گسترده شرکت های چینی در ساخت و توسعه زیرساخت های بندری و حمل و نقل نقش کلیدی در پیشرفت این بندر داشته است. چین از گوآتر به عنوان یکی از مسیرهای دسترسی به اقیانوس هند برای تجارت و انتقال کالا استفاده می کند.

کشورهای آسیای مرکزی: کشورهای مانند افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان و تاجیکستان به دلیل نداشتن دسترسی مستقیم



ظرفیت‌های ترانزیتی ایران و پاکستان؛ از هم‌افزایی چابهار و گوادر تا شکل‌گیری پل تجاری آسیا

حمیدرضا شوشتریان

کریدورهای دریایی؛ ستون اصلی همکاری‌های اقتصادی

مهم‌ترین ظرفیت ترانزیتی ایران و پاکستان در حوزه حمل و نقل دریایی قرار دارد. مسیرهای دریایی به دلیل هزینه کمتر، ظرفیت بالای جابه‌جایی کالا و سرعت مناسب، همچنان اقتصادی‌ترین گزینه برای تجارت بین‌المللی محسوب می‌شوند. دسترسی هر دو کشور به دریای عمان، دریای عرب و خلیج فارس، فرصت مناسبی برای توسعه تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی فراهم کرده است.

یکی از مهم‌ترین مسیرهای سنتی حمل و نقل دریایی میان دو کشور، مسیر بندرعباس به کراچی است. بندرعباس به عنوان بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران و بندر کراچی به عنوان مهم‌ترین بندر تجاری پاکستان، سال‌هاست نقش محوری در مبادلات اقتصادی دو کشور ایفا می‌کنند. صادرات محصولات پتروشیمی، مواد معدنی، مصالح ساختمانی، فرآورده‌های نفتی، محصولات کشاورزی و کالاهای مصرفی از جمله مهم‌ترین اقلامی هستند که از طریق این مسیر جابه‌جایی شوند.

افزون بر این، ظرفیت حمل کانتینری میان دو بندر، امکان توسعه تجارت با کشورهای حوزه خلیج فارس، شرق آفریقا، جنوب شرق آسیا و حتی اروپا را نیز فراهم می‌کند.

چابهار و گوادر؛ دو بندر راهبردی با ظرفیت مکمل

بدون تردید مهم‌ترین محور همکاری ایران و پاکستان، ارتباط میان بندر چابهار و بندر گوادر است. این دو بندر که تنها حدود ۱۷۰ کیلومتر از یکدیگر فاصله دارند، در سال‌های گذشته اغلب به عنوان دو رقیب منطقه‌ای معرفی می‌شدند؛ اما تحولات اقتصادی و ژئوپلیتیکی نشان داده است که همکاری میان این دو بندر می‌تواند منافع بسیار بیشتری نسبت به رقابت ایجاد کند.

چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران است و امکان دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد را بدون عبور از تنگه هرمز فراهم می‌کند. این بندر نقش مهمی در اتصال افغانستان، کشورهای آسیای مرکزی و حتی روسیه به اقیانوس هند دارد و یکی از حلقه‌های اصلی کریدور بین‌المللی شمال-جنوب محسوب می‌شود.

در مقابل، بندر گوادر پاکستان به عنوان نقطه پایانی کریدور اقتصادی چین-پاکستان

ایران و پاکستان به عنوان دو کشور همسایه در جنوب غرب آسیا، با بیش از ۹۰۰ کیلومتر مرز مشترک، از جایگاهی راهبردی در شبکه حمل و نقل و ترانزیت منطقه برخوردارند. قرار گرفتن استان سیستان و بلوچستان ایران در مجاورت استان بلوچستان پاکستان، در کنار دسترسی هر دو کشور به آب‌های آزاد، ظرفیت کم‌نظیری برای توسعه همکاری‌های اقتصادی، تجاری و لجستیکی ایجاد کرده است؛ ظرفیتی که در صورت بهره‌برداری صحیح، می‌تواند علاوه بر افزایش مبادلات دوجانبه، نقش ایران و پاکستان را در اتصال بازارهای آسیای مرکزی، قفقاز، خاورمیانه، چین و اروپا به شکل چشمگیری ارتقا دهد.

در سال‌های اخیر، اهمیت کریدورهای حمل و نقل بین‌المللی بیش از هر زمان دیگری آشکار شده است. رقابت کشورها برای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی منطقه، موجب شده توسعه بنادر، خطوط ریلی، بزرگراه‌ها و مراکز لجستیکی به یکی از مهم‌ترین اولویت‌های دولت‌ها تبدیل شود. ایران و پاکستان نیز با تکیه بر موقعیت ژئوپلیتیکی خود می‌توانند به جای رقابت، با ایجاد شبکه‌ای مکمل از زیرساخت‌های حمل و نقل، یکی از مهم‌ترین پل‌های تجاری آسیا را شکل دهند.



به کویت و سپس کراچی متصل می‌کند و اصلی‌ترین مسیر زمینی مبادلات تجاری دو کشور به شمار می‌رود. بخش قابل توجهی از صادرات ایران به پاکستان، به ویژه فرآورده‌های نفتی، محصولات پتروشیمی، مصالح ساختمانی و کالاهای صنعتی از این مسیر انجام می‌شود. این گذرگاه همچنین نقش مهمی در ترانزیت کالا به افغانستان و حتی کشورهای آسیای مرکزی دارد و در صورت توسعه زیرساخت‌ها می‌تواند به یکی از مهم‌ترین شاهراه‌های حمل و نقل منطقه تبدیل شود.

توسعه مرزهای جدید؛ گامی برای رونق تجارت

در سال‌های اخیر، دو کشور تلاش کرده‌اند با فعال‌سازی و توسعه پایانه‌های مرزی جدید، ظرفیت مبادلات اقتصادی را افزایش دهند. مرزهای پیشین -مند و ریمدان- گبد از مهم‌ترین این پروژه‌ها هستند.

این گذرگاه‌ها به دلیل نزدیکی به سواحل دریای عمان و بندر گوادر، امکان انتقال سریع‌تر کالا میان بنادر جنوبی ایران و پاکستان را فراهم می‌کنند. همچنین این مرزها نقش مهمی در توسعه تجارت مرز نشینان، صادرات محصولات کشاورزی، تره‌بار، مواد غذایی، صنایع پتروشیمی و کالاهای سبک دارند.

فعال شدن این مسیرها علاوه بر افزایش حجم تجارت، می‌تواند موجب رونق اقتصادی مناطق کمتر توسعه یافته مرزی، ایجاد اشتغال و کاهش آسیب‌های اجتماعی در استان‌های مرزی دو کشور شود.

کریدورهای چندوجهی؛ آینده حمل و نقل منطقه

یکی از مهم‌ترین روندهای جدید در صنعت حمل و نقل جهان، استفاده از کریدورهای چندوجهی یا ترکیبی است؛ یعنی کالا از طریق ترکیب حمل و نقل دریایی، ریلی و جاده‌ای با کمترین هزینه و بیشترین سرعت جابه‌جا شود.

در این زمینه، کریدور اسلام‌آباد-تهران-استانبول (ITI) از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. این مسیر ریلی، پاکستان را از طریق ایران به ترکیه و سپس اروپا متصل می‌کند و می‌تواند زمان حمل کالا میان جنوب آسیا و اروپا را به میزان قابل توجهی کاهش دهد.

اتصال این کریدور به بنادر جنوبی ایران، به ویژه چابهار، این امکان را فراهم می‌کند که

(CPEC)، جایگاه ویژه‌ای در راهبرد اقتصادی چین دارد. این بندر امکان انتقال کالا از غرب چین به آب‌های آزاد را فراهم کرده و یکی از مهم‌ترین پروژه‌های زیرساختی منطقه به شمار می‌رود.

کارشناسان معتقدند ایجاد خطوط منظم کشتیرانی میان چابهار و گوادر، توسعه خدمات مشترک بندری، سرمایه‌گذاری‌های متقابل و هماهنگی در ارائه خدمات لجستیکی می‌تواند این دو بندر را به دوازوی مکمل یک شبکه بزرگ حمل و نقل منطقه‌ای تبدیل کند. چنین همکاری‌ای نه تنها هزینه حمل کالا را کاهش می‌دهد، بلکه زمان انتقال محموله‌ها را نیز به شکل قابل توجهی کاهش خواهد داد.

مرزهای زمینی؛ حلقه اتصال شبکه ترانزیتی

همکاری‌های دریایی بدون برخورداری از زیرساخت‌های مناسب زمینی نمی‌تواند به موفقیت کامل برسد. ایران و پاکستان از طریق چند گذرگاه رسمی مرزی به یکدیگر متصل هستند که هر یک نقش مهمی در توسعه تجارت و ترانزیت ایفا می‌کنند.

هم‌ترین گذرگاه مرزی، پایانه میرجاوه -تفتان است. این مرز، ایران را از طریق زاهدان

کالاهای وارد شده از طریق کشتی، مستقیماً وارد شبکه ریلی شده و بدون نیاز به حمل مجدد، به کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز، ترکیه و اروپا منتقل شوند. چنین مدلی علاوه بر کاهش هزینه‌های حمل و نقل، موجب افزایش رقابت پذیری کالاهای صادراتی و جذب سرمایه گذاری در بخش لجستیک خواهد شد.

توسعه خطوط ریلی؛ حلقه مفقوده همکاری‌ها

خطر ریلی زاهدان-کوئته، تنها اتصال ریلی مستقیم ایران و پاکستان محسوب می شود، اما این مسیر هنوز با محدودیت هایی از جمله ظرفیت پایین، فرسودگی زیرساخت ها و تفاوت استانداردهای فنی مواجه است.

سرمایه گذاری در نوسازی این مسیر، افزایش ظرفیت حمل بار، توسعه پایانه های ریلی و استانداردسازی خطوط می تواند سهم حمل و نقل ریلی را در تجارت دو جانبه به میزان قابل توجهی افزایش دهد.

کارشناسان معتقدند در صورت تکمیل شبکه ریلی شرق ایران و اتصال آن به کریدورهای بین المللی، بخش مهمی از بار بنادر کراچی و گوادر می تواند از طریق ایران به کشورهای شمالی منتقل شود؛ موضوعی که جایگاه ایران را به عنوان هاب ترانزیتی منطقه بیش از پیش تقویت خواهد کرد.

فرصت های اقتصادی پیش رو

همکاری ترانزیتی میان ایران و پاکستان تنها به حمل کالا محدود نمی شود، بلکه می تواند زمینه ساز شکل گیری زنجیره های ارزش منطقه ای نیز باشد. ایجاد مناطق آزاد مشترک، توسعه مراکز لجستیکی، انبارهای هوشمند، صنایع بسته بندی، فرآوری کالا، خدمات ارزش افزوده و مراکز توزیع منطقه ای از جمله اقداماتی است که می تواند درآمدهای ترانزیتی دو کشور را به شکل قابل توجهی افزایش دهد.

همچنین اجرای پروژه های مشترک انرژی، به ویژه خط لوله گاز ایران و پاکستان موسوم به «خط لوله صلح»، می تواند علاوه بر تأمین انرژی پاکستان،

زمینه توسعه سایر پروژه های زیرساختی در امتداد مسیرهای ترانزیتی را نیز فراهم کند.

چالش های پیش روی توسعه ترانزیت

با وجود ظرفیت های گسترده، تحقق کامل این اهداف مستلزم رفع برخی موانع اساسی است.

یکی از مهم ترین چالش ها، مسائل امنیتی در مناطق مرزی دو کشور است. مقابله با قاچاق، فعالیت گروه های مسلح و ایجاد امنیت پایدار در استان های مرزی، نیازمند همکاری مستمر امنیتی، انتظامی و اطلاعاتی میان تهران و اسلام آباد است.

چالش دیگر، کمبود زیرساخت های حمل و نقل به ویژه در بخش ریلی است. توسعه خطوط راه آهن، افزایش ظرفیت بنادر، ساخت پایانه های لجستیکی و بهبود شبکه جاده ای نیازمند سرمایه گذاری های قابل توجه داخلی و خارجی است.

از سوی دیگر، محدودیت های بانکی، مشکلات نقل و انتقال مالی، تحریم های بین المللی و نبود سازوکارهای مالی کارآمد، روند تجارت و سرمایه گذاری مشترک را با دشواری هایی مواجه کرده است.

آینده همکاری های ترانزیتی ایران و پاکستان

تحولات ژئوپلیتیکی منطقه نشان می دهد اهمیت کریدورهای حمل و نقل در سال های آینده بیش از گذشته افزایش خواهد یافت. رشد تجارت میان آسیا و اروپا، توسعه بازارهای آسیای مرکزی، افزایش تقاضا برای مسیرهای جایگزین و تلاش کشورهای برای کاهش هزینه های لجستیکی، فرصت کم نظیری را پیش روی ایران و پاکستان قرار داده است.

اگر دو کشور بتوانند با نگاهی راهبردی، توسعه زیرساخت ها، هماهنگی های گمرکی، تسهیل قوانین، جذب سرمایه گذاری و ایجاد شبکه ای یکپارچه از بنادر، راه آهن و جاده ها را در دستور کار قرار دهند، نه تنها حجم تجارت دو جانبه چند برابر خواهد شد، بلکه این مسیر می تواند به یکی از مهم ترین شاهراه های تجارت آسیا تبدیل شود.

جمع بندی

ایران و پاکستان به واسطه موقعیت ژئوپلیتیکی ممتاز، دسترسی به آب های آزاد، مرز مشترک طولانی و برخورداری از بنادر راهبردی، ظرفیت تبدیل شدن به یکی از مهم ترین محورهای ترانزیتی منطقه را دارند. هم افزایی میان بنادر چابهار و گوادر، توسعه گذرگاه های مرزی، تکمیل شبکه ریلی، تقویت کریدورهای چندوجهی و رفع موانع زیرساختی و مالی، می تواند مسیر شکل گیری یک «کریدور لجستیکی یکپارچه» را هموار کند.

تحقق این چشم انداز نه تنها هزینه های حمل و نقل و زمان جابه جایی کالا را کاهش خواهد داد، بلکه موجب رونق اقتصادی مناطق مرزی، افزایش درآمدهای ترانزیتی، ایجاد اشتغال، تقویت امنیت اقتصادی و تثبیت جایگاه ایران و پاکستان به عنوان پل ارتباطی میان آسیای مرکزی، خاورمیانه، چین و اروپا خواهد شد؛ جایگاهی که می تواند نقشی تعیین کننده در آینده تجارت منطقه ای و بین المللی ایفا کند.



سکوی اختصاصی، ۳۰۰ متر اسکله تجاری و ۴ داک شناور. عمق عملیاتی: عمق ۱۰.۵ متری کانال ورودی که امکان تردد شناورهای متوسط و خدمات دریایی منطقه‌ای را فراهم می‌کند. ماهیت کارکردی: این بندر به عنوان یک بندر ترکیبی «تجاری-گردشگری» تعریف شده که تمرکز آن بر تسهیل تجارت محلی، پشتیبانی از خدمات مسافری و گردشگری دریایی در تنگه هرمز است.

تقابل پارادایم‌ها: جبل علی در برابر خصب

رقابت در دنیای بنادر تنها به طول اسکله‌ها محدود نمی‌شود، بلکه به «اکوسیستم لجستیکی» بستگی دارد:

ظرفیت ترانشیپمنت: جبل علی با زیرساخت‌های عظیم کانتینری و اتصالات بین‌المللی، قلب ترانشیپمنت منطقه است. در مقابل، خصب فاقد ظرفیت‌های لجستیکی برای عملیات کانتینری در مقیاس جهانی است.

شبکه لجستیکی و پسرانه: بندر جبل علی با اتصال مستقیم به مناطق آزاد و شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی، خدماتی فراتر از یک بندر ارائه می‌دهد. بندر خصب به عنوان بازویی برای تأمین نیازهای محلی استان مسندم و مدیریت جریان‌های تجاری خرد طراحی شده است.

مزیت گردشگری: بندر خصب با تکیه بر موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد خود در مسندم، از مزیت بالاتری در جذب کشتی‌های تفریحی (Cruise) و گردشگری دریایی برخوردار است که یک حوزه تخصصی و متمایز از فعالیت‌های جبل علی محسوب می‌شود.

قضاوت نهایی

بندر خصب رقیب مستقیم بندر جبل علی در جذب ترافیک جهانی کانتینری نیست؛ چرا که مدل کسب‌وکار (Business Model) این دو بندر تفاوت ماهوی دارد. جبل علی یک «هاب بین‌المللی» است، در حالی که خصب یک «دروازه منطقه‌ای و گردشگری» است. بنابراین، موفقیت بندر خصب نه در «تکرار مدل جبل علی»، بلکه در تخصصی‌سازی است. تمرکز بر خدمات لجستیکی خاص، پشتیبانی از جریان تجارت خرد محلی و توسعه زیرساخت‌های گردشگری دریایی، مسیری است که می‌تواند نقش خصب را در زنجیره تأمین منطقه‌ای تثبیت کند، بدون آنکه نیاز به تقابل مستقیم با غول‌های لجستیکی داشته باشد.

در حوزه حمل‌ونقل دریایی منطقه خلیج فارس، بنادر نقش‌های متفاوتی ایفا می‌کنند. در حالی که بندر جبل علی (امارات متحده عربی) به عنوان یکی از بزرگترین هاب‌های لجستیک و ترانشیپمنت در جهان شناخته می‌شود، بندر خصب (عمان) جایگاه متفاوتی را در ساختار اقتصادی منطقه‌ای دنبال می‌کند. این مقاله به بررسی امکانات، کارکردها و ماهیت رقابتی این دو بندر می‌پردازد.

مقدمه

بندر جبل علی نماد توسعه‌یافتگی لجستیکی در مقیاس جهانی است که بازارهای بین‌المللی را به هم متصل می‌کند. در مقابل، بندر خصب که در منطقه راهبردی «مسندم» واقع شده است، با تمرکز بر خدمات محلی، تجاری و گردشگری دریایی، رویکرد متفاوتی را در پیش گرفته است. درک تفاوت میان «مقیاس جهانی» و «کارکرد منطقه‌ای» برای تحلیل رقابت‌پذیری این بنادر ضروری است.

ظرفیت‌های فنی و عملیاتی بندر خصب

طبق گزارش‌های رسمی وزارت حمل‌ونقل، ارتباطات و فناوری اطلاعات عمان، بندر خصب از ویژگی‌های زیر برخوردار است:

مساحت عملیاتی: بالغ بر ۱.۵ میلیون مترمربع.

زیرساخت‌های پهلوگیری: شامل ۷

کریدور های که ایران را دور می زنند

اقتصاد جهانی بیش از هر زمان دیگری به زیرساخت های حمل و نقل، خطوط ارتباطی و کریدورهای بین المللی وابسته است. رقابت دولت ها نه فقط بر سر منابع، بلکه بر سر موقعیت های جغرافیایی و نقش آفرینی در مسیرهای حیاتی انتقال کالا و انرژی است. در چنین میدانی، کشورهایی که بتوانند جایگاه خود را در زنجیره تامین جهانی تثبیت کنند، از مزایای اقتصادی، امنیتی و دیپلماتیک گسترده ای برخوردار خواهند شد. ایران با موقعیت منحصر به فرد در تقاطع شرق و غرب و نیز شمال و جنوب جهان، از ظرفیت بالایی برای تبدیل شدن به یک مرکز ترانزیت منطقه ای برخوردار است.

اقتصاد جهانی بیش از هر زمان دیگری به زیرساخت های حمل و نقل، خطوط ارتباطی و کریدورهای بین المللی وابسته است. رقابت دولت ها نه فقط بر سر منابع، بلکه بر سر موقعیت های جغرافیایی و نقش آفرینی در مسیرهای حیاتی انتقال کالا و انرژی است. در چنین میدانی، کشورهایی که بتوانند جایگاه خود را در زنجیره تامین جهانی تثبیت کنند، از مزایای اقتصادی، امنیتی و دیپلماتیک گسترده ای برخوردار خواهند شد. ایران با موقعیت منحصر به فرد در تقاطع شرق و غرب و نیز شمال و جنوب جهان، از ظرفیت بالایی برای تبدیل شدن به یک مرکز ترانزیت منطقه ای برخوردار است.

این گزارش، بر پایه مقاله تحلیلی «دیپلماسی اقتصادی ایران در رقابت با کریدورهای بین المللی» نوشته دکتر وحید رنجبر حیدری، مدرس دانشگاه بین المللی امام خمینی (ره) به بررسی وضعیت ایران در این رقابت ژئوگنومیک می پردازد.

راه ابریشم

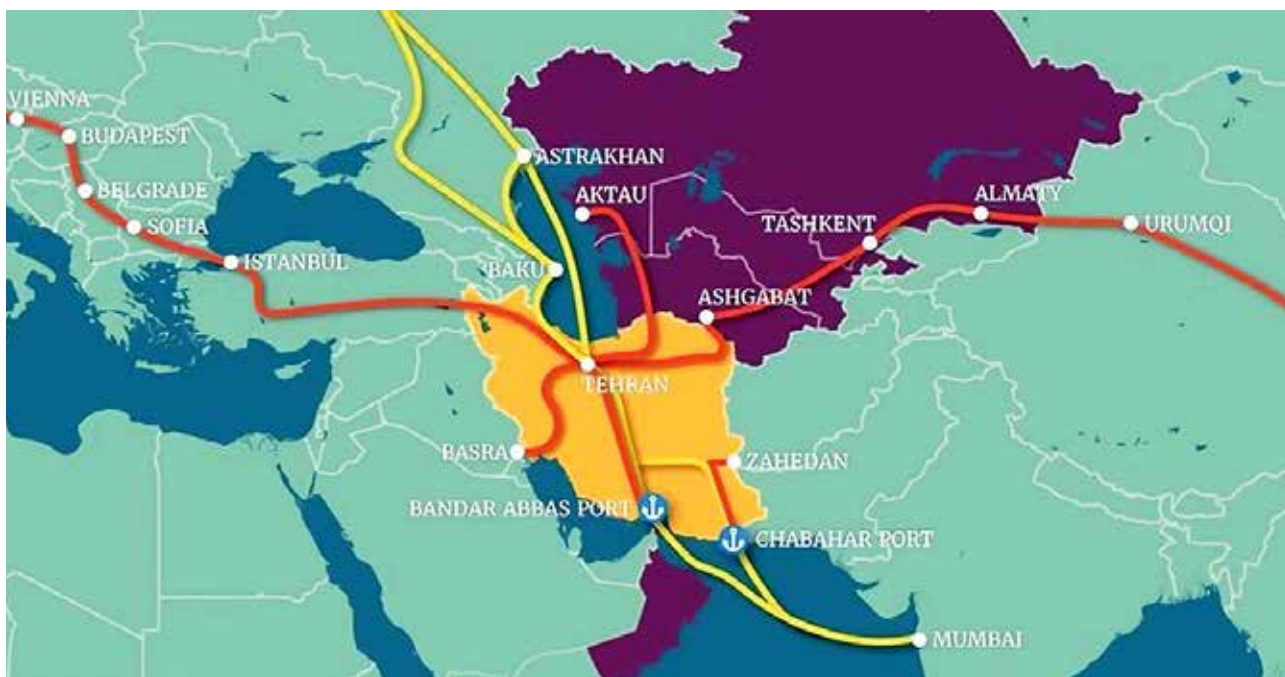
طرح «یک کمربند-یک جاده» که توسط رئیس جمهور چین، شی جین پینگ، در سال ۲۰۱۳ معرفی شد، به عنوان یک ابتکار بزرگ اقتصادی جهانی مطرح شد. این طرح با هدف برقراری ارتباط میان قاره ها از طریق دو بخش اصلی «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» و «راه ابریشم دریایی»، در تلاش است تا بهبود تجارت، تقویت روابط اقتصادی و ایجاد فرصت های جدید برای صلح جهانی را ممکن سازد. ایران به عنوان یکی از بازیگران کلیدی این طرح شناخته می شود، چراکه موقعیت جغرافیایی استراتژیک و پیوندهای سیاسی آن با چین، نقش مهمی در تقویت این کریدور ایفا می کند. ایران به دلیل نزدیکی به منطقه آسیای مرکزی و جایگاه ویژه اش در مسیرهای ترانزیتی، جزو قطب های اصلی این طرح است. در واقع برای چین، ضرورت جبران منافع اقتصادی آمریکا در خلیج فارس، مستلزم آن است که کشورهای بیشتری به ابتکار یک کمربند-یک جاده پیوندند و ایران با توجه به نزدیکی جغرافیایی خود به منطقه و روابط شکننده با آمریکا، از نظر چینی ها به عنوان یک ذی نفع مهم در این طرح عمل می کند. از طرفی چین برای کسب منافع ملی و بین المللی خود در جاده ابریشم جدید، به قدرت های منطقه ای مهم توجه ویژه ای داشته و در زمان فعلی برای ایران اهمیت خاصی قائل است.

