

توسعه فعالیت های بخش حمل و نقل پاکستان در سال مالی ۲۰۲۶-۲۰۲۵

خلاصه

بخش حمل و نقل پاکستان با برخورداری از شبکه های جاده ای، ریلی، هوایی، دریایی و ارتباطی گسترده، نقش مهمی در اتصال بازارهای داخلی و منطقه ای و تقویت فعالیت های اقتصادی کشور دارد. در سال مالی ۲۰۲۶، دولت با تخصیص منابع قابل توجه، اجرای پروژه های جاده ای و ریلی و طرح های مرتبط با کریدور اقتصادی چین-پاکستان (CPEC) را در اولویت قرار داد. توسعه کریدورهای جاده ای و ریلی از جمله ML-1 و پروژه های مرتبط با گوادر با هدف تقویت اتصال پاکستان به بازارهای منطقه ای دنبال شد. در بخش هوایی، بهبود عملکرد عملیاتی و مالی PIA و ازسرگیری پروازهای بین المللی، از تحولات مهم سال بود. در بخش دریایی نیز بنادر کراچی، قاسم و گوادر در توسعه ظرفیت های تجاری و لجستیکی کشور نقش محوری داشتند.

متن

شبکه های حمل و نقل همواره نقشی اساسی در گسترش تجارت، یکپارچگی اقتصادی و شکل گیری تمدن ها داشته اند. از جاده ابریشم باستان که آسیا را به اروپا پیوند می داد تا کریدورهای تجاری دریایی که قاره ها را به یکدیگر متصل می کنند، جابه جایی افراد، کالاها و ایده ها همواره در شکل گیری الگوهای توسعه اقتصادی و نفوذ ژئوپلیتیکی نقش داشته است. در عصر حاضر نیز اهمیت راهبردی برخورداری از شبکه های ارتباطی کارآمد بیش از گذشته آشکار شده است؛ زیرا زنجیره های تأمین جهانی، رقابت پذیری صنعتی و اقتصاد دیجیتال به طور فزاینده ای به زیرساخت های یکپارچه و تاب آور حمل و نقل وابسته هستند.

موقعیت جغرافیایی راهبردی پاکستان در محل تلاقی آسیای جنوبی، آسیای مرکزی، خاورمیانه و چین، این کشور را در جایگاهی مهم در شبکه ارتباطات و تجارت منطقه ای قرار داده است. دولت پاکستان با توجه به نقش تحول آفرین توسعه زیرساخت ها، در چارچوب طرح URAAN Pakistan و ابتکارات مکملی از جمله کریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC)، همچنان توسعه، نوسازی و گسترش شبکه های حمل و نقل را در اولویت قرار داده است. در همین راستا، در سال مالی ۲۰۲۶ مبلغ ۳۳۳ میلیارد روپیه به این بخش اختصاص یافته است تا از

توسعه زیرساخت‌هایی که به بهبود ارتباطات، تقویت یکپارچگی منطقه‌ای و تثبیت جایگاه پاکستان به‌عنوان یک مرکز تجاری و ترانزیتی منطقه کمک می‌کنند، حمایت شود.

بخش حمل‌ونقل

الف) حمل‌ونقل جاده‌ای

زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای همچنان یکی از ارکان اصلی رشد اقتصادی، یکپارچگی منطقه‌ای، تسهیل تجارت و تقویت ارتباطات ملی پاکستان به شمار می‌روند و نقشی مهم در بهبود شاخص‌های اجتماعی و اقتصادی در سراسر کشور دارند. در این زمینه، «سازمان ملی بزرگراه‌ها (NHA) با توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای مدرن، پایدار و قابل‌اعتماد، همچنان نقش محوری در تقویت شبکه حمل‌ونقل کشور ایفا می‌کند. شبکه فعلی NHA شامل ۴۸ بزرگراه ملی، آزادراه و جاده راهبردی است که در مجموع حدود ۱۴,۴۸۰ کیلومتر از خاک کشور را پوشش می‌دهد. سبد پروژه‌های توسعه‌ای NHA در چارچوب برنامه توسعه بخش دولتی (PSDP) برای سال مالی ۲۰۲۵-۲۰۲۶ شامل ۷۱ پروژه راهبردی با مجموع بودجه ۲۲۶,۹۸ میلیارد روپیه بود که بر تعهد دولت به توسعه زیرساخت‌ها و ارتقای شبکه ارتباطی کشور تأکید داشت. تمرکز اصلی این سبد بر پروژه‌های در حال اجراست؛ به‌گونه‌ای که ۶۷ پروژه با بودجه ۲۲۴,۸۳ میلیارد روپیه را شامل می‌شود. این امر نشان‌دهنده اولویت دولت برای تکمیل به‌موقع کریدورهای اصلی حمل‌ونقل و استفاده کارآمد از سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده است. هم‌زمان، چهار پروژه جدید با بودجه ۲,۱۵ میلیارد روپیه نیز برای پاسخگویی به نیازهای جدید در زمینه ارتباطات و دسترسی در این برنامه گنجانده شده‌اند.

دستاوردها و عملکردهای کلیدی

پروژه‌ها و طرح‌های توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای که در چارچوب برنامه ملی توسعه این زیرساخت‌ها دنبال می‌شوند، در حال حاضر در مراحل مختلف تصویب، برنامه‌ریزی و اجرا قرار دارند. در فاصله ژوئیه تا مارس سال مالی ۲۰۲۶، با دریافت مجوزهای لازم از سوی ECNEC و CDWP، پیشرفت قابل‌توجهی در اجرای پروژه‌های

بزرگ زیرساختی جاده‌ای در سطح ملی حاصل شد. در این دوره، شماری از طرح‌های راهبردی (PC-I) و نسخه‌های اصلاح‌شده آن‌ها در زمینه توسعه آزادراه‌ها، بهسازی بزرگراه‌های ملی، ایجاد کریدورهای ارتباطی منطقه‌ای و تبدیل مسیرهای مهم حمل‌ونقل به بزرگراه‌های دو بانده به تصویب رسیدند. هدف از اجرای این پروژه‌ها، افزایش کارایی تجارت و لجستیک، کاهش زمان سفر و ارتقای ظرفیت، ایمنی و تاب‌آوری شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای پاکستان است. از جمله مصوبات مهم، نسخه‌های اصلاح‌شده طرح‌های PC-I مربوط به چندین بخش از جاده کراچی-کوئته-چمن (N-25) بود؛ از جمله قطعات «خوزدار-کوچلاک»، «کراچی (هاب)-کارارو و واد-خوزدار» و «کارارو-واد و کوچلاک-چمن» که مجموع هزینه برآوردی آن‌ها از ۴۱۵ میلیارد روپیه فراتر می‌رود. همچنین، سومین نسخه اصلاح‌شده طرح PC-I آزادراه حیدرآباد-سکور (M-6) با هزینه برآوردی ۳۶۳،۷ میلیارد روپیه به تصویب رسید که نشان‌دهنده تداوم تمرکز دولت بر توسعه آزادراه‌های با ظرفیت بالا در چارچوب برنامه ملی اتصال و ارتباطات است.

