

مسئله ترانزیت کالا از ایران، رقابتها و چالشها

وجیهه صادقیان خوری^۱

کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز به بسیاری از کالاها، واسطه‌ای و سرمایه‌ای نیازمندند. همچنین این کشورها دارای قابلیت‌های صادراتی برخی کالاها نیز می‌باشند. از آنجا که توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورهای بدون ساحل عمدتاً در گرو دسترسی آنان به دریاها، آزاد از طریق راههای ترانزیتی کشورهای همسایه می‌باشد. این کشورها نیز جهت مبادلات بازرگانی خود با کشورهای دیگر جهان از جمله شرق و جنوب شرق آسیا و کشورهای عربی حوزه خلیج فارس بدون تردید باید از خطوط ترانزیت استفاده نمایند. راههای ترانزیت و دسترسی به بنادر دریایی که مبدأ حمل و نقل دریایی باشند برای جمهوری‌های آسیای مرکزی و قفقاز متنوع هستند. به دلایل مختلفی از جمله مسافت طولانی و دربرداشتن هزینه سنگین و مشکلات سیاسی موجود در کشورهای مسیر کشورهای غیراز ایران انتخاب مناسبی نبوده و بهره‌برداری از آنها در حال حاضر میسر نیست. این مشکلات سبب می‌شود که جمهوری‌های آسیای مرکزی و قفقاز بار دیگر نگاه خود را به کوتاهترین، اقتصادی‌ترین و امن‌ترین مسیر معطوف نمایند و این مسیر همانا ایران است.

۱. مقدمه

کشور ایران با موقعیت استراتژیک خود در طول قرن‌ها باری دیگر می‌تواند به عنوان محل عبور کالاهای بازرگانان و به‌عنوان پلی بین شرق و غرب عمل کند. با تحولات انجام گرفته در سالهای اخیر و به‌وجود آمدن کشورهای متعددی در شمال ایران که تعدادی از آنها به آبهای آزاد بین‌المللی راه ندارند، موقعیت فوق‌العاده‌ای از نظر ارتباطات تجاری این کشورها با دنیا از طریق جمهوری اسلامی ایران پدید آمده است. به لحاظ موقعیت استراتژیک و جغرافیایی، ایران در کانون تجارت منطقه‌ای از شمال به جنوب در آسیای مرکزی قرار داشته و

۱. خانم وجیهه صادقیان خوری از محققین دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی است.

حمل و نقل زمینی و راه آهن کشور موقعیت ویژه‌ای کسب کرده است. ترانزیت کالا و مسافر در این دالانها و ارائه انواع خدمات بازرگانی و تجاری فرصت بسیار گرانبهایی را جهت کمک به برآورده شدن نیازهای همسایگان شمالی در اختیار ایران قرار داده است که استفاده از این فرصت موجب تضمین و ابقای مزیت‌های نسبی ترانزیت کالا از قلمرو خاک جمهوری اسلامی ایران خواهد شد. در رابطه با ترانزیت کالا بین جمهوری آسیای مرکزی و کشورهای خلیج فارس از یکسو و اروپا و خاور دور از سوی دیگر لازم است ابتدا کلیاتی در باره حق ترانزیت و دسترسی کشورهای محاط در خشکی بیان شود.

۲. حق دسترسی کشورهای محاط در خشکی به دریای آزاد

از آنجا که در حال حاضر ۹۵٪ کل تجارت جهانی از طریق دریاها و اقیانوسها صورت می‌گیرد نقش دریا در روند توسعه غیر قابل انکار است. کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل نیز با عنایت به همین مسئله اعلام کرده است که «کشورهای بدون ساحل در حال توسعه در میان فقیرترین کشورهای در حال توسعه قرار دارند. فقدان دسترسی زمینی به دریا با انزوای آنان از بازارهای جهانی علت مهمی برای فقر نسبی و مانع اصلی در راه توسعه آنان می‌باشد»^۱. در جهت رفع این مشکل، خاک جمهوری اسلامی می‌تواند بسیار کارگشا باشد. البته باید با عنایت به وضعیت کشورهای تازه به استقلال رسیده توجه داشت که این کشورها نسبت به استقلال خود شدیداً حساسیت نشان می‌دهند. خوشبختانه راه ایران می‌تواند از لحاظ جغرافیایی در راستای تقویت موقعیت آنان باشد. از لحاظ حقوقی هم کنوانسیونهای بین‌المللی در این راستا نقش مهمی به نفع این کشورها ایفا می‌کنند.

در کنفرانس حقوق دریاها در سال ۱۹۵۸ مسئله حق دسترسی کشورهای محاط مطرح و در ماده ۳ کنوانسیون منعکس گردید. در سال ۱۹۶۵ نیز کنوانسیون مربوط به ترانزیت کشورهای محاط در خشکی در نیویورک به امضای پاره‌ای از کشورهای ذی‌نفع رسید.^۲ این کنوانسیون که صرفاً بین اطراف آن قابلیت اجرایی دارد به مسئله ترانزیت به عنوان یک سلسله حقوق و تکالیف منبعث از توافق متقابل - و نه یک حق - می‌نگرد و بدین ترتیب با توجه به اعلامیه‌ها و بیانیه‌های تصریح‌کننده مواضع دولتها و از جمله جمهوری اسلامی ایران، می‌توان

1. UN. Doc: TD (6 Jan 1976), p.200.

2. Convention of Transit trade of Land- Locked States

گفت چیزی که بیشتر مطرح است یک تعهد اخلاقی و صرفاً سیاسی براساس حسن همجواری و روابط دوجانبه می‌باشد نه یک تعهد حقوقی. زیرا تصور اینکه کشورهای ساحلی حاضر شوند حق یکجانبه ترانزیت کشورهای محاط در خشکی را که در واقع لطمه‌ای به حاکمیت ملی و تمامیت ارضی آنان است به رسمیت بشناسند، دور از ذهن به نظر می‌رسد.^۱

۳. ترانزیت کالا و شرایط موفقیت در مسئله ترانزیت

ترانزیت در لغت به معنای عبور، گذر و راه است و ترانزیت کالا یعنی ورود کالا از مرز یک کشور و خروج از مرز دیگر که ممکن است با استفاده از امکانات حمل و نقل آن کشور نیز همراه باشد.^۲ ترانزیت کالا ممکن است از طریق زمین (راه‌آهن یا جاده)، هوا و یا آبیهای ساحلی کشور انجام شود. کشوری که امکان ترانزیت کالا برای محصولات دیگر کشورها را فراهم می‌کند هم خود استفاده می‌برد و هم محموله را از مسیر مناسب‌تری به مقصد می‌رساند. محصولات ترانزیتی که از کشورها عبور می‌کنند از امکانات زیربنایی حمل و نقل شامل ریلها، جاده‌ها و ... استفاده می‌برند از این رو سرمایه‌گذاری‌های عمده‌ای صورت می‌گیرد تا با استفاده از آنها درآمد ارزی بیشتری حاصل گردد. از سوی دیگر محموله نیز با استفاده از امکانات مزبور زودتر و ارزانتر به مقصد می‌رسد و هزینه حمل و نقل کمتری به صاحب کالا تحمیل می‌شود. این امر باعث عرضه ارزان‌تر کالا در بازار مصرف و در نتیجه توسعه صادرات کشور صادرکننده کالا می‌شود. ایران به دلیل موقعیت خاص خود در جوار مرزهای کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز و پل دو قاره بزرگ آسیا و اروپا و به دلیل دسترسی آن به آبیهای آزاد در بحث ارتباطات منطقه‌ای دارای اهمیت فراوانی است. موقعیت جغرافیایی ویژه، توانهای بالفعل و بالقوه اقتصادی، امنیت و ثبات سیاسی، داشتن سواحل طولانی در کنار دریای آزاد و تجهیزات مناسب از عواملی هستند که می‌توانند نقش مهمی در امر ترانزیت کالای کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز ایفا کنند.

کالا در صورتی از کشوری ترانزیت می‌گردد که در مجموع اقتصادی باشد. لذا در

۱. به همین دلیل فقط ۵ کشور ساحلی (بلژیک، شیلی، نیجریه، بوسنی و هرزگوینا و اتحاد جماهیر شوروی سابق) با پیوستن به کنوانسیون ۱۹۶۵ اجازه دادند که کشورهای چاد، نیجر، چکسلواکی، مجارستان، اتریش، لوکزامبورگ، افغانستان، مغولستان و بولیوی از حقوق مندرج در آن بهره‌مند شوند.

۲. ملک‌رضا ملک‌پور، ترانزیت کالا و اهمیت آن در اقتصاد کشور، پیام دریا، شماره ۳۵، مرداد ۷۴، ص ۲۶.

صورتی که هزینه‌های مربوط به حمل و نقل اعم از هزینه‌های مبادی ورودی مانند عوارض و همچنین هزینه استفاده از وسایل حمل و نقل به قدری زیاد باشد که باعث گرانی حمل و نقل شود مانع از ترانزیت کالا از آن مسیر شده و برنامه‌ریزان را به فکر جایگزینی مسیرهای دیگری خواهد انداخت. بنابراین یکی از مسائل مهم این است که کالا با کمترین هزینه حمل شود. در راستای نیل به این هدف جمهوری اسلامی ایران به اقداماتی قانونی و اجرایی دست یازیده است که ذیلاً بدان اشاره می‌شود:

حذف عوارض و مالیات: یکی از خصوصیات ترانزیت مناسب، کاهش هزینه حمل و نقل به منظور رقابتی ماندن قیمت کالا است. با مروری بر مفاد موافقتنامه‌های منعقد شده میان ایران و آسیای مرکزی و قفقاز به مقرراتی برمی‌خوریم که تأمین‌کننده هدف فوق می‌باشند. برای مثال طبق ماده ۷ موافقتنامه حمل و نقل بین‌المللی ایران، آذربایجان و قزاقستان مقرر می‌دارد: «وسایل ثبت شده در قلمرو هریک از متعاهدان از مالیاتها و عوارض که همچنین به عملیات حمل و نقل نیز تعلق می‌گیرد معاف خواهند بود».

گسترش شبکه راه‌آهن: فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی کشورهایی را بر نقشه جهان ترسیم کرد که به علت وضعیت جغرافیایی خود تنها با عبور از خاک همسایگان می‌توانند به شاهراههای ارتباطی بین‌المللی متصل شود در این میان خطوط راه‌آهن نقش اساسی در توسعه آنها ایفا می‌نمایند. جمهوری اسلامی ایران با درک موقعیت ویژه خود اقدام به تصویب طرحهایی مبنی بر ایجاد خطوط راه‌آهن تجن - سرخس مشهد در سال ۱۹۹۲ نمود تا با احداث آن کشورهای آسیای مرکزی قادر شوند بدون نیاز به ترانزیت کالای خود از تهران مستقیماً به بنادر جنوب ایران دسترسی یابند. به دنبال چهار سال فعالیت مستمر سرانجام پروژه مشهد - سرخس که چین و اروپا را به هم متصل کرده و شاهراه تاریخی ابریشم را دوباره احیا می‌کند در سال ۱۹۹۶ با حضور مسئولان عالی‌رتبه کشورهای منطقه افتتاح گردید. این خط‌آهن دارای ویژگی‌هایی به شرح زیر است: در مقایسه با راه‌آهن ترانزیتی سیبری این خط‌آهن مسافت بین چین و ترکیه و کشورهای آسیای مرکزی با ترکیه را تا حدود ۴۵۰۰ کیلومتر کاهش می‌دهد و کشورهای آسیای مرکزی می‌توانند به راحتی به آبهای خلیج فارس دسترسی یابند.^۱ اهداف ملی پروژه مذکور نیز بدین شرح می‌باشد:

۱. عظمت حیات خان، روزنامه فراتر پست، تاریخ ۲۴ و ۲۳/۱۰/۷۶.

۱. کسب ارز خارجی از طریق ترانزیت کالا به کشورهای آسیای مرکزی، آسیای شمال شرقی، اروپا، هند و حوزه خلیج فارس؛ ۲. توسعه تجارت و جهانگردی با آسیای مرکزی؛ ۳. ارتباط کشورهای آسیای مرکزی با خلیج فارس و بندر امام خمینی و بندر عباس؛ ۴. اتصال کشورهای مذکور با خط آهن به بندر دریای مدیترانه؛ ۵. توسعه تجارت بین آسیای مرکزی و جهان؛ ۵. احیای مجدد جاده ابریشم. اگرچه هزینه اولین مرحله احداث خط آهن ۲۵۵ میلیارد ریال و ۴۰ میلیون دلار بوده است اما پیش‌بینی می‌شود که سالیانه هفتاد میلیون دلار درآمد داشته باشد که در مراحل بعدی تا سقف ۲۸۰ میلیون دلار نیز سود سالیانه تخمین زده می‌شود. تلاشهای جمهوری اسلامی ایران در ارائه خدمات مناسب و بهبود وسایل حمل و نقل منجر به تحقق پروژه عظیم ملی احداث راه آهن بافق - بندرعباس گردید. این پروژه که از نظر حجم عملیات ساختمانی از بزرگترین طرحهای کشور قلمداد می‌شود با خطی به طول ۷۰۰ کیلومتر شاهراه بزرگ اروپا، آسیای مرکزی و قفقاز را به خلیج فارس و از آنجا به آبهای آزاد جهان متصل می‌نماید.^۱ با افتتاح این خط که ارتباط مستقیم با نیازهای کشورهای همسایه دارد کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز توانستند از طریق شبکه راه آهن به خلیج فارس و دیگر نقاط دنیا دسترسی پیدا کنند و مسیر مناسب دیگری که دریای خزر را به خلیج فارس از طریق راه آهن پیوند می‌دهد در اختیارشان قرار گرفت. به علاوه از آنجا که دالانهای اصلی راههای مواصلاتی موجود عبارت‌اند از: ۱. بندر امام - تهران - مشهد - سرخس؛ ۲. بندرعباس - تهران - مشهد - سرخس؛ ۳. بندر امام - تهران - ساری - بندر امیرآباد یا بندر ترکمن؛ ۴. بندر امام - تهران - تبریز - جلفا؛ ۵. بندرعباس - تهران - تبریز - جلفا؛ ۶. سرخس - مشهد - تهران - تبریز؛ ۷. سرخس - مشهد - تهران - تبریز - جلفا^۲؛ بنابراین از جمله طرحهایی که می‌تواند اثر بسیاری در گسترش خطوط آهن ایران داشته باشد برقی و دوخطه نمودن راههای آهن بندر امام - تهران، تهران - تبریز - جلفا و تهران - مشهد است. همچنین پروژه‌های زیر از موارد حایز اهمیت تلقی می‌گردد: ۱. راه ارتباطی ۵۵۰ کیلومتری کرمان به زاهدان؛ ۲. راه ارتباطی ۱۵۰ کیلومتری

۱. بهناز اسدی‌کیا، حق ترانزیت و دسترسی کشورهای محاط آسیای مرکزی و قفقاز به بندر دریایی و شبکه راههای بین‌المللی، مجله مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، سال چهارم، دوره دوم، شماره ۱۰، تابستان ۱۳۷۴، صص ۸۹ و ۹۰.

۲. سعید دانشمند، موقعیت حمل و نقل ترانزیتی ایران، نشریه اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، شماره ۱۱ سال ۱۳۷۴، صص ۱۰۱.

شاهرود - گرگان و بندر ترکمن؛ ۳. خطی در طول ساحل خزر برای ارتباط تهران با آستارا؛ ۴. طولانی‌ترین خط از شمال به جنوب و بیش از هزار کیلومتر از مشهد تا زاهدان و چابهار^۱

ایجاد امکانات و تسهیلات در بنادر: ترانزیت کالا نیازمند امکانات و تسهیلات ویژه‌ای است که هر قدر این امکانات بیشتر و بهتر باشند کالاهای بیشتری از کشور ترانزیت می‌گردند. بنادر ایران در جنوب دارای امکانات ویژه‌ای بوده و به تجهیزات پیشرفته‌ای در زمینه تخلیه و بارگیری کالاها و دیگر تجهیزات جابجایی کالا مجهز می‌باشند که با تکمیل و بهره‌برداری دو خط آهن مشهد - سرخس و بافق - بندرعباس کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز قادرند کالاهای خود را تا بندرعباس و بندرامام خمینی حمل نمایند. چاه‌بهار نیز با مشرف بودن به اقیانوس هند از موقعیت خاصی برخوردار است که با توجه به کوتاهی مسیر و امنیت آن مکان بسیار مناسبی جهت ترانزیت کالا از کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز می‌باشد و قادر است کالاهای وارداتی و صادراتی این کشورهای محاط را به صورت ترانزیت تخلیه و بارگیری نماید. بویژه این بندر به مراکز تولید آسیای جنوب شرقی هندوستان، آفریقای شرقی و شرق شبه جزیره عربستان بسیار نزدیک است. طرح خط آهن از چابهار به زاهدان به طول ۶۷۰ کیلومتر و اتصال از زاهدان به مشهد و آسیای مرکزی و قفقاز اهمیت این بندر را مضاعف کرده و توانایی ترابری بسیار مؤثری به مجموعه مورد بحث خواهد افزود.^۲

به طور کلی موقعیت ایران با راه آهن سراسری که دریای خزر را به خلیج فارس متصل کند و همچنین بنادر در دست احداث و در حال توسعه در ساحل جنوبی دریای خزر و بنادر بزرگ تجاری در سواحل خلیج فارس و دریای عمان به کشورهای منطقه آسیای مرکزی و قفقاز این فرصت را می‌دهد که اقتصادی‌ترین مسیر برای ترانزیت کالاهای خود استفاده نمایند. یکی دیگر از شرایط مناسب برای حمل و نقل کالا ایمنی مسیر ترانزیت آن است. طبعاً کشور صادرکننده کالا مایل است جریان حمل کالا از امن‌ترین مسیر و با سرعت کافی انجام گیرد و کشور ترانزیت‌کننده نیز بنا بر اصل امانت‌داری و مسئولیتی که در قبال صاحب کالا دارد علاقه‌مند است محموله با ایمنی کامل به مقصد برسد و لذا ایمنی کالا نقش عمده‌ای در حمل و نقل ایفا می‌کند. بدیهی است احساس هرگونه عدم ثبات و ناامنی در کشور ترانزیت‌کننده باعث رکود حمل و نقل در آن مسیر خواهد شد. مقامات آسیای مرکزی و قفقاز

۱. عظمت حیات‌خان، راه آهن و اقتصاد آسیای مرکزی، مجله مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، سال سوم، دوره دوم، شماره ۸، ص ۲۵۸.
 ۲. بهناز اسدی‌کیا، همان، ص ۹۳.



به کرات خواستار برقراری مناسبات نزدیک با ایران و استفاده از راههای ایران برای ارتباط با دنیای خارج از طریق بنادر خلیج فارس شده‌اند. بدون تردید ثبات سیاسی ایران در این ابراز تمایل نقش مهمی داشته است. زیرا این کشورها بخوبی به این مسئله آگاهی دارند که جمهوری اسلامی ایران کلید ثبات اقتصادی آنهاست و ثبات اقتصادی در گرو برخورداری از راههای ارتباطی امن می‌باشد.

پس از تحلیل کوتاهی در خصوص اصول اولیه ترانزیت کالا این مسئله روشن شد که بهره‌گیری از راهها و خطوط ترانزیتی ایران در بردارنده مزایا و مزایای مسلم اقتصادی است که همواره دستیابی به آبهای گرم خلیج فارس برای اجتناب از مسائل خاص دریای سیاه، مدیترانه، دریای سرخ و مسیر طولانی اقیانوس هند را به‌عنوان اصلی بدیهی مطرح می‌نماید. اما به‌نظر می‌رسد مقایسه‌ای مختصر بین راههای ایران و مسیر آسیای مرکزی - افغانستان - پاکستان بر مسیر ایران به‌عنوان اقتصادی‌ترین و امن‌ترین مسیر صحنه گذارد. در این رابطه لازم است ابتدا به بررسی وضعیت جغرافیایی و اقتصادی این کشورها با ایران بپردازیم:

سه کشور کوچک آذربایجان، ارمنستان، گرجستان در شمال غربی ایران و در منطقه قفقاز واقع شده‌اند. جمهوری آذربایجان از دو بخش آذربایجان و نخجوان تشکیل شده است که بخش شرق آن در ساحل دریای خزر قرار دارد و راه‌آهن ایران در شهر جلفا به راه‌آهن سراسری این کشور متصل شده و یکی از راههای ترانزیتی عمده را تشکیل می‌دهد.

جمهوری ارمنستان که کشوری محاط در خشکی است دارای دو راه‌آهن است که ایران را به اروپا متصل می‌نماید. جمهوری گرجستان که مرز مشترکی با ما ندارد می‌تواند از طریق دو بندر باتومی و پوتی که مهمترین بنادر آن در کنار دریای سیاه هستند به شبکه راه‌آهن سراسری ایران از طریق کشور همسایه (ارمنستان یا جمهوری آذربایجان) متصل شود.

بانظری به مجموعه شرایط فوق شاید این امر به ذهن برسد که این کشورها می‌توانند برای ترانزیت کالاهای خود از طریق راههای آهن خود به بندر استانبول در ترکیه دسترسی یابند، اما قبلاً اشاره شد که از اصول مهم ترانزیت، امن و اقتصادی بودن است بنابراین حمل و نقل کالا از این مسیر با توجه به مشکلات مربوط به تفاوت در اخذ کرایه، ناهماهنگی فنی و تکنولوژیکی، کیفیت نامناسب خطوط راه‌آهن کشورهای مسیر و ... در حال حاضر دورنمای چندان روشنی به‌دست نمی‌دهد. روشن است که با وجود مشکلاتی از این دست دسترسی جمهوری‌های آسیای مرکزی به بندر استانبول باگذر از منطقه قفقاز و عبور از دریای



خزر به دلیل مسائل فعلی در قفقاز غیرممکن است.^۱ به همین دلیل عمده توجهات به سوی مسیر جنوب متمرکز می‌شود. در آسیای مرکزی پنج کشور ترکمنستان، ازبکستان، قزاقستان، تاجیکستان و قرقیزستان قرار دارند.

جمهوری ترکمنستان در همسایگی شمال شرقی ایران قرار دارد که امروزه یکی از کشورهایی است که می‌تواند از تسهیلات عمده ترانزیت کالا از طریق ایران بهره‌مند گردد. وجود روابط گرم و همسایگی با ایران و دسترسی آسان به خطوط راه‌آهن این کشور، مانع از توجه ترکمنستان به مسیر دیگری که با گذر از افغانستان به کراچی پاکستان می‌رسد، می‌گردد. اینکه چهار جمهوری دیگر آسیای مرکزی دارای مرز مشترکی با ایران نیستند برخی معتقدند که «در مورد موقعیت جغرافیایی جمهوری‌های آسیای مرکزی از جهت دوری و نزدیکی کشور حایل به دریای آزاد به‌نظر نمی‌رسد ایران تنها معبر و راه ترانزیتی باشد زیرا جمهوری‌های تاجیکستان، قرقیزستان، ازبکستان که با ایران هم‌مرز نیستند می‌توانند از طریق پاکستان و افغانستان در صورت وجود معابر وصولی و راههای ارتباطی ترانزیتی مناسب، با فاصله کوتاهتری به دریا متصل شوند».^۲ برای تشخیص صحت و سقم این امر ضروری است نگاهی به وضعیت مسیر آسیای مرکزی - افغانستان - پاکستان بیفکنیم.

سرزمین افغانستان با واقع بودن در سر راه بین اقیانوس هند و آسیای مرکزی به‌عنوان یک مسیر بالقوه مناسب جهت ترانزیت کالا مطرح می‌شود. در سالهای دهه ۸۰ خط راه‌آهن کوشکا (ترکمنستان) - نموندی (در شمال غرب افغانستان) به طول ۱۳۰ کیلومتر کشیده شد که در درجه اول دارای هدف نظامی - استراتژیک بود. در طرحهای بعدی در نظر گرفته شