

## بررسی ظرفیت‌های کشور ترکیه

### در زمینه تامین کالاهای اساسی مورد نیاز کشورمان در شرایط بحرانی

#### مقدمه:

ترکیه با جمعیتی بالغ بر ۸۵ میلیون نفر و اقتصادی پویا، از ظرفیت‌های تولیدی، صادراتی و لجستیکی قابل ملاحظه‌ای برخوردار است که می‌تواند به عنوان یک تأمین‌کننده عمده نیازهای اساسی کشورمان به ویژه در شرایط بحرانی، عمل کند. تنوع اقلیمی این کشور، امکان تولید طیف گسترده‌ای از محصولات کشاورزی را فراهم آورده است که به تنوع سبد غذایی ایران کمک می‌کند. همچنین در بخش صنعت، توانمندی ترکیه در تولید قطعات خودرو، ماشین‌آلات صنعتی، محصولات دارویی و تجهیزات پزشکی، فرصت‌های مناسبی برای همکاری‌های مشترک و کاهش وابستگی ایران به واردات ایجاد می‌کند. نزدیکی جغرافیایی، زیرساخت‌های حمل و نقل پیشرفته و موقعیت ژئواستراتژیک ترکیه، آن را به یک شریک ایده‌آل و هاب ترانزیتی مهم برای ایران تبدیل می‌نماید. این نوشتار به بررسی تفصیلی این ظرفیت‌ها می‌پردازد تا درکی جامع از پتانسیل واقعی ترکیه در این زمینه حاصل شود.

#### 1. بخش کشاورزی و صنایع غذایی

کشاورزی در ترکیه فقط یک فعالیت اقتصادی نیست، بلکه بخشی از هویت ملی و منبع اصلی اشتغال برای درصد قابل توجهی از جمعیت (حدود ۲۰٪ نیروی کار) و امنیت غذایی کشور است. با وجود وابستگی فزاینده به واردات برخی نهاده‌ها مانند دانه‌های روغنی و خوراک دام، ترکیه در تولید بسیاری از محصولات کشاورزی و فرآورده‌های غذایی ظرفیت‌های قابل توجهی دارد. سهم کشاورزی در تولید ناخالص داخلی ترکیه حدود ۶-۷ درصد است، اما اهمیت آن در تأمین زنجیره غذایی و اشتغال بسیار بیشتر است.

## ظرفیت تولید غلات و وضعیت خودکفایی ترکیه:

- **گندم:** ترکیه سالانه بین ۲۰ تا ۲۵ میلیون تن گندم تولید می‌کند و عمدتاً در این محصول خودکفا است. کیفیت گندم تولیدی ترکیه، به‌ویژه ارقام دوروم، برای تولید ماکارونی و نان‌های با کیفیت بالا بسیار مناسب است. ترکیه حتی در سال‌های مساعد اقلیمی، تا ۱ تا ۲ میلیون تن گندم صادر می‌کند. این خودکفایی نسبی، ترکیه را به یک صادرکننده پایدار در منطقه تبدیل می‌کند.
- **جو:** تولید سالانه جو در ترکیه به طور متوسط بین ۶ تا ۱۰ میلیون تن متغیر است. بخش قابل توجهی از این تولید برای خوراک دام مصرف می‌شود، اما مازاد آن، که می‌تواند به بیش از ۲ میلیون تن در سال برسد، به بازارهای بین‌المللی صادر می‌شود.
- **ذرت:** تولید ذرت ترکیه در سال‌های اخیر به حدود ۵ تا ۸ میلیون تن رسیده است. با این حال، با افزایش مصرف در صنعت طیور و تولید روغن، نیاز به واردات ذرت نیز افزایش یافته است (حدود ۱۰ میلیون تن در سال). با این حال، ظرفیت تولید داخلی همچنان قابل ملاحظه است و می‌تواند بخشی از نیازهای منطقه‌ای را تأمین کند.
- **چالش‌ها و فرصت‌ها:** تغییرات اقلیمی و کمبود آب در برخی مناطق آناتولی چالش‌هایی برای تولید غلات ایجاد کرده است، اما سرمایه‌گذاری در تکنولوژی‌های نوین آبیاری و بذرها می‌تواند این روند را بهبود بخشد. برای ایران، واردات گندم از ترکیه ممکن است گران‌تر از منابع سنتی باشد، اما در شرایط بحرانی و اختلال در مسیرهای دیگر، می‌تواند یک گزینه قابل بررسی باشد.

## توانایی صادرات ذرت، جو، حبوبات و دانه‌های روغنی:

- **جو:** ترکیه یکی از صادرکنندگان اصلی جو در منطقه است.
- **حبوبات:** ترکیه در تولید **عدس، نخود و انواع لوبیا** خودکفا است و سالانه حدود ۱ میلیارد دلار از این محصولات را صادر می‌کند. کیفیت و تنوع حبوبات ترکیه‌ای بسیار بالاست.

- **دانه‌های روغنی: کلزا** (تولید سالانه بیش از ۱,۵ میلیون تن) و **آفتابگردان** (تولید حدود ۲ میلیون تن) از جمله دانه‌های روغنی هستند که ترکیه در تولید آن‌ها ظرفیت رو به رشدی دارد. با وجود واردات کلی برای پوشش نیاز صنایع روغن‌کشی (حدود ۳ میلیون تن در سال)، این کشور در حال تلاش برای افزایش سهم تولید داخلی است و صادرات دانه‌های روغنی غیرصنعتی نیز دارد. صادرات دانه‌های روغنی ترکیه به طور میانگین سالانه بیش از ۱ میلیارد دلار است.

