

# شرق ایران، حلقه جدید زنجیره تأمین

بنادر کراچی و گوادر پاکستان در حال تبدیل شدن به حلقه‌ای مکمل برای تجارت ایران هستند؛ مسیری که می‌تواند هزینه‌های لجستیکی را کاهش داده و جریان کالا را پایدارتر کند

مشخص فراهم کرده که این موضوع، از منظر حقوقی و اجرایی، ریسک مسیر را کاهش می‌دهد.

در سطح کلان‌تر، این کریدور می‌تواند ایران را به شبکه تجارت جنوب آسیا متصل کند و زمینه حضور فعال‌تر در جریان کالا میان پاکستان، هند و سایر اقتصادهای منطقه را فراهم سازد. چنین ظرفیتی، در صورت بالفعل شدن، می‌تواند نقش ایران را از یک مسیر صرف عبور کالا به یک بازیگر فعال در زنجیره ارزش منطقه‌ای ارتقا دهد.

## ضرورت تنوع مسیرهای تجاری

یکی از محورهای اصلی تحلیل کارشناسان اقتصادی، مسئله «ریسک تمرکز مسیرهای تجاری» است. اتکای بیش از حد به چند بندر یا مسیر محدود، در شرایط بی‌ثباتی ژئوپلیتیکی با اختلالات حمل‌ونقل جهانی، می‌تواند آسیب‌پذیری اقتصاد را افزایش دهد. تجربه اقتصادهای موفق نشان می‌دهد که کشورهایی با شبکه متنوع ترانزیتی، در مواجهه با بحران‌های لجستیکی از تاب‌آوری بالاتری برخوردارند و توانایی جابه‌جایی سریع جریان کالا میان مسیرهای جایگزین را دارند. در این چارچوب، فعال‌سازی مسیر شرقی ایران نه به‌عنوان یک انتخاب مقطعی، بلکه به‌عنوان بخشی از راهبرد بلندمدت مدیریت تجارت خارجی قابل‌ارزایی است. این راهبرد می‌تواند شامل توسعه هم‌زمان کریدورهای شمالی، جنوبی و شرقی باشد تا توازن نسبی در شبکه توزیع بار تجاری کشور ایجاد شود. چنین توازنی علاوه بر کاهش فشار بر بنادر جنوبی، امکان مدیریت بهتر ظرفیت‌های حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای را نیز فراهم می‌کند.

از منظر سیاست‌گذاری، توسعه مسیرهای جایگزین همچنین به افزایش قدرت چانه‌زنی کشور در تعاملات تجاری منطقه‌ای منجر می‌شود. هرچه گزینه‌های بیشتری برای ورود و خروج کالا وجود داشته باشد، وابستگی به یک مسیر خاص کاهش یافته و انعطاف‌پذیری در قراردادهای تجاری افزایش می‌یابد. این موضوع در شرایط نوسانات شدید بازار حمل‌ونقل جهانی اهمیت استراتژیک پیدا می‌کند. در نهایت، تنوع بخشی به مسیرها تنها یک اقدام فنی در حوزه لجستیک نیست، بلکه بخشی از سیاست کلان امنیت اقتصادی محسوب می‌شود که هدف آن کاهش ریسک‌های ساختاری در زنجیره تأمین است.



ایران، امکان شکل‌گیری یک زنجیره لجستیکی چندلایه را فراهم می‌کند که در آن کالاها از دریا به خشکی و سپس به بازارهای داخلی منتقل می‌شوند. ظرفیت مرزهای میرجاوه و ریمدان در این میان نقش گلوگاه‌های حیاتی را ایفا می‌کند و به دلیل برخورداری از زیرساخت‌های نسبی گمرکی و منطقه ویژه اقتصادی، قابلیت تبدیل شدن به مراکز پردازش و توزیع کالا را دارند.

اتصال ریلی میان کراچی و زاهدان نیز در این معادله اهمیت تعیین‌کننده دارد. زیرامی‌تواند هزینه حمل‌ونقل را کاهش داده و زمان انتقال کالا را به شکل قابل توجهی بهینه کند. این مزیت، در شرایطی که هزینه‌های لجستیکی در تجارت بین‌الملل به یکی از عوامل تعیین‌کننده رقابت‌پذیری تبدیل شده، اهمیت دوچندان پیدا می‌کند. از سوی دیگر، قوانین ترانزیتی پاکستان نیز امکان عبور کالا از خاک این کشور را در قالب سازوکارهای

میان پاکستان و ایران، این مسیر را به یک حلقه بالقوه در بازاریابی شبکه تجارت خارجی کشور تبدیل کرده است. هم‌زمان، بحث استفاده از این ظرفیت نه تنها در سطح واردات کالاهای اساسی و مواد اولیه مطرح است، بلکه در حوزه صادرات مجدد و اتصال به بازارهای جنوب آسیا نیز اهمیت یافته است. این گزارش تلاش دارد ابعاد اقتصادی، زیرساختی و راهبردی این مسیر را در چارچوب تحولات تجارت منطقه‌ای بازخوانی کند.

