



استاد ژئوپلتیک دانشگاه تهران در گفت‌وگو با «ایران»:

خلیج فارس و تنگه هرمز را نمی توان به سادگی از معادلات اقتصادی جهان حذف کرد

گفت و گو

فاطمه غریبی / گروه دیپلماسی- با تشدید تنش‌ها در خلیج فارس و افزایش نگرانی‌ها درباره تنگه هرمز، بحث درباره مسیرهای جایگزین برای انتقال نفت و کالا بیش از گذشته مورد توجه قرار گرفته است. توسعه خطوط لوله و کریدورهای زمینی از جمله گزینه‌هایی است که کشورهای منطقه برای کاهش وابستگی به این آبراه دنبال می‌کنند. اما این مسیرها تا چه اندازه می‌توانند جایگزین هرمز شوند و آیا اساساً امکان کنار گذاشتن این آبراه از معادلات انرژی منطقه وجود دارد؟

برای بررسی ابعاد این موضوع و اینکه مسیرهای جایگزین هرمز تا چه اندازه عملی و اثرگذار هستند، به سراغ بهادر زاغی، استاد ژئوپلتیک دانشگاه تهران رفتیم. زاغی در گفت‌وگو با «ایران» تأکید می‌کند که هیچ‌یک از این مسیرها در کوتاه‌مدت نمی‌توانند جایگزین کامل تنگه هرمز شوند، اما در بلندمدت می‌توانند بخشی از وابستگی کشورهای منطقه به این آبراه را کاهش دهند.

به گفته او، کشورهای منطقه در کوتاه‌مدت به سمت توسعه خطوط لوله حرکت خواهند کرد و در بلندمدت، حتی طرح‌هایی مانند احداث کانال برای دور زدن تنگه هرمز نیز از نظر فنی قابل تصور است. البته اجرای چنین پروژه‌ای در شرایط فعلی امکان‌پذیر نیست اما در نهایت باید توجه داشت که اهمیت هرمز همچنان به میزان انتقال انرژی و کالا از این مسیر وابسته خواهد بود.

با توجه به تحولات اخیر، اهمیت راهبردی و ژئوپلتیکی تنگه هرمز و امکان ایجاد و استفاده از راه‌های جایگزین را چطور تحلیل می‌کنید؟

تنگه هرمز پس از تنگه مالاکا از مهم‌ترین آبراه‌های جهان از نظر حمل‌ونقل نفت و تجارت به شمار می‌رود. حدود ۱۱ درصد نفت جهان از طریق تنگه هرمز منتقل و در کنار آن، حدود ۸ درصد دیگر نیز از مسیر باب‌المندب جابه‌جا می‌شود. در مجموع، حدود ۲۰ درصد نفت جهان از طریق این دو تنگه انتقال می‌یابد. به همین دلیل، تنگه هرمز از اهمیت راهبردی بسیار بالایی برخوردار است و نظر ژئوپلتیکی، یکی از آبراه‌های بی‌بدیل جهان محسوب می‌شود.

در طول تاریخ، به‌تدریج براهمیت این تنگه افزوده شده است. هرچه کشورها از نظر اقتصادی قدرتمندتر شوند، نقش هرمز نیز پررنگ‌تر خواهد شد؛ چراکه این آبراه برای تجارت، انتقال نفت و جابه‌جایی منابع و فرآورده‌های نفتی اهمیت زیادی دارد. تقریباً روزانه ۱۲۰ کشتی نفتی و تجاری از این منطقه عبور می‌کنند. عرض تنگه هرمز در محدوده عبور کشتی‌ها حدود ۲۳ کیلومتر است، هرچند در برخی نقاط عرض آن به حدود ۹۵ کیلومتر نیز می‌رسد. در مسیر کشتیرانی، خطوط رفت و برگشت مشخصی وجود دارد. کشتی‌هایی که از دریای عمان وارد تنگه می‌شوند و قصد ورود به خلیج فارس را دارند، معمولاً از سمت ایران عبور می‌کنند؛ زیرا عمق آب در این بخش حدود ۳۵ تا ۵۵ متر است. در مقابل، عمق آب در بخش جنوبی تنگه و در حوزه عمان به حدود ۹۵ متر و حتی نزدیک به ۱۰۰ متری می‌رسد. بنابراین کشتی‌های نفتکش زمانی که مخازن خود را پر کرده‌اند و بار بیشتری دارند،

را از طریق خطوط آهن و بزرگراه‌های بسیار صورت، حدود دو هفته زمان بیشتری بتوانند نیازهای کشورهای عربی را از این طریق به بصره منتقل کنند.

