

کریدور غلات در دریای خزر

میکائیل مدیرروستا^۱

محمد رضا دهشیری^۲

چکیده

ایران در دریای خزر با چهار کشور ساحلی دیگر همسایه است که از بین آن‌ها دو کشور روسیه و قزاقستان جزو بزرگ‌ترین صادرکنندگان غلات و گندم در جهان هستند. ایران نیز فناوری پیشرفته و توانمندی ویژه‌ای در حوزه فرآوری غلات و تولید غذا دارد که همواره بیشتر ظرفیت آن نیمه‌فعال است. پرسش اصلی این است که کریدور غلات در دریای خزر چه فایده‌ای برای ایران دارد و تهران چگونه می‌تواند زمینه ایجاد و توسعه آن را فراهم کند؟ در این پژوهش از دو نظریه «مزیت نسبی» و «مزیت نسبی محلی» استفاده شده که بر مبنای آن‌ها ایران از فرصت‌هایی مانند فناوری پیشرفته برای فرآوری غلات، چارچوب‌های قانونی نظیر موافقت‌نامه اتحادیه اقتصادی اوراسیا و مسیر جغرافیایی سریع و کوتاه‌تر مانند کریدور شمال - جنوب برخوردار است. به دلیل برخی اشتباهات موجب شده که ایران نتواند به صادرکننده غلات فرآوری‌شده در جهان تبدیل شود. با بهره‌گیری از الگوی ترکیه، ایران می‌تواند با تولید غلات موردنیاز خود در داخل، مازاد بر آن را به‌منظور فرآوری از روسیه و قزاقستان وارد کرده و سپس با ایجاد ارزش افزوده آن را به سایر کشورها صادر کند. در نتیجه با توجه به این عوامل و قابلیت ایران برای انتقال این کالاها، دریای خزر می‌تواند به یک کریدور بین‌المللی در زمینه غلات تبدیل شود که طی آن یک نوع زنجیره ارزش بین سه کشور ساحلی به‌وجود می‌آید.

▪ واژگان کلیدی:

کریدور / غلات / دریای خزر / ایران / روسیه / قزاقستان.

درجه مقاله: علمی - پژوهشی

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۳/۰۳/۲۶

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۲/۱۲/۰۹

^۱. دانش‌آموخته مطالعات منطقه‌ای، دانشکده روابط بین‌الملل وزارت امور خارجه، تهران، جمهوری اسلامی

ایران. modirrosta0263@gmail.com

^۲. نویسنده مسئول و عضو هیئت علمی دانشکده روابط بین‌الملل وزارت امور خارجه، تهران، جمهوری اسلامی ایران.

mohammadreza_dehshiriyahoo.com

مقدمه

اگرچه در دنیای امروز سوخت‌های فسیلی همچنان تأمین‌کننده نیاز صنایع مختلف است، اما یقیناً انرژی موردنیاز انسان مسئله‌ای است که از دیرباز با بقای جوامع انسانی سروکار دارد و طبیعتاً بازار جهانی غذا از بازار سوخت‌های فسیلی مهم‌تر است. امروزه تلاش دولت‌ها برای تأمین غذای موردنیاز جامعه خود در قالب امنیت غذایی پیگیری می‌شود و کشوری بدون امنیت غذایی قطعاً بقای خود را از دست خواهد داد. همه این موارد اهمیت بازار جهانی غذا به‌ویژه برای کشورهایی که به واردات مواد غذایی وابسته هستند را صدچندان می‌کند.

در بازار جهانی غذا، غلات از اهمیت بالایی برخوردارند، چراکه غلات ۷۰٪ غذای مردم کره زمین را تأمین می‌کند و از میان آن گندم و برنج پرمصرف‌ترین غلات محسوب می‌شوند (اگرونیک، ۱۳۹۷). بنابراین عرضه‌کنندگان و تقاضاکنندگان غلات همواره اتفاقات مربوط به کشت و وضعیت جابجایی غلات را رصد می‌کنند تا متناسب با شرایط به‌وجودآمده اقدام به کشت، خرید و ذخیره‌سازی غلات نمایند. درغیراین‌صورت کشورها باید منتظر پیامدهای بی‌توجهی به این بازار باشند.

بازار جهانی غلات نیز مانند موارد مشابه در اثر بحران‌های بین‌المللی نظیر جنگ، خشک‌سالی، رکود، تورم و غیره متغیر عمل می‌کند که تجربه‌های جدید مانند شروع بحران اوکراین در ۲۰۲۲ نشان‌دهنده نوسان شدید آن در برابر تحولات مختلف است (FAO, 2022). به‌خصوص اینکه اگر مسیر تجارت غلات با موانع روبرو شود هزینه‌های زیادی را برای واردکنندگان آن به‌همراه خواهد داشت. برای نمونه در نتیجه پیامدهای ناشی از بحران اوکراین (۲۰۲۲) قیمت نان در مصر تنها ۳ هفته پس از شروع بحران ۵۰٪ افزایش یافت یا کشورهای لبنان و تونس با کمبود شدید آرد گندم مواجه شدند (دویچه‌وله، ۲۰۲۲).

بنابراین، برای همه طرف‌های ذی‌نفع در بازار جهانی غلات ایجاد یک کریدور امن و با جریان ثابت از اولویت ویژه‌ای برخوردار است تا بتوانند غلات موردنیاز خود را در کمترین زمان و هزینه ممکن دریافت کنند. اما وجود بحران‌های احتمالی این منطق را ایجاد می‌کند که تنها به یک مسیر بسنده نشود و نوعی انعطاف‌پذیری نیز در این فرایند وجود داشته باشد. کریدور غلات در خزر از جمله مسیرهای جایگزین و البته مکمل است که می‌تواند هزینه کمتر و ثبات بیشتر را برای کشورهای صادرکننده و واردکننده به‌همراه داشته باشد. موضوعی که قرار است در پژوهش حاضر ظرفیت‌ها و چالش‌های ایجاد چنین کریدوری بررسی شود.

چارچوب نظری. «مزیت نسبی محلی»^۱ یک رویکرد تکمیلی برای نظریه «مزیت نسبی» محسوب می‌شود و از این‌رو لازم است که ابتدا توصیفی از نظریه‌های مزیت مطلق و نسبی به‌عنوان بنیان‌های آن صورت بگیرد. مباحث مربوط به تخصصی‌شدن تولید یک کالا یا داشتن مزیت برتری دهنده در تولید آن از نظریات آدام اسمیت آغاز می‌شود. آدام اسمیت^۲ در سال ۱۷۷۶ در کتاب خود به نام «بررسی علل و ماهیت ثروت ملل» تجارت آزاد را به‌عنوان بهترین مسیر در رشد اقتصادی کشورها می‌دانست. بر اساس این نظریه هر کشوری از طریق تجارت آزاد می‌تواند در تولید کالایی که نسبت به سایر ملل بهره‌وری بالاتری دارد تخصص پیدا کند و در مقابل کالایی که در آن سطح بهره‌وری پایین‌تری دارد را وارد کند (منکیو، ۱۳۹۲: ۷۲).

اسمیت استدلال می‌کرد که هر یک از کشورهایی که در تولید کالاها مزیت مطلق^۳ دارند، بخشی از تولید خود را با کالاهای تولیدشده در کشورهای دیگر مبادله می‌کند. با این حال مشکل اینجا بود که امکان تعمیم اصل مزیت مطلق به همه کشورها و انواع تجارت‌ها در جهان وجود نداشت؛ بنابراین حدود ۴۰ سال بعد دیوید ریکاردو^۴، سهام‌دار میلیونی که بعدها اقتصاددان شد، در کتاب خود به نام اصول اقتصاد سیاسی و مالیات (۱۸۱۷م) اصل مشهور مزیت نسبی را ارائه کرد. ریکاردو معتقد بود که حتی اگر یک کشور در تولید همه کالاها مزیت مطلق داشته باشد، این کشور بایستی در تولید کالاهایی که از مزیت بیشتری برخوردار است، تخصص داشته باشد (منکیو، ۱۳۹۲: ۷۳-۷۲).

از سوی دیگر ریکاردو این نظریه را نیز درباره مبادلات تجاری داشت که طی آن وقتی یک کشور در تولید تمام کالاها از برتری مطلق برخوردار باشد، می‌تواند کالاهایی را که در آن‌ها بیشترین کارایی را دارد تولید و صادر کند. در مقابل کالاهایی که کارآمدی کمتری در آن‌ها دارد را از خارج وارد کند (ترکمانی، ۱۳۹۱: ۱۰۱).

براین‌اساس ریکاردو از تجارت آزاد برای رسیدن به بالاترین سطح مزیت نسبی دفاع می‌کرد و دفاع وی از تجارت آزاد نیز تنها معطوف به یک فعالیت دانشگاهی نبود، بلکه ریکاردو با عقاید اقتصادی خود به‌عنوان یک عضو مجلس انگلیس فعالیت داشت و با قوانین مربوط به غلات که موجب محدودیت واردات کشاورزی شده بود، مخالفت می‌کرد. امروزه، هرچند حوزه اقتصاد بسیار گسترده شده و نظریه‌های اقتصادی از زمان اسمیت و ریکاردو

1. local comparative advantage

2. Adam Smith

3. absolute advantage

4. David Ricardo

تغییر کرده و اصلاح شده است، اما نظر اقتصاددان‌ها در مورد محدودیت‌های تجاری هنوز بر اصل مزیت نسبی ریکاردویی متکی است. به‌طور کلی اصل مزیت نسبی وابستگی متقابل میان کشورها و منافع ناشی از تجارت را به‌خوبی تفسیر می‌کند (منکیو، ۱۳۹۲: ۷۳).

