

نقش ترانزیت خارجی در توسعه روابط بازرگانی ایران با کشورهای آسیای مرکزی، فرصت‌ها و چالش‌ها

فرهاد پرند

دکترای مدیریت بازرگانی، کارشناس بازرگانی خارجی معاونت بازاریابی و تنظیم روابط، اداره کل اروپا، آمریکا و کشورهای مستقل
مشترک‌المنافع (CIS) سازمان توسعه تجارت ایران
Parand74@gmail.com

امنیت و ارزانی نسبت به سایر رقبا، همگی بیانگر امکان استفاده از ۵۰ درصد ظرفیت خالی ترانزیتی می‌باشد. علاوه بر توانمندی‌های عنوان شده، استفاده از ابزارهای مدیریت بازاریابی و راهبردی توسط مدیران مسئول با توجه به خواسته‌ها، نیازها و رفع مشکلات مشتریان ترانزیتی کشور جهت افزایش انگیزه مشتریان در انتخاب مسیر ترانزیتی ایران، تدوین راهبردهای کوتاه‌مدت و بلندمدت از جمله گسترش کریدورهای ترانزیتی کشور از طریق پیرنگ نمودن جایگاه کریدور شرق به غرب با اتصال مسیر جاده‌ای و راه‌آهن ایران به کشور چین از مسیر کشورهای افغانستان، تاجیکستان و قرقیزستان علاوه بر خروج از انحصار ترانزیتی کشورهای ترکمنستان و ازبکستان در آسیای مرکزی موجب کاهش هزینه‌های ترانزیتی، کاهش مشکلات صادرکنندگان ایرانی در ترانزیت کالا به کشورهای مذکور، افزایش سهم ترانزیتی کشور و در نتیجه رشد و توسعه روابط اقتصادی و بازرگانی ایران با کشورهای منطقه خواهد گردید.

ترانزیت / اقتصاد جهانی / بازرگانی بین‌المللی / بازاریابی
بین‌المللی / آسیای مرکزی / ایران

چکیده

حمل‌ونقل و ترانزیت را می‌توان به عنوان یکی از مهم‌ترین ارکان و زیرساخت‌های تجاری برای توسعه صادرات، کسب درآمدهای ارزی، ایجاد ارزش افزوده، ایجاد فرصت‌های شغلی، رشد و توسعه اقتصادی، افزایش امنیت ملی، تقویت مناسبات بازرگانی، امنیتی و همگرایی اقتصادی و سیاسی با کشورهای منطقه به شمار آورد. موقعیت ممتاز جغرافیایی، همسایگی با ۱۵ کشور منطقه با امکان صادرات و واردات متنوع، توان اتصال همسایگان شمالی و کشورهای آسیای مرکزی به همسایگان جنوبی، کشورهای آفریقایی و آب‌های آزاد، جمعیت قابل توجه و تولیدات متنوع همسایگان شمالی از جمله پنبه، غلات و نیاز همسایگان جنوبی به این محصولات و مزیت‌های ترانزیتی مسیر ایران از جمله کوتاهی،

از خاک ایران ترانزیت شده است. بر اساس قانون برنامه پنجم، دولت موظف است هر سال ۱۰ درصد به حجم جابه‌جایی کالاهای ترانزیتی بیفزاید.

حجم رو به رشد تولید غلات در کشورهای همسایه شمالی ایران و همچنین منابع معدنی آسیای مرکزی شامل ۲۶ درصد زغال سنگ، بیش از ۳۲ درصد کروم، ۹۰ درصد اورانیم، بیش از ۹۵ درصد فسفر، ۷۶ درصد مس، ۹۵ درصد جیوه و ۸۶ درصد سرب و قلع [۳]، به عنوان یک پتانسیل بالقوه و امتیاز بزرگ برای ترانزیت محسوب شده و با توجه به تقاضا و استقبال کشورهای حاشیه خلیج فارس برای مصرف این منابع و تولیدات، افزایش حجم ترانزیت کشور به بیش از ۲۰ میلیون تن کالا در سال را امکان‌پذیر می‌سازد. یکی از اصلی‌ترین کریدورها و پل ارتباطی آسیای مرکزی با بازارهای آزاد جهان از طریق راه‌آهن ایران صورت می‌گیرد. در این ارتباط کشور ازبکستان با دارا بودن بزرگ‌ترین شبکه راه‌آهن در آسیای مرکزی، وظیفه اصلی ترانزیت کالاها از کشورهای آسیای مرکزی از مسیر راه‌آهن ایران و نیز در ترانزیت کالاهای صادراتی ایران به کشورهای آسیای مرکزی نقش مؤثری ایفا می‌کند [۴].

۱. اهمیت ترانزیت در همگرایی اقتصادی و سیاسی

می‌توان اذعان نمود که ترانزیت، مجموعه فعالان اقتصادی در صنعت حمل‌ونقل بار و مسافر را به بهبود کارایی و افزایش بهره‌وری برای ارائه نرخ‌های قابل رقابت در عرصه منطقه‌ای و جهانی وادار می‌سازد. کشوری که امکان ترانزیت برای محموله‌های دیگر کشورها را فراهم می‌نماید، هم خود استفاده می‌برد و هم محموله را از مسیر مناسب‌تری به مقصد می‌رساند و به دیگران هم نفع می‌رساند. بدون شک وجود شرایطی از قبیل ثبات سیاسی، اجتماعی و امنیتی در کنار وجود امکانات تجهیزات زیربنایی حمل‌ونقل و ترانزیت نظیر بنادر و اسکله‌های مجهز، شبکه راه‌های ریلی و جاده‌ای مناسب، تدوین و اجرای قواعد حقوقی و مقررات تسهیل‌کننده تجارت و ترانزیت و اعمال مدیریت کارآمد منجر به ارائه ترانزیتی سریع، کم‌هزینه و مطمئن از قلمرو کشورها شده و موجب ایجاد آثار مثبتی در زمینه توسعه

در قرن هیجدهم میلادی با وقوع انقلاب صنعتی تغییراتی بنیادی در حوزه حمل‌ونقل به وجود آمد. در زمانی نسبتاً کوتاه، پیشرفت خیره‌کننده‌ای در سرعت و شعاع عملیاتی وسایل حمل‌ونقل به وجود آمد. کشتی بخار دسترسی آسان‌تر و سریع‌تر به سرزمین‌های دور در قاره‌های دیگر را فراهم کرد و راه‌آهن پویش درون قاره‌ای و امکان جابه‌جایی سریع کالاهای سنگین و تعداد زیاد انسان را روی خشکی امکان‌پذیر نمود [۱].

ظهور قدرت‌های اقتصادی در شرق آسیا و پدیدار شدن کشورهای جدید مستقل در آسیای مرکزی [۲] و شرق اروپا از یک طرف و روند آزادسازی فزاینده و قابل ملاحظه تجاری از طرف دیگر که حاصل فعالیت‌های موفقیت‌آمیز سازمان‌های منطقه‌ای و بین‌المللی به ویژه سازمان تجارت جهانی (WTO) در عصر حاضر می‌باشد، تجارت جهانی را از رشد قابل ملاحظه‌ای برخوردار نموده و موجب افزایش سریع داد و ستد، بین دو قاره آسیا و اروپا و شرق و غرب گردیده است.

این رشد و گسترش بدون فراهم آوردن تسهیلات و امکانات سریع ترانزیت کالا از طریق استفاده از خدمات کانتینری دریایی، حمل‌ونقل سریع هوایی، جاده‌ای و ریلی غیر ممکن بوده است. چرا که تجارت بین‌المللی و حمل‌ونقل (ترانزیت) دو پدیده ناگسستنی هستند، به طوری که تسهیلات و خدمات حمل‌ونقل، ترانزیت کالا به اضافه استفاده از ابزارهای مدیریت راهبردی و بازاریابی بین‌الملل شروط لازم موفقیت در ترانزیت و تجارت جهانی به شمار می‌روند.

حمل‌ونقل و ترانزیت را می‌توان به عنوان یکی از مهم‌ترین ارکان و زیرساخت‌های تجاری برای توسعه صادرات به بازارهای هدف به حساب آورد. ایران با وجود ۲۰ هزار کیلومتر راه ترانزیتی توانایی ترانزیت ۱۵ تا ۲۰ میلیون تن کالا در سال را دارا می‌باشد اما از این ظرفیت تاکنون فقط ۵۰ درصد یعنی ۱۰ میلیون تن آن مورد استفاده قرار گرفته است.

بخش ترانزیت کالا در ایران در سال ۱۳۸۹ حدود سه میلیارد دلار درآمد ارزی داشته و سبب ایجاد ۲۰۰ هزار شغل مستقیم و غیرمستقیم در کشور شده است. در این سال ۹/۵ میلیون تن کالا

روابط بازرگانی و سیاسی بین کشورها خواهد گردید [۵].

دارد، لازم است که موافقتنامه‌های ترانزیتی آتی میان ایران و این کشورها با نظارت سازمان‌های بین‌المللی مرتبط، به صورت شفاف و با ذکر جزئیات منعقد شود.