کریدور شمال-جنوب

اقتصاد جهانی بیش از هر زمان دیگری به زیرساخت های حمل و نقل، خطوط ارتباطی و کریدورهای بین المللی وابسته است. رقابت دولت ها نه فقط بر سر منابع، بلکه بر سر موقعیت های جغرافیایی و نقش آفرینی در مسیرهای حیاتی انتقال کالا و انرژی است. در چنین میدانی، کشورهایی که بتوانند جایگاه خود را در زنجیره تامین جهانی تثبیت کنند، از مزایای اقتصادی، امنیتی و دیپلماتیک گسترده ای برخوردار خواهند شد. ایران با موقعیت منحصر به فرد در تقاطع شرق و غرب و نیز شمال و جنوب جهان، از ظرفیت بالایی برای تبدیل شدن به یک مرکز ترانزیت منطقه ای برخوردار است.

چالش ایران در جنگ کریدورها

ایران با در اختیار داشتن دو هسته انرژی جهان، خلیج فارس و دریای خزر، دسترسی به آب های آزاد و قرارگیری در مسیر کریدورهایی که موقعیت ژئواستراتژیک دارند، در تلاقی مسیرهای مهم تجاری قرار دارد. با این حال، واقعیت های امروز نشان می دهد؛ به رغم این ظرفیت ها، ایران هنوز نتوانسته نقش محوری خود را در کریدورهای بین المللی ایفا کند و تحریم هایی که علیه ایران وضع شده مانعی برای توسعه پروژه های زیرساختی حمل و نقل به منظور بهره برداری از منافع کریدورها شده است. هرچند دیپلماسی



البته اعمال تحریم‌های اقتصادی علیه ایران و عدم تکمیل و توسعه بندر چابهار توسط هند و از طرفی مناسبات ایران با چین به‌عنوان کشور رقیب هند در منطقه باعث طراحی کریدورهای جایگزین توسط هند و دورزدن ایران شده‌است. گرچه قرارداد سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری هند برای توسعه بندر چابهار که در خردادماه ۱۳۹۵ در تهران به امضا رسید، با تعلل هند مواجه بوده‌است، اما با پیوستن ایران به پیمان شانگهای و فعالیت مجدد هند در توسعه بندر چابهار از سر گرفته شده‌است.

کریدور تراسیکا

کریدور تراسیکا که به‌عنوان یک مسیر حمل‌ونقل استراتژیک بین اروپا، قفقاز و آسیای مرکزی شناخته می‌شود، مسیرهایی را از دریای سیاه به ایران و سپس به سایر نقاط آسیای مرکزی متصل می‌کند. ایران که در ابتدا جزو این طرح نبوده، در سال ۲۰۰۹ به عضویت این کریدور درآمد و مسیرهای جدیدی را به شبکه این کریدور اضافه کرد، اگرچه تحریم‌ها و چالش‌های سیاسی در طول سال‌ها مانع از بهره‌برداری کامل از این مسیر شده، اما ایران همچنان جایگاه ویژه‌ای در حوزه ترانزیت کالاهای بین‌المللی از طریق این کریدور دارد. این طرح نه تنها فرصت‌های اقتصادی را برای ایران به همراه دارد، بلکه می‌تواند به تقویت موقعیت ژئوپلیتیک ایران در منطقه و جهان منجر شود.

کریدور شرق-غرب

کریدور شرق-غرب که مشابه جاده ابریشم قدیم است، ایران را به‌عنوان پل ارتباطی میان آسیای میانه و اروپا قرار می‌دهد. این کریدور که از ۶ مسیر مختلف تشکیل شده، قابلیت حمل کالاهای بین‌المللی از شرق آسیا تا اروپا را فراهم می‌کند. ایران با داشتن زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای مناسب، می‌تواند این مسیر را به یکی از کریدورهای اصلی ترانزیت جهانی تبدیل کند، با این حال مشکلاتی همچون اختلافات قانونی و عدم همخوانی مقررات حمل‌ونقل بین‌المللی در کشورهای مختلف، چالش‌های عمده‌ای برای بهره‌برداری حداکثری از این کریدور ایجاد کرده‌است. اگر ایران بتواند این مشکلات را حل کند، مسیرهای ترانزیتی خود را به‌طور قابل توجهی گسترش داده و نقشی کلیدی در حمل‌ونقل جهانی ایفا خواهد کرد.

کریدور زنگزور

کریدور شمال-جنوب که در سال ۲۰۰۰ میلادی با همکاری ایران، روسیه و هند شکل گرفت، مسیر ترانزیتی چندمنظوره‌ای است که از بمبئی در هند به سن پترزبورگ در روسیه می‌رسد. این کریدور ۷۲۰۰ کیلومتری به‌ویژه برای کشورهای آسیای مرکزی که به دریا دسترسی ندارند، نقشی حیاتی دارد و زمان و هزینه حمل‌ونقل کالا را به‌طور قابل توجهی کاهش می‌دهد، با این حال چالش‌های سیاسی و اقتصادی همچون تحریم‌ها و کشمکش‌های بین‌المللی موجب کندی پیشرفت این طرح شده‌است. به‌رغم این مشکلات، با تلاش‌های کشورهای درگیر و سرمایه‌گذاری‌های آینده، این کریدور همچنان ظرفیت بالایی برای تحولات اقتصادی منطقه‌ای دارد.

ارمنستان، قزاقستان، جمهوری قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس عمان، سوریه و بلغارستان نیز به عضویت این کریدور درآمده‌اند.

از ویژگی‌های راه‌گذر شمال-جنوب، امنیت و کارآمدی مسیر برای کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی جهت دستیابی به اقیانوس هند و کوتاه کردن ۴۰ درصدی زمان و ۳۰ هزینه در صدی حمل کالا نسبت به مسیر کانال سوئز است.

**رقابت بر سر کریدورهای بین‌المللی
دیگر تنها یک موضوع حمل‌ونقلی
نیست؛ این رقابت به میدان
تعیین‌کننده‌ای برای نفوذ اقتصادی،
امنیتی و سیاسی کشورها تبدیل شده و
ایران نیز در مرکز این معادله قرار دارد.**

به‌ویژه در پی عادی‌سازی روابط بین کشورهای عربی و اسرائیل شکل گرفته‌است، به‌دنبال تغییرات ژئوپلیتیک بزرگ در منطقه است. این کریدور با هدف اتصال هند به اروپا از طریق کشورهای عربی و شرق دریای مدیترانه طراحی شده و می‌تواند مسیرهای تجاری جدیدی برای هند ایجاد کند. از طرف دیگر، حذف ایران از این طرح می‌تواند کشور را از برخی منافع اقتصادی در صنعت حمل‌ونقل و ترانزیت محروم کند. هند با توجه به رقابت‌های خود با چین و چالش‌هایی که در زمینه دسترسی به آسیای مرکزی دارد، این کریدور را به‌عنوان یک استراتژی برای تقویت حضور اقتصادی خود در منطقه و جهان می‌بیند.

کریدور چین - پاکستان

کریدور اقتصادی چین-پاکستان (CPEC) به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های زیرساختی چین در منطقه، به توسعه بندر گوادر در پاکستان و اتصال آن به غرب چین اختصاص دارد. این کریدور که هدفش کاهش وابستگی چین به مسیرهای دریایی پرهزینه است، می‌تواند موقعیت استراتژیک پاکستان را به‌طور چشمگیری تقویت کند. به‌رغم رقابت هند و پاکستان، این پروژه می‌تواند به‌طور غیرمستقیم به‌عنوان یک تهدید برای پروژه‌هایی همچون چابهار در ایران عمل کند. تحولات سیاسی و امنیتی در افغانستان و منطقه قفقاز نیز ممکن است بر آینده این کریدور تأثیر بگذارد و روابط ایران و پاکستان را در این زمینه پیچیده‌تر کند.

ماهیت کریدورهای تجاری

کریدور تجاری به مسیری گفته می‌شود که با استفاده از زیرساخت‌های حمل‌ونقل، کشورهای گوناگون را در حوزه‌های تجارت، انتقال کالا و انرژی به هم متصل می‌کند. این کریدورها می‌توانند در مقیاس ملی، دوجانبه، چندجانبه و چندوجهی طراحی شوند و هدف آنها تسهیل مبادلات اقتصادی، کاهش هزینه‌ها، افزایش سرعت انتقال کالا و نیز تقویت پیوندهای اقتصادی و امنیتی میان کشورهاست. در شرایط امروز، کریدورها صرفاً مسیرهای فنی نیستند؛ بلکه به ابزار رقابت اقتصادی بین دولت‌ها تبدیل شده‌اند.

در این میان، ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی و زیرساخت‌های موجود، ظرفیت آن را دارد که به پل ارتباطی مهمی میان شرق و غرب و همین‌طور شمال و جنوب تبدیل شود؛ به شرط آنکه نقش خود را با نگاه بلندمدت، فعالانه و مبتنی بر منافع متقابل بازتعریف و دیپلماسی اقتصادی را فعال کند.

چالش تحریمی

چرا با وجود مزیت‌های جغرافیایی و منابع موجود، ایران نتوانسته در رقابت کریدورها جایگاه تثبیت‌شده‌ای به‌دست آورد؟ یکی از اصلی‌ترین عوامل این ناکامی، تحریم‌های گسترده بین‌المللی است که دست‌کم به دو شکل، مانع از تکمیل قطعات باقی‌مانده کریدورهای عبوری از ایران شده‌است. تحریم‌ها نه‌تنها جذب سرمایه را دشوار کرده، بلکه بسیاری از پروژه‌های مشترک مانند توسعه بندر چابهار را با تأخیر همراه کرده‌است. علاوه بر این، نبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل ترکیبی، ناتمام ماندن پروژه‌های مهم ریلی و بندری و ضعف در هماهنگی بین دستگاه‌های تصمیم‌گیر، موجب شده مسیرهای جایگزین کریدورهای عبوری از ایران مانند زنگزور، جذاب‌تر جلوه کنند. در سطح سیاستگذاری نیز ایران تاکنون فاقد یک راهبرد جامع در حوزه دیپلماسی اقتصادی بوده‌است، در حالی که کشورهای چین، ترکیه و هند با استفاده از توافقاتی چندجانبه و ابتکارهای منطقه‌ای موقعیت خود را تقویت کرده‌اند، ایران بیشتر به‌صورت «واکنشی» و «مقطعی» وارد عمل شده‌است. مجموعه این عوامل، زمینه‌ساز حذف تدریجی ایران از شبکه‌های ترانزیتی

کریدور زنگزور که پس از جنگ قره‌باغ دوم توسط جمهوری آذربایجان مطرح شد، می‌تواند به‌طور قابل‌توجهی جغرافیای ترانزیتی منطقه قفقاز را تغییر دهد. این کریدور تلاش دارد تا از طریق ارمنستان، جمهوری آذربایجان و ترکیه به آسیای مرکزی متصل شود و در عین حال ایران را از این مسیر کنار بزند. این تغییر در مسیرهای حمل‌ونقل می‌تواند تهدیدهایی برای موقعیت ایران در منطقه داشته‌باشد. ایران با تکیه بر جایگاه استراتژیک خود، باید به تعاملات هوشمندانه و دیپلماسی منطقه‌ای بپردازد تا از ظرفیت‌های خود در این رقابت‌های ترانزیتی بهره‌بردار و موقعیت خود را در برابر کریدورهای جدید تقویت کند.

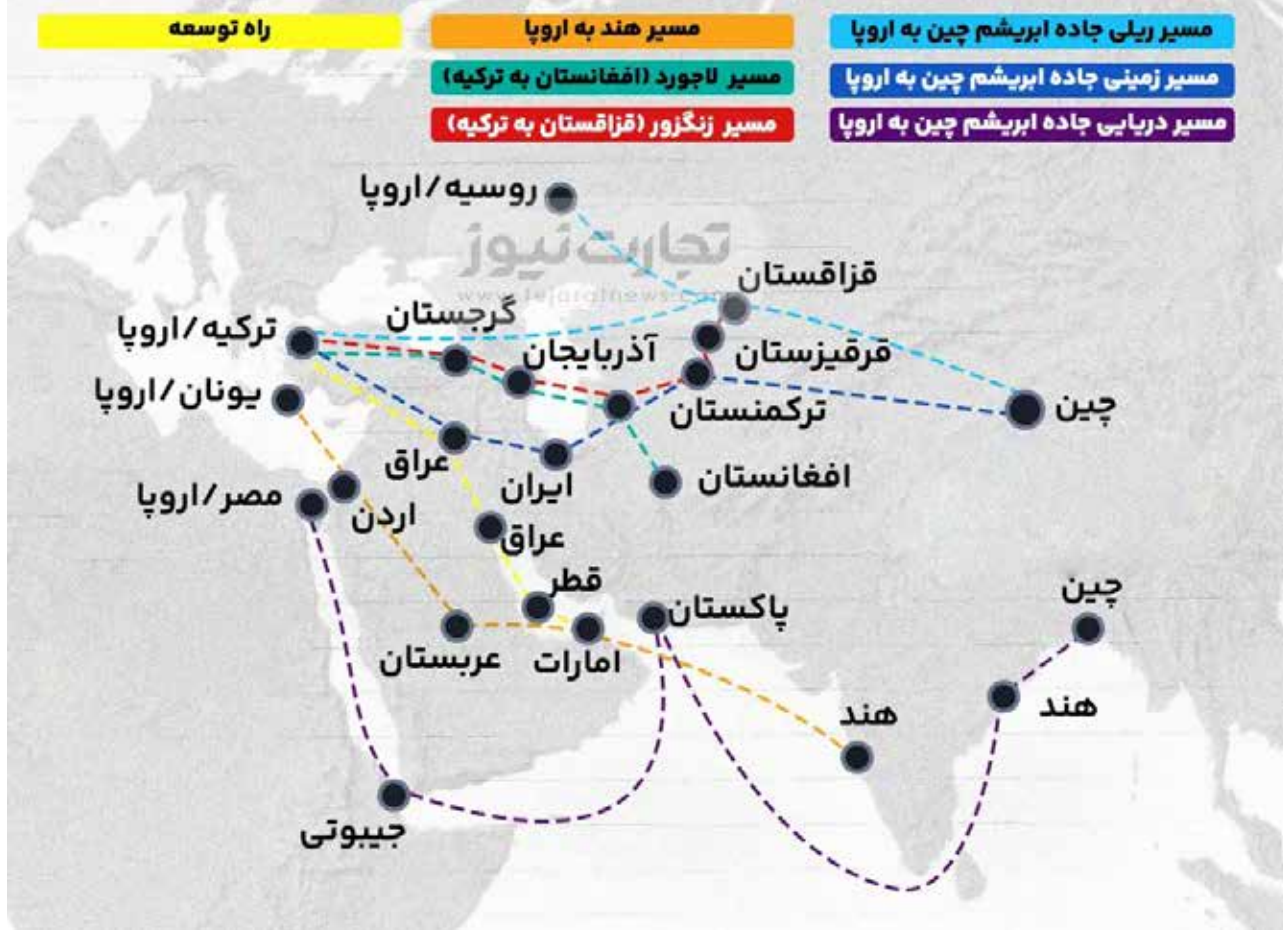
ترکیه و جمهوری آذربایجان طی سال‌های اخیر با طرح‌هایی چون کریدور زنگزور سعی کرده‌اند مسیر قفقاز جنوبی را بدون عبور از ایران به شرق و آسیای مرکزی متصل کنند. این مسیر می‌تواند بخشی از نقش تاریخی ایران در مبادلات تجاری منطقه را تضعیف کند، اما ایران هنوز می‌تواند از رویکرد مشارکت‌محور و منافع مشترک برای بازگشت به این رقابت استفاده کند. ایران باید وارد مذاکرات منطقه‌ای شود، پیشنهادها را جذاب اقتصادی ارائه دهد، در پروژه‌های مشترک سرمایه‌گذاری کند و به‌جای مخالفت با مسیرهای موازی، خود را حلقه مکمل آنها معرفی کند تا کریدورهایی که کشورمان را دور زده‌اند، صرفه اقتصادی خود را از دست بدهند و کشورهای مختلف، ترانزیت از مسیر ایران را به انتخاب‌های دیگر ترجیح دهند.

کریدور هند-عرب-مدیترانه‌ای

کریدور هند-عرب-مدیترانه‌ای که

مسیرهایی که ایران را دور می‌زنند

سوم اریب‌هشت ۱۴۰۳، ترکیه، قطر و امارات تفاهم‌نامه همکاری با عراق را در پروژه کریدوری «راه توسعه» امضا کردند. این چندمین کریدور منطقه‌ای است که ایران در آن نقشی ندارد.



خشکی بین این دو منبع عظیم، امکان انتقال نفت، گاز و کالا را از جنوب به شمال و شرق به غرب فراهم می‌کند. این موقعیت جغرافیایی ویژه، اگر به درستی استفاده شود، می‌تواند ایران را به بزرگ‌ترین مرکز حمل و نقل منطقه‌ای (هاب لجستیک) تبدیل کند. ایران در چهارراهی قرار دارد که آسیای مرکزی، قفقاز، مدیترانه و جنوب آسیا را به هم وصل می‌کند. این به آن معناست که بسیاری از کریدورهای بزرگ منطقه‌ای می‌توانند از خاک ایران عبور کنند، اما برای تحقق این نقش، صرف داشتن موقعیت جغرافیایی کافی نیست. ایران باید بتواند با توسعه زیرساخت، تقویت دیپلماسی اقتصادی و ورود به پروژه‌های منطقه‌ای، نقش خود را در شبکه ترانزیت بین‌المللی احیا کند.

ایران چگونه می‌تواند با ارجح دانستن مناسبات اقتصادی نسبت به مناسبات سیاسی، به توسعه اقتصاد حمل و نقل خود بپردازد؟ در فضای بین‌المللی امروز که پر از رقابت‌های سیاسی و فشارهای فزاینده است، آنچه می‌تواند بقای اقتصادی یک کشور را تضمین کند، درک واقع‌گرایانه از منافع ملی و ترجیح منطقی توسعه محور بر واکنش‌های سیاست‌زده است. جمهوری اسلامی ایران با وجود قرارگیری در مرکز نقشه‌های ترانزیتی منطقه، به دلیل درگیر شدن با متغیرهای سیاسی متعدد و عدم طراحی راهبرد مستقل اقتصادی، بخشی

جدید شده است؛ در حالی که هنوز امکان بازگشت و حضور فعال در این رقابت وجود دارد.

مزیت اقتصادی جغرافیای ایران

موقعیت جغرافیایی کشورها می‌تواند نقش مهمی در قدرت اقتصادی آنها ایفا کند؛ به این معنا که برخی کشورها فقط به خاطر جایگاه خاص جغرافیایی‌شان می‌توانند مسیر اصلی عبور کالا، انرژی و حتی سیاست‌های منطقه‌ای شوند. ایران یکی از این کشورهاست. ایران بین دو منطقه مهم انرژی جهان یعنی خلیج فارس و دریای خزر قرار دارد و به عنوان تنها کشور



از طرف دیگر، تجربه نشان داده است که حتی در دوران تحریم، برخی پروژه‌ها مانند همکاری با هند در بندر چابهار یا تعاملات ریلی با کشورهای آسیای میانه، ادامه یافته‌اند. این نشان می‌دهد؛ اگر منطق اقتصادی و منافع متقابل در مرکز همکاری قرار گیرد، فضای سیاست بین‌الملل «مانع مطلق همیشگی» نخواهد بود؛ به شرط آنکه ایران بتواند کریدورهای اقتصادی را از تنش‌های صرفاً سیاسی جدا کرده و به بخش خصوصی داخلی و شرکای بی‌طرف منطقه‌ای میدان عمل دهد.

نقش ایران در پازل اقتصادی جهان

کشور ایران به‌رغم قرارگرفتن در چهارراه ترانزیتی جهان، بنا به دلایل مختلفی همچون اعمال تحریم‌های ظالمانه از سوی آمریکا و هم‌پیمانانش، عدم توسعه زیرساخت‌های لازم به‌ویژه در حوزه بندرها و حمل‌ونقل ترکیبی، عدم دیپلماسی اقتصادی فعال، درک مبهم نسبت به پتانسیل بالای اقتصاد دریامحور و تکیه بر اقتصاد خشکی محور، با مساله حذف تدریجی از مسیر کریدورهای بین‌المللی انتقال کالا و انرژی روبه‌رو است. ایران زمانی می‌تواند وارد تعامل با سایر کشورهای بزرگ اقتصادی شود که خود را درون پازل و معادلات اقتصادی آنها تعریف کند؛ اما در شرایط جاری، طراحان کریدورها به دنبال جایگزینی مسیر جدید و دورزدن ایران هستند که متأسفانه در شرایط فعلی به دلیل مشکلات عدیده به‌ویژه کمبود شدید منابع مالی، بخش زیادی از توان عمرانی کشور صرف تکمیل و اتصال کریدور شمال-جنوب و شرق-غرب شده که با کندی روند پیش‌رو، شاهد ایجاد کریدورهای اقتصادی جدید برای پیوند آسیا به اروپا توسط ابرقدرت‌های اقتصادی منطقه با همکاری آمریکا و اسرائیل هستیم. ایران اگرچه در سال‌های اخیر از بخشی از مسیرهای کریدوری حذف شده، اما همچنان این فرصت را دارد که با بازتعریف راهبرد خود، بازیگر اصلی منطقه در حوزه ترانزیت و تجارت باشد. کلید این بازگشت، نه در تغییرات خارجی، بلکه در تحول درونی در نگاه به اقتصاد حمل‌ونقل، دیپلماسی اقتصادی و نقش منطقه‌ای ایران نهفته است.

اگر ایران بتواند منطق اقتصادی را بر تمام انتخاب‌های سیاسی منطقه‌ای خود حاکم کند و از مسیر منافع مشترک، وارد تعامل با بازیگران کلیدی شود، کریدورها نه مسیر دورزدن ایران که مسیر عبور از طریق ایران خواهند شد. /دنیای اقتصاد

از فرصت‌های ترانزیتی و تجاری خود را از دست داده است. به‌عنوان مثال درگیری سیاسی میان برخی کشورهای منطقه از قبیل دو کشور ارمنستان و جمهوری آذربایجان روی تعاملات میان ایران و این کشورها اثر داشته است. به نظر نگارنده این مقاله، بعضاً سیاستگذاری پرریسک نیز برخی شرکای بالقوه را گریزان کرده است.

اما حتی در این شرایط منطقه‌ای ملتهب، ایران می‌تواند برای مناسبات سیاسی ضریب کمتری قائل شود و بدون انتظار برای عادی‌سازی روابط بین‌المللی، به سمت توسعه اقتصاد حمل‌ونقل حرکت کند. پیش‌نیاز این مسیر، بازتعریف نگاه دولت به مقوله حمل‌ونقل و زیرساخت است؛ نگاهی که به جای وابسته بودن به تصمیمات سیاسی، بر مبنای ظرفیت‌های ژئواکونومیک داخلی و پیوند آن با منافع مشترک منطقه‌ای استوار باشد.

«مانع مطلق همیشگی» نداریم!

همان‌طور که در مقاله تأکید شده، ایران با وجود دسترسی به آب‌های آزاد و قرارگرفتن در مسیر دو هسته فسیلی بزرگ جهان، هنوز از فرصت‌های اقتصادی دریا پایه بهره‌برداری چندانی نکرده است، در حالی که بنادر کشور می‌توانند به دروازه‌های واقعی تجارت منطقه‌ای بدل شوند، به دلیل ضعف در زیرساخت‌های حمل‌ونقل ترکیبی و ناهماهنگی نهادهای مدیریتی، این بنادر هنوز نتوانسته‌اند نقشی کلیدی در نقشه تجارت بین‌المللی ایفا کنند.



توسعه حمل و نقل ریلی ایران و چین فرصت ها و چالش ها

جمهوری اسلامی ایران به دلیل قرارگیری در چهارراه مواصلاتی آسیا، نقش کلیدی در کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب ایفا می کند. همکاری با چین به عنوان بزرگ ترین اقتصاد صادرکننده کالا در جهان، می تواند تحولی اساسی در حمل و نقل ریلی ایران ایجاد کند. این مقاله با بررسی وضعیت موجود شبکه ریلی ایران، پروژه های مشترک با چین و اثرات اقتصادی احتمالی، به این نتیجه می رسد که توسعه حمل و نقل ریلی ایران و چین نه تنها از نظر ترانزیتی، بلکه از منظر افزایش درآمدهای ارزی، کاهش هزینه لجستیک و ایجاد اشتغال پایدار، یک فرصت راهبردی برای اقتصاد ایران محسوب می شود. با این حال، تحقق این هدف نیازمند رفع موانعی مانند تفاوت عرض ریل، تأمین مالی و تحریم های ثانویه است.

