

باوجود برخی تنش‌ها درروابط تهران – باکو، در سال‌های گذشته تراز تجاری به شدت به نفع ایران مثبت بوده است

اقتصاد، خلاف جهت سیاست

روز گذشته مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهور کشورمان به‌دعوت رسمی الهام علی‌اف، رئیس‌جمهور جمهوری آذربایجان عازم این کشور شد. به گفته معاون سیاسی دفتر رئیس‌جمهور فرابودسفر دوازده‌روزه‌باشد؛ اماپاتوجهبه نظارت مستقیم رئیس‌جمهور بر حادثه‌بندر شهید رجایی، برنامه‌های این سفر به‌صورت فشرده ویک‌روزه برگزار شد. گفته می‌شود در این سفر علاوه بر حضور برخی از مسئولان سیاسی و اقتصادی کشور، حدود ۱۲۰ نفر شامل رهبران کسب‌وکار، استانداران استان‌های شمال غربی ایران واعضای گروه دوستی پارلمانی ایران و جمهوری آذربایجان نیز رئیس‌جمهور را همراهی می‌کنند. این سفر به دلایل مختلف حائز اهمیت بوده که در ادامه به آن پرداخته می‌شود.

— فرارزو فرود عجیب تجارت تهران – باکو

ایران و آذربایجان زمینه‌های مشترک فراوانی برای گسترش همکاری‌های اقتصادی تجاری دارند. ظرفیت‌ها و امکانات فراوان راه‌های زمینی، دریایی، هوایی و راه‌آهن، مرزهای گسترده وجود حداقل پنج گمرک بزرگ و فعال در مرزهای خاکی دو کشور از جمله گمرک جلفا، آستارا، بیله‌سوار، پلدشت و خداآفرین، امکان دسترسی از طریق دریای خزر با گمرک‌ها و بندرهای شمال کشور، مناطق آزاد اقتصادی و تجاری ارس در مرز بین دو کشور در جلفا و نیز بازارچه‌های مشترک و مرزی و نزدیکی مراکز تولید و مصرف در عوامل مهمی است که امکانات و فرصت‌های بی‌ظظیری را در گسترش روابط اقتصادی و تجاری فراهم می‌آورد. با توجه به موارد فوق، جمهوری آذربایجان از روزهای نخست کسب استقلال در سال ۱۹۹۱م، روابط اقتصادی و تجاری مناسبی با ایران برقرار کرد و هر دو کشور به سرعت به شرکای عمده تجاری همدیگر مبدل شدند (مقاله خداوردی چنگیزی کچکلو و همکاران با عنوان ظرفیت تجاری و چشم‌انداز توسعه در روابط تجاری جمهوری اسلامی ایران و جمهوری آذربایجان با استفاده از مدل جاذبه، ۱۴۰۳، نشر به علمی – پژوهشی مطالعات کشورها).

بر اساس داده‌های گمرک ایران و گمرک جمهوری آذربایجان، از سال ۱۳۷۱ شمسی، حجم تجارت بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری آذربایجان مدام افزایش یافته و در سال‌های ۱۳۷۲ و ۱۳۷۳ این افزایش شدت بیشتری نیز به خود گرفت و تا سال ۱۳۷۵ ادامه یافت. در فاصله بین ۱۳۷۱ تا ۱۳۸۱ سهم عمده‌ای از کل مبادلات جمهوری آذربایجان را تجارت با ایران تشکیل می‌داد. در همان دوره، ایران رتبه نخست را در واردات بین شرکای عمده تجاری آذربایجان به خود اختصاص داد، به طوری که در سال ۱۳۷۵، حدود ۲۹ درصد از کل تجارت جمهوری آذربایجان را تجارت با ایران تشکیل می‌داد.

