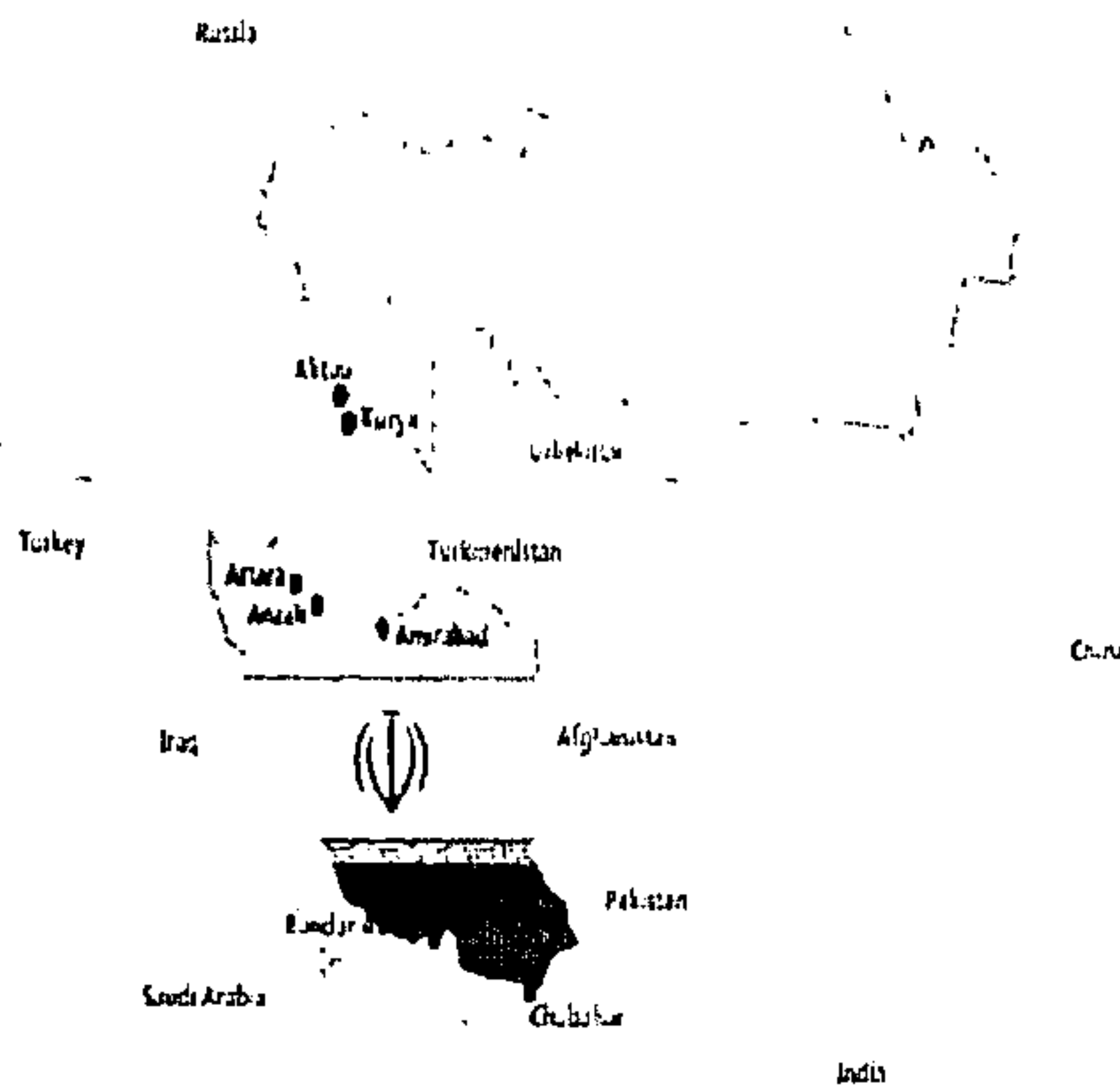
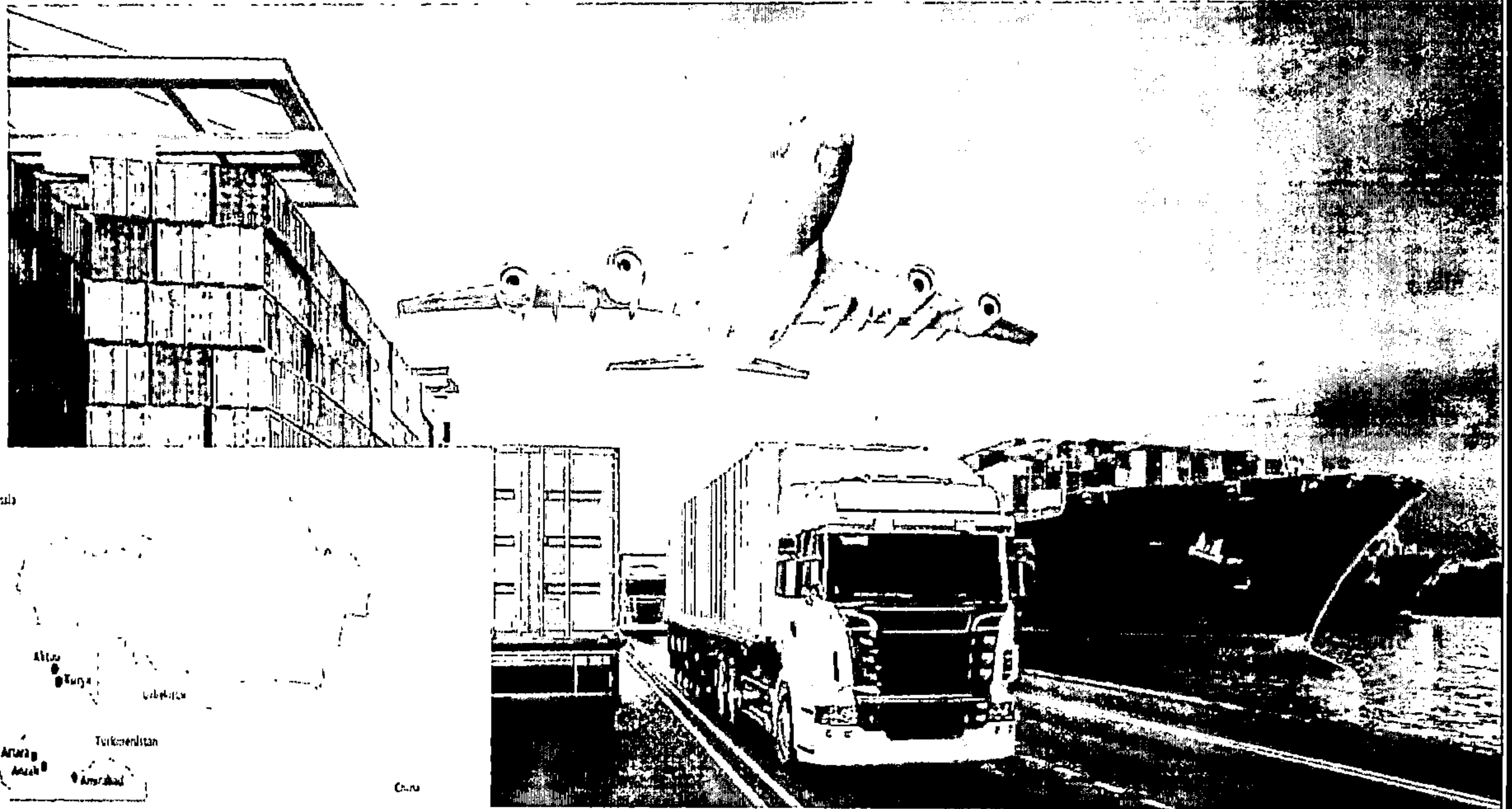




