



بررسی تأثیر اقدامات اخیر ترکنستان بر حمل و نقل کشور

کمیسیون حمل و نقل، بختیک و مرک

دیرخانه کمیسیون های تخصصی

عنوان گزارش: بررسی تاثیر اقدامات اخیر ترکمنستان بر حمل و نقل کشور
کمیسیون: حمل و نقل، لجستیک و گمرک
تهیه کننده: بی بی زهرا شجاع رضوی
انتشار: دبیرخانه کمیسیون های تخصصی اتاق ایران
شماره گزارش: ۱۰۹۵۶۹
بهمن ۹۵

بیان و ضرورت موضوع

۱۴ مرداد ماه ۱۳۹۵، ترکمنستان در پی بستن مرز بهانه های مختلف به روی کامیونهای ایرانی، بدون هماهنگی با دولت ایران و به صورت یکطرفه عوارض تردد کامیونهای ایرانی را افزایش داد.

این اقدام باعث شد بر خلاف پیش بینی ها و قراردادهای منعقد شده بین تجار و بازرگانان ایرانی با کشورهای آسیای میانه، هزینه های ترانزیت و در پی آن صادرات، به اندازه چشمگیری افزایش یابد و در این میان رانندگان و شرکتهای حمل و نقل که به یکباره ۱۰۰۰ تا ۱۳۰۰ دلار افزایش هزینه را باید پرداخت می کردند، متضرر شوند.

همچنین از دیگر مشکلات بروز اولیه این اقدام، توقف و معطلی رانندگان در مرز بود که می بایست بابت پرداخت هزینه مذکور، با شرکتهای حمل و نقل خود مذاکره و کسب تکلیف می کردند که گاهی موجب توقف یک هفته ای گردید و در نهایت با توجه به بی اثر بودن کلیه اقدامات بخش خصوصی و دولتی ایران، بخش حمل و نقل با پرداخت هزینه های پیش بینی نشده زیان را متحمل شد.

علاوه بر اینکه ترکمن ها از نیمه مردادماه امسال اقدام به دریافت عوارض ۱۶۰ دلاری از کامیون های کمتر از ۲۰ تن و عوارض ۲۶۰ دلاری از کامیون های بالای ۲۰ تنی ایرانی به عنوان حق ترانزیت (عبور) کشورشان نمودند، به ازای هر یک کیلومتر تردد، یک دلار از همه کامیون های ایرانی دریافت و مرز باجگیران از نیمه مرداد به روی کامیون های ایرانی بسته و از بیست و هفتم مردادماه برای مسافران ایرانی نیز بسته شد. هرچند این تصمیم جدید تنها شامل خودروهای ترانزیتی ایرانی می شود، اما صرف بر هم زدن شرایط گذشته می تواند یک پیام جدی داشته باشد و آن تجدیدنظر ترکمنستان از روابط ترانزیتی و تجاری خود با ایران است.

در حال حاضر ایران در شرایط پس از برجام بسر می برد که در صدد افزایش صادرات کالاهای خود به سایر کشورها و ایجاد بستر مناسب برای رونق اقتصادی است و اینگونه اقدامات منطقه ای، در کوتاه مدت و بلند مدت می تواند تهران را برای برگشتن به شرایط قبل از تحریم، و نیز بهبود فضای کسب و کار دچار بحران نماید.

ضرورت و اهمیت موضوع زمانی روشن تر می شود که به این موضوع توجه کنیم که با افزایش هزینه ها، چه بصورت اجباری از سوی سیاستگذاران داخلی و چه بصورت اجباری از سوی جامعه بین المللی، موجبات از بین رفتن مزیت های رقابتی کالاهای ایرانی در امر صادرات است که مهم، علاوه بر از بین رفتن صنعت حمل و نقل، موجب از بین رفتن صنایع تولیدی کالا نیز می شود.

حرکت به سوی رشد اقتصادی میسر نیست، مگر هماهنگی بین دستگاههای دولتی ایران از یک سو، و برقراری ارتباط مفید و موثر بین دولت و فعالان اقتصادی کشور از سوی دیگر، و نیز از میان برداشتن موانع پیش بینی شده و پیش بینی نشده بر سر راه اقتصاد، که این امر موجبات بستر مناسب برای فضای کسب و کار شود.

ما بایستی در کنار دولت مردان، بدور از هر گونه اقدام عجولانه و شتابزده و هیجانی، به بررسی راههای برون رفت از مشکلات پرداخته و به دنبال برنامه ریزی بمنظور جلوگیری از ایجاد مشکلات مشابه باشیم. به عبارتی علاج واقعه قبل از وقوع صورت پذیرد.

لازم و ضروری است که قبل از پرداختن به موضوع و بیان راهکار به شناختی کلی از ترکمنستان دست یابیم تا بتوانیم با توجه به واقعیات موجود بهترین تصمیم در کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت را اتخاذ نماییم. بدون دانستن آنچه بوده، نمی توان به راهکاری مناسب برای حال و آینده دست یافت.

نگاهی به تاریخ، جغرافیا، سیاست و اقتصاد ترکمنستان:

تاریخ باستانی محدوده جغرافیایی ترکمنستان امروزی، به شکل مرموزی در هاله‌ای از ابهام قرار دارد اما معمولاً آغاز تاریخ ملموس و قابل فهم این کشور را در حدود ۲۰۰۰ سال پیش از میلاد یعنی نقطه شروع ورود اقوام هند، اروپایی و ایرانی در نظر می‌گیرند و تاریخ مکتوب ترکمنستان با پیروزی و فتوحات هخامنشیان در این سرزمین، که جزئی از تاریخ ایران است، آغاز می‌گردد.



تاریخ مکتوب ترکمنستان با پیروزی و فتوحات هخامنشیان (سبز رنگ) که جزئی از تاریخ ایران است، آغاز می

ترکمنستان از جمله کشورهای آسیای میانه به شمار می‌آید این کشور تا سال ۱۹۹۱ میلادی (۱۳۷۰ شمسی) با نام جمهوری شورایی ترکمنستان، یکی از جمهوری‌های تشکیل دهنده اتحاد شوروی بود.

این کشور با توجه به جمعیت ۴,۷۵۱,۱۲۰ نفری در ۲۶ دسامبر ۲۰۱۲، در رده ۱۲۱ کشور در بین کشورهای جهان می‌باشد و از دیگر سوی ترکمنستان با مساحت ۴۸۸۱۰۰ کیلومتر مربع، پنجاه و دومین کشور بزرگ جهان است (بر اساس آمار مندرج در اطلاعات نامه جهان که در تاریخ ۱۵ فوریه ۲۰۰۵ منتشر گردید) که از جنوب با افغانستان و ایران، از شمال با ازبکستان و قزاقستان و از غرب با دریای خزر همسایه و از طریق این دریا با کشورهای جمهوری آذربایجان و روسیه نیز همسایه است.



پایتخت این کشور عشق آباد است و بر اساس آخرین تقسیم‌بندی کشوری دارای ۵ استان (آخال، بلخان، داش اغوز، لباب و مرو) است. در جنوب و جنوب غربی ترکمنستان، رشته‌کوه‌هایی قرار دارند که تا کناره‌های دریای خزر کشیده شده‌اند. در شمال این کشور جلگه پست توران قرار دارد.

رودهای مهم ترکمنستان از کشورهای همسایه یعنی ایران و افغانستان سرچشمه می‌گیرند و از مهمترین رودخانه‌های ترکمنستان تجن، آمودریا، اترک و مرغاب را می‌توان نام برد که از ارتفاعات کوه داغ سرچشمه می‌گیرند. ترکمنستان دارای آب و هوای بیابانی نیمه‌گرمسیری بوده و بیشتر این سرزمین خشک است. در فصل زمستان، هوا معتدل و خشک بوده و بیشترین بارندگی در ماه‌های ژانویه و می اتفاق می‌افتد. پرباران‌ترین بخش ترکمنستان پهنه‌های کوه‌های کوه داغ است. طول خط ساحلی ترکمنستان در دریای خزر ۱۷۶۸ کیلومتر بوده و مهمترین بندر آن شهر ترکمن‌باشی (کراسنووُدسک) است.

بیشتر مردم از قوم ترکمن هستند و به زبان ترکمنی (شاخه‌ای از زبان‌های ترکی‌تبار) صحبت می‌کنند و اسلام، مذهب اکثریت مردم می‌باشد و واحد پول این کشور منات ترکمن (TMT) است.

ترکمنستان در آذر ۱۳۷۰ شمسی مطابق با اکتبر ۱۹۹۱ میلادی با رأی مردم در همه پرسی، موجودیت خود را به عنوان یک کشور مستقل اعلام نمود و رسماً نام «ترکمنستان» را برای کشور خود برگزید. قانون اساسی ترکمنستان نیز در ۱۸ مه ۱۹۹۲ در چهاردهمین نشست مجلس ترکمنستان به تصویب رسید. بر اساس این قانون اساسی، ترکمنستان کشوری دموکراتیک و لائیک و اداره آن به شکل جمهوری ریاستی و تک حزبی است و رئیس‌جمهور اختیارات گسترده‌ای دارد.

رئیس‌جمهور ترکمنستان و شخص اول این کشور از هنگام استقلال تا سال ۲۰۰۶ صفرمراد نیازف بود. رئیس‌جمهور کنونی کشور قربان قلی بردی محمداف است. سیاست ترکمنستان بیطرفی در مسائل جهانی و منطقه‌ای است و موضع بیطرفی ترکمنستان در تاریخ ۱۲ دسامبر ۱۹۹۵ میلادی از سوی مجمع عمومی سازمان ملل متحد به تصویب رسیده است و در حال حاضر اندیشه بیطرفی بصورتی محکم وارد زندگی شده است بطوری که روز ۱۲ دسامبر در ترکمنستان جشن ملی - روز بیطرفی اعلام شده است.

