

علیرضا بیكدلی^۱

راهبرد ترانزیت کشورهای مشترک‌المنافع در حال شکل‌گیری می‌باشد. در این راستا مسیرهای جمهوری اسلامی ایران مورد توجه قرار گرفته و بار دیگر ایران به کشور مهم ترانزیتی تبدیل شده است. برای بهره‌گیری از این فرصت مهم و ارتقای موقعیت ترانزیتی و افزایش بهره‌وری آن شناخت از این موقعیت و رقابت‌های پیش روی آن ضرورت دارد، لیکن همزمان باید با مطالعات علمی، مشارکت سازنده در ساختارهای حمل و نقلی منطقه، توسعه راه و راهداری در کشور، و سیاست‌گذاری‌های درست و تصمیم‌گیری‌های به موقع این فرصت را به ثروت و قدرت تبدیل نماییم. مقاله حاضر در جستجوی راههای این مهم ابتدا به معرفی وضعیت حمل و نقل منطقه آسیای مرکزی و ایران پرداخته و سپس راهکارهای بهره‌گیری بهتر از این فرصت را برشمرده است.

در پی فروپاشی اتحاد شوروی و استقلال کشورهای مشترک‌المنافع بار دیگر موقعیت راهبردی ایران در حمل و نقل و ترانزیت منطقه افزایش یافت. فروپاشی شوروی شمار کشورهای محصور در خشکی جهان را به ۲۹ کشور رساند. از این مجموعه قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان، تاجیکستان، ترکمنستان در آسیای مرکزی و جمهوری آذربایجان و ارمنستان در قفقاز کشورهای محصور در خشکی هستند که به راههای ایران دسترسی آسان دارند. قزاقستان پهناورترین کشور محصور در خشکی جهان است. ازبکستان تنها کشور محصور در خشکی جهان است که برای دستیابی به دریا باید حداقل از دو کشور همسایه عبور نماید.

فاصله کشورهای آسیای مرکزی از نزدیکترین بندر دریای آزاد به شرح زیر می‌باشد: فاصله هر یک از کشورهای قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان و

۱. آقای علیرضا بیكدلی کارشناس ارشد مسایل آسیای مرکزی و قفقاز وزارت امور خارجه است.

ازبکستان از نزدیکترین بندر دریای آزاد به ترتیب ۳۷۵۰، ۳۶۰۰، ۳۱۰۰، ۱۷۰۰ و ۲۹۵۰ کیلومتر است.

بخش اول: آشنایی با وضعیت حمل و نقل کشورهای آسیای مرکزی و فرصت‌های جدید

با فروپاشی شوروی حجم مبادلات تجاری ایران با کشورهای همسود رشد بی‌سابقه‌ای نمود و در جابجایی کالا و مسافر بین ایران و این کشورها از جمله کشورهای آسیای مرکزی تأثیر بسیار گذارد. پس از استقلال این کشورها، حمل و نقل به یکی از محورهای اصلی همکاری مبدل شد.^(۱)

مبادلات بازرگانی کالاهای غیرنفتی ایران و اتحاد جماهیر شوروی (میلیون دلار)

سال	صادرات	واردات	تراز بازرگانی
۱۳۵۸	۷۳	۱۸۴	-۱۱۱
۱۳۵۹	۸۲	۸۳۸	-۷۵۶
۱۳۶۰	۴۵	۲۲۱	-۱۷۶
۱۳۶۱	۶۷	۳۲۶	-۲۶۰
۱۳۶۲	۵۰	۲۷۶	-۲۲۶
۱۳۶۳	۵۷	۱۱۶	-۵۹
۱۳۶۴	۳۸	۱۴۶	-۱۰۸
۱۳۶۵	۲۴	۱۰۲	-۷۸
۱۳۶۶	۹۱	۱۹۹	-۱۰۸
۱۳۶۷	۶۳	۲۱۶	-۱۵۳
۱۳۶۸	۲۳	۲۰۷	-۱۸۴
۱۳۶۹	۲۶	۲۹۳	-۲۶۸
۱۳۷۰	۵۷	۳۸۵	-۳۲۸

مبادلات بازرگانی ایران و کشورهای آسیای مرکزی

۱۳۷۹			۱۳۷۸			۱۳۷۷			نام کشور
تراز بازرگانی	واردات	صادرات	تراز بازرگانی	واردات	صادرات	تراز بازرگانی	واردات	صادرات	
-۳۱۱/۴	۳۴۴/۸	۳۳/۴	۱۰۷/۵	۱۳۱/۶	۲۴/۱	-۷۸/۸	۸۷/۲	۲۹/۵	قزاقستان
+۷۷	۱۰/۲	۸۷/۲	۱۰۸/۷	۱۳/۶	۱۲۲/۳	۹۶/۸	۵/۵	۱۰۲/۳	ترکمنستان
+۳۱/۲	۵۰/۲	۸۱/۴	۲۹/۱	۲۰/۵	۴۹/۶	۲۵/۸	۲۷/۹	۵۳/۶	ازبکستان
-۰/۶	۲۰/۹	۲۰/۳	۷/۲	۱۱	۱۸/۱	-۲	۱۴/۲	۱۲/۲	قرقیزستان
+۳۰/۷	۲	۳۲/۷	۱۹/۹	۲/۱	۲۲	۲۱/۸	۴	۲۵/۸	تاجیکستان

مأخذ: گمرک جمهوری اسلامی ایران

برتری موقعیت ترانزیتی ایران

جمهوری‌های آسیای مرکزی در دوره اتحاد جماهیر شوروی تابع سیاست‌های اقتصادی متمرکز مسکو بوده و در چارچوب برنامه‌های اقتصادی در یک زنجیره تولید مسئول برآورده نمودن توقعات کرملین محسوب می‌شدند؛ و دبیران اول احزاب کمونیست جمهوری‌ها در این راستا مدیریت می‌کردند. کارخانه‌هایی که از یکدیگر فاصله بسیار داشتند به تولید قطعات گوناگون در جمهوری‌ها مشغول بودند؛ مونتاژ نهایی محصول در جای دیگری انجام می‌شد و سپس کالا به مصرف‌کننده عرضه می‌گردید. در کشاورزی نیز اراضی مستعد برای کشت محصولات غیربومی مصرف عمومی اختصاص می‌یافت و سپس محصول به بازارهای مصرف داخل شوروی حمل می‌شد. این شیوه اقتصاد متکی به شبکه حمل‌ونقل اختصاصی بود که جهت‌گیری‌های مسیرهای آن به مرکزیت مسکو تخصیص یافته بود؛ پیوستگی و جهت‌گیری مذکور به سمت مسکو به‌ویژه در مورد جمهوری‌های آسیای مرکزی و قفقاز بیشتر بود.

