



بررسی ظرفیت‌های پاکستان برای تنوع بخشی به مبادی ورودی کالا به کشور



معاونت مطالعات اقتصادی و آینده پژوهی
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران





معاونت مطالعات اقتصادی و آینده پژوهی

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران

بررسی ظرفیت‌های پاکستان برای تنوع‌بخشی به مبادی ورودی کالا به کشور

**از طریق پست الکترونیکی زیر می‌توانید پیشنهادهای و نظرات اصلاحی خود را به واحد
مربوطه منعکس نمایید:**

economic_research@tccim.ir

مواضع این گزارش، الزاماً مواضع اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران نیست.

استفاده از مطالب این گزارش با ذکر منبع بلامانع است.

تیر ۱۴۰۵



خلاصه مدیریتی

داده‌های گمرکی ۱۰ ماهه سال ۱۴۰۳ نشان می‌دهد بیش از ۷۳ درصد از کل واردات ایران فقط از سه کشور امارات متحده عربی، چین و ترکیه انجام می‌شود. این تمرکز امنیت زنجیره تأمین کشور را در برابر شوک‌های بین‌المللی و تغییرات ژئوپلیتیک تحت تأثیر قرار می‌دهد. علاوه بر این، امارات متحده عربی به عنوان بزرگترین تأمین‌کننده، نقش واسطه یا صادرات مجدد را ایفا می‌کند. به همین منظور و پس از تجربه جنگ رمضان، تنوع‌بخشی به مبادی وارداتی اهمیت پیدا کرده است.

شاخص اکمال تجاری^۱ پاکستان (۲۶.۷) به این شاخص برای امارات متحده عربی (۲۹) نزدیک است و به همین دلیل می‌تواند به عنوان گزینه‌ای برای تنوع‌بخشی به مبادی ورودی کالا به کشور بررسی شود. دسترسی به آب‌های بین‌المللی و موقعیت جغرافیایی این کشور نیز در کنار همسایگی و وجود مرزهای خاکی، اهمیت پاکستان را به عنوان مبدأ واردات کالا بیشتر می‌کند. با این حال سهم پاکستان در واردات به ایران کمتر از ۲ درصد است.

یکی از مهم‌ترین دلایل این سهم پایین را می‌توان توقف در یک الگوی تجاری سنتی یعنی صادرات انرژی از ایران به پاکستان و واردات برنج از پاکستان به ایران مشاهده کرد. از سوی دیگر چالش فنی حمل و نقل به دلیل تفاوت عرض ریل‌های دو کشور وجود دارد که به دلیل توقف و هزینه بارگیری مجدد در مرز، برای تجار فاقد انگیزه بهره‌برداری کافی است.

برای حل این موانع و تنوع‌بخشی به مبادی وارداتی کالا از طریق پاکستان، پیشنهاد می‌شود مطالعات توافقتنامه تجارت آزاد بین دو کشور که اقدامات اولیه آن در حال اجراست با تمرکز بر زنجیره‌های ارزش به جای محصول نهایی، صورت بگیرد تا بتوان از ظرفیت‌های توافقتنامه برای افزایش حجم مبادلات تجاری بین دو کشور، بهره‌مند شد.

موضوع دیگر، استفاده از ظرفیت آیین‌نامه اجرایی بندهای الف و ب ماده ۳۵ و ماده ۴۰ قانون تأمین مالی تولید و زیرساخت‌ها و بند ث ماده ۲۰ قانون برنامه پنج ساله هفتم برای جلب مشارکت بخش خصوصی در تجهیز مرز میرجاوه-تفتان در قالب مشارکت عمومی-خصوصی است که می‌تواند با کاهش زمان ترانزیت کالا، انگیزه تجار برای بهره‌برداری از این مسیر را ارتقا دهد.

به طور مشابه می‌توان همین توصیه را در خصوص تجهیز گمرک ریمدان برای مبارزه با قاچاق و کاهش جذابیت‌های مسیرهای غیر رسمی ورود کالا از پاکستان به ایران مطرح کرد.

^۱ Trade Complementarity Index

این شاخص نشان می‌دهد سبب صادراتی یک کشور تا چه میزان با سبب وارداتی کشور دیگر تطابق دارد. هر چه میزان انطباق بیشتر باشد مقدار شاخص به ۱۰۰ و هر چه میزان انطباق کمتر باشد شاخص به صفر نزدیک‌تر خواهد بود.



Executive Summary

Customs data indicates that over 73% of Iran's total imports originate from only three countries: the United Arab Emirates, China, and Turkey. This concentration impacts the security of the national supply chain against international shocks and geopolitical shifts. Furthermore, the UAE, as the primary supplier, largely functions as an intermediary for re-exports. For this reason, and drawing from the experience of the Ramadan War, diversifying import origins has gained strategic importance.

The Trade Complementarity Index of Pakistan (26.7) is remarkably close to that of the UAE (29), making it a significant candidate for diversifying the country's import sources. Its access to international waters, strategic geographical position, shared proximity, and land borders further enhance Pakistan's importance as an import origin. Nevertheless, Pakistan's current share in Iran's imports remains below 2%.

A major reason for this low share is the persistence of a traditional trade pattern, namely the export of energy from Iran and the import of rice from Pakistan. Moreover, a technical transportation challenge exists due to the difference in rail gauges between the two countries; the resulting delays and reloading costs at the border significantly diminish the incentive for traders to utilize this route.

To overcome these barriers and diversify import sources via Pakistan, it is recommended that Free Trade Agreement studies, initial steps of which are currently underway, prioritize value chains over final products to fully leverage the agreement's potential for boosting bilateral trade volume.

Furthermore, leveraging the capacity of the executive regulations of Clauses A and B of Article 35 and Article 40 of the Production and Infrastructure Financing Law alongside Clause of Article 20 of the 7th Five-Year Development Plan to attract private sector participation in equipping the Mirjaveh-Taftan border through Public-Private Partnerships is a key strategy. This initiative can significantly enhance the motivation for traders to utilize this route by reducing transit times. Similarly, the same recommendation applies to equipping the Rimdan customs office to combat smuggling and reduce the appeal of informal entry routes from Pakistan to Iran.



فهرست مطالب

عنوان	شماره صفحه
۱- مقدمه.....	۱
۲- مروری بر تجارت ایران و پاکستان.....	۳
۲-۱- بررسی روند آمارهای تجاری.....	۳
۲-۲- ترکیب تجارت بین دو کشور.....	۶
۳- همکاری‌های تجاری و توافقنامه‌ها.....	۱۰
۳-۱- توافقنامه‌های تجاری ایران و پاکستان.....	۱۱
۳-۲- توافقنامه‌های تجاری پاکستان با دیگر کشورها.....	۱۲
۳-۳- عضویت مشترک ایران و پاکستان در اتحادیه‌ها.....	۱۳
۳-۴- عضویت‌های پاکستان در دیگر اتحادیه‌ها.....	۱۴
۴- ظرفیت‌های واردات کالا از پاکستان.....	۱۵
۵- مقایسه جایگاه پاکستان و امارات متحده عربی در تجارت جهانی.....	۲۴
۶- ظرفیت‌های حمل و نقل لجستیک پاکستان.....	۲۶
۶-۱- کریدور اقتصادی چین و پاکستان.....	۲۵
۶-۲- کریدور ترانس-افغان (محور مزارشریف-کابل-پیشاور).....	۲۹
۶-۳- کریدور اسلام‌آباد-تهران-استانبول.....	۳۰
۶-۴- چالش‌های حمل ریلی از پاکستان.....	۳۲
۷- جمع‌بندی و پیشنهادها.....	۳۳
۸- منابع.....	۳۵

فهرست جدول‌ها

عنوان	شماره صفحه
جدول ۱- سهم طرف‌های عمده واردات از کل واردات به کشور بر حسب درصد.....	۲
جدول ۲- میانگین ارزش صادرات ایران به پاکستان طی ۵ سال منتهی به ۲۰۲۳.....	۷
جدول ۳- میانگین ارزش واردات ایران از پاکستان طی ۵ سال منتهی به ۲۰۲۳.....	۸
جدول ۴- درجه اکمال تجاری طرف‌های عمده واردات به ایران در برابر تقاضای وارداتی ایران.....	۱۷



ادامه فهرست جدول‌ها

عنوان	شماره صفحه
جدول ۵- مجموع واردات ایران در کد تعرفه‌های دارای مزیت نسبی بالای پاکستان از جهان (میلیون دلار).....	۱۹
جدول ۶- سهم کد تعرفه‌های دارای مزیت نسبی بالای پاکستان از کل سبد وارداتی ایران.....	۲۱
جدول ۷- سهم پاکستان از کل واردات ایران در کد تعرفه‌های دارای مزیت نسبی بالای پاکستان.....	۲۳
جدول ۸- سهم کد تعرفه‌های دارای مزیت نسبی بالای پاکستان از کل سبد وارداتی ایران از پاکستان.....	۲۴

فهرست نمودارها

عنوان	شماره صفحه
نمودار ۱- رتبه‌بندی طرف‌های عمده واردات به ایران.....	۱
نمودار ۲- صادرات ایران به پاکستان (میلیارد دلار).....	۴
نمودار ۳- واردات ایران از پاکستان (میلیون دلار).....	۵
نمودار ۴- خالص صادرات ایران به پاکستان (میلیون دلار).....	۵
نمودار ۵- سهم واردات از پاکستان.....	۶
نمودار ۶- سهم صادرات به پاکستان.....	۶
نمودار ۷- فراوانی کدهای تعرفه‌های مشمول امتیازات ترجیحی ایران به پاکستان به تفکیک میزان تخفیف.....	۱۱
نمودار ۸- فراوانی کدهای تعرفه‌های مشمول امتیازات ترجیحی پاکستان به ایران به تفکیک میزان تخفیف.....	۱۱
نمودار ۹- درجه اکمال تجاری پاکستان در برابر تقاضای وارداتی ایران.....	۱۶
نمودار ۱۰- فراوانی کدهای تعرفه‌های دارای مزیت نسبی بیش از ۰.۹ پاکستان به تفکیک فصل.....	۱۹

فهرست شکل‌ها

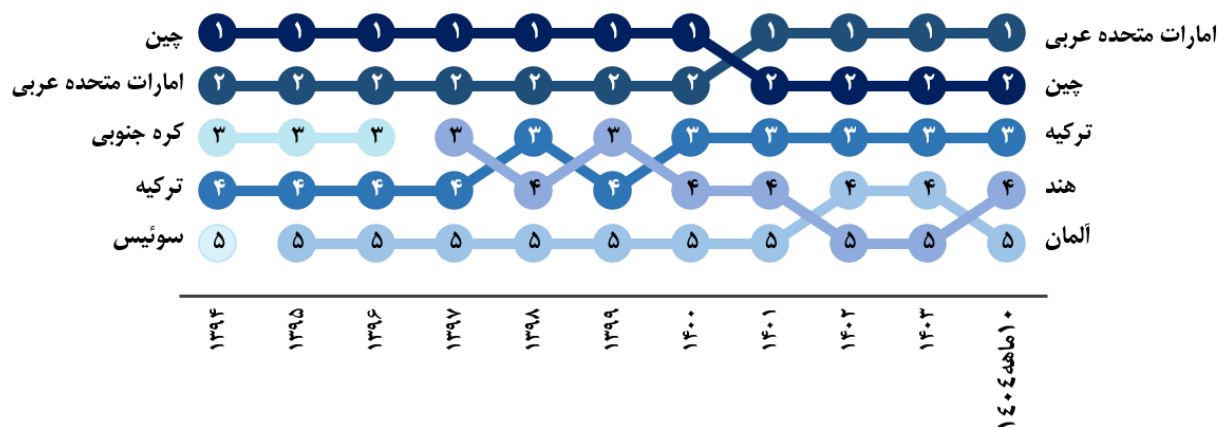
عنوان	شماره صفحه
شکل ۱- نقشه مسیرهای ترانزیتی و پروژه‌های کریدور اقتصادی چین و پاکستان.....	۲۷
شکل ۲- کریدور ترانس-افغان.....	۲۹
شکل ۳- کریدور اسلام‌آباد-تهران-استانبول.....	۳۰



۱- مقدمه

تجربه جنگ رمضان نشان داد بالا بودن شاخص نسبت تمرکز جغرافیایی در مبادی تأمین کالا می تواند در زمان بروز شوک، تأثیر جدی بر زنجیره تأمین کشور بگذارد. همانطور که بررسی داده های تجارت رسمی گمرکی در نمودار ۱ نشان می دهد عمده طرف های واردات به ایران، امارات متحده عربی، چین و ترکیه هستند که بر اساس آخرین آمارهای مربوط به ۱۰ ماهه سال ۱۴۰۴، در مجموع ۷۳.۷۲ درصد از کل سهم بازار واردات کشور را به خود اختصاص داده اند.

نمودار ۱- رتبه بندی طرف های عمده واردات به ایران



منبع: گمرک و محاسبات

بر اساس جدول ۱ امارات متحده عربی در ۱۰ ماهه سال ۱۴۰۴ با اختصاص ۳۰.۲۲ درصد از کل واردات، تأمین کننده اصلی کالا به کشورمان بوده است. بررسی روند ده ساله نشان می دهد سهم امارات از ۱۸.۶۹ درصد در سال ۱۳۹۴ به بیش از ۳۰ درصد در سال های اخیر رسیده است.

چین با سهم ۲۷.۳۷ درصد در جایگاه دوم قرار دارد. نکته قابل توجه اینجاست که در سال ۱۳۹۴، چین با ۲۵.۲۲ درصد رتبه اول را در اختیار داشت اما از سال ۱۴۰۱ جایگاه خود را به امارات واگذار کرد. ترکیه نیز سهم خود را در بازار ایران افزایش داده است به طوری که سهم این کشور از ۷.۱۹ درصد در سال ۱۳۹۴ به ۱۶.۱۳ درصد در سال ۱۴۰۴ رسیده که نشان دهنده دو برابر شدن کالاهای ترکیه ای در بازار ایران است.

در مقابل تثبیت جایگاه سه کشور امارات متحده عربی، چین و ترکیه، سهم سایر شرکای سنتی روند کاهشی داشته است. سهم هند از بازار داخلی از ۱۱.۳۱ درصد در سال ۱۳۹۹ به ۳.۱۵ درصد در سال ۱۴۰۴ کاهش یافته است. واردات



از آلمان از ۵۸۱ درصد در سال ۱۳۹۵ به کمترین میزان خود یعنی ۲۰۹۲ درصد در سال ۱۴۰۴ رسیده است. کره جنوبی و سوئیس نیز که در سال ۱۳۹۴ جزو پنج مبدأ اصلی واردات به ایران بودند در آمارهای سال‌های اخیر از این فهرست خارج شده‌اند.