۲. مزیت‌های ترانزیت از مسیر ایران

در مجموع، مزیت‌های ترانزیت از طریق قلمرو جمهوری اسلامی ایران عبارتند از:

۱. قرار گرفتن در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال- جنوب.
۲. برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای مرکزی از طریق محور ترانزیتی شرق کشور " چابهار - میلک ".
۳. قرار گرفتن در مرکزیت جغرافیائی کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو (ECO).
۴. کوتاهی مسیر؛ تجهیز و توسعه بنادر، راه‌ها و مسیرهای مواصلاتی راه‌آهن از جمله طرح راه‌آهن بافق - مشهد.
۵. امنیت بالا و ارزان بودن مسیر ایران از نظر هزینه‌ها و تعرفه حمل‌ونقل که در جداول شماره (۲و۱) مقایسه گردیده است.
۶. وجود ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های فراوان در بخش‌های مختلف حمل‌ونقل کشور؛ افزایش کمی و کیفی تجهیزات و توسعه ظرفیت‌های جدید در زیرساخت‌ها و ناوگان ریلی، جاده‌ای، حمل‌ونقل دریایی و تجهیزات تخلیه و بارگیری در بنادر کشور.

جدول ۱- مقایسه کرایه حمل، ریلی در مسیر

ازبکستان، ترکمنستان و ایران در واگن‌های، با

بارگیری ۵۰ تن

کشور	مسافت (کیلومتر)	نرخ حمل هر تن (دلار)	تن / کیلومتر (سنت)
ازبکستان	۲۵۵	۱۴۶۰	۵,۷۲
ترکمنستان	۴۶۹	۲۹,۹۰	۶,۳۷
ایران	۱۶۱۹ (قبل از تخفیف)	۷۱,۲۵	۴,۴
	۱۶۱۹ (بعد از تخفیف)	۶۳,۴۱	۳,۹۱

مأخذ: گزارش‌های اداره کل بازرگانی و بازاریابی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۹

ایران، از جمله کشورهایی است که از مزایای ترانزیتی مناسبی بهره‌مند است. در جنوب ایران خلیج فارس قرار دارد که کشورهای عمده تولیدکننده نفت جهان را در خود جای داده است. این منطقه به عنوان گلوگاه انرژی جهان محسوب می‌شود. در شمال ایران نیز دریای خزر قرار دارد که بهترین پل ارتباطی میان کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان است و می‌تواند نقش مهمی در تجارت میان این کشورها ایفا کند. از سوی دیگر ایران از غرب و شرق با کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان و افغانستان همسایه است. به عبارتی می‌توان گفت ارتباط ایران با ۱۵ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی برقرار می‌شود و در عین حال نیز ایران به نوبه خود می‌تواند به عنوان پل ارتباطی میان این کشورها (با یکدیگر و سایر مناطق جهان) ایفای نقش نماید. از طرف دیگر این کشورها جمعیت زیادی را در خود جای داده و از درآمدهای زیادی نیز برخوردارند که این عامل نیز به نوبه خود علاوه بر در اختیار داشتن منابع و ثروت‌های ملی خدادادی می‌تواند به عنوان عامل توسعه ترانزیت و تجارت در منطقه مؤثر باشد. ارتباط کشورهای آسیای مرکزی با خلیج فارس و همچنین برقراری رابطه تجاری بین شرق آسیا با کشورهای اروپایی از طریق ایران بسیار مقرون به صرفه است. در نتیجه ایران به عنوان یک حلقه ارتباطی بین کشورهای آسیای مرکزی با کشورهای حاشیه خلیج فارس مطرح است. به دلیل موقعیت مناسب جغرافیایی در متصل کردن آسیای مرکزی به خلیج فارس موافقت‌نامه پنج جانبه ترانزیت کالا میان پنج کشور ایران، ترکمنستان، ازبکستان، عمان و قطر در زمینه حمل‌ونقل ریلی، دریایی و زمینی، در اردیبهشت ماه سال ۱۳۹۰ در عشق‌آباد پایتخت ترکمنستان بین وزیران خارجه این پنج کشور امضا شد. بر اساس این توافق‌نامه، امکان ترانزیت و حمل‌ونقل کالا بدون هیچ گونه محدودیت گمرکی از منطقه آسیای مرکزی به خلیج فارس فراهم خواهد شد. با راه‌اندازی این کریدور ترانزیتی، همگرایی اقتصادی و سیاسی و همکاری‌های چندجانبه منطقه‌ای تقویت خواهد گردید [۶].

با توجه به مسایل و مشکلات ترانزیتی به وجود آمده میان ایران و کشورهای آسیای مرکزی در دو دهه گذشته، و همچنین ضعف‌هایی که در محیط قانونی و حقوقی کشورهای مذکور وجود

جدول ۲- کرایه حمل کانتینری در مسیرهای قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان و ایران در سال ۱۳۸۹

کشور	مسافت (کیلومتر)	کانتینر ۲۰ فوت (دلار)	کانتینر / کیلومتر (سنت)	کانتینر ۴۰ فوت (دلار)	کانتینر / کیلومتر (سنت)
قزاقستان	۹۶۵	۵۱۶	۵۳,۴۷	۸۴۴	۸۷,۴۶
ازبکستان	۷۳۲	۷۳۹	۱۰۰,۹۵	۱۲۴۲	۱۶۹,۶۷
ترکمنستان	۴۶۹	۷۴۷	۱۵۹,۲۷	۱۱۵۷	۲۴۶,۶۹
ایران	۱۶۱۹	۹۱۶	۵۶,۵۷	۱۳۴۰	۸۲,۷۶

مأخذ: گزارش‌های اداره کل بازرگانی و بازاریابی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۹

نرخ‌های راه‌آهن بر اساس فرانک سوئیس می‌باشد. از آن جایی که نرخ‌های کشورهای ازبکستان و ترکمنستان بر اساس دلار می‌باشد، جهت سهولت محاسبه نرخ‌های مسیر ایران نیز در این جدول بر اساس دلار محاسبه شده است.

۱-۳. پایانه‌های مرزی کشور

جمهوری اسلامی ایران، به سبب موقعیت ویژه جغرافیایی، که از گذشته‌های دور در نظام مناسبات حمل‌ونقل بین‌المللی داشته و دارد، با بهره‌گیری از فرصت‌هایی که در پی تحولات سیاسی ناشی از استقلال کشورهای آسیای میانه در منطقه ایجاد شده است، اکنون و بیش از پیش در پی بازیابی موقعیت و اعتبار تاریخی خود در عرصه حمل‌ونقل بین‌المللی است. به همین دلیل طی سال‌های گذشته ایجاد پایانه‌های ریلی و جاده‌ای در سطح کشور افزایش یافته است.

پایانه‌های ریلی

سرخس: ایستگاه سرخس به عنوان ایستگاه مرزی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با کشور ترکمنستان و نقطه اتصال به شبکه ریلی کشور به کشورهای مستقل مشترک المنافع (CIS) در فاصله ۱۰۴۶ کیلومتری تهران قرار دارد. حمل‌ونقل بین‌المللی کالا با راه‌آهن از طریق این مرز بر اساس کنوانسیون بین‌المللی حمل بار با راه‌آهن (SMGS) صورت می‌گیرد.

رازی: ایستگاه رازی به عنوان ایستگاه مرزی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با کشور ترکیه در فاصله ۹۶۰ کیلومتری تهران قرار دارد. حمل‌ونقل بین‌المللی از طریق این مرز بر اساس کنوانسیون حمل‌ونقل بین‌المللی راه‌آهن (COTIF) صورت می‌پذیرد. ایستگاه همجوار این ایستگاه در خاک ترکیه، کاپیکوی (Kapikoy) می‌باشد [۷].

جلفا: ایستگاه مرزی جلفا به عنوان ایستگاه مرزی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با جمهوری نخجوان در فاصله ۸۸۵ کیلومتری تهران قرار دارد. حمل‌ونقل ریلی از طریق این مرز فعلاً به دلیل مناقشه بین کشورهای آذربایجان و ارمنستان تا نخجوان بر اساس کنوانسیون SMGS صورت می‌گیرد.

لطف‌آباد: مرز لطف‌آباد در شمال شرقی کشور و استان خراسان شمالی واقع گردیده است. این ایستگاه به شبکه ریلی کشور متصل نمی‌باشد ولی خط عریض (۱۵۳۰ میلی‌متر) کشور ترکمنستان به میزان ۱۵۰۰ متر از نقطه صفر مرزی به داخل کشور وارد شده است. از این مرز حمل‌ونقل ترکیبی صورت می‌گیرد. حمل‌ونقل ریلی از این مرز تابع مقررات SMGS است.

میرجاوه: این مرز نقطه اتصال شبکه ریلی کشور به پاکستان است. فاصله این ایستگاه تا تهران حدود ۱۶۵۴ کیلومتر می‌باشد. ۹۶ کیلومتر فاصله مرز تا ایستگاه زاهدان خط عریض ۱۶۷۶ میلی‌متر است. در حال حاضر حمل‌ونقل با کشور مذکور بر اساس موافقتنامه دو جانبه صورت می‌گیرد.