سفارت جمهوری اسلامی ایران - آستانه



**جایگاه جهانی صنعت حمل و نقل  
قزاقستان پس از تحولات فوریه  
۲۰۲۲ با نگاهی به تاثیر تحولات  
مذکور بر صنعت مشابه کشورمان**



سفارت جمهوری اسلامی ایران - آستانه

بسمه تعالی

## جایگاه جهانی صنعت حمل و نقل قزاقستان پس از تحولات فوریه ۲۰۲۲ با نگاهی به تأثیر تحولات مذکور بر صنعت مشابه کشورمان

خلاصه مدیریتی:

آگاه از جایگاه راهبردی خود و با هدف شبکه ترانزیت و حمل و نقل بین‌قاره‌ای، قزاقستان ظرف ۱۵ سال گذشته ۳۵ میلیارد دلار در زیرساخت حمل و نقل سرمایه‌گذاری نموده است. شاخص‌های موجود نیز حاکی از رشد ترانزیت در قزاقستان است. اعداد موجود گرچه مبین فاصله معنادار این کشور تا تبدیل شدن به "قدرت تمام‌عیار" حمل و نقل است، لیکن جریان وقایع پس از فوریه ۲۰۲۲ همچون باد موافقی برای توسعه اقتصاد حمل و نقل بین‌المللی قزاقستان در حال وقوع است. توسعه اقتصاد حمل و نقل قزاقستان عاملی مثبت برای توسعه اقتصاد مشابه کشورمان ارزیابی می‌گردد.

در ده سال گذشته و در راستای توسعه "جاده ابریشم جدید" از طریق ابتکار جاده و راه، چین در پی این بوده است که اقتصادهای جهانی را در یک شبکه چین‌محور یکپارچه کند. به همین دلیل راه‌آهن سریع‌السير چین - اروپا که از روسیه و سپس اوکراین یا بلاروس عبور می‌کند به سرعت رشد کرد. به لطف یارانه‌های دولتی (چین)، قطارهای باری این مسیر به سرعت جایگاهی بالاتر از حاملان هوایی و دریایی یافتند زیرا قیمت تمام‌شده بار ارسالی از این طریق به یک پنجم ترابری هوایی بار کاهش یافته و ۷۵٪ نیز از حمل توسط کشتی سریع‌تر است. بدین ترتیب این راه‌آهن روشی ارجح برای برخی محصولات گران‌قیمت مورد تقاضای بالا از جمله خودروهای برقی و اقلام تجارت الکترونیک است.

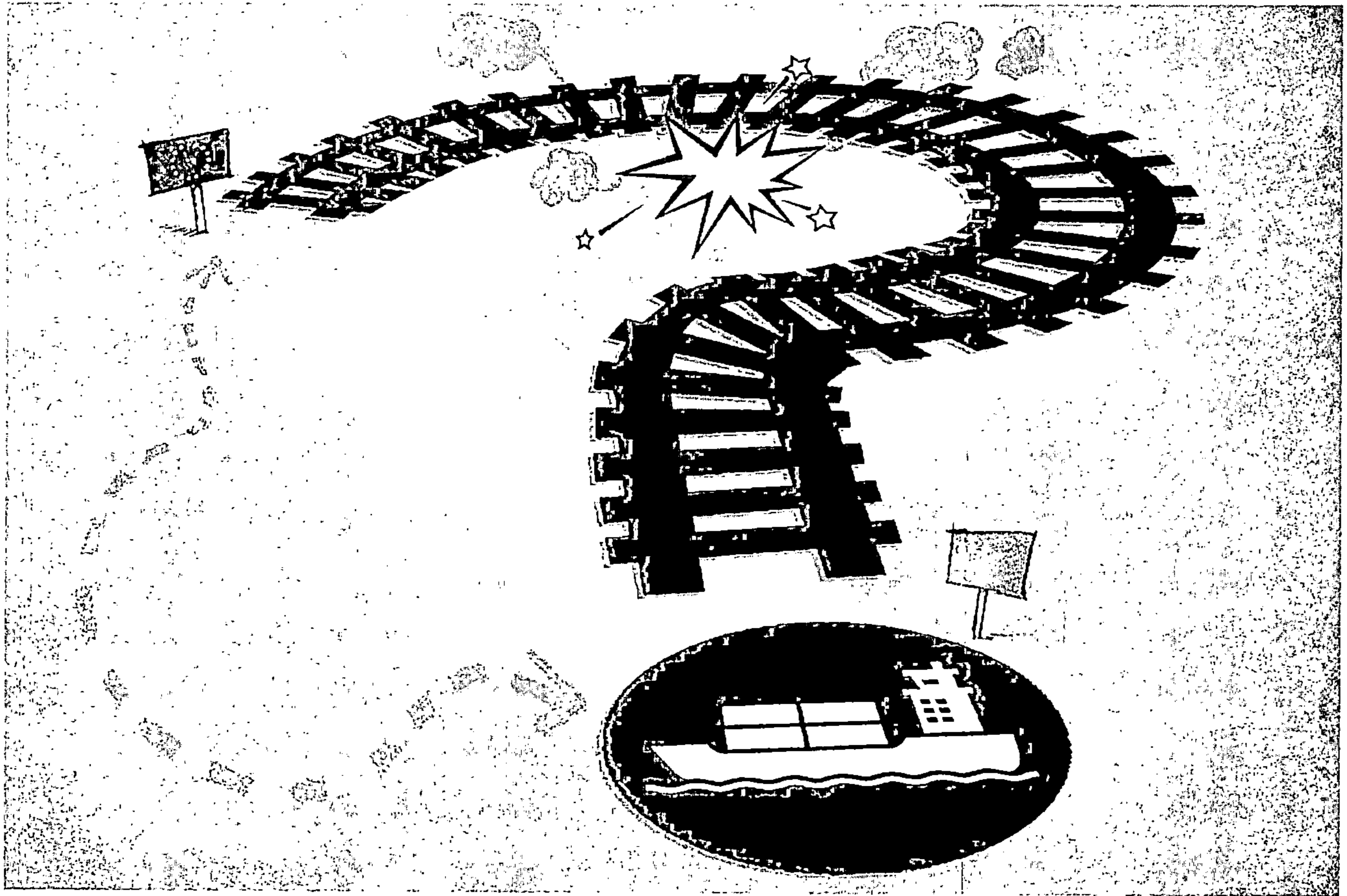
این وضعیت اما در فوریه ۲۰۲۲ و با حمله روسیه به اوکراین به صورت جدی تغییر کرد. اکنون بسیاری از تجار اروپایی با ترس از گرفتاری در عواقب تحریم‌های ضدروسی، به صرف استفاده از دیگر روش‌ها و منجمله دریا افتاده‌اند. در واقع وضعیت این خط‌آهن که از ۲۰۱۱ کار خود را آغاز کرد اکنون به برگشتن به وضعیت زمان شروع آن نزدیک شده است!