برخی اندیشمندان مانند الی هکشر و برتیل اوهلین نیز نظریه مزیت نسبی ریکاردو را توسعه دادند. به نظر آنها شدت کاربرد عوامل در دو کالا، همچنین فراوانی عوامل در کشورهای مختلف، متفاوت است. این نظریه، دو سوی بازار یعنی عرضه و تقاضا را مورد توجه قرار می‌دهد، به‌گونه‌ای که از یک سو، تفاوت‌ها در ظرفیت‌های تولیدی وضعیت عرضه را مشخص می‌کند و از سوی دیگر، اختلاف در سلیقه مردم وضعیت تقاضا را تعیین می‌کند. بر اساس نظریه هکشر- اوهلین، صادرات کشورها به برخورداری از منابع که همان سرمایه و نیروی کار است، بستگی دارد (پورمیدانی، ۱۳۹۱: ۲۵). فرضیه‌های این تئوری بر نبود هزینه‌های حمل و حمل‌ونقل تجارت، رقابت کامل و یکسان بودن تمام تولیدات بوده است. در مجموع این نظریه بیان می‌دارد که کشورهای سرمایه‌ای می‌توانند کالاهای سرمایه‌ای خود را صادر کنند و کشور متکی به نیروی کار می‌تواند کالای مرتبط با نیروی کار را صادر کند. این نظریه بررسی‌ها و اصلاحات زیادی داشته است که یک نمونه آن معمای لئونتیف است.

واسیلی لئونتیف برای آزمایش تجربی نظریه هکشر- اوهلین گروهی را تشکیل داد و با استفاده از آمار اقتصادی سال ۱۹۴۷ ایالات متحده آمریکا به این نتیجه رسید که این کشور به‌جای اینکه صادرکننده کالاهای سرمایه‌بر باشد، صادرکننده کالاهای کاربر است. این دقیقاً برخلاف نتیجه‌گیری هکشر- اوهلین بود. بعدها اندیشمندان دیگری به بررسی نقص نظریه هکشر- اوهلین پرداختند، اما همه آن‌ها بر این عقیده بودند که این نظریه با آزادسازی تجارت ارتباط وسیعی دارد و هر کشور متناسب با موجودی خود می‌تواند زمینه‌ساز رشد اقتصادی شود (تقوی و همکاران، ۱۳۹۰: ۵۰ و ۵۱).

تمامی این رویکردها رویه معمول تجارت را در نظر می‌گیرد که طی آن یک کشور کالایی را صادر می‌کند و در این فرایند هزینه نسبی تولید آن در مقایسه با سایر رقبای پایین‌تر است، یا اینکه در برای تولید کالای خود از روش‌های استفاده می‌کنند که مزیت نسبی آن‌ها در تولید یک کالا نشان می‌دهد. اما نکته فراموش‌شده این است که مسئله تجارت خواه و ناخواه با مقوله انتقال سروکار دارد و بدون جابه‌جایی عملاً تجارتي صورت نگرفته است؛ بنابراین هزینه‌های تولید در نظر گرفته‌شده در یک کشور ممکن است با هزینه تجارت آن محصولات تفاوت زیادی داشته باشد. به این ترتیب بارزترین هزینه تجارت مربوط

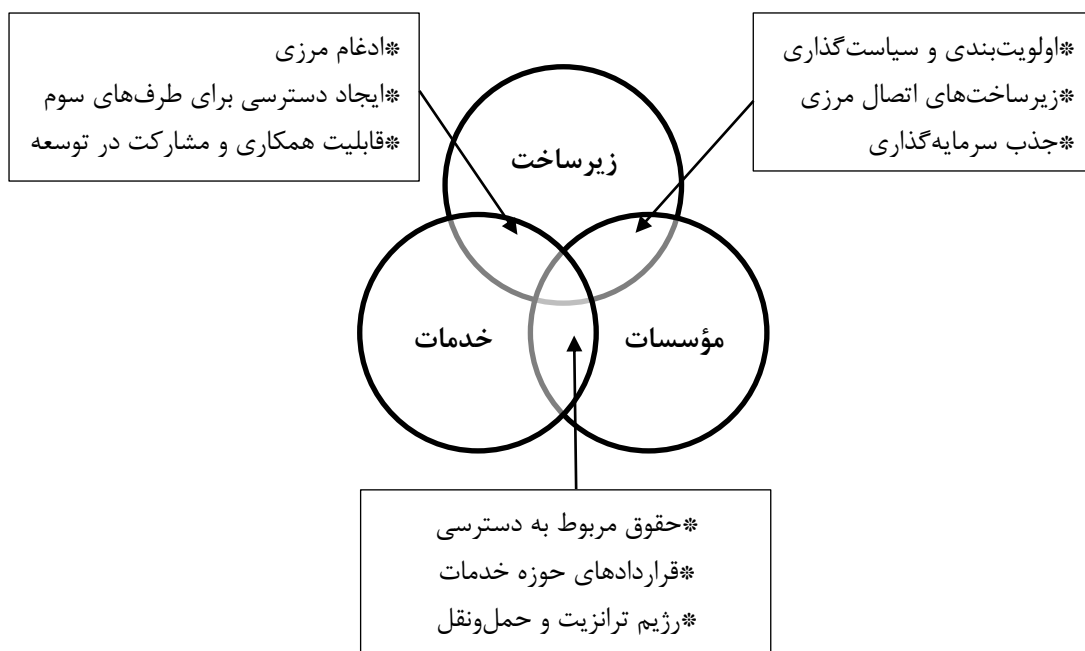
به حمل و نقل است. ممکن است تصور شود که به دلیل پیشرفت تکنولوژی هزینه حمل و نقل کاهش یافته است، اما امروزه تجارت فقط در مسیرهای جغرافیایی نزدیک خلاصه نمی‌شود و اتفاقاً پیشرفت تکنولوژی موجب شده که تجارت مفهوم وسیع‌تری برای نمونه انتقال کالا از شرق به غرب کره زمین داشته باشد. اشکال اساسی نظریه مزیت نسبی و نظریات مشابه این است که فقط مزیت تجاری خالص برای یک کالا را در نظر می‌گیرد و از هزینه‌های تجارت آن به فواصل دور غافل است.

به این ترتیب، آلن ددورف^۱ در مقاله خود تلاش کرد تا مسئله هزینه‌های حمل و نقل را به نظریه مزیت نسبی اضافه کند. ددورف به این نتیجه می‌رسد که بدون در نظر گرفتن هزینه‌های تجارت یا اینکه چه کالایی را به چه کسی بفروشیم، نمی‌توان برآورد درستی از مزیت نسبی در تولید یک کالا داشت (Deadorf, 2014: 6, 7). ساده‌ترین مصداق برای مزیت نسبی محلی این است که نزدیکی جغرافیایی دو کشور یا محل تولید با بازار مصرف ممکن است هزینه حمل و نقل را کاهش دهد. اما منظور اصلی ددورف تعیین مقاصد صادراتی متفاوت برای کالاهای مختلف است، به گونه‌ای که صادرات آن کالا را به نقاط دور یا نزدیک سودمند و به صرفه کند (Deadorf, 2014: 44). بر اساس نظریه مزیت نسبی محلی هزینه‌های تجارت و حمل و نقل وضعیت ثابتی است که ظرفیت و توانمندی یک کشور می‌تواند این مزیت را برای کشور تولیدکننده یک کالا ایجاد کند. از این نظر ددورف در مقاله خود دائماً به دنبال روشی است که از طریق آن بتوان از تأثیر عامل مکان و زمان در حمل و نقل کالا کاسته شود. روشی که می‌توان یکی از بهترین و مهم‌ترین آن‌ها را «کریدور» دانست.

مفهوم کریدور. کریدورها صرفاً مسیرهایی نیستند که با چند تفاهم‌نامه و قرارداد به وجود بیایند، بلکه از نظر تاریخی برخی کریدورها قدمت هزارساله در انتقال افراد و کالاها بین کشورها و مناطق مختلف جهان دارند. از سوی دیگر کریدورهای مدرن نیز نتیجه سال‌ها توسعه و همکاری هماهنگ هستند که عناصر مختلفی مانند زیرساخت‌ها (جاده‌ها، شبکه ریلی و بنادر)، خدمات لجستیکی و حمل و نقلی، برخی آیین‌نامه‌ها و تلاش برای ایجاد ارتباط دائمی بین آن‌ها (مؤسسات) در شکل‌گیری یک کریدور تأثیر اساسی داشته است (Kunaka & Carruthers: 2014: 4-5). شکل ۱- پیوند زیرساخت، خدمات و مؤسسات در ایجاد یک کریدور را نشان می‌دهد.

^۱. Allen Deadorf

شکل-۱: پیوند زیرساخت-خدمات-مؤسسات کریدور



Source: Kunaka & Carruthers, 2014

در توسعه کریدورها عوامل مختلفی دخالت دارند و در این مسیر باید یک زنجیره تأمین گسترده وجود داشته باشد تا هم صادرکننده و هم واردکننده در نهایت آن را بر مسیرهای دیگر ترجیح دهند. این عوامل فقط به کاهش هزینه در نزدیکی جغرافیایی و واقع شدن بین مبدأ و مقصد خلاصه نمی‌شود، بلکه تقاضای بخش خصوصی و جذب سرمایه‌گذاری از داخل و خارج کشور ضرورت ویژه‌ای دارد. کریدور صرفاً یک مسیر بین‌دولتی برای جریان کالاها و خدمات نیست، کارویژه اصلی کریدور در آن است که بخش خصوصی با کسب اطمینان لازم از نظر ثبات اقتصادی و سیاسی کشورها، سرمایه‌گذاری و توسعه کریدورها را برعهده بگیرند (Kunaka & Carruthers: 2014: 14). برای نمونه، به‌منظور توسعه کریدورها لازم است که بخش خصوصی یک کشور خود سهم کالایی از زنجیره تأمین داشته باشد.

برای ارزیابی میزان تأثیر و موفقیت یک کریدور معیارهای مختلفی وجود دارد، اما کارایی بالای یک کریدور زمانی مشخص می‌شود که زمان و هزینه را کاهش داده، زنجیره تأمین را حفظ کند، قابلیت توسعه داشته باشد و در نهایت بتواند مقاصد و بازارهای جدید را

به جریان کریدور اضافه کند (Kunaka & Carruthers: 2014: 352). به عبارت دیگر، کریدور یک فرایند پویا و منعطف است که در برابر متغیرهای زمانی و مکانی متوقف نمی‌شود. از سوی دیگر برای توسعه یک کریدور بایستی نوعی درهم‌تنیدگی واردات و صادرات به وجود بیاید که طی آن یک محصول نهایی منفرد از تولید و مونتاژ در چندین کشور حاصل شود و در هر مرحله میزانی از ارزش افزوده برای محصول نهایی ایجاد کند (گزارش اتاق بازرگانی ایران، ۱۴۰۲: ۳۳-۳۲).

