



## مناسبات تجاری تهران- باکو، لزوم اعزام رایزن بازرگانی و تاسیس دفتر تجاری در جمهوری آذربایجان

مناسبات ایران و آذربایجان به رغم منافع اقتصادی مشترکی چون مسیرهای ترانزیتی و سوآپ گازی همواره دستخوش فراز و نشیب‌هایی شده است و باید دید آیا یخ روابط دو کشور در آینده نزدیک باز خواهد شد؟

### آران نیوز : تحلیل و گزارش

**بازار؛** گروه بین الملل: منافع مشترک جمهوری آذربایجان و ایران به سبب پروژه های لجستیکی و صنعتی، تبادلات تجاری و سوآپ انرژی تا حدودی در هم تنیده شده است، اما با این حال روابط دیپلماتیک میان دو کشور در مدار سینوسی در حال حرکت است و البته انتظار می رود مناسبات سیاسی میان دو کشور مانند تعاملات اقتصادی مجددا در مسیر رشد قرار گیرد.

کشور جمهوری آذربایجان در شمال غرب ایران قرار دارد و خط مرزی دو کشور حدود ۲۶۸ مایل امتداد دارد و مرزهای مشترک پرتدد میان ایران و آذربایجان شامل جلفا، بیله سوار و آستارا هستند. جمهوری آذربایجان به دلیل همسایگی مشترک با ایران و روسیه از بازیگران مورد توجه و حمایت غرب در منطقه قفقاز جنوبی است و به دنبال ایجاد ارتباطات گسترده میان خود با اقتصادهای بزرگ هم‌جوار و مناطق دورتر در آسیا و اروپاست.

احداث خطوط لوله ایمن برای صادرات انرژی، ایجاد کریدورهای آذربایجان محور، افزایش تجارت دوجانبه و چندجانبه اقتصادی و توسعه فناوری های داخلی نیز در راستای استراتژی های کلان جمهوری آذربایجان ارزیابی می شوند

احداث خطوط لوله ایمن برای صادرات انرژی، ایجاد کریدورهای آذربایجان محور، افزایش تجارت دوجانبه و چندجانبه اقتصادی و توسعه فناوری های داخلی نیز در راستای استراتژی های کلان جمهوری آذربایجان ارزیابی می شوند. توان آذربایجان در صادرات انرژی و دوم موقعیت ژئوپلیتیکی این کشور برای بهره گیری از ظرفیت های اقتصادی و تجاری کشورهای منطقه را نیز نباید نادیده گرفت.

معضلی به نام کریدور زنگزور در روابط ترانزیتی ایران و آذربایجان

هدف گذاری سه جانبه ترانزیت ایران، روسیه و آذربایجان تا سال ۲۰۳۰ برابر ۱۵ میلیون تن قرار داده شده است. مقدمات دستیابی به این میزان ترانزیت در حال فراهم شدن است و رشد جابه جایی کالا از مرزهای مشترک رقم خورده است. راه اندازی محورهای مختلف کریدور شمال - جنوب نیز نقش مهمی در افزایش ترانزیت دارد.

چندی پیش جواد هدایتی مدیرکل ترانزیت سازمان راهداری ایران اعلام کرد که سرعت پذیرش کامیون های ترانزیتی ایران توسط جمهوری آذربایجان از روزانه ۱۹۰ به ۲۶۰ دستگاه رسیده است. هم چنین به تازگی شاهین مصطفی اف معاون نخست وزیر جمهوری آذربایجان نیز اعلام کرده که ترانزیت بین الملل ایران و آذربایجان ۵۸ درصد افزایش یافته است.

این در حالی است که مقام های ارشد باکو تاکنون مکررا اظهارات ناموجهی در خصوص راه اندازی مسیرهای موازی با کریدور شمال & جنوب مانند کریدورهای زنگزور و میانی مطرح کرده اند که هدف آن ها دور زدن ایران از دلان های تجاری بین المللی است. به عنوان مثال، کریدور ادعایی زنگزور موجب قطع ارتباط میان مرزهای ایران و ارمنستان خواهد شد و به باکو اجازه اتصال مستقیم به نخجوان را می دهد. ترکیه، آمریکا و اسرائیل از حامیان این کریدور ادعایی هستند، چرا که آذربایجان بیش از ۴۰ درصد نفت اسرائیل را تامین می کند.

اما در این میان تناقض گویی هایی نیز از جانب آذربایجان مشاهده شده است. پیش تر الهام علی اف رئیس جمهوری آذربایجان در دیدار با حسین امیرعبداللهیان وزیر خارجه ایران در باکو در حاشیه اجلاس جنبش عم تعهد خاطر نشان کرده بود: دولت باکو هرگز اجازه نخواهد داد از خاک این کشور تهدیدی علیه منطقه و جمهوری اسلامی ایران صورت گیرد. وی هم چنین بر اهمیت روابط فی مابین خصوصا در بخش های اقتصادی از جمله حوزه حمل و نقل و مسیرهای مواصلاتی تاکید کرده و گفته بود: جمهوری آذربایجان به دنبال رفع انسداد کریدورهای مواصلاتی در منطقه است و به وجود مسیرهای تاریخی ایران در منطقه پایبند است.

این در حالی است که در مواردی الهام علی اف پافشاری عجیبی بر راه اندازی کریدور ادعایی زنگزور داشته است، زیرا به ادعای او این پروژه نه تنها موجب گشایش فرصت های اقتصادی بسیاری برای آذربایجان می شود، بلکه یک صلح بلندمدت در منطقه قفقاز را ایجاد خواهد کرد. علی اف هم چنین گفته بود اقدامات گسترده ای برای افتتاح کریدور زنگزور با احداث راه آهن و جاده های موتوری در حال انجام است و جمهوری آذربایجان با افتتاح این کریدور تعهد قاطع خود را نشان داده و همه چیز طبق برنامه پیش می رود و ساخت آن تا سال ۲۰۲۴ به پایان می رسد.

دالان جدیدالاحداث «زنگزور» درواقع از مسیر ارمنستان ایجادشده و به آذربایجان ختم می شود. این مسیر ۳۴۰ کیلومتر نزدیک تر از مسیر دریایی از طریق باکو است و لذا ترکیه به دنبال فعال سازی این مسیر موازی با کریدور شمال و جنوب عبوری از ایران است.

بر همین اساس، طرح احداث کریدور بین جمهوری آذربایجان و منطقه نخجوان، منطقه محصور در خشکی آن در داخل ارمنستان یعنی در امتداد مرز ایران و ارمنستان، تهران را تحریک کرده است، زیرا این کریدور ایران را از ارتباط با ارمنستان و در نتیجه با اوراسیا محروم و منزوی خواهد کرد. این موضوع بدان معناست که ایران از مزایای اقتصادی و ژئوپلیتیکی محروم خواهد شد؛ در زمانی که به دنبال تبدیل شدن به یک تامین کننده انرژی جایگزین برای اروپا است و از طرفی از بن بست توافق هسته ای و مسائل تحت تحریم رنج می برد.

از طرفی، یکی از دلایل مخالفت ایران با این کریدور، تهدید مسیرهای حمل و نقل و ترانزیتی زمینی جمهوری اسلامی است. واقعیت این است که ایران، زنگزور را تلاشی برای محروم کردن کشور از درآمد حاصل از عبور کالاهای صادراتی ترکیه به کشورهای آسیای مرکزی و همچنین عوارضی که بر کامیون های جمهوری آذربایجان عازم منطقه نخجوان واقع در داخل ارمنستان در پی توافقنامه امضا شده بین ایران و آذربایجان در مارس ۲۰۲۱ اعمال می شود، می داند.

بنابراین، در صورت تکمیل و راه اندازی این کریدور، کامیون ها مجبور به استفاده از خاک ایران نخواهند بود و کامیون های ایرانی برای سفر به جمهوری آذربایجان و استفاده از کریدور در مرز با ارمنستان باید عوارض بپردازند.

ایران بر این باور است که کریدور زنگزور اساساً به عنوان یک پروژه مشترک آذری و ترکی است که مورد حمایت ایالات متحده و اتحادیه اروپا قرار دارد و هدف آن ایجاد ارتباط ترکیه با متحد خود یعنی جمهوری آذربایجان و دسترسی آن به دریای خزر است، ضمن اینکه به ترکیه برای دسترسی به کشورهای آسیای مرکزی کمک خواهد کرد.

ایران بر این باور است که کریدور زنگزور اساساً به عنوان یک پروژه مشترک آذری و ترکی است که مورد حمایت ایالات متحده و اتحادیه اروپا قرار دارد و هدف آن ایجاد ارتباط ترکیه با متحد خود یعنی جمهوری آذربایجان و دسترسی آن به دریای خزر است، ضمن اینکه به ترکیه برای دسترسی به کشورهای آسیای مرکزی کمک خواهد کرد.

نگرانی ایران از روابط رو به رشد جمهوری آذربایجان با اسرائیل، یکی دیگر از دلایل مخالفت با احداث زنگزور است. زیرا به عقیده ایران، اسرائیل سلاح و تجهیزات نظامی برای جمهوری آذربایجان را تامین می کند و این کشور آسیای مرکزی دارای انبار عظیمی از تسلیحات ساخت اسرائیل است که طی سال های گذشته از صهیونیستها خریداری شده است.

با این حال، ایران معتقد است که با احداث زنگزور، مسیر جایگزین خود به سمت اروپا را از دست می دهد، به جمهوری آذربایجان و ترکیه وابسته می شود و اهمیت ترانزیتی خود را در مقابل این دو کشور از دست خواهد داد، در حالی که البته ارمنستان نیز مسیر مطمئنی برای جمهوری اسلامی قلمداد می شود و در نتیجه تنها راهکار ایران برای مقابله با این کریدور اتصال خطوط ریلی به بنادر، توسعه شبکه های جاده ای و افتتاح حلقه های مفقوده کریدور شمال - جنوب از جمله خطوط ریلی رشت - آستارا و چابهار - زاهدان است که دسترسی کشورهای آسیای میانه به آب های آزاد را از طریق بنادر جنوبی ممکن می سازد.

نمودار روابط تجاری تهران و باکو

بیشترین حجم روابط میان دو کشور مربوط به دوره دولت های یازدهم و دوازدهم (دوره زمامداری حسن روحانی) بوده است. از سال ۱۳۹۲ با روی کار آمدن حسن روحانی در تهران و احتمال بهبود روابط ایران و غرب، در روابط تجاری و اقتصادی دوجانبه نیز تحولاتی صورت گرفت و از آن زمان تا

سال ۲۰۲۲، همکاری ها و روابط اقتصادی دو کشور افزایش یافت، به طوری که حجم مبادلات تجاری دو کشور در سال ۲۰۱۹ به رقم بیش از ۴۹۳ میلیون دلار (سهم صادرات ایران به جمهوری آذربایجان ۴۵۲ میلیون دلار و سهم صادرات آنها به ایران ۴۱ میلیون دلار) رسید.

اما از سال ۲۰۱۹، شیوع بیماری کرونا و متعاقب آن کاهش قیمت جهانی نفت که منجر به کاهش درآمدهای نفتی جمهوری آذربایجان شد و بروز درگیری های نظامی این کشور با ارمنستان بر سر منطقه قره باغ، اثرات منفی بر حجم روابط تجاری جمهوری آذربایجان با سایر کشورهای جهان از جمله با ایران داشت.

متعاقبا در سال ۲۰۲۰ حجم تجارت دو کشور به رقم ۳۳۹ میلیون دلار (۳۰۱ میلیون دلار سهم صادرات ایران به جمهوری آذربایجان و ۳۸ میلیون دلار نیز سهم صادرات آذربایجان به ایران) کاهش یافت. با بهبود نسبی شرایط پاندمی حجم مبادلات تجاری در سال ۲۰۲۱ به استناد گمرک ایران از مرز ۶۰۰ میلیون دلار عبور کرد که ۵۶۵ میلیون دلار آن سهم صادرات ایران بوده است و ایران بعد از کشورهای چین و روسیه در رتبه سوم شرکای برتر تجاری جمهوری آذربایجان از لحاظ تراز تجاری مثبت قرار گرفت.

بر اساس آمار گمرک ایران حجم تجارت ایران و جمهوری آذربایجان در سال ۱۴۰۰ حدود ۶۰۷ میلیون دلار با تراز تجاری مثبت ۵۶۰ میلیون دلار به نفع ایران بوده است. این آمار درآمد ناشی از سوآپ گازی (توافق ایران، ترکمنستان و آذربایجان بر سر سوآپ گاز ترکمنستان به آذربایجان از مسیر ایران) را شامل نمی شود. حجم تجاری دو کشور در سال ۱۴۰۱ به ۶۸۸ میلیون دلار رسید.

صادرات ایران به آذربایجان عمدتاً شامل سیمان، شیشه، لوله، کاشی و سرامیک و سنگ ساختمانی، مواد غذایی، پوشاک و کفش، چینی آلات و محصولات کشاورزی بوده و ایران در مقابل اقلامی چون سوخت های معدنی، روغن های معدنی و محصولات حاصل از تقطیر آنها، مواد قیری، موم های معدنی، پنبه، دانه، بذر و نباتات دارویی را وارد کرده است.

افزون بر این، دو طرح ترانزیتی مشترک میان تهران و باکو در آستارا در حال اتمام و بهره برداری است و خودروسازی ایران در جمهوری آذربایجان نیز مشغول به فعالیت و هم چنین طرح های سدسازی مشترک نیز در حال تکمیل است.

پروژه هایی چون اتصال ریلی ایران و آذربایجان، سد و نیروگاه های برقابی خداآفرین و قیزقلعه سی، قرارداد سوآپ گازی ترکمنستان از طریق ایران به جمهوری آذربایجان تولید محصولات ایران خودرو در سایت نفتچالای آذربایجان، اتصال شبکه های برق ایران- جمهوری آذربایجان-روسیه به یکدیگر (سنکرون کردن - یکسان سازی) که میان تهران و باکو در دست اقدام است گامی مهم در توسعه تعاملات اقتصادی دوجانبه به شمار می روند

توافق تجارت ترجیحی، اتصال ریلی ایران به جمهوری آذربایجان (پارس آباد اردبیل - ایمشلی جمهوری آذربایجان)، ساخت دو پل جدید ریلی و جاده ای به همراه خطوط انتقال انرژی بر روی رودخانه ارس در منطقه آغیند - خداآفرین (زنکوزور شرقی جمهوری آذربایجان) جهت ایجاد مسیر اتصالی جدید میان جمهوری آذربایجان و جمهوری خودمختار نخجوان از طریق قلمرو ایران، ساخت پل اتومبیل رو روی رودخانه آستاراچای در شهر آستارا، ترمینال و بارانداز بین المللی ریلی آستارا، سد و نیروگاه های برقابی خداآفرین و قیزقلعه سی، قرارداد سوآپ گازی ترکمنستان از طریق ایران به جمهوری آذربایجان و افزایش آن به سه میلیارد مترمکعب در سال، تولید محصولات ایران خودرو در سایت نفتچالای آذربایجان (خودروهای سمند، دنا معمولی و دناپلاس و دنا پلاس اتومات، تارا معمولی و تارا اتومات)، اتصال شبکه های برق ایران- جمهوری آذربایجان-روسیه به یکدیگر (سنکرون کردن - یکسان سازی)، بلوک های نفتی الوند و البرز دریای خزر و مشارکت ملی نفت ایران (NICO) در کنسرسیوم استخراج نفت از میدان نفتی شاه دنیز نیز برخی پروژه های در دست اقدام میان تهران و باکو است.

اخیرا نیز در گفت و گوی تلفنی میان امیرعبداللهیان و همتای آذربایجانی وی جیحون بایرام اف، امیرعبداللهیان دیدار رؤسای کمیسیون مشترک همکاری های اقتصادی جمهوری اسلامی ایران و آذربایجان در آستارا را موفقیت آمیز خواند و افزود، توافقات خوبی بویژه در عرصه ریلی و جاده ای میان طرفین انجام شده است.

نتیجه

اما با اینحال همسایگی و همجواری ایران و آذربایجان متضمن فرصت های اقتصادی فراوانی برای تهران است که در صورت به کارگیری صحیح می تواند علاوه بر گشایش های مالی برای ایران تقویت روابط دیپلماتیک میان دو کشور را به همراه داشته باشد که تحقق این امر مستلزم تسهیل تردد تجار و سرمایه گذاران در شرایط کنونی، حمایت از شرکت های ایرانی، امضای موافقتنامه تجارت ترجیحی و شهرک صنعتی مشترک و ترانسشیپمنت کالاهای ایرانی در آذربایجان است.

اما غفلت ایران از بازایابی و بازاریابی تجاری برای محصولات خود در کشور آذربایجان موجب شده که این کشور عمده کالاهای خود را از ترکیه و روسیه خریداری کرده و کویت، عربستان و امارات را به عنوان شرکای تجاری اصلی برگزیند.

آذربایجان با وجود درآمد سالانه رو به رشد، بسیاری از کالاها را از کشورهای دیگر تهیه می کند و عمده واردات آن از ایران شامل مشتقات پلاستیکی، مواد پتروشیمی و خرما بوده است، اما ظرفیت صادراتی ایران برای آذربایجان بسیار فراتر از این میزان است و اقلامی چون محصولات کشاورزی و صنعتی، سیمان، شیمیایی و فرش و محصولات دارویی نیز می تواند به سهولت در سبب صادراتی ایران گنجانده شود. افزون بر این حل مشکلات بانکی ناشی از تحریم ها و استفاده از ارزهای جایگزین دلار، افتتاح دفتر تجاری در باکو و اعزام رایزن بازرگانی به این کشور نیز می تواند در توسعه تبادلات تجاری میان دو طرف موثر واقع شود.