جدول ۱- سهم طرف‌های عمده واردات از کل واردات به کشور بر حسب درصد

سال	امارات متحده عربی	چین	ترکیه	هند	آلمان	کره جنوبی	سوئیس
۱۳۹۴	۱۸.۶۹	۲۵.۲۲	۷.۱۹			۸.۸۶	۵.۷۶
۱۳۹۵	۱۴.۶۷	۲۴.۶۲	۶.۲۷		۵.۸۱	۷.۹۲	
۱۳۹۶	۱۸.۴۷	۲۴.۳۱	۵.۹۲		۵.۶۸	۶.۸۳	
۱۳۹۷	۱۵.۳۳	۲۴.۱۲	۶.۱۱	۶.۳۹	۵.۷۶		
۱۳۹۸	۲۰.۳۶	۲۵.۵۷	۱۱.۴۱	۸.۳۷	۴.۸		
۱۳۹۹	۲۵.۰۸	۲۵.۳۱	۵.۵	۱۱.۳۱	۴.۷۶		
۱۴۰۰	۲۵.۰۸	۲۵.۳۱	۱۱.۳۱	۵.۵	۴.۷۶		
۱۴۰۱	۳۰.۷۶	۲۶.۲۶	۱۰.۲۱	۴.۸۸	۳.۳۷		
۱۴۰۲	۳۱.۳۸	۲۷.۹۳	۱۱.۴۸	۲.۸۹	۳.۲۵		
۱۴۰۳	۳۰.۴۴	۲۶.۷۳	۱۷.۱۵	۲.۴۱	۳.۳۷		
۱۴۰۴ ماهه ۱۰	۳۰.۲۲	۲۷.۳۷	۱۶.۱۳	۳.۱۵	۲.۹۲		

منبع: گمرک و محاسبات

تمرکز شدید واردات ایران بر سه مبدأ امارات، چین و ترکیه نشان‌دهنده کاهش تنوع مبادی ورودی کالا است که ریسک‌های زنجیره تأمین را در برابر شوک‌های بین‌المللی افزایش می‌دهد؛ به همین دلیل در متن گزارش تأکید شده که انتخاب پاکستان به عنوان یک گزینه جدید برای مطالعه، با هدف متنوع‌سازی این مبادی صورت گرفته است.

با توجه به کاهش تنوع مبادی وارداتی و با تجربه شوک جنگ، ضرورت متنوع‌سازی مبادی ورودی کالا به کشور اهمیت پیدا می‌کند. این ضرورت زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که نخستین مبدأ واردات به ایران یعنی امارات متحده



عربی، عموماً به عنوان صادرات مجدد عمل می کند و در واقع تولیدکننده اقلامی نیست که از طریق آن به ایران وارد می شوند.

بر این اساس پاکستان با توجه به داشتن مرز خاکی مشترک و بنادر استراتژیک در آبهای آزاد به عنوان کشوری برای بررسی ظرفیت تنوع بخشی به جریان صادرات مجدد انتخاب شده است. برای انجام این بررسی، ابتدا تجارت ایران و پاکستان مرور می شود. سپس در بخش دوم، چهارچوب های قانونی موجود برای روابط تجاری از جمله توافقنامه تجارت ترجیحی بین دو کشور و همچنین عضویت های مشترک در سازمان های منطقه ای و بین المللی معرفی می شود. در سومین بخش این گزارش، شناسایی ظرفیت های وارداتی برای تأمین نیازهای وارداتی کشورمان انجام شده است. سپس در بخش چهارم، ظرفیت های حمل و نقل پاکستان برای آشنایی با زیرساخت های لجستیک و ترانزیت این کشور مرور شده است و در پنجمین بخش گزارش، جایگاه این کشور در تجارت جهانی با شریک اصلی تجارت کشورمان یعنی امارات متحده عربی، مقایسه شده است. در بخش پایانی نیز بر اساس یافته ها، چالش ها و راهکارهای متنوع سازی مبادی وارداتی ایران با تمرکز بر ظرفیت های پاکستان ارائه شده است.

۲- مروری بر تجارت ایران و پاکستان

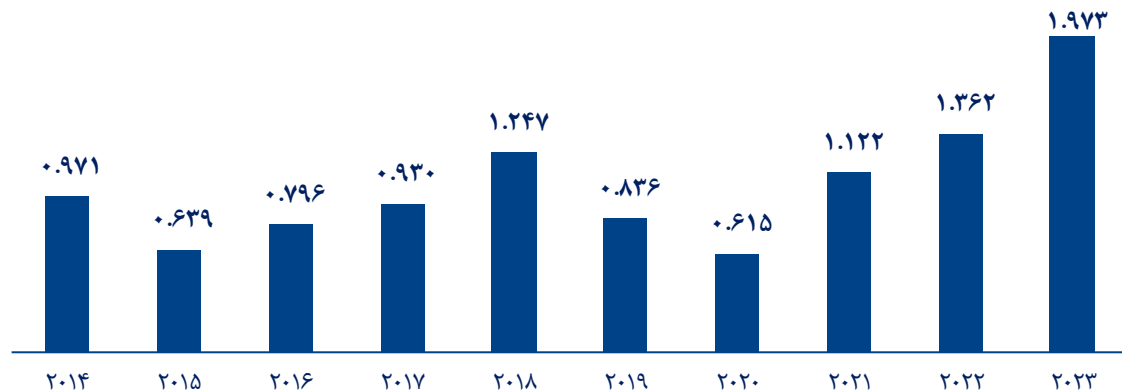
در این بخش روند کلی تجارت ایران و پاکستان در بازه زمانی ده ساله ۲۰۱۴ تا ۲۰۲۳ مورد بررسی قرار می گیرد و صادرات و واردات، تراز تجاری و جایگاه متقابل دو کشور در بازارهای یکدیگر است تحلیل می شود تا وضعیت فعلی ترسیم و ظرفیت های احتمالی جدید، شناسایی شوند.

۲-۱- بررسی روند آمارهای تجاری

روند ده ساله مبادلات تجاری میان ایران و پاکستان در بازه زمانی ۲۰۱۴ تا ۲۰۲۳ نشان دهنده رشد صادرات ایران و تراز تجاری همواره مثبت به نفع کشور است. بر اساس محاسبات انجام شده بر روی داده های مرکز جهانی تجارت در نمودار ۲، صادرات ایران به پاکستان از حدود ۹۷۱ میلیون دلار در سال ۲۰۱۴، با وجود برخی نوسان های مقطعی، روند صعودی خود را حفظ کرده و در سال ۲۰۲۳ به بیش از ۱ میلیارد و ۹۷۳ میلیون دلار رسیده که نشان دهنده افزایش ۲ برابری ظرفیت بازار پاکستان برای کالاهای ایرانی در طول یک دهه است.



نمودار ۲- صادرات ایران به پاکستان (میلیارد دلار)



منبع: مرکز جهانی تجارت و محاسبات

در سال ۲۰۲۰ به دلیل شرایط همه‌گیری کرونا که به طور کلی بر تجارت جهانی اثر گذاشته بود، صادرات به پاکستان تا ۶۱۵ میلیون دلار کاهش پیدا کرد. با این حال این افت با تأخیر اندکی در سال‌های بعد جبران شد و در پایان دوره مورد بررسی سهم پاکستان از کل صادرات ۱۰۴ میلیارد دلاری ایران در سال ۲۰۲۳، به حدود ۱۰۹ درصد رسید.

در حوزه واردات از پاکستان آمارها در بیشتر سال‌های مورد بررسی نشان‌دهنده ثبات نسبی است اما در سال‌های اخیر شاهد روند صعودی بودیم. همانطور که در نمودار ۳ مشاهده می‌شود ارزش کالاهای وارداتی از پاکستان که در سال ۲۰۱۴ در حدود ۲۷۰ میلیون دلار بود در طول این دهه حداقل به ۲۱۱ میلیون دلار و حداکثر به ۹۳۹ میلیون دلار رسید. در سال پایانی مورد بررسی یعنی ۲۰۲۳ واردات ایران از پاکستان حدود ۶۳۶ میلیون دلار رسید.

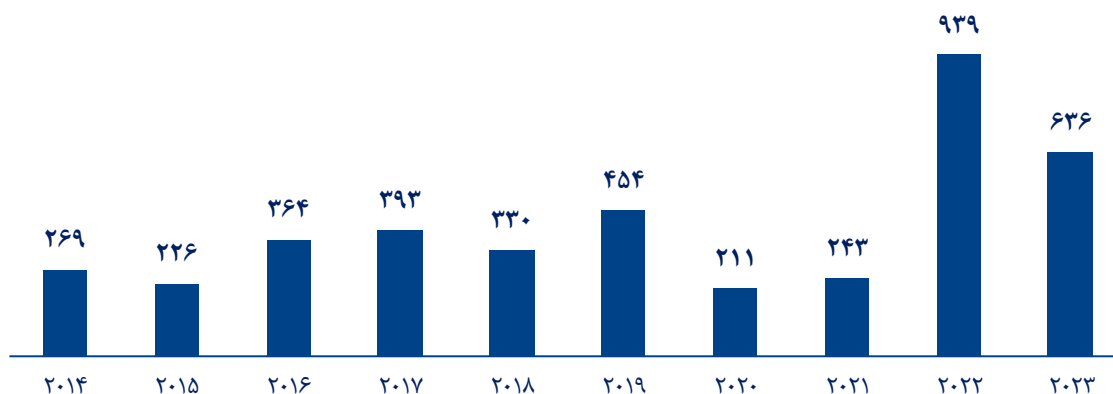
سهم پاکستان در سبد وارداتی ایران همواره در سطحی محدود باقی مانده اما در طول دوره مورد بررسی، همین سهم محدود نیز با تغییراتی سه برابری، در بازه ۰.۵ تا ۱.۶ درصد از کل واردات کشور قرار گرفته است.

خالص صادرات یا تراز تجاری بین دو کشور در طول سال‌های مورد بررسی نشان‌دهنده برتری ارزش صادرات ایران بر واردات از پاکستان بوده است. تراز تجاری ایران در قبال پاکستان که در نمودار ۴ ارائه شده در همه سال‌های این دهه مثبت بوده و از ۷۰۱ میلیون دلار در سال ۲۰۱۴ به بیش از ۱.۳۳ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۳ افزایش یافته است.

شکاف تجاری بین ۲ کشور در سال ۲۰۲۳ به بیشترین میزان خود در طول دهه مورد بررسی رسیده به طوری که ارزش صادرات ایران به پاکستان بیش از سه برابر ارزش واردات از این کشور بوده است.

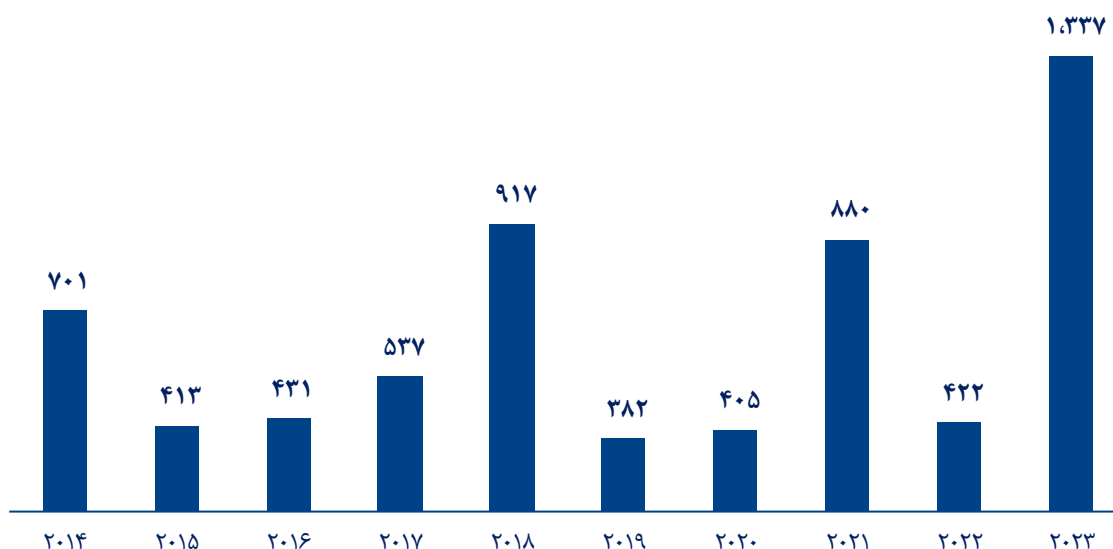


نمودار ۳- واردات ایران از پاکستان (میلیون دلار)



منبع: مرکز جهانی تجارت و محاسبات

نمودار ۴- خالص صادرات ایران به پاکستان (میلیون دلار)

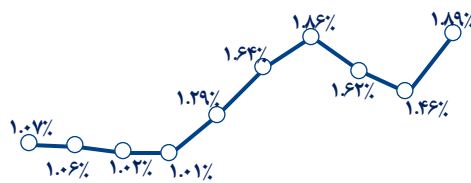


منبع: مرکز جهانی تجارت و محاسبات

با این حال همان طور که پیش تر نیز اشاره شد، مسئله مهم در خصوص تجارت بین دو کشور، سهم پایین هر دو در بازارهای یکدیگر است به طوری که بر اساس نمودار ۵ طی ۱۰ سال مورد بررسی سهم واردات از پاکستان در کل واردات ایران حداکثر ۱۶ درصد بوده است. در سوی دیگر نیز نمودار ۶ نشان می دهد سهم صادرات به پاکستان در کل صادرات ایران ۱.۹ درصد بوده است. بنابراین می توان گفت دو کشور به طور کلی به عنوان شرکای تجاری اصلی یکدیگر شناخته نمی شوند.



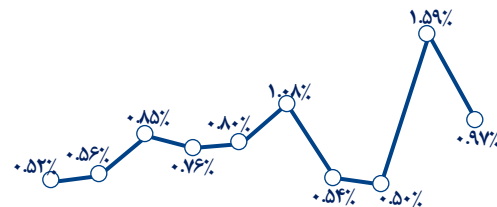
نمودار ۶- سهم صادرات به پاکستان
در کل صادرات ایران



۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۳
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

منبع: مرکز جهانی تجارت و محاسبات

نمودار ۵- سهم واردات از پاکستان
در کل واردات ایران



۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۳
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

منبع: مرکز جهانی تجارت و محاسبات

۲-۲- ترکیب تجارت بین دو کشور

داده‌های مربوط به سهم میانگین ۵ ساله کالاهای صادراتی ایران نشان‌دهنده غلبه محصولات انرژی و پتروشیمی است و محصولات انرژی و هیدروکربنی از جمله گروه‌هایی هستند که بیشترین سهم را در سبد صادرات ایران به پاکستان دارند. لازم به ذکر است برای رتبه‌بندی اقلام صادراتی به پاکستان و نیز بررسی سهم گروه‌های کالایی در آن، از سهم میانگین ۵ ساله استفاده شده است چرا که استفاده از میانگین، امکان حذف نوسان‌های مقطعی اثر شوک‌های سالانه را فراهم می‌کند.