بر پایه‌گزارشهای سازمان گزارش‌گران بدون مرز در سال ۲۰۱۲، ترکمنستان پس از کشورهای اریتره و کره شمالی، کمترین میزان آزادی رسانه‌ها را در جهان دارا بوده است.

ترکمنستان یکی از منزوی‌ترین کشورهای جهان بشمار می‌رود و از نظر شمار بازدیدکننده خارجی یکی از کم بازدیدکننده‌ترین‌ها محسوب می‌شود.

براساس قانون اساسی ترکمنستان، رئیس‌جمهور مقامات قوه مجریه و قضایی را منصوب می‌کند و نیز نامزدهای انتخابات مجلس را تصویب می‌نماید. مدیریت در محل‌ها از سوی استانداران صورت می‌گیرد و بر اساس قانون اساسی، استانداران در حکم نمایندگان رئیس‌جمهور هستند و زیر نظر رئیس‌جمهور فعالیت می‌نمایند و نیز از سوی خود رئیس‌جمهور منصوب و یا برکنار می‌گردند.

ترکمنستان در فهرست چهار کشور بزرگ تولیدکننده گاز طبیعی و چهار کشور تولیدکننده نفت در شوروی سابق قرار دارد. ذخائر اثبات شده نفت و گاز این کشور ۲۰۰۰ میلیارد متر مکعب گاز (مقام چهاردهم جهان) و ۵۴۶ میلیون بشکه نفت است. بیشتر ذخایر نفتی کشور در غرب ترکمنستان از جمله در پهنه دریای خزر متمرکز شده است. ذخایر گاز طبیعی تقریباً در سراسر خاک کشور پراکنده است. رشد اقتصادی این کشور در سال ۲۰۰۷ براساس آمار صندوق بین‌المللی پول حدود ۱۱٫۵٪ بوده است که آن را جزو کشورهای دارای رشد اقتصادی بالا می‌سازد. بانک جهانی در جدیدترین گزارش خود با عنوان "دورنمای اقتصادی جهان"، رشد اقتصادی ترکمنستان در سال ۲۰۱۶ را ۸٫۹ درصد پیش‌بینی کرد و این بانک رشد اقتصادی ترکمنستان را در سالهای ۲۰۱۶ الی ۲۰۱۸ حدود ۹ درصد اعلام نموده است که این کشور این درصد را حفظ خواهد کرد و بر اساس همین گزارش رشد اقتصادی ترکمنستان در سال ۲۰۱۵ میلادی معادل ۸٫۵ درصد اعلام شده است.

این آمار زمانی قابل توجه می‌باشد که بدانیم:

بر اساس این گزارش، پیش‌بینی می‌شود اقتصاد منطقه یورو در مقایسه با نرخ ۱٫۵ درصد در سال ۲۰۱۵، به میزان ۱٫۷ درصد در سال ۲۰۱۶ رشد کند. اقتصاد انگلیس ۲٫۳ درصد و اقتصاد آمریکا ۲٫۵ درصد رشد خواهد کرد.

نرخ رشد اقتصادی ژاپن ۱٫۲ درصد پیش‌بینی شده که بالاتر از ۰٫۶ درصد در سال ۲۰۱۵ است.

طبق پیش بینی ها آسیا بجز ژاپن ، با نرخ ۵,۷ درصد ، باردیگر رشد اقتصادی جهانی را هدایت می کند و هند با نرخ رشد ۷,۸ درصد که از نرخ رشد ۶,۵ درصدی چین سبقت می گیرد ، دارای سریع ترین نرخ رشد اقتصادی در سراسر جهان خواهد بود و اما برزیل و روسیه در رکود بسر می برند .

و رئیس جمهور ترکمنستان در ابتدای سال ۱۳۹۵ رشد تولید ناخالص ملی این کشور ظرف ۳ ماه اول سال میلادی جاری میلادی (۲۰۱۶) را ۶,۳ درصد برآورد شده ، اعلام نمود .

با این حال مطابق با گزارش مجله اقتصادی فوربس که در آن ۱۰ کشور نخست جهان ، از نظر سرانه ثروت نفت و گاز را معرفی کرده است ، رتبه چهارم کشورهای ثروتمند نفتی را به ترکمنستان با سرانه ارزش کل ذخایر نفت و گازی برابر با ۱,۵۴ میلیون دلار در دریای خزر اعلام نموده است.

این گزارش، ترکمنستان را کشوری فقیر با ۳۰ درصد جمعیت زیر خط فقر عنوان کرده است که ۶۰ درصد جمعیت آن بیکار هستند. در سالهای ۲۰۰۴ میلادی نرخ بیکاری در این کشور ۶۰ درصد بود که علت اصلی فقر و بیکاری در این کشور بسته شدن راههای اصلی صدور گاز طبیعی در فاصله سالهای ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۴ بود . البته در این سالها تولید ناخالص ملی این کشور افزایش یافت زیرا قیمت جهانی گاز بالا رفت .

در سال ۲۰۰۶ دولت ترکمنستان قیمت فروش گاز طبیعی به عمده ترین خریدارش ، روسیه را از ۶۶ دلار برای هر هزار متر مکعب به ۱۰۰ دلار افزایش داد.

ترکمنستان اقتصادی رو به رشد دارد و با توجه به منابع سرشار نفت و گاز و پنبه از طریق سرمایه گذاری مشترک صنایع پایین دست را گسترش داده است و جزو معدود کشورهایی است که فراورده های نفتی صادر می کند؛ و با فراوری محصول پنبه و با اتکا به نیروی کار خود صنایع فعال نساجی پیشرفته ای دارد که از بازار فروش بالایی در سطح جهان برخوردار می باشد و با فروش سالانه مقدار زیادی گاز به کشورهای چون اوکراین و روسیه و چند کشور دیگر از جمله ایران، اقدام به کسب درآمدهای سرشار می کند.

از آنجا که ترکمنستان یک کشور محاط در خشکی است، برای ترانزیت کالا از خاک کشورهای همسایه استفاده می کند. خط آهن ترکمنستان به شهر سرخس (در شمال خاوری ایران) متصل و از آنجا تا بندرعباس امتداد دارد. پنبه، پارچه های نخی، پوست، قالی و نفت از جمله کالاهایی اند که این کشور به کشورهای دیگر جهان صادر می کند. ترکمنستان دارای برخی از بزرگترین ذخایر گاز طبیعی در جهان است، با این حال این کشور با چالشهای بسیاری برای استخراج و صادر کردن آن به بازارهای جهانی روبروست. این کشور از لحاظ جغرافیایی دور از بازارهای مصرف قرار دارد و فاقد زیرساختهای کافی خط لوله برای صادرات هیدرو کربنهای بیشتر است.

ترکمنستان می تواند با بهره گرفتن از فضای مناسب کشور های حاشیه دریای خزر و با در نظر گرفتن منابع غنی هیدرو کربن آسیای میانه، از دسترسی بیشتری به بازارهای رقابتی انرژی برخوردار شود. از این رو ترکمنستان به دنبال تنوع بخشیدن به مسیرهای صادرات منابع نفت و گاز خود از مسیرهای جدیدی علاوه بر خط لوله صادراتی مسیر روسیه است که البته نیازمند به دست آوردن سرمایه و کمکهای فنی و سیاسی از سوی کشورهای همسایه و سرمایه گذاران است.

نفت در ترکمنستان :

برابر گزارش منتشره در مجله بین المللی Oil and Gas Journal (OGJ)، ذخایر نفت اثبات شده ترکمنستان تا ژانویه ۲۰۱۲، حدود ۶۰۰ میلیون بشکه اعلام شده است. بسیاری از میدانهای نفتی ترکمنستان در حوزه جنوبی دریای خزر و منطقه خشکی گرشیزلیک در غرب این کشور واقع است.

علاوه بر این، به گزارش مرکز مطالعات انرژی آمریکا، ترکمنستان ادعا می کند در بخش متعلق به خود از دریای خزر، حدود ۸۰,۶ میلیارد بشکه نفت وجود دارد که مقدار زیادی از آن هنوز کشف نشده است. بیشتر ذخایر نفت مورد ادعای ترکمنستان در مناطق مورد مناقشه دریای

خزر واقع شده است و بدون توافق بین ایران، آذربایجان و ترکمنستان در مرزهای دریایی، ترکمنستان قادر به توسعه عملیات اکتشاف و استخراج در این منطقه نخواهد بود. هر چند ترکمنستان از سال ۲۰۰۷ با عقد قرارداد با چند شرکت نفتی خارجی در حال توسعه بخش ترکمنستان از دریای خزر است.

تولید نفت ترکمنستان از ۱۱۰ هزار بشکه در روز در سال ۱۹۹۲ به حدود ۲۰۲ هزار بشکه در روز در سال ۲۰۱۰ افزایش یافته است. پیش بینی ها حاکی از ثابت ماندن تولید نفت ترکمنستان در سطح ۲۰۲ هزار بشکه در روز در سال ۲۰۱۳ است که کمی بیشتر از ۱۰۰ هزار بشکه در روز آن برای مصارف بازار داخلی مورد استفاده قرار می گیرد.

جدول زیر تصویری از موافقتنامه های نفتی امضا شده ترکمنستان با سرمایه گذاران خارجی برای عملیات اکتشاف و استخراج در بخش ترکمنستان دریای خزر را نشان می دهد.

