



توسعه تجارت ایران و پاکستان

بسمه تعالی

فهرست مطالب

۳	.....	مقدمه
۴	.....	۱. اقتصاد و تجارت
۵	.....	۲. کشاورزی پاکستان
۵	.....	۳. صنعت پاکستان
۷	.....	۴. لجستیک پاکستان
۷	.....	۵. ایران و پاکستان
۱۱	.....	۶. چشم انداز
۱۱	.....	۶-۱. شرایط عادی
۱۴	.....	۶-۲. شرایط اضطراری

مقدمه

پاکستان با جمعیتی بالغ بر ۲۵۱ میلیون نفر و مرز مشترک زمینی با ایران، از دیرباز در چارچوب روابط امنیتی و سیاسی تعریف شده نه به عنوان یک شریک تجاری راهبردی. تحولات اخیر، به‌ویژه جنگ ۱۲ روزه بهار ۱۴۰۴ و آغاز محاصره دریایی ایران از سوی ایالات متحده، ضرورت بازتعریف این رابطه را آشکار کرده است. در این شرایط، پرسش اصلی این نیست که آیا باید تجارت با پاکستان را توسعه داد، بلکه این است که چگونه و با چه اولویت‌هایی می‌توان این مسیر را هموار کرد؟

حجم تجارت دوجانبه ایران و پاکستان در سال ۱۴۰۳ تنها ۳.۱ میلیارد دلار بوده است؛ رقمی که در قیاس با ظرفیت‌های دو کشور، هم از نظر جمعیت و هم از نظر تنوع کالایی، بسیار پایین به نظر می‌رسد. این گزارش در تلاش است تا با بررسی ساختار اقتصادی پاکستان، وضعیت زیرساخت‌های ارتباطی، و چالش‌های موجود در تجارت دوجانبه، راهکارهایی برای توسعه این رابطه در دو افق کوتاه‌مدت (شرایط اضطراری) و بلندمدت (شرایط عادی) ارائه دهد.

هدف گزارش حاضر ترسیم دورنما از وضعیت فعلی پاکستان، روابط دوجانبه با ایران و ارائه بسته پیشنهادی برای توسعه و تعمیق روابط دو طرفه است. آنچه که در این گزارش مورد تاکید قرار گرفته، آنست که توسعه روابط تجاری با پاکستان ذیل توسعه روابط با کشورهای همسایه است و تنها به شرایط اضطراری مرتبط نیست بلکه یک برنامه بلندمدت و نیازمند برنامه‌ریزی است.

در این گزارش ابتدا به بررسی پاکستان از منظر اقتصاد و تجارت، صنعت، کشاورزی و لجستیک می‌پردازیم. سپس مروری کوتاه به روابط تجاری دو جانبه ایران و پاکستان خواهیم داشت و در نهایت به ارائه بسته پیشنهادی خود با هدف تعمیق و توسعه روابط تجاری دوجانبه می‌پردازیم.

۱. اقتصاد و تجارت

تولید ناخالص داخلی پاکستان در سال ۲۰۲۴ معادل ۳۷۱ م.د^۱ بوده و تولید ناخالص داخلی سرانه PPP ۶۲۵۲ دلار بوده است که بسیار پایین تر از میانگین جهانی یعنی ۲۴ هزار دلار است. سهم صادرات پاکستان از تولید ناخالص داخلی ۱۰ درصد و سهم واردات ۱۷ درصد است. تفاوت میان سهم واردات و صادرات خود را در تراز تجاری نشان میدهد. در سال ۲۰۲۵ ارزش سبب تجاری پاکستان ۹۵/۶ م.د (صادرات ۳۰ م.د، واردات ۶۴ م.د) و تراز تجاری این کشور ۳۴- م.د بوده است. همچنین این کشور از نظر میزان پیچیدگی اقتصادی در بخش تجارت در سال ۲۰۲۴ رتبه ۸۷ را در میان ۱۳۰ کشور داشته است.

حساب تجاری پاکستان در سال ۲۰۲۵ نسبت به ۲۰۲۱ کاهش بوده است. در سال ۲۰۲۱ ارزش سبب تجاری پاکستان ۱۰۱/۹ م.د بوده که تراز تجاری این سال ۴۴- م.د است. این در حالی است که در سال ۲۰۲۵، همانطور که ذکر شد اگر چه ارزش کل تجارت پاکستان کاهش یافته است اما میزان صادرات افزایش و تراز تجاری کاهش یافته است. باید در نظر داشت که ارزش سبب صادراتی پاکستان در سال ۲۰۲۴، ۳۲/۴ م.د دلار بوده است. کاهش ارزش سبب صادراتی پاکستان در سال ۲۰۲۵ نسبت به سال ۲۰۲۴ مربوط به کاهش میزان صادرات در فصل غلات و مشخصاً در زیربخش صادرات برنج بوده که به میزان ۲ میلیارد دلار کاهش داشته است.

مهم ترین مقاصد صادراتی پاکستان، ایالات متحده (۱۹٪)، چین، بریتانیا (۷٪) و امارات (۶٪) و مهمترین مبادی وارداتی این کشور چین (۳۱٪)، ایالات متحده (۱۱٪)، اندونزی (۷٪) و عربستان سعودی (۶٪) است. بیشترین کالاهای صادراتی پاکستان شامل محصولات مرتبط با صنعت نساجی و پوشاک (فصول ۶۲، ۶۱، ۶۳ و ۵۲) است که ۵۶ درصد سبب صادراتی پاکستان را تشکیل میدهد. در مراتب بعدی برنج (فصل ۱۰) و مس (فصل ۷۴) قرار دارد. سبب وارداتی پاکستان را مواد سوختی، تجهیزات الکتریکی، چربی و روغن های طبیعی و ماشین آلات مکانیکی تشکیل میدهد.

کشور پاکستان برای توسعه نقشه تجاری خود با کشورهای متعددی پیمان های تجاری اعم از تجارت ترجیحی و آزاد، ترانزیت کالا، چارچوب سرمایه گذاری و تجارت، تجارت آزاد منطقه ای و برنامه های برداشت زود هنگام^۲ امضا کرده است.

