



شماره : ۹۹۵۰/۲۲۰/۱۲۲۷۵۳

تاریخ : ۱۳۹۸/۴/۲۳

دارد

شماره :

تاریخ :

پیوست :

## نمایندگی وزارت امور خارجه در شمال و شرق کشور - مشهد

### بسمه تعالی

معاونت محترم هماهنگی امور اقتصادی استانداری خراسان رضوی  
مدیر کل محترم راهداری و حمل و نقل جاده ای استان خراسان رضوی  
مدیر کل محترم راه آهن خراسان رضوی  
ریاست محترم اتاق بازرگانی ، صنایع، معادن و کشاورزی خراسان رضوی  
انجمن شرکتهای حمل و نقل بین المللی خراسان رضوی  
ریاست محترم سازمان صنعت ، معدن و تجارت خراسان رضوی  
موضوع: ارسال گزارش های مربوط به فرصت های ترانزیت جاده ای و ریلی ازبکستان برای توسعه صادرات و تسهیل تبادل تجاری و مسافری ایران

با سلام؛

احتراماً به پیوست گزارش های واصله از سفارت جمهوری اسلامی ایران در تاشکند تحت عناوین « فرصت های ترانزیت جاده ای ازبکستان برای توسعه صادرات و تسهیل تبادل تجاری و همچنین ترانزیت مسافری جمهوری اسلامی ایران» و « فرصت های ترانزیت ریلی ازبکستان برای توسعه صادرات جمهوری اسلامی ایران» جهت ملاحظه و انعکاس به مراجع ذیربط ارسال می گردد.

غلامعباس ارباب خالص  
مشاور وزیر و رئیس نمایندگی

رونوشت :

- جناب آقای باقری مقدم دستیار وزیر و مدیر کل محترم اوراسیا
- جناب آقای معصومی فر مدیر کل محترم هماهنگی و پایش روابط اقتصادی دوجانبه
- اداره کل دیپلماسی اقتصاد مقاومتی ، پایش و مقابله با تحریم ها
- جناب آقای سبحانی رئیس محترم اداره اطلاعات و ارتباطات اقتصادی

- جناب آقای خدائی رئیس محترم اداره همکاری های منطقه ای در حوزه انرژی و حمل و نقل
- جناب آقای آقارضا سفیر محترم جمهوری اسلامی ایران در تاشکند

## فرصت های ترانزیت ریلی ازبکستان برای صادرات جمهوری اسلامی ایران

جمهوری ازبکستان با داشتن ۴۴۷ هزار ۷۰۰ کیلومتر مربع مساحت و بیش از ۳۳ میلیون جمعیت از جمله کشورهای مهم آسیای مرکز می باشد که به دلیل قرار گرفتن در خشکی و عدم دسترسی به دریای آزاد ، موضوع دسترسی به مسیرهای ریلی بین المللی در کنار ترانزیت جاده ای برای این کشور بسیار حائز اهمیت می باشد. در این مجال کوتاه ابتدا به طور خلاصه به ظرفیت های ترانزیتی ازبکستان در زمینه ریلی پرداخته می شود و سپس فرصت های همکاری ترانزیتی ریلی بین دو کشور مورد بررسی و مطالعه قرار می گیرد.

### الف) وضعیت ترانزیت ریلی در ازبکستان

ازبکستان در بین کشورهای منطقه آسیای میانه در خصوص حمل و نقل ریلی از میراث بسیار خوبی برخوردار است چرا که زیرساخت های ریلی این کشور به دهه ۱۸۸۰ میلادی دوره تزاری و دوره شوروی سابق بر می گردد. ازبکستان در حال حاضر بیش از ۴۶۶۹ کیلومتر خط ریلی دارد که از این میزان حدود ۲۳۵۰ کیلومتر آن برقی شده است. خطوط ریلی ازبکستان یکی از مهمترین راههای ارتباطی این کشور به کشورهای همسایه و روسیه به شمار می رود. تراکم فعلی ریلی ازبکستان ۱۵۰ کیلومتر در هر ۱۰ هزار کیلومتر مربع می باشد. حجم حمل و نقل مسافر در سیستم ریلی این کشور حدود چهار میلیارد و سیصد میلیون مسافر- کیلومتر در سال برآورد می شود و حجم حمل و نقل باری با استفاده از خطوط ریلی نیز حدود ۲۲ میلیارد تن در سال (حدود ۴۰ درصد حمل بار کشور) اعلام شده است.