Turkmenistan's Oil Projects and Investments			
Company	Development / Field	Production	Contract Details
Burren Energy (Purchased by Eni in 2008)	Onshore - Nebit Dag	12,000 bbl/d in 2010	PSA until 2022 with 10-year extension
Petronas	Offshore - Diyarbekir	6,000 bbl/d in 2010	
Dragon Oil	Offshore - Cheleken block	47,211 bbl/d in 2010 (3 times level in 2002)	\$454 million invested by Dragon Oil in 2010
Itera and Zarubezhneft	Offshore - Block 21	Phase 1 of exploration complete	License signed in 2009
RWE Dea	Offshore - Block 23		License issued in 2009

Sources: Global Insight, IEA, and trade press

به گفته مقامات ترکمنستان، این کشور قصد دارد تا سال ۲۰۳۰، تولید نفت خود از مناطق خشکی و دریایی را به بیش از یک میلیون و ۳۰۰ هزار بشکه در روز افزایش دهد. این در حالی است که منابع صنعتی پیش بینی کرده اند که تولید نفت ترکمنستان در این دوره زمانی به بیشتر از ۳۰۰ هزار بشکه در روز افزایش نخواهد یافت.

از اقدامات مهم در زمینه سرمایه گذاری نفتی را می توان برگزاری همایش بین المللی نفت و گاز ترکمنستان موسوم به «نفت و گاز ترکمنستان، نقشه راه ۲۰۱۳» در روزهای ۱۳ و ۱۴ ماه مارس ۲۰۱۲ میلادی در هتل «ریتز کارلتون» مرکز مالی بین المللی دبی با حضور مقامات عالی رتبه دولت ترکمنستان و کشورهای خارجی اشاره نمود و با توجه به این همایش بین المللی این کشور در صدد تنوع بخشیدن به مسیرهای صدور گاز، همکاری های بین المللی خود را با کشورهای همجوار، شرکت های معتبر انرژی و سرمایه گذاران تقویت کند.

ترکمنستان دارای دو پالایشگاه بزرگ به نامهای چاردزو و ترکمن باشی با مجموع کل ظرفیت ۲۳۷ هزار بشکه در روز است که بنا بر محاسبات آژانس مطالعاتی بین المللی IHS Global، در حال حاضر این پالایشگاه ها با کمتر از ۵۰ درصد ظرفیت خود فعالیت می کنند. شرکت های نفت خارجی فعال در ترکمنستان به طور کلی سهم خود از نفت خام تولیدی را صادر می کنند و این در حالی است که شرکت های نفت داخلی، اغلب تولید نفت خام خود را برای تامین تقاضای داخلی و یا تولیدات محصولات نفتی برای صادرات مورد استفاده قرار می دهند.

به گزارش مرکز مطالعات انرژی آمریکا، دولت ترکمنستان در نظر دارد تا سال ۲۰۳۰ با ساخت سه پالایشگاه و توسعه ظرفیت پالایشگاه های فعلی، ظرفیت پالایشگاهی این کشور را به ۶۰۰ هزار بشکه در روز افزایش دهد.

در حال حاضر این کشور نفت خام خود را در ۲ پالایشگاه اصلی به فراورده‌های نفتی و گازی بویژه بنزین، فراورده‌های پتروشیمی و گاز مایع تبدیل می‌کند و قسمت عمده آن را نیز به کشورهای خارجی صادر می‌کند.

در سال ۲۰۱۵ شرکت خارجی فعال در ترکمنستان، شرکت پتروناس مالزی در حال تولید نفت و گاز، شرکت دراگون اوایل در حال استخراج نفت و شرکت آر دبلیو بی آلمان، ایترا روسیه و بیورید هیل مستقر در قبرس به دنبال کشف نفت در بخش ترکمن دریای خزر هستند.

به طور کلی در حال حاضر شرکتهای نفتی خارجی و بین المللی از مالزی، ایتالیا، آلمان، روسیه، امارت متحده عربی و غیره در ترکمنستان حضور فعالی دارند.

ترکمنستان یکی از صادرکنندگان کوچک نفت خام و نفت پالایش شده است که دارای گزینه های صادراتی بسیار اندکی است. از سرزمین این کشور به جز یک خط لوله مرزی که در شرق این کشور و از قزاقستان و ازبکستان در حال اجرا است، تقریباً هیچ خط لوله نفتی بین المللی دیگری عبور نمی کند، ترکمنستان با این خط لوله می تواند نفت خام مورد نیاز برای تغذیه پالایشگاه چاردزو را از طریق نفت خام وارداتی ازبکستان تامین کند.

مقدار کمی از نفت خام ترکمنستان از طریق دریای خزر به آذربایجان و یکی از بنادر روسیه صادر می شود. کیفیت پایین نفت خام ترکمنستان یکی از مشکلات این کشور برای دسترسی به خطوط لوله امن روسیه است.

به گزارش مرکز مطالعات انرژی آمریکا، ترکمنستان از سال ۱۹۹۸ تا سال ۲۰۱۰، نسبت به مبادله و سواپ نفت با ایران مبادرت کرده است. بر اساس توافقنامه فیما بین دو کشور ایران و ترکمنستان، شرکت دراگون اوایل، بیش از نیمی از تولید نفت خود در ترکمنستان را به پالایشگاه های شمال ایران تحویل و در مقابل به همین میزان نفت در خلیج فارس از ایران تحویل گرفته و صادر کرده است. در سال ۲۰۱۰، شرکت دراگون اوایل ارسال نفت به ایران را به دلیل تحریم های یک جانبه وضع شده علیه ایران متوقف کرد و مسیر خط لوله باکو_تفلیس_جیهان از کشور آذربایجان را جایگزین مسیر ایران کرد.

گاز طبیعی در ترکمنستان :

برابر آخرین گزارش منتشره از سوی ژرنال بین المللی نفت و گاز ((Oil and Gas Journal (OGJ)، ترکمنستان در حال حاضر جزء شش کشور برتر از لحاظ ذخایر گاز طبیعی و در بین ۲۰ کشور نخست از لحاظ تولید گاز طبیعی در جهان است.

برابر گزارش مرکز آمار و اطلاعات آمریکا، حجم ذخایر اثبات شده گاز طبیعی ترکمنستان تا ژوئن سال ۲۰۱۲ حدود ۲۴،۳ تریلیون متر مکعب گزارش شده که نسبت به برآورد سال ۲۰۱۰ با ۱۳،۴ تریلیون متر مکعب، تقریباً دو برابر شده است.

ترکمنستان با وجود ذخایر بزرگ گازی دارای صادرات محدودی است و با چالشهای مختلفی برای سرمایه گذاری و کسب درآمد از محل تولید منابع گازی روبرو است. اکثر گاز ترکمنستان به روسیه منتقل می شود که در آنجا مصرف و مقداری از آن هم از طریق این کشور به بازار نهایی اروپا ترانزیت می شود.

از سال ۱۹۹۲ روسیه به عنوان بازار اصلی صادرات گاز ترکمنستان، تاثیر تعیین کننده ای بر قیمت منابع گازی صادر شده توسط دولتهای آسیای میانه داشته است. به عنوان یک نمونه می توان به انفجار در خط لوله صادرات گاز به روسیه در بخش خط لوله آسیای مرکزی در سال ۲۰۰۹ اشاره کرد که منجر به توقف تولید و صادرات گاز ترکمنستان شد. پس از تعمیر خط لوله و تعیین ضوابط جدید قیمت گذاری که در ژانویه ۲۰۱۰ امضاء شد، ترکمنستان تولید خود را از ۳۶،۸ میلیارد متر مکعب در سال ۲۰۰۹ به ۴۵،۳ میلیارد متر مکعب در سال ۲۰۱۰ افزایش داد. با

این حال، روسیه تنها با واردات حدود ۱۱,۳ میلیارد متر مکعب (یک سوم از حجمی که پیش از انفجار از ترکمنستان وارد می کرد) و آن هم با قیمتهای پایین تر از قبل موافقت کرد.

از دیگر نمونه های قراردادهای صادراتی ترکمنستان می توان به قرارداد ۲۵ ساله گازی سال ۱۹۹۷ میلادی (۱۳۷۶ شمسی) فی مابین ایران و ترکمنستان اشاره نمود . مطابق با این قرارداد ترکمنستان متعهد شد روزانه ۲۳ تا ۲۵ میلیون متر مکعب گاز به ایران صادر کند و طبق قرارداد قیمت هر هزار متر مکعب گاز صادراتی حدود ۴۲ دلار تعیین شد . با این حال ترکمنستان در زمستان ۱۳۸۶ مطابق با ۲۰۰۵ میلادی ، در حالی که هنوز نتوانسته بود حجم صادرات را طی مدت ۹ ساله به سقف مورد نظر در قرارداد برساند ، با طرح درخواست افزایش قیمت گاز و قطع آن ، ایران را به پای قراردادی کشاند که طی آن قیمت گاز با ۳۳ دلار افزایش به ۷۵ دلار رساند و در مقابل ترکمنستان ملزم به افزایش حجم صادرات گاز بدون درخواست افزایش قیمت مجدد طی سه سال شد .

در عین حال ، عشق آباد در کمتر از یکسال بعد از انعقاد این الحاقیه ، بار دیگر خلف وعده کرد و خواستار افزایش صد در صدی قیمت گاز به حدود ۱۴۵ دلار شد که در ابتدا از سوی مقامات ایران پذیرفته نشد ، ولیکن با قطع گاز در فصل سرما، ایران ملزم به قبول پرداخت ۱۴۰ دلار به ازای هر هزار متر مکعب گاز شد.

البته در سال ۱۳۸۷ با تکرار قطع گاز ، طی اعلام غیر رسمی ، ایران به ازای هر یکهزار متر مکعب گاز ، مبلغ ۳۵۰ دلار پرداخت نموده است. این در حالی است که در این سال دولت ایران به ازای هر یکهزار متر مکعب گاز صادراتی به ترکیه مبلغ ۲۰۰ دلار دریافت نموده است .

