یادداشت



تجربه‌های چین و اروپا برای اقتصاد توسعه

رضا موسایی
کارشناس اقتصاد

کورنل بان در پژوهش اخیر خود با عنوان «اروپا باید دوباره یاد بگیرد برنامه‌ریزی کند» استدلالی را مطرح می‌سازد که برای پژوهشگران حوزه اقتصاد توسعه آشناست؛ هرچند موضوع این بار نه یک اقتصاد در حال توسعه کلاسیک، بلکه بلوکی صنعتی و پیشرفته است که با شوک اختلال فناورانه دست‌وپنجه نرم می‌کند. پرسش بنیادین این است که چرا اروپایی که بیش از صدسال در عرصه مهندسی خودروهای احتراقی پیشتاز بود، در مسیر گذار به پیشرانه برقی به شکلی محسوس از چین عقب ماند؟ پاسخ بان نه در قالب یارانه‌های «ناعادلانه» جای می‌گیرد و نه در روایت ساده‌انگارانه «سرمایه‌داری آزادتر چینی». او دست روی مفهوم «هم‌تکاملی» میان برنامه‌ریزی دولتی و استراتژی بنگاه‌ها می‌گذارد؛ مفهومی که ریشه‌هایی سترگ در ادبیات اقتصاد توسعه، به خصوص مطالعات دولت توسعه‌گرا و سیاست صنعتی دارد.

از زاویه دید اقتصاد توسعه، انتقال به خودروهای برقی مصداقی کلاسیک از بروز شکست هماهنگی در مقیاس زنجیره ارزش است. فناوری نوین صرفاً به نوآوری در محصول محدود نمی‌شود، بلکه به بازآرایی همه‌جانبه پنج حلقه بنیادین گره خورده است که شامل تأمین و فرآوری مواد معدنی حیاتی، ساخت باتری، الکترونیک و نرم‌افزار خودرو، مدیریت تقاضا از طریق سیاست‌های مشروط و استقرار زیرساخت‌های شارژ می‌شود. هر یک از این حلقه‌ها از صرفه‌های مقیاس، آثار یادگیری و وابستگی‌های متقابل برخوردارند. در شرایط نبود هماهنگی آگاهانه، بنگاه‌های مستقر ترجیح می‌دهند مسیر پیشین خود را بهینه‌سازی کنند؛ یعنی به ارتقای موتورهای احتراقی بپردازند، سرمایه‌گذاری محتاطانه‌ای در حوزه خودروهای برقی داشته باشند و برای به تعویق انداختن استانداردهای سخت‌گیرانه لابی کنند. این دقیقا همان الگویی بود که در اروپا به منصه ظهور رسید: حمایت‌هایی دیرهنگام، پراکنده و عموما بی‌شرط از بخش تقاضا، در کنار فقدان اعمال فشاری سیستماتیک بر تولیدکنندگان جهت بازسازی زنجیره تأمین.

در سوی مقابل، چین الگویی را به نمایش گذاشت که می‌توان آن را «برنامه‌ریزی تطبیقی زنجیره ارزش» نام‌گذاری کرد. دولت مرکزی و به‌ویژه دولت‌های محلی، به‌واسطه تدوین فهرست سفید تأمین‌کنندگان باتری در سال ۲۰۱۵، پیوند زدن یارانه‌ها به شاخص‌های عملکردی نظیر چگالی انرژی و قیمت، راهبری صندوق‌های صنعتی و اتخاذ سیاست‌های تقاضامحور همچون واگذاری پلاک رایگان به خودروهای برقی و اعمال محدودیت‌های شدید بر خودروهای احتراقی، شبکه‌ای از تشویق‌ها و محدودیت‌ها را پدید آوردند که فعالان بخش خصوصی را به سمت سرمایه‌گذاری‌های پرریسک و در مقیاس انبوه سوق داد. نکته قابل‌توجه این است که بسیاری از بازیگران کلیدی عرصه مانند شرکت‌های BYD، CATL و Geely نهادهایی خصوصی بودند. دولت نه جایگزین بازار شد و نه صرفاً به تزریق بی‌هدف یارانه روی آورد؛ بلکه ساختار انگیزشی را به‌گونه‌ای دگرگون کرد که مسیر مسلط فناورانه تغییر یابد. این الگو با تجربه‌های کلاسیک شرق آسیا نظیر کره جنوبی در دهه‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ و تایوان در حوزه الکترونیک تطابق دارد: دولت توسعه‌گرا لزوماً به دنبال ایجاد مالکیت‌های وسیع نیست، بلکه از طریق گزینش، شرط‌گذاری و خلق بازارهای اولیه، بردار سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را شکل می‌دهد.