در سال های اخیر، کریدورهای ریلی به عنوان جایگزین مطمئن تر و سبزتر برای حمل و نقل دریایی و هوایی توجه کشورهای را جلب کرده اند. ایران و چین از اسفند ۱۴۰۰ (مارس ۲۰۲۱) سند همکاری ۲۵-ساله امضا کرده اند که یکی از محورهای اصلی آن، توسعه زیرساخت های ریلی و افزایش تبادلات ترانزیتی است. اما آیا واقعاً ظرفیت لازم برای توسعه حمل و نقل ریلی میان این دو کشور وجود دارد؟ این مقاله به این پرسش پاسخ می دهد.

کاهش وابستگی به دریای سرخ و کانال سوئز

جابه جایی کالا از مسیر ریلی چین-ایران-ترکیه، زمان حمل را از ۳۰-۴۰ روز (دریایی) به حدود ۱۲-۱۵ روز کاهش می دهد. این مزیت برای کالاهای با ارزش افزوده بالا (الکترونیک، قطعات خودرو، دارو) حیاتی است.

سرمایه گذاری چین در نوسازی خطوط
بر اساس سند ۲۵-ساله، شرکت های چینی متعهد به مشارکت در برقی سازی راه آهن تهران-مشهد، احداث خط آهن شلمچه-بصره و تکمیل کریدور رشت-آستارا شده اند. این پروژه ها علاوه بر اشتغال مستقیم، موجب کاهش مصرف گازوئیل و آلودگی هوا می شوند.

وضعیت موجود شبکه ریلی ایران و چین

ایران

طول خطوط ریلی ایران حدود ۱۴,۰۰۰ کیلومتر است که نقاط مرزی با ترکمنستان، پاکستان، ترکیه و عراق را به بنادر جنوبی (بندرعباس، امام خمینی) و مراکز صنعتی متصل می کند. مهم ترین کریدور ریلی ایران، راه آهن سراسری تهران-جنوب و همچنین کریدور شمال-جنوب (INSTC) است که از بندرعباس تا آستارا امتداد می یابد.

چین

شبکه ریلی چین با بیش از ۱۵۰,۰۰۰ کیلومتر، دومین شبکه بزرگ جهان است. خط آهن «یک کمربند، یک راه» از سین کیانگ (شهر ارومچی) آغاز و از طریق قزاقستان، ترکمنستان و ازبکستان به ایران متصل می شود. قطارهای باری چین از سال ۲۰۱۶ تاکنون به صورت آزمایشی به تهران رسیده اند.

فرصت های اقتصادی برای ایران

افزایش درآمد ترانزیتی

با بهره برداری از کریدور ریلی شرق-غرب (چین-آسیای میانه-ایران-اروپا)، ایران می تواند

ادامه در صفحه ۳۲



در شرایطی که ایران به دلیل محدودیت‌های تجاری و اقتصادی به دنبال متنوع‌سازی مسیرهای تجاری است، واقعیت‌های منطقه حاکی از آن است که ایران تنها کشوری نیست که به دنبال تبدیل شدن به قطب ترانزیتی منطقه است؛ ترکیه، امارات، عربستان، جمهوری آذربایجان و حتی برخی کشورهای آسیای مرکزی نیز برنامه‌های گسترده‌ای برای جذب مسیرهای تجاری و سرمایه‌گذاری‌های مرتبط با آن دارند.

جغرافیایی کشورها را کاهش می‌دهد، تحولات سال‌های اخیر خلاف این موضوع را ثابت کرده است. جنگ روسیه و اوکراین، بحران‌های دریای سرخ، اختلال در برخی مسیرهای کشتیرانی بین‌المللی و رقابت فزاینده قدرت‌های اقتصادی برای دسترسی به بازارها، بار دیگر نشان داد که مسیرهای حمل و نقل و کریدورهای تجاری نقشی حیاتی در اقتصاد جهانی دارند. در چنین فضایی، ایران در نقطه‌ای قرار گرفته که بسیاری از کشورها آرزوی آن را دارند. دسترسی هم‌زمان به آب‌های آزاد جنوب، دریای خزر در شمال، هم‌جواری با ۱۵ کشور و قرار گرفتن در مسیر اتصال چین، هند، روسیه، آسیای مرکزی، قفقاز، خاورمیانه و اروپا، ظرفیتی کم‌نظیر در اختیار اقتصاد ایران قرار داده است.

حسن حسنجانی، کارشناس اقتصادی، معتقد است ایران یکی از ممتازترین موقعیت‌های ژئوپلیتیکی جهان را در اختیار دارد. به گفته وی، کشورمان از طریق مرزهای مستقیم و غیرمستقیم به بازارهای عظیم منطقه‌ای متصل است و همین موضوع می‌تواند ایران را به یکی از مهم‌ترین مراکز تجاری منطقه تبدیل کند.

کریدورها؛ فزاینده درآمد ترانزیتی

یکی از اشتباهات رایج در تحلیل کریدورها، محدود کردن مزایای آنها به درآمد ناشی از عبور کالا است. در حالی که تجربه کشورهای موفق نشان می‌دهد درآمد مستقیم ترانزیت فقط بخش کوچکی از مزایای اقتصادی کریدورهاست. زمانی که یک مسیر تجاری بین‌المللی از کشوری عبور می‌کند، فقط کامیون‌ها، قطارها و کشتی‌ها نیستند که از آن مسیر عبور می‌کنند؛ بلکه سرمایه، فناوری، شرکت‌های بین‌المللی، مراکز لجستیکی، صنایع وابسته و فرصت‌های اشتغال نیز به دنبال آن وارد اقتصاد می‌شوند.

نمونه‌های موفق این موضوع را می‌توان در سنگاپور، امارات متحده عربی، ترکیه و حتی هلند مشاهده کرد. این کشورها بخش مهمی از رشد اقتصادی خود را نه از فروش منابع طبیعی، بلکه از تبدیل شدن به مراکز ترانزیتی و لجستیکی جهان به دست آورده‌اند.

در واقع، کریدورها زمانی ارزش واقعی خود را نشان می‌دهند که به ایجاد زنجیره‌ای از فعالیت‌های اقتصادی منجر شوند؛ از توسعه بنادر و خطوط ریلی گرفته تا ایجاد شهرک‌های

تحولات ژئوپلیتیکی سال‌های اخیر، از جنگ روسیه و اوکراین تا تغییر مسیرهای تجارت جهانی و رقابت قدرت‌های اقتصادی بر سر کنترل زنجیره‌های تأمین، اهمیت کریدورهای ترانزیتی را به سطحی بی‌سابقه رسانده است. در چنین شرایطی، ایران بیش از هر زمان دیگری در مرکز توجه قرار گرفته است؛ کشوری که در چهار راه اتصال شرق و غرب و شمال و جنوب جهان قرار دارد و می‌تواند به حلقه اتصال بازارهای چند میلیارد نفری آسیا، اروپا و منطقه تبدیل شود.

اگرچه تاکنون بخش عمده‌ای از بحث‌ها درباره کریدورها بر درآمدهای ترانزیتی متمرکز بوده، اما کارشناسان معتقدند ارزش واقعی این مسیرها در جذب سرمایه‌گذاری، توسعه زیرساخت‌ها، ایجاد اشتغال و تبدیل ایران به قطب اقتصادی منطقه نهفته است؛ ظرفیتی که در صورت بهره‌برداری درست می‌تواند یکی از مهم‌ترین موتورهای رشد اقتصاد ایران در دهه آینده باشد.

در اقتصاد جهانی امروز، جغرافیا دوباره به یک عامل تعیین‌کننده تبدیل شده است. اگر در دهه‌های گذشته تصور می‌شد فناوری و دیجیتالی شدن اقتصاد، اهمیت موقعیت

صنعتی، مراکز توزیع کالا، انبارهای مدرن، شرکت‌های بیمه، بانک‌ها و شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی.

سرمایه‌گذاری به دنبال مسیرهای تجارت حرکت می‌کند

برخی از کارشناسان اقتصادی معتقدند میان توسعه کریدورها و جذب سرمایه‌گذاری رابطه مستقیمی وجود دارد. سرمایه‌گذار همواره به دنبال مناطقی است که دسترسی سریع‌تر و ارزان‌تر به بازارهای بزرگ داشته باشند. به همین دلیل، هرچه جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی تقویت شود، جذابیت آن برای سرمایه‌گذاران خارجی نیز افزایش خواهد یافت. فرض کنید یک شرکت چینی، هندی یا روسی بخواهد کالاهای خود را به بازارهای منطقه صادر کند.

اگر ایران بتواند سریع‌ترین و کم‌هزینه‌ترین مسیر حمل و نقل را در اختیار این شرکت قرار دهد، احتمال سرمایه‌گذاری آن شرکت در بنادر، مناطق آزاد، صنایع لجستیکی و حتی واحدهای تولیدی داخل کشور افزایش پیدا می‌کند.

در همین باره نیز حسن‌خانی تأکید می‌کند که ایران می‌تواند از ظرفیت سرمایه‌گذاری کشورهایی مانند چین استفاده کند. به گفته وی، چین سالانه صدها میلیارد دلار در کشورهای مختلف سرمایه‌گذاری می‌کند و اگر فقط بخشی از این سرمایه‌ها به سمت پروژه‌های زیرساختی ایران هدایت شود، بسیاری از کمبودهای لجستیکی کشور برطرف خواهد شد.

در میان پروژه‌های ترانزیتی، کریدور بین‌المللی شمال-جنوب از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. این مسیر، هند را از طریق ایران به روسیه و اروپا متصل می‌کند و می‌تواند زمان و هزینه حمل کالا را نسبت به برخی مسیرهای سنتی کاهش دهد. اهمیت این کریدور تنها به عبور کالا محدود نمی‌شود.

هرچه حجم تجارت میان هند، روسیه و کشورهای اوراسیا افزایش یابد، نیاز به سرمایه‌گذاری در بنادر، راه‌آهن، مراکز بارگیری، پایانه‌های صادراتی و خدمات

لجستیکی نیز بیشتر خواهد شد. به بیان دیگر، توسعه این کریدور می‌تواند به موتور محرک سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل و زیرساخت‌های کشور تبدیل شود.

رقابت منطقه‌ای برای تصاحب تجارت آینده

واقعیت این است که ایران تنها کشوری نیست که به دنبال تبدیل شدن به هاب ترانزیتی منطقه است. ترکیه، امارات، عربستان، جمهوری آذربایجان و حتی برخی کشورهای آسیای مرکزی نیز برنامه‌های گسترده‌ای برای جذب مسیرهای تجاری و سرمایه‌گذاری‌های مرتبط با آن دارند. همین مسئله نشان می‌دهد که فرصت پیش روی ایران دائمی نیست. هر میزان که تصمیم‌گیری‌ها و اجرای پروژه‌های زیرساختی با تأخیر همراه شود، احتمال انتقال بخشی از مزیت‌های ترانزیتی کشور به مسیرهای رقیب افزایش خواهد یافت.

محمدرضا سبزه‌علی‌پور، رئیس مرکز تجارت جهانی ایران در این باره معتقد است توسعه کریدورها نباید صرفاً واکنشی به شرایط خاص باشد، بلکه باید به عنوان یک راهبرد بلندمدت اقتصادی دنبال شود. به گفته وی، این مسیرها علاوه بر تسهیل تجارت، می‌توانند به یکی از منابع پایدار درآمدی کشور تبدیل شوند.

نقش بخش خصوصی در جهش لجستیکی ایران

یکی از مهم‌ترین پیش‌نیازهای موفقیت کریدورها، مشارکت بخش خصوصی است. دولت به تنهایی قادر به تأمین منابع مالی مورد نیاز برای توسعه همه زیرساخت‌های حمل و نقلی نیست. بنادر جدید، خطوط ریلی، ناوگان حمل و نقل، مراکز لجستیکی و پایانه‌های صادراتی نیازمند سرمایه‌گذاری‌های گسترده هستند؛ سرمایه‌گذاری‌هایی که می‌تواند از طریق مشارکت بخش خصوصی داخلی و خارجی تأمین شود.

سبزه‌علی‌پور تأکید می‌کند که شرکت‌های متعددی برای حضور در پروژه‌های حمل و نقل و لجستیک آمادگی دارند و در صورت فراهم شدن بسترهای مناسب، می‌توان از این ظرفیت برای نوسازی ناوگان و توسعه زیرساخت‌های کشور بهره گرفت.

دیپلماسی اقتصادی؛ حلقه تکمیل‌کننده کریدورها

هیچ کریدوری بدون دیپلماسی اقتصادی فعال به موفقیت نمی‌رسد. توسعه همکاری با چین، هند، روسیه، کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز و همسایگان منطقه، لازمه تبدیل شدن ایران به چهارراه تجارت منطقه‌ای است.

کارشناسان معتقدند سفارتخانه‌ها و رایزنان اقتصادی باید بیش از گذشته در خدمت توسعه تجارت و جذب سرمایه قرار گیرند. در دنیای امروز، رقابت کشورها برای جذب سرمایه و تجارت، تنها در مرزها و بنادر انجام نمی‌شود؛ بلکه در سفارتخانه‌ها، اتاق‌های بازرگانی و مذاکرات اقتصادی نیز جریان دارد.

اقتصاد ایران سال‌ها به درآمدهای نفتی وابسته بوده است، اما تحولات جهانی نشان می‌دهد کشورهای موفق‌تر هستند که بتوانند از موقعیت جغرافیایی خود برای خلق ارزش افزوده استفاده کنند. کریدورهای تجاری این ظرفیت را دارند که ایران را از یک مسیر عبور کالا به یک مرکز تولید، توزیع، تجارت و سرمایه‌گذاری منطقه‌ای تبدیل کنند. در چنین شرایطی، درآمدهای ترانزیتی تنها آغاز ماجرا خواهد بود؛ زیرا در پی آن سرمایه‌گذاری، اشتغال، توسعه صنعتی، افزایش صادرات و رشد پایدار اقتصادی شکل خواهد گرفت.

اکنون فرصت کم‌نظیری پیش روی اقتصاد ایران قرار گرفته است. اگر زیرساخت‌ها تکمیل شود، سرمایه‌گذاران جذب شوند، دیپلماسی اقتصادی فعال‌تر عمل کند و بخش خصوصی در مرکز تصمیم‌گیری‌ها قرار گیرد، کریدورهای تجاری می‌توانند در دهه آینده همان نقشی را برای ایران ایفا کنند که نفت در دهه‌های گذشته بر عهده داشت؛ با این تفاوت که این بار موتور رشد اقتصاد کشور نه یک منبع پایان‌پذیر، بلکه مزیتی دائمی به نام جغرافیا خواهد بود. / ایرنا



کنار هم بنشینند و گره‌های اجرایی را از نزدیک حل کنند. وقتی کامیون ۱۵ تا ۲۰ روز پشت مرز می‌ماند، طبیعی است که هم هزینه حمل بالا برود و هم تاجر از بار زدن منصرف شود.»

معنای این اظهارات روشن است: وقتی توقف طولانی شود، هزینه حمل و نقل از توان واردکننده خارج می‌شود و حتی ممکن است قید بار زدن را بزنند. این جا مسئله فقط کندی نیست؛ مسئله «قابلیت اتکا» است. مسیر جایگزین، وقتی جایگزین است که کار کند، نه وقتی روی کاغذ وجود داشته باشد.

کریدور امروز؛ پروژه عمرانی نیست، ابزار قدرت است

در ادبیات رسمی ما شاید هنوز کریدور به معنی «ریل، جاده، بندر» باشد، اما در جهان امروز، کریدورها فقط زیرساخت نیستند؛ میدان رقابت قدرت‌ها هستند.

جنگ‌ها و تحریم‌ها بیش از هر زمان دیگری به زنجیره تأمین و مسیرهای عبور کالا گره خورده‌اند. در رقابت‌های بزرگ، یک مسیر، اگر به‌موقع و درست بهره‌برداری نشود، می‌تواند به‌جای فرصت، به نقطه فشار تبدیل شود و کشوری که لجستیک اش را منسجم نکند، حتی با بهترین جغرافیا هم از بازی کنار می‌رود.

تحریم‌های ایران هم در همین قاب معنا پیدا می‌کنند: نه صرفاً یک پرونده حقوقی، بلکه ابزاری برای تغییر رفتار اقتصادی، جابه‌جا کردن جریان‌های تجارت و ترانزیت به زیان ایران. نتیجه عملی آن برای اقتصاد ایران ساده است: هر جا «زمان و پیش‌بینی‌پذیری» سقوط کند، تجارت به سمت مسیرهای دیگر می‌رود... حتی اگر آن مسیر از نظر جغرافیایی دورتر باشد.

ایران روی مسیرهای مهم جهانی نشسته؛ اما «مسیر» قدرت نمی‌آورد

ایران از نظر جغرافیایی در چهارراه اتصال شمال-جنوب و شرق-غرب قرار دارد و در سال‌های گذشته بارها از ظرفیت‌هایی مانند مسیرهای شمال-جنوب، محورهای شرق-غرب و نیز چابهار و مرزهای شرقی به‌عنوان «فرصت طلایی» یاد شده است. اما مشکل مزمن این جاست: نشستن روی مسیر، خودبه‌خود قدرت تولید نمی‌کند. قدرت زمانی تولید می‌شود که مسیر به یک «سیستم قابل اتکا» تبدیل شود. یعنی زمان عبور روشن باشد، هزینه قابل پیش‌بینی بماند، استانداردها مشخص باشند، گمرک هماهنگ عمل کند، پایانه‌ها مجهز باشند، ناوگان کافی وجود داشته باشد و در نهایت، یک فرماندهی واحد کل

تاب‌آوری به معادله جنگ تبدیل شده و کریدورها بازیگر اصلی آن هستند؛ اما آرایش جنگی لجستیک هنوز دیده نمی‌شود. گلوگاه کجاست؟

کامیون‌ها پشت مرز می‌مانند؛ نه ساعت‌ها، که روزها و گاهی هفته‌ها. واردکننده‌ای که باید مواد اولیه را به خط تولید برساند، با صورتحساب‌هایی روبه‌رو می‌شود که با هر روز معطلی بزرگ‌تر می‌شوند. راننده‌ای که قرار بود مسیر را برود و برگردد، در صفی فرساینده قفل می‌شود... این فقط یک روایت مرزی نیست؛ نشانه‌ای است از این که در لحظه‌ای که «تاب‌آوری» به زبان بی‌پرده جنگ تبدیل شده و کریدورها نقش خطوط پشتیبانی اقتصاد را بازی می‌کنند، هنوز احتمالاً مدیریت لجستیک کشور با «رویه‌های زمان صلح» جلو می‌رود. سوال ساده است: اگر جنوب زیر فشار است و باید روی مرزها و مسیرهای دیگر حساب کرد، چرا خبرها حاکی از آن است که گاه همان مرزها به گلوگاه تبدیل می‌شوند؟

چالش توقف ۲۰ روزه کامیون‌ها در مرز منان رئیس یکی از اعضای کمیسیون عمران مجلس اخیراً از معطلی‌های «دو هفته‌ای» و حتی «۲۰ روزه» در برخی مبادی سخن گفته است. او تصریح کرده است: «در چنین شرایطی، مسئولان ارشد حوزه حمل و نقل و لجستیک باید هر روز



شرقی-از ظرفیت‌های مرزی تا بحث اتصال‌های جدید-می‌تواند پنجره‌ای برای کاهش ریسک‌های دریایی باشد. اما پنجره وقتی به راه تبدیل می‌شود که «عملیات» داشته باشد: پایانه، تجهیزات، نوبت‌دهی، استاندارد، یکپارچگی گمرکی و امنیت مسیر. و گرنه همان الگوی قدیمی تکرار می‌شود: ظرفیت اعلام می‌شود، اما در اجرا تبدیل به صف و هزینه و نارضایتی فعالان اقتصادی می‌گردد.

۳ درس راهبردی برای خروج از انفعال کريدوری

شرایط امروز، دست‌کم سه درس روشن برای سیاست کريدوری ایران دارد. نخست این که تحریم و جنگ را باید در مقیاس زنجیره تأمین فهمید، نه فقط در سطح شعار یا حقوق. در این میدان، هر روز تأخیر در مرز و هر روز بی‌نظمی در مسیر، معادل از دست دادن سهم بازار است. تاب‌آوری اقتصاد ایران در چنین وضعی، بیش از هر زمان دیگری به کارکرد واقعی مسیرهای جایگزین وابسته شده است.

دوم این که مزیت جغرافیایی مطلق نیست؛ نسبی است و می‌تواند از دست برود. اگر مسیرهای رقیب سریع‌تر، ارزان‌تر و مطمئن‌تر شوند، جایگاه ایران روی نقشه می‌ماند، اما در بازار واقعی تضعیف می‌شود. بی‌توجهی به این فرصت، فقط از دست دادن زمان نیست؛ واگذار کردن بازار به رقباست.

سوم این که نگاه صرفاً ترانزیتی، درآمد محدودی تولید می‌کند. اگر کريدور فقط «محل عبور» باشد، اثر آن بر قدرت اقتصادی ناچیز می‌ماند. کريدور باید به زنجیره ارزش وصل شود: پایانه‌های لجستیکی واقعی، پردازش و بسته‌بندی، خدمات فنی، مناطق ویژه کارآمد و پیوند با تولید و صادرات غیرنفتی. در غیر این صورت، اقتصاد فقط عوارض عبور می‌گیرد و فرصت‌های بزرگ‌تر را از دست می‌دهد.

گلوگاه کجاست؟

جمع‌بندی واقع‌بینانه این است که «انفعال کريدوری» کنونی یک خطای منفرد نیست؛ حاصل ترکیب چند ضعف مزمن است: نبود راهبرد ملی یکپارچه، ناهماهنگی بین دستگاه‌ها، کمبود زیرساخت در حلقه‌های کلیدی و واکنش دیرنگام به رقابت کريدوری. تا وقتی در شرایط فشار، هر دستگاه ساز خودش را بزند، نتیجه همان چیزی است که در مرز دیده می‌شود: صف کامیون، هزینه‌های فزاینده و خروج تدریجی تجارت. اگر قرار است تحولی رخ دهد، تغییر نگاه یک گام اساسی است: از «مسیر» به «سیستم». یعنی بندر، ریل، جاده، گمرک، بیمه، استاندارد، دیجیتال‌سازی، پایانه‌ها، فرماندهی واحد و اتصال به تولید و صادرات. در غیر این صورت، کشور در لحظه‌ای که کريدورها زبان جنگ پیدا کرده‌اند، همچنان با رویه‌های زمان صلح اداره می‌شود و این شکاف همان گلوگاهی است که هزینه‌اش را کل اقتصاد می‌پردازد. /خراسان

زنجیره را مدیریت کند.

اگر یکی از این حلقه‌ها کار نکند، کل زنجیره دچار اختلال می‌شود. صف کامیون پشت مرز، دقیقاً تصویر همین زنجیره ناقص است: جاده هست، گمرک هست، مسیر هست؛ اما هماهنگی، فرماندهی و ظرفیت عملیاتی متناسب با شرایط بحرانی وجود ندارد.

رقبا منتظر ایران نمی‌مانند

مسئله فقط ظرفیت‌های ایران نیست؛ مسئله این است که رقا با چه سرعتی در حال جذب بار و سرمایه‌اند و ایران با چه سرعتی واکنش نشان می‌دهد. در سال‌های اخیر مسیرهای رقیب، از کريدور میانی در مسیر چین تا اروپا گرفته تا IMEC و کريدور توسعه عراق، با هدف جذب بار، سرمایه و قراردادهای لجستیکی طراحی شده‌اند. در این جهان، حذف شدن تدریجی یک مسیر با بیانیه سیاسی اتفاق نمی‌افتد؛ با تصمیم روزمره صاحبان کالا اتفاق می‌افتد: تحویل به‌موقع، نرخ بیمه، ریسک توقف و امکان رهگیری بار.

بنابراین تأخیر ایران فقط «عقب افتادن» نیست؛ می‌تواند به معنای خروج تدریجی از فهرست انتخاب‌های اصلی تجارت باشد. وقتی یک محموله برای صاحب کالا به‌موقع نرسد، تجربه شکست‌خورده جای شعار را می‌گیرد؛ و بازگرداندن اعتماد، بسیار سخت‌تر از ساختن چند کیلومتر ریل و جاده است.

