



شناسه	رویه اجرایی	تاریخ جلسه	۹۹/۰۹/۲۷
عنوان موضوع	بررسی ظرفیت ها و چالش های مناطق مرزی استان با جمهوری آذربایجان		
مرجع طرح موضوع	دبیر خانه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان		
شرح موضوع	<p>استان آذربایجان شرقی به دلیل موقعیت جغرافیایی و همسایگی با کشورهای آذربایجان، ارمنستان و جمهوری خودمختار نخجوان جایگاه ویژه ای دارد. واقع شدن این منطقه در سر راه جاده ابریشم، موید آن است که این منطقه از دیر باز از لحاظ تجاری و اقتصادی برای تجارت، منطقه استراتژیکی محسوب می شد.</p> <p>جمهوری آذربایجان، بزرگترین کشور منطقه قفقاز است که در گذرگاه اروپا و آسیای شمال غربی و به عبارت دیگر حلقه اتصال میان قاره آسیا و اروپا است. این منطقه از سمت شرق به دریای خزر، از سمت غرب به دریای سیاه، از سمت شمال به دشت های جنوب روسیه و گرجستان و از سمت جنوب به ایران و ترکیه متصل است.</p> <p>بسترهای هم سوی جمهوری آذربایجان و ایران شامل تجانس قومی و زبان با شمال غرب ایران، داشتن دین و مذهب مشترک، اشتراکات تاریخی و فرهنگی فراوان، رسومات و آئین های مشترک، ظرفیت های مناسب همکاری اقتصادی و تقارب ژئوپلیتیکی می باشد که می تواند در روابط اقتصادی حائذ اهمیت باشد.</p> <p>چالش هایی نیز در روابط جمهوری آذربایجان و ایران وجود دارد از قبیل روابط ایران با ارمنستان، سیاست های غربگرایانه آذربایجان "روابط آذربایجان با اسرائیل و آمریکا"، اختلاف ها در مورد رژیم حقوقی دریای خزر، بحران قرمباغ، حمایت از جریان های قوم گرا و سرکوب اسلام گراها توسط آذربایجان که این چالش ها نیز در روابط اقتصادی بین ایران آذربایجان تاثیر گذار هستند.</p> <p>در خصوص بحران قره باغ که پس از ۴۴ روز جنگ با موافقتنامه آتش بس اعلام گردید، بر اساس این توافقات اتفاقاتی در منطقه رخ خواهد داد که برای ایران تاثیرگذار خواهد بود. طبق این قرارداد مناطق و اراضی جمهوری آذربایجان که تحت کنترل جمهوری ارمنستان بود به آذربایجان واگذار شده که در نتیجه محورهای حمل و نقل جدید برای متصل کردن جمهوری خودمختار نخجوان به مناطق غربی جمهوری آذربایجان ایجاد خواهد کرد. این موضوع می تواند آذربایجان را از ایران بی نیاز نماید.</p> <p>جمهوری آذربایجان از سال ۱۹۹۷ دارای وضعیت ناظر در سازمان تجارت جهانی (WTO) می باشد و از سال ۲۰۰۴ نیز مذاکرات مربوط به الحاق به این سازمان را با اعضای سازمان تجارت جهانی آغاز کرده اما تاکنون به نتیجه ای نرسیده است. یادآوری می نماید جمهوری آذربایجان با کشورهای روسیه، اوکراین، گرجستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، مولداوی و بلاروس توافقنامه تجارت آزاد (FTA) امضاء نموده و بر همین اساس کالاهای وارداتی از مبداء این کشورها می توانند بدون پرداخت عوارض گمرکی وارد آذربایجان شوند.</p> <p>موافقت نامه های فی ما بین ایران و جمهوری آذربایجان نیز شامل موافقتنامه بازرگانی، موافقتنامه تشویق و حمایت متقابل از سرمایه گذاری، موافقتنامه اجتناب از اخذ مالیات مضاعف، موافقتنامه تجاری دریایی، موافقتنامه گمرکی، موافقتنامه حمل و نقل زمینی، موافقتنامه حمل و نقل هوایی و موافقتنامه کنسولی می باشد.</p>		