۲-۳. پایانه‌های جاده‌ای

در حال حاضر ۲۵ پایانه مرزی جاده‌ای با کشورهای همسایه تحت عنوان مرزهای بین‌المللی جاده‌ای مصوب هیات وزیران وجود دارد. پایانه‌های مرتبط با کشورهای آسیای مرکزی عبارتند از:

سرخس: پایانه مرزی سرخس در استان خراسان رضوی قرار دارد و فاصله آن تا مشهد ۱۸۶ کیلومتر و تا منطقه ویژه اقتصادی سرخس ۲۰ کیلومتر و به عنوان حلقه واسط میان چند کشور عضو کریدور شمال- جنوب می‌باشد.

باجگیران: پایانه مرزی باجگیران در ۸۲ کیلومتری شهرستان

قوچان و همچنین در فاصله ۲۱۱ کیلومتری شهر مشهد، مرکز استان خراسان رضوی احداث شده است. این پایانه در حدود ۵۰ کیلومتری شهر عشق آباد پایتخت کشور ترکمنستان واقع شده است.

لطف‌آباد: پایانه مرزی لطف آباد در استان خراسان رضوی و در مرز مشترک با کشور ترکمنستان قرار دارد. این پایانه در فاصله ۲۸۰ کیلومتری مشهد و ۹۰ کیلومتری شهر عشق آباد قرار دارد. با توجه به اینکه بیش از ۷۵ درصد تردد ناوگان جاده‌ای خارجی به ترکمنستان و به سایر جمهوری‌های آسیای مرکزی و بالعکس از طریق پایانه مرزی لطف‌آباد انجام می‌شود. بنابراین اهمیت این پایانه به خوبی مشهود است.

اینچه برون: پایانه مرزی اینچه برون در استان گلستان در فاصله ۷۵ کیلومتری شهر گرگان و در مرز مشترک ایران با ترکمنستان قرار دارد.

۴. مسیرهای احداث شده و در دست احداث ایران با کشورهای آسیای مرکزی

۴-۱. مسیر ریلی

تنها مسیر ترانزیتی ریلی ایران به کشورهای آسیای مرکزی از طریق ترکمنستان و ازبکستان؛

الف. این مسیر ترانزیتی که از سرخس واقع در مرز ترکمنستان شروع شده و تا سرآسیاب واقع در تاجیکستان امتداد می‌یابد تنها مسیر ریلی و انحصاری اتصال ایران به کشورهای آسیای مرکزی به شمار می‌رود. اظهارات صادرکنندگان ایرانی کالا به کشورهای آسیای مرکزی از مسیر فوق گویای مشکلات روزافزون و فراوان آن‌ها در هنگام عبور از این مسیر می‌باشد. وجود ایستگاه‌های فراوان در مسیر فوق شامل ایستگاه‌های، سرخس - ماری - ترکمن آباد حاج دولت - بخارا - کارشی - ترمز - قدوق لی - سرآسیاب) بازرسی‌های طولانی و بعضاً بی‌مورد کالاهای ترانزیتی ایران به سایر کشورهای آسیای مرکزی از کشورهای ترکمنستان و ازبکستان به دلیل حس انحصارطلبی در این مسیر و

مشکلات سیاسی این کشورها با یکدیگر می‌باشد.

ب. مسیر ایران - ترکمنستان - قزاقستان که در حال ساخت می‌باشد.

ج. مسیر ایران - افغانستان - تاجیکستان - قرقیزستان - چین که توافقات اولیه بین مقامات کشورهای ذی‌نفع صورت پذیرفته است که در صورت عملیاتی شدن بر نقش ترانزیتی ایران در منطقه و جهان خواهد افزود.

د. مسیر ترانزیتی شرق - غرب: این مسیر ترانزیتی از سرخس واقع در مرز ترکمنستان شروع شده و تا بازرگان و جلفا در مرز کشورهای ترکیه و آذربایجان امتداد می‌یابد. بدیهی است این مسیر جایگزین مسیر باستانی جاده ابریشم بوده و نقش اتصال شرق دور با اروپا را از طریق آسیای مرکزی، ایران و ترکیه بر عهده دارد.

ه. مسیر ترانزیتی محور شرق (بندر چابهار - میلک - فراه - قندهار - کابل - کندوز - ترمذ (ازبکستان) - آسیای مرکزی).

۴-۲. مسیر جاده‌ای

الف. سرخس: مرز سرخس (ایران) - سرخس (ترکمنستان) - تجن - مرو - ترکمن‌آباد - بخار (ازبکستان) - نوایی - سمرقند - پنجکنت (تاجیکستان) - دوشنبه.

ب. باجگیران: مرز باجگیران (ایران) - گودان - عشق‌آباد.

ج. لطف‌آباد: مرز لطف آباد (ایران) آرتیق (ترکمنستان) - تجن - مرو - ترکمن‌آباد - بخار (ازبکستان) - نوایی - سمرقند - پنجکنت (تاجیکستان) - دوشنبه.

د. اینچه برون: مرز اینچه برون (ایران) - گودوری اولوم (ترکمنستان) - قزل اترک - سردار (قزل آربات). در حال حاضر ارتباط جاده‌ای با کشورهای آسیای مرکزی تنها از کشور ترکمنستان میسر می‌باشد.

ه. دوغارون: مرز دوغارون (ایران) - اسلام قلعه (افغانستان) - هرات - مرغاب - میمنه - شبرخان - مزار شریف - باغلان - شرهان (تاجیکستان) - دوشنبه.

جهت خروج از انحصار و متنوع‌سازی مسیر جاده‌ای به کشورهای آسیای مرکزی تکمیل کریدور جاده‌ای ایران -

افغانستان تاجیکستان - قرقیزستان و چین که مورد تأیید اعضای او نیز قرار گرفته جهت اتصال به کشورهای آسیای مرکزی حائز اهمیت روزافزون می‌باشد.

۵. کریدورهای ترانزیتی بین آسیای مرکزی و اروپا

ترانزیت کالا بین آسیای مرکزی و اروپا از سه کریدور محتمل زیر هدایت می‌شود:

۱. کریدور شمالی ۱: با حرکت کالا از آسیای مرکزی به اروپا از طریق فدراسیون روسیه
۲. کریدور میانی ۲: حرکت کالا با قطع عرض دریای خزر، کشورهای قفقاز و دریای سیاه قبل از ادامه مسیر از طریق کشورهای اروپای مرکزی
۳. کریدور جنوبی ۳: با حرکت کالا از طریق جمهوری اسلامی ایران، ترکیه و کشورهای اروپای مرکزی.

۶. روابط تجاری جمهوری اسلامی ایران با کشورهای آسیای مرکزی

با وجود دو دهه روابط اقتصادی و بازرگانی ایران با کشورهای آسیای مرکزی و برگزاری اجلاس‌های کمیسیون مشترک، تبادل هیات‌های تجاری، برگزاری نمایشگاه‌های اختصاصی، امضاء و لازم‌الاجرا شدن برخی از مهم‌ترین اسناد همکاری‌ها از جمله موافقتنامه بازرگانی و ترجیحات تجاری با برخی از این کشورها، همکاری‌های فیمابین با فراز و نشیب‌هایی در موضوعات اقتصادی و سیاسی همراه بوده است. علیرغم اقدامات انجام شده، فضای به شدت امنیتی و سیاسی این کشورها، تمامی رفتارها و همکاری اقتصادی و بازرگانی دولت‌های این کشورها را تحت تأثیر قرار داده است.

با توجه به داده‌های جدول شماره (۳)، میانگین بدهی خارجی کشورهای آسیای مرکزی در سال ۲۰۱۰ میلادی ۴۲ درصد تولید ناخالص داخلی این کشورها را تشکیل می‌دهد که با توجه به بنیه

ضعیف اقتصادی این کشورها، ریسک سرمایه‌گذاری را افزایش داده است. در این سال، حجم تجارت جهانی این کشورها ۱۰۰ میلیارد دلار و حجم تجارت کالایی (غیر نفتی) این کشورها با ایران ۱،۱۸۱ میلیون دلار بوده است. به این معنی که تنها ۱۰ درصد از حجم کل تجارت جهانی کشورهای آسیای مرکزی متعلق به ایران بوده است.

آمار جدول شماره (۴) بیانگر میانگین رشد صادرات عمده‌ترین صادرکنندگان به کشورهای آسیای مرکزی در پنج سال گذشته می‌باشد. کشور چین با میانگین رشد صادرات ۷۲/۵ درصدی به کشورهای آسیای مرکزی بیشترین درصد رشد را در پنج سال اخیر به خود اختصاص داده است. این کشور علاوه بر رشد صادرات دارای رشد سرمایه‌گذاری در بخش‌های انرژی، حمل‌ونقل، ارتباطات، احداث پروژه‌ها و کمک‌های نظامی - امنیتی برای تقویت نفوذ نظامی و امنیتی خود در آسیای مرکزی به ویژه تاجیکستان بوده است. بعد از کشور چین، جمهوری قرقاستان به عنوان یکی از کشورهای آسیای مرکزی حضور خود را در بازار کشورهای این منطقه مسجل نموده است. ترکیه با ۳۰/۲ درصد رشد صادرات در پنج سال گذشته گام‌های مؤثری در تسخیر بازار این کشورها برداشته است. ترکیه کشوری است که در دو دهه گذشته موفق شده نظام اقتصادی نسبتاً محکمی را مبتنی بر صادرات پایه‌گذاری کند و نگرش رو به بیرون و سیاست خارجی جدیدی را تعریف نماید، در حالی که ایران در گذشته گرفتار یک جنگ طولانی بوده، مقدار زیادی از بنیه اقتصادی‌اش صدمه دیده و صدماتی را نیز بر اثر تحریم‌های اقتصادی (تجاری و مالی) و غیر اقتصادی تحمل کرده است. با توجه به ادامه رکود اقتصاد جهانی و به وجود آمدن بحران‌های اجتماعی و سیاسی در گوشه و کنار جهان و تشدید تحریم‌های بین‌المللی کشور توجه به ترانزیت خارجی به عنوان یکی از پرسودترین خدمات تجاری دنیا می‌تواند علاوه بر توسعه روابط بازرگانی با کشورهای همسایه باعث افزایش درآمد و اشتغالزایی در کشور گردد.