البته بر اساس آمارهای رسمی راه‌آهن چین، حجم بار جابجا شده توسط خط‌آهن چین - اروپا در هشت ماه نخست ۲۰۲۳ در مقایسه با مقطع مشابه سال ماقبل آن ۲۳٪ رشد نشان می‌دهد. اما این موضوع به این دلیل است که بسیاری از کالاهای ارسالی چین، از روسیه فراتر نرفته‌اند! بازار روسیه اکنون پذیرای تعداد بیشتری خودروهای چینی است. در واقع اکنون این خط‌آهن به خط‌آهن چین - روسیه تبدیل شده است!



## سفارت جمهوری اسلامی ایران - آستانه

لهستان گزارش کرده است ترافیک قطارها در مالاسویچ<sup>۱</sup> (ایستگاه بزرگ قطار میان لهستان و بلاروس که ۹۰٪ قطارهای عبوری به اروپا از آن می‌گذرند) پس از فوریه ۲۰۲۲ نصف شده است. در طرف شرقی وضعیت بدتر هم گزارش شده است. بر اساس آمار "شاخص اتحاد ریلی اوراسیا"<sup>۲</sup> حجم بار جابجاشده در مسیر روسیه - قزاقستان و بلاروس در مقطع ژانویه - آگوست ۲۰۲۳ با کاهش ۴۸.۹۵ درصدی به ۱۴۹۳۶۰ کانتینر ۲۰ فوت رسید. این آمار تنها معادل ۱۱.۸٪ آمار اعلامی از سوی راه‌آهن چین (۱.۲۶ میلیون کانتینر ۲۰ فوت) در همین زمان است. سال ۲۰۲۲ این سهم برابر ۲۵.۷٪ و در آوریل ۲۰۲۱ برابر ۴۲.۳٪ بود. اکنون همچنین تعداد کشورهای پذیرنده قطارهای عبوری از روسیه از ۱۱ کشور دو سال پیش به ۵ کشور بلژیک، مجارستان، لهستان، آلمان و هلند کاهش یافته‌اند.<sup>۱</sup>



<sup>۱</sup> Malaszewicze

<sup>۲</sup> "Eurasian Rail Alliance Index"



## نقش قزاقستان در این میان

وضعیت صنعت حمل و نقل قزاقستان به روایت آمار (با در نظر گرفتن اینکه کل بار ارسالی چین به اروپا در سال ۲۰۲۲ از مسیر دریایی برابر ۱.۶ میلیارد تن بوده است):

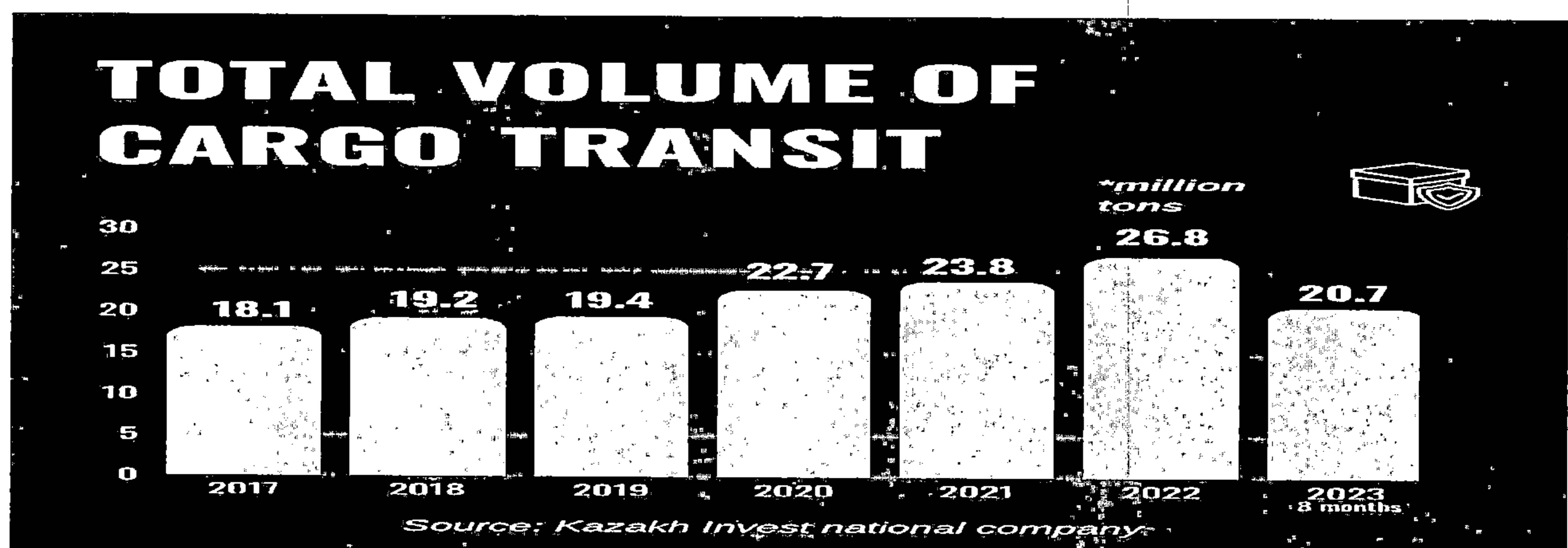
ملاحظات	رشد (نسبت به مدت مشابه سال ماقبل)	میلیون تن	میزان بار جابجاشده / روش / مقطع زمانی
	+۳.۲٪	۷۲۵.۶	میزان بار جابجاشده در قزاقستان در نه ماه ۲۰۲۳
	-	۳۰۸.۱	میزان بار جابجاشده توسط راه آهن در قزاقستان در نه ماه ۲۰۲۳
	-۲.۶٪	۴۰.۵	میزان بار جابجاشده توسط راه آهن در قزاقستان در کل ۲۰۲۲
با ۹۷۴۵۰۰ کانتینر ۲۰ فوت جابجا شده است. این میزان معادل ۱.۲۹٪ کل صادرات چین به اروپا از مسیر دریایی و شامل کالاهای پزشکی و گرانتقیمت است به دلیل لزوم ارسال سریع به اروپا از طریق قزاقستان ارسال می شود.	+۲۵٪	۲۰.۷	میزان ترانزیت بار قزاقستان در هشت ماه ۲۰۲۳
تقریباً ۸۲٪ کل بار ترانزیتی قزاقستان	-	۱۷.۱	میزان ترانزیت بار قزاقستان در هشت ماه ۲۰۲۳ به صورت ریلی
سهم چین از این ترانزیت با ۱.۵ میلیون تن به دو برابر افزایش رسیده است.	+۴۴٪	۳.۶	میزان ترانزیت بار قزاقستان در نه ماه ۲۰۲۳ به صورت جاده ای
	+۲۲٪	۵.۵	میزان بار جابجاشده در قزاقستان در نه ماه ۲۰۲۳ به صورت جاده ای
	+۱۱.۲٪	۲۶.۸	میزان ترانزیت بار قزاقستان در کل سال ۲۰۲۲
	+۱۹٪	۱.۶	بار جابجاشده ریلی در مسیر قزاقستان به ایران از طریق ترکمنستان تا پایان اکتبر ۲۰۲۳
به لحاظ تعداد کانتینر کاهش ۳۷ درصدی وجود دارد. کلاً ظرفیت این مسیر سالانه ۶ میلیون تن است که قزاقستان و آذربایجان قصد دارند تا ۲۰۲۷ این ظرفیت را به ۱۰ میلیون تن برسانند.	+۸۵٪	۱.۷۴	میزان بار جابجاشده در کریدور میانی (ترانس خزر) در هشت ماه ۲۰۲۳
	+۱۰۰٪	۱.۶۸	میزان بار جابجاشده در کریدور میانی (ترانس خزر) در کل سال ۲۰۲۲