بر اساس جدول ۲ که مبتنی بر آمارهای رسمی مرکز جهانی تجارت است، هیدروکربن‌های گازی مایع شده (کد تعرفه ۲۷۱۱۱۹) با سهم ۱۲.۲ درصدی، رتبه نخست صادرات به پاکستان را به خود اختصاص داده است. پس از آن، قیر نفت (کد تعرفه ۲۷۱۳۲۰) با ۶ درصد و گاز طبیعی مایع شده (کد تعرفه ۲۷۱۱۱۱) با ۳ درصد قرار دارند. پس از سبد انرژی، محصولات غذایی قرار دارند. شیر و خامه جامد (کد تعرفه ۰۴۰۲۱۰) با ۵.۳ درصد، خرمای تازه یا خشک (کد تعرفه ۰۸۰۴۱۰) با ۴.۳ درصد، پسته (کد تعرفه ۰۸۰۲۵۱) با ۳ درصد و گوجه‌فرنگی (کد تعرفه ۰۷۰۲۰۰) با ۲.۷ درصد از دیگر اقلام اصلی صادرات ایران به پاکستان هستند.

ایران در بازار آهن و ساختمان پاکستان نیز هر چند با سهمی اندک، فعال است به طوری که میله‌های آهنی یا فولادی (کد تعرفه ۷۲۱۴۲۰) با ۲.۹ درصد و همچنین اقلامی مانند کاشی سرامیک، محصولات پلاستیکی و کیسه‌های پلی‌اتیلن نیز در سال‌های مختلف سهم‌های حدود ۱ تا ۲ درصدی داشتند.



جدول ۲- میانگین ارزش صادرات ایران به پاکستان طی ۵ سال منتهی به ۲۰۲۳

رتبه	کد تعرفه	شرح تعرفه	میانگین پنج ساله ارزش صادرات (میلیون دلار)
۱	۲۷۱۱۱۹	هیدروکربن های گازی، مایع شده (به جز گاز طبیعی، پروپان، بوتان، اتیلن، پروپیلن...)	۱۴۴.۵۹۲
۲	۲۷۱۳۲۰	قیر نفت	۷۸.۲۸۱
۳	۰۴۰۲۱۰	شیر و خامه به صورت جامد، با محتوای چربی کمتر یا مساوی ۱.۵٪	۶۳.۱۴۵
۴	۰۸۰۴۱۰	خرمای تازه یا خشک	۵۰.۳۲۲
۵	۰۸۰۲۵۱	پسته با پوست، تازه یا خشک	۳۵.۳۷۵
۶	۲۷۱۱۱۱	گاز طبیعی، مایع شده	۳۵.۰۷۶
۷	۷۲۱۴۲۰	میله ها از آهن یا فولاد غیر ممزوج، دارای دندانه، آج یا شیار	۳۴.۰۰۸
۸	۰۷۰۲۰۰	گوجه فرنگی، تازه یا سرد کرده	۳۲.۲۸۲
۹	۲۷۰۷۹۹	روغن ها و سایر محصولات حاصل از تقطیر قطران زغال سنگ	۲۷.۲۹۷
۱۰	۳۹۲۳۲۹	کیسه ها و کیف ها از پلاستیک - به جز پلیمرهای اتیلن	۲۵.۱۸۱
۱۱	۲۷۱۱۱۳	بوتانها، مایع شده (به جز ان-بوتان یا ایزوبوتان با خلوص بیش از ۹۵٪)	۱۷.۵۰۵
۱۲	۳۸۱۷۰۰	مخلوط آلکیل بنزن ها و مخلوط آلکیل نفتالین ها	۱۶.۶۴۵
۱۳	۳۹۲۳۲۱	کیسه ها و کیف ها از پلیمرهای اتیلن	۱۶.۴۷۴
۱۴	۰۹۰۹۲۱	تخم گشنیز، خرد نشده و آسیاب نشده	۱۵.۸۵۱
۱۵	۲۷۱۰۱۲	روغن های سبک و فرآورده های آن از نفت یا مواد معدنی قیری	۱۵.۷۷۴
۱۶	۲۷۱۱۱۲	پروپان، مایع شده	۱۴.۳۲۷
۱۷	۷۲۱۳۱۰	میله های گرم نورد شده به صورت کلاف از آهن یا فولاد	۱۴.۱۹۴
۱۸	۷۲۰۶۱۰	شمش ها از آهن و فولاد غیر ممزوج	۱۳.۸۵۲
۱۹	۱۸۰۶۹۰	شکلات و سایر فرآورده های دارای کاکائو	۱۳.۷۳۳
۲۰	۰۸۱۳۲۰	آلوی خشک	۱۳.۶۸۲
۲۱	۶۹۰۷۲۲	کاشی های کف، اجاق یا دیوار از سرامیک	۱۳.۶۵۵
۲۲	۷۲۰۳۹۰	محصولات آهنی اسفنجی حاصل از چدن مذاب	۱۳.۶۱۹
۲۳	۱۷۰۴۹۰	محصولات قنادی بدون کاکائو - شامل شکلات سفید	۱۳.۵۰۰
۲۴	۵۷۰۲۹۲	فرش و سایر کف پوش ها از مواد نساجی مصنوعی	۱۳.۴۸۱
۲۵	۳۹۲۳۹۰	اشیاء برای نقل و انتقال یا بسته بندی کالا از پلاستیک	۱۲.۱۸۸
۲۶	۲۰۰۹۸۹	آب میوه یا سبزیجات، تخمیر نشده و بدون الکل	۱۱.۶۴۴
۲۷	۲۷۱۰۱۹	روغن های متوسط و فرآورده های آن از نفت یا مواد معدنی قیری	۱۱.۶۰۸

منبع: مرکز جهانی تجارت و محاسبات



به طور میانگین حدود ۶۵ درصد از کالاهای صادراتی ایران به پاکستان در ۲۸ کد تعرفه ۶ رقمی انجام می شود. لازم به ذکر است آمارها و محاسبات انجام شده بر اساس داده های مرکز جهانی تجارت در مقایسه با گزارش های گمرک ایران که بر صادرات غیرنفتی تمرکز دارند، شامل تجارت رسمی نفت و فرآورده های آن است. همچنین این داده ها تجارت رسمی بین دو کشور را گزارش می دهند و حجم صادرات غیررسمی فرآورده های سوختی در آن لحاظ نشده است.

برخلاف صادرات ایران به پاکستان که از تنوع نسبی برخوردار است، واردات ایران از پاکستان نسبتاً متمرکز و وابسته به بخش کشاورزی است. لازم به ذکر است برای رتبه بندی اقلام وارداتی از پاکستان و نیز بررسی سهم گروه های کالایی در آن، مشابه روشی که برای صادرات استفاده شد در اینجا نیز از سهم میانگین ۵ ساله استفاده شده است چرا که استفاده از میانگین، امکان حذف نوسان های مقطعی اثر شوک های سالانه را فراهم می کند.

بر اساس جدول ۳، برنج نیمه سفید یا کامل سفید شده (کد تعرفه ۱۰۰۶۳۰) به طور میانگین با اختصاص ۷۴.۳ درصد از کل واردات ایران از پاکستان طی پنج سال منتهی به سال ۲۰۲۳، اصلی ترین قلم تجاری در سبد واردات از این همسایه شرقی است. پس از برنج نیز سایر محصولات کشاورزی و اقلامی مانند گاوآ و انبه (کد تعرفه ۰۸۰۴۵۰) با ۶.۲ درصد، دانه کنجد (کد تعرفه ۱۲۰۷۴۰) با ۵.۷ درصد و موز پختنی (کد تعرفه ۰۸۰۳۱۰) با ۴.۶ درصد قرار دارند.

انواع دام زنده از دیگر اقلام وارداتی از پاکستان هستند به طوری که گاو زنده (کد تعرفه ۰۱۲۲۹) با ۳.۹ درصد و شتر زنده (کد تعرفه ۰۱۰۶۱۳) با ۱.۲ درصد از دیگر اقلام اصلی واردات از پاکستان هستند.

جدول ۳- میانگین ارزش واردات ایران از پاکستان طی ۵ سال منتهی به ۲۰۲۳

رتبه	کد تعرفه	شرح تعرفه	میانگین پنج ساله ارزش صادرات (میلیون دلار)
۱	۱۰۰۶۳۰	برنج نیمه سفید شده یا برنج کامل سفید شده، حتی صیقلی یا براق شده	۳۶۹.۰۱۵
۲	۰۸۰۴۵۰	گاوآ، انبه و منگوستین، تازه یا خشک	۳۰.۵۹۲
۳	۱۲۰۷۴۰	دانه کنجد، حتی خرد شده	۲۸.۵۰۴
۴	۰۸۰۳۱۰	موز Plantains، تازه یا خشک	۲۲.۶۱۴
۵	۰۱۰۲۲۹	گاو زنده به جز گاو اصیل نژاد خالص برای تکثیر	۱۹.۱۳۵
۶	۰۱۰۶۱۳	شتر زنده و سایر شترسانان	۵.۹۳۸

منبع: مرکز جهانی تجارت و محاسبات



به طور میانگین حدود ۹۶ درصد از کالاهای وارداتی ایران از پاکستان در ۶ کد تعرفه ۶ رقمی انجام می شود. با توجه به بررسی های انجام شده می توان گفت رابطه تجاری بین ایران و پاکستان بیشتر به عنوان یک رابطه سنتی قابل تعریف است که در آن فرآورده های انرژی و هیدروکربنی در برابر برنج معامله می شود. این رابطه هر چند به آهستگی، در حال متنوع شدن است به طوری که ایران موفق شده است علاوه بر فرآورده های انرژی و هیدروکربنی، محصولات لبنی، مصالح ساختمانی و صیفی جات را نیز به بازار پاکستان معرفی کند. با این حال وابستگی واردات ایران به برنج پاکستان را می توان نوعی ریسک در زنجیره تأمین دانست چرا که اختلال در تولید یا صادرات برنج در پاکستان، بر بازار این محصول در داخل کشور اثرگذار خواهد بود.

این نتیجه گیری را می توان به نوعی دیگر نیز تعبیر کرد. تمرکز بر واردات یک محصول خاص یعنی برنج که در پاکستان تولید می شود، به معنای فعال نشدن ظرفیت واردات از این کشور، در اقلام اساسی، واسطه ای و سرمایه ای مانند مواد اولیه واحدهای تولیدی، ماشین آلات صنعتی و نهادهای دامی است که خود پاکستان ممکن است آنها را از کشورهای ثالث وارد کند. در واقع با اینکه طی دهه های اخیر، بخش قابل توجهی از نیازهای وارداتی و لجستیکی کشور از طریق بنادر واسطه در کشورهای همسایه جنوبی تأمین و مدیریت شده است، پاکستان با وجود برخورداری از مرز خاکی مشترک با ایران و بنادر استراتژیک، این نقش را برای کشورمان نداشته است.

۳- همکاری های تجاری و توافقنامه ها

گسترش روابط اقتصادی بین کشورها با چارچوب های حقوقی که بتواند بسترهای لازم را برای تسهیل مبادلات و کاهش موانع تعرفه ای و غیرتعرفه ای فراهم کند، تقویت می شود. به همین دلیل در این بخش، ساختار همکاری های تجاری ایران و پاکستان بررسی می شود.

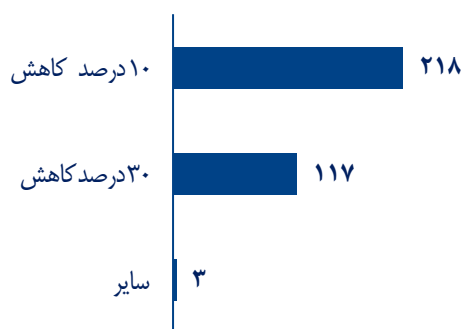
همچنین در ادامه این فصل، توافقنامه های تجارت آزاد و ترجیحی پاکستان با سایر کشورها و ظرفیت های موجود در اتحادیه های مشترک نیز بررسی خواهد شد تا ابزارهای قانونی در دسترس برای ارتقای سطح روابط تجاری بین ایران و پاکستان شناسایی شود.



۳-۱- توافقنامه‌های تجاری ایران و پاکستان

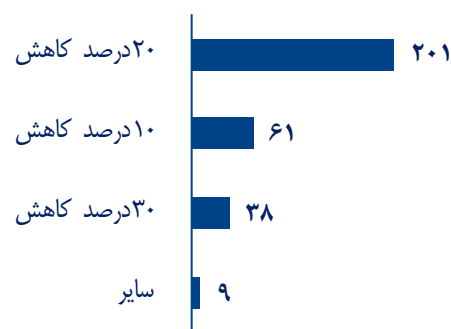
پاکستان و ایران با هدف بهره‌برداری از ظرفیت‌های تجاری دوجانبه و تقویت همگرایی اقتصادی در منطقه، در سال ۲۰۰۴ میلادی اقدام به امضای توافقنامه تجارت ترجیحی کردند. این توافقنامه از اول سپتامبر ۲۰۰۶ و برای برخی اقلام از ۲۰۰۷ جنبه عملیاتی پیدا کرد. طبق مفاد این توافقنامه و همان‌طور که در نمودار ۷ آمده است پاکستان بر روی ۳۳۸ ردیف تعرفه‌ای در سطح کد تعرفه‌های ۶ رقمی، تخفیف تعرفه‌ای ۵ تا ۳۰ درصدی برای کالاهای ایرانی در نظر گرفته است. بخش عمده این تخفیف‌ها، ۱۰ و ۳۰ درصدی هستند. در مقابل، ایران نیز تسهیلاتی را برای ورود کالاهای دارای پاکستان فراهم کرده است که شامل ۳۰۹ کد تعرفه و بر اساس نمودار ۸ بیشتر ارائه تخفیف تعرفه‌ای ۱۰ درصدی است.

نمودار ۸- فراوانی کدهای تعرفه‌های مشمول امتیازات
ترجیحی ایران به پاکستان به تفکیک میزان تخفیف



منبع: چارچوب توافقنامه تجارت ترجیحی و محاسبات

نمودار ۷- فراوانی کدهای تعرفه‌های مشمول امتیازات
ترجیحی ایران به پاکستان به تفکیک میزان تخفیف



منبع: چارچوب توافقنامه تجارت ترجیحی و محاسبات

با وجود این چارچوب قانونی، مبادلات تحت این موافقتنامه به دلیل محدودیت‌های ناشی از تحریم‌های بین‌المللی علیه کشورمان، بسیار ناچیز و کمتر از ظرفیت‌های واقعی است. همچنین، نبود روابط بانکی مستقیم و مشکلات مربوط به انتقال پول باعث شده است حتی کالاهای مشمول این توافقنامه نیز در بسیاری از موارد از مسیرهای غیررسمی جابه‌جا شوند.

