

# گذار تجارت ایران به عصر چندکریدوری

در سایه فشارهای بیرونی، ایران توانست تجارت خارجی خود را با اتکا به تنوع مسیر، ظرفیت همسایگان و چابکی لجستیکی، وارد مرحله‌ای تازه و پایدار کند



منطقه‌ای است. اهمیت کریدور ایران-پاکستان در پیوند با طرح‌های زیربنایی چین، به‌ویژه از مسیر بندر گوادر، معنای اقتصادی گسترده‌تری ایجاد کرد. این اتصال این امکان را می‌دهد ایران در پروژه‌های منطقه‌ای چین نقش‌آفرینی کند و مسیرهای جایگزین برای دور زدن محدودیت‌های دریایی جنوب در اختیار داشته باشد. چنین مسیری وابستگی را کاهش و انعطاف‌پذیری تجارت کشور را افزایش می‌دهد.

## تقویت محورهای شمالی

هم‌زمان با فعال شدن مسیرهای شرقی، چرخش بخشی از تجارت ایران به سمت شمال یکی دیگر از سازوکارهای مهم تاب‌آوری اقتصادی بود. استفاده از بنادر دریای خزر و تقویت همکاری‌های تجاری با روسیه و کشورهای آسیای مرکزی، بخشی از فشار ناشی از کاهش ظرفیت مسیرهای جنوبی را جبران کرد. واردات کالاهای اساسی نظیر غلات، روغن آفتابگردان و نهاده‌های دامی از این مسیرها، به‌عنوان یک راهبرد جایگزین مورد توجه قرار گرفت. یحیی ضیایی مهرجری، مشاور فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک، در این باره توضیح می‌دهد که تفاوت‌های زیرساختی میان بنادر شمال و جنوب، هرچند ظرفیت خزر را محدود می‌کند، اما قابلیت تأمین پایدار کالا را مختل نمی‌سازد. عمق آب و آب‌خور شناورها در بنادر شمالی محدودتر است و همین موضوع باعث کاهش تناژ حمل‌ونقل دریایی می‌شود، اما شبکه ریلی کشور این ضعف را جبران می‌کند. مسیرهایی مانند اینچه‌برون و سرخس فعالند و ارتباط با باکو و بنادر روسیه برقرار است. او تأکید می‌کند که بنادر جنوبی همچنان فعالند و کاهش ظرفیت در آنها به حدی نیست که اختلال گسترده در تأمین کالا ایجاد کند. در کنار این شبکه، مناطق آزاد شمالی مانند انزلی، ماکو و ارس نیز با ایفای نقش مکمل، حلقه‌های تأمین را تقویت کرده‌اند. در مقیاسی کلان‌تر، کریدور بین‌المللی شمال-جنوب جایگاه راهبردی خود را بیش از پیش تثبیت کرد. این کریدور که ایران را به روسیه، قفقاز و آسیای مرکزی متصل

می‌کند، نه تنها در دوره بحران متوقف نشد، بلکه افزایش ترانزیت را تجربه کرد. استمرار عملکرد این مسیر در شرایط فشار زیرساختی، بیانگر تاب‌آوری بالای شبکه لجستیکی کشور و اهمیت موقعیت جغرافیایی ایران در معادلات تجاری منطقه است.