بنابراین، یک کشور با ایجاد کریدور می‌تواند یک جریان دائمی و روبه‌توسعه برای انتقال کالا با هزینه کم به نقاط دور و نزدیک جهان داشته باشد. اما در هر صورت موقعیت جغرافیایی یک مزیت مهم و اولویت‌دار برای ترسیم کریدورها محسوب می‌شود. با توجه به مواردی که گفته شد، حال این پرسش ایجاد می‌شود که در چگونه می‌توان در دریای خزر یک کریدور غلات را ایجاد کرد؟ برای پاسخ به این سؤال ضروری است که توانمندی کشورهای ساحلی خزر در صادرات غلات و موقعیت ایران در این خصوص بررسی شود.

اهمیت غلات. اقتصاد کشاورزی همواره یکی از مؤلفه‌های اصلی و البته بسترساز در بررسی الگوی توسعه کشورها محسوب می‌شود. به عبارت دیگر یک کشور محتاج یا وابسته به واردات مواد غذایی با اهمیت، فاصله زیادی با سطح توسعه‌یافتگی دارد. اشتباه مرسوم که در رابطه با مفهوم اقتصاد کشاورزی وجود دارد، محدود کردن آن به مواردی مانند افزایش تولید، صادرات و کسب سود است. در یک تعریف تقلیل‌گرایانه از اقتصاد کشاورزی آن را به علم کاربردی برای رفع مشکلات کشاورز محدود می‌کنند (سادهو و سینگ، ۱۳۹۳: ۵).

در صورتی که اقتصاد کشاورزی در قدم اول به تأمین نیازهای غذایی کشور توجه می‌کند و کسب سود در مراحل بعدی قرار می‌گیرد. درست است که کشورها برای رسیدن به حداکثر بهره‌وری در بخش اقتصاد کشاورزی بایستی «کشاورزی تجاری»^۱ را دنبال کنند، اما بر اساس تعریف سازمان خواربار و کشاورزی ملل متحد (فائو)^۲، توسعه تجارت کشاورزی مستلزم نگاه استراتژیک به برخی محصولات با بازدهی بالا است. این هدف شامل سه سطح عمده است که شامل «امنیت غذایی»^۳ به معنای دسترسی مردم به غذای ایمن، کافی و مغذی، «تخصصی شدن»^۴ به‌عنوان آموزش نیروهای متخصص و ورود فناوری‌های جدید و

1. Commercial farming

2. Food and Agriculture Organization of the United Nations

3. Food Security

4. Specialization

«مقصد و مسیر تجارت» به معنای صادرات مازاد کالاهای تولید شده و انتخاب بهترین مسیر برای انتقال آن است (FAO, 2013: 6-8).

نگاه استراتژیک به تولید محصولات کشاورزی و غذایی، در واقع بیانگر توجه به امنیت غذایی مردم در قدم اول است تا بتوان از طریق آن ذخایر غذایی برای تضمین دسترسی کافی مردم به غذای سالم را فراهم کرد. امنیت غذایی نیز اصطلاحی است که تاکنون تبیین‌های زیادی از آن صورت گرفته است و می‌توان گفت که جزو معدود اصطلاحاتی است که تعاریف یکسانی از آن توسط صاحب‌نظران و سایت‌های علمی معتبر و مرتبط صورت گرفته است. مؤسسه تحقیقات سیاست غذایی بین‌المللی، با اقتباس از گزارش‌های کمیته امنیت غذایی جهانی سازمان ملل متحد، امنیت غذایی را این‌گونه تعریف می‌کند: «توجه به امنیت غذایی به‌گونه‌ای که مردم در هر زمان دسترسی به غذای کافی، ایمن و مغذی را داشته باشند و نیازها و ترجیحات غذایی آنها برای زندگی پویا و سالم برآورده شود» (IFPRI, 2022).

تا اواسط دهه ۱۹۷۰ بحث در مورد امنیت غذایی در وهله اول بر لزوم تولید غذای بیشتر و توزیع آن متمرکز بود. با گذشت زمان مفهوم امنیت غذایی گسترش یافت و در نهایت چهار مؤلفه اصلی برای امنیت غذایی در نظر گرفته شده که شامل قابلیت^۱، دسترسی^۲، بهره‌برداری^۳ و ثبات^۴ است. بدین ترتیب بایستی قابلیت تولید، توزیع و نحوه مبادله غذای کافی و با کیفیت وجود داشته باشد تا آن از نظر مقرون به صرفه بودن، بدون توجه به برخی ترجیحات و هم‌چنین تخصیص متناسب و برابر، در دسترس قرار بگیرد. منظور از بهره‌برداری مواردی مانند ارزش غذایی و ایمنی آن است و در نهایت در تمامی این مؤلفه‌ها بایستی ثبات یا پایداری وجود داشته باشد تا مردم از نوسان‌ها و وضعیت‌های موقتی، احساس عدم امنیت نداشته باشند (Food source, 2020: 3).

از نظر امنیت غذایی، مهم‌ترین محصولات مربوط به دسته غلات است که از آنها به‌عنوان تولیدات استراتژیک نیز یاد می‌شود. غلات به شکل طبیعی خود منبع غنی‌ای از ویتامین‌ها، مواد معدنی، کربوهیدرات‌ها، چربی‌ها، روغن‌ها و پروتئین هستند. هم‌چنین انتخاب غلاتی که فیبر بیشتری دارند، به‌عنوان یک ماده مغذی مهم به جلوگیری از افزایش وزن و بیماری‌های قلبی کمک می‌کند. به‌طور کلی غلات به گندم، جو، برنج، ذرت، ارزن و

1. Availability

2. Access

3. Utilization

4. Stability

موارد مانند آن‌ها گفته می‌شود. برخی از مواد غذایی تهیه‌شده از دانه‌های نشاسته‌ای^۱ غلات مانند آرد نیز در این دسته قرار می‌گیرند؛ بنابراین کشت غلات هم مواد غذایی موردنیاز مردم را تأمین می‌کند و هم از آن‌ها می‌توان به‌عنوان خوراک دام و طیور استفاده کرد. از سوی دیگر غلات در مرحله فرآوری صنعتی، طیف وسیعی از تولیدات مانند الکل^۲، گلوکز^۳، چسب و روغن را تشکیل می‌دهد (Sarvar & Qadri, 2013: 3, 4).

۱. بازار جهانی غلات و کشورهای ساحلی خزر

کل مصرف جهانی گندم طی دوره ۲۰۲۲-۲۰۲۳ بیش از ۷۹۰ میلیون تن بوده است که در این دوره میزان مصرف برنج نیز حدود ۵۲۱ میلیون تن بوده است. مصرف غلات دیگر مانند ذرت، جو و غیره مجموعاً یک میلیارد ۵۴۳ میلیون تن بوده است. این ارقام حجم تبادل غلات بین مناطق مختلف جهان را نشان می‌دهد (USDA, 2023: 20-28).

طی سال کشاورزی ۲۰۲۲-۲۰۲۳ به‌ترتیب کشورهای چین، هند، روسیه، ایالات متحده آمریکا، فرانسه، کانادا، آلمان، پاکستان و استرالیا بزرگ‌ترین تولیدکنندگان غلات در جهان بودند (World grain, 2023). در تدوین گزارش‌های مختلف مربوط به بازار غلات در جهان معمولاً آمارها در ۳ دسته کلی شامل گندم (دانه و آرد گندم و محصولات مرتبط)، برنج و دانه‌های درشت (ذرت، ذرت خوشه‌ای، جو، چاودار و جودوسر) تقسیم‌بندی و تحلیل می‌شوند. با توجه به این دسته‌بندی چین به‌طور میانگین ۱۷٪ از گندم جهان را تولید می‌کند اما به‌طور هم‌زمان بزرگ‌ترین مصرف‌کننده گندم در جهان است. برای نمونه میزان تولید گندم چین در ۲۰۲۲-۲۰۲۳ حدود ۱۳۶ میلیون تن بوده، درحالی‌که میزان مصرف داخلی آن ۱۴۱ میلیون تن بوده است (USDA, 2023: 22). بنابراین کشت وسیع غلات به‌معنای صادرات گسترده آن نیست و کشور چین با این حجم از تولید گندم، بخشی از گندم موردنیاز خود را نیز از کشورهای دیگر وارد می‌کند. در جدول ۱- آمار مربوط به شش کشور صادرکننده و واردکننده غلات در جهان بر مبنای دسته‌بندی گفته‌شده آمده است.

¹. Starchy grains

². Alcohols

³. Glucose

جدول-۱. بزرگترین صادرکنندگان و واردکنندگان غلات در جهان براساس آمار ۲۰۲۲-۲۰۲۳

موضوع	گندم (گندم و آرد)	برنج	دانه‌های درشت (ذرت، جو و...)
صادرکنندگان	روسیه	هند	برزیل
	اتحادیه اروپا	تایلند	آرژانتین
	کانادا	ویتنام	اوکراین
	استرالیا	پاکستان	هند
	اوکراین	چین	اتحادیه اروپا
	قزاقستان	کامبوج	روسیه
واردکنندگان	چین	فیلیپین	چین
	اتحادیه اروپا	چین	اتحادیه اروپا
	مصر	اندونزی	مکزیک
	اندونزی	اتحادیه اروپا	ژاپن
	ترکیه	نیجریه	کره جنوبی
	الجزایر	عراق	ویتنام

Source: USDA, 2023: 16-26

جمهوری اسلامی ایران نیز در دریای خزر با چهار کشور ساحلی شامل ترکمنستان، قزاقستان، روسیه و جمهوری آذربایجان همسایه است که از بین آن‌ها ۲ کشور قزاقستان و روسیه جزو بزرگترین صادرکنندگان گندم در جهان هستند. ایران نیز حدود ۳/۴ میلیون تن از گندم موردنیاز خود را طی دوره ۲۰۲۲-۲۰۲۳ وارد کرده است. ناگفته نماند که ایران در همین دوره بیش از ۱۳ میلیون تن برداشت گندم داشته است (USDA, 2023: 22).