در سال‌های اخیر و با درک ضرورت ارتقای روابط، هر دو کشور تلاش‌هایی را برای تبدیل این توافقنامه به یک توافقنامه تجارت آزاد آغاز کرده‌اند. در این راستا مذاکرات فنی برای نهایی کردن متون حقوقی، قواعد مبدأ و فهرست‌های کالایی جدید آغاز و نشست‌های تخصصی میان کمیته‌های مذاکراتی دو کشور برگزار شده است. هدف از این نشست‌ها



رفع موانع توافقنامه تجارت ترجیحی و افق‌های جدیدی برای تجارت رسمی است. استفاده از سازوکارهایی مانند تهاتر نیز به عنوان ابزاری مکمل برای فعال‌سازی ظرفیت‌های معطل‌مانده این توافقنامه در دستور کار قرار گرفته است.

پاکستان علاوه بر این توافقنامه با ایران، توافقنامه‌های تجارت ترجیحی و آزاد فعالی را با دیگر کشورها دارد که در ادامه معرفی می‌شوند.

۲-۳- توافقنامه‌های تجاری پاکستان با دیگر کشورها

پاکستان با سه کشور توافقنامه تجارت آزاد دارد که شامل چین، مالزی و سریلانکا است.

توافقنامه تجارت آزاد با چین را می‌توان گسترده‌ترین توافق تجاری پاکستان دانست که بخش‌های کالا، خدمات و سرمایه‌گذاری را پوشش می‌دهد. بخش کالایی این توافقنامه در نوامبر ۲۰۰۶ امضا و از جولای ۲۰۰۷ اجرایی شد و بخش خدمات نیز از اکتبر ۲۰۰۹ به مرحله اجرا درآمد. در سال ۲۰۲۲ حدود ۲۷.۳ درصد از کل واردات و ۸.۴ درصد از کل صادرات پاکستان تحت این توافقنامه انجام شده است.

پروتکل الحاقی فاز دوم این توافقنامه در آوریل ۲۰۱۹ امضا و از اول ژانویه ۲۰۲۰ عملیاتی شد. در این مرحله پاکستان و چین متعهد شدند حقوق ورودی ۷۵ درصد از کل ردیف‌های تعرفه‌ای خود را طی دوره‌های زمانی مشخص (۱۰ سال برای چین و ۱۵ سال برای پاکستان) به طور کامل حذف کنند.

توافقنامه بین پاکستان و مالزی از ابتدای ژانویه ۲۰۰۸ به اجرا درآمد و بر اساس آن، مالزی حقوق ورودی حدود ۷۸ درصد از کالاهای صادراتی پاکستان را حذف کرد. در مقابل، طرف پاکستانی نیز تعرفه بیش از ۴۴ درصد از اقلام وارداتی از مالزی را به صفر رسانده است.

فرآیند آزادسازی تعرفه‌ها در این توافقنامه در قالب چهار مسیر مختلف شامل «مسیر سریع» برای حذف فوری، «مسیر عادی» برای حذف تدریجی تا سال ۲۰۱۲ و سه سطح از «مسیرهای حساس» با نرخ‌های ۵، ۱۰ و ۲۰ درصد برنامه‌ریزی شد. این طبقه‌بندی به پاکستان اجازه داد تا ضمن بهره‌گیری از بازار مالزی، از صنایع داخلی خود در برابر واردات برخی اقلام حساس محافظت کند.

توافقنامه تجارت آزاد پاکستان و سریلانکا، اولین توافقنامه تجارت آزاد دوجانبه پاکستان است که در اگوست ۲۰۰۲ امضا و از ژوئن ۲۰۰۵ اجرا شد و تا ژوئن ۲۰۰۸ به طور کامل پیاده‌سازی شد و حذف تعرفه حدود ۹۰ درصد از اقلام



کالایی میان دو کشور را به همراه داشت. ساختار تعرفه‌ای این توافقنامه شامل یک «لیست عدم اعطای امتیاز» است که در آن ۹۹۲ ردیف تعرفه‌ای حساس از تخفیف مستثنی شده‌اند. همچنین ۳۰ ردیف تعرفه‌ای از جمله چای مشمول سهمیه‌های تعرفه‌ای هستند. با این حال و با وجود پوشش گسترده شامل ۵۷۶۶ ردیف تعرفه، بخش عمده‌ای از صادرات پاکستان به سریلانکا فقط در خصوص ۷۷ ردیف، فعال است. با این حال، این توافقنامه صادرات پاکستان به سریلانکا را در سال ۲۰۲۰ به حدود ۲۴۸ میلیون دلار رسانده است.

۳-۳- عضویت مشترک ایران و پاکستان در اتحادیه‌ها

ایران و پاکستان به طور مشترک در سازمان همکاری اقتصادی، گروه هشت کشور اسلامی در حال توسعه، سازمان همکاری اسلامی و سازمان همکاری شانگهای عضو هستند که در ادامه زمینه‌های همکاری ذیل این اتحادیه‌ها را مرور خواهیم کرد.

سازمان همکاری اقتصادی (اگو) در سال ۱۹۸۵ توسط ایران، پاکستان و ترکیه به عنوان اعضای بنیان‌گذار ایجاد شد. اصلی‌ترین ابزار همکاری تجاری دو کشور در این چارچوب، توافقنامه تجاری اگو است که هدف آن دوبرابر کردن حجم تجارت درون منطقه‌ای است. این ظرفیت وجود دارد که ایران و پاکستان ذیل این توافقنامه، برخی موانع تعرفه‌ای را حذف کنند.

گروه هشت کشور اسلامی در حال توسعه (D-8) بر همکاری‌های اقتصادی بین هشت کشور بزرگ اسلامی تمرکز دارد. توافقنامه تجارت ترجیحی گروه D-8 در سال ۲۰۰۶ امضا شد. کشورها می‌توانند ذیل این چارچوب، با کاهش تعرفه‌های گمرکی بر روی ۸ درصد از کل ردیف‌های تعرفه‌ای می‌توانند سهم کالاهای خود را در بازارهای یکدیگر افزایش دهند.

ایران و پاکستان از اعضای دائم سازمان همکاری اسلامی هستند. در این سازمان، کشورها می‌توانند با هماهنگ‌سازی قوانین مبدأ و کاهش متقابل حقوق ورودی، مبادلات کالایی را تسهیل کنند و موانع فنی صادرات را کاهش دهند.

علاوه بر اینها، ایران و پاکستان به طور مشترک در سازمان همکاری شانگهای عضویت دارند. ایران و پاکستان می‌توانند ذیل این سازمان بر توسعه کریدورهای راهبردی تجاری و پروژه‌های اتصال منطقه‌ای که آسیای مرکزی را به دریای عمان و اقیانوس هند متصل می‌کند، فعالیت کنند. سازمان همکاری شانگهای فرصتی برای همکاری در تسهیل



ترانزیت، مبارزه با قاچاق کالا و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی مانند مسیر ریلی اسلام‌آباد-تهران-استانبول فراهم می‌کند که تحت آن هر دو کشور می‌توانند به عنوان هاب‌های ترانزیتی اقتصاد منطقه فعالیت کنند.

۴-۳- عضویت‌های پاکستان در دیگر اتحادیه‌ها

پاکستان از ژانویه ۱۹۹۵ به عنوان یکی از اعضای دائم و اصلی در سازمان تجارت جهانی حضور دارد و پیش از آن نیز از سال ۱۹۴۸ در توافقنامه عمومی تعرفه و تجارت یا گات عضویت داشته است. عضویت دائم در این نهاد بین‌المللی به پاکستان این امتیاز را داده است که در مذاکرات کلیدی و جهانی در حوزه‌هایی مانند یارانه‌های ماهیگیری با هدف حفاظت از ذخایر دریایی، اصلاحات در بخش کشاورزی برای حمایت‌های داخلی و همچنین مسائل مربوط به امنیت غذایی مشارکت داشته باشد و از کمک‌های فنی و حمایتی این سازمان برای توسعه زیرساخت‌های تجاری خود بهره‌مند شود.

علاوه بر مشارکت در مذاکرات، پاکستان با تصویب موافقتنامه تسهیل تجارت در اکتبر ۲۰۱۵ توانست هزینه‌های مبادلاتی خود را تا ۱۳ درصد کاهش دهد. این کشور تا سال ۲۰۲۱ موفق شد بیش از ۸۶ درصد از تعهدات خود در چارچوب این موافقتنامه را اجرایی کند که شامل پروژه‌هایی مانند راه‌اندازی پنجره واحد تجاری و سیستم الکترونیکی ویباک برای تسریع در فرایندهای ترخیص کالا در گمرک است. همچنین پاکستان مبالغی را نیز تحت عنوان کمک برای تجارت دریافت کرده که تأمین‌کنندگان اصلی آن بانک جهانی، ایالات متحده و ژاپن بوده‌اند و این منابع صرف بهبود زیرساخت‌های صادراتی و رقابت‌پذیری کالاهای پاکستانی شده است.

در سطح منطقه‌ای نیز پاکستان به عنوان یکی از اعضای اصلی و بنیان‌گذار اتحادیه همکاری‌های منطقه‌ای جنوب آسیا یا سارک است. پاکستان در این اتحادیه، یکی از امضاکنندگان موافقتنامه تجارت آزاد جنوب آسیا یا سفتا است که برنامه آزادسازی تعرفه‌ای خود را در دو فاز اصلی به اجرا درآورده است. طی این برنامه تعرفه بسیاری از کالاهای غیرحساس برای کشورهای عضو به صفر تا ۵ درصد کاهش پیدا کرد. البته پاکستان یک فهرست اقلام حساس شامل ۹۳۸ ردیف تعرفه را حفظ کرده است که معادل حدود ۲۲ درصد از کل تعرفه‌های آن بوده و مشمول این کاهش‌ها نمی‌شوند.



در کنار تجارت کالا، پاکستان در توافقنامه تجارت خدمات سارک موسوم به ساتیس نیز مشارکت دارد که بر پایه رویکرد فهرست مثبت تنظیم شده است. این کشور در این چارچوب تعهداتی را برای تسهیل مبادلات در بخش‌های ارتباطات، آموزش، بهداشت و گردشگری ارائه داده است تا بتواند سهم خود را از بازار خدمات منطقه افزایش دهد.

با توجه به این همکاری‌های بین‌المللی و منطقه‌ای به نظر می‌رسد رقبای ایران در بازار پاکستان وضعیت بهتری نسبت به صادرکنندگان ایرانی داشته باشند چرا که آنها علاوه بر برخورداری از تعرفه‌های صفر یا بسیار پایین، زیرساخت‌های گمرکی و لجستیکی خود را نیز با استانداردهای مورد پذیرش در این اتحادیه‌ها و توافقنامه‌ها هماهنگ کرده‌اند.

۴- ظرفیت‌های واردات کالا از پاکستان

پس از بررسی روند کلی مبادلات و بررسی چارچوب‌های حقوقی روابط دو کشور، شناسایی گروه‌های کالایی که پاکستان در آنها دارای مزیت رقابتی است اهمیت پیدا می‌کند چرا که این شناسایی کمک می‌کند هدف متنوع‌سازی مبادی وارداتی کشور را دنبال کنیم. بنابراین در این بخش ابتدا از شاخص اکمال تجاری^۲ استفاده شده تا مشخص شود سبد صادراتی پاکستان به طور کلی تا چه حد توانایی پاسخگویی به تقاضای وارداتی ایران را دارد. سپس با استفاده از شاخص مزیت نسبی متقارن^۳، کالاهای خاصی که پاکستان در صادرات آنها در سطح جهانی پیشرو است، شناسایی می‌شوند.

شاخص اکمال تجاری تطابق سبد صادرات یک کشور و سبد واردات کشور را بررسی می‌کند. بر این اساس هرچه ساختار صادراتی یک کشور تطابق بیشتری با ساختار تقاضای وارداتی کشور دیگری داشته باشد، ظرفیت بالقوه برای توسعه تجارت میان آن دو کشور بیشتر خواهد بود. در چنین حالتی مقدار شاخص افزایش پیدا می‌کند و این می‌تواند نشانه‌ای برای امکان گسترش تجارت بین این دو کشور نیز باشد. این شاخص بر اساس فرمول ۱ محاسبه می‌شود و در آن داریم:

x_{jk} : سهم هر گروه کالایی در صادرات کشور صادرکننده

m_{ik} : سهم همان گروه کالایی در واردات کشور شریک تجاری

² Trade Complementarity Index

³ Symmetric Revealed Comparative Advantage

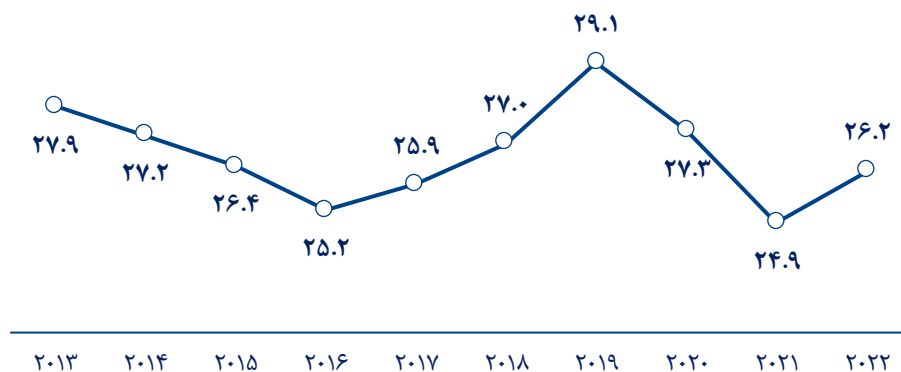


$$TC_{ij} = \left(1 - \sum_k \frac{|m_{ik} - x_{jk}|}{2}\right) * 100 \quad \text{فرمول ۱- شاخص اکمال تجاری}$$

اگر ساختار صادرات کشور اول دقیقاً با ساختار واردات کشور دوم منطبق باشد، مجموع اختلاف‌ها صفر می‌شود و مقدار شاخص به ۱۰۰ می‌رسد که نشان‌دهنده بیشترین میزان مکمل بودن ساختار تجاری است. در مقابل اگر بین این دو ساختار هیچ هم‌پوشانی وجود نداشته باشد، مقدار شاخص به سمت صفر میل می‌کند. در این گزارش از شاخص اکمال تجاری گزارش شده توسط بانک جهانی استفاده شده است. نکته قابل توجه درباره این شاخص این است که حتی در شرایطی که شاخص بالایی باشد، عواملی مانند فاصله جغرافیایی، هزینه‌های حمل‌ونقل، زیرساخت‌های لجستیکی و هزینه‌های مبادله می‌توانند مانع تبدیل این ظرفیت بالقوه به روابط تجاری واقعی شود. در خصوص کشور ما باید به این عوامل، تحریم و نیز موانع نقل و انتقال مالی را نیز اضافه کرد.