بنابراین، ما با یک ژئوپلتیک پیچیده در زمینه دسترسی در خاورمیانه مواجه هستیم. تنگه هرمز به‌واسطه جزایر قوسی که ایران در اختیار دارد، امکان کنترل و مهار دارد.

شش جزیره‌ای که از آنها به‌عنوان جزایر امنیتی و مؤثر در تأمین امنیت تنگه یاد می‌شود، همگی در اختیار ایران هستند. ایران در مجموع ۲۳ جزیره در اختیار دارد که بخشی از آنها اهمیت راهبردی بسیار بالایی دارند. این جزایر، از ابوموسی تا جزیره هرمز که در دهانه تنگه قرار دارد، می‌توانند امکان کنترل تنگه را برای ایران فراهم کنند و در تأمین امنیت آن نقش داشته باشند.

طرح‌های مختلفی برای انتقال نفت و گاز از مسیرهای زمینی و خطوط لوله از جمله از مسیر عراق هم مطرح است. این مسیرها چه امکانی برای حمل‌ونقل دارند؟

همان‌طور که خطوط لوله نفت عراق به بندر جیحان می‌رسد، می‌توان خطوط لوله نفت کشورهای همسایه عراق را نیز به بندر جیحان و بندر عقبه منتقل کرد. این اقدامات در کوتاه‌مدت در حال انجام است. در بلندمدت نیز این امکان وجود دارد که کشورها به دنبال راه‌هایی برای دور زدن تنگه هرمز باشند.

اگر بخواهند تنگه هرمز را دور بزنند، می‌توانند کانالی با عرض ۱۰۰ یا ۲۰۰ متر و عمق ۱۰۰ متر حفر کنند، آب را از دریای عمان وارد این کانال کرده و از طرف دیگر به خلیج فارس منتقل کنند. به این ترتیب، امکان دور زدن تنگه هرمز فراهم می‌شود. این طرح از نظر فنی امکان‌پذیر است، اما در شرایط فعلی امکان اجرای آن وجود ندارد. در شرایط فعلی، راحت‌ترین راه، استفاده از خطوط لوله و توسعه این خطوط است؛ اقدامی که هم‌اکنون نیز در حال انجام است. با این حال، در آینده احتمال اینکه بتوانند تنگه هرمز را دور بزنند، وجود دارد. خطوط لوله‌ای که اکنون در حال استفاده هستند، از سال‌ها پیش ایجاد شده‌اند. عربستان سعودی این خطوط را از مناطق شرقی کشور، جایی که منابع عظیم نفتی قرار دارد، احداث کرده و نفت را از این مسیر به سمت دریای سرخ منتقل می‌کند. این خطوط می‌توانند برای انتقال نفت کشورهای دیگری مانند کویت، قطر و امارات نیز مورد استفاده قرار گیرند و نفت آنها را به سواحل دریای سرخ برسانند. اما پس از انتقال نفت به دریای سرخ، دو بندر بصره و از آنجا به بندر جیحان منتقل کرد. ترکیه نیز مسیر بندر جیحان تا بصره

عرب و سپس اقیانوس هند شود. در این صورت، حدود دو هفته زمان بیشتری لازم است تا نفت به آسیای شرقی و اروپا برسد؛ چراکه باب‌المندب نیز در کنار تنگه هرمز با وضعیت مشابهی مواجه است. خط لوله جیحان نیز که نفت عراق را منتقل می‌کند، می‌تواند نفت دیگر کشورهای عربی حوزه خلیج فارس را به بندر جیحان در ترکیه برساند و در نهایت، از آنجا به اروپا صادر شود. فجیره نیز، همان‌طور که می‌دانید، در کنار دریای عمان قرار دارد و بسیاری از کشورها می‌توانند نفت خود را به امارات منتقل کنند و از آنجا، بدون عبور از تنگه هرمز، به دریای عمان برسانند.

