View the original article

فراتر از خبر

حذف تدریجی مسیرهای تجاری؛ آیا ترکیه هم مثل پاکستان مرزش را با ایران می‌بندد؟

رادیو فردا

۲۷/مهر/۱۴۰۵



عکس آرشیوی- کامیون‌هایی که در انتظار عبور از مرز پاکستان و ورود به ایران هستند

در حالی که تردد و مراودات مرزی ایران و پاکستان با اختلال گسترده مواجه شده، نگاه‌ها در ایران روی تجارت با دیگر کشورهای همسایه، به‌ویژه ترکیه متمرکز شده است. وضعیت تجارت ایران و ترکیه چگونه است و آیا تهران می‌تواند از این طریق، ضربهٔ تجاری وارد شده از ناحیهٔ پاکستان را جبران کند؟

چشم‌انداز رویکرد پاکستان

در ماه‌های اخیر، به‌ویژه پس از محدود شدن مسیرهای دریایی، اهمیت پاکستان برای تأمین کالاهای اساسی ایران و همین‌طور صادرات محصولات کشور دوچندان شده و توقف حتی موقت مبادلات میان دو کشور، ضربهٔ سنگینی به اقتصاد بحرانی ایران وارد می‌کند.

امید شکری، تحلیلگر امور انرژی و محقق ارشد میهمان در دانشگاه جورج میسون، به رادیو فردا می‌گوید: «بسته‌شدن مرز تجاری ایران و پاکستان یادآور این واقعیت است که زندگی روزمرهٔ مردم، تاچه حد با تجارت با همسایگان گره خورده است».

به اعتقاد این تحلیلگر، وقتی عبور کالا متوقف می‌شود، «هم بازرگان ضرر می‌کند و هم راننده، کارگر و مغازه‌داری که درآمدش به باز بودن مرز وابسته است».

امید شکری هشدار می‌دهد که اگر این وضعیت ادامه پیدا کند، آثار آن از شهرهای مرزی فراتر رفته و روی روند تولید و حتی قیمت کالاها هم تأثیر خواهد گذاشت.

بیشتر در این باره:

وزارت خارجه ایران با تأیید توقف مراودات تجاری مرزی با پاکستان، آن را «موقت» خواند



روزنامه «دنیای اقتصاد» در گزارشی با عنوان «اختلال در آخرین روزنه‌های تجاری»، که روز ۲۶ مهرماه منتشر شده، به افزایش محدودیت‌های تجارت خارجی ایران در پی محاصره دریایی و دشواری‌های بانکی پرداخته و نوشته که حجم تجارت ایران و پاکستان در سال ۱۴۰۳ حدود سه میلیارد و یکصد میلیون دلار بود که دو میلیارد و ۴۰۰ میلیون دلار آن، به صادرات ایران اختصاص داشته است.

بر اساس این گزارش، دو کشور در سال ۱۴۰۴ هدف افزایش مبادلات به ۱۰ میلیارد دلار را تعیین کرده بودند، اما محدودیت‌های بانکی، مشکلات حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی و فشار تحریم‌ها، تحقق این هدف را با ابهام روبه‌رو کرد.

در شرایطی که برای ادامهٔ مبادلات با پاکستان و جلوگیری از توقف صادرات ایران، رفع موانع بانکی ضروری است، دنیای اقتصاد هشدار داده که هنوز مشخص نیست محدودیت‌های اخیر موقتی‌اند یا نشانهٔ تغییر بلندمدت در روابط تجاری دو کشور.

بسته شدن مرزهای پاکستان، اتفاقی و ناگهانی نبود؛ تنها یک هفته قبل از آن، اسکات بسنت، وزیر خزانه‌داری آمریکا، از مذاکره با ترکیه و پاکستان برای بستن مسیرهای زمینی تردد با ایران خبر داده بود.

معصومه طاهرخانی، کارشناس اقتصادی ساکن بریتانیا، به رادیو فردا می‌گوید: «پاکستان یک دلیل این اقدام را مشکلات مربوط به تحریم‌های بانکی و دلیل دوم را هم نگرانی‌های امنیتی، قاچاق سوخت و عملیات مسلحانه عنوان کرده و زمان مشخصی برای پایان محدودیت‌ها تعیین نکرده است. این موضوع راه فراری برای پاکستان ایجاد می‌کند تا هر زمان که احساس کند به این کار نیاز دارد، متناسب با شرایط از این تصمیم عقب‌نشینی کند».

این کارشناس اقتصادی همچنین با اشاره به روابط اقتصادی آمریکا و پاکستان می‌افزاید: «پاکستان در آمریکا بازاری تقریباً شش میلیارد دلاری دارد که برای این کشور تراز تجاری مثبتی ایجاد می‌کند. در کنار این موضوع، پاکستان برای دریافت وام مهم خود از صندوق بین‌المللی پول، نهادی که آمریکا سهامدار اصلی آن محسوب می‌شود، تا حد زیادی در انتظار تأییدیه‌های نهایی است».