شاخص اکمال تجاری نشان می‌دهد سبب صادراتی پاکستان تا چه حد با نیازهای وارداتی ایران تطابق دارد. هدف اصلی این شاخص، سنجش میزان مکمل بودن دو اقتصاد است بنابراین اگر یک کشور کالاهایی را صادر کند که کشور دیگر به آنها نیاز داشته باشد، این دو کشور مکمل یکدیگر محسوب می‌شوند و درجه اکمال تجاری آنها بالاست. بازه تغییرات این شاخص بین ۰ تا ۱۰۰ است.

نمودار ۹- درجه اکمال تجاری پاکستان در برابر تقاضای وارداتی ایران



منبع: بانک جهانی

بر اساس ارقام استخراج شده از بانک جهانی که در نمودار ۹ نشان داده شده شاخص اکمال تجاری پاکستان نسبت به تقاضای وارداتی ایران، طی یک دهه مورد بررسی بین ۲۴ تا ۲۹ بوده است. به طور میانگین، شاخص اکمال تجاری از ۲۰۱۳ تا ۲۰۲۲ برابر با ۲۶.۷ بوده است. با این حال این رقم در مقایسه با کشورهایی که تا ۱۰ ماهه سال ۱۴۰۴ به عنوان



شریک عمده ایران در حوزه واردات بودند، پایین تر است. برای انجام این مقایسه، شرکای عمده واردات به ایران از گزارش های گمرک استخراج شده و جدیدترین شاخص اکمال تجاری آنها که مربوط به سال ۲۰۲۲ است از بانک جهانی به شرح جدول ۴ استخراج شده است.

جدول ۴- درجه اکمال تجاری طرف های عمده واردات به ایران در برابر تقاضای وارداتی ایران

ردیف	طرف عمده واردات	شاخص اکمال تجاری
۱	آلمان	۶۲.۶
۲	چین	۵۶
۳	هند	۵۲.۱
۴	ترکیه	۴۹.۹
۵	امارات	۲۹

منبع: بانک جهانی

قرار گرفتن آلمان و چین در صدر جدول به این دلیل است که سبد صادراتی این کشورها شامل ماشین آلات، تجهیزات الکتریکی و تکنولوژی های پیشرفته است که در کشور برای صنایع به آنها نیاز داریم. هند و ترکیه نیز به دلیل تنوع تولیدات صنعتی و کشاورزی، نمرات بالایی دارند. شاخص پاکستان به امارات نزدیک است. این در حالی است که امارات بزرگترین مبدأ وارداتی ایران است که بیشتر از طریق صادرات مجدد عمل می کند. نزدیکی این دو عدد نشان می دهد پاکستان نیز ظرفیت این را دارد که به عنوان یکی از مراکز تأمین کالا برای کشورمان تبدیل شود. با این حال، مقدار شاخص پاکستان از چین و هند کمتر است. همانطور که در ابتدای این پژوهش بررسی شد، نقش مکمل بودن پاکستان به عنوان آنچه تاکنون محقق شده، در حوزه کالاهای مربوط به مواد غذایی است. در حالی که اکمال تجاری با کشوری مثل آلمان بر پایه توسعه صنعتی است.

در گام بعدی، لازم است کالاهای دارای مزیت نسبی پاکستان شناسایی شود تا بتوان از ظرفیت اکمال تجاری برای ورود کالای مورد نیاز از این همسایه شرقی بهره مند شد. برای این منظور از شاخص مزیت نسبی آشکار شده و نسخه تعدیل شده آن یعنی مزیت نسبی متقارن استفاده شده است تا مقادیر محاسبه شده بین ۱- تا ۱+ قرار گیرند.

شاخص مزیت نسبی آشکار شده جایگاه رقابتی یک کشور را در تولید و صادرات یک کالای خاص در مقایسه با میانگین جهانی نشان می دهد. اگر شاخص بزرگتر از یک باشد، به این معناست که آن کشور در صادرات آن کالای خاص دارای مزیت نسبی است. روش محاسبه این شاخص بر اساس فرمول ۲ است که در آن داریم:



X_{ij} : ارزش صادرات کالای مورد نظر (j) توسط کشور صادرکننده (i) در بازه زمانی معین

X_{iw} : کل ارزش صادرات (همه کالاها) کشور صادرکننده (i) به کل بازارهای جهانی (w)

X_j : کل ارزش صادرات جهانی آن کالای خاص (j) توسط تمامی کشورهای دنیا

X_w : کل ارزش صادرات تمامی انواع کالاها در سطح کل تجارت جهانی

$$RCA = \frac{X_{ij}/X_{iw}}{X_j/X_w} \quad \text{فرمول ۲- شاخص مزیت نسبی آشکارشده}$$

شاخص مزیت نسبی آشکارشده دارای توزیع نامتقارن به طوری که مقادیر آن تا بی نهایت است به همین دلیل نسخه متقارن با هدف نرمال سازی داده ها محاسبه شده است تا همه مقادیر به دست آمده، در یک بازه ثابت و استاندارد بین ۱ - تا ۱ + قرار گیرند این شاخص بر اساس فرمول ۳ محاسبه می شود.

$$SRCA = \frac{RCA - 1}{RCA + 1} \quad \text{فرمول ۳- شاخص مزیت نسبی آشکارشده متقارن}$$

در ادامه این گزارش، هر کجا عبارت «مزیت نسبی» استفاده شده، منظور شاخص مزیت نسبی آشکارشده متقارن است. برای حذف اثرات ناشی از نوسان های سالانه و شوک های مقطعی، از میانگین ارزش صادرات ۵ ساله پاکستان (منتهی به ۲۰۲۳) با استفاده از داده های مرکز جهانی تجارت استفاده شده است. اگر شاخص محاسبه شده مثبت باشد یعنی کشور در آن مزیت رقابتی دارد و هرچه این عدد به یک نزدیک تر باشد مزیت نسبی در صادرات آن بیشتر است.

بر این اساس، ۷۶۴ کد تعرفه ۶ رقمی دارای مزیت نسبی شناسایی شد که مقدار این شاخص برای آنها بین ۰.۰۰۱ تا ۰.۹۹۷ متغیر است و در این بین، مزیت نسبی متقارن ۲۲۰ کد تعرفه بیش از ۰.۹ است. این کد تعرفه ها به تفکیک فصل در نمودار ۱۰ ارائه شده است که عمدتاً مربوط به منسوجات و پوشاک هستند. با این حال، فقط در ۲۶ کد تعرفه ۶ رقمی از این ۲۲۰ کد تعرفه است که ایران طی ۵ سال منتهی به سال ۲۰۲۳ به طور مستمر واردات داشته است و همه این واردات نیز از مبدأ پاکستان نبوده تا جایی که در بسیاری از موارد، این واردات با وجود مزیت نسبی پاکستان، از کشورهای دیگر وارد شده اند. علاوه بر این به غیر از یک قلم کالا یعنی برنج با کد تعرفه ۶ رقمی ۱۰۰۶۰۳۰، دیگر ردیف های تعرفه ای سهم قابل توجهی در سبد واردات کشورمان ندارند.



نمودار ۱۰- فراوانی کدهای تعرفه‌های دارای مزیت نسبی بیش از ۰.۹ + پاکستان به تفکیک فصل



منبع: چارچوب توافقیانه تجارت ترجیحی و محاسبات

ارزش دلاری واردات در ۲۶ کد تعرفه مذکور در جدول ۵ ارائه شده است. این جدول مجموع واردات ایران از کل جهان در کدهای تعرفه‌ای با مزیت نسبی بالای پاکستان را نشان می‌دهد. بر این اساس، برنج نیمه سفید یا کامل سفید شده (کد تعرفه ۱۰۰۶۳۰) بزرگترین قلم در سبد تقاضای ایران است و پس از آن، دانه کنجد (کد تعرفه ۱۲۰۷۴۰) رتبه دوم ارزش دلاری واردات را به خود اختصاص داده است. برخی از اقلام مربوط به زنجیره ارزش نساجی و پوشاک و نیز برخی از اقلام صنعتی و واسطه‌ای مانند سنگ‌های کروم (کد تعرفه ۲۶۱۰۰۰) و همچنین برخی کالاهای ساخته شده مصرفی مانند توپ‌های بادی (کد تعرفه ۹۵۰۶۶۲) و توتون و تنباکو (کد تعرفه ۲۴۰۳۹۱) نیز در این جدول حضور دارند. برای بررسی دقیق‌تر لازم است سهم این ردیف‌های تعرفه‌ای را از کل واردات کشور بررسی کنیم.

جدول ۵- مجموع واردات ایران در کد تعرفه‌های دارای مزیت نسبی بالای پاکستان از جهان (میلیون دلار)

کد تعرفه	شرح تعرفه	۲۰۱۹	۲۰۲۰	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۳
۱۰۰۶۳۰	برنج نیمه سفید شده یا برنج کامل سفید شده، حتی صیقلی یا براق شده	۱۷۵۶۰۵۳	۱۳۱۸۰۳۲۲	۶۲۴۸۵۸	۲۲۵۵۰۰۳	۱۳۸۰۷۹۱
۱۲۰۷۴۰	دانه کنجد، حتی خرد شده	۹۶۵۵۶	۱۰۰۴۵۸	۱۰۴۶۱۰	۱۱۲۰۳۰۵	۱۱۷۰۹۵۶
۰۸۰۴۵۰	گاوآه، انبه و منگوستین، تازه یا خشک	۲۶۰۰۸	۱۶۰۹۹۳	۴۹۵۷۶	۳۱۰۳۴۷	۲۹۰۳۳۱
۵۲۰۹۴۲	پارچه دنیم دارای ۸۵ درصد یا بیشتر پنبه و با وزن بیش از ۲۰۰ گرم بر متر مربع	۶۰۷۵۶	۸۰۱۹۸	۲۰۰۰۹۵	۲۶۰۲۴۲	۲۰۰۷۴۶
۵۲۰۵۱۲	نخ یک‌لا از پنبه، از الیاف شانه نزده، دارای ۸۵ درصد یا بیشتر پنبه	۹۰۳۶۷	۶۰۱۷۵	۱۱۰۴۴۲	۱۱۰۵۸۲	۱۲۰۲۵۱
۵۲۰۸۱۲	پارچه‌های تار و پودی ساده باف از پنبه، دارای ۸۵ درصد یا بیشتر پنبه و با وزن بیش از ۱۰۰ تا ۲۰۰ گرم بر متر مربع	۰۰۱۴۲	۰۰۵۱۱	۲۰۷۵۲	۷۸۸۵	۹۰۳۵۶



ادامه جدول ۵- مجموع واردات ایران در کد تعرفه‌های دارای مزیت نسبی بالای پاکستان از جهان (میلیون دلار)

کد تعرفه	شرح تعرفه	۲۰۱۹	۲۰۲۰	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۳
۲۴۰۳۹۱	توتون و تنباکو، هموژنیزه یا دوباره ساخته شده از برگ‌های خرد شده یا ضایعات توتون	۲۰۵.۳۶۵	۴۴.۷۱۸	۱۵۹۸	۱.۷۰۰	۷۸۶۰
۱۳۰۲۳۲	لعاب‌ها و غلیظ‌کننده‌ها استخراج شده از خرنبوب، دانه خرنبوب یا دانه گوار	۵۵۱۴	۳۰۸۷	۵۶۰۶	۷.۳۰۶	۶۸۳۴
۵۲۱۱۴۲	پارچه دنییم دارای کمتر از ۸۵ درصد پنبه، مخلوط شده با الیاف مصنوعی	۲۰.۸۰	۰.۴۷۲	۰.۸۲۲	۴.۲۵۴	۶.۴۴۰
۳۲۰۴۱۵	رنگ‌های خمی آلی سنتتیک، از جمله فرآورده‌های بر پایه آنها	۹۵۴۵	۴۵۴۸	۲۶۳۳	۴.۱۱۸	۳۸۱۸
۲۶۱۰۰۰	سنگ‌های کروم و کنسانتره‌های آن	۰.۸۳۷	۱.۲۴۷	۱.۲۴۹	۱.۹۸۹	۳.۲۷۶
۰۵۰۶۹۰	استخوان و مغز شاخ و پودر و ضایعات آنها، کار نشده، چربی گرفته شده یا ژلاتین گرفته شده	۰.۰۴۴	۰.۲۹۳	۰.۱۴۲	۱.۱۵۹	۱.۸۲۳
۵۴۰۷۷۴	پارچه‌های تار و پودی از نخ‌های دارای ۸۵ درصد یا بیشتر فیلامنت‌های مصنوعی	۲.۴۹۱	۳.۱۱۸	۴.۹۳۳	۱.۶۱۱	۱.۴۲۷
۹۵۰۶۶۲	توپ‌های بادی	۰.۱۷۰	۰.۲۲۴	۰.۲۴۳	۰.۵۳۹	۰.۹۳۳
۲۵۲۶۲۰	استتاتیت طبیعی و تالک، خرد شده یا پودر شده	۰.۴۸۸	۰.۸۷۰	۰.۳۰۸	۰.۵۳۵	۰.۷۶۷
۵۲۰۴۱۱	نخ دوخت، دارای ۸۵ درصد یا بیشتر پنبه (به جز موارد بسته‌بندی شده برای خرده‌فروشی)	۹۸۵۴	۱۰.۲۲۱	۰.۳۵۳	۰.۰۳۹	۰.۷۱۱
۴۴۱۱۹۳	تخته فیبر از چوب یا سایر مواد چوبی، حتی به هم فشرده شده با رزین‌ها	۵۰.۱۹	۱۸۴۸	۰.۶۴۰	۱.۱۹۵	۰.۶۷۵
۲۲۰۷۱۰	الکل اتیلیک تغییر ماهیت نیافته با درجه الکلی ۸۰ درصد یا بالاتر	۰.۸۷۴	۱۷.۰۳۴	۳.۳۶۸	۰.۹۷۱	۰.۶۲۶
۵۴۰۲۶۹	نخ فیلامنت مصنوعی چندلا (تا شده) یا کابل شده، شامل مونو فیلامنت‌های با نمره کمتر از ۶۷ دسی‌تکس	۰.۱۰۱	۰.۰۰۴	۰.۰۲۱	۰.۱۳۷	۰.۶۱۴
۵۲۰۹۱۹	پارچه‌های تار و پودی از پنبه، دارای ۸۵ درصد یا بیشتر پنبه و با وزن بیش از ۲۰۰ گرم بر متر مربع، سفید نشده	۰.۳۴۳	۰.۰۷۴	۰.۱۳۰	۰.۲۹۱	۰.۵۳۵
۵۲۰۸۳۹	سایر پارچه‌های تار و پودی از پنبه، دارای ۸۵ درصد یا بیشتر پنبه و با وزن کمتر یا مساوی ۲۰۰ گرم بر متر مربع، رنگ شده	۰.۳۵۳	۰.۴۰۱	۰.۲۱۴	۰.۱۸۴	۰.۳۷۹
۲۵۲۶۱۰	استتاتیت طبیعی، حتی به طور تقریبی تراش خورده یا فقط با اره کردن بریده شده	۰.۰۴۷	۰.۰۶۴	۰.۰۰۶	۰.۲۰۲	۰.۳۲۵
۹۵۰۶۶۹	انواع توپ (به جز توپ‌های بادی، تیس، گلف و پینگ‌پنگ)	۰.۰۵۳	۰.۰۷۰	۰.۰۵۸	۰.۱۷۴	۰.۳۱۸
۵۲۰۶۲۱	نخ یک‌لا از پنبه، دارای کمتر از ۸۵ درصد پنبه، از الیاف شانه زده	۰.۱۵۸	۰.۱۶۹	۰.۲۰۵	۰.۰۶۵	۰.۱۱۸
۵۵۱۴۲۳	پارچه‌های تار و پودی دارای کمتر از ۸۵ درصد الیاف پلی‌استر غیرپیوسته، مخلوط شده	۰.۰۲۵	۰.۱۲۹	۰.۱۰۹	۰.۷۰۴	۰.۰۸۷