دولت ترکمنستان چندین سال است که با افزایش تولید گاز و تنوع بخشیدن به بازار های صادراتی خود و نیز تنوع در مسیرهای ترانزیتی خود ، درصدد رها شدن از محدودیتهای فعلی خود است. به طوری که در نوامبر سال ۲۰۱۰، وزارت نفت و گاز و منابع طبیعی ترکمنستان اعلام کرد که استراتژی انرژی این کشور افزایش تولید گاز به ۲۲۹ میلیارد متر مکعب در سال در سال ۲۰۳۰ میلادی است. اغلب گاز در دسترس ترکمنستان برای توسعه در آینده، دارای سولفید هیدروژن و دی اکسید کربن بالا است و دارای فشار و درجه حرارت بیشتر است. این عوامل چالشهای فنی بیشتری را در بر داشته و مطرح می کند که نیاز به هزینه های سرمایه ای بزرگتر را برای اکتشاف و توسعه طلب می کند.

میدان دولت آباد در جنوب شرقی آمو دریا یکی از بزرگترین و قدیمی ترین میدانهای تولید گاز ترکمنستان است که ذخایر آن حدود ۱,۷ تریلیون متر مکعب تخمین زده شده است. بیشتر عرضه گاز ترکمنستان در سال ۲۰۱۰ با حدود ۳۴ میلیارد متر مکعب، مربوط به این میدان بوده است که البته برابر آخرین گزارش سازمان مطالعات بین المللی انرژی در خصوص وضعیت انرژی ترکمنستان در ۲۵ ژانویه ۲۰۱۲ ، تولید آن در حال کاهش است.

شرکت بین المللی نفت چین (CNPC)، تنها شرکت خارجی با دسترسی مستقیم به توسعه میداین خشکی ترکمنستان است که طی توافقنامه مشارکت ۳۵ ساله، در پروژه بختیارلیک در نزدیکی آمو دریا در حال فعالیت است. این پروژه در پایان ۲۰۰۹، با تولید ۵,۱۵۴ میلیارد متر مکعب گاز در سال وارد مدار شد و شروع به تغذیه گاز در خط لوله مرکزی آسیا چین کرد.

در سال ۲۰۰۶، ترکمنستان از کشف ذخایری در یولتان جنوبی واقع در شمال میدان دولت آباد خبر داد که برابر برآوردهای انجام شده در اکتبر ۲۰۱۱، ذخایر بالقوه این حوزه حد اقل ۱۳ تریلیون متر مکعب است (احتمال داده می شود حجم ذخایر این میدان گازی بیش از ۲۱ تریلیون متر مکعب باشد). در سال ۲۰۰۹، جهت کمک به تامین منابع مالی توسعه این میدان، بانک توسعه چین یک وام ۴ میلیارد دلاری برای فاز اول پروژه ارائه داد و در سال ۲۰۱۱ نیز این بانک ۴,۱ میلیارد دلار را برای فاز دوم متعهد شد

علاوه بر این دولت ترکمنستان شروع به سرمایه گذاری خارجی و مالکیت بخشیدن به میداین نفت و گاز در بخش دریایی این کشور در دریای خزر کرده است. برابر آخرین گزارش مرکز مطالعات انرژی آمریکا در ۲۵ ژانویه ۲۰۱۲، شرکت های پتروناس و درگون اوپل از طریق قراردادهای

عمومی خدماتی در حال فعالیت در میادین دیار بکر (بلوک ۱) و چلکان هستند. ترکمن گاز در سال ۲۰۱۱ یک قرارداد خرید گاز با شرکت پتروناس امضا کرد و مالزی و ترکمنستان یک توافقنامه همکاری به امضا رساندند که به شرکت پتروناس اجازه ساخت کارخانه فراوری گاز با ظرفیت ۱۰ میلیارد متر مکعب در سال (۲۸ میلیون متر مکعب در روز) در ساحل دریای خزر از طریق گاز تولید شده از بلوک ۱ را می دهد.

ترکمنستان گاز طبیعی خود را به ایران، روسیه و چین صادر می کند که طی اعلامیه رسمی. و این صادرات گاز از طریق خطوط گازی صورت می گیرد که برخی از آنها در حال بهره برداری و برخی در حال بررسی است و عبارتند از :

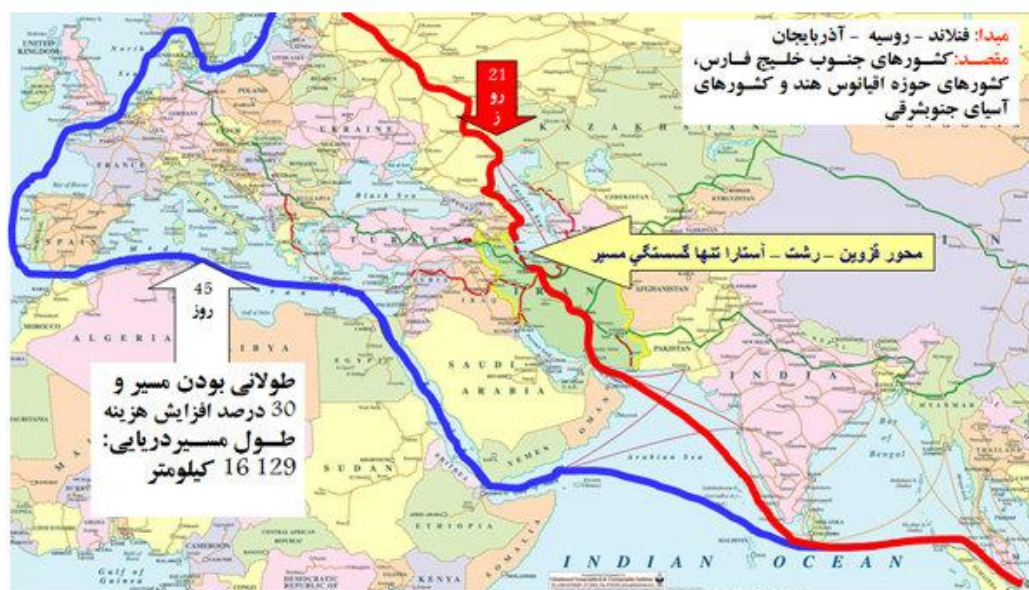
- خط لوله مرکزی آسیای مرکزی (ترکمنستان به روسیه)
- خط لوله کورپز_ کردکوی (ترکمنستان به ایران در سال ۱۹۹۷)
- خط لوله دولت آباد_ خانگیران (ترکمنستان به ایران در سال ۲۰۱۰)
- خط لوله گازی بخارا_ اورال (از طریق ازبکستان و قزاقستان به اورسک روسیه می رسد)
- خط لوله شرق_ غرب (در مه سال ۲۰۱۰ برای اتصال میادین گازی جنوب شرقی این کشور به دریای خزر به عنوان یک لینک ترانزیت بالقوه برای صادرات گاز از طریق امتداد دریای خزر)
- خط لوله ترکمنستان، افغانستان، پاکستان و هند (تاپی) (یکی از راه های جدید برای صادرکنندگان منطقه دریای خزر جهت تامین تقاضای گاز کشورهای آسیایی می تواند عبور لوله های نفت و گاز طبیعی از طریق ایران به خلیج فارس یا از طریق جنوب غربی دریای خزر و افغانستان باشد. مسیر افغانستان که از سوی ترکمنستان پیشنهاد شده است)
- خط لوله ترانس خزر (لوله ترانس خزر پیشنهادی است برای دور زدن روسیه و ایران برای حمل گاز ترکمنستان از طریق دریای خزر به آذربایجان و اتصال آن با خطوط لوله مسیر اروپا)

کریدورهای ریلی ایران با نگاهی به خطوط ترکمنستان :

کریدور شمال - جنوب در غرب دریای خزر : این کریدور به طول ۹۳۸۹ کیلومتر (از فنلاند تا دهلی نو) که از بندر هلسینکی در فنلاند آغاز و در مسیر خود از روسیه، آذربایجان و ایران عبور کرده و به سمت جنوب خلیج فارس و کشورهای حوزه اقیانوس هند و کشورهای آسیایی جنوب شرقی امتداد می یابد. پروژه قزوین - رشت - آستارا به طول ۳۷۲ کیلومتر تنها گسستگی این مسیر است که در دست احداث است. این کریدور ریلی ، جایگزین کریدور دریایی بین فنلاند و دهلی نو می باشد .

با توجه به سند چشم انداز هند برای سالهای ۲۰۱۵الی ۲۰۲۰ ، که در آن اتصال آسیای مرکزی مد نظر است ، با اجرای آزمون مسیر خشکی توسط فدراسیون انجمنهای حمل و نقل هند در آگوست ۲۰۱۴ ، نتیجه کاهش ۴۰ درصدی زمان حمل و ۳۰ درصدی هزینه در مقایسه با کانال سوئز بود .

کریدور شمال - جنوب (غرب دریای خزر)



کریدور بین المللی آسیا - اروپا در جهت شرقی - غربی: این کریدور که ترانزیت و حمل و نقل را میان کشورهای آسیا، خاورمیانه، اروپا و آفریقا در بر می گیرد از چند مسیر عبور می کند. جایگزین اول چین به کشورهای CIS، ایران، عراق، سوریه و از طریق دریای مدیترانه به یونان و اروپا و یا اینکه از ایران به ترکیه و اروپا امتداد می یابد. جایگزین بعدی از چین، میانمار، بنگلادش، هند، پاکستان، ایران به سمت عراق، سوریه و اروپا گسترش می یابد. مسیر دیگری هم از چین شروع و به قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان و ایران از آنجا به ترکیه و اروپا منتهی می شود، که در هر دو مسیر، ایران در مسیر این کریدور می باشد.



و کریدور جدید ریلی چین - قرقیزستان - تاجیکستان - افغانستان - ایران به طول ۷۹۸۴ کیلومتر که چین و کشورهای مشترک المنافع را به ایران و سپس اروپا متصل می‌سازد. عملیات احداث و تکمیل گسستگی در کشورها در دست انجام است.



