



توسعه اقتصاد دریامحور در ایران؛ راهی به سوی همگرایی منطقه‌ای و افزایش تاب‌آوری اقتصادی

دومین همایش
اقتصاد دریامحور

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران
معاونت مطالعات اقتصادی و آینده‌پژوهی

آبان ۱۴۰۴

پیشگفتار

دومین همایش «اقتصاد دریامحور» در روز شنبه، ۱۷ آبان ۱۴۰۴، با حضور جمعی از مدیران ارشد، کارشناسان و نمایندگان بخش خصوصی کشور برگزار شد. این رویداد با مشارکت فعال اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران و در قالب دو پنل تخصصی «ترانزیت و لجستیک» و «تاب‌آوری و امنیت اقتصادی» به بررسی چالش‌ها، فرصت‌ها و مسیرهای سیاست‌گذاری در حوزه اقتصاد دریامحور ایران پرداخت.

اقتصاد دریامحور به‌عنوان یکی از ستون‌های اصلی توسعه پایدار در قرن بیست‌ویکم، فراتر از حوزه حمل‌ونقل و تجارت خارجی است؛ این مفهوم دربرگیرنده‌ی راهبردی جامع برای تنوع‌بخشی به اقتصاد ملی، افزایش تاب‌آوری در برابر شوک‌های بیرونی و ارتقای امنیت اقتصادی کشور است. در شرایطی که اقتصاد جهانی با نااطمینانی‌های ژئوپلیتیکی و نوسانات زنجیره تأمین مواجه است، تقویت جایگاه ایران در شبکه‌های ترانزیتی و دریایی می‌تواند به‌منزله‌ی سپری در برابر تحریم‌ها و تهدیدهای اقتصادی عمل کند.

ایران از موقعیتی بی‌بدیل در ژئواکونومی منطقه برخوردار است. قرارگرفتن در تقاطع مسیرهای راهبردی شرق-غرب و شمال-جنوب، دسترسی هم‌زمان به آب‌های آزاد و بازارهای منطقه‌ای و وجود ظرفیت‌های گسترده انسانی و فناورانه، کشور را در جایگاهی قرار داده است که می‌تواند محور همکاری‌های اقتصادی میان آسیای مرکزی، قفقاز، خلیج فارس و شبه‌قاره هند باشد. بهره‌گیری هوشمندانه از این ظرفیت‌ها، نه‌تنها ابزاری برای رشد اقتصادی، بلکه مسیر نهادینه‌سازی تاب‌آوری و امنیت اقتصادی ملی است.

بولتن حاضر، حاصل گردآوری و تلفیق مباحث و یادداشت‌های ارائه‌شده در این دو پنل تخصصی است. هدف آن، ارائه‌ی تصویری جامع و منسجم از چشم‌انداز اقتصاد دریامحور ایران، راهبردهای ارتقای تاب‌آوری اقتصادی و پیشنهادهای عملی برای بهبود حکمرانی، توسعه زیرساخت‌ها و تقویت نقش بخش خصوصی در این عرصه است. امید است این مجموعه بتواند به‌عنوان مرجع تصمیم‌سازی و الهام‌بخش همکاری‌های ملی و منطقه‌ای در مسیر بازتعریف جایگاه ایران در اقتصاد جهانی عمل کند.

فهرست مطالب

خلاصه مدیریتی	۳
هوشمندسازی بنادر؛ کلید تحول و تاب‌آوری اقتصاد ایران.....	۵
ایران کاروانسرای جهانی: پیونددهنده مسیرهای نوین آسیا-اروپا.....	۹
نقش ایران در توسعه اقتصاد دریامحور و شبکه‌های ترانزیتی منطقه‌ای	۱۶
ظرفیت‌های مسیرهای آبی و همکاری‌های چندجانبه دریایی در شرایط تحریم	۲۰
تاب‌آوری بنگاه‌های کوچک و متوسط در محیط‌های پرریسک و نامطمئن	۲۴
تاب‌آوری اقتصادی ایران در مواجهه با تحریم‌ها و فشارهای بیرونی	۲۸
نقش همکاری‌های مشترک کسب‌وکارها در افزایش تاب‌آوری اقتصادی بنگاه‌ها در دوران بحران	۳۲

خلاصه مدیریتی

بولتن حاضر حاصل جمع‌بندی مباحث دو پنل تخصصی «ترانزیت و لجستیک» و «تاب‌آوری و امنیت اقتصادی» در دومین همایش اقتصاد دریامحور است که با مشارکت فعال اتاق بازرگانی تهران در آبان ۱۴۰۴ برگزار شد. در شرایطی که اقتصاد جهانی با بازآرایی زنجیره‌های تأمین، رقابت کریدورهای تجاری و نااطمینانی ژئوپلیتیکی روبه‌روست، رویکرد دریامحور و ترانزیت پایه می‌تواند راهبردی‌ترین مسیر ارتقای تاب‌آوری و امنیت اقتصادی ایران باشد. در این چارچوب، چهار محور کلیدی به عنوان یافته‌های اصلی بولتن قابل تأکید است:

۱. هوشمندسازی بنادر، پیشران تحول لجستیکی کشور:

بنادر به عنوان گره‌های حیاتی زنجیره تأمین، نیازمند گذار سریع به مدل‌های دیجیتال و داده‌محورند. برآوردها نشان می‌دهد که پیاده‌سازی فناوری‌های هوشمند می‌تواند هزینه‌های عملیاتی را تا ۳۰ درصد کاهش و بهره‌وری را تا ۲۵ درصد افزایش دهد. تشکیل کارگروه تخصصی «بندر هوشمند» در اتاق بازرگانی تهران و توسعه مدل‌های مشارکت عمومی-خصوصی (PPP) از الزامات فوری این مسیر است.

۲. بازتعریف جایگاه ایران به عنوان «کاروانسرای جهانی قرن ۲۱»:

موقعیت ژئواکونومیک ایران در تقاطع کریدورهای شرق-غرب و شمال-جنوب، کشور را به حلقه اتصال اوراسیا، خلیج فارس و شبه‌قاره بدل کرده است. تکمیل پروژه‌های کلیدی مانند رشت-آستارا و چابهار-زاهدان و ایجاد پنجره واحد دیجیتال ترانزیت می‌تواند سهم ایران از ترانزیت منطقه‌ای را چند برابر و کشور را به گره لجستیکی پایدار در شبکه تجارت جهانی تبدیل کند.

۳. همکاری‌های چندجانبه دریایی در شرایط تحریم:

الگوی «منطقه‌گرایی محدود» با محوریت ایران، عمان، هند و روسیه می‌تواند بستر تهاتر دیجیتال و تسویه منطقه‌ای کالا و خدمات را فراهم کند. طراحی «اتاق تهاتر دریایی منطقه‌ای» مبتنی بر فناوری بلاک‌چین و استفاده از واحد حساب مشترک منطقه‌ای از پیشنهاد‌های عملی برای تقویت تاب‌آوری اقتصادی در شرایط محدودیت مالی است.

۴. تاب‌آوری بنگاه‌ها و اقتصاد ملی در برابر شوک‌ها:

بنگاه‌های کوچک و متوسط، ستون فقرات تاب‌آوری اقتصادها به شمار می‌روند. برنامه‌ریزی پویا، تنوع زنجیره تأمین، همکاری‌های شبکه‌ای و بهره‌گیری از اقتصاد دیجیتال از محورهای کلیدی مقاوم‌سازی این بنگاه‌هاست. پیشنهاد می‌شود «جعبه‌ابزار تاب‌آوری بنگاه‌ها» توسط اتاق تهران تدوین و در اختیار بخش خصوصی قرار گیرد.

در مجموع، ارتقای تاب‌آوری اقتصادی ایران مستلزم سه رویکرد مکمل است:

- یکپارچگی نهادی در حکمرانی ترانزیت و اقتصاد دریایی،
- سرمایه‌گذاری فناورانه در زیرساخت‌های بندری و لجستیکی،
- و تقویت دیپلماسی مسیرها و همکاری‌های منطقه‌ای.

در صورت تحقق این سه محور، ایران می‌تواند از اقتصاد تحریم‌پذیر به اقتصاد متصل، هوشمند و مقاوم در شبکه تجارت اوراسیایی تبدیل شود — جایگاهی که نه تنها امنیت اقتصادی کشور را تقویت می‌کند، بلکه ایران را بار دیگر در مسیر تاریخی خود به‌عنوان پیونددهنده شرق و غرب قرار می‌دهد.

هوشمندسازی بنادر؛ کلید تحول و تاب‌آوری اقتصاد ایران

۱. اهمیت و جایگاه هوشمندسازی بنادر در توسعه اقتصادی کشور

بنادر از ارکان حیاتی اقتصاد جهانی به شمار می‌روند؛ بیش از ۸۰ درصد تجارت جهان از طریق دریا انجام می‌شود و سهم حمل‌ونقل دریایی از تولید ناخالص داخلی جهانی بیش از ۶۰ درصد است (بانک جهانی، ۲۰۱۹). در چنین بستری، بنادر هوشمند به‌عنوان «زیرساخت‌های زنده‌ی تجارت جهانی» تعریف می‌شوند؛ بنداری متصل، پایدار و خودکار که با اتکا بر فناوری‌های نوین، داده‌محوری و نیروی انسانی ماهر، کارایی و ایمنی زنجیره تأمین را افزایش و ردپای زیست‌محیطی فعالیت‌های بندری را کاهش می‌دهند.

در شرایطی که اقتصاد ایران به‌دنبال افزایش تاب‌آوری و ارتقای جایگاه خود در زنجیره‌های ارزش منطقه‌ای است، هوشمندسازی بنادر می‌تواند به‌عنوان یکی از پیشران‌های توسعه دریامحور، نقش تعیین‌کننده‌ای در بهره‌برداری از موقعیت ژئواکونومیک کشور ایفا کند. این گذار فناورانه نه‌تنها ضرورت فنی، بلکه الزام سیاستی برای تحقق اسناد کلانی چون «سند توسعه دریامحور» و «برنامه جامع لجستیک کشور» است.

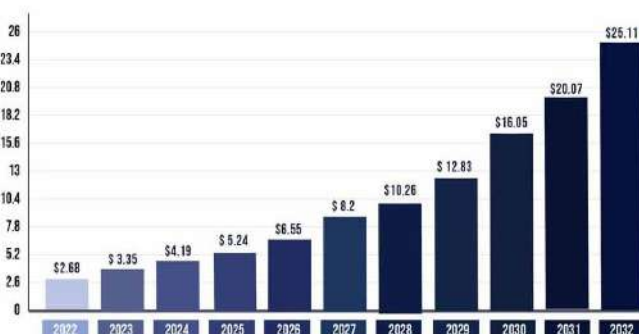
در اقتصادهایی که تحت فشار تحریم‌ها، محدودیت‌های مبادلات مالی و اختلال در زنجیره‌های تأمین قرار دارند، دیجیتالی‌سازی زیرساخت‌های بندری می‌تواند هم به کاهش وابستگی به مسیرهای محدود بین‌المللی و هم به افزایش بهره‌وری داخلی و شفافیت در فرایندهای تجارت خارجی منجر شود. بهره‌گیری از فناوری‌های نو مانند اتوماسیون، تحلیل داده، اینترنت صنعتی اشیاء (IIoT¹) و بلاک‌چین، امکان مدیریت هوشمند ظرفیت بنادر، ردیابی دقیق محموله‌ها و کاهش زمان ترخیص کالا و هزینه مبادله را فراهم می‌سازد؛ عواملی که مستقیماً موجب کاهش آسیب‌پذیری اقتصاد در برابر شوک‌های بیرونی و افزایش تاب‌آوری اقتصادی در شرایط تحریم و نااطمینانی ژئوپلیتیک می‌شود.

۲. تحولات جهانی و وضعیت ایران

تا سال ۲۰۲۳ بیش از ۶۰ بندر در اروپا و آسیا هوشمند شده‌اند و حدود ۲۰۰ بندر دیگر در مسیر تحول دیجیتال قرار دارند. بنادر پیشرویی مانند روتردام، هامبورگ، شانگهای و توآس با استفاده از فناوری‌هایی چون اتوماسیون تجهیزات بندری، سیستم‌های پایش هوشمند، وسایل نقلیه خودران

رشد نرخ مرکب سالانه بازار جهانی فناوری بنادر هوشمند

(۲۰۲۲-۲۰۳۲)



Source: www.precedenceresearch.com

¹ Industrial Internet of Things

(AGV²) و اینترنت صنعتی اشیا توانسته‌اند هزینه‌های عملیاتی را تا ۳۰ درصد کاهش دهند و بهره‌وری را به‌طور متوسط ۲۵ درصد افزایش دهند.

بررسی‌های شرکت اریکسون (۲۰۲۳) نشان می‌دهد که پیاده‌سازی پنج فناوری کلیدی در بندری با ظرفیت ۴ میلیون TEU³ (واحد معادل بیست فوت) می‌تواند بین ۷۰ تا ۸۰ میلیارد دلار بازده اقتصادی مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کند. در مقابل، شاخص عملکرد لجستیکی (LPI⁴) ایران در سال ۲۰۲۳ رتبه ۱۲۳ را در میان ۱۳۹ کشور به خود اختصاص داده است؛ سقوطی ۵۹ پله‌ای نسبت به سال ۲۰۱۸. این وضعیت با ظرفیت‌های جغرافیایی، کریدوری و نیروی انسانی ایران همخوانی ندارد و نشان می‌دهد که ضعف در زیرساخت‌های بندری و لجستیکی، یکی از مهم‌ترین موانع توسعه تجارت کشور است.