### **جایگاه ترکیه در تولید و صادرات گوشت مرغ و محصولات طیور:**

- **ظرفیت تولید:** صنعت طیور ترکیه با سرمایه‌گذاری‌های عظیم در زیرساخت‌ها و فناوری، به یکی از مدرن‌ترین صنایع منطقه تبدیل شده است. تولید سالانه گوشت مرغ بیش از ۲ میلیون تن و تولید تخم‌مرغ بیش از ۲۰ میلیارد عدد است. این میزان تولید، نه تنها نیاز داخلی ۸۵ میلیونی را پوشش می‌دهد، بلکه مازاد قابل توجهی را برای صادرات ایجاد می‌کند.
- **قدرت صادراتی:** ترکیه یکی از بزرگترین صادرکنندگان گوشت مرغ در سطح جهانی است و سالانه بیش از ۵۰۰ هزار تن از این محصول را به بازارهای جهانی صادر می‌کند که ارزش آن به بیش از ۲ میلیارد دلار می‌رسد. بازارهای اصلی صادراتی شامل عراق (۴۰٪)، کشورهای خاورمیانه، شمال آفریقا و قفقاز است. این توانمندی، ترکیه را به یک منبع تأمین بالقوه برای گوشت مرغ ایران، که می‌تواند در مواقع بحران به سرعت تولید داخلی آن تحت تأثیر قرار گیرد، تبدیل می‌کند.

### **ظرفیت صنایع تبدیلی غذایی (روغن، آرد، ماکارونی):**

- **روغن نباتی:** ترکیه سالانه بیش از ۱,۵ میلیون تن روغن خوراکی (آفتابگردان، سویا، کلزا) تولید می‌کند و صنعت روغن‌کشی آن بسیار پیشرفته است.
- **آرد:** بیش از ۸۰۰ کارخانه آردسازی با ظرفیت تولید سالانه بیش از ۲۰ میلیون تن انواع آرد گندم و جو فعال هستند. صادرات آرد ترکیه به حدود ۲ میلیون تن در سال می‌رسد.

- **ماکارونی و پاستا:** ترکیه یکی از بزرگترین تولیدکنندگان و صادرکنندگان ماکارونی در جهان است، با ظرفیت تولید سالانه بیش از ۲ میلیون تن و صادرات حدود ۱ میلیون تن (ارزش صادرات بیش از ۷۰۰ میلیون دلار).

- **محصولات پخته شده و اسنک:** تولید انواع بیسکویت (بیش از ۱ میلیون تن در سال)، کیک، کلوچه، ویفر، اسنک و نان صنعتی نیز بسیار پیشرفته است و صادرات این محصولات ارزشی بیش از ۲ میلیارد دلار در سال دارد. این توانمندی‌ها، ترکیه را به یک شریک ایده‌آل برای تأمین سبد غذایی متنوع و فرآوری شده برای ایران تبدیل می‌کند.

**تنوع محصولات کشاورزی ترکیه و پتانسیل تأمین نیازهای خاص:** تنوع اقلیمی ترکیه منجر به تولید طیف گسترده‌ای از محصولات کشاورزی شده است:

- **میوه‌ها:** مرکبات (بیش از ۵ میلیون تن)، سیب (بیش از ۴ میلیون تن)، انگور (بیش از ۴ میلیون تن)، زردآلو، گیلان (بزرگترین تولیدکننده جهان)، هلو و غیره. صادرات میوه ترکیه سالانه بیش از ۳ میلیارد دلار است.

- **سبزیجات:** گوجه‌فرنگی (بیش از ۱۲ میلیون تن – یکی از بزرگترین تولیدکنندگان جهان)، خیار (بیش از ۱٫۸ میلیون تن)، فلفل، پیاز، سیب‌زمینی، بادمجان. صادرات سبزیجات ترکیه سالانه حدود ۲ میلیارد دلار است.

- **خشکبار:** پسته (بیش از ۲۰۰ هزار تن در سال، عمدتاً صادراتی)، بادام (بیش از ۱۰۰ هزار تن)، گردو (بیش از ۷۰ هزار تن). صادرات خشکبار ترکیه سالانه بیش از ۱٫۵ میلیارد دلار است. این تنوع، پتانسیل بالایی برای تأمین نیازهای تغذیه‌ای خاص ایران و کمک به حفظ تنوع غذایی در شرایط بحرانی دارد.

## 2. بخش داروسازی و تجهیزات پزشکی

صنعت داروسازی ترکیه در دهه‌های اخیر از یک صنعت مصرف کننده به یک صنعت تولید کننده و صادر کننده قوی تبدیل شده است و به یکی از بازیگران مهم در بازار جهانی دارویی منطقه تبدیل گشته است. پیش‌بینی می‌شود ارزش بازار دارویی ترکیه تا سال ۲۰۲۵ به بیش از ۸ میلیارد دلار برسد.

### • اندازه بازار دارویی ترکیه و تعداد شرکت‌های تولید کننده: بازار دارویی ترکیه، با بیش

از ۸۵ میلیون جمعیت و سیستم بهداشت و درمان توسعه یافته، بسیار بزرگ است. بیش از ۱۰۰ شرکت تولید کننده دارو، شامل شرکت‌های بزرگ بین‌المللی (مانند سانوفی، نوو نوردیسک، جانسن، راش، فایزر) و شرکت‌های ملی قدرتمند (مانند ابدی، واسفارما، نیوگین، سمل، سینوو)، در این کشور فعال هستند. بسیاری از این شرکت‌ها دارای فناوری‌های به‌روز، خطوط تولید مدرن و استانداردهای بین‌المللی مانند GMP هستند و ۹۰٪ از نیاز بازار داخلی را پوشش می‌دهند. صادرات دارویی ترکیه بیش از ۱٫۵ میلیارد دلار در سال است و بازارهای اصلی آن شامل کشورهای منطقه، اروپای شرقی و خاورمیانه می‌شود.

