تحلیل جایگاه ایران در مناسبات اقتصادی آسیای میانه و قفقاز جنوبی (با تاکید بر کریدورهای ترانزیتی)

زهرا مشفق[1]

چکیده

استفاده از ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی و توسعه تعاملات دوجانبه با این کشورها، همواره یکی از دغدغه‌های اصلی در تعاملات منطقه‌ای بوده است. باتوجه به مزیت‌های ترانزیتی ایران، حمل‌ونقل و ترانزیت کالا یکی از فرصت‌هایی است که در راستای همگرایی اقتصادی ایران با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی همواره مورد توجه دستگاه دیپلماسی کشور بوده است. به‌رغم اهمیت این موضوع، عملکرد ترانزیت کالایی با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی نشان می‌دهد که از ظرفیت‌های موجود به‌نحو احسن بهره‌برداری نشده و ایران نتوانسته نقش پررنگی در ترانزیت کشورهای این منطقه ایفا کند. در این راستا، همگرایی اقتصادیِ بیشتر ایران با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی؛ راه‌اندازی بستری مناسب برای تعامل تجار طرفین؛ استفاده از پتانسیل منطقه آزاد ارس برای تقویت همکاری با قفقاز جنوبی؛ ایجاد توافقنامه‌هایی بین ایران و کشورهای آسیای مرکزی در زمینه حمل‌ونقل ریلی؛ افزایش رقابت‌پذیری مسیرهای ترانزیتی ایران؛ استفاده از فرصت توسعه روابط تجاری کره‌جنوبی و آسیای مرکزی؛ مذاکره برای حضور نمایندگی شرکت‌های حمل‌ونقل در کشورهای ازبکستان و ترکمنستان و به‌کارگیری فعالانه‌تر رایزن بازرگانی در مناسبات اقتصادی، توصیه می‌شود.

واژگان کلیدی: ترانزیت، حوزه آسیای میانه و قفقاز جنوبی، تجارت خارجی، دیپلماسی اقتصادی.

مقدمه

قرار گرفتن منطقه آسیای مرکزی قفقاز جنوبی در محدوده استراتژیک جهان، آن را به مرکز ثقل ارتباط شرق، غرب، شمال و جنوب جهان تبدیل نموده است. باتوجه به همسایگی و اشتراکات تاریخی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران با این منطقه، عوامل ژئوپلیتیکی از اهمیت بالایی برای ایران برخوردار است و بر امنیت ملی و اقتصادی ایران نیز تأثیرگذار است. زیرا، وجود مرزهای مشترک جغرافیایی و اشتراکات یادشده موجب تأثیرپذیری کشورمان از تحولات اجتماعی، سیاسی و اقتصادی منطقه آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی شده است. همچنین این منطقه به‌لحاظ استراتژیک و به‌دلیل وجود ذخائر زیرزمینی نفت‌وگاز و موقعیت جغرافیایی مهم بین دریای خزر و دریای سیاه، در حوزه اوراسیای جدید، به منطقه‌ای مورد توجه قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای تبدیل

۱- پژوهشگر گروه اقتصاد مقاومتی و برآورد اقتصادی، مرکز پژوهشی امنیت اقتصادی تدبیر، تهران، ایران zahra.mmoshfeghh@gmail.com

شده و توانایی ایجاد ارتباط در زمینه‌های مختلف سیاسی، فرهنگی و اقتصادی را با همسایگان و سایر قدرت‌های منطقه را دارد.

منطقه آسیای مرکزی، قلمرو کشورهای ترکمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان و ازبکستان را در بر می‌گیرد. این محدوده جغرافیایی از شمال به روسیه، از شرق به چین، از جنوب به افغانستان و ایران و از غرب به دریای خزر محدود می‌شود. منطقه قفقاز جنوبی نیز به‌عنوان یکی از مناطق مهم، منطقه‌ای است که از شمال به روسیه از جنوب به ایران و ترکیه از شرق به دریای خزر و از غرب به دریای سیاه منتهی می‌شود. همان‌طور که بیان شد، اهمیت ژئوپلیتیکی حوزه‌های نام برده از یک‌سو و اشتراکات زبانی، فرهنگی، قومی و مذهبی به‌ویژه با کشورهای آذربایجان و ارمنستان از سوی دیگر، سبب شده است تا سیاست همکاری نزدیک ایران با همسایگان خود در مرزهای شمالی کشور از اهمیت ویژه‌ای برخوردار باشد. منابع انرژی فراوان به‌ویژه در منطقه آسیای مرکزی، سبب شده این منطقه برای سایر کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای مانند ترکیه، چین، روسیه، آمریکا، هند و کره‌جنوبی، جذابیت داشته باشد و هر یک به تناسب اهداف و ظرفیت‌های اقتصادی خود تلاش دارند تا سیاست پیوند با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی را در دستور کار خود قرار دهند.

باتوجه به آنچه بیان شد، همجواری و نزدیکی جغرافیایی ایران با منطقه آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی از یک‌سو و از سوی دیگر وجود منابع غنی هیدروکربنی در حوزه خزر، آسیای مرکزی و قفقاز و ضرورت انتقال آن به بازارهای مصرف از مسیرهای امن و با صرفه اقتصادی و همچنین رقابت کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای فرصتی را برای تسلط بر منابع و راه‌های ترانزیتی به‌وجود آورده است. یکی از اصلی‌ترین مسیرهای ترانزیتی و پل ارتباطی آسیای مرکزی با بازارهای جهان، مسیرهای ترانزیتی کریدور شرق به غرب است که با اتصال مسیر جاده‌ای و راه‌آهن ایران به کشور چین از مسیر کشورهای افغانستان، تاجیکستان و قرقیزستان و ازبکستان در آسیای مرکزی موجب کاهش هزینه‌های ترانزیتی، کاهش مشکلات صادرکنندگان ایرانی در ترانزیت کالا به کشورهای مذکور، افزایش سهم ترانزیتی کشور و درنتیجه رشد و توسعه روابط اقتصادی و تجاری ایران با کشورهای حوزه آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی خواهد گردید. بدونِشک، ایران با ظرفیت‌ها و توانمندی‌ها در زمینه حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای، شبکه‌ای ایمن و مطمئن برای ترانزیت کالا به‌شمار می‌رود، اما در شرایط کنونی، نفوذ اقتصادی ایران در این منطقه در مقایسه با رقبای خود کمتر بوده و ایران در روابط تجاری با کشورهای حوزه آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی بازیگر اصلی محسوب نمی‌شود.

ازاین‌رو، بررسی علل کم‌رنگ شدن نقش ایران در مناسبات اقتصادی کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی و تلاش در جهت رفع موانع موجود موضوع بسیار حائز اهمیتی است. ازاین‌رو، افزایش نقش ترانزیت کشور در منطقه که می‌تواند سهم کشور را

در ترانزیت کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی، ازجمله اقدامات ضروری برای دستگاه دیپلماسی اقتصادی کشور است. در این راستا، گزارش حاضر در چهار بخش تدوین شده است. در بخش اول، مسیرهای ترانزیتی ایران با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی معرفی شده است. بخش دوم نگاهی به مناسبات تجاری بین ایران و کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی در سال‌های اخیر انداخته شده است. عملکرد بخش ترانزیت کشور در سال‌های اخیر در بخش سوم مورد ارزیابی قرار گرفته است. بررسی جایگاه ایران در ترانزیت انرژی کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی و مشکلات ترانزیت کالا به این کشورها در بخش‌های چهارم و پنجم صورت گرفته است. در نهایت نیز ملاحظاتی درخصوص بهبود عملکرد ترانزیت کالا به کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی و تقویت مناسبات با این کشورها، پیشنهاد شده است.