همچنین مجوزهایی برای تعریض و بهسازی بخش‌های اولویت‌دار جاده N-5، احداث بزرگراه‌های دو بانده و بهسازی بخش‌هایی از بزرگراه ایندوس (N-55)، احداث جاده سیالکوت-امین‌آباد تا کاموکی و امتداد بزرگراه مارگالا از جاده (N-5) G.T. تا آزادراه M-1 صادر شد. افزون بر این، طرح‌های اصلاح‌شده PC-I مربوط به تملک اراضی برای آزادراه کراچی-لاهور، آزادراه سیالکوت-سامبريال-خاریان و احداث آزادراه شش‌بانده و محصور خاریان-راولپندی (M-13) در قالب مشارکت عمومی-خصوصی (PPP) به تصویب رسیدند. این اقدامات بر تمرکز مستمر دولت بر توسعه کریدورهای راهبردی حمل‌ونقل تأکید دارند.

در این دوره، سازمان ملی بزرگراه‌ها (NHA) به‌طور فعال شماری از طرح‌های اولیه (PC-I) و طرح‌های اصلاح‌شده راهبردی را برای بررسی و تصویب به ECNEC، CDWP و سایر مراجع ذی‌ربط ارائه و پیگیری کرد. تمرکز اصلی این پروژه‌ها بر توسعه آزادراه‌ها، بهسازی و تعریض بزرگراه‌های ملی، احداث کنارگذرها و تونل‌ها، بهبود کریدورهای ارتباطی منطقه‌ای و ارتقای زیرساخت‌های حمل‌ونقل در مناطق کمتر برخوردار بود. انتظار می‌رود اجرای این طرح‌ها به افزایش کارایی تجارت و لجستیک، تسهیل همگرایی منطقه‌ای و تقویت شبکه حمل‌ونقل کشور کمک کند.

از جمله پروژه‌های عمده پیگیری شده در این دوره می‌توان به آزادراه کراچی-حیدرآباد (M-10) با هزینه برآوردی بیش از ۵۱۱ میلیارد روپیه، آزادراه لاهور-ساهیوال-بهاول‌نگر با هزینه برآوردی ۴۰۶,۹ میلیارد روپیه و آزادراه غلام‌خان-عیسی خیل با هزینه ۱۸۴,۵ میلیارد روپیه اشاره کرد. همچنین، طرح‌های اصلاح‌شده مربوط به بزرگراه سریع‌السير خواجه‌خیله-بیشام، بهسازی و تعریض بخش‌هایی از جاده‌های N-40 و N-65 و احداث جاده خاران-باسیمه برای تصویب ارائه شدند. این طرح‌ها نشان‌دهنده تأکید مستمر بر تقویت ارتباطات ملی و منطقه‌ای، به‌ویژه در ایالت‌های بلوچستان و خیبر پختونخوا، هستند.

پروژه‌های دیگری که در این دوره پیگیری شدند شامل تعریض آزادراه‌های M-1 و M-2 با هدف هماهنگی و اتصال آن‌ها به «جاده کمربندی راولپندی»، احداث تونل وانگو هیل در مسیر M-8، بزرگراه سریع‌السير مانسهره-مظفرآباد، کنارگذر لالا موسی در مسیر N-5 و چندین پروژه تقاطع غیرهمسطح، کنارگذر و تعمیر و نگهداری بود. هدف از این اقدامات، بهبود جریان ترافیک، افزایش ایمنی جاده‌ها و ارتقای کارایی عملیاتی شبکه حمل‌ونقل است. مجموع این اقدامات بر عزم دولت برای نوسازی زیرساخت‌های جاده‌ای و توسعه کریدورهای راهبردی حمل‌ونقل در سراسر کشور تأکید دارد.

در فاصله ژوئیه تا مارس سال مالی ۲۰۲۶، سازمان ملی بزرگراه‌های پاکستان تعدادی از طرح‌های PC-II، شامل مطالعات امکان‌سنجی، طراحی‌های مهندسی تفصیلی و ارزیابی‌های فنی، را برای پروژه‌های مهم جاده‌ای و پل‌سازی در سراسر کشور بررسی و پردازش کرد. هدف از انجام این مطالعات، اطمینان از امکان‌پذیری فنی، توجیه اقتصادی، پایداری زیست‌محیطی و برنامه‌ریزی مناسب پروژه‌ها پیش از اجرای طرح‌های عمده زیرساختی است.

از جمله اقدامات مهم، ارائه دومین نسخه اصلاح‌شده PC-II برای مطالعه امکان‌سنجی فنی، اقتصادی و تجاری و همچنین طراحی تفصیلی آزادراه کراچی-حیدرآباد (M-10) – که قرار است از طریق مشارکت عمومی-خصوصی (PPP) اجرا شود – به وزارت ارتباطات (MoC) برای تصویب در کمیته مرکزی توسعه پروژه‌ها (CDWP) بود. همچنین طرح PC-II مربوط به مطالعه امکان‌سنجی و طراحی تفصیلی تبدیل جاده لارکانا-لاخی (N-105) به یک جاده دو بانده برای بررسی ارائه شد که نشان‌دهنده تداوم تمرکز بر تقویت ارتباطات منطقه‌ای و ارتقای زیرساخت‌های بزرگراهی است.