- **تجارت آزاد:** چین، سریلانکا و مالزی
- **تجارت ترجیحی:** ایران، موریس، اندونزی، ازبکستان، آذربایجان، کشورهای دی-۸ و ترکیه
- **موافقتنامه ترانزیتی:** تاجیکستان، آذربایجان، ازبکستان، افغانستان
- **چارچوب تجارت و سرمایه گذاری:** ایالات متحده آمریکا

م.د: میلیارد دلار^۱

^۲ Early Harvest Programme (EHP)

نکته مهم در توافقنامه های تجاری پاکستان، برنامه های برداشت زود هنگام است که با کشورهای چین و مالزی امضا شده است. در واقع این برنامه، مرحله اجرایی پیش از توافقنامه های تجارت آزاد است که در تعداد محدودی کالا و به صورت آزمایشی اجرا می شود.

۲. کشاورزی پاکستان

کشور پاکستان به دلیل شرایط جغرافیایی دارای بخش کشاورزی مهمی است. براساس داده های سازمان خواروبار جهانی (فائو) بخش کشاورزی پاکستان حدود ۲۳ درصد از تولید ناخالص داخلی را تشکیل می دهد و ۳۷.۴ درصد از نیروی کار ملی را استخدام می کند. حدود ۷۰ درصد از صادرات پاکستان به طور مستقیم یا غیرمستقیم از کشاورزی حاصل می شود. با مساحتی بالغ بر ۳۰/۵ میلیون هکتار، حدود ۴۷ درصد از اراضی ملی را زمین های کشاورزی تشکیل می دهد که بالاتر از میانگین جهانی ۳۸ درصد است. در بخش کشاورزی، دامداری سهم قابل توجهی معادل ۶۲ درصدی دارد که حدود ۱۵ درصد از کل تولید ناخالص داخلی (GDP) را به خود اختصاص می دهد. بیش از ۸۲ درصد از زمین های کشت شده آبیاری و ۱۸ درصد دیم است. حدود ۶۰ درصد از مناطق دیم برای کشت محصولات فصل زمستان مانند گندم، جو، نخود، عدس، کلزا و خردل کانولا استفاده می شود. دو محصول اصلی گندم و برنج هستند که به ترتیب ۳۷ و ۱۱ درصد از کل مساحت زیر کشت را تشکیل می دهند. نیشکر و پنبه دو محصول عمده تجاری هستند که به ترتیب ۹/۰ و ۳/۰ درصد از تولید ناخالص داخلی را تشکیل می دهند. پاکستان با تولید ناخالص سالانه ۶۷ میلیون تن، پنجمین تولیدکننده بزرگ شیر است. به دلیل تعداد زیاد دام، پاکستان همچنین ۹۵۰ میلیون دلار صادرات چرم دارد که آن را به چهارمین صادرکننده بزرگ پوشاک چرمی تبدیل می کند.

۳. صنعت پاکستان

صنعت کشور پاکستان در طول هفت دهه از زمان تاسیس خود گریبانگیر مشکلات فراوانی بوده است. مهم ترین نشانه از این مشکلات، پایین بودن شاخص پیچیدگی اقتصادی^۳ این کشور است^۴. همانگونه که در بخش تجارت بحث شد، بیشترین سهم از سبد صادراتی پاکستان متعلق به حوزه پوشاک است که از این مقدار نیز سهم بالایی وابسته به بخش کشاورزی است. اما آنچه به که به عنوان تولید صنعتی تعریف می شود در پاکستان سهم بسیار پایینی دارد. این کشور علی رغم داشتن جمعیت بالا که میتواند موتور رشد تقاضای داخلی باشد اما با کمبود نیرو انسانی متخصص و منابع معدنی و انرژی کافی رو به رو است.

^۳ Economic Complexity Index (ECI)

^۴ با امتیاز ۲۳-۰ در رتبه ۸۹ دنیا قرار دارد.

صنعت در پاکستان به عنوان یکی از ستون‌های اصلی اقتصاد این کشور، تصویری پیچیده و در عین حال پر از تضاد را ارائه می‌دهد. با تحلیل داده‌های موجود در آمارنامه‌های صنعتی^۵ (CMI) و شاخص‌های تولیدات بزرگ^۱ (QIM)، می‌توان دریافت که این بخش در حال گذار از شیوه‌های سنتی به الگوهای جدید است، اما همچنان با چالش‌های ساختاری عمیقی دست و پنجه نرم می‌کند.

اولین نکته قابل توجه در بررسی داده‌های «سرشماری صنایع تولیدی (CMI)» تمرکز جغرافیایی شدید است. داده‌ها نشان می‌دهند که ایالت پنجاب به عنوان قلب تپنده صنعت پاکستان، بیش از ۷۵ درصد واحدهای تولیدی بزرگ را در خود جای داده است. این توزیع نامتوازن که در طول دهه‌ها تشدید شده، نشان‌دهنده شکاف توسعه‌ای میان استان‌هاست. در حالی که جهش آماری در تعداد واحدهای تولیدی در سال‌های اخیر (۲۰۱۵-۲۰۱۶) ممکن است نشان‌دهنده توسعه زیرساخت‌ها باشد، اما این رشد به طور یکسان در همه مناطق توزیع نشده است. صنعتی‌سازی در پاکستان هنوز نتوانسته است الگوی فراگیری ایجاد کند که بلوچستان یا سایر مناطق کمتر توسعه‌یافته را به شکلی جدی وارد چرخه تولید ملی کند.

در سوی دیگر، شاخص کوانتومی تولیدات صنعتی (QIM) به ما می‌گوید که صنعت پاکستان از نظر عملکردی چقدر به محصولات کشاورزی وابسته است. وزن‌دهی (Weight) در این شاخص به وضوح نشان می‌دهد که صنایع غذایی و نساجی، شریان‌های حیاتی این بخش هستند. وزن ۱۸.۱۶ درصدی نساجی در شاخص تولید، نشان می‌دهد که هرگونه نوسان در تأمین مواد اولیه (پنبه) یا تغییر در بازارهای جهانی، کل صنعت پاکستان را دچار تکانه می‌کند. از سوی دیگر، داده‌های QIM وجود فصلی بودن تولید را در صنایعی مانند قند و شکر تأیید می‌کنند؛ موضوعی که نشان می‌دهد صنعت پاکستان همچنان با چالش چرخه‌های فصلی کشاورزی رو به رو است و نتوانسته به استقلال صنعتی پایدار دست یابد.