**تجارت آذربایجان:**

حجم کل تجارت جمهوری آذربایجان با جهان در سال ۲۰۱۹ حدود ۳۴ میلیارد دلار بوده است که سهم ایران از این تجارت تنها ۱.۴۴ درصد است. میزان واردات جمهوری آذربایجان در سال ۲۰۱۹ حدود ۱۳.۶ میلیارد دلار بوده است که سهم ایران از این میزان ۳.۳۲ درصد است.

بزرگترین صادرکنندگان کالا به آذربایجان در سال ۲۰۱۹: به ترتیب فدراسیون روسیه، ترکیه، چین، سوئیس، آمریکا، آلمان، اوکراین، ایران، کانادا، ایتالیا. (ایران در رتبه هشتم)

لازم به ذکر است جمهوری آذربایجان، در رده دوازدهم کشورهای عمده مقصد صادرات ایران قرار دارد.

میزان واردات جمهوری آذربایجان از کشورهای رقیب و رتبه بندی آن بر اساس آمار ژانویه سال ۲۰۲۰

رتبه	کشور	ارزش صادرات (دلار)	درصد کل صادرات آذربایجان
۱	ایتالیا	۱,۱۴۲,۷۸۱,۵۰۰	۵۶,۳
۲	رژیم غاصب اسرائیل	۱۸۰,۹۵۲,۴۲۰	۸,۵
۳	ترکیه	۱۲۲,۷۳۶,۲۵۰	۵,۸
۴	تونس	۹۳,۲۰۷,۵۸۰	۴,۴
۵	اوکراین	—	۴
۶	چک	—	۳,۱
۷	پرتغال	—	۲,۸
۸	آلمان	—	۲,۳
۹	روسیه	—	۲,۳
۱۰	اتریش	—	۲,۲

جدول بررسی میزان صادرات ایران و کشورهای دیگر به آذربایجان:**مهمترین اقلام وارداتی جمهوری آذربایجان در سال ۲۰۱۹**

کالا	میزان واردات از جهان (دلار)	میزان واردات از ایران (دلار)	درصد
مروارید طبیعی یا پرورده، سنگ‌های گرانبها یا نیمه گرانبها، فلزات گرانبها، سکه و ...	۲ میلیارد و ۱۳۲ میلیون	—	—
راکتورهای هسته‌ای، دیگ‌های بخار و آبگرم، ماشین‌آلات و وسایل مکانیکی، اجزاء و قطعات آنها	۱ میلیارد و ۶۳۷ میلیون	—	—



-	-	۱ میلیارد و ۲۴ میلیون	ماشین‌آلات و دستگاه‌های برقی و اجزاء و قطعات آنها، دستگاه‌های ضبط و پخش صوت و ...
۱.۷۲	۱۶ میلیون	۹۲۷.۴ میلیون	وسایل نقلیه زمینی غیر از نواقل روی خط راه‌آهن یا تراموا و اجزاء و قطعات و متفرعات آنها
۱۸.۵	۱۵۳.۵ میلیون	۸۲۸.۳ میلیون	سوختهای معدنی، روغن‌های معدنی و محصولات حاصل از تقطیر آنها، مواد قیری، موم‌های معدنی
۲.۰۸	۱۳.۴ میلیون	۶۴۲.۴ میلیون	مصنوعات از چدن، آهن یا فولاد
۳.۰۳	۱۲.۳ میلیون	۴۰۵.۶ میلیون	چدن، آهن و فولاد
۱۹.۳	۷۸ میلیون	۴۰۴ میلیون	مواد پلاستیکی و اشیاء ساخته شده از این مواد
-	-	۴۰۱ میلیون	غلات
-	-	۲۹۶.۵ میلیون	محصولات دارویی
-	۲۶.۱ میلیون	-	محصولات سرامیکی
-	۱۹.۳ میلیون	-	سبزیجات، نباتات، ریشه و غده‌های زیرخاکی خوراکی
-	۱۸.۵ میلیون	-	شیشه و مصنوعات شیشه‌ای
-	۱۳.۱ میلیون	-	میوه‌های خوراکی، پوست مرکبات یا پوست خربزه و همانند
-	۱۱.۵ میلیون	-	مصنوعات از سنگ، گچ، سیمان، پنبه نسوز، میکا یا از مواد همانند

لجستیک و ترانزیت کالا:

این استان قادر است با ایجاد زیرساخت‌های نرم افزاری و سخت افزاری ترانزیتی و لجستیکی بیش از ۱۵ درصد سهم ترانزیت کشور را به خود اختصاص داده و به عنوان مبدا و مقصد جریان‌ات ترانزیتی کالا و خدمات منطقه‌ای و بین‌المللی فعالیت نماید .
با توجه به قرارگیری ایران در منطقه جنوب غرب آسیا و محل اتصال ۵ کریدور بین‌المللی و ۵ کریدور منطقه‌ای، از جمله نقاط مورد توجه کشورهای تولیدکننده و مصرف‌کننده کالا و شرکتهای توزیع و یا شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی می باشد



ظرفیت بالقوه ایران در عرصه ترانزیت حداقل حدود ۱۰۰ میلیون تن کالا می‌باشد که اگر برای هر تن فقط در عرصه ترانزیت ۲۰۰ دلار سود لحاظ شود درآمد، سالیانه ایران از این محل حدود ۲۰ میلیارد دلار مستقیم خواهد بود. ولی عدم توجه جدی به اهمیت لجستیک و حمل و نقل در ایران در برنامه های اقتصادی و مدیریتی کشور سبب شده است میزان ترانزیت از خاک ایران به حدود ۱۲ میلیون تن رسیده و درآمد حاصله از آن به حدود ۲/۵ میلیارد دلار برسد

همچنین وجود دو میدا و ورودی و خروجی جلفا و نوردوز در مرزهای جمهوری های آذربایجان و ارمنستان و در عین حال فعالیت منطقه آزاد ارس و منطقه ویژه سهلان و مراغه و گمرکات بزرگ و مجهز در استان را می توان از مریتهای نسبی در این حوزه برشمرد.

احداث زیرساخت های ارتباطی و توسعه کریدورهای فعالیتی منطقه ای:

۱. احداث خط آهن جلفا - نوردوز و قلی بگلو و اتصال آن به جمهوری آذربایجان، گرجستان و روسیه
 ۲. آزاد راه تبریز - اهر - قلی بگلو - جمهوری آذربایجان ، گرجستان ، روسیه و در نهایت هلسینگی
 ۳. احداث خط آهن جلفا - چشمه ثریا (در خاک ایران)، ترکیه (کارص) به کشورهای CIS و اروپا
 ۴. ایجاد هاب های لجستیکی در پهنه تبریز و منطقه آزاد ارس برای حضور سرمایه گذاران خارجی و داخلی
 ۵. رونق دهی به فعالیت خط ترانزیتی جلفا - نوردوز - بیله سوار - جمهوری آذربایجان (کشورهای آذربایجان و گرجستان و ترکیه با اعمال تسهیلات ویژه در خط ترانزیتی آذربایجان - گرجستان - ترکیه، بیش از ۶۰ درصد ترانزیت کالا را از مسیر ایران به آن مسیر انتقال داده اند).
- این موضوع اصلاً تناسبی با جایگاه ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی ایران در سطح منطقهای و حتی جهانی ندارد. عدم حضور ایران در ترتیبات منطقهای کالا و خدمات و نارسایی و نقصان در اتصال زیرساختهای ریلی و جادهای به برخی کشورهای همجوار، سبب شده است تا کشورهای منطقهای همانند ترکیه و امارات متحده عربی گوی سبقت از ایران گرفته و در حین حضور در ترتیبات منطقهای و همگرایی های اقتصادی منطقهای، سهم خود را در این عرصه بیش از دهها برابر ایران ارتقاء دهند. لذا بایستی سیاستگذاران و مدیران عرصه اقتصاد، عنایت ویژه ای به توسعه کریدورهای ترانزیتی ریلی و جادهای و به تناسب آن ارتقاء شاخصهای لجستیک و توانمند سازی تجاری که زمینه های حضور ایران را در عرصه تجارت و لجستیک فراهم می کند، معطوف نمایند .
- نقصان در اتصال شبکه ریلی ایران به کشورهای همجوار سبب شده ایران چنان مزیتی را در عرصه ترانزیت کالا در کشورهای منطقه ای ایجاد ننموده و اکثراً فشار بر حمل و نقل جاده ای تحمیل گردد. فرسودگی ناوگان و افزایش نهاده های حمل و نقل و در عین حال دخالت بیش از ۲۵ سازمان و نهاد در امر ترانزیت سبب شده تا هزینه های زمانی و مالی حمل و نقل و ترانزیت از ایران بیشتر گردد. ماحصل آن ظهور ترتیبات منطقه ای کالا و خدمات و در عین حال همگرایی های اقتصادی کشورهای منطقه ای برای بهره مندی از مزیت های ترانزیت بوده است. مانند خط آهن باکو - تفلیس - کارص و یا خط لوله نفتی و گازی باکو - جیهان؛ شکل



<p>گیری کریدور بیزانس در آسیای میانه و اتصال آن از طریق بندر باکو به خط آهن BTK و خط لوله نفتی تاپی (ترکمنستان، افغانستان، پاکستان و هندوستان) با هزینه ۱۰ میلیارد دلار به طول ۱۷۳۵ کیلومتر</p> <p>صلح آذربایجان و ارمنستان و گشایش مسیر ریلی در همجواری مرز ایران، مجدداً تفکر و یا گشایش مسیر ریلی ایران به روسیه را مطرح نموده است. ایران و روسیه عضو اتحادیه اروآسیا و در عین حال کریدور ترانزیتی شمال-جنوب می باشند. گشایش این مسیر زمینه های فعالیت های اتحادیه اروآسیا و شمال-جنوب را فراهم خواهد کرد.</p> <p>آنچه بیش از پیش برای اقتصاد منطقه ای تاثیرگذار خواهد بود، گشایش مسیرهای ارتباطی و خصوصاً ریلی جمهوری آذربایجان و خود مختاری نخجوان از خاک ارمنستان یعنی موازی مرز ایران با کنترل نهادهای سرویس مرزی FSB روسیه و مشارکت ترکیه است. عملاً این نهادها با نقش اپراتورهای سوم حقوقی و مرزی این نقش را برعهده گرفته و تاثیرات اقتصادی زیادی را در سطح منطقه ای ایجاد خواهد نمود.</p>	
<ol style="list-style-type: none"> ۱. در منطقه مرزی خدافین زیرساخت های انتظامی گمرکی (از جمله کد گمرکی) وجود دارد. لیکن به دلیل عدم وجود گمرک در جمهوری آذربایجان و عدم توجه مسئولین استانی به این موضوع، این ظرفیت بلااستفاده مانده است. ۲. عدم توجه دولت و بخش خصوصی به رقبای صادراتی آذربایجان از جمله ایتالیا، ترکیه و ... ۳. مشکلات ترانسفر مالی با آذربایجان ۴. نگاه کوتاه مدت بخش خصوصی به تجارت با آذربایجان ۵. عدم انسجام دولت و بخش خصوصی در خصوص توسعه صادرات ۶. عدم برنامه ریزی مناسب دولت و بخش خصوصی در خصوص ظرفیت های صادرات به آذربایجان ۷. عدم توجه به نیازهای زیر ساختی آذربایجان و نخجوان از سوی دولت و بخش خصوصی و عدم برنامه ریزی صادرات محصولات ایرانی ۸. ترکیه تمامی محصولات زیرساختی لازم جمهوری نخجوان را تامین می کند و ایران تنها ارزاق مورد نیاز این جمهوری تامین می کند و آن هم به دلیل پایین بودن ارزش پول ملی ایران. این مقدار صادرات به نخجوان با توجه به هم مرز بودن بسیار ناچیز می باشد. ۹. عدم انسجام در صادرات و عدم وجود کنسرسیوم های صادراتی در بازار باعث گردیده محصولات ایرانی در آن کشور شناخته نشوند. ۱۰. عدم توجه به کیفیت و استاندارد کالاهای صادراتی توسط بخش خصوصی و دستگاه های ذیربط ۱۱. ضعف دیپلماسی اقتصادی ایران برای تسهیل امر تجارت و یا جریانات عبوری کالا و خدمات از مفاصل عبوری کالا همچون پایانه های مرزی ریلی و جاده ای و دریایی ۱۲. وجود نارسائیهای اساسی در حوزه کسب و کارها و عدم جذب سرمایه گذاران عرصه بازرگانی و تجارت و حمل و نقلی بین المللی ۱۳. عدم توجه به تجاری سازی کریدورهای ترانزیتی عبوری در سطح منطقه ای 	<p>ایرادات و مشکلات مطروحه</p>