علاوه بر این، در دوره مورد بررسی، طرح‌های PC-II مربوط به احداث پل چاکای-مرادپور در منطقه هری پور، تغییر مسیر و بازسازی جاده کاهوتا-آزاد پاتان که تحت تأثیر رانش زمین در منطقه آزاد کشمیر (AJK) قرار گرفته بود، و مطالعات مدل‌سازی هیدرولیکی برای پل پیشنهادی بر روی رودخانه سند که قرار است کالور کوت را به دریا اسماعیل خان (D.I. Khan) متصل کند، نیز پردازش شدند. انتظار می‌رود این پروژه‌ها به بهبود ارتباطات، افزایش تاب‌آوری شبکه در برابر بلایای طبیعی، مدیریت بهتر ترافیک و ارتقای پایداری بلندمدت شبکه حمل‌ونقل ملی کمک کنند.

توسعه زیرساخت و ارتباطات در چارچوب CPEC

کریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC) که یکی از مهم‌ترین نمادهای مشارکت راهبردی پاکستان و چین به شمار می‌رود، از ارکان همکاری و توسعه اقتصادی منطقه‌ای است. این کریدور بر پایه اعتماد متقابل و اهداف اقتصادی مشترک شکل گرفته و هدف آن تقویت ارتباطات از طریق توسعه شبکه‌های حمل‌ونقل، انرژی و زیرساخت است. CPEC با کاهش هزینه‌های تجاری و ترانزیتی، افزایش کارایی لجستیک و تقویت پیوند پاکستان با زنجیره‌های ارزش منطقه‌ای و جهانی، زمینه را برای افزایش سرمایه‌گذاری، رشد اقتصادی و توسعه فراگیر فراهم می‌کند.

در چارچوب توافق دولت با دولت (G2G)، پروژه «تاکوت-رایکوت» به‌عنوان بخشی از طرح تغییر مسیر بزرگراه قراقرم (KKH) به‌صورت مرحله‌ای در حال اجراست. فاز دوم (A) شامل تغییر مسیر بزرگراه قراقرم از تور نالا (Thor Nullah) تا رایکوت (Raikot) به طول مجموع ۱۰۲ کیلومتر است که ۸۸ کیلومتر آن مسیر جدید و ۱۴ کیلومتر نیز جاده‌های ارتباطی را شامل می‌شود. فاز دوم (B) نیز به ارتقای ۱۳۹ کیلومتر از مسیر موجود بزرگراه قراقرم اختصاص دارد که بخش‌های تاکوت تا داسو به طول ۱۰۳ کیلومتر، سازین تا تور نالا به طول ۳۴ کیلومتر و ۲ کیلومتر جاده‌های ارتباطی را دربرمی‌گیرد. طرفین بر سر یک برنامه اجرایی مرحله‌ای و ترتیبات تأمین مالی با نسبت ۸۵ به ۱۵ توافق کرده‌اند و مذاکرات برای نهایی‌سازی توافق تأمین مالی در کوتاه‌ترین زمان ممکن ادامه دارد.

بزرگراه «ایستبی (Eastbay Expressway)» با ایجاد یک کریدور اختصاصی و بدون چراغ راهنمایی که بندر گوادر، مناطق آزاد و بزرگراه ساحلی مکران را به یکدیگر متصل می‌کند، دسترسی به بندر گوادر را به‌طور قابل‌توجهی بهبود بخشیده است. این پروژه موجب کاهش تراکم ترافیک و هزینه‌های حمل‌ونقل و افزایش اطمینان‌پذیری جابه‌جایی محموله‌ها شده است. در ادامه این طرح، فاز دوم پروژه که در قالب کمک بلاعوض چین و به روش EPC (مهندسی، تأمین تجهیزات و ساخت) پیشنهاد شده، با هدف تقویت بیشتر ارتباطات از طریق اتصال فرودگاه بین‌المللی جدید گوادر (NGIA) به بندر گوادر و مناطق آزاد دنبال می‌شود تا زمینه برای ایجاد یک شبکه یکپارچه لجستیک دریایی-هوایی فراهم شود. در همین راستا، پیشنهاد تأمین مالی و پیش‌نویس توافق‌نامه چارچوب با طرف چینی به اشتراک گذاشته شده و انتظار می‌رود در مذاکرات سطح بالای آتی، پیشرفت رسمی در این زمینه حاصل شود.

ارتقای خط آهن ML-1 همچنان یکی از اولویت‌های راهبردی برای نوسازی شبکه ریلی و توسعه یک کریدور یکپارچه حمل‌ونقل در چارچوب CPEC 2.0 محسوب می‌شود. در این راستا، مذاکرات برای تأمین مالی بخش کراچی-روهری از سوی طرف ثالث در جریان است. هم‌زمان، پیشنهاد مالی تفصیلی برای بخش روهری-پیشاور تهیه شده تا امکان تأمین مالی قطعات باقی‌مانده توسط چین بررسی شود.

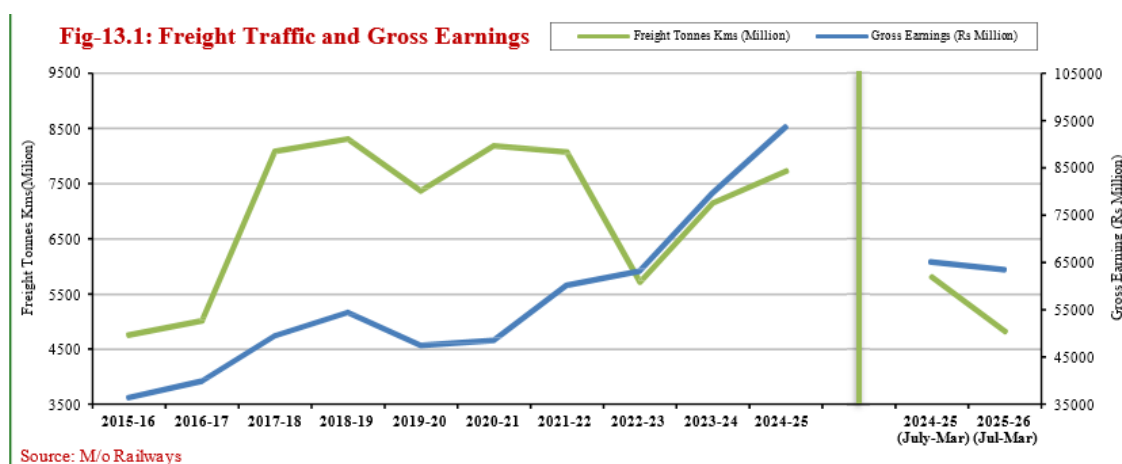
چهار تفاهم‌نامه مربوط به ارتقای مسیر دی.آی. خان-ژوب (N-50)، بزرگراه میرپور-مانگلا-مظفرآباد، آزادراه M-10 و تونل بابوسار در چارچوب «کارگروه مشترک زیرساخت‌های حمل‌ونقل» در حال پیگیری است و طرفین بر تشکیل «کارگروه فنی مشترک (JTWG)» برای انجام مطالعات امکان‌سنجی توافق کرده‌اند. هم‌زمان، پروژه‌های پیشنهادی دولت ایالت خیبر پختونخوا، از جمله آزادراه پیشاور-دی.آی. خان و آزادراه دیر، نیز در قالب مجموعه پروژه‌های CPEC در حال پیگیری هستند.

