



واکاوی اهمیت از مسیر تازه تجارت با ترکیه

هفت‌خوان مرسین

کیمیا ملکی: هدف‌گذاری بلندپروازانه تجارت ۳۰ میلیارد دلاری میان تهران و آنکارا، دیگر صرفاً یک اراده دیپلماتیک روی کاغذ نیست؛ بلکه به نقطه عطفی برای بازتعریف بنیادین ساختار لجستیکی، گمرکی و ژئواکونومیک دو کشور بدل شده است. شکاف ۱۰.۸ میلیارد دلاری میان کارنامه تجاری ۱۹.۲ میلیارد دلاری سال ۱۴۰۴ با افق ترسیم‌شده، اثبات می‌کند که با الگوهای کهنه مرزداری و اکتفا به پایانه‌های سنتی، امکان جهش تجاری وجود ندارد. پارادایم جدید، ترکیه را از یک مقصد صرفاً مصرفی و رقیب تعرفه‌ای به سکوی اتصال به زنجیره تأمین جهانی و بارانداز ترانزیت ترکیبی ارتقا می‌دهد. ابتکار راهبردی اتصال محور خوی – وان به بندر مرسین، ورود به معماری دیجیتال تیر الکترونیک (e-TIR) و تدارک گذرگاه چهارم مرزی در کوزه‌رش، پیام روشنی از یک چرخش ساختاری مخابره می‌کند که پیش‌نیاز ثبت ارقام تاریخی در تراز بازرگانی، شکستن انحصار گلوگاه بازرگان، حذف هزینه‌های پنهان توقف‌های جاده‌ای و اشتراک‌گذاری زیرساخت‌های ریلی و بندری تا کرانه‌های مدیترانه است.

ضرورت شیف‌ت استراتژیک و ترمیم تراز ناهمگون

برابر واردات ۲.۸ میلیارد دلاری، نشانه‌هایی از تحرک مثبت و بهبود مقطعی تراز بازرگانی به نفع تهران را مخابره می‌کند اما تحقق چشم‌انداز ۳۰ میلیارد دلاری مستلزم جهش پایدار و مداوم است. مسئله محوری در این گذار، آن است که بازارهای مصرفی دو کشور به تنهایی کشش جذب چنین حجمی از کالاهای سنتی را ندارند، مگر آنکه تنوع‌بخشی به

از معبر چهارم تا گره‌گشایی از ترافیک صادرات

چهارم مرزی در منطقه کوزه‌رش واقع در جوار شهرستان سلماس، پاسخی ساختاریافته به همین آسیب‌پذیری لجستیکی است. استقرار گذرگاه چهارم، ترافیک بارهای صنعتی و کشاورزی را از مبادی مسافری و ترانزیتی سنگین جدا کرده و زمان سیر کالا میان استان‌های شمال‌غرب ایران

نگاهی به نقشه مبادلات تجاری ایران و ترکیه در سال ۱۴۰۴، یک عدم‌تقارن ساختاری آشکار را به تصویر می‌کشد؛ از مجموع ۱۹.۲ میلیارد دلار ارزش تجارت متقابل، سهم واردات ایران ۱۲.۴ میلیارد دلار و عایدی صادرات کشورمان تنها ۶.۸ میلیارد دلار به ثبت رسیده است. اگرچه آمارهای پنج‌ماهه نخست سال ۱۴۰۵ با ثبت صادرات ۳.۷ میلیارد دلاری در

تجارب سالیان متمادی گویای آن است که تمرکز انحصاری بار بر روی ۳ گذرگاه تاریخی «بازرگان»، «سرو» و «رازی»، پاسخگوی شوک‌های تقاضا و موج‌های صادراتی نیست. منطق مهندسی شبکه اقتضا می‌کند که نقاط تلاقی و مبادی مرزی توسعه افقی یابند تا ریسک انسداد مسیرها به حداقل برسد. پیگیری جدی راه‌اندازی گذرگاه

زایش پس‌کرانه‌های تولید مشترک در محور خوی – وان

زیرساخت ریلی و جاده‌ای پایانه رازی به ایستگاه وان متصل شده و بلافاصله به شاهراه ترانزیتی ترکیه پیوند می‌خورد. اهمیت استراتژیک این ابتکار در تلفیق پس‌کرانه‌های اقتصادی شهرستان خوی با زیرساخت‌های بندری و بازرگانی وان نهفته است. در این منطقه آزاد پیوندی، هزینه‌های مبادلاتی، تعرفه‌های گمرکی و بروکراسی بارنامه‌ها به حداقل