پیوند میان صنعت و کشاورزی در داده‌های مصرف کود نیز بازتاب یافته است. الگوی مصرف کودها نشان‌دهنده یک وابستگی استراتژیک به کودهای نیتروژنه است که ریشه در تولیدات پتروشیمی داخلی (بر پایه گاز) دارد. با این حال، مصرف ناچیز پتاس^۷ نشان می‌دهد که صنایع کشاورزی-صنعتی پاکستان از نظر تکنولوژیک و علمی، هنوز راه زیادی تا بهینه‌سازی تولید دارند. این عدم توازن در نهاده‌های شیمیایی، در نهایت به کاهش کیفیت محصولات نهایی منجر می‌شود که خود را در داده‌های ارزش افزوده صنعتی نشان می‌دهد.

در نهایت، تصویر صنعت پاکستان یک پارادوکس است: از یک سو، ظرفیت‌های بالایی برای رشد (به ویژه در بخش‌های نساجی و صنایع شیمیایی) وجود دارد، و از سوی دیگر، وابستگی به واردات (برای مواد اولیه غیربومی مثل پتاس)، تمرکز جغرافیایی محدود در پنجاب، و نوسانات فصلی در تولید، مانع از تبدیل شدن این کشور به یک قطب صنعتی تاب‌آور شده است.

^۵ Census of Manufacturing Industries (CMI)

^۱ Quantum Index of Manufacturing (QIM)

^۷ Potash

۴. لجستیک پاکستان

بخش لجستیک و حمل و نقل پاکستان سهمی در حدود ۱۰-۱۵ درصد از تولید ناخالص داخلی این کشور را شامل میشود، که به نسبت سایر کشورهای منطقه سهم بالایی است. این سهم بالا نشان دهنده هزینه های بالای حمل و نقل است که میتواند متاثر از هزینه های بالا، سیستم های قدیمی و فقدان نوسازی و بهینه بودن بخش حمل و نقل دانست. گلوگاه های ساختاری در حمل و نقل کالا همچنان شدیدترین هستند. نظارت بر لجستیک میان وزارتخانه های مختلف (تجارت، راه آهن، دریانوردی، دفاع و ارتباطات) تقسیم شده است بدون اینکه یک مرجع هماهنگ کننده واحد وجود داشته باشد.

بخش جاده ای بر لجستیک پاکستان را تسلط دارد، با شبکه جاده ای گسترده ای به طول ۵۰۱۱۶۹ کیلومتر، در مقایسه با تنها ۷۷۹۱ کیلومتر شبکه ریلی. بیش از ۹۴٪ محموله ها از طریق جاده منتقل می شوند، در حالی که تنها ۶٪ از طریق راه آهن حرکت می کنند، با وجود اینکه راه آهن گزینه ای ارزان تر، ایمن تر و پایدارتر است. راه آهن پاکستان شاهد کاهش لوکوموتیوهای عملیاتی بوده است (از ۵۲۸ در سال ۲۰۱۱ به ۴۴۹ در سال ۲۰۲۵) در حالی که حجم محموله ها از ۷/۴ میلیون تن در سال ۲۰۱۹-۲۰۲۰ به ۵/۸ میلیون تن در سال ۲۰۲۴-۲۵ کاهش یافته است، که نقش آن به عنوان یک حالت قابل اتکا را تضعیف می کند. تکیه بیش از حد بر حمل و نقل جاده ای، همراه با نقض گسترده وزن محور، باعث تسریع آسیب به جاده ها و افزایش هزینه های لجستیکی می شود. همچنین نکته قابل اعتنا در مورد بخش حمل و نقل اینست که ۶۰ درصد تقاضای مصرف انرژی را به خود اختصاص داده، در حالی که سهم بخش نیرو ۳۲ درصد و صنعت ۸ درصد است. بر اساس گزارش سالانه ۲۰۲۴ درباره نهادهای دولتی، راه آهن پاکستان با کسری ۵۱.۳ میلیارد روپیه مواجه بوده و در میان ۱۵ نهاد دولتی زیان ده برتر قرار گرفته است که به هزینه مالیات دهندگان تمام شده است. بنابراین، خصوصی سازی/مردن سازی راه آهن برای تقویت اقتصاد کشور و تضمین یک سیستم حمل و نقل کارآمد ضروری شده است. تجارت خارجی پاکستان عمدتاً در بندر کراچی و بندر قاسم متمرکز است. مجموع ظرفیت اسمی بنادر پاکستان ۲۲۵ میلیون تن که کراچی ۱۲۵ میلیون تن، بندر قاسم ۸۹ میلیون تن و گوادر ۱۱ میلیون تن است. در سال ۲۰۲۴ عمکرد بنادر پاکستان ۴۲ درصد ظرفیت اسمی کل بوده که شامل؛ بندر کراچی با ۵۱/۶ میلیون تن، بندر قاسم با ۴۴/۹ میلیون تن و بندر گوادر با ۳۴/۲ هزار تن است.

۵. ایران و پاکستان

تاریخ روابط ایران و پاکستان از زمان تاسیس این کشور در ۱۴ اوت ۱۹۴۷ تا به امروز فراز و نشیب بسیاری داشته است. سیاست دوگانه ایران در قبال تنش کلاسیک در شبه قاره میان هند و پاکستان، تقویت روابط فرهنگی با بدنه اجتماعی پاکستان، حمایت پاکستان از نیروهای تندرو در جنگ افغانستان در کنار حضور نیروهای تکفیری و تروریستی مانند گروهک های تروریستی جندالله و جیش العدل در خاک پاکستان، متوقف ماندن طرح خط لوله صلح پس از خروج هند و دیگر مسائل از جمله نقاط مهم روابط دوجانبه بوده است.

روابط دوگانه گاه دوست و گاه دشمن ایران و پاکستان بر تجارت و روابط اقتصادی دو طرف نیز سایه افکنده است. این مسئله در کنار محدودیت های طبیعی، مانع از پیوند مناسب میان دو کشور شده است. حجم تجارت ایران با جمعیت بالغ بر ۸۵ میلیون نفر و کشور پاکستان با جمعیت بالغ بر ۲۵۱ میلیون نفر در سال ۱۴۰۳ تنها ۵ میلیون تن به ارزش ۳/۱ میلیارد دلار بوده است. تراز تجاری ایران و پاکستان به سود ایران سنگین تر است، زیرا که صادرات ایران ۴/۵ میلیون تن به ارزش ۲/۴ میلیارد دلار است و واردات از پاکستان نیم میلیون تن به ارزش حدودی بیشتری از ۷۰۰ میلیون دلار است. سبد صادراتی ایران متنوع تر از سبد صادراتی پاکستان است. مهمترین کالای صادراتی پاکستان به ایران برنج و گوشت (دام و لاشه) است. در حالی که طیف متنوعی تری از کالاهای ایران به پاکستان صادر میشود. از جمله؛ گاز مایع، محصولات فولادی و پلاستیک. از نظر نمیتوان دور داشت که سهم بسیاری بالایی از میزان گازوئیل و گاز مایع (پروپان، بوتان و سایر مدل های گاز مایع) مصرفی پاکستان از سوی ایران تامین میشود که سهم گازوئیل به دلیل غیررسمی بودن در داده های رسمی دو طرف اعلام نمی شود.

ایران و پاکستان در سال ۱۳۸۴ اقدام به امضا موافقتنامه تجارت ترجیحی کردند که این موافقتنامه در ۲ خرداد ۱۳۸۵ به تصویب قوه مقننه ایران رسید. در سال ۱۳۸۴ براساس داده های گمرک ج.ا.ایران، واردات ایران ۳۲۸ هزار تن به ارزش ۱۳۸ میلیون دلار و صادرات ایران ۸۷۷ هزار تن به ارزش ۲۹۵ میلیون دلار بوده است. به این معنای که حجم تجارت دوجانبه ۱/۲ میلیون تن به ارزش ۴۳۳ میلیون دلار بوده است. پس از دو دهه و با امضای توافقنامه تجارت ترجیحی میان دو کشور این میزان به مقدار فعلی یعنی ۵ میلیون تن رسیده است.

نگاه به سبد تجاری دو طرف نشان از تناقضی مهم دارد. دو کشور علی رغم وابستگی در بعضی از کالاها، در دیگر کالاها شاهد توسعه تجاری نیست. سهم عمده ای از بازار گازوئیل و گاز مایع پاکستان از ایران تامین می شود و یک سوم برنج وارداتی ایران از پاکستان. همچنین در سال های اخیر واردات گوشت اعم از دام زنده و لاشه از مبدا پاکستان رونق یافته است.

سبد تجاری دو کشور نشان میدهد در بعضی از کالاها راهی جز تعمیق پیوند تجاری دو طرفه وجود ندارد. کالاهایی مانند برنج، گازوئیل، گاز مایع، دام زنده و لاشه گوشت از این نوع هستند. دلیل این مسئله در پایین بودن نرخ جانشینی این کالاها است. به عنوان مثال برنج پاکستان که در حال حاضر یک سوم از برنج وارداتی ایران را تشکیل میدهد در مقیاس با برنج هندی (که سهم بیشتری از سبد وارداتی دارد) گرانتر است و همچنین با ذائقه مصرف ایرانی نزدیکتر است. دیگر گزینه های جایگزینی شامل؛ اروگوئه، تایلند و ... میشود که با توجه به بعد مسافت و مسئله کشش تقاضا نمیتواند جایگزین مناسبی برای برنج پاکستان باشد.

مسیر ارتباط ایران و پاکستان جزو متنوع ترین مسیرها میان دو کشور همسایه است، شامل مسیرهای زمینی (جاده ای و ریلی)، هوایی و دریایی. فلذا نمیتوان گفت که محدودیت های جغرافیایی در مسیرهای ارتباطی مانع از پیوند و توسعه تجارت میان دو کشور شده است هر چند که مسیرهای فعلی دچار چالش های جدی است.

بعجز مسیر دریایی و هوایی میان دو کشور که بدون عبور از کشور ثالث یا موانع طبیعی است، ایران و پاکستان دارای یک مسیر ریلی در مرز میرجاوه (ایران) و تفتان (پاکستان) است که سابقه این مسیر به دوران استعمار بریتانیا در شبه قاره

بازمیگردد. این مسیر ریلی از میرجاوه در مرز تا شهر زاهدان به طول کمتر از ۱۰۰ کیلومتر امتداد دارد و عرض آن ۱۶۷۶ میلیمتر است. این مسیر ریلی نیازمند بازسازی است، زیرا که؛ استاندارد عرض این ریل با استاندارد شبکه ریلی ایران متفاوت است که این مسئله سبب وابستگی به لوکوموتیو و واگن طرف پاکستانی شده است. از طرفی قدیمی بودن این خط ریلی (ساخت ۱۲۹۸.ش) و نبود زیرسازی مناسب سبب کاهش سرعت سیر قطار شده است. همچنین نبود زیرسازی باعث شده تا در مواقع بارندگی در منطقه، عملیات ریلی متوقف شود. وابستگی به واگن و لوکوموتیو طرف پاکستانی سبب شده تا از واگن های با دو محور در این مسیر استفاده شود که با پایین بودن میانگین بار محوری (۱۵ تن) و میانگین سرعت ۲۰ کیلومتر در ساعت سبب پایین بودن بهره وری در این مسیر شده است.

نکته دیگر در مورد مسیر ریلی ایران و پاکستان، دور بودن ایستگاه میرجاوه به مراکز جمعیتی پاکستان است. خط ریلی منتهی به تفتان در مرز با ایران از شمال ایالت بلوچستان عبور میکند که مسافت این مسیر از تفتان تا کوئته (مرکز ایالت بلوچستان) ۷۳۲ کیلومتر است. این خط با انشعاب از مسیر اصلی ریلی پاکستان (اسلام آباد-کراچی) از ایستگاه روهری^۸ به سمب سیی^۹ و نهایتاً به کوئته ختم میشود. بعد مسافت و تراکم پایین جمعیت در کنار قدیمی بودن ریل که سبب پایین بودن سرعت سیر و بار محوری میشود از چالش های عمده این مسیر ریلی است.

در کنار مسیر ریلی که با چالش های زیادی مواجه است، پایانه های جاده ای میان ایران و پاکستان بسیار فعال است. پایانه های رسمی میان دو کشور به ترتیب از شمال به جنوب شامل؛ میرجاوه، کوهک، پیشین و ریمدان است. بجز پایانه های رسمی، گذرگاه های رسمی مانند روتک و جالق نیز وجود دارد. در کنار پایانه ها و گذرگاه های مرزی، بازارچه های مرزی نیز وجود دارد که شامل؛ میرجاوه، پیشین، کوهک، جالق، ریمدان و پسابندر است.