۱. معرفی مسیرهای ترانزیتی ایران با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی

ایران از موقعیت مکانی و ژئوپلیتیکی فوق‌العاده‌ای برخوردار است؛ به‌نحوی که، از جنوب با منطقه ژئوپلیتیکی خلیج‌فارس و تنگه هرمز و از شمال به منطقه ژئوپلیتیکی خزر و از شمال شرق به منطقه آسیای مرکزی و از شمال غرب به قفقاز متصل است. واقع شدن ایران در مسیر کریدور شمال به جنوب، محصور بودن کشورهای منطقه اوراسیا در شمال ایران و نیاز کشورهای این منطقه برای دسترسی به آب‌های گرم اقیانوسی هند، خلیج‌فارس و دریای عمان در جنوب ایران، باعث شده تا سرزمین ایران از موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی خاصی در منطقه برخوردار باشد. این مسیر هم به‌لحاظ کاهش هزینه و هم به‌لحاظ کاهش زمان، می‌تواند جایگزین مناسبی برای مسیر دریایی بین بندر بمبئی با بندر سن پیترزبورگ که نزدیک به ۱۶ هزار کیلومتر طول دارد، باشد و کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی را نیز به بازارهای بین‌المللی و آب‌های آزاد متصل کند.

شکل ۱: مقایسه مسیر دریایی بمبئی ـ بندر سن پیترزبورگ و مسیر کریدور جنوبی ـ شمالی

نقطه مبدأ در کریدور شمال ـ جنوب، بندر چابهار است. سابقه ایران برای توسعه زیرساخت‌ها بندر چابهار به دو دهه گذشته بازمی‌گردد. در این راستا، دولت‌های روسیه، ایران و هند برای تأسیس کریدور حمل‌ونقل جنوب ـ شمال به‌منظور تأمین مسیر کوتاه‌تر و مناسب‌تر از مسیر دریایی به توافق رسیدند و در این راه کشورهای ترکیه، آذربایجان، ازبکستان، قرقیزستان، قزاقستان، تاجیکستان، اوکراین و بلاروس برای همکاری با سه کشور نخست برای تقویت کریدور جنوبی ـ شمالی اعلام آمادگی کرده‌اند. کریدور شمال ـ جنوب، درواقع یکی از مسیرهای

مهم ترانزیتی برای کشورهای آسیای میانه محسوب می‌شود.

یکی از مسیرهای ریلیِ ارتباط با کشورهای آسیای میانه، کریدور آسیای میانه ـ بندرعباس است که یکی از شاخه‌های مسیر جنوب به شمال است و از مهم‌ترین مسیرهای ترانزیتی ایران با کشورهای آسیای مرکزی است که در مسیر آن کشورهای قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان و ایران واقع شده است. این مسیر ترانزیتی از سرخس در ایران شروع شده و تنها مسیر ریلی ایران به کشورهای آسیای مرکزی است. ایران با ساخت راه‌آهن بافق ـ بندرعباس و بعد بافق ـ مشهد توانست مسافت بین بندرعباس در خلیج‌فارس با آسیای مرکزی را ۱۰۰۰ کیلومتر کاهش دهد.

مسیر ریلیِ ترانزیتی دیگرِ ایران به کشورهای آسیای مرکزی از طریق خط راه‌آهن ایران، ترکمنستان، قزاقستان است. این مسیر که به کریدور شرق دریای خزر یا راه‌گذر شمال ـ جنوب معروف است در سال ۱۳۹۳ افتتاح شده است. مسافت مسیر ریلی شرقِ دریای خزر، جمعاً ۹۲٤ کیلومتر بوده که ۷۰۰ کیلومتر آن در خاک ترکمنستان، ۱۲۰ کیلومتر در خاک قزاقستان و بیش از ۸۰ کیلومتر در خاک ایران واقع شده که از طریق مرز اینچه‌برون به خط راه‌آهن ایران متصل می‌شود. این مسیر ریلی می‌تواند نقش زیادی در افزایش تجارت بین‌المللی، منطقه‌ای و ترانزیت کالا و مسافر بین ایران و کشورهای آسیای مرکزی داشته باشد. همچنین، از طریق ایجاد شبکه ریلی شرق دریای خزر، کشورهای آسیای مرکزی و روسیه می‌توانند با هزینه کمتری از طریق خاک ایران به کشورهای حاشیه خلیج‌فارس دسترسی پیدا کنند. مسیرهای زمینی آسیای مرکزی با جنوب نیز از طریقِ سه پایانه مرزی سرخس، باجگیران و لطف‌آباد در مرز مشترک با ترکمنستان فراهم شده است. علاوه بر این، می‌توان به پایانه مرزی آستارا اشاره کرد که با آذربایجان مرز مشترک دارد.

- **پایانه مرزی سرخس**: این پایانه مرزی هم‌مرز با ترکمنستان است و در استان خراسان قرار دارد. فاصله آن تا مشهد ۱۸٦ کیلومتر و تا منطقه اقتصادی سرخس ۲۰ کیلومتر است. ازجمله مشخصه‌های اصلی این پایانه مرزی، دروازه ورودی به آسیای میانه و حلقهٔ ارتباطی چندین کشور عضو کریدور شمال به جنوب است.

- **پایانه مرزی لطف‌آباد:** این پایانه در استان خراسان و در مرز مشترک با ترکمنستان قرار دارد. این پایانه مرزی در فاصله ۲۸۰ کیلومتری مشهد و ۹۰ کیلومتری شهر عشق‌آباد قرار دارد. بیش از ۸۰ درصد تردد ناوگان جاده‌ای خارجی به ترکمنستان و سایر کشورهای آسیای مرکزی از این پایانه انجام می‌شود و به این لحاظ، پایانه لطف‌آباد اهمیت بیشتری در مقایسه با دو پایانه مرزی دیگر دارد.

- **پایانه مرزی باجگیران:** این پایانه مرزی در ۸۲ کیلومتری شهرستان قوچان و ۲۱۱ کیلومتری شهر مشهد و در مرز مشترک با ترکمنستان قرار دارد.

- **پایانه مرزی آستارا:** این پایانه یکی از فعال‌ترین پایانه‌های مرزهای کشور در زمینه صادرات و واردات است. این پایانه در داخل شهر آستارا و همجوار با رودخانه مرزی آستاراچای در آذربایجان قرار دارد.

به‌رغم وجود مسیرهای ترانزیتی متعدد برای انتقال کالا به کشورهای آسیای مرکزی، متأسفانه کشور ما تاکنون توجه کافی برای توسعه حضور مؤثر و نفوذ اقتصادی خود در آسیای مرکزی مبذول نداشته و در همین سال‌ها، بخش عمده‌ای ازکالاهای ترانزیتی منطقه به مسیرهای دیگری که از هیچ نظر قادر به رقابت با مسیر ترانزیتی ایران نیستند، منتقل شده است. برای نمونه، می‌توان به راه‌اندازی قطار باری ترکیه به مقصد چین از طریق دریای خزر و قزاقستان در سال گذشته (۱۳۹۹) اشاره کرد که خاک ایران در این مسیر دور زده شده است. بخشی از این مسیر، کریدور موسوم به راه ابریشم آهنی (BTK) باکو ـ تفلیس ـ قارص است. اگرچه بسیاری بر این باور هستند که باتوجه به طولانی بودن و سختی مسیر و همچنین تغییر مُد حمل‌ونقلی، این مسیر نمی‌تواند رقیبی برای مسیر ایران باشد اما، مطالعات صورت گرفته حاکی از آن است که آذربایجان به‌شدت در حالِ توسعهٔ بنادر باکو، ترکمن‌باشی است و با صفر کردن هزینه عبور ترانزیتی کامیون سعی دارد تا ترانزیت کالا از این مسیر را افزایش دهد.