### سفارت جمهوری اسلامی ایران - آستانه

در بستر تحولات ناشی از جنگ در شرق اروپا و اعمال تحریم‌ها علیه روسیه، قزاقستان در پی اجرای دستور رئیس‌جمهورش برای تبدیل به نقطه ثقل صنعت حمل و نقل و لجستیک اوراسیا است. قاسم-ژومارت توقایف، رئیس‌جمهور قزاقستان در تاریخ ۱۴۰۲/۰۶/۱۰ برنامه بلندپروازانه‌ای را برای تبدیل این کشور به "قدرتی تمام‌عیار" در این حوزه ترسیم نمود. وی دولت را مکلف کرد سهم حمل و نقل و لجستیک در تولید ناخالص داخلی کشور تا سال ۲۰۲۶ را به ۹٪ برساند (این عدد در پایان ۲۰۲۲ برابر ۶.۲٪ تولید ناخالص داخلی و در نیمه نخست ۲۰۲۳ نیز برابر ۵.۹٪ بود).

دولت قزاقستان در همین راستا با تصویب مفهوم توسعه حمل و نقل و لجستیک ۲۰۳۰، چشم‌انداز توسعه بسترهای مختلف حمل و نقل شامل راه‌آهن، جاده، دریایی و هوایی و لجستیک لازم را مشخص نموده است. بر اساس آخرین آمارها، در نه‌ماهه ۲۰۲۳ برابر ۷۲۵.۶ میلیون تن بار در قزاقستان جابجا شده که نسبت به مدت مشابه سال ماقبل ۳.۲٪ رشد نشان می‌دهد.<sup>۲</sup> در هشت ماه ۲۰۲۳، ترافیک ترانزیت قزاقستان به ۲۰.۷ میلیون تن رسید که معادل ۲۵٪ از مقطع مشابه ۲۰۲۲ بیشتر بود. این تناژ با ۹۷۴۵۰۰ کانتینر ۲۰ فوت جابجا شده است. در این مقطع ۲.۲۶ میلیون تن بار به صورت جاده‌ای جابجا شد که بیانگر ۱۸.۹٪ رشد نسبت به ۲۰۲۲ بود. در کل سال ۲۰۲۲ میزان ۲۶.۸ میلیون تن بار در قزاقستان ترانزیت شد. در مقطع ۲۰۲۱-۲۰۱۵ میانگین رشد سالانه ترانزیت بار توسط کلیه روش‌ها برابر ۱۴.۸٪ بوده است. قزاق‌ها می‌خواهند تا ۲۰۳۰ در راستای برنامه‌های این کشور برای توسعه ظرفیت حمل و نقل و لجستیک بار، حجم ترانزیت کالا از طریق قزاقستان به عدد ۳۵ میلیون تن در سال برسد.<sup>۳</sup> آنها ظرف ۱۵ سال گذشته با هدف توسعه شبکه ترانزیت و کریدورهای میان‌قاره‌ای ۳۵ میلیارد دلار در بخش حمل و نقل و لجستیک خود سرمایه‌گذاری نموده‌اند.<sup>۴</sup>