۳. چالش‌ها و موانع اصلی

به‌طور کلی، چالش‌های بنادر ایران را می‌توان در سه محور فنی، نهادی و سیاستی طبقه‌بندی کرد:

فنی و زیرساختی:

- فرسودگی تجهیزات تخلیه و بارگیری در بنادر اصلی کشور
- نبود شبکه دیجیتال یکپارچه میان گمرک، خطوط کشتیرانی و اپراتورهای بندری
- هزینه‌های بالای حمل‌ونقل به دلیل ناکارآمدی در اتصال حمل‌ونقل چندوجهی (جاده‌ای-ریلی-دریایی)

نهادی و مدیریتی:

- تعدد نهادهای متولی و نبود هماهنگی مؤثر میان سازمان بنادر، گمرک، مناطق آزاد و بخش خصوصی
- ضعف در نظام حاکمیت داده و استانداردسازی فرآیندها
- محدودیت دسترسی به سرمایه‌گذاری خارجی در پروژه‌های دیجیتالی به دلیل تحریم‌ها

سیاستی و تعاملات بین‌المللی:

- پیچیدگی مقررات گمرکی و ناپایداری سیاست‌های حوزه حمل‌ونقل
- عدم اتصال به شبکه‌های تبادل داده بین‌المللی مانند Maritime Single Window و Port Community System
- رقابت شدید کشورهای منطقه (به‌ویژه امارات، عربستان و هند) در جذب ترانزیت منطقه‌ای

² Automated Guided Vehicle

³ TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) واحد استاندارد اندازه‌گیری ظرفیت کانتینرها و بنادر، معادل یک کانتینر ۲۰ فوتی.

⁴ Logistics Performance Index

۴. فرصت‌های پیش‌رو و الزامات تحقق هوشمندسازی بنادر

هوشمندسازی بنادر می‌تواند ایران را از یک مسیر عبوری کالا، به یک گره لجستیکی هوشمند در منطقه هند-اقیانوس آرام و خلیج فارس تبدیل کند. تحقق این هدف نیازمند اقداماتی در سه سطح است:

الف. الزامات فناورانه و زیرساختی

- توسعه زیرساخت ارتباطی نسل پنجم (5G) در بنادر اصلی کشور برای مدیریت هوشمند تجهیزات
- استقرار سامانه‌های مبتنی بر بلاک‌چین جهت تبادل ایمن اسناد و رهگیری کالا
- ارتقای سیستم‌های اتوماسیون جرثقیل‌ها و وسایل نقلیه هدایت‌شونده
- ایجاد بستر داده ملی بندری برای تصمیم‌گیری بلادرنگ و تحلیل پیش‌بینی‌کننده

ب. الزامات نهادی و سیاستی

- اصلاح مقررات برای تسهیل مشارکت بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران خارجی
- تعریف مدل‌های PPP (Public-Private Partnership) در پروژه‌های بندر دیجیتال
- تدوین نقشه راه یکپارچه هوشمندسازی با افق زمانی ۱۴۰۴ و هماهنگی میان سازمان بنادر، وزارت ارتباطات و گمرک

- اجرای برنامه‌های آموزشی و گواهی‌نامه‌های تخصصی «مدیریت بندر دیجیتال» برای نیروهای انسانی

ج. فرصت‌های اقتصادی و فناورانه

- افزایش بهره‌وری عملیاتی و کاهش توقف کشتی‌ها
- امکان ارائه خدمات نوین صادراتی از طریق بنادر داده‌محور
- جذب شرکت‌های فناوری و استارت‌آپ‌های بین‌المللی در حوزه Internet of Maritime Things
- توسعه همکاری‌های فناورانه با هند و چین در اجرای پایلوت‌های هوشمندسازی چابهار و بندرعباس

۵. توصیه‌های سیاستی برای پیشبرد هوشمندسازی بنادر با تاکید بر نقش بخش خصوصی

بخش خصوصی و اتاق بازرگانی می‌توانند موتور محرک گذار دیجیتال در بنادر کشور باشند، به‌ویژه از طریق شبکه‌سازی، جذب سرمایه و توانمندسازی منابع انسانی.

پیشنهادهای کلیدی عبارتند از:

الف. اقدام‌های راهبردی اتاق بازرگانی:

- تشکیل کارگروه تخصصی هوشمندسازی بنادر زیرمجموعه اتاق بازرگانی تهران برای هماهنگی بازیگران اصلی (دولت، اپراتورها، سرمایه‌گذاران خارجی)
- ایجاد «اتاق عملیاتی بندر هوشمند» به‌عنوان پلتفرم تعامل پروژه‌های ایران-چین و ایران-هند

- برگزاری نمایشگاه و همایش سالانه «لجستیک دیجیتال» برای معرفی فناوری‌ها و استارت‌آپ‌های فعال در بندر هوشمند

- پیشنهاد بسته‌های مشوق مالیاتی و تعرفه‌ای به دولت برای شرکت‌های فناور فعال در حوزه بندر دیجیتال
- تقویت همکاری میان بنگاه‌های داخلی و شرکت‌های خارجی فعال در این حوزه

ب. نقش بخش خصوصی و بنگاه:

- سرمایه‌گذاری در تجهیزات و سامانه‌های هوشمند
- ایجاد کنسرسیوم‌های تحقیق و توسعه برای بومی‌سازی فناوری‌های بندری
- همکاری با شرکت‌های بین‌المللی جهت انتقال فناوری و یادگیری از تجارب موفق جهان
- آموزش و توانمندسازی نیروی انسانی
- ارائه خدمات هوشمند لجستیکی (Smart Logistics Services) به زنجیره تأمین ملی و منطقه‌ای

ج. همکاری دولت و بخش خصوصی:

- تدوین چارچوب‌های PPP برای پروژه‌های زیرساخت دیجیتال بندری
- راه‌اندازی پایلوت‌های مشترک دولت-بخش خصوصی در بنادر شهید رجایی، امام خمینی و چابهار
- تسهیل ورود شرکت‌های استارت‌آپی به پروژه‌های بندری از طریق صندوق‌های نوآوری و سرمایه‌گذاری خطرپذیر

سخن پایانی:

تحول دیجیتال در بنادر ایران دیگر یک انتخاب نیست، بلکه شرط بقا در نظام تجارت آینده است. بنادری که امروز برای داده، اتصال و نوآوری برنامه‌ریزی نمی‌کنند، فردا در زنجیره جهانی جایگاهی نخواهند داشت. مسیر ایران باید بر گذار تدریجی، همکاری بین‌المللی هدفمند و محوریت بخش خصوصی استوار باشد تا ضمن ارتقای تاب‌آوری لجستیک ملی، کشور را به حلقه‌ای مؤثر در اقتصاد دریامحور منطقه بدل سازد.

ایران کاروانسرای جهانی: پیونددهنده مسیرهای نوین آسیا-اروپا

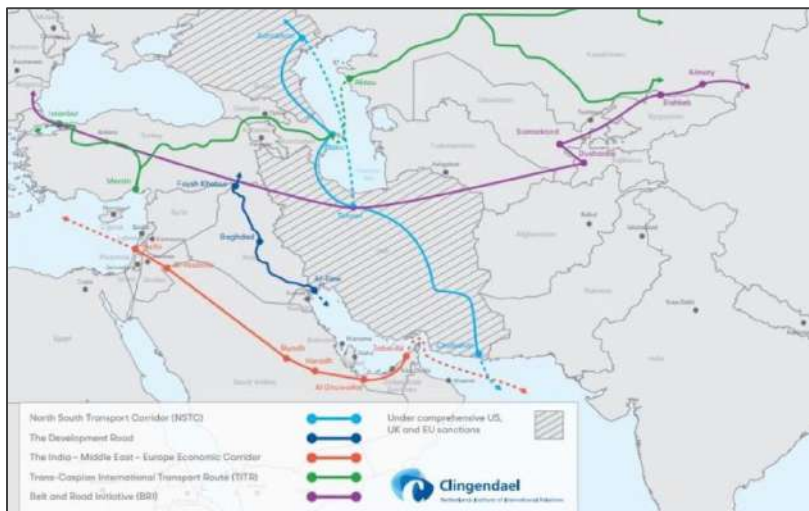
۱. اهمیت و جایگاه ایران در توسعه اقتصاد دریامحور و کریدورهای نوین منطقه‌ای

ایران در طول تاریخ، در قلب شبکه‌های پیونددهنده شرق و غرب ایستاده است؛ سرزمینی که جغرافیایش نه صرفاً گذرگاه، بلکه گره اتصال تمدن‌ها و مسیرهای تجارت جهانی بوده است. فلات ایران در محورهای مواصلاتی خلیج فارس، قفقاز، آسیای مرکزی و شبه‌قاره هند، نقطه تلاقی سه جغرافیای حیاتی جهان - آسیا، اروپا و آفریقا - به‌شمار می‌رود. همین ویژگی موجب شده تا از دوران باستان تا عصر صفوی، کاروانسراهای بین‌المللی ایران مانند نیشابور، ری، تبریز و اصفهان نه فقط محل توقف، بلکه مراکز تبادل فناوری، دانش، فرهنگ و سرمایه باشند؛ همان میراثی که اکنون می‌تواند در قالب مفهوم «کاروانسرای جهانی قرن بیست‌ویکم» احیا شود.

در نظم ژئواکونومیک جدید، بازتعریف مسیرهای تجاری میان آسیا و اروپا، فرصتی تاریخی برای بازیابی نقش ایران به‌عنوان پل منطقه‌ای ایجاد کرده است. موقعیت جغرافیایی کشور، مرز خشکی با ۱۵ کشور و دسترسی هم‌زمان به دو آبراه استراتژیک خلیج فارس و دریای عمان، امکان پیونددهی میان اقیانوس هند و آسیای مرکزی را فراهم کرده است؛ ترکیبی که در جهان امروز تنها معدودی از کشورها از آن برخوردارند.

در شرایطی که ۲۵ تا ۳۰ درصد تجارت جهانی از مسیر اقیانوس هند و کانال سوئز عبور می‌کند و پروژه‌های عظیمی چون کمربند و جاده چین (BRI)، کریدور شمال-جنوب (INSTC) و Middle Corridor برای بازطراحی مسیرهای ترانزیتی در جریان است، ایران می‌تواند از یک مسیر عبوری منفعل به گره راهبردی در شبکه کریدورهای اوراسیایی بدل شود. این جایگاه نه تنها از نظر جغرافیایی، بلکه به لحاظ اقتصادی و امنیتی نیز راهبردی است. حضور فعال ایران در اتصال شرق و غرب، می‌تواند تاب‌آوری تجارت منطقه‌ای در برابر بحران‌های ژئوپلیتیکی (مانند جنگ اوکراین یا انسداد مسیرهای دریایی) را افزایش دهد و در عین حال، درآمدهای ترانزیتی و سرمایه‌گذاری خارجی را به‌سوی کشور جذب کند.

به بیان دیگر، اگر در قرون گذشته کاروانسراهای ایران مأمّن بازرگانان بودند، در قرن بیست‌ویکم می‌توانند به هاب لجستیکی، فناوریانه و داده‌محور منطقه تبدیل شوند؛ جایی که کالا، انرژی، اطلاعات و سرمایه در هم تنیده می‌شوند.



هوشمندسازی بنادر، توسعه لجستیک چندوجهی و هم‌افزایی نهادهای اقتصادی، ابزارهای تحقق این چشم‌انداز هستند. از این منظر، موقعیت ایران نه صرفاً یک مزیت طبیعی، بلکه یک مأموریت ژئواکونومیک است؛ مأموریتی برای بازگشت کشور به جایگاه تاریخی‌اش در مسیرهای جهانی تجارت.

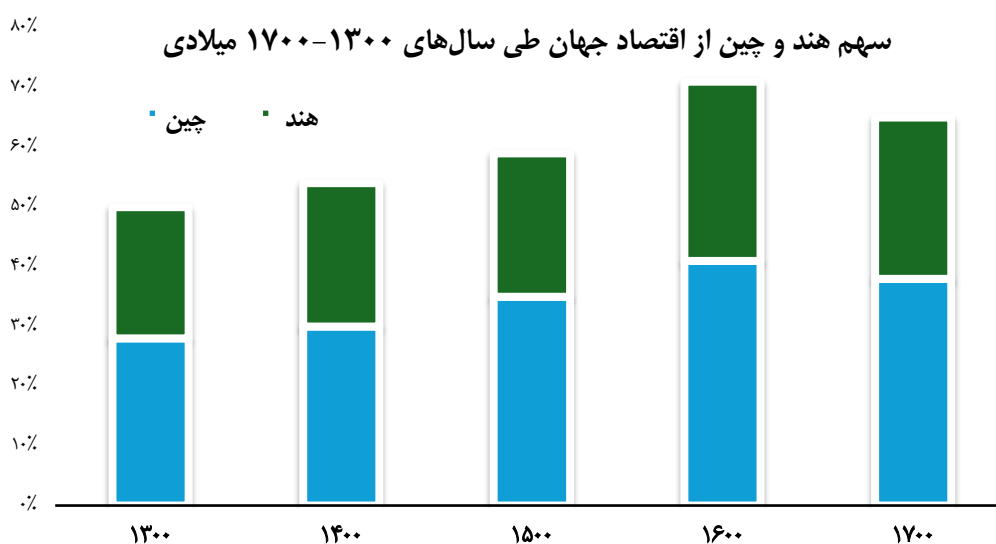
۲. تحولات جهانی و وضعیت ایران



الف) قرون ۱۴ تا ۱۸ میلادی – عصر شکوه اقیانوس هند

در این دوره، اقیانوس هند مهم‌ترین شاهراه تجارت جهانی بود. شبکه‌ای گسترده از مسیرهای دریایی چین، هند، جهان عرب و سواحل شرق آفریقا، کالاهایی همچون ادویه، منسوجات، فلزات گران‌بها و چینی را میان سه قاره جابه‌جا می‌کرد. بنادر بزرگی مانند هرمز، مالاکا، کالیکات و عدن به مراکز تبادل اقتصادی و فرهنگی بین‌قاره‌ای تبدیل شده بودند.