پس از فروپاشی شوروی، جریان گردش کالا به علت دگرگونی در سیاست‌های اقتصادی قبل به شدت متحول و بسیاری از جابجایی‌های کالا در مسیرهای سنتی فاقد توجیه بود و بنابراین متوقف شد. کارخانه‌های بسیار عظیمی که با هدف تولید کالا برای کشوری در مقیاس شوروی طراحی شده بودند، نمی‌توانستند صرفاً با تولید محدود برای رفع نیازهای محلی به کار خود ادامه دهند. در مواردی که برخی کارخانه‌ها با تولید محدود به کار ادامه می‌دادند، فرسودگی تجهیزات، کیفیت پایین تولید، دوری بازارها و ورود رقبای جدید از یک طرف و فقر اقتصادی حاکم بر جوامع بحران‌زده و کاهش قدرت خرید از سوی دیگر موانع بسیاری را برای چرخه تولید ایجاد کرده بود. حضور مشتری‌های خارجی با چمدان‌های پول نقد جهت خرید مواد اولیه موجب گردیده بود تا جمهوری‌های تازه استقلال یافته از صدور مواد اولیه و یا کالای نیم‌ساخته به یکدیگر اکراه داشته باشند. رکود شدید اقتصادی، توقف تولید و کندی چرخه کالا منجر به سقوط شدید حمل و نقل بار در این جمهوری‌ها شد. برای مثال، در قزاقستان و ترکمنستان کل تناژ بار جابجا شده در سال‌های پس از استقلال در مقایسه با سال ۱۹۹۰ به بیش از نصف کاهش یافت، در صورتی که در قرقیزستان این کاهش سه‌چهارم بوده است. کاهش تجارت بین کشورهای مشترک‌المنافع در مقایسه با دوران شوروی و همچنین افزایش حجم تجارت خارجی کشورها در پرتو صادرات مواد خام و واردات کالاهای مصرفی موجب شد تا توجه به راه‌های دسترسی به بازارهای فروش مواد اولیه و خرید کالا به عنوان مهمترین نیاز کشورهای مشترک‌المنافع مطرح گردد. در این راستا، مسیر ایران به‌طور طبیعی بهترین انتخاب بود. توسعه جاده‌های منتهی به نقاط مرزی ایران با ترکمنستان، جمهوری آذربایجان و ارمنستان و تکمیل دو قطعه مهم راه‌آهن مشهد- سرخس و همچنین بافق- بندرعباس به‌علاوه توسعه بنادر ساحلی دریای مازندران از اقدامات مهمی بود که مسیر ایران را برتری می‌بخشید. عملکرد بخش ترانزیت در سال ۱۳۷۹ گویای نکات مهمی در زمینه ظرفیت‌های ایران می‌باشد.

در سال ۱۳۷۹، کشورهای امارات عربی متحده، ترکمنستان، جمهوری آذربایجان و

ترکیه به ترتیب ۳۶/۳ درصد، ۲۱/۷ درصد، ۱۵/۱ درصد و ۱۵ درصد، عمده ترین کشورهای مبدأ کالای ترانزیتی بوده اند. در همین سال، ازبکستان ۲/۶ درصد و سایر کشورها نیز روی هم رفته ۹/۳ درصد کل ترانزیت از مسیر ایران را به خود اختصاص داده اند.^(۲) از لحاظ مقصد کالاهای ترانزیتی، کشور ترکیه با بیش از ۱۹/۴ درصد، افغانستان با ۱۸/۷ درصد، امارات متحده عربی با ۱۷ درصد، جمهوری آذربایجان با ۱۳/۹ درصد بیشترین سهم از کالاهای ترانزیتی از مسیر جمهوری اسلامی ایران را به خود اختصاص داده اند. سهم سایر کشورها نیز ۲/۲ درصد بوده است. کالاهایی نظیر پنبه، انواع روغن موتور، گازوئیل، شکر و مازوت به ترتیب با ۱۳/۶ درصد، ۹/۸ درصد، ۷/۸ درصد، ۵/۸ درصد و ۴/۴ درصد عمده ترین کالاهای ترانزیتی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران بوده اند. بیش از ۱/۶ میلیون تن از کالاهای ترانزیت شده در همین سال نیز چای، پارچه، روغن نباتی، انواع لاستیک و برنج اعلام شده است.^(۳)

عمده ترین خطوط ترانزیتی در قلمرو جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۹ به قرار

ذیل بوده است:

۱۸ درصد	امارات متحده عربی - افغانستان
۱۴/۷ درصد	ترکمنستان - امارات متحده عربی
۹/۷ درصد	جمهوری آذربایجان - نخجوان
۶/۳ درصد	ترکمنستان - ترکیه
۴/۵ درصد	جمهوری آذربایجان - ترکیه

شبکه راه های موجود ایران توان ترانزیت ۲۰ میلیون تن کالا در سال را دارا می باشد. جمهوری اسلامی ایران قابلیت کسب ۵ درصد از سهم ترانزیت ۱۲۰ میلیارد دلاری در مبادلات تجاری آسیا - اروپا را دارا می باشد^(۴) و تا دستیابی به این رکورد فاصله ای زیاد اما دست یافتنی وجود دارد. به منظور تأمین این هدف ابتدا آشنایی با شرایط محیط پیرامونی و روندهای در حال شکل گیری و تعیین جایگاه ما در هریک از آنها ضرورت دارد.

طرح‌های مهم حمل و نقل برای آسیای مرکزی

موضوع راه و حمل و نقل همواره مورد توجه قدرتهای جهانی بوده است و راههای آسیایی به‌ویژه در قرون ۱۹ و ۲۰ مورد مطالعه قرار داشته است. فروپاشی شوروی در نحوه نگرش به خطوط حمل و نقل آسیایی - اروپایی نیز تحول اساسی ایجاد نمود که اگرچه با نحوه نگرش در زمان جنگ سرد شباهت داشت لیکن از لحاظ مصادیق، کاملاً متفاوت بود. برنامه‌های مهم مطالعه راههای مرتبط با آسیای مرکزی و ایران به شرح ذیل است:

جاده ابریشم

اگرچه جاده ابریشم بیش از ۱۶۰۰ سال به‌طور منظم مورد استفاده قرار داشته اما در آن دوران هیچ‌گاه به عنوان جاده ابریشم شناخته نمی‌شد و در حقیقت نامی نداشت. در حدود یک‌صد سال پیش، بارون ون ریشتوفن^۱ کاشف آلمانی، این جاده تاریخی را جاده ابریشم نامید و به تدریج مورد قبول همگان قرار گرفت.^(۵) در اواسط دهه ۱۹۸۰، تحت نظارت یونسکو برنامه مطالعه جهانی «راه ابریشم - راهی به سوی گفتگو» ارائه و در این راستا نشست‌های فرهنگی متعددی در بیش از ۳۰ کشور جهان برگزار شد. هدف از این برنامه ارتقای آگاهی عمومی جهانیان نسبت به تاریخ راه کاروان رو ابریشم بود.^(۶)