راه‌آهن



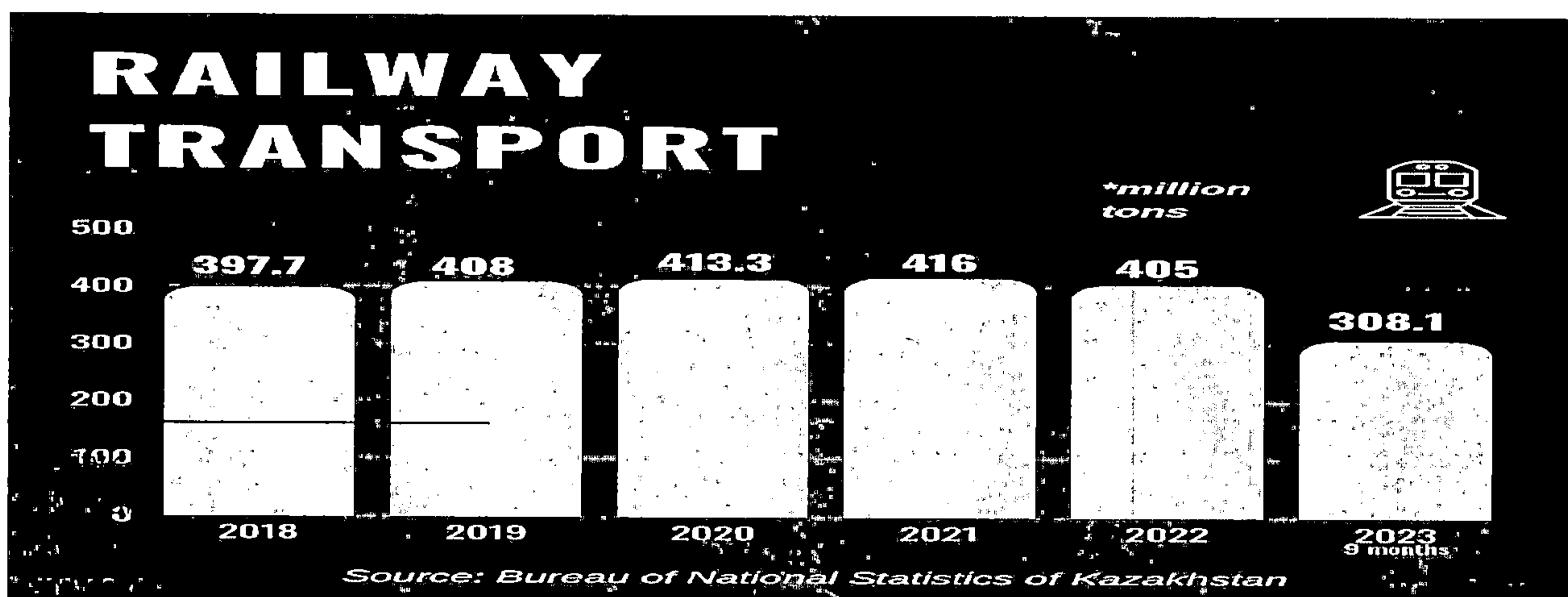
### سفارت جمهوری اسلامی ایران - آستانه

راه‌آهن قزاقستان در ۲۰۲۲ جمعاً ۴۰۵ میلیون تن بار جابجا نمود. در نهم ماهه ۲۰۲۳ این عدد برابر ۳۰۸.۱ میلیون تن بوده است. تقریباً ۹۰٪ بار ترانزیتی قزاقستان با شبکه ریلی این کشور جابجا می‌شود. ۵ کریدور ریلی بین‌المللی مهم از قزاقستان عبور می‌کند. کریدورهای شمال-جنوب و ترانس‌آسیا (در قزاقستان از دوستیق<sup>iii</sup>/آلتینکول<sup>iv</sup> - موئینتی<sup>v</sup> - آستانه - پتروپاول) در مسیر چین - اروپا هستند. علاوه بر این، کریدور آسیای مرکزی راه‌آهن ترانس‌آسیا به عنوان پیونددهنده حیاتی ترانزیت میان روسیه و کشورهای آسیای میانه عمل می‌کند. این مسیر در قزاقستان از ساریاقاش<sup>vi</sup> در جنوب شروع و از طریق آریس<sup>vii</sup> و قندیاقاش<sup>viii</sup> به اوزینکی<sup>ix</sup> می‌رسد.

مسیر دوستیق/آلتینکول - آقتوگای<sup>x</sup> - آلماتی - ساریاقاش نیز بخش از کریدور جنوبی خط‌آهن ترانس‌آسیا است که چین و جنوب شرق آسیا را به آسیای میانه و خلیج فارس متصل می‌کند.

قزاقستان همچنین بخشی از برنامه کریدور تراسیکا (کریدور حمل و نقل اروپا، قفقاز و آسیا) است که سیزده کشور را دربر می‌گیرد. بخش قزاقستانی این کریدور نیز در ایستگاه دوستیق/آلتینکول آغاز و از طریق موئینتی و بینئو<sup>xi</sup> به بنادر آقتائو و کوریک در بخش غربی کشور می‌رود.

همچنین خط‌ریلی قزاقستان - ترکمنستان - ایران در مسیر شرقی کریدور شمال - جنوب، پیوند مستقیمی میان چین و ایران بوجود آورده است. در ده ماه ۲۰۲۳ میزان ترافیک بار در این مسیر به ایران با ۲۵٪ رشد نسبت به سال قبل به ۱.۶ میلیون تن رسید. برای توسعه این مسیر طرف‌ها در حال ارتقاء زیرساخت‌ها و امکانات پایانه‌ای، رفع موانع اداری و ایجاد شرایط مطلوب برای شرکت‌های حمل و نقل هستند.



<sup>vii</sup> Arys

<sup>viii</sup> Kandyagash

<sup>ix</sup> Ozinki

<sup>x</sup> Aktogay

<sup>xi</sup> Beineu



سفارت جمهوری اسلامی ایران - آستانه

### مسیر بین‌المللی ترانس خزر (کریدور میانی)

این مسیر اکنون همچنین مورد توجه اروپا و آمریکا نیز هست. ترانس خزر یک مسیر چندروشی به طول ۶۱۸۰ کیلومتر است. در هشت ماه ۲۰۲۳ میزان حجم بار جابجاشده با کشتی در آن از مبدأ بنادر آق‌تائو و کوریک ۱.۷۴ میلیون تن بوده که در مقایسه با سال گذشته موید رشد ۸۵ درصدی است. البته تعداد کانتینر جابجاشده ۱۲۶۰۰ عدد بود که نشاندهنده کاهش ۳۷ درصدی است. این کاهش ناشی از استفاده تجار از مسیر دریایی اعلام‌شده است زیرا شرکت‌های حمل و نقل دریایی (از شرق چین به اروپا) قیمت خود را کاهش داده و نیز یارانه‌های دولت چین به حمل و نقل بار از طریق خزر نیز قطع شده است. در کل ظرفیت مسیر ترانس خزر شش میلیون تن شامل ۸۰ هزار کانتینر ۲۰ فوتی است.<sup>۵</sup>

## TRANS-CASPIAN INTERNATIONAL TRANSPORT ROUTE (MIDDLE CORRIDOR)

TITR is a multimodal route that connects Asia and Europe via Kazakhstan and the Caspian Sea



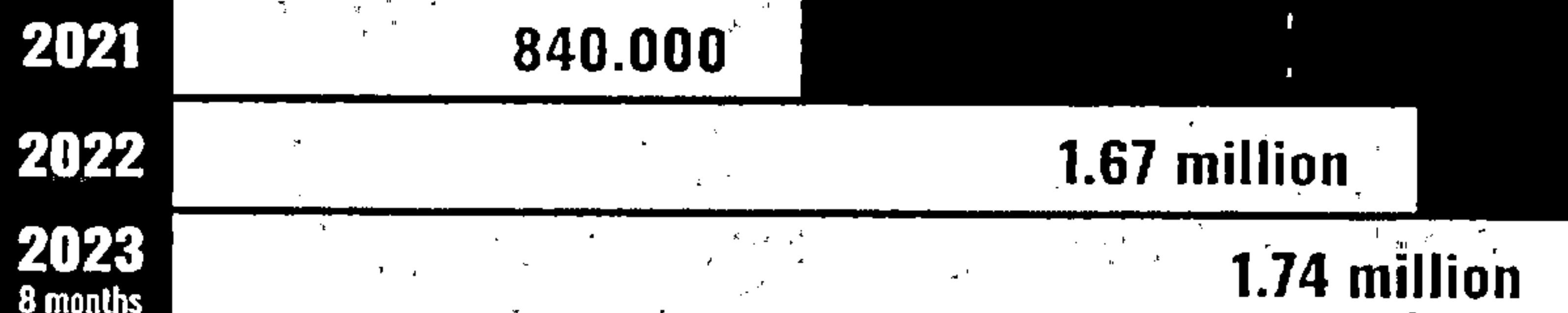
Throughput capacity - 6 million tons, including 80,000 TEU

Processing and transportation times along TITR were reduced from 38-53 days last year to 19-23 days