بلندپروازانه‌ترین فصل از نقشه راه جدید تجاری دو کشور، طرح‌ریزی منطقه آزاد مشترک در محور «خوی – وان – مرسین» است. این ابتکار فراملی که مصوبه رسمی هیئت دولت ایران را اخذ کرده و در مراحل پیشرفته مذاکره با طرف ترک قرار دارد، مرز را از محلی صرفاً برای توقف و بازرسی به کانون تولید، مونتاژ و ارزش‌افزوده بدل می‌سازد. در این مدل،

عبور از سدهای بانکی با تکیه بر ظرفیت‌های تجاری ترکیه

فرآیند واردات و نقل‌وانتقالات رسمی بانکی را به شدت پیچیده کرده است، اما هنوز امکان تسویه بخشی از مبادلات از طریق شبکه بانکی ترکیه فراهم است. این مسیر شاید هزینه‌های مبادله و کارمزد بالاتری به بازرگانان تحمیل کند، اما یک مزیت راهبردی دارد: درهای تجارت از این مسیر باز است و به بن‌بست نمی‌رسد. بنابیان به مزیت‌های زیرساختی ترکیه نسبت به سایر همسایگان اشاره کرد و افزود: ترکیه کشوری پیشرو در دیپلماسی اقتصادی است و در حوزه زیرساخت‌های لجستیکی، به‌ویژه توسعه بنادر پیشرفته، امکانات

مسعود بنابیان، نایب‌رئیس اتاق بازرگانی تبریز در گفت‌وگو با **سنت** با تأکید بر اینکه ترکیه مناسب‌ترین و سریع‌ترین معبر تجاری ایران در شرایط کنونی است، گفت: بخش قابل توجهی از تجارت خارجی استان آذربایجان شرقی از مسیر ترکیه صورت می‌گیرد و پیوندهای تاریخی، فرهنگی و نزدیکی جغرافیایی باعث شده تا فعالان اقتصادی مرزهای دو کشور را مانعی در مسیر تبادلات نبینند.

وی با اشاره به چالش‌های ناشی از تحریم‌ها و انسداد مبادلات مالی تصریح کرد: هرچند تحریم‌های سنگین،

چالش‌های ساختاری، تعرفه‌ای و مالی

صیانت از تولید داخلی خود در اقلام پتروشیمی، فولاد و نساجی، مکرراً به ابزارهای محدودکننده و سهمیه‌بندی روی می‌آورد. سومین خان، فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی ایران و نامتقارن بودن امکانات ترانزیتی است که به ایستایی‌های طولانی می‌انجامد. چهارمین چالش،

با وجود تمام این افق‌های روشن، دستیابی به بندر مرسین و ثبت رکورد ۳۰ میلیارد دلاری با موانع ساختاری عمیقی روبه‌روست که در ادبیات بازرگانی از آن به هفت‌خان مرسین تعبیر می‌شود. نخستین مانع، اصطکاک بانکی و هزینه بالای پول است؛ تحریم‌ها سبب شده تا صادرکننده ایرانی برای تسویه وجوه از طریق صرافی‌ها یا واسطه‌های مالی در ترکیه، کارمزدهای مضاعفی بپردازد که حاشیه سود را به شدت می‌بلعد.

دومین چالش، دیوارهای بلند تعرفه‌ای و تدابیر ضددامپینگ از سوی آنکاراست. ترکیه برای

خروج از ایستایی با دیجیتال سازی در بازرگان

پایانه مرزی بازرگان – گوربولاغ دهه‌هاست که ستون فقرات اتصال زمینی ایران به ترکیه و بارانداز مرادوات ترانزیتی به سوی قاره اروپا و آسیای مرکزی به شمار می‌رود. با این حال، ظرفیت محدود این گلوگاه همواره همچون ترمزی در برابر جهش مبادلات عمل کرده است. در ماه‌های اخیر، اقدامات اصلاحی برای نوسازی فرآیندها به اجرا درآمد؛ به‌گونه‌ای که تردد روزانه ناوگان در مردادماه از مرز ۳۵۰ دستگاه عبور کرد و افق کوتاه‌مدت بر روی عبور روزانه ۴۰۰ دستگاه کامیون تنظیم شد. اهمیت حیاتی این معبر زمانی روشن‌تر می‌شود که بدانیم در پنج‌ماهه آغازین سال جاری، حدود ۱۹۰ هزار تن کالا با رشد سالانه ۴۰ درصدی از این مرز صادر شده و ترخیص محموله‌های اساسی و اقلام استراتژیک وارداتی نیز با ثبت رقم ۱۵۰ هزار تن، رشدی معادل ۲۵۰ درصد را تجربه کرده است.