جنگ و تنش؛ هم فرصت است هم آزمون در اوج جنگ و تنش در خلیج فارس و دریای عمان، طبیعی است بخشی از جریان تجارت به دنبال مسیرهای امن‌تر یا کم‌ریسک‌تر جابه‌جا شود. اما سوال اساسی این جاست: آیا ایران می‌تواند در زمان بحران، مرزها و کريدورهایش را روان، سریع و قابل پیش‌بینی اداره کند یا نه؟ اگر پاسخ منفی باشد، بحران نه فرصت، که هشدار است؛ چون نشان می‌دهد کشور در لحظه‌ای که لجستیک آن باید با آرایش جنگی اداره شود، همچنان با کندی و چندپارگی پیش می‌رود. از سوی دیگر، فعال شدن برخی محورهای



چرا بنادر جنوب ایران جایگزین ندارند

این مسیر وارد کشور شده‌اند. این تمرکز بالا اگرچه در شرایط عادی از منظر اقتصادی و لجستیک مزیت‌هایی به همراه داشته، اما در شرایط بحرانی به یک نقطه آسیب‌پذیر راهبردی تبدیل شده است.

با بروز اختلال در عملکرد بنادر جنوبی، انتظار می‌رفت شبکه حمل و نقل زمینی، ریلی و سایر مبادی ورودی کشور بتواند بخشی از فشار وارده را جبران کنند. اما واقعیت این است که زیرساخت‌های حمل و نقل، گمرکات و پایانه‌های مرزی کشور برای جایگزینی سریع چنین حجمی از واردات طراحی نشده‌اند. از این رو، انتقال بار به بنادر شمالی یا مسیرهای زمینی و ریلی، نیازمند ظرفیت‌های لجستیک گسترده، سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی و بازطراحی شبکه توزیع کالا در سطح ملی است که در کوتاه‌مدت امکان تحقق آن بسیار مشکل به نظر می‌رسد.

خبر مرتبط چرا اقتصاد جهان نیاز به نظامی جدید دارد؟ دستاوردهای برتون وودز دیگر کارآمد نیست، نظم اقتصادی پس از جنگ جهانی دوم با چالش‌های تازه‌ای روبه‌روست زیرا...

چرا اقتصاد جهان نیاز به نظامی جدید دارد؟ دستاوردهای برتون وودز دیگر کارآمد نیست، نظم اقتصادی پس از جنگ جهانی دوم با چالش‌های تازه‌ای روبه‌روست زیرا... ، نظم اقتصادی پس از جنگ جهانی دوم با چالش‌های تازه‌ای روبه‌روست زیرا... اقتصادانیوز: اقتصاددانان می‌گویند امروزه وابستگی شدید کشورها به زنجیره‌های تامین جهانی و نظام مالی بین‌المللی باعث شده که هر بحران منطقه‌ای یا سیاسی، آثار قابل توجهی بر تجارت، تولید، تورم و امنیت اقتصادی جهان بر جای بگذارد.

در همین راستاست که رئیس‌جمهور بر استفاده از ظرفیت بنادر شمالی، توسعه کریدورهای تجاری جایگزین و بهره‌گیری از امکانات کشورهای همسایه از جمله پاکستان، روسیه و جمهوری آذربایجان برای تامین بخشی از نیازهای وارداتی کشور تاکید می‌کند. اما پرسش اساسی این است که آیا ظرفیت‌های موجود در کشورهای همسایه و مسیرهای جایگزین می‌توانند خلأ ناشی از محدودیت بنادر جنوبی را جبران کنند؟

برخی برآوردها نشان می‌دهد که حتی در صورت بهره‌برداری حداکثری از مسیرهای جایگزین، افزایش ظرفیت واردات از طریق مسیرهای دریایی، ریلی و زمینی در بهترین حالت، ۱۰ تا ۱۵ درصد خواهد بود. این موضوع بیانگر فاصله قابل توجه میان نیاز واقعی کشور و توان فعلی زیرساخت‌های جایگزین است. از این منظر، مسئله اصلی صرفاً یافتن

چرا اقتصاد ایران برای بنادر جنوبی خود جایگزین موثری ایجاد نکرده است و آیا کشورهای همسایه و کریدورهای تجاری موجود، توان پر کردن این خلأ را دارند؟ چرا بنادر جنوب ایران جایگزین ندارند؟ بنادر شمالی، یک دروازه منطقه‌ای هستند و بنادرهای جنوبی، امتداد مستقیم تجارت جهانی، بندر فقط یک بندر نیست!

به گزارش اقتصادنیوز، مریم رحیمی در گزارشی در هفته نامه تجارت فردا نوشت؛ رئیس‌جمهور، در نشستی با تصمیم‌گیران اقتصادی دولت بر ضرورت تسریع در فعال‌سازی مسیرهای جایگزین واردات و استفاده حداکثری از ظرفیت کشورهای همسایه تاکید کرده است. این تاکید در شرایطی مطرح می‌شود که محدودیت‌های ایجادشده در مسیرهای دریایی جنوب کشور، آسیب‌پذیری ساختار تجارت خارجی ایران را بیش از پیش آشکار کرده است.

در سال‌های گذشته، بخش عمده واردات کالاهای اساسی، نهاده‌های دامی و مواد اولیه موردنیاز کشور از طریق بنادر جنوبی، به‌ویژه بندر امام خمینی، انجام شده است. برآوردها نشان می‌دهد حدود ۷۰ تا ۸۰ درصد از نهاده‌های دامی و بخش قابل توجهی از کالاهای اساسی از

مسیرهای جایگزین نیست، بلکه ارزیابی میزان آمادگی زیرساخت‌های کشور برای مواجهه با اختلال در مهم‌ترین گلوگاه‌های تجاری است.

بنابراین پرسش محوری این گزارش که با مشورت و راهنمایی پویا فیروزی، تحلیلگر و فعال اقتصادی، نگاشته شده، این است که چرا اقتصاد ایران برای بنادر جنوبی خود جایگزین موثری ایجاد نکرده است و آیا کشورهای همسایه و کریدورهای تجاری موجود توان پر کردن این خلأ را دارند؟

معماری متمرکز دریایی

آن سال که در جشنواره بوشهر، می‌خواندند: «جنوب مگر چه دارد به جز اندوه و رقص؟» بومی‌های بندر یکی یکی در گوش همدیگر می‌گفتند: «معلوم است که بندر!» مگر می‌توان کنج اسکله و جاشوها یا نخل و نبات کنار لنج‌های بندر را از یاد برد؟ بندر فقط اسکله و لنج ندارد؛ زندگی دارد. لنج‌ها پر از امید می‌روند و با خن‌ا پر از ماهی باز می‌گردند. زندگی در شهرهای بندری جنوب، به همین بندرها گره خورده است. تمام مناسبات در این مختصات جغرافیایی به نوعی به بندر ربط دارد. احتمالاً به همین دلیل هم هست که خبر محدود شدن بندرهای جنوبی همه را تکان داد.

انگار که تا پیش از آن همه کمتر می‌دانستند که بیش از ۸۰ درصد از کالاهایی که به کشور وارد می‌شود، از همین بنادر جنوبی است. در واقع، «متمرکز تاریخی، جغرافیایی و زیرساختی تجارت خارجی کشور، نوعی معماری متمرکز دریایی را شکل داده است. بنادر ایران صرفاً گزینه‌های لجستیک نیستند و به ستون فقرات تجارت خارجی کشور تبدیل شده‌اند.

به همین دلیل، جایگزین کردن آنها بسیار دشوار است. در واقع، سه عامل در کنار یکدیگر باعث شده‌اند که بنادر به یک اکوسیستم لجستیک ملی تبدیل شوند و به بیان دیگر، بندر فقط یک بندر نیست.

نخستین عامل اینکه بنادر جنوبی به آب‌های آزاد و شبکه تجارت جهانی

دسترسی مستقیم دارند. دلیل دوم شامل ظرفیت بالای بندری، پس‌کرانه‌های صنعتی و زیرساخت‌های ذخیره‌سازی در جنوب کشور می‌شود. در نهایت، سومین نکته هم اینکه بنادر جنوبی با شبکه واردات، توزیع و مصرف کشور پیوندی تاریخی دارند؛ پیوندی که در طول زمان تثبیت شده و امروز بخشی از ساختار تجارت کشور به‌شمار می‌رود.

اگر بخواهیم از اصطلاحات اقتصادی استفاده کنیم، یکی از مهم‌ترین دلایل این موضوع، صرفه مقیاس در حمل‌ونقل دریایی است. یک کشتی، هر نوع که باشد (بالک، فله‌بر یا کانتینری) هزینه حمل بسیار کمتری نسبت به بسیاری از شیوه‌های دیگر حمل‌ونقل دارد. در عین حال، ظرفیت حمل آن نیز بسیار بیشتر است و می‌تواند حجم بالاتری از کالا را جابه‌جا کند.

ایران نیز با توجه به موقعیت جغرافیایی خود و با توجه به حجم تجارت و ترانزیتی که دارد، به‌طور طبیعی به سمت حمل‌ونقل دریایی رفته است. دلیل این موضوع هم روشن است؛ حمل‌ونقل دریایی کم‌هزینه‌تر است و مقیاس‌پذیری بیشتری نیز دارد. برای مثال، بندر امام خمینی یک نقطه راهبردی برای کشور محسوب می‌شود و در برخی سال‌ها بیش از ۸۰ درصد کالاهای اساسی وارداتی ایران از طریق این بندر وارد شده است. این کالاهای شامل مواردی همچون گندم، ذرت، جو، کنجاله، نهاده‌های دامی، روغن و شکر می‌شوند. گاه حتی پیش آمده که در یک دوره یک‌ماهه، حدود ۱۲ تا ۱۳ میلیون تن کالای اساسی و نهاده‌های دامی از طریق بندر امام وارد کشور شود.

در برخی سال‌ها نیز این رقم به حدود ۱۷ میلیون تن از کالاهای اساسی رسیده است. این ارقام نشان می‌دهد که بندری همچون بندر امام خمینی، صرفاً یک بندر نیست. این بندر در عمل یک هاب اصلی برای امنیت غذایی و یک هاب لجستیک اصلی برای تامین نیازهای کشور به‌شمار می‌رود. فیروزی می‌گوید: وقتی مثلاً درباره بندر امام صحبت می‌کنیم، فقط درباره یک اسکله یا یک محل تخلیه و بارگیری کالا صحبت نمی‌کنیم. البته این موضوع را می‌توان با ملاحظه و بدون اغراق بیان کرد، اما در نهایت واقعیت این است که بندر امام یکی از مهم‌ترین هاب‌های کشور است و نقشی فراتر از یک بندر معمولی ایفا می‌کند.

اثر جغرافیای تجارت جهانی

تجارت جهانی عمدتاً دریامحور است. جنوب ایران هم به آب‌های آزاد متصل است. این امکان دسترسی دریاهای جنوب و نبود دسترسی در بندرهای شمالی، یکی از اصلی‌ترین تفاوت‌های راهبردی جنوب و شمال کشور است. پویا فیروزی در این باره می‌گوید: واقعیت این است که همه دریاهای ظرفیت یکسانی ندارند. ظرفیت خلیج فارس و دریای عمان با ظرفیت دریای خزر تفاوت اساسی دارد.

جنوب ایران به‌طور مستقیم به اقیانوس هند متصل است و کشور از طریق آن به شبکه تجارت جهانی دسترسی پیدا می‌کند. بندرهای جنوبی همچنین امکان اتصال به خطوط اصلی کشتیرانی آسیا و اروپا را هم فراهم می‌کنند. موضوع مهم دیگر این است که بنادر جنوبی ظرفیت پذیرش کشتی‌های بزرگ‌تر را دارند. در نتیجه، می‌توانند حجم بسیار بیشتری از عملیات دریایی را در مقیاس سالانه مدیریت کنند و عملکرد دریایی گسترده‌تری برای کشور به‌وجود آورند.

در مقابل، دریای خزر محدودیت‌های خاص خود را دارد. این دریا یک پهنه بسته است و در بسیاری مواقع ترانزیت و جابه‌جایی در آن باید به شیوه‌های مختلف انجام شود؛ یعنی لازم است بار میان کشتی‌ها با شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل جابه‌جا شود و گاه حتی فعالان اقتصادی ناگزیر باید بار خود را به کشتی‌های کوچک‌تر منتقل کنند. محدودیت‌هایی در زمینه تردد شناورها وجود دارد و همه کشتی‌ها امکان فعالیت در این مسیر را ندارند. کشتی‌های بزرگ‌تر عمدتاً در بنادر جنوبی امکان فعالیت دارند. مجموعه این عوامل نوعی چندپارگی حقوقی و عملیاتی در فرآیند تجارت ایجاد می‌کند. به بیان ساده، بنادر شمالی، بیشتر یک دروازه منطقه‌ای هستند و این در حالی است که بندرهای جنوبی، امتداد مستقیم



است. یکی دیگر از شواهد این گزاره‌ها، تئوری اصلی آلفرد ماهان، یکی از شناخته‌شده‌ترین نظریه‌پردازان قدرت دریایی است. این نظریه‌پرداز معتقد است که دسترسی پایدار به دریا و خطوط کشتیرانی، یکی از پایه‌های اصلی قدرت اقتصادی و ژئوپلیتیک کشورها به‌شمار می‌آید.

با این توضیحات می‌توان راحت‌تر پاسخ داد که آیا تمرکز تجارت در جنوب کشور، یک انتخاب اقتصادی بوده یا یک اجبار ساختاری؟ به باور آقای فیروزی پاسخ، ترکیبی از هر دو است. از یک‌سو، این تمرکز به دلیل مزیت‌هایی که وجود داشته، یک انتخاب عقلانی اقتصادی بوده است. هزینه پایین کشتیرانی، سرعت بالاتر در مقیاس جابه‌جایی، کارایی بیشتر در حمل و نقل حجیم و اثرات خوشه‌ای که در اقتصاد مطرح می‌شود، همگی جزو همین مزیت‌ها هستند.

اقتصاد لجستیک معمولاً در نقاطی تمرکز دارد که دارای مزیت نسبی باشند و این همان منطقی است که باعث شکل‌گیری هاب‌های بزرگ در حمل و نقل جهانی شده است. اما در آن روی دیگر سکه، یک جنبه مهم دیگر نیز وجود دارد؛ وابستگی ساختاری که طی دهه‌ها شکل گرفته و استفاده گسترده از بنادر جنوبی در طول زمان باعث شده سرمایه‌گذاری‌های سنگینی در این مناطق انجام شود.

همین امر تمرکزی ایجاد کرده که گاه سبب بروز مشکلات می‌شود. ایجاد سیلوهای متعدد، انبارهای بزرگ، زیرساخت‌های ذخیره‌سازی و اتصال به صنایع پتروشیمی از جمله پازل‌های سازنده این ساختار تمرکزی است. همچنین خطوط ارتباطی ریلی، شبکه‌های گمرکی و مسیرهای وارداتی نیز به تدریج در همین مسیر شکل گرفته‌اند. در نتیجه، یک ساختار وابسته یا همان ساختار شبکه‌ای ایجاد شده است.

همزمان با افزایش سرمایه‌گذاری بیشتر در جنوب، شکستن این چرخه دشوارتر و پرهزینه‌تر نیز شده است. وضعیت توصیف‌شده همچنان که مزیت‌هایی دارد خالی از مضرات نیست. فیروزی می‌گوید: مزیت آن دقیقاً همان چیزی است که بیشتر گفته شد؛ یعنی کاهش هزینه‌های لجستیک در سطح کلان. این تمرکز همچنین باعث کاهش موازی‌کاری زیرساختی می‌شود چراکه به دلیل ظرفیت‌های طبیعی موجود، نیاز به ایجاد زیرساخت‌های تکراری کمتر بوده است. اینجا دقیقاً همان نقطه‌ای است که در شرایط عادی کارایی بالایی دارد و در شرایط بحران تبدیل به یک نقطه آسیب‌پذیر می‌شود.

به بیان دیگر، هرچه تمرکز در یک نقطه بیشتر باشد، کارایی سیستم افزایش پیدا می‌کند و در عین حال، آسیب‌پذیرتر هم می‌شود. این همان مفهومی است که در ادبیات اقتصاد حمل و نقل و شبکه، از آن به‌عنوان نقطه شکست منفرد یا Single Point of Failure یاد

تجارت جهانی محسوب می‌شوند. این تحلیلگر اقتصاد بر این باور است که در نتیجه این وضعیت بنادر شمالی می‌توانند نقش تنوع‌بخش، تکمیل‌کننده و کمک‌کننده داشته باشند؛ اما نمی‌توانند به سرعت جایگزین بنادر جنوبی شوند. ظرفیت‌های شمال کشور، مسیرهای زمینی و حتی ظرفیت کشورهای همسایه در کوتاه‌مدت، می‌توانند بخشی از فشار را جذب کنند، اما به دلیل محدودیت‌های بندری، ریلی، گمرکی و ذخیره‌سازی، جایگزین کاملی برای جنوب نیستند. شبکه توزیعی گسترده‌ای که طی دهه‌ها در جنوب کشور شکل گرفته نیز به‌سادگی قابل جایگزینی نیست. به همین دلیل است که می‌گوییم مسئله فقط وجود یا فقدان یک بندر نیست؛ مسئله به ساختاری بازمی‌گردد که طی سال‌ها و بنابر دلایل گوناگون شکل گرفته است. تا حدی که این وضعیت یک پدیده تاریخی نیز هست. اگر به دوره‌های مختلف تاریخی، از هخامنشیان و ساسانیان گرفته تا دوره صفوی، نگاه کنیم، می‌بینیم که خلیج فارس همواره بخشی از نظام تجارت اقیانوس هند بوده است.

اجبار یا توفیق اجباری؟

بنا بر آنچه گفته شد، جایگاه امروز بنادر جنوبی فقط یک انتخاب لجستیک معاصر نبوده است؛ تمدن و تاریخ هزاران ساله کشور، ملزومات این انتخاب را فراهم کرده



چراکه باعث شده‌اند ساختارهای بیمه‌ای، حمل و نقل، مسیرهای جایگزین و گزینه‌های انعطاف‌پذیر محدودتر شوند. در نتیجه، هرچه این محدودیت‌ها بیشتر شده، وابستگی به مسیرهای موجود نیز افزایش پیدا کرده است. به همین دلیل، زیرساخت‌های شمال کشور تا حدی توسعه یافته‌اند، اما توان و امکان جایگزین شدن مسیر جنوب را ندارند.

ظرفیت کشورهای همسایه

تنگنای تنگه؛ چه کسی در هرمز چشمک اول را می‌زند؟ تقویت زنجیره تأمین انرژی در پس جنگ بزرگ خاورمیانه چگونه کشورهای منطقه، تنگه هرمز را دور می‌زنند؟ معجزه لجستیکی سعودی‌ها

در اینجا یک پرسش مهم مطرح می‌شود و آن هم اینکه آیا استفاده از ظرفیت کشورهای همسایه، مانند مسیر زمینی پاکستان یا مسیرهای دریایی و زمینی روسیه و جمهوری آذربایجان، می‌تواند جایگزین مناسبی برای بنادر جنوبی باشد یا نه؟ پاسخ بنابر آنچه تاکنون توضیح دادیم، روشن است؛ این مسیرها می‌توانند مکمل باشند، اما جایگزین کامل نیستند.

برای مثال، مزیت اصلی پاکستان دسترسی زمینی و سرعت نسبی در برخی مسیرهاست، اما چالش‌هایی مانند مسائل گمرکی، ظرفیت انتقال، حجم قابل جابه‌جایی کالا، امنیت حمل و نقل و هزینه‌های داخل سرزمینی از مزیت‌های این مسیر می‌کاهد. در مورد روسیه و مسیر دریای خزر نیز وضعیت مشابهی وجود دارد؛ این مسیر می‌تواند برای تنوع بخشی به جریان حمل و نقل و انتقال بخشی از فشار لجستیک مفید باشد. اما به دلیل اینکه دریای خزر یک پهنه بسته است و ظرفیت کشتی‌هایی که در آن تردد می‌کنند محدودتر است و در بسیاری از موارد، جابه‌جایی کالا نیازمند چند مرحله حمل و نقل است، نسبت به جنوب اولویت ندارد. علاوه بر این، شرایط طبیعی و فصلی نیز بر کارکرد این مسیرها تاثیر می‌گذارد. مثلاً در برخی دوره‌های سال، به‌ویژه در فصل‌های سرد، میزان دسترسی و کارایی این مسیرها کاهش پیدا می‌کند. بنابراین، نمی‌توان آنها را به‌مثابه مسیری پایدار و جایگزین کامل دانست.

جمهوری آذربایجان نیز در همین چهارچوب قابل تحلیل است؛ این مسیر می‌تواند نقش پشتیبان و مکمل داشته باشد و به‌نوعی به افزایش قابلیت اطمینان در شبکه حمل و نقل کمک کند، اما نمی‌توان آن را جایگزین واقعی جنوب دانست.

می‌شود. در چنین ساختاری، اگر اختلالی در یک گره اصلی رخ دهد، اثر آن می‌تواند به کل شبکه منتقل شود. این مسئله به‌ویژه در مورد کالاهای اساسی و مسیرهای وارداتی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند، زیرا وقتی حجم زیادی از مواد خام و کالاهای حیاتی روی چند نقطه ورودی متمرکز می‌شود، ریسک سیستم به‌طور طبیعی افزایش پیدا می‌کند.

چرا جایگزین جنوب ساخته نشد؟

اینکه چرا ایران تاکنون جایگزین موثری برای بنادر جنوبی ایجاد نکرده علتی چندلایه دارد. در وهله نخست، وجود ظرفیت‌های طبیعی در جنوب سبب شد که بخش عمده‌ای از سرمایه‌گذاری‌ها به‌طور ناخودآگاه در همان مسیر انجام شده و طبعاً از ظرفیت‌های دیگر کمتر استفاده شود. سرمایه‌گذاری کافی در برخی بخش‌ها که می‌توانستند نقش مکمل یا جایگزین داشته باشند، انجام نشده است.

نکته دوم این است که بحث کریدورها بیشتر در سطح ژئوپلیتیک مطرح شده تا در سطح یک سیستم عملیاتی لجستیک. به همین دلیل، برنامه‌ریزی منسجم و اجرایی در این حوزه شکل نگرفته و ظرفیت بالقوه آن بالفعل نشده است. عامل سوم نیز تحریم‌هاست. البته نمی‌توان تحریم‌ها را علت اصلی دانست؛ اما این عامل مهم در عمل نقش تشدیدکننده داشته‌اند،

در نشست تخصصی «ایران در گذرگاه‌های جایگزین تجارت» مطرح شد:

تاکید بر توسعه کریدورهای ریلی و کاهش وابستگی به بنادر جنوبی

نشانه‌هایی از رفع محدودیت‌ها و بازگشت تدریجی جریان تجارت دریایی مشاهده می‌شود؛ اما نباید تجربه بحران اخیر و آثار آن بر تجارت کشور به فراموشی سپرده شود. توکلی زاده اظهار کرد: محاصره دریایی و اختلال در مسیرهای تجاری، آسیب‌پذیری برخی بخش‌های تجارت خارجی کشور را آشکار کرد و اکنون زمان آن رسیده است که از این تجربه برای اصلاح ساختارها و افزایش تاب‌آوری اقتصاد ملی بهره بگیریم. وی تاکید کرد: توسعه ظرفیت‌های حمل و نقل و تجارت در مرزهای زمینی، ریلی و دریایی نباید صرفاً متناسب با حجم فعلی تجارت کشور باشد؛ بلکه لازم است ظرفیت‌هایی فراتر از نیاز موجود ایجاد شود تا در شرایط بحرانی امکان تداوم جریان واردات و صادرات فراهم باشد.

توکلی زاده افزود: کشور باید برای سناریوهای مختلف آماده باشد و از هم‌اکنون زیرساخت‌هایی را توسعه دهد که در صورت بروز اختلال در یک مسیر، بتوان از مسیرهای جایگزین با کمترین هزینه و زمان استفاده کرد.

رئیس اتاق خراسان رضوی با اشاره به نقش برخی کشورهای منطقه در تجارت خارجی ایران گفت: طی سال‌های گذشته بخشی از تجارت کشور به دلیل محدودیت‌های بین‌المللی و مشکلات نقل و انتقال مالی، ناگزیر از طریق کشورهای واسطه مانند امارات انجام شده است. وی ادامه داد: در صورت بهبود شرایط بین‌المللی و کاهش محدودیت‌های تجاری و مالی، ایران باید بتواند به صورت مستقیم با شرکای تجاری خود تعامل کند و وابستگی به مسیرها و واسطه‌های غیرضروری را کاهش دهد.

توکلی زاده خاطر نشان کرد: بسیاری از کالاهای ایرانی امروز با هزینه‌های اضافی و از طریق فرآیندهای پیچیده وارد بازارهای جهانی می‌شوند. تسهیل مبادلات مالی، امکان صدور مستقیم اسناد تجاری و برقراری ارتباطات رسمی با بازارهای بین‌المللی می‌تواند قدرت رقابت‌پذیری کالاهای ایرانی را به شکل محسوسی افزایش دهد.