به‌رغم اهمیت موضوع ترانزیت شرق کشور، برخی از کریدورهای مزبور مانند مسیر ریلی ایران ـ افغانستان ـ تاجیکستان ـ قرقیزستان ـ چین، هنوز شکل‌نگرفته و ترابری بین‌المللی در این مناطق هنوز به تناسب اهمیت کریدورهای مزبور فعال نیست. از آنجا که ایران به‌دلیل دسترسی کوتاه‌تر به آب‌های آزاد، مسیر اقتصادی‌تری برای ترانزیت کالا به کشورهای آسیای مرکزی است، توسعه مسیرهای جدید می‌تواند در توسعه تجارت با کشورهای این منطقه اثرگذار باشد.

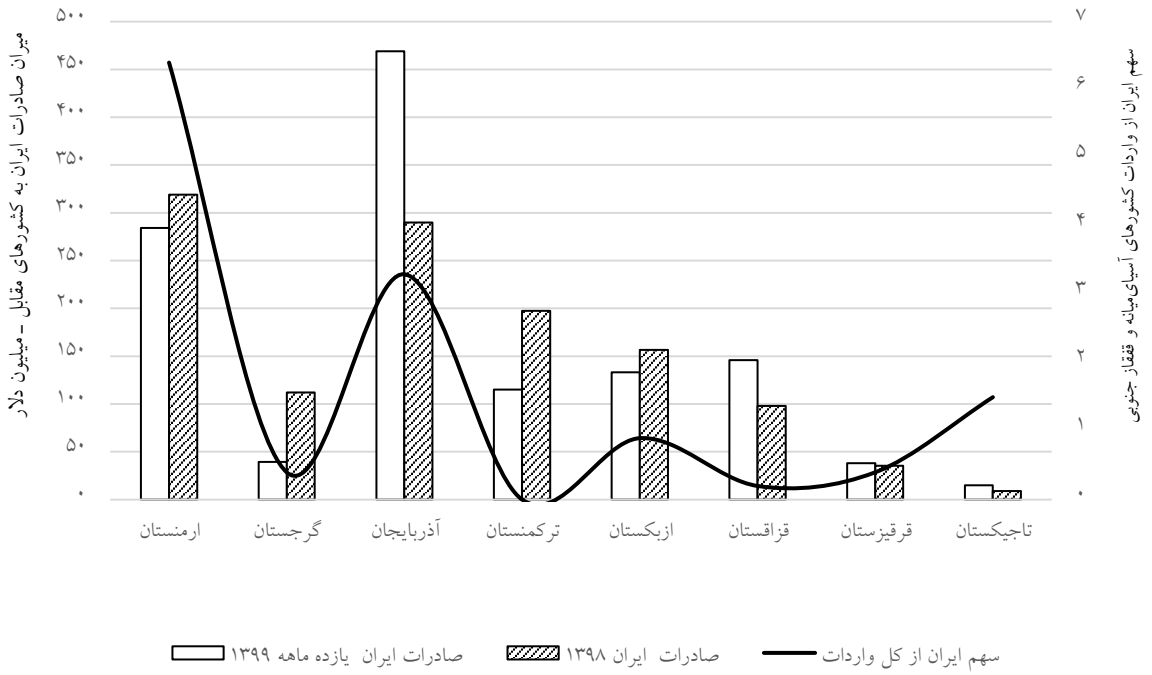
۲. نگاهی به روابط تجاری ایران با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی

در زمینه روابط تجاری دوجانبه، باتوجه به میزان دوری و نزدیکی کشورهای آسیای میانه با ایران، سطح مشترکات فرهنگی و تاریخی فی‌مابین و سیاست‌های حاکم بر کشورها، نحوه و میزان همکاری ایران با هر یک از آنان متفاوت بوده است. در شرایط کنونی، وضعیت ایران در منطقه آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی چه با لحاظ تحریم و چه بدون لحاظ آن، مناسب نیست و از رقبای خود به‌لحاظ اقتصادی عقب‌تر بوده و ایران در روابط خود با کشورهای این منطقه بازیگر اصلی اقتصادی و تجاری نیست. در ادامه دو مؤلفه صادرات و واردات در حوزه تجارت خارجی ایران با کشورهای منطقه آسیای میانه و قفقاز جنوبی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۲-۱. صادرات ایران به کشورهای آسیای میانه و قفقاز جنوبی

پس از فروپاشی شوروی، بازارهای مصرفی منطقه آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی برای کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای اهمیت خاصی یافتند. نمودار شماره (۱)، وضعیت صادرات ایران به کشورهای این مناطق را در سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۳۹۸ نشان می‌دهد.

نمودار ۱: وضعیت صادرات ایران به کشورهای آسیای میانه و قفقاز جنوبی



مأخذ: گمرک جمهوری اسلامی ایران

بر اساس آخرین داده‌های گمرک جمهوری اسلامی ایران، در یازده ماهه ۱۳۹۹، در بین کشورهای منطقه آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی، آذربایجان و ارمنستان بیشترین میزان واردات از ایران را داشته‌اند. ارزش صادرات ایران به این کشورها به‌ترتیب معادل، ٤٦٨ و ٢٨٤ میلیون دلار بوده است. ارزش صادرات کشور به آذربایجان در سال ۱۳۹۹ در مقایسه با ۱۳۹۸ تقریباً دو برابر شده است، اما میزان صادرات به ارمنستان در سال ۱۳۹۹ در مقایسه با سال گذشته حدود ۳۵ میلیون دلار کاهش یافته است. صادرات به کشورهای ازبکستان، گرجستان و ترکمنستان در سال ۱۳۹۹ در مقایسه با سال ۱۳۹۸ کاهش داشته است.

جدول ۱: سهم ایران در بازار وارداتی کشورهای آسیای میانه و قفقاز جنوبی

کشور	سهم ایران از واردات	پنج شریک اصلی وارداتی	کشور	سهم ایران از واردات	پنج شریک اصلی وارداتی
گرجستان	۰/۴	ترکیه، روسیه، چین، آذربایجان و اوکراین	قرقیزستان	۰/۴	روسیه، چین، قزاقستان، ترکیه و ازبکستان
آذربایجان	۳/۳	روسیه، ترکیه، چین، سوئیس و آمریکا	تاجیکستان	۱/۵	روسیه، قزاقستان، چین، ازبکستان و ترکیه
ترکمنستان	۰	ترکیه، روسیه، آلمان، ژاپن و فرانسه	ازبکستان	۰/۹	چین، روسیه، کره، قزاقستان، ترکیه و آلمان
ارمنستان	۶/۴	روسیه، چین، ایران، ترکیه و آلمان	قزاقستان	۰/۲	روسیه، چین، کره، آلمان و آمریکا