به دنبال تحولات داخلی اتحاد جماهیر شوروی موسوم به پرسترویکا و گلاسنوست و طرح استراتژی نظم نوین جهانی از سوی آمریکا، وزارت امور خارجه شوروی با تکیه بر محور اوراسیا در سپتامبر ۱۹۹۰ کنفرانس بین‌المللی ولادیوستک تحت عنوان «منطقه آسیایی اقیانوس آرام، گفتگو، امنیت و همکاری» را برگزار و در آنجا پیشنهاد شاهراه سراسری اوراسیا را مطرح نمود. اگرچه راه ابریشم تاریخی یادآور تجارت ابریشم و کاغذ و ... است؛ لیکن مفهوم نوین این جاده مترادف، امنیت، سیاست، اقتصاد و توسعه است. مفهوم این جاده اینک با حمل و نقل مواد اولیه،

1. Baron Ferdinand Von Richthofen

نفت و گاز گره خورده است.^(۷) در حالی که برخی از کشورهای آسیای مرکزی مفهوم راه ابریشم را به عنوان چشم‌انداز تنوع راه‌های مواصلاتی خود با خارج تلقی می‌کنند. برای برخی دیگر از کشورهای این منطقه این جاده شریانی حیاتی است که آنها را از انحصار و محاصره نجات می‌دهد.

تراسکا

برنامه بین منطقه‌ای کمیسیون اروپایی موسوم به تراسکا^۱ با مساعدت برنامه کمک‌های فنی برای CIS^۲ طی کنفرانسی در ماه مه ۱۹۹۳ با شرکت وزرای تجارت و حمل و نقل ۵ کشور آسیای مرکزی و سه کشور قفقاز در بروکسل برگزار شد. در این کنفرانس درباره اجرای برنامه مساعدت فنی برای توسعه دهلیز حمل و نقلی از اروپا به آسیای مرکزی با عبور از دریای سیاه، قفقاز و دریای مازندران توافق حاصل شد و به سرعت از حمایت کشورهای ذینفع برخوردار گردید. این شاهراه اوراسیایی مجرای ارتباطی بین کریدور حمل و نقل اروپا و منطقه حمل و نقل پان اروپا^۳ و سیستم حمل و نقل جنوب شرقی و شرق آسیا را به یکدیگر متصل می‌کرد. در سال ۱۹۹۶ در سرخس، توافقنامه تنظیم سیستم حمل و نقل و اتصال شبکه‌های ریلی گرجستان، جمهوری آذربایجان، ازبکستان، ترکمنستان که بعداً چند کشور دیگر هم به آن پیوستند امضا شد. در جریان پنچ اجلاس مقدماتی تراسکا، تدوین توافقنامه سیاست حمل و نقل متحد مورد توافق کشورها قرار گرفت و نهایتاً در ۸ سپتامبر ۱۹۹۸ کنفرانس بین‌المللی تحت عنوان «احیای راه تاریخی ابریشم» در باکو برگزار شد.^۴

نمایندگان ۳۲ کشور و ۱۳ سازمان بین‌المللی در این کنفرانس شرکت داشتند. «موافقتنامه چندجانبه اصلی در مورد حمل و نقل بین‌المللی برای توسعه دهلیز اروپا - قفقاز»

1. TRACECA

2. Technical Assistance for CIS (TACIS)

3. Petra: Pan European Transport Area

۴. از طرف جمهوری اسلامی ایران در این کنفرانس مرحوم دکتر رحمان دادمان مدیرعامل وقت راه‌آهن شرکت نمود.

آسیا» در جریان این کنفرانس به امضای رؤسای جمهوری آذربایجان، بلغارستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین و مقامات ارمنستان، قزاقستان، مولداوی و ازبکستان رسید. این موافقتنامه حمل و نقل بین‌المللی را جابجایی کالا و مسافر در اتومبیل، راه‌آهن، کشتی، هواپیما، انواع کانتینر و خطوط لوله به شرطی که محل تحویل بار و مسافر و مبدأ آن در دو کشور مختلف که حداقل یک طرف آن عضو موافقتنامه تراسکا باشند تعریف نموده است. در ماده سوم موافقتنامه، شش هدف تراسکا به شرح ذیل آمده است:

۱. توسعه روابط اقتصادی، تجارت و حمل و نقل در مناطق اروپا، دریای سیاه، قفقاز، دریای مازندران و آسیا.

۲. مساعدت به دستیابی به بازارهای بین‌المللی، حمل و نقل جاده‌ای، هوایی، ریلی و کشتیرانی بازرگانی.

۳. مساعدت در حمل و نقل بین‌المللی کالا و مسافر و نیز حمل و نقل بین‌المللی مواد هیدروکربن.

۴. تأمین امنیت حرکت، نگهداری کالا و حفاظت محیط زیست.

۵. هماهنگی سیاست‌های حمل و نقلی و نیز چارچوب قانون‌ها در زمینه حمل و نقل.

۶. ایجاد شرایط مساوی برای رقابت بین انواع مختلف حمل و نقل.

براساس ماده ۶، به موازات تعیین تعرفه برای خدمات حمل و نقل ترانزیتی به کشورهای عضو امتیازهایی در نظر گرفته می‌شود. طرف‌ها به توافق رسیدند که امتیازها و تعرفه‌هایی که بین دو طرف برای انواع حمل و نقل تعیین شود، از تعرفه‌هایی که بین این طرف‌ها و سایر طرف‌ها وضع خواهد شد بیشتر نخواهد بود. به منظور تحقق مفاد موافقتنامه تراسکا کمیسیون بین‌دولتی ایجاد گردید که حداقل سالی یک بار در کشورهای عضو تشکیل می‌شود این کمیسیون در مورد هماهنگی سیاست‌ها، رعایت مفاد موافقتنامه تراسکا، جمع‌آوری و مبادله آزادانه اطلاعات و ایجاد تسهیلات تشریفات گمرکی تصمیم‌گیری و کمیته‌های کاری لازم را ایجاد می‌نماید. این

کمیسیون دبیرخانه دائمی رادر باکو پایتخت جمهوری آذربایجان ایجاد و نمایندگی دائم در هر کشور عضو دارد. موافقتنامه اصلی برای پیوستن همه دولت‌ها باز است. سازمان‌های منطقه‌ای نیز می‌توانند به عنوان عضو به موافقتنامه تراسکا بپیوندند. مدت آن ۱۰ سال، قابل تمدید و امین آن جمهوری آذربایجان می‌باشد. چهار ضمیمه فنی به شرح ذیل در مرحله اول جز لاینفک موافقتنامه تراسکا گردید و رعایت آن به اندازه توافقنامه تراسکا الزامی شد.

۱. ضمیمه فنی به موافقتنامه تراسکا در مورد حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی: موضوع این ضمیمه تنظیم حمل و نقل بین‌المللی کالا و مسافر دوجانبه، بین طرف‌ها و ترانزیتی از طریق اراضی طرف‌ها، بدون تأخیر و محدودیت بی‌اساس می‌باشد. طرف‌ها در صورت انجام امور حمل و نقل مطابق با ضمیمه فنی به‌طور متقابل از پرداخت عوارض گمرکی، مالیات در اراضی طرف دیگر معاف می‌شوند.