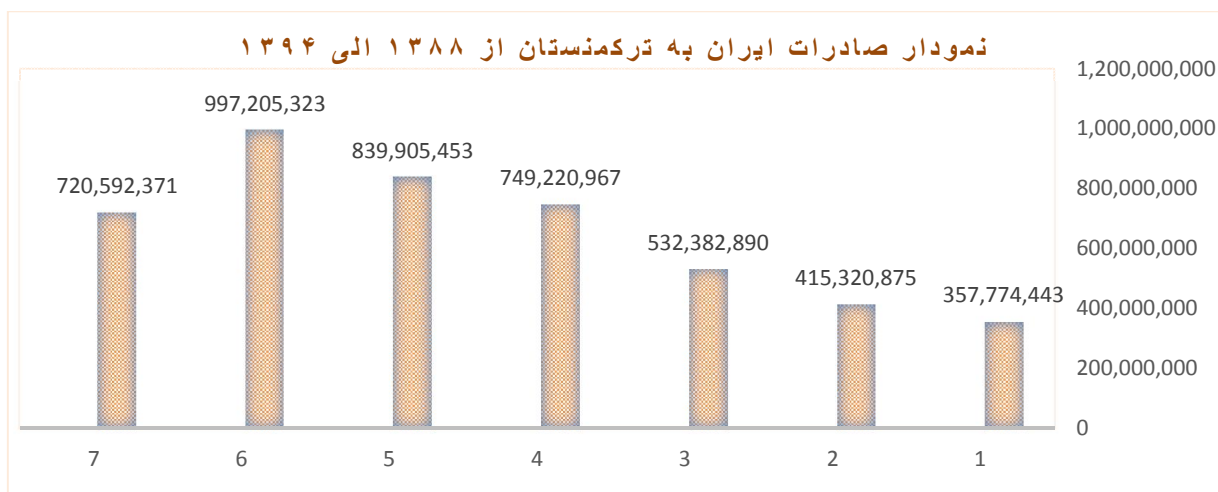
کریدور شمال - جنوب در شرق دریای خزر (قزاقستان - ترکمنستان - ایران) به طول حدود ۹۲۶ کیلومتر. این کریدور مانند کریدور شمال - جنوب، جنوب ایران و مناطق خلیج فارس و کشورهای جنوب شرقی آسیا را به کشورهای CIS و روسیه در شمال متصل می‌کند. این کریدور ۱۲ آذرماه سال ۹۴ برابر با سوم دسامبر ۲۰۱۴ توسط روسای جمهور سه کشور افتتاح شد.

کریدور شمال - جنوب در شرق دریای خزر با تکمیل خط آهن گرگان - اینچه‌برون به عنوان حلقه مفقوده کریدور شمال - جنوب، آرزوی دیرینه کشورهای CIS برای اتصال ترانزیتی به خلیج فارس و اقیانوس هند محقق شد پیروی، در نشست سه جانبه راه آهن های سه کشور ایران، ترکمنستان و قزاقستان با رویکرد توسعه همکاری‌های ریلی بین سه کشور و تاکید بر کاهش تعرفه های ترانزیت و افزایش تبادلات بازرگانی، افتتاح شد.

کریدور ترانزیت شمال-جنوب نیز از اهمیت برخوردار است که نگاهی دوباره به آن بخش ترانزیت ایران را فعال تر خواهد کرد زیرا در دوره تحریم ایران نتوانست نقش ترانزیتی خود را ایفا کند و حتی جمهوری آذربایجان با مساحتی برابر ۸۶ هزار کیلومتر مربع و ۹ میلیون نفر جمعیت و کشوری محصور در خشکی به اندازه ایران ترانزیت داشته است.

صادرات و واردات فی مابین ایران و ترکمنستان :

تبادل کالا بین دو کشور با توجه به قانون موافقتنامه همکاری بازرگانی - اقتصادی بین ایران، ارمنستان و ترکمنستان طی ماده واحده مشتمل بر یک مقدمه و ۱۴ ماده تصویب و اجازه مبالغه اسناد آن در تاریخ ۱۳۷۵/۰۸/۲۰ داده شده است و نیز قانون موافقتنامه همکاری های بازرگانی بین ایران و دولت ترکمنستان طی ماده واحده مشتمل بر یک مقدمه و ۱۹ ماده تصویب و اجازه مبالغه اسناد آن در تاریخ ۱۳۸۲/۱۰/۲۳ داده شده است



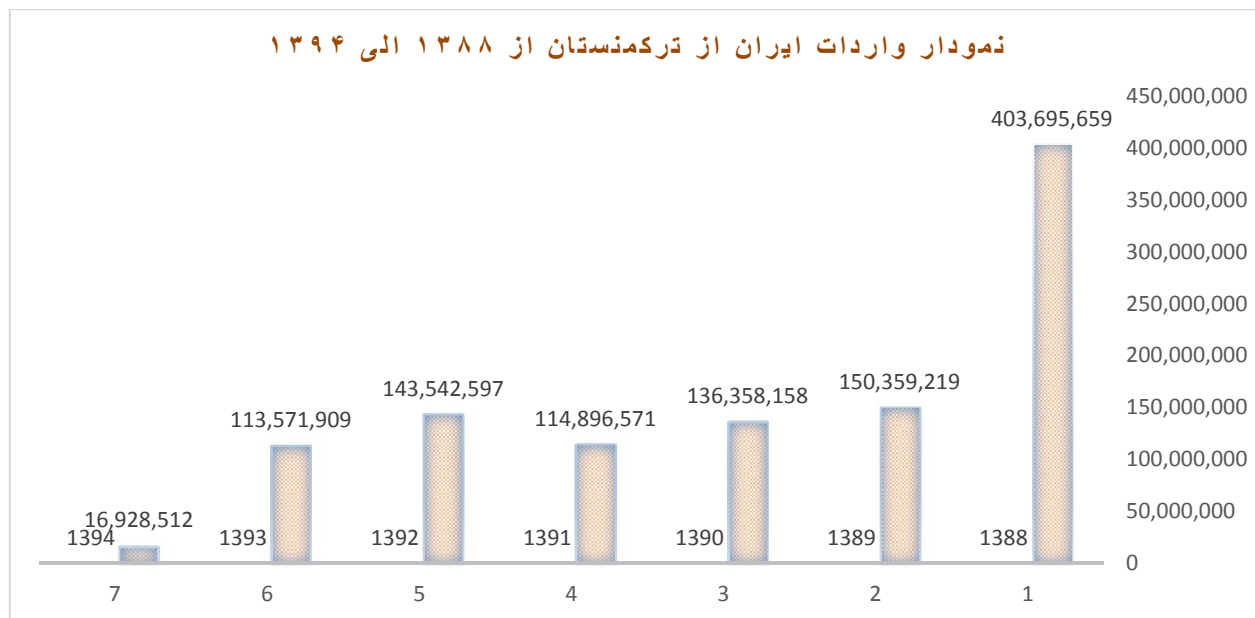
واردات از کشور ترکمنستان با توجه به آمار منتشره از سوی گمرک جمهوری اسلامی ایران

آمار صادرات به کشور ترکمنستان با توجه به آمار منتشره از سوی گمرک جمهوری اسلامی ایران

سال	کشور طرف معامله	وزن (کیلوگرم)	ارزش ریالی	ارزش دلاری	سهم صادرات به ترکمن نسبت به کل صادرات سال مورد نظر با توجه به ارزش دلاری
۱۳۸۸	ترکمنستان	۱,۰۴۰,۴۷۸,۳۱۸	۳,۵۵۰,۹۵۷,۸۲۱,۳۳۸	۳۵۷,۷۷۴,۴۴۳	۱.۶۳
۱۳۸۹	ترکمنستان	۱,۲۹۶,۶۱۰,۷۵۶	۴,۲۹۵,۰۹۷,۶۵۰,۱۴۱	۴۱۵,۳۲۰,۸۷۵	۱.۵۶
۱۳۹۰	ترکمنستان	۱,۴۳۳,۵۴۴,۰۸۷	۵,۸۸۰,۷۸۳,۶۷۹,۶۹۱	۵۳۲,۳۸۲,۸۹۰	۱.۵۷
۱۳۹۱	ترکمنستان	۱,۸۰۰,۸۹۱,۱۸۰	۱۲,۳۷۲,۸۵۶,۹۳۵,۶۱۶	۷۴۹,۲۲۰,۹۶۷	۲.۳
۱۳۹۲	ترکمنستان	۱,۲۹۷,۵۴۰,۵۱۹	۲۰,۸۸۹,۱۳۲,۸۰۵,۴۹۸	۸۳۹,۹۰۵,۴۵۳	۲.۶۶
۱۳۹۳	ترکمنستان	۲,۳۷۴,۸۴۶,۹۲۴	۲۶,۴۶۱,۰۲۷,۴۲۸,۳۲۹	۹۹۷,۲۰۵,۳۲۳	۲.۷۳
۱۳۹۴	ترکمنستان	۱,۷۶۵,۶۳۹,۷۰۴	۲۱,۳۲۴,۰۲۸,۹۸۱,۹۶۰	۷۲۰,۵۹۲,۳۷۱	۲.۰۲