وی افزود: کاهش هزینه‌های مبادله و حذف واسطه‌های غیرضروری، فرصت‌های تازه‌ای برای توسعه صادرات و حضور مؤثرتر تولیدکنندگان ایرانی در بازارهای جهانی ایجاد خواهد کرد. رئیس اتاق بازرگانی خراسان رضوی در پایان تاکید کرد: فعالان اقتصادی، دستگاه‌های اجرایی و متولیان حوزه تجارت باید خود را برای شرایط جدید آماده کنند تا در صورت ایجاد فرصت‌های تازه در عرصه تجارت بین‌المللی، کشور بتواند در کوتاه‌ترین زمان ممکن از این ظرفیت‌ها بهره‌برداری کند.

توسعه لجستیک و تنوع بخشی به مسیرهای تجاری، ضرورت راهبردی اقتصاد ایران
«مهدی اسدی»، رئیس اداره لجستیک و حمل و نقل چندوجهی سازمان بنادر و دریانوردی

نشست تخصصی «ایران در گذرگاه‌های جایگزین تجارت» با هدف تحلیل سناریوهای جایگزین واردات و ترانزیت کشور در شرایط اختلال بنادر جنوبی، به همت مرکز مطالعات و بررسی‌های اقتصادی اتاق خراسان رضوی و با همکاری کمیسیون حمل و نقل، لجستیک و ترانزیت اتاق برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی مشهد، در این نشست، فعالان اقتصادی، کارشناسان حوزه تجارت و حمل و نقل و مدیران بخش خصوصی پیرامون آخرین یافته‌های گزارش «بازنگری در ژئوپلیتیک واردات ایران؛ با تاکید بر کاهش ظرفیت عملیاتی بنادر جنوب و معرفی مسیرهای جایگزین» به بحث و تبادل نظر پرداختند و بررسی میزان وابستگی تجارت خارجی کشور به بنادر جنوبی و شمالی، ارزیابی ظرفیت پایانه‌های مرزی و شبکه ریلی کشور و بررسی مشخصات کریدورهای ترانزیتی منطقه‌ای و جایگاه ایران در کریدورها، از جمله محورهای اصلی این نشست بود.

بحران اخیر تجارت دریایی باید به فرصتی برای اصلاح زیرساخت‌های تجاری کشور تبدیل شود

«محمدرضا توکلی زاده»، رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی با اشاره به تحولات اخیر در حوزه تجارت و حمل و نقل بین‌المللی گفت: هرچند



گزینه‌های کشور برای کاهش وابستگی به مسیرهای محدود دریایی هستند و توسعه این مسیرها می‌تواند نقش مهمی در افزایش تاب‌آوری تجارت خارجی ایفا کند. وی افزود: در حوزه دریای خزر، بخش عمده مبادلات ایران با روسیه انجام می‌شود و در عین حال ظرفیت‌های قابل توجهی برای توسعه همکاری با کشورهای قزاقستان، آذربایجان و ترکمنستان وجود دارد که باید مورد توجه قرار گیرد.

آثار اختلالات اخیر بر تجارت دریایی کشور

رئیس اداره لجستیک و حمل و نقل چندوجهی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به کاهش عملکرد برخی بنادر در ماه‌های اخیر گفت: آمارها نشان می‌دهد اختلالات ایجادشده در مسیرهای تجاری و حمل و نقل دریایی، به‌ویژه در بخش کالاهای کانتینری، تاثیر قابل توجهی بر حجم تخلیه و بارگیری بنادر کشور داشته است. وی ادامه داد: بیشترین سهم واردات کالاهای اساسی کشور از طریق بندر امام خمینی (ره) انجام می‌شود و حفظ پایداری این مسیرها برای تامین نیازهای کشور از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. اسدی در پایان تاکید کرد: شرایط کنونی نشان می‌دهد توسعه حمل و نقل چندوجهی، افزایش سهم حمل و نقل ریلی، تقویت کریدورهای منطقه‌ای، تسهیل فرآیندهای تجاری و بهره‌گیری از ظرفیت بنادر نسل جدید، از مهم‌ترین الزامات افزایش تاب‌آوری اقتصاد و تجارت کشور در برابر بحران‌ها و اختلالات بین‌المللی است.

ضرورت برنامه‌ریزی برای مسیرهای جایگزین تجارت در شرایط بحران

«محمود امتی»، عضو هیات رئیسه اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی نیز با اشاره به نگرانی‌های فعالان اقتصادی پس از تشدید تنش‌ها و محدودیت‌های ایجادشده در مسیرهای دریایی گفت: در هفته‌های اخیر، پرسش‌های فراوانی از سوی فعالان حوزه واردات، صادرات و ترانزیت درباره تداوم جریان تجارت و امکان استفاده از مسیرهای جایگزین مطرح شده که ضرورت بررسی دقیق این موضوع را دوچندان کرده است. رئیس شورای پژوهشی اتاق مشهد اظهار کرد: مطالعات انجام‌شده در اتاق خراسان رضوی نشان می‌دهد حدود ۸۵ تا ۹۰ درصد تجارت خارجی کشور از طریق بنادر جنوبی انجام می‌شود و همین موضوع اهمیت برنامه‌ریزی برای مدیریت شرایط بحرانی و تنوع‌بخشی به مسیرهای تجاری را آشکار می‌سازد. وی با اشاره به تهیه گزارش تخصصی «بازنگری در ژئوپلیتیک واردات ایران با تمرکز بر مسیرهای جایگزین» افزود: این گزارش به همت کارشناسان مرکز مطالعات و بررسی‌های اقتصادی اتاق مشهد و بر پایه مطالعات میدانی، مصاحبه با فعالان اقتصادی و بررسی ظرفیت‌های موجود در شبکه حمل و نقل کشور تدوین شده است. امتی خاطر نشان کرد: در این مطالعه، ظرفیت بنادر شمالی، شبکه ریلی، پایانه‌های مرزی و کریدورهای جایگزین مورد ارزیابی قرار گرفته و سناریوهای مختلف پیش‌روی تجارت کشور در شرایط تداوم یا رفع محدودیت‌ها بررسی شده است.

کشور با اشاره به مفهوم لجستیک گفت: لجستیک صرفاً جابه‌جایی کالا از مبدأ به مقصد نیست؛ بلکه بخشی اثرگذار از زنجیره تامین است که می‌تواند در تصمیم‌گیری‌های تجاری، انتخاب مسیرهای حمل و افزایش ارزش افزوده نقش آفرینی کند.

وی اظهار کرد: در اقتصادهای پیشرفته، خدمات لجستیکی با ایجاد ارزش افزوده، استانداردسازی فرایندها و مدیریت بهینه جریان کالا، سهم قابل توجهی در رقابت‌پذیری کشورها دارند و توسعه این بخش، یکی از مهم‌ترین عوامل موفقیت در تجارت بین‌المللی به شمار می‌رود.

او با اشاره به رتبه ایران در شاخص‌های جهانی لجستیک افزود: بررسی‌ها نشان می‌دهد چالش اصلی کشور در این حوزه بیش از آنکه ناشی از کمبود زیرساخت باشد، به فرایندها، رویه‌های اجرایی و چابکی اداری مربوط است.

اسدی خاطر نشان کرد: در حالی که برخی کشورهای فاقد دسترسی به دریا نیز توانسته‌اند جایگاه مناسبی در شاخص‌های لجستیکی کسب کنند، ایران با وجود موقعیت ژئوپلیتیکی ممتاز، هنوز نتوانسته از ظرفیت‌های خود به شکل مطلوب بهره‌برداری کند.

بنادر نسل جدید، محور خلق ارزش افزوده

رئیس اداره لجستیک و حمل و نقل چندوجهی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به تحول نسل‌های مختلف بنادر گفت: بنادر مدرن دیگر صرفاً محل تخلیه و بارگیری کالا نیستند، بلکه به مراکز ارائه خدمات لجستیکی، فناوری‌های نوین، مشارکت بخش خصوصی و خلق ارزش افزوده تبدیل شده‌اند.

وی تاکید کرد: توسعه فعالیت‌های بندری و خدمات لجستیکی می‌تواند سهم اقتصاد دریا محور را افزایش دهد و درآمدهای پایدار و ارزش آفرین بیشتری نسبت به فعالیت‌های سنتی حمل و نقل ایجاد کند.

اسدی با اشاره به اهمیت کریدورهای حمل و نقل منطقه‌ای اظهار کرد: مسیرهای ریلی و کریدور شمال-جنوب از مهم‌ترین

رئیس شورای پژوهشی اتاق مشهد با اشاره به آمارهای تجارت خارجی کشور گفت: بررسی داده‌های رسمی نشان می‌دهد که پایانه‌های مرزی نقش مهمی در صادرات دارند، اما سهم آن‌ها در واردات کشور بسیار محدود است. به همین دلیل نمی‌توان انتظار داشت در کوتاه‌مدت جایگزین کامل حمل‌ونقل دریایی شوند.

وی افزود: ظرفیت‌های موجود در مرزهای زمینی و ریلی باید تقویت شود، اما واقعیت آن است که زیرساخت‌های فعلی پاسخگوی انتقال حجم گسترده‌ای از کالاهای وارداتی که امروز از طریق بنادر جابه‌جا می‌شوند، نیست.

امتی در ادامه تأکید کرد: حتی در صورت رفع محدودیت‌ها و بازگشت شرایط عادی به مسیرهای دریایی، بازگشت کامل جریان حمل‌ونقل و تجارت زمان‌بر خواهد بود. از این رو لازم است سیاست‌گذاران و فعالان اقتصادی از هم‌اکنون برای سناریوهای مختلف برنامه‌ریزی کنند و صرفاً منتظر بازگشت شرایط گذشته نباشند.

وی تصریح کرد: تجربه اخیر بار دیگر نشان داد که اتکای بیش از حد به یک مسیر تجاری می‌تواند آسیب‌پذیری اقتصاد کشور را افزایش دهد و توسعه کریدورهای جایگزین، تقویت زیرساخت‌های ریلی و مرزی و گسترش همکاری‌های منطقه‌ای باید به عنوان یک راهبرد بلندمدت در دستور کار قرار گیرد.

شناسایی هشت مسیر جایگزین برای تداوم تجارت خارجی

عضو هیات رئیسه اتاق خراسان رضوی با اشاره به نتایج مطالعات انجام‌شده در مرکز مطالعات و بررسی‌های اقتصادی اتاق مشهد گفت: در این گزارش، هشت مسیر جایگزین برای واردات و ترانزیت کالا شناسایی و از منظر زمان، هزینه، ظرفیت عملیاتی، مزایا و محدودیت‌ها مورد بررسی قرار گرفته است. وی افزود: مسیرهای پاکستان، مرسین ترکیه، عمان، کریدورهای ریلی آسیای مرکزی و مسیرهای منتهی به افغانستان از جمله گزینه‌هایی هستند که در شرایط بحرانی می‌توانند بخشی از بار تجاری کشور را

پوشش دهند، هرچند هر یک از این مسیرها با محدودیت‌های زیرساختی، تعرفه‌ای و اجرایی مواجه هستند.

رئیس شورای پژوهشی اتاق مشهد تأکید کرد: بررسی‌های میدانی نشان می‌دهد هیچ‌یک از مسیرهای جایگزین در شرایط فعلی توان جایگزینی کامل بنادر جنوبی را ندارند و تنها می‌توانند بخشی از نیازهای تجاری کشور را پوشش دهند.

وی خاطرنشان کرد: افزایش تقاضا برای استفاده از این مسیرها موجب رشد قابل توجه هزینه‌های حمل‌ونقل و طولانی‌تر شدن زمان جابه‌جایی کالا شده است؛ موضوعی که ضرورت توسعه زیرساخت‌های لجستیکی کشور را بیش از پیش نمایان می‌کند.

امتی با اشاره به پیشنهاد‌های سیاستی این گزارش اظهار کرد: فارغ از اینکه کدام سناریو در حوزه تجارت دریایی کشور محقق شود، مجموعه‌ای از اقدامات راهبردی باید در دستور کار قرار گیرد.

وی توسعه بندر چابهار، تقویت مرزهای شرقی و شمال شرقی کشور، توسعه شبکه حمل‌ونقل ریلی، بهره‌گیری بیشتر از ظرفیت دریای خزر و کریدور شمال-جنوب، ایجاد ذخایر راهبردی کالاهای اساسی و مواد اولیه، توسعه مراکز لجستیکی و انبارهای هوشمند، تنوع‌بخشی به شرکای تجاری و تقویت دیپلماسی اقتصادی را از مهم‌ترین پیشنهاد‌های ارائه‌شده در این گزارش عنوان کرد.

ظرفیت مرزها برای مواجهه با موج جدید کالا محدود است

رئیس شورای پژوهشی اتاق مشهد در بخش دیگری از سخنانش با اشاره به حجم بالای کالاهای معطل‌مانده در کشورهای مختلف گفت: هزاران کانتینر و محموله تجاری در کشورهای منطقه و مبادی صادراتی در انتظار بارگیری و انتقال به ایران قرار دارند و در صورت بازگشت ناگهانی شرایط به وضعیت عادی، زیرساخت‌های مرزی کشور با فشار قابل توجهی مواجه خواهند شد.

وی افزود: افزایش ظرفیت عملیاتی مرزها، هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی و تسهیل فرآیندهای گمرکی از جمله اقداماتی است که باید پیش از بازگشت کامل جریان تجارت مورد توجه قرار گیرد.

امتی در پایان با اشاره به نقش اتاق بازرگانی در مدیریت شرایط بحرانی تصریح کرد: تجربه سال‌های اخیر نشان داده است که اتاق بازرگانی توانسته به عنوان حلقه ارتباطی میان فعالان اقتصادی و بخش دولتی، مسائل و دغدغه‌های بخش خصوصی را به صورت کارشناسی منتقل و در تدوین راهکارهای عملیاتی نقش مؤثری ایفا کند.

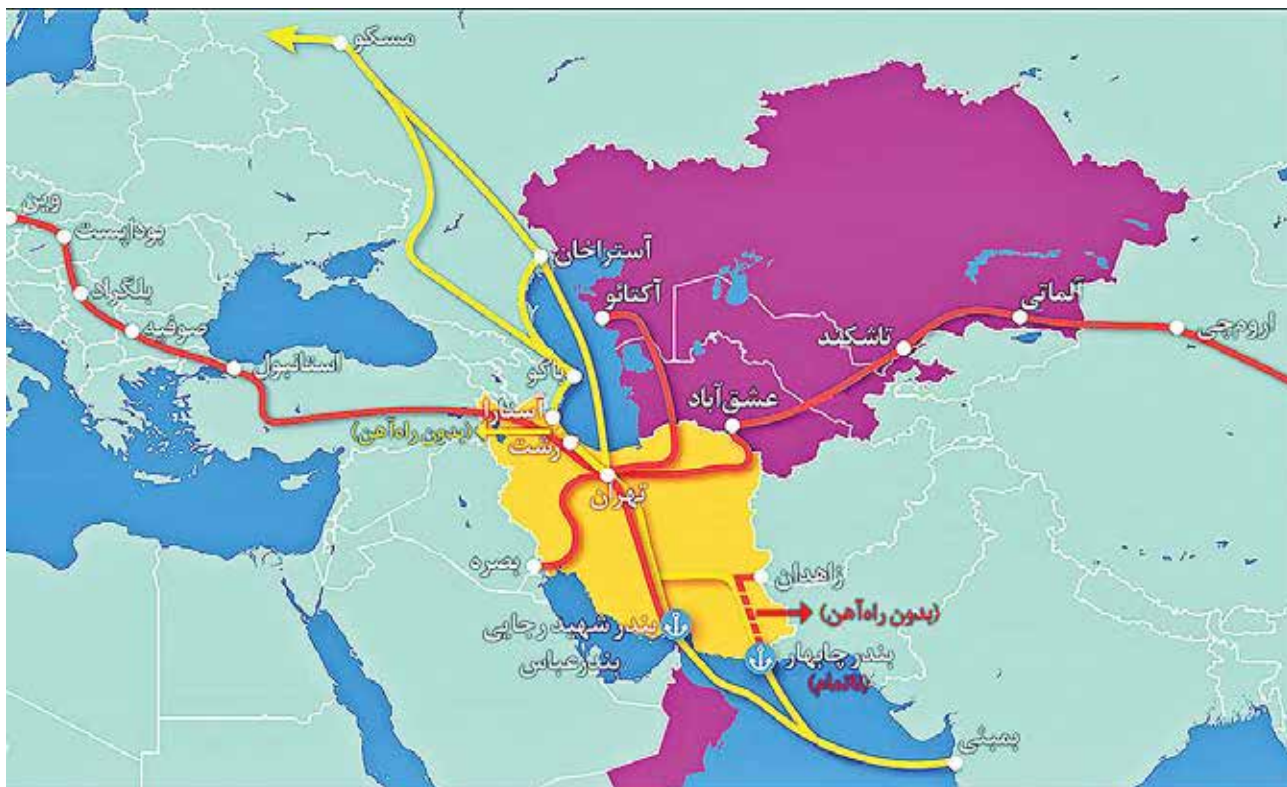
بازنگری در مسیرهای وارداتی ایران با هدف کاهش آسیب‌پذیری تجاری

«سمیرا سبزواری»، مدیر مرکز مطالعات و بررسی‌های اقتصادی اتاق خراسان رضوی با تأکید بر اهمیت حفظ جریان تجارت در شرایط بحرانی گفت: تجربه اختلالات و بحران‌های اخیر نشان داد که مزیت رقابتی کشورها تنها به دسترسی به بازارها و مسیرهای تجاری محدود نمی‌شود، بلکه توانایی تداوم تأمین کالاهای مورد نیاز و حفظ فعالیت بنگاه‌های اقتصادی در شرایط بحران از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

وی اظهار کرد: با توجه به آسیب‌پذیری‌های آشکارشده در حوزه حمل‌ونقل و لجستیک، اتاق بازرگانی خراسان رضوی با همکاری بخش خصوصی و دولتی، بررسی راهکارهای کاهش ریسک در زنجیره تأمین کشور را در دستور کار قرار داده است.

وی افزود: در همین راستا، مرکز مطالعات و بررسی‌های اقتصادی اتاق بازرگانی خراسان رضوی گزارشی با عنوان «بازنگری در ژئوپلیتیک واردات ایران با تمرکز بر کاهش آسیب‌پذیری و معرفی مسیرهای جایگزین» تهیه کرده که به بررسی نقش کریدورهای جنوبی و شمالی، مسیرهای زمینی مکمل، ظرفیت‌های جایگزین وارداتی و سناریوهای پیش‌رو می‌پردازد.

ضرورت بهره‌گیری از مسیرهای جایگزین برای افزایش تاب‌آوری حمل‌ونقل کشور



شود تا تاب آوری شبکه حمل و نقل و تجارت کشور افزایش یابد.

حمل و نقل ریلی و زمینی مکمل ضروری برای مسیرهای دریایی هستند

«مرتضی قندچی»، رئیس اتحادیه کارگزاران گمرکی خراسان رضوی و نایب رئیس کمیسیون مدیریت واردات اتاق مشهد نیز با اشاره به شرایط اخیر تجارت خارجی کشور گفت: در حال حاضر مشکلی در تامین و توزیع کالاهای اساسی وجود ندارد و بخش قابل توجهی از نیازهای کشور از طریق ذخایر موجود، کالاهای مستقر در بندر و برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده تامین شده است.

وی اظهار کرد: با این حال، چالش اصلی در حوزه واردات کالاهای غیراساسی و به‌ویژه مواد اولیه و کالاهای واسطه‌ای مورد نیاز واحدهای تولیدی است. بخشی از محموله‌های واردکنندگان ایرانی در کشورهای همسایه از جمله امارات، عمان و پاکستان متوقف شده‌اند و لازم است برای تعیین تکلیف و انتقال این کالاها راهکارهای عملیاتی تدوین شود.

وی افزود: با توجه به محدودیت‌های ایجادشده در برخی مسیرهای حمل و نقل، استفاده از مسیرهای جایگزین به‌ویژه کریدورهای ریلی از چین بیش از گذشته اهمیت یافته است. هرچند حمل دریایی همچنان اصلی‌ترین مسیر تامین کالا برای کشور به شمار می‌رود؛ اما با توجه به تجربه اخیر، ضرورت توجه به ظرفیت‌های مکمل در حوزه حمل و نقل ریلی و زمینی دوچندان شده است.

قندچی خاطرنشان کرد: بهره‌گیری موثر از مسیرهای جایگزین نیازمند حمایت دستگاه‌های اجرایی، تسهیل فرآیندهای اداری و هماهنگی بیشتر میان بخش خصوصی و دولتی است تا بتوان از بروز اختلال در تامین مواد اولیه و کالاهای مورد نیاز تولید جلوگیری کرد.

ضرورت فعالیت بیش از پیش ظرفیت‌های ریلی و لجستیکی خراسان رضوی در راستای توسعه تجارت منطقه‌ای

در ادامه این نشست تخصصی، «مصطفی نصیری»، مدیرکل راه‌آهن خراسان رضوی، با اشاره به جایگاه راهبردی استان در کریدورهای حمل و نقل بین‌المللی، گفت: خراسان رضوی از مهم‌ترین دروازه‌های ارتباطی ایران با کشورهای آسیای میانه به شمار می‌رود و برخورداری

در ادامه، «احمد زمانیان»، رئیس کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و لجستیک اتاق مشهد بر ضرورت تداوم بررسی و ارزیابی مسیرهای جایگزین تاکید و اظهار کرد: طی ماه‌های گذشته جلسات متعددی با حضور فعالان اقتصادی و حوزه حمل و نقل برگزار شد تا ابعاد مختلف مسیرهای جایگزین و راهکارهای کاهش آسیب‌پذیری زنجیره تامین کشور مورد بررسی قرار گیرد و در نهایت بسته‌ای جامع برای ارائه به تصمیم‌گیران تدوین شود.

وی افزود: هرچند نشانه‌هایی از بهبود شرایط و بازگشت فعالیت بندر جنوبی مشاهده می‌شود؛ اما نباید با رفع موقت مشکلات، موضوع شناسایی و توسعه مسیرهای جایگزین به فراموشی سپرده شود. لازم است نقاط قوت و ضعف این مسیرها به‌صورت عملیاتی ارزیابی و برای بهره‌گیری از ظرفیت‌های موجود برنامه‌ریزی شود.

زمانیان خاطرنشان کرد: فعالان اقتصادی و شرکت‌های حمل و نقل در شرایط اخیر ناگزیر به استفاده از مسیرهای جایگزین شده‌اند و نتایج این تجربیات می‌تواند مبنای تصمیم‌گیری‌های آینده قرار گیرد. از این رو، گزارش‌ها و یافته‌های حاصل از این اقدامات باید به‌صورت مستمر جمع‌آوری و تحلیل

توسعه حمل و نقل ریلی ایران و ...

چالش‌های پیش رو

اختلاف عرض ریل

چین از ریل استاندارد (۱۴۳۵ میلی‌متر) استفاده می‌کند، در حالی که ایران در مسیرهای شرقی دارای ریل عریض (۱۵۲۰ میلی‌متر) است. تغییر عرض ریل در مرزها مستلزم سرمایه‌گذاری سنگین در ایستگاه‌های تبادل بوژی است.

تحریم‌های آمریکا

هرچند حمل و نقل ریلی به دلیل ماهیت بشردوستانه مشمول تحریم‌های اولیه نمی‌شود، اما بانک‌های چینی از ترس جریمه‌های ثانویه، تأمین مالی برخی پروژه‌ها را با تردید انجام می‌دهند. استفاده از سازوکارهای تهاتر کالا (نفت در برابر تجهیزات ریلی) و ارزهای دیجیتال ملی می‌تواند راهگشا باشد.

نیاز به هماهنگی گمرکی و قانونی

نبود قرارداد حمل یکپارچه (سمیم) و تفاوت در قوانین بیمه و ترانزیت، زمان توقف قطارها را افزایش می‌دهد. راه‌اندازی پنجره واحد گمرکی ایران-چین و پذیرش بارنامه الکترونیکی (e-TIR) از راهکارهای پیشنهادی است.

چشم‌انداز و توصیه‌های سیاستی

برای تحقق پتانسیل کامل حمل و نقل ریلی ایران و چین، پیشنهادهای زیر مطرح است:

۱. ایجاد شرکت مشترک ریلی ایران و چین با هدف مدیریت یکپارچه قطارهای باری و سرمایه‌گذاری مشترک در پایانه‌های مرزی.
۲. توسعه شهرک‌های لجستیک در مناطق ویژه اقتصادی مثل سرخس، بندرعباس و کرمانشاه با مشارکت بخش خصوصی چین.
۳. استانداردسازی اسناد حمل و پذیرش پیش‌پرداخت از طریق سامانه‌های مالی مستقل از دلار (مبادله ریال-یوان).
۴. گسترش مسیرهای قطار مسافری برای جذب توریسم سلامت و زیارتی (مثلاً مشهد-شیان یا قم-پکن) که می‌تواند درآمد ارزی غیرنفتی ایجاد کند. / تحریریه نشریه

از زیرساخت‌های متنوع حمل و نقلی و لجستیکی، فرصت مناسبی برای توسعه تجارت، ترانزیت و تأمین کالاهای اساسی فراهم کرده است.