۲. ضمیمه فنی به موافقتنامه تراسکا در مورد حمل و نقل ریلی بین‌المللی: تسهیل در تشریفات مرزی، تأمین حمل ریلی منابع انرژی، توسعه همکاری شرکت‌های راه‌آهن از جمله استفاده مشترک از انبارها و ترمینال‌ها با امتیازات بیشتر و تبادل آمار از اهداف این همکاری‌ها عنوان شده است.

۳. ضمیمه فنی به موافقتنامه تراسکا در مورد کشتیرانی تجاری بین‌المللی: همکاری در عرصه کشتیرانی تجاری (غیراز رزمناو، کشتی صید ماهی و کشتی غیرنظامی که به غیراز هدف تجاری استفاده می‌شود) و تسریع حداکثر و تسهیل تشریفات گمرکی و بندری با اصول حقوق مساوی بر اساس رژیم حداکثر مساعدت مفاد اصلی این ضمیمه است. حمل و نقل ترکیبی از موضوعات این ضمیمه است.

۴. ضمیمه فنی به موافقتنامه تراسکا در مورد تشریفات گمرکی: در این سند به طرف‌ها توصیه شده در اسرع وقت به عضویت «کنوانسیون‌های بین‌المللی نظارت بر بارها در مرزها ۱۹۸۲ و کانترینرها ۱۹۷۲» درآیند. به‌علاوه تصریح شده است که فقط «نمایندگان گمرک» در

قلمرو یک کشور عضو حق توقیف و بازرسی بارهای بین‌المللی در حال ترانزیت را دارد. در این زمینه بر توسعه خدمات گمرکی تأکید شده است.

در سال ۱۹۹۸، کنفرانس سوم پان‌اروپایی موسوم به کریدور کرته^۱ تراسکا را به‌عنوان یکی از اولویت‌های سیستم حمل و نقل اروپا پذیرفت و حوزه اطراف دریای سیاه را به‌عنوان منطقه حمل و نقل پان‌اروپایی^۲ معرفی کرد. این منطقه‌ای است که سیستم پان‌اروپایی را به شبکه حمل و نقل شرق اروپا و تراسکا متصل می‌کند. به‌علاوه، همگرایی با شبکه‌های حمل و نقل اسکاتو^۳ و اکو^۴ نیز در برنامه تراسکا قرار دارند. در بین سال‌های ۱۹۹۶ و ۱۹۹۸ اوکراین، مغولستان و مولداوی هم به این برنامه پیوستند. در ماه مارس ۲۰۰۰ بلغارستان، رومانی و ترکیه رسماً درخواست پیوستن به تراسکا را ارائه نمودند.

تراسکا تحت حمایت ملی بانک جهانی و بانک توسعه و بازسازی اروپا قرار دارد و صندوق آن ۲۵۰ میلیون دلار اعتبار دارد. بودجه سالانه ۱۹ الی ۱۵ میلیون یورو می‌باشد. از سال ۱۹۹۳ تا سال ۲۰۰۱ مجموعاً ۴۶ طرح شامل ۳۳ طرح فنی و ۱۳ طرح سرمایه‌گذاری به ارزش ۹۹/۶ میلیون یورو اجرا شده است. در این مدت ۵۰/۲ میلیون یورو یعنی بیش از ۵۰ درصد بودجه صرف اجرای طرح‌های سرمایه‌گذاری شده است. سهم هر کشور از این بودجه براساس طرح‌هایی که کارشناسی شده مشخص گردیده است. عمده این سرمایه‌ها در وهلهٔ اول صرف توسعه شبکه راه‌آهن و بهبود شرایط بنادر آکتاو، باکو و پوتی شده است.^۵

1. Crete Corridor

۲. Pan European Transport Area (PETRA) شامل اوکراین، گرجستان، روسیه، رومانی، مولداوی، بلغارستان، ترکیه و یونان می‌شود. وزرای حمل و نقل این منطقه در آوریل ۱۹۹۹ یادداشت تفاهمی را با اتحادیه اروپا امضا کردند.

3. ESCATO

4. ECO

۵. برای اطلاع بیشتر از جزئیات این طرح‌ها به سایت تراسکا در اینترنت مراجعه شود.

اینوگیت^۱

مفهوم حمل و نقل در آسیای مرکزی و قفقاز ارتباط تنگاتنگی با انتقال منابع اولیه به ویژه منابع سوخت و انرژی از جمله نفت و گاز دارد. بر همین اساس برنامه بین دولتی حمل و نقل نفت و گاز به اروپا از جمله طرح‌هایی است که همزمان با سرمایه‌گذاری شرکت‌های نفتی غربی در حوزه دریای خزر شکل گرفت. اینوگیت برعکس تراسکا درگیر پروژه‌های سرمایه‌ای نمی‌شود بلکه بیشتر به پروژه‌های کمک فنی توجه دارد. به عبارتی این برنامه مسئول ساماندهی امور انتقال منابع انرژی از حوزه دریای مازندران است.

برنامه‌های کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه (اسکاپ)^۲

شکل‌گیری مفاهیم جدید امنیتی در دهه ۱۹۹۰ و شماری از عوامل اقتصادی به شرح ذیل منجر به توجه بیشتر به لزوم «اتصال شبکه‌های حمل و نقل زمینی در آسیا» گردید؛

- جهانی شدن اقتصاد موجب گسترش تجارت دوجانبه، منطقه‌ای و بین منطقه‌ای شد.
- مبادله سریع اطلاعات و فن‌آوری ارتباطات منجر به شکل‌گیری صنعت غیرمتمرکز شد و همزمان نیاز به سازماندهی تحویل قطعات به تولیدکنندگان را ایجاد نمود.
- رشد سطح زندگی مردم موجب افزایش چشمگیر تقاضای کالاهای مصرفی گردید.

مجموع این عوامل منجر به توسعه و گسترش شبکه‌های حمل و نقل گردید. در سال ۱۹۹۲ اسکاپ «برنامه توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل زمینی در آسیا»^۳ را پذیرفت. این پروژه از سه برنامه مجزای «راه آهن سراسری آسیا»^۴، «بزرگراه آسیا»^۵ و «برنامه‌های تسهیل حمل و نقل

1. Interstate Oil and Gas Transport to Europe

2. UN ESCAP

3. Asian Land Transport Infrastructure Development (ALTID)

4. Trans Asian Railway (TAR)

5. Asian Highway

جاده‌ای» تشکیل شده است که این برنامه‌ها نیز در همان اجلاس به تأیید رسید و به عنوان اولویت برنامه «زیرساخت‌های توسعه در آسیا و اقیانوسیه در سال‌های ۲۰۰۶-۱۹۹۷» پذیرفته و در اجلاس وزیران کشورهای عضو اسکاپ در نوامبر ۲۰۰۱ در ستول به تصویب رسید.