از منظر نظری، این تجربه دو اصلاح اساسی را در ادبیات سیاست صنعتی اعمال می‌کند. نخست آنکه دستاورد چین ثابت می‌کند پدیده «تخریب خلاق» شومپیتری در گذارهای بزرگ فناورانه به‌سادگی و خودبه‌خود محقق نمی‌شود. بنگاه‌های مسلط دارای دارایی‌های غرق‌شده، شبکه‌های تأمین جاافتاده و پیوندهای سیاسی هستند که انگیزه مقاومت در برابر تحول را تقویت می‌کنند. در غیاب اعمال فشاری بیرونی و منسجم—خواه از مسیر رقابت شدید بین‌المللی و خواه به مدد سیاست صنعتی—این دسته از بنگاه‌ها همواره مسیر کم‌هزینه‌تر را برمی‌گزینند. دوم آنکه تفکیک مرسوم میان «سیاست صنعتی افقی» و «سیاست صنعتی عمودی» در عرصه عمل ناکافی است. رویکرد چین تلفیقی از ابزارهای افقی شامل سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های شارژ و نیروی انسانی، و ابزارهای عمودی یعنی حمایت شرطی از حلقه‌های معین زنجیره ارزش بود که در بستری زمانی مشخص و همراه با بازخوردی مستمر تنظیم می‌شد.

اروپا در این میان به دام نوعی «شکست هماهنگی دموکراتیک» گرفتار آمد. نهادهای اتحادیه اروپا و دولت‌های ملی اگرچه از ابزارهای نظارتی قدرتمندی نظیر استانداردهای آلایندگی و اهداف افق ۲۰۳۵ بهره‌مند بودند، اما از ظرفیت نهادی لازم برای هماهنگی عمیق در بخش عرضه تهی بودند. پروژه شرکت Northvolt نمونه‌ای عیان در این زمینه به شمار می‌رود: حمایت‌های اولیه از آن صورت گرفت، اما به‌محض مواجهه این شرکت با چالش‌های مقیاس‌پذیری و صعود نرخ بهره، هیچ مکانیسمی جهت تثبیت وضعیت آن در سطح اروپا فعال نگردید. برخلاف چین که توانایی تحمیل زیان‌های متمرکز به بخش‌های سنتی و همزمان خلق ظرفیت‌های نوین را داراست، دموکراسی‌های اروپایی با ائتلاف‌های قدرتمند صنعتی، تشکل‌های کارگری و منطقه‌ای مواجه‌اند که مقاومت در برابر فرآیند «تخریب» را رنگ‌وبوی سیاسی می‌بخشند. فرجام این امر، شکل‌گیری پدیده‌ای به نام «گرین‌لَش» است؛ به این معنا که گذار سبز به طور کامل رد نمی‌شود، بلکه تلاش می‌گردد تا زیر پوشش شعار «بی‌طرفی فناورانه»، روند اجرای آن کند و رقیق گردد.

این تحلیل پیامدهای روشنی برای کشورهای در حال توسعه به همراه دارد. در گام نخست، گذارهای فناورانه سبز بستر مناسبی برای جهش اقتصادی فراهم می‌آورند، به‌شرط آنکه دولت توانایی مدیریت هماهنگی زنجیره ارزش را از خود بروز دهد. تکیه صرف به مزیت نسبی ایستا یا انتظار برای وقوع سرریز فناوری از سوی شرکت‌های چندملیتی به‌هیچ‌وجه کفایت نمی‌کند. در گام دوم، مالکیت خصوصی منافاتی با اجرای سیاست صنعتی فعال ندارد؛ آنچه اهمیت بنیادین دارد، ظرفیت حاکمیت در اعمال شرط‌گذاری، پایش دقیق و ایجاد انضباط است. در گام سوم، دموکراسی و برنامه‌ریزی صنعتی الزما با یکدیگر در تقابل نیستند، بلکه نیازمند نهادهای واسطه‌ای هستند که بتوانند افق زمانی تصمیم‌گیری را طولانی‌تر کرده و هزینه‌های تعدیل را توزیع نمایند. تجربه تاریخی ژان مونه در اروپا شامل برنامه‌ریزی ارشادی، هماهنگی میان سرمایه، دولت و دانشگاه و به‌کارگیری استراتژیک دولت در کسوت سهامدار، اثبات می‌کند که چنین نهادهایی قابلیت طراحی دارند، هرچند بازسازی آن‌ها در سپهر سیاسی امروز امری دشوار است.