در قرن‌های ۱۴ تا ۱۸ میلادی، جمعیت منطقه‌ی اقیانوس هند حدود ۲۰۰ تا ۴۵۰ میلیون نفر بود از این جمعیت، حدود ۳۰ درصد (۶۰ تا ۱۵۰ میلیون نفر) در بندرها و شهرهای ساحلی زندگی می‌کردند و به‌طور مستقیم در تجارت دریایی، حمل‌ونقل، کارگاه‌های تولیدی و تبادل فرهنگی مشارکت داشتند. در آن زمان، مرکز اقتصاد جهانی در آسیا قرار داشت، در حالی که اروپا بیشتر مصرف‌کننده بود تا تولیدکننده. در این دوره، چین و هند با هم حدود ۷۰ درصد اقتصاد جهان را در اختیار داشتند. به عبارتی، مرکز اقتصاد جهانی نه در اروپا، بلکه در آسیا و به‌ویژه پیرامون اقیانوس هند بود.

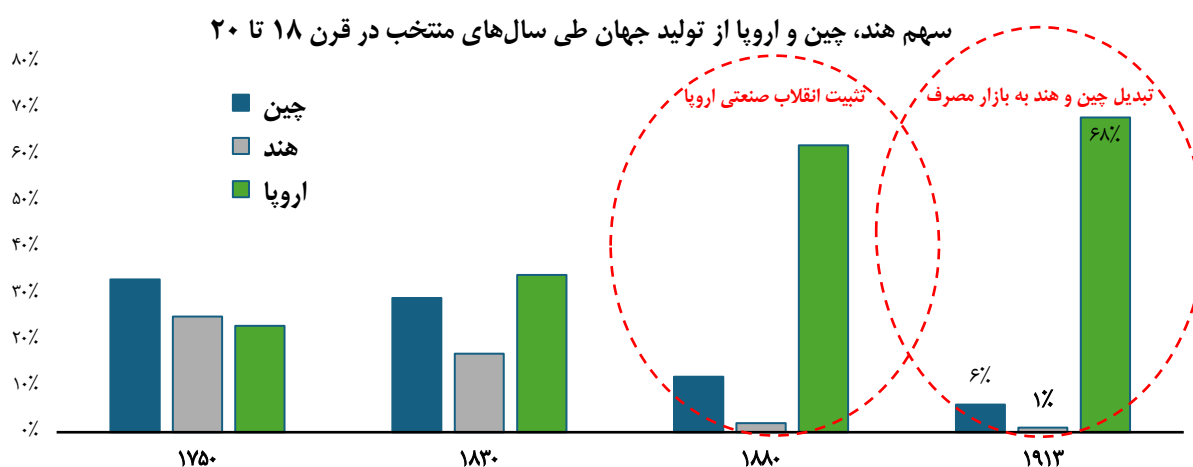


منابع: Maddison (2007), Morillo (2008), Maddison (2001), Broadberry & Gupta (2010), Maddison (2020)

ب) قرون ۱۸ تا ۲۰ میلادی – انتقال مرکز اقتصاد جهانی

از قرن هفدهم، با شکل‌گیری شرکت‌های هند شرقی (هلندی و انگلیسی)، تجارت آزاد در اقیانوس هند تحت سیطره‌ی قدرت‌های استعماری قرار گرفت. این شرکت‌ها با بهره‌گیری از قدرت نظامی، مسیرهای تجارت آسیایی را کنترل کردند و در نتیجه، مرکز ثقل اقتصاد جهانی از آسیا به اروپا منتقل شد. این تغییر، مقدمه‌ای برای سلطه‌ی صنعتی و دریایی غرب در قرون بعد بود و توازن تاریخی تجارت جهانی را برای چند قرن تغییر داد.

تا پایان قرن ۱۷، چین و هند به‌عنوان دو قدرت اصلی تولید و تجارت جهانی، در مجموع بیش از ۵۰ درصد اقتصاد جهان را در اختیار داشتند. تجارت جهانی بر محور اقیانوس هند شکل گرفته بود و شبکه‌های تجاری از گوانگ‌ژو و کالیکات تا هرمز و عدن جریان داشت، اما از قرن ۱۸ به بعد، با ظهور انقلاب صنعتی در اروپا و توسعه فناوری‌های تولید، حمل‌ونقل و تسلیحات، مرکز ثقل اقتصاد جهانی از آسیا به اروپا و اقیانوس اطلس منتقل شد. در سال ۱۹۱۳، سهم اروپا از تولید جهانی به حدود ۷۰ درصد رسید و سهم چین و هند به دلیل استعمار، فروپاشی شبکه‌های محلی و وابستگی به بازارهای اروپایی به شدت کاهش یافت و به زیر ۱۰ درصد رسید.



منابع: Bairoch (1981); Pomeranz (2000); Maddison (2007, 2020)

ج) قرن بیست‌ویکم - بازگشت چین و هند و احیای اقیانوس هند-آرام

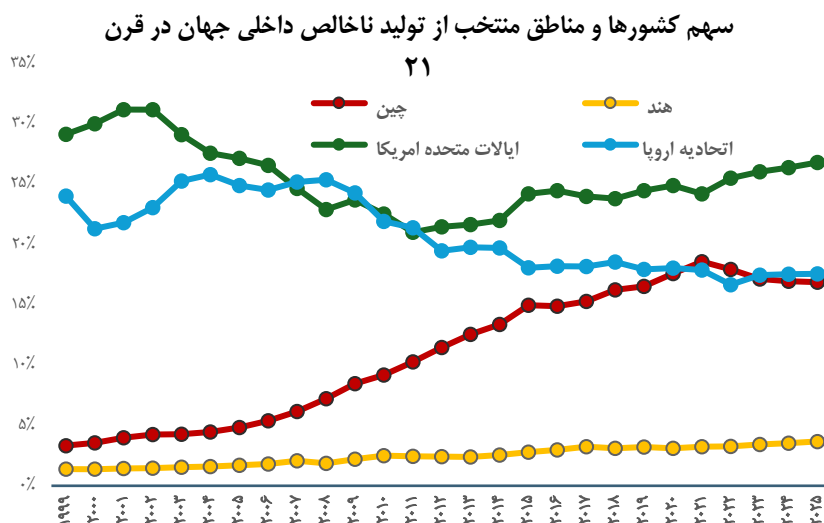
در قرن ۲۱، با تمرکز زنجیره‌های ارزش جهانی در شرق آسیا و شکل‌گیری جاده‌های ابریشم نوین، محور اقتصاد جهانی بار دیگر به منطقه ایندو-پاسیفیک بازگشته است. منطقه ایندو-پاسیفیک که اقیانوس‌های هند و آرام را به هم پیوند می‌دهد، محل تلاقی بیش از ۶۵ درصد جمعیت جهان، ۴۰ درصد تولید ناخالص جهانی و بخش عمده مسیرهای حیاتی انرژی و تجارت دریایی است. بر اساس آمارهای



OECD، حدود ۴۰ درصد جمعیت کل منطقه ایندو-پاسیفیک در نوار ساحلی زندگی می‌کنند (بین ۲ تا ۲.۳ میلیارد نفر). تمرکز جمعیت ساحلی، ایندو-پاسیفیک را به حساس‌ترین پهنه ژئواکونومیک جهان تبدیل کرده است؛ جایی که زنجیره‌های تأمین، بنادر، شهرهای بندری و مسیرهای انرژی تعیین‌کننده امنیت و اقتصاد جهانی‌اند.

مسیرهای باستانی ابریشم، که همواره از فلات ایران عبور می‌کردند و شهرهایی چون نیشابور، ری، تبریز و اصفهان را به کاروانسراهای بین‌المللی جهان قدیم بدل کرده بودند، اکنون در قالب پروژه‌هایی چون کریدور شمال-جنوب (INSTC) و طرح کمربند و جاده چین (BRI) دوباره جان گرفته‌اند. موقعیت ایران در چهارراه خاورمیانه، قفقاز، آسیای مرکزی و شبه‌قاره هند بازتاب همان میراث تاریخی است و می‌تواند بار دیگر کشور را از مسیر عبوری صرف، به گره مرکزی شبکه تجارت

جهانی تبدیل کند. این همان چشم‌اندازی است که با عنوان «ایران؛ کاروانسرای جهانی قرن ۲۱» ترسیم می‌شود.



منبع: صندوق بین‌المللی پول

با توجه به تغییرات تعداد کشورها در اتحادیه اروپا از سال ۲۰۲۱، برای همسان‌سازی روند از EU27 استفاده شده است.

با آغاز قرن بیست و یکم و همزمان با آغاز جابه‌جایی مرکز ثقل جهانی از غرب به شرق، سهم چین از تولید ناخالص داخلی جهان شروع به افزایش کرد و از حدود ۴ درصد به نزدیک ۱۷ درصد طی ۲۵

سال افزایش یافت و سهم اتحادیه اروپا در همین دوره روند کاهشی را دنبال کرد. در کنار آن، هند نیز با رشدی پایدار و بلندمدت، مسیر جدیدی را برای تبدیل شدن به یکی از قطب‌های جدید تولید و تجارت جهانی آغاز نمود.

۳. چالش‌ها و موانع اصلی

الف) فنی و زیرساختی

زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک ایران هنوز با الزامات رقابت در کریدورهای جهانی فاصله دارد. ناهماهنگی شبکه‌های ریلی و بندری - از جمله تفاوت عرض خطوط، ظرفیت محدود بنادر جنوبی و کمبود ناوگان ریلی تخصصی - موجب شده مسیرهای ترانزیتی کشور پیوستگی عملیاتی نداشته باشند. علاوه بر این، تأخیر در تکمیل پروژه‌های اتصال شرق - غرب و شمال - جنوب (مانند رشت - آستارا و چابهار - زاهدان) ایران را از رقبا عقب نگاه داشته است. این ضعف‌ها در نهایت باعث شده زمان و هزینه عبور کالا از خاک ایران بالا باشد و جذابیت مسیرهای جایگزین در قفقاز، ترکیه و آسیای میانه افزایش یابد.

ب) سیاسی و نهادی

در بعد نهادی و سیاسی، چالش‌های متعددی وجود دارد که مانع جذب سرمایه‌گذاری و تعامل مؤثر با همسایگان شده است. تحریم‌های بین‌المللی و محدودیت‌های مالی دسترسی ایران به فاینانس خارجی، بیمه دریایی و فناوری‌های مدرن بندری را محدود کرده‌اند. از سوی دیگر، ضعف در دیپلماسی ترانزیتی و هماهنگی منطقه‌ای موجب شده کشورهای چون ترکیه، عربستان و آذربایجان در مسیر جذب جریان بار منطقه‌ای از ایران پیشی بگیرند. در داخل نیز نبود نهاد هماهنگ‌کننده میان دستگاه‌های اجرایی و تعدد نهادهای تصمیم‌گیری در حوزه حمل و نقل مانع اتخاذ سیاست واحد در توسعه کریدورها شده است.

ج) اقتصادی و مدیریتی

از منظر اجرایی، ناپایداری مقررات و تعرفه‌های غیررقابتی مهم‌ترین عامل بی‌ثباتی در بازار لجستیک کشور است. فرایندهای گمرکی طولانی و غیرهم‌زمان با استانداردهای بین‌المللی، هزینه مبادله را افزایش داده و زمان ترخیص کالا را طولانی کرده است. در کنار این عوامل، نبود هماهنگی میان وزارتخانه‌ها و بخش خصوصی و فقدان مدل‌های مؤثر مشارکت عمومی - خصوصی (PPP) سبب شده بخش خصوصی نقشی فرعی در توسعه زیرساخت‌ها داشته باشد و سرمایه‌گذاری در پروژه‌های حمل‌ونقل با ریسک بالا مواجه شود.

۴. فرصت‌های پیش‌رو و الزامات تحقق کاروانسرای جهانی

بازطراحی ژئواکونومی آسیا در قرن بیست‌ویکم، بیش از هر زمان دیگر جایگاه ایران را در قلب مسیرهای ارتباطی شرق و غرب برجسته کرده است. در شرایطی که جهان با بحران‌های ژئوسیاسی، اختلال زنجیره تأمین و رقابت کریدورها مواجه است، تنوع‌بخشی به مسیرهای حمل‌ونقل به یکی از ابزارهای کلیدی تاب‌آوری اقتصاد جهانی تبدیل شده است. در این چارچوب، ایران می‌تواند از مسیرهای عبوری صرف به گره لجستیکی هوشمند و پایدار در منطقه ایندو - پاسیفیک و اوراسیا ارتقا یابد.