راه آهن سراسری آسیا

در دهه ۱۹۶۰ اندیشه ایجاد شبکه راه آهن ۱۴۰۰۰ کیلومتری که سنگاپور را از طریق جنوب شرق آسیا، بنگلادش، هند، پاکستان و ایران به استانبول وصل می‌کرد و امکان ادامه مسیر تا اروپا و آفریقا را فراهم می‌نمود، شکل گرفت. با توجه به وضعیت جاده‌ها و محدودیت استفاده از هواپیما در آن زمان، این طرح امکانات زیادی را برای کاهش فاصله و زمان ترانزیت فراهم می‌کرد. روند پیگیری طرح راه آهن سراسری آسیا به سبب موانع سیاسی و اقتصادی در دهه ۶۰، ۷۰ و اوایل دهه ۸۰ با وقفه مواجه شد. اما با پیدایش ثبات سیاسی، بازگشت صلح و عادی‌سازی روابط بین برخی از کشورهای مسیر این طرح، چشم‌انداز تردد کالا و مسافر در سرتاسر آسیا ایجاد شد. پس از مصوبات اسکاپ در سال ۱۹۹۲ پیگیری این طرح نیز در اولویت قرار گرفت. با توجه به اختلاف سطح کشورهای آسیایی و تفاوت امکانات آنها، اسکاپ برنامه اجرایی شبکه حمل و نقل ریلی مرحله‌ای را تصویب کرد که شامل ۴ بخش به شرح ذیل می‌باشد:

- کریدور ریلی شمالی: که شبکه راه آهن چین، قزاقستان، مغولستان، روسیه و شبه جزیره کره را به هم متصل می‌کند. مطالعات توجیه اقتصادی این طرح در سال‌های ۱۹۹۴-۱۹۹۵ انجام شد. در همین رابطه در سال ۲۰۰۰ رؤسای جمهور کره جنوبی و کره شمالی در پیونگ‌یانگ ملاقات نموده و در مورد برقراری راه آهن به طول ۲۰ کیلومتر که خط کیونگ یوی و گائسون در کره شمالی را در طول منطقه غیرنظامی به مونسان کره جنوبی وصل می‌کرد، توافق نمودند.^(۸) این بخش تنها قطعه منفصل در کریدور ریلی شمال بود. در سال ۲۰۰۱ طی مراسمی حرکت نمایشی قطار در مسیر شمالی صورت گرفت.

- کریدور ریلی جنوبی: که تایلند را به استان جنوبی چین به نام ینان^۱، میانمار، بنگلادش، هند، پاکستان، جمهوری اسلامی ایران و ترکیه متصل می‌کند. سریلانکا هم بخشی از این کریدور است. مطالعات مربوط به نیازهای این کریدور در سال ۱۹۹۵ با مطالعه مسیرهای بنگلادش، هند، ایران، پاکستان و سریلانکا انجام شد و محورهای اصلی مسیر را مشخص نمود. با توسعه همکاری‌های اقتصادی بین کشورهای حوزه سازمان همکاری اقتصادی (ا.ک.و) و کشورهای جنوب و جنوب شرق آسیا از جمله بنگلادش، هند، میانمار، سریلانکا و تایلند، عرصه مطالعه این مسیر فراختر شد و چین، میانمار، نپال، تایلند و ترکیه را دربر گرفت. در سال ۱۹۹۹ نمایندگان همه این کشورها توافق نمودند تا گروه کاری را برای مطالعه عملیاتی کردن تدریجی این کریدورها ایجاد نمایند. نتیجه این مطالعه به صورت کتابی به چاپ رسیده است.^(۹)

- شبکه فرعی که کشورهای عضو آسه آن و هند و چین را دربر می‌گیرد. نیازمندی‌های این طرح نیز در سال ۱۹۹۶ مورد مطالعه قرار گرفت.

- کریدور شمال - جنوب: که شمال اروپا را از طریق روسیه، آسیای مرکزی و قفقاز به خلیج فارس متصل می‌کند. اسکاپ در مرحله کنونی خود بعد از تعیین مسیرها به دنبال ایجاد همکاری بین سازمان‌های راه آهن کشورهای مسیر و عملیاتی کردن خدمات ریلی مؤثر هنگام گذر از مرزها می‌باشد.^(۱۰)

بزرگراه آسیایی

پروژه بزرگراه آسیایی در سال ۱۹۵۹ با هدف تسریع در دسترسی و توسعه راه‌های بین‌المللی در مناطق مختلف آسیا به منظور توسعه تجارت و توریسم طراحی شد. در مرحله اول این طرح (۱۹۷۰-۱۹۶۰) پیشرفت‌های خوبی کسب شد که در پی کاهش حمایت مالی این روند تنزل نمود. در نتیجه یک مسیر ۹۰۰۰۰ کیلومتری در ۲۸ کشور عضو طراحی شد.^(۱۱) در مرحله

1. Yunnan

اول، کشورهای افغانستان، بنگلادش، کامبوج، چین، هند، اندونزی، جمهوری اسلامی ایران، جمهوری دموکراتیک لائوس، مالزی، مغولستان، میانمار، نپال، پاکستان، فیلیپین، سنگاپور، سریلانکا، تایلند و ویتنام در برنامه مطالعه گنجانده شدند و طبقه‌بندی و طرح استاندارد راهها به همراه تسهیلات عبور از نقاط مرزی معرفی شد. براساس برنامه دوم از سال ۱۹۹۴-۱۹۹۵ کشورهای آسیایی که بعد از مرحله اول عضو شده بودند یعنی ارمنستان، جمهوری آذربایجان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ازبکستان مورد مطالعه قرار گرفته است. اسکاپ پس از تعیین مسیرهای اصلی بزرگراه آسیایی در هر یک از کشورهای مسیر، پروژه ارتقای بزرگراه آسیایی را در سالهای ۱۹۹۷-۱۹۹۹ ارائه کرد که از سوی دولت ژاپن تأمین اعتبار می‌شد.^(۱۲) روسیه، ترکیه و گرجستان از سال ۱۹۹۶ به بعد عضو جدید منطقه‌ای اسکاپ شده‌اند و مطالعه راههای آنها در برنامه اسکاپ قرار دارد. اسکاپ از سال ۱۹۹۸ تا سال ۲۰۰۲ طی چهار مرحله برنامه ارتقا، توسعه و شکل‌دهی بزرگراه آسیایی را در برنامه‌های خود داشت.

