

کارت طلایی ترانزیت ایران برای آسیای مرکزی؛ اهمیت تکمیل کریدور چابهار- سرخس برای اتصال به آسیای میانه

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از خبرگزاری بازار؛ گروه بین الملل: سفرهای روسای جمهور ایران و ترکمنستان به کشورهای یکدیگر خصوصاً طی دو سال اخیر، رایزنی‌هایی متعدد بین مقامات دو کشور جهت بازگشایی مرزها و تردد ناوگان ایرانی به ترکمنستان و دیگر کشورهای آسیای میانه همگی حاکی از عزم جزم تهران و عشق آباد برای شتاب بخشیدن به سرعت قطار روابط اقتصادی دوجانبه است.

اخیراً نیز ابراهیم رئیسی رئیس جمهور ایران در جریان نشست خبری مشترک با قربانقلی بردی محمد اف رئیس شورای مصلحت خلق ترکمنستان خواستار توسعه میزان روابط فعلی میان دو کشور شده است که در جریان این سفر دو کشور ۲ سند همکاری و ۳ یادداشت تفاهم در زمینه‌های ترانزیت و کریدورهای بین المللی، انرژی، صادرات محصولات کشاورزی، برق، آموزش و سرمایه‌گذاری امضا کرده‌اند.

ترکمنستان به شدت نیازمند واردات خدمات فنی و مهندسی است و ایران در شمار زیادی از پروژه های فنی- مهندسی این کشور مشارکت داشته که از جمله آن‌ها می‌توان به احداث خط لوله گاز ۱۳۹ میلیون دلاری کورپیه- کردکوی در غرب ترکمنستان، ساخت سد دوستی ۱۶۷ میلیون دلاری در جنوب این کشور، احداث خط انتقال برق بلخان‌آباد- علی‌آباد و راه‌اندازی چندین پروژه دیگر مانند گسترش برنامه ارتباطی فیبر نوری، ساخت انبارهای بزرگ و سایر پروژه‌ها در مرو و پالایشگاه ترکمن‌باشی، ساخت ترمینال گاز مایع و ساخت اتوبان در این کشور آسیای میانه اشاره کرد که همگی به دست توانمند مهندسان و تکنسین‌های ایرانی اجرا شده است.

ایران و ترکمنستان به لحاظ همسایگی و مجاورت جغرافیایی و وابستگی متقابل ژئوپلیتیکی، روابط پایداری داشته‌اند و جز در موارد معدودی مانند سوآپ گازی اختلاف قابل ملاحظه و واگرایی میان دو طرف وجود نداشته است و در بازه کنونی نیز دو کشور خواستار بازگشت به وضعیت پیشین هستند، چرا که تا سال ۱۳۹۳ روسای جمهور ایران و ترکمنستان دست کم سالی یک دیدار را در تهران یا عشق‌آباد برگزار می‌کردند، اما از سال ۹۴ به بعد به مدت ۶ سال تعامل میان دو کشور کم‌رنگ شد.

ریشه اصلی اختلاف‌نظرهای سال‌های اخیر ایران و ترکمنستان به مساله بدهی‌های ایران به این کشور باز می‌گردد که بخش عمده آن به دلیل واردات گاز بوده است. به دلیل تحریم‌های اعمالی از سوی آمریکا، بازپرداخت بدهی‌های ایران به صورت نقدی تاکنون امکان‌پذیر نبوده است. اگرچه توافقاتی در زمینه تسویه این بدهی‌ها به روش‌های غیرنقدی صورت گرفته بود، اما با این حال بدعهدی مجدد آمریکایی‌ها با خروج از برجام و اعمال مجدد تحریم‌های یکجانبه علیه ایران، مجدداً امکان بازپرداخت این بدهی‌ها را میسر نداشت، البته به گفته مقام‌های ایرانی، تهران بدهی مربوط به دولت قبل را که حدود یک میلیارد و ۶۵۰ میلیون دلار بوده را به ترکمنستان پرداخت کرده است.