همکاری‌های معدنی در چارچوب فاز دوم CPEC، موسوم به CPEC 2.0 نیز به توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای کمک می‌کند؛ به‌ویژه از طریق طرح پیشنهادی «کریدور معدنی» از نوکندی تا بندر گوادر که هدف آن بهبود ارتباط میان مناطق غنی از منابع معدنی و مراکز صادراتی است. انتظار می‌رود این طرح با تسهیل جابه‌جایی

مواد معدنی، افزایش کارایی لجستیکی و توسعه شبکه‌های جاده‌ای منطقه‌ای، از فعالیت‌های اقتصادی مبتنی بر معدن کاری در ایالت بلوچستان حمایت کند.

ب) حمل و نقل ریلی

راه‌آهن پاکستان همچنان یکی از ارکان اصلی شبکه حمل و نقل ملی محسوب می‌شود و نقشی مهم در جابه‌جایی مسافران، حمل بار و تقویت یکپارچگی اقتصادی در سراسر کشور دارد. شبکه ریلی پاکستان با ۴۴۴ دستگاه لوکوموتیو و خطوطی به طول ۷,۷۹۱ کیلومتر، در فاصله ژوئیه تا مارس سال مالی ۲۰۲۶، ۲۴,۱۶ میلیون مسافر را جابه‌جا کرد. همچنین، حجم عملیات حمل بار به ۴,۸۳۹ میلیون تن-کیلومتر رسید که بیانگر اهمیت مستمر راه‌آهن در پشتیبانی از فعالیت‌های تجاری و لجستیکی کشور است. درآمد ناخالص راه‌آهن پاکستان نیز در دوره مورد بررسی به ۶۳,۶ میلیارد روپیه رسید، در حالی که این رقم در مدت مشابه سال قبل ۶۵,۲ میلیارد روپیه بود. روند تغییرات حجم حمل بار و درآمد ناخالص راه‌آهن طی ۱۰ سال گذشته در نمودار ۱۳,۱ ارائه شده است.



حمل و نقل هوایی

خدمات حمل و نقل هوایی مسافر و بار در بخش دولتی توسط شرکت هواپیمایی بین‌المللی پاکستان (PIA) ارائه می‌شود. سال ۲۰۲۵ شاهد تحولی چشمگیر در عملکرد این شرکت بود که با بهبود انضباط عملیاتی، ارتقای عملکرد مالی و ازسرگیری پروازهای بین‌المللی همراه شد. این شرکت هواپیمایی علی‌رغم عدم قطعیت‌های ژئوپلیتیکی حاکم و محدودیت‌های مربوط به ناوگان، تاب‌آوری خود را به اثبات رساند و تداوم عملیات را حفظ

کرد. در این دوره، مجموع درآمد PIA به ۲۱۲ میلیارد روپیه رسید و شمار مسافران در مسیرهای داخلی و بین‌المللی به حدود ۳,۹ میلیون نفر بالغ شد که نشان‌دهنده بهبود تدریجی تقاضا و ثبات بیشتر شبکه پروازی است. درآمد حاصل از بخش مسافری از مرز ۱۸۸ میلیارد روپیه گذشت؛ دستاوردی که مرهون مدیریت بهتر بازده راهبردهای قیمت‌گذاری منطقی و افزایش قابلیت اطمینان برنامه‌های پروازی بود و در نهایت به ارتقای بهره‌وری عملیاتی و ثبات مالی شرکت کمک کرد.

خدمات حمل‌ونقل هوایی مسافر و بار در بخش دولتی توسط شرکت هواپیمایی بین‌المللی پاکستان (PIA) ارائه می‌شود. سال ۲۰۲۵ نقطه عطفی در عملکرد این شرکت بود و با بهبود انضباط عملیاتی، ارتقای عملکرد مالی و ازسرگیری پروازهای بین‌المللی همراه شد. PIA با وجود تداوم عدم قطعیت‌های ژئوپلیتیکی و محدودیت‌های ناوگان، تاب‌آوری خود را حفظ کرد و به فعالیت‌های خود ادامه داد. در این سال، مجموع درآمد شرکت به ۲۱۲ میلیارد روپیه رسید و حدود ۳,۹ میلیون مسافر در مسیرهای داخلی و بین‌المللی جابه‌جا شدند که نشان‌دهنده بهبود تدریجی تقاضا و ثبات بیشتر شبکه پروازی است. درآمد بخش مسافری نیز از ۱۸۸ میلیارد روپیه فراتر رفت که این افزایش عمدتاً حاصل مدیریت بهتر بازده، اتخاذ راهبردهای منطقی‌تر در قیمت‌گذاری و افزایش قابلیت اطمینان برنامه پروازها بود و در مجموع به بهبود بهره‌وری عملیاتی و ثبات مالی شرکت کمک کرد. جدول زیر خلاصه‌ای از عملکرد PIA طی پنج سال گذشته را ارائه می‌دهد:

Table 13.1: PIAC Performance					
Indicators	2021	2022	2023	2024	2025
PIAC Fleet (No. of Planes)	30	35	32	33	31
Route (Km)	374,054	341,821	301,832	593,063	570,223
Available Seat (Million Km)	7,682	13,075	13,768	12,123	12,466
Passenger Load Factor (Percent)	66.9	80.3	83.3	81.8	82
Revenue Flown (000 Km)	34,544	53,811	57,122	51,984	53,841
Revenue Hours Flown (Hours)	55,710	84,742	90,067	82,043	79,862
Revenue Passengers Carried (000 nos.)	2,657	4,281	4,496	3,904	3,791
Revenue Passengers (Million Km)	5,138	10,497	11,468	9,918	10,172
Revenue Load Factor (Percent)	53.7	58.0	60.9	64.4	64
Operating Revenue (Rs millions)	86,185	172,038	238,505	204,164	211,667*
Operating Expenses (Rs million—unaudited)	101,212	183,345	235,317	194,807	198,263