کریدور شمال - جنوب، کریدور نهم یا نور دکا

این کریدور در چارچوب برنامه‌های توسعه حمل و نقل زمینی آسیای اسکاپ طراحی شده است. در تاریخ ۱۲ سپتامبر سال ۲۰۰۰ روسیه، ایران و هند توافقنامه چندجانبه حمل و نقل را به منظور تسریع در جابجایی کالا بین آسیا و اروپا امضا کردند. این سند ده ساله که در خاتمه کنفرانسی در همین زمینه با مشارکت نمایندگان ۲۷ کشور اروپایی و آسیایی در سنت پترزبورگ نهایی شده بود کریدوری را از طریق ایران، دریای خزر به روسیه و از آنجا به فنلاند ایجاد می‌نماید. طول این مسیر بسیار کوتاهتر از مسیرهای رقیب است. این مسیر، میانگین زمان حمل بار که از مسیر کانال سوئز ۴۰-۳۵ روز بوده را به ۲۳-۲۱ روز کاهش می‌دهد. به علاوه ۲۰ درصد هزینه‌ها (تقریباً معادل ۵۰۰ دلار) برای هر کانتینر را کاهش می‌دهد. در حالی که حجم مبادلات کالا از جنوب و جنوب شرق آسیا به روسیه ۵۰ میلیون تن در سال برآورد شده

است در سال ۲۰۰۱ حمل بار در کریدور شمال - جنوب حدود ۱۰۰۰ الی ۱۵۰۰ کانتینر بالغ بر ۱/۲ میلیون تن بود. قزاقستان اولین کشوری بود که در پی اجلاس سنت پترزبورگ درخواست رسمی خود مبنی بر عضویت در کریدور شمال - جنوب را تسلیم جمهوری اسلامی ایران نمود. جمهوری آذربایجان، ارمنستان، ازبکستان، و جمهوری روسیه سفید تا به حال از جمله هشت کشوری می باشند که درخواست عضویت خود را جهت الحاق به این کریدور به جمهوری اسلامی ایران به عنوان امین موافقتنامه تسلیم نموده اند. ۱۵ کشور شمال اروپا، آسیای مرکزی و قفقاز، حوزه خلیج فارس، اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا موضوع الحاق به این موافقتنامه را در دستور کار دارند. (۱۳)

بخش دوم: چگونه می توان مزیت های جغرافیایی را به ثروت و قدرت ایران تبدیل نمود؟

کشورهای آسیای مرکزی در عرصه امنیت و اقتصاد به راه توجه بسیاری دارند. این کشورها در خشکی محصور می باشند و قلمرو آنها تا اولین بنادر آزاد بازارهای بین المللی هزاران کیلومتر فاصله دارد. راه، عامل تحکیم مبانی استقلال، حاکمیت و تمامیت ارضی این کشورها تلقی می شود. راه، مهمترین شاخص تعدیل روابط خارجی و به تبع آن سیاست خارجی آنها محسوب می گردد. جغرافیای منطقه به گونه ای رقم خورده است که از مجموع گزینه های محدود دسترسی به خارج^۱ این کشورها سه گزینه که اتفاقاً مناسب ترین گزینه ها نیز می باشد به ایران ارتباط دارد. لذا بر جمهوری اسلامی ایران است که در راستای استفاده از این فرصت ها با تحرک

۱. این گزینه ها به شرح ذیل می باشند:

الف) از طریق ایران به اروپا (جاده، راه آهن و مرکب)؛ ب) از طریق ایران به خلیج فارس (جاده، راه آهن و مرکب)؛ ج) از طریق دریای مازندران به جمهوری آذربایجان و گرجستان (بندر پوتی)؛ د) از طرق افغانستان به ایران - اروپا یا خلیج فارس؛ ه) از طریق افغانستان به کراچی؛ و) از طریق چین به بنادر این کشور؛ ز) از طریق چین (بزرگراه قراقرم) به پاکستان؛ ح) به روسیه - خاور دور و یا اروپا.

لازم موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد خود را به عاملی برای تحکیم مناسبات سودمند متقابل با این کشورها تبدیل نموده و از آن بهره‌برداری نماید.

حمل و نقل: عامل تقویت ایران در منطقه

بخشی از مهمترین بازارهای ما در آسیای مرکزی و قفقاز در کشورهایی قرار دارد که محصور در خشکی بوده و لذا ملاحظات متقابل حمل و نقل با ایران آنها را به اتخاذ سیاست‌های مشوق همکاری سوق می‌دهد. روند مناسبات کشورهای آسیای مرکزی با کشورهای خارجی حاکی از آن است که این کشورها با گذشت زمان و درک واقعیت‌های روابط بین‌الملل به همکاری‌های منطقه‌ای بیش از پیش توجه خواهند نمود. این امر بر این مطلب صحنه می‌گذارد که موقعیت ترانزیتی ایران صرفاً دربر دارنده مفهوم اقتصادی و منافع مادی نیست بلکه منافع و امنیت ملی ایران ارتباط تنگاتنگی با نحوه بهره‌برداری از این فرصت دارد. جمهوری اسلامی ایران با استفاده از این فرصت می‌تواند ضمن کسب منافع اقتصادی روابط خود را با شماری از کشورهای مهم پیرامونی تنظیم نموده و توسعه دهد. با فروپاشی شوروی، ساختار اقتصادی جمهوری‌های تازه استقلال یافته دچار تحول شد. این تحول در عرصه روابط اقتصادی خارجی دو نمود بارز داشت:

اول: افت تجارت بین کشورهای همسود

دوم: رشد مناسبات اقتصادی با کشورهای خارج از اتحادیه کشورهای مشترک‌المنافع

این دو موضوع از یک سو به معنی کاهش چشمگیر جابجایی بار در میان کشورهای مشترک‌المنافع و تنزل موقعیت شبکه راههای شوروی سابق و از سوی دیگر به دلیل رشد تجارت خارجی این جمهوری‌ها با کشورهای دیگر گویای توجه و اهمیت راههای جدید می‌باشد. در این معنا، افزایش اهمیت راههای ایران مستتر می‌باشد. این تحول در مسیرهای حمل بار در سالهای آغازین استقلال اگر چه از خواست این کشورها برای تنظیم مناسبات اقتصادی با جهان

حکایت می‌کند لیکن علت اصلی آن وجود واقعیت‌های اقتصادی ناشی از فروپاشی شوروی و تغییر ساختار اقتصادی خارجی این کشورها و همچنین عدم توان پاسخگویی اقتصاد نابسامان روسیه به نیازها و توقع بالای این کشورهای علاقه‌مند به رشد و توسعه دارد.