### • توانایی تولید داروهای ژنریک و آنالوگ: شرکت‌های داروسازی ترکیه در تولید داروهای

ژنریک، که معادل شیمیایی و دارای همان ماده مؤثره داروهای اصلی هستند، بسیار قوی عمل می‌کنند. این توانایی به آن‌ها امکان می‌دهد تا طیف گسترده‌ای از داروهای ضروری و پرمصرف را با کیفیت بالا، مطابق با استانداردهای بین‌المللی و با قیمت رقابتی تولید و عرضه کنند. ترکیه سالانه حدود ۵۰۰ میلیون دلار دارو صادر می‌کند و داروهای صادراتی اغلب شامل آنتی‌بیوتیک‌ها، داروهای قلبی-عروقی، مسکن‌ها و داروهای گوارشی می‌شوند. این داروها می‌توانند جایگزین مناسبی برای داروهای وارداتی باشند که دسترسی به آن‌ها در شرایط تحریم دشوار می‌شود.

- **پتانسیل تولید مواد اولیه دارویی (API) و سرمایه‌گذاری در این بخش:** با وجود

وابستگی حدود ۸۰-۹۰٪ از کل API های مصرفی به واردات از کشورهایی مانند چین و هند، دولت ترکیه سرمایه‌گذاری قابل توجهی را برای توسعه و تقویت تولید داخلی مواد اولیه دارویی انجام داده است. هدف از این سرمایه‌گذاری‌ها، کاهش وابستگی به واردات و تبدیل شدن به یک هاب منطقه‌ای برای تأمین API ها برای بازار داخلی و صادرات است. پروژه‌هایی با هدف افزایش سهم تولید داخلی API به ۳۰-۴۰٪ در حال پیگیری هستند. این بخش از صنعت داروسازی پتانسیل بالایی برای همکاری و توسعه مشترک با ایران دارد.

- **ظرفیت تولید تجهیزات پزشکی مصرفی و نیمه‌مصرفی:** ترکیه در تولید اقلام مصرفی

پزشکی مانند سرنگ (سالانه بیش از ۲ میلیارد عدد)، دستکش‌های لاتکس و نیتریل (بیش از ۱ میلیارد جفت)، ماسک‌های جراحی و N95 (با جهش تولید در دوران کرونا)، گان‌های بیمارستانی، کیت‌های تشخیصی ساده، پانسمان‌ها، و محلول‌های ضدعفونی کننده، ظرفیت تولید بالایی دارد. صادرات این بخش بیش از ۱٫۵ میلیارد دلار در سال است. همچنین، در تولید تجهیزات پزشکی ساده‌تر و نیمه‌مصرفی مانند تخت‌های بیمارستانی (با قابلیت تولید بیش از ۱۰۰ هزار تخت در سال)، ویلچرها، عصا، واکر، تجهیزات آزمایشگاهی پایه و تجهیزات فیزیوتراپی نیز توانمند است و می‌تواند نیازهای ایران را با سرعت و قیمت مناسب‌تر پوشش دهد.

- **استانداردهای تولید و قابلیت انطباق با استانداردهای ایران:** بسیاری از کارخانه‌های

داروسازی و تجهیزات پزشکی ترکیه دارای گواهینامه‌های معتبر بین‌المللی GMP از سازمان‌های دارویی اروپایی یا آمریکایی هستند. این گواهینامه‌ها نشان‌دهنده رعایت بالاترین استانداردها در فرآیندهای تولید است که معمولاً با استانداردهای کیفی مورد قبول در ایران مطابقت دارند و ورود کالاهای تولیدی به ایران را تسهیل می‌کنند. سازمان غذا و داروی ایران برای واردات دارو و تجهیزات پزشکی از ترکیه، نیازمندی‌های خاص خود را دارد که با همکاری طرف ترک و ارائه مستندات لازم، قابل رفع است.

### 3. بخش صنعت و تولیدات واسطه‌ای

ترکیه به عنوان یک کشور صنعتی با پایگاه تولیدی متنوع و رو به رشد (صنعت حدود 25-30 درصد GDP)، می‌تواند نقش مهمی در تأمین قطعات و مواد اولیه مورد نیاز صنایع مختلف ایران ایفا کند و به حفظ چرخه تولید و اشتغال در ایران در شرایط بحرانی کمک نماید.

#### 1. صنایع نساجی و پوشاک: خودکفایی و ظرفیت صادراتی: ترکیه یکی از مراکز اصلی

تولید و صادرات نساجی و پوشاک در جهان است، با حجم صادرات سالانه بیش از ۳۰ میلیارد دلار. این کشور توانایی صادرات حجم عظیمی از انواع پارچه، نخ، پوشاک آماده و منسوجات خانگی را دارد و به راحتی می‌تواند نیازهای ایران را در این بخش پوشش دهد.

#### 2. صنایع خودروسازی و قطعه‌سازی: توانایی تأمین قطعات یدکی: ترکیه هاب تولید

قطعات خودرو برای برندهای جهانی است و سالانه بیش از ۱ میلیارد دلار قطعات خودرو صادر می‌کند. این کشور ظرفیت بالایی در تولید قطعات یدکی با کیفیت برای انواع خودروها، ماشین‌آلات کشاورزی و صنعتی دارد. با توجه به پلتفرم‌های مشترک خودروهای مونتاژ شده در ایران و ترکیه، تأمین قطعات یدکی از ترکیه امکان‌پذیر و مقرون به صرفه است.