ادامه جدول ۵- مجموع واردات ایران در کد تعرفه‌های دارای مزیت نسبی بالای پاکستان از جهان (میلیون دلار)

کد تعرفه	شرح تعرفه	۲۰۱۹	۲۰۲۰	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۳
۲۵۲۹۲۱	فلوراسپار دارای ۹۷ درصد یا کمتر فلورید کلسیم	۰.۰۰۴	۰.۰۰۱	۰.۰۰۷	۰.۰۰۶	۰.۰۷۴

منبع: مرکز جهانی تجارت و محاسبات

بر اساس جدول ۶ که سهم کدهای دارای مزیت پاکستان از کل سبد وارداتی ایران را نشان می‌دهد فقط برنج (کد تعرفه ۱۰۰۶۳۰) است که سهمی بیش از یک درصد در سبد وارداتی ایران از جهان دارد و سهم سایر ردیف‌های تعرفه‌ای بیش از یک درصد و اغلب ناچیز است. پرسش بعدی که لازم است به آن پاسخ داده شود این است که چه بخشی از این کالاها از پاکستان به عنوان کشور همسایه و از آن مهم‌تر، کشور دارای مزیت نسبی بالا در آن، به ایران وارد می‌شود.

جدول ۶- سهم کد تعرفه‌های دارای مزیت نسبی بالای پاکستان از کل سبد وارداتی ایران

کد تعرفه	شرح تعرفه	۲۰۱۹	۲۰۲۰	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۳
۱۰۰۶۳۰	برنج نیمه‌سفید شده یا برنج کامل سفید شده، حتی صیقلی یا براق شده	۴.۱۹٪	۳.۱۳٪	۱.۲۸٪	۳.۸۳٪	۲.۱۱٪
۱۲۰۷۴۰	دانه کنجد، حتی خرد شده	۰.۲۳٪	۰.۲۶٪	۰.۲۱٪	۰.۱۹٪	۰.۱۸٪
۵۲۰۹۴۲	پارچه دنیپ دارای ۸۵ درصد یا بیشتر پنبه و با وزن بیش از ۲۰۰ گرم بر متر مربع	۰.۰۲٪	۰.۰۲٪	۰.۰۴٪	۰.۰۴٪	۰.۰۳٪
۵۲۰۵۱۲	نخ یک‌لا از پنبه، از الیاف شانه نزده، دارای ۸۵ درصد یا بیشتر پنبه	۰.۰۲٪	۰.۰۲٪	۰.۰۲٪	۰.۰۲٪	۰.۰۲٪
۵۲۰۸۱۲	پارچه‌های تار و پودی ساده‌باف از پنبه، دارای ۸۵ درصد یا بیشتر پنبه و با وزن بیش از ۱۰۰ تا ۲۰۰ گرم بر متر مربع	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۱٪	۰.۰۱٪	۰.۰۱٪
۲۴۰۳۹۱	توتون و تنباکو، هموئیزه یا دوباره ساخته شده از برگ‌های خرد شده یا ضایعات توتون	۰.۴۹٪	۰.۱۱٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۱٪
۱۳۰۲۳۲	لعب‌ها و غلیظ‌کننده‌ها استخراج شده از خرنوب، دانه خرنوب یا دانه گوار	۰.۰۱٪	۰.۰۱٪	۰.۰۱٪	۰.۰۱٪	۰.۰۱٪
۵۲۱۱۴۲	پارچه دنیپ دارای کمتر از ۸۵ درصد پنبه، مخلوط شده با الیاف مصنوعی	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۱٪	۰.۰۱٪
۳۲۰۴۱۵	رنگ‌های خمی آلی سنتتیک، از جمله فرآورده‌های بر پایه آنها	۰.۰۳٪	۰.۰۱٪	۰.۰۱٪	۰.۰۱٪	۰.۰۱٪
۲۶۱۰۰۰	سنگ‌های کروم و کنسانتره‌های آن	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۰۵۰۶۹۰	استخوان و مغز شاخ و پودر و ضایعات آنها، کار نشده، چربی گرفته شده یا ژلاتین گرفته شده	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۵۴۰۷۷۴	پارچه‌های تار و پودی از نخ‌های دارای ۸۵ درصد یا بیشتر فیلامنت‌های مصنوعی	۰.۰۱٪	۰.۰۱٪	۰.۰۱٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۹۵۰۶۶۲	توپ‌های بادی	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۲۵۲۶۲۰	استثائیت طبیعی و تالک، خرد شده یا پودر شده	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪



ادامه جدول ۶- سهم کد تعرفه‌های دارای مزیت نسبی بالای پاکستان از کل سبد وارداتی ایران

کد تعرفه	شرح تعرفه	۲۰۱۹	۲۰۲۰	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۳
۵۲۰۴۱۱	نخ دوخت، دارای ۸۵ درصد یا بیشتر پنبه (به جز موارد بسته‌بندی شده برای خرده‌فروشی)	۰.۰۲٪	۰.۰۳٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۴۴۱۱۹۳	تخته فیبر از چوب یا سایر مواد چوبی، حتی به هم فشرده شده با رزین‌ها	۰.۰۱٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۲۲۰۷۱۰	الکل اتیلیک تغییر ماهیت نیافته با درجه الکلی ۸۰ درصد یا بالاتر	۰.۰۰٪	۰.۰۴٪	۰.۰۱٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۵۴۰۲۶۹	نخ فیلامنت مصنوعی چندلا (تا شده) یا کابل شده، شامل مونو فیلامنت‌های با نمره کمتر از ۶۷ دسی‌تکس	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۵۲۰۹۱۹	پارچه‌های تار و پودی از پنبه، دارای ۸۵ درصد یا بیشتر پنبه و با وزن بیش از ۲۰۰ گرم بر متر مربع، سفید نشده	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۵۲۰۸۳۹	سایر پارچه‌های تار و پودی از پنبه، دارای ۸۵ درصد یا بیشتر پنبه و با وزن کمتر یا مساوی ۲۰۰ گرم بر متر مربع، رنگ شده	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۲۵۲۶۱۰	استثائیت طبیعی، حتی به طور تقریبی تراش خورده یا فقط با اره کردن بریده شده	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۹۵۰۶۶۹	انواع توپ (به جز توپ‌های بادی، تنیس، گلف و پینگ‌پنگ)	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۵۲۰۶۲۱	نخ یک‌لا از پنبه، دارای کمتر از ۸۵ درصد پنبه، از الیاف شانه زده	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۵۵۱۴۲۳	پارچه‌های تار و پودی دارای کمتر از ۸۵ درصد الیاف پلی‌استر غیرپیوسته، مخلوط شده	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۲۵۲۹۲۱	فلوراسپار دارای ۹۷ درصد یا کمتر فلورید کلسیم	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪

منبع: مرکز جهانی تجارت و محاسبات

بر اساس جدول ۷ که به بررسی سهم پاکستان از کل واردات ایران در کدهای دارای مزیت می‌پردازد، می‌توان گفت در برخی از ردیف‌های تعرفه، پاکستان تنها تأمین‌کننده یا یکی از تأمین‌کنندگان اصلی است. به عنوان مثال در «استخوان و مغز شاخ و پودر و ضایعات آنها، کار نشده، چربی گرفته شده یا ژلاتین گرفته شده» با کد تعرفه ۰۵۰۶۹۰، پاکستان با سهم ۱۰۰ درصدی در پنج سال مورد بررسی، تنها تأمین‌کننده بازار ایران بوده است. در خصوص انبه و گواوا (کد تعرفه ۰۸۰۴۵۰) نیز می‌توان همین را گفت.

در خصوص برنج (کد تعرفه ۱۰۰۶۳۰) سهم پاکستان از کل واردات برنج ایران از ۱۷۶ درصد در سال ۲۰۱۹ با یک روند صعودی به ۳۶۵ درصد در سال ۲۰۲۲ رسیده است و بر این اساس پاکستان در کنار هند، دومین تأمین‌کننده برنج کشورمان است.



در خصوص دانه کنجد (کد تعرفه ۱۲۰۷۴۰) نیز باید گفت سهم پایدار حدود ۳۰ درصدی پاکستان از بازار ایران، نشان دهنده اهمیت پاکستان در تأمین این کالا برای کشور است و دومین تأمین کننده این دانه روغنی پس از امارات است که این کالا به عنوان صادرات مجدد از آن به ایران وارد می شود.

جدول ۷- سهم پاکستان از کل واردات ایران در کد تعرفه های دارای مزیت نسبی بالای پاکستان

کد تعرفه	مزیت نسبی متقارن پاکستان	۲۰۱۹	۲۰۲۰	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۳
۱۰۰۶۳۰	۰.۹۶۷	۱۷.۶۴٪	۱۲.۵۹٪	۲۰.۲۷٪	۳۶.۵۸٪	۳۱.۱۶٪
۱۲۰۷۴۰	۰.۹۵۳	۳۶.۰۹٪	۱۱.۳۰٪	۲۵.۷۳٪	۳۰.۵۴٪	۲۹.۷۶٪
۰۸۰۴۵۰	۰.۹۲۴	۹۹.۸۵٪	۹۹.۷۰٪	۹۹.۶۰٪	۱۰۰.۰۰٪	۹۹.۹۸٪
۵۲۰۹۴۲	۰.۹۸۷	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۲.۲۸٪
۵۲۰۵۱۲	۰.۹۸۴	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۵۲۰۸۱۲	۰.۹۸۷	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۵۹٪
۲۴۰۳۹۱	۰.۹۳۱	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۱۳۰۲۳۲	۰.۹۳۲	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۵۲۱۱۴۲	۰.۹۵۴	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۳۲۰۴۱۵	۰.۹۳۶	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۲۶۱۰۰۰	۰.۹۱۵	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۰۵۰۶۹۰	۰.۹۵۳	۱۰۰.۰۰٪	۱۰۰.۰۰٪	۱۰۰.۰۰٪	۱۰۰.۰۰٪	۱۰۰.۰۰٪
۵۴۰۷۷۴	۰.۹۲۶	۲۶.۴۲٪	۱۸.۴۴٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۹۵۰۶۶۲	۰.۹۸۰	۱۲.۳۵٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۷.۲۴٪	۰.۰۰٪
۲۵۲۶۳۰	۰.۹۶۵	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۵۲۰۴۱۱	۰.۹۷۴	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۴۴۱۱۹۳	۰.۹۶۷	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۲۲۰۷۱۰	۰.۹۴۵	۳۱.۰۱٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۵۴۰۲۶۹	۰.۹۴۰	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۵۲۰۹۱۹	۰.۹۹۲	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۵۲۰۸۳۹	۰.۹۲۵	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۲۵۲۶۱۰	۰.۹۵۵	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۹۵۰۶۶۹	۰.۹۱۰	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۵۲۰۶۲۱	۰.۹۸۹	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۵۵۱۴۲۳	۰.۹۵۹	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪
۲۵۲۹۳۱	۰.۹۳۸	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪	۰.۰۰٪

منبع: مرکز جهانی تجارت و محاسبات

جدول ۸ که نشان دهنده سهم کدهای دارای مزیت از کل سبد وارداتی ایران از پاکستان است نشان می دهد که ارزش تخصیصی ایران برای واردات از پاکستان صرف چه کالاهایی می شود و چقدر از این سبد با کالاهای دارای مزیت نسبی پاکستان همخوانی دارد. بر این اساس برنج (کد ۱۰۰۶۳۰) با سهمی که در سال ۲۰۲۲ به ۸۷.۸ درصد رسیده است اصلی ترین یا حتی تنها کالای مهم وارداتی از پاکستان است و پس از آن کنجد (کد تعرفه ۱۲۰۷۴۰) و انبه (کد تعرفه ۰۸۰۴۵۰) در سبد واردات کالاهای با مزیت نسبی بالا از پاکستان، سهم بیشتری را به خود اختصاص داده اند.