با وجود این حجم تقاضا، تشکیل صف‌های طولیل و فرسایشی، هزینه‌های سرسام‌آور دوراژ و افسد مزیت رقابتی محموله‌ها را به همراه دارد. راهکار برون‌رفت از این ایستایی، حرکت پرشتاب به سوی اجرای پروتکل کارنه تیر الکترونیکی (e-TIR) و مدیریت مدرن ناوگان ترانزیتی و خالی است. بر اساس ارزیابی اتحادیه بین‌المللی حمل‌ونقل جاده‌ای (IRU)، بازرگان نه صرفاً یک مرز دوجانبه، بلکه کریدور اتصال آسیای میانه به بنادر غربی است. کاهش حتی ۲۴ ساعته زمان معطلی در این گذرگاه، مستقیماً ریسک بارگیری را تعدیل کرده و جریان سرمایه در گردش شرکت‌های حمل‌ونقل را افزایش می‌دهد.

بندر مرسین؛ شاه‌کلید صادرات ترکیبی ایران به مدیترانه

دگرگونی ژئوپلیتیک در خاورمیانه و اختلالات بی‌درپی در آبراه‌های سنتی، اهمیت حیاتی کریدورهای جایگزین و ترکیبی (ترکیب جاده، ریل و دریا) را به بالاترین سطح رسانده است. در پازل جدید تجاری، ترکیه تنها بازار مصرف کالا نیست؛ بنادر استراتژیک این کشور شامل مرسین در کرانه مدیترانه، و بنادر سامسون، ترابزون و آمیزر در حوزه دریای سیاه و اژه، بازوهای دریایی زنجیره صادرات ایران به شمار می‌روند. به‌ویژه بندر عمیق و مجهز مرسین، به‌عنوان پس‌کرانه دریایی بارهای ترانزیتی ایران عمل می‌کند که محموله‌ها را به اروپای جنوبی، شمال آفریقا و حوضه شامات پیوند می‌زند. اتصال کارآمد راه‌آهن ایران به خطوط ریلی منتهی به مرسین، زمان تحویل کالاهای صادراتی ایران به اروپا را به کمتر از نصف مسیرهای دریایی سنتی کاهش می‌دهد. این همگرایی چندوجهی زیرساختی، آسیب‌پذیری لجستیکی کشور در برابر تنش‌های پیرامونی را مهار کرده و هزینه‌های بیمه انکاب و کرایه حمل کانتینری را به شکلی معنادار می‌کاهد.

سرمایه‌گذاری ایرانیان و پارادایم تجاری آینده

رکن رکین این گذار راهبردی، نقش‌آفرینی بخش خصوصی و شبکه پویا و فعال کارآفرینان است. بر اساس آمارهای اتاق بازرگانی استانبول، ثبت بیش از ۷ هزار و ۲۸۸ شرکت با سرمایه ایرانی در خاک ترکیه، ظرفیتی بی‌ظنیر برای تسهیل تجارت دوجانبه به وجود آورده است. این حجم از سرمایه و تخصص می‌تواند به‌عنوان پل ارتباطی مطمئن برای دور زدن دیوارهای تعرفه‌ای، حل معضلات پرداخت بانکی، بازاریابی مجدد و مشارکت در پروژه‌های مشترک صنعتی مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

اگر تا دیروز تجارت دوجانبه در انحصار فروش مشتقات نفتی، محصولات پتروشیمی، فلزات پایه و محصولات اولیه کشاورزی خلاصه می‌شد، معماری نوین اقتصادی ایجاب می‌کند که تولید مشترک، صادرات خدمات فنی و مهندسی، تأسیس مراکز لجستیکی یکپارچه و تهاتر پیشرفته کالا با بهره‌گیری از توان این شرکت‌ها در دستور کار قرار گیرد. تبدیل رقابت‌های مخرب منطقه‌ای به منافع درهم‌تنیده اقتصادی، بزرگ‌ترین ضامن پایداری تجارت در ترازهای چند ده میلیارد دلاری خواهد بود.