## بازآرایی ژئواقتصادی ایران

کریدور شمال-جنوب به دلیل برخورداری از شاخه‌های مختلف زمینی و دریایی، امکان انتخاب مسیرهای متنوع را فراهم می‌کند و همین انعطاف‌پذیری باعث شد تجارت ایران در دوره بحران از آسیب مصون بماند. تنوع مسیرها و قابلیت جابه‌جایی بار از چندین مرز، یکی از مهم‌ترین عوامل پایداری در تأمین کالا بود. ایران با بهره‌گیری از این ظرفیت، توانست جریان تجارت خارجی را در سطوح مختلف حفظ کند و از تبدیل محدودیت‌های موقتی به بحران پایدار جلوگیری نماید. در کنار تحولات خارجی، ساختار حمل‌ونقل داخلی نیز در خدمت پایداری تجارت قرار گرفت. شبکه جاده‌ای کشور، با اتکاب به ناوگان عمومی و مسیرهای ترانزیتی داخلی، بخش مهمی از بار را جابه‌جا کرد و مانع اختلال در توزیع کالاهای اساسی شد. عملکرد شبکه حمل‌ونقل در این دوره نشان داد که ارتباط میان زیرساخت‌های داخلی و مسیرهای خارجی، نقشی تعیین‌کننده در تاب‌آوری اقتصادی دارد. این مجموعه تحولات نشان می‌دهد که اقتصاد ایران در مواجهه با فشارهای شدید خارجی، به‌جای وابستگی به یک محور یا یک مسیر، الگوی متکثر و چندمسیره‌ای را تجربه کرده است. استفاده از مسیرهای شرقی، تقویت محورهای شمالی، حفظ فعالیت بنادر جنوبی و بهره‌گیری از مناطق آزاد، همگی بخشی از بازآرایی جدید تجارت کشور را تشکیل می‌دهند. این انعطاف‌نه‌فقط واکنشی به بحران، بلکه ظرفیتی پایدار برای دوره پس از بحران نیز محسوب می‌شود. نتیجه چنین بازآرایی، افزایش نقش ایران در کریدورهای منطقه‌ای و رشد تدریجی وزن ژئواقتصادی کشور است؛ تحولی که می‌تواند در بلندمدت جایگاه ایران را در شبکه تجارت اوراسیا و جنوب آسیا ارتقا دهد.

## پایداری شبکه توزیع

در کنار بازآرایی مسیرهای خارجی، عملکرد شبکه حمل‌ونقل داخلی نیز به یکی از عوامل اصلی پایداری تجارت و تأمین کالا در کشور تبدیل شد. آمارهای رسمی نشان می‌دهد در دوره تنش و محدودیت‌های لجستیکی، زیرساخت‌های حمل‌ونقل داخلی توانسته‌اند جریان توزیع کالا را بدون وقفه حفظ کنند و مانع از بروز اختلال در بازار شوند. بر اساس اعلام سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، طی بازه زمانی ۹ اسفند ۱۴۰۴ تا ۱۹ فروردین ۱۴۰۵، مجموع جابه‌جایی کالا در شبکه جاده‌ای کشور به ۴۶ میلیون و ۵۹۰ هزار تن رسیده است. مهرداد حمداللهی، مدیرکل دفتر حمل‌ونقل کالای این سازمان، اعلام کرد این حجم از جابه‌جایی با صدور ۲ میلیون و ۹۹۰ هزار بارنامه و از طریق ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای در سراسر کشور انجام شده است؛ آماري که نشان‌دهنده‌ندام و فعالیت شبکه توزیع حتی در شرایط فشار بر زنجیره‌های تأمین است. بخش قابل توجهی از این جابه‌جایی‌ها به انتقال کالاهای اساسی اختصاص داشته است. به گفته این مقام مسئول، در همین بازه زمانی حدود ۲ میلیون و ۹۲۰ هزار تن انواع اقلام اساسی پس از ورود از بنادر کشور، از طریق شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای به نقاط مختلف منتقل و در سطح بازار توزیع شده است. بررسی مقایسه‌ای نیز نشان می‌دهد میزان جابه‌جایی کالاهای اساسی در این دوره نسبت به مدت مشابه سال گذشته حدود ۳۰ درصد افزایش یافته است؛ رشدی که بیانگر فعال شدن ظرفیت‌های لجستیکی کشور برای حفظ ثبات عرضه در بازار است. این آمارها نشان می‌دهد زنجیره تأمین داخلی، از مرحله ورود کالا به بنادر تا انتقال و توزیع در استان‌ها، نه تنها دچار وقفه نشد بلکه با اتکا به توان ناوگان حمل‌ونقل، هماهنگی نهاده‌ی آماده‌به‌کاری زیرساخت‌های جاده‌ای و ریلی توانست پاسخگوی نیازهای مصرفی کشور باشد.