Length - 6,180 km

The goal is 14-18 days, including 5 days via Kazakhstan

### TOTAL TRANSPORTED, TONS



+85% ↑



12,600 TEU

-37% ↓

VOLUME OF CONTAINER TRANSPORTATION, JANUARY-AUGUST 2023

Source: Ministry of Transport of Kazakhstan



## سفارت جمهوری اسلامی ایران - آستانه

اما در این مسیر گلوگاه‌های زیرساختی و دردسرهای اداری و گمرکی زیادی هست. دریای خزر نیز دریایی مواج است که وزش باد در آن باعث تاخیر در حرکت کشتی‌ها می‌شود. باری که از چین عازم اروپا شود از طریق کریدور میانی ۳۸ روز در راه خواهد بود در حالیکه مسیر روسیه این بار را ۱۲ روزه به مقصد می‌رساند. حتی با وجود حمایت‌های دولتی هم قیمت‌های ارسال بار بالا هستند. اما اروپایی‌ها اما از آن حمایت می‌کنند. مائرسک (دانمارک) و دویچه بان<sup>xii</sup> (آلمان) سال گذشته خبر از همکاری در این مسیر دادند.<sup>۶</sup>

به منظور بهبود وضعیت ترانزیت در این کریدور قزاقستان و گرجستان نقشه راه دوجانبه‌ای را به امضاء رسانده و در نوامبر ۲۰۲۲ در آقائو نیز توافقی سه‌جانبه میان قزاقستان، ترکیه و آذربایجان به امضاء رسید. این کشورها امیدوارند در سال ۲۰۲۷ ظرفیت ورودی ترانس‌خزر را از ۶ میلیون تن به ۱۰ میلیون تن سالانه افزایش داده و زمان تحویل کالا را نیز به ۱۸-۱۴ روز برسانند به طوری که سیر کالا در قزاقستان نهایتاً حدود ۵ روز به طول بینجامد. برنامه‌های در نظر گرفته‌شده برای ارتقاء ظرفیت مسیر شامل دیجیتالی کردن امور اداری در مرزها و نقاط بازرسی، بنادر و دیگر امکانات زیرساختی و توسعه جغرافیایی مشارکت‌کنندگان کریدور از طریق جذب شرکای بیشتر نیز می‌باشد.

به گفته مقامات قزاق، یک توافق دولتی با چین برسر توسعه مسیر ترانس‌خزر به ویژه برای حمل ریلی کانتینرها در مسیر چین - اروپا برای امضاء آماده شده است. این توافقنامه با هدف ارتقاء ظرفیت حمل بار در این مسیر، تسهیل تبادل اطلاعات ردگیری بار در داخل هر دو کشور تحریر شده است. قرار است قزاقستان مرکز لجستیک خود را در بندر خشک شی‌آن چین ساخته و یک پایانه چندمنظوره نیز در بندر پوتی گرجستان و یک هاب لجستیک در استان آلماتی احداث گردد.<sup>۷</sup>

قزاقستان به طور ویژه کارهای ساخت راه دوم در مسیر دوستیق-موئینتی با طول ۸۳۶ کیلومتر را در حال انجام دارد. مقامات قزاقستانی می‌گویند این مسیر ظرفیت حمل بار میان چین و اروپا را ۵ برابر افزایش داده و سرعت حمل بار را از ۸۰۰ کیلومتر به ۱۵۰۰ کیلومتر در روز می‌رساند.<sup>۸</sup> انجام این پروژه با برآورد سرمایه‌گذاری ۵۴۳ میلیارد تنگه‌ای (۱.۱ میلیارد دلار) برای سال ۲۰۲۵ در نظر گرفته شده است. دولت قزاقستان پروژه را از محل صندوق ملی با خرید اوراق قرضه از صندوق ملی رفاه سمروغ قزینه تامین خواهد کرد.

همچنین خط آهن جدید دربازا<sup>xiii</sup>-مکتارال<sup>xiv</sup> نیز ضمن کاهش بار ترافیک ایستگاه ساریاقاش، قزاقستان را به ازبکستان متصل و مکتارال را نیز در شبکه اصلی ریلی قزاقستان یکپارچه خواهد نمود. این مسیر اتصالات