سال	کشور طرف معامله	وزن (کیلوگرم)	ارزش ریالی	ارزش دلاری	سهم واردات از ترکمن نسبت به کل واردات سال مورد نظر با توجه به ارزش دلاری
۱۳۸۸	ترکمنستان	۶۷۳,۸۷۹,۰۱۷	۳,۹۹۷,۹۲۷,۴۵۸,۷۱۵	۴۰۳,۶۹۵,۶۵۹	۰.۷۳
۱۳۸۹	ترکمنستان	۲۸۷,۲۶۲,۱۹۹	۱,۵۴۰,۴۷۵,۴۴۸,۰۹۹	۱۵۰,۳۵۹,۲۱۹	۰.۲۳
۱۳۹۰	ترکمنستان	۲۰۳,۶۹۵,۴۸۲	۱,۴۹۴,۷۵۳,۱۴۱,۵۶۹	۱۳۶,۳۵۸,۱۵۸	۰.۲۲
۱۳۹۱	ترکمنستان	۱۶۲,۹۲۷,۴۴۵	۱,۸۲۴,۵۵۱,۹۸۳,۳۱۲	۱۱۴,۸۹۶,۵۷۱	۰.۲۱
۱۳۹۲	ترکمنستان	۲۱۳,۴۰۰,۳۹۷	۳,۴۵۰,۲۵۷,۴۲۲,۹۷۴	۱۴۳,۵۴۲,۵۹۷	۰.۲۹

۱۳۹۳	ترکمنستان	۱۴۸,۶۱۲,۲۳۱	۲,۹۳۵,۴۹۶,۰۲۶,۷۴۲	۱۱۳,۵۷۱,۹۰۹	۰.۲۱
۱۳۹۴	ترکمنستان	۳۳,۷۶۱,۳۱۸	۴۹۹,۹۸۳,۳۰۱,۴۹۰	۱۶,۹۲۸,۵۱۲	۰.۰۴

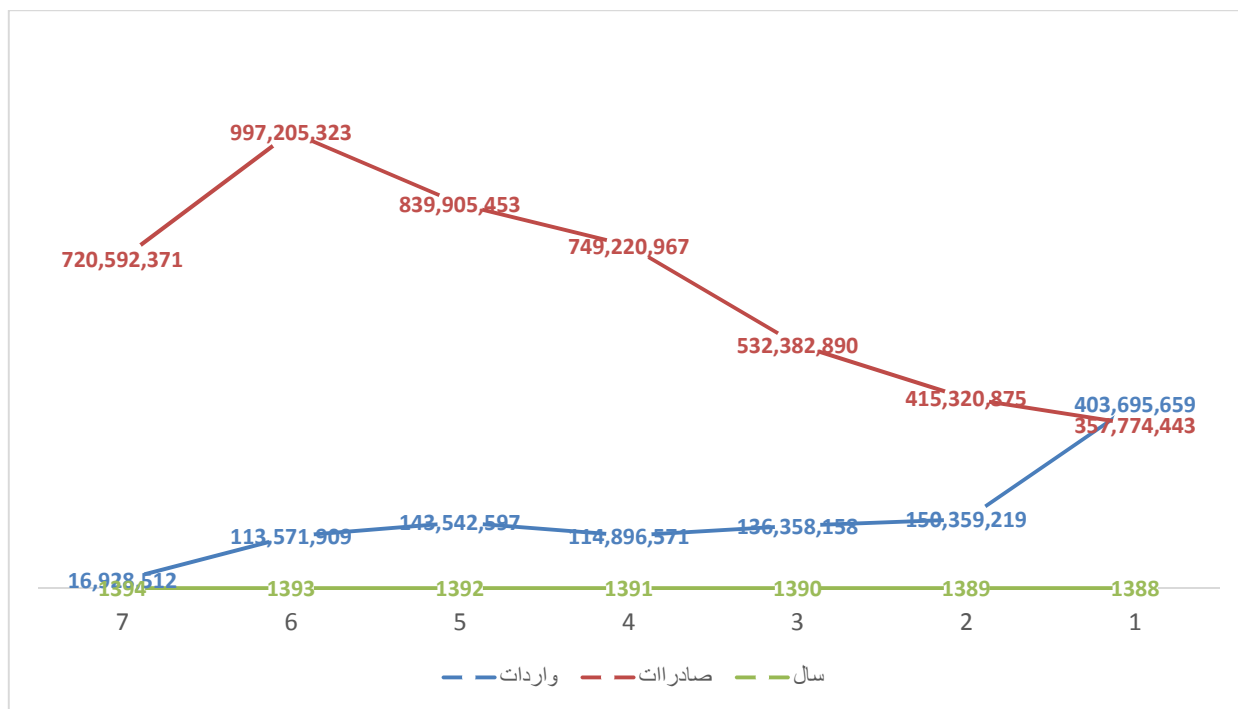


با توجه به آمار سالهای مورد مطالعه ، از مقایسه سال به سال صادرات و واردات ، در می یابیم که در این سالها فاصله بین صادرات و واردات بین دو کشور رو به افزایش بوده است به گونه ای که در سال مالی ۱۳۹۴ علی رقم کاهش صادرات ایران به ترکمنستان ، با توجه به کاهش واردات از ترکمنستان ، همچنان فاصله بین صادرات و واردات دو کشور زیاد شده و به عبارتی تراز تجاری ایران با ترکمنستان بعد از سال ۱۳۸۸ که تراز منفی بوده است ، مثبت می باشد .

لازم به ذکر است که متاسفانه در آمارهای صادره شده در سایت گمرک آماری مربوط به میزان واردات گاز از طریق خط لوله و نیز برق ، منتشر نشده است که با توجه به این امر ، در صورت اضافه نمودن ارزش دلاری این واردات ، قطعاً تراز تجاری ایران منفی خواهد بود .

جدول مقایسه ای با در نظر گرفتن تراز تجاری بین دو کشور

سال	ارزش دلاری صادرات به ترکمنستان	ارزش دلاری واردات از ترکمنستان	تراز تجاری
۱۳۸۸	۳۵۷,۷۷۴,۴۴۳	۴۰۳,۶۹۵,۶۵۹	-۴۵,۹۲۱,۲۱۷
۱۳۸۹	۴۱۵,۳۲۰,۸۷۵	۱۵۰,۳۵۹,۲۱۹	۲۶۴,۹۶۱,۶۵۶
۱۳۹۰	۵۳۲,۳۸۲,۸۹۰	۱۳۶,۳۵۸,۱۵۸	۳۹۶,۰۲۴,۷۳۳
۱۳۹۱	۷۴۹,۲۲۰,۹۶۷	۱۱۴,۸۹۶,۵۷۱	۶۳۴,۳۲۴,۳۹۶
۱۳۹۲	۸۳۹,۹۰۵,۴۵۳	۱۴۳,۵۴۲,۵۹۷	۶۹۶,۳۶۲,۸۵۷
۱۳۹۳	۹۹۷,۲۰۵,۳۲۳	۱۱۳,۵۷۱,۹۰۹	۸۸۳,۶۳۳,۴۱۴
۱۳۹۴	۷۲۰,۵۹۲,۳۷۱	۱۶,۹۲۸,۵۱۲	۷۰۳,۶۶۳,۸۵۸



با توجه به زمان تنظیم گزارش، جهت مشخص شدن وضعیت تراز تجاری در سال ۹۵، شش ماهه اول سال ۱۳۹۵ با دوره مشابه سال ۱۳۹۴ به شرح ذیل مورد مقایسه قرار گرفته شد.

چنانچه در جدول مشاهده می شود تراز تجاری ایران مثبت می باشد هر چند که با توجه به کاهش صادرات و واردات بین دو کشور اختلاف بین تراز کمتر شده است و این نشان می دهد که میزان صادرات ایران در شش ماهه نخست ۹۵ نسبت به دوره مشابه سال قبل کاهش بیشتری از واردات در دوره مذکور داشته است.

سال	ارزش دلاری صادرات به ترکمنستان	ارزش دلاری واردات از ترکمنستان	تراز تجاری
شش ماهه نخست ۱۳۹۴	۳۹۱,۰۷۹,۹۰۳	۱۳,۶۹۲,۴۶۲	۳۷۷,۳۸۷,۴۴۰
شش ماهه نخست ۱۳۹۵	۲۷۲,۶۹۲,۲۶۵	۶,۵۶۸,۵۵۱	۲۶۶,۱۲۳,۷۱۴

موافقتنامه چند جانبه ایران و ترکمنستان :

موافقتنامه دالان حمل و نقل و گذر بین المللی بین دولت ایران، عمان، قطر، ترکمنستان و ازبکستان (موافقتنامه عشق آباد) در تاریخ ۱۳۹۱/۰۲/۱۹ تصویب شد و مدت این موافقتنامه ده ساله می باشد.

مقام صلاحیت دار از سوی ایران در این موافقتنامه وزارت راه و شهر سازی می باشد.

تردد وسایل نقلیه باری ترکمنستان از ایران:

آمار تردد وسایل نقلیه باری از مرز جاده ای لطف آباد و سرخس بر اساس نوع عبور وسیله _

واحد : عدد

شرح	تخلیه در مرز (از سمت داخل کشور) حامل کالا	ترانزیت خروجی حامل کالا	ترانزیت خروجی خالی	ترانزیت ورودی حامل کالا	ترانزیت ورودی خالی	خروجی بارگیری از مرز به خارج حامل کالا	خروجی حامل کالا	خروجی خالی	ورودی تخلیه در مرز از خارج به مرز حامل کالا	ورودی تخلیه در مرز (از خارج به مرز) خالی	ورودی حامل کالا	ورودی خالی	جمع سطر
شش ماهه دوم ۹۲	۱	۱۵۴۴	۰	۲۰۱۷	۹۱	۵۸۱۹	۸۴۵	۱۴۶	۷۶۸	۳	۳۲۵	۵۷۶۰	۱۷,۳۱۹
شش ماهه اول ۹۳	۰	۲۱۰۶	۳	۲۳۶۱	۱۴۶	۵۷۲۸	۸۸۱	۶۹۷	۲۶۹۹	۰	۸۸۰	۳۹۶۱	۱۹,۴۶۲
شش ماهه دوم ۹۳	۰	۱۸۱۹	۱	۲۵۵۱	۱۱۲	۶۵۹۷	۹۶۴	۱۱۲۰	۲۹۵۵	۱	۶۹۴	۵۰۸۶	۲۱,۹۰۰
شش ماهه اول ۹۴	۰	۲۴۷۹	۲	۳۰۳۶	۱۱۰	۳۷۹۳	۷۴۱	۴۵۴	۱۴۴۵	۴	۳۷۸	۳۱۶۶	۱۵,۶۰۸
شش ماهه دوم ۹۴	۰	۱۷۵۶	۱	۲۲۶۱	۳۹۴	۳۲۵۳	۵۳۲	۲۰۶	۱۷۷	۰	۳۱۵	۳۴۵۱	۱۲,۳۴۶
شش ماهه اول ۹۵	۰	۱۵۹۱	۲	۲۴۵۹	۲۵	۲۲۶۵	۳۷۱	۶۵	۱۰۸	۰	۲۷۰	۲۲۷۱	۹,۴۲۷