#### 3. صنایع ماشین‌سازی و فلزات: تولید ماشین‌آلات سبک و متوسط: ترکیه در ساخت

ماشین‌آلات صنعتی سبک، ماشین‌آلات کشاورزی، ابزارآلات دقیق، تجهیزات ساختمانی و قطعات فلزی مهارت دارد. صادرات ماشین‌آلات ترکیه سالانه بیش از ۲۵ میلیارد دلار است. این امر می‌تواند در تأمین نیازهای تعمیر و نگهداری ماشین‌آلات صنعتی و خطوط تولید در ایران مؤثر باشد.

#### 4. صنایع شیمیایی و پلاستیک: تولید مواد پایه و محصولات نهایی: ترکیه در تولید مواد

شوینده، رنگ، چسب، رزین‌ها، مواد اولیه پلاستیکی و محصولات پلاستیکی مصرفی و صنعتی (مانند لوله‌ها، ظروف، قطعات خودرو) ظرفیت تولید خوبی دارد. صادرات محصولات شیمیایی و

پلاستیکی ترکیه سالانه بیش از ۲۰ میلیارد دلار است. این محصولات می‌توانند بخشی از نیازهای ایران را تأمین کنند.

#### 5. توانایی تولید تجهیزات و قطعات مخابراتی و الکترونیکی: ترکیه در تولید برخی تجهیزات

مخابراتی و الکترونیکی، از جمله قطعات کامپیوتری پایه و دستگاه‌های ارتباطی، پیشرفت‌هایی داشته است. هرچند در سطح تولیدات پیشرفته نیست، اما امکان تأمین برخی قطعات و تجهیزات مورد نیاز ایران را در این بخش‌های استراتژیک فراهم می‌آورد.

#### 4. ظرفیت‌های لجستیکی و زیرساختی

توانمندی‌های لجستیکی و زیرساختی ترکیه، نقش حیاتی در امکان‌پذیری و کارایی جریان کالا از این کشور به ایران ایفا می‌کند و پتانسیل ترکیه را به عنوان یک "هاب ترانزیتی" و تأمین‌کننده مطمئن تقویت می‌نماید.

#### • بنادر دریای مدیترانه (مرسین، اسکندرون) و دریای سیاه: نقش هاب: بنادر ترکیه در

سواحل مدیترانه مانند مرسین و اسکندرون و همچنین بنادر دریای سیاه مانند سامسون و ترابزون هاب‌های مهمی برای تجارت بین‌المللی و ترانزیت کالا هستند. بندر مرسین با ظرفیت سالانه جابجایی بیش از ۲۵ میلیون تن بار و قابلیت پذیرش کانتینرهای بسیار زیاد، یکی از بزرگترین بنادر شرق مدیترانه است. این بنادر می‌توانند به عنوان نقطه ورود کالاهایی که از مبدأهای دورتر به ترکیه حمل می‌شوند و سپس به ایران ترانزیت می‌گردند، عمل کنند.

#### • شبکه گسترده جاده‌ای و قابلیت حمل و نقل ریلی: ترکیه دارای بیش از ۳۰ هزار کیلومتر

شبکه بزرگراهی مدرن است که دسترسی سریع و کارآمد به مرزهای زمینی، به‌ویژه مرز بازرگان-گوربولاغ با ایران، را فراهم می‌کند. همچنین، شبکه ریلی این کشور به طول بیش از ۱۲ هزار کیلومتر، در حال توسعه برای اتصال به شبکه‌های ریلی بین‌المللی است و برای حمل و نقل انبوه کالا، به‌ویژه کالاهای حجیم و غیرفوری، کارایی بالایی دارد.



- **مراکز لجستیکی و انبارداری مدرن:** در نزدیکی بنادر و مراکز صنعتی مهم، انبارهای بزرگ و مراکز لجستیکی مجهزی وجود دارند که مجهز به فناوری‌های نوین برای ذخیره‌سازی (مانند انبارهای کانتینری، سیلوها، انبارهای با کنترل دما) هستند. این زیرساخت‌ها به مدیریت بهتر زنجیره تأمین و تسهیل فرآیندهای گمرکی و ترانزیت کمک می‌کنند.
- **شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی فعال در منطقه:** حضور شرکت‌های بزرگ و معتبر حمل و نقل بین‌المللی در ترکیه، که دارای ناوگان گسترده زمینی (بیش از ۵۰۰ هزار کامیون فعال)، دریایی و هوایی، و تجربه عملیاتی در مسیرهای منطقه‌ای و بین‌المللی هستند، تضمین‌کننده زیرساخت و دانش لازم برای مدیریت جریان کالا از ترکیه به ایران خواهد بود. این شرکت‌ها می‌توانند نقش مهمی در هماهنگی حمل و نقل زمینی، دریایی و هوایی ایفا کنند.

## 5. ظرفیت ترکیه به عنوان هاب ترانزیتی

ترکیه، به دلیل موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد خود در چهارراه قاره‌ها، زیرساخت‌های لجستیکی پیشرفته و شبکه گسترده روابط تجاری و حمل و نقلی بین‌المللی، از پتانسیل قابل توجهی برای ایفای نقش به عنوان یک "هاب ترانزیتی و توزیعی" استراتژیک برای تأمین نیازهای وارداتی ایران از کشورهای ثالث برخوردار است. این قابلیت به‌ویژه در سناریوهای بحرانی که ممکن است مسیرهای مستقیم حمل و نقل کالا به ایران با محدودیت، ریسک بالا یا افزایش هزینه‌های چشمگیر مواجه شوند، اهمیت دوچندان می‌یابد. این بخش به طور جامع این پتانسیل را از ابعاد مختلف مورد بررسی قرار می‌دهد.