۴.۱. سبد مسیرهای ارتباطی ایران؛ از مکمل تا مزیت رقابتی

۱. ستون فقرات دریایی چین-اروپا

بیش از ۹۰ درصد تجارت چین و اروپا از مسیر اقیانوس هند → دریای سرخ → کانال سوئز → مدیترانه → اروپا انجام می‌شود. این مسیر در حالت عادی ۲۵ تا ۳۵ روز طول می‌کشد؛ اما در شرایط بحران (مانند جنگ اوکراین یا انسداد سوئز)، تنها گزینه جایگزین، مسیر **دماغه امید نیک** است که زمان حمل را به ۴۵ تا ۵۵ روز افزایش می‌دهد و هزینه را دو برابر می‌کند. مسیر **شمالگان (Northern Sea Route)** نیز گرچه کوتاه‌تر است، اما به دلیل فصلی بودن و وابستگی به زیرساخت‌های روسیه هنوز تجاری‌سازی کامل نشده است.

۲. کریدورهای زمینی و ریلی

توسعه مسیرهای زمینی مکمل، محور رقابت جدید شرق و غرب است:

- **China-Europe Railway Express**: اتصال چین به آلمان و لهستان از مسیر قزاقستان و روسیه؛ با زمان حمل ۱۲ تا ۱۸ روز. سرعت بالا اما وابستگی سیاسی و هزینه زیاد، چالش اصلی آن است.
- **Middle Corridor**: عبور از چین، قزاقستان، خزر، آذربایجان، گرجستان و ترکیه؛ مسیری با زمان حمل ۲۰ تا ۳۲ روز که پس از جنگ اوکراین اهمیت بیشتری یافته ولی هنوز با گلوگاه‌های زیرساختی و ظرفیت محدود مواجه است.
- **کریدور بین‌المللی شمال-جنوب (اِشتَب)**: مسیر هند/چین → ایران → قفقاز/روسیه → اروپا با محوریت بنادر چابهار و بندرعباس؛ زمان حمل بین ۲۳ تا ۲۸ روز از هند تا اروپا، که از نظر ژئواکونومیک کوتاه‌ترین و مقرون‌به‌صرفه‌ترین گزینه برای تجارت جنوب-شمال محسوب می‌شود.

ایران در میان این مسیرها، تنها کشوری است که می‌تواند هم‌زمان در هر سه محور شرق-غرب، شمال-جنوب و جنوب-شمال نقش‌آفرینی کند — ظرفیتی که در صورت مدیریت مؤثر می‌تواند کشور را به مرکز ثقل شبکه حمل‌ونقل اوراسیا بدل کند.

۴.۲. الزامات سیاستی و اجرایی برای ارتقای جایگاه ایران به «کاروانسرای جهانی»

الف) یکپارچه‌سازی حکمرانی ترانزیت

ایجاد سازوکار هماهنگ‌کننده ملی میان نهادهای مسئول حمل‌ونقل، گمرک، اقتصاد و سازمان بنادر در قالب «ستاد یکپارچه کریدورها»؛ با هدف تسهیل تصمیم‌گیری و جلوگیری از تداخل سیاست‌ها.

ب) تکمیل اتصالات شرقی-غربی و شمال-جنوب

تسریع در اجرای پروژه‌های ریل-بندر از جمله محورهای چابهار-زاهدان-سرخس و رشت-آستارا برای پیوند واقعی کریدورهای قفقاز و آسیای مرکزی و اتصال به بازارهای جنوب آسیا.

ج) تنظیم‌گری رقابتی و تسهیل گمرکی

بازمهندسی تعرفه‌ها، دیجیتالی‌سازی فرایند ترخیص کالا و هم‌سوسازی مقررات داخلی با استانداردهای بین‌المللی برای کاهش هزینه و زمان عبور کالا از ایران.

(د) دیپلماسی مسیرها

توسعه توافقات دوجانبه و چندجانبه با کشورهای کلیدی شامل هند، چین، روسیه، قفقاز و آسیای مرکزی با هدف تثبیت جریان پایدار بار، مدیریت ریسک‌های ژئوسیاسی و افزایش جذابیت ایران برای سرمایه‌گذاران و اپراتورهای بین‌المللی.

۵. توصیه‌های سیاستی برای پیشبرد نقش‌آفرینی ایران به‌عنوان کاروانسرای جهانی با تاکید

بر نقش بخش خصوصی

نقش بخش خصوصی و اتاق بازرگانی در مسیر تحقق «کاروانسرای جهانی» نه صرفاً در سرمایه‌گذاری، بلکه در دیپلماسی اقتصادی، انتقال دانش و استانداردسازی فرایندها معنا می‌یابد. با تکیه بر همکاری دولت و نهادهای اقتصادی، ایران می‌تواند ضمن ارتقای جایگاه خود در کریدورهای بین‌المللی، تاب‌آوری و پایداری مسیرهای تجارت منطقه‌ای را تضمین کند. در ادامه به برخی از این اقدامات اشاره می‌شود:

- ایجاد کارگروه تخصصی کریدورهای منطقه‌ای
- توسعه دیپلماسی اقتصادی و ایجاد اعتماد در میان شرکای منطقه‌ای
- تشویق سرمایه‌گذاری در پروژه‌های حمل‌ونقل چندوجهی، ایجاد کنسرسیوم‌های مشترک برای ارائه خدمات ترکیبی (ریلی-دریایی-جاده‌ای) و پشتیبانی از بار عبوری در مسیر INSTC
- مشارکت بخش عمومی-خصوصی برای توسعه زیرساخت‌های لجستیکی در گره‌های کلیدی
- تأمین مالی مشترک برای تکمیل پروژه‌های ریلی و بندری کلیدی مانند چابهار، بندرعباس و رشت-آستارا
- تدوین گزارش‌ها و اطلس مسیرهای تجاری ایران
- تدوین نقشه جامع لجستیک ایران تا سال ۱۴۲۰
- واگذاری پایانه‌ها به بخش خصوصی داخلی و بین‌المللی با قرارداد های تضمینی
- ایجاد مناطق آزاد لجستیکی و جدید در سلفچگان، رشت و زاهدان برای تکمیل زنجیره حمل و نقل
- تأسیس بانک توسعه ترانزیت و حمل و نقل ایران برای تأمین پروژه‌های زیربنایی
- ایجاد شبکه هوشمند داده‌های ترانزیتی برای مدیریت لحظه‌ای مسیرها
- دیپلماسی لجستیکی فعال برای جذب بارهای کشورهای محصور (ارمنستان، تاجیکستان)
- توجه به لجستیک سبز و پایدار برای هماهنگی با استانداردهای جهانی
- جذب سرمایه داخلی و خارجی با تمرکز بر سرمایه‌گذاران خارجی روسیه، چین، قزاقستان، ایرانیان خارج از کشور
- راهبری مناطق آزاد برای مدیریت لجستیک به جای صرفاً تجارت کالا
- ایجاد «پنجره واحد دیجیتالی ترانزیت» با استفاده از فناوری‌های نوین
- توسعه پایانه‌های چند وجهی در چابهار، سلفچگان و بندرعباس

- تدوین نظام تعرفه‌گذاری بلند مدت و شفاف
- تقویت خدمات پشتیبانی و دیجیتال‌سازی لجستیک
- تشکیل شورای عالی ترانزیت با حق اختیارات اجرایی

سخن پایانی:

ایران در آستانه بازتعریف نقش تاریخی خود در نقشه ژئواکونومیک جهان قرار دارد. پیوند ژرف میان میراث کاروانسرای گذشته و ظرفیت‌های لجستیکی، فناوریانه و انسانی امروز، فرصتی بی‌بدیل برای تبدیل کشور به «گره‌گاه پایدار تجارت جهانی» فراهم آورده است. تحقق این چشم‌انداز اما نیازمند حکمرانی یکپارچه، دیپلماسی مسیرمحور و مشارکت نظام‌مند بخش خصوصی است. در جهانی که رقابت کریدورها تعیین‌کننده آینده اقتصادهاست، ایران می‌تواند با اتکا به موقعیت جغرافیایی، سرمایه انسانی و هم‌افزایی دولت و بخش خصوصی، بار دیگر نقش تاریخی خود را در پیوند شرق و غرب احیا کند.

نقش ایران در توسعه اقتصاد دریامحور و شبکه‌های ترانزیتی منطقه‌ای

۱. اهمیت و جایگاه ایران در توسعه اقتصاد دریامحور و شبکه‌های ترانزیتی منطقه‌ای در توسعه اقتصادی کشور

در دنیای امروز، دسترسی مؤثر به دریا و شبکه‌های ترانزیتی چندوجهی از شاخص‌های اصلی قدرت اقتصادی کشورها به‌شمار می‌رود. بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی از طریق دریا انجام می‌شود (منبع: بانک جهانی، ۲۰۲۳) و مسیرهای کشتیرانی و بنادر بزرگ، به‌عنوان شریان‌های حیاتی زنجیره تأمین جهانی، نقش تعیین‌کننده‌ای در رقابت‌پذیری کشورها ایفا می‌کنند. ایران با دارا بودن بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر مرز زمینی و ۲۷۰۰ کیلومتر مرز آبی در شمال و جنوب کشور، در موقعیتی منحصربه‌فرد میان بازارهای پرمجموع شرق و اقتصادهای پیشرفته غرب قرار دارد. این ویژگی جغرافیایی ایران را به «گره طبیعی تجارت اوراسیا» تبدیل کرده است؛ نقطه‌ای که می‌تواند پیوند میان اقتصادهای آسیای مرکزی، قفقاز، شبه‌قاره هند و خلیج فارس را برقرار کند.

اقتصاد دریامحور نه صرفاً حوزه‌ای حمل‌ونقلی، بلکه یک رویکرد جامع توسعه‌ای است که تمامی بخش‌های اقتصاد – از صادرات غیرنفتی و گردشگری گرفته تا صنایع انرژی، لجستیک و خدمات مالی – را به دریا و حمل‌ونقل دریایی متصل می‌کند. در شرایطی که اقتصاد ایران با محدودیت‌های مالی و تحریم‌های بین‌المللی مواجه است، توسعه ترانزیت و لجستیک دریایی می‌تواند ستون فقرات سیاست تاب‌آوری اقتصادی کشور باشد.

بنابراین، ایران برای حفظ سهم خود در تجارت جهانی و بهره‌گیری از مزایای ژئواکونومیک، ناگزیر از بازتعریف جایگاهش در اقتصاد دریامحور و بازطراحی زیرساخت‌های ترانزیتی است.

۲. تحولات جهانی و وضعیت ایران

تحولات قرن بیست و یکم در عرصه تجارت و لجستیک جهانی نشان می‌دهد که مرکز ثقل اقتصاد جهانی از غرب به شرق جابه‌جا شده است. در حالی که بر اساس گزارش صندوق بین‌المللی پول، سهم اتحادیه اروپا از تولید ناخالص جهانی در حال کاهش است، سهم چین طی ۲۵ سال اخیر از ۴ درصد به حدود ۱۷ درصد افزایش یافته و هند نیز با رشد پایدار اقتصادی، در حال تبدیل شدن به قطب جدید تولید و تجارت است.

این تغییرات موجب شکل‌گیری یک نظم ژئواکونومیک جدید در منطقه ایندو-پاسیفیک شده که بر محور احیای کریدورهای تاریخی تجارت دریایی و زمینی استوار است. در چنین ساختاری، مسیرهای ترانزیتی بین آسیا و اروپا نقش تعیین‌کننده‌ای در تعیین جهت جریان کالا، سرمایه و فناوری دارند.

ایران با دسترسی هم‌زمان به خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، در نقطه تلاقی سه مسیر اصلی شرق-غرب، شمال-جنوب و جنوب-شمال قرار گرفته است. با این حال، علی‌رغم این موقعیت ممتاز، سهم ایران از ترانزیت منطقه‌ای کمتر از ۱۰ میلیون تن در سال است، در حالی که کشورهای همسایه نظیر ترکیه بیش از ۷۰ میلیون تن بار ترانزیتی را از قلمرو خود عبور می‌دهند (منبع: کمیسیون حمل‌ونقل اتاق ایران، ۲۰۲۴). این شکاف نشان‌دهنده فاصله میان ظرفیت بالقوه و عملکرد بالفعل کشور در حوزه اقتصاد دریامحور است.

۳. چالش‌ها و موانع اصلی

چالش‌های اصلی ایران در مسیر توسعه اقتصاد دریامحور و شبکه‌های ترانزیتی را می‌توان در سه سطح فنی و زیرساختی، نهادی و سیاستی و اقتصادی-بین‌المللی طبقه‌بندی کرد:

۱. فنی و زیرساختی:

زیرساخت‌های ریلی و بندری کشور با استانداردهای بین‌المللی فاصله دارد. کمبود ناوگان ریلی، ناهماهنگی عرض خطوط، فرسودگی تجهیزات تخلیه و بارگیری در بنادر جنوبی و ضعف در اتصال حمل‌ونقل چندوجهی (جاده‌ای-ریلی-دریایی) از مهم‌ترین موانع هستند.

۲. نهادی و سیاستی:

تعدد دستگاه‌های تصمیم‌گیر در حوزه ترانزیت و حمل‌ونقل، نبود هماهنگی مؤثر میان وزارتخانه‌ها و گمرک و نبود پنجره واحد دیجیتال باعث کندی تصمیم‌گیری و افزایش هزینه مبادله شده است.

۳. اقتصادی و بین‌المللی:

تحریم‌های بانکی و بیمه‌ای، ناپایداری مقررات و ضعف در دیپلماسی لجستیکی موجب شده ایران نتواند از ظرفیت‌های خود در بازار ترانزیت جهانی بهره‌برداری کند. همچنین رقابت کشورهای منطقه - به‌ویژه ترکیه، آذربایجان و عربستان - برای جذب بار ترانزیتی، جایگاه ایران را تضعیف کرده است.

