

**سید** گروه راهبردی-سهیل مرتضوی- اواسط مردادماه سال جاری بود که رسانه‌ها گزارش دادند، دولت پاکستان برای نخستین‌بار مجوز راه‌اندازی خط کشتیرانی برای مسیر جمهوری اسلامی ایران را به یک شرکت بین‌المللی حمل و نقل دریایی اعطا کرده است. همان زمان بسیاری از کارشناسان اعلام کردند که این گامی تاریخی برای رونق اقتصادی بنادر دو کشور و همچنین توسعه گردشگری به‌ویژه ارتباطات مردمی از طریق مسیر دریایی خواهد بود. در همین حال سه‌شنبه بعداز ظهر و در همایش مشترک فعالان اقتصادی دو کشور از برنامه‌ریزی جدی دولت‌ها برای راه‌اندازی خطوط مستقیم کشتیرانی میان بنادر ایران و پاکستان خبر داد. حالا به نظر می‌رسد فصل تازه حمل‌ونقل میان تهران و اسلام‌آباد آغاز شده است؛ فصلی که حوزه‌های مختلف ریلی، زمینی، هوایی و دریایی را شامل می‌شود.
باین‌حال به نظر می‌رسد اتصال دریایی بنادر دو کشور یکی از محورهای اصلی دوران جدید ارتباطات لجستیکی و حمل‌ونقلی ایران و پاکستان خواهد بود.

به گزارش اقتصاد سرآمد، بررسی گزارش‌های رسمی منتشر شده از سوی گمرک جمهوری اسلامی ایران، نشان می‌دهد که حجم مبادلات تجاری دو کشور ایران و پاکستان در سال گذشته بیش از ۳ میلیارد و ۲۹ میلیون دلار بوده است. براساس این گزارش؛ سهم صادرات ایران به پاکستان بیش از ۲ میلیارد و ۲۳ میلیون دلار و صادرات پاکستان به ایران ۷۰۰ میلیون دلار بوده است. این گزارش‌ها همچنین نشان می‌دهد که پاکستان در سال ۱۴۰۳ رتبه پنجم مقصد صادراتی و رتبه پانزدهم مبداء واردات ایران را به خود اختصاص داده است. در چنین شرایطی است که فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی دولت چهاردهم اعلام کرده که هدف‌گذاری رسیدن به رقم ۱۰ میلیارد دلار در حجم تجارت خارجی دو کشور، که اخیراً در نشست سران دو کشور در اسلام‌آباد به توافق رسید، نمادی از عزم جدی تهران و اسلام‌آباد برای توسعه روابط اقتصادی خواهد بود.

وزیر راه و شهرسازی در صحبت‌های روز سه‌شنبه خود با اشاره به وجود سه گذرگاه مرزی مهم میان ایران و پاکستان، ضرورت توسعه حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی و رونق بازارچه‌های مرزی را یادآور شد و گفت: ایجاد شهرک‌های صنعتی مشترک در مناطق مرزی و تشویق سرمایه‌گذاری بخش خصوصی می‌تواند اشتغال و رفاه مرزنشینان را ارتقا دهد. «صادق» در بخش دیگری از سخنان خود به همکاری‌های بندری و دریایی اشاره کرد و راه‌اندازی خطوط مستقیم کشتیرانی میان بنادر مهم دو کشور را اقدامی مؤثر در توسعه تجارت دوجانبه ارزیابی کرد. همچنین در آیین اختتامیه بیست‌ودومین اجلاس کمیسیون مشترک همکاری‌های اقتصادی ایران و پاکستان سند یادداشت تفاهمی میان وزیر راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران و وزیر تجارت و بازرگانی جمهوری اسلامی پاکستان امضا شد که براساس آن هدف‌گذاری برای توسعه تبادلات اقتصادی تا ۱۰ میلیارد دلار صورت گرفته است.