<p>۱۴. وجود قوانین دست و پاگیر دولتی برای رونق فعالیتهای بخش خصوصی</p> <p>۱۵. عدم دخالت بخش اقتصادی استانها در تصمیمات ملی با مزیت‌های نسبی ناحیه ای و بروز مشکلات ساختاری در اجرای قوانین در استانها و مفاصل اقتصادی</p> <p>۱۶. زمانبر بودن اجرای پروژه های زیرساختی در ایران و خارج شدن آنها از توجیه اقتصادی با کوچکترین تغییرات ژئوپلیتیکی در سطح منطقه ای بمانند کم‌رنگ شدن اهمیت اجرایی طرح ریلی جلفا - اصلاندوز و تبریز - چشمه ثریا و ... با صلح آذربایجان و ارمنستان</p> <p>۱۷. کم رنگ شمالغرب کشور خصوصا استان آذربایجان شرقی بعنوان هاب لجستیک منطقه ای با صلح آذربایجان - ارمنستان و نقش گیری نخجوان و کارص ترکیه بعنوان بنادر خشک ، بنادر حاشیه دریای سیاه و دریای خزر.</p> <p>۱۸. عدم فعال سازی کریدورهای ترانزیتی با سطح منطقه ای باعث جایگزینی مسیرهای جدید در کشورهای منطقه ای می گردد.</p> <p>۱۹. خارج شدن پروژه ریلی همچون جلفا - اصلاندوز در طرف ایران از رده سرمایه گذاری و توجیه اقتصادی.</p> <p>۲۰. دسترسی مستقیم ترکیه از طریق مسیر نخجوان - ارمنستان به کشورهای آسیای میانه و آذربایجان و خارج شدن ایران از مسیرهای ترانزیتی ترکیه به جمهوری آذربایجان.</p> <p>۲۱. ارتباط مستقیم ترکیه با ارمنستان و خارج شدن ایران از مسیر ترانزیت کامیون های ترکیه از خاک ایران .</p> <p>۲۲. خود مختاری نخجوان سالهاست بعنوان منطقه آزاد مصوب شده و نقش نخجوان را در سطح منطقه ای بعنوان شهر لجستیک مصوب کرده اند. دسترسی ریلی آذربایجان - نخجوان - ترکیه - ایران، یقیناً باعث نقش گیری نخجوان در سطح منطقه ای شده و در آینده نخجوان بعنوان بندر خشک کشورهای منطقه ای مطرح خواهد شد. در صورت عدم برنامه ریزی دقیق و منطقی قسمتی از نقشه های لجستیکی ایران به نخجوان انتقال خواهد یافت.</p>	
<p>جلسه کارگروه کارشناسی شورای گفتگو با بررسی بررسی ظرفیت های مرزی آذربایجان شرقی و مشکلات و موانع موجود با حضور نمایندگان گمرکات و پایانه های مرزی استان، میز آذربایجان، نمایندگی وزارت کشور در تبریز، سازمان صمت، در تاریخ ۹۹/۰۹/۲۲ برگزار گردید در این جلسه لزوم برنامه ریزی لازم و طراحی برنامه های جایگزین برای حضور در بازار کشورهای همسایه به خصوص دو کشور آذربایجان و ارمنستان مطرح شد و مقرر گردید پیشنهادات مطروحه در نشست اصلی طرح و تعیین تکلیف گردد.</p> <p>لینک خبر: https://www.tzccim.ir/News/1946</p>	<p>گزارش کارشناسی مورخ ۹۹/۰۹/۲۲</p>



