

استراتژی تنوع بخشی به مبادی وارداتی ایران بررسی ظرفیت های ژئوپلیتیک و اقتصادی پاکستان

تهیه شده در انجمن صادرکنندگان استان کرمان بر اساس گزارش معاونت مطالعات اقتصادی و آینده پژوهی اتاق تهران



پتانسیل استراتژیک مغفول
در بهره‌گیری از مرزهای خاکی
مشترک و بنادر اقیانوسی.



۲۲٪

سهم فعلی پاکستان از
سبد وارداتی ایران.



۷۳٪

سهم تنها ۳ کشور امارات، چین
و ترکیه از کل واردات ایران.



تمرکز بالا = ریسک بالای زنجیره
تأمین در برابر شوک‌های ژئوپلیتیک

تغییر پارادایم وارداتی: امارات در برابر پاکستان

پاکستان (Pakistan)	امارات متحده عربی (UAE)	
تولیدکننده اصلی (مبدأ واقعی)	هاب صادرات مجدد (واسطه)	نقش در زنجیره
۲۶.۷ (ظرفیت بالای جایگزینی)	۲۹ (نزدیک به تقاضای ایران)	شاخص اکمال تجاری
مرز خاکی مشترک و دسترسی به آب‌های آزاد بدون واسطه	آسیب‌پذیری بالا در برابر تغییرات منطقه‌ای	مزیت / ریسک

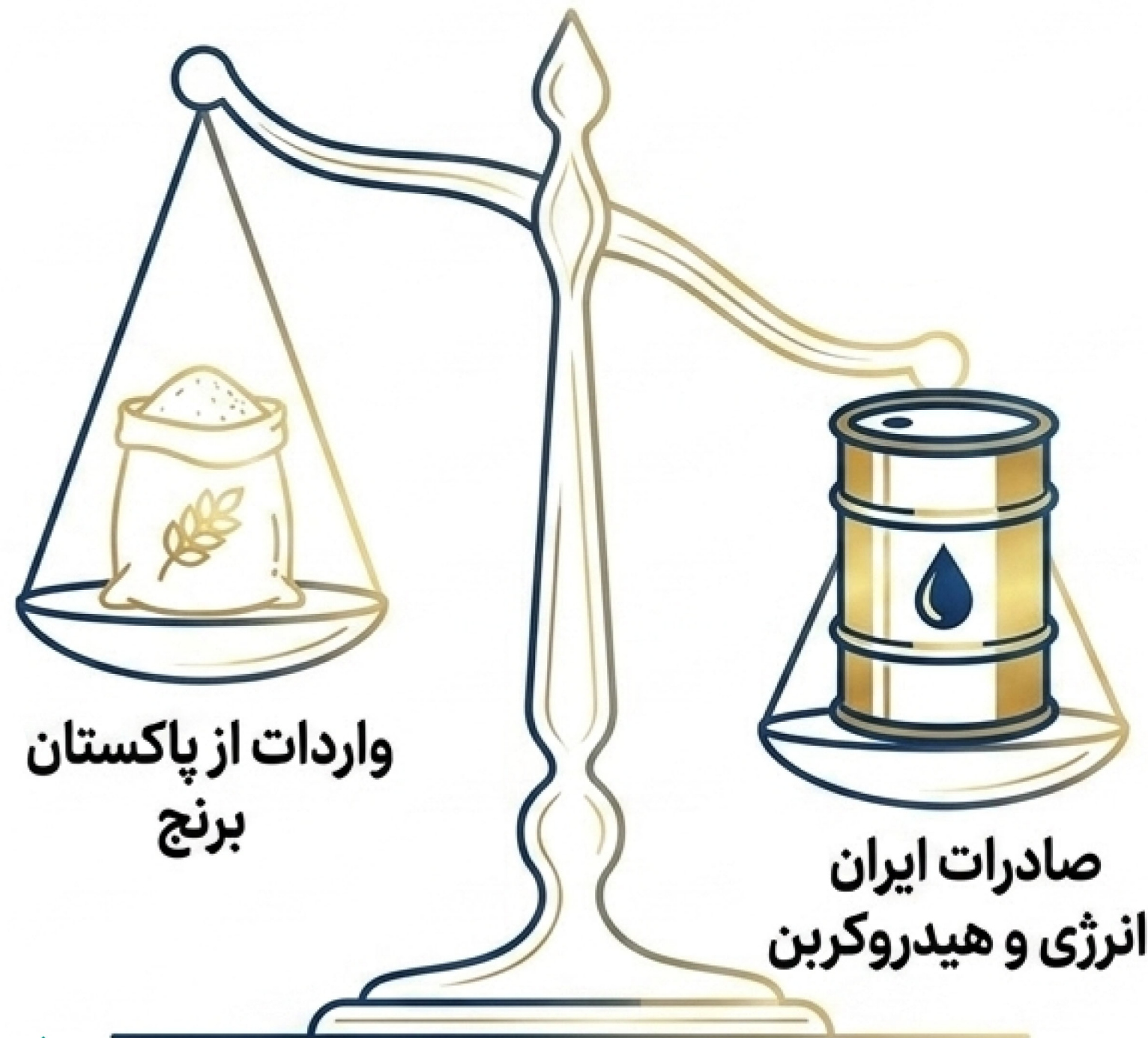
پاکستان یک جایگزین ساختاری برای ترانزیت خدمات محور امارات ارائه می‌دهد.