##### اهمیت استراتژیک توسعه خطوط دریایی

توسعه خطوط کشتیرانی مستقیم میان بنادر کلیدی مانند چابهار و بندرعباس در ایران با کراچی، قاسم و گوادر در پاکستان، بیش از یک اقدام لجستیکی است؛ این خطوط می‌توانند زمان حمل‌کالا را از هفته‌ها به چند روز کاهش دهند و هزینه‌ها را تا ۳۰درصد پایین بیاورند. طبق بیانیه کمیته اقتصادی مشترک، این مسیرها بخشی از ۱۷ پروتکل جدید امضا شده در اجلاس تهران هستند که بر پروژه‌های



حیاتی مانند اتصال ریلی و دریایی تمرکز دارند. این توسعه، به‌ویژه در شرایطی که تجارت فعلی عمدتاً از طریق مسیرهای غیرمستقیم و گران‌قیمت انجام می‌شود، اهمیت استراتژیک دارد. برای ایران که با تحریم‌های بین‌المللی دست‌وپنجه نرم می‌کند، این خطوط دریایی می‌توانند جایگزینی برای مسیرهای سنتی از طریق خلیج فارس فراهم کرده و دسترسی به بازارهای جنوب‌آسیا را تسهیل کنند. از سوی دیگر، پاکستان با گسترش ناوگان ملی خود -که نخست‌وزیر شهباز شریف در ژوئن ۲۰۲۵ دستور آن را صادر کرد- به دنبال کاهش وابستگی به کشتیرانی خارجی و صرفه‌جویی ۵میلیارد دلاری در هزینه‌های حمل است.

ایجاد خطوط مستقیم، دریچه‌ای به فرصت‌های اقتصادی گسترده باز می‌کند. ایران با صادرات ۲۴.۲۳ میلیارد دلاری به پاکستان در سال ۲۰۲۴ (عمدتاً محصولات پتروشیمی، فولاد و میوه)، می‌تواند سهم خود از بازار ۷۰ میلیارد دلاری واردات پاکستان را از ۳درصد فعلی به سطوح بالاتری برساند. پاکستان نیز فرصت صادرات برنج، منسوجات و محصولات کشاورزی به ایران را دارد که می‌تواند تعادل تجاری را بهبود بخشد. علاوه‌بر تجارت کالا، این خطوط پتانسیل‌های جانبی مانند گردشگری دریایی و ترانزیت را فعال می‌کنند. برای مثال، اتصال مستقیم بنادر می‌تواند گردشگران پاکستانی را به مقاصد ساحلی ایران مانند قشم و چابهار جذب کند، در حالی که ترانزیت کالا از طریق کریدورهای شرقی ایران به آسیای مرکزی، درآمدهای جانبی قابل توجهی ایجاد خواهد کرد. تحلیلگران برآورد می‌کنند که این ابتکار می‌تواند تا یک میلیارد دلار به حجم تجارت سالانه دو کشور اضافه کند، به شرطی که زیرساخت‌های گمرکی و بانکی همگام شوند.

##### بنادر محور تجارت ۱۰میلیارد دلاری ۲ کشور

هدف ۱۰ میلیارد دلاری تجارت دوجانبه که در اجلاس اوت ۲۰۲۵ توسط رهبران دو کشور تأیید شد، با حجم فعلی ۳.۱۲۹ میلیارد دلاری فاصله زیادی دارد، اما خطوط دریایی می‌توانند کاتالیزور کلیدی باشند. نقشه راه سه‌ماهه برای این هدف، شامل راه‌اندازی مسیرهای مستقیم و اتصال ریلی است که طبق برآوردها، ظرفیت حمل ۵میلیون تن کالا در سال را فراهم می‌کند. تحلیل‌ها حاکی است که با کاهش موانع غیرتعرفه‌ای و تسهیل پرداخت‌های بانکی، این خطوط می‌توانند ۴۰درصد از رشد مورد نیاز را پوشش دهند. برای مثال، افزایش صادرات ایران به پاکستان از ۳درصد فعلی به ۱۰درصد، به تنهایی ۷میلیارد دلار حجم اضافه می‌کند. بااین‌حال، موفقیت به عوامل خارجی مانند ثبات مرزی و همکاری‌های منطقه‌ای بستگی دارد.