بنابراین اینطور که می‌فرمایید آیا خطوط لوله عربستان سعودی به سمت دریای سرخ، مسیر فجیره در کنار دریای عمان و خطوط انتقال نفت به بندر جیحان در ترکیه می‌توانند مسیرهای انتقال باشند؟

بله، این مسیرهای انتقال امکان‌پذیر هستند، اما اجرای آنها زمان می‌برد. با توجه به شرایط تنگه هرمز احتمال اینکه نفت خود را از طریق همین سه مسیر منتقل کنند وجود دارد؛ خطوط لوله عربستان سعودی به سمت دریای سرخ، مسیر فجیره در کنار دریای عمان و خطوط انتقال نفت به بندر جیحان در ترکیه؛ مسیری که ترکیه اکنون بابت انتقال نفت عراق از آن حق ترانزیت دریافت می‌کند. کشورهای دیگر نیز می‌توانند از همین مسیر استفاده و نفت خود را از طریق عراق به سمت ترکیه منتقل کنند. این کار امکان‌پذیر است و پیش‌بینی می‌ان است که در آینده، این کشورها ناچار خواهند شد منابع نفتی خود را به این شکل منتقل کنند.

همچنین خطوط راه‌آهنی که ترکیه در حال توسعه آنهاست، همان‌طور که عرض کردم، می‌تواند در این زمینه مؤثر باشد. این خطوط از جیحان به سمت عراق امتداد می‌یابند و می‌توانند به تقویت مسیرهای انتقال کمک کنند. عراق نیز می‌تواند به یک هاب انتقال انرژی و منابع مورد نیاز این کشورها تبدیل شود و آنها از این طریق بخشی از وابستگی خود به تنگه هرمز را کاهش دهند. این روند در بلندمدت، اما طو تا سه سال آینده، امکان‌پذیر است؛ اما در کوتاه‌مدت، این کشورها با مشکلاتی مواجه خواهند بود. با اینکه مسأله فقط به نفت و گاز محدود نمی‌شود. نزدیک به ۵۰۰ میلیون نفر در این منطقه زندگی می‌کنند و نمی‌توان به این سادگی سایر مسائل و نیازهای آنها را نادیده گرفت. تأمین این نیازها، تجارت، صادرات و بسیاری مسائل دیگر، پیچیدگی‌های خاص خود را دارد و به زمان نیاز خواهد داشت.

تأثیر زودهنگام انسداد تنگه برای اقتصاد جهانی چه خواهد بود؟

کشورهای جهان روزانه حدود ۱۰۵ میلیون بشکه نفت مصرف می‌کنند و وقتی ۲۰ درصد از این میزان نتواند از تنگه هرمز عبور کند، طبیعی است که اقتصاد بین‌الملل و روند تولید در کشورهای مختلف با مشکل مواجه شود.

حدود یک‌سوم تولید جهان در چین انجام می‌شود و این کشور نیز روزانه حدود ۱۴ میلیون بشکه نفت مصرف می‌کند؛ یعنی چین اکنون حتی بیشتر از آمریکا نفت مصرف دارد.

بنابراین، هرگونه اختلال در تنگه هرمز می‌تواند اقتصاد جهان و روند تولید در کشورهای مختلف حتی چین را تحت تأثیر قرار دهد.

با افزایش قیمت نفت، هزینه تولید بالا می‌رود و در نتیجه قیمت کالاها نیز افزایش پیدا می‌کند. کشورهایی مانند آمریکا که نزدیک به ۳ تریلیون و ۸۰۰ میلیارد دلار واردات کالا دارند و همچنین کشورهای اروپایی، با افزایش قیمت‌ها و تورم بیشتری مواجه خواهند شد. در نهایت، احزاب سیاسی این کشورها نیز با مسائل و چالش‌های جدیدی روبه‌رو می‌شوند.



اهمیت تنگه‌ها به میزان حمل‌ونقل، تجارت و انتقال منابع نفت و گاز از آنها وابسته است. هرچه میزان انتقال از یک تنگه کاهش پیدا کند، اهمیت آن تنگه نیز کاهش خواهد یافت

آیا کشورها در بلندمدت به سمت بهره‌برداری کامل و توسعه این مسیرها خواهند رفت؟

این کشورها تلاش می‌کنند تا حدی وابستگی خود به تنگه هرمز و تأمین نیازهایشان از این مسیر را کاهش دهند. اما نمی‌توان همه نیازهای آنها را از طریق خشکی تأمین کرد. خلیج فارس همچنان یکی از مراکز اصلی تجارت در جهان است. در این منطقه و در میان ۸ کشور حوزه خلیج فارس، چیزی در حدود بیش از ۵ تریلیون دلار از تولید ناخالص داخلی جهان قرار دارد. بنابراین، نمی‌توان به‌سادگی خلیج فارس و تنگه هرمز را از معادلات اقتصادی و ژئواکونومیک خارج کرد.