جدول ۳- ساختار اقتصادی- بازرگانی کشورهای آسیای مرکزی در سال ۲۰۱۰

نام کشور	تولید ناخالص داخلی (بر اساس OER) (میلیارد دلار)	درآمد سرانه (دلار) (بر اساس PPP)	نرخ تورم (درصد)	بدهی های خارجی (میلیارد دلار)	ذخایر ارزی و طلا (میلیارد دلار)	صادرات به جهان (میلیارد دلار)	واردات از جهان (میلیارد دلار)	حجم تجارت جهانی (میلیارد دلار)	صادرات به ایران (میلیون دلار)	واردات از ایران (میلیون دلار)	حجم تجارت این کشورها با ایران (میلیون دلار)
قزاقستان	۱۳۸	۱۲۷۰۰	۷/۱	۹۸	۲۸	۴۶	۲۷	۷۳	۱۴۲	۶۵	۲۰۷
ازبکستان	۳۹	۳۱۰۰	۸/۶	۴/۲	۱۰	۵	۷	۱۲	۱۰۳	۶۲	۱۶۵
تاجیکستان	۵/۵	۲۰۰۰	۶	۲	۰/۰۵	۱/۳	۳/۳	۴/۶	۳۴	۱۸۰	۲۱۴
ترکمنستان	۲۸	۷۱۶۰	۱۰	۰/۰۵	۱۸	۲/۳	۴/۱	۶/۴	۱۱۶	۴۰۶	۵۵۲
قرقیزستان	۴/۶	۲۱۸۰	۸	۳/۷	۱/۷	۱/۴	۳/۲	۴/۶	۱۲	۳۱	۴۳
جمع	۲۱۵/۱	-	-	۱۰۷/۹	۵۷/۷	۵۶	۴۴/۶	۱۰۰/۶	۴۰۷	۷۴۴	۱۱۸۱
میانگین	-	۵۴۲۸	۷/۹۴	-	-	-	-	-	-	-	-

ماخذ: www.cia.gov [۱۱]

جدول ۴- بررسی روند رشد صادرات ایران و برخی کشورهای منتخب در آسیای مرکزی (۲۰۱۰-۲۰۰۶)

صادر کنندگان	درصد رشد صادرات به جمهوری ازبکستان	درصد رشد صادرات به جمهوری تاجیکستان	درصد رشد صادرات به جمهوری قرقیزستان	درصد رشد صادرات به جمهوری قزاقستان	میانگین درصد رشد صادرات به کشورهای آسیای مرکزی طی ۵ سال گذشته
فدراسیون روسیه	۲۴	۳۳	۲۹	-۲۲	۱۶
چین	۷۰/۵	۱۱۲	۶۴/۵	۴۳/۵	۷۲/۶
قزاقستان	۶۹	۲۹	۳۹	۰	۴۴/۶
آلمان	۵۲	۱۹	۴۹	۰/۵۲	۳۰/۱
ترکیه	۲۷	۴۱	۴۸	۵	۳۰/۲
آمریکا	۳۷	۱۵	۴۰	۹	۲۵/۲
ایران	-۶	۱۸/۵	-۹	-۴	-۰/۱۲

ماخذ: داده های خام مربوط به مرکز تجارت بین الملل [۱۲]

۷. وضعیت ترانزیت کشور طی سال های ۱۳۸۵-۱۳۸۹

در حال حاضر ترانزیت از ۳۵ مرز فعال کشور (۲۵ مرز زمینی و ۱۰ مرز آبی) صورت می پذیرد. آمار و اطلاعات جمع آوری شده

جدول شماره (۵) حاکی از روند رو به افزایش ترانزیت کالا طی سال های ۱۳۸۹ - ۱۳۸۵ می باشد به طوری که در سال ۱۳۸۹ بیش از ۹۷۷۵ هزار تن کالا از کشور ترانزیت شده است (۸۶ درصد از طریق جاده، ۱۴ درصد از طریق راه آهن) که این

مقدار نسبت به مدت مشابه سال قبل ۳۴ درصد افزایش داشته است. این در حالی است که کشور ما دارای ۲۰ هزار کیلومتر راه ترانزیتی می‌باشد که ظرفیت ترانزیت ۲۰ میلیون تن کالا در سال را دارا است اما با توجه به آمار ذکر شده از این ظرفیت ۵۰ درصد یعنی حدود ۱۰ میلیون تن آن بدون استفاده باقی مانده است.

عمده‌ترین بخش ترانزیت کشور طی سال‌های ۱۳۸۵-۱۳۹۰ کالاهایی نظیر مواد سوختی، انواع پنبه، کالاهای ساختمانی، وسایل نقلیه باری و مسافری و مواد غذایی تشکیل داده‌اند. عمده‌ترین کشورهای مبدأ ترانزیت خارجی در سال‌های ۸۹-۱۳۸۸ عبارتند از کشورهای عراق (۲۱ درصد)، چین (۱۵ درصد)، ترکمنستان (۱۰/۵ درصد)، آذربایجان (۸/۵ درصد) و ازبکستان (۸ درصد) که حدود ۶۳ درصد از سهم کل وزنی ترانزیت خارجی کشور را تشکیل می‌دهند. بر اساس آمار سهم وزنی دو کشور ترکمنستان و ازبکستان در ترانزیت خارجی کشور در سال ۱۳۸۸ حدود ۲۳ درصد بوده که در سال ۱۳۸۹ با ۴/۵ درصد کاهش به ۱۸/۵ درصد رسیده است.

(Sown Area) در ازبکستان ۷۰ درصد غله و ۱۹ درصد پنبه کشت می‌شد که این ارقام در سال ۱۹۸۹ به ترتیب به ۲۱ درصد غله و ۴۷ درصد پنبه تغییر یافت یعنی کشت پنبه به مرور زمان جایگزین غله شده است به طوری که تولید پنبه از ۳۵۰ هزار تن در سال ۱۹۱۳ به بیش از ۵ میلیون تن در سال ۱۹۹۰ رسید. بر اساس آمار جدول شماره (۶) ترانزیت پنبه که حدود ۴۰ درصد حجم کل ترانزیت این کشورها را تشکیل می‌دهد با سیر نزولی مواجه بوده است به طوری که ترانزیت این محصول در ۸ ماهه سال ۱۳۹۰ در مقایسه با ۸ ماهه سال ۱۳۸۹ بیش از ۷۱ درصد کاهش داشته‌است. یعنی از ۵۳۰ هزار تن به ۱۵۳ هزار تن تنزل یافته است.

جدول ۶- میزان ترانزیت پنبه از مسیر ایران طی سالهای ۱۳۸۹-۱۳۸۶ (هزار تن)

نام کالا	۸ ماهه ۹۰	۸ ماهه ۸۹	۸۸	۸۷	۸۶
پنبه	۱۵۳	۵۳۰	۷۳۵	۶۷۳	۸۳۸

منبع: سایت www.rmtto.ir

کل ترانزیت کشورهای آسیای مرکزی از ایران در سال ۱۳۸۹ در حدود ۲۲۰۱ هزار تن بوده است که ۷۳۵ هزار تن آن را پنبه تشکیل داده است.