صمت از چالش‌های حوزه لجستیک حمل و نقل کالا گزارش می‌دهد

تاب‌آوری لجستیک در گرو تقویت زیرساخت‌ها

شهناز صفایی
editor@smtnews.ir

اختلال در مسیرهای حمل‌ونقل، افزایش هزینه جابه‌جایی کالا و محدودیت ظرفیت زیرساخت‌های جایگزین، بار دیگر اهمیت لجستیک در پایداری زنجیره تأمین را آشکار کرده است. وابستگی به مسیرهای محدود دریایی و دشواری جایگزینی کشتی‌های بزرگ با ناوگان جاده‌ای نشان می‌دهد که تاب‌آوری شبکه حمل‌ونقل تنها با تغییر مسیرهای عبور کالا محقق نمی‌شود، بلکه به توسعه هم‌زمان ظرفیت بنادر، ناوگان حمل‌ونقل و زیرساخت‌های پشتیبان نیاز دارد. در این میان، تقویت بنادر اقیانوسی، به‌ویژه چابهار، توسعه پسکرانه‌ها و اتصال مؤثر آنها به شبکه ریلی و جاده‌ای می‌تواند بخشی از محدودیت‌های موجود را کاهش دهد. از سوی دیگر، افزایش هزینه‌های حمل و دشواری انتقال محموله‌های حجیم، ضرورت بازنگری در الگوی جابه‌جایی کالا و حرکت به سمت حمل‌ونقل ترکیبی را برجسته کرده است. آنچه امروز بیش از گذشته اهمیت دارد، عبور از نگاه مقطعی به مدیریت بحران و حرکت به سمت طراحی شبکه‌ای یکپارچه، متنوع و تاب‌آور است؛ شبکه‌ای که بتواند در برابر اختلالات منطقه‌ای و بین‌المللی، جریان انتقال کالا را حفظ کند و مانع از انتقال هزینه ناکارآمدی زیرساخت‌ها به تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان شود.



ضرورت بازسازی و تغییر مسیر

تغییر مسیرهای سنتی حمل‌ونقل، افزایش هزینه جابه‌جایی کالا و محدودیت‌های ایجادشده در مسیرهای منطقه‌ای، زنجیره تأمین ایران را با چالش تازه‌ای روبه‌رو کرده است. در شرایطی که بخش مهمی از واردات کالاهای اساسی از مسیر حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود، جایگزین کردن کشتی‌های فله‌بر با حمل جاده‌ای نه از نظر ظرفیت و نه از نظر هزینه، راهکاری پایدار به شمار نمی‌رود. اباذر براری، معاون امور بین‌الملل فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک، در نشست خبری این فدراسیون، با تشریح تغییر مسیرهای انتقال کالا و پیامدهای آن بر زنجیره تأمین، معتقد است توسعه ظرفیت بندر چابهار و تقویت زیرساخت‌های پسکرانه‌ای آن باید به یکی از اولویت‌های اصلی سیاست‌گذاری حمل‌ونقل کشور تبدیل شود.

گلوگاه‌های جدید کجت هستند؟

براری با اشاره به تغییر مسیر سنتی انتقال کالا از برزیل به ایران اظهار کرد: در گذشته بخش عمده مبادلات در حوزه غلات و نهاده‌های کشاورزی از مسیر دریایی انجام می‌شد و کشتی‌های بزرگ فله‌بر پس از طی مسیر اقیانوسی، محموله‌های خود را به بنادر ایران منتقل می‌کردند. اما با محدودیت‌های ایجادشده در مسیرهای قبلی، این روند با اختلال مواجه شده و مسیرهای جایگزین اهمیت بیشتری پیدا کرده‌اند.