۴. فرصت‌ها و الزامات تحقق توسعه اقتصاد دریامحور و شبکه‌های ترانزیتی منطقه‌ای ایران

با وجود چالش‌ها، مجموعه‌ای از فرصت‌های استراتژیک پیش‌روی ایران قرار دارد که در صورت سیاست‌گذاری هوشمندانه می‌تواند مسیر توسعه اقتصادی کشور را متحول کند.

۱. موقعیت ژئواکونومیک استثنایی: ایران در مجاورت ۱۵ کشور و سه حوزه بزرگ انرژی (خلیج فارس، آسیای مرکزی، قفقاز) قرار دارد. دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد و امکان اتصال کریدورهای بین‌المللی شمال-جنوب (اثرات) و شرق-غرب، ایران را به گره طبیعی تجارت جهانی بدل کرده است.

۲. توسعه حمل‌ونقل چندوجهی: تکمیل پروژه‌های ریلی چابهار-زاهدان، رشت-آستارا و اتصال بنادر جنوبی به شبکه ریلی ملی، می‌تواند هزینه حمل‌ونقل کالا را تا ۳۰ درصد کاهش دهد و زمان عبور از کشور را از ۲۰ روز به کمتر از ۱۰ روز برساند (منبع: سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۴۰۲).

۳. بازآفرینی بنادر جنوبی به‌عنوان هاب منطقه‌ای: چابهار، بندرعباس و بوشهر قابلیت تبدیل به سه قطب مکمل دریامحور را دارند. توسعه صنایع وابسته به دریا - از لجستیک و تعمیرات کشتی گرفته تا صادرات خدمات فنی و مهندسی - می‌تواند سهم دریا از GDP کشور را از ۲.۴ درصد فعلی به بیش از ۵ درصد تا سال ۱۴۱۰ افزایش دهد (منبع: مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی، ۲۰۲۴).

۴. الزامات سیاستی و نهادی:

- ایجاد «شورای عالی لجستیک و ترانزیت» با حضور نمایندگان بخش خصوصی و اتاق بازرگانی برای هماهنگی میان نهادها.
- استقرار پنجره واحد دیجیتال تجارت خارجی برای کاهش زمان ترخیص و شفافیت در فرآیندها.
- اصلاح ساختار تعرفه‌ای و کاهش هزینه خدمات بندری برای رقابت‌پذیری با امارات و ترکیه.
- توسعه همکاری‌های دوجانبه با هند، چین، روسیه و کشورهای محصور آسیای مرکزی جهت تثبیت جریان بار و سرمایه‌گذاری مشترک.

۵. توصیه‌های سیاستی در پیشبرد سیاست‌های دریامحور و ترانزیتی با تاکید بر نقش بخش خصوصی

بخش خصوصی می‌تواند موتور محرک توسعه اقتصاد دریامحور باشد، به‌ویژه از طریق شبکه‌سازی، سرمایه‌گذاری و نوآوری در خدمات لجستیکی. در این چارچوب، نقش اتاق بازرگانی به‌عنوان نهاد میانجی میان دولت و فعالان اقتصادی اهمیت ویژه‌ای دارد. در این خصوص برخی پیشنهادهاى عملیاتی به شرح ذیل ارائه می‌گردد:

- تشکیل کارگروه ملی ترانزیت و لجستیک دریایی ذیل اتاق بازرگانی برای هماهنگی سیاست‌ها و شناسایی موانع اجرایی.
- جذب سرمایه ایرانیان خارج از کشور از طریق صندوق‌های ویژه توسعه لجستیک و حمل‌ونقل.
- ایجاد مراکز لجستیکی خصوصی در بنادر اصلی و مرزهای زمینی جهت ارائه خدمات یکپارچه بارگیری، بسته‌بندی و توزیع منطقه‌ای.
- گسترش آموزش‌های تخصصی در حوزه حمل‌ونقل دریایی، با همکاری دانشگاه‌ها و شرکت‌های بین‌المللی، برای ارتقای سرمایه انسانی.
- توسعه دیپلماسی مسیرها توسط اتاق بازرگانی و برگزاری همایش‌های مشترک ایران-هند و ایران-چین برای جذب سرمایه‌گذاران لجستیکی.

سخن پایانی

جهان در حال گذار به نظامی است که مسیرها، بنادر و کریدورها تعیین‌کننده جایگاه کشورها در اقتصاد جهانی‌اند. ایران با تکیه بر موقعیت ژئواکونومیک و ظرفیت‌های دریایی خود، می‌تواند از کشوری عبوری به گره لجستیکی پایدار در منطقه ایندو-پاسفیک و خلیج فارس بدل شود. تحقق این چشم‌انداز نیازمند یکپارچگی نهادی، تسهیل سرمایه‌گذاری خصوصی و دیپلماسی اقتصادی هوشمندانه است. در چنین مسیری، اتاق بازرگانی می‌تواند محور هم‌افزایی میان دولت و بخش خصوصی باشد تا ایران بار دیگر، همانند گذشته، پیونددهنده شرق و غرب در اقتصاد جهانی شود.

ظرفیت‌های مسیرهای آبی و همکاری‌های چندجانبه دریایی در شرایط تحریم

۱. اهمیت و جایگاه ظرفیت‌های مسیرهای آبی و همکاری‌های چندجانبه دریایی در شرایط تحریم

در شرایط ژئوپلیتیکی کنونی که ایران با فشار حداکثری تحریم‌های مالی، تجاری و نهادی مواجه است، بازتعریف الگوی توسعه اقتصادی در جهت تنوع‌بخشی به مسیرهای تجارت و حمل‌ونقل فرامرزی اهمیتی مضاعف یافته است. تجربه‌ی تاریخی کشورهایی که در شرایط مشابه قرار داشته‌اند از ژاپن پس از جنگ جهانی دوم تا هلند قرن شانزدهم، نشان می‌دهد که مقاومت فعال زمانی به توسعه منجر می‌شود که با بازآرایی نهادی، بهره‌گیری از مزیت‌های ژئواکونومیک و تشکیل شبکه‌های همکاری منطقه‌ای همراه گردد. در این میان، اقتصاد دریامحور به‌عنوان یکی از پیشران‌های کلیدی در سیاست‌های توسعه‌ای و راهبردی کشورها، ظرفیت بی‌بدیلی برای ایران فراهم می‌آورد. دریا به‌واسطه‌ی ماهیت فرامرزی و چندجانبه‌ی خود، می‌تواند به بستری برای تجارت غیرتحریمی، تهاثر چندجانبه و شکل‌گیری اتحادهای اقتصادی نوین تبدیل شود. بهره‌گیری هوشمندانه از این ظرفیت‌ها، مسیر گذار از مقاومت ایستا به مقاومت خلاق و مولد را هموار می‌سازد.

۲. تحولات جهانی و وضعیت ایران

در سطح جهانی زنجیره‌های ارزش به حوزه‌های منطقه‌ای بازچینش می‌شوند. این روند، فرصت‌های تازه‌ای برای کشورهایی با موقعیت ژئواکونومیک خاص ایجاد کرده است. تحریم‌ها معمولاً سه محور را هدف قرار می‌دهند:

(۱) نهادهای حقوقی و شرکت‌های ثبت‌شده،

(۲) زنجیره‌های رسمی تجارت کالا و خدمات و

(۳) ابزارهای مالی و بانکی بین‌المللی.

در مقابل، فعالیت‌های مبتنی بر دریا و مسیرهای آبی، به‌دلیل ماهیت چندجانبه و غیرمتمرکز خود، از سطح آسیب‌پذیری کمتری برخوردارند. ایران از نظر ژئواکونومیک، در موقعیتی بی‌بدیل قرار دارد. دسترسی هم‌زمان به خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، وجود بنادر استراتژیکی چون چابهار و بندرعباس و قرار گرفتن در مسیر کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب، این کشور را به یکی از گره‌های حیاتی شبکه‌ی تجارت منطقه‌ای تبدیل کرده است. بر اساس الگوهای تطبیقی، سه گزینه‌ی استراتژیک در برابر ایران قابل ترسیم است:

۱. گزینه ژاپنی (گذار از مقاومت به بازسازی): پذیرش محدودیت‌ها و بازسازی اقتصادی از مسیر فناوری و سرمایه انسانی؛

۲. گزینه کوبایی (مقاومت فرسایشی): تداوم وضعیت ایستا و انزوای نسبی اقتصادی؛

۳. گزینه هلندی (مقاومت فعال و گذار به هژمونی منطقه‌ای): شبکه‌سازی اقتصادی و دریایی در چارچوب اتحادهای منطقه‌ای.

تحلیل‌ها نشان می‌دهد که ایران با توجه به ظرفیت داخلی بالا و فشار خارجی حداکثری، می‌تواند از الگوی سوم یعنی «مقاومت فعال با گرایش منطقه‌ای» بهره‌گیرد.

۳. چالش‌ها و موانع اصلی

روند بهره‌گیری از ظرفیت‌های دریا محور با مجموعه‌ای از موانع ساختاری مواجه است:

- **چالش نهادی:** نبود یک نهاد فرابخشی برای حکمرانی دریا محور، تداخل وظایف میان وزارتخانه‌ها و سازمان‌ها و فقدان راهبرد کلان اقتصاد آبی ملی.
- **چالش فناوریانه:** عدم پیاده‌سازی سامانه‌های دیجیتال برای تهاتر چندجانبه، فقدان شبکه‌ی داده‌های کالایی و مالی شفاف و عدم توسعه فناوری‌های دریایی و لجستیکی.
- **چالش سیاسی و دیپلماتیک:** محدودیت در روابط بانکی بین‌المللی و ریسک بالای سرمایه‌گذاری خارجی که مانع شکل‌گیری کنسرسیوم‌های چندملیتی می‌شود.
- **چالش اعتمادسازی منطقه‌ای:** استانداردسازی گمرکی، بیمه‌ای و حقوقی در سطح منطقه‌ای هنوز نهادینه نشده است و همگرایی اقتصادی میان ایران، عمان، هند و روسیه نیازمند معماری نهادی دقیق‌تری است.

۴. فرصت‌ها و الزامات تحقق مسیرهای آبی و همکاری‌های چندجانبه دریایی در شرایط تحریم

الف) الگوی همکاری منطقه‌ای محدود

الگوی همکاری منطقه‌ای محدود، مفهومی استراتژیک در سیاست‌گذاری اقتصادی است که به‌جای تلاش برای ایجاد بلوک‌های بزرگ و پرهزینه منطقه‌ای، بر طراحی شبکه‌های کوچک، هدفمند و کارکردی از کشورهایی با منافع مشترک ژئواکونومیک تأکید دارد. این نوع همکاری، برخلاف اتحادیه‌های سنتی منطقه‌ای که مبتنی بر همگرایی نهادی گسترده‌اند، بیشتر بر پروژه‌های اقتصادی مشخص و قابل اجرا متمرکز است؛ به‌ویژه در حوزه‌هایی چون انرژی، حمل‌ونقل، لجستیک و مبادلات دریایی. در شرایطی که ایران با فشارهای خارجی و محدودیت‌های نظام مالی بین‌المللی مواجه است، این الگو می‌تواند مسیر گذار از مقاومت منفعل به مقاومت مولد و هوشمند را فراهم کند. الگو مزبور به‌دنبال ایجاد یک شبکه‌ی همکاری چهارجانبه بر پایه‌ی **مزیت‌های ژئواکونومیک مکمل** کشورهاست:

کشور/منطقه	مزیت ژئواکونومیک	نقش در تهاتر
ایران	دریا، انرژی، حمل‌ونقل، بنادر چابهار و بندرعباس	تأمین انرژی، خدمات فنی و ترانزیت
عمان	بندر دوقم و صلاله، روابط متوازن با غرب و شرق	مرکز تسویه و مبادلات دریایی
هند	فناوری، نیاز به انرژی و دسترسی به آسیای مرکزی	تأمین کالا و فناوری در ازای انرژی
روسیه	حمل‌ونقل شمال-جنوب، غلات و فناوری نظامی-صنعتی	تأمین غلات و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها

این مدل، الگویی از منطقه‌گرایی هوشمند است که می‌تواند در ابتدا در حوزه‌های انرژی، حمل‌ونقل، شیلات و خدمات فنی-مهندسی فعال شود و سپس به سایر بخش‌ها گسترش یابد.

ب) ابزارهای اجرایی و فنی

- **اتاق تهاتر دیجیتال منطقه‌ای (MCN):** می‌تواند با فناوری بلاک‌چین سبک باشد (Permissioned Ledger) تا ردیابی و اعتمادسازی بالا باشد، ولی بدون نیاز به سیستم بانکی جهانی
- **واحد حساب منطقه‌ای:** برای تسویه تراکنش‌ها، بر پایه سبد ارزش‌های ملی (ریال، روپیه، روبل، ریال عمانی) + شاخص کالا (نفت و طلا).
- **پیمان‌های دوجانبه حمل‌ونقل و بیمه دریایی:** تضمین‌کننده جریان کالا از مسیرهای امن غیرغربی (مثلاً مسیر چابهار-صلاله-بمبئی).
- **بانک اطلاعات کالا و ظرفیت تهاتر:** یک سامانه دیجیتال برای ثبت موجودی کالاها، نیازها و بدهی‌های هر کشور در هر دوره تسویه

ج) الزامات تحقق

- **نهادی:** ایجاد «شورای راهبری اقتصاد دریا محور» در سطح دولت
- **حقوقی:** تدوین چارچوب حقوقی برای قراردادهای چندجانبه تهاتری و بیمه‌ای.
- **فناورانه:** توسعه پلتفرم‌های دیجیتال تبادل داده و تسویه غیرنقدی.
- **سرمایه‌گذاری:** تشکیل صندوق سرمایه‌گذاری مشترک برای زیرساخت‌های بندری و لجستیکی.
- **دیپلماسی اقتصادی:** فعال‌سازی معاونت اقتصادی وزارت امور خارجه برای هدایت مذاکرات منطقه‌ای و هم‌ترازی منافع کشورها.