کارشناسان نیز بر این باورند که ایجاد خطوط مستقیم کشتیرانی، نه‌تنها یک خبر خوش اقتصادی، بلکه نمادی از اراده دو کشور برای غلبه بر چالش‌هاست. با تمرکز بر اقتصاد دریامحور، ایران

«سرآمد» بررسی کرد؛

## خطوط مستقیم کشتیرانی محور تازه حمل و نقل ایران و پاکستان

### اراده تهران و اسلام آباد برای رسیدن به تجارت ۱۰میلیارد دلاری

برای هماهنگی ترانزیت با چین و ایران راه‌اندازی کرده که زمان ترخیص کالا را از ۱۰روز به ۲روز کاهش می‌دهد. موضوع ترانزیت پایدار و سبز نیز مورد توجه قرار گرفته است و با تأکید بر کریدورهای ریلی به جای جاده‌ای، انتشار کربن بازارهای مرزی، امضای توافق تجارت آزاد و تجارت پایاپای است که می‌تواند اتصال پاکستان به خلیج فارس را از طریق بنادر ایران تسهیل کند.

اتصال دریایی و ریلی بین ایران و پاکستان، به عنوان دروازه‌ای به آسیای مرکزی، جنوب آسیا و اروپا، اهمیت ژئوپلیتیکی و اقتصادی بالایی دارد. بنادر ایران مانند چابهار و گوادر پاکستان می‌توانند ترانزیت کالا از چین به خلیج فارس و دریای عمان را مدیریت کنند، در حالی که خطوط ریلی مانند ITI، جایگزینی سریع‌تر برای مسیرهای دریایی پرریسک (مانند تنگه باب‌المندب) ارائه می‌دهند. این اتصالات می‌توانند تجارت منطقه‌ای را از ۵میلیارد دلار فعلی به بیش از ۲۰میلیارد دلار افزایش دهند؛ با تمرکز بر کالاهای انرژی، کشاورزی و صنعتی.

برای پاکستان، دسترسی به بازارهای ایران و آسیای مرکزی از طریق ریلی، وابستگی به مسیرهای دریایی هند را کاهش می‌دهد، در حالی که ایران از موقعیت خود به عنوان «پل لجستیکی» از خلیج فارس به اروپا بهره می‌برد. در شرایط تنش‌های اخیر (مانند جنگ اسرائیل-ایران)، این کریدورها

بین ایران و پاکستان، با تمرکز بر کریدور اقتصادی چین-پاکستان، این اتصالات را به چین و آسیای مرکزی گسترش داد. این اقدامات، بخشی از استراتژی گسترده برای فعال‌سازی بازارهای مرزی، امضای توافق تجارت آزاد و تجارت پایاپای است که می‌تواند اتصال پاکستان به خلیج فارس را از طریق بنادر ایران تسهیل کند.

اتصال دریایی و ریلی بین ایران و پاکستان، به عنوان دروازه‌ای به آسیای مرکزی، جنوب آسیا و اروپا، اهمیت ژئوپلیتیکی و اقتصادی بالایی دارد. بنادر ایران مانند چابهار و گوادر پاکستان می‌توانند ترانزیت کالا از چین به خلیج فارس و دریای عمان را مدیریت کنند، در حالی که خطوط ریلی مانند ITI، جایگزینی سریع‌تر برای مسیرهای دریایی پرریسک (مانند تنگه باب‌المندب) ارائه می‌دهند. این اتصالات می‌توانند تجارت منطقه‌ای را از ۵میلیارد دلار فعلی به بیش از ۲۰میلیارد دلار افزایش دهند؛ با تمرکز بر کالاهای انرژی، کشاورزی و صنعتی. برای پاکستان، دسترسی به بازارهای ایران و آسیای مرکزی از طریق ریلی، وابستگی به مسیرهای دریایی هند را کاهش می‌دهد، در حالی که ایران از موقعیت خود به عنوان «پل لجستیکی» از خلیج فارس به اروپا بهره می‌برد. در شرایط تنش‌های اخیر (مانند جنگ اسرائیل-ایران)، این کریدورها

##### رقابت ایران و پاکستان در حوزه بنادر و دریا

در حالی که همکاری در خطوط دریایی، دو کشور را به هم نزدیک می‌کند، رقابت ساختار یافته‌ای در اقتصاد بنادر و کشتیرانی میان ایران و پاکستان وجود دارد. بندر چابهار ایران، با حمایت هند، رقیب مستقیم گوادر پاکستان، بخشی از کریدور اقتصادی چین-پاکستان است. گوادر با سرمایه‌گذاری ۶۲میلیارد دلاری چین، به دنبال تبدیل پاکستان به گذرگاه دریایی به دریای عرب است، در حالی که چابهار بر ترانزیت به آسیای مرکزی تمرکز دارد.