جدول ۷- ترانزیت خارجی کشورهای آسیای

مرکزی از مسیر ایران به ترتیب وزن در سال ۱۳۸۹

کشور مبدأ	وزن (هزار تن)	ارزش (میلیون ریال)	درصد وزن	درصد ارزش
ترکمنستان	۱۰۴۵	۲۱۶۶۰۳۳۵	۱۴/۹۲	۲۸/۷۱
ازبکستان	۷۸۹	۱۶۵۷۵۹۴۲	۷/۹۵	۵/۱
تاجیکستان	۲۶۶	۷۶۱۸۹۹۰	۱/۷۵	۳/۰۷
قزاقستان	۵۷	۱۶۲۵۹۷	۰/۵۸	۰/۷
قرقیزستان	۴۴	۱۶۳۸۹۶	۰/۴۵	۰/۵
ترانزیت کشورهای آسیای مرکزی از مسیر ایران	۲۲۰۱	۴۶۱۸۱۷۶۰	۲۵/۶۵	۳۳/۶۳
کل ترانزیت از مسیر ایران	۹۷۷۵	۳۲۳۰۴۴۰۸۱۰	۹۸/۵۶	۹۹/۴۳

منبع: گزارشات آمار تردد کالاهای عبوری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور و راه آهن ج.ا. ایران در سال ۱۳۸۹

از ۲۵/۶۵ درصد ترانزیت خارجی کل کشور که توسط کشورهای آسیای مرکزی صورت می‌پذیرد نزدیک به ۲۳ درصد

جدول ۵ - مقایسه ترانزیت کالا از مسیر ایران طی سال‌های ۱۳۸۵-۱۳۹۰ (هزار تن)

روش حمل	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹
جاده‌ای	۴۴۹۹	۴۴۵۶	۴۶۶۵	۵۷۵۵	۸۱۶۴
ریلی	۱۱۳۹	۱۲۶۵	۱۱۹۲	۱۳۳۶	۱۳۲۸
جمع	۵۶۳۸	۵۷۲۱	۵۸۵۷	۷۰۹۱	۹۴۹۲

منبع: سایت www.rmtto.ir

۸. وضعیت ترانزیت پنبه طی سال‌های ۱۳۸۵-۱۳۸۹

پنبه به عنوان یک محصول کشاورزی، صنعتی و بازرگانی، منبع الیاف و منشأ غذایی با ارزش برای انسان و دام محسوب می‌شود. پنبه قدیمی‌ترین صنعت کشاورزی در جمهوری ازبکستان محسوب می‌شود به طوری که این کشور دو سوم پنبه جمهوری‌های آسیای مرکزی را تولید می‌کند. لازم به ذکر است که ۶۵ درصد پنبه تولیدی شوروی پیشین در ازبکستان تولید می‌شد. قبل از انقلاب اکتبر ۱۹۱۷، در منطقه سوون

آن متعلق به دو کشور ترکمنستان و ازبکستان می‌باشد که نشان‌دهنده میزان تاثیرگذاری این دو کشور در ترانزیت و درجه انحصار آن‌ها در منطقه آسیای مرکزی می‌باشد.

۹. پیش‌بینی کاهش ترانزیت ریلی پنبه ازبکستان در آینده

کشورهای ایالات متحده آمریکا، هند، ازبکستان، استرالیا، برزیل، چین، پاکستان، ترکیه، ترکمنستان، یونان، مصر، آرژانتین، سوریه و پاراگوئه از عمده‌ترین تولیدکنندگان پنبه در جهان به شمار می‌روند که سهم پنج کشور اول از تولید جهانی پنبه حدود ۸۰ درصد می‌باشد. تولید جهانی پنبه خام در سال ۲۰۰۸ به ۲۶۱۷۰ هزار تن رسید که در سال ۲۰۰۹-۲۰۱۰ با توجه به بحران مالی جهانی و کاهش تقاضا، تولید این محصول به ۲۳۶۰۰ هزار تن کاهش یافت.

ازبکستان به عنوان یکی از عمده‌ترین تولیدکنندگان پنبه، سالانه حدود ۳/۵ میلیون تن پنبه خام و یک میلیون تن الیاف پنبه تولید می‌نماید که در تولید پنبه خام رتبه پنجم و در صادرات الیاف پنبه رتبه سوم را در جهان داراست. با توجه به انجام مراحل پردازش تولید پنبه تصفیه شده این کشور در سال حدود ۷۰۰ تا ۸۰۰ هزار تن می‌باشد که از این مقدار حدود ۲۰ درصد آن به مصرف داخلی و مابقی آن از طریق کریدورهای ذیل به بازارهای مصرف جهانی ترانزیت می‌گردد.

- بنادر کشورهای کنار بالتیک کلایید (لیتوانی)، ریگا، لیبایا، ونتس پیلس (لتونی)، تالین (استونی).

- کشورهای اروپایی از طریق بلاروس و اوکراین (گذرگاه های مرزی چاپ و برست).

- بندر اوکراین ایلچوسک (ترانزیت از طریق قزاقستان و روسیه) با خروج به دریای سیاه.

- در سمت شرقی از طریق چین به دریای زرد و همچنین به بنادر نخودکا، ولادی وستک.

- بنادر گرجستان پوتی و بتومی (ترانزیت از طریق ترکمنستان و آذربایجان) با خروج از دریای سیاه که به کریدور تراسیکا مشهور است.

- بنادر گرجستان پوتی و بتومی (ترانزیت از طریق قزاقستان و آذربایجان) با خروج از طریق دریای سیاه.

- ترانزیت از طریق ترکمنستان و قزاقستان - بندرعباس ایران و دسترسی به آب‌های آزاد خلیج فارس.

در عین حال ازبکستان به منظور کاهش هزینه حمل‌ونقل و امنیت تردد محمولات و عدم وابستگی به یک مسیر، ایجاد کریدورهای دیگر را دست مطالعه و بررسی دارد و فعال شدن برخی از این مسیرها سبب کاهش ترانزیت کالای این کشور و حتی منطقه از مسیر ایران خواهد شد. مسیرهای ذیل به عنوان کریدورهای آتی مورد نظر آن کشور بوده و تحت بررسی قرار گرفته است:

- کریدور ازبکستان، قرقیزستان، چین و سپس از طریق دریای زرد، دریاهای چین شرقی و چین جنوبی. از زمان امضای موافقتنامه سه جانبه در ماه آوریل سال ۱۹۹۷ بین سه دولت تاکنون مطالعه امکان‌سنجی احداث راه‌آهن در این مسیر انجام شده و بخش‌هایی از آن که در بخش تعهدات دولت چین می‌باشد، اجرایی نیز شده است. مطابق ارزیابی کارشناسان بین‌المللی انتظار می‌رود پس از اجرای پروژه مذکور، ظرفیت کریدور محمولات، بدون در نظر گرفتن حمل‌ونقل داخلی به ۱۴-۱۲ میلیون تن، افزایش یابد و همچنین امکان ارتباط بدون وقفه زمینی میان شانگهای به لیسین ایجاد خواهد شد.

- کریدور سرتاسری افغانستان که پس از ایجاد امنیت و صلح پایدار در این کشور، دورنمای خوبی را برای دسترسی به جنوب ایجاد می‌کند و جایگزین مسیر فعلی به سمت جنوب (مسیر ترکمنستان) جهت دسترسی به بنادر ایرانی بندر عباس و چابهار خواهد بود. در این رابطه تاکنون بین سه کشور جمهوری اسلامی ایران، افغانستان و ازبکستان موافقت‌نامه سه جانبه نیز امضاء شده است. قابل توجه اینکه در حال حاضر شبکه حمل‌ونقل افغانستان با محورهای ترابری جمهوری ازبکستان متصل شده است و ازبکستان تنها کشور منطقه است که امکان ارتباطی ریلی، جاده‌ای، هوایی و از راه رودخانه با افغانستان را دارد.

۱۰. مشکلات ترانزیتی به کشورهای آسیای مرکزی و تأثیر آن بر بخش بازرگانی خارجی کشور

پس از افتتاح مسیر راه آهن بافق - کرمان و کوتاه‌تر شدن میسر، راه آهن ازبکستان تقاضای اخذ تخفیفات بیشتر از راه آهن جمهوری اسلامی ایران را داشته است. در عوض، راه آهن ایران استدلال می‌نماید که برای کوتاه‌تر کردن مسیر سرمایه‌گذاری نموده و تخفیفات کافی ارائه گردیده است و کریدور ترانزیت ایران با توجه به کوتاهی و امنیت مسیر از همه کشورهای ارزان‌تر می‌باشد. ظاهراً عدم توافق در کاهش تخفیفات بیشتر با توجه به استدلال‌های ذکر شده و همچنین بروز برخی مشکلات سیاسی بین کشورهای آسیای مرکزی، بر بخش بازرگانی خارجی دو کشور تأثیرگذار بوده است به طوری که عدم پذیرش هیأت‌های تجاری، توقف طولانی مدت و گاهاً توقیف و مصادره کالاهای صادراتی ایران به مقصد کشورهای آسیای مرکزی از مسیر ترکمنستان و ازبکستان (ازبکستان با تاجیکستان و قرقیزستان دارای اختلاف سیاسی می‌باشد)، و عدم همکاری جهت افزایش فهرست کالاهای مشمول ترجیحات تأثیر منفی بر افزایش حجم مبادلات بازرگانی دو کشور داشته است.

با توجه به پیش‌بینی کاهش ترانزیت ریلی پنبه ازبکستان از طریق راه آهن ایران در آینده به دلایل ذکر شده در بالا، کاهش پلکانی تعرفه‌ها به شرط افزایش حجم ترانزیت از مسیر ایران، علاوه بر افزایش درآمد ترانزیتی کشور باعث کاهش مشکلات بخش بازرگانی دو کشور هم خواهد گردید به طوری که کشور ازبکستان در قبال افزایش حجم ترانزیت از مسیر ایران به تخفیفات مورد نظر دست خواهد یافت. کشور ازبکستان یکی از بازارهای هدف جمهوری اسلامی ایران در منطقه می‌باشد. بنابراین با توجه به ممنوع بودن ورود واگن‌های ایرانی به حوزه کشورهای مستقل مشترک‌المنافع CIS و امکان‌پذیر نبودن نصب بوژی [۸] به آن‌ها و کاهش ورود واگن‌های حامل پنبه‌های ترانزیتی که حمل‌کننده اصلی کالاهای صادراتی ایران به مقاصد کشورهای آسیای مرکزی می‌باشند، صادرکنندگان ایرانی کالا به این منطقه را عملاً با مشکلات جدی مواجه ساخته است.

افزایش ترانزیت پنبه از مسیر روسیه به دلیل بهبود روابط سیاسی ازبکستان با این کشور در سال‌های اخیر، افزایش خرید پنبه توسط چین و کره جنوبی (در سال ۲۰۱۱ چین قرارداد خرید حدود ۲۵۰ هزار تن و شرکت ال. جی کره حدود یک صد هزار تن با ازبکستان منعقد نموده‌اند) و بحران مالی جهانی و کاهش تقاضا و تولید پنبه برخی از دلایل کاهش ترانزیت پنبه از طریق ایران بوده است. بر اساس داده‌های جدول شماره (۸)، ترانزیت ریلی پنبه ازبکستان از طریق ایران از ۵۸۰ هزار تن در ۱۳۸۶ به تدریج کاهش یافته و در سال ۱۳۸۹ به ۳۰۰ هزار تن رسیده است. برآورد می‌شود در سال ۱۳۹۰ به کمتر از ۱۰۰ هزار تن کاهش یافته باشد.

جدول ۸- ترانزیت ریلی پنبه ازبکستان از مسیر

ایران طی سال‌های ۸۶-۸۹

سال	تناژ (هزار تن)	تعداد واگن* (هزار دستگاه)	درصد کاهش تعداد واگن‌های ورودی
۱۳۸۶	۵۸۰	۱۱/۶	-
۱۳۸۷	۴۱۰	۸/۲	-۲۹/۳
۱۳۸۸	۵۰۰	۱۰	+۲۲
۱۳۸۹	۳۰۰	۶	-۴۰
درسال ۸۹ نسبت به ۸۶	-	-	-۵۲

ماخذ: یافته‌های تحقیق و گزارش راه آهن ج.ا.

* ظرفیت هر واگن حدود ۵۰ تن می‌باشد.

از دلایل دیگر کاهش ترانزیت ریلی پنبه ازبکستان از طریق ایران، برنامه توسعه صنایع نساجی داخلی با هدف صادرات محصولات با ارزش افزوده بالا می‌باشد. به طوری که استراتژی بازاریابی فعلی این محصول به کاهش در صادرات پنبه خام جهت افزایش تولید صنایع نساجی داخلی تأکید دارد. بدین منظور و برای افزایش مصرف تولیدات داخلی پنبه از ۲۰ درصد فعلی به ۵۵ درصد تا سال ۲۰۱۵ میلادی دولت ازبکستان با جذب سرمایه‌های خارجی و استفاده از منابع داخلی در حال ایجاد صنایع جدید و احداث و مدرن‌سازی حدود ۲۰۰ کارخانه نساجی در داخل کشور می‌باشد که باعث کاهش صادرات و ترانزیت پنبه در آینده خواهد گردید. در نتیجه کاهش تخفیف در تعرفه‌ها فقط به شرط افزایش حجم ترانزیت از کشور منطقی می‌باشد.

طی سال‌های ۹۰-۸۶ ورود واگن‌های ترانزیتی کشور ازبکستان به ایران با ۵۲ درصد کاهش مواجه شده است. علیرغم پرداخت میلیون‌ها دلار دموژا بابت تأخیر در بازگشت واگن‌ها، در حال حاضر به همان میزان درآمد راه‌آهن نیز کاهش یافته و منجر به کمبود واگن برای صادرکنندگان ایرانی شده است.

ریشه اصلی مشکلات به وجود آمده برای صادرکنندگان ایرانی در ترانزیت کالا به کشورهای آسیای مرکزی را بایستی در انحصاری بودن مسیر فوق و مشکلات سیاسی این کشورها با یکدیگر جستجو نمود. مشکلاتی از قبیل توقف طولانی مدت در طول مسیر، فک پلمپ، تخلیه محموله کامیون یا واگن، توقیف و مصادره کالاهای ترانزیتی ایران به مقاصد سایر کشورها، اهانت به رانندگان ایرانی و افزایش عوارض دریافتی بابت ورود و ترانزیت به/ از قلمرو کشورهای آسیای مرکزی به ویژه (ترکمنستان و ازبکستان) از ناوگان جاده‌ای ایرانی از جمله افزایش هزینه حمل به منطقه موصوف بوده که اخذ این عوارض سریعاً با موافقتنامه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای منعقد شده میان ایران و این کشورها مغایرت دارد. در حال حاضر عوارض دریافتی توسط طرف ترکمنی بابت هر بار ورود و ترانزیت از قلمرو آن کشور ۲۵۰ دلار (بابت رفت و برگشت ۵۰۰ دلار اخذ می‌گردد) و عوارض دریافتی توسط طرف ازبکی بابت هر بار ورود و ترانزیت ۴۰۰ دلار (بابت رفت و برگشت ۸۰۰ دلار اخذ می‌گردد)، اخذ مبلغ ۱۰۵۰ دلار تحت عنوان جریمه ارتفاع از کامیون‌های ایرانی با ارتفاع بیش از ۴ متر برای هر بار ورود به قلمرو کشور ازبکستان به هزینه‌های ترانزیت از این مسیر انحصاری افزوده شده است، علاوه بر هزینه‌های حمل و غیر منطقی ذکر شده هزینه‌های پرداختی بابت دریافت روادید و هزینه‌های غیر رسمی (رشوه و...) نیز هزینه‌های فراوانی را به صادرکنندگان ایرانی تحمیل می‌نماید که به نوبه خود باعث افزایش قیمت کالاهای صادراتی ایران در مقابل رقبا شده و تأثیر منفی بر صادرات غیر نفتی کشور خواهد داشت.

لذا با نگرش کلان به مسایل اقتصادی و تجاری فیما بین، حل مشکلات مطرح شده موجود توسط راه‌آهن جمهوری اسلامی و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور از یک

طرف و ایجاد کریدور ترانزیتی جاده‌ای و ریلی ایران، افغانستان، تاجیکستان، قرقیزستان و چین از طرف دیگر باعث افزایش امنیت تردد محمولات و عدم وابستگی به یک مسیر و افزایش حجم ترانزیت و صادرات کشور خواهد گردید.

۱۱. ضرورت اتصال مسیرهای ریلی و جاده‌ای ایران به چین از مسیر افغانستان و تاجیکستان

مسیر ریلی

بر هیچ کارشناس و مسئولی پوشیده نیست که حمل‌ونقل می‌تواند توسعه اقتصادی را برای هر کشوری به ارمغان آورد، زیرا همگان معتقدند که بخش حمل‌ونقل یکی از شاخص‌های مهم توسعه‌یافتگی و از جمله پایه‌های اقتصاد هر کشور محسوب می‌شود که شاه‌کلید آن، حمل‌ونقل ریلی است. به جهت ساختارهای دوران شوروی و جغرافیای منطقه، هر نوع از روابط جاده‌ای در درون منطقه به نحوی با ازبکستان گره می‌خورد. ازبکستان با توجه به این موقعیت و راه‌های آهن، جاده‌ای و هوایی خود تلاش می‌کنند که اقتدار و انحصار خود را به تمام جمهوری‌ها و کشورهایی که قصد ترانزیت از این مسیر را دارند، تحمیل نماید.

اتصال راه‌آهن ایران به چین از مسیر افغانستان و تاجیکستان موجب دسترسی تاجیکستان و قرقیزستان با مسافت کمتر (نسبت به مسیر سرخس) به سمت ایران، خلیج فارس و خاورمیانه می‌گردد. مزیت دیگر این مسیر، عدم وابستگی به مسیر داخل کشور ازبکستان است به طوری که که به خاطر اختلافات مستمر سیاسی بین ازبکستان با کشورهای آسیای مرکزی، این کشور مانع از ارسال کالاها و تجهیزات مورد نیاز پروژه احداث سد و نیروگاه برقی - آبی ۲۲۰ مگاواتی سنگ‌توده (Sangtuda-2)، که توسط ایران بر رودخانه "وخش" (Vaksh) که در حال ساخت می‌باشد، گردید به طوری که تجهیزات مورد نیاز سد مذکور به ناچار از مسیر هوایی انتقال داده شدند.

این طرح باعث ترانزیت بار کشورهای ذکر شده علاوه بر آب‌های آزاد جنوب کشور به سمت کشورهای همسایه به ویژه

۱۲. مشکلات ترانزیت کالا های صادراتی ایران به

کشورهای آسیای مرکزی

بر اساس اظهارنظر صادرکنندگان ایرانی تنها مسیر ترانزیتی صادراتی کالاهای ایرانی به آسیای مرکزی دارای مشکلات ذیل می‌باشد:

- وجود ایستگاه‌های متعدد و بازرسی‌های مکرر و بعضاً بی‌مورد در طول مسیر و اخذ عوارض متعدد جهت ترانزیت کالا.

- توقف طولانی مدت در طول مسیر که باعث افزایش هزینه‌ها و مشکلات فراوان در تحویل به موقع کالا به مشتریان گردیده و سبب از دست رفتن مشتریان و سهم بازار محصولات ایرانی در این منطقه شده است.

- بالا بودن عوارض دریافتی بابت ورود و ترانزیت به/ از قلمرو کشورهای آسیای مرکزی (ترکمنستان ۵۰۰ دلار و ازبکستان ۸۰۰ دلار بابت ترانزیت رفت و برگشت اخذ می‌نمایند).

- کم‌توجهی به اظهارنامه‌های گمرکی ایران در خصوص وزن و تعداد بسته‌های کالا، فک پلمپ، تخلیه محموله کامیون یا واگن، توقیف و مصادره کالاهای ترانزیتی ایرانی به مقاصد سایر کشورها با ادعای مغایرت در وزن و تعداد، بر اساس قوانین مربوط به کنوانسیون‌های ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی، اقدام به تخلیه، توقیف و مصادره کالاها بدون طی شدن مراحل خاص، غیرقانونی تلقی می‌شود.

- انحصاری بودن مسیر فوق و وجود مشکلات سیاسی بین کشورهای آسیای مرکزی.

- عدم حضور نمایندگی رسمی شرکت‌های حمل‌ونقل ایرانی در ازبکستان به منظور پیگیری مشکلات.

- وجود مشکلات ریلی با ترکمنستان از قبیل کمبود امکانات مبادلات واگنی، نبود خط برای پذیرش واگن.

- درخواست مقامات کشور ازبکستان جهت کاهش هزینه و تعرفه‌های حمل‌ونقل برای محموله‌های ترانزیت پنبه، با

ترکیه و عراق و اتصال به کریدور ترانزیت بین‌المللی شرقی - غربی خواهد گردید. از دیگر مزایای اجرای این طرح توسط کشورهای ذی‌نفع، افزایش حجم ترانزیت و تقویت مناسبات اقتصادی و تقویت موقعیت سیاسی ایران خواهد بود. علاوه بر این‌ها، این طرح باعث رشد و توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی منطقه و شهرهای واقع در مسیر و افزایش امنیت در منطقه و خارج شدن کشورهای تاجیکستان و قرقیزستان از انزوا خواهد گردید.

طول مسیر خطوط راه‌آهنی که قرار است میان ایران، افغانستان و تاجیکستان احداث و از این طریق با راه‌آهن قرقیزستان و چین متصل شود، ۲۲۶۰ کیلومتر بوده و بر اساس محاسبات مقدماتی، هزینه احداث آن ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون دلار برآورد شده است.

سازمان شانگهای، بانک توسعه اسلامی و دیگر نهادهای بین‌المللی از برنامه احداث خط راه‌آهن که ایران، افغانستان و تاجیکستان را به راه‌آهن قرقیزستان و چین متصل خواهد نمود، حمایت می‌نمایند.

بانک توسعه آسیا نیز برای اجرای مرحله مطالعاتی این طرح در قسمت افغانستان که طولانی‌ترین مسیر این خط راه‌آهن در آن واقع است، یک میلیون و ۲۵۰ هزار دلار اختصاص داده است. جمهوری تاجیکستان نیز برای اجرایی شدن این برنامه سه طرح سرمایه‌گذاری را برای ساخت قطعه راه‌آهن (دوشنبه - قرغان تپه)، مرکز ناحیه (رومی - پنج پایان) واقع در مرز با افغانستان، همچنین از ناحیه "وحدت" در ۲۵ کیلومتری شرق پایتخت تاجیکستان تا "کرامیک" (مرز قرقیزستان) را تهیه و برای اجرایی کردن آن تدابیر لازم اندیشیده است. مقامات کشورمان نیز علاقمندی خود به توسعه راه‌آهن خواف - هرات تا میمنه و از آن‌جا تا جمهوری تاجیکستان را اعلام نموده‌اند. با توجه به مفید بودن این طرح و جهت پیشبرد آن، جمهوری اسلامی ایران می‌تواند بخشی از هزینه‌ها را از مبلغ تعهد برای کمک به بازسازی افغانستان تأمین نماید.

توجه به کاهش شدید ترانزیت پنبه در سال ۱۳۹۰ به دلایل ذکر شده در بالا.

- به وجود آمدن مشکلات کمبود واگن برای کالاهای صادراتی ایران به کشورهای آسیای مرکزی با کاهش ترانزیت پنبه از مسیر ایران.

- عدم مطالعه قوانین حمل و نقل و عبور کالا و عدم دقت در تنظیم اسناد حمل توسط برخی از صادر کنندگان ایرانی به بازارهای هدف.

توصیه‌های سیاستی و پیشنهادات

۱. اجرای طرح اتصال کریدور جاده‌ای و راه‌آهن ایران به چین از مسیر افغانستان و تاجیکستان موجب کاهش مشکلات صادرکنندگان ایرانی کالا، کاهش ریسک تجاری صادرات کالاهای ایرانی به کشورهای آسیای مرکزی، افزایش حجم ترانزیت کشور و رهایی از انحصار ترانزیت در منطقه آسیای مرکزی خواهد گردید.

۲. توجه مسئولین بخش ترانزیت به منافع ملی و بلندمدت در مقابل منافع بخشی و کوتاه‌مدت.

۳. ایجاد توافقنامه‌های امنیتی بین ایران و کشورهای منطقه در زمینه حمل و نقل ریلی.

۴. مطالعه قوانین و مقررات حمل و نقل و عبور کالا توسط صادر کنندگان به کشورهای آسیای مرکزی و دقت در تنظیم اسناد حمل جهت جلوگیری از مغایرت اسنادی.

۵. تلاش جهت کاهش عوارض دریافتی از کامیون‌های ترانزیت ایرانی در ترکمنستان و ازبکستان به میزان ۵۰ درصد

۶. آگاه‌سازی صادرکنندگان از قوانین و مقررات بازرگانی کشور و کشورهای هدف.

۷. افزایش ساعت کاری پایانه‌های مرزی، تجهیز آن‌ها به دستگاه‌های ایکس‌ری (دستگاه‌های بازرسی بدنی)، جلب مشارکت بخش خصوصی، روان‌سازی عبور کالاهای ترانزیت با فناوری‌های پیشرفته و تشکیل کارگروه ترانزیت جهت توسعه و افزایش سهم ایران از ترانزیت کالا در منطقه.

۸. تجزیه و تحلیل رقبا و شناخت رقبای اصلی، اهداف، رفتار،

سهم و میزان رشد آنان در بازار. کیفیت خدمات آن‌ها، عملیات، جایگاه و منابع و امکاناتشان در بازار.

۹. تجزیه و تحلیل موقعیت و شرایط ترانزیت کشور در بازار منطقه و جهان، تعیین اهداف و آرمان‌ها، سهم و رشد، کیفیت خدمات، جایگاه، منابع و استراتژی کشور ما در بازار ترانزیت منطقه.

۱۰. تجزیه و تحلیل محیط از نقطه نظر رابطه با بازار کشور هدف از نظر سیاسی، ساختار اقتصادی، فرهنگ و آداب اجتماعی، قوانین و مقررات حاکم بر آن کشور و اثرات محیط جهانی در بازار کشور هدف.

۱۱. تجزیه و تحلیل اندازه و رشد بازار هدف به لحاظ میزان ترانزیت کالا، تقسیمات جمعیتی بازار به لحاظ عرضه و تقاضا.

۱۲. بررسی مسیرهای رقبای ترانزیتی ایران در منطقه آسیای مرکزی از زوایای مختلف از جمله مسافت، امنیت مسیر، امکانات و تسهیلات ارائه شده، میزان تعرفه و هزینه‌ها در مقایسه با مسیر ایران.

۱۳. ارائه تخفیف پلکانی به کشورهای آسیای مرکزی به شرط افزایش حجم ترانزیت این کشورها از مسیر ترانزیتی ایران.

۱۴. تدوین برنامه راهبردی توسعه و ایجاد مسیرهای ترانزیتی جدید، و شناسایی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدات احتمالی ترانزیت کشور در بخش جاده‌ای و راه‌آهن.

۱۵. کاهش هزینه‌ها و رقابتی نمودن میزان تعرفه‌ها نسبت به رقبا، تلاش برای متمایز ساختن ویژگی‌های ترانزیت از مسیر ایران، سرعت و نوآوری در ارائه خدمات بهتر و بیشتر، بازرگرایی و توجه به نیازها و خواسته‌های روز این بازار، توجه به تحقیق و بررسی بازار ترانزیت منطقه به شکل‌های مختلف، مطالعه جدی در خصوص بهره‌وری و مدیریت کیفیت و استانداردهای بین‌المللی، مدیریت و واکنش سریع در مقابل عملکرد رقبا و استفاده از ابزارهای بازاریابی بین‌المللی و مدیریت راهبردی.

۱۶. ارائه پیشنهاد به طرف ازبکی مبنی بر اعطای تخفیف بیشتر

از سوی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در مقابل کاهش حق استفاده واگن‌های حامل پنبه ترانزیتی به نسبت تخفیف افزایش یافته.

۱۷. پافشاری برای گشایش دفتر نمایندگی راه‌آهن ازبکستان و شرکت اوزونش ترانس (اوزبالت ترانس) در ایران با حضور نماینده تام‌الاختیار.

۱۸. مذاکره در خصوص حضور نمایندگی رسمی شرکت‌های حمل‌ونقل ایرانی در ازبکستان به منظور پیگیری مشکلات. لازم به ذکر است که به دلیل محرمانه بودن داده‌های موردنیاز و جوّ امنیتی حاکم بر کشورهای آسیای مرکزی، به ناچار از بررسی اعتبارسنجی توصیه‌های سیاستی، صرف‌نظر شده، اما توصیه‌های سیاستی محقق مبتنی بر تخصص، تجربه، تحقیق و اطلاع‌وی از مسایل و مشکلات صادرکنندگان کالا به کشورهای آسیای مرکزی، با توجه به مسئولیت وی در سازمان توسعه تجارت ایران می باشد.

جمع‌بندی و ملاحظات

بدون شک کشور ایران با توانمندی‌های مختلف در حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای، شبکه‌ای ایمن و بسیار مطمئن برای ترانزیت کالا به شمار می‌رود که تقویت زیرساخت‌ها و رفع موانع موجود برای توسعه هر چه بیشتر آن ضروری است.

تجزیه و تحلیل محیط بازاریابی بین‌الملل و اجرای تکنیک‌ها و راهبردهای مدیریت بازاریابی توسط مدیران مسئول در جذب و ایجاد انگیزه برای مشتریان ترانزیتی جهت انتخاب مسیر ایران و افزایش نقش ترانزیتی کشور در منطقه از اقدامات ضروری است و به عنوان عاملی مهم در افزایش سهم بازار ترانزیت کشور در منطقه آسیای مرکزی به شمار می‌رود.

با آگاهی حاصل شده در تحقیق از علل اصلی کاهش ترانزیت پنبه کشور ازبکستان (بحران مالی جهانی و کاهش تقاضا و تولید این محصول، اجرای سیاست کاهش صادرات پنبه جهت مصرف صنایع نساجی داخلی، عقد قراردادهای کلان فروش پنبه با کشورهای چین و کره جنوبی و افزایش ترانزیت از سایر مسیرها)، می‌توان دریافت که موضوع درخواست ازبکستان در

تخفیف تعرفه ترانزیت ریلی از راه‌آهن ایران تنها و مهم‌ترین دلیل کاهش ترانزیت از مسیر ایران نبوده است، چرا که مسیر ایران یکی از ارزان‌ترین و امن‌ترین مسیرها برای ترانزیت کالاهای کشورهای آسیای مرکزی به شمار می‌رود.

اما با توجه به حجم بالای کالاهای ترانزیتی ازبکستان در منطقه (تقریباً ۳۰ درصد کل آسیای مرکزی) و نیاز و منافع حاصل از واگن‌های ورودی متعلق به این کشور، کاهش پلکانی تعرفه ترانزیت پنبه به شرط افزایش حجم ترانزیت از مسیر ایران امری منطقی به نظر می‌رسد چرا که از یک طرف ازبکستان ترغیب به استفاده از مسیر ایران می‌گردد و از طرف دیگر مشکل کمبود واگن جهت حمل کالاهای صادراتی ایران رفع می‌شود.

علیرغم حل مسئله تعرفه، راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور بایستی به مشکلات روزافزون صادرکنندگان و رانندگان ایرانی که از مسیر انحصاری جاده‌ای و راه‌آهن کشورهای ترکمنستان و ازبکستان عبور می‌نمایند و همچنین مشکلات سیاسی روزافزون این کشورها با یکدیگر و تأثیر منفی آن بر ترانزیت کالاهای ایرانی از مسیر فوق، توجه جدی مبذول نمایند. برای رهایی از مشکلات ذکر شده و تبدیل نمودن ایران به شاهراه ترانزیتی منطقه بایستی در ایجاد گزینه اتصال کریدور جاده‌ای و راه‌آهن ایران به چین از مسیر افغانستان و تاجیکستان و همچنین اتصال آسیای مرکزی به خلیج فارس با اجرای موافقت‌نامه پنج جانبه ترانزیت کالا میان پنج کشور ایران، ترکمنستان، ازبکستان، عمان و قطر تلاش و پیگیری‌های مقتضی جهت رفع موانع موجود به عمل آید و با توسعه زیرساخت‌های بازرگانی، زمینه همگرایی بیشتر اقتصادی و سیاسی با کشورهای منطقه فراهم گردد.

با توجه به تجربیات گذشته و آگاهی از ضعف در اجرای موافقتنامه‌های امضاء شده دوجانبه و قوانین و مقررات حقوقی این کشورها و مسائل ترانزیتی به وجود آمده در دو دهه گذشته با کشورهای تازه استقلال یافته آسیای مرکزی، بررسی دقیق و ذکر جزئیات امر به صورت شفاف در موافقتنامه‌ها و قراردادهای جدید و تأیید به وسیله سازمان‌های بین‌المللی ذی‌ربط به عنوان ناظر از اقدامات ضروری در جهت کاهش مشکلات ترانزیتی با کشورهای طرف قرارداد در آینده می‌باشد.

علیخانی، محمد اسماعیل، «کریدورهای حمل و نقل زمینی (ترانزیتی) بین آسیای مرکزی و اروپا»، فصلنامه جاده، سازمان توسعه راه های ایران، ش ۳۸ و ۳۹، ۱۳۷۷.

گزارشات اداره اروپا و آمریکا سازمان توسعه تجارت، ۱۳۹۰ - گزارشات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، ۱۳۹۰

گزارشات راه آهن جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۰.

گزارشات رایزن بازرگانی ج.ا.ا در ازبکستان، ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱.

محسنی، رضا، «بررسی نقش حمل و نقل و ترانزیت کالا در اقتصاد ایران، مطالعه موردی کشورهای آسیای مرکزی»، فصلنامه مجلس و پژوهش، شماره ۶۶، تابستان ۱۳۹۰.

ملکی، قاسم " نظری به وضعیت اقتصادی جمهوری های آسیای مرکزی"، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۷، زمستان ۱۳۷۳.

Department of Commerce and Marketing
Islamic Republic Of Iran Railways
(<http://bazargani.rai.ir/Site.aspx?ParTree=A09040901B12>)

Embassy of Islamic Republic of Iran -
Tashkent(www.iranembta.ir)

I.R.of Iran Road Maintenance & Transportation
Organization (www.rmto.ir)

Iran and Eurasia Research Center
(www.iras.ir/fa/pages/?cid=15985)

khosranews paper
(www.khorasannews.com/News.aspx)

Market Analysis and Research, International Trade
Centre (ITC); www.trademap.org

Rahtaz int'l. Transport & Forwarding Co
(www.rahtaz.net/.htm)

Siasatrooz newspaper
(www.siasatrooz.ir/vdcepx8n.jh8npi9bbj.html)

WEB Site:
(www.sabairan.com/fa/pages/cid=7566)

WEB Site:
Central Intelligence Agency(2010),The world fact
book (www.cia.gov)

(www.fergananews.com/news.php?id)

1. World Trade Organization (WTO).
2. Commonwealth of Independent States (CIS).
3. SMGS.
۴. موافقتنامه حمل و نقل بین المللی بار با راه آهن.
5. COTIF.
۶. کنوانسیون حمل و نقل بین المللی راه آهن.
۷. کاپیکوی نام ایستگاه راه آهنی در ترکیه می باشد که همجوار ایستگاه رازی در مرز ایران با ترکیه می باشد.
۸. بوژی: کلمه بوژی در اصل یک کلمه فرانسوی است که در لغت به معنای محور می باشد. بوژی به سیستم حرکتی (ناقله) واگن گفته می شود و متشکل از قاب (تیرهای طولی و عرضی)، مجموعه فنربندی (تعلیق)، مجموعه چرخ و محور، مجموعه ترمز و ادوات مربوطه می باشد. بوژی ضمن توزیع یکنواخت وزن واگن روی خط باعث سهولت در مبادله واگن بین راه آهن های با عرض خط مختلف می شود.

منابع

التجائی، ابراهیم، محمد ارباب افضلی و فاطمه کیمیایی، «بررسی تأثیر هزینه ها و زیر ساخت های حمل و نقل ریلی بر پتانسیل تجاری ایران با کشورهای آسیای میانه با رویکرد مدل جاذبه»، دوازدهمین همایش و پنجمین نمایشگاه حمل و نقل ریلی، آبان ۸۹.

پرند، فرهاد " کاهش ترانزیت کشورهای آسیای مرکزی از مسیر ایران؛ علل، چالش ها و راه کارها"، (ایراس) شهریور، خرداد ماه ۱۳۹۱.

پرند، فرهاد " سیاست تجاری ایران در آسیای مرکزی؛ ناکارآمدی ها و راه کارها" موسسه مطالعات ایران و اوراسیا، (ایراس)، خرداد ماه ۱۳۹۰.

سنایی، مهدی، روابط ایران و آسیای مرکزی روندها و چشم اندازها، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین الملل وزارت امور خارجه، ۱۳۹۰.