* Net Revenue for CY 2025

(PIA's financial year is based on calendar year)

Source: Pakistan International Airlines

یکی از مهم‌ترین تحولات ساختاری سال ۲۰۲۵، پیشرفت موفقیت‌آمیز روند خصوصی‌سازی شرکت هواپیمایی بین‌المللی پاکستان بود که بیانگر حرکت تعیین‌کننده شرکت به سوی یک مدل عملیاتی مبتنی بر سازوکار بازار است. انتظار می‌رود این تحول، اجرای رویه‌های تجاری‌محور، تقویت چارچوب‌های حاکمیتی و اتخاذ تصمیم‌های سریع‌تر و مبتنی بر عملکرد را تسهیل کند.

در ژانویه ۲۰۲۵، لغو ممنوعیت چهار سال و نیمه فعالیت PIA از سوی آژانس ایمنی هوانوردی اتحادیه اروپا (EASA) دستاورد مهمی برای این شرکت بود و امکان ازسرگیری پروازهای بین‌المللی آن را فراهم کرد. این تحول همچنین نشان‌دهنده تقویت نظارت بر ایمنی و بهبود انطباق PIA با الزامات و مقررات بین‌المللی بود. در ادامه، این شرکت پروازهای مستقیم اسلام‌آباد-پاریس را از سر گرفت و ضمن بازگشت به یکی از بازارهای مهم اروپا و بهبود ارتباطات هوایی برای پاکستانی‌های مقیم خارج، از طریق توافق‌های همکاری، از جمله با ایرفرانس، دسترسی به مقاصد مختلف اروپایی را نیز تسهیل کرد. در آوریل ۲۰۲۵، PIA با ازسرگیری پروازها به باکو، ارتباط هوایی خود با آسیای مرکزی را نیز احیا کرد که به تقویت تجارت منطقه‌ای، گردشگری و تعاملات فرهنگی کمک کرد.

ازسرگیری پروازها به بریتانیا نیز تحول مهم دیگری بود. PIA در اکتبر ۲۰۲۵، پس از نزدیک به پنج سال، پروازهای مستقیم خود به منچستر را از سر گرفت. علاوه بر این، دریافت گواهینامه پنج‌ساله ACC3 از وزارت حمل‌ونقل بریتانیا، انطباق این شرکت با استانداردهای بین‌المللی امنیت و حمل بار را تأیید کرد و به تقویت اعتماد به چارچوب عملیاتی PIA کمک کرد. حمل‌ونقل بار هوایی نیز همچنان یکی از ارکان اصلی تنوع‌بخشی به درآمدهای شرکت بود؛ به‌طوری که PIA در سال ۲۰۲۵ بیش از ۳۸ هزار تن بار جابه‌جا کرد و از این محل بیش از ۱۰٫۵ میلیارد روپیه درآمد به دست آورد. پروازهای چارتر، شامل پروازهای منظم، موردی و ویژه برای سازمان ملل متحد، بخش نفت و گاز، کمیسیون آموزش عالی و رویدادهای ورزشی ملی، نیز حدود ۲ میلیارد روپیه به درآمد شرکت افزودند و نقش PIA را در پاسخگویی به نیازهای متنوع تجاری و خدمات ملی تقویت کردند.

بهبود بهره‌وری عملیاتی همچنین به تحول قابل‌توجهی در وضعیت مالی PIA انجامید؛ به‌گونه‌ای که سود عملیاتی شرکت در سال ۲۰۲۵ به رقم بی‌سابقه ۱۶ میلیارد روپیه رسید، در حالی که این رقم در سال ۲۰۲۴ معادل ۹٫۳ میلیارد روپیه بود. هم‌زمان، تحول دیجیتال و بهینه‌سازی فعالیت‌های تجاری، دسترسی شرکت به بازار

و مشتریان را افزایش داد. گسترش کانال‌های توزیع آنلاین، از جمله درگاه‌های فروش خدمات سفر و سیستم‌های پرداخت دیجیتال، بیش از ۱۰ درصد از کل درآمد شرکت را به خود اختصاص داد. همچنین، توسعه توافق‌های اشتراک کد (Code-share) و توافق‌های تسهیم نرخ ویژه (SPA)، شبکه ارتباطی PIA را به شش قاره گسترش داد و دسترسی به بازارهای بین‌المللی را تسهیل کرد. با اتکا به این دستاوردها، PIA سال ۲۰۲۶ را با بهره‌وری عملیاتی بالاتر، کیفیت خدمات بهتر و تمرکز بیشتر بر مشتری آغاز کرده است. انتظار می‌رود خصوصی‌سازی شرکت نیز با تقویت انضباط تجاری و حمایت از بهبود مستمر استانداردهای عملیاتی و خدماتی، این روند را بیش از پیش تثبیت کند.

ج- حمل‌ونقل دریایی

عملیات حمل‌ونقل دریایی و جابه‌جایی بار در پاکستان توسط نهادهای اصلی بخش دولتی، از جمله شرکت ملی کشتیرانی پاکستان (PNSC)، سازمان بندر کراچی (KPT)، سازمان بندر قاسم (PQA) و سازمان بندر گوادر (GPA)، مدیریت می‌شود و این نهادها در مجموع زیربنای تجارت دریایی و فعالیت‌های لجستیکی بنادر کشور را تشکیل می‌دهند. عملکرد تجاری PNSC در بازه زمانی ژوئیه تا مارس سال مالی ۲۰۲۶ در جدول ۱۳،۲ خلاصه شده است.