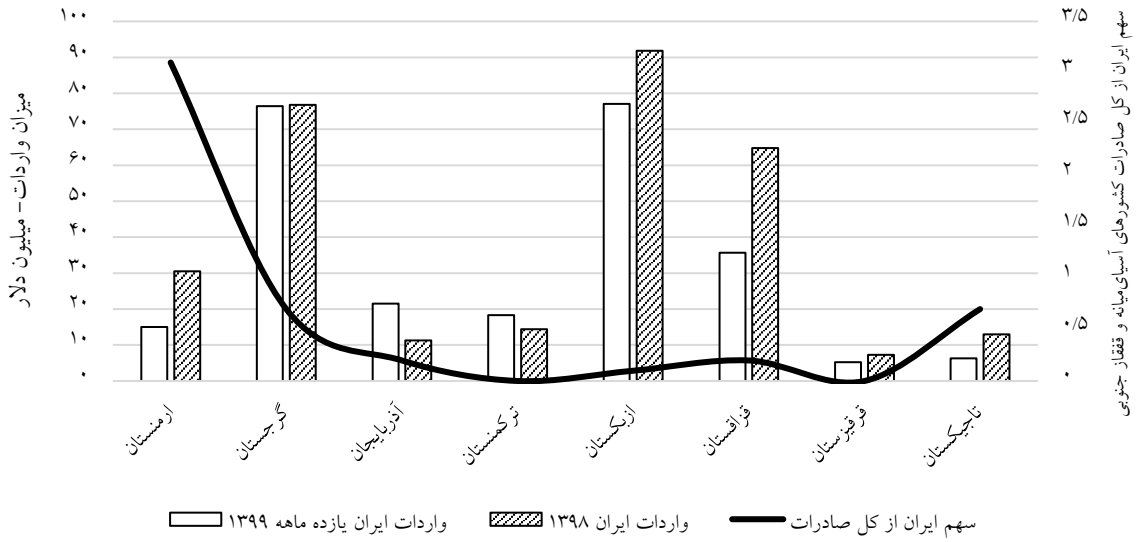
مأخذ: ITC TRADE

جدول شماره (۱)، وضعیت ایران را در بازار کشورهای آسیای میانه و قفقاز جنوبی نشان می‌دهد. بر اساس این، ایران تنها در ارمنستان و آذربایجان سهم بالای ۳ درصد را در بازار وارداتی این کشورها دارد و در بازار وارداتی بیشتر کشورها، سهم ایران کمتر از یک درصد است. مقایسه جایگاه ایران و ترکیه به‌عنوان رقیب منطقه‌ای ایران در بازار مصرفی کشورهای آسیای میانه و قفقاز جنوبی نشان می‌دهد که ترکیه در مقایسه با ایران بسیار موفق‌تر عمل کرده و جزء پنج شریک عمده وارداتی تمام کشورهای منطقه محسوب می‌شود. این موضوع نشان‌دهنده نفوذ منطقه‌ای ترکیه در کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی است. علاوه بر ترکیه، با توجه به جایگاه چین و روسیه در بین شرکای عمده وارداتی کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی نقش این دو کشور در بازارهای مصرفی آن‌ها نیز کاملاً محسوس است. این موضوع به‌وضوح فاصله چین، روسیه و ترکیه با ایران را در حوزه روابط اقتصادی با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی نشان می‌دهد.

۲-۲. واردات ایران از کشورهای آسیای میانه و قفقاز جنوبی

همان‌طور که در نمودار شماره (۲) ملاحظه می‌شود، در دو سال اخیر، ایران در بین کشورهای آسیای میانه و قفقاز جنوبی بیشترین میزان واردات را از کشورهای ازبکستان و گرجستان داشته است. به استثنای آذربایجان و ترکمنستان، واردات ایران از سایر کشورهای منطقه در سال ۱۳۹۹ در مقایسه با سال قبل آن کاهش داشته است.

نمودار ۲: وضعیت واردات ایران از کشورهای آسیای میانه و قفقاز جنوبی



مأخذ: گمرک جمهوری اسلامی ایران

بررسی سهم ایران در بازارهای کشورهای آسیای میانه و قفقاز جنوبی نشان می‌دهد که ایران نه در بازار وارداتی و نه بازار صادراتی این کشورها سهم قابل توجهی ندارد. همان‌طور که در جدول شماره (۲)

مشخص است، ایران در هیچ‌کدام از کشورهای حوزه آسیای میانه وقفقاز جنوبی، جزء پنج شریک اصلی صادراتی محسوب نمی‌شود، اما ترکیه، نه‌تنها در بازار وارداتی این کشورها جایگاه یکم تا پنجم را داشته، در بازار صادراتی این کشورها نیز نفوذ داشته و در کشورهای گرجستان، آذربایجان، ترکمنستان، قرقیزستان، تاجیکستان و ازبکستان جزو پنج شریک اصلی صادراتی این کشورها محسوب می‌شود.

جدول ۲: سهم ایران در بازار صادراتی کشورهای آسیای میانه و قفقاز جنوبی

کشور	سهم ایران از صادرات	پنج شریک اصلی صادراتی	کشور	سهم ایران از صادرات	پنج شریک اصلی صادراتی
گرجستان	۰/۷	چین، روسیه، بلغارستان، ترکیه، اوکراین	قرقیزستان	۰	انگلیس، قزاقستان، روسیه، ازبکستان، ترکیه، چین
آذربایجان	۰/۲	ایتالیا، ترکیه، اسرائیل، هند، آلمان، چین	تاجیکستان	۰/۷	سوئیس، ترکیه، قزاقستان، ازبکستان، افغانستان
ترکمنستان	۰	روسیه، ترکیه، ایتالیا، رمانی، گرجستان، قزاقستان	ازبکستان	۰/۱	روسیه، چین، قزاقستان، ترکیه، قرقیزستان
ارمنستان	۳/۱	روسیه، سوئیس، بلغارستان، چین و عراق	قزاقستان	۰/۲	چین، ایتالیا، روسیه، هلند، ازبکستان

مأخذ: ITC TRADE

در بین کشورهای مورد مطالعه، حجم صادرات ایران به ترکمنستان در سال‌های اخیر به‌شدت کاهش یافته است به‌نحوی که، ارزش صادرات ایران به این کشور از ٤٠٥ میلیون دلار در سال ۱۳۹۷ به ۱۱۵ میلیون دلار در یازده‌ماهه ۱۳۹۹ رسیده است که اصلی‌ترین دلیل آن محدودیت‌ها و چالش‌های مربوط به بخش حمل‌ونقل و ترانزیت به کشور ترکمنستان است.

۳. وضعیت ترانزیت ایران در سال‌های اخیر

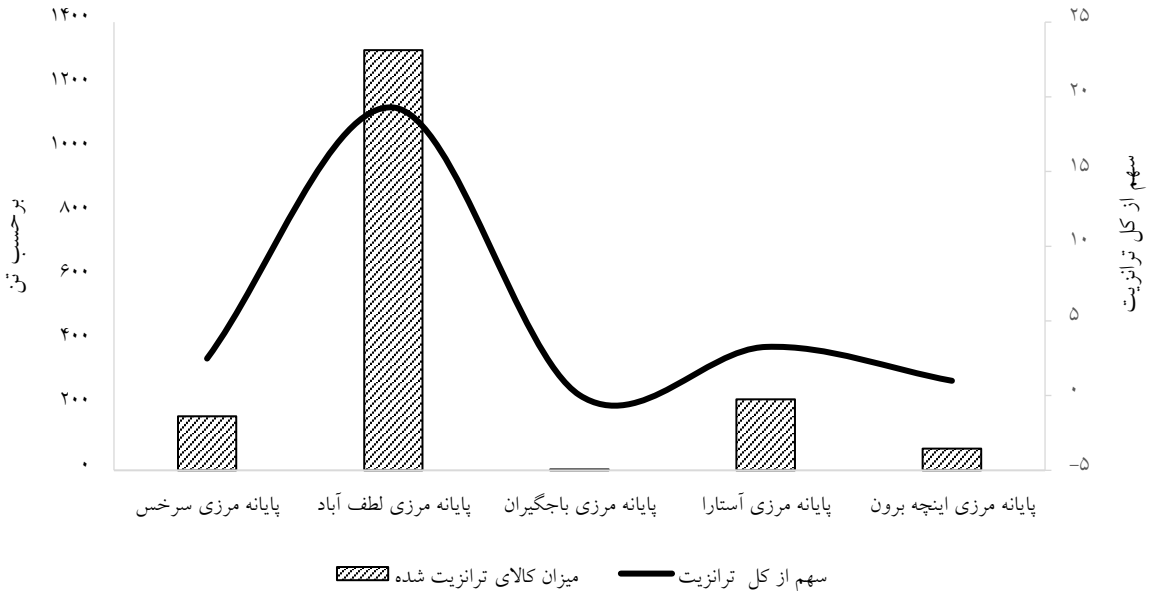
به‌لحاظ اهمیت مقوله ترانزیت در اقتصاد هر کشور، می‌توان اذعان داشت که ترانزیت مجموعه فعالان اقتصادی را به بهبود کارایی و افزایش بهره‌وری در عرصه منطقه‌ای و جهانی وادار می‌سازد. کشوری که امکان ترانزیت را برای محموله‌های دیگر کشورها فراهم می‌کند هم خود نفع می‌برد و هم محموله کشورهای دیگر را می‌تواند از مسیر مناسب‌تر به مقصد برساند. بدون‌شک، وجود شرایطی مانند ثبات سیاسی، اجتماعی و اقتصادی در سطح کلان در کنار وجود امکانات زیرساختی حمل‌ونقل مانند بنادر و اسکله‌های مجهز، شبکه‌های ریلی و جاده‌ای مناسب و همچنین تدوین و اجرای قواعد و مقررات تسهیل‌کننده تجارت و ترانزیت نه‌تنها می‌تواند به کسب درآمد ارزی بیشتر کمک کند، بلکه، به ارائه ترانزیتی سریع‌تر، کم‌هزینه‌تر و ایجاد آثار مثبت و همگرایی در روابط دوجانبه تجاری و حتی سیاسی کشورها نیز منجر می‌شود.