آمار واردات و صادرات کالا توسط کامیونهای ایرانی و ترکمنستان از مبادی بین دو کشور در سالهای ۱۳۸۸ الی ۱۳۹۴

واحد : تن

شرح	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴
آمار واردات کالا به وسیله کامیونهای ایرانی از مبادی ترکمنستان	۲,۷۶۲	۹,۵۰۰	۷,۶۶۸	۳,۲۵۲	۲,۲۵۶	۲,۱۱۷	۴,۸۶۶
آمار واردات کالا به وسیله کامیونهای خارجی از مبادی ترکمنستان	۳,۳۲۵	۱۹,۲۰۷	۹,۱۷۸	۴,۷۳۲	۵۶۸	۱,۰۷۰	۵۴۳
جمع واردات کالا به وسیله کامیونهای ایرانی	۶,۰۸۷	۲۸,۷۰۷	۱۶,۸۴۶	۷,۹۸۴	۲,۸۲۴	۳,۱۸۷	۵,۴۰۹

واحد : تن

شرح	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴
آمار صادرات کالا به وسیله کامیونهای ایرانی به مقصد ترکمنستان	۴۳۶,۹۵۶	۶۱۶,۶۴۳	۷۴۷,۲۰۸	۷۱۶,۱۹۲	۶۷۷,۷۷۴	۹۰۸,۴۸۱	۹۱۸,۴۲۹
آمار صادرات کالا به وسیله کامیونهای خارجی به مقصد ترکمنستان	۸۰,۷۳۲	۱۱۵,۷۷۹	۲۷۲,۴۵۰	۴۰۶,۳۵۵	۲۱۸,۸۵۱	۳۷۳,۹۰۸	۳۷۰,۶۴۱
جمع صادرات کالا به وسیله کامیونهای ایرانی	۵۱۷,۶۸۸	۷۳۲,۴۲۲	۱,۰۱۹,۶۵۸	۱,۱۲۲,۵۴۷	۸۹۶,۶۲۵	۱,۲۸۲,۳۸۹	۱,۲۸۹,۰۷۰

از افزایش تعرفه ترانزیت در ترکمنستان تا اقدامات ایران :

پس از افزایش قیمت ترانزیت که بصورت خودسرانه توسط ترکمنستان انجام گرفت که این عمل بر خلاف موافقت نامه حمل و نقل بین المللی جاده ای فی مابین بود، بخش خصوصی با درخواست و پیگیری های خود خواستار رسیدگی به موضوع از سوی مقامات دولتی کشور شدند . البته بایستی تاکید نمود که این افزایش تعرفه فقط مخصوص کامیون های ترانزیتی است و تعرفه عوارض عبور کامیون هایی که به صورت دو جانبه بین ایران و ترکمنستان تردد می کنند، افزایش نیافته است.

علاوه بر شرکتهای حمل و نقل بین المللی ، تجار نیز که با این اقدام ترکمنستان ، موجبات ضرر و زیان آنها فراهم شده بود به پیگیری در رفع مشکل برخاسته و انجمنهای حمل و نقلی و بازرگانی و در راس آنها اتاق بازرگانی مشهد و ایران با نشستهای کارشناسی و مشورتی خود و نیز با حضور نمایندگانی از سازمانهای دولتی سعی در ایجاد راه کاری اقدام نمودند .

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای به استناد به اصل رفتار متقابل ماده ۱۵ این نامه اجرایی قانون حمل و نقل عبور کالای خراجی از قلمرو ایران مصوب ۱۳۷۷/۰۵/۱۸ مبادرت به اخذ عوارض جدید از کامیونهای ترکمنستانی را نمود که به شرح ذیل می باشد:

- ۱- از کامیونهای ترکمنی که مبادرت به ترانزیت از قلمرو جمهوری اسلامی ایران می نمایند به ازای هر کیلومتر یک دلار عوارض بابت هر مسیر از کلیه مبادی ورودی کشور اخذ گردد .
- ۲- از کامیونهای ترکمنی که اقدام به ترانزیت از قلمرو جمهوری اسلامی ایران نموده ، بابت هر بار ورود به جای مبلغ ۱۶۰ دلار مبلغ ۲۶۰ دلار عوارض متقابل اخذ گردد.

از کامیونهای ترکمنی که صرفا مقصد نهایی آنها پایانه های مرزی و یا سایر شهرهای کشورمان می باشد بجای مبلغ ۱۶۰ دلار ، مبلغ ۱۷۰ دلار عوارض متقابل اخذ گردد .

که این عوارض جدید از ساعت صفر مورخ ۱۳۹۵/۰۵/۲۴ با نامه معاون وزیر و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای لازم الاجرا شد . و به نقل از جناب آقای عطر چیان باقی اقدامات با هماهنگی سایر نهادهای ذی ربط تصمیم گیری و اجرا خواهد شد .

از دیگر سوی برخی از مقامات راهداری و گمرک، بررسی و پیگیری موضوع را به نوعی از وظایف وزارت امور خارجه بر شمردند و عنوان نمودند که وزارت امور خارجه بایستی برای رفع مشکل اقدام نماید که البته تا یک روز بعد از افزایش قیمت و اختلال در وضعیت ترانزیت کالا از ترکمنستان، رئیس نمایندگی وزارت خارجه در شمال و شرق کشور ابراز بی اطلاعی کردند که البته بعد از اطلاع، ما شاهد اقدام جدی و موثری از سوی این وزارت نشدیم.

علاوه بر اجرای عمل متقابل، وزارت راه و شهرسازی در جلسه کمیته ویژه بررسی مشکلات ترانزیتی میان ایران و ترکمنستان بین مسئولان دو کشور در ترکمنستان در عشق آباد اواخر شهریور ماه ۱۳۹۵، سه پیشنهاد از جانب ایران روی میز ترکمنستان قرار گرفت، که این سه پیشنهاد شامل:

- ۱- لغو کامل عوارض برای دو کشور
- ۲- بازگشت رقم عوارض به روال سابق قبل از ماه اوت میلادی (مردادماه)
- ۳- ادامه روال فعلی (با توجه به این که اصلا به ضرر ایران نیست) می شود.

طبق توافق در این جلسه کمیته ویژه مسئول بررسی پیشنهادهای ایران از جانب طرف ترکمنی و اعلام نظر نهایی از طریق مجاری بین المللی می باشد.

تردیدی در اقدامات دولت در قبال بداخلاقی ترکمن ها:

اصل رفتار متقابل قطعا با توجه به قانونی بودن آن اقدامی قانونی است ولیکن این پرسش مطرح است که آیا قانونی بودن یک عمل، الزاما بهترین و درست ترین اقدام نیز می تواند باشد؟

بی شک با توجه به اینکه ظرفیت بهره گیری کشوری به وسعت ایران که از دیر بار به عنوان چهارراه ترانزیتی مطرح بوده است و نیز با توجه به ظرفیت های بالقوه و بالفعل تولیدی با تنوع بیشتر در مقایسه با کشور ترکمنستان و نیز تاکیدات سالهای اخیر رهبری در موضوع اقتصاد مقاومتی، علاوه بر اینکه صنعت ترانزیت را نمی توان با اقداماتی صرفا قانونی و بدون در نظر گرفتن سایر جوانب، به مخاطره کشاند نمی توان بازار صادراتی ایران را، با افزایش هزینه ها و از بین بردن مزیت نسبی در سطح بین المللی به خطر انداخت چرا که با از بین رفتن مزیت های نسبی، در بلند مدت ما شاهد از بین رفتن بازارهای صادراتی منطقه ای ایران خواهیم بود.

قطعا در بهره گیری از این ماده قانونی می بایست توازن در اجرا و تاثیر و بازتاب اعمال قانون، مورد بررسی و مورد نظر دولتمردان ایران قرار گیرد چرا که با توجه به تردد اندک کامیون های ترکمنستان از جمهوری اسلامی ایران این اقدام تاثیر چندانی نداشته و این مشکل برچیده نخواهد شد.

علاوه بر این اعمال قانون در خصوص سه پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی بایستی اذعان داشت که درست است که بنا به اذعان مقامات مسئول ایران، شرط اول می تواند بهره زیادی برای هر دو طرف داشته باشد ولی این پذیرش منوط به پذیرش دولت ترکمنستان نیز هست که برای رسیدن به این هدف علاوه بر ارائه پیشنهاد، اقدامات و ریزنی های بیشتری می بایست از سوی مسئولان کشور ایران صورت پذیرد.

کشوری مانند ایران چنانچه بخواهد موقعیت جغرافیایی خود را به موقعیت ژئوپولیتیک ارتقا دهد ناگزیر است فضای سیاسی لازم را برای فضای اقتصادی فراهم آورد. چرا که تصمیم ترکمنستان دو گمانه زنی مختلف را به وجود آورده است، از یک سو با توجه به رشد قابل توجه سهم ایران در توافقات منطقه ای در ماه های گذشته این احتمال وجود دارد که رقبای اقتصادی ایران برای کاهش سرعت بازگشت تهران به صدر جدول ترانزیت منطقه لابی های گسترده را آغاز کرده اند و احتمالا این تصمیم نیز بخشی از این پازل بوده است و از سوی دیگر نیز فشار روی مسئولان عشق آباد از لابی های سیاسی نیز می تواند بخشی از سناریو باشد؛ که این موضوعات تا زمان ورود جدی تر وزارت امور خارجه به این ماجرا و اظهارنظر رسمی مقامات به هیچ وجه امکان تأیید یا رد ندارند.