### 1. دسترسی ترکیه به بازارهای جهانی و شبکه‌های حمل و نقل بین‌المللی: شریان‌های ارتباطی

زیربنای نقش آفرینی ترکیه به عنوان یک هاب ترانزیتی، دسترسی گسترده و چندوجهی آن به شبکه‌های حمل و نقل بین‌المللی است که امکان ورود انواع کالا از نقاط مختلف جهان را به خاک این کشور فراهم می‌آورد و سپس از طریق شبکه‌های داخلی آن، به سمت ایران هدایت می‌شود.

- **بنادر مهم دریای مدیترانه: دروازه‌هایی به سوی جهان:**

○ **بندر مرسین (Mersin):** این بندر یکی از بزرگترین و مهم‌ترین بنادر ترکیه در دریای مدیترانه شرقی است که به طور مداوم توسط بزرگترین خطوط کشتیرانی کانتینری و فله‌بر جهان پوشش داده می‌شود. حجم جابجایی سالانه بیش از ۲۵ میلیون تن بار (شامل بیش از ۱,۵ میلیون TEU کانتینر) و ظرفیت پذیرش کشتی‌های بزرگ (تا ۱۰۰ هزار تن وزن مرده) نشان‌دهنده توان عملیاتی بالای آن است. مرسین به طور مستقیم به بنداری چون **روتردام (هلند)**، **هامبورگ (آلمان)**، **آنتورپ (بلژیک)** در شمال اروپا، **والنسیا و بارسلون (اسپانیا)** در جنوب اروپا، **بنادر آمریکا (مانند نیویورک، ساوانا، هیستون)**، و بندار متعدد در شرق آسیا **(مانند شانگهای، نینگبو، سینگاپور، بوسان)** و جنوب آسیا **(مانند مومبای، کلمبو)** و همچنین **بنادر آفریقای شمالی و شرقی** متصل است. این گستردگی پوشش خطوط کشتیرانی، امکان واردات طیف وسیعی از کالاها از سراسر جهان را به ترکیه فراهم می‌سازد. برای مثال، کالاهای الکترونیکی و پوشاک از شرق آسیا، ماشین‌آلات از اروپا، و محصولات نفتی یا معدنی از قاره آمریکا می‌توانند از طریق مرسین وارد شده و سپس برای ترانزیت به ایران آماده شوند.

○ **بندر اسکندرون (Iskenderun):** این بندر نیز در جنوب ترکیه و در دریای مدیترانه واقع شده و با وجود حجم عملیاتی کمتر نسبت به مرسین، از اهمیت استراتژیک بالایی برخوردار است. این بندر به ویژه برای ترانزیت کالاهایی که از منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا وارد می‌شوند، حائز اهمیت است.

○ **بندر آمبارلی (Ambarlı) و سایر بنادر نزدیکی استانبول:** این بنادر که در سواحل دریای مرمره و نزدیک به تنگه‌های بسفر و داردانل واقع شده‌اند، دسترسی خوبی به بازارهای اروپای شرقی و مرکزی دارند و به عنوان نقاط ورودی مهمی برای کالاهای اروپایی عمل می‌کنند.

• **بنادر دریای سیاه: ارتباط با شمال و شرق:** بنادر ترکیه در دریای سیاه مانند **سامسون**، **ترابزون**، **اینه‌بول (Inebolu)** و **سینوپ**، ارتباط مستقیمی با کشورهای حاشیه دریای سیاه

(روسیه، اوکراین، گرجستان، رومانی، بلغارستان) و از طریق کانال‌های آبی (مانند کانال‌های دانوب-راین) به قلب اروپای شرقی و حتی اروپای مرکزی دارند. این بنادر می‌توانند مسیرهای جایگزینی برای تأمین کالاهایی باشند که از این مناطق وارد می‌شوند، به‌ویژه غلات، محصولات کشاورزی، فلزات پایه و مواد معدنی از روسیه و اوکراین که از مسیر دریای سیاه حمل می‌شوند.

- **مسیرهای ترانزیتی زمینی و ریلی: شریان‌های زمینی:** ترکیه به طور فعال در کریدورهای

بین‌المللی حمل و نقل حضور دارد که امکان انتقال کالا به صورت زمینی و ریلی را فراهم می‌آورد.

- **کریدور حمل و نقل میانی (Middle Corridor) یا راه‌آهن باکو-تفلیس-**

**قارص:** این کریدور ریلی که ترکیه را به صورت مستقیم به آذربایجان و گرجستان متصل

می‌کند، به شبکه راه‌آهن آسیای مرکزی (قزاقستان، ازبکستان)، چین و روسیه پیوند

می‌خورد. این کریدور فرصتی برای ترانزیت کالا از آسیا به ترکیه و اروپا و بالعکس فراهم

می‌آورد و می‌تواند در صورت اختلال در مسیرهای دریایی، به کانالی برای ورود کالاهای

اساسی مورد نیاز ایران از شرق (مانند چین) تبدیل شود.

- **شبکه جاده‌ای:** ترکیه دارای شبکه بزرگراهی مدرن و توسعه‌یافته‌ای است که امکان

حمل و نقل زمینی کالا را از تمام نقاط اروپا (از طریق ورودی‌های غربی مانند بلغارستان و

یونان) و خاورمیانه (از طریق ورودی‌های جنوبی و شرقی مانند گرجستان، ارمنستان و ایران)

به مرزهای ایران تسهیل می‌کند. این شبکه گسترده، انعطاف‌پذیری بالایی در حمل و نقل

کالا به ایران ایجاد می‌کند.