وی با بیان اینکه در شرایط فعلی بخشی از جریان انتقال کالا از مسیرهای جایگزین، از جمله مسیر عبوری از بندر مرسین ترکیه، ادامه دارد، افزود: مسیر جنوبی نیز به دلیل عبور از باب‌المندب با چالش‌های خاص خود روبه‌روست. با این حال، باید توجه داشت که حمل دریایی با سایر شیوه‌های حمل‌ونقل قابل مقایسه نیست؛ زیرا ظرفیت جابه‌جایی کشتی‌های فله‌بر بسیار بیشتر از توان ناوگان جاده‌ای است.

این مقام مسئول توضیح داد: یک کشتی فله‌بر می‌تواند محموله‌ای در حدود ۷۰ تا ۷۳ هزار تن ذرت را حمل کند. انتقال چنین حجمی از طریق کامیون به معنای نیاز به هزاران دستگاه تریلی و ایجاد عملیات گسترده تخلیه، بارگیری و جابه‌جایی است. بنابراین، جایگزینی حمل دریایی با حمل جاده‌ای، به‌ویژه برای کالاهای حجیم و کم‌ارزش‌تر، راهکاری دشوار و پرهزینه خواهد بود.

هزینه‌های سنگین جابه‌جایی کالا

معاون امور بین‌الملل فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک با اشاره به افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل گفت: هزینه حمل یک کانتینر ۴۰ فوتی که پیش از جنگ حدود ۳ هزار دلار بود، در شرایط فعلی به دست‌کم ۸ هزار دلار رسیده است. همچنین هزینه حمل زمینی کالا از مرسین به ایران، بر اساس نرخ‌های فعلی، کمتر از شش هزار دلار نیست و با احتساب هزینه‌های تکمیلی، مجموع هزینه جابه‌جایی می‌تواند از ۸ هزار دلار فراتر برود.

وی خاطرنشان کرد: این افزایش هزینه‌ها تنها به روابط اقتصادی ایران محدود نیست، بلکه اختلال در مسیرهای حمل‌ونقل، زنجیره تأمین جهانی را نیز تحت تأثیر قرار داده است. با توجه به اینکه بخش قابل‌توجهی از کالاهای وارداتی ایران از این مسیرها، محصولات حجیم غذایی و نهاده‌های تولید هستند، افزایش هزینه حمل مستقیما بر قیمت تمام‌شده و استمرار تأمین کالا اثر می‌گذارد.

براری با تأکید بر محدودیت ظرفیت حمل جاده‌ای ادامه داد: اگر یک کشتی با حدود ۷۰ هزار تن بار در بندری مانند بندر امام تخلیه شود، برای انتقال محموله آن به حدود سه هزار تریلی نیاز است. تصور انتقال همین حجم کالا از بندر مرسین به گمرکات داخلی، از نظر اجرایی بسیار دشوار است و نمی‌تواند جایگزین مناسبی برای ظرفیت حمل دریایی باشد.

فرصتی برای بازآرایی لجستیک

براری با تأکید بر ضرورت توجه ویژه به بندر چابهار اظهار کرد: حتی در صورت پایان جنگ نیز پاک‌سازی و اطمینان از ایمنی تنگه هرمز، به‌ویژه در صورت وجود مین‌های دریایی، ممکن است زمان‌بر باشد. در چنین شرایطی، چابهار به دلیل قرار گرفتن خارج از تنگه هرمز و برخورداری از موقعیت اقیانوسی، می‌تواند نقش مهمی در استمرار جریان حمل‌ونقل دریایی کشور ایفا کند.

وی افزود: چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران است و ظرفیت قابل‌توجهی برای تبدیل شدن به یکی از مسیرهای مهم تأمین کالا دارد؛ البته بهره‌برداری مؤثر از این ظرفیت به توسعه پسکرانه، ایجاد زیرساخت‌های مناسب حمل‌ونقل و اتصال کارآمد بندر به شبکه جاده‌ای و ریلی کشور وابسته است.