جدول ۸- سهم کد تعرفه‌های دارای مزیت نسبی بالای پاکستان از کل سبب وارداتی ایران از پاکستان

کد تعرفه	مزیت نسبی متقارن پاکستان	۲۰۱۹	۲۰۲۰	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۳
۱۰۰۶۳۰	۰.۹۶۷	۶۸.۳٪	۷۲.۹٪	۵۲.۳٪	۸۷.۸٪	۶۷.۷٪
۱۲۰۷۴۰	۰.۹۵۳	۷.۷٪	۵.۴٪	۱۱.۱٪	۳.۷٪	۵.۵٪
۰۸۰۴۵۰	۰.۹۲۴	۵.۷٪	۸.۰٪	۲۰.۳٪	۳.۳٪	۴.۶٪
۵۲۰۹۴۲	۰.۹۸۷	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.۱٪
۵۲۰۵۱۲	۰.۹۸۴	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪
۵۲۰۸۱۲	۰.۹۸۷	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪
۲۴۰۳۹۱	۰.۹۲۱	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪
۱۳۰۲۳۲	۰.۹۳۲	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪
۵۲۱۱۴۲	۰.۹۵۴	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪
۳۲۰۴۱۵	۰.۹۳۶	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪
۲۶۱۰۰۰	۰.۹۱۵	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪
۰۵۰۶۹۰	۰.۹۵۳	۰.٪	۰.۱٪	۰.۱٪	۰.۱٪	۰.۳٪
۵۴۰۷۷۴	۰.۹۲۶	۰.۱٪	۰.۳٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪
۹۵۰۶۶۲	۰.۹۸۰	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪
۲۵۲۶۲۰	۰.۹۶۵	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪
۵۲۰۴۱۱	۰.۹۷۴	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪
۴۴۱۱۹۳	۰.۹۶۷	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪
۲۲۰۷۱۰	۰.۹۴۵	۰.۱٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪
۵۴۰۲۶۹	۰.۹۴۰	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪
۵۲۰۹۱۹	۰.۹۹۲	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪
۵۲۰۸۳۹	۰.۹۲۵	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪
۲۵۲۶۱۰	۰.۹۵۵	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪
۹۵۰۶۶۹	۰.۹۱۰	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪
۵۲۰۶۲۱	۰.۹۸۹	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪
۵۵۱۴۲۳	۰.۹۵۹	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪
۲۵۲۹۲۱	۰.۹۳۸	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪	۰.٪

منبع: مرکز جهانی تجارت و محاسبات

آنچه در همه جداول و محاسبات مورد بررسی نمایان است، غیاب اقلام مربوط به نساجی و پوشاک در واردات از کشور همسایه‌ای است که یکی از تأمین‌کنندگان اصلی آن در جهان است به طوری که داده‌های مرکز جهانی تجارت نشان می‌دهد در سال ۲۰۲۵ نشان می‌دهد که چهار فصل از پنج فصل نخست صادراتی این کشور در حوزه نساجی و پوشاک قرار دارند. این فصول شامل «سایر اشیای نسجی دوخته و مهیا، مجموعه‌ها، لباس‌ها و اشیای نسجی مستعمل، ضایعات و کهنه‌پاره‌های نساجی» (فصل ۶۳)، «لباس و متفرعات لباس، کشباف یا قلاب‌باف» (فصل ۶۱)، «لباس و متفرعات لباس، غیر کشباف یا غیر قلاب‌باف» (فصل ۶۲) و «پنبه» (فصل ۵۲) است.

پاکستان در صادرات جهانی این فصول نیز جایگاه قابل توجهی دارد به گونه‌ای که در سال ۲۰۲۵ در فصل ۶۳ رتبه سوم جهان، در فصل ۶۱ رتبه سیزدهم، در فصل ۶۲ رتبه دوازدهم و در فصل ۵۲ رتبه ششم را در میان صادرکنندگان



جهانی به خود اختصاص داده است. مجموع ارزش صادرات این چهار فصل حدود ۵۷ درصد کل صادرات پاکستان را تشکیل می‌دهد.

با توجه به بررسی سبد تجاری پاکستان و ساختار اقتصادی این کشور که مبتنی بر تولید و صنایع داخلی استوار است به نظر می‌رسد پاکستان نتواند به اندازه کشورهای که بر پایه خدمات بازرگانی فعالیت می‌کند، نقش واسطه‌گری تجاری را برای ایران بازی کند. با این حال، با توجه به موقعیت جغرافیایی و دسترسی به آب‌های بین‌المللی، بررسی ظرفیت حمل و نقل و لجستیک این کشور برای گسترش همکاری‌های تجاری ضروری است.

۵ - مقایسه جایگاه پاکستان و امارات متحده عربی در تجارت جهانی

همانطور که گفته شد تمرکز واردات ایران بر تنها سه کشور که در بین آن سه نیز امارات متحده عربی سهم بیش از ۳۰ درصدی دارد می‌تواند تأمین کالا را با ریسک تمرکز مواجه کند. با توجه به بررسی که تا به اینجا در خصوص پاکستان انجام شد، لازم است مقایسه‌ای بین جایگاه این دو کشور در تجارت جهانی انجام شود.

تشابه این دو کشور در پاسخ به نیاز وارداتی کشورمان را می‌توان در نزدیک بودن شاخص اکیال تجاری این دو به هم یعنی ۲۶.۷ برای پاکستان و ۲۹ برای امارات متحده عربی مشاهده کرد اما یک تفاوت مهم بین این دو کشور، ماهیت سبد صادراتی آنهاست که در خصوص پاکستان بیشتر کالاهای تولیدی و در خصوص امارات متحده عربی با کنار گذاشتن نفت و گاز، بیشتر کالاهایی است که در صادرات مجدد می‌شوند. علاوه بر این، حجم تجارت خارجی این دو کشور نیز با یکدیگر متفاوت است.

بر اساس داده‌های مرکز جهانی تجارت، در سال ۲۰۲۴ حجم کل واردات پاکستان بیش از ۵۶ میلیارد دلار بوده است همچنین این کشور در این سال، بیش از ۳۲ میلیارد دلار صادرات داشته است که بر این اساس، پاکستان در سال مورد بررسی با کسری تراز تجاری مواجه بوده است. البته کسری تراز تجاری را می‌توان یکی از ویژگی‌های اقتصاد این همسایه شرقی دانست چرا که حداقل در همه ۱۰ سال منتهی به سال ۲۰۲۴، ارزش واردات پاکستان بیش از ارزش صادرات آن بوده است. سهم پاکستان از کل واردات جهان در حدود ۰.۳ درصد است و اگر کشورها را بر اساس سهمشان در کل واردات جهان رتبه‌بندی کنیم، پاکستان در رتبه ۵۲ام قرار می‌گیرد. همچنین سهم پاکستان از کل صادرات جهان در حدود ۰.۱ درصد است و رتبه ۱۶۹ام را از این نظر در بین دیگر کشورهای جهان داراست.



در خصوص امارات متحده عربی باید گفت در سال ۲۰۲۴ حجم کل واردات این کشور حدود ۴۴۵ میلیارد دلار بوده است همچنین این کشور در این سال حدود ۴۴۰ میلیارد صادرات داشته است که بر این اساس، امارات متحده عربی در سال مورد بررسی با کسری تراز تجاری مواجه بوده است. البته کسری تراز تجاری در امارات متحده عربی بر خلاف پاکستان، یک ویژگی ساختاری نیست و طی ۱۰ سال منتهی به سال ۲۰۲۴، فقط در آخرین سال مورد بررسی، کسری تجاری وجود داشته است و در سایر سال‌ها، ارزش صادرات بیش از واردات بوده است. سهم امارات متحده عربی از کل واردات جهان در حدود ۱.۴ درصد است و رتبه ۲۱ام را از نظر سهم از کل واردات جهان به خود اختصاص داده است. امارات در زمینه صادرات نیز مشابه واردات، ۱.۴ درصد از کل صادرات جهان را دارد که رتبه ۲۱ را حوزه صادرات نیز به خود اختصاص داده است.

مقایسه حجم تجارت این دو کشور، نشان‌دهنده تفاوت آنهاست به طوری که حجم تجارت خارجی امارات متحده عربی حدود ۸۸۵ و پاکستان حدود ۸۸ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۴ بوده یا به عبارت دیگر، حجم تجارت امارات تقریباً ۱۰ برابر پاکستان است. در واقع امارات به به دلیل موقعیت ترانزیتی و زیرساخت‌های پیشرفته بندری و مدیریتی، نقش هاب منطقه‌ای را ایفا می‌کند این در حالی است که پاکستان بیشتر یک صادرکننده کالاهای سستی است.

۶- ظرفیت‌های حمل و نقل لجستیک پاکستان

تحقق ظرفیت‌ها تجاری و عبور از الگوی سستی مبادلات، نیازمند زیرساخت‌های حمل و نقل و لجستیک است. پاکستان به دلیل دسترسی به آب‌های آزاد می‌تواند به عنوان یکی از هاب‌ها ترانزیتی منطقه عمل کند. در این بخش، زیرساخت حمل و نقل و لجستیک پاکستان بررسی می‌شود تا ظرفیت همسایه شرقی برای انتقال کالا و صادرات مجدد، شناسایی شود.



۶-۱- کریدور اقتصادی چین و پاکستان

کریدور اقتصادی چین و پاکستان^۴ مناطق غرب چین را مستقیماً به آب‌های آزاد در دریای عمان و بندر گوادر متصل می‌کند. این مسیر از مناطق غربی چین آغاز شده و از طریق گذرگاه مرزی خنجراب وارد خاک پاکستان می‌شود. هدف نهایی این شبکه حمل‌ونقل چندوجهی، ایجاد کوتاه‌ترین راه دسترسی برای چین به بندر استراتژیک گوادر در ایالت بلوچستان است که امکان انتقال کالا به آفریقا و غرب آسیا را فراهم می‌کند. کریدور اقتصادی چین و پاکستان در واقع بخشی از ابتکار کمربند و جاده است و همانطور که در شکل ۲ مشاهده می‌شود محدود به حمل‌ونقل نیست.

این کریدور با حجم سرمایه‌گذاری برنامه‌ریزی شده ۶۲ میلیارد دلار یکی از گسترده‌ترین محورهای ترانزیتی منطقه جنوب آسیا است. این کریدور شامل یک شبکه حمل‌ونقل چندوجهی به طول ۴۶۶۸ کیلومتر است که از طریق ترکیبی از مسیرهای جاده‌ای، ریلی و خطوط انتقال انرژی، زیرساخت لازم را برای جابه‌جایی کالا فراهم می‌کند.

بندر گوادر در این کریدور به عنوان یک هاب ترانزیتی و مرکز انتقال کالا تعریف شده است. عملیات توسعه این بندر شامل نصب جرثقیل‌های پیشرفته بارانداز، احداث بزرگراه ساحلی شرق برای اتصال به شبکه جاده‌ای ملی و ساخت فرودگاه بین‌المللی جدید گوادر است. فاز اول منطقه آزاد این بندر با به اتمام رسیده است و بیش از ۳۰ شرکت بین‌المللی در حوزه‌های تولیدی و خدماتی در آن مستقر شده‌اند. طراحی این زیرساخت‌ها برای صادرات مجدد و مدیریت جریان کالا میان کشورهای منطقه از جمله چین، افغانستان و ایران مناسب به نظر می‌رسد.

بخش ریلی این کریدور مبتنی بر نوسازی خط ریلی کراچی تا پیشاور است. این پروژه شامل دوخطه کردن کامل مسیر و ارتقای استانداردهای فنی برای افزایش ظرفیت جابه‌جایی بار و سرعت قطارها است. همچنین در شمال این مسیر، بندر خشک حویلیان برای مدیریت محموله‌های ترانزیتی احداث شده است. توسعه این شبکه ریلی بنادر جنوبی و مرزهای شمالی پاکستان را به هم متصل می‌کند.

4 China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)



شکل ۲- نقشه مسیرهای ترانزیتی و پروژه‌های کریدور اقتصادی چین و پاکستان



منبع: شرکت سرمایه گذاری چین و پاکستان

برای پشتیبانی از فعالیتهای تجاری و تولیدی، ایجاد ۹ منطقه ویژه اقتصادی در امتداد این کریدور پیش بینی شده است و مناطق رشکای، فیصل آباد، بوستان و دابجی در اولویت توسعه هستند. این مناطق معافیت های مالیاتی ده ساله و حذف حقوق ورودی بر ماشین آلات و تجهیزات سرمایه ای را پیشنهاد می دهند. علاوه بر زیرساخت های فیزیکی، نصب ۸۲۰ کیلومتر کابل فیبر نوری در طول مسیر، زیرساخت لازم برای هوشمندسازی جریان کالا و تبادل الکترونیکی داده ها میان گمرک ها را ایجاد کرده است.

فاز اول این کریدور شامل ۸ پروژه اصلی زیرساخت حمل و نقل با مجموع سرمایه گذاری ۶.۷ میلیارد دلار به بهره برداری رسیده و در حال استفاده است. از مهم ترین بخش های محقق شده و قابل استفاده در این فاز می توان به بزرگراه ۳۹۲



کیلومتری مولتان-سو کور، بزرگراه ۲۹۷ کیلومتری ها کلا-دی آی خان، بزرگراه ۱۱۰ کیلومتری خوزدار-بسیم و بخش ۱۲۰ کیلومتری ها ولیان-تا کوت از بزرگراه قرا قروم اشاره کرد که مورد آخر به عنوان یک پروژه شاخص برنده جوایز بین المللی شده است. همچنین، فرودگاه بین المللی جدید گوادر نیز عملیاتی شده است.

بندر گوادر هم اکنون به عنوان یک ظرفیت عملیاتی، ترافیک تجاری و محموله های کانتینری را مدیریت می کند. فاز آزمایشی منطقه آزاد این بندر در مساحتی معادل ۶۰ جریب تکمیل شده و شرکت های متعددی در بخش های مالی، تولیدی، لجستیک و شیلات در آن مستقر شده اند.

با وجود این پیشرفت ها، خط ریلی ML-1 یا کراچی به پیشاور به طول ۱۷۰۰ کیلومتر با بودجه ۷ میلیارد دلاری، همچنان یک پروژه کلیدی آتی محسوب می شود که در مرحله نهایی مشاوره فنی و مالی قرار دارد. توافق شده است یک کنسرسیوم مشترک متشکل از شرکای دوجانبه و چندجانبه شامل بانک توسعه آسیایی، بانک سرمایه گذاری زیرساخت آسیا و نیز طرف هایی از چین و پاکستان تامین مالی این پروژه را بر عهده بگیرند. انتظار می رود این پروژه به عنوان بخشی از برنامه اقدام ۴ ساله ۲۰۲۵ تا ۲۰۲۹ تا سال ۲۰۲۹ تکمیل شود.

۲-۶- کریدور ترانس-افغان (محور مزار شریف-کابل-پیشاور)

کریدور ریلی ترانس-افغان طرح زیربنایی است که نقشه راه احداث آن در فوریه ۲۰۲۱ طی توافقی بین کشورهای پاکستان، افغانستان و ازبکستان امضا شد. این پروژه با هدف ایجاد اتصال ریلی مستقیم بین کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی و بنادر آب های آزاد جنوب پاکستان طراحی شده است و همانطور که در شکل ۳ ارائه شده این مسیر را می توان کوتاه ترین راه دسترسی برای جمهوری های آسیای مرکزی دانست که آنها را مستقیماً به بنادر کراچی، بندر قاسم و بندر گوادر متصل می کند.

این مسیر در مقایسه با مسیرهای جاده ای، برای اتصال به کشورهای شمال پاکستان مناسب تر است و می تواند بنادر جنوبی و شبکه های ترانزیتی منطقه را به مرزهای شرقی و شمالی این کشور وصل کند. تسهیل دسترسی به بازارهای مصرفی افغانستان و آسیای مرکزی از طریق این مسیر، هزینه های نهایی حمل کالا را در مقایسه با حمل جاده ای کاهش می دهد.



علاوه بر این با توجه به هماهنگی میان رویه‌های گمرکی در طول این کریدور و استفاده از کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل‌ونقل انتظار می‌رود زمان توقف کالا در مرزها هنگام عبور از این کریدور کاهش یافته و فرآیندهای ترخیص، تسریع شود. وجود این مسیر ریلی در کنار بنادر خشک، این امکان را به پاکستان می‌دهد که از ظرفیت بنادر جنوبی برای صادرات مجدد و توزیع تخصصی کالا به سمت کشورهای شمال استفاده کند. این کریدور را می‌توان به نوعی رقیب بندر چابهار برای اتصال آسیای مرکزی به آب‌های آزاد دانست.

