

احتمال امضای توافق تجارت ترجیحی ایران و ازبکستان؛ چابهار؛ پل ترانزیتی شمال جنوب

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از خبرگزاری بازار؛ گروه بین الملل: در پی نهایی شدن عضویت ایران در چند گروه بین المللی و پیگیری سیاست های دوجانبه برای توسعه تجارت ترجیحی، اخیراً مهدی ضیغمی سرپرست سازمان توسعه تجارت ابراز امیدواری کرده که ایران و ازبکستان توافق تجارت ترجیحی امضا کنند.

امید است نقشه راه تبادلات تجاری ۲ کشور با هدف گذاری تجارت ۲ میلیارد دلاری در طی سفر آتی رئیس جمهور ازبکستان به تهران به امضای ۲ طرف برسد و البته احتمالاً با رفع موانع ترانزیتی تبادلات تجاری تهران و تاشکند از ۴ میلیارد دلار نیز فراتر خواهد رفت. ازبکستان؛ کشور دیگری است که دولت سیزدهم توسعه همکاری با آن را در دستور کار خود قرار داده است و دو کشور تجارت حداقل دو میلیارد دلاری را هدف گذاری کردند که شامل حوزه های اقتصادی، تجاری، سرمایه گذاری، انرژی، کشاورزی و حمل و نقل و خصوصاً سرمایه گذاری مشترک در بنادر جنوبی ایران و منطقه آزاد چابهار بوده است.

کشور ازبکستان در آسیای میانه واقع شده و از آنجا که این کشور تقریباً نصف جمعیت این منطقه را در خود جای داده است و از لحاظ علمی و صنعتی به مراتب از ایران پایین تر است، می تواند بازار بسیار مناسبی برای کالاها و خدمات ایرانی باشد.

در سال ۱۴۰۰، ۷۷۶ هزار و ۱۳۷ تن کالا به ارزش ۵۱۷ میلیون دلار بین ایران و ازبکستان تبادل شد که نسبت به سال ۹۹ رشد ۱۰۳ درصدی داشته است. همچنین حجم صادرات ایران به ازبکستان در این سال ۷۱۴ هزار و ۴۹۱ تن به ارزش ۴۰۲ میلیون دلار بوده که رشد ۱۴۶ درصدی را نشان می دهد. از سوی دیگر واردات ایران از تاشکند در بازه زمانی یاد شده ۶۲ هزار تن به ارزش ۱۱۵ میلیون دلار بوده است که آن هم نسبت به سال ۹۹ با رشد ۲۶ درصدی مواجه شده است. صادرات ایران به ازبکستان در سال ۹۸ و پیش از همه گیری کرونا و محدودیت های مرزی ۲۳۳ میلیون دلار بوده است. عمده کالاهای صادراتی ایران به ازبکستان لبنیات، محصولات کشاورزی، مصالح ساختمانی، قیر، روغن پایه، مواد معدنی، مواد پتروپالایشگاهی، مواد شیمیایی، محصولات بهداشتی، لوله و پروفیل، لوازم خانگی، پارچه، کفپوش، محصولات آهنی، ماشین آلات صنعتی و مبلمان است و واردات هم شامل نفت، پنبه، ابریشم، پارچه و حبوبات است. به نظر می رسد، پایان شرایط پاندمی و ویروس کرونا، همچنین بازگشایی مرزها و تسهیل شرایط حمل و نقلی به ویژه در نقطه مرزی کشور ترکمنستان در افزایش روند صادرات ایران به ازبکستان تاثیرگذار بوده است.

ازبکستان و ایران برای سال ها روابط پیچیده ای داشتند که علت آن مرتبط با وقایع سیاسی اوایل دهه ۱۹۹۰ بوده است. در آن زمان و مقارن با جنگ داخلی تاجیکستان ایران اقدام به حمایت از نیروهای اپوزیسیون این کشور کرد و سعی داشت نفوذ ایدئولوژیکی، اطلاعاتی و فرهنگی خود را در سراسر آسیای مرکزی تقویت کند. افزون بر این با تشدید تحریم ها علیه ایران ازبکستان نیز جزء کشورهای بود که تصمیم به کاهش مراودات سیاسی و اقتصادی با ایران گرفت. البته آذربایجان و هند نیز که در آن زمان جزء شرکای تجاری سنتی ایران بودند نیز برای در امان ماندن از گزند تحریم ها روابط اقتصادی دوجانبه خود با ایران را به شدت محدود کردند.

پس از سال ۲۰۱۷، نشانه هایی از بهبود روابط میان تهران و تاشکند پدیدار شد و متعاقباً تجار ایرانی برای نخستین بار پس از چندین سال، به بازار مصرف ازبکستان دسترسی یافته و به طور فعال شروع به سرمایه گذاری در تولیدات جدید کردند و بیش از ۳۵۰ شرکت با مشارکت سرمایه گذاران ایرانی در ازبکستان ایجاد شده است

اما پس از سال ۲۰۱۷، نشانه‌هایی از بهبود روابط میان تهران و تاشکند پدیدار شد و ازبکستان درب‌های خود را به روی جهان باز و در جهت‌گیری‌های سیاست خارجی خود به طور جدی تجدیدنظر کرد. متعاقباً تجار ایرانی برای نخستین بار پس از چندین سال، به بازار مصرف ازبکستان دسترسی یافتند و به طور فعال شروع به سرمایه‌گذاری در تولیدات جدید کردند. بیش از ۳۵۰ شرکت با مشارکت سرمایه‌گذاران ایرانی در ازبکستان ایجاد شده است و می‌توان گفت طی ۶ سال اخیر، این تعداد نسبت به قبل افزایش ۳ برابری داشته است.

بنابراین با گشایش‌های حاصل شده در روابط ایران و ازبکستان خصوصاً در طی ۲ سال اخیر و عضویت ایران در سازمان‌های بین‌المللی چون شانگهای، امید می‌رود با امضای قرارداد تجارت ترجیحی میان تهران و تاشکند مناسبات تجاری دو کشور عمق بیشتری یابد، خصوصاً آن که ایران با توجه به دستاوردهای چشم‌گیر خود در حوزه‌های پزشکی، نانو تکنولوژی، صنعت و معدن و فنی مهندسی قادر به پاسخگویی به نیازهای ازبکستان و در نتیجه ارزآوری بیشتر برای خود است.

مزایای مسیرهای ترانزیتی ایران برای ازبکستان

کشور ازبکستان که مانند سایر ملل آسیای مرکزی منطقه‌ای محصور در خشکی است، برای توسعه تجارت خود ناگزیر به توسل به آب‌های آزاد است و طبعاً کوتاه‌ترین و ایمن‌ترین مسیر ترانزیتی برای آن استفاده از مسیرهای ایران است. در سال ۱۹۹۶ راه آهن تجن - سرخس - مشهد (از ترکمنستان به ایران) ساخته شد که قسمت عمده پنبه ازبکستان از طریق آن حمل می‌شد. البته این مسیر هم‌چنان مورد استفاده قرار می‌گیرد - کانتینرهای باری به بندر عباس ایران در خلیج فارس تحویل داده شده و از آنجا به سراسر جهان ارسال می‌شوند.

این در حالی است که بندر عباس به تنهایی قادر به پاسخگویی به نیازهای لجستیکی و حمل‌ونقلی آسیای میانه نیست و به دلیل زمان بر بودن ارسال کالاها از این بندر، ایران خود خواستار استفاده از پتانسیل‌های حمل‌ونقل بندر چابهار نیز شده بود. بندر چابهار با معافیت از تحریم‌های آمریکا تنها بندر اقیانوسی ایران است که علاوه بر صرفه اقتصادی از نظر ترانزیتی نسبت به بنادر رقیبی چون گوادر پاکستان عمق بیشتری نیز دارد. بندر چابهار به دلیل موقعیت ویژه ژئواستراتژیک خود می‌تواند مبنای مهمی برای تجارت آسیای مرکزی و خصوصاً ازبکستان با شبه جزیره هند و حتی جنوب شرق آسیا شود.

کریدور ترانزیتی مهم شمال - جنوب (نستراک) به رغم کندی تکمیل آن با عبور از ایران بازارهای هند، آسیای جنوب شرقی و اوراسیای بزرگ را به یکدیگر متصل می‌کند و این موضوع برای کشوری چون ازبکستان بسیار حایز اهمیت است. افزون بر این هند نیز در تلاش است تا این کریدور را با ازبکستان و افغانستان پیوند دهد تا بیشترین تاثیرگذاری را در قلب منطقه ایجاد کند.

روابط ترانزیتی با ایران تنها یک مساله کشوری نیست، بلکه یک مسئله منطقه‌ای به شمار می‌آید، چرا که کریدور ترانزیتی مهم شمال - جنوب (نستراک) به رغم کندی تکمیل آن با عبور از ایران بازارهای هند، آسیای جنوب شرقی و اوراسیای بزرگ را به یکدیگر متصل می‌کند و این موضوع برای کشوری چون ازبکستان بسیار حایز اهمیت است. افزون بر این هند نیز در تلاش است تا این کریدور را با ازبکستان و افغانستان پیوند دهد تا بیشترین تاثیرگذاری را در قلب منطقه ایجاد کند.

اما این در حالی است که علی‌رغم مزیت اقتصادی ترانزیت از طریق ایران، تاشکند به دنبال تنوع‌بخشیدن به جریان‌های حمل‌ونقل خود است تا به یک کشور وابسته تبدیل نشود. بنابراین، کار بر روی پروژه ریلی ترانس افغان به سمت پاکستان نیز به عنوان یک جایگزین برای کریدور شمال - جنوب آغاز شده است. بر همین اساس، به تازگی دفتر پروژه خط ریلی ترانس افغانستان در تاشکند افتتاح شده است. این کریدور از شهر ترمذ در ازبکستان آغاز شده و سپس به مزار شریف، کابل، جلال آباد و در نهایت به پیشاور در شمال شرقی پاکستان منتهی می‌شود،

ازبکستان و افغانستان به دلیل موقعیت جغرافیایی خود، نیاز فراوانی به ایجاد این کریدور برای دسترسی به آبهای گرم دارند و به همین دلیل از مدتها پیش در تلاشند تا هرچه سریعتر کریدور ترانس افغانستان راه اندازی شود، اما به رغم اعلام رسمی آغاز ساخت این پروژه در مارس ۲۰۲۲، اقدام اجرایی در خصوص احداث این خط ریلی مشاهده نشده است.

ناامنی افغانستان، بودجه ناکافی برای پروژه ریلی ترانس افغانستان، سرما و مشکلات آب و هوایی به خصوص در فصول سرد در افغانستان و سایر موانع طبیعی چون بارش های شدید بزرگترین چالش های پیش روی این پروژه ریلی است

با ساخت این خط ریلی که اتمام آن ۵ سال زمان نیاز دارد، افغانستان و ازبکستان به بنادر دریانوردی پاکستان (بندر گوادر، کراچی و محمد بن قاسم) متصل می شوند که در نهایت به توسعه تجارت ازبک ها با آسیای جنوب شرقی، خاورمیانه و شمال آفریقا کمک می کند، اما ناامنی افغانستان، بودجه ناکافی برای ساخت این خط ریلی، سرما و مشکلات آب و هوایی به خصوص در فصول سرد در افغانستان و سایر موانع طبیعی چون بارش های شدید بزرگترین چالش های پیش روی این پروژه ریلی است که ۱۲۰ کیلومتر آن داخل افغانستان واقع شده است. به عنوان مثال گذرگاه سالنگ (شمال افغانستان) به دلیل بارش شدید برف و ریزش بهمن در فصل زمستان عمدتاً غیرقابل استفاده است و بر همین اساس، کابینه طالبان طرحی را تصویب کرد که به جای مسیر سالنگ، این مسیر راه آهن از ولایت های بغلان و بامیان عبور کند که ایمنی مسیر را تضمین می کند اما در مقابل مسافت طولانی تری را در بر می گیرد.

سازگاری آب و هوا در حین ساخت، تطبیق زنجیره تامین مواد و آزمایش دوام آنها و نگرانی ها از عدم زیرساخت های لجستیکی کافی از پیشاور تا گوادر نیز از سایر مشکلات این پروژه است. هم چنین ازبکستان و افغانستان خود به تنهایی قادر به تامین مالی این پروژه نیستند و ازبکستان در تلاش است تا از بودجه سازمان های بین المللی در این زمینه استفاده کند، اما به دلیل چالش های سیاسی، امنیتی و دغدغه های ایجاد ثبات، این سازمان ها مایل به تخصیص بودجه برای پروژه های این چنینی نیستند.

لازم به ذکر است که به رغم تحریم ها علیه ایران که سبب احتیاط ازبکستان در استفاده از کریدورهای عبوری از خاک کشور شده است، تاشکند در دو سال اخیر رایزنی های گسترده ای با تهران جهت استفاده از دالان های تجاری عبوری از ایران را انجام داده است و چندی پیش نیز بنیاد جهانی تحقیقاتی و تحلیلی جیمز تاون در مقاله ای با اشاره به تحریم های غرب علیه روسیه و بسته شدن راه های ارتباطی کشورهای آسیای مرکزی با اروپا اعلام کرده بود ازبکستان بدنبال آن است تا به پروژه هند- ایران- افغانستان در بندر چابهار بپیوندد.

روز ۲۴ ماه می ۲۰۱۶، ایران، افغانستان و هند توافقنامه سه جانبه تاریخی را امضا کردند که براساس آن بندر استراتژیک چابهار ایران به عنوان یکی از نقاط حساس برای «ترانزیت و کریدور حمل و نقل» به افغانستان مورد بهره برداری قرار می گرفت. به لطف لابی گری قدرتمند هند در آمریکا، بندر چابهار از سیاست فشار حداکثری و تحریم های آمریکا علیه ایران مستثنی شد. در ژانویه ۲۰۲۲ نیز کشور «دوبار محصور» ازبکستان - دقیقاً چند هفته قبل از آغاز حمله نظامی روسیه به اوکراین، علاقمندی خود را برای ملحق شدن به این پروژه نشان داد و در نهایت توافقنامه ای را برای الحاق به آن به امضا رساند.

ازبکستان ارتباطی ریلی با شمال افغانستان دارد و در حال برنامه ریزی است تا این خط ریلی را به شبکه ریلی هرات متصل کند تا راه رسیدن به ایران و بندر چابهار تسهیل شود. این موضوع از آنجایی مهم است که در پایان سال ۲۰۲۰، ایران خط ریلی خواف- هرات را به اتمام رسانده و راه اندازی کرده بود. این خط ریلی چند منظوره (زمینی و دریایی) در ادامه می تواند به مسیر ترانزیتی بین ازبکستان و افغانستان با هند بدل شود.

با تکمیل حلقه های مفقوده کریدور شمال - جنوب در ایران از جمله راه اندازی راه آهن چابهار- زاهدان- سرخس، افغانستان به بندر چابهار متصل می شود و در عین حال نیاز ترانزیتی افغانستان و ازبکستان از طریق ایران تامین خواهد شد و مسیر ایران بیش تر مد نظر ازبکستان قرار خواهد گرفت

از سوی دیگر با تکمیل حلقه‌های مفقوده کریدور شمال - جنوب در ایران از جمله راه‌اندازی راه آهن چابهار_ زاهدان_ سرخس ، افغانستان به بندر چابهار متصل می‌شود و در عین حال نیاز ترانزیتی افغانستان و ازبکستان از طریق ایران تامین خواهد شد و مسیر ایران بیش تر مد نظر ازبکستان قرار خواهد گرفت. این در حالی است که این پروژه ریلی زیرساختی شرق با توجه اقتصادی بالا تنها ۶۴ درصد پیشرفت فیزیکی داشته و برای تکمیل نیاز به ۷ هزار میلیارد تومان پروژه دارد تا در اواخر سال جاری به بهره‌برداری برسد و به این ترتیب چابهار به زاهدان و از آن جا به میلک و قندهار و سپس ازبکستان متصل می‌شود.

نتیجه

با توجه به موقعیت استثنایی ژئوپلیتیک ایران که می‌تواند دسترسی کشور محصور در خشکی ازبکستان به آب‌های آزاد را فراهم کند، تکمیل حلقه‌های مفقوده کریدور شمال- جنوب برای استفاده هر چه بیش تر از ظرفیت های عظیم ترانزیتی بندر چابهار بسیار حایز اهمیت است و به همین منظور احداث خط ریلی چابهار - زاهدان - سرخس می‌تواند با اتصال به ازبکستان درآمدهای ترانزیتی بیش‌تری را عاید ایران کند.

علاوه بر این، مشارکت ازبکستان در پروژه بندر چابهار، هند را قادر می‌سازد تا راحت‌تر و به طور مستقیم به بازار ۸۰ میلیون نفری آسیای مرکزی دسترسی داشته باشد؛ منطقه‌ای که رقیب سنتی و بزرگ هند یعنی چین شریک اصلی تجاری و اقتصادی تمامی جمهوری های سابق شوروی در آن است.

به طور کلی می‌توان گفت که جنگ اوکراین و محدودیت در استفاده از خطوط ابتکار کمربند و راه از طریق روسیه به اروپا، منافع ازبکستان را برای الحاق به پروژه بندر چابهار تقویت کرده است و به همین منظور الزام اتصال چابهار به خطوط ریلی بیش از پیش نیاز می‌شود تا ایران موقعیت ویژه ژئوپلیتیک خود را به کشورهای رقیبی چون پاکستان و افغانستان واگذار نکند.