وی در پایان تأکید کرد: شرایط فعلی اگرچه با محدودیت‌ها و هزینه‌های سنگینی همراه شده، اما ضرورت بازنگری در ساختار لجستیک کشور را نیز آشکار کرده است. تقویت بنادر خارج از تنگه هرمز، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل ترکیبی و افزایش ظرفیت تخلیه و انتقال کالا باید در مرکز برنامه‌ریزی‌های آینده قرار گیرد تا زنجیره تأمین کشور در برابر بحران‌های احتمالی تاب‌آوری بیشتری داشته باشد.

اختلال در مسیرهای حمل‌ونقل، زنجیره تأمین جهانی را نیز تحت تأثیر قرار داده است

سفره ایرانی به مزارع آن سوی اقیانوس گره خورده است

تأمین بخشی از نیازهای غذایی ایران به ظرفیت تولید کشاورزی کشورهای دیگر وابسته است؛ وابستگی که در شرایط محدودیت منابع آب، ناترازی تولید و فشار بر زنجیره تأمین، اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. در این میان، برزیل به یکی از تأمین‌کنندگان مهم نهاده‌های دامی و محصولات کشاورزی ایران تبدیل شده است؛ به‌طوری که بخش عمده مبادلات دو کشور به واردات ذرت و سویا اختصاص دارد. علیپور، کارشناس زنجیره تأمین، با اشاره به ابعاد این وابستگی معتقد است، روابط اقتصادی دو کشور باید از مبادلات مقطعی فراتر برود و به شراکتی پایدار با منافع متقابل تبدیل شود؛ مسیری که علاوه بر تقویت امنیت غذایی، می‌تواند فرصت‌های تازه‌ای برای حضور تولیدکنندگان ایرانی در بازارهای خارجی فراهم کند.

وابستگی عمیق زنجیره غذایی

علیپور با اشاره به حجم مبادلات دو کشور در سال ۲۰۲۵ اظهار کرد: ایران در این سال نزدیک به ۳ میلیارد دلار کالا از برزیل وارد کرده که بخش عمده آن شامل ذرت، سویا، نهاده‌های دامی و سایر محصولات غذایی بوده است.

حدود ۸۷ درصد ارزش این واردات به ذرت و سویا اختصاص دارد و بر اساس آمار مطرح‌شده، حدود ۲۰ درصد صادرات ذرت برزیل به مقصد ایران انجام می‌شود.

وی با بیان اینکه میزان صادرات ایران به برزیل در همین سال حدود ۹۱ میلیون دلار بوده است، افزود: در مقابل واردات نزدیک به سه میلیارد دلاری، صادرات ایران به این کشور بسیار محدود است و عمدتا به محصولاتی مانند کود، سموم، مواد پتروشیمی و فرآورده‌های پالایشگاهی اختصاص دارد.

این کارشناس زنجیره تأمین ادامه داد: اهمیت این مبادلات تنها به واردات مستقیم مواد غذایی محدود نمی‌شود. ذرت و کنجاله سویا در تأمین خوراک دام و طیور نقش دارند و استمرار ورود آنها بر تولید گوشت، مرغ، لبنیات و سایر فرآورده‌های غذایی اثرگذار است. حتی بخشی از مواد اولیه صنایع غذایی مانند گلوکز و فروکتوز نیز به این زنجیره وابسته است.

ظرفیت‌هایی فراتر از واردات

علیپور با اشاره به تاب‌آوری مبادلات غذایی در شرایط جنگ و تحریم گفت: در چهار ماه نخست سال ۲۰۲۶، واردات ایران از برزیل به حدود ۹۱۲ میلیون دلار رسید که ۳۴۶ میلیون دلار آن مربوط به ماه آوریل بود. این آمار نشان می‌دهد جریان تأمین کالاهای اساسی و نهاده‌های مورد نیاز صنایع غذایی، حتی در شرایط دشوار نیز ادامه داشته است.

وی درباره هدف‌گذاری افزایش مبادلات دو کشور به ۱۰ میلیارد دلار تا سال ۲۰۳۰ اظهار کرد: دستیابی به این هدف بلندپروازانه است، اما با شناسایی فرصت‌های جدید و استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی می‌توان به آن نزدیک شد. محصولات پتروشیمی، فرآورده‌های پالایشگاهی، کود، سموم، میوه، خشکبار، دارو و محصولات صنعتی از جمله ظرفیت‌های صادراتی ایران هستند.