<sup>xii</sup> Deutsche Bahn

<sup>xiii</sup> Darbaza

<sup>xiv</sup> Maktaral

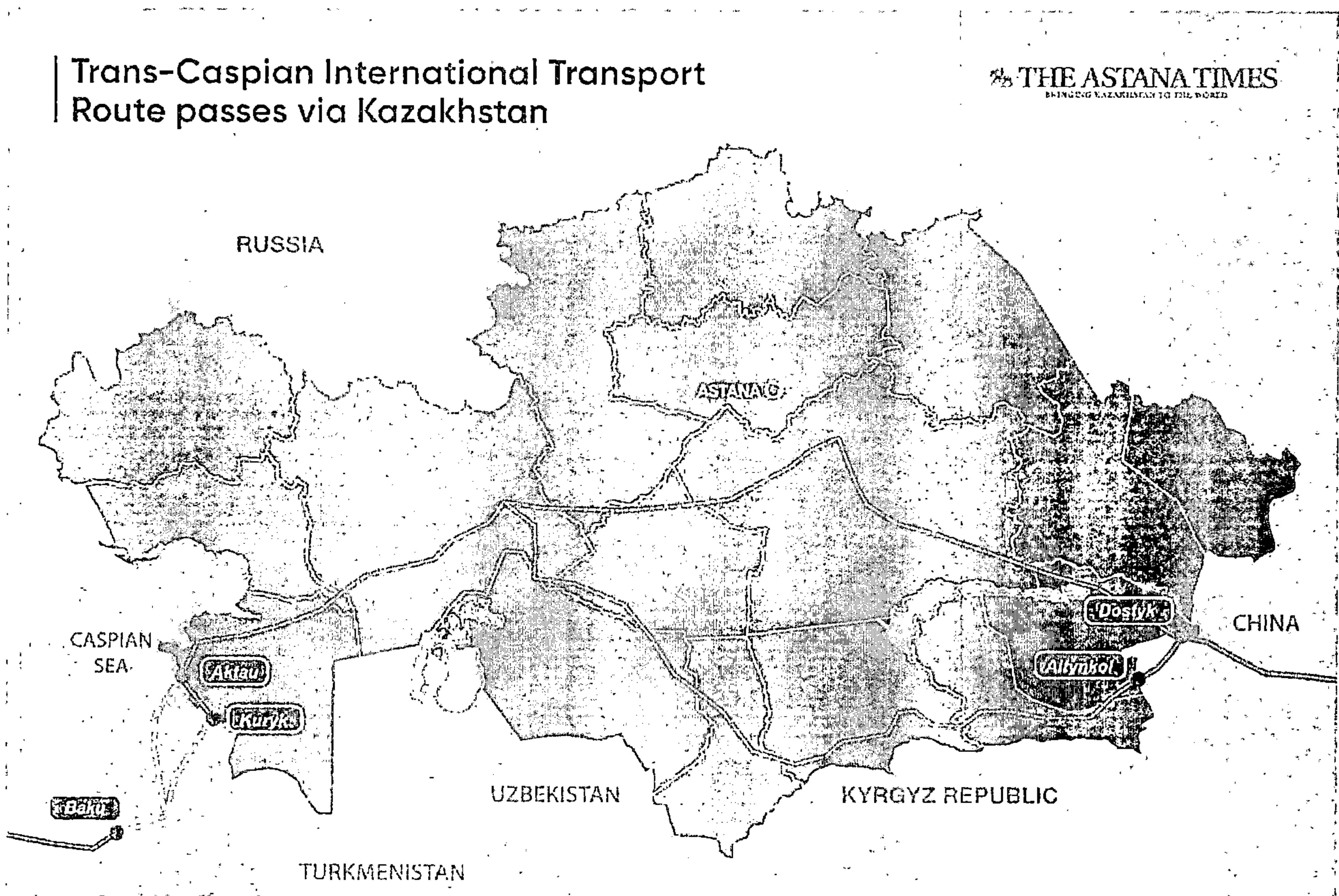




### سفارت جمهوری اسلامی ایران - آستانه

ترانزیتی با ایران، افغانستان، پاکستان و هند را نیز بهبود خواهد بخشید. مطالعات امکان‌سنجی این پروژه در اکتبر ۲۰۲۳ خاتمه یافت. در مقطع ۲۰۲۴-۲۰۲۵ هزینه انجام این پروژه برابر ۲۵۰ میلیارد تنگه (۵۲۳.۱ میلیون دلار) ارزیابی شده است که از محل صندوق ملی تامین خواهد شد.

قزاقستان همچنین قصد دارد مسیر ۲۷۲ کیلومتری ریلی بختی - آیاگوز<sup>xv</sup> را با سرمایه‌گذاری ۵۷۷.۵ میلیارد تنگه (۱.۲ میلیارد دلار) و با تامین اعتبار از سوی بانک توسعه اوراسیا و احتمالاً بخش خصوصی احداث کند که باعث کاهش فشار بر ایستگاه‌های مرزی دوستیق و آلتینکول بوده و ظرفیت حمل بار میان چین و قزاقستان را تا ۲۰ میلیون افزایش خواهد داد.



### بنادر اصلی

طبیعتاً در توسعه مسیرهای حمل و نقلی، بنادر قزاقستان از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. آفتائو به عنوان چهارراهی برای مسیرهای چندمنظوره حمل و نقل جهانی عمل می‌کند. موقعیت راهبردی این بندر زمینه را برای تداوم ترابری محصولات مختلف از جمله بار خشک، نفت خام و مشتقات در جهات مختلف توسط آن مهیا

<sup>xv</sup> Bakhty - Ayagoz



## سفارت جمهوری اسلامی ایران - آستانه

می‌سازد. بنابر اعلام وزارت حمل و نقل قزاقستان هاب کانتینری جدید در آقائو به ظرفیت ۲۰۰ هزار کانتینر ۲۰ فوت و با سرمایه ۲۰.۲ میلیارد تنگه (۴۲.۳ میلیون دلار) قرار است در سال ۲۰۲۵ ساخته شود. دولت قزاقستان در پی سرمایه‌گذار است. پایانه دریایی سرژه در بندر کوریک نیز در ۲۹ سپتامبر ۲۰۲۳ افتتاح شد. این پروژه شامل یک پایانه غلات به ظرفیت یک میلیون تن، یک پایانه نفتی به ظرفیت ۵.۵ میلیون تن و یک پایانه دیگر به ظرفیت سه میلیون تن است.

### مسیرهای جاده‌ای

هشت کریدور جاده‌ای بین‌المللی به طول ۱۳۲۰۰ کیلومتر از قزاقستان عبور می‌کنند. جاده اروپای غربی - غرب چین به طول ۲۷۴۷ کیلومتر یکی از بزرگراه‌های کلیدی است که از قزاقستان عبور کرده و بخش قزاقستان آن در فاصله ۲۰۱۷-۲۰۰۹ بازسازی شد.

کریدورهای مختلفی با عبور از قزاقستان، چین و اروپا را متصل می‌کنند. یکی از این راه‌ها از چین شروع و با عبور از سیمی و پاولودار در قزاقستان به اومسک در روسیه وصل می‌شود. این مسیر ۱۱۱۶ کیلومتر طول دارد. این کریدور یکی از مسیرهای اصلی شرق قزاقستان است. در ۲۰۲۳ قزاقستان بازسازی جاده ۸۹۳ کیلومتری آقتوبه - آتیرائو - آستاراخان را در برنامه دارد. تا ۲۰۲۵ نیز قزاقها جاده آتیرائو - اورالسک - ساراتوف (روسیه) به طول ۵۸۷ کیلومتر را بازسازی خواهند نمود. رومن واسیلنکو، معاون وزیر خارجه قزاقستان در کنفرانسی مطبوعاتی در تاریخ ۱۴۰۲/۰۸/۰۱ اعلام کرد کشورش برای پیشبرد این جاده مهم از اتحادیه اروپایی، آمریکا، روسیه، چین و سایر کشورهای منطقه و موسسات مالی و اعتباری بین‌المللی سرمایه جذب خواهد نمود.<sup>۹</sup> به گفته واسیلنکو، برآوردها و مطالعات امکان‌سنجی پروژه به مدت یک سال در حال انجام بوده و مقرر است در ژانویه ۲۰۲۴ همایش سرمایه‌گذاری مربوطه در بروکسل برگزار شود.<sup>۱۰</sup>

به گفته ساتجان آبلالیف، معاون وزیر حمل و نقل، در نه ماه نخست ۲۰۲۳ حجم بار جاده‌ای جابجاشده در قزاقستان برابر ۵.۵ میلیون تن و ۲۲٪ بیشتر از مدت مشابه سال قبل است. از این میزان، ۳.۶ میلیون تن مربوط به ترانزیت بوده است که نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۲۲ برابر ۴۴٪ رشد نشان می‌دهد. سهم چین از این ترانزیت با ۱.۵ میلیون تن به دو برابر افزایش رسیده است.

به گفته کارشناسان، چین سالانه ۱.۶ میلیارد تن کالا از طریق دریا به اروپا می‌فرستد که کمتر از درصد آن از مسیر جاده‌ای قزاقستان ترانزیت می‌شود. این کالاها عمدتاً شامل اقلام پزشکی و کالاهای گرانبی‌قیمت هستند که مستلزم سرعت در ارسال می‌باشند.