در کنار این مساله، موضوع دیگری که باعث اختلاف میان دو کشور شده، نحوه محاسبه قیمت تمام شده گاز صادر شده به ایران بوده است، چرا که طبق گفته وزارت نفت، کیفیت گاز صادر شده به ایران بسیار پایین بوده و باید رقم پایین‌تری برای آن در قرارداد لحاظ می‌شده است، اما طرف ترکمنستانی بر نرخ چند برابر شده گاز صادراتی تاکید کرده بود.

البته همه‌گیری بیماری کرونا نیز به کاهش روابط میان دو طرف دامن زد، چرا که ترکمنستان با حساسیت‌های بیش از حد در این مورد سختگیرانه‌ترین پروتکل‌های کرونایی در جهان را به اجرا درآورد که بر روابط خارجی این کشور، از جمله با ایران نیز سایه افکند. اما با

فروکش کردن تب این بیماری در سراسر جهان و واکسیناسیون عمومی، ترکمنستان بار دیگر مرزهای خود را به روی کشورها از جمله ایران باز کرد و متعاقباً هزینه ورود کامیون‌های ترانزیت ایرانی به خاک خود را به طور چشم‌گیری کاهش داد.

اوایل اسفند ماه سال گذشته نیز ترکمنستان میزبان چهاردهمین نمایشگاه اختصاصی ایران شد و حدود ۱۰۰ شرکت دولتی و خصوصی ایرانی متشکل از ۳۶۰ تاجر و فعال اقتصادی محصولات خود را در حوزه‌های کشاورزی و صنایع غذایی، صنعت ساختمان، سیمان، نفت و انرژی، محصولات پتروشیمی، قطعات خودرو، خدمات فنی و مهندسی، دارو و تجهیزات پزشکی را در عشق‌آباد به نمایش گذاشتند.

اهمیت تعاملات تجاری با ایران تا اندازه‌ای برای ترکمنستان پررنگ است که سردار بردی محمداف، رئیس جمهوری این کشور آسیای میانه در پیامی به مناسبت برگزاری این نمایشگاه گفته بود: ترکمنستان به ترویج روابط با جمهوری اسلامی ایران اهمیت ویژه می‌دهد. جمهوری اسلامی ایران یکی از همکاران معتبر ترکمنستان در عرصه‌های و اقتصادی- بازرگانی است.

تقویت مشارکت با قرارداد سوآپ گازی ایران، آذربایجان و ترکمنستان

با روی کار آمدن دولت سیزدهم، احیای روابط با ترکمنستان در دستور کار وزارت نفت قرار گرفت و ترکمنستان نخستین مقصد سفر خارجی جواد اوجی وزیر نفت بود. تلاش‌های دولت ابراهیم رئیسی، رئیس جمهوری ایران برای گرم کردن روابط با ترکمنستان خیلی زود به نتیجه رسید و در آذرماه ۱۴۰۰ قرارداد سوآپ گاز ترکمنستان از مسیر ایران به حجم روزانه ۵ میلیون متر مکعب به امضا رسید.

امضای قرارداد سوآپ گاز ترکمنستان به آذربایجان (توسط ایران) در چارچوب تضعیف خطوط لوله ترانس کاسپین (ترکمنستان- آذربایجان- گرجستان- ترکیه) و تابی (ترکمنستان- افغانستان- پاکستان- هند) است که به عنوان رقبای گاز ایران هستند. پایداری شبکه گاز شمال و شمال شرق کشور نیز از دیگر مزایای این توافق بوده است

این قرارداد به معنای احیای روابط ایران و ترکمنستان بعد از حدود ۶ سال تیرگی روابط بود که در زمینه توسعه صادرات غیرنفتی به این کشور نیز گره‌گشایی کرد. علاوه بر این، امضای قرارداد سوآپ گاز ترکمنستان به آذربایجان در چارچوب تضعیف خطوط لوله ترانس کاسپین (ترکمنستان- آذربایجان- گرجستان- ترکیه) و تابی (ترکمنستان- افغانستان- پاکستان- هند) است که به عنوان رقبای گاز ایران هستند. پایداری شبکه گاز شمال و شمال شرق کشور نیز از دیگر مزایای این توافق بوده است.

در واقع با فعال شدن دیپلماسی انرژی در دولت سیزدهم، قفل چند ساله مبادله گازی شکست و از ابتدای سال ۲۰۲۲ سوآپ گاز طبیعی به مقصد کشور آذربایجان آغاز شد. حجم سوآپ گاز طبیعی در سال ۲۰۲۲ حدود ۵.۱ میلیارد متر مکعب بود اما چندی پیش در بیست و هفتمین نمایشگاه بین‌المللی نفت، گاز، پالایش و پتروشیمی، مجید چگنی مدیرعامل شرکت ملی گاز ایران عنوان کرد: «واردات و سوآپ گاز از ترکمنستان به آذربایجان طبق توافق ۲ برابر شده و به ۱۰ میلیون متر مکعب در روز رسیده است».

این قرارداد منجر به جلوگیری از حذف ایران از تعاملات و مبادلات انرژی منطقه و در راستای تبدیل شدن کشور به هاب انرژی، بهبود سهم ایران در تجارت جهانی گاز طبیعی، افزایش پایداری شبکه گاز در نواحی شمال شرقی کشور، تامین پایداری سوخت نیروگاهها و صنایع توسط استان‌های شمال شرق کشور و کاهش هزینه انتقال گاز با جلوگیری از انتقال گاز از نواحی جنوبی کشور به نواحی شمال و شمال شرقی کشور اجرا شده است.

کریدور چابهار- سرخس پل دسترسی ایران به آسیای میانه

یکی از راهکارهای موثر و قابل اجرا جهت افزایش تنوع و درآمد کشور و کاهش وابستگی اقتصادی به فروش نفت خام، فعال‌سازی

ظرفیت ترانزیت بار از طریق ایجاد زیرساخت لازم و افزایش بهره‌وری حمل و نقل ریلی است که هدف غایی آن حمایت همه جانبه هدفمند از صادرات کالاها و خدمات به تناسب ارزش افزوده و با خالص ارزش‌آوری مثبت از طریق گسترش خدمات تجارت خارجی، ترانزیت و زیرساخت‌های مورد نیاز می‌باشد.

در خصوص ترکمنستان نیز، خراسان رضوی، خراسان شمالی و گلستان استان‌هایی هستند که به دلیل مجاورت جغرافیایی و اشتراکات فرهنگی و قومی نقش مهمی را در روابط دو جانبه اقتصادی تهران و عشق‌آباد ایفا می‌کنند و در این میان کریدور ریلی سرخس - بندرعباس مهمترین شاهراه ارتباطی ایران و آسیای مرکزی به شمار می‌رود که عمدتاً برای واردات گوگرد و پنبه از کشورهای ترکمنستان و ازبکستان استفاده می‌شود. عمده بارهای ترانزیتی، وارداتی و صادراتی کشورهای افغانستان، هند، آسیای میانه و کشورهای تازه استقلال یافته مشترک المنافع CIS به دلیل تناژ بالا و مسافت طولانی، ریل‌پسند است و به همین دلیل از نظر اقتصادی حمل با ریل صرفه بیشتری دارد.

افزون بر این، گذرگاه ریلی چابهار - سرخس با اتصال به سواحل مکران و اسکله شهید بهشتی با هدف توسعه استان‌های شرقی، ایجاد شاخه جدید در کریدور شمال - جنوب با اتصال ریلی چابهار به آسیای میانه، جذب بارهای افغانستان و ازبکستان، انتقال سنگ‌آهن منطقه سنگان ایران و هرات افغانستان به چابهار در دست احداث است.

ایران با تکمیل خط آهن چابهار - سرخس و استفاده از قادر خواهد بود نقشی پررنگ‌تر در صنعت ترانزیت منطقه و جهان ایفا کند که علاوه بر درآمدزایی منجر به استحکام روابط بین کشورها خصوصاً کشورهای آسیای میانه با اتکا به تامین منافع مشترک می‌شود و علاوه بر امنیت اقتصادی در توسعه امنیت سیاسی نیز موثر است چرا که بندر چابهار فاصله کمتری با آسیای مرکزی در مقایسه با بنادر گوادر و کراچی دارد.

ایران با تکمیل خط آهن چابهار - سرخس و استفاده از قادر خواهد بود نقشی پررنگ‌تر در صنعت ترانزیت منطقه و جهان ایفا کند که علاوه بر درآمدزایی منجر به استحکام روابط بین کشورها خصوصاً کشورهای آسیای میانه با اتکا به تامین منافع مشترک می‌شود و علاوه بر امنیت اقتصادی در توسعه امنیت سیاسی نیز موثر است چرا که بندر چابهار فاصله کمتری با آسیای مرکزی در مقایسه با بنادر گوادر و کراچی دارد. امتیاز دیگر بندر چابهار، عمق پای اسکله این بندر است که در بین بنادر کشور بیشترین عمق را با ۱۶٫۵ متر داشته و می‌تواند پذیرای شناورهای بزرگ باشد.

راه آهن چابهار - سرخس به طول ۱۳۵۰ کیلومتر در قالب ۲ قطعه خط ریلی چابهار - زاهدان و زاهدان - سرخس در حال اجراست، دومین اقدام در طرح جهش کریدور ترانزیتی شمال - جنوب، تکمیل راه آهن چابهار - زاهدان است که طی سال گذشته قطعه زاهدان - خاش به بهره برداری رسید و امید است قطعه خاش - چابهار تا پایان سال جاری به بهره برداری برسد و بندر شهید بهشتی چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور به شبکه ریلی متصل شود.

راه آهن چابهار - زاهدان تاکنون بیش از ۶۰ درصد پیشرفت داشته و براساس پیش بینی های سال گذشته اعتبار مورد نیاز برای تکمیل این خط بالغ بر ۵۰۰ میلیون دلار است. راه آهن زاهدان - سرخس که در امتداد محور چابهار - زاهدان است، تنها بندر اقیانوسی منطقه را به اصلی ترین مرز ترانزیت ریلی کشور یعنی سرخس متصل می‌سازد و ترکمنستان و چهار کشور دیگر آسیای مرکزی را از طریق خطوط ریلی به اقیانوس هند متصل می‌کند. مسئله اصلی این طرح زیرساختی، نیز تامین اعتبارات لازم است که بالغ بر ۱٫۵ میلیارد دلار برآورد می‌شود. پیش بینی می‌شود در صورت تامین ضربتی منابع محور چابهار - زاهدان - سرخس، این محور تا پایان دولت سیزدهم به بهره برداری برسد.

اما یکی از مهم ترین کریدوهای میان دو کشور کریدور عمان - آسیای میانه است که همچنان به طور کامل راه اندازی نشده است. چندین سال قبل ایران، عمان، قطر، ترکمنستان و ازبکستان (موافقت‌نامه عشق‌آباد) را با هدف تاسیس کریدور جدید حمل‌ونقل

بین‌المللی و ترانزیتی که کشورهای آسیای مرکزی را با بنادر خلیج فارس اتصال می‌دهد، به امضا رساندند، پس از مدتی قطر از این توافق‌نامه خارج شد، اما قزاقستان به آن پیوست.

ریدور بین‌المللی جدید ترکمنستان-ایران-عمان، با عبور از خاک ایران، کشورهای آسیای میانه را به بنادر ایران در خلیج فارس و دریای عمان متصل خواهد کرد. اجرای موافقتنامه سال ۲۰۱۶ میان سه کشور ترکمنستان، ایران و عمان نقطه عطفی در روابط منطقه‌ای خواهد بود و زمینه‌ساز گسترش روابط بین کشورهای منطقه خواهد شد.

کریدور بین‌المللی جدید ترکمنستان-ایران-عمان، با عبور از خاک ایران، کشورهای آسیای میانه را به بنادر ایران در خلیج فارس و دریای عمان متصل خواهد کرد. اجرای موافقتنامه سال ۲۰۱۶ میان سه کشور ترکمنستان، ایران و عمان نقطه عطفی در روابط منطقه‌ای خواهد بود و زمینه‌ساز گسترش روابط بین کشورهای منطقه خواهد شد. این کریدور، مسیر توسعه اقتصادی کشورهای عضو این پروژه را فراهم خواهد کرد و البته رئیسی نیز اخیراً خواستار توسعه کریدورهای بین‌المللی از جمله دالان تجاری عشق آباد شده است.

نگاهی به نمودار تجارت ایران و ترکمنستان

در سال ۱۳۹۵ و پیش از خروج یک‌جانبه آمریکا از برجام میزان مبادلات تجاری دو کشور در مجموع حدود ۵۸۰ میلیون دلار بوده است که در پی اعمال تحریم‌های غربی علیه ایران و محدودیت‌های ایران در تجارت بین‌المللی و تعاملات بانکی این رقم در سال ۹۹ این رقم به ۱۳۳ میلیون دلار کاهش یافت. اما طی دو سال اخیر این رقم صعودی شده و بر اساس آمار رسمی گمرک، تنها صادرات ایران به این همسایه شمالی در سال ۱۴۰۰ حدود ۳۳۰ میلیون دلار بوده که مثبت شدن تراز تجاری ایران در تجارت با ترکمنستان را نشان می‌دهد. حجم تجارت دو کشور در سال گذشته نیز ۴۹۰ میلیون دلار بوده است.

طی دو سال اخیر با کاهش محدودیت‌های کرونایی ترکمنستان، حذف عوارض ترانزیتی یا همان پیمایش سیستم حمل‌ونقل ایران برای ورود به ترکمنستان و سایر اقدامات مانند برگزاری نمایشگاه تخصصی ایران در ترکمنستان روند تجارت بین دو کشور در مدار رشد و توسعه قرار گرفته است.

طی دو سال اخیر با کاهش محدودیت‌های کرونایی ترکمنستان، حذف عوارض ترانزیتی یا همان پیمایش سیستم حمل‌ونقل ایران برای ورود به ترکمنستان و سایر اقدامات مانند برگزاری نمایشگاه تخصصی ایران در ترکمنستان روند تجارت بین دو کشور در مدار رشد و توسعه قرار گرفته است و دوام آن نیازمند تکمیل حلقه‌های صادرات از جمله صادرات خدمات فنی مهندسی به عشق آباد در زمینه‌هایی چون ساخت‌وساز، احداث خطوط انتقال برق و گاز و پروژه‌های صنعتی چون تاسیس نیروگاه و پالایشگاه است.

نتیجه

ترکمنستان تنها جمهوری مسلمان‌نشین آسیای مرکزی است که در آب و خشکی با ایران هم‌مرز است. به علاوه، وجود مرزهای طولانی و مشترک بین دو کشور، ظرفیت‌های اقتصادی ترکمنستان به‌ویژه در بخش نفت و گاز، نقش این کشور به عنوان دروازه ورود ایران به آسیای مرکزی پررنگ‌تر می‌کند. عضویت ترکمنستان در اکو و نقش کلیدی ترکمن‌ها در اجرای طرح‌های اکو به ویژه در زمینه حمل و نقل و نهایتاً اهمیت این کشور به عنوان یکی از کشورهای ساحلی دریای خزر، از دیگر عواملی است که موجب توجه ویژه ایران به این همسایه شمال شرقی شده است.

افزون بر این، نقش ایران در حفظ صلح و امنیت منطقه و به عنوان مسیر اتصال ترکمنستان به آب‌های آزاد، وجود یک اقلیت ترکمن در ایران، علاقمندی ایران به خرید گاز از ترکمنستان و مسیر ترانزیت برای انتقال گاز این کشور به اروپا موجب افزایش برد دایره توجه دو کشور به یکدیگر شده و در نهایت ایران یک شریک تجاری قابل اتکا و تأمین‌کننده نیازهای اساسی ترکمنستان است، بنابراین با توجه به اهمیت رویکرد همسایگی و توسعه تعاملات تجاری با همسایگان در دولت سیزدهم لازم است روند رو به رشد روابط تجاری با

ترکمنستان حفظ شود تا برد متقابل اقتصادی و وابستگی و پیوند سیاسی میان دو کشور خصوصا در دوران فشارهای تحریم علیه ایران
تامین شود.