بیشتر در این باره:
شمار دیگری از کشورهای منطقه پروازهای ایرانی را در فرودگاه‌های خود متوقف کردند



معصومه طاهرخانی با یادآوری امتیازی که به‌تازگی از سوی آمریکا در زمینه کاهش تعرفه‌ها در جنوب آسیا به پاکستان داده شده و همین‌طور روابط «گرم و شخصی» سران پاکستان با دونالد ترامپ، نتیجه می‌گیرد که با توجه به این روابط، به نظر نمی‌رسد بازگشایی این مرزها به این زودی اتفاق بیفتد و اگر هم چنین اتفاقی بیفتد، دست‌کم به‌صورت گزینشی خواهد بود.

به اعتقاد این کارشناس اقتصادی، «دلیل بزرگ بازگشایی احتمالی آن است که پاکستان تا حد زیادی به واردات از ایران وابسته است. کفهٔ ترازوی تجارت ایران و پاکستان به‌شدت به سمت ایران سنگینی می‌کند و تقریباً ۸۰ درصد این تجارت مربوط به صادرات ایران به پاکستان است و از این میان، تقریباً یک میلیارد دلار به صادرات ال‌پی‌جی و گاز مایع مربوط می‌شود که با توجه به نزدیک شدن فصل سرما و نیاز پاکستان به این سوخت، به‌ویژه در مناطق فقیرنشین و روستایی، قطعاً این تجارت از مسیر غیررسمی و به‌صورت پایاپای راه خود را باز خواهد کرد».

با این حال، به عقیدهٔ این کارشناس اقتصادی، در نتیجه این صادرات، دلاری وارد ایران نمی‌شود و این دقیقاً همان هدفی است که آمریکا دنبال می‌کند؛ چون ایران به پاکستان سوخت و انرژی صادر کرده و در ازای آن، محصولات غذایی و کشاورزی دریافت می‌کند.

وضعیت تجارت ایران با ترکیه

از زمانی که محاصرهٔ دریایی و سپس هوایی علیهٔ ایران اعمال شده، مسئولان ایرانی تلاش می‌کنند که مسیرهای ریلی و زمینی را جایگزین مسیرهای قبلی تجارت کنند.

اما کارشناسان می‌گویند که سهم اندک بخش زمینی ظرفیت لازم برای جبران مسدود شدن مسیرهای دریایی و هوایی را ندارد، ضمن آن که مرزهای غربی و شرقی ایران، هر یک کارکرد خاص خود را دارند و کالاهای خاصی در آن‌ها تجارت می‌شود.

خانم طاهرخانی می‌گوید: «مرزهای شرقی، مسیر صادرات ال‌ان‌جی، قیر و همچنین برق به پاکستان بوده است و در مقابل، محصولات کشاورزی وارد می‌شده‌اند، اما مسیری که در ترکیه تعریف شده و راه ورود به اروپا محسوب می‌شود، کاملاً صنعتی است و دو طرف به‌هیچ‌وجه خریدار محصولات یکدیگر نیستند».

در همین حال رسانه‌های ایران از تلاش‌ها برای افزایش مراودات تجاری با دیگر کشورهای همسایه ایران به ویژه ترکیه خبر می‌دهند.

بیشتر در این باره:
جاده واخان افغانستان به بن‌بست چین رسید؛ گذرگاهی که می‌تواند برای ایران هم مهم باشد



خبرگزاری دولتی ایرنا با اشاره به موقعیت جغرافیایی آذربایجان غربی و هم‌مرزی با ترکیه، عراق و نخجوان، این استان را یکی از محورهای اصلی تجارت و ترانزیت کشور معرفی کرده و نوشته که این استان در سال جاری خورشیدی، ۵۲ درصد از تجارت مرزی ایران را به خود اختصاص داده است.

حسین گروسی، مدیرعامل منطقه آزاد ماکو، هم به خبرگزاری ایسنا گفته که این منطقه ظرفیت پذیرش کامیون‌های ورودی به ایران را افزایش داده، اما ترکیه هم باید ظرفیت پذیرش کامیون‌ها را افزایش دهد.

مدیرعامل منطقه آزاد ماکو می‌گوید: «در حال حاضر روزانه حدود ۳۰۰ تا ۴۰۰ کامیون از مرز خارج می‌شوند و هدف این است که این تعداد، به دست‌کم یکهزار دستگاه در روز برسد». به گفتهٔ گروسی در صورت تحقق این موضوع، افزایش مجموع ورود و خروج کامیون‌ها به «حدود دو هزار دستگاه در روز» امکان‌پذیر خواهد شد.