Table 13.2: Commercial Performance of PNSC

	Tanker	Chartering	SLOT Consolidated	
	Liquid Cargo (MT)	Dry Cargo (MT)	TEU*s	Slot BB/LCL
FY 2025 (July-March)	6,987,892	1,196,202	754	32,412
FY 2026 (July-March)	7,892,139	1,901,505	843	9,646

* Twenty Equipment Unit i.e. a 20-foot container

Source: Pakistan National Shipping Corporation

بر اساس اطلاعات مندرج در جدول ۱۳،۳، شرکت ملی کشتیرانی پاکستان (PNSC) در ۹ ماهه نخست سال مالی ۲۰۲۶، سود پیش از مالیاتی معادل ۷،۹۹ میلیارد روپیه ثبت کرد؛ این رقم در مقایسه با سود ۱۶،۸۲ میلیارد روپیه‌ای ثبت‌شده در مدت مشابه سال مالی ۲۰۲۵ است.

Table 13.3: Financial Performance of PNSC**Amount in Rs '000**

S.No.	Financial Results	July-March FY 2025	July-March FY 2026
1	Revenue	28,404,570	36,558,352
2	Expenses	(19,422,582)	(25,100,147)
3	Gross Profit/Loss	8,981,988	11,458,205
4	Administrative, Impairment & Other Expenses	(1,497,906)	(1,622,558)
5	Other Income	10,775,013	4,085,834
6	Operating Profit	17,672,171	9,447,473
7	Finance Cost	(320,269)	(991,373)
8	Profit before Taxation	16,824,485	7,996,012

Source: Pakistan National Shipping Corporation

شرکت ملی کشتیرانی پاکستان (PNSC)

ناوگان کنونی PNSC شامل ۱۳ فروند شناور در انواع و اندازه‌های مختلف است که شامل پنج کشتی فله‌بر، پنج نفتکش افرامکس (Aframax)، دو نفتکش فرآورده‌های نفتی از نوع LR-1 و یک نفتکش MR-2 می‌شود. مجموع ظرفیت حمل این شناورها ۹۹۶،۶۸۳ تن متریک (DWT) است. عملکرد تجاری PNSC در فاصله ژوئیه تا مارس سال مالی ۲۰۲۶ در جدول ۱۳،۲ ارائه شده است.

بر اساس اطلاعات جدول ۱۳،۳، PNSC در ۹ ماه نخست سال مالی ۲۰۲۶ سود پیش از مالیات معادل ۷،۹۹ میلیارد روپیه ثبت کرد که در مقایسه با سود ۱۶،۸۲ میلیارد روپیه‌ای در مدت مشابه سال مالی ۲۰۲۵ کاهش قابل توجهی نشان می‌دهد. در همین دوره، گروه PNSC سود خالص پس از مالیات معادل ۷،۵ میلیارد روپیه گزارش کرد، در حالی که این رقم در مدت مشابه سال قبل ۱۵،۴ میلیارد روپیه بود. با این حال، خود شرکت به صورت مستقل زیان ۱،۱۶ میلیارد روپیه‌ای ثبت کرد، در حالی که در مدت مشابه سال گذشته ۳،۷ میلیارد روپیه سود داشت. سود هر سهم گروه نیز در دوره مورد بررسی ۳۷،۸۹ روپیه بود، در حالی که این رقم در سال قبل ۷۷،۹۴ روپیه ثبت شده بود. در سطح شرکت، زیان هر سهم ۵،۸۶ روپیه گزارش شد، در حالی که در مدت مشابه سال گذشته شرکت به ازای هر سهم ۱۸،۷۳ روپیه سود ثبت کرده بود.

گروه PNSC در این دوره گردش مالی ۳۶،۶ میلیارد روپیه‌ای به دست آورد که ۱۱،۹ میلیارد روپیه آن مربوط به خود شرکت بود. این رقم در مقایسه با گردش مالی ۲۸،۴ میلیارد روپیه‌ای در مدت مشابه سال قبل، شامل ۴،۰۵ میلیارد روپیه مربوط به خود PNSC، افزایش قابل توجهی داشته است. رشد درآمد عمدتاً ناشی از افزایش

فعالیت اجاره‌دهی کشتی‌های کلاس Aframax ، LR-I و MR-II بود. در این دوره، تعداد روزهای اجاره‌دهی ۱۴۳ روز افزایش یافت و ۲,۷۶ میلیارد روپیه درآمد اضافی ایجاد کرد. این روند همچنین با اضافه شدن دو نفتکش Aframax و یک نفتکش MR-II در سه‌ماهه سوم تقویت شد.

درآمد حاصل از اجاره کشتی به طرف‌های خارجی نیز ۶,۸ میلیارد روپیه افزایش یافت که عمدتاً ناشی از انجام ۲۹ سفر دریایی بیشتر در این دوره بود. این امر بیانگر اتکای بیشتر شرکت به کشتی‌های اجاره‌شده پس از فروش دو نفتکش Aframax در سال گذشته است. با وجود رشد درآمد کلی، بخشی از سود تحت تأثیر کاهش میانگین نرخ حمل‌ونقل در بخش پالایشگاهی، از ۱۰,۴۱ دلار به ۹,۸۶ دلار به ازای هر تن متریک، و همچنین کاهش ۳۵ درصدی فعالیت اجاره فضای بار قرار گرفت. از سوی دیگر، درآمد حاصل از کشتی‌های فله‌بر از ۲,۶۷ میلیارد روپیه به ۳,۳ میلیارد روپیه افزایش یافت که رشد ۲۴ درصدی را نشان می‌دهد. سایر هزینه‌ها نیز ۴ میلیارد روپیه افزایش یافت که عمدتاً ناشی از مشارکت در «صندوق ریاضت اقتصادی نخست‌وزیر (۲۰۲۶)» و اجرای دستورالعمل‌های دولت فدرال بود.

سازمان بندر کراچی (KPT)

سازمان بندر کراچی (KPT)، به‌عنوان قدیمی‌ترین و یکی از اصلی‌ترین بنادر دریایی پاکستان، همچنان دروازه اصلی دریایی کشور و یکی از ارکان مهم تجارت بین‌المللی و جابه‌جایی محموله‌ها محسوب می‌شود. این بندر با ظرفیت سالانه بیش از ۱۲۵ میلیون تن کالا، شامل حدود ۴,۲۵ میلیون واحد معادل بیست‌فوت (TEU) کانتینر، از ظرفیت و زیرساخت گسترده‌ای برای مدیریت عملیات انتقال محموله و تجارت ترانزیتی برخوردار است و سه پایانه کانتینری آن توسط بخش خصوصی اداره می‌شوند. در فاصله ژوئیه تا مارس سال مالی ۲۰۲۶، بندر کراچی ۴۲,۰۳ میلیون تن کالا و محموله کانتینری جابه‌جا کرد که در مقایسه با ۴۰,۳۸ میلیون تن در مدت مشابه سال مالی ۲۰۲۵، رشد ۴ درصدی را نشان می‌دهد. با این حال، همان‌گونه که در جدول ۱۳,۴ نشان داده شده است، حجم جابه‌جایی کالا و کانتینر، به‌ویژه در بخش واردات و صادرات، طی سال‌های اخیر نوسان داشته است.