وی اظهار کرد: در محدوده خراسان رضوی زیرساخت‌های قابل توجهی در حوزه حمل و نقل ریلی و لجستیکی ایجاد شده و مجموعه‌های بزرگی نظیر فولاد خراسان، فولاد سبزواری، ایران خودرو خراسان و پالایشگاه شهید هاشمی نژاد به شبکه ریلی متصل هستند که نقش مهمی در جابه‌جایی کالا و توسعه حمل و نقل ترکیبی ایفا می‌کنند.

نصیری با اشاره به ظرفیت‌های مرز لطف‌آباد افزود: در این مرز، به دلیل تفاوت عرض خط ریلی ایران و ترکمنستان، امکان تخلیه و بارگیری کالا و انتقال بار بین شبکه‌های حمل و نقلی فراهم شده است. همچنین وجود ده‌ها سایت لجستیکی و دسترسی همزمان به حمل و نقل جاده‌ای و ریلی، این منطقه را به یکی از نقاط مهم لجستیکی شرق کشور تبدیل کرده است.

مدیرکل راه آهن خراسان رضوی ادامه داد: دهکده لجستیکی مشهد به عنوان یکی از پروژه‌های مصوب ملی، با بهره‌مندی از زیرساخت‌های جاده‌ای و ریلی، می‌تواند ظرفیت مناسبی برای توسعه فعالیت‌های بندر خشک، نگهداری کالا و خدمات تخلیه و بارگیری باشد.

وی با اشاره به سابقه واردات نهاده‌های دامی و غلات از کشورهای آسیای میانه گفت: استان ما تجربه موفق تخلیه صدها هزار تن غلات و نهاده‌های دامی از طریق حمل و نقل ریلی را در کارنامه دارد و این ظرفیت می‌تواند در شرایط کنونی برای تأمین کالاهای اساسی کشور مورد استفاده قرار گیرد.

نصیری همچنین به اهمیت کریدورهای بین‌المللی اشاره کرد و گفت: پس از تحولات منطقه‌ای و تغییر مسیرهای تجاری، کریدور چین، قزاقستان، ترکمنستان و ایران از اهمیت بیشتری برخوردار شده است. توسعه این مسیر می‌تواند سهم ایران را در ترانزیت بین‌المللی افزایش دهد، هرچند برخی چالش‌های تعرفه‌ای و رقابتی میان کشورهای مسیر همچنان وجود دارد.

وی افزود: راه‌اندازی سایت‌های تخصصی کانتینری در محدوده مرزی و توسعه زیرساخت‌های مبادله واگن، شرایط مناسبی برای افزایش ترانزیت کالا از مسیر خراسان رضوی فراهم کرده است. در حال حاضر نیز ظرفیت‌های فنی لازم برای جابه‌جایی واگن‌ها و مبادلات ریلی در مرزهای استان وجود دارد و محدودیت جدی در این بخش مشاهده نمی‌شود.

مدیرکل راه آهن خراسان رضوی با بیان اینکه کشورهای تاجیکستان و ازبکستان از مهم‌ترین مقاصد صادراتی استان در بخش حمل و نقل ریلی هستند، اظهار کرد: توسعه همکاری‌های منطقه‌ای و ایجاد تعرفه‌های ترجیحی در کریدورهای ترانزیتی می‌تواند نقش مؤثری در افزایش حجم تجارت و ترانزیت کالا از مسیر خراسان رضوی داشته باشد.

وی خاطرنشان کرد: تکمیل زیرساخت‌های لجستیکی، توسعه پایانه‌های مرزی و بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت‌های حمل و نقل ترکیبی، از مهم‌ترین راهکارهای افزایش سهم استان در تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی به شمار می‌رود و می‌تواند زمینه‌ساز رونق اقتصادی و افزایش درآمدهای ترانزیتی کشور باشد.

تداوم تسهیل‌گری در قوانین و مقررات تجاری، لازمه رونق تجارت و ترانزیت کشور

در بخش دیگری از این نشست تخصصی، «رضا راستی»، ناظر گمرکات خراسان رضوی، با تأکید بر اهمیت اصلاح فرآیندها و مقررات در حوزه تجارت خارجی گفت: بسیاری از مشکلات موجود، ریشه در تعدد قوانین، مقررات و فرآیندهای بعضاً متعارض دارد که سال‌هاست بر حوزه واردات، صادرات و ترانزیت حاکم شده است.



چرا کریدور میانی قادر به رقابت با کریدورهای ایرانی نیست؟

کشور آسیای مرکزی تبدیل شده است.

طراحی مسیرهای جایگزین به جای کریدور شمال-جنوب

تشدید تحریم‌ها علیه تهران، گلوگاه‌های جنگی موجود در تنگه هرمز و غیرقابل پیش‌بینی شدن فزاینده شرایط عرضه خدمات در این منطقه، به‌طور محسوسی بر جریان‌های ترانزیتی اوراسیا اثر گذاشته است. ایران از دیرباز به‌عنوان کشوری محوری در کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل «شمال-جنوب» به طول ۷۲۰۰ کیلومتر عمل کرده و از طریق شبکه‌های یکپارچه ریلی، جاده‌ای و دریایی خود، روسیه، کشورهای آسیای مرکزی، جمهوری آذربایجان و اروپا را به هم متصل می‌سازد.

کریدور شمال-جنوب زمان مورد نیاز برای انتقال کالا را با هدف تسهیل تجارت در اوراسیا، در مقایسه با مسیرهای سنتی حدود ۳۵ درصد کاهش می‌دهد. با این حال، اختلال‌های اخیر که ناشی از شرایط جنگی در خلیج فارس است، کارایی این کریدور را کاهش داده و در شرایط افزایش بی‌ثباتی مالی، به بازتوزیع مسیرهای انتقال کالا دامن زده، چراکه شرکت‌های تجاری اکنون اطمینان پذیری مسیر و مقرون‌به‌صرفه بودن را بر وابستگی صرف به یک کریدور ترجیح می‌دهند.

برنامه‌ریزی برای یافتن گزینه‌های جایگزین، به‌طور فزاینده‌ای در کشورهای آسیای مرکزی مشهود است. مثلث ترانزیتی نوظهور ترکمنستان، ازبکستان و تاجیکستان در تلاش برای تقویت پیوندهای خود با دریای کاسپین و گسترش ارتباطات زمینی ریلی از طریق قزاقستان است تا منطقه سین‌کیانگ چین را به اروپا متصل کند.

این پیکربندی مزایای ساختاری مهمی دارد؛ از جمله کاهش وابستگی به شرایط بی‌ثبات غرب آسیا، همراه با سرمایه‌گذاری در دیجیتالی‌سازی سازه‌های گمرکی و مرزی، برقی‌سازی خطوط ریلی و تسهیل رویه‌های گمرکی. این مزایا در تضاد آشکار با مسیرهایی است که اطمینان پذیری آن‌ها در اثر شوک‌های ژئوپلیتیک اخیر تضعیف شده است.

این چرخش را باید در چارچوب نظام لجستیکی گسترده‌تر اوراسیا نیز بررسی کرد. کریدور میانی یا ترانس کاسپین به طول تقریبی ۶۵۰۰ تا ۷۰۰۰ کیلومتر، شمال غربی چین را از طریق ترکیه، گرجستان، جمهوری آذربایجان، قزاقستان و دریای کاسپین به اروپا وصل می‌کند. این کریدور به‌عنوان جایگزینی برای مسیرهای پرخطرتر عبوری از ایران

ایران همچنان در کانون تحولات معماری کریدوری و لجستیکی منطقه اوراسیا قرار دارد. با توجه به بحران ناشی از جنگ آمریکا و اسرائیل علیه ایران، افزایش خطرات ژئوپلیتیک و جستجو برای یافتن مسیرهای تازه انتقال کالا و انرژی، کشورهای منطقه آسیای مرکزی ناگزیر به بازنگری در طرح‌های ترانزیتی سنتی خود شده‌اند. اما نکته اساسی این است که کریدور میانی نیز آسیب‌پذیری‌های اساسی دارد که باعث می‌شود مسیرهای عبوری از ایران برای کشورهای آسیای مرکزی کماکان جذاب باقی بماند.

اختلال‌های ترانزیتی مرتبط با جنگ آمریکا و اسرائیل علیه ایران، فشار شدیدی بر زنجیره‌های تأمین منطقه‌ای و جهانی وارد کرده است. این فشار در منطقه اوراسیا محسوس است، جایی که وقفه‌های ترانزیتی حتی پس از فروکش کردن شوک‌های اولیه جنگ همچنان ادامه دارد. تغییر مسیر ترانزیتی زنجیره‌های تأمین کشورهای منطقه اوراسیا، به‌ویژه جریان انتقال بار میان اروپا و چین، حاصل ترکیبی از خطرات ژئوپلیتیک و نگرانی‌های تجاری است. در نتیجه، بازتوزیع جریان‌های لجستیکی به یکی از مسائل کلیدی در سیاست‌گذاری منطقه‌ای پنج

و روسیه، اهمیت راهبردی فزاینده‌ای پیدا کرده است.

ترافیک ترانزیتی کریدور میانی در فاصله‌ی سال‌های ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۶ به شدت افزایش یافته و زمان تحویل بار در مسیرهای ریلی میان چین و اروپا به ۱۵ تا ۲۰ روز در مقایسه با ۳۵ تا ۴۰ روز معمول در سال‌های قبل کاهش یافته است. در ماه‌های اخیر محموله‌هایی که از این کریدور عبور نکرده اند، همچنان در برابر اختلال‌های ژئوپلیتیک آسیب‌پذیرند. افزایش هزینه‌های بیمه در مسیرهای نزدیک به خلیج فارس نیز سرمایه‌گذاری در بنادر خشک جایگزین در کشورهای مانند ازبکستان را به گزینه‌ای جذاب تبدیل کرده است.

این جابه‌جایی به صورت تدریجی و در غیاب توافق‌های رسمی منطقه‌ای میان کشورهای آسیای مرکزی رخ می‌دهد. تقویت کریدور میانی، به طور فزاینده‌ای بر اساس محاسبات ریسک شرکت‌های لجستیکی شکل می‌گیرد که به دنبال کاهش وابستگی، از جمله از طریق محدود کردن اتکا به مسیرهای سنتی مانند کریدور شمال-جنوب و افزایش تعداد گزینه‌های احتیاطی هستند. این امر پویایی دو جانبه‌ای را برای بازیگران کلیدی ایجاد می‌کند؛ از جمله چین که به شدت به انتقال انرژی از طریق تنگه هرمز وابسته است و اروپا که در پی رهایی از اختلال‌های مرتبط با نبرد روسیه با اوکراین است.

چالش‌های کریدور میانی

این بازتوزیع مسیرهای کریدوری جنبه‌های دیگری نیز دارد که معمولاً به آنها بی‌توجهی می‌شود. مهم‌ترین نکته تاب‌آوری کریدور میانی است. مسیر جدید، یک مسیر ترکیبی است و تنها از خشکی عبور نمی‌کند، گلوگاه خاص خود را دارد و آن گلوگاه، دریای کاسپین است.

سطح آب دریای کاسپین به پایین‌ترین حد خود در چندین سده اخیر رسیده و از اواسط دهه‌ی ۱۹۹۰ حدود دو متر کاهش یافته است. مقام‌های مختلف کشورهای ساحلی گزارش می‌دهند که به دلیل آب‌خور کمتر کشتی‌ها، حجم بارگیری

شناورها تنها در یک سال حدود یک‌پنجم کاهش یافته است. هزینه‌های لایروبی این دریا نیز افزایش یافته و بخشی از بنادر کشورهای ساحل دریای کاسپین در حال از دست دادن ظرفیت تخلیه و بارگیری خود هستند. با وجود بهینه‌سازی خطوط راه آهن و تلاش برای ارتقای ناوگان محدود کشتی‌های تجاری در این دریا توسط کشورهای مختلف، این ظرفیت بارگیری اندک است که به عامل محدودکننده کریدور میانی بدل می‌شود و این محدودیت هم‌گام با خشک شدن خود دریا در حال بدتر شدن است.

اگر تاب‌آوری یک کریدور کلیدی بر یک دریای در حال خشک شدن بنا شود، آسیب‌پذیری آن حل نشده باقی می‌ماند. در چنین شرایطی کریدور میانی قادر به رقابت پایدار با کریدور شمال - جنوب ایران نیست.

یک مشکل دیگر نیز برای ارتقای وضعیت کریدور میانی وجود دارد. محموله‌هایی که از آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی عبور می‌کنند، اکنون به علت فشارهای آمریکا و اروپا بر کشورهای منطقه قفقاز و آسیای مرکزی به شدت کنترل می‌شوند. علت این کنترل‌های فزاینده، اطمینان از رعایت تحریم‌های مدنظر به ویژه بر علیه روسیه و جلوگیری از صادرات مجدد محصولات روسی از طریق کشورهای موجود در این مسیر است؛ در نتیجه، هزینه‌های اضافی بیمه‌ای و بانکی حتی در مسیرهایی که روی نقشه ایمن‌تر به نظر می‌رسند، به محموله‌ها تحمیل می‌شوند.

یک چالش اساسی دیگر نیز حتی در صورت رفع مشکل قبلی حل نشده باقی مانده است. کریدور میانی، مسئله دسترسی جهان شرق به غرب را برای چین و اروپا حل می‌کند، اما موجب دسترسی آسیای مرکزی به اقیانوس هند نمی‌شود. این دسترسی همچنان تنها از طریق ایران و افغانستان و کریدور شمال - جنوب میسر است. بنابراین باید در انتظار یک درگیری کلیدی در افغانستان و تعیین سرنوشت این نبرد برای تثبیت یک مسیر ترانزیتی قابل اعتماد باشیم.

در صورت تداوم درگیری در منطقه خلیج فارس و دریای عمان، کشورهای آسیای مرکزی برای یافتن راه چاره‌ای برای مشکلات کریدوری خود با پرسش‌هایی بنیادین مواجه خواهند شد و چاره‌ای ندارند جز آنکه تاب‌آوری و سازگاری خود را افزایش دهند و این ارتقای سازگاری در این زمانه پر آشوب، به طور فزاینده‌ای ضروری است.

ایران چه باید بکند؟

با توجه به آنچه بیان شد، مشکل اصلی برای افزایش جذابیت و اعتمادپذیری کریدور شمال - جنوب فقط جنگ اخیر نیست، بلکه ایران باید اعتمادپذیری و مقرون به صرفه بودن استفاده از کریدور شمال - جنوب را افزایش دهد؛ مشکلاتی که با تشدید خطرات ژئوپلیتیک پیرامون ایران تشدید شده است. کشورهای آسیای مرکزی به دنبال «تنوع بخشی» به مسیرهای ترانزیتی خود هستند تا وابستگی‌شان به یک مسیر منفرد کاهش یابد. برای اینکه ایران بتواند اعتماد این کشورها را جلب کرده و آن‌ها را به استفاده از کریدور شمال-جنوب تشویق کند، باید یک راهبرد چهارمحوری را در پیش بگیرد که فراتر از دیپلماسی سنتی باشد:

۱. تضمین امنیت فیزیکی از طریق «دکترین بی طرفی مثبت لجستیکی»

کشورهای آسیای مرکزی نگران هستند که کریدور شمال - جنوب به میدان جنگ تبدیل شود. ایران باید ایجاد «منطقه امن لجستیکی» را در مسیرهای منتهی به آسیای مرکزی اعلام کند. ایران به جای تمرکز صرف بر بنادر جنوبی (که در معرض تنش در خلیج فارس هستند)، باید مسیرهای ترکیبی را فعال کند که از مناطق کم‌تنش‌تر در دریای عمان عبور می‌کنند.

برگزاری رزمایش‌های مشترک حفاظت از کاروان‌های تجاری با کشورهای آسیای مرکزی و تأکید بر جدایی مسیرهای لجستیکی از اهداف نظامی هم یک تضمین عملی دیگر



۲. جنوب به جای رقابت

ایران نباید صرفاً رقیب کریدور میانی باشد، بلکه می تواند خود را به عنوان مکمل جنوبی آن معرفی کند. ایران می تواند پیشنهاد دهد بارهایی که از طریق کریدور میانی به دریای کاسپین می رسند، به جای اتکا به کشتی های محدود و بنادر کم ظرفیت در سواحل دریای در حال عقب نشینی کاسپین، از طریق خطوط ریلی ایران به مقصد برسند. ایجاد یک سامانه واحد گمرکی الکترونیکی میان ایران، ترکمنستان، ازبکستان و قزاقستان که زمان معطلی بار را کاهش دهد، نیز ضروری است. ایران باید با دیجیتالی سازی کامل رویه های مرزی، شکاف زمانی با کریدور میانی را پر کند.

۴. ایفای نقش «واسط» میان رقبا

ایران می تواند میزبان یک «اجلاس امنیت ترانزیتی» با حضور پنج کشور آسیای مرکزی، روسیه، هند و چین باشد. ایران باید در این اجلاس، نه به عنوان یک طرف بحران، بلکه به عنوان «مدیر بحران» و ضامن ثبات در مسیر جنوبی ظاهر شود. پذیرش نقش میانجی و ارائه تضمین های چندجانبه، ریسک سیاسی اتصال کریدوری به ایران را کاهش می دهد. در مجموع، کلید قانع سازی آسیای مرکزی به تداوم استفاده از کریدور شمال - جنوب، انکار ریسک های ناشی از جنگ علیه ایران نیست، بلکه راه حل، مدیریت شفاف این ریسک ها از طریق ابزار مالی جدید، یکپارچه سازی دیجیتال و تمرکز بر مزیت منحصربه فرد ایران (دسترسی به اقیانوس هند) است. ایران باید نشان دهد که هزینه های بیمه و تأخیر اندک در مسیر ایران، در بلندمدت از هزینه های «کم آبی کاسپین» و «تعویض خط آهن» در مسیر ترکیبی رقیب کمتر خواهد بود. /مهر

است. ایران باید ثابت کند که کریدور شمال-جنوب در خاک این کشور، مجهز به یک سپر امن است و خود به یک هدف تبدیل نمی شود.

۲. کاهش ریسک های مالی و تحریمی

نگرانی از افزایش هزینه های بیمه ای و بانکی نیز یک چالش جدی دیگر است. ایران می تواند یک «صندوق تضمین ریسک ترانزیتی» مشترک با کشورهای استفاده کننده از کریدور شمال - جنوب ایجاد کند. این صندوق می تواند خسارت های ناشی از تأخیر در انتقال محموله ها یا تحریم های غرب را برای مدت محدودی پوشش دهد تا نگرانی شرکت های حمل و نقل آسیای مرکزی کاهش یابد. کنار گذاشتن دلار و یورو و استفاده از پیمان های پولی دوجانبه با ارزهای ملی (ریال-سامانی-تنگه) برای دورزدن سیستم بانکی تحریم پذیر هم هزینه های تراکنش را کاهش می دهد.

۳. پل زدن میان کریدور میانی و شمال -



مسعود بهرام نژاد

نقش کریدورها در توسعه جهانی

در دنیای به هم پیوسته امروز، کریدورها به عنوان یکی از مهم ترین عناصر تحولات اقتصادی، سیاسی و ژئوپلیتیکی ظاهر شده اند. این مسیرهای ارتباطی - اعم از زمینی، دریایی یا هوایی - فراتر از ساده ترین مفهوم جاده و ریل، به شریان های حیاتی اقتصاد جهانی تبدیل شده اند.

نقش کریدورها در توسعه جهانی

کریدورها با تسهیل جریان کالا، انرژی، افراد و اطلاعات، زنجیره ارزش جهانی را متصل می کنند؛ مواد خام از یک منطقه استخراج، در منطقه ای دیگر فرآوری و در نقطه ای سوم به محصول نهایی تبدیل می شود. این فرآیند با کمترین هزینه و بیشترین کارایی ممکن انجام می گیرد و به کسب و کارها اجازه می دهد از مزیت های نسبی مناطق مختلف بهره ببرند و در بازارهای جهانی رقابت کنند.

علاوه بر بعد اقتصادی، کریدورها ابزاری قدرتمند برای اعمال نفوذ ژئوپلیتیکی هستند. کشورهایی که بر مسیرهای استراتژیک کنترل دارند، موقعیت خود را در منطقه و جهان تقویت می کنند. از این رو، توسعه کریدورها همواره با رقابت های شدید سیاسی و اقتصادی همراه است و کشورها تلاش می کنند مسیرهای تجاری را به نفع خود هدایت کنند. در این میان، دیپلماسی و همکاری های بین المللی برای توسعه پایدار این مسیرها نقش کلیدی ایفا می کند. با این حال، توسعه کریدورها با چالش های جدی روبه رو است: نیاز به سرمایه گذاری های کلان در زیرساخت ها (جاده، ریل، بنادر و فرودگاه ها)، هماهنگی مقررات و استانداردهای حمل و نقل میان کشورها، مسائل امنیتی مانند تروریسم، و موضوعاتی نظیر مالکیت زمین و جابه جایی جمعیت.

در آینده، با پیشرفت فناوری های حمل و نقل، هوش مصنوعی و اتوماسیون، کریدورها کارآمدتر و سریع تر خواهند شد. گسترش تجارت الکترونیک نیز تقاضا برای حمل و نقل سریع و مطمئن را افزایش می دهد و کریدورها را به زیرساخت های محوری این حوزه تبدیل می کند.

جنگ کریدورها: رقابت فزاینده برای کنترل مسیرهای کلیدی

اصطلاح «جنگ کریدورها» به رقابت شدید میان کشورها و بلوک های منطقه ای برای کنترل و بهره برداری از مسیرهای تجاری استراتژیک اشاره دارد. این رقابت فراتر از اقتصاد، ابعاد ژئوپلیتیکی و امنیتی نیز دارد و کشورها از ابزارهایی مانند سرمایه گذاری زیرساختی، اتحادهای استراتژیک و اهرم های سیاسی استفاده می کنند.

ابعاد کلیدی این رقابت عبارتند از:

- رقابت اقتصادی: هدایت مسیرهای تجاری به سمت خود، کسب درآمد از عوارض ترانزیت، ارائه خدمات لجستیکی و افزایش حجم تجارت. این رقابت می تواند به جنگ قیمت ها، جذب سرمایه خارجی و ایجاد بازارهای جدید منجر شود.

- رقابت ژئوپلیتیکی: کنترل کریدورها نه تنها منافع اقتصادی، بلکه نفوذ سیاسی را افزایش می دهد. کشورهایی توانمند بر دیگران فشار وارد کنند و در مذاکرات بین المللی قدرت بیشتری داشته باشند؛ به ویژه در کریدورهای انرژی.

- رقابت امنیتی: برخی کشورها برای تضمین امنیت مسیرها، نیروهای نظامی مستقر می کنند یا همکاری های امنیتی را افزایش می دهند که ممکن است تنش ها و بی ثباتی منطقه ای ایجاد کند.

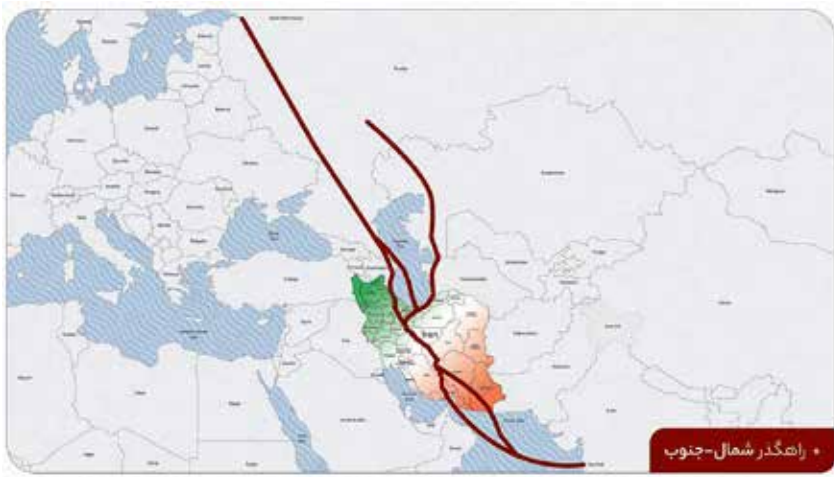
- جنگ نرم: استفاده از تبلیغات، دیپلماسی عمومی و کمک های توسعه ای برای جلب حمایت افکار عمومی و ایجاد روابط دوستانه با کشورهای مسیر.