پس از سال ۱۳۷۶ مبادلات بین دو کشور به تدریج کاهش یافت و طی دوره ۱۳۷۸ تا ۱۳۸۳ به حداقل خود رسید. از سال ۱۳۸۴ مجدداً روند صعودی به خود

گرفت و در ۱۳۸۷ به اوج خود رسید. سپس مجدداً نزولی شد و با نوسان‌هایی

پس از سال ۱۳۹۰ شروع به افزایش کرد.

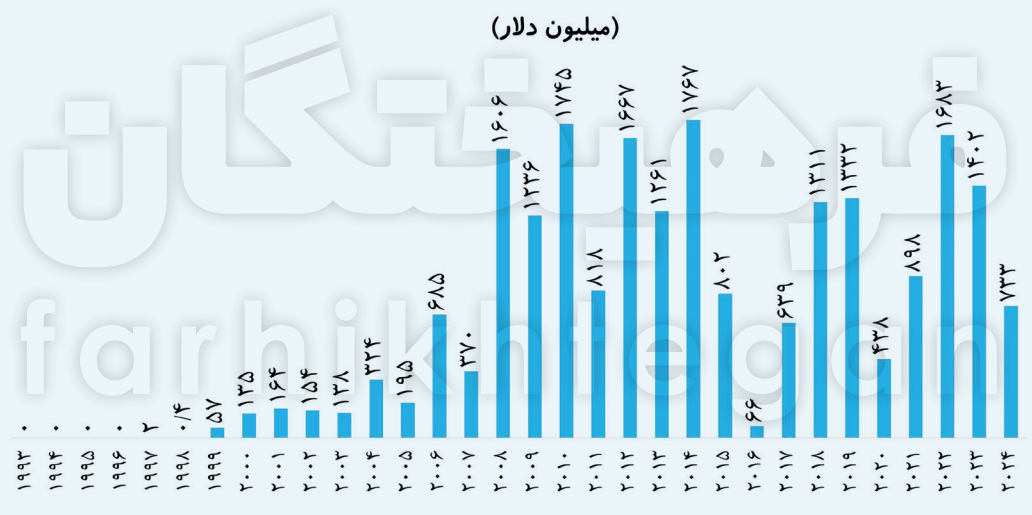
در سال‌های اخیر روند صادرات ایران به جمهوری آذربایجان روند افزایشی به خود گرفته و در سال ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ این مقدار به ۶۳۲ و ۶۸۱ میلیون دلار رسیده

است. با این حال، روند واردات ایران از جمهوری آذربایجان چندان چشمگیر نبوده و این مقدار از ۲۰۰ تا ۲۵۰ میلیون دلار در سال‌های ۱۳۷۴ تا ۱۳۷۶ به ۲۰ تا ۳۰ میلیون دلار در سال‌های اخیر رسیده است. این نکته نیز لازم به ذکر است که در سال‌های ۱۳۸۴ تا ۱۳۸۸ واردات ایران از جمهوری آذربایجان به حدود ۳۰۰ میلیون دلار نیز رسید که در کنار سال‌های ۱۳۷۴ تا ۱۳۷۶ بالاترین مقدار واردات ایران از این همسایه شمالی خود است. یافته‌های ذکر شده، به ویژه رشد و گسترش روابط تجاری آذربایجان با ایران در سال‌های اولیه استقلال، وجود علایق و سابقه‌های مصرف مشترک و عوامل پیونددهنده – از جمله همانندی‌های فرهنگی، زبانی و نزدیکی – وجود امکانات گسترده گمرکی و مرزهای زمینی و دریایی و سهولت تجارت با ایران را نشان می‌دهد. با این حال، علی‌رغم وجود عوامل ژئوپلیتیکی و جغرافیایی مثبت و پیویوندهنده‌ای همچون همسایگی، مرزهای مشترک، امکانات گسترده گمرکی، همانندی‌های فرهنگی، تاریخی، زبانی و تجانس جمعیتی که هر کدام عامل مثبت و مهمی در گسترش تجارت دو‌جانبه بین ایران و شرکای تجاری به شمار می‌آید، دو کشور نتوانسته‌اند از ظرفیت و تأثیر مثبت این عوامل در گسترش روابط تجاری به اندازه کافی بهره‌مند شوند (مقاله خداوردی چنگیزی کچکلو و همکاران).