۵. توصیه‌های سیاستی برای توسعه مسیرهای آبی و همکاری‌های چندجانبه دریایی در شرایط تحریم با تاکید بر نقش بخش خصوصی

- نقش بخش خصوصی در این مدل، از سطح مجری به سطح طراح و شریک راهبردی دولت ارتقا می‌یابد.
- اتاق‌های بازرگانی می‌توانند محور ایجاد «کارگروه اقتصاد آبی و تهاتر منطقه‌ای» باشد که وظیفه‌ی طراحی، هماهنگی و مطالبه‌گری از دستگاه‌های دولتی را بر عهده دارد.
 - بخش خصوصی می‌تواند بستر فنی اتاق تهاتر دیجیتال (تای) را توسعه دهد و در مدیریت داده‌ها، استانداردسازی و ردیابی تراکنش‌ها نقش ایفا کند.
 - اتاق بازرگانی همچنین می‌تواند نقش تسهیل‌گر دیپلماتیک ایفا کرده و شبکه‌ای از اتاق‌های مشترک با کشورهای عضو ایجاد کند تا سازوکارهای بیمه‌ای، گمرکی و حقوقی را هم‌تراز سازد.

- نهایتاً، برگزاری همایش‌های تخصصی، انتشار گزارش‌های فنی و آموزش مدیران بنگاه‌ها در حوزه لجستیک دریایی و اقتصاد دریا محور از جمله وظایف نرم‌افزاری اتاق است.

چنین نقشی از سوی بخش خصوصی می‌تواند ایران را از وضعیت «اقتصاد تحریم‌پذیر» به «اقتصاد منطقه‌محور و مقاوم» منتقل کرده و زمینه‌ساز ارتقای جایگاه کشور در نظم ژئواکونومیک جدید جهانی شود.

سخن پایانی

بهره‌گیری از ظرفیت‌های مسیرهای آبی و توسعه همکاری‌های چندجانبه دریایی، به‌ویژه در شرایط تحریم، نقش تعیین‌کننده‌ای در تقویت تاب‌آوری اقتصادی و افزایش انعطاف استراتژیک ایران دارد. بازآرایی شبکه‌های ترانزیتی و لجستیکی، هوشمندسازی بنادر، تسهیل تهاتر چندجانبه و ایجاد سازوکارهای دیجیتال و نهادی، امکان جریان پایدار کالا و خدمات را حتی در مواجهه با محدودیت‌های بین‌المللی فراهم می‌آورد.

تاب‌آوری بنگاه‌های کوچک و متوسط در محیط‌های پرریسک و نامطمئن

۱. اهمیت و جایگاه تاب‌آوری بنگاه‌های کوچک و متوسط در محیط‌های پرریسک و نامطمئن

تاب‌آوری بنگاه‌ها، به ویژه بنگاه‌های کوچک و متوسط، یکی از محورهای کلیدی توسعه اقتصادی پایدار و مقاوم محسوب می‌شود. این مفهوم، اگرچه به‌طور رسمی در ادبیات اقتصاد کلان و مدیریت استراتژیک نسبتاً نوظهور است، اما از دیرباز در تحلیل‌های مدیریت بنگاه و نظریه‌های سازمانی حضور داشته است؛ چرا که بنگاه‌ها همواره در مواجهه با عدم قطعیت‌های محیطی، شوک‌های اقتصادی و تغییرات ناگهانی در بازارها نیازمند اتخاذ استراتژی‌های منعطف و مقاوم بوده‌اند.

در کشورهایی با سطح بالای ریسک اقتصادی و سیاسی مانند ایران، تاب‌آوری بنگاه‌ها نه یک گزینه، بلکه یک الزام راهبردی برای بقای اقتصادی و حفظ جریان‌های تولید و اشتغال است. تجربه تاریخی نشان می‌دهد که نوسانات ارزی، فشارهای ناشی از تحریم‌های اقتصادی، محدودیت منابع انرژی و بحران‌های داخلی می‌توانند ساختار مالی و عملیاتی بنگاه‌ها را به شدت تحت تأثیر قرار دهند؛ بنابراین، تاب‌آوری به عنوان مکانیسمی برای جبران آسیب‌پذیری و حفظ پایداری سیستم اقتصادی اهمیت پیدا می‌کند.

تاب‌آوری بنگاه‌ها را می‌توان در سه سطح تحلیلی کلیدی مورد بررسی قرار داد:

۱. سطح کلان بنگاه: تضمین هماهنگی استراتژیک و تصمیم‌گیری مدیریتی پویا در مواجهه با شوک‌های محیطی، از طریق ایجاد ساختارهای انعطاف‌پذیر و فرآیندهای نظارتی مستمر.

۲. سطح عملیاتی و ساختاری: ارتقای انعطاف‌پذیری در زنجیره تأمین، فرآیندهای تولید، نیروی انسانی و زیرساخت‌های فناوری اطلاعات، به گونه‌ای که بنگاه توانایی واکنش سریع به اختلالات و تلاطم‌ها را داشته باشد.

۳. سطح شبکه‌ای و تعاونی: توسعه همکاری‌ها و اتحادهای استراتژیک میان بنگاه‌ها برای کاهش ریسک‌های جمعی، افزایش بهره‌وری منابع و ایجاد مزیت‌های رقابتی در بازارهای داخلی و منطقه‌ای.

تاب‌آوری بنگاه‌ها نه تنها حفظ بقای مالی و عملیاتی آنها را تضمین می‌کند، بلکه به عنوان عامل تسهیل‌کننده پایداری اقتصاد ملی، تقویت ساختارهای مقاومتی و افزایش توان مقابله با فشارهای خارجی و تحریم‌ها عمل می‌نماید. از این منظر، تاب‌آوری به عنوان مفصل اتصال میان مدیریت سازمانی، سیاست‌های اقتصادی و توسعه پایدار ملی قابل توجه است و نقش حیاتی در استراتژی‌های توسعه اقتصادی مقاومتی کشور ایفا می‌کند.

۲. تحولات جهانی و وضعیت ایران

مطالعات بین‌المللی نشان می‌دهد که تاب‌آوری بنگاه‌ها عمدتاً در پاسخ به عدم قطعیت‌های اقتصادی، شوک‌های زیست‌محیطی و بحران‌های ژئوپلیتیکی یا طبیعی شکل می‌گیرد. این چالش‌ها می‌توانند شامل نوسانات شدید بازار، تغییرات غیرمنتظره سیاست‌های اقتصادی، بلایای طبیعی، جنگ‌ها و تحریم‌ها باشند که ظرفیت بنگاه‌ها برای ادامه فعالیت را تحت فشار قرار می‌دهند.

در ایران، محیط عملیاتی بنگاه‌ها تحت تأثیر مجموعه‌ای از ریسک‌های ترکیبی اقتصادی و سیاسی است که شدت و دامنه آن‌ها فراتر از تجربه معمول بسیاری از کشورها است که عبارتند از:

- نوسانات شدید اقتصادی و ارزی: تغییرات سریع نرخ ارز و تورم بالا که توان برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری را محدود می‌کند.
 - تحریم‌ها و محدودیت‌های تجاری: محدودیت دسترسی به بازارها، منابع مالی و فناوری‌های خارجی که جریان عادی تجارت و تأمین مواد اولیه را مختل می‌کند.
 - اختلالات زیرساختی: محدودیت‌های انرژی، قطعی برق و اختلالات اینترنت که زنجیره‌های تولید و ارتباطات سازمانی را با چالش مواجه می‌سازند.
 - بحران‌های سیاسی و منطقه‌ای: ناپایداری سیاسی داخلی و منطقه‌ای که ریسک‌های عملیاتی و تصمیم‌گیری را افزایش می‌دهد.
- در سطح بنگاه، مقابله مؤثر با این شوک‌ها مستلزم انعطاف‌پذیری همزمان در سطح استراتژیک و عملیاتی است. بنگاه‌هایی که برنامه‌های عملیاتی و بودجه خود را به صورت دوره‌ای و کوتاه‌مدت (مثلاً سه‌ماهه) بازنگری و تعدیل می‌کنند، قابلیت پاسخ سریع و سازگارانه به تغییرات محیطی را دارند و تاب‌آوری بالاتری نشان می‌دهند. در مقابل، بنگاه‌هایی که تنها بر برنامه‌های بلندمدت تکیه دارند، در مواجهه با تغییرات ناگهانی و شوک‌های محیطی دچار آسیب‌پذیری قابل توجه می‌شوند، چرا که ساختار تصمیم‌گیری آن‌ها توان رصد و واکنش سریع به شرایط پویا را ندارد.

۳. چالش‌ها و موانع اصلی

چالش‌های اصلی تاب‌آوری بنگاه‌ها را می‌توان در سه لایه تحلیل کرد:

۱. تصمیم‌گیری و مدیریت کلان:
 - جلسات هیئت مدیره ناکافی یا غیرپویا، عدم رصد دقیق تغییرات محیطی.
 - وابستگی بیش از حد به برنامه‌های بلندمدت و ناتوانی در واکنش سریع به شوک‌ها.
۲. ساختار و عملیات بنگاه:
 - وابستگی به یک تأمین‌کننده یا محصول خاص، که منجر به آسیب‌پذیری شدید در برابر اختلالات زنجیره تأمین می‌شود.
 - عدم انعطاف در نیروی انسانی، فناوری و ارتباطات داخلی، به ویژه در مواجهه با محدودیت‌های زیرساختی (مثل قطعی اینترنت یا برق).
 - تمرکز بر یک محصول یا بازار خاص و کاهش تنوع محصولات و جریان‌های درآمدی.
۳. شبکه و تعاملات بین بنگاهی:
 - کمبود همکاری میان بنگاه‌ها، حتی رقبا، که باعث افزایش هزینه‌های تولید و خرید مواد اولیه می‌شود.
 - نبود پلتفرم‌ها و ساختارهای مشترک برای تهاتر، خرید جمعی و کاهش ریسک‌های مشترک.

۴. فرصت‌های پیش رو و الزامات تحقق تاب‌آوری بنگاه‌های کوچک و متوسط در محیط‌های پرریسک و نامطمئن

تحقق تاب‌آوری بنگاه‌ها نیازمند یکپارچه‌سازی استراتژی، عملیات و شبکه‌های همکاری است. برخی الزامات کلیدی عبارتند از:

۱. تصمیم‌گیری استراتژیک و پویا:
 - بازنگری کوتاه‌مدت برنامه‌ها، بودجه و عملیات در پاسخ به تغییرات محیطی.
 - ایجاد ساختارهای مدیریتی منعطف و تمرکززدایی از تصمیم‌گیری‌های طولانی‌مدت.
 ۲. ساختار عملیاتی انعطاف‌پذیر:
 - تنوع تأمین‌کنندگان و جریان‌های درآمدی.
 - توسعه نیروی انسانی انعطاف‌پذیر و سیستم‌های دورکاری در شرایط بحران.
 - بهره‌گیری از فناوری اطلاعات و اقتصاد دیجیتال برای افزایش بهره‌وری و کاهش وابستگی به زیرساخت‌های آسیب‌پذیر.
 ۳. همکاری شبکه‌ای میان بنگاه‌ها:
 - تشکیل همکاری‌های مشترک برای کاهش هزینه‌ها و به اشتراک گذاشتن منابع و خدمات.
 - ایجاد شبکه‌های تعاونی برای مقابله با ریسک‌های بیرونی و بهبود تاب‌آوری جمعی.
- این سه لایه به بنگاه‌ها امکان می‌دهد که در مواجهه با تغییرات سریع جهانی از جمله هوش مصنوعی، اقتصاد دیجیتال و شوک‌های محیطی، انعطاف و بقای بلندمدت خود را حفظ کنند.

۵. توصیه‌های سیاستی برای افزایش تاب‌آوری بنگاه‌های کوچک و متوسط در محیط‌های پرریسک و نامطمئن

۱. توسعه ظرفیت‌های عملیاتی و استراتژیک بنگاه‌ها
 - برنامه‌ریزی انعطاف‌پذیر: بنگاه‌ها می‌توانند با طراحی برنامه‌های عملیاتی و استراتژیک منعطف، قابلیت واکنش سریع به تغییرات محیطی را افزایش دهند.
 - شبکه‌سازی و همکاری میان بنگاه‌ها: ایجاد اتحادها و شبکه‌های مشترک میان بنگاه‌ها (حتی رقبا) برای کاهش هزینه‌های تولید و تأمین مواد اولیه، بهبود بهره‌وری و کاهش ریسک‌های جمعی.
 - استفاده از فناوری و اقتصاد دیجیتال: بهره‌گیری از ابزارهای دیجیتال و پلتفرم‌های آنلاین برای کاهش وابستگی به زیرساخت‌های آسیب‌پذیر و افزایش شفافیت و کارایی فرآیندها.
۲. حمایت علمی، پژوهشی و آموزشی
 - جعبه‌ابزار تاب‌آوری: تهیه و انتشار مجموعه‌ای از مطالعات، مقالات پژوهشی، دستورالعمل‌ها و الگوهای عملیاتی برای بنگاه‌های کوچک و متوسط، که به عنوان مرجع علمی و عملی عمل کند.
 - آموزش مدیریتی و ترویج فرهنگ تاب‌آوری: ارائه کارگاه‌ها، دوره‌های آموزشی و مشاوره مدیریتی برای تقویت مهارت‌های تصمیم‌گیری و توانمندسازی مدیریتی در بنگاه‌ها.