## سفارت جمهوری اسلامی ایران - آستانه

توسعه ناوگان جاده‌ای حمل بار نقش مهمی در رقابتی بودن بازار حمل و نقل قزاقستان ایفا می‌نماید. این کشور قصد دارد در سال‌های آتی تجهیزات حمل جاده‌ای را دوبرابر نماید. بدین منظور وزارت حمل و نقل پیشبرد برنامه جذب نمایندگی‌های شرکت‌های بزرگ حمل و نقل بین‌المللی را در دستور کار خود دارد. به گفته آبلالیف: "قزاقستان مشغول مذاکره و پیشبرد توافقات دولتی در حوزه حمل و نقل جاده‌ای با دانمارک، مقدونیه، پرتغال و امارات است. از طریق امارات دسترسی به بنادر خلیج فارس و بازار بار هند، پاکستان و سایر کشورها را پیگیری می‌کنیم. همزمان، با ایجاد سامانه اتوماسیون صدور مجوز بار خارجی بر اساس سفارش بار، شرایط رقابت داخلی برای شرکت‌های قزاقستانی نیز عادلانه‌تر خواهد شد."<sup>۱۱</sup>

توسعه حمل و نقل جاده‌ای به طور مستقیم بر کلیه بخش‌های اقتصاد قزاقستان تاثیرگذار ارزیابی می‌شود. هم‌اکنون ۸ کریدور بزرگراهی بین‌المللی به طول جمعاً ۱۳ هزار کیلومتر از قزاقستان عبور می‌کند که مسیر اروپای غربی - غرب چین، شمال - جنوب و اروپا - قفقاز - آسیا (تراسیکا) مهم‌ترین آن هستند. ۵ کریدور ریلی راهبردی نیز از قزاقستان عبور می‌کنند.

قزاق‌ها به خوبی بر اهمیت رفع موانع توسعه این کریدورها وقوف دارند. اطلاع‌فرایندهای اداری مجوزها و امور گمرکی، عدم توسعه‌یافتگی زیرساخت‌ها و سازماندهی ضعیف حمل و نقل است جزء موارد مهم مشکلات این کشور است.

### جمع‌بندی:

حمله روسیه به اوکراین بر وضعیت حمل و نقل بین‌المللی در مسیر چین - اروپا و از جمله وضعیت خط‌آهن سریع‌السير این مسیر را تاثیرگذار بوده به طوری که فعالین تجارت اروپایی را به فکر استفاده از آلترناتیوهای این مسیر انداخته است. در این لحظه کریدور میانی فاقد قابلیت رقابت با مسیر روسیه است اما قزاق‌ها تصمیم جدی بر توسعه آن دارند. قزاقستان به عنوان بزرگ‌ترین خشکی محصور جهان عمق سرزمینی وسیع و موقعیت جغرافیایی راهبردی در آسیای مرکزی دارد و نزدیک شدن به هدف اعلامی آقای توقایف با برنامه‌ریزی صحیح در درازمدت می‌تواند میسر باشد. وفور منابع طبیعی و برنامه‌های متعدد توسعه زیرساخت‌ها، از این کشور چهره یک منطقه مستعد تبدیل شدن به هاب منطقه‌ای و بین‌المللی تجارت را ارائه می‌دهد. حتی در برخی محافل دیپلماتیک و همایش‌های سرمایه‌گذاری صحبت از ظرفیت بالقوه سالانه ۱۰۰ میلیون تنی ترانزیت بار قزاقستان می‌کنند. از جمله، ظرفیت مدنظر اعلامی مقامات قزاقستانی برای مسیر شرقی کریدور شمال-جنوب ۱۵ میلیون تن است. با در نظر گرفتن ۱.۶ میلیارد تن کالایی که چین از طریق دریا به اروپا می‌فرستد، ظرفیت ۱۰۰ میلیون تنی ترانزیت قزاقستان حتی پس از اجرایی شدن هم فضای توسعه زیادی دارد که نگارنده این موضوع را به معنای آینده‌دار بودن حوزه ترانزیت در قزاقستان تفسیر می‌نماید. در عین حال، جای زیادی برای کار وجود دارد.



## سفارت جمهوری اسلامی ایران - آستانه

- جمهوری اسلامی ایران به دو روش از انحاء از فرصت پس از فوریه ۲۰۲۲ می‌تواند بیشتر بهره‌مند شود:
۱. توسعه حداکثری زیرساخت ترابری کشور در قالب کریدور شمال - جنوب از جمله در مسیر شرقی کریدور از طریق تقویت حضور در کارگروه نقشه راه توسعه مسیر شرقی کریدور شمال - جنوب و کارگروه چهارجانبه ریلی با قزاقستان، ترکمنستان و روسیه. این مسیر حتی می‌تواند بخشی از ترافیک بار کریدور میانی را نیز به خود جذب کند؛
  ۲. پیگیری جدی‌تر حضور در مسیر ارسال بار از چین به اروپا (ترانس ایران) (بارهای غیرتحریمی می‌توانند از ایران به اروپا ارسال شوند. قزاقستان نیز حمایت می‌کند). برای این منظور باید برگزاری کارگروه سه‌جانبه ریلی ایران، چین و قزاقستان به طور جدی در دستور کار باشد. توصیه می‌شود دولت موضوع ارائه یارانه به فرستندگان چینی بار به اروپا را بررسی نماید.

تهیه: سیدمحمد حسینی - کارشناس اقتصادی سفارت

۱۴۰۲/۰۹/۲۴



سفارت جمهوری اسلامی ایران – آستانه

فهرست منابع:

<sup>1</sup> Available at:

<https://pdf.defence.pk/threads/china-europe-rail-shipments-shunned-amid-ukraine-war-have-triggered-a-train-reaction.780541/>

<sup>2</sup> Available at:

<https://astanatimes.com/2023/11/kazakhstan-capitalizes-on-geopolitical-shifts-to-emerge-as-eurasias-transport-and-logistics-hub/>

<sup>3</sup> Ibid

<sup>4</sup> Available at:

<https://astanatimes.com/2023/12/kazakhstan-plans-to-boost-volume-of-cargo-transit-from-china-to-europe-by-2029/>

<sup>5</sup> Available at:

<https://astanatimes.com/2023/11/kazakhstan-capitalizes-on-geopolitical-shifts-to-emerge-as-eurasias-transport-and-logistics-hub/>

<sup>6</sup> Available at:

<https://pdf.defence.pk/threads/china-europe-rail-shipments-shunned-amid-ukraine-war-have-triggered-a-train-reaction.780541/>

<sup>7</sup> Available at:

<https://astanatimes.com/2023/11/kazakhstan-capitalizes-on-geopolitical-shifts-to-emerge-as-eurasias-transport-and-logistics-hub/>

<sup>8</sup> گزارش "تلاش قزاقستان برای تبدیل شدن به یک قدرت در زمینه حمل و نقل و لجستیک"، سامت خیراندیش میلاد، ۱۴۰۲/۰۷/۲۰

<sup>9</sup> Available at:

<https://astanatimes.com/2023/11/kazakhstan-capitalizes-on-geopolitical-shifts-to-emerge-as-eurasias-transport-and-logistics-hub/>

<sup>10</sup> Available at:

<https://astanatimes.com/2023/11/for-astana-diplomacy-investment-not-a-zero-sum-game/>

<sup>11</sup> Available at:

<https://astanatimes.com/2023/12/kazakhstan-plans-to-boost-volume-of-cargo-transit-from-china-to-europe-by-2029/>