تولید گندم قزاقستان ۱۶/۴ میلیون تن بوده است که حدود یک میلیون تن آن را صادر کرده است. کل غلات صادراتی قزاقستان ۲/۲ میلیون تن بوده که بیشتر مقصد صادراتی آن چین است. در حالی که روسیه در همین دوره حدود ۹۲ میلیون تن فقط تولید گندم داشته که بیش از ۴۷ میلیون تن گندم و آرد گندم را صادر کرده است. این کشور نیز در زمینه تولید دانه‌های درشت نیز جزو برترین‌های جهان است و سالانه بین ۱۰ تا ۱۲ میلیون تن صادرات دارد (USDA, 2023: 26-28). بقیه کشورهای حاشیه خزر برداشت و صادرات قابل توجهی در زمینه غلات ندارند. بنابراین لازم است تا یک مقایسه تطبیقی مختصری درباره کشاورزی غلات بین سه کشور ایران، روسیه و قزاقستان صورت بگیرد.

برای سنجش میزان توانمندی و توسعه کشاورزی غلات در یک کشور معمولاً از دو شاخص مهم، شامل میزان زمین‌های کشاورزی و شاخص بازدهی غلات استفاده می‌شود. کشت غلات به خصوص گندم و جو معمولاً نیاز به زمین‌های وسیع قابل کشت دارد، از سوی دیگر شاخص بازدهی غلات میزان برداشت گندم در هر هکتار را نشان می‌دهد و بیانگر قابلیت خاک آن کشور برای کشت غلات، سطح مهارت کشاورزان و توسعه فناوری کشاورزی است. براین اساس میزان زمین‌های کشاورزی در سه کشور طی جدول ۲- آورده شده است.

جدول ۲- میزان زمین‌های کشاورزی و بازدهی غلات در ایران، قزاقستان و روسیه

کشور	سال	میزان زمین‌های کشاورزی (هزار کیلومتر مربع)			بازدهی غلات (کیلوگرم در هر هکتار)		
		۲۰۲۱	۲۰۱۶	۲۰۱۰	۲۰۲۱	۲۰۱۶	۲۰۰۶
ایران	۶۴۵	۴۶۶	۴۶۰	۴۷۱	۳۶۵۳	۲۳۹۲	
روسیه	۲۱۶۰	۲۱۵۵	۲۱۵۵	۲۱۵۵	۲۶۵۱	۱۸۸۷	
قزاقستان	۲۱۲۶	۲۱۰۷	۲۱۶۲	۲۱۳۷	۱۳۴۸	۱۱۷۱	

Source: World Bank, 2022

بر اساس آمارهای ارائه شده در جدول ۲- میزان زمین‌های کشاورزی قزاقستان بیش از چهار برابر زمین‌های کشاورزی در ایران است و گندم بیشترین سهم را در دسته غلات صادراتی این کشور دارد. اما میزان تولید گندم در ایران طی دوره ۲۰۲۲-۲۰۲۳ بیش از ۱۳ میلیون تن و در قزاقستان حدود ۱۶/۵ میلیون تن بوده است. این آمار نشان می‌دهد که تولید گندم در قزاقستان تنها ۳/۵ میلیون تن بیشتر از ایران است و دلیل برتری این کشور در صادرات گندم مصرف داخلی کمتر است.

میزان بازدهی غلات در ایران نیز از با نوسان‌های زیادی همراه بوده و قرار گرفتن کشور در کمربند خشک جهان، همچنین عدم نظم در بارش‌های فصلی در کم‌وزیاد شدن این شاخص تأثیرگذار است. اما در قزاقستان میزان بازدهی غلات پایین است و تا به حال رشد بالایی نداشته است. این آمار نشان می‌دهد که در قزاقستان علوم و فنون کشاورزی و تجهیزات فنی، به‌ویژه در فرایند برداشت محصول بسیار فرسوده و نسبتاً پایین است. از سوی دیگر، نوسان در شرایط آب‌وهوایی عمدتاً پیش‌بینی فرایند کاشت و برداشت در این کشور را با مشکل مواجه می‌کند. البته دولت قزاقستان برای جبران این وضعیت و افزایش درآمد خود از بخش کشاورزی تلاش می‌کند تا صادرات مواد خام را تا حد زیادی کاهش دهد و به‌جای

آن صادرات محصولات غذایی فرآوری شده را ترویج کند. در این زمینه از روش‌های سهمیه‌بندی و صدور مجوز، اعمال ممنوعیت بر صادرات برخی کالاها و افزایش عوارض گمرکی استفاده می‌کند. بر اساس آخرین مقررات قزاقستان، ممنوعیت صادرات گندم‌سیاه، شکر، سیب‌زمینی، پیاز، سیر و دانه و روغن آفتاب‌گردان وجود دارد. آرد و گندم نیز در لیست سهمیه‌بندی قرار دارند (ИМСИ ELIM, 2021). تا آوریل ۲۰۲۱، ۱۷۶۶۹ سازمان فعال در زمینه کشاورزی در قزاقستان به ثبت رسیده است. بیشترین تعداد سازمان‌های کشاورزی نیز در استان‌ها یا ابلاست‌های ترکستان^۱، آلماتی^۲ و آکمولای^۳ واقع شده است (ИМСИ ELIM, 2021).

میزان زمین‌های کشاورزی در روسیه نیز باتوجه به وسعت این کشور نیز تقریباً طبیعی است، اما اصلاحات دولتی برای انگیزه‌بخشی در بخش کشاورزی در حفظ این آمار مؤثر بوده است. برای نمونه در سال ۲۰۰۳ قانونی تحت عنوان اصلاحات ارضی در مجلس دومای روسیه تصویب شد و به امضای ریاست‌جمهوری روسیه رسید که طی آن دولت اجازه خریدوفروش زمین‌های کشاورزی را صادر کرد. مفاد این قانون، سند مالکیت خصوصی بر زمین‌های کشاورزی مجاز می‌شمرد و در اصلاحات اعمال شده بر برخی از بندهای آن، موارد مربوط به سهام، بهره‌برداری مشترک و اجاره زمین تصریح شده است (Федеральный закон РФ, 2003).

البته این کشور همچنان ظرفیت افزایش زمین‌های کشاورزی خود را دارد و طی سال‌های گذشته تلاش کرده تا برنامه‌های مشخصی را در این خصوص اجرا کند. بر اساس نتایج مشترکی که از یک مؤسسه آماری در روسیه به نام گایداری^۴ و آکادمی تجارت خارجی روسیه در اکتبر سال ۲۰۱۸ منتشر شد، ۴۴٪ از اراضی کشاورزی این کشور بدون استفاده مانده و «تحت استفاده اهداف کشاورزی» قرار نگرفته است (Агроинвестор, 2017). بااین حال میزان تقریباً ثابت زمین‌های کشاورزی در روسیه از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۱ نشان می‌دهد که سیاست‌های کشاورزی در این کشور به‌خوبی اجرا شده یا حداقل از یک ثبات نسبی برخوردار است.

دولت روسیه نیز باتوجه به اهمیت استراتژیک غلات، تلاش می‌کند ابتدا ذخایر استراتژیک خود از غلات را تأمین کند و بعد از طی این مرحله، مازاد آن را صادر کند. مسئولیت اصلی آن نیز برعهده وزارت کشاورزی فدراسیون روسیه است که با تدوین

1. Turkistan

2. Almaty

3. Akmola

4. The Gaidar Institute for Economic Policy

طرح‌های بلندمدت، از جمله سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و تدارکات، تولید غلات را افزایش می‌دهد. از راهبردهای این وزارت، افزایش میزان ذخیره غلات از ۱۵۶.۹ میلیون تن در سال ۲۰۱۸، به ۱۶۷.۴ میلیون تن تا سال ۲۰۳۵ است (world-grain, 2019). در هر صورت، وضعیت سه کشور بیانگر وجود ظرفیت بالقوه در فعال‌سازی کریدور غلات در دریای خزر است. البته تجارت غلات در دریای خزر کم‌وبیش انجام می‌شود، اما از مزیت نسبی محلی جمهوری اسلامی ایران در این خصوص تا به حال استفاده لازم صورت نگرفته است. در واقع دغدغه اصلی مقاله حاضر بهره‌گیری از ظرفیت ایران برای توسعه کریدور غلات در دریای خزر به نحوی است که موجب درآمد بیشتر کشور و توسعه جریان‌های اقتصادی و تجاری ایران شود. در این مسیر دو بستر مهم شامل کریدور شمال - جنوب و اتحادیه اقتصادی اوراسیا وجود دارد که می‌تواند کمک‌کننده کشور برای ایجاد و توسعه کریدور غلات در خزر باشد؛ بنابراین در ادامه لازم است تا اشاره لازم به ظرفیت آن‌ها صورت بگیرد.

۲. کریدور شمال - جنوب و کریدور غلات خزر

در سال ۱۹۹۹ گروهی از شرکت‌های حمل و نقل هند، روسیه و ایران توافق‌نامه کلی درباره انتقال کانتینرها برای صادرات و واردات در امتداد کریدور حمل و نقل بین‌المللی سریلانکا-هند-ایران-دریای خزر-روسیه امضا کردند. در ۱۲ سپتامبر ۲۰۰۰، در جریان دومین کنفرانس یورو-آسیایی، توافق‌نامه‌ی بین‌دولتی در مورد ایجاد کریدور شمال-جنوب امضا شد و کشورهای شرکت‌کننده در این توافق ایران، روسیه و هند بودند (امیراحمدیان، ۱۳۸۲: ۱۸).

کریدور شمال - جنوب (INSTC) مهم‌ترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا است که در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان ۴۰٪ کوتاه‌تر و و از نظر هزینه ۳۰٪ ارزان‌تر است. این راه‌گذر کشورهای شمال اروپا و روسیه را از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب شرقی آسیا متصل می‌سازد. ضمن اینکه هند، ایران و دیگر کشورهای منطقه می‌توانند کالاهای خود را با سرعتی سه برابر بیشتر نسبت به مسیر کانال سوئز به اروپا حمل کنند. هدف عمده از ایجاد این کریدور و امضای موافقت‌نامه مربوط به آن، رشد پیوندهای حمل‌ونقل بین کشورهای طرف قرارداد و دیگر کشورهای منطقه است. در پی امضای موافقت‌نامه کریدور شمال-جنوب و بر اساس ماده ۸ آن، جمهوری اسلامی ایران به عنوان امین و مسئول تشکیل دبیرخانه شناخته شد. قزاقستان

نخستین کشور منطقه بود که در سال ۱۳۷۹ علاقه‌مندی خود را برای پیوستن به موافقتنامه اعلام کرد. کشور عمان نیز به این موافقتنامه پیوسته و از طرف‌های اصلی محسوب می‌شود (امیراحمدیان، ۱۳۸۲: ۱۸).