با توجه به اینکه این کشورها عموماً کشورهای تک‌محصولی در صادرات به‌شمار می‌روند و اقلام محدودی از مواد اولیه را صادر می‌کنند، میزان اتکا به درآمد حاصل از این صادرات بسیار زیاد و با توجه به نقش حمل و نقل در قیمت تمام شده و بازاریابی، جایگاه حمل و نقل و تسهیلات ترانزیتی در اقتصاد آنها بسیار مهم می‌باشد. لذا جمهوری اسلامی ایران از نقطه نظر ترانزیت و حمل‌ونقل برای این کشورها حائز اهمیت می‌باشد. کشورهای آسیای مرکزی تجدید ساختارهای حمل و نقلی را به عنوان مهمترین اولویت اقتصادی مورد توجه قرار داده و تلاش گسترده‌ای دارند تا از طریق تنوع بخشیدن به مسیرهای سنتی دوره شوروی وابستگی خود را به این راهها که اکثراً فاقد ظرفیت رقابت با مسیرهایی هستند که به تازگی مطرح شده‌اند و لذا توجیه اقتصادی ندارند کاهش دهند. به علاوه، شبکه راههای آسیای مرکزی اعم از جاده‌ای و ریلی به نحوی طراحی شده‌اند که مسیر عبور از یک نقطه جمهوری، به نقطه دیگر آن جمهوری گاهی دوبار از خاک آن کشور خارج و به کشور مجاور وارد می‌شود. در این مورد به راه آهن ازبکستان و جاده‌های تاجیکستان می‌توان اشاره کرد. بدیهی است در شرایط جدید که کشورهای آسیای مرکزی نسبت به وضع مقررات جدید تردد و ترانزیت اقدام کرده‌اند این شبکه از راهها موجب تنش بین کشورها می‌گردد.

با توجه به این پیچیدگی‌ها علاقه کشورهای آسیای مرکزی به مسیرهای جمهوری اسلامی ایران عملاً بسیار زیاد است؛ لیکن میزان بهره‌برداری از این راهها به اندازه این علاقه نبوده و نیست. برای ارتقای موقعیت ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران شناخت دلایل این امر و توجه به ساختارهای حکومتی، اوضاع سیاسی، اقتصادی و اجتماعی این کشورها و همچنین رقابت‌های موجود در منطقه ضرورت دارد.

تصمیم‌گیری مبتنی بر مطالعات علمی

از بُعد اقتصادی، سیاستگذاری در مورد ترانزیت کشور باید با شناخت کامل از اقلام صادراتی و وارداتی کشورهای مبدأ و مقصد انجام شود و مصلحت نیست که با توجه به مشکلات یک کالا، یک حوزه و یا یک کشور اقدام به تصمیم‌گیری جامع در مورد همه کشورهای و یا همه کالاها صورت گیرد. چراکه هر کشور حتی برای بار خاص صادراتی و وارداتی مسیر، شرایط و امکان حمل و نقل متفاوتی را می‌تواند در نظر بگیرد. برای مثال حمل نفت خام، پنبه، گندم و آهن آلات با توجه به اینکه ارزش هریک از این مواد اولیه چه میزان بوده و حمل و نقل در قیمت سیف آنها چند درصد از قیمت تمام شده را تشکیل می‌دهد تفاوت می‌کند. بر این اساس برای جلب هرچه بیشتر کالا به محورهای ترانزیتی کشور و یا حتی در صورت محدودیت ظرفیت شبکه حمل و نقل، برنامه‌ریزی برای جلب مناسب‌ترین اقلام لازم است. برای مثال، از آنجا که پنبه کالایی گران قیمت می‌باشد کشور صادرکننده امکان بیشتری برای بررسی مسیرها و تحمل هزینه‌های حمل بالاتر را در مسیر رقیب دارد تا در مورد ذغال سنگ و سنگ آهن که قیمت آن بسیار کمتر بوده و لذا هزینه حمل و در میزان سود و سرنوشت صادرات بسیار تعیین‌کننده می‌باشد.

باید توجه داشت کاهش هزینه‌های حمل و نقل در چرخه تجارت تنها کار کشور خریدار کالا نیست بلکه در یک فرایند همزیستی بازرگانی متقابلاً سودمند، فروشنده، حمل‌کننده، کشور ترانزیت و خریدار باید به سهم خود در هر چه کمتر کردن هزینه‌ها همکاری کنند. این همکاری ضامن تداوم مناسبات و سود همه طرف‌ها است.

مشارکت فعال در ساختارهای حمل و نقل منطقه

شکل‌گیری مفهوم حمل و نقل مستقل از ایران به آسیای مرکزی و قفقاز از منطق اقتصادی تبعیت نمی‌کند و هزینه‌گزافی را به کشورهای منطقه تحمیل خواهد نمود که این

موضوع با روند توسعه پایدار این کشورها مغایرت دارد. هرگونه روند جامع حمل و نقلی که بدون در نظر گرفتن مسیر ایران شکل بگیرد باید این سؤال که چه عاملی موجب پذیرش هزینه اضافی از سوی کشورهای شرکت‌کننده در آن روند شده را در ذهن ما تداعی نماید. شکل‌گیری چنین روندهایی در صورت توجه جمهوری اسلامی ایران نمی‌تواند پایدار باشد. لذا جمهوری اسلامی ایران باید در چارچوب همکاری سازنده با کشورهای این منطقه مشارکت فعال‌تری در ساختارهای حمل و نقلی منطقه‌ای داشته باشد تا بتواند از اقدامات سیاسی تأثیرگذار بر روندهای اقتصادی از جمله شکل‌گیری ساختارهای حمل و نقلی بدون حضور ایران جلوگیری نماید.

استراتژی مستقل

به مسأله راه و ترانزیت باید با نگاهی اقتصادی بنگریم تا بتوانیم بهره‌امینتی آن را هم ببریم. زیرا به‌طور طبیعی کشورهای این منطقه تحت عنوان «راهبرد تنوع راه‌های دسترسی به بازارهای آزاد» مایلند روابط خود را با قدرت‌های منطقه‌ای تعدیل نمایند. لذا همکاری و همراهی ایران با هر کشوری اگر حساسیت‌زا باشد باید به نسبت بدان توجه داشته باشیم. در حمل و نقل نباید امید کشورها به ایران در مسیر این راهبرد را از بین ببرد. به‌علاوه، برخی کشورها برای دسترسی، به بازارهای موردنیاز خود مجبورند قبل از ورود به ایران از کشور یا کشورهای دیگر عبور کنند در اینجا بر جمهوری اسلامی ایران است که امکان دسترسی آن کشورها به ایران را به تناسب مناسبات کشور مبدأ و کشوری که قبل از ایران باید از آن عبور نماید تنظیم کند. برای مثال تاجیکستان، ازبکستان، ترکمنستان و ایران مسیری است که ملاحظات سیاسی در آن شکل می‌گیرد. نکته دیگر نگرش کشورهای آسیای مرکزی نسبت به سایر کشورهای منطقه از جمله روسیه را باید درک و در برنامه‌ریزی‌های کلان ترانزیتی مورد توجه قرار دهیم.