براساس برخی گزارش‌ها، این رقابت ریشه در ژئوپلیتیک دارد: چین از گوادر برای دسترسی به انرژی خاورمیانه استفاده می‌کند، در حالی که هند چابهار را برای دور زدن پاکستان انتخاب کرده است. پاکستان با ناوگان ضعیف (فقدان کشتی‌های کانتینری) در مقابل ۸۹۳کشتی ایران، عقب‌تر است، اما مجوزهای جدید می‌تواند تعادل را برقرار کند. تحلیلگران هشدار می‌دهند که این رقابت می‌تواند به تنش‌های منطقه‌ای منجر شود، مگر اینکه به هم‌افزایی تبدیل شود؛ مانند اتصال چابهار-گوادر برای ترانزیت مشترک. در چنین شرایطی برخی کارشناسان معتقدند که ایران با بیش از ۲۴۰۰کیلومتر خط ساحلی در خلیج فارس و دریای عمان، پتانسیل عظیمی در حوزه اقتصاد دریامحور دارد که شامل صنایع دریایی، انرژی، گردشگری و شیلات است. ارزش جهانی اقتصاد آبی حدود ۳تریلیون دلار برآورد می‌شود و ایران با تمرکز بر توسعه بنادر، به دنبال سهم‌گیری از این بازار است.

##### گام‌های عملی برای تقویت اتصالات حمل‌ونقل

در نشست تهران، وزرای بازرگانی پاکستان و راه و شهرسازی ایران بر بهبود زیرساخت‌های مرزی تأکید کردند. توافق‌ها شامل افزایش حجم بار ریلی، ارتقای خدمات ناوبری هوایی و دریایی برای زائران (مانند زائران پاکستانی به ایران) بود. تجارت دوجانبه فعلی به ۳میلیارد دلار رسیده و با تمرکز بر صادرات برنج و گوشت پاکستان، هدف ۱۰میلیارد دلاری قابل دستیابی توصیف شده است. علاوه‌بر این، ایران، پاکستان و ترکیه در چارچوب سازمان همکاری اقتصادی توافق کردند تا کریدور ریلی ترانزیتی استانبول-تهران-اسلام‌آباد را احیا کنند. این کریدور ۶۵۴۰کیلومتری که در سال ۲۰۰۹ به صورت آزمایشی راه‌اندازی شده بود، می‌تواند حمل بار را در کمتر از ۱۰روز انجام دهد -حدود یک‌سوم زمان حمل دریایی- و هزینه‌ها را کاهش دهد. در اوت ۲۰۲۵، امضای ۱۲توافق‌نامه

ثبات لجستیکی را تضمین کرده و ریسک اختلال در زنجیره تأمین جهانی را کم می‌کنند.

##### جایگاه رویکردهای نوین لجستیکی و حمل‌ونقلی

برخی گزارش‌ها حاکی از آن است که انتخاب رویکردهای نوین در منطقه، بر لجستیک دیجیتال، پایدار و چندوجهی تمرکز دارند. به‌عنوان نمونه در حال حاضر ایران در حال سرمایه‌گذاری در سیستم‌های ردیابی GPS و بلاکچین برای مدیریت بار ریلی است؛ که دقت حمل را تا ۳۰درصد افزایش می‌دهد. پاکستان نیز از طریق CPEC، پلنفرم‌های دیجیتال



هزینه‌ها را ۳۰-۲۰درصد کاهش دهد، اما چالش‌هایی مانند تحریم‌های ایران، مسائل امنیتی مرزی و کمبود سرمایه‌گذاری وجود دارد. بااین‌حال، رویکردهای نوین لجستیک و کریدورهای سبز، تاب‌آوری منطقه را افزایش می‌دهند. کارشناسان معتقدند که بدون حل مسائل سیاسی (مانند تنش‌های افغانستان)، پتانسیل کامل محقق نمی‌شود، اما نشست JEC نشان‌دهنده اراده سیاسی قوی است. در نهایت، این اتصالات می‌توانند منطقه را از وابستگی به مسیرهای غربی رها کنند و به سمت یک شبکه ترانزیتی مستقل حرکت دهند.

##### بدون شرح

##### قاب دوربین



عکس: اصغر بشارتی



##### فریاد عریزی- اقتصاد سرآمد