— همکاری گازی تهران – باکو با مسکو

توافق ایران و روسیه برای انتقال و صادرات سالانه ۵۵ میلیارد متر مکعب گاز (معادل حدود ۱۵۰ میلیون متر مکعب در روز) از مسیر جمهوری آذربایجان موضوع جدید دیگری است که در روابط اقتصادی تهران و باکو مطرح شده است. جمعه هفته گذشته و بعد از اتمام هجدهمین کمیسیون دائمی همکاری‌های اقتصادی ایران و روسیه در مسکو، محسن پاک‌نژاد، وزیر نفت از قاهره دو کشور برای واردات گاز روسیه به حجم ۵۵ میلیارد متر مکعب در سال خبر داد؛ قاهره می‌که نقطه آغاز آن به تیر سال ۱۴۰۱ برمی‌گردد. در آن تاریخ شرکت ملی نفت ایران و شرکت گاز پرم روسیه یک تفاهم‌نامه ۴۰ میلیارد دلاری را امضا کردند که یکی از محورهای شش‌گانه‌آن، تجارت گازی دو کشور بود. پاک‌نژاد در باره آخرین توافقات ایران و روسیه بعد از امضای پیش‌قرارداد بین دو کشور توضیح داد: «ایران و روسیه تفاهم‌نامه‌هایی برای انتقال گاز داشته‌اند. فاز نخست این طرح شامل واردات سالانه ۵۵ میلیارد متر مکعب گاز از روسیه است که معادل حدود ۱۵۰ میلیون متر مکعب در روز خواهد بود.» وزیر نفت ادامه داد: «پس از بررسی مسیرهای دریایی و زمینی، دوطرف بر استفاده از مسیر زمینی از طریق خاک جمهوری آذربایجان به قاهره رسیده‌اند. گاز وارداتی از روسیه قرار است در منطقه آستارا تحویل گرفته‌شود و هماهنگی‌های لازم میان روسیه و آذربایجان در این باره در حال انجام است. این طرح دارای فاز دومی نیز هست که جزئیات آن در زمان مقتضی بررسی و نهایی خواهد شد.» پیش‌تر جواد اوجی، وزیر سابق نفت از ترازنیز گاز روسیه تا سقف ۱۱۰ میلیارد متر مکعب در سال خبر داده‌بود که در مرحله آزمایش با ۵۵ میلیارد متر مکعب آغاز خواهد شد. طبق گفته پاک‌نژاد به‌نظر می‌رسد فاز نخست همکاری گازی ایران و روسیه بعد از گذر از مرحله آزمایش با «واردات» سالانه ۵۵ میلیارد متر مکعب آغاز خواهد شد و

روند تاریخی صادرات جمهوری آذربایجان به رژیم صهیونیستی



«فرهیختگان» بررسی کرد

صرفه جویی ۴۰۰ میلیون لیتری بنزین با موتورهای برقی

پایتخت، پایش عملکرد و انتظام‌بخشی به تأمین مالی آن‌ها وجود دارد.

— صرفه‌جویی ۴۰۰ میلیون لیتری بنزین در تهران

در بهمن‌ماه سال گذشته، شورای اقتصاد طرح نوسازی و جایگزینی ۴۶۰ هزار دستگاه ناوگان حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری را تصویب کرد که نوسازی ۳۰۰ هزار موتورسیکلت از جمله اهداف آن تعریف شده است. پیش‌تر در ماده ۱۱۲ قانون رفع موانع تولید، ماده ۹۰ و قانون هوای پاک، قانون ساماندهی صنعت خودرو و ماده ۴۶ قانون برنامه پنج‌ساله هفتم توسعه کشور نیز به نوسازی ناوگان حمل‌ونقل درون‌شهری از جمله موتورسیکلت‌ها تأکید شده‌بود.