در این میان، سوریه ایده استفاده از این کشور به عنوان کریدور انتقال انرژی از خلیج فارس به مدیترانه و اروپا را مطرح کرده است. این ایده تا چه اندازه عملی و اقتصادی است و چه پیش‌شرط‌هایی برای تحقق آن وجود دارد؟

یکی از مسیرهای جایگزین تنگه هرمز، کشور سوریه بوده است. در زمان حافظ اسد و حتی در اوایل دوره بشار اسد نیز بخشی از نفت عراق به سوریه و از آنجا، به دلیل دسترسی این کشور به دریای مدیترانه، منتقل می‌شد و در نهایت از شمال دریای مدیترانه به کشورهای غربی نیز انتقال پیدا می‌کرد.

اکنون چالش اصلی سوریه، مسأله امنیت است؛ چالشی که البته کوچک نیست و این کشور به‌شدت با ناامنی مواجه است. از نظر جغرافیایی و ژئواکونومی، سرمایه‌گذاری برای انتقال نفت از عراق به سوریه امکان‌پذیر است، اما اینکه بخواهید میلیاردها دلار در این کشور سرمایه‌گذاری کنید و منابع نفتی کشورهای دارای ذخایر نفتی، از جمله چهار کشور عربی حاشیه خلیج فارس را به سوریه منتقل کنید، با توجه به ناامنی‌های موجود در این کشور، با چالش جدی مواجه خواهد بود.

در مقابل، مسیرهای مربوط به امارات و بندر فجیره، بندر جیحان برای ترکیه و همچنین انتقال نفت به دریای سرخ از طریق عربستان، امکان‌پذیرتر هستند. اما انتقال نفت به سوریه، با توجه به چالش‌های امنیتی این کشور و نیاز به صرف میلیاردها دلار برای ایجاد خطوط انتقال نفت در سوریه، به نظر من در کوتاه‌مدت چشم‌اندازی ندارد.

در بلندمدت، این مسأله به میزان ثبات و امنیت سوریه بستگی دارد. همچنین دخالت و تهدیدات اسرائیل و ناامنی‌هایی که این کشور به سوریه ایجاد می‌کند، موضوع مهم دیگری است. این مسائل باعث شده کشورهای مختلف نگرانی‌های زیادی نسبت به سرمایه‌گذاری و انتقال انرژی از مسیر سوریه داشته باشند و به این سادگی حاضر به پذیرش ریسک سرمایه‌گذاری در این کشور نباشند.

در همین راستا و در سطحی گسترده‌تر «اینکار چهار دریا» با هدف اتصال خلیج فارس، دریای خزر، مدیترانه و دریای سیاه مطرح شده است. در این رابطه چه نقری دارید؟ امکانی برای تحقق دارد؟

ببینید، ما در عصری قرار داریم که مفاهیمی مانند «ژئوپلتیک کریدورها»، «ژئواکونومی کریدورها» و «ژئوپلتیک دسترسی» مطرح شده‌اند. این مفاهیم نقش نوین در کنار رشد تجارت جهانی شکل گرفته‌اند و امکان انتقال منابع از یک کشور به کشور دیگر و دسترسی به بازارهای مختلف را از طریق همین ژئوپلتیک دسترسی و ژئوکریدورها فراهم می‌کنند.

ما دیدیم که برای مثال، در سال ۱۹۹۰ حجم تجارت جهانی حدود دو تریلیون دلار بود. پروفیسور لسترنارو نیز در کتاب «اقتصاد و جهانی‌شدن» به این موضوع اشاره می‌کند. امروز حجم معادلات تجارت جهانی از ۳۵ تریلیون دلار گذشته است. بنابراین، در دنیایی که تجارت با این سرعت در حال رشد است و ارتباط میان کشورها و بازارهای مختلف را گسترش می‌دهد، ما به کریدورهای دریایی و زمینی نیاز داریم. این کریدورها امکان دسترسی و ارتباط میان مسیرهای مختلف را فراهم می‌کنند؛ برای مثال، از دریای سیاه به دریای خزر، از دریای سیاه به دریای مدیترانه و همچنین از دریای خزر، یعنی از آسیای مرکزی و قفقاز، از طریق ایران به خلیج فارس و بالعکس.