## کریدور شرقی تجارت منطقه‌ای

در نگاه نخست، مسیر شرقی ایران به پاکستان و سپس به بازارهای جنوب آسیا، یک مسیر جایگزین صرف نیست، بلکه می‌تواند به‌عنوان یک کریدور مکمل در معماری تجارت خارجی کشور تعریف شود. استفاده از بنادر کراچی و گوادر، در پیوند با شبکه حمل‌ونقل زمینی و ریلی

در شرایطی که تجارت خارجی ایران در سال‌های اخیر با مجموعه‌ای از محدودیت‌ها، تغییرات ژئوپلیتیکی و نوسانات در مسیرهای سنتی حمل‌ونقل دریایی مواجه شده، مسئله «تنوع بخشی به کریدورهای تجاری» بار دیگر به یکی از محورهای اصلی سیاست‌گذاری و تحلیل اقتصادی بدل شده است. فشارهای ناشی از محدودیت دسترسی به برخی بنادر جنوبی، افزایش هزینه‌های لجستیکی و نااطمینانی در زنجیره تأمین، فعالان اقتصادی را به سمت جست‌وجوی مسیرهای جایگزین سوق داده است. در این میان، کریدور شرقی کشور و امکان اتصال به بنادر پاکستان، به‌ویژه کراچی و گوادر، به‌عنوان یک گزینه عملیاتی و قابل‌انگامورد توجه بخش خصوصی و کارشناسان قرار گرفته است. موقعیت جغرافیایی سیستان و بلوچستان، وجود زیرساخت‌های مرزی مانند میرجاوه و ریمدان و همچنین اتصال ریلی

“

## ظرفیت‌های لجستیکی شرق کشور

## در پیوند با زیرساخت‌های

## ریلی و مرزی، امکان ایجاد

## یک کریدور

## پایدار را

## برای کاهش

## هزینه‌ها و

## افزایش سرعت

## مبادلات تجاری

## فراهم می‌کند

یادداشت

N E W S



رامین گوران

رئیس انجمن صنفی آبنوسازان تهران

## فولاد، ستون فقرات ساخت‌وساز

در بسیاری از تحلیل‌ها نقش فولاد در ساختمان تنها با میلگرد و اسکلت فلزی شناخته می‌شود، در حالی که این نگاه تصویری ناقص از جایگاه واقعی این صنعت در حوزه ساخت‌وساز ارائه می‌دهد. واقعیت آن است که فولاد در تمامی اجزای ساختمان حضور دارد و بخش بزرگی از زنجیره ارزش ساختمان به‌صورت مستقیم به این صنعت وابسته است. فولاد به‌طور مستقیم در سازه ساختمان به کار گرفته می‌شود از میلگرد تیرآهن ستون تیر و بادبند گرفته تا سقف‌های مرکب و انواع سیستم‌های سازه‌ای. این فلز همچنین در بخش‌های معماری ساختمان نیز نقش پررنگی دارد و در ساخت پنجره‌ها چهارچوب‌ها نماها نرده‌ها حفاظ‌ها کرکره‌ها و سازه‌های سبک‌مورد استفاده قرار می‌گیرد.

حضور فولاد به اجزای سازه‌ای و معماری محدود نمی‌شود. این صنعت در تأسیسات مکانیکی ساختمان نیز نقشی اساسی ایفا می‌کند؛ از لوله‌ها و مخازن گرفته تا موتورخانه‌ها تجهیزات گرمایشی و سرمایشی سیستم‌های تهویه تجهیزات آتش‌نشانی و سامانه‌های انتقال سیالات. در بخش تأسیسات برقی نیز فولاد در سینی کابل‌ها تابلوهای برق محفظه‌های تجهیزات سیستم‌های پشتیبان و زیرساخت‌های الکتریکی کاربرد گسترده‌ای دارد.

علاوه بر این تجهیزات حمل‌ونقل عمودی ساختمان از جمله آسانسورها پله‌های برقی و تجهیزات مرتبط نیز به زنجیره فولاد وابسته هستند. در تجهیزات داخلی ساختمان نیز از کابینت‌ها و تجهیزات فلزی گرفته تا بسیاری از تجهیزات صنعتی و خدماتی مورد استفاده در ساختمان‌های مسکونی اداری تجاری و درمانی‌رپای فولاد به‌وضوح دیده می‌شود. حتی ماشین‌آلات ساختمانی جرثقیل‌ها تجهیزات قالب‌بندی ابزارآلات و تجهیزات اجرایی پروژه‌های عمرانی نیز خود بخشی از زنجیره مصرف فولاد محسوب می‌شوند. بنابراین زمانی که درباره صنعت فولاد صحبت می‌کنیم در واقع در باره یکی از مهم‌ترین پیشران‌های صنعت ساختمان سخن می‌گوییم. به همین دلیل هرگونه اختلال در تولید حمل‌ونقل تأمین انرژی تأمین مواد اولیه صادرات و واردات یا قیمت‌گذاری محصولات فولادی آثار خود را در سراسر چرخه ساخت‌وساز کشور نمایان می‌کند.