## 2. پتانسیل ترانزیت کالاهای اساسی مورد نیاز ایران از مبداهای مختلف:

ترکیه می‌تواند به عنوان یک "ترمینال میانی" برای انواع کالاهای اساسی عمل کند:

- **غلات و نهاده‌های دامی از روسیه و اوکراین:** در سناریوهای بحرانی که مسیرهای دریایی

مستقیم از دریای سیاه به ایران با ریسک‌های امنیتی یا تحریمی مواجه می‌شوند، ترکیه می‌تواند نقش

یک گذرگاه ترانزیتی حیاتی را ایفا کند. کالاهای فله مانند گندم، جو و ذرت می‌توانند از بنادر

شمالی ترکیه (دریای سیاه) دریافت شده و سپس از طریق حمل و نقل زمینی (کامیون) یا ریلی (با استفاده از شبکه راه آهن یا حتی حمل و نقل ترکیبی بین جاده و ریل) به مرزهای ایران منتقل شوند. این امر نیازمند هماهنگی دقیق لجستیکی و گمرکی است، اما پتانسیل آن وجود دارد.

- **محصولات الکترونیکی، پوشاک و کالاهای مصرفی از شرق آسیا (چین، کره جنوبی، ویتنام، تایوان):** بسیاری از کالاهای الکترونیکی، لوازم خانگی، قطعات الکترونیکی، منسوجات و پوشاک مورد نیاز ایران از مبدأهای شرق آسیا تأمین می شوند. ترکیه با بنادر مدیترانه ای خود که به طور منظم توسط خطوط حمل و نقل دریایی از این مناطق پوشش داده می شوند، می تواند این کالاها را دریافت کرده و از طریق حمل و نقل زمینی (با کامیون) یا ریلی (با استفاده از کریدور میانی) به مرزهای ایران ترانزیت کند. این امر به ویژه زمانی که دسترسی مستقیم از طریق بنادر جنوبی ایران (مانند بندر عباس) با مشکل مواجه می شود یا هزینه ها به شدت افزایش می یابد، حائز اهمیت است.

- **محصولات های تک، داروهای تخصصی و ماشین آلات صنعتی از اروپا:** داروهای تخصصی که ممکن است در ترکیه تولید نشوند، تجهیزات پزشکی پیشرفته (مانند MRI، شتاب دهنده های خطی)، ماشین آلات صنعتی خاص (مانند ماشین آلات دقیق تولید)، مواد شیمیایی پیشرفته و قطعات های تک که ممکن است از کشورهای اروپایی (آلمان، ایتالیا، فرانسه، سوئیس) تأمین شوند، می توانند از طریق مسیرهای ترانزیتی زمینی (با کامیون از مرزهای غربی ترکیه) یا دریایی (از طریق بنادر مدیترانه ای و سپس حمل و نقل زمینی به ایران) به کشور منتقل شوند. این مسیرها می توانند جایگزینی برای مسیرهای هوایی گران قیمت یا مسیرهای دریایی طولانی و پرخطر باشند.

- **فلزات و مواد معدنی از مناطق دیگر:** سنگ های معدنی، فلزات پایه یا آلیاژهای خاص که ممکن است از آفریقا، آمریکای جنوبی یا حتی استرالیا تأمین شوند، می توانند از طریق بنادر مدیترانه ای ترکیه وارد و سپس ترانزیت شوند.

### 3. ظرفیت های انباری و لجستیکی ترکیه برای مدیریت کالاهای ترانزیتی:

توانایی مدیریت حجم بالای کالاهای ترانزیتی، نیازمند زیرساخت‌های لجستیکی قوی است که ترکیه در این زمینه سرمایه‌گذاری قابل توجهی انجام داده است.

- **مراکز لجستیکی تخصصی:** ترکیه تعداد فزاینده‌ای مرکز لجستیکی مدرن و مجهز در نقاط استراتژیک کشور ایجاد کرده است. این مراکز که در نزدیکی بنادر اصلی، فرودگاه‌های بین‌المللی بزرگ (مانند استانبول، آنکارا، ازمیر با ظرفیت جابجایی میلیون‌ها تن بار در سال) و مرزهای زمینی مهم واقع شده‌اند، به طور تخصصی برای ارائه خدماتی چون پذیرش کالا، انبارداری (شامل انبارهای مجهز به کنترل دما برای مواد غذایی و دارویی، انبارهای کالاهای خطرناک و انبارهای عمومی)، تجمیع (Consolidation) کالا از مبدأهای مختلف برای یک مقصد واحد، بسته‌بندی مجدد، برچسب‌گذاری مطابق با استانداردهای مقصد، و آماده‌سازی کالا برای ارسال نهایی طراحی شده‌اند. این زیرساخت‌ها، که اغلب توسط شرکت‌های لجستیکی بزرگ مانند Netlog Lojistik، Mars Logistics، Omsan Lojistik اداره می‌شوند، به مدیریت بهتر زنجیره تأمین و تسهیل فرآیندهای گمرکی و ترانزیت کمک می‌کنند. این مراکز می‌توانند محل تجمیع محموله‌های کوچک‌تر از منابع مختلف و ارسال یکباره آن‌ها به ایران باشند.