سخن پایانی

دستیابی به سقف ۳۰ میلیارد دلاری در مرادوات اقتصادی ایران و ترکیه، آزمونی تعیین‌کننده برای ارزیابی تاب‌آوری تجاری و هوشمندی ژئواکونومیک دو کشور است. تجربه سال‌های گذشته نشان می‌دهد که تعارفات سیاسی بدون توسعه زیرساخت‌های فیزیکی، حل مناقشات تعرفه‌ای و هوشمندسازی گمرکی، در پشت صف‌های مرزی متوقف می‌شود. امروز نقشه راه جدیدی ترسیم شده که از بازرگان و رازی می‌گذرد و تا سامانه‌های کانتینری بندر مرسین در مدیترانه امتداد می‌یابد. راه‌اندازی گذرگاه چهارم، تشکیل منطقه آزاد مشترک خوی – وان، تسریع در فرآیندهای مالی و بانکی، و عملیاتی‌سازی e-TIR، ارکان چهارگانه این استراتژی نوسازی به شمار می‌روند. چنانچه تهران و آنکارا بتوانند موانع تعرفه‌ای تبعیض‌آمیز و گره‌های پولی را با اراده‌ای قاطع از میان بردارند، این کریدور نه‌فقط تجارت دوجانبه را به اوج تاریخی خود می‌رساند بلکه ایران را به حلقه‌ای حیاتی، غیرقابل‌حذف و کم‌هزینه در زنجیره توزیع و ترانزیت جهانی متصل خواهد کرد.

سبب کالایی و کاهش هزینه‌های مبادله به‌طور هم‌زمان فعال شوند. بر همین اساس، هدف تجاری جدید، تنها فروش سنتی مواد خام به ترکیه نیست بلکه هدف اساسی، خلق شرکات‌های چندوجهی و ورود به زنجیره‌های ارزش منطقه‌ای است تا جهش تجارت به افزایش پایداری اقتصادی و ارزآوری پایدار غیرنفتی ترجمه شود.

استان‌های شرقی ترکیه را به‌شدت کاهش می‌دهد. این گشایش جغرافیایی، فرصتی طلایی برای هدایت هدفمند جریان بار، تسهیل رویه‌های ورود موقت و ارتقای تاب‌آوری مرزی در برابر نوسانات فصلی فراهم می‌سازد و تضمین می‌کند که زیرساخت فیزیکی، مانع تحقق تراز ۳۰ میلیارد دلاری نخواهد شد.

زایش پس‌کرانه‌های تولید مشترک در محور خوی – وان

می‌رسد؛ سرمایه‌گذاران دو کشور می‌توانند با تکیه بر مواد خام و انرژی در دسترس در ایران و دانش زنجیره تأمین و بازاریابی ترکیه، محصولات نهایی را به مقاصد صادراتی ارسال کنند. این طرح در واقع اتصال بی‌واسطه قلب تپنده تولید در شمال‌غرب کشور به آب‌های بین‌المللی مدیترانه را کلید می‌زند.



کم‌نظیری دارد. از سوی دیگر، آذربایجان شرقی با دارا بودن صنایع قدرتمند در حوزه‌های ماشین‌آلات، تجهیزات صنعتی، صنایع غذایی، پتروشیمی، مصالح

ساختمانی و صنایع‌دستی، ظرفیت بالایی برای تصاحب بازارهای منطقه دارد. در این زنجیره، ترکیه هم مقصد این تولیدات است و هم مطمئن‌ترین کانال دسترسی کالاهای صادراتی ایران به بازارهای بین‌المللی محسوب می‌شود.

نبود موافقت‌نامه تجارت آزاد جامع میان دو کشور و توقف در سطح موافقت‌نامه تجارت با اقلام محدود است. خان‌های شامل عدم‌توازن در تراز تجاری ناهمگونی در مقررات استاندارد و قرنطینه کالا، و در نهایت رقابت کریدورهای موازی منطقه‌ای است که در صورت تعلل تهران، ترانزیت کالا را از مسیر ایران منحرف خواهند کرد.