به عنوان مثال، اتاق تهران در نظر دارد یک مجموعه پژوهشی در زمینه تاب‌آوری و شناسایی نقاط آسیب‌پذیر بنگاه‌ها را منتشر کند. این مجموعه می‌تواند به عنوان مرجع عملی و علمی برای بنگاه‌های کوچک و متوسط و راهنمای سیاست‌گذاری نهادهای واسط مورد استفاده قرار گیرد و نقش تعیین‌کننده‌ای در ایجاد تاب‌آوری نظام‌مند در اقتصاد کشور ایفا نماید.

سخن پایانی

تاب‌آوری بنگاه‌های کوچک و متوسط، فراتر از یک ضرورت سازمانی، به عنوان ستون راهبردی پایداری اقتصاد ملی عمل می‌کند و ظرفیت کشور را در مواجهه با تحریم‌ها، شوک‌های اقتصادی و عدم قطعیت‌های محیطی به طور چشمگیری افزایش می‌دهد. ترکیب تصمیم‌گیری استراتژیک و منعطف، ساختارهای عملیاتی مقاوم و شبکه‌های همکاری بین‌بنگاهی، همراه با هدایت و توانمندسازی بخش خصوصی و اتاق‌های بازرگانی، چارچوبی جامع برای حفظ تولید، اشتغال و ثبات اقتصادی ایجاد می‌کند.

تاب‌آوری اقتصادی ایران در مواجهه با تحریم‌ها و فشارهای بیرونی

۱. اهمیت و جایگاه تاب‌آوری اقتصادی ایران در مواجهه با تحریم‌ها و فشارهای بیرونی

تاب‌آوری اقتصادی به عنوان توانایی یک جامعه در سازگاری و بازسازی سریع در مواجهه با شوک‌های داخلی و خارجی، امروزه یکی از مفاهیم کلیدی در نظریه‌های توسعه اقتصادی و سیاست‌گذاری کلان به شمار می‌آید. اگرچه در ادبیات کلاسیک اقتصاد، این مفهوم کمتر مورد توجه قرار گرفته بود، تجارب بحران‌های جهانی اخیر، از جمله همه‌گیری کرونا و تحولات ژئوپلیتیکی، اهمیت تاب‌آوری اقتصادی را به ویژه در کشورهای تحت فشار تحریم و محدودیت‌های خارجی به وضوح نشان داده است.

ایران، به واسطه تجربه تحریم‌های چندلایه و فشارهای سیاسی و اقتصادی، چارچوب اقتصاد مقاومتی بومی را توسعه داده است؛ ساختاری که هدف آن حفظ پایداری اقتصادی، کاهش آسیب‌پذیری و تقویت ظرفیت بازسازی سریع اقتصاد در شرایط بحرانی است. اهمیت این مفهوم را می‌توان در سه محور اصلی تحلیل کرد:

۱. مقاومت در برابر شوک‌ها: تاب‌آوری اقتصادی امکان می‌دهد که اقتصاد در مواجهه با فشارهای خارجی، نظیر تحریم‌های مالی و تجاری، مسیر تولید و خدمات خود را حفظ کند و از فروپاشی اقتصادی جلوگیری نماید.

۲. افزایش بهره‌وری و انعطاف‌پذیری: توسعه بخش خدمات و اقتصاد دیجیتال، به ویژه در دهه ۹۰، نمونه‌ای از ظرفیت‌های داخلی است که توانست بخش قابل توجهی از اقتصاد را در برابر تحریم‌های مستقیم مقاوم سازد و جریان‌های تولید و اشتغال را حفظ کند.

۳. پشتیبانی از سیاست‌های توسعه پایدار: تاب‌آوری اقتصادی نه تنها برای مدیریت بحران‌های کوتاه‌مدت، بلکه در طراحی سیاست‌های بلندمدت توسعه، شامل سرمایه‌گذاری در فناوری، آموزش و زیرساخت‌های لجستیکی، نقش حیاتی ایفا می‌کند.

از منظر اقتصاد سیاسی، تاب‌آوری اقتصادی ایران را می‌توان نتیجه تعادل پیچیده‌ای میان ظرفیت‌های داخلی، سیاست‌های ارزی و پولی و سازوکارهای بازار قلمداد کرد؛ تعادلی که نقش محوری در حفظ ثبات اقتصادی و اجتماعی و تسهیل عبور اقتصاد از شوک‌های داخلی و خارجی ایفا می‌کند.

۲. تحولات جهانی و وضعیت ایران

۱-۲. تحریم‌های دوره اول ۱۳۹۱-۱۳۹۰

تحریم‌های اولیه، که پس از یک دهه برخورداری از درآمدهای بالای نفتی اعمال شدند، اقتصاد ایران را با یک شوک کوتاه‌مدت مواجه ساختند. با وجود شدت تحریم‌ها، بخش واقعی اقتصاد توانست به سرعت بازسازی شود، زیرا:

- خانوارها دارای ذخایر مالی و پس‌انداز بودند.
- بنگاه‌ها به تکنولوژی‌های به‌روز دسترسی داشتند.
- دولت با آغاز مذاکرات برجام و تغییر سیاست‌ها، امکان کاهش فشار اقتصادی را فراهم کرد.

در این دوره، اقتصاد دیجیتال نقش حیاتی در تاب‌آوری اقتصادی ایفا کرد. رشد پلتفرم‌های داخلی مشابه YouTube و Amazon، مانند آپارات و دیجی‌کالا، بهره‌وری در بخش خدمات را افزایش داد و توانست آسیب‌های ناشی از کاهش درآمدهای نفتی و محدودیت واردات را جبران کند. این تجربه نشان داد که سرعت بخش خدمات و ظرفیت دیجیتال می‌تواند در شرایط شوک، نقش ضربه‌گیر اقتصادی را ایفا کند.

۲-۲. تحریم‌های دوره دوم (۱۳۹۵-۱۳۹۶ و پس از آن)

تحریم‌های بعدی، که با محدودیت‌های گسترده‌تر و منابع خارجی محدود همراه بود، اقتصاد ایران را در شرایط چالش بلندمدت قرار داد. عواملی که تاب‌آوری ایران را تقویت کردند عبارت بودند از:

- نرخ ارز: افزایش نرخ ارز، اگرچه فشار کوتاه‌مدت بر مصرف‌کننده ایجاد کرد، به تولیدکنندگان داخلی مزیت نسبی داد و موجب رشد بخش صنعت شد.
 - رشد درآمدهای نفتی: افزایش قیمت نفت و کامودیتی‌ها، به ویژه پس از جنگ اوکراین و روسیه، باعث شد تا اقتصاد ایران منابع ارزی کافی برای استمرار فعالیت‌های تولیدی و صادراتی داشته باشد.
 - استقلال نسبی اقتصاد دیجیتال و خدمات: این بخش توانست اثرات محدودیت واردات و فشار تحریم‌ها را کاهش دهد و به عنوان موتور ثبات اقتصادی عمل کند.
- این تجربیات نشان داد که تاب‌آوری اقتصادی ایران نه صرفاً به منابع مالی خارجی، بلکه به ترکیب سیاست‌های داخلی، مدیریت نرخ ارز و بهره‌برداری از ظرفیت‌های داخلی وابسته است.

۳. چالش‌ها و موانع اصلی

تحلیل تاب‌آوری اقتصادی ایران نشان می‌دهد که محدودیت‌های فعلی، صرفاً محصول فشارهای خارجی نیست، بلکه عوامل داخلی ساختاری و نهادی نقش تعیین‌کننده‌ای در کاهش ظرفیت مقاومت اقتصاد ایفا می‌کنند. این محدودیت‌ها را می‌توان در پنج حوزه اصلی طبقه‌بندی کرد:

۱. محدودیت‌های عرضه: کمبود انرژی، قطعی برق و گاز و زیرساخت‌های صنعتی ناکافی موجب کاهش ظرفیت تولیدی و انعطاف‌پذیری سمت عرضه می‌شوند و تاب‌آوری اقتصاد را در برابر شوک‌های خارجی محدود می‌کنند.

۲. محدودیت‌های تقاضا: کاهش قدرت خرید خانوارها و محدودیت بازار داخلی، به ویژه در دوره‌های تورم بالا و کاهش درآمدهای واقعی، اثرات منفی تحریم‌ها و فشارهای خارجی را تشدید می‌کند و توان جذب شوک‌های اقتصادی را کاهش می‌دهد.

۳. ابزارهای مدیریتی ناکارآمد: سیاست‌های سرکوب نرخ بهره و قیمت‌گذاری انرژی، با محدود کردن انگیزه‌های تولید و سرمایه‌گذاری، توان عملیاتی بازارها را کاهش می‌دهند و موجب کاهش انعطاف سیستم اقتصادی در مواجهه با بحران‌ها می‌شوند.

۴. ضعف زیرساخت‌های لجستیکی و بیمه‌ای: محدودیت در بیمه ناوگان کشتیرانی، ناکارآمدی شبکه‌های حمل‌ونقل دریایی و ضعف زیرساخت‌های لجستیکی، ظرفیت صادرات، تهاتر کالا و جریان‌های تجاری منطقه‌ای را محدود کرده و انعطاف اقتصاد در فضای تحریم را کاهش می‌دهد.

۵. استفاده ناکارآمد از مرزها: مرزهای کشور، به جای تبدیل شدن به ابزار توسعه اقتصادی و تسهیل تجارت قانونی، عمدتاً به مسیرهای قاچاق انرژی و کالا تبدیل شده‌اند و نقش تحریمی و توسعه‌ای آن‌ها به نحو قابل توجهی کاهش یافته است.

۴. فرصت‌ها و الزامات تحقق تاب‌آوری اقتصادی ایران در مواجهه با تحریم‌ها و فشارهای بیرونی

تحقق تاب‌آوری اقتصادی مستلزم بهره‌گیری از مجموعه‌ای از سیاست‌ها و ابزارهای راهبردی است که علاوه بر مقابله با شوک‌های خارجی، ظرفیت داخلی اقتصاد را برای بازسازی و تطبیق سریع تقویت کنند. این سیاست‌ها را می‌توان در چهار حوزه اصلی تحلیل و طبقه‌بندی کرد:

- اصلاح سیاست‌های ارزی و پولی

اصلاح نرخ ارز و سیاست‌های بهره می‌تواند مزیت نسبی برای تولیدکننده داخلی ایجاد کرده و تاب‌آوری اقتصادی را افزایش دهد. هدف این است که فعالان اقتصادی مرزنشین و بنگاه‌های داخلی در مسیرهای قانونی تحریم‌شکنی مشارکت کنند.

- توسعه اقتصاد دیجیتال و خدمات

پیشرفت اقتصاد دیجیتال، با افزایش بهره‌وری و کاهش وابستگی به واردات، یکی از موتورهای اصلی تاب‌آوری اقتصادی محسوب می‌شود.

- مدیریت زیرساخت‌ها و انرژی

تأمین پایدار برق، گاز و ظرفیت‌های حمل‌ونقل، به ویژه بنادر و مسیرهای دریایی، از الزامات حیاتی تاب‌آوری اقتصادی است. اصلاح قیمت انرژی و تخصیص منابع به صنایع کلیدی می‌تواند تعادل بین عرضه و تقاضا را بهبود بخشد.

- توسعه همکاری‌های منطقه‌ای

ایجاد شبکه‌های تهاتر منطقه‌ای با کشورهای همسایه و استفاده از مسیرهای دریایی می‌تواند محدودیت‌های بازار داخلی را کاهش دهد و تاب‌آوری اقتصادی را تقویت کند. فناوری‌های نوین مانند بلاک‌چین و واحد حساب منطقه‌ای می‌تواند جریان مبادلات اقتصادی را در شرایط محدودیت خارجی تضمین کند.

۵. توصیه‌های سیاستی برای تاب‌آوری اقتصادی ایران در مواجهه با تحریم‌ها با تاکید بر نقش بخش خصوصی

- توسعه ظرفیت تولیدی توسط بخش خصوصی

بخش خصوصی با توسعه تولید داخلی، بهره‌برداری از فناوری‌های نوین و ایجاد ظرفیت‌های نوآورانه، می‌تواند جریان تولید و خدمات را در شرایط شوک‌های خارجی حفظ کرده و اقتصاد را مقاوم سازد. علاوه بر این، مشارکت فعال در شبکه‌های تهاتر منطقه‌ای و مبادلات چندجانبه، امکان دور زدن محدودیت‌های تحریمی و گسترش بازارهای منطقه‌ای را فراهم می‌کند.