طبق محاسبات، برقی‌سازی هر موتورسیکلت باعث صرفه‌جویی در مصرف ۳ لیتر بنزین در هر ۱۰۰ کیلومتر می‌شود که این رقم با احتساب مصرف برق موتورسیکلت و تبدیل آن به بنزین معادل تعیین شده است. میزان پیمایش هر موتورسیکلت در پایتخت در هر سال حدود ۳۳ هزار کیلومتر برآورد می‌شود.

به بیان دیگر، با برقی‌سازی هر موتورسیکلت، ۱۰۰۰ لیتر بنزین کمتر مصرف می‌شود که ارزش آن ۷۰۰ دلار برآورد می‌شود. در نتیجه، برقی‌سازی ۴۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت در پایتخت منجر به صرفه‌جویی اری ۲۸۰ میلیون دلار در سال خواهد شد.

— تأمین مالی برقی‌سازی با گواهی صرفه‌جویی غیرهمنام

مهم‌ترین چالش برقی‌سازی ناوگان موتورسیکلت‌ها به شیوه تأمین مالی آن برمی‌گردد. به صورت تخمینی، هزینه موتورسیکلت برقی مونتاژ داخل حدود ۲۰۰ دلار خواهد بود که توان آن باید حداقل ۳ کیلووات باشد. اوراق صرفه‌جویی غیرهمنام، گواهی اسقاط موتور فرسوده با موتور برقی و دریافت تسهیلات، سه منبع تأمین مالی هر موتورسیکلت برقی هستند.

سپس در ادامه رقم دیگری در قالب «سوابق گاز» بین دو کشور توافق می‌شود.

— هدف‌گذاری ترانزیت ۱۵ میلیون تنی در کریدور شمال - جنوب

۳ بهمن ۱۴۰۳ فرانزه صادق، وزیر راه و شهرسازی در خاتمه شانزدهمین اجلاس کمیسیون مشترک اقتصادی جمهوری اسلامی ایران و جمهوری آذربایجان گفت در راستای توسعه ظرفیت‌های ترانزیتی دو کشور برگزاری نشست سه‌جانبه وزرای حمل و نقل بین ایران، آذربایجان و روسیه به منظور فعال‌سازی کریدور شمال – جنوب با هدف‌گذاری ۱۵ میلیون تن در این کریدور از اتفاقات مهم منطقه‌ای محسوب می‌شود و امیدوارم سه کشور در نشست که مقرر است در تاریخ ۲۸ ژانویه ۲۰۲۵ در مسکو برگزار شود به کارها و تقاضاهات مناسبی جهت توسعه فعالیت‌های ترانزیت در چهارچوب کریدور شمال – جنوب دست پیدا کنند. کانال تلگرامی ایران و اوراسیا در خصوص همکاری‌های ترانزیتی ایران و جمهوری آذربایجان اخیراً می‌نویسد: در حوزه ترانزیتی، یکی از موضوعات مهمی که در سفر رئیس‌جمهوری ایران به باکو انتظار می‌رود مجدداً مورد مذاکره، رایزنی و تأکید قرار گیرد، تسریع و هماهنگی در روند اجرایی شدن «کریدور ارس» است. این کریدور که یک بزرگراه و مسیر ریلی به طول کریدور ارس و به طول تقریبی ۱۰۰ کیلومتر است، قرار است در یک زمان‌بندی سه‌ساله اجرایی شود. کریدور ارس از استان آذربایجان شرقی ایران می‌گذرد و روستای آق‌بند در گوشه جنوب غربی بخش زنگیلان را به شهرستان اردوباد در جنوب نخجوان متصل می‌کنسد. موضوع مهم دیگر در بخش ترانزیت، موضوع راه‌آهن و حمل و نقل ریلی بین ایران و جمهوری آذربایجان است. متأسفانه در جریان جنگ اول قره‌باغ (۱۹۹۴–۱۹۸۸ میلادی)، خطوط ریلی دوره شوروی در مناطق جنوب قفقاز از بین رفت و متروکه شد و در نتیجه ایران تنها کشوری بود که مسیر ریلی آن با منطقه قفقاز قطع شـد و این روند همچنان پس از گذشت ۳۰ سال ادامه دارد. گشایش این مسیر ریلی، زمینه را برای تحرک آزادانه و سریع شهروندان و کالاها و محصولات در سطح منطقه قفقاز فراهم خواهد کرد و این امکان را نیز برای ایران فراهم خواهد کرد که از مسیر ریلی جلفا– نخجوان– ایروان به ارمنستان و گرجستان و از مسیر ریلی جنوبی ارمنستان و جمهوری آذربایجان نیز به شبکه ریلی روسیه متصل شود. درواقع، این مسیر همان مسیر ریلی ایران و شوروی است که برای چندین دهه، مسیر اصلی تجارت و ترانزیت دو کشور محسوب می‌شد. علاوه بر این، مسیر ریلی رشت– آستارا نیز دیگر پروژه مهم ریلی است که با توجه به حجم بسیار بالای حمل‌کالا از طریق قطارهای باری در مقایسه با کامیون‌های ترانزیتی، می‌تواند ظرفیت‌های تجاری و اقتصادی ایران، جمهوری آذربایجان و روسیه را به صورت قابل توجهی افزایش دهد.