موضوع امروز تنها قیمت فولاد نیست. اگر از منظر بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران به مسئله نگاه کنیم موضوع اصلی پیش‌بینی‌پذیری است. سرمایه‌گذار برای ورود به یک پروژه ساختمانی نیازمند برآورد هزینه است. پیمانکار برای انعقاد قرارداد به برآورد دقیق هزینه‌ها احتیاج دارد. توسعه گرایی آغاز یک پروژه و بانک برای تأمین مالی آن نیز به تصویری روشن از هزینه‌های پیش‌رو نیاز دارند. اما زمانی که زنجیره تأمین با نااطمینانی مواجه شود امکان برنامه‌ریزی اقتصادی برای تمامی بازیگران این حوزه کاهش می‌یابد. ممکن است یک فعال اقتصادی بتواند خود را با افزایش قیمت‌ها تطبیق دهد اما نمی‌تواند در فضایی تصمیم‌گیری کند که هیچ تصویری از وضعیت سه ماهه شش ماهه یا یک ساله آینده در اختیار ندارد.

## گره‌های پنهان در زنجیره حمل‌ونقل

زیرساخت‌های حمل‌ونقل ایران با وجود ظرفیت‌های گسترده، همچنان درگیر ناکارآمدی ساختاری است که هزینه صادرات را به شدت افزایش می‌دهد

نظام‌های یکپارچه مدیریت حمل‌ونقل محدود شده و تصمیم‌گیری‌ها به صورت غیرمتمرکز و بعضاً غیرشفاف انجام می‌شود.

در مقابل، تجربه کشورهایی مانند گرجستان نشان می‌دهد دیجیتال‌سازی کامل فرایندهای حمل‌ونقل، از جمله صدور اسناد الکترونیکی، تبادل داده میان گمرک و شرکت‌های حمل‌ونقل و حذف فرایندهای کاغذی، می‌تواند به کاهش محسوس زمان و هزینه تجارت منجر شود. این تحول نه تنها بهره‌وری را افزایش می‌دهد، بلکه سطح شفافیت و پیش‌بینی‌پذیری زنجیره تأمین را نیز ارتقا می‌دهد. از سوی دیگر، توسعه سامانه‌های گمرکی یکپارچه و اتصال آن‌ها به شبکه حمل‌ونقل و بنادر، امکان مدیریت هوشمند جریان کالا را فراهم می‌کند. چنین ساختاری می‌تواند با کاهش توقف‌های غیرضروری، کاهش خطاهای انسانی و بهینه‌سازی مسیرهای حمل، هزینه‌های پنهان لجستیک را به حداقل برساند.

باید به این موضوع نیز توجه داشت که در اقتصاد جهانی امروز، رقابت صرفاً بر سر کیفیت تولید نیست، بلکه سرعت، هزینه و قابلیت اطمینان در تحویل کالا به عامل تعیین‌کننده تبدیل شده است. کشورهایی که توانسته‌اند نظام لجستیکی خود را هوشمند و یکپارچه کنند، به شکل قابل توجهی در جذب بازارهای صادراتی موفق‌تر عمل کرده‌اند.

برای ایران نیز عبور از ساختار سنتی حمل‌ونقل و حرکت به سمت لجستیک داده‌محور، نه یک انتخاب توسعه‌ای، بلکه یک ضرورت راهبردی است. توسعه حمل‌ونقل چندوجهی، نوسازی ناوگان، تکمیل زیرساخت‌های ریلی و گسترش خدمات الکترونیکی، در کنار هم می‌توانند زمینه کاهش هزینه‌های مبادله و افزایش سهم کشور از تجارت منطقه‌ای و جهانی را فراهم کنند. در غیر این صورت، شکاف رقابتی موجود در بازارهای صادراتی به تدریج عمیق‌تر خواهد شد و فرصت‌های اقتصادی بیشتری از دست خواهد رفت.