ازبکستان از سال ۲۰۱۱ در مسیر تاشکند - سمرقند و سپس در سالهای بعد در مسیرهای دیگر چون بخارا و شهر سبز و کارشی از قطار سریع السیر استفاده می کند که بخش عمده توسعه قطارهای مسافری خود را نیز با هدف ارزان نمودن و تسهیل دسترسی گردشگران خارجی انجام می دهد . بر این اساس اخیرا ازبکستان با شرکت اسپانیایی تالگو قرارداد خرید ۲ قطار سریع السیر جدید را امضاء نموده است که با احتساب ۴ قطار سریع السیر سابق این کشور، ۶ قطار سریع السیر در مسیرهای مهم داخلی خواهد داشت.

### ب) فرصت های همکاری ترانزیت ریلی جمهوری اسلامی ایران و ازبکستان

ازبکستان بعنوان بزرگترین کشور در منطقه آسیای مرکزی به لحاظ بازار بزرگ مصرفی و همچنین موقعیت جغرافیایی آن و دسترسی های ترانزیت ریلی از جذابیت و مزیت بسیار بالایی برای جمهوری اسلامی ایران برخوردار می باشد که البته این نگاه تا حدی زیادی نیز دوجانبه بوده و طرف ازبکی نیز چنین

نگرشی به کشورمان از جمله در حوزه دسترسی (ریلی) به آبهای آزاد خلیج فارس و دریای عمان و همچنین مسیر ترانزیتی ریلی شرق به غرب به سمت ترکیه دارد. مهمترین زمینه ها و فرصت های همکاری ریلی دو کشور را می توان به شرح ذیل دانست؛

۱- فرصت همکاری ریلی بین جمهوری اسلامی ایران و ازبکستان از این اصل نشات می گیرد که بازار ۳۳ میلیونی و حدود ۷۵ میلیونی آسیای میانه از جمله بازارهای هدف صادراتی کشورمان می باشد و با توجه به زیرساختهای سنتی این منطقه ، مهمترین مسیر ترانزیت سنتی و صادرات به آن نیز مسیر ریلی می باشد. در حال حاضر مهمترین مسیر ریلی به ازبکستان مسیر سرخس - بخارا می باشد که بیشترین بار صادراتی ایران به ازبکستان را به خود اختصاص می دهد.

۲- فرصت مهم دیگر در حوزه ریلی می توان به توافق اخیر بین نمایندگان راه آهن کشورمان ، چین، ازبکستان و قزاقستان برای حمل کانتینرهای باری از مسیر چین به ایران از طریق مسیر ریلی ازبکستان اشاره کرد که بر اساس آن مقرر شده است بخشی از کانتینرهای باری کشورمان از چین به قزاقستان و سپس به ازبکستان وارد شوند . پیش بینی می شود این مسیر با توجه به عضویت پیوسته کشورمان در هفتادمین نشست شورای حمل و نقل ریلی کشورهای مشترک المنافع در نشست هلسینکی (اواخر اردیبهشت ماه ۹۸) و خریداری واگن های مورد تائید و استاندارد این شورا بیش از پیش بتواند به رونق حمل و نقل ریلی با ازبکستان و توسعه و تسهیل صادرات ریلی دوجانبه بیانجامد.

۳- موضوع و فرصت سوم همکاری بالقوه از طریق مسیر ترکیبی جاده ای - ریلی به چین می باشد. این مسیر شامل یک مسیر حمل و نقلی ریلی بین ازبکستان و قیرقیزستان و چین بوده که شهر تاشکند را به اندیجان و سپس (از طریق مسیر زمینی) به شهر اوش در قیرقیزستان و شهر کاشغر در سین کیانگ چین متصل می کند . این مسیر ترکیبی ریلی - زمینی جدید که کاهش هزینه مالی ، سرعت و زمان ارسال بار را به همراه دارد در فوریه ۲۰۱۸ توسط رئیس جمهور ازبکستان افتتاح گردید. بخش اعظم حمل بار این مسیر در اختیار شرکت بین المللی جاده ابریشم بوده که یک شرکت سرمایه گذاری مشترک بین چین و ازبکستان می باشد. معطلی این مسیر در مرز ازبکستان و قیرقیزستان حدود یک ونیم ساعت و در مرز قیرقیزستان و چین نیز حدود دوساعت اعلام شده است.

۴- فرصت چهارم در حوزه ریلی ترکیبی همکاری با ازبکستان می توان می توان به مسیر حمل و نقل دریایی از بنادر ایران چون بندر امیرآباد و بندر نوشهر به بندر آکتائو قزاقستان و سپس مسیر ریلی آکتائو به ازبکستان اشاره کرد. اخیراً ازبکستان این مسیر را رسماً افتتاح کرده است به طوری که در ۹۸/۲/۲۷ اولین محموله کانتینری و باری ازبکستان از بندر آکتائو به ازبکستان بارگیری و انتقال یافت. اگرچه این مسیر

ترکیبی دریایی از بنادر ایران به آکتائو و سپس به ازبکستان در شروع کار به لحاظ اقتصادی گران خواهد بود اما با تمهیداتی می توان این مسیر را با توجه به مشکلات مسیر ترانزیت زمینی کشورمان با ترکمنستان ، فعال تر و اقتصادی تر نمود.

## ج) فرصت های جدید چندجانبه همکاری ریلی

### ۱- مسیر ریلی مزار شریف - هرات

مهمترین فرصت جدید همکاری ریلی جمهوری اسلامی ایران و ازبکستان ، تکمیل مسیر ریلی مزار شریف به هرات می باشد. ازبکستان در فاصله زمانی سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۱ خط ریلی به طول ۷۵ کیلومتر به سمت افغانستان را ایجاد نمود که شهر ترمذ در استان سرخان دریای این کشور را به شهر مزار شریف افغانستان متصل می کند. اولین حرکت قطار در سال ۲۰۱۲ صورت گرفت. این خط در مسیر دوم خود در نظر دارد که در مرحله اول مزار شریف را به هرات و سپس از طریق کابل به پیشاور ارتباط دهد.

مسیر راه آهن مزار شریف - هرات حدود ۶۵۰ کیلومتر می باشد که بر اساس برآورد اولیه بیش از دو میلیارد دلار هزینه خواهد داشت. طرف ازبکی اعلام نموده است که مبلغ ۵۰۰ میلیون دلار را خود تامین می نماید و باقی هزینه ها از طریق بانک توسعه آسیای و طرف افغانی و یا سرمایه گذاری خارجی صورت خواهد گرفت. ازبکستان در این راستا مرکز آموزش ریلی را برای خطوط نگهداری و تعمیر راه آهن برای دانشجویان افغان در شهر ترمذ ایجاد نموده است و برای اولین بار در سال گذشته حدود ۹۰ نفر دانشجوی افغان (بیشتر از اقلیت ازبک افغانستان) جذب نمود . علاوه بر این در طی دو سال اخیر تلاش های زیادی با رایزنی با طرف افغانی و همچنین طرف های چینی و هندی برای مشارکت در ساخت مسیر مزار شریف - هرات انجام داده است که کشورهای مذکور نیز به طور شفاهی اظهار تمایل نموده اند ولی در عمل پروژه مذکور تحت تاثیر حوادث داخلی افغانستان و ناامنی مسیر تاکنون بعد از دو سال از طرح آن در سال ۲۰۱۷ پیشرفت مطلوب نداشته است.