— هدف‌گذاری تجارت ۱۰ میلیارد دلاری!

بهمن سال ۱۴۰۳، وزیر راه و شهرسازی در دیدار با مسئولان جمهوری آذربایجان از هدف‌گذاری پنج‌ساله برای دستیابی به تجارت ۱۰ میلیارد دلاری بین ایران و جمهوری آذربایجان خبر داد. وزیر راه و شهرسازی در خاتمه شانزدهمین اجلاس کمیسیون مشترک اقتصادی جمهوری اسلامی ایران و جمهوری آذربایجان اظهار

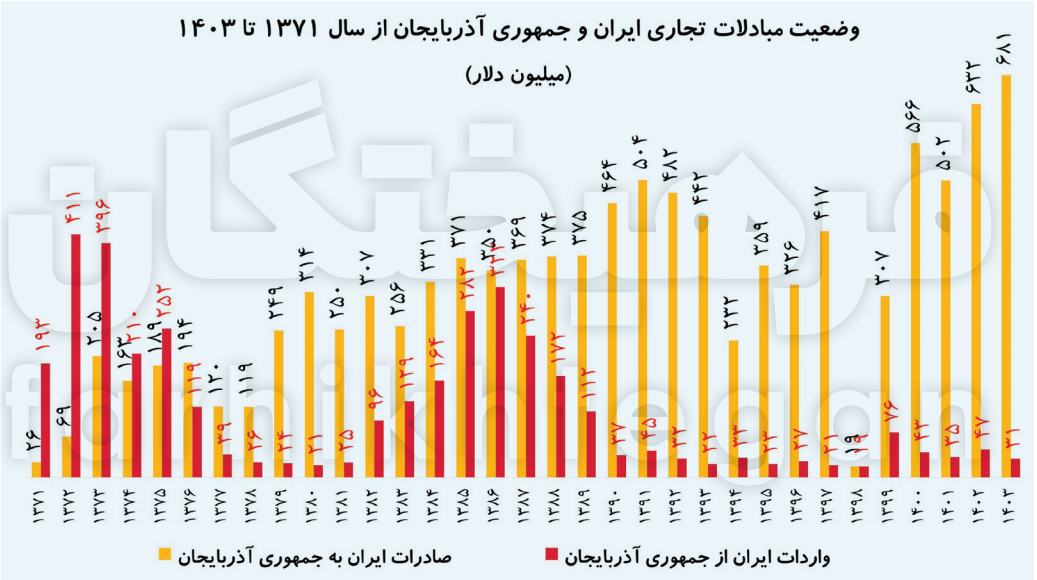
کرد حجم مبادلات تجاری بین تهران و باکو در سال ۲۰۲۳ به میزان ۴۸۷ میلیون دلار بود که صادرات ایران به این کشور ۴۷۳ میلیون دلار و واردات از جمهوری آذربایجان ۱۴ میلیون دلار بود. صادق بیان کرد: «ظرفیت‌های تجاری دو کشور بیش از این ارقام است و باید هدف‌گذاری مناسبی در افق ۵ ساله برای رسیدن به رقم ۱۰ میلیارد دلار انجام شود.»