## سیاست گذاری‌های مؤثر

در بنبوه جنگ و فشارهای ناشی از اختلال در مسیرهای اصلی بازرگانی، حوزه سیاست‌گذاری کشور با مجموعه‌ای از تصمیم‌های هماهنگ و سریع توانست از بروز بحران گسترده در تجارت جلوگیری کند. در همین چارچوب، تسهیل فرایندهای گمرکی، اجرای ترخیص درصدی و کامل کالاهای اساسی، کاهش محدودیت‌های مربوط به رفع تعهدات ارزی و تسریع در تشریفات وارداتی، از جمله اقداماتی بود که به‌طور مستقیم موجب حفظ جریان پایدار کالا شد. هماهنگی میان نهادهای کلیدی همچون بانک مرکزی، گمرک و سازمان توسعه تجارت نیز مانع از شکل‌گیری گلوگاه‌های اجرایی شد و توانست پیوستگی میان حلقه‌های زنجیره تجارت را تقویت کند. در کنار این اقدامات، طراحی مسیرهای جایگزین برای نقل و انتقال مالی در دستور کار قرار گرفت. همکاری با کشورهای همسو، ایجاد بسترهای پرداخت غیردلاری و راه‌اندازی کانال‌های مالی دوجانبه، از ابزارهایی بود که به تداوم تجارت در شرایط محدودیت بین‌المللی یاری رساند. چنین سیاست‌هایی، ضمن کاهش فشار بر منابع ارزی، مسیرهای تازه‌ای برای تسویه مبادلات خارجی فراهم آورد. از منظر راهبردی، جنگ تحمیلی رمضان وابستگی سنتی تجارت ایران به مسیرهای جنوبی و واسطه‌های منطقه‌ای را دگرگون ساخت. کاهش نقش کشورهای حاشیه خلیج فارس در مبادلات تجاری، ضرورت گسترش روابط اقتصادی با همسایگان و تنوع بخشی جغرافیایی را آشکار کرد. در پی آن، توسعه تجارت زمینی با کشورهای منطقه و تقویت موافقت‌نامه‌های دوجانبه و چندجانبه در سطح آسیای مرکزی و شرق آسیا مورد تأکید قرار گرفت.

## الزامات همکاری منطقه‌ای

ناصریان با اشاره به لزوم بهره‌برداری مؤثر از کریدورها توضیح می‌دهد که توسعه این مسیرها نیازمند هماهنگی‌های چندسطحی است. در لایه حاکمیتی، کشورها باید به توافقات سیاسی دست یابند و در سطوح عملیاتی نیز شرکت‌های حمل‌ونقلی باید به تفاهم‌های تجاری دوجانبه و چندجانبه برسند. او نمونه کریدور شمال-جنوب را یادآور می‌شود؛ مسیری که از سال ۲۰۰۰ میان ایران، هند و روسیه طراحی شد و طی سال‌های اخیر با جدیت بیشتری پیگیری شده است. به گفته او، ابتکارهایی مانند ترانسیک برای اتصال اروپا، قفقاز و آسیای میانه یا طرح کمربند راه چین نیز نشان می‌دهد کریدورها به چارچوب‌های ژئواقتصادی فراگیری تبدیل شده‌اند؛ چارچوب‌هایی که فراتر از مبادلات کالایی، به خلق شبکه‌ای پایدار از منافع مشترک میان کشورها می‌انجامند.

یادداشت  
O P I N I O N



شهریار نعی‌زاده

مدیرکل بازرگانی خارجی راه‌آهن

## ایران در مسیر جدید چین و اروپا

بر اساس برنامه هفتم توسعه، سهم ترانزیت ریلی کشور باید به ۱۰ میلیون تن از مجموع ۴۰ میلیون تن ترانزیت بار در شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل برسد. در همین چارچوب، راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برنامه‌ای مرحله‌ای برای افزایش ترانزیت ریلی در پیش گرفته است. میزان ترانزیت فعلی که حدود ۲ میلیون تن برآورد می‌شود، باید تا پایان برنامه هفتم به حدود پنج برابر افزایش یابد. تحقق این هدف مستلزم فعال‌سازی کریدورهای منطقه‌ای، تقویت پیوندهای لجستیکی با کشورهای همسایه و توسعه مسیرهای بین‌المللی است. سیاست‌گذاری‌های اخیر در بخش حمل‌ونقل ریلی نیز با تمرکز بر همین رویکرد طراحی شده و تلاش دارد موقعیت جغرافیایی ایران را به مزیتی اقتصادی در عرصه ترانزیت منطقه‌ای تبدیل کند.