این فعال اقتصادی با اشاره به محدود بودن ارتباط مستقیم میان فعالان اقتصادی دو کشور افزود: فاصله جغرافیایی، ضعف زیرساخت‌های لجستیکی و محدودیت سازوکارهای مالی و بانکی، توسعه همکاری‌ها را دشوار کرده است. با این حال، تجربه فعالان اقتصادی ایران در ایجاد مسیرهای جدید حمل‌ونقل و سازوکارهای مالی می‌تواند در رفع این موانع مؤثر باشد.

امنیت غذایی در گرو شراکت پایدار

علیپور با تأکید بر ضرورت استفاده بهینه از ظرفیت‌های کشاورزی جهان خاطرنشان کرد: ایران با محدودیت جدی منابع آب و چالش‌های زیست‌محیطی مواجه است و باید میان تولید داخلی محصولات و تأمین آنها از مسیر واردات، بر اساس مزیت اقتصادی و محیط‌زیستی توازن برقرار کند. استفاده از ظرفیت تولید کشورهایی مانند برزیل به معنای نادیده گرفتن توان داخلی نیست، بلکه می‌تواند بخشی از راهبرد تأمین پایدار مواد غذایی باشد.

وی ادامه داد: همکاری‌ها نباید به خرید یک محموله و پایان رابطه پس از تحویل کالا محدود بماند. حضور شرکت‌های بزرگ صنایع غذایی و تولیدکنندگان محصولات پروتئینی برزیل در بازار ایران، مشارکت شرکت‌ها و ایجاد شبکه‌های تأمین پایدار می‌تواند افق تازه‌ای پیش روی روابط اقتصادی قرار دهد.

این کارشناس زنجیره تأمین در پایان تأکید کرد: توسعه این همکاری‌ها به بازاریابی هدفمند، تقویت زیرساخت‌های مالی و لجستیکی و ارتباط مستقیم فعالان اقتصادی نیاز دارد. هدف باید ایجاد شراکتی بلندمدت باشد که ضمن تأمین نیازهای غذایی ایران، زمینه توسعه صادرات، اشتغال و منافع اقتصادی متقابل را نیز فراهم کند.

تجربه فعالان اقتصادی ایران در ایجاد مسیرهای جدید حمل‌ونقل و سازوکارهای مالی می‌تواند در رفع موانع مؤثر باشد

سخن پایانی

در شرایطی که اختلال در مسیرهای دریایی، افزایش هزینه سوخت و حمل و محدودیت دسترسی به برخی مبادی و مقاصد، جابه‌جایی کالا را با دشواری روبه‌رو کرده است، تقویت توان لجستیکی کشور باید به یکی از اولویت‌های اصلی سیاست‌گذاری تبدیل شود. نخستین گام، تنوع‌بخشی به مسیرهای حمل و پرهیز از وابستگی به یک کریدور یا بندر مشخص است. توسعه ظرفیت بنادر، به‌ویژه بنادر خارج از گلوگاه‌های پرریسک، تکمیل زیرساخت‌های پسکرانه و اتصال مؤثر بنادر به شبکه ریلی و جاده‌ای می‌تواند امکان انتقال سریع‌تر و کم‌هزینه‌تر کالا را فراهم کند. در کنار سرمایه‌گذاری زیرساختی، حمایت از شرکت‌های حمل‌ونقل و فعالان لجستیک نیز اهمیت دارد. تسهیل دسترسی این شرکت‌ها به منابع مالی، کاهش موانع اداری، ارائه مشوق‌های هدفمند برای نوسازی ناوگان و تأمین قطعات و تجهیزات، از جمله اقداماتی است که می‌تواند فشار شرایط دشوار را کاهش دهد. همچنین هماهنگی میان دستگاه‌های مسئول، تسریع تشریفات گمرکی و ایجاد سازوکارهای مشخص برای مدیریت بحران، از توقف کالا در مبادی ورودی و خروجی جلوگیری می‌کند. عبور از وضعیت کنونی، بیش از هر چیز به برنامه‌ای منسجم نیاز دارد که حمل‌ونقل را نه صرفا حلقه‌ای خدماتی، بلکه زیرساختی حیاتی برای استمرار تولید و تأمین نیازهای کشور بداند.