روز گذشته نیز صمد حسن‌زاده، رئیس اتاق بازرگانی ایران، در همایش تجاری ایران و آذربایجان گفت دو کشور با ۷۶۵ کیلومتر مرز مشترک، پیوندهای تاریخی، فرهنگی، دینی و عضویت در ابتکارات منطقه‌ای همچون کریدور بین‌المللی شمال– جنوب، از ظرفیت‌های گسترده‌ای برای گسترش مبادلات اقتصادی برخوردارند. با وجود اینکه حجم مبادلات تجاری دو کشور در سال‌های گذشته حدود ۹۰۰ میلیون دلار بوده، این رقم با توجه به ظرفیت‌های موجود، قابلیت افزایش چشمگیر دارد و هدف‌گذاری برای دستیابی به مبادلات چند میلیارد دلاری در سال‌های آتی است.

گرچه در سال‌های اخیر صادرات ایران به جمهوری آذربایجان افزایش قابل توجهی داشته، اما حجم واردات ایران از این کشور هنوز چندان چشمگیر نبوده و به نظر می‌رسد موانع مهمی در خصوص توسعه روابط تجاری تاکنون وجود داشته و باید از سر راه برداشته‌شود. بر این اساس، تحقق هدف‌گذاری ۱۰ میلیارد دلاری در ۵ سال آتی با حجم ناچیز واردات ایران از جمهوری آذربایجان کمی دور از ذهن به نظر می‌رسد و تحقق آن نیازمند اقدامات و قدم‌های اساسی است. البته در حوزه ترانزیت و حمل و نقل به نظر می‌رسد گسترش روابط دو‌جانبه می‌تواند با سوابق گاز روسیه افزایش چشمگیری داشته باشد.

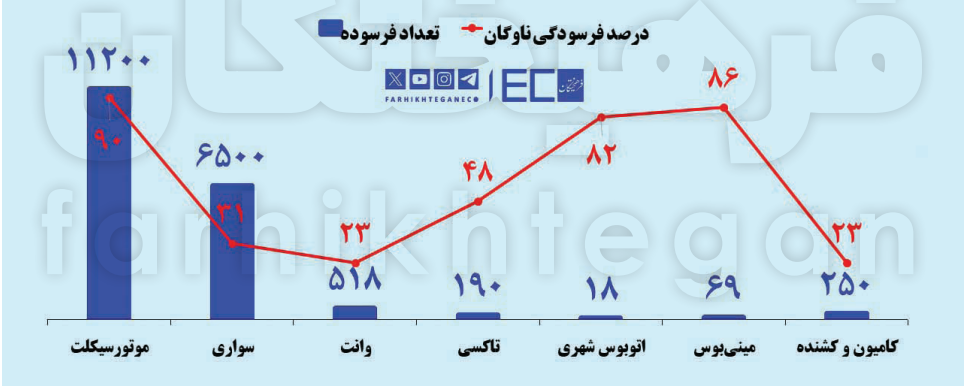
— رد پای صهیونیست‌ها در افت تجارت تهران – باکو