- **منطقه‌های آزاد تجاری و انبارهای گمرکی:** ترکیه دارای چندین منطقه آزاد تجاری (مانند منطقه آزاد مرسین، منطقه آزاد صنعتی ایزمیت، منطقه آزاد تجاری-صنعتی بورسا) و انبارهای گمرکی مجهز است. این مناطق و انبارها به شرکت‌های خارجی اجازه می‌دهند تا کالاها را بدون پرداخت فوری عوارض گمرکی وارد کرده، در انبارها نگهداری کنند، فرآیندهای ارزش افزوده (مانند مونتاژ ساده، بسته‌بندی مجدد) را انجام دهند و سپس به کشورهای دیگر (از جمله ایران) صادر یا ترانزیت نمایند. این تسهیلات می‌تواند فرآیند واردات و ترانزیت کالا برای ایران را ساده‌تر، سریع‌تر و با ریسک کمتری همراه کند، زیرا نیازی به پرداخت آنی عوارض ورودی برای کل محموله نیست.

- **شبکه حمل و نقل داخلی کارآمد:** شبکه جاده‌ای مدرن و در حال توسعه ریلی ترکیه، امکان انتقال سریع و نسبتاً کارآمد کالا را از بنادر ورودی به مرزهای ایران فراهم می‌کند. با وجود اینکه

در برخی مقاطع، به‌ویژه در فصول اوج بار یا در نزدیکی مرزها، ممکن است ترافیک و تراکم ایجاد شود، اما در مجموع این شبکه امکان انتقال کالا را به طور مداوم فراهم می‌آورد. قابلیت حمل و نقل ریلی برای کالاهای حجیم و سنگین، می‌تواند هزینه‌ها را در مسیرهای طولانی تر کاهش دهد.

#### 4. نقش شرکت‌های لجستیکی و حمل و نقل ترکیه‌ای:

- **تجربه و تخصص:** شرکت‌های لجستیکی و حمل و نقل بزرگ ترکیه‌ای مانند Netlog Lojistik

( که یکی از بزرگترین شرکت‌های لجستیک در منطقه است و خدمات جامعی از انبارداری تا حمل و نقل بین‌المللی ارائه می‌دهد، Mars Logistics با تمرکز بر حمل و نقل چندوجهی بین اروپا و آسیا، Omsan Lojistik وابسته به گروه OYAK با ناوگان بزرگ زمینی و دریایی، Horoz Lojistik فعال در حمل و نقل جاده‌ای، انبارداری و خدمات لجستیکی بین‌المللی و همچنین شرکت‌های کشتیرانی فعال در منطقه، دارای تجربه گسترده در مدیریت جریان کالا در مسیرهای بین‌المللی و منطقه‌ای هستند.

- **خدمات جامع لجستیکی:** این شرکت‌ها با داشتن ناوگان گسترده زمینی (بیش از ۵۰۰ هزار

کامیون فعال)، دریایی (با دسترسی به کشتی‌های کانتینری، فله‌بر و تانکر) و همکاری با خطوط هوایی، قادر به ارائه راهکارهای لجستیکی جامع برای انتقال کالا از مبدأهای ثالث به ایران از طریق ترکیه می‌باشند. این خدمات شامل:

- حمل و نقل دریایی به بنادر ترکیه و سپس حمل و نقل زمینی/ریلی به مرز ایران.
- حمل و نقل هوایی کالا از مبدأ به فرودگاه‌های ترکیه و سپس ترانزیت هوایی یا زمینی به ایران.
- مدیریت کامل فرآیندهای گمرکی در ترکیه و تسهیل فرآیندهای ترانزیت.
- انبارداری و تجمع کالا در مراکز لجستیکی ترکیه.
- بیمه محموله‌ها و مدیریت ریسک.
- ردیابی لحظه‌ای محموله‌ها.

- **شناخت قوانین و مقررات:** این شرکت‌ها با شناخت قوانین و مقررات گمرکی و ترانزیتی ترکیه و همچنین با داشتن درکی از الزامات گمرکی ایران، می‌توانند فرآیند انتقال کالا را تسهیل کرده و ریسک‌های احتمالی ناشی از مقررات را کاهش دهند.

### چالش‌های نقش هاب ترانزیتی:

- **افزایش هزینه‌ها:** ترانزیت کالا از طریق ترکیه، به دلیل هزینه‌های حمل و نقل داخلی ترکیه (جاده‌ای، ریلی، بندری)، عوارض گمرکی و ترانزیتی ترکیه، هزینه‌های انبارداری، و سود واسطه‌ها (شرکت‌های لجستیکی ترکیه‌ای)، می‌تواند هزینه‌ها را نسبت به واردات مستقیم از مبدأ به مقصد نهایی (مثلاً از چین به ایران از طریق دریا) افزایش دهد. این افزایش هزینه باید در محاسبات اقتصادی واردات ایران مد نظر قرار گیرد. به عنوان مثال، هزینه ترانزیت یک کانتینر ۲۰ فوتی از چین به ایران از طریق ترکیه ممکن است ۱۵۰۰ تا ۳۰۰۰ دلار یا بیشتر باشد، بسته به نوع کالا و مسیر.
- **زمان بر بودن فرآیند:** اضافه شدن یک مرحله ترانزیت و عبور از گمرکات دو کشور، زمان کل زنجیره تأمین را افزایش می‌دهد. اگر حمل و نقل دریایی از شرق آسیا به ترکیه ۲۰-۱۰ روز و ترانزیت زمینی یا ریلی از ترکیه به ایران نیز ۵ تا ۱۰ روز طول بکشد، کل زمان تحویل کالا می‌تواند به ۳۰ تا ۴۰ روز یا بیشتر برسد، که در مقایسه با حمل مستقیم دریایی به بنادر جنوبی ایران (که ممکن است ۲۵ تا ۳۵ روز باشد)، افزایش قابل ملاحظه‌ای است. این افزایش زمان، به‌ویژه برای کالاهایی که نیاز به تحویل فوری دارند (مانند برخی داروها یا قطعات یدکی حیاتی)، یک چالش محسوب می‌شود.
- **وابستگی به اراده سیاسی ترکیه و فشارهای بین‌المللی:** مهم‌ترین و تعیین‌کننده‌ترین چالش، وابستگی این مسیر ترانزیتی به اراده سیاسی دولت ترکیه است. در شرایطی که ایران تحت تحریم‌های شدید بین‌المللی، به‌ویژه تحریم‌های آمریکا، قرار دارد، ترکیه ممکن است تحت فشارهای سیاسی و اقتصادی غرب قرار گیرد تا از تسهیل ترانزیت کالاهای حساس یا کالاهایی که به نحوی به تحریم‌ها مرتبط می‌شوند، خودداری کند. هرگونه تغییر در سیاست خارجی ترکیه یا تشدید تحریم‌ها می‌تواند

