



فرصت تجارت تهران مسکو با ظرفیت ترانزیتی خزر لزوم کاهش اتکای ترانزیتی ایران به جمهوری آذربایجان

در حالی که ایران در سالهای اخیر اتکا به حمل و نقل زمینی یعنی مسیر جمهوری آذربایجان را برای ارتباط با روسیه افزایش داده بود، در چند ماه اخیر به تجارت دریایی با روسیه پرداخته است.

به گزارش آران نیوز به نقل از بازار: اهمیت دریا و نقش آن در اقتصاد و زندگی امروز انکارناپذیر است. در واقع، صنایع دریایی، کشتیرانی و فعالیتهای مرتبط با آن به عنوان یکی از راهبردی ترین حوزه های صنعتی یک کشور و صنعتی عظیم و نقش آفرین در اقتصاد جهانی و توسعه اقتصادی، موجب رشد و توسعه اقتصاد میگردد و به منزله یک منبع مهم درآمدی در بسیاری از کشورهای در حال توسعه قلمداد می شود.

در میان کشورهای غرب آسیا و صاحب دریا، جمهوری اسلامی ایران میان کشورهای حاشیه خزر و آب های آزاد جهان قرار دارد که به عنوان ارزان ترین راه ترانزیتی بین کشورهای آسیایی میانه و دریاهای آزاد جهان در نظر گرفته می شود. در حقیقت، موقعیت ژئوپلیتیک، منابع غنی انرژی، نقش آفرینی به عنوان کریدور شمال-جنوب در منطقه جنوب غرب آسیا، دسترسی به آبهای آزاد و اشتغال زایی بالا، از جمله ظرفیت هایی است که به واسطه دریا در اختیار ایران قرار دارد.

در همین راستا، در چند روز گذشته خبری از سوی رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی ایران مبنی بر این موضوع منتشر شد که حمل و نقل دریای خزر برگ برنده کشور در تعامل اقتصادی با کشورهای حاشیه دریای خزر است که می تواند برای ایران امتیازات اقتصادی مختلفی اعم از امضای توافقنامه ها و همکاری های مشترک اقتصادی را به دنبال داشته باشد.

سیدعلی حسینی در رابطه با ضرورت توسعه روابط تجاری و اقتصادی با کشورهای همسایه و به ویژه کشورهای حاشیه دریای خزر و رویکرد سازمان بنادر و دریانوردی مبنی بر استفاده از ظرفیت های دریایی و بندری ایران، گفت: ظرفیت بنادر شمالی ایران در حال حاضر معادل ۳۰ میلیون تن است که از این میزان فقط میلیون پنج تن آن مورد استفاده قرار می گیرد و باید اذعان کرد که تنها از ۲۰ درصد ظرفیت این بنادر بهره مند شده ایم.

وی همچنین اضافه کرد که قرار گرفتن در مسیر کریدور شمال-جنوب یک ظرفیت اقتصادی ویژه برای ایران به شمار می رود و با توجه به اینکه کشورهای همسایه مایل هستند از بنادر شمالی ایران به منظور انتقال کالا استفاده کنند، باید بتوانیم از ظرفیت این بنادر به نحو مطلوب در راستای رونق اقتصادی کشور بهره مند شویم.

ایران و روسیه مسائل دیپلماتیک، اقتصادی و نظامی فراوانی را در دریای خزر تجربه می کنند که نشان از پیچیدگی رابطه و منافع دو کشور دارد. دریای خزر برای ایران هیچگاه به اندازه آبهای جنوبی این کشور اهمیت نداشته است. به دلیل عدم تامین مالی، بسیار کم در این زمینه سرمایه گذاری و بهره کمی عاید کشور شده است. در قسمت شمال ایران به لحاظ اینکه تبادل کمتر دریایی بین ایران و شوروی سابق انجام گرفته، از این ظرفیت عظیم تقریباً هیچ استفاده ای نشده است.

با این حال، در سال های اخیر ایران توجه بیشتری به مسائل خزر و کشورهای حاشیه آن، به ویژه روسیه قدرتمند و آذربایجان بلند پرواز نشان داده است.

در سال ۲۰۱۸، توافقنامه آکتائو (امضاشده در شهر آکتائو قزاقستان) در رابطه با مسائل دریای خزر منعقد شد که همین امر عامل موثری در توجه بیشتر تهران به مسائل خزر در نظر گرفته شد. بین سال های ۱۹۲۰ تا ۱۹۹۱ دریای خزر به طور مشترک توسط روسیه و ایران استفاده می شد، اما با فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، کشورهای تازه تاسیس حاشیه خزر یعنی جمهوری آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان بر سهم حداقل ۲۰ درصدی خود از خزر پافشاری کردند. موافقتنامه آکتائو مساله تعیین حدود مرزی بین کشورهای ساحلی را مرتفع کرد و به هر کشور ساحلی خزر ۱۵ مایل دریایی را به عنوان آبهای سرزمینی اختصاص داد. ۱۰ مایل دریایی نیز به عنوان منطقه ویژه صیادی در نظر گرفته شد و مساحت باقیمانده از دریا برای استفاده همه کشورهای ساحلی آزاد در نظر گرفته شد.

با وجود پیشرفت های قابل توجه در امر تقسیم خزر، کشورهای امضا کننده نتوانستند در مورد تقسیم منابع عظیم کف دریا به توافق برسند. بر همین اساس، ایران و روسیه تصمیم گرفتند تا به ساخت خطوط لوله زیر سطحی صرف نظر از حضر و مشارکت کشورهای دخیل بپردازند و به منظور دور نگه داشتن غربی ها و برخی از کشورها نظیر آذربایجان از دریای خزر روابط خود را در خزر افزایش دهند.

برخی از کارشناسان ضمن ضروری دانستن تقویت تجارت دریایی میان ایران و روسیه، معتقدند که میتوان با ایجاد و توسعه خطوط دریایی مستقیم میان بنادر شمالی ایران با بنادر روسیه، رابطه مستقیم حمل و نقلی میان دو کشور را بدون نیاز به کشور ثالث فراهم نمود زیرا روسیه دارای بازار بزرگی است که برای صادرات مناسب است و میتوان با استفاده از ظرفیتهای تولیدی و فناوری این کشور برای تامین بخشی از نیازهای وارداتی ایران استفاده کرد.

در چند سال اخیر، محدودیت کشتی ها و شناورهای رو-رو در دریای خزر که بتواند اطمینان صاحبان کالا را از سرعت و زمان انتقال محمولات فراهم نماید، باعث شده بود تا تمایل تجار به استفاده از ظرفیتهای بنادر شمالی کاهش یابد. از این رو، ایجاد مکانیزمهای لازم به منظور ترغیب بخش خصوصی جهت سرمایه گذاری در عرصه تامین ناوگان در دریای خزر امری ضروری بوده است زیرا ناوگان دریایی ایران در کاسپین فرسوده و ناکارآمد است.

از سوی دیگر، ایران در سالهای اخیر اتکا به حمل و نقل زمینی یعنی مسیر جمهوری آذربایجان را برای ارتباط با روسیه افزایش داده بود، تا اینکه در چند ماه گذشته کامیونها و تریلهای ایرانی مجبور شدند تا برای رسیدن به ارمنستان از گیت های گمرکی جمهوری آذربایجان عبور کرده و عوارض ۱۳۰ دلاری را پرداخت کنند. همین امر موجب شد تا ایران عزم

خود را در ارتباط دریایی با روسیه افزایش دهد تا مجبور به باج دادن به جمهوری آذربایجان نباشد.

بر همین اساس، از چند ماه گذشته، ارسال کالا از ایران به روسیه در چند نوبت با استفاده از کشتی های رو-رو انجام شده و این تجربه از قرار معلوم موفقیت آمیز بوده است. حتی ایران سفارش ساخت چند کشتی رو-رو را به صنایع کشتی سازی روسیه جهت فعالیت در دریای کاسپین داده است. استفاده از مسیر دریایی و حمل همزمان ده ها کامیون و تریلر حامل بار از طریق بنادر کشور به سمت بنادر روسیه صرفه جویی بسیار بزرگی در وقت و هزینه دارد که حتی روسها نیز موافق این مسیر دریایی هستند. حال، با توجه به اینکه تجارت ایران و روسیه با استفاده از ظرفیت ترانزیتی خزر یکی از فرصت های فوق العاده ای است که در سال های گذشته کمتر به آن توجه شده، رونق حمل و نقل دریایی می تواند بسیاری از مشکلات زیرساختی صادرات کشور را حل کند.

طبق تفاهم نامه اخیر بین جمهوری اسلامی ایران و روسیه و ایجاد خطوط منظم دریایی در کاسپین، ابتدا راه اندازی شش خط منظم از مبادی بنادر شمالی ایران به مقصد بنادر آستاراخان و ماخاچ قلعه روسیه و همچنین بندر اکتائو قزاقستان اجرا شد که تا پایان سال جاری به هشت خط افزایش خواهد یافت. اخیراً نیز، وزارت خارجه و سازمان بنادر و دریانوردی در رابطه با این موضوع و تسهیل خرید کشتی های رو-رو، قول همکاری داده ضمن اینکه سازمان بنادر نیز اعلام کرده تا ۸۰ درصد تعرفه های خود را برای حمل کالا از طریق رو-رو اعمال می کند.

ایران برای ترانزیت بدون واسطه با روسیه از طریق دریا، در حال تکمیل اسکله رو-رو در بندر امیرآباد مازندران است. بندر امیرآباد دارای موقعیت استراتژیک بوده که در کریدور بین المللی شمال-جنوب قرار گرفته و در حال حاضر تنها بندر متصل به شبکه راه آهن سراسری در شمال کشور است.

بر همین اساس، بهترین اقدام برای شکستن این انحصار جمهوری آذربایجان، استفاده از ترانزیت دریایی و بدون واسطه با روسیه است. این موضوع در حالی مطرح است که ایران به لحاظ موقعیت ژئوپلیتیکی دارای پتانسیل عظیمی است و در شمال کشور تقریباً کار خاصی انجام نشده است. حقیقت این است که ایران از ظرفیت ترانزیت دریایی و ریلی خود در شمال به دلیل فراهم نبودن زیرساخت های مناسب بهره چندانی نبرده و عقب ماندگی های زیادی قابل مشاهده است.