در این مسیر، فعال‌سازی کریدور شرق-غرب در شاخه جنوبی که از ایران عبور می‌کند، از مهم‌ترین اقدامات سال گذشته به شمار می‌رود. این کریدور که چین را به اتحادیه اروپا متصل می‌کند، طی سال‌های گذشته عملاً غیرفعال بود، اما با برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده، شاخه جنوبی آن که هم‌مسیر تاریخی جاده ابریشم است دوباره فعال شد. تا پنجم بهمن ماه سال گذشته، ۶۵ قطار کانتینری از چین به مقصد ایران اعزام شد که بیش از سه هزار کانتینر چهل‌فوتی را جابه‌جا کردند. برنامه‌ریزی انجام‌شده برای سال ۱۴۰۵ عبور دست کم ۲۰۰ قطار در این مسیر است. اهمیت این مسیر تنها به ورود قطارها به ایران محدود نمی‌شود، بلکه هدف اصلی ادامه حرکت آن‌ها به سمت اروپا است. در همین چارچوب، در سال ۱۴۰۴ یک قطار به‌صورت آزمایشی از چین به لهستان از مسیر ایران عبور کرد که از نظر زمان و هزینه نسبت به مسیرهای جایگزین مزیت قابل توجهی داشت.

در کریدور شمال-جنوب نیز تحرک تازه‌ای شکل گرفت. بیش از ۷۰ قطار از روسیه و بلاروس وارد کشور شد که بخشی از آن‌ها به‌صورت ترانزیتی از مرزهای اینچه‌برون یا آستارا عبور کرده و پس از انتقال ریلی تا بنادر جنوبی ایران، به کشورهای حوزه خلیج فارس یا هند ارسال شدند. در مقابل، بخشی از بار نیز از بنادر جنوبی کشور به مقصد روسیه حمل شد. در همین چارچوب، نخستین قطار ترانزیتی مسکو-تهران مسیر خود را در مدت ۱۰ روز طی کرد و نخستین قطار بلاروس نیز از مینسک طی یازده روز به بندر خشک آپرین رسید. در مرز ریلی تازه‌تأسیس «شمیتخ» با افغانستان نیز حجم مبادلات نسبت به سال ۱۴۰۳ رشد چشمگیری داشت و تا پنجم اسفندماه از ۶۵۰ هزار تن فراتر رفت.

هدف‌گذاری برای مرز شمیتخ در سال ۱۴۰۵ عبور ۲ میلیون تن کالا است. سال گذشته نخستین قطار ترانزیتی ترکیه به افغانستان از مسیر ایران عبور کرد و نخستین قطار اکو نیز از ترکیه به کشورهای CIS رسید. در چنین شرایطی، حمل‌ونقل ریلی بین‌المللی کشور پنجم اسفند ۱۴۰۴ از مرز ۵ میلیون تن گذشت؛ رکوردی که با وجود فشار تحریم‌ها به دست آمد.

## ترانزیت؛ سازوکار نوین ثبات

### کریدورها با افزایش وابستگی متقابل، هزینه تنش و احتمال درگیری میان کشورها را کاهش می‌دهند

کریدورهای ترانزیتی در دهه‌های اخیر از یک مفهوم حمل‌ونقلی صرف فراتر رفته و به ابزارهای مؤثر شکل‌دهنده مناسبات اقتصادی و حتی امنیتی کشورها تبدیل شده‌اند؛ ابزاری که با افزایش وابستگی متقابل، هزینه درگیری را بالا برده و زمینه‌گرایی به ثبات را تقویت می‌کند.

## نقش وابستگی متقابل

کریدورها از منظر اقتصادی بستری برای هم‌پیوندی کشورها ایجاد می‌کنند و همین پیوند، بنیانی برای کاهش تنش‌های ژئوپلیتیک فراهم می‌سازد. سید مرتضی ناصریان، مسئول هماهنگی و پیگیری سند ملی ترانزیت، معتقد است زمانی که چند کشور در یک مسیر مشترک قرار می‌گیرند، منافع اقتصادی آن‌ها به یکدیگر گره می‌خورد و اختلال در این مسیرها،