کریدور شمال - جنوب به طور مستقیم با موقعیت ترانزیتی ایران مرتبط است و از طریق این کریدور کشورها می‌توانند از مزایای دسترسی به سه بازار و مرکز توزیع جهانی در آسیا شامل حوزه خلیج فارس، اقیانوس هند و کشورهای جنوب شرقی آسیا با جمعیت حدود ۲/۵ میلیارد نفر بهره‌مند شوند. ایران دارای ۵۸۰۰ کیلومتر سواحل آبی، هفت بندر بزرگ در خلیج فارس و چهار بندر بزرگ در دریای خزر است که این شرایط در هیچ کشور اروپایی و آسیایی وجود ندارد.

طرح راه‌آهن قزوین - رشت - انزلی - آستارا به طول ۳۲۷ کیلومتر اهمیت اساسی در برقراری کریدور شبه قاره هند و حوزه خلیج فارس به اروپا دارد که باید یکی از مهم‌ترین طرح‌های توسعه راه آهن ایران باشد. به عقیده کارشناسان حدود نیمی از حمل‌ونقل جهان بین خاور دور و سایر نقاط دنیا انجام می‌شود و از مجموع سه کریدور مهم حمل‌ونقل جهانی، دو کریدور آن از ایران عبور می‌کند و در صورت فعال‌سازی چابهار نقطه عبور جنوبی‌ترین کریدور شرقی-غربی جهان خواهد بود. بندر چابهار به دلیل موقعیت راهبردی خود، نزدیک‌ترین راه دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه به آب‌های آزاد است و تنها بندر اقیانوسی ایران است که در کرانه دریای عمان و اقیانوس هند قرار دارد. از سوی دیگر بندر چابهار قابلیت پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما را دارد و دارای ۳۱۱ کیلومتر مرز آبی در دریای عمان است. در صورت فعال شدن تمام حلقه‌های این زنجیره انتقال کانتینر از بندر مومبای به مسکو حدود یک ماه زمان نیاز دارد (میرمحمد، ۱۳۹۴: ۹۵).

باین حال کریدور شمال - جنوب با چالش‌های فراوانی نیز روبرو است که هنوز بعد از گذشت دو دهه از طرح اولیه آن، حل نشده باقی مانده است. این چالش‌ها عبارتند از: ۱. امکان وابستگی ایران به جمهوری آذربایجان که اخیراً اختلافات دو کشور بر سر مسائل مربوط به دالان زنگزور افزایش یافته است؛ ۲. بیشتر تجارت کشورهای آسیای مرکزی با چین و روسیه صورت می‌گیرد و چین به شریک اول تجاری آن‌ها و روسیه تبدیل شده است. از سوی دیگر بیشتر حجم صادرات روسیه به چین نفت و مواد خام است که اصولاً از طریق مسیرهای دریایی حمل و نقل می‌شود و کریدور شمال-جنوب ظرفیت انتقال آن‌ها را ندارد (گزارش اتاق بازرگانی ایران، ۱۴۰۲: ۶)؛ ۳. بی‌توجهی به زیرساخت‌های نرم مانند

توافقات قانونی، مقررات، استانداردها و شیوه‌های اداری جریان کریدور را متوقف کرده است؛ ۴. بندر گوادر در پاکستان با سرمایه‌گذاری هنگفت چینی‌ها به‌نوعی رقیب بندر چابهار و مکران محسوب می‌شود و چین ممکن است مساعدت‌های لازم درخصوص توسعه کریدور شمال-جنوب را نداشته باشد؛ ۵. هند نیز به‌عنوان رقیب چین نیاز مبرمی به توسعه این کریدور به‌نفع خود برای ارتباط با کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز جنوبی، روسیه و اروپا دارد، اما برخی اختلافات رویکردها در سطح استراتژیک بین تهران و دهلی‌نو مانع توسعه آن می‌شود و نتیجه آن وقفه طولانی‌مدت هند برای توسعه این کریدور است. این اختلاف باعث شده که دهلی‌نو بیشتر به‌دنبال توسعه مسیرهای دیگر باشد و؛ ۶. مهم‌ترین دلیل کم‌کارکردی کریدور شمال-جنوب رویکرد صرفاً گذرگاهی به آن است، این رویکرد باعث می‌شود که نوعی زنجیره ارزش بین ایران و کشورهای مرتبط با کریدور شکل نگیرد.

اما برای رفع حداقل برخی از چالش‌های نامبرده، کریدور غلات در خزر می‌تواند راهکار مناسبی باشد. اول از اینکه انتقال غلات معمولاً به‌وسیله شناورهای بزرگ صورت می‌گیرد که دریای خزر ظرفیت این جابه‌جایی را دارد. این راهکار وابستگی ایران به ادامه کریدور زمینی از جمهوری آذربایجان را کاهش می‌دهد.

دوم اینکه دولت هند پس از بحران اوکراین در فوریه ۲۰۲۲ تصمیم گرفته تا دخالت بیشتری در بازار جهانی غلات داشته باشد. براین‌اساس دهلی‌نو هم به‌منظور کنترل قیمت غلات و تورم موادغذایی در کشور خود و هم برای تسلط بیشتر بر بازار جهانی غلات تلاش می‌کند تا به واردات گندم از روسیه پردازد. البته در این زمینه روی تخفیف‌های دولت مسکو حساب ویژه‌ای باز کرده است (Reuters, 2023). ازسوی دیگر کشورهای جنوب شرق آسیا غالباً تولیدکننده برنج هستند و غلات دیگر مانند گندم را از سایر کشورها وارد می‌کنند. برای نمونه کشورهای اندونزی، فیلیپین، بنگلادش و سایر کشورهای جنوب‌شرقی آسیا واردکننده گندم هستند. کشور بنگلادش در سال ۲۰۲۳ بیش از پنج میلیون تن گندم واردات داشته که از این میزان حدود ۲/۷ میلیون تن از روسیه وارد کرده است (Tass, 2024).

اندونزی نیز از بزرگ‌ترین واردکنندگان گندم در منطقه جنوب شرق آسیا محسوب می‌شود که در سال ۲۰۲۳ بیش از ۱۱ میلیون تن گندم و آردگندم وارد کرده است (USDA, 2023: 22). درحالی که روسیه سهم کمی از بازار گندم اندونزی داشته و صادرات این کشور حدود ۵۰۰ هزارتن بوده است. اما شرکت‌های اندونزیایی آمادگی خود برای افزایش واردات گندم از روسیه را اعلام کرده‌اند و انتظار می‌رود که این حجم از واردات طی سال آینده دوبرابر شود (Tass, 2023).

کشورهای حاشیه خلیج فارس مانند عربستان سعودی و کشورهای آفریقایی نیز از دیگر واردکنندگان گندم در جهان هستند. البته کشورهای شمال آفریقا مانند مصر، الجزایر، تونس و مراکش که حجم زیادی از گندم موردنیاز خود را از روسیه وارد می‌کنند از این کریدور مستثنی هستند. زیرا در هر صورت واردات غلات توسط این کشور از مسیر دریای سیاه و مدیترانه بسیار به صرفه‌تر است. اما وجود برخی چالش‌ها مانند بحران اوکراین موجب التهاب در بازار این کشورها شده است که نهایتاً موجب ارائه ابتکار کریدور غلات دریای سیاه^۱ توسط سازمان ملل متحد برای حل این چالش می‌شود (UN, 2023). اما دیگر کشورهای آفریقایی، به‌ویژه کشورهای شرق و جنوب آفریقا می‌توانند از کریدور شمال - جنوب برای واردات غلات استفاده کنند.

افغانستان نیز از واردکنندگان غلات و گندم محسوب می‌شود که این کشور بیشتر به دنبال واردات محصولات فرآوری‌شده و آرد گندم است. برای نمونه افغانستان در دوره ۲۰۲۲-۲۰۲۳ بیش از ۳۱۸ هزار تن گندم موردنیاز خود را از قزاقستان وارد کرده است. البته در این دوره قزاقستان بیشتر گندم خود را به کشورهای همسایه مانند ازبکستان، تاجیکستان و ترکمنستان فروخته است (The Astana Times, 2023).

همه این موارد ظرفیت بالقوه صادرات و واردات غلات در دریای خزر و بعد از آن کریدور شمال - جنوب را نشان می‌دهد. اما این ظرفیت‌های بالقوه تا زمانی که در جریان زنجیره ارزش قرار نداشته باشند، از کریدور چیزی جز یک اسم باقی نمی‌ماند؛ بنابراین برای ایجاد و توسعه کریدور غلات در خزر باید یک زنجیره ارزش مشخص بین ایران، روسیه و قزاقستان در تولید و صادرات غلات ایجاد شود. علاوه بر کریدور شمال - جنوب به‌عنوان یک بستر، ۳ کشور می‌توانند از مواردی مانند اتحادیه اقتصادی اوراسیا و روش‌هایی که در ادامه به آن‌ها اشاره می‌شود برای ایجاد کریدور غلات بهره‌گیری کنند.

اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کریدور غلات خزر. اتحادیه اقتصادی اوراسیا به‌نوعی از ادغام اتحادیه گمرکی منطقه اوراسیا و نیز جامعه اقتصادی اوراسیا شکل گرفته است. این اتحادیه به‌منظور مدرن‌سازی، همکاری و بهبود رقابت‌پذیری در اقتصادهای ملی از ابتدای ژانویه ۲۰۱۵ کار خود را رسماً آغاز کرد. اعضای فعلی این اتحادیه روسیه، بلاروس، قزاقستان، قرقیزستان و ارمنستان هستند.

ایران به‌همراه هشت کشور دیگر درخواست عضویت در این اتحادیه را ارسال کرده‌اند. ایران عضو این اتحادیه نیست، اما طرفین تلاش کردند تا از طریق موافقت‌نامه‌های مختلف

^۱. Black Sea Grain Initiative

رژیم گمرکی و تجارت آزاد را برقرار کنند. موافقت‌نامه موقت امضا شده در می ۲۰۱۸ یک منطقه تجاری آزاد بین ایران و اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا شد. بعد از انقضای این موافقت‌نامه در اکتبر ۲۰۲۲، پروتکل موافقت‌نامه موقت طی مارس ۲۰۲۲ در تهران امضاء شد. این پروتکل روند تعرفه ترجیحی بین ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا را تضمین کرد. در نهایت توافق‌نامه تجارت آزاد بین اتحادیه اقتصادی اوراسیا و ایران در دسامبر ۲۰۲۳ امضاء و جایگزین موافقت‌نامه موقت شد.