مسیر ترانزیت را با اختلال مواجه کند یا حتی آن را کاملاً مسدود سازد. لذا، پایداری و اطمینان‌پذیری این مسیر، به‌شدت به روابط دوجانبه و وضعیت بین‌المللی بستگی دارد.

- **پیچیدگی‌های اداری و گمرکی:** هرچند ترکیه تلاش می‌کند فرآیندها را تسهیل کند، اما فرآیندهای گمرکی و ترانزیتی بین‌المللی، حتی در مسیرهای ترانزیتی، نیازمند طی مراحل اداری، ارائه اسناد و مدارک، و رعایت قوانین و مقررات دو کشور است. این امر مستلزم داشتن تخصص کافی در امور گمرکی و هماهنگی بین شرکت‌های حمل و نقل، ترخیص‌کاران و مقامات گمرکی دو طرف است. وجود هرگونه نقص یا عدم تطابق در اسناد می‌تواند منجر به تأخیرهای طولانی شود.
- **ریسک‌های امنیتی در مسیرهای ترانزیتی:** مسیرهای ترانزیتی زمینی، به‌ویژه در مناطق مرزی، ممکن است با ریسک‌های امنیتی مواجه باشند. هرچند ترکیه در تأمین امنیت داخلی خود نسبتاً موفق عمل کرده است، اما در شرایط بی‌ثباتی منطقه‌ای، ممکن است کاروان‌های حمل کالا در معرض خطراتی مانند سرقت، گروگان‌گیری یا حملات احتمالی قرار گیرند، به‌ویژه اگر مسیرهای ترانزیت از مناطق با تنش‌های سیاسی یا امنیتی عبور کنند.

## 5. سناریوهای استفاده ایران از ترکیه به عنوان هاب ترانزیتی:

با در نظر گرفتن ظرفیت‌ها و چالش‌ها، ایران می‌تواند از پتانسیل ترکیه به عنوان هاب ترانزیتی در سناریوهای مختلف بهره‌برداری کند:

- **ترانزیت کالاهای اساسی و ضروری:** اولویت اصلی برای استفاده از این مسیر باید بر کالاهایی باشد که نیاز مبرم به تأمین آن‌ها وجود دارد و یا تأمین مستقیم آن‌ها با مشکلات جدی مواجه است، مانند:
  - **داروها و تجهیزات پزشکی:** به‌ویژه اقلام حساس و پرهزینه که نیاز به حمل سریع‌تر دارند و یا از منابع محدودی قابل تأمین هستند.
  - **نهاده‌های دامی و طیور:** ذرت، سویا، و سایر خوراک دام که وابستگی وارداتی به آن‌ها بالاست.



○ **مواد اولیه خاص صنعتی:** قطعات یدکی حساس، مواد شیمیایی خاص که در داخل تولید نمی‌شوند.

○ **محصولات کشاورزی فسادپذیر:** میوه‌ها و سبزیجات تازه که نیاز به حمل و نقل سریع‌تر دارند.

• **ترانزیت کالاهای با ارزش افزوده بالا و کم‌حجم:** برای کالاهایی که هزینه حمل و نقل بخش کوچکی از ارزش کل آن‌ها را تشکیل می‌دهد (مانند برخی قطعات الکترونیکی، داروهای تخصصی)، استفاده از مسیر ترانزیتی ترکیه می‌تواند توجیه‌پذیر باشد، حتی اگر کمی گران‌تر از حمل مستقیم باشد.

• **بیمه و مدیریت ریسک در زنجیره تأمین ترانزیتی:** ایران می‌بایست با همکاری شرکت‌های لجستیکی ترکیه‌ای و شرکت‌های بیمه بین‌المللی، سازوکارهای مناسبی برای بیمه محموله‌های ترانزیتی و مدیریت ریسک‌های احتمالی (مانند تأخیر، آسیب دیدگی، سرقت یا مصادره کالا) طراحی کند.

## نتیجه‌گیری

ترکیه با دارا بودن ظرفیت‌های متنوع تولیدی و صادراتی در حوزه‌های کشاورزی، صنایع غذایی، داروسازی، خودروسازی و همچنین زیرساخت‌های لجستیکی پیشرفته شامل بنادر، شبکه حمل و نقل زمینی و ریلی و مراکز لجستیکی مدرن، به عنوان یک شریک استراتژیک و هاب ترانزیتی با پتانسیل بالا برای ایران مطرح است. این توانمندی‌ها، به ویژه در شرایط بحران و تحریم، امکان تأمین نیازهای ایران در بخش‌های مختلف و تسهیل تجارت و ترانزیت کالا را فراهم می‌آورد. برای بهره‌برداری موثر از این پتانسیل، ایران باید با رویکردی فعال، دیپلماتیک و با همکاری شرکت‌های لجستیکی ترکیه‌ای، ریسک‌های موجود را مدیریت کرده و امنیت غذایی، دارویی و صنعتی خود را تضمین نماید.