بر اساس آخرین آمار سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای میزان کل ترانزیت جاده‌ای کالا از مرزهای کشور در سال ۱۳۹۸در حدود ۲۷٤٦ هزار

تن بوده که در مقایسه با سال ۱۳۹۶، ۱۶ درصد رشد داشته است. میزان ترانزیت کالاهای غیرنفتی در سال ۱۳۹۸ حدود ۲۲۲۱۲ هزار تن است که در مقایسه با سال ۱۳۹۶، ۱۲ درصد رشد داشته است. همچنین در سال ۱۳۹۶، ۸۳ درصد از ترانزیت جاده‌ای مواد غیرنفتی بوده که در سال ۱۳۹۸ به ۸۰ درصد کاهش یافته است. ترانزیت جاده‌ای کالاهای نفتی نیز در سال ۱۳۹۶ تقریباً ۳۹۸ هزار تن بوده که در سال ۱۳۹۸ به ۵۳۳ هزار تن رسیده است. تمرکز اصلی این مطالعه، ترانزیت خارجی کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی از مسیر ایران است، باتوجه به نقش ترکمنستان و تا حدودی قزاقستان در اجرای طرح‌های مشترک حمل‌ونقل و ترانزیت برای اتصال کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی به بازارهای جهانی از طریق ایران، در ادامه میزان ترانزیت در پنج محور زیر مورد بررسی قرار گرفته است.

۱- پایانه مرزی سرخس (هم‌مرز با ترکمستان)، ۲- پایانه مرزی اینچه‌برون (هم‌مرز با ترکمنستان)، ۳- پایانه مرزی لطف‌آباد (هم‌مرز با ترکمنستان)، ٤- پایانه مرزی باجگیران (هم‌مرز با ترکمنستان) ۵- پایانه مرزی آستارا (هم‌مرز با آذربایجان).

نمودار ۳: وضعیت ترانزیت خارجی با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی (سال ۱۳۹۸)



مأخذ: سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

براساس آخرین سالنامه آماری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای (مربوط به سال ۱۳۹۸)، در بین پایانه‌های مرزی که حلقه ارتباطی ترانزیت با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی هستند، پایانه‌های لطف‌آباد و آستارا به‌ترتیب با ترانزیت ۱/۳ میلیون تن و ۲۲۰ هزار تن کالا بیشترین میزان ترانزیت را داشته‌اند. بر اساس اظهارات مقامات دولتی، در سال ۱۳۹۹ میزان صادرات کالا از گمرکات

باجگیران و لطف‌آباد به‌دلیل بسته بودن مرز زمینی ترکمنستان در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۱۰۰ درصد کاهش یافته است. محدودیت‌های اعمال‌شده از سوی ترکمنستان در پایانه‌های مرزی در یک سال اخیر به‌ویژه به‌دلیل شیوع کرونا، یکی از عمده دلایل کاهش حجم ترانزیت در پایانه‌های مرزی یادشده بوده است.

٤. جایگاه ایران در ترانزیت انرژی آسیای مرکزی و قفقاز

منطقه آسیای مرکزی یکی از مناطق مهم جهان به‌لحاظ داشتن ذخائر نفت است. این منطقه در کمترین تخمین ۱۷/۲ و در بیشترین تخمین ٤۹/٦ میلیارد بشکه یا نزدیک به ۵ درصد از ذخائر نفت جهان را دارد. ترکمنستان یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان نفت‌وگاز در حاشیه دریای خزر محسوب می‌شود. این کشور با ۷۳۳۰ کیلومتر خطوط لوله انتقال انرژی ـ که ۹۰ درصد ظرفیت آن به انتقال گاز اختصاص یافته است ـ یکی از کشورهای پیشتاز در عرصه انتقال گاز به خارج از مرزهای بین‌المللی در منطقه است. علاوه بر این، ازبکستان و قزاقستان توانسته‌اند در عرصه تولید انرژی، ظرفیت خود را افزایش داده و به موفقیت‌هایی دست پیدا کنند.

وجود منابع انرژی غنی در منطقه آسیای مرکزی و قفقاز توجه قدرت‌های بزرگ منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای را به این حوزه جلب کرده است. حال برای انتقال این منابع انرژی به مسیرهایی نیاز است که به‌لحاظ متغیرهای استراتژیک مانند امنیت، هزینه انتقال، مسافت خطوط انتقال و وجود زیرساخت‌های مناسب، این امکان را فراهم کنند تا با کمترین مشکل بتوانند نقش ترانزیتی را برعهده بگیرند.

یکی از مهم‌ترین مسائل مربوط به روابط ایران و کشورهای منطقه آسیای مرکزی و قفقاز به مسئله خطوط انتقال انرژی و به‌طور کلی ارتباط ایران با بازارهای جهانی انرژی مربوط می‌شود. باتوجه به موقعیت جغرافیایی ایران و قرار گرفتن در کانون استراتژیک انرژی جهان، ایران دارای یک ویژگی استراتژیک خاص است و نمی‌توان ایفای نقش ایران در انتقال منابع انرژی خود به بازارهای جهان را نادیده گرفت، اما از یک‌طرف روس‌ها با منحصر کردن مسیرهای صادرات از کشور خود مایلند نفوذ خود بر کشورهای این منطقه (آسیای مرکزی و قفقاز) را حفظ کنند و چین نیز با دارا بودن انگیزه‌های قوی در آسیای مرکزی به‌دنبال دستیابی به منابع انرژی این منطقه است و از طرف دیگر آمریکا نیز در راستای اهداف بلندمدت خود به‌دنبال مسیرهایی است که بتواند نقش و جایگاه ایران در منطقه را محدود کند.

علاوه بر حضور سه قدرت روسیه، چین و آمریکا در منطقه آسیای مرکزی و قفقاز، کشور ترکیه نیز به‌رغم آن‌که فاقد منابع نفت‌وگاز است، اما از مناسب‌ترین مسیرها برای انتقال منابع انرژی نفت‌وگاز منطقه آسیای مرکزی (ترکمنستان و قزاقستان)، قفقاز و روسیه به بازارهای مصرف اروپا برخوردار است. لازم به‌ذکر است که ترکیه و گرجستان اصلی‌ترین مسیرهای ترانزیت انرژی را دارند و آذربایجان، ترکمنستان، قزاقستان و ازبکستان

تأمین‌کنندگان انرژی هستند. مهم‌ترین خطوط انتقال انرژی در منطقه آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی، سه خط لوله شامل: ۱- خط لوله نابوکو، ۲- خط لوله باکو ـ تفلیس ـ جیحان و ۳- خط لوله گاز تاناپ (باکو ـ گرجستان ـ ترکیه) است.