در موافقت‌نامه اتحادیه اقتصادی اوراسیا، برای صادرات و واردات گندم و بسیاری دیگر از غلات رژیم تعرفه MFN (در نظر گرفته شده که بر این اساس از اعضای خواسته شده تا محبوب‌ترین تعرفه و رفتار نظارتی به محصولاتی که در زمان واردات و صادرات برای اعضای دیگر داشته‌اند را برای سایر اعضای اعمال کنند (FTA-EAEU-Iran: 2023: 12)). این معادل میزان تعرفه‌ای است که کشورهای عضو برای واردات کالا از دیگر اعضای می‌پردازند و از یک میزان حداقل و حداکثر برخوردار است. بر این اساس آرد گندم، جوانه غلات به صورت آسیاب شده، جو پرک، پوسته و سبوس، هم‌چنین نشاسته گندم، ذرت و غیره را در این فهرست قرار داده است (FTA-EAEU-Iran: 2023: 30). البته فهرست اقلام نشان می‌دهد که تولیدات فرآوری شده از غلات بیشتر مورد نظر موافقت‌نامه ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا است. اما در هر صورت می‌تواند در راستای ایجاد یک رویه در صادرات و واردات غلات بین کشورهای عضو و ایران، روسیه و قزاقستان، هم‌چنین شکل‌گیری کریدور غلات در دریای خزر مؤثر باشد.

۳. کریدور غلات در خزر و ظرفیت ایران برای ایجاد زنجیره ارزش

ظرفیت ایران برای تولید گندم معمولاً طی سال‌های مختلف با توجه به میزان بارندگی و البته سیاست‌های دولت مانند ارائه قیمت مناسب برای خرید تضمینی گندم متغیر بوده است. با این حال آمار بین سال‌های ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۳ نشان می‌دهد که میزان تولید گندم در ایران بین ۱۲ تا کمتر از ۱۶ میلیون تن در نوسان است (USDA, 2024: 23). مصرف داخلی گندم نیز تقریباً از ۱۷ تا بیشتر از ۱۸ میلیون تن بوده است. این آمار نشان می‌دهد که ایران طی این دوره‌ها بین دو تا شش میلیون تن از گندم مورد نیاز خود را وارد کرده است (USDA, 2024: 23). البته ذخیره گندم سالیانه نیز از برنامه‌های ایران است که حجمی در حدود ۵ میلیون تن با توجه به رویکرد استراتژیک نسبت به گندم ذخیره می‌شود.

جدول-۳. تولید و مصرف گندم در ایران

دوره دو نیمسال کشاورزی (بر اساس میلیون تن)				
مورد	۲۰۱۹/۲۰	۲۰۲۰/۲۱	۲۰۲۱/۲۲	۲۰۲۲/۲۳
تولید گندم	۱۵/۵۵۰	۱۵/۰۰۰	۱۲/۰۰۰	۱۳/۲۰۰
مصرف گندم	۱۷/۲۰۰	۱۷/۴۰۰	۱۸/۲۰۰	۱۸/۱۰۰

Source: USDA, 2023

همان‌طور که قبل‌تر به آن اشاره شد، برای ایجاد یک کریدور باید یک زنجیره ارزش بین کشورهای مبدأ، میانی و مقصد شکل بگیرد و برای این کار لازم است که بخش خصوصی نیز در این فرایند ذی‌نفع باشد. ایران برای تأمین نیازهای داخلی خود نسبت به غلات به‌ویژه گندم، با مشکلات چندانی روبرو نیست و بیشتر معضل کشور در بخش کشاورزی مربوط به تولید محصولات آب‌بر و غیر استراتژیک است که معمولاً برای سود بیشتر و صادرات بهترین آن‌ها بیشترین بهره‌وری از ذخایر ملی آب صورت می‌گیرد. این مشکلی است که در کنار سایر عوامل کشور را با بحران کم‌آبی روبرو ساخته است.

بنابراین، خودکفایی در تولید گندم و ایجاد ذخایر استراتژیک در این حوزه جزو مسئولیت‌های اصلی دولت در رابطه با امنیت غذایی است که این مسئله در برخی موارد مانند خرید تضمینی گندم مورد انتقاد بخش خصوصی قرار دارد. اما برای شکل‌گیری کریدور غلات، به‌ویژه در زمینه صادرات گندم بایستی تمهیداتی پایه‌گذاری و اجرا شود که یک زنجیره ارزش پایدار و سودآور را بین کشورهای ایران، روسیه و قزاقستان ایجاد کند. این دقیقاً مطابق با خواسته‌های بخش خصوصی در تولید آرد و فرآورده‌های مرتبط است.

مسلماً ایران نمی‌تواند با تولید داخلی گندم خود دست به تجاری‌سازی و صادرات این محصول یا سایر غلات بزند، بلکه باید با واردات منظم و هدفمند آن‌ها، به فرآوری و ایجاد ارزش افزوده اقدام کند و پس از آن درصد بیشتری از این غلات وارداتی (مشخصاً گندم) را پس از ایجاد ارزش افزوده به سایر کشورها صادر کند. این‌گونه ۲ ارزش افزوده به درآمد کشور اضافه می‌شود که شامل اول سود برآمده از فرآوری و دوم درآمد حاصل از انتقال کالا و خدمات حمل‌ونقل است. افزون بر آن در کشور ایران آسیاب‌های بزرگی برای تولید آرد وجود دارد که فعالیت برخی از آن‌ها متوقف شده یا به حالت نیمه‌فعال درآمدی است که اجرای این برنامه می‌تواند ضمن فعال کردن آن‌ها، زمینه ایجاد و گسترش کارخانه‌های مواد غذایی مانند تولید بیسکویت را فراهم کند. بر اساس آمار ارائه‌شده توسط مدیرکل آرد و نان

شرکت بازرگانی دولتی ایران در سال ۱۳۹۹ تعداد کارخانه‌های فعال ایران در زمینه صنعت آردسازی بیش از ۳۸۴ کارخانه است که تا آن زمان فقط ۴۰٪ از ظرفیت این کارخانه‌ها فعال بوده است (شاتا، ۱۳۹۹).

بر اساس آمار ارائه شده توسط رئیس انجمن غلات ایران، سالانه ۲.۵ تا سه میلیون تن غلات از بنادر شمالی و مبداء روسیه وارد کشور می‌شود (ایلنا، ۱۴۰۲). حجم وارداتی گندم از مبادی مختلف به قیمت محصول بستگی دارد و این عامل موجب تغییرپذیری مبداء واردات می‌شود. با این حال این میزان از واردات در صورت وجود دستورکار مشخص می‌تواند افزایش پیدا کند.

بنابراین، ایران برای تبدیل شدن به یک کشور مهم در زمینه صادرات غلات و فرآورده‌های مربوط به آن دارای ظرفیت بالقوه گسترده‌ای است که تلاش برای ایجاد ارزش افزوده می‌تواند کشور را به این مرحله برساند. اقدامی که کشور ترکیه بعد از شروع بحران اوکراین انجام داده یک مثال بارز است؛ بنابراین در اینجا لازم است تا به نقش ترکیه در کریدور غلات ایجادشده بعد از بحران اوکراین (۲۰۲۲) به‌عنوان یک نمونه مهم در موضوع کریدور غلات اشاره کرد تا ارزیابی بهتری از چالش‌ها و فرصت‌های ایجاد چنین کریدوری صورت بگیرد. از سوی دیگر هم‌زمان با یک بررسی مقایسه‌ای بین ظرفیت ایران و ترکیه ابعاد مختلف آن تبیین می‌شود.

۴. بررسی مقایسه‌ای ظرفیت ایران و ترکیه برای کریدور غلات

روسیه و اوکراین تأمین‌کننده ۴۰٪ از گندم موردنیاز کشورهای آفریقایی هستند و تا قبل از شروع جنگ (۲۰۲۲) کشور اوکراین بیش از ۹۵٪ از غلات خود را از طریق دریای سیاه به سایر کشورها صادر می‌کرد. اما با شروع جنگ صادرات اوکراین عملاً متوقف شد و برای سازماندهی این مسئله یک کریدور غذایی با مشارکت ترکیه-روسیه-اوکراین به‌منظور توزیع غلات به بازار جهانی شکل گرفت (M. Ay & Soylemez, 2023: 3).

اتحادیه اروپا نیز تلاش کرد صادرات اوکراین را از طریق دریای بالتیک و بندر کونستانتا در رومانی تسهیل کند. از سوی دیگر خطوط راه‌آهن اوکراین پهن‌تر از خطوط راه‌آهن در اروپا است و انتقال غلات از واگن‌های اوکراینی به واگن‌های اروپا و رسیدن آن‌ها به اروپا و بنادر بالتیک در مرز حداقل سه هفته زمان می‌برد؛ بنابراین در ۲۲ ژوئیه ۲۰۲۲ توافق‌نامه کریدور غلات توسط روسیه، اوکراین، ترکیه و سازمان ملل متحد (در قالب دو سند جداگانه

بامحتوای یکسان) در استانبول امضاء می‌شود. این توافق‌نامه سه کریدور امن را از طریق دریای سیاه ایجاد کرد. در ادامه آن سازمان ملل متحد به همراه ترکیه و روسیه یادداشتی تفاهمی را امضاء کردند تا صادرات غذا و کودهای شیمیایی روسیه بدون محدودیت‌های ناشی از تحریم‌های اتحادیه اروپا و ایالات متحده آمریکا در بازار جهانی توزیع شود (M.Ay & Soylemez, 2023: 4-5).

اما آنچه را که موجب بازیگری فعال ترکیه در موضوع کریدور غلات شد نمی‌توان ضرورت زمان برای تسهیل‌گری و کنترل قیمت جهانی غذا عنوان کرد، هم‌چنین نقش صرفاً گذرگاهی و انتقال غلات (مسیر جغرافیایی) نمی‌تواند تنها عامل مؤثر برای بازیگری ترکیه جهت امضای این موافقت‌نامه باشد. بلکه نقش فعال ترکیه و ورود سازمان ملل متحد به‌عنوان ضامن این موافقت‌نامه‌ها به این دلیل است که آنکارا توانسته قبل از بحران شرایط لازم جهت ایفای این نقش را داشته باشد. آمارها بهتر می‌توانند این ادعا را توضیح دهند.