این ژئوپلتیک دسترسی و ژئوپلتیک کریدورها، با توجه به رشدی که در تجارت جهانی شاهد آن هستیم، قطعاً اهمیت بیشتری پیدا خواهد کرد. رقابت‌های ژئواکونومیک در حوزه تجارت و تلاش برای افزایش یا کاهش هزینه‌های تجاری نیز در حال تشدید است. دنیا به این سمت می‌رود که دسترسی‌ها را ارزان‌تر و آسان‌تر کند. آب، همان‌طور که می‌دانید، ارزان‌ترین مسیر انتقال است و در طول تاریخ نیز مسیرهای آبی ارزان‌تر و امن‌تر از مسیرهای زمینی بوده‌اند؛ چراکه مسیرهای زمینی معمولاً کندتر و ناامن‌تر هستند. بنابراین، هرچه تجارت خود را عمیق‌تر و گسترده‌تر کنیم، نیاز به ارتباطات دریایی میان دریاها نیز بیشتر خواهد شد. اقداماتی که اکنون چینی‌ها در قفقاز انجام می‌دهند و امکان انتقال کالاهای خود به دریای سیاه از طریق گرجستان، آذربایجان، ارمنستان و قفقاز جنوبی را فراهم می‌کنند،

دیپلماسی

نمونه‌ای از همین روند است. خطوط ریلی و بزرگراه‌هایی که در این مناطق ایجاد می‌شوند نیز امکان دسترسی به دریای سیاه را فراهم می‌کنند. به این ترتیب، دریای سیاه، دریای مدیترانه، دریای خزر و خلیج فارس، در شرایطی که وارد رقابت‌های اقتصادی و ژئواکونومیک می‌شویم، اهمیت بیشتری پیدا می‌کنند.

با توجه به ظرفیت‌های جغرافیایی و ژئوپلتیکی ایران، این ظرفیت‌ها تا چه اندازه می‌توانند به تقویت جایگاه اقتصادی و تجاری کشور کمک کنند و ایران برای بهره‌گیری از آنها باید چه مسیری را در پیش گیرد؟

ایران، اگرچه از نظر ژئواکونومی کشور تقریباً کوچکی است، اما از نظر قدرت ملی، امنیت ملی و وسعت سرزمینی، هفدهمین کشور پهناور دنیاست. با این حال، از نظر تجارت، کشور قوی نیستیم و حجم تجارت ما کمتر از ۵۰ میلیارد دلار است. اگر این رقم را با تجارت امارات که حدود ۷۰۵ میلیارد دلار است مقایسه کنیم، می‌بینیم که ایران باید وارد چرخه ژئواکونومی دنیا شود و روابط تجاری خود را با کشورهای مختلف افزایش دهد. در این صورت، هم دریای خزر در شمال و هم خلیج فارس در جنوب برای ما اهمیت استراتژیک و ژئواستراتژیک پیدا می‌کنند و می‌توانند ما را به آسیای مرکزی، قفقاز، آسیای جنوبی، آسیای غربی و آسیای جنوب غربی متصل کنند.

ما با ۱۳ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و زمینی ارتباط داریم و همین موضوع یکی از عواملی است که باعث می‌شود ایران به‌راحتی قابل تحریم نباشد. وسعت سرزمینی و پیوندهای ما با کشورهای پیرامون، این امکان را فراهم می‌کند که کالاها را از کشورهای مختلف وارد کنیم؛ به شرط آنکه مشکلات ما در تنگه هرمز حل و فصل شود. اگر مشکلات تنگه هرمز حل و فصل شود، حتی اگر آمریکا بخواهد ایران را تحریم کند، اعمال چنین تحریم‌هایی به‌راحتی امکان‌پذیر نخواهد بود.

در مجموع آیا مسیرهای مطرح شده واقعاً می‌توانند جای تنگه هرمز را بگیرند یا نهایتاً تنها قادرند بخشی از وابستگی کشورهای منطقه به آن آبراه را کاهش دهند؟

این کشورها نمی‌توانند وابستگی خود را به‌طور کامل از تنگه هرمز قطع کنند. در اطراف خلیج فارس ۸ کشور قرار دارند؛ ایران و ۷ کشور عربی. برخی کالاها و فرآورده‌ها را نمی‌توان از طریق خطوط لوله منتقل کرد؛ برای مثال، هلیوم و برخی کدهای شیمیایی.