Table 13.4: Cargo & Container Handling at Karachi Port				000 tonnes		
Fiscal Year	Imports	Exports	Total	%Change		
				Imports	Exports	Total
2020-21	36,469	15,810	52,279	34	2	19
2021-22	35,540	16,169	51,709	-2	0.6	-1
2022-23	29,075	12,776	41,851	-18	-6	-23
2023-24	32,854	18,800	51,654	13	47	23
2024-25	33,932	20,019	53,951	3.28	6.48	4.4
(July-March)						
2024-25	25,149	15,229	40,378	1.5	8.6	4.1
2025-26	27,187	14,846	42,033	8.1	-2.5	4.1

Source: Karachi Port Trust

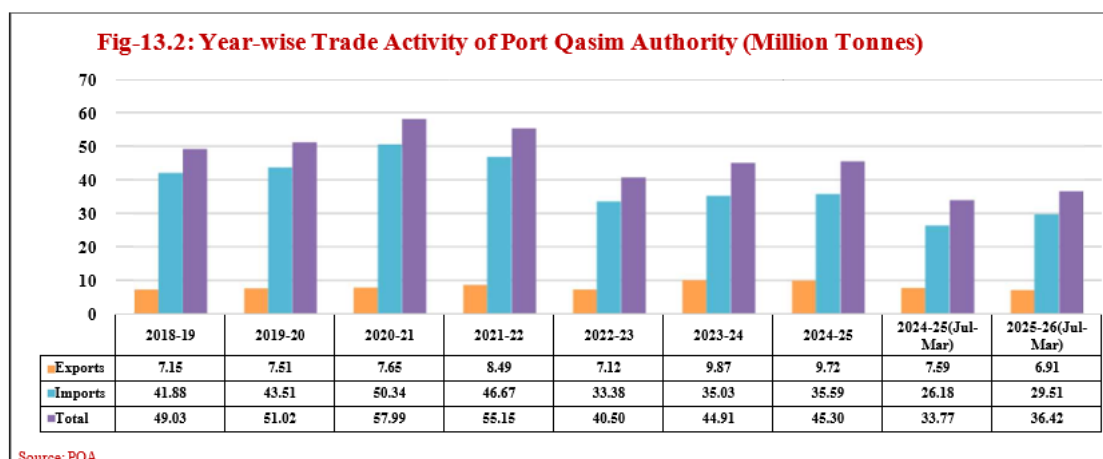
سازمان بندر قاسم (PQA)

در فاصله ژوئیه تا مارس سال مالی ۲۰۲۶، سازمان بندر قاسم (PQA) در مجموع ۳۶,۴۲ میلیون تن متریک بار جابه‌جا کرد که نسبت به ۳۳,۷۷ میلیون تن متریک در مدت مشابه سال مالی ۲۰۲۵، ۸ درصد افزایش داشته است. این رشد عمدتاً ناشی از افزایش جابه‌جایی محموله‌های خشک بود که ۳۲ درصد از کل عملیات بارگیری و تخلیه را در دوره مورد بررسی به خود اختصاص داد. محموله‌های وارداتی همچنان بخش عمده فعالیت‌های بندر را تشکیل می‌دادند، در حالی که حجم صادرات به دلیل کاهش محموله برخی کالاهای عمده با افت نسبی مواجه شد.

مجموع واردات در فاصله ژوئیه تا مارس سال مالی ۲۰۲۶ با رشد ۱۲,۷ درصدی به ۲۹,۵۱ میلیون تن رسید، در حالی که این رقم در مدت مشابه سال قبل ۲۶,۱۸ میلیون تن بود. این افزایش نشان‌دهنده رشد تقاضا برای انرژی، کالاهای صنعتی و اقلام اساسی است. مهم‌ترین محموله‌های وارداتی غیرکانتینری شامل زغال‌سنگ، گاز طبیعی مایع (LNG)، نفت و فرآورده‌های نفتی (POL)، مواد شیمیایی، روغن پالم و غلات بود. زغال‌سنگ همچنان بزرگ‌ترین کالای وارداتی در بندر قاسم بود و بیش از ۲۶ درصد از کل محموله‌های وارداتی را به خود اختصاص داد. پس از آن، محموله‌های کانتینری با سهم ۱۹ درصدی و LNG با سهم ۱۵,۲ درصدی از کل واردات قرار داشتند.

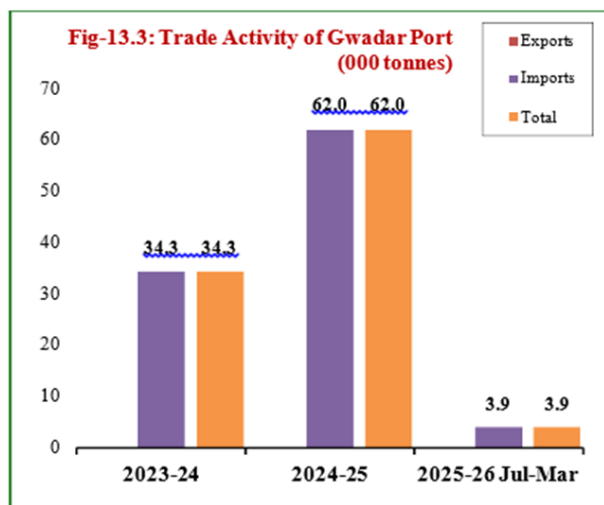
حجم صادرات در فاصله ژوئیه تا مارس سال مالی ۲۰۲۶ به ۶,۹۱ میلیون تن رسید که در مقایسه با ۷,۵۹ میلیون تن در مدت مشابه سال قبل، ۹ درصد کاهش داشت. افت جابه‌جایی محموله‌های صادراتی عمدتاً ناشی از کاهش صادرات برنج بود که به‌تنهایی نزدیک به ۶۲ درصد از کل کاهش حجم صادرات را به خود اختصاص داد. با

این حال، صادرات سیمان در دوره مورد بررسی ۱۰,۷ درصد افزایش یافت و تا حدی کاهش صادرات سایر کالاها را جبران کرد. نمودار ۱۳,۲ روند عملیات جابه‌جایی بار و فعالیت‌های تجاری سازمان بندر قاسم (PQA) طی هشت سال گذشته را نشان می‌دهد.