علاوه بر تمامی این گمانه زنی ها، می توان در روند برخورد دولت ایران با موضوع مطروحه به این جمع بندی یکسویه نیز رسید که دولت ایران با اقداماتی قانونی، به رفع مشکل کمکی نکرده است بلکه در شرایط موجود نسبت به ایجاد درآمد احتمالا زودگذر بخش دولتی پرداخته است و از دیگر سوی با توجه به برنامه توسعه پنجم و ششم که نگاه دولت و مجلس بیش از پیش به سوی حمل ریلی می باشد، عدم توفیق در

امر رفع مشکل بوجود آمده ، در خوشبینانه ترین حالت ، می تواند تجار را به سمت بهره گیری از خطوط ریلی ترغیب نماید و در عالم واقع موجب از دست رفتن صنعت ترانزیت و بازار صادراتی ایران شود .

تأثیرات این اقدام :

با بررسی های آماری در خصوص صادرات کالاهای ایرانی به کشورهای آسیای مرکزی، و نیز بررسی آماری ترانزیت کالا به کشورهای آسیای مرکزی و بلعکس ، تغییرات معنی داری در آمار مشاهده نمی شود و این بدان معنی است با توجه به اینکه مدت زمان کوتاهی از بروز این شوک اقتصادی به بخش خصوصی وارده شده است ، نمی توان اظهار نظری در رابطه با کاهش حجم صادرات و ترانزیت را استنباط نمود .

چرا که بسیاری از قراردادهای از قبل تنظیم شده است و نیز زمان کافی برای ایجاد فضای بازار یابی مجدد و عقد قرارداد های جدید تجار در سایر کشورها و یا جایگزین کردن راههای ترانزیتی بدون ایران ، هنوز سپری نشده است .

در این اقدام یک جانبه ترکمن ها که هنوز توضیحی واضحی درباره آن ارائه نشده بسیاری از کشورهای منطقه را نیز نگران کرده تا جایی که در حال حاضر کامیون های قزاقی، ازبکی و قرقیزی به دلیل درخواست های زیاد برای ارسال بار به ترکمنستان در بندر عباس کمیاب شده اند و دولت های این مناطق نیز با توجه به معطلی بار، به طور مشترک اعتراض خود را نسبت به این اقدام ترکمنستان علیه ناوگان ایرانی اعلام کرده اند و نتیجتاً اینکه تعداد کامیون های ترانزیتی ایران از ترکمنستان به شدت کاهش یافته، چون دیگر عبور از این مسیر بوسیله ناوگان ایرانی ، برای تجار ایرانی و خارجی توجیه ندارد و افزایش تعرفه بر روی قیمت کالاهایی که به مقصد قزاقستان و ازبکستان و کشورهایی که مسیر ترانزیت آنها از کشور ترکمنستان می گذرد تأثیر گذاشته است و موجب شده تا خودروهای ایرانی از چرخه ترانزیت این مسیر خارج شوند.

و این همه باعث می شود که بی توجهی دولت مردان ایران به اینگونه اقدامات کشورهای همسایه ، بخصوص ترکمنستان ، می تواند موجب تضعیف ایران به عنوان کشوری تأثیر گذار در منطقه گردد و فرصتهای ترانزیتی و اقتصادی کشور را از بین می برند.

پیشنهادهات :

با توجه به اینکه ، یکی از رسالت‌های اتاق بازرگانی ایران ، در خصوص ارائه نظر مشورتی به بخش دولتی می توان به نکاتی به شرح ذیل اشاره نمود :

با توجه به توافقنامه همکاری حمل و نقل دو کشور ، مقام صلاحیت دار ، وزارت راه و ترابری بوده است . در ان موافقتنامه در صورت بروز مشکل و اختلاف نظر ، کمیسیون مشترک بنا به درخواست هر یک از طرفین ایجاد می گردد . از نکات این توافقنامه ، استمرار بر نظارت و اجرای صحیح مفاد موافقتنامه می باشد که به خوبی صورت پذیرفته است لذا تشکیل کارگروهی از بخش خصوصی و دولتی جهت همراهی مقام صلاحیتدار این توافقنامه از سوی ایران می تواند کارساز باشد البته چیزی که در این توافقنامه دیده نشده است ، امکان افزودن الحاقیه و نیز موضوع داوری است که می بایست وزارت راه و شهرسازی نسبت به این موضوع چاره اندیشی نماید .

دوم اینکه با توجه به توافقنامه تاسیس دالان حمل و نقل و گذر بین المللی بین دولتهای ایران ، عمان ، قطر ، ترکمنستان و ازبکستان معروف به موافقتنامه عشق آباد ، مصوب ۱۳۹۱/۰۳/۱۹ که به مدت ده سال می باشد و در آن ترکمنستان به عنوان کشور امین اسناد معرفی شده است ، با توجه به اینکه از مفاد این توافقنامه ، ((ایجاد شرایط برابر و غیر تبعیض آمیز برای تامین کنندگان تمامی شیوه های خدمات حمل و نقل)) مطرح شده است ، و علاوه بر این ایجاد شورای هماهنگی ، کارگروه پیگیری ، و مراحل حل و فصل اختلافات ، پیش بینی شده است ، مقام صلاحیت دار ایران ((وزارت راه و شهرسازی)) از طریق درخواست نشست اعضا را پیگیری نماید .

سوم اینکه با توجه به نظر خبرگان مبنی بر اینکه نفوذ اقتصادی ایران در منطقه پایین است و بنا به نظر ایشان ، این مسئله راهکاری جز انتخاب رایزن قوی اقتصادی از میان فعالان بخش خصوصی و بازرگانان ایرانی ندارد و همچنین ایشان معتقد هستند که مهم تر از توافق با ترکمنستان دریافت تضمین های لازم برای پایبندی این کشور به تعهداتش است چراکه مسئله فعلی در واقع نشان از پایبند نبودن طرف ترکمنستانی به تقام نامه های بین المللی و توافقات انجام گرفته در جهت تقویت مبادلات تجاری در دیدار روسای جمهور ایران و ترکمنستان است ، همچنین علاوه بر حضور بخش خصوصی دو کشور به ویژه نمایندگان حوزه ترانزیت در ایران ، حضور نمایندگان کشورهای هدف ترانزیتی مثل ازبکستان ، قرقیزستان ، تاجیکستان و ... در مجاب کردن ترکمنستان برای پذیرش راه حل های بهتر می تواند اثربخش باشد.

چهارم اینکه ایران بایستی در منطقه حضور سیاسی و لابی گری های بیشتری را با همه همسایگان خود انجام دهد و این مهم به عهده وزارت امور خارجه است که به موضوع نشستهای مستمر با کشورهای منطقه ، زمینه ساز گسترش اقتصاد باشد و ما باید بدانیم که با توجه به جغرافیای ایران ، کشورهای همسایه ما ، همانی است که در نقشه های سیاسی وجود دارد و بهترین راهکار برای گسترش نفوذ و ایجاد اقتدار ، افزایش قدرت سیاسی و اقتصادی است لذا با توجه به توافقنامه های بین ایران و کشورهای آسیای مرکزی ، ایران نسبت به نشست مشترک با آن کشورها ، و ترغیب آنها در خصوص اعتراض به شرایط موجود اقدام نماید .

پنجم اینکه توجه به موافقتنامه اکو است که دارای ظرفیتهای خوبی بوده است که متأسفانه اهتمام لازم در اجرای آن از سوی اعضاء انجام نشده است ، به گونه ای که امروز به انزوا کشیده شده است ، در توافقنامه اکو پیش بینی داوری وجود دارد علاوه بر موافقتنامه اکو ، سایر توافقنامه های سه جانبه و چند جانبه دیگر که در آن ایران و ترکمنستان نیز ذی نفع می باشند که بایستی از آنها نیز بهره جست .

پنجم اینکه جهت جلوگیری از اقدامات و بدعهدی های سایر کشورها ، علاوه بر افزایش تعاملات خارجی اقتصادی و سیاسی خود در منطقه ، نسبت به بازنگری توافقنامه های خود اقدام نماید چرا که اینگونه رفتارها ، در صورت نهادینه شدن علاوه بر ضعیف شدن قدرت اقتصادی موجبات ضعیف شدن قدرت سیاسی - اقتصادی ایران در منطقه خواهد بود .

منابع

- ۱- ویکی پدیا
- ۲- ویکی شیعه
- ۳- شبکه اطلاع رسانی نفت و انرژی شانا
- ۴- سایت رسمی BUSINESS INSIDER
- ۵- گزارش بانک جهانی
- ۶- سایت آژانس رویدادهای مهم نفت و انرژی - نفت ما
- ۷- مقاله (تاپی) خط لوله گاز ترکمنستان، افغانستان، پاکستان و هند (زمینه های ایجاد و موانع پیش رو
- ۸- سایت خبری وزارت راه و شهر سازی
- ۹- سایت رسمی گمرک جمهوری اسلامی ایران
- ۱۰- سایت رسمی اداره راه و پایانه های کشور
- ۱۱- سایت رسمی مرکز پژوهشهای مجلس شورای اسلامی
- ۱۲- مصاحبه حضوری با برخی از فعالان حوزه حمل و نقل بین المللی استان خراسان رضوی و مسئولین این استان
- ۱۳- نظرات و پیشنهادات خبرگان