دو کریدور برجسته جهانی

تاکنون ده ها کریدور پیشنهاد یا اجرا شده، اما دو مورد برجسته عبارتند از:

۱. ابتکار کمربند و جاده چین (BRI):

پروژه عظیم زیرساختی که از سال ۲۰۱۳ توسط شی جین پینگ مطرح شد. این ابتکار شبکه گسترده ای از مسیرهای تجاری،



صنایع و اشتغال را پشتیبانی می کنند. این کريدورها به ابزار ژئوپلیتیکی تبدیل شده اند؛ کنترل آن ها قدرت سیاسی می آورد و وابستگی کشورها به تأمین کنندگان را افزایش می دهد. مثال: قطع گاز روسیه به اروپا پس از بحران اوکراین. پیش از جنگ، بیش از ۵۵٪ گاز آلمان از روسیه تأمین می شد. در ۲۰۲۲ قیمت گاز طبیعی در اروپا بیش از ۴۰۰٪ افزایش یافت، تورم در منطقه یورو به بیش از ۱۰٪ رسید و اقتصاد آلمان در ۲۰۲۳ به مرز رکود رسید (کاهش حدود ۴٪ تولید صنعتی در ۲۰۲۲ و انتقال برخی صنایع به کشورهای با انرژی ارزان تر).

مهم ترین کريدورهای نفتی

- تنگه هرمز (عبور بخش عمده نفت خاور میانه).
- تنگه مالاکا (به شرق آسیا، به ویژه چین، ژاپن و کره).
- تنگه باب المندب (از خلیج عدن به کانال سوئز).
- خط لوله باکو-تفلیس-جیهان (BTC) (تأمین کننده عمده نفت رژیم صهیونیستی)

کريدورهای گازی مهم

- نورد استریم (به آلمان و اروپا؛ پس از جنگ اوکراین، جریان بسیار کاهش یافته و عملاً غیر فعال است).
- ترانس آدریاتیک (TAP؛ گاز آذربایجان به ایتالیا، بخشی از کريدور جنوبی برای کاهش وابستگی به روسیه).
- تلاش های اروپا برای خط لوله از خلیج فارس به اروپا.

ایران در چهارراه جهانی

ایران نیز به دلیل موقعیت استراتژیک، پلی میان شرق و غرب و شمال و جنوب است و نقش کلیدی در کريدورهای حمل و نقل و انرژی دارد. مهم ترین پروژه فعلی: کريدور بین المللی شمال-جنوب (INSTC)؛ اتصال هند، ایران، روسیه و اروپا (جایگزین کارآمد کانال سوئز). ایده از سال ۲۰۰۰ توسط روسیه، هند و ایران مطرح شد و کشورهای دیگری پیوستند. مزایای آن شامل کاهش زمان حمل و نقل به حدود ۱۵-۲۰ روز (در مقابل ۳۰-۴۵ روز کانال سوئز) و همچنین کاهش ۳۰ درصدی هزینه می شود. این کريدور در سال های اخیر پیشرفت چشمگیری داشته و حجم ترانزیت افزایش یافته است. ایران با موقعیت منحصر به فرد خود، پتانسیل بالایی برای بهره برداری از این فرصت ها دارد، به شرطی که چالش های ژئوپلیتیکی و زیرساختی را مدیریت کند و شرایط را برای جذب سرمایه گذار فراهم آورد.

حمل و نقل و انرژی در آسیا، اروپا، آفریقا و فراتر را در بر می گیرد. شامل دو بخش اصلی: «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» (زمینی از آسیای مرکزی به اروپا) و «جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱» (دریایی از اقیانوس هند به مدیترانه).

اهداف چین از BRI:

- گسترش تجارت بین المللی و دسترسی به بازارهای جدید.
- سرمایه گذاری در زیرساخت های کشورهای در حال توسعه برای رشد اقتصادی و کاهش فقر.
- افزایش نفوذ سیاسی از طریق وابستگی اقتصادی (به ویژه در آسیای مرکزی، آفریقا و اقیانوس هند).
- تقویت روابط دیپلماتیک و ترویج چندجانبه گرایی در مقابل یکجانبه گرایی آمریکا.

آمریکا این ابتکار را تهدیدی برای نفوذ خود می بیند و در پاسخ، در اجلاس گروه هفت ۲۰۲۱ ابتکار «ساخت جهانی بهتر» را معرفی کرد تا جایگزینی برای BRI باشد؛ مشابه طرح مارشال پس از جنگ جهانی دوم برای بازسازی اروپا و جلوگیری از گسترش کمونیسم.

۲. دالان اقتصادی هند-خاور میانه-

اروپا (IMEC):

در سپتامبر ۲۰۲۳ در نشست G20 معرفی شد با مشارکت آمریکا، هند، اتحادیه اروپا، عربستان، امارات، رژیم صهیونیستی و دیگران. هدف: اتصال هند، خاور میانه و اروپا از طریق شبکه ریلی، جاده ای، دریایی و مخابراتی.

اهداف فراتر از اقتصادی: تقویت روابط آمریکا با متحدان در اروپا، خاور میانه و آسیا. چالش اصلی برای ایران دور زدن مسیرهای ترانزیتی ایران و کاهش اهمیت ژئواکونومیکی آن است.

کريدورهای انرژی: شاهراه های حیاتی جهان

کريدورهای انرژی (خطوط لوله نفت، گاز، برق و مسیرهای دریایی) برای تأمین انرژی جهانی حیاتی اند و توسعه اقتصادی،



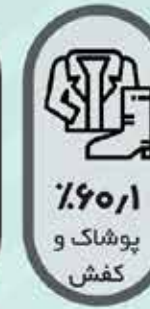
به نظر می‌رسد هزینه‌های سنگین جنگ در برابر بودجه بالای دولت، افزایش نرخ ارز و تورم انتی باعث شود ماه‌های پیش رو بسیار سخت‌تر از گذشته برای خانوار ایرانی بگذرد، حداقل از منظر تورم صدای جنگنده و موشک دیگر بلند نشود.

تورم

ما را خواهد برد

بانک مرکزی تورم فروردین ماه ۱۴۰۵ را نسبت به همین زمان در سال قبل ۶۷٪ اعلام کرده است. مرکز آمار ایران همین شاخص را ۷۳/۵ درصد اندازه‌گیری است. این یعنی هزینه‌ها خانوار ایرانی در اولین ماه امسال نسبت به همین سال قبل حداقل ۷۰ درصد بالاتر رفته است.



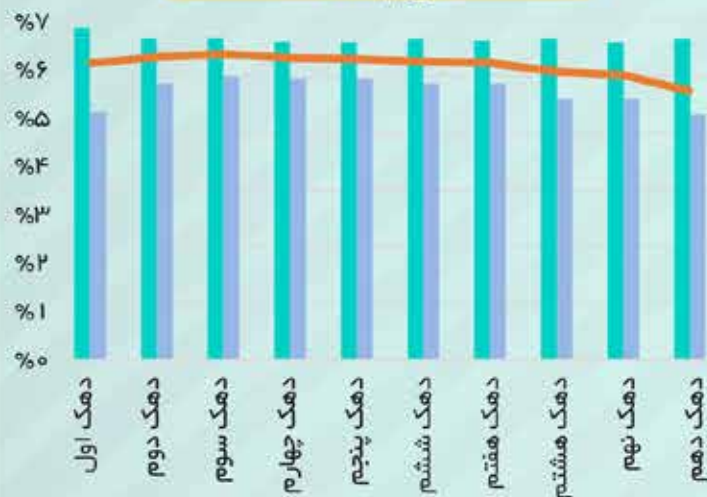


بررسی نرخ تورم برای دهک‌های درآمدي مختلف نشان می‌دهد که همه دهک‌ها با نرخ تورم بالا درگیر هستند. تفاوت تورم برای دهک اول و دهم حدود ۱۳ واحد درصد است که اگرچه شکاف قابل توجهی است، اما برای هر دو دهک نرخ تورم بسیار بالاست. شرایط کنونی تورم فشار بسیار زیادی برای دهک‌های کم‌درآمد ایجاد می‌کند که فاقد دارایی‌های پوشش‌دهنده تورم هستند.

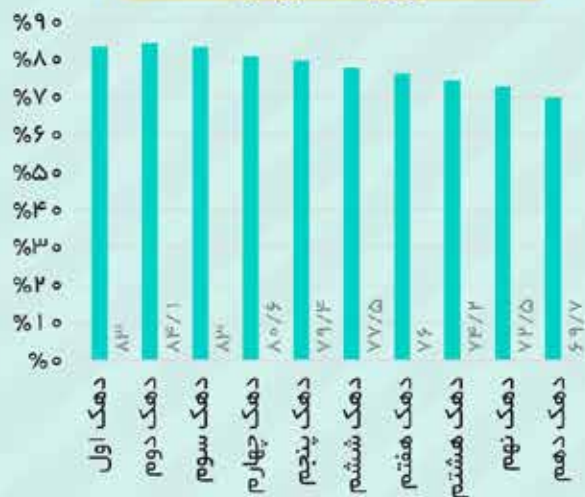
بررسی نرخ تورم (نقطه به نقطه) نشان می‌دهد که پس از دخانیات، خوراکی‌ها و آشامیدنی‌ها در فروردین‌ماه با ثبت نرخ ۱۵/۴ درصدی در رده دوم افزایش قیمت‌ها قرار دارند، که شرایطی سخت و طاقت‌فرسا برای خانوار ایجاد کرده است.

خوراکی‌ها، آشامیدنی‌ها و دخانیات
کالاهای غیرخوراکی و خدمات
شاخص کل

تورم ماهانه



تورم نقطه‌ای کل



تورم سالانه

۱۵۰٫۶٪

۳/۱ درصد افزایش

تورم ماهانه

۷٪

۴ درصد افزایش

تورم نقطه به نقطه

۶۷٪

۷ درصد افزایش

تورم
به روایت
بانک مرکزی

در گزارش بانک مرکزی نیز شاخص بهای گروه‌های خوراکی و آشامیدنی نسبت به ماه قبل (اسفند ۱۴۰۴) افزایشی ۸/۹ درصدی داشته است. ارتباطات ۲۰/۶ درصد و اثاث و لوازم و خدمات مورد استفاده در خانه نیز ۱۲/۲ درصد بالا رفته که نشان از روزهای سخت خانوار ایرانی دارد. شرایطی که در ماه‌های آتی احتمالاً سخت‌تر می‌شود.

سومین
تورم بالا
در جهان

برابر پیش‌بینی صندوق بین‌المللی پول، ایران در سال ۲۰۲۶ بعد از ونزوئلا و سودان، سومین کشور دنیا از نظر بالا بودن تورم خواهد بود.

۶۸۲٫۱٪
۵۴٫۶٪
۴۱٫۶٪





گفت‌وگو با مهدی فیضی درباره تاب‌آوری جامعه در بحران‌ها

تحمل و تاب‌آوری

جامعه ایران است. در این باره با مهدی فیضی، استادیار اقتصاد دانشگاه فردوسی مشهد، به گفت‌وگو نشستیم.

به نظر شما در فضای فعلی، تاب‌آوری بیشتر یک مفهوم سیاستی است، یا به تجربه زیسته مردم تبدیل شده است؟

شاید بهتر باشد ابتدا کمی درباره خود مفهوم «تاب‌آوری» صحبت کنیم، سپس به دلالت‌ها، پیامدها و وضعیت امروز ایران بازگردیم. تاب‌آوری مفهومی است که در اصل، از ادبیات روان‌شناسی وارد حوزه اقتصاد شده است و به تدریج در ادبیات علوم اقتصادی جایگاه مشخصی پیدا کرده است. در ادبیات علمی، تاب‌آوری در واقع به توانایی مبتنی بر سیاست‌گذاری در یک اقتصاد اشاره دارد؛ به این معنا که یک نظام اقتصادی تا چه اندازه می‌تواند در برابر شوک‌ها مقاومت کند و پس از مواجهه با آنها، توان بازیابی و بازگشت به وضعیت تعادل یا مسیر رشد را داشته باشد. بنابراین، تاب‌آوری مفهومی است که در مقابل «آسیب‌پذیری اقتصادی» قرار می‌گیرد. به بیان دقیق‌تر، تاب‌آوری در اقتصاد ناظر بر کیفیت سیاست‌گذاری است؛ یعنی نشان می‌دهد که سیاست‌گذاران تا چه اندازه توانسته‌اند ساز و کارهای اقتصادی را به گونه‌ای طراحی و مدیریت کنند که اقتصاد در برابر تکان‌های بیرونی و درونی مقاوم باشد. این مفهوم در حوزه‌های مختلفی از جمله ثبات اقتصاد کلان، کارایی بازارها، کیفیت حکمرانی و همچنین سطح توسعه اجتماعی مطرح می‌شود. در سطح بین‌المللی نیز شاخص‌های متعددی برای سنجش تاب‌آوری طراحی شده است که ابعاد مختلفی را دربر می‌گیرد؛ از جمله نابرابری درآمدی، سطح نقدینگی، میزان پیش‌بینی‌پذیری اقتصاد و سایر متغیرهای کلان. در مجموع، این شاخص‌ها بیشتر معطوف به ارزیابی شاخص‌های کلان اقتصادی هستند و تلاش می‌کنند تصویری از کیفیت حکمرانی اقتصادی ارائه دهند. بنابراین، زمانی که از تاب‌آوری اقتصادی سخن گفته می‌شود، در واقع بایک مفهوم به شدت سیاستی مواجه هستیم؛ مفهومی که نشان می‌دهد دولت‌ها تا چه اندازه توانسته‌اند اقتصاد را به صورت کارآمد مدیریت کرده و در برابر بحران‌ها و شوک‌ها، ظرفیت مقاومت و بازسازی ایجاد کنند. در کنار این مفهوم، اصطلاح «تاب‌آوری اجتماعی» نیز مطرح می‌شود که اگرچه با تاب‌آوری اقتصادی مرتبط است، اما تفاوت‌های مهمی با آن دارد. تاب‌آوری اجتماعی رami توان بیشتر یک ویژگی درون‌زای جامعه دانست؛ بر خلاف تاب‌آوری اقتصادی که عمدتاً محصول سیاست‌گذاری و ساختارهای حکمرانی است. تاب‌آوری اجتماعی از دل روابط اجتماعی، فرهنگ، تاریخ مشترک و سرمایه اجتماعی شکل می‌گیرد و بیشتر به ظرفیت‌های درونی جامعه برای مواجهه با بحران‌ها اشاره دارد. اما آنچه معمولاً در فضای عمومی ایران با نام تاب‌آوری مطرح می‌شود، در بسیاری از موارد بر پایه راهبردهایی مانند جایگزینی واردات و توسعه کانال‌های تجاری جایگزین در شرایط تحریمی شکل گرفته است. به طور خلاصه، این رویکرد نوعی تلاش برای حفظ ثبات و استمرار رشد اقتصاد در شرایط محدودیت‌های

تاب‌آوری در ادبیات اقتصادی مفهومی چندلایه و در عین حال، محل مناقشه است؛ مفهومی که از یک سو به ظرفیت نظام‌های اقتصادی در مواجهه با شوک‌ها و بازگشت به تعادل اشاره دارد و از سوی دیگر، در تجربه زیسته جوامع، به کاهش انتظارات و سازگاری اجباری با بحران‌ها تعبیر می‌شود. آنچه این مفهوم را در بستر ایران پیچیده‌تر می‌کند، فاصله میان سطح سیاست‌گذاری و تجربه اجتماعی است؛ فاصله‌ای که در آن تاب‌آوری گاه به جای یک شاخص کارآمدی حکمرانی، به مسئولیتی تحمیلی بردوش شهروندان تبدیل می‌شود. در سال‌های اخیر، مجموعه‌ای از فشارهای اقتصادی، تحریم‌ها، تورم مزمن و شوک‌های سیاسی-اجتماعی، ساختار معیشتی و طبقاتی جامعه ایران را تحت تأثیر قرار داده است. در چنین شرایطی، تاب‌آوری اجتماعی نیز بیش از آنکه نشانه پایداری باشد، می‌تواند بازتابی از فرسایش تدریجی سرمایه‌های روانی و اجتماعی تلقی شود. از سوی دیگر، ضعف در نظام داده‌پردازی اجتماعی و نبود شاخص‌های دقیق برای سنجش فرسایش اجتماعی و سلامت روان، باعث شده بسیاری از این تحولات در سطح سیاست‌گذاری کمتر دیده شوند. این در حالی است که نشانه‌های غیررسمی از افزایش احساس طردشدگی و افت عاملیت اجتماعی، هشدارهایی جدی درباره پایداری وضعیت موجود به شمار می‌روند. در چنین بستری، بازاندیشی در مفهوم تاب‌آوری و نسبت آن با مسئولیت حکمرانی، ضرورتی اساسی در تحلیل وضعیت کنونی اقتصاد و

خارجی است؛ به تعبیری بیشتر معطوف به «بقا» است تا «تحول». در چنین نگاهی، هدف اصلی نه لزوماً ارتقای ساختارهای نهادی یا حرکت به سمت یک الگوی توسعه پایدار، بلکه مدیریت شرایط برای تداوم عملکرد اقتصادی در وضعیت فشار و محدودیت است. طبیعی است که در سال‌های اخیر و با افزایش فشارهای ناشی از تحریم‌ها، این نوع نگاه تاب‌آورانه در سیاست‌گذاری اقتصادی پررنگ‌تر شده است. می‌توان گفت این رویکرد تا حد زیادی حاصل نوعی «یادگیری بقا» در شرایط محاصره و فشار اقتصادی طولانی مدت است؛ تجربه‌ای که در حوزه‌های مختلفی مانند نظام بانکی، بیمه‌ای، مالی و تجاری خود را نشان داده است.

آیا می‌توان گفت در ایران، تاب‌آوری عملاً به نوعی «سازگاری با بحران» تبدیل شده است؟

ببینید، برداشت دیگری هم از تاب‌آوری اقتصادی وجود دارد که شاید در تجربه زیسته جامعه ایرانی آشناتر باشد. در این معنا، تاب‌آوری کمتر به ظرفیت‌های سیاست‌گذاری و کیفیت حکمرانی اشاره دارد و بیشتر بر نوعی کاهش تدریجی سطح انتظارات و عادی‌سازی وضعیت بحران دلالت می‌کند. در واقع، در این برداشت، تاب‌آوری نه به معنای یک دستاورد نهادی یا حاصل سیاست‌گذاری موفق، بلکه به مثابه نوعی سازگاری اجباری جامعه با شرایط دشوار اقتصادی فهم می‌شود. جامعه‌ای که در اثر تجربه سال‌ها تحریم اقتصادی، ناکارآمدی‌های مدیریتی و فشارهای ساختاری، به تدریج یاد می‌گیرد با «داشته‌های کمتر» زندگی کند و در بسیاری از موارد، حتی رویاها و مطالبات خود را به تعویق بیندازد. در چنین چهارچوبی، تاب‌آوری بیشتر به معنای کنار آمدن با محدودیت‌هاست تا عبور از آنها. بنابراین، در این تلقی، آنچه تاب‌آوری نامیده می‌شود، می‌تواند نشانه‌ای از فرسایش تدریجی انتظارات اجتماعی باشد؛ به گونه‌ای که شرایط بحرانی به تدریج از وضعیت استثنایی خارج شده و به یک وضعیت روزمره و عادی تبدیل می‌شود. در این حالت، جامعه لزوماً مقاوم‌تر نشده، بلکه به بحران عادت کرده است. اگر این نکته را مبنا قرار دهیم،

می‌توان گفت تاب‌آوری در این معنا به نوعی «زیست با بحران» و پذیرش سطح پایین‌تری از رفاه تعبیر می‌شود؛ نوعی سازگاری که نه از سر انتخاب، بلکه در نتیجه استمرار فشارهای اقتصادی شکل گرفته است.

در شرایط فعلی، فشار اصلی شوک‌های اقتصادی را بیشتر کدام بخش جامعه تحمل می‌کند؟

اگر این برداشت را بپذیریم، نخستین نقطه آسیب‌پذیری اقتصاد در مواجهه با شوک‌های جدید، لزوماً بخش‌های رسمی اقتصاد نیستند، بلکه سطح معیشت خانوارها خواهد بود. این در حالی است که وضعیت معیشتی نیز پیش از این شوک‌ها چندان مطلوب نبوده و در یک وضعیت شکننده قرار داشته است. در ماه‌های اخیر نیز مجموعه‌ای از عوامل این شکنندگی را تشدید کرده‌اند. از یک سو افزایش حجم تعدیل نیرو و خروج بخشی از نیروی کار از بازار رسمی اشتغال، و از سوی دیگر تداوم تورم‌های بالا که در برخی موارد رکوردهای تاریخی را نیز پشت سر گذاشته‌اند. در چنین شرایطی، فشار بر سبد معیشت خانوارها به شکل قابل توجهی افزایش یافته و امکان مدیریت هزینه‌های ضروری زندگی دشوارتر از گذشته شده است. احتمالاً بعد از مسئله معیشت خانوارها، مهم‌ترین حوزه‌ای که باید نگران آن بود، سرمایه اجتماعی است. اگر دوباره با شوک‌های اقتصادی و اجتماعی مواجه شویم، این بخش می‌تواند یکی از نقاط حساس و تعیین‌کننده باشد. در اینجا لازم است به تعریف اولیه تاب‌آوری نیز برگردیم؛ یعنی بازگشت از وضعیت عدم تعادل به تعادل. نکته مهم این است که در تاب‌آوری فقط اصل بازگشت مهم نیست، بلکه سرعت و کیفیت این بازگشت نیز اهمیت دارد.

چرا سرمایه اجتماعی نسبت به شاخص‌های اقتصادی کمتر در سیاست‌گذاری دیده می‌شود؟

در مورد سرمایه اجتماعی مسئله این است که این نوع سرمایه به سختی شکل می‌گیرد و در صورت فروپاشی، بازسازی آن بسیار دشوارتر و زمان‌برتر از سایر حوزه‌هاست. برخلاف معیشت خانوار که ممکن است آسیب‌پذیرتر باشد، اما در صورت بهبود شرایط سریع‌تر ترمیم شود، سرمایه اجتماعی ویژگی متمایزی دارد که بازسازی آن پیچیده‌تر است. به همین دلیل، فرسایش سرمایه اجتماعی معمولاً تدریجی، کم‌سروصدا و در عین حال عمیق‌تر است. این فرسایش چون کمتر دیده می‌شود و اندازه‌گیری آن دشوارتر است، معمولاً کمتر در معرض توجه سیاست‌گذار قرار می‌گیرد و همین موضوع می‌تواند به نوعی سوگیری شناختی در اولویت‌بندی مسائل منجر شود. در حالی که شاخص‌های کلان اقتصادی مانند تورم، رشد اقتصاد، نرخ ارز یا بیکاری به صورت نسبتاً منظم و دقیق اندازه‌گیری می‌شوند، مفاهیمی مانند فرسایش روانی، فرسودگی اجتماعی و کیفیت روابط اجتماعی، هم اندازه‌گیری دشوارتری دارند و هم نظام پایش منسجم برای آنها در سطح کلان کمتر وجود دارد. به همین دلیل، این دسته از مسائل معمولاً کمتر دیده می‌شوند، در حالی که می‌توانند اثرات بلندمدت و تعیین‌کننده‌تری بر پایداری اجتماعی داشته باشند. نکته‌ای که باید به آن توجه شود این است که در استفاده از مفهوم «تاب‌آوری» در گفتمان اقتصادی، نباید به صورت ناخواسته مسئولیت را از ساختار حکمرانی به شهروندان منتقل کرد. به این معنا که تاب‌آوری نباید به این برداشت منتهی شود که در شرایط دشوار، وظیفه اصلی بر دوش افراد است که خود را با وضعیت موجود سازگار کنند، در حالی که نظام حکمرانی از مسئولیت کارآمدی سیاست‌های خود کنار کشیده باشد. در واقع، وظیفه اصلی سیاست‌گذار اقتصادی در وهله نخست افزایش تاب‌آوری افراد نیست، بلکه طراحی سیاست‌های کارآمدی است که اساساً نیاز به تاب‌آوری را در جامعه کاهش دهد. بنابراین تاب‌آوری مفهومی است که باید در مرحله ارزیابی پیامدهای سیاستی و در شرایط اضطرار به آن پرداخت، نه اینکه جایگزین مسئولیت‌پذیری سیاست‌گذار شود. از این منظر، نباید بار روانی اقتصادی تصمیم‌های حکمرانی به شکل نامنصفانه بر دوش شهروندان قرار گیرد که در این تصمیم‌ها نقشی نداشته‌اند. در غیر این صورت، تاب‌آوری به جای اینکه ابزار تحلیل هزینه‌های سیاست‌ها باشد، می‌تواند به ابزاری برای توجیه تداوم وضع موجود تبدیل شود. در عین حال، ما با محدودیت جدی داده‌ای در حوزه شاخص‌های اجتماعی مانند انسجام اجتماعی، سلامت

روان و فرسایش اجتماعی مواجه هستیم. این موضوع باعث می شود تصویر دقیقی از وضعیت تاب آوری اجتماعی در دست نباشد و ارزیابی ها تا حدی به مشاهده های کلی و غیر سیستماتیک وابسته باشد که باید با احتیاط به آنها نگاه کرد.