### ۲- همکاری مسیر حمل و نقل ترانزیتی ریلی چین - افغانستان

این مسیر اگرچه به طور موقت بین چین و افغانستان از طریق استان سرخان دریا و شهر ترمذ ازبکستان تعریف شده است و در ۲۵ آگوست ۲۰۱۶ اولین قطار باری از شهر نانتونگ در استان جیانگسوی چین از مسیر قزاقستان و ازبکستان وارد حیرتان در افغانستان شد، اما عدم تداوم ارسال مستمر بار نشان می دهد هنوز به لحاظ اقتصادی توجیه چندانی پیدا نکرده است چرا که تنها این مسیر در صورت استفاده می تواند برخی از نیازهای ولایت های شمالی افغانستان را تامین نماید. بر این اساس فرصت ایجاد شده برای

جمهوری اسلامی ایران می تواند انتقال برخی از بارهای ترانزیت ریلی افغانستان از طریق قطارهای باری چین به ایران و سرخس صورت گیرد خصوصاً که در شرایط کنونی با کوتاه تر شدن مسیر قطارهای باری ایران از داخل خاک ازبکستان، قدرت رقابت اقتصادی ایران نیز بیشتر می شود. دسترسی ایران از مرز سرخس برای انتقال بارهای چین به افغانستان (اعم از ریلی و جاده ای در دو غارون با استان هرات ، ترانزیت جاده ای از بازارچه ماهیرود به استان فراه و ترانزیت جاده ای از مرز میلک در استان سیستان و بلوچستان ایران با استان نیمروز افغانستان) به مقصد ولایت های مذکور امن تر و به لحاظ اقتصادی توجیه پذیرتر می باشد.

### ملاحظات:

۱- عضویت ایران در شورای ریلی کشورهای مشترک المنافع ، می تواند برخی از مشکلات ریلی با کشورهای آسیای میانه را برطرف و همکاری های ترانزیت ریلی کشورمان را در این ساختار ریلی تسهیل نماید. بویژه مشکل کمبود واگن های امدادی و باری کشورمان که می تواند در قالب همکاری دوجانبه تامین شود و یا با خرید واگن های بار جدید با استاندارد مورد قبول شورای مذکور تا حدی زیادی برطرف گردد.

۲- ساخت مسیر راه آهن ۱۲۳ کیلومتری انگرن - پاپ در دره فرغانه ازبکستان که از جمله مسیرهای کوهستانی و صعب العبور ازبکستان می باشد ، حلقه مفقوده ریلی بین تاشکند و دره فرغانه و مسیر ریلی به سمت کاشغر چین بود که در سال ۲۰۱۶ افتتاح گردید. در حال حاضر فقدان مسیری ریلی در قیرقیزستان از طریق ترانزیت جاده ای جبران می شود. (چین از سال ۲۰۰۹ به دنبال اتصال شهر کاشغر در استان سین کیانگ به شهر اوش در قیرقیزستان می باشد ولی رقابت های ترانزیتی و همچنین اختلاف چینی ها و قیرقیزها در استاندارد ریل (روسی یا بین المللی) و همچنین اختلاف در مسیر حرکت ریل و نحوه تامین مالی آن عملاً اجرای پروژه را تاکنون متوقف نموده است).

۳- موفقیت سیاست ترانزیتی کشورمان در حوزه ریلی و یا ترکیبی ریلی - جاده ای زمانی می تواند تکمیل و در درازمدت تضمین گردد که در کنار بهبود جایگاه سیاسی ایران در سطح بین المللی و رعایت اولویت همکاری با کشورهای آسیای میانه و همجوار، مشوق های ترانزیتی لازم در رقابت با مسیرهای رقیب در ارتباط با کشورهای منطقه آسیای میانه و بازارهای هدف وارداتی و صادراتی این کشورها را نیز در اولویت قرار دهد.

تهیه کننده: غلامحسین ابراهیمی، کارشناس اقتصادی، ۹۸/۳/۲۴