سازمان بندر گوادر (GPA)

بندر گوادر که در سواحل دریای عرب و در منطقه بلوچستان واقع شده است، از موقعیتی راهبردی در نزدیکی دهانه خلیج فارس خارج از تنگه هرمز و در امتداد یکی از پرتددترین کریدورهای تجاری دریایی جهان برخوردار است. این بندر در حدود ۶۳۰ کیلومتری کراچی و تنها ۱۲۰ کیلومتری مرز ایران قرار دارد و به‌عنوان دروازه‌ای مهم برای اتصال بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی عمل می‌کند. توسعه گوادر در چارچوب کریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC)، اهمیت این بندر را به‌عنوان یک قطب بالقوه تجاری، لجستیکی و انتقال محموله افزایش داده و ظرفیت آن را برای تقویت ارتباطات منطقه‌ای و جذب سرمایه‌گذاری خارجی ارتقا داده است. گوادر در کنار بنادر کراچی و قاسم، به‌تدریج به یکی از ارکان راهبردی اقتصاد دریایی و شبکه تجارت منطقه‌ای پاکستان تبدیل می‌شود. شکل ۳-۱۳ عملیات بندری و فعالیت‌های مربوط به جابجایی کالا در بندر گوادر طی سه سال گذشته را نشان می‌دهد.



پیشرفت در توسعه بندر گوادر و فعالیت‌های تجاری

با توجه به اهمیت راهبردی بندر گوادر، فعالیت‌های توسعه‌ای در این بندر در چارچوب CPEC ادامه یافت تا توجیه‌پذیری تجاری و ظرفیت عملیاتی آن افزایش یابد. در همین راستا، شرکت هلدینگ بنادر برون‌مرزی چین (COPHC) مطالعات امکان‌سنجی و طرح جامع منطقه آزاد اصلی گوادر را در مساحتی حدود ۹۲۳ هکتار تکمیل کرد. هم‌زمان، ساخت تعدادی از واحدهای صنعتی نیز آغاز شد که نشان‌دهنده حرکت تدریجی بندر به سمت توسعه صنعتی و تجاری است.

فعالیت‌های بندری نیز با تلاش مستمر برای افزایش حمل‌ونقل تجاری و استفاده مؤثرتر از ظرفیت بندر، روندی رو به رشد داشت. خطوط کشتیرانی بین‌المللی، از جمله COSCO و Sino-Trans، به‌طور منظم در بندر گوادر فعالیت داشتند و خدمات هفتگی کانتینری COSCO نیز همچنان به جابه‌جایی محموله‌ها کمک می‌کرد. انتظار می‌رود این تحولات، جایگاه گوادر را به‌عنوان یک قطب تجاری، لجستیکی و حمل‌ونقل منطقه‌ای بیش از پیش تقویت کند. در نهایت، تعدادی از پروژه‌های تحت برنامه توسعه بخش دولتی (PSDP) فدرال برای سال مالی ۲۰۲۵-۲۰۲۶ قرار است در سال مالی جاری و سال‌های آینده تکمیل شوند. هزینه‌های مربوط به این پروژه‌ها که از طریق PSDP تأمین مالی می‌شوند، در جدول ۱۳،۵ ارائه شده است.

Table 13.5: List of PSDP Projects Aimed at Gwadar Port Development		Rs millions
S.No.	Name of the Project	Total Project Cost
1	Land acquisition as per Gwadar Port Master Plan 750 Acre	3920
2	Ancillary Facilities at GPA Housing Complex Gwadar	225
3	infrastructure work of off-Dock Terminal at Gwadar	250

Source: M/o Maritime Affairs

سخن پایانی

پاکستان در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ارتباطات خود پیشرفت‌های چشمگیری داشته و ضمن کاهش فاصله با استانداردهای جهانی، زمینه ایجاد شبکه‌ای یکپارچه‌تر و کارآمدتر را فراهم کرده است. تجربه بین‌المللی نشان می‌دهد که اقتصادهای پیشرفته از طریق برخورداری از زیرساخت‌های قدرتمند، که زیربنای رقابت‌پذیری صنعتی، بهره‌وری کشاورزی و دسترسی یکپارچه به بازارها هستند، به رشد پایدار دست یافته‌اند. در اقتصاد جهانی امروز، کیفیت و قابلیت اطمینان شبکه‌های حمل‌ونقل و ارتباطات به عوامل تعیین‌کننده عملکرد اقتصادی تبدیل شده‌اند؛ به‌گونه‌ای که حتی بخش‌های رقابتی اقتصاد نیز در صورت ضعف زیرساخت‌ها با محدودیت مواجه خواهند شد. تحولات اخیر در سطح جهان نیز نشان می‌دهد که قدرت‌های اقتصادی به‌طور فزاینده‌ای تاب‌آوری، کارایی و امنیت شبکه‌های حمل‌ونقل و ارتباطات خود را برای حفاظت از زنجیره‌های تأمین و حفظ مزیت‌های راهبردی در اولویت قرار داده‌اند. در چنین شرایطی، تداوم تمرکز پاکستان بر گسترش اتصال از طریق نوسازی زیرساخت‌های لجستیکی و بندری و ادغام فناوری‌های دیجیتال ضروری است. در سال‌های آینده، تداوم سرمایه‌گذاری، ثبات سیاست‌گذاری و بهره‌گیری از راهکارهای نوین و مبتنی بر فناوری برای افزایش کارایی، کاهش هزینه‌ها و تقویت جایگاه پاکستان به‌عنوان یک قطب منطقه‌ای تجارت و لجستیک، اهمیت حیاتی خواهد داشت و می‌تواند به رشد اقتصادی بلندمدت و فراگیر کشور کمک کند.

منبع:

- Pakistan Economic Survey 2025-26, https://www.finance.gov.pk/survey/chapter_26/Complete_PES2025_26.pdf -