خط لوله نابوکو یک خط لوله گازی پیشنهادی از ارزروم ترکیه است که به‌طول ۳۳۰۰ کیلومتر با عبور از کشورهای آذربایجان، ترکیه، گرجستان، بلغارستان، رومانی و مجارستان به اتریش می‌رسد. خط لوله گاز باکو ـ تفلیس ـ ارزروم ذخائر انرژی را از قزاقستان و ترکمنستان و از راه دریای خزر به آذربایجان و از راه لوله‌های موجود از گرجستان و ترکیه عبور داده و سرانجام در بازارهای اروپا تحویل مصرف‌کنندگان اروپایی می‌دهد. همچنین، خط لوله نفت باکو ـ تفلیس ـ جیحان یکی از خطوطی است که با حمایت گسترده آمریکا برای حذف ایران و روسیه ساخته شده است. این خط لوله نفت باکو در آذربایجان را از راه‌گذر تفلیس در گرجستان به جیحان در جنوب شرقی ترکیه در مدیترانه متصل می‌کند. خطوط لوله نفت باکو ـ تفلیس ـ جیحان، همراه با خط لوله باکو ـ تفلیس ـ ارزروم، اهمیت قفقاز را به‌عنوان حلقه انرژی بین آسیا و اروپا افزایش داده است. ضمن این‌که این خطوط انرژی عامل شتاب‌دهنده همکاری بین کشورهای منطقه آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی است. خط لوله باکو ـ تفلیس ـ جیحان، کشورهای آذربایجان، گرجستان و حتی قزاقستان را در کنار هم قرار داده و همکاری‌های استراتژیک بین آن‌ها به‌وجود آورده است.

اگرچه انتقال نفت‌وگاز کشورهای آسیای مرکزی از مسیر ایران، مزیت‌هایی مانند کوتاهی مسیر و صرفه اقتصادی دارد و تنها کشوری در منطقه است که ناامنی فزاینده ناشی از فعالیت تجزیه‌طلبانه در کشورهای گرجستان و آسیای میانه را ندارد، اما به‌نظر می‌رسد که این موضوع موجب رجحان مسیر ایران به سایر مسیرها نشده است. درواقع، ایران نتوانسته است در خطوط انتقال انرژی در قفقاز جنوبی به‌ویژه دو خط لوله: ۱- نابوکو (باکو ـ تفلیس ـ جیحان) و ۲- باکو ـ تفلیس ـ ارزروم، جایگاه ممتازی داشته باشد. یکی از مهم‌ترین دلایل این موضوع، ملاحظات سیاسی بوده است، این در حالی است که ملاحظات اقتصادی به‌همان اندازه در احداث خط لوله، دارای اهمیت است. برای نمونه احداث خط لوله باکو ـ تفلیس ـ جیحان، تحت‌تأثیر ملاحظات سیاسی بوده است. همچنین، درخصوص پروژه نابوکو، روسیه علی‌رغم مناسبات نسبتاً گسترده با ایران خواهان مشارکت ایران در این پروژه نیست و آن را رقیبی برای خود می‌داند.

تلاش ایالات متحده آمریکا و برخی دیگر از بازیگران نظام بین‌الملل در جهت تحمیل الگوی امنیتی هژمونیک به این منطقه می‌تواند یکی از دلایل دیگر سنگ‌اندازی برای انتقال منابع انرژی ایران باشد. بنابراین، اگر نتوان پیشرفت بارزی در مناسبات ایران و کشورهای آسیای مرکزی ایجاد کرد، چشم‌انداز چندان روشنی برای عبور نفت‌وگاز از مسیر ایران وجود نخواهد داشت. بدون‌شک، این موضوع مستلزم آن است که دستگاه دیپلماسی کشور نگاه و رویکرد جدید به مناسبات و معادلات منطقه‌ای داشته باشد.

۵. بررسی مشکلات ترانزیت با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی

مشکلات و چالش‌های موجود در ترانزیت ریلی و جاده‌ای ایران با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی را می‌توان به سه گروه تقسیم‌بندی کرد: ۱- چالش‌های ساختاری؛ ۲- چالش‌های سیاسی و ۳- چالش‌های مدیریتی.

۵-۱. چالش‌های ساختاری

یکی از مشکلات در بخش ترانزیت ریلی، ساختار ضعیف و ناکافی شبکه‌های حمل‌ونقل ریلی است. در این راستا، می‌توان به مشکل ورود واگن‌های ایرانی به کشورهای آسیای مرکزی اشاره کرد. واگن‌ها در مسیر کشورهای حوزه (CIS) باید دارای گواهینامه و تابع قوانین (SMGS) (موافقت‌نامه حمل‌ونقل بار در ترافیک بین‌المللی ریلی) باشند. عرض دهانهٔ ریل کشورهای آسیای میانه در مقایسه با ایران عریض‌تر است. متوسط عرض دهانه ریل در آن منطقه ۱۵۲۰ میلی‌متر است درحالی‌که در ایران برابر با ۱۴۳۵ میلی‌متر است. این موضوع سبب شده تا بسیاری از صاحبان کالاهای خارجی با ایران همکاری نکنند و بیشتر از مسیرهای جایگزین استفاده نمایند و حتی تجار ایرانی نیز در ارسال محموله خود به این کشورها با تنگنا روبرو هستند. نکته تأمل‌برانگیز دیگر در چالش‌های ترانزیت کالایی کشور، کمبود واگن در مسیرهای ریلی کشور است. متأسفانه متولی و نهاد اصلی تأمین‌کننده واگن در کشور مشخص نیست و همین موضوع بر کمبود واگن در مسیرهای ریلی دامن زده است. همچنین، وجود ایستگاه‌های متعدد و بازرسی‌های مکرر و حتی بی‌مورد در طول مسیر و اخذ عوارض متعدد جهت ترانزیت کالا از دیگر مشکلات ترانزیت کالاهای صادراتی ایران به کشورهای آسیای مرکزی است.

۵-۲. چالش‌های سیاسی

علاوه بر این، رفتارهای ترکمنستان در حوزه ترانزیت بین‌المللی از دیگر چالش‌های این حوزه است. باتوجه به وجود بیش از ۵۰۰ کیلومتر مرز مشترک ایران با ترکمنستان و پایانه‌های مرزی باجگیران، سرخس و لطف‌آباد و ارتباط و اتصال با بازار ۱۰۰ میلیون نفری آسیای میانه، موجب شده تا استان خراسان نقش محوری در حمل‌ونقل و ترانزیت کشور به‌ویژه به کشورهای آسیای مرکزی داشته باشد. سه پایانه یادشده از مهم‌ترین مبادی اتصال به کشورهای آسیای مرکزی است. با شیوع ویروس کرونا از اواخر سال ۱۳۹۸، محدودیت‌های جدی‌ای برای ترانزیت و صادرات کالا و واردات آن به استان خراسان رضوی ایجاد شد و موجب کاهش فعالیت تجاری بین ایران و کشورهای آسیای میانه شد، به‌نحوی که مرز ترکمنستان مسدود شد. به‌رغم گشایش مرزهای ترکمنستان، اما طی یک‌سال اخیر شاهد آن بودیم که ترکمن‌ها شروطی مانند ترانشیپ‌منت[1] را برای ورود کالا از برخی از پایانه‌های مرزی اعمال کردند که از نظر کامیون‌داران

۱. ترانشیپ‌منت به‌معنای انتقال کالا از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر است. ترکمنستان خواستار آن شده که کامیون‌داران ایرانی در مرز از تریلر (بار) جدا کرده و آن را تحویل کامیون‌داران ترکمنستانی دهند و منتظر بازگشت تریلر خود باقی بمانند.