سیاست توسعه تجاری ایران با کشورهای همسایه مخصوصاً در چند سال گذشته با افزایش تحریم های خارجی افزایش یافته است. کشور پاکستان نیز به عنوان یکی از کشورهای همسایه که دارای ظرفیت های بالقوه ای برای توسعه تجارت با ایران است دارای اولویت بالایی است. نکته مهم در این متن، اشاره به چالش های داخلی اقتصاد پاکستان و تجارت دوجانبه با ایران است.

اگرچه موافقتنامه تجارت ترجیحی میان ایران و پاکستان امضا شده است و حتی تجارت دو جانبه بعد از امضای این موافقتنامه افزایش یافته است اما همچنان امکان توسعه بستر تجاری میان دو کشور وجود دارد. توسعه تجاری میان دو کشور در وهله اول نیازمند شناسایی چالش های عمده در دو طرف مسئله است. پاکستان با چالش های مهمی در حوزه زیرساخت، بهره وری و مالی مواجه است، از طرفی ایران نیز برای تاب آوری در بخشی از شبکه تجاری خود نیازمند توسعه تجارت با پاکستان است.

^۸ Rohri

^۹ Sibi

به طور خلاصه چالش‌های کلیدی تجارت دوجانبه ایران و پاکستان:

- فرسودگی و عدم انطباق زیرساخت‌های ریلی: مسیر ریلی میرجاوه-زاهدان به دلیل قدمت بسیار بالا (ساخت ۱۲۹۸ ه.ش) و عرض ریل غیر استاندارد (۱۶۷۶ میلی‌متر)، باعث وابستگی کامل ایران به واگن‌ها و لوکوموتیوهای پاکستانی شده است. این مسئله در کنار زیرسازی ضعیف، سرعت سیر را به ۲۰ کیلومتر در ساعت و بار محوری را به تنها ۱۵ تن کاهش داده است.
- یکی از چالش‌های اساسی در تجارت دو جانبه مشکلات نقل و انتقال بانکی و کارمزدهای بالای آن است. صادرکنندگان ایرانی از حواله‌جات استفاده میکنند اما با شروع تحریم‌ها و محدودیت‌های برای برگشت ارز به کشور، صادرکنندگان دچار مشکل شده‌اند.
- بعد مسافت و تراکم پایین جمعیت در مسیرهای مرزی: فاصله زیاد مرز تفتان تا مراکز جمعیتی و اقتصادی اصلی پاکستان (مانند فاصله ۷۳۲ کیلومتری تا کوئته) و عبور از مناطق کم‌تراکم بلوچستان، بهره‌وری تبادلات تجاری را تحت‌الشعاع قرار داده است.
- غلبه تجارت غیررسمی: سهم بسیار بالایی از صادرات انرژی ایران (به‌ویژه گازوئیل) به پاکستان به صورت غیررسمی انجام می‌شود که در آمارهای رسمی دو کشور ثبت نمی‌گردد و امکان برنامه‌ریزی دقیق مالی و گمرکی را سلب می‌کند.
- موانع امنیتی و سیاسی: حضور گروه‌های تروریستی و تکفیری در خاک پاکستان و تنش‌های مرزی ناشی از آن، همواره بر روابط اقتصادی سایه افکنده و مانع از پایداری پیوندهای تجاری شده است.
- چالش‌های لجستیکی در پاکستان: بخش لجستیک پاکستان با وجود سهم ۱۵ درصدی از تولید ناخالص داخلی، به دلیل سیستم‌های قدیمی و فقدان مدیریت واحد میان وزارتخانه‌های مختلف، هزینه‌های بالایی را به تجار تحمیل می‌کند.
- تکیه بیش از حد بر حمل‌ونقل جاده‌ای: بیش از ۹۴٪ محموله‌ها در پاکستان از طریق جاده جابجا می‌شوند. این تمرکز باعث آسیب به زیرساخت‌ها و افزایش هزینه‌های لجستیک شده، در حالی که ظرفیت ریلی این کشور مدام در حال کاهش است.

تحلیل وضعیت موجود نشان می‌دهد که تجارت ایران و پاکستان علی‌رغم رشد کمی در دو دهه اخیر و رسیدن به ارزش ۳.۱ میلیارد دلار، همچنان با ظرفیت‌های بالقوه خود فاصله فراوانی دارد. اگرچه دو کشور در کالاهای راهبردی نظیر برنج، گوشت و محصولات انرژی به یک وابستگی متقابل و غیرقابل جایگزین رسیده‌اند، اما فرسودگی شدید زیرساخت‌های ریلی، غلبه شیوه‌های سنتی حمل‌ونقل جاده‌ای و چالش‌های امنیتی در مناطق مرزی، همچون گلوگاه‌هایی مانع از جهش

تجاری شده‌اند. با توجه به محاصره دریایی ایران و ضرورت یافتن مسیرهای جایگزین زمینی، بازرگاری در پروتکل‌های تجارت ترجیحی و نوسازی فوری دالان‌های ترانزیتی نه یک انتخاب، بلکه یک ضرورت راهبردی است.

۶. چشم انداز

باید در نظر داشت که توسعه روابط تجاری با پاکستان تنها منوط به شرایط اضطراری امروز و مسائل پیرامون جنگ نیست بلکه توسعه و تعمیق تجارت دو جانبه با پاکستان و سایر کشورها در دستور کار متولیان امر باشد. هدف توسعه تجارت با پاکستان می‌بایست دوبرابر کردن حجم و ارزش سبد تجاری در افق ده سال باشد. همچنین باید در نظر داشت که میزان تراز تجاری میان دو کشور متعادلتر شود. لذا آنچه که برای پاکستان در این متن آماده شده است ناظر به دو وضعیت است؛ ۱- شرایط عادی با نگاه بلندمدت و تعمیق روابط ۲- شرایط اضطراری با نگاه کوتاه مدت و توسعه روابط. ابتدا برنامه توسعه تجارت با پاکستان در شرایط عادی بیان میشود سپس نکات پیرامون شرایط اضطراری که نیازمند تسریع در رفع موانع است مورد بررسی قرار میگردد.