<p>۱. ضرورت بهره برداری از مرز خدآفرین به جهت توسعه صادرات استان و کشور</p> <p>- عقد توافقنامه فی ما بین دو کشور جهت بازگشایی دوسویه مرز خدآفرین توسط وزارت امور خارجه با پیگیری استانداری استان</p> <p>- کارگروهی تخصصی به منظور احصاء مشکلات موجود در بازگشایی مرز خدآفرین توسط اتاق بازرگانی و دستگاه های مربوطه تشکیل گردد.</p> <p>۲. تشکیل کارگروه تخصصی در خصوص بررسی ظرفیت های اقتصادی مناطق آزاد شده آذربایجان و ارائه راهکار جهت استفاده از این پتانسیل توسط اتاق بازرگانی</p> <p>۳. مذاکره و رایزنی با کنسولگری آذربایجان جهت برنامه ریزی های اقتصادی فی ما بین توسط استانداری استان</p> <p>- تدوین ماموریت برای پایانه های مرزی هم مرز یا خود مختاری نخجوان و جمهوری آذربایجان برای استفاده بهینه از فضاهاى احداثی و مزیت های نسبی حاکم</p> <p>- هماهنگی ملی برای کاهش تشریفات مرزی و ایجاد مشوقات لازم با جمهور آذربایجان برای کاهش انگیزه آنها برای استفاده از خط آهن آذربایجان - ارمنستان - نخجوان و در نهایت نگهداشت اهمیت خط ترانزیت جاده ای از ایران</p> <p>- هماهنگی با جمهوریهای آذربایجان و ارمنستان برای گشایش مسیر جاده ای و ریلی ایران ، نخجوان ، ارمنستان ، گرجستان که در ایام جنگ بیش از ۵ میلیون تن کالا از مسیر یاد شده وارد گمرک میشد.</p> <p>- فعال نمودن شبانه روزی گمرک مرزها</p> <p>۴. ایجاد کنسرسیوم های صادراتی با همکاری اتاق بازرگانی و سازمان صمت</p> <p>۵. استانداری استان اقدامات لازم جهت اجرای پروژه های مهم و تاثیرگذار در راستای توسعه صادرات استان را در دستورکار خود قرار دهد:</p> <p>- توسعه ترمینال بین المللی فرودگاه تبریز و پایانه کارگو.</p> <p>- احداث آزادراه تبریز - اهر - مرز جمهوری آذربایجان.</p> <p>- تبدیل فرودگاه تبریز به هاب منطقه.</p> <p>- بازگشایی خط ترانزیتی نخجوان - ارمنستان - آذربایجان در اقتصاد منطقه ای</p> <p>۶. تلاش جدی استانداری به منظور تعیین استان آذربایجان شرقی به عنوان استان معین در تعاملات اقتصادی منطقه</p>	<p>پیشنهادات</p>
<p>گزارشات آماری تجاری مطروحه از مرکز تجارت بین الملل استخراج شده است.</p>	<p>مدارک و مستندات</p>