حدود ۶.۵٪ از تولید ناخالص داخلی ترکیه مربوط به حوزه کشاورزی، جنگل‌داری و شیلات است که درصد زیادی محسوب می‌شود (The World Bank, 2022). از طرف دیگر گندم برای ترکیه یک کالای استراتژیک محسوب می‌شود و تضمین ذخایر گندم برای آنکارا ضرورت دارد، زیرا میزان مصرف داخلی گندم در ترکیه حدود ۲۰ میلیون تن است که حدود ۱۷ میلیون تن آن در داخل تولید می‌شود (USDA, 2021: 8). یکی از دلایل مصرف زیاد گندم، اهمیت نان به‌عنوان غذای اصلی مردم ترکیه است و روزانه حدود ۱۰۰ میلیون نان ۲۵۰ گرمی تازه در این کشور تولید می‌شود (USDA, 2022: 2). به‌همین دلیل در دسترس بودن نان یک مسئله مهم در ترکیه محسوب شده و دولت آنکارا مستقیماً در سیاست‌های تولید نان دخالت می‌کند.

میزان واردات گندم ترکیه نیز در سال ۲۰۲۲ حدود ۱۰/۲۵ میلیون تن (پنجمین کشور واردکننده گندم در جهان) است که از این میزان حدود ۶/۷۵ میلیون تن گندم را صادر می‌کند (USDA, 2022: 3). البته واردات گندم و آرد ترکیه در دوره ۲۰۲۲-۲۳ حدود ۱۲/۵ میلیون تن و صادرات این کشور تقریباً ۷ میلیون تن بوده است. یعنی آنکارا بیش از نیمی از گندم و آرد وارداتی خود را صادر کرده است. در ارائه آمار مربوط به تجارت گندم غالباً گندم و آرد آن باهم لحاظ می‌شود، اما مشخصاً واردات دانه‌های گندم توسط ترکیه حدود ۱۰ میلیون تن است (USDA, 2023: 6). این کشور بیشتر گندم وارداتی خود را از روسیه (حدود ۷۰٪) و اوکراین (۲۶/۶٪) وارد می‌کند که پس از فرآوری گندم‌های وارداتی و تبدیل

آن به محصولاتی مانند آرد و پاستا حدود ۷۰٪ از آن‌ها به سایر کشورها صادر می‌کند (TEPGE, 2023: 18). از بین فرآورده‌های صادراتی گندم ۶۱٪ آرد، ۲۲/۵٪ پاستا یا ماکارونی، ۸/۱٪ بیسکوئیت و کمتر از ۹٪ را محصولاتی مانند بلغور و نشاسته تشکیل می‌دهد (TEPGE, 2023: 14).

در صورتی که ظرفیت ایران برای تولید گندم به صورت میانگین سالانه ۱۴ میلیون تن است که بین دو الی چهار میلیون تن با ظرفیت تولید ترکیه فاصله دارد. در حالی که میزان بارندگی در ترکیه از ایران بیشتر است و این کشور سرچشمه‌های اصلی رودهای بزرگ فرات و دجله را در راستای پروژه گاپ خود جهت ذخیره‌سازی آب مسدود کرده است (ذکی و همکاران: ۲۶۲-۲۶۱:۱۴۰۲) از سوی دیگر میزان بازدهی غلات در ترکیه طی سال ۲۰۲۲ به میزان ۳۴۶۶ کیلوگرم در هر هکتار بوده که بیانگر مرغوبیت خاک و البته سطح فناوری متناسب این کشور برای تولید غلات است (World Bank, 2022). در نتیجه می‌توان گفت که ایران دارای ظرفیت بالایی در تولید گندم است و در این زمینه فاصله بین ایران و ترکیه چندان زیاد نیست. با این حال صادرات ترکیه طی دوره ۲۰۲۲/۲۳ حدود هفت میلیون تن بوده و در صورتی که آمار قابل توجه و مشخصی از میزان صادرات ایران وجود ندارد.

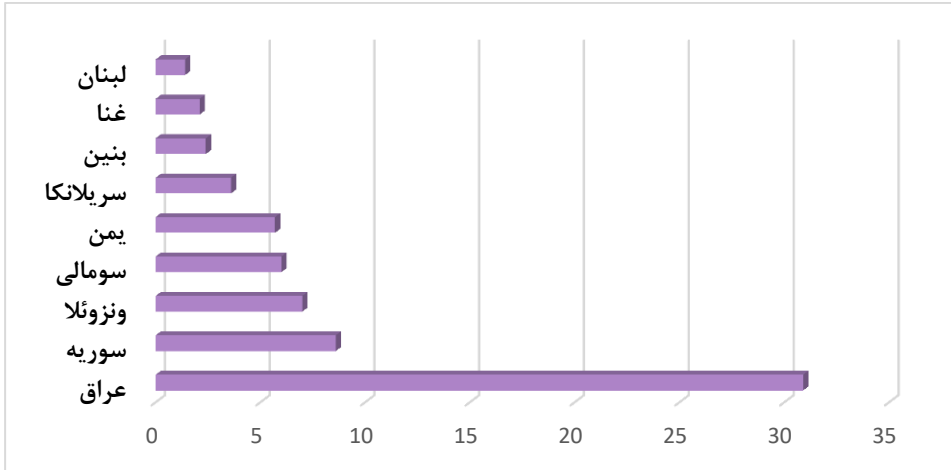
جدول ۴- تولید و تجارت گندم و آرد در دوره ۲۰۲۲/۲۳

ایران	ترکیه	گندم و آرد
۱۳/۲۰۰	۱۷/۲۵۰	تولید
۱۸/۱۰۰	۲۰/۶۰۰	مصرف
*	۶/۹۵۳	صادرات
۳/۶۰۰	۱۲/۵۰۰	واردات

Source: USDA & TEPGE: 2023

مهم‌تر از آن مقاصد صادراتی ترکیه است که تقریباً همه این کشورها یا در نزدیکی بنادر اصلی ایران قرار دارند، یا اینکه جزو کشورهای متحد ایران از نظر سیاسی محسوب می‌شوند. برای نمونه کشورهای عراق، یمن، سومالی و سریلانکا می‌توانند گندم و فرآورده‌های آن را از ایران وارد کنند. کشورهای دیگر مانند ونزوئلا نیز در وضعیتی قرار دارند که به راحتی می‌توانند خریدار این محصولات از ایران باشند. در صورتی که همین مقاصد صادراتی ترکیه را به بزرگ‌ترین صادرکننده آرد در جهان و با درآمد حدود ۱/۵ میلیارد دلاری تبدیل کرده است. نگاهی به نمودار ۱- می‌تواند به روشنی این مسئله را بیان کند.

نمودار ۱- کشورهای اصلی واردکننده آرد گندم از ترکیه



Source: TEPGE, 2023: 16

این بررسی مقایسه‌ای به‌خوبی نشان می‌دهد که ایران هم از نظر توانایی برای ایجاد ارزش افزوده دارای صنایع پیشرفته است و هم مسیر ایران از خزر تا جنوب کشور دارای ظرفیت گسترده انتقال غلات و فرآورده‌های مربوط به آن است. حتی در زمینه جابه‌جایی غلات در خزر مشکلی از لحاظ شناور و یا وسایل حمل‌ونقل وجود ندارد و در ایران و روسیه شرکت‌های بزرگی فعال هستند. مهم‌تر از آن مناسبات خوب ایران با روسیه است که پس از بحران اوکراین سطح این روابط افزایش یافت و کشور می‌بایست به بزرگ‌ترین شریک تجاری روسیه در زمینه واردات و فرآوری غلات، و در نهایت صادرکننده آن به کشورهای مختلف جهان تبدیل می‌شد. درحالی‌که روابط مسکو - آنکارا در وضعیت شکننده‌ای قرار داشته و دارد.

نتیجه‌گیری

دریای خزر با وجود سه کشور ساحلی فعال در تولید، فرآوری و صادرات غلات و سایر موادغذایی مرتبط ظرفیت تبدیل شدن به یک کریدور بین‌المللی در زمینه غلات را دارد. اما ایجاد کریدور مستلزم شرایطی است که طی آن یک نوع وابستگی بین اجزای مختلف به‌وجود می‌آید، این وابستگی را نظریه مزیت نسبی به‌خوبی می‌تواند توضیح دهد که در نتیجه آن جریان منظمی بر تجارت جهانی حاکم می‌شود. براساس نظریه مزیت نسبی ریکاردو، یک کشور باید کالاهایی را تولید و صادر کند که در آن‌ها برتری و تخصص دارد.

بر مبنای بررسی‌های صورت‌گرفته در این پژوهش، ایران دارای توانمندی بالایی برای تولید آرد و فرآورده‌های مربوط به گندم است و می‌تواند با واردات گندم مازاد بر نیاز داخلی، این صنایع را به تولید حداکثری برساند و تبدیل به یک صادرکننده شود که حداقل درآمد دو میلیارد دلاری را برای کشور به‌همراه خواهد داشت. این به‌معنای بهره‌برداری صحیح از نظریه مزیت نسبی است. مزیت دیگر ایران مربوط به جغرافیای این کشور است که با فعال‌سازی کریدور شمال - جنوب می‌تواند به یکی از سریع‌ترین و امن‌ترین کریدورهای جهان تبدیل شود. این مورد بیانگر «مزیت نسبی محلی» ایران است. حلقه وصل‌کننده این اجزاء، زنجیره ارزش و ایجاد ارزش افزوده است که مثال کشور ترکیه به‌خوبی بهره‌گیری از ظرفیت صادراتی گندم روسیه، ایجاد ارزش افزوده با فرآوری آن و درنهایت صادرات را نشان می‌دهد. تهران دارای چارچوب‌های مختلفی برای ارتقای منظم و باثبات تجاری خود با کشورهای روسیه و قزاقستان شامل موافقت‌نامه اتحادیه اقتصادی اوراسیا است که این موضوع برتری دیگر ایران نسبت به ترکیه محسوب می‌شود.