اما در حالی که آمریکا برای قطع تجارت با ایران فشار گسترده ای را بر کشورهای منطقه وارد می کند، خواستهٔ جمهوری اسلامی مبنی بر افزایش تجارت با ترکیه تا چه حد قابل تحقق است؟

خانم طاهرخانی در این زمینه می‌گوید که ترکیه طی چند هفته اخیر تحریم‌های زیادی علیه ایران اعمال کرده؛ از تحریم‌های هوایی و بانکی گرفته تا محدودیت‌های مربوط به شبکهٔ صرافی و محدودیت‌ها در مسیر زمینی: «بنابراین، سرمایه‌گذاری روی مسیر ترکیه به‌هیچ‌وجه نمی‌تواند چشم‌انداز روشنی داشته باشد. با توجه به این‌که ترکیه هم متحد ناتو است، هم در کنار آمریکا قرار دارد و هم آقای بسنت نام آن را مطرح کرده است، ایران نمی‌تواند به‌طور ویژه روی آن حساب کند».

از سوی دیگر، امید شکری می‌گوید: «ترکیه هم خریدار کالاهای ایرانی است و هم مسیر دسترسی ایران به بازارهای دیگر. در شرایط محدودیت تجارت دریایی، این نقش اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. اما ایران برای حفظ تجارت خود به مجموعه‌ای از مسیرهای قابل‌اتکا نیاز دارد؛ از ترکیه و عراق گرفته تا پاکستان، قفقاز و آسیای مرکزی. هرچه انتخاب‌های بیشتری وجود داشته باشد، اختلال در یک مرز فشار کمتری به کل تجارت کشور وارد می‌کند».

این کارشناس اقتصادی اضافه می‌کند که ترکیه از افزایش تجارت با ایران استقبال می‌کند، چون هم بازار ایران برای شرکت‌های ترکیه جذاب است و هم جابه‌جایی کالا از خاک ترکیه درآمد دارد.

او تاکید می‌کند: «البته این تمایل به معنای پذیرش هر هزینه‌ای نیست؛ آنکارا منافع تجارت با ایران را در کنار روابط اقتصادی‌اش با آمریکا و اروپا می‌سنجد و بانک‌ها و شرکت‌های بزرگ ترکیه هم نسبت به خطر تحریم حساس هستند. بنابراین، احتمال افزایش مبادلات وجود دارد، اما بعید است صرفاً با ارادهٔ سیاسی شاهد جهش بزرگی باشیم».

به اعتقاد امید شکری، در عمل «سرعت و حجم این تجارت به امکان انتقال پول، وضعیت مرزها و میزان فشار آمریکا بستگی دارد».

نقش مناطق آزاد

مدیر عامل منطقهٔ آزاد ماکو مدعی شده که در صورت تأمین منابع مالی و انتخاب پیمانکار توانمند، پروژهٔ راه‌آهن سرخس ـ چشمه‌ثریا می‌تواند طی ۱۲ تا ۱۸ ماه تکمیل و عملیاتی شود.

بیشتر در این باره:
امارات «تمام مبادلات تجاری و تراکنش‌های مالی با ایران» را تا اطلاع ثانوی متوقف کرد



اما معصومه طاهرخانی معتقد است که چنین اظهاراتی، صرفاً «سهم‌خواهی» مدیران مناطق آزاد در شرایط کنونی است. او می‌گوید که با تحریم صنعت ریلی و راه‌آهن ایران، همکاری پیمانکاران خارجی، از جمله کنسرسیوم‌های چینی، به دلیل خطر تحریم‌های ثانویه بسیار دشوار و پرهزینه شده است.

به عقیده کارشناسان، دولت ایران که در شرایط پیش از جنگ اخیر نتوانست منابع مالی چنین پروژه‌هایی را تأمین کند، در شرایط جنگی فعلی با مشکلات به‌مراتب بیشتری در این زمینه روبه‌رو خواهد بود.

پیشتر و با وجود تلاش‌های مقام های جمهوری اسلامی برای شکستن محاصره دریایی ایران، داوود رنگی، نایب‌رئیس کمیسیون مدیریت واردات اتاق بازرگانی ایران، هشدار داده بود که جایگزینی حمل دریایی کالاهای اساسی با حمل زمینی عملاً بسیار دشوار است.

ضمن آن که کارشناسان تاکید دارند که مشکل اصلی ایران، نه صرفاً جابه‌جایی کالا، بلکه چگونگی انتقال پول است.

خانم طاهرخانی می‌گوید: «مشکل انتقال پول ناشی از تجارت به دلیل تحریم‌ها و نبود زیرساخت‌های بانکی می‌تواند به بلوکه شدن درآمدها، مبادله کالاهای کم‌کیفیت یا تأخیر در دریافت پول و در نهایت، بروز بحران در برخی حوزه‌ها منجر شود».

در مجموع، تنگ‌تر شدن محاصرهٔ تجاری ایران نه تنها یافتن راه‌های تازهٔ تجارت را سخت‌تر کرده، بلکه ابهام در میزان تاب‌آوری اقتصاد ایران را در برابر چنین بحرانی، که ممکن است به زودی هم پایان نیابد، به‌شدت افزایش داده است.

این مطلب بخشی از:

اقتصاد ایران | بایگانی | فراتر از خبر

© ۲۰۲۶ تمام حقوق این وب‌سایت، بر اساس مقررات کپی‌رایت، برای رادیو فردا محفوظ است.