۱-۶. شرایط عادی

• **طراحی چشم‌انداز اصلاح مسیرهای ارتباطی ریلی و جاده‌ای:** عمده چالش زیرساختی در تجارت دو جانبه مسائل پیرامون راه‌های جاده‌ای و ریلی میان دو کشور است. نمیتوان به برطرف کردن چالش‌های اقتصاد داخلی پاکستان امیدوار بود، به همین دلیل نمیتوان انتظار داشت که با سرمایه‌گذاری دولتی پاکستان، چالش‌های زیرساختی این کشور توسعه یابد. مناسب است که طرف ایران بخش داخلی خود را که مرتبط با پاکستان است توسعه دهد. به همین دلیل مناسب است که؛

- اصلاح خط میرجاوه-زاهدان به استاندارد شبکه سراسری و انتقال ایستگاه تعویض بوژی از زاهدان به میرجاوه،
- زیرسازی خط میرجاوه-زاهدان،
- بازسازی و ارتقای ایستگاه میرجاوه به عنوان بندر خشک،
- بازسازی و تعمیرات جاده‌های منتهی به گذرگاه‌ها و پایانه‌های مرزی،
- ایجاد تیرپارک در مراکز پرتردد مانند میرجاوه و ریمدان،

• **ایجاد شبکه گمرکی هماهنگ و ارتقا چارچوب همکاری:** مسئله گمرکی میان دو کشور از دیگر نکات نیازمند توجه است. ناهماهنگی میان ساعت کاری گمرک پاکستان با ایران از چالش کوچک اما اثرگذار بر روند تجاری دو طرف است. اگرچه از زمان موافقتنامه تجارت ترجیحی در سال ۱۳۸۵ تجارت دو جانبه ایران و پاکستان افزایش یافته است اما می‌بایست برای توسعه هرچه بیشتر توسعه تجاری میان طرفین به سمت موافقتنامه تجارت آزاد حرکت

کرد. با توجه به پیچیدگی و زمانبر بودن ایجاد چارچوب تجارت آزاد میان دو کشور میتوان از طرح برداشت زودهنگام استفاده کرد. پاکستان در تجارت خود با مالزی و چین تجربه عملیاتی کردن چارچوب برداشت زودهنگام را دارد. به همین دلیل میتوان لیستی از ده کالاهای مهم تجاری هر دو طرف تهیه کردن و تعرفه‌های این لیست کاهش و یا حتی به صفر رساند. به همین دلیل مناسب است که؛

- هماهنگ نمودن ساعت کار گمرکی دو طرف،
- شبانه روزی کردن گمرکات ریمدان و میرجاوه،
- ایجار چارچوب برداشت زودهنگام با افق ۵ ساله، افزایش ۵۰ درصدی حجم و ارزش سبد تجاری، متعادل کردن تراز تجاری،
- طراحی چارچوب تجارت آزاد براساس تجربیات چارچوب برداشت زودهنگام و تجارت ترجیحی در افق ۲۰۳۵.

• ایجاد چارچوب همکاری و کنسرسیوم مشترک در بخش‌های مختلف کشاورزی و دامپروری:

در بخش کشاورزی، نیازمندی ایران به بخش تولید برنج است و در بخش دامپروری به گوشت. برای توسعه این دو بخش که جزو نیازمندی‌های اولیه است می‌بایست بخش برنج و گوشت در اولویت قرارگیرد. همچنین براساس گزارش اتاق بازرگانی و صنعت پاکستان، تخمین زده می‌شود که ۳۰ تا ۴۰ درصد میوه‌ها و سبزیجات پس از برداشت به دلیل عدم وجود امکانات ذخیره‌سازی و کنترل دما مناسب از دست می‌دهد. سرمایه‌گذاری در بخش ذخیره‌سازی مانند سردخانه میتواند ظرفیت مناسبی برای ایران باشد. همچنین با توجه به حجم تولید زیاد شیر میتوان در بخش لبنی پاکستان نیز اقدام به سرمایه‌گذاری کرد. دیگر بخش مهم در این حوزه، مربوط به کودهای کشاورزی است. حدود سه چهارم از کود مصرفی پاکستان را کودهای نیتروژنی (مانند اوره) تشکیل میدهد.

- گنجاندن برنج و گوشت (لاشه و دام زنده) در لیست کالاهای برداشت زود هنگام،
- سرمایه‌گذاری در بخش سردخانه‌ای پاکستان،
- توسعه صادرات کود اوره به پاکستان.

• توسعه روابط تجاری از طریق پیوند با بخش خصوصی پاکستان: نکته مهم که در پیوند تجاری با

پاکستان باید در نظر داشت این است که در گزارشات متعدد به اهمیت بخش خصوصی مخصوصا انجمن‌ها و اتحادیه‌ها اشاره شده است. این بدین معنی است که نقش دولت تنها نظارتی و سیاستگذاری است و نقش اصلی در اقتصاد پاکستان را بخش‌های خصوصی ایفا میکنند.

- ایجاد موافقتنامه و چارچوب همکاری با اتحادیه‌ها و انجمن‌های مهم پاکستان مانند: فدراسیون اتاق‌های بازرگانی و صنایع پاکستان (FPCCI)، شورای کسب‌وکار پاکستان (PBC)، انجمن صاحبان صنایع نساجی پاکستان

(APTMA)، اتاق بازرگانی کراچی (KCCI)، اتاق بازرگانی لاهور (LCCI)، انجمن صادرکنندگان برنج پاکستان (REAP)، اتاق بازرگانی و صنایع کوئته (QCCI).

• تبدیل ریمدان به هاب تجارت و ترانزیت دوجانبه:

منطقه ریمدان در چندسال گذشته بسیار مورد توجه دو کشور بوده است. نزدیکی به گوادر و چابهار با توجه به برنامه‌های توسعه هر دو کشور در نقاط مورد اشاره مهم ترین مزیت ریمدان است. در حال حاضر ریمدان جزو مناطق مرزی فعال و پررفت و آمد میان دو کشور است که چه به جهت مسافری و چه به جهت باری مورد توجه است. توسعه زیرساختی میان گوادر و چابهار مانند نوسازی و توسعه جاده‌ای و اتصال ریلی حائز اهمیت است. در صورت موافقت طرفین برای اتصال ریلی، مناسب است که تفاوت استاندارد شبکه ریلی دو طرف توجه شده و برای آن چاره اندیشید تا مانند مسیر میرجاوه- زاهدان با چالش رو به رو نشود. همچنین ایجاد منطقه مشترک آزاد میان دو کشور نیز میتواند در دستور کار قرار گیرد. به این معنا که بخشی از تولید کالاهای دو کشور در منطقه مشترک ذکر تولید شده از پرداخت تعرفه برای انتقال به هر دو کشور معاف باشد.