در نتیجه، باتوجه به راهکارهای ارائه‌شده، زمینه برای ایجاد کریدور غلات در خزر بیش از پیش فراهم است و تهران بایستی با دیپلماسی فعال و همکاری مؤثر همه بخش‌های تجاری کشور شامل سازمان توسعه تجارت، وزارت جهاد کشاورزی، اتاق بازرگانی ایران و وزارت امور خارجه به این مهم دست یابد. مطمئناً غفلت از این مسئله کشور را از سود و درآمدهای حاصل از آن بی‌نصیب می‌کند و فواید اقتصادی بدون تناسب با تحمل هزینه‌های سیاسی ادامه خواهد داشت.

منابع و مأخذ

فارسی

امیراحمدیان، بهرام. (۱۳۸۲). کریدور شمال - جنوب و اهمیت آن در همگرایی منطقه ای. **فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز**، (۴۱)، تهران، ایران. دسترسی در بهمن‌ماه ۱۴۰۲. قابل‌مشاهده در

لینک: <https://sid.ir/paper/432893/fa>

تقوی، مهدی، جهانگرد، اسفندیار، صفوی، راشد (۱۳۹۰). بررسی و تحلیل مدل هکشر-اهلین-وانگ در اقتصاد ایران، **فصل‌نامه تحقیقات مدل‌سازی اقتصادی**. بهار ۱۳۹۰، شماره ۳.

ذکی، یاشار، طالبی، محمدصادق، بدیعی ازندهای، مرجان، یوسفی شاتوری، محمد (۱۴۰۲). نقش پروژه گاپ در هیدروپلیتیک حوضه آبریز رودخانه‌های دجله و فرات. *فصل نامه بین‌المللی ژئوپولیتیک*. ۱۹ (۳). ۲۴۱-۲۷۲

میرمحمد، غلامرضا (۱۳۹۴). نقش کریدور شمال-جنوب بر توسعه روابط ایران و فدراسیون روسیه، پایان‌نامه ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران.

وبسایت‌ها

اتاق بازرگانی ایران (۱۴۰۲): گذرگاه بین‌المللی شمال-جنوب؛ فرصت‌ها، موانع و چشم‌اندازها. گزارش مرکز پژوهش‌های اتاق ایران، مدیریت اقتصاد کلان و آینده‌پژوهشی، تهران، ایران.

اگرونیک (۱۳۹۷): اهمیت غلات در تغذیه انسان. دسترسی در بهمن‌ماه ۱۴۰۲. قابل‌مشاهده در لینک: <https://shorturl.at/bvNPX>

خبرگزاری دوپچه‌وله نسخه فارسی (۱۴۰۱): پیامد جهانی جنگ در اوکراین؛ گرانی مواد غذایی. دسترسی در بهمن‌ماه ۱۴۰۲. قابل‌مشاهده در لینک: <https://shorturl.at/dhkTW>

خبرگزاری ایلنا (۱۴۰۲): واردات سالانه ۳ میلیون تن غلات از مبداء روسیه. دسترسی در اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۳. قابل‌مشاهده در لینک: <https://is.gd/1ADlPk>

شاتا (۱۳۹۹): فعالیت ۳۸۴ کارخانه تولید آرد با ظرفیت اسمی بیش از ۲۷ میلیون تن. بازنشر شده در وبسایت بازار. دسترسی در اسفندماه ۱۴۰۲. قابل‌مشاهده در لینک: <https://shorturl.at/lrKZO>

لاتین

Deardorff, A. V. (2004, February). Local comparative advantage: trade costs and the pattern of trade. In **University of Michigan Research Seminar in International Economics Working Paper** (No. 500).

Ay, H. M., & Söylemez, A. (2023). Grain Corridor Agreement and Turkey's Role in the Russia-Ukraine War. **Journal of Islamic World and Politics**, 7(1), 1–10. <https://doi.org/10.18196/jiwp.v7i1.27>

Kunaka, C., & Carruthers, R. (2014). **Trade and Transport Corridor Management Toolkit**. World Bank Publications. Accessed in January 2024. Available at: <https://shorturl.at/cdvyK>

Sarwar, M. H., Sarwar, M. F., Sarwar, M., Qadri, N. A., & Moghal, S. (2013). The importance of cereals (Poaceae: Gramineae) nutrition in human health: A review. **Journal of cereals and oilseeds**, 4(3).

Food Climate Research Network (Food Source) (2020): **What is food security?** Accessed in December 2021 Available at: <https://foodsource.org.uk/building-blocks/what-food-security#FSBB2>

FAO (2022): **Food Security Challenges Due to the Ukraine Crisis**. Accessed in February 2024. Available at: <https://www.fao.org/3/cb9926en/cb9926en.pdf>

FAO, Department of Agriculture (2013): **Agriculture Development Strategy (ADS)**. Accessed in December 2022. Available at: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/stk141099.pdf>

- Food Climate Research Network (Food Source) (2020): **What is food security?** Accessed in December 2022. Available at: <https://foodsource.org.uk/building-blocks/what-food-security#FSBB2>
- FTA-EAEU-Iran (2023): **Free Trade Agreement between the Eurasian Economic Union and its Member States**, of the one part, and the Islamic Republic of Iran, of the other part. Accessed in January 2024. Available at: <https://shorturl.at/oABEW>
- IFPRI (2022): **FOOD SECURITY**. Accessed in December 2022. Available at: <https://shorturl.at/nAGKU>
- Reuters (2023): **India considers wheat imports from Russia at a discount to calm prices**. Accessed in January 2024. Available at: <https://www.reuters.com/markets/commodities/india-considers-wheat-imports-russia-discount-calm-prices-sources-2023-08-17/>
- TASS News Agency (2023): **Russia is ready to discuss enhanced cooperation in the food area with ASEAN**. Accessed in January 2024. Available at: <https://tass.com/economy/1645573>
- TASS News Agency (2023): **Russia supplies 2/7 mln tons of wheat to Bangladesh in 2023**. Accessed in January 2024. Available at: <https://tass.com/politics/1737291>
- The Astana Times (2023): **Kazakhstan's Exports of Wheat and Meslin Increase Almost 17%**. Accessed in January 2024. Available at: <https://shorturl.at/dkoC3>
- The World Bank (2021): **Agricultural land (Percentage of land area)-Iran**. Accessed in February 2024. Available at: <https://data.worldbank.org/indicator/AG.LND.AGRI.ZS?locations=IR>
- The World Bank (2021): **Agricultural land (Percentage of land area) - Kazakhstan**. Accessed in February 2024. Available at: <https://data.worldbank.org/indicator/AG.LND.AGRI.ZS?locations=KZ>
- The World Bank (2021): **Agricultural land (sq. km) - Kazakhstan**. Accessed in February 2024. Available at: <https://data.worldbank.org/indicator/AG.LND.AGRI.K2?locations=KZ>
- The World Bank (2021): **Agricultural land (sq. km)-Iran**. Accessed in February 2024. Available at: <https://data.worldbank.org/indicator/AG.LND.AGRI.K2?locations=IR>
- The World Bank (2021): **Cereal yield (kg per hectare) - Iran**. Accessed in February 2024. Available at: <https://data.worldbank.org/indicator/AG.YLD.CREL.KG?locations=IR>
- The World Bank (2021): **Cereal yield (kg per hectare) - Kazakhstan**. Accessed in February 2024. Available at: <https://data.worldbank.org/indicator/AG.YLD.CREL.KG?locations=KZ>
- The World Bank (2021): **Cereal yield (kg per hectare)-Russian Federation**. Accessed in February 2024. Available at: <https://data.worldbank.org/indicator/AG.YLD.CREL.KG?locations=RU>
- The World Bank (2022): **Agriculture, Forestry, and Fishing (percentage GDP)**. Turkiye. Accessed on July 2023. Available at: <https://data.worldbank.org/indicator/NV.AGR.TOTL.ZS?locations=TR>
- The World Bank (2022): **Cereal yield (kg per hectare)-Turkey**. Accessed in February 2024. Available at: <https://data.worldbank.org/indicator/AG.YLD.CREL.KG?locations=TR>
- United Nations (2023): **Black Sea Grain Initiative Joint coordination Centre**. Accessed in February 2024. Available at: <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative>

- USDA (2021): Report of Grain & Feed Annual. Turkey. Accessed in July 2023. Available at: https://apps.fas.usda.gov/newgainapi/api/Report/DownloadReportByFileName?fileName=Grain%20and%20Feed%20Annual_Ankara_Turkey_04-01-2021
- USDA (2022): Report of Grain & Feed Annual. Turkey. Accessed on July 2023. Available at: https://apps.fas.usda.gov/newgainapi/api/Report/DownloadReportByFileName?fileName=Grain%20and%20Feed%20Update_Ankara_Turkey_TU2022-0034.pdf
- USDA (2023): Grain & Feed Annual of Turkey. Accessed in Jun 2024. Available at: <https://shorturl.at/atwC9>
- USDA (2024): Grain; World Markets and Trade. Accessed in February 2024. Available at: <https://apps.fas.usda.gov/psdonline/circulars/grain.pdf>
- World-Grain (2023): World's Major Wheat Importers. Accessed in February 2024. Available at: <https://www.world-grain.com/media/photos/151-world-s-major-wheat-importers>
- World-grain.com (2019): **Russia unveils a draft strategy for building out the grain sector.** Accessed in September 2021. Available at: <https://www.world-grain.com/articles/12339-russia-unveils-draft-strategy-to-build-out-grain-sector>

روسی

- Агроинвестор (2018): Топ-30 экспортеров зерна. Accessed in September 2021. Available at: <https://www.agroinvestor.ru/rating/article/30049-top-30-eksporterov-zerna/> (Accessed August 2021)
- ИМСИ ELIM (2021): **Маркетинговые исследования сельского хозяйства Казахстана, Анализ инвестиционной привлекательности рынка.** Accessed in December 2021 Available at: <https://marketingcenter.kz/20/ryнок-selskoe-khoziaistvo-kazakhstan.html>
- Федеральный закон РФ (2003): Федеральный закон "О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон "Об обороте земель сельскохозяйственного назначения", Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43128/ (Accessed August 2021)

ترکی

- TEPGE (2023): **TARIMSAL EKONOMİ ve POLİTİKA GELİŞTİRME ENSTİTÜSÜ,** Durum ve Tahmin BUĞDAY. Accessed in February 2024. Available at: <https://shorturl.at/erDS8>.