



اهداف تجاری قزاقستان و نقش کشورهای حوزه قفقاز جنوبی- تحلیل

قزاقستان با استفاده از ظرفیت کشورهای جمهوری آذربایجان و گرجستان به دنبال افزایش سهم خود در تجارت بین الملل و اتصال مطمئن به اروپای شرقی و در نهایت کل اروپاست.

آران نیوز- شاید در میان جمهوریهای استقلال یافته از شوروی سابق، کشور قزاقستان به دلیل منابع هیدروکربوری و معدنی از اقتصاد نسبتاً توسعه یافته تری برخوردار بوده و از همین روی به دنبال حضور پررنگ در راه های بین المللی است. بطوریکه براساس اظهارات مقامات دولتی قزاقستان، با وجود همه گیری کرونا و وضعیت نوظهور در سیاست خارجی این کشور، حجم ترافیک از جمله ترانزیت از طریق خاک جمهوری قزاقستان رو به افزایش است. به ویژه، در ژانویه تا فوریه ۲۰۲۲، در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته، حجم حمل و نقل ریلی در قزاقستان ۱۰ درصد افزایش یافت و به ۷۰.۸ میلیون تن رسید.

همچنین در بازه زمانی مذکور، حجم حمل و نقل محموله ترانزیتی با ۲۰ درصد افزایش به ۴ میلیون تن رسیده و حجم حمل و نقل ترانزیتی با کانتینر با ۱۷۴.۷ هزار TEU، تقریباً ۱۲ درصد افزایش یافت.

حجم ترانزیت سالانه کانتینری بین چین و اروپا روند خوبی را نشان می دهد و در سال ۲۰۲۱ به ۷۳۲۰۰۰ TEU افزایش یافت. به طور کلی، سال گذشته بیش از یک میلیون کانتینر یا ۲۳.۸ میلیون تن محموله ترانزیتی از قزاقستان عبور کرده است. با توجه به شرایط ناپایدار ژئوپلیتیکی و اقتصادی و همچنین به منظور جلوگیری از کاهش ترانزیت و حمل و نقل بار به اروپا، مسیرهای جایگزین در جمهوری قزاقستان ایجاد شده است.

اکنون کار برای تغییر مسیر حمل و نقل بار از طریق مسیر بین المللی فرامرزی ترانس خزر و TRACECA که از آذربایجان و گرجستان می گذرد در حال انجام است. از همین روی، توافقانی در مورد ایجاد یک فعالیت مشترک انجام شده که امکان ایجاد تعرفه های یکسان برای حمل و نقل داخلی را فراهم می کند.

اهداف تجاری قزاقستان

قزاقستان برنامه ریزی کرده است تا حجم حمل و نقل ریلی را به ۴۲۰ میلیون تن، ترانزیتی تا ۲۴.۵ میلیون تن و ترانزیت کانتینری را به ۱۱۰۰ هزار TEU برساند. امروزه حدود ۹۰ درصد از محموله های ترانزیتی از طریق راه آهن حمل می شود و قرار است تا سال ۲۰۲۵، ۳۰ درصد ترافیک ترانزیتی به ۳۰ میلیون تن افزایش یابد. از همین روی قرار است تا سال ۲۰۲۵، ۳۰ پروژه زیرساختی کلیدی برای افزایش ظرفیت در حوزه حمل و نقل ریلی اجرایی شود.

اولین پروژه «دوستیک» است، اجرای این پروژه باعث افزایش حجم تردد ترانزیتی بین چین و اروپا، ظرفیت عملیاتی این بخش - تا ۵ برابر و افزایش سرعت حمل و نقل تا ۱۵۰۰ کیلومتر در روز می شود. دومین پروژه، «دربازا - مکتارال» است که باعث کاهش مسافت ترانزیتی به کشورهای آسیای مرکزی و همچنین دسترسی ازبکستان می شود. و سومین پروژه «خط راه آهن کنارگذر ایستگاه آلمانی» است که امکان تخلیه ۳۰ درصدی هاب آلمانی و کاهش زمان تحویل کالا را به ۲۴ ساعت را به این کشور می دهد.

در عین حال، زیرساخت های قزاقستان با مسائلی مواجه شده که البته می توان آن را از طریق نوسازی و ساخت و ساز حل کرد. باید توجه داشت که سالانه، فرسودگی وسایل نورد در حال افزایش است و فقدان ناوگان دریایی تجاری اجازه بارگیری کامل زیرساخت های لجستیک دریایی را نمی دهد. برای فعالسازی پتانسیل ترانزیت و حمل و نقل، کاهش موانع اداری در گذرگاه های مرزی و افزایش ظرفیت زیرساخت های حمل و نقل قزاقستان ضروری است.

بر اساس موارد فوق، نخست وزیر جمهوری قزاقستان، علیخان اسمای洛夫، به روسای ارگان های دولتی و شرکت های ملی دستوراتی داد تا از وجود ثبات عملیات در مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر و همچنین اتخاذ یک تعرفه یکپارچه رقابتی برای جامعه تجاری قزاقستان اطمینان حاصل کنند.

نقش قفقاز جنوبی

با وجود مناقشه اوکراین و تحریم های اقتصادی علیه روسیه، حالا قزاقستان به دنبال راهی برای دور زدن روسیه با حمل و نقل از طریق قفقاز جنوبی است. در واقع، قزاقستان در حال تلاش برای تغییر مسیر صادرات و ترانزیت کالاهای خود از طریق مسیرهای جایگزین قفقاز جنوبی به دلیل تحریم های بین المللی علیه روسیه به دلیل درگیری این کشور در اوکراین است.

بطوریکه دفتر نخست وزیر قزاقستان اعلام کرد: «در حال حاضر، فعالیت برای منحرف کردن حمل و نقل کالا در مسیر بین المللی ترانس کاسپین و تراسیکا که از آذربایجان و گرجستان می گذرد، در حال انجام است». همچنین وزیر صنعت و زیرساخت قزاقستان، کایربک اوسکنبایف، پیشتر گفته بود که توافقنامه ای با آذربایجان، گرجستان و ترکیه برای تشکیل یک سرمایه گذاری مشترک تحت عنوان TTIR که معمولاً به عنوان کریدور میانه شناخته می شود، منعقد شده است.

مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر که از آسیای جنوب شرقی و چین شروع می شود، از قزاقستان، دریای خزر، آذربایجان و گرجستان می گذرد و به دیگر کشورهای اروپایی می رسد. خط منظم این مسیر شامل بنادر باتومی و پوتی گرجستان در دریای سیاه است و راه آهن دولتی گرجستان عضو منظم کمیته هماهنگ کننده این مسیر است.

از همین روی؛ آذربایجان، قزاقستان و گرجستان یک سرمایه گذاری مشترک برای توسعه مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر (TITR) ایجاد خواهند کرد. علاوه بر این، قزاقستان قصد دارد میزان

ترافیک در مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر به آذربایجان و گرجستان را افزایش دهد. به طور کلی، این مسیر می تواند تا ۱۰ میلیون تن بار در سال، از جمله تا ۲۰۰،۰۰۰ کانتینر را حمل کند.

در این راستا در اواخر ماه مارس ۲۰۲۲، جمهوری آذربایجان، گرجستان، قزاقستان و ترکیه یک توافق چهارجانبه "در مورد کریدور شرق-غرب ترانس خزر" امضا کردند که هدف این توافق، تقویت پتانسیل ادغام چهار کشور در سیستم حمل و نقل بین المللی است. این توافقنامه در مورد نقش خط راه آهن باکو - تفلیس - قارص در ارتقای حمل و نقل رقابتی بین اروپا و آسیا تمرکز دارد و به اهمیت تکمیل کار ساخت و ساز برای افزایش ظرفیت این خط اشاره میکند.

بنابراین این توافقنامه، به منظور توسعه پتانسیل ترانزیتی-لجستیکی، در مسیر حمل و نقل در مسیر آکناو/کوریگ-باکو-تفلیس-قارص در حال انجام و نگرانی های تعرفه ای نیز در حال حل شدن است.

نتیجه

با توجه به شرایط پیش آمده، قزاقستان به دنبال افزایش ترافیک حمل و نقل به آذربایجان است. در واقع، قزاقستان قصد دارد میزان ترافیک در مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر به آذربایجان و گرجستان را افزایش دهد تا بتواند پاسخی به نگرانی های تجاری در مورد حمل و نقل محموله های قزاقستان و نیز روند منظم صادرات (هم از طریق راه آهن و هم از طریق بنادر دریایی) ارائه دهد.

در حال حاضر هم، افزایش حمل و نقل در طول مسیر حمل و نقل بین المللی ماوراء خزر در مسیر آذربایجان و گرجستان -به بنادر باکو، باتومی و پوتی- برای اطمینان از جابجایی مداوم محموله ها به کشورهای اروپایی در حال انجام است. البته کریدور حمل و نقل بین المللی ترانس خزر که در فوریه ۲۰۱۴ با همکاری مقامات مهم حمل و نقل بار آذربایجان، قزاقستان و گرجستان تشکیل شد به دنبال گسترش به اوکراین، رومانی و لهستان است. این مسیر از لاینونگانگ چین شروع می شود و از قزاقستان، دریای خزر، آذربایجان، گرجستان و ترکیه می گذرد و از طریق بنادر دریای سیاه، گرجستان یا راه آهن باکو-تفلیس-قارص به اروپا می رسد.

در ابتکار کمربند و جاده چین، مسیر حمل و نقل ماوراء خزر یک کریدور تجاری یکپارچه ضروری است. این کریدور ۶۵۰۰ کیلومتری با تقویت تجارت، سرمایه گذاری و زیرساخت های منطقه ای به رشد و شکوفایی آسیای مرکزی و قفقاز کمک خواهد کرد.

بنابراین قزاقستان با استفاده از ظرفیت جمهوری آذربایجان و گرجستان به دنبال افزایش سهم خود در تجارت بین الملل و اتصال مطمئن به اروپای شرقی و در نهایت کل اروپاست.

توحید ورستان-کارشناس مسائل اقتصادی قفقاز