دارد. بخش قابل توجهی از میوه، تره‌بار و خشکبار از این مسیر به بازارهای منطقه‌ای ارسال می‌شود. با این حال، معطلی‌های طولانی در مرزها، کمبود هماهنگی‌های بین‌دستگاهی و افزایش هزینه‌های سوخت و نگهداری ناوگان، این بخش را با چالش‌های جدی مواجه کرده است. در حوزه ریلی، اگرچه در سال‌های اخیر توجه بیشتری به این بخش معطوف شده، اما همچنان کمبود لکوموتیو، فرسودگی خطوط، کمبود واگن و محدودیت‌های قراردادی بین‌المللی، ظرفیت توسعه آن را محدود کرده است. تمرکز فعلی این بخش عمدتاً بر حمل مواد معدنی نظیر مس، روی و کنسانتره است، اما فاصله آن با استانداردهای حمل‌ونقل ریلی کارآمد همچنان قابل توجه است.

مجموع این وضعیت نشان می‌دهد که ساختار حمل‌ونقل کشور نه به‌صورت یکپارچه، بلکه به شکل جزیره‌ای و غیرهم‌افزا عمل می‌کند؛ موضوعی که هزینه‌های پنهان صادرات را به شکل قابل توجهی افزایش می‌دهد.

## هوشمندسازی زنجیره لجستیک

یکی از مهم‌ترین گره‌های ساختاری در نظام حمل‌ونقل ایران، فقدان یکپارچگی داده‌ها و غلبه فرایندهای سنتی بر سازوکارهای دیجیتال است. در حالی که در بسیاری از کشورها، لجستیک مبتنی بر سامانه‌های هوشمند و تبادل الکترونیکی اسناد به یک استاندارد رایج تبدیل شده، در ایران همچنان بخش قابل توجهی از فرایندها مبتنی بر ساختارهای دستی و فردمحور است.

مدیرکل دفتر آماد و پشتیبانی سازمان توسعه تجارت با اشاره به این مسئله، تأکید دارد که راننده محور بودن نظام حمل‌ونقل جاده‌ای یکی از موانع جدی در مسیر توسعه لجستیک مدرن است. در چنین ساختاری، نقش شرکت‌های لجستیکی

در شرایطی که توسعه صادرات غیرنفتی به یکی از محورهای اصلی سیاست‌های کلان اقتصادی کشور تبدیل شده، مسئله حمل‌ونقل و زیرساخت‌های لجستیکی بیش از هر زمان دیگری به کانون تعیین‌کننده رقابت‌پذیری ایران در بازارهای جهانی بدل شده است. واقعیت آن است که تولید کالا، هرچند با کیفیت و استاندارد بالا، بدون شبکه حمل‌ونقل کارآمد و کم‌هزینه، نمی‌تواند به‌مزیت پایدار صادراتی تبدیل شود. در چنین چارچوبی، زنجیره لجستیک نه یک بخش پشتیبان، بلکه ستون فقرات تجارت خارجی تلقی می‌شود. با وجود ظرفیت‌های قابل توجه در چهار حوزه اصلی حمل‌ونقل شامل دریایی، جاده‌ای، ریلی و هوایی، همچنان مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌های ساختاری، فرسودگی زیرساخت‌ها و فقدان یکپارچگی سیستمی، هزینه‌های مبادله را افزایش داده و سرعت دسترسی کالا به بازارهای هدف را کاهش داده است. این وضعیت در نهایت به تضعیف قدرت رقابتی صادرکنندگان ایرانی در برابر رقبای منطقه‌ای و جهانی منجر شده است.

## چالش‌های چهارگانه حمل‌ونقل

بر اساس تشریح مدیرکل دفتر آماد و پشتیبانی سازمان توسعه تجارت، ساختار حمل‌ونقل کشور بر چهار رکن اصلی استوار است که هر یک نقش متفاوت اما مکملی در فرایند صادرات ایفا می‌کنند. حمل‌ونقل دریایی با سهمی حدود ۷۳ درصد، شریان اصلی تجارت خارجی ایران محسوب می‌شود و بخش عمده کالاهای صادراتی از این مسیر به بازارهای بین‌المللی منتقل می‌شود. این بخش اگرچه از نظر ظرفیت نسبی در موقعیت مسلط قرار دارد، اما همچنان با محدودیت‌های زیرساختی در بنادر، زمان‌های انتظار و هزینه‌های جانبی مواجه است که بر کارایی آن اثر منفی می‌گذارد. در مقابل، حمل‌ونقل هوایی عمدتاً برای کالاهای کم‌حجم اما با ارزش افزوده بالا مورد استفاده قرار می‌گیرد. محصولاتی مانند دارو، خاویار و برخی اقلام خاص، به دلیل حساسیت زمانی و ارزش اقتصادی بالا، از این مسیر صادر می‌شوند. با این حال، هزینه‌های بالای حمل‌هوایی باعث شده سهم آن در سبد صادراتی کشور محدود باقی بماند.

حمل‌ونقل جاده‌ای نیز نقش مهمی در صادرات محصولات کشاورزی