تله تجارت سنتی

الگوی فعلی: مبادله تک بعدی انرژی در برابر محصولات کشاورزی.

ریسک سیستماتیک: تمرکز بر واردات یک محصول خاص به معنای آسیب پذیری شدید بازار داخل در صورت اختلال تولید در مبدأ است.

نتیجه: ظرفیت عظیم واردات کالاهای واسطه‌ای، سرمایه‌ای و ماشین‌آلات کاملاً مغفول مانده است.

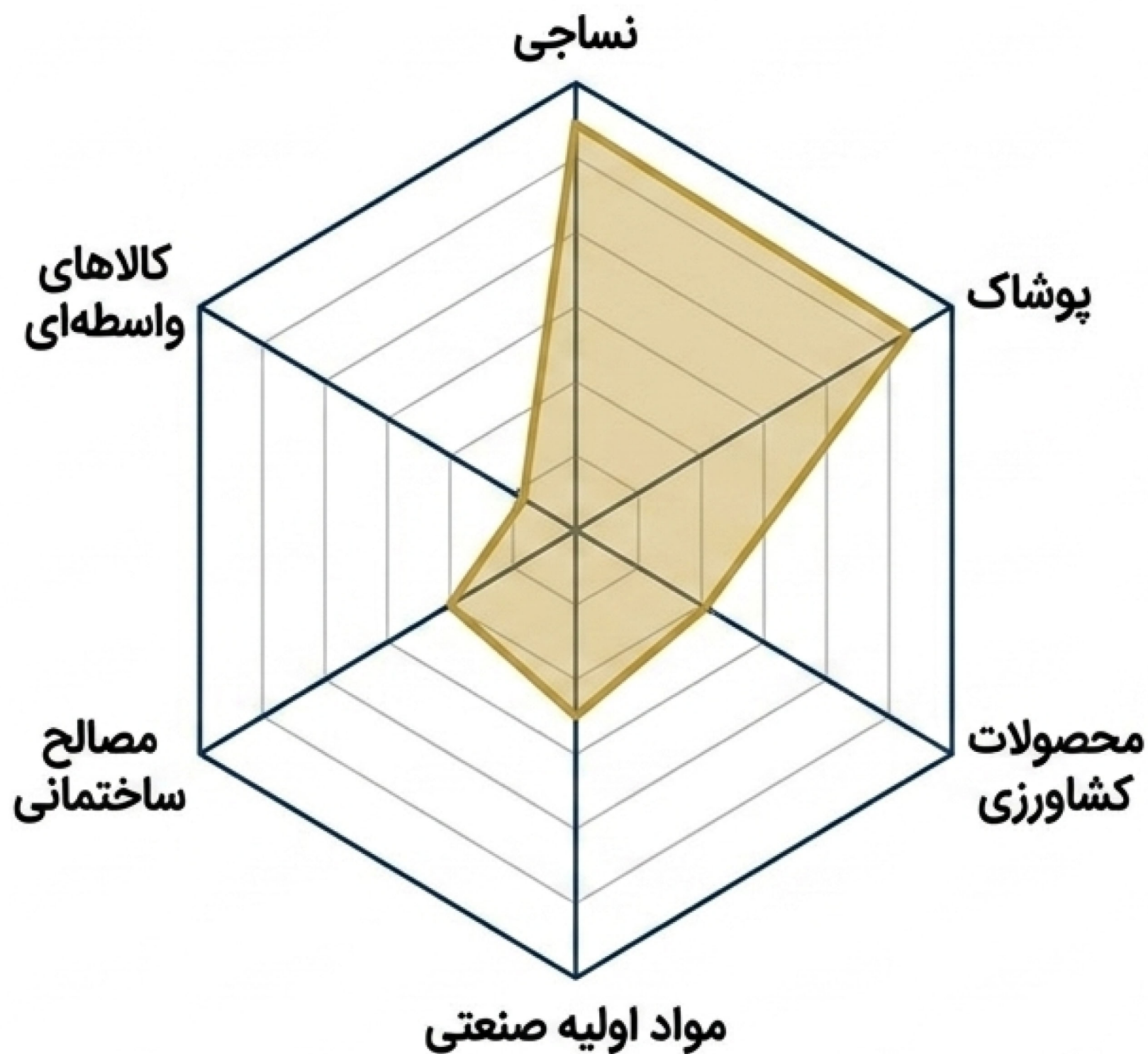


ترکیب فعلی واردات از پاکستان: تمرکز خطرناک



سبد وارداتی فعلی به شدت متمرکز و وابسته به بخش کشاورزی است، که نشان دهنده عدم استفاده از ظرفیت های صنعتی است.