این کریدور در بخش اتصال ریلی که لازمه ترانزیت ارزان قیمت و انبوه بار است، در دسته پروژه‌های آتی قرار می‌گیرد که تحقق نهایی آن تا پایان سال ۲۰۲۹ برنامه‌ریزی شده است. بخش‌های ریلی داخل خاک افغانستان نیز نیازمند تکمیل زیرساخت‌های فیزیکی هستند.

شکل ۳- کریدور ترانس-افغان



منبع: راه‌آهن کشورهای شورای همکاری خلیج فارس

۳-۵- کریدور اسلام‌آباد-تهران-استانبول

کریدور ریلی اسلام‌آباد-تهران-استانبول تحت نظارت مستقیم سازمان همکاری اقتصادی (اگو) مدیریت می‌شود. این مسیر اولین بار در سال ۲۰۰۹ افتتاح شد اما پس از یک دوره توقف طولانی در فعالیت‌های عملیاتی، در دسامبر ۲۰۲۱ با



حرکت اولین قطار کانتینری و برقراری یک سرویس منظم هفتگی، به طور رسمی مجدداً احیا شد. این کریدور بازارهای جنوب آسیا را به ترکیه و اروپا متصل می‌کند.

این کریدور امکان تخلیه کالا در بنادر کراچی، قاسم یا گوادر و انتقال از طریق شبکه ریلی به مرز میرجاوه را دارد. با این حال یکی از چالش‌های اصلی در ایستگاه‌های مرزی موضوع تفاوت در عرض ریل‌ها در مبادی ورودی است که نیاز به جابه‌جایی فیزیکی بار میان واگن‌ها را ایجاد می‌کند. همچنین سیستم‌های گمرکی فعلی با کمبود زیرساخت‌های لازم برای مدیریت کانتینرهای خالی در ایستگاه‌های مرزی و فقدان کدهای تعرفه اختصاصی در سامانه WeBOC مواجه هستند که سرعت فرآیندهای ترخیص را تحت تأثیر قرار می‌دهد. نکته دیگر اینکه در قوانین بنادر پشتیبان این کریدور مانند بندر کراچی، کالا پس از ۶۰ روز توقف متروکه محسوب می‌شود که ریسک حراج یا مرجوع شدن کالا را به همراه دارد.

شکل ۴- کریدور اسلام‌آباد-تهران-استانبول



منبع: سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو

باید توجه داشت بین ظرفیت اسمی و تحقق‌یافته این کریدور شکاف وجود دارد. زیرساخت‌های ریلی در خاک پاکستان تا مرز تفتان متصل هستند اما بخشی از این شبکه ریلی در مراحل مشاوره فنی و نوسازی قرار دارد و فرسوده است و همین فرسودگی زیرساخت در کنار دیگر مسائل، ظرفیت تحقق‌یافته کریدور را محدود کرده است. تفاوت عرض ریل‌ها و نیاز به جابه‌جایی فیزیکی کانتینرها، بخشی از این مسائل هستند



۴-۶- چالش‌های حمل ریلی از پاکستان

توسعه جریان رسمی واردات از پاکستان به ایران از طریق شبکه ریلی با وجود ظرفیت‌های جابه‌جایی کالا با موانعی روبه‌رو است که یکی از مهم‌ترین آنها همخوان نبودن استانداردهای ریلی بین دو کشور است. شبکه ریلی ایران دارای عرض ریل استاندارد بین‌المللی است اما راه آهن پاکستان از عرض ریل پهن‌تری استفاده می‌کند و این تفاوت، موجب توقف قطارها در مرز می‌شود به همین دلیل نیاز به تخلیه و بارگیری مجدد در خصوص کالاهای وارداتی از مرز پاکستان که از حمل ریلی استفاده می‌کنند وجود دارد. این موضوع، هزینه‌های لجستیک را افزایش می‌دهد و ممکن است زمان توقف محموله‌ها را نیز بالا ببرد. به همین دلیل در خصوص کالاهای حساس کشاورزی احتمال افت کیفیت کالا و ارزش کالا را باید در نظر گرفت.

علاوه بر این وضعیت ناوگان و زیرساخت ریلی پاکستان به طور کلی مطلوب نیست. شرکت راه آهن پاکستان، تنها متولی حمل و نقل ریلی این کشور است و به دلیل اینکه در طول زمان، سرمایه‌گذاری کافی در این حوزه انجام نشده است، شبکه ریلی پاکستان ۷۷۹۱ کیلومتر است و توسط ۴۶۶ لکوموتیو پشتیبانی می‌شود اما سهم حمل و نقلی ریلی از کل جابه‌جایی بار در پاکستان فقط ۲ درصد است. همچنین با اینکه پاکستان دارای ۴۶۶ لکوموتیو است اما لکوموتیوهای آماده به کار محدود هستند. این کمبودها می‌تواند حرکت قطارهای باری به مقصد ایران را با تأخیر مواجه کند و این تأخیرها بر ریسک‌های زنجیره تأمین کالا اضافه می‌کند. از سوی دیگر بنا بر اعلام نظر فعالان تجاری که تجربه واردات از پاکستان را داشتند سرعت حمل در مسیر کوئته - تفتان به دلیل فرسودگی، پایین است و این مسأله نیز چالشی برای بهره‌مندی از ظرفیت حمل و نقل ریلی با هدف واردات از پاکستان است.

علاوه بر این بررسی پیشرفت پروژه‌های نوسازی از جمله خط اصلی بندر کراچی به پیشاور نشان می‌دهد این مسیر که می‌تواند حلقه اتصال بنادر جنوبی به شمال و غرب باشد، با چالش‌های روبه‌روست. این پروژه که ذیل کریدور اقتصادی چین و پاکستان^۵ تعریف شده، به دلیل بدهی‌های دولت پاکستان و اختلاف بر سر هزینه‌ها با طرف خارجی، به کندی پیش می‌رود. تعویق در دوخطه کردن و افزایش سرعت این مسیر برای واردکننده کشورمان به معنای هزینه‌های بالای انتقال کالا از شرق پاکستان به مرزهای کشور است.

^۵ CPEC



مکان‌یابی مسیرهای ریلی پاکستان نیز ممکن است ریسک‌هایی برای تجار ایرانی داشته باشد. مسیر ریلی منتهی به ایران از ایالت بلوچستان پاکستان عبور می‌کند که معمولاً با تنش‌های امنیتی مواجه است. این ایالت در سال‌های اخیر با رشد حملات گروه‌های شبه‌نظامی به زیرساخت‌های حمل و نقل و پروژه‌های اقتصادی مواجه بوده است. حملات هدفمند به قطارها و مسیرهای ریلی، امنیت فیزیکی کالاها را به خطر می‌اندازد و هزینه شرکت‌های بیمه بین‌المللی برای پوشش این مسیر را افزایش می‌دهد.

از سوی دیگر، طولانی بودن مرزهای مشترک و برخی ضعف‌های نظارتی موجب شده در مواردی تجارت غیررسمی و قاچاق جایگزین مسیرهای رسمی شود. این موضوع در نبود تجهیزات مدرن تخلیه و بارگیری سریع و کمبود انبارهای مکانیزه در ایستگاه‌های مرزی ریلی، تشدید شده است. در عمل نیز بنا به اعلام نظر تجار ایرانی، بخشی از نیازهای وارداتی کشور در اقلامی مانند برنج و نهاده‌های دامی به دلیل همین گلوگاه‌های ریلی، همچنان به صورت غیررسمی جابه‌جا می‌شود.

۷- جمع‌بندی و پیشنهادها

بررسی روند تجارت ایران و پاکستان نشان داد با وجود همسایگی و مرز خاکی از ظرفیت‌های اقتصادی پاکستان در زنجیره تأمین کشورمان بهره‌برداری مطلوبی صورت نگرفته است و در حالی که بیش از ۷۳ درصد واردات ایران از سه امارات متحده عربی، چین و ترکیه انجام می‌شود، سهم پاکستان از سبد وارداتی کشور در سطحی پایین بوده و طی دوره مورد بررسی هرگز به ۲ درصد یا بیشتر نرسیده است.

با این حال شاخص اکمال تجاری پاکستان) به شاخص امارات متحده عربی نزدیک است و می‌توان گفت این کشور از ظرفیت جایگزینی بخشی از جریان صادرات مجدد کالا از بنادر جنوبی خلیج فارس برخوردار است با این تفاوت که پاکستان برخلاف امارات متحده عربی، بیشتر کشور تولیدکننده است.

شناسایی کد تعرفه‌های دارای مزیت نسبی در پاکستان، به‌ویژه در بخش‌های نساجی، پوشاک و محصولات کشاورزی، نشان‌دهنده توانایی این کشور برای تأمین نیازهای داخلی ایران است. با این حال مبادلات تجاری کنونی به صورت سنتی یعنی صادرات انرژی و واردات برنج انجام می‌شود و مزیت‌های صنعتی دو کشور مانند نساجی پاکستان و پتروشیمی ایران وارد این مبادلات نشده‌اند. لازم به ذکر است با توجه به اهمیت بخش نساجی و پوشاک در اشتغال کشور، لازم است



مطالعه جداگانه‌ای برای بررسی بخش‌های مختلف این زنجیره صورت گیرد تا واردات انواع مواد اولیه تولید، کالاهای واسطه‌ای و کالاهای نهایی، تولید داخلی را متأثر نکند و در بخش‌هایی صورت گیرد که به عنوان مثال، واردات از مبادی دورتر یا با مزیت کمتر انجام می‌شود.

از سوی دیگر در خصوص تنوع بخشی به مبادی صادرات مجدد باید گفت برخی مسائل زیرساختی وجود دارد به عنوان مثال، مسیرهای ریلی معرفی شده به دلیل تفاوت در عرض ریل‌ها و فرسودگی ناوگان هزینه و زمان واردات از پاکستان را به عنوان مرکز ترانزیت کالا، افزایش می‌دهد.

با این حال بر اساس مطالعه صورت گرفته، همچنان امکان متنوع سازی مبادی وارداتی وارداتی از طریق گسترش روابط تجاری با پاکستان با راهکارهایی که در ادامه شرح داده خواهد شد، وجود دارد.

نخست لازم است با توجه به اقدامات در حال اجرا در خصوص توافقنامه تجارت آزاد با پاکستان، رویکرد زنجیره محور به جای محوریت محصول نهایی در تنظیم این توافقنامه در پیش گرفته شود تا ضمن برطرف کردن نقاط ضعف توافقنامه تجارت ترجیحی کنونی که در ارتقای روابط تجاری دو کشور، موفقیت چندانی نداشته است، اشتغال و تولید داخلی در زنجیره ارزش‌های حساس از جمله نساجی و پوشاک متأثر نشود.

اقدام دیگر، سرمایه گذاری مشترک برای توسعه زیرساخت‌های لجستیک و ترانزیت و نیز تسهیل حمل و نقل ریلی است. برای این منظور می‌توان از ظرفیت بخش خصوصی در قالب قراردادهای مشارکت عمومی-خصوصی و در چارچوب آیین نامه اجرایی بندهای (الف) و (ب) ماده (۳۵) و ماده (۴۰) قانون تأمین مالی تولید و زیر ساخت ها و بند (ث) ماده (۲۰) قانون برنامه پنج ساله هفتم (موضوع مشارکت عمومی - خصوصی) ^۶ برای احداث ایستگاه‌های مکانیزه تخلیه و بارگیری در مرز میرجاوه-تفتان برای کاهش زمان تخلیه و توقف کالا بهره‌برداری کرد. علاوه بر این، فعال سازی بنادر خشک مرزی و تجهیز گمرک‌های مرزی جدید مانند ریمدان به زیرساخت‌های مورد نیاز از دیگر اقدامات قابل توصیه در این حوزه است.

^۶ برای مطالعه بیشتر مراجعه کنید به <https://qavanin.ir/Law/TreeText/?IDS=630006429706000799>



۸ - منابع

۱. نجفی جزه، علیرضا (۱۳۹۷)، برآورد پتانسیل تجاری ایران با کشورهای منتخب (عراق، افغانستان، امارات متحده عربی و پاکستان) [پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران]. دانشکده اقتصاد.
۲. ثاقب، حسن؛ فتحی، یحیی و صادقی، ملیحه (۱۳۹۲)، چارچوبی برای ارزیابی عملکرد موافقتنامه‌های تجاری (مطالعه موردی PTA بین ایران و پاکستان). فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، شماره ۶۷.
۳. سازمان توسعه تجارت ایران / وزارت بازرگانی پاکستان (۲۰۰۶)، فهرست امتیازات تعرفه‌ای اعطا شده توسط ایران به پاکستان .
۴. سازمان توسعه تجارت ایران / وزارت بازرگانی پاکستان (۲۰۰۶) فهرست امتیازات تعرفه‌ای اعطا شده توسط پاکستان به ایران.
۵. آمارهای گمرک ایران در:

https://www.irica.ir/web_directory/55334-%D8%A2%D9%85%D8%A7%D8%B1.html?tknfv=:d2ff73cb-17be-4c4b-a416-41603debp19jloj

۶. آمارهای سازمان جهانی تجارت در:

<https://www.trademap.org>

7. World Trade Organization (WTO). (2022). Trade Policy Review: Pakistan - Report by the Secretariat (WT/TPR/S/424)
8. World Trade Organization (WTO). (2022). Trade Policy Review: Pakistan - Report by the Government (WT/TPR/G/424)
9. Center for Research & Security Studies (CRSS). (2024, October 3). CPEC: Review of implementation challenges and near-term revival prospects.
10. CPEC Info. (2025, June 10). PES 2024–25 highlights CPEC's achievements, future goals. <https://cpecinfo.com/pes-2024-25-highlights-cpecs-achievements-future-goals/>



11. Pakistan Single Window. (2025, September 18). Pakistan, China launch 2025–2029 Maritime Action Plan. <https://www.pcs.gov.pk/news-detail/pakistan-china-launch-20252029-maritime-action-plan>
12. Private Power and Infrastructure Board .China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). <https://www.ppib.gov.pk/cpec.html>
13. CPEC Today. (2025, October 9). Pakistan reviews CPEC Phase II progress, plans new projects: Minister. <https://cpectoday.com/pakistan-reviews-cpec-phase-ii-progress-plans-new-projects-minister>



اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران

معاونت مطالعات اقتصادی و آینده‌پژوهشی

تهران، خیابان استاد مطهری، پلاک ۲۷۵

صندوق پستی: ۳۸۱۸-۱۵۸۷۵ | شماره: ۱۶-۱۵۸۷۱۳۴۱۵-۰۲۱