- اتصال ریلی بندرگوادر (با استاندارد ۱۴۳۵ میلیمتری) به شبکه ریلی ایران از طریق ایستگاه چابهار،
- توسعه و بازسازی جاده ریمدان-چابهار،
- توسعه زیرساخت های گمرکی و پایانه‌ای،
- ایجاد تیرپارک در ریمدان،
- فعال کردن ناحیه منفصل منطقه آزاد چابهار با پیوند به طرف پاکستان،
- تدوین آیین نامه منطقه تولید مشترک با تاکید بر حاکمیت سرزمینی دو طرف، معافیت های گمرکی، سیستم تامین مالی شناور و مدیریت مشترک.

۶-۲. شرایط اضطراری

آغاز مجدد جنگ در ۹ اسفند ۱۴۰۴ و توسعه تنش‌های نظامی در سطح کشورهای منطقه، نقشه تجاری ایران دچار چالش‌های متعددی شد. یکی از مهم‌ترین این چالش‌ها مرتبط با کشور امارات متحده عربی بود. حمایت این کشور از نیروهای ایالات متحده و رژیم صهیونیستی در طول جنگ سبب بروز زد و خورد نظامی میان ایران و این کشور شد. امارات متحده عربی در نقشه تجاری ایران سهم مهمی داشته است، مخصوصاً با تشدید تحریم‌های ایالات متحده، این کشور و مشخصاً دبی در دور زدن تحریم‌ها نقش مهمی ایفا می‌کرد. اما اکنون دیگر نمی‌توان به دوران پیش از ۹ اسفند بازگشت. به همین دلیل نیاز است برای جایگزینی نقش امارات متحده عربی در بخش مالی و تجاری ایران چاره‌اندیشی شود.

کشور پاکستان اگرچه ناتوان در پذیرش کامل نقش جایگزینی امارات است اما می‌تواند سهمی در این رفع این چالش ایفا کند و همچنین با ایجاد محاصره دریایی توسط ایالات متحده و ممانعت از واردات بعضی از کالاها به بنادر جنوبی کشور، مسیر و مبدا پاکستان تا حدودی می‌تواند تامین‌کننده بعضی از نیازهای کشور باشد.

تعریف نقش جدید برای پاکستان در روابط تجاری با ایران می‌بایست به دو بخش تقسیم شود؛

۱- کالا با مبدا پاکستان:

برای تامین بخشی از کالاهای اساسی مخصوصاً برنج و گوشت قرمز می‌توان از پاکستان استفاده کرد و سهم پاکستان را در واردات این گونه کالاها افزایش داد. واردات برنج ایران در سال ۱۴۰۳ به ارزش ۱/۳ میلیارد دلار بوده که سهم هند ۵۴٪، پاکستان ۳۰٪ و امارات ۱۱٪ بوده است. برای جایگزین میزان برنج وارداتی از امارات می‌توان از مبدا پاکستان اقدام کرد و سهم پاکستان را از میزان واردات برنج ایران به حدود ۴۰ درصد رساند.

بخش دیگر مربوط واردات گوشت قرمز به صورت دام و لاشه است. واردات گوشت ایران در سال ۱۴۰۳ معادل ۱۴۰ میلیون دلار بوده که سهم امارات متحده عربی و استرالیا از واردات گوشت قرمز بیشتر از ۳۰ درصد (امارات ۲۳٪ و استرالیا ۱۲٪) است. پاکستان نیز سهم ۱۱ درصدی از تامین گوشت وارداتی ایران دارد. همانطور که ذکر شد بخش دامپروری پاکستان سهم بزرگی در اقتصاد این کشور دارد که می‌تواند مورد توجه ایران قرار گیرد. چه واردات دام زنده و چه لاشه می‌تواند از مبدا پاکستان به میزان ۲۵ درصد افزایش یابد.

- افزایش واردات برنج از پاکستان به میزان ۱۰ درصد.
- افزایش واردات گوشت (دام زنده و لاشه) به میزان ۳۰ درصد.
- توسعه کشتارگاهی در مناطق مرزی مانند پیشین و چابهار برای پذیرش دام زنده.
- استفاده از گذرگاه‌های مرزی میرجاوه و ریمدان برای واردات برنج، ریمدان و پیشین برای گوشت قرمز.

۲- کالا از مسیر پاکستان:

بخشی از کالاهای اساسی را نمیتوان از مبدا پاکستان تهیه کرد زیرا که خود پاکستان نیز واردکننده است. برای این گروه از کالاها میتوان در نظر داشت که به پاکستان وارد شده و سپس به ایران حمل شود. به نوعی میتوان گفت نقشی که امارات متحده عربی در بخش صادرات مجدد بعضی از کالاها داشت را به طرف پاکستانی محول کرد. از میان کالاهای اساسی وارداتی که میتواند از مسیر پاکستان وارد شود میتوان به روغن پالم و دانه سویا اشاره کرد.

واردات ایران در سال ۱۴۰۳ برای دانه سویا ۲/۳ میلیون تن به ارزش ۱/۳ میلیارد دلار بوده است. سهم امارات متحده عربی ۱ میلیون تن به ارزش حدود ۶۰۰ میلیون دلار بوده است. با توجه به مبدا وارداتی دانه سویا در پاکستان که سهم عمده را برزیل و ایالات متحده را به خود اختصاص داده اند، میتوان گفت در صورت تامین دانه سویا از سمت برزیل برای ایران میتوان به بندر مرسین در ترکیه نیز توجه کرد اما میتوان بخشی از واردات را نیز از سمت پاکستان تامین نمود و چالش جایگزینی امارات متحده عربی را تا حدود برطرف کرد.