مزیت نسبی آشکار شده (RCA) پاکستان در جهان



فراتر از برنج: پاکستان در سطح جهانی دارای مزیت رقابتی قدرتمند در صنایع نساجی و پوشاک است.



پتانسیل برای ایران: تأمین مواد اولیه واحدهای تولیدی و نهادهای واسطه‌ای که اکنون از طریق کشورهای ثالث و با هزینه بالاتر وارد می‌شوند.



توافقنامه تجارت ترجیحی ۲۰۰۴ (پتانسیل حبس شده)



با وجود چارچوب قانونی، تحریم‌ها، نبود روابط بانکی مستقیم و مسیرهای غیررسمی انتقال پول، بهره‌وری از این ظرفیت را به حداقل رسانده است.

اتحادهای منطقه‌ای: پلتفرم‌های جایگزین دیپلماتیک



فرصت‌های استراتژیک

کاهش موانع فنی و هماهنگ‌سازی قوانین
گمرکی مبدأ.

استفاده از پروژه‌های راهبردی SCO برای اتصال
آسیای مرکزی به اقیانوس هند.

تسهیل ترانزیت منطقه‌ای با دور زدن مسیرهای
سنتی انتقال مالی.

کریدورهای لجستیک منطقه‌ای



1

کریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC):
اتصال بنادر جنوبی (گوادر و کراچی) به
مرزهای شمالی.



2

کریدور ترانس-افغان: اتصال ریلی ازبکستان
به پیشاور پاکستان.



فرصت بی‌نظیر برای تبدیل شدن به مرکز ترانزیت
جایگزین و اتصال به بازارهای آسیای مرکزی با حداقل
هزینه ترانزیت.

گلوگاه اصلی زیرساختی: عدم همخوانی عرض ریل

ایران

پاکستان



1
گلوگاه فنی: شبکه ریلی ایران استاندارد است، در حالی که راه آهن پاکستان از ریل پهن استفاده می‌کند.

2
تبعات عملیاتی: توقف اجباری قطارها در مرز، نیاز به تخلیه و بارگیری مجدد دستی، و افزایش شدید زمان و هزینه لجستیک.

آسیب‌پذیری ناوگان: ناوگان فرسوده پاکستان با تنها ۴۶۶ لوکوموتیو آماده کار، باعث افت کیفیت کالاهای حساس و تأخیر در زنجیره تأمین می‌شود.

نقشه ریسک‌های مرزی و لجستیکی



افغانستان

پاکستان

ایران

1

مرز میرجاوه-تفتان: کمبود شدید انبارهای مکانیزه و تجهیزات تخلیه سریع.



2

ایالت بلوچستان: تنش‌های امنیتی و حملات به زیرساخت‌ها، منجر به افزایش حق بیمه ترانزیت بین‌المللی.



تجارت غیررسمی: قاچاق گسترده و مسیرهای جایگزین پنهان که مانع شکل‌گیری جریان رسمی واردات می‌شود.

چرخش راهبردی ۱: ادغام زنجیره ارزش



۱. صادرات مواد خام پتروشیمی (ایران)

۲. فرآوری در صنعت قدرتمند نساجی
نساجی
(پاکستان)

به جای توافق روی محصولات نهایی، توافقنامه تجارت آزاد باید بر "زنجیره ارزش" متمرکز شود تا صنایع دو کشور مکمل یکدیگر شوند.

چرخش راهبردی ۲: سرمایه‌گذاری مشترک (PPP) در زیرساخت

قانون برنامه هفتم توسعه: استفاده از ظرفیت ماده ۲۰ و ماده ۴۰ (قانون تأمین مالی تولید).



پروژه هدف ۱: جلب مشارکت خصوصی برای احداث ایستگاه‌های مکانیزه تخلیه و بارگیری در مرز میرجاوه-تفتان.



پروژه هدف ۲: تجهیز و فعال‌سازی گمرک ریمدان به عنوان یک بندر خشک جدید برای مقابله سیستماتیک با قاچاق.



خط قرمز استراتژیک: حفاظت از تولید داخل



تنوع بخشی به واردات نباید به قیمت آسیب به صنایع داخلی (به ویژه صنعت نساجی و پوشاک ایران) تمام شود.

راهکار اجرایی: تمرکز واردات صرفاً بر روی مواد اولیه، نهاده های دامی و کالاهای واسطه ای که در داخل مزیت تولید ندارند، تنظیم گردد.

نقشه راه استراتژیست

