حمل و نقل: خط آهن طلایی مشهد - سرخس

از آن زمان تاجران قرون وسطی استفاده از جاده ابریشم بین اروپا و آسیا را کنار گذاشتند،شهر مرزی سرخس یک مکان نسبتا خفته بوده است.این شهر کوچک غبارآلود که در گوشه شمال شرقی ایران و در مرز ترکمنستان قرار گرفته به‏ خاطر دور بودن از سایر نقاط کشور در تنهایی بسر می‏برد.ولی ظاهرا جاده‏ ابریشم باستانی بار دیگر خون تازه‏ای در رگهایش جریان یافته است.

سرخس دیگر تنها نخواهد ماند.ایران که‏ خود را بصورت جاده تجاری بین اروپا و آسیا می‏بیند،در نظر دارد چندین منطقه‏ آزاد تجاری در طول مرزهای شمالی خود ایجاد کند قرار است سرخس یکی از آنها باشد.هم اینک صدها مهندس و کارگر در بیانهای خارج از این شهر سرگرم احداث نخستین مرحله از یک‏ مرکز بزرگ تجاری هستند.در سال‏ میلادی گذشته،نزدیک‏به‏یک میلیون‏ تن کالاهای مصرفی ایران از طریق‏ سرخس بدست مصرف‏کنندگان‏ ترکمنستان و قزاقستان رسید.و اگر تا ماه‏ مارس(فروردین 1375)کار ساخت‏وساز مرکز مذبور طبق برنامه زمانبندی پیش‏ برود،می‏توان انتظار داشت که ارزش‏ معاملات تجاری از طریق این شهر به‏ میلیونها دلار برسد.

مجمع آزاد تجاری سرخس،که در آینده‏ به یک فرودگاه بین المللی نیز مجهز خواهد شد،توسط آستان قدس رضوی‏ اداره می‏شود که برای به ثمر رساندن‏ پروژه‏ها شهرت دارد.به پیشنهاد این‏ بنیاد،ریاست جمهوری ایران موافقت کرده‏ است تا مقررات اخذ روادید برای بازدید از این منطقه لغو شود.

سه سال پیش،ایران،ترکیه و پاکستان‏ سازمان همکاریهای اقتصادی‏"اکو"را از نو فعال کردند و کشورهای افغانستان و 6 جمهوری مسلمان‏نشین اتحاد شوروی‏ سابق را نیز به عضویت خود پذیرفتند. مقامهای اکو به خاطر توان‏ بالقوه،300 میلیون نفر جمعیت و منابع‏ طبیعی این منطقه به آن می‏بالند.ولی تا تبدیل آن به یک بازار مشترک واقعی راه‏ درازی پیش است.

ایرانیها حامیان سرسخت این سازمان‏ هستند و مرکز آن را نیز به این دلیل در تهران قرار داده‏اند که اولا تا حدی‏ معتقدند اکو به آنها کمک می‏کند تا توسعه تجارت با کشورهای آسیای میانه‏ را در کنترل خود درآورند،و ثانیا تا حدی‏ نیز به این خاطر است که ایران همیشه در جستجوی راههایی بوده که وابستگی‏اش‏ را به نفت کاهش دهد.افزون بر آن،ورود به‏ بازارهای این منطقه به آن کمک می‏کند تا از وضعیت اقتصادی کنونی خارج شود.

نخستین وظیفه اکو،بهبود ارتباط بین‏ اعضای خود و ایجاد برخی نهادهای‏ مشترک است.البته این سازمان با کمبود بودجه روبروست،ولی هم اینک یک خط کشتیرانی،بانک منطقه‏ای و شرکت بیمه‏ اکو در حال فعالیت است و برنامه‏هایی در دست اجراست تا با استفاده از ناوگان‏ هوایی ازبکستان،شرکت هواپیمایی اکو نیز دایر شود.

با راه‏اندازی خط آهن تازه تاسیس‏ بندر عباس-بافق این بندر به شبکه‏ سراسری خط آهن ایران پیوسته است.و با اتمام احداث خط آهن مشهد- سرخس،که قرار است در فروردین انجام‏ شود،در واقع خلیج فارس از طریق خط آهن سراسری ایران به آسیای میانه‏ متصل خواهد شد.بدین ترتیب،می‏توان‏ کالا را از خلیج فارس بوسیله قطار بسوی‏ شرق تا پکن،بسوی شمال تا روسیه،یا بسمت غرب تا اروپا حمل کرد.طرح‏ ترکیه برای احداث یک خط آهن دور دریاچه وان نیز به این مسیر کمک خواهد کرد.هدف درازمدت ایران استفاده از بنادر خود بصورت مراکز حمل و نقل بین المللی‏ و کنترل دادوستد در منطقه است که در غیر اینصورت باید بین هندوستان یا چین و اروپا انجام شود.

این رویاها بسیار امیدوارکننده است،ولی‏ آیا به تحقق می‏پیوندد؟.برخی از بازرگانان ایرانی نسبت به دادوستد با هر یک از کشورهای آسیای میانه تردید دارند.بسیاری از آنها همانند رقبای غربی‏ خود متوجه شده‏اند که تجارت با کشورهای شوروی مستلزم فوت و فن زیاد است:ارزش پول رایج این کشورها بندرت‏ حفظ شده و بخش خصوصی نیز هنوز در آغاز راه است.غربیهای مقیم ایران نیز در مورد تلاش این کشور برای ورود به بازار این منطقه با دیده تردید می‏نگرند.یکی‏ از آنها می‏گوید:"ایران شاید بتوانند تعدادی کامیون مواد غذایی و پوشاک به‏ این کشورها بفرستد،ولی اتحاد شوروی‏ سابق مانند خمره طلا در انتهای‏ رنگین کمان نیست که بتواند اقتصاد ایران‏ را احیا کند.

با تمام اینها،کشور ایران از امتیازهای‏ زیادی برای نفوذ به بازار کشورهای‏ آسیای میانه برخوردار است.اولا کیفیت‏ محصولاتش نسبت به محصولات این‏ کشورها بهتر است،و در عین حال قیمت‏ آنها ارزانتر از کالاهای وارداتی از غرب‏ تمام می‏شود.ثانیا مرزهای آن با آذرباجان و ترکمنستان،بعلاوه خطوط آهن و بنادرش می‏تواند ایران را بصورت‏ پل ارتباطی این منطقه درآورد.تنها کاری که رئیس جمهور ایران باید انجام‏ دهد،قطع نوار قرمز در مرز برای عبور قطارها از روی خطوط آهن است.