آیا اعتراضات معیشتی دی ماه را می توان نشانه ای از فرسایش تاب آوری اجتماعی دانست؟

نکته دیگری که احتمالاً می تواند نشان دهنده همین وضعیت باشد، اعتراضات معیشتی اوایل دی ماه سال گذشته است که اگر چه از بازار آغاز شد، اما در همان اعتراضات اولیه حتی نوجوانان و افرادی از نسل زد نیز در میان معترضان حضور داشتند. این موضوع نشان می داد که مسئله صرفاً محدود به یک طبقه اقتصادی یا اجتماعی خاص یا یک شهر مشخص نیست، بلکه نوعی فراگیری در سطح ادراک عمومی نسبت به فشار معیشتی و ضعف در حکمرانی اقتصادی وجود دارد. این مسئله با مجموعه ای از چالش های مرتبط با سلامت روان و فرسایش اجتماعی نیز همبستگی دارد؛ موضوعی که در ادامه و در سایه تحولات بعدی تا حدی کمرنگ شد و حتی پس از رخداد های بعدی نیز کمتر مورد توجه قرار گرفت. با این حال، توجه به آن اعتراضات اولیه اهمیت دارد، زیرا لازم است بررسی شود که چه عواملی آن را شکل داد و

آیا آن عوامل امروز کاهش یافته اند یا خیر؛ که به نظر نمی رسد چنین باشد. اگر این عوامل همچنان برقرار بوده یا حتی تشدید شده باشند، این امر خود می تواند موضوعی جدی برای تامل باشد. باید توجه داشت که ظرفیت تحمل اجتماعی نامحدود نیست و اگر در ظاهر نشانه ای از اعتراض مشاهده نمی شود، لزوماً به معنای رضایت یا خرسندی نیست، بلکه می تواند ناشی از فرسودگی، انفعال یا نبود افق های جایگزین باشد. از سوی دیگر، فضای مقاومت اجتماعی در جریان جنگ اخیر تا حدی توانست بخشی از این سرمایه اجتماعی را ترمیم کند، اما همچنان نیاز به توجه و تقویت بیشتر وجود دارد تا هم زخم های پیشین ترمیم شود و هم از ایجاد آسیب های جدید جلوگیری شود. در ادامه وضعیت موجود، چند نکته قابل توجه است. نخست اینکه به دلیل فرو ریختن بخش مهمی از طبقه متوسط به دهک های پایین تر، به نوعی ضربه گیر اجتماعی جامعه ایران تضعیف شده است. امروز این طبقه هم از نظر اندازه کوچک تر شده و هم از نظر قدرت خرید و احساس اثر گذاری سیاسی و اجتماعی دچار افت شده است. همین مسئله باعث می شود نتوان نسبت به توان ادامه نقش پیشین آن با خوش بینی زیادی نگاه کرد. از سوی دیگر، با جمعیت قابل توجهی از طبقات پایین جامعه مواجه هستیم که در وضعیت نزدیک به بقا زندگی می کنند؛ هم به دلیل بیکاری و هم به دلیل فشار های شدید معیشتی. در چنین شرایطی، زیست روزمره بیشتر به معنای ادامه بقاست و معمولاً ظرفیت و توان روانی برای ادامه طولانی مدت در چنین وضعیت هایی محدود است. بنابراین این وضعیت، شرایطی نیست که بتوان آن را در بلندمدت پایدار تصور کرد.

در نهایت، آیا ادامه وضعیت فعلی می تواند به شکاف های اجتماعی عمیق تر منجر شود؟
تداوم وضع موجود مخاطره جدی برای سرمایه اجتماعی ایجاد می کند. در وضعیتی که نوعی تعلیق اقتصادی و اجتماعی وجود دارد و همزمان دو گانه ها و شکاف های اجتماعی نیز پررنگ است، بانوعی کاهش عاملیت در سطوح اقتصادی و اجتماعی-سیاسی مواجه هستیم؛ به این معنا که احساس اثر گذاری و امکان تغییر در جامعه تضعیف شده است. این وضعیت می تواند به نوعی رکود در کنش اجتماعی و اقتصادی بینجامد؛ به گونه ای که نه تنها چرخه اقتصاد فعال و پویا نباشد، بلکه در سطحی دچار نوعی ایستایی شود. در چنین شرایطی، احساس طرد شدگی، جاماندگی و بی توجهی - که از عوامل مهم شکل گیری اعتراضات معیشتی اولیه بوده اند - در صورت تداوم وضعیت تعلیق و شکاف های اجتماعی، می تواند دوباره تشدید شوند و زمینه باز تولید همان زخم های ترمیم نشده پیشین را فراهم کنند.



شاخص تاب‌آوری اقتصادی ایران ۲۰۲۶

شاخص تاب‌آوری ۲۰۲۶، شامل ۱۸ زیرشاخص هم‌وزن، برای ۱۳۰ کشور جهان محاسبه می‌شود و به‌عنوان معیاری راهبردی برای ارزیابی پایداری بلندمدت اقتصادها در مواجهه با چالش‌هایی نظیر تغییرات اقلیمی، محدودیت منابع و ناپایداری‌های ژئوپلیتیکی به‌کار می‌رود.

مؤلفه‌های
شاخص
تاب‌آوری

۱. عوامل کلان (کنترل فساد، آموزش، انتشار گازهای گلخانه‌ای، شدت مصرف انرژی، هزینه‌های سلامت، تورم، میزان استفاده از اینترنت، لجستیک و زیرساخت‌های حمل‌ونقل، ریسک سیاسی، بهره‌وری، نرخ شهرنشینی، تنش آبی)

۲. عوامل فیزیکی (مواجهه با تغییرات اقلیمی، میزان مواجهه با ریسک‌های اقلیمی، کیفیت مدیریت ریسک اقلیمی، امنیت سایبری، کیفیت ریسک آتش‌سوزی، میزان مواجهه با ریسک‌های زلزله)

ایران در میان پنج کشور با ضعیف‌ترین عملکرد در شاخص تاب‌آوری جهانی

در نتیجه؛ آسیب‌پذیری قابل توجه کشور در مواجهه با رویدادهای مخرب و اختلال‌های اقتصادی

در تفکیک ابعاد شاخص، عملکرد ایران در بعد عوامل کلان با امتیاز ۲۵.۸ و رتبه ۱۲۷، به‌مراتب نامطلوب‌تر از بعد عوامل فیزیکی (امتیاز ۶۰.۸ در جایگاه ۱۰۰) ارزیابی شده و بیانگر ضعف ساختاری در متغیرهای کلان اقتصادی و نهادی است.

رتبه ایران در
شاخص تاب‌آوری؛
۱۲۵
از میان ۱۳۰ کشور

قرار گرفتن ایران در جایگاهی نامطلوب نسبت به کشورهای منتخب منطقه و ضرورت ارتقای جایگاه منطقه‌ای از طریق اجرای اصلاحات ساختاری عمیق در حوزه‌های اقتصاد کلان و توسعه زیرساخت‌ها.

رتبه کشورهای منتخب منطقه در شاخص تاب‌آوری اقتصادی

ترکیه ۵۵

عربستان سعودی ۴۸

امارات متحده عربی ۴۳

قطر ۳۸





بازار کار پس از جنگ چه ساختاری پیدا می‌کند؟

امیر محمد علوی

کار در بخش‌هایی فعالیت می‌کنند که ارزش افزوده بالایی در آن خلق نمی‌شود. از همین رو ارتباط میان بازار کار و تولید اقتصادی در ایران ضعیف است. این پدیده را باید بخشی از مشکلات ساختاری اقتصاد ایران دانست؛ مشکلی که حل آن نیازمند سیاست‌های بنیادی و توجهی فراتر از اقدامات مقطعی است.

باین حال از سال ۱۳۹۰، بازار کار ایران به دلیل آغاز تحریم‌های بین‌المللی با مشکلاتی دیگر نیز مواجه شد. از آن سال تاکنون، اقتصاد ایران با اتفاقاتی همچون برجام، خروج ترامپ از برجام، کرونا، جنگ ۱۲ روزه و جنگ ۴۰ روزه روبه‌رو شد. مواردی که عمده‌تا آثاری منفی بر بازار کار کشور داشتند.

در این گزارش، هدف پرداختن به تحولات بازار کار کشور بعد از جنگ ۴۰ روزه است. باین حال لازم است تا وضعیت بازار کار قبل از جنگ اخیر نیز به صورت مختصر مورد بررسی قرار گیرد تا ببینیم اقتصاد ایران و بازار کار با چه شرایطی در وضعیت جنگ با آمریکا و اسرائیل قرار گرفته است.

بازار کار پیشا جنگ

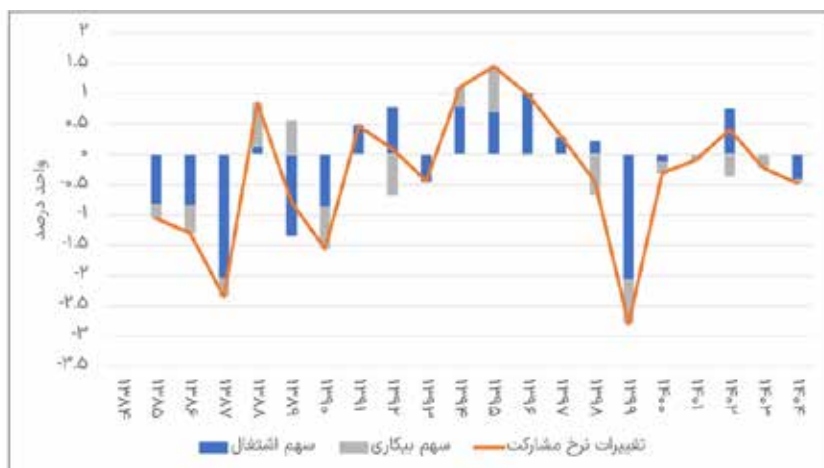
برآوردها از داده‌های مرکز آمار ایران نشان می‌دهد نرخ بیکاری در سال ۱۴۰۴ به ۷/۵۱ درصد رسیده است؛ رقمی که نسبت به سال قبل کاهش داشته و به پایین‌ترین میزان در ۲۰ سال گذشته رسیده است. اما این کاهش الزاما به معنی بهبود بازار کار نیست. بررسی همزمان شاخص‌های بازار کار نشان می‌دهد بخش مهمی از این کاهش به خروج افراد از بازار کار و کاهش تمایل آنها برای جست‌وجوی شغل ربط دارد. برای درک بهتر این موضوع لازم است داده‌های نرخ مشارکت اقتصادی نیز بررسی شود.

نرخ مشارکت اقتصادی که سهم جمعیت فعال از کل جمعیت در سن کار را نشان می‌دهد، در سال ۱۴۰۴ به ۵۷/۴۰ درصد رسید؛ رقمی که کمترین سطح از سال ۱۳۹۱ تاکنون محسوب می‌شود. افت این شاخص معمولاً به معنای آن است که بخشی از افراد، به دلیل ناامیدی از پیدا کردن شغل، دیگر در جست‌وجوی کار نیستند و بنابراین در آمار بیکاران نیز محاسبه نمی‌شوند. به همین دلیل، کاهش نرخ بیکاری در چنین وضعیتی لزوماً به معنای بهبود فرصت‌های شغلی نیست، بلکه می‌تواند بیانگر کاهش حضور افراد در بازار

اشتغال در هر اقتصادی مهم‌ترین پیوند میان رشد و رفاه خانوارهاست. اما در ایران، بازاری که سال‌ها زیر فشار تحریم، رکود و کرونا قرار داشت، با وقوع جنگ ۴۰ روزه وارد مرحله‌ای شد که نه تنها فرصت‌های شغلی جدید کاهش یافت، بلکه بخش مهمی از مشاغل موجود نیز از بین رفت. به این ترتیب، می‌توان گفت جنگ اخیر به یکی از جدی‌ترین شوک‌های بازار کار در دهه‌های اخیر تبدیل شد.

شرط داشتن یک زندگی و معیشت مناسب و برخورداری از رفاهی قابل قبول، به شدت وابسته به شغل افراد است؛ شغلی که درآمد یک فرد یا حتی خانوار به آن گره خورده است. از همین رو می‌توان گفت اگر اقتصاد کشور، توانایی تامین شغل افراد را داشته باشد و ارزش افزوده بالایی خلق کند از سلامت برخوردار است. این موضوع اهمیت بازار کار یک کشور را در اقتصاد نشان می‌دهد. بنابراین تحلیل اعداد و ارقام بازار کار یک کشور اهمیت زیادی دارد.

بازار کار ایران به لحاظ ساختاری دارای مشکلات فراوان است. برای مثال یکی از این مشکلات، شکاف میان نیروی کار و ارزش افزوده خلق‌شده در اقتصاد است. به بیان ساده‌تر در اقتصاد ایران بیشتر نیروی



▲ روند ۲۰ ساله سهم بیکاری و اشتغال از تغییرات نرخ مشارکت اقتصادی

بود. با این حال زمانی که جنگ آمریکا و اسرائیل علیه ایران در ۹ اسفند سال گذشته آغاز شد، اقتصاد ایران به یک دوره جدید از نااطمینانی ورود کرد. برخی از بنگاه‌ها و کسب‌وکارهایی که تا پیش از جنگ، به‌رغم تحریم‌ها و بحران‌های ساختاری، به فعالیت خود ادامه می‌دادند، اکنون یا به سیاست تعدیل نیروی انسانی روی آورده‌اند یا به‌طور کامل تعطیل شده‌اند.

از سوی دیگر حملات آمریکا و اسرائیل به صنایع و بنگاه‌های اقتصادی کشور از جمله فولاد مبارکه اصفهان و فولاد خوزستان مشکلات زیادی را به اقتصاد کشور و نیروی کار تحمیل کرد. علاوه بر این موارد، اعمال محاصره دریایی نیز بر مشکلات اقتصاد ایران افزود. این همه در حالی است که نااطمینانی در اوج خود قرار داشت و بنگاه‌ها و کسب‌وکارها با دیگر مشکلات، از جمله دشواری تامین اعتبار، قطعی اینترنت و قطعی برق نیز مواجه بودند. بر این اساس می‌توان انتظار داشت که تعداد زیادی از نیروی کار مشغول در فعالیتهای تولیدی و خدماتی، بعد از جنگ، شغل خود را از دست داده باشند؛ چراکه آینده نامشخص این بنگاه‌ها ریسک نگه داشتن نیروی کار را برای آنها بالا برده است.

چند هفته پیش، معاون وزیر کار اعلام کرد بر اثر جنگ یک میلیون نفر به‌صورت مستقیم و یک میلیون نفر به‌صورت غیرمستقیم شغل خود را از دست داده‌اند. چندی پیش نیز وزارت کار اعلام کرد که ۲۰۰ هزار نفر بیمه بیکاری درخواست کرده‌اند. بنابراین با فرض صحت این ادعا، در مجموع دو میلیون نفر به تعداد بیکاران کشور افزوده شده است.

بر سر فرصت‌های شغلی چه آمد؟

از ماه‌های پایانی سال ۱۴۰۴ تا اردیبهشت ۱۴۰۵، بازار کار ایران با یکی از سنگین‌ترین



▲ روند ۲۰ ساله نرخ بیکاری و نرخ مشارکت اقتصادی

کار باشد. به عبارتی، ماهیت فرصت‌های شغلی و شرایط آنها افراد را از ادامه جست‌وجوی کار ناامید کرده است.

بررسی روند دو دهه اخیر بازار کار حاکی از آن است در نیمه دوم دهه ۸۰ و اوایل دهه ۹۰، با افزایش درآمدهای نفتی و تثبیت نرخ ارز، اقتصاد کشور به واردات روی خوش نشان داد و از همین رو بخش تولید ضعیف‌تر شد. این تغییرات موجب شد هم سهم شاغلان و هم بیکاران از جمعیت فعال کاهش یابد و نشانه‌هایی از رکود و ناامیدی در بازار کار شکل بگیرد.

در مقابل، در سال‌های پس از برجام، به‌ویژه سال‌های ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۶، فضای اقتصادی نسبتاً بهتر شد و نرخ مشارکت افزایش پیدا کرد. در این دوره افراد بیشتری وارد بازار کار شدند؛ برخی شغل یافتند و برخی نیز با وجود جست‌وجوی ناموفق، در گروه بیکاران قرار گرفتند، که خود نشانه افزایش امید به اشتغال بود.

اما از سال ۱۳۹۷ و پس از خروج دونالد ترامپ از برجام، همراه با تشدید تحریم‌ها و سپس همه‌گیری کرونا، بازار کار دوباره وارد دوره رکود شد. سال ۱۳۹۹ اوج این بحران بود؛ زمانی که تعطیلی گسترده کسب‌وکارها و محدودیت‌های ناشی از شیوع ویروس کرونا باعث افت شدید نرخ مشارکت اقتصادی شد.

پس از پایان همه‌گیری کرونا نیز بازار کار به شرایط قبلی بازنگشت. در سال‌های بعد، روند کاهش مشارکت ادامه پیدا کرد و به تدریج ناامیدی از یافتن شغل در میان بیکاران افزایش یافت. در سال ۱۴۰۴، این فشار تنها به افراد جویای کار محدود نماند و بخشی از شاغلان نیز تحت تاثیر نااطمینانی‌های اقتصادی، سیاسی و تنش‌های منطقه‌ای آسیب دیدند. بنابراین، تصویر بازار کار در سال گذشته بیش از آنکه بیانگر بهبود باشد، از کاهش امید و خروج بخشی از نیروی کار از چرخه فعالیت اقتصادی حکایت دارد.

بیکاران پس‌ا جنگ

آنچه تاکنون گفته شد، روایت بازار کار کشور قبل از وقوع جنگ ۴۰ روزه

دوره‌های رکودی سال‌های اخیر مواجه شده است. افزایش نااطمینانی و بی‌ثباتی اقتصادی، تشدید ریسک‌های سیاسی و محتاط‌تر شدن بنگاه‌ها در تصمیم‌گیری، موجب شد روند جذب نیروی کار به شکل محسوسی تضعیف شود. رخداد‌های دی‌ماه و سپس درگیری‌هایی که از اسفند ۱۴۰۴ آغاز شد، این شرایط را تشدید و بسیاری از کسب‌وکارها را با توقف یا محدودیت فعالیت مواجه کرد. بخشی از بنگاه‌ها به طور کامل تعطیل شدند و برخی دیگر تنها با کاهش مقیاس فعالیت ادامه دادند؛ موضوعی که مستقیماً بر استخدام اثر گذاشت.

آمارهای جاب‌ویژن نشان می‌دهد در هفته دوم اردیبهشت ۱۴۰۵، حجم فرصت‌های شغلی نسبت به میانگین سال‌های گذشته حدوداً بیش از ۵۰ درصد کاهش یافته است. این کاهش بیانگر آن است که بازار کار هنوز نتوانسته به سطح عادی خود بازگردد و فضای استخدام همچنان در وضعیت احتیاط قرار دارد. داده‌های منتشرشده از سوی جاب‌ویژن نشان می‌دهد روند افت از دی‌ماه آغاز شد؛ در آذر بازار تقریباً نزدیک به الگوی معمول قرار داشت، اما با ورود به زمستان، تقاضا برای نیروی کار به تدریج کاهش یافت. در بهمن بخشی از این کاهش پوشش داده شد، اما این بهبود کوتاه‌مدت بود و در ادامه تداوم نیافت.

با شروع جنگ در اسفند، روند بهبود متوقف شد و بازار کار دوباره وارد وضعیتی نامطلوب شد. این وضعیت تا پایان فروردین ادامه داشت و در اردیبهشت نیز فاصله بازار با شرایط متعارف همچنان زیاد باقی ماند. در مجموع، داده‌ها نشان می‌دهد کاهش استخدام در این دوره صرفاً یک افت موقتی نبوده، بلکه نشانه‌ای از رکود عمیق‌تر در پویایی بازار کار است.

بررسی بخش‌های مختلف اقتصاد ایران در بازار کار نشان می‌دهد شدت آسیب در صنایع مختلف یکسان نبوده است. برخی حوزه‌ها که وابستگی بیشتری به تقاضای غیرضروری یا ثبات روانی جامعه دارند، بیشترین کاهش را تجربه کرده‌اند. در این

میان، بخش گردشگری، بازاریابی و تبلیغات با کاهش تا ۸۰ درصدی در فرصت‌های شغلی یکی از آسیب‌دیده‌ترین بخش‌ها بوده است. همچنین تجارت الکترونیک نیز کاهشی در حدود ۷۵ درصد را ثبت کرده است؛ کاهشی که علاوه بر افت تقاضا، به اختلال در زیرساخت‌ها و کانال‌های ارتباطی آنلاین نیز مرتبط است.

در مقابل، بخش‌هایی که به نیازهای پایه و مصرف ضروری خانوارها وابسته‌اند، تاب‌آوری بیشتری داشته‌اند. فرصت‌های شغلی در حوزه دارو حدود ۴۱ درصد کاهش یافته، در خرده‌فروشی این افت به ۴۳ درصد رسیده و در کشاورزی حدود ۴۵ درصد برآورد شده است. اگرچه این بخش‌ها نیز از فشار بحران در امان نمانده‌اند، اما نسبت به سایر صنایع کاهش محدودتری را تجربه کرده‌اند و نشان داده‌اند که فعالیت‌های مرتبط با نیازهای اساسی جامعه در دوره‌های بحران، پایداری بیشتری در بازار کار دارند.

نقش دولت در حل بحران بازار کار

بنابراین، آنچه جنگ ۴۰ روزه بر سر اقتصاد ایران آورده تا به اکنون افزایش تعداد بیکاران و کاهش فرصت‌های شغلی بوده است. امری که می‌تواند به خروج نیروی کار از بازار کار منجر شده و نرخ مشارکت اقتصادی بیش از پیش کاهش یابد. همراه شدن این رخداد با افزایش نرخ بیکاری که محتمل به نظر می‌رسد، در اقتصادی که با بحران رکود تورمی مواجه است، معنای بسیار ناخوشایندی دارد. بار مالی این رخداد در مورد تامین منابع مالی بیمه بیکاری برای دولت بسیار سنگین است؛ دولتی که خود با کسری بودجه زیادی مواجه است و به دلیل اتفاقات اخیر، تامین منابع مالی آن با دشواری‌های فزاینده‌ای روبه‌رو شده است.

حال ممکن است سیاست‌گذار به منظور جلوگیری از رکود اقتصاد و تعمیق بحران بازار کار، به سمت سیاست‌های انبساطی و مداخلات بیشتر حرکت کند. با این حال پیامد این جنس از سیاست‌ها در شرایط کنونی اقتصاد ایران می‌تواند به خسارت‌های بیشتر منجر شود. در دوره‌ای که نااطمینانی اقتصاد در سطوح بالایی قرار دارد، سیاست‌های انبساطی مانند تزریق نقدینگی و تخصیص وام‌های قابل توجه می‌تواند به جای افزایش تولید و رونق فعالیت کسب‌وکارها به رشد شاخص قیمت یا همان تورم منجر شود. از سوی دیگر مداخلات بیشتر دولت در بازار کار و شاید تامین شغل افراد به وسیله این نهاد به بی‌انگیزگی بخش خصوصی برای ادامه فعالیت و خروج بیشتر از اقتصاد منتهی خواهد شد.

مسئله دیگر این است که تورمی که هم‌اکنون بر اقتصاد ایران حاکم است به گواه بسیاری از کارشناسان، از زمان جنگ جهانی دوم بی‌سابقه است. از این رو کنترل تورم اگر اولویت سیاست‌گذار قرار گیرد، می‌تواند رکود در اقتصاد را عمیق‌تر کرده و به بازار کار ضربه بیشتری وارد کند. بنابراین سیاست‌گذار در حال حاضر با مسئله‌ای پیچیده و چندمجهولی مواجه است که حل آن نیازمند بررسی دقیق و توجه به شرایط مختص هر مسئله است. آنچه روشن است این است که دولت در جایگاه سیاست‌گذار اصلی بازار کار و اقتصاد کشور باید به جای راه‌حل‌های مقطعی و موقت به سمت حل ریشه‌ای مشکلات حرکت کند. پایان جنگ، رفع تحریم‌های اقتصادی و ایجاد محیطی باثبات از وظایف اصلی این نهاد بوده که احتمالاً به رونق اقتصادی و بازار کاری پویاتر نیز منتهی خواهد شد. /تجارت فردا

DASANI

Trademark Regd.

آب آشامیدنی حاوی مواد معدنی
برای طعمی تازه و گوارا



FRESH MILK



Alis

www.alis.ir