- هماهنگی میان بخش خصوصی و دولت
اتاق‌های بازرگانی می‌توانند هماهنگی میان بخش خصوصی و دولت را تسهیل کنند و از طریق ایجاد کارگروه‌های تخصصی تاب‌آوری و ارائه پیشنهاداتی در راستای اصلاح سیاست‌های پولی و ارزی، چارچوبی برای افزایش انعطاف‌پذیری اقتصاد فراهم آورند.
- پشتیبانی از نوآوری و اقتصاد دیجیتال بخش خصوصی
اتاق‌ها می‌توانند با ایجاد پلتفرم‌ها و کارگروه‌های تخصصی، توانمندسازی شرکت‌ها در حوزه فناوری‌های نوین و اقتصاد دیجیتال را تسهیل کند، که این امر به افزایش بهره‌وری، کاهش وابستگی به واردات و تقویت انعطاف‌پذیری اقتصادی منجر می‌شود.

سخن پایانی

تاب‌آوری اقتصادی ایران در مواجهه با تحریم‌ها و فشارهای بیرونی، نه صرفاً محصول مدیریت کوتاه‌مدت یا منابع مالی، بلکه نتیجه تلفیق سیاست‌های داخلی هوشمندانه، بهره‌گیری از ظرفیت‌های فناورانه و دیجیتال و توسعه شبکه‌های همکاری منطقه‌ای و بین‌بناهی است. ارتقای تاب‌آوری مستلزم اتخاذ رویکردی جامع است که اصلاح سیاست‌های ارزی و پولی، تقویت زیرساخت‌های لجستیکی و انرژی، توسعه اقتصاد دیجیتال و ایجاد سازوکارهای همکاری و تهاتر منطقه‌ای را در بر گیرد.

نقش همکاری‌های مشترک کسب‌وکارها در افزایش تاب‌آوری اقتصادی بنگاه‌ها در دوران بحران

۱. اهمیت و جایگاه همکاری‌های مشترک کسب‌وکارها در افزایش تاب‌آوری اقتصادی بنگاه‌ها در دوران بحران

تاب‌آوری اقتصادی در سال‌های اخیر به یکی از محورهای اصلی ادبیات توسعه و سیاست‌گذاری اقتصادی تبدیل شده است. اگرچه این مفهوم پیش‌تر در اقتصاد کلاسیک جایگاه مشخصی نداشت، اما پس از بحران مالی جهانی ۲۰۰۸، همه‌گیری کووید-۱۹ و شوک‌های ژئوپلیتیکی نظیر جنگ اوکراین، اهمیت آن در تداوم تولید، اشتغال و ثبات بنگاه‌ها به‌شدت افزایش یافته است.

در این میان، همکاری‌های مشترک بین کسب‌وکارها (اعم از سرمایه‌گذاری مشترک، ائتلاف‌های راهبردی، فرانچایز و ادغام) یکی از مؤثرترین ابزارهای افزایش تاب‌آوری در سطح بنگاه‌ها محسوب می‌شود. این همکاری‌ها با ایجاد شبکه‌های هم‌افزا میان بنگاه‌های بزرگ و کوچک، موجب توزیع ریسک، اشتراک دانش، کاهش هزینه و دسترسی به بازارهای جدید می‌شوند. در شرایطی که اقتصاد ایران با رکود، تورم و تحریم‌های پایدار مواجه است، همکاری‌های بین‌بنگاهی می‌تواند موتور مکملی برای بازسازی ظرفیت تولید، افزایش بهره‌وری و حضور در زنجیره‌های ارزش منطقه‌ای باشد.

در سیاست‌های توسعه‌ای کشورهای پیشرو، همکاری‌های بین‌بنگاهی جایگاهی کلیدی در ارتقای تاب‌آوری صنعتی و تجاری دارد. به‌عنوان نمونه، اتحادیه اروپا پس از کرونا «شبکه‌های تاب‌آوری SMEها» را ایجاد کرد و در شرق آسیا نیز مدل‌های همکاری زنجیره‌ای میان بنگاه‌های بزرگ و متوسط در ژاپن و کره جنوبی به کاهش آسیب‌پذیری تولید در بحران‌ها کمک کرده‌اند. ازاین‌رو، تقویت این نوع همکاری‌ها در ایران، هم‌راستا با سیاست‌های کلان توسعه صنعتی، دیجیتالی و صادرات‌محور است.

۲. تحولات جهانی و وضعیت ایران

تحولات اقتصاد جهانی در دهه اخیر نشان داده است، کشورهایی که توانسته‌اند شبکه‌های همکاری منطقه‌ای میان بنگاه‌های خود ایجاد کنند، تاب‌آوری بیشتری در برابر شوک‌ها از خود نشان داده‌اند. برای نمونه، الگوی همکاری میان بنگاه‌های کره‌ای و ویتنامی در حوزه الکترونیک و همکاری‌های ژاپن با مالزی و تایلند در بخش خودروسازی، نمونه‌هایی موفق از همکاری‌های درون منطقه‌ای هستند.

در ایران اما، بنگاه‌ها عمدتاً در شرایط تحریم، با محدودیت شدید در تامین مالی، فناوری و بازار مواجه‌اند. در چنین محیطی، همکاری مشترک با بنگاه‌های داخلی و منطقه‌ای نه تنها ابزاری برای بقا، بلکه راهی برای بازسازی شبکه ارزش ملی است. روندهای اخیر نشان می‌دهد که پنج ریسک اصلی بنگاه‌های ایرانی شامل تحریم‌ها، کاهش قدرت خرید، ریسک تأمین، اصلاحات اقتصادی و رکود بازار داخلی است. در نتیجه، وابستگی بیش از حد به بازار داخل و کمبود پیوندهای منطقه‌ای، آسیب‌پذیری ساختاری بنگاه‌ها را افزایش داده است.

۳. چالش‌ها و موانع اصلی

مهم‌ترین موانع توسعه همکاری‌های بین‌بنگاهی در ایران را می‌توان در سه سطح فنی، نهادی و سیاستی دسته‌بندی کرد:

(الف) چالش‌های نهادی و ساختاری:

نبود چارچوب‌های حقوقی شفاف برای سرمایه‌گذاری مشترک، پیچیدگی مقررات ارزی و محدودیت انتقال پول، مانع شکل‌گیری همکاری‌های پایدار می‌شود. ضعف نظام ضمانت و داوری تجاری نیز ریسک قراردادهای همکاری را بالا می‌برد.

(ب) چالش‌های فنی و فناورانه:

بنگاه‌های کوچک و متوسط (آپت) غالباً فاقد زیرساخت‌های دیجیتال، استانداردهای کیفی و ظرفیت نوآوری لازم برای ورود به شبکه‌های همکاری هستند.

(ج) چالش‌های سیاستی و اقتصادی:

سیاست‌های اقتصادی انقباضی، نوسانات نرخ ارز، عدم دسترسی به منابع مالی و سیاست‌های مالیاتی ناپایدار، فضای پیش‌بینی‌پذیری برای همکاری‌ها ایجاد نمی‌کنند. در سطح منطقه‌ای نیز ضعف در انعقاد پیمان‌های تجاری، بیمه حمل‌ونقل دریایی و سازوکارهای تهاتر، موجب شده ظرفیت‌های ژئواکونومیک ایران در حوزه دریا، انرژی و ترانزیت (به‌ویژه در بنادر چابهار و بندرعباس) به‌طور کامل بالفعل نشود.

۴. فرصت‌های پیش‌رو و الزامات تحقق همکاری‌های مشترک کسب‌وکارها در افزایش تاب‌آوری

اقتصادی بنگاه‌ها در دوران بحران

در فضای اقتصادی کنونی ایران که با نااطمینانی‌های ساختاری، تحریم‌های پایدار، رکود تقاضا و محدودیت منابع مالی مواجه است، بازآفرینی مسیر رشد و پایداری بنگاه‌ها مستلزم تغییر در الگوی بنگاهداری است. در این شرایط، همکاری‌های مشترک بین کسب‌وکارها نه صرفاً به‌عنوان یک انتخاب، بلکه به‌عنوان ضرورتی برای بقا و تاب‌آوری مطرح می‌شوند. ادامه‌ی مباحث پیشین و با توجه به ضرورت بازآفرینی ساختار بنگاهداری در شرایط پرریسک اقتصادی کنونی، می‌توان فرصت‌ها و الزامات تحقق همکاری‌های مشترک بین کسب‌وکارها را در دو محور اصلی بررسی کرد:

(الف) بازسازی شبکه تولید و صادرات از طریق هم‌افزایی بنگاهی

با توجه به کوچک‌تر شدن بازار داخلی و افزایش شدت رقابت، ورود به بازارهای جدید و منطقه‌ای اولویت نخست بنگاه‌های ایرانی است. همکاری‌های مشترک، اعم از سرمایه‌گذاری مشترک، ائتلاف‌های راهبردی، یا مدل‌های فرانچایز، به بنگاه‌ها امکان می‌دهد ضمن تقسیم ریسک و منابع، ظرفیت تولید و صادرات خود را گسترش دهند.

در چنین مدلی، شرکت‌های بزرگ با برخورداری از سرمایه، برند و شبکه توزیع، می‌توانند با بنگاه‌های کوچک‌تر که از چابکی و انعطاف عملیاتی بالاتری برخوردارند، زنجیره‌ای مکمل از تولید تا بازار را تشکیل دهند.

ب) استفاده از مدل‌های نوین همکاری برای تقویت تاب‌آوری بنگاهی بر اساس تحولات اخیر اقتصاد جهانی، چهار الگوی همکاری اصلی می‌تواند مبنای افزایش تاب‌آوری و بهره‌وری بنگاه‌های ایرانی باشد:

۱. فرانچایز: الگویی برای پیوند شرکت‌های بزرگ و کوچک که از طریق انتقال دانش مدیریتی، برند معتبر و سیستم‌های عملیاتی آماده، ریسک شکست بنگاه‌های کوچک را کاهش می‌دهد و بازار را گسترش می‌دهد.
 ۲. سرمایه‌گذاری مشترک: مدلی برای اشتراک منابع مالی، فناوری و بازار، به‌ویژه در حوزه‌های زیرساخت، انرژی‌های تجدیدپذیر و فناوری دیجیتال. این نوع همکاری با تقسیم ریسک و افزایش ظرفیت تولید، پایداری زنجیره تأمین را ارتقا می‌دهد.
 ۳. ادغام و تملیک: ابزاری برای تمرکز سرمایه، افزایش مقیاس تولید و دسترسی سریع‌تر به فناوری‌های نو و بازارهای جدید؛ در شرایط بحرانی، این مدل امکان بازسازی سریع و نجات بنگاه‌های آسیب‌پذیر را فراهم می‌کند.
 ۴. ائتلاف راهبردی: شکل منعطف‌تر همکاری که به شرکت‌ها اجازه می‌دهد بدون از دست دادن استقلال سازمانی، از منابع، فناوری و شبکه‌های یکدیگر بهره‌مند شوند و در برابر اختلالات زنجیره تأمین مقاوم‌تر شوند.
- این مدل‌ها، در کنار هم، اکوسیستم اقتصادی مبتنی بر اشتراک منافع و تقسیم ریسک ایجاد می‌کنند؛ اکوسیستمی که در آن، چابکی بنگاه‌های کوچک با منابع و ثبات شرکت‌های بزرگ ترکیب شده و تاب‌آوری کل شبکه افزایش می‌یابد.

۵. توصیه‌های سیاستی برای افزایش تاب‌آوری اقتصادی بنگاه‌ها در دوران بحران

بخش خصوصی و اتاق بازرگانی نقش محوری در نهادسازی و هدایت همکاری‌های بین‌بنگاهی دارند. مهم‌ترین اقدامات پیشنهادی عبارت‌اند از:

- ایجاد کارگروه تخصصی «همکاری‌های تاب‌آور» برای شناسایی و پیوند بنگاه‌های مکمل در زنجیره‌های ارزش داخلی و منطقه‌ای.
- تسهیل همکاری‌های بین‌المللی و منطقه‌ای از طریق انعقاد تفاهم‌نامه‌های تهاتر و حمل‌ونقل میان بنگاه‌های ایرانی و شرکای خارجی.
- توانمندسازی SME ها در حوزه آموزش، مدیریت صادرات، مالی بین‌الملل و استانداردسازی.
- مطالبه‌گری از دولت برای اصلاح سیاست‌های ارزی، تسهیل مقررات سرمایه‌گذاری مشترک و حمایت از صادرات مبتنی بر همکاری بنگاهی.

سخن پایانی

همکاری‌های بین‌بنگاهی به‌عنوان یک سازوکار راهبردی، علاوه بر ارتقای تاب‌آوری اقتصادی بنگاه‌ها در مواجهه با شوک‌های ساختاری، تحریم‌های پایدار و رکود تقاضا، نقش اساسی در بازسازی شبکه‌های تولید و توسعه ظرفیت صادراتی ایران ایفا می‌کند. بهره‌گیری از مدل‌های نوین همکاری شامل فرانچایز، سرمایه‌گذاری مشترک، ادغام و تملیک و ائتلاف‌های راهبردی، امکان اشتراک منابع، دانش مدیریتی و فناوری، کاهش ریسک عملیاتی و افزایش بهره‌وری را فراهم می‌آورد. هدایت این فرآیند توسط بخش خصوصی و اتاق‌های بازرگانی، با تمرکز بر ایجاد شبکه‌های حمایتی، توانمندسازی SMEها، تسهیل تعاملات منطقه‌ای و بین‌المللی و مدیریت هماهنگ زنجیره‌های ارزش، زمینه‌ساز شکل‌گیری یک اکوسیستم اقتصادی تاب‌آور و پویا خواهد بود؛ اکوسیستمی که با ترکیب چابکی بنگاه‌های کوچک و ثبات منابع شرکت‌های بزرگ، ظرفیت ایران را برای حضور فعال در بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی تثبیت و تقویت می‌کند.