توسعه راههای متصل به ایران

استراتژی حمل و نقل کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز خروج از جهت‌گیری انحصاری زمان شوروی و ایجاد تنوع در مسیرهای دسترسی به خارج است. در این رهگذر با توجه به جایگاه راه در امور راهبردی، قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای تلاش می‌کنند تا توسعه راههای کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز را در راستای اهداف خود جهت دهند. اما معلوم است که در شرایط کنونی علاوه بر نیازهای حیاتی این کشورها و نظر تعیین‌کننده رؤسای جمهور آنها نقش امور مالی و تأمین اعتبارات لازم در اجرای پروژه بسیار مهم خواهد بود. لذا دستگاههای سیاستگذار ملزم هستند متناسب با منافع ملی به حمایت از طرح‌های توسعه راه و حمل‌ونقل بپردازند.

تقویت پیوندهای حمل و نقلی با کشورهایی که همکاری با ایران را در اولویت قرار می‌دهند

کشورهایی که در سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران جایگاه راهبردی دارند باید نقششان در امور حمل و نقل و ترانزیت تقویت شود. به همین منظور ایران باید با تعریف سطح رابطه خود با حوزه کشورهای مشترک‌المنافع و همچنین کشورهای پیرامونی به امر توسعه راه و حمل و نقل در این کشورها همت بگمارد. برای مثال، راههای افغانستان، تاجیکستان، جمهوری آذربایجان و ارمنستان از این قبیل راهها به‌شمار می‌روند.

پایبندی به وظایف و تعهدات کشور ترانزیتی

رقابت در عرصه حمل و نقل و ترانزیت با استفاده از سیاست بازدارندگی و ابزارهای سلبی استفاده از موقعیت برتر و قطع و وصل کردن حرکت کالا و مسافر در درازمدت به موقعیت ترانزیتی کشور آسیب خواهد زد. با پذیرش اصل تنوع مسیر برای هر کشور لازم است که به کیفیت خدمات و سهولت ارائه آن به عنوان عامل تعیین‌کننده انتخاب یک مسیر از میان چند مسیر توجه شود. به عبارتی در هنگام وجود مسیرهای متعدد مسیری مورد پذیرش راننده است

که به ذائقه او بیشتر خوش آید. زمان کم و مسافت کوتاه و هزینه مناسب رمز موفقیت در امر ترانزیت است. ایجاد سیاست متمرکز داخلی برای جلوگیری از اعمال نفوذ ارگان‌ها، استان‌ها و نهادهای داخلی با هر توجیه غیرملی حایز اهمیت فراوان است. تعرفه‌ها صرفاً باید با نگرش به جذب کالای خارجی و اولویت به امر ترانزیت وضع شود. وجود مالیات‌های مختلف که ممکن است برای ما اهمیت نداشته باشد در جمع‌بندی شرکت‌های حمل‌ونقل و تصمیم به ادامه کار در مسیر ایران بسیار مهم خواهد بود. برای مثال، برخی شرکت‌های خارجی در سال‌های گذشته تعرفه‌های حمل کالا در مسیر بنادر شمالی به بندرعباس را از دلایل عدم برآورده شدن پیش‌بینی‌های اولیه در مورد استقبال از مسیر ایران عنوان کرده‌اند. به علاوه، توجه به راه‌های کشور بسیار مهم است. اگر امکانات بالقوه کشور در عرصه توسعه راه و راهسازی در کمند مشکلات مالی کند یا متوقف شده نباید ناامید شد؛ جستجوی راه‌هایی که به جلب سرمایه‌های داخلی و خارجی در این عرصه مهم می‌انجامد باید در دستور کار همه دولتمردان به‌ویژه دولت و مجلس شورای اسلامی قرار گیرد. در این بُعد وزارت امور خارجه و تمامی دیپلمات‌های جمهوری اسلامی ایران نیز باید سهم خود را ادا نمایند.

هرچند راه و راهسازی امری مهم می‌باشد، اما راهداری و راهبانی در ایجاد زمینه‌های مثبت و جذابیت مسیر حایز اهمیت است. متأسفانه راهداری در کشور ما هنوز به موقعیت برجسته ترانزیتی ایران نزدیک نشده است. در این راستا، فرهنگ میزبانی و درک موقعیت به عنوان کشور ترانزیت نیز بخشی از راهداری باید تلقی شود و آموزش‌های عمومی لازم متناسب با این فرصت‌ها باید به جامعه ارائه شود.

همکاری ترانزیتی: پیوستگی متقابل و همگرایی

یک کشور محصور در خشکی همواره مراقب است که ابزار راه در شرایط خاصی به عامل فشاری علیه او مبدل نشود. لذا تلاش می‌کند با کشورهای مسیر ترانزیت پیوند متقابلی ایجاد نماید که مصونیت بیشتری را برایش فراهم سازد. برای چنین کشوری تبدیل شدن به یک کشور ترانزیتی اهمیت حیاتی دارد. لازم است با درک چنین نگرانی، برای تقویت همگرایی اقدامات

اعتمادساز را شکل دهیم. اگرچه تبدیل شدن به یک کشور ترانزیتی از ملاحظات جغرافیایی و اقتصادی تبعیت می‌کند اما دیپلماسی و همکاری‌های سیاسی نیز در شکل‌گیری این موقعیت سیاسی و اقتصادی بی‌تأثیر نمی‌باشد. برنامه‌ریزی بلندمدت و گذشت از بهره‌های مقطعی با هدف تبدیل راههای ایران به منبع ثروت و عامل توسعه راهبرد ما در زمینه حمل‌ونقل است. باتوجه به این موارد مهم می‌توان جغرافیا و راه‌های کشورمان را به عامل دوستی، تقویت صلح و همکاری و نهایتاً قدرت ایران در منطقه تبدیل کنیم.

یادداشت‌ها

۱. جاده ابریشم، تحقیق مشترک برنامه توسعه ملل متحد و کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد، ترجمه رضا پاکدامن، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، تهران، ۱۳۷۵، ص ۲۱ و ۲۲.
۲. وضعیت ترانزیت از قلمرو میهن اسلامی، گزارش اداره کل ترانزیت گمرک جمهوری اسلامی ایران در سال ۷۹، ص ۱.
۳. همان، ص ۲.
4. On Line ICCIM Publication, Iranian Chamber of Commerce, Industries, www.iccim.org
۵. راههای ابریشم و ادویه، اکتشاف از طریق زمین، پل استراتژن، ترجمه محمدجواد امیدوارنیا، دفتر نشر فرهنگ اسلامی، تهران، ۱۳۷۶.
6. The New Silk Route: Issues and Perspective, Archil gegeshidze, *Marco polo Magazine*, 4-5/1991.
۷. همان، ص ۴.
8. The History of Trans Asian Railway, www.unescap.org/tctd/tar/history.htm
9. Trans Asian Railway in the Southern Corridor of Asia-Europe Routes, ST/ESCAP/1980, New York, 1999.
10. Introduction to the Trans Asian Railway, www.unescap.org/tctd/tar/introduction.htm
11. www.unescap.org/tctd/ah/introduct.htm
12. Asian Highway Project Implimented by ESCAP, www.unscap.org/tctd/ah/esapdenelop
۱۳. همشهری، ۸۱/۱/۲۰.