گفته شد که روند تجارت دو‌جانبه ایران و جمهوری آذربایجان یک روند بسیار نوسانی بوده است. این روابط تجاری پس از استقلال جمهوری آذربایجان از شوروی سابق به طور قابل توجهی افزایش یافته و در چندین مقطع فراز و فرود زیادی داشته است. اگر میزان تجارت ایران و جمهوری آذربایجان را با سهم از کل تجارت دو کشور در نظر بگیریم، تا سال‌های قبل از ۲۰۰۰ میلادی، حجم تجارت دو کشور بالاترین میزان سهم را از تجارت آن‌ها داشته است. با این حال، از سال ۲۰۰۸ به بعد با افزایش شکاف روابط ایران و اروپا، مطرح شدن موضوعات هسته‌ای و تمایل آمریکا و غربی‌ها به ایجاد محدودیت‌های جدی برای برنامه صلح‌آمیز هسته‌ای کشورمان، رژیم صهیونیستی روابط تجاری خود را با جمهوری آذربایجان افزایش چشمگیری داده و به جایگزین ایران در روابط دو‌جانبه با این کشور تبدیل می‌شود، به طوری که حجم صادرات جمهوری آذربایجان از ۴۰۰ میلیون دلار در سال‌های ۱۹۹۳ تا ۱۹۹۴ به ۲۵۲ میلیون دلار طی دوده‌آخر رسیده، اما صادرات این کشور به رژیم صهیونیستی که عمدتاً مربوط به بخش انرژی بوده از ۱۰۰ تا ۲۰۰ میلیون دلار در سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۵ به حدود ۱٫۷ تا ۱٫۷ میلیارد دلار در سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۲۳ رسیده است. به عبارتی، درحالی روابط تجاری ایران و جمهوری آذربایجان روند نزولی را در سال‌های ۲۰۰۰ به بعد تجربه کرده که این روند برای رژیم صهیونیستی صعودی بوده است.



تعداد وسایل نقلیه فرسوده به تفکیک

(هزار دستگاه)



ایران در سال ۱۴۰۱ اقدام به خرید ۱۵۸ موتور برقی کرد که از این تعداد، ۱۲۰ عدد در سطح شهر فعال هستند و تنها ۲۵ درصد از کارمندان این شرکت از این موتورها کانه‌ی‌مند بودند. تنها نقطه‌ضعف این طرح، نبود نمایندگی در گستره شهر برای خدمات پس از فروش بوده است.

البته حمایت از طرح برقی‌سازی نیازمند برخی قواعد حاکمیتی است. به عنوان مثال، اخذ مالیات تششیلر آلا‌بند از ابتدای سال ۱۴۰۶ می‌تواند پلنفرم‌های اینترنتی از جمله اسنپ را به توقف ارائه تسهیلات به موتورهای فرسوده و بنزینی و حرکت به سمت برقی‌سازی موتورسیکلت‌ها تشویق کند. ابطال کارت سوخت موتورهای فرسوده و ممنوعیت صدور پلاک جدید برای موتورهای بنزینی از دیگر سیاست‌های پیشنهادی است.

سابقه استفاده از گواهی صرفه‌جویی در تسویه پیمانکاران تبدیل حوزه CNG به میزان ۴۴ میلیون دلار از طریق بورس انرژی وجود دارد. همچنین، ضرورت دارد که سازمان امور مالیاتی نیز با اعطای معافیت‌های مالیاتی از این طرح حمایت کرده و تأمین مالی آن را تسهیل کند.

— موتورسیکلت‌های شرکت ملی پست گام نخست برقی‌سازی

به نظر می‌رسد برقی‌سازی ۱۷۰۰ موتورسیکلت متعلق به شرکت ملی پست ایران به عنوان گام اول، می‌تواند انتخاب صحیحی باشد که ابتدا فرآیند تسویه مالی توسط یک شرکت دولتی آزمایش شود. ضمن اینکه شرکت ملی پست