دیگر کالای مورد نظر برای تامین از مسیر پاکستان، روغن پالم است. در سال ۱۴۰۳ واردات ایران ۴۲۸ هزارتن به ارزش ۴۷۵ میلیون دلار است که از مبدا امارات متحده عربی ۲۶۵ هزارتن به ارزش ۳۰۱ میلیون دلار ثبت شده است. واردات پاکستان در روغن پالم معادل ۲/۹ میلیارد دلار بوده است. ۷۵ درصد محصولات روغن پالم تحت توافقنامه تجارت ترجیحی از اندونزی وارد میشود، در حالی که ۲۵ درصد محصولات روغن پالم را طبق توافق تجارت آزاد از مالزی وارد می کند.

لذا میتوان به این نکته توجه کرد که با توجه به میزان واردات دانه سویا و روغن پالم توسط پاکستان، در صورت امکان (ظرفیت واردات، تراز تجاری و ...) میتوان برای واردات بخشی از این دو قلم کالای مورد نیاز را از مسیر پاکستان (بندر کراچی) اقدام کرد.

نکته مهم در شرایط اضطراری و از دست دادن مسیر امارات متحده عربی، انتقال بخشی از مسیر واردات به طرف پاکستان است. همچنان که در بخش لجستیک پاکستان اشاره شد، این کشور از نظر زیرساخت های حمل و نقل دچار چالش های عمده ای است. به عنوان مثال از دو بندر عمده این کشور در فاصله بسیار دور از مرزهای ایران قرار دارد اما بندر گوادر که به مراتب کوچکتر و محدودیت های خاص عملیاتی خود را دارد در نزدیکی مرزهای جنوب شرقی ایران قرار گرفته است.

ترانشیپ کالا از بنادر اصلی به سمت بندر گوادر و یا چابهار میتواند گزینه مناسبی در شرایط فعلی باشد. بندر گوادر از زمان افتتاح رسمی در سال ۲۰۰۸ تا ۲۰۲۱ مجموعاً کمتر از ۷ میلیون تن عملکرد داشته است، در حالی که بندر چابهار به صورت میانگین از سال ۹۶ هر سال ۴ میلیون تن عملکرد ثبت کرده است. همچنین طول اسکله و آبخور بندر گوادر در مقایسه با بندر چابهار محدودیت بیشتری دارد اما به این معنا نیست که نمی توان از آن استفاده کرد. کم بودن ترافیک دریایی بندر گوادر اگر چه برای دولت پاکستان و اپراتور چینی آن نقطه ضعف محسوب میشود اما میتواند برای ایران در شرایط فعلی مزیت مهمی باشد.

در صورت ترانشیپ کالا به بندر گوادر برای تسهیل انتقال کالا و کاهش هزینه ها با همکاری طرف پاکستانی اجازه سیر کامیون های ایران از مرز تا بندر گوادر داده شود تا بتوان با سرعت بیشتر و هزینه کمتر کالاهای تخلیه شده در بندر گوادر به ایران منتقل شود. با این مسئله به نوعی میتوان گفت که بندر گوادر برای مدتی تبدیل به بندر نیمه اختصاصی ایران میشود. این مسئله میتواند پیامدهای مثبت و منفی داشته باشد که نیازمند تدقیق مسئله و توجه به پیامدهای منفی آن است.

- تامین بخشی از روغن پالم و دانه سویا از مسیر پاکستان.
- استفاده اختصاصی از بندر گوادر برای مدتی مشخص جهت تسهیل واردات کالا از مسیر پاکستان.

نتیجه گیری

توسعه روابط تجاری دوجانبه با پاکستان به عنوانی یکی از همسایگان دارای ظرفیت اقتصادی و پیوندهای فرهنگی با ایران از اهمیت بالایی برخوردار است. باید در نظر داشت که توسعه فاقد نقطه نهایی است و به یک معنا توسعه یک فرایند با عملکرد بهبود مداوم وضعیت موجود است.

اگرچه که روابط تجاری ایران و پاکستان در طول دو دهه گسترش یافته است و حجم و ارزش این رابطه افزایش یافته است اما شاهد توسعه به معنای پیوند بیشتر رابطه و افزایش تعداد کالاهای تجاری میان دو کشور و تسهیل تجارت نیستیم. تعداد اقلام تجاری و سهم از سبد تجاری دو کشور پس از دو دهه از امضای توافقنامه تجارت ترجیحی بدون تغییر مانده است.

برای اجرایی سازی فرایند توسعه تجاری میان ایران و پاکستان در ابتدا می بایست بر رفع چالش های موجود تاکید کرد که این چالش ها تلفیقی از مسائل زیرساختی، اداری و مالی است. سپس در کنار تلاش برای رفع چالش های موجود به ترسیم چشم انداز تجاری دوجانبه اقدام شود.

افق تجارت ۱۰ میلیارد دلاری میان ایران و پاکستان بدون رفع چالش های موجود تنها به عنوان یک هدف دست نیافتنی باقی میماند اما با رفع چالش های زیرساختی، اداری و مالی میان دو کشور میتوان این افق را در مدت زمان بسیار کوتاه تری به سرانجام رساند.

تحولات ژئوپلیتیک اخیر و تشدید محدودیت‌های دریایی، بازنگری در دالان‌های ترانزیت زمینی ایران را به یک ضرورت راهبردی تبدیل کرده است. در این میان، پاکستان با بازار ۲۵۱ میلیون نفری و وابستگی متقابل به ایران در کالاهای کلیدی نظیر برنج، گوشت و فرآورده‌های انرژی، محوری‌ترین شریک همسایه به شمار می‌رود. علی‌رغم امضای توافق‌نامه تجارت ترجیحی و رشد کمی مراودات تا مرز ۳.۱ میلیارد دلار، ساختار تجاری دو کشور همچنان اسیر گلوگاه‌های ریشه‌داری است؛ فرسودگی شدید نوار ریلی میرجاوه-تفتان، غلبه حمل‌ونقل سنتی جاده‌ای، خلاء مکانیسم‌های رسمی بانکی و پایداری چالش‌های امنیتی در بلوچستان، مانع از تحقق افق تجارت ۱۰ میلیارد دلاری شده‌اند. این گزارش با تحلیل شاخص‌های صنعتی (CMI) و تولیدات بزرگ (QIM) پاکستان، پیشنهاد می‌کند که راهبرد توسعه روابط، از رویکرد سنتی فعلی به سمت «رسمی‌سازی تجارت انرژی»، «راه‌اندازی سیستم تهاتر بخشی» با محوریت اتحادیه‌های خصوصی و «نوسازی فوری زیرساخت‌های ریلی» حرکت کند.

چشم توسعه
مکران