برای مثال، اگر بندر فجیره امارات که در کنار دریای عمان قرار دارد، توسعه پیدا کند، می‌تواند نقش بیشتری در این زمینه ایفا کند. این بندر هم‌اکنون نیز فعال است و بخشی از نیازهای انرژی، سوخت کشتی‌ها و نفتکش‌ها را تأمین می‌کند. باید توجه داشت که امارات کشور کوچکی است. ما در جغرافیای سیاسی، این کشورها را «کشورهای ذره‌ای» می‌نامیم. امارات حدود ۸۳ هزار و ۶۰۰ کیلومتر مربع مساحت دارد؛ یعنی تقریباً به اندازه مجموع استان‌های قم و همدان است. این کشورها به دلیل وسعت جغرافیایی اندک، فضای محدودی برای گسترش فعالیت‌های اقتصادی دارند. برای مثال، بندر فجیره بندر کوچکی است و حدود ۱۱۸ هزار نفر جمعیت دارد. بنابراین، ظرفیت جغرافیایی آن نیز محدود است و نمی‌توان فعالیت‌های اقتصادی بسیار گسترده‌ای در آن ایجاد کرد. در حال حاضر، روزانه حدود یک میلیون و ۷۰۰ تا یک میلیون و ۸۰۰ هزار بشکه نفت در بندر فجیره جابه‌جا می‌شود و ظرفیت انتقال آن بیش از این نیست. البته فجیره یکی از هاب‌های ذخیره‌سازی نفت جهان است و بخشی از نیازهای شرکت‌های نفتی را تأمین می‌کند، اما نمی‌توان آن را بدون محدودیت توسعه داد یا تمام نفت منطقه را در این بندر جمع‌آوری و منتقل کرد. با این حال، بندر فجیره می‌تواند ظرفیت خوبی برای کشورهای مانند امارات و قطر باشد که در این زمینه با مشکل مواجه هستند.

در کوتاه‌مدت، اجرای چنین طرح‌هایی امکان‌پذیر نیست، اما در بلندمدت می‌توان انتظار داشت که این کشورها ابتدا به سمت توسعه خطوط لوله و سپس ایجاد کانالی حرکت کنند که از امارات و ابوظبی عبور کرده و وارد دریای عمان شود.

این تحولات برای اقتصاد جهان اهمیت دارد؛ چراکه در سال ۲۰۵۰ همچنان نفت برای بسیاری از کشورها، بویژه کشورهای شرق و جنوب‌شرق آسیا و تا حدودی اروپا و سایر کشورها، اهمیت خواهد داشت و انرژی اول است. بنابراین، این کشورها ناچارند منابع انرژی مورد نیاز خود را تأمین کنند و سرعت انتقال نفت و انرژی به بازارهای مورد نیاز را افزایش دهند.

با این حال، در بلندمدت شاهد تغییراتی خواهیم بود و اهمیت تنگه هرمز نیز تا حد زیادی به میزان انتقال منابع از این مسیر بستگی خواهد داشت. برای مثال، اهمیت تنگه مالاکا به این دلیل است که حدود ۲۹ درصد منابع، انرژی و تجارت جهان از این تنگه عبور می‌کند. بنابراین، اهمیت تنگه‌ها به میزان حمل‌ونقل، تجارت و است. تنگه‌ها به میزان نفت و گاز از آنها وابسته است.



ما با یک ژئوپلتیک پیچیده در زمینه دسترسی در خاورمیانه مواجه هستیم. تنگه هرمز به‌واسطه جزایر قوسی که ایران در اختیار دارد، امکان کنترل از میان شش جزیره‌ای که از آنها به‌عنوان جزایر امنیتی و مؤثر در تأمین امنیت تنگه یاد می‌شود، همگی در اختیار ایران هستند



ما با ۱۳ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و زمینی ارتباط داریم و همین موضوع یکی از عواملی است که باعث می‌شود ایران به‌راحتی قابل تحریم نباشد. وسعت سرزمینی و پیوندهای ما با کشورهای پیرامون، این امکان را فراهم می‌کند که کالاها را از کشورهای مختلف وارد کنیم