ایران، هزینه‌های آن‌ها را افزایش داده و مدت‌زمان زیادی باید در مرز معطل بمانند. در سال ۱۳۹۹، باتوجه به وجود محدودیت‌های کرونایی، مرز سرخس پس از گذشت شش‌ماه در شهریور ۱۳۹۹ و مرز لطف‌آباد پس از گذشت نزدیک به ۹ ماه بازگشایی شد، اما به‌رغم بازشدن مرزهای مشترک ایران با ترکمنستان، همچنان سختگیری‌های شدیدی انجام می‌گیرد و تردد به‌صورت محدود است. بنابراین، باتوجه به آن‌که بخش قابل‌توجهی از ترانزیت کالا از ایران به کشورهای آسیای مرکزی از مرز مشترک ایران با ترکمنستان عبور می‌کند، رفتارهای خاص ترکمنستان در حوزه ترانزیت بین‌المللی یکی از چالش‌های جدی در کم‌رنگ شدن نقش ایران در ترانزیت به کشورهای آسیای مرکزی است.

علاوه بر آنچه بیان شد، مسیر ترانزیتی که از سرخس واقع در ترکمنستان شروع شده و تا سرآسیاب تاجیکستان ادامه دارد، تنها مسیر ریلی و انحصاری اتصال ایران به کشورهای آسیای میانه است. وجود انحصارطلبی در این مسیر یکی از مشکلات ترانزیت کالا در این مسیر است. در این راستا، می‌توان به بازرسی‌های طولانی و حتی در برخی موارد بی‌مورد کالاهای ترانزیتی ایران به سایر کشورهای آسیای مرکزی از کشورهای ترکمنستان و ازبکستان، به‌دلیل انحصارطلبی آن‌ها در این مسیر، تأثیر منفی بر ترانزیت کالاهای ایرانی از مسیر فوق داشته است. اجبار رانندگان ایرانی به توقف‌های طولانی‌مدت در طول مسیر باعث افزایش هزینه‌ها و مشکلات فراوان در تحویل به‌موقع کالا به مشتریان شده و درنتیجه، باعث از دست رفتن مشتریان و سهم بازار محصولات ایرانی در این منطقه شده است.

علاوه بر این، وجود ساختارهای سیاسی متفاوت در ایران و کشورهای آسیای مرکزی را می‌توان به‌عنوان یک چالش جدی و قابل توجه در مسیر همگرایی ایران با این کشورها به‌حساب آورد. برای مثال، اختلافات سیاسی ایران با ترکمنستان درخصوص پرونده بدهی گازی ایران به این کشور نیز در کاهش تمایلات ترکمنستان و برخی از تجار برای تجارت با ایران اثرگذار بوده است.

۵-۳. چالش‌های مدیریتی

چالش‌های مدیریتی از آن دست چالش‌هایی هستند که در ضعف عملکرد بخش ترانزیت کشور ازجمله در مسیر ترانزیت کالا به کشورهای آسیای مرکزی همواره به آن اشاره شده است (مرکز پژوهش‌های مجلس). برای نمونه، باتوجه به مشکلات متعددی که رانندگان ایرانی در مسیر ترانزیتی صادراتی کالاهای ایرانی به آسیای مرکزی دارند، متأسفانه هیچ نمایندگی رسمی از شرکت‌های حمل‌ونقل ایرانی در ازبکستان برای مدیریت و نظارت بر مشکلات موجود وجود ندارد.

۶. ملاحظات امنیت اقتصادی

بدون‌شک، بخش ترانزیت (حمل‌ونقل ریلی ـ جاده‌ای و دریایی) می‌تواند بر متغیرهای کلان اقتصادی کشور مانند اشتغال، تجارت و... اثرگذار باشد. در عرصه بین‌المللی نیز بهره‌برداری از موقعیت جغرافیایی به‌جهت ترانزیت کالا و تسهیل تجارت میان کشورها به مزیتی تبدیل شده است که می‌توان

آن را به‌عنوان شاخصی برای رشد در زمینه‌های توسعه حمل‌ونقل، اشتغال و تجارت اثرگذار باشد. علاوه بر این، کشورهایی که از مزیت جغرافیایی خود استفاده کرده و با سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های خود توانسته‌اند جایگاه و نقش مهمی در ترانزیت کالای سایر کشورها داشته باشند، از درآمدهای ارزی خوبی نیز بهره‌مند خواهند شد. ایران به‌لحاظ جغرافیایی از مزیت خوبی برای ایجاد مسیرهای ترانزیتی برخوردار است و می‌تواند نقش اثرگذاری در تکمیل کریدورهای بین‌المللی داشته باشد. اما باید توجه داشت که صرف داشتن مزیت جغرافیایی باعث نخواهد شد بتوان از مزایای ترانزیتی کشور بهره‌مند شد و کشورهای رقیب با استفاده از مسیرهای جایگزین، خاک ایران را دور خواهند زد. بنابراین، برای آن‌که بتوان رقابت بهتری داشت نه‌تنها باید مسیرهای ترانزیتی ایران را رقابت‌پذیر کرد یعنی برای نمونه، هزینه‌های صاحبان کالا را کاهش داد و مشکلات موجود در مسیرهای ترانزیتی کشور را مرتفع کرد بلکه، باید بین اقتصاد ایران و اقتصاد کشورهای همسایه در حوزه تجارت و ترانزیت وابستگی ایجاد کرد. زیرا ما نمی‌توانیم از احداث مسیرهای ترانزیتی جدید که تهدیدی برای ترانزیت ایران هستند جلوگیری نماییم، بلکه باید با ابتکارات و همکاری بین نهادهای مربوطه مانند وزارت امور خارجه یا وزارت راه و شهرسازی و همچنین انجام مذاکرات دیپلماتیک با کشورهای همسایه، مسیر ترانزیتی ایران را در مقایسه با سایر مسیرها به‌اندازه کافی برای صاحبان کالا جذاب کرد.

جمع‌بندی و ملاحظات

ترانزیت ازجمله سودآورترین بخش‌های حمل‌ونقل هر کشور است. بدون‌شک، ایران باتوجه به پتانسیل‌ها و ظرفیت‌هایی که در زمینه ترانزیت دارد، می‌تواند شبکه‌ای ایمن برای ترانزیت کالای کشورهای منطقه باشد. بررسی آمار و ارقام مربوط به ترانزیت کل کشور از یک‌سو بیان‌کننده توسعه بخش ترانزیت در کشور است و از طرف دیگر نشان‌دهنده کاهش ترانزیت کشورهای آسیای مرکزی از مسیر ایران و افزایش مشکلات صادرکنندگان ایرانی در ترانزیت کالاهای خود به این کشورها می‌باشد، اما نگاهی بر عملکرد ترانزیت کالایی با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی حاکی از آن است که از ظرفیت‌های موجود متأسفانه به‌نحو احسن بهره‌برداری نشده است و شبکه ترانزیتی کشور نه‌تنها نیازمند تقویت زیرساخت‌ها است، بلکه تصمیم‌گیران این حوزه باید ضمن به‌کارگیری مدیریت واحد مرزی، در جلب و ایجاد انگیزه برای مشتریان ترانزیتی برای استفاده از مسیر ایران اقدامات مؤثرتری انجام دهند. اگرچه نقش بازیگران خارجی (منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای) در همگرایی ایران با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز را نمی‌تواند نادیده گرفت، اما به‌منظور همگرایی و گسترش بیشتر مناسبات ایران با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی، ملاحظات ذیل توصیه می‌شود.

– راه‌اندازی بستری مناسب برای تعامل تجار طرفین: به‌طور کلی آنچه می‌تواند زمینه حضور پررنگ‌تر اقتصادی ایران در بازار دیگر کشورها را مساعدتر کند، تعامل پویا بین تجار ایران با سایر کشورها است به‌نحوی که تجار دو

کشور بتوانند با یکدیگر ارتباط و تعامل مستقیم داشته باشند و همچنین داشتن تحلیل دقیق و جامع از رفتار مصرف‌کنندگان در بازارهای هدف در این زمینه بسیار اثرگذار است. در این راستا، ایجاد مراکز صادراتی در کشورهای هدف و تقویت توان سفارت‌خانه‌ها از منظر رویکردهای اقتصادی و تجاری، مسئله‌ای است که باید مورد توجه دستگاه دیپلماسی کشور قرار گیرد.

– **استفاده از پتانسیل منطقه آزاد ارس برای تقویت همکاری با قفقاز جنوبی:** یکی از مهم‌ترین نکاتی که در راستای ارتقای اقتصادی و استفاده از پتانسیل‌های منطقه آزاد ارس باید مورد توجه قرار داد، موقعیت ژئواکونومیکی قفقاز جنوبی است. به‌دلیل وجود منابع غنی انرژی و عبور مسیرهای مهم انتقال انرژی، این منطقه در تعاملات اقتصادی بازارهای جهانی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. ازاین‌رو، توصیه می‌شود باتوجه به پتانسیل بالقوه منطقه آزاد ارس، در بخش‌های مختلف صنعت انرژی به‌ویژه پتروشیمی، صنایع شیمیایی با آذربایجان و همچنین در حوزه انتقال انرژی با کشورهای قفقاز جنوبی همکاری و مشارکت صورت گیرد.

– **ایجاد توافقنامه‌هایی بین ایران و کشورهای آسیای مرکزی در زمینه حمل‌ونقل ریلی:** متأسفانه دستگاه دیپلماسی کشور در انعقاد موافقت‌نامه در حوزه ترانزیت با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز ضعیف عمل کرده و کوتاهی کرده است. در این راستا، یکی از اصلی‌ترین تنگناها عدم وجود نمایندگی‌های فعال و مؤثر در کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز برای شناسایی مشکلات و چالش‌های موجود است. در راستای بهبود و ارتقای عملکرد ترانزیت کشور، عقد توافق‌نامه و ایجاد انگیزه‌های کافی برای جذب تقاضا و مشتری، بازاریابی و ... از مهم‌ترین الزامات است.

– **افزایش رقابت‌پذیری مسیرهای ترانزیتی ایران:** باتوجه به آن‌که فعالان اقتصادی برای صادر یا وارد کردن کالای خود به‌دنبال مسیری هستند که هزینه و زمان کمتری برای آن صرف شود؛ در این راستا، تلاش برای متمایز ساختن ویژگی‌های ترانزیت از مسیر ایران، سرعت و نوآوری در ارائه خدمات بهتر و توجه به نیازهای بازار ترانزیت، بسیار ضروری است. ضمن این‌که، برای این منظور رصد عملکرد رقبا و واکنش سریع در مقابل اقدامات آن‌ها نیز از الزامات بهبود عملکرد ترانزیتی کشور است.

– **استفاده از فرصت توسعه روابط تجاری کره‌جنوبی و آسیای مرکزی:** کره‌ای‌ها به‌طور جدی به‌دنبال توسعه روابط خود با کشورهای آسیای مرکزی هستند و یکی از مطمئن‌ترین راه‌های ارتباطی بین کره‌جنوبی و آسیای مرکزی، مسیر ایران است. بر اساس منابع اطلاعاتی موجود، کره‌ای‌ها بندرعباس را به‌جهت ترانزیت به آسیای مرکزی و مرز سرخس را نیز به‌عنوان نقطه خروج کالاهای ترانزیتی خود از ایران در نظر گرفته‌اند. این موضوع می‌تواند فرصت مناسبی برای ایران باشد که البته نیازمند استراتژی دقیق و مشخص برای رسیدن به نقطه مطلوب است. وجود تنش‌های اخیر بین ایران و کره‌جنوبی به‌دلیل توقیف نفتکش کره‌ای در آب‌های خلیج‌فارس و بلوکه‌شدن دارایی‌های حاصل از فروش نفت ایران در بانک‌های این کشور، حاکی از آن است که دستگاه

دیپلماسی کشور باید با دقت‌نظر بیشتری به این مسئله ورود کند تا بتواند استراتژی مطلوب را در این خصوص به‌کارگیرد که درنهایت از این بازار بالقوه در بخش ترانزیت ریلی ایران به بهترین شکل بهره‌برداری صورت گیرد.

- **اصلاح ذهنیت بخش خصوصی ایران نسبت به بازار ارمنستان:** باوجود اختلافات میان ترکیه و ارمنستان، برندهای معتبر ترک به‌ویژه در بخش پوشاک در ارمنستان فعال هستند. اما برندهای معتبر پوشاک ایران در ارمنستان شعبه ندارند و فعال نیستند. ذهنیت بسیاری از برندهای ایرانی این است که ارمنی‌ها قدرت خرید لازم را ندارند و نمی‌توانند کالای ایرانی لوکس را خریداری کنند. این در حالی است که برندهای ایرانی می‌توانند با همان کیفیت اما با قیمت‌های پایین‌تر، کالا به ارمنستان صادر کنند و بازار آن‌ها را در اختیار بگیرند.

- **مذاکره برای حضور نمایندگی شرکت‌های حمل‌ونقل در کشورهای ازبکستان و ترکمنستان:** باتوجه به مشکلات صادرکنندگان و رانندگان ایرانی در مسیر ترانزیتی کشورهای ازبکستان و ترکمنستان و از سویی مشکلات سیاسی این کشورها با یکدیگر که بر ترانزیت کالای ایرانی نیز اثرگذار بوده، لزوم مذاکره برای ایجاد نمایندگی شرکت‌های حمل‌ونقل ایرانی برای پیگیری و حل مشکلات صادرکنندگان و رانندگان ایرانی ضروری به‌نظر می‌رسد.

- **به‌کارگیری فعالانه‌تر رایزن بازرگانی در مناسبات اقتصادی:** یکی از موارد مهم که درخصوص تبادلات بازرگانی باید مورد توجه قرار گیرد، رایزن‌های بازرگانی هستند. در بیشتر کشورهای دنیا تعداد رایزن‌های بازرگانی بالای ۲۰۰-۱۰۰ نفر است که اکثراً تحت حمایت بخش خصوصی قرار دارند، اما در ایران تعداد این رایزن‌ها بسیار اندک است. به‌نحوی که در حال حاضر تنها رایزن بازرگانی فعال ایران در کشورهای افغانستان و عراق فعالیت می‌کند. رایزن‌های بازرگانی باید شناخت کافی از ساختار اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و اجتماعی کشور مقابل داشته باشند و بتواند زمینه لازم را برای مناسبات ایران و کشور مقابل ایجاد کنند. در این راستا، باید از ظرفیت رایزن‌های بازرگانی جوان و خبره که شناخت کافی از ساختار تجارت و اقتصادی کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز دارند، استفاده شود.

منابع

- داده‌های گمرک جمهوری اسلامی ایران.
- سالنامه آماری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای.
- داده و اطلاعات آماری: International Trade Centre (ITC).
- گزارش فراتحلیل (۲) چالش‌های حمل و نقل حوزه ریلی، مرکز پژوهش‌های مجلس، معاونت پژوهشهای زیربنایی و امور تولیدی دفتر: مطالعات زیربنایی، شماره مسلسل ۱٦٤۱۲، اردیبهشت ۱۳۹۸.
- پرند، فرهاد، نقش ترانزیت خارجی در توسعه روابط بازرگانی ایران با کشورهای آسیای مرکزی، فرصت‌ها و چالش‌ها،بررسی‌های بازرگانی، شماره ٦۰. مرداد و شهریور ۱۳۹۲.