

تاثیر کریدور شمال-جنوب بر تجارت دهلی-باکو

ترکمنستان قصد دارد به کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب (INSTC) که توسط روسیه، ایران و هند ایجاد شده، بپیوندد.



آران نیوز؛ رشید مردوف معاون نخست وزیر و وزیر امور خارجه ترکمنستان در ۱۹ آگوست سال جاری اعلام کرد که ترکمنستان قصد دارد به کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب (INSTC) که توسط روسیه، ایران و هند ایجاد شده، بپیوندد. مردوف اظهار داشت که ترکمنستان به همکاری با روسیه در زمینه هایی مانند راه آهن، خودرو، حمل و نقل هوایی و دریایی ادامه خواهد داد و این کشورها پتانسیل زیادی برای همکاری در چارچوب کریدور شمال-جنوب دارند. قرارداد کریدور حمل و نقل شمال-جنوب در سال ۱۹۹۸ توسط روسیه، ایران و هند امضا و در سال ۲۰۰۰ اجرایی شد. مردوف همچنین گفت: توسعه حمل و نقل شرط کلیدی برای رشد اقتصادی پایدار کشورهای بدون دسترسی به دریا است.

به باور کارشناسان، نقش ترکمنستان در INSTC باعث خواهد شد که بندر ترکمنباشی دریای خزر به یک حلقه مهم INSTC تبدیل شود که مسیرهای آن به شرق به ازبکستان و به مرور زمان به افغانستان منتهی می شود. همچنین مسیرهایی وجود دارد که از طریق ترکمنستان، ازبکستان و قزاقستان به چین ارتباط برقرار می کند.

کالاهای خروجی از بندر ترکمن باشی را می توان از شمال به بازارهای روسیه از طریق آستاراخان، به قفقاز، ترکیه و اتحادیه اروپا از طریق بندر باکو آذربایجان و یا از جنوب از طریق بندر انزلی ایران به بازارهای سراسر ایران هدایت و سپس از بندر چابهار ایران به خلیج فارس ارسال کرد. کریدور شمال-جنوب ۷۲۰۰ کیلومتر طول دارد و هند، ایران، آذربایجان و روسیه را از طریق کشتی، راه آهن و جاده به یکدیگر متصل می کند. انتظار می رود این خط زمان ترانزیت بین بمبئی و مسکو را به نصف کاهش دهد. قراردادهای ساخت این کریدور توسط ۱۳ کشور از جمله آذربایجان، بلاروس، بلغارستان، ارمنستان، هند، ایران، قزاقستان، قرقیزستان، عمان، روسیه، تاجیکستان، ترکیه و اوکراین امضا شده است. پیش بینی می شود در صورت تکمیل کامل، زیرساخت های این کریدور قادر به جابجایی ۱۵ میلیون تن بار در سال باشد.

منطق اقتصادی برای INSTC

اگرچه پیشرفت این کریدور در دو دهه گذشته کند بوده است، اما اخیراً به دلیل تحول ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک سرعت آن افزایش یافته است. شاید عوامل متعددی در مفهوم سازی و تکمیل این کریدور وجود داشته باشد، اما پایداری و موفقیت آن عمدتاً به دوام اقتصادی و همچنین منافع تجاری حاصل از کشورهای شرکت کننده بستگی دارد. دلیل اصلی که احتمالاً در آینده جایگاه محکمی داشته باشد، رویکرد مبتنی بر برابری آن است، که زمینه بازی یکسانی را برای همه اعضا فراهم می کند.

در این میان هند به ادغام اقتصادی با کشورهای عضو اولویت داده است و بر این اساس با برخی از کشورهای عضو موافقت نامه های اجتناب از مالیات مضاعف (DTAA) و موافقت نامه های دوجانبه حمایت از سرمایه گذاری (BIPA) را منعقد کرده است.

برای نمونه هند قراردادهای DTAA را با ارمنستان، بلاروس، قزاقستان، قرقیزستان، فدراسیون روسیه، ترکمنستان، اوکراین و ازبکستان امضا کرده است. مذاکرات برای امضای این توافق با آذربایجان و تاجیکستان ادامه دارد و اقداماتی برای آغاز مذاکرات با گرجستان و مولداوی در حال انجام است.

هند با قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان، ترکمنستان، تاجیکستان، اوکراین، فدراسیون روسیه، ارمنستان و بلاروس قراردادهای BIPA امضا کرده است. اقداماتی برای امضای BIPA با بقیه کشورهای مشترک المنافع (CIS) یعنی آذربایجان، گرجستان و مولداوی انجام خواهد شد.

کریدور شمال-جنوب توسعه و ساده سازی خدمات حمل و نقل را برای کالاها و مسافران فراهم می کند. کشورهای عضو می توانند خود را به عنوان هاب لجستیک و ترانزیتی توسعه دهند، اما همچنین می توانند بر توسعه خود به عنوان قطب تولیدی از طریق توسعه زیرساختی سخت و نرم تمرکز کنند. همچنین تمرکز بر افزایش امنیت مسیر، علاوه بر تمرکز بر حفاظت از محیط زیست است.

این کریدور دارای کوتاه ترین مسیر تجاری است که هند را به روسیه متصل می کند. طبق مطالعه ای که در سال ۲۰۱۴ توسط فدراسیون حمل و نقلان هند (FFFAI) انجام شد، این کریدور ۳۰ درصد ارزان تر و ۴۰ درصد کوتاه تر از مسیر سنتی کانال سوئز بوده و زمان ترانزیت را برای مقصد اروپا به طور متوسط به ۲۳ روز کاهش می دهد در حالیکه محموله ها از مسیر کانال سوئز ۴۵ تا ۶۰ روز طی می کند.

بر اساس توافقات صورت گرفته در چارچوب این کریدور، انتظار می رود ایران و آذربایجان به هاب ترانزیتی تبدیل شوند. در هند، ناگپور و بهیوندی از ایالت ماهاراشترا به عنوان قطب های لجستیکی بالقوه شناسایی می شوند. این کریدور با ظرفیت تخمینی ۲۰ تا ۳۰ میلیون تن کالا در سال، ترانزیت و اتصال تجاری را تسهیل می کند.

تجارت دهلی-باکو

تجارت دوجانبه هند با آذربایجان از حدود ۵۰ میلیون دلار در سال ۲۰۰۵ به حدود ۱۰۹۳ میلیون دلار در سال ۲۰۱۹ افزایش یافته است. با این حال، به دلیل بیماری همه گیر کرونا، به ۵۸۳ میلیون دلار در سال ۲۰۲۰ کاهش یافت.

صادرات هند به آذربایجان شامل برنج، تلفن همراه، دارو/واکسن انسانی، شیرالات، دستگاه ها و تجهیزات تنظیم و کنترل خودکار، گوشت، بیل مکانیکی و، سنگ، کاشی است. اما صادرات عمده آذربایجان به هند نفت خام است. از دیگر اقلام صادراتی آذربایجان می توان به ید، سوخت جت و گیاهان دارویی اشاره کرد. افزایش تجارت دوجانبه را می توان به راه اندازی خط لوله نفت باکو-تفلیس-جیحان (BTC) به بندر مدیترانه نسبت داد، چون شرکت های نفتی هند مقادیر قابل توجهی نفت خام را از آنجا خریداری کرده اند.

بخشی که بیشترین مزایای ذاتی INSTC را از نظر مسافت کوتاهتر به دست می آورد، بخش کالاهای فاسدشدنی از جمله میوه ها و سبزیجات است که بیش از ۵۰ درصد از سبد صادراتی هند به اتحادیه اروپا را تشکیل می دهد.

همچنین، مشاهده می شود که تجارت بین هند و منطقه CIS به سمت کالاهای اولیه و کالاهای تولیدی سطح پایین تمایل دارد. با این حال، در سال های اخیر، هند در پی تبدیل شدن به یک قطب تولید جهانی است، بطوریکه طرح های تشویقی مرتبط با تولید اخیراً راه اندازی شده است. هدف هند این است که خود را به عنوان یک تولید کننده پیشرو در مواد دارویی، الکترونیک، هواپیما و لوازم جانبی و غیره معرفی کند و این کالاهای تولید شده هندی می توانند بازارهای جذابی مانند آذربایجان را در امتداد کریدور INSTC پیدا کنند.

دکتر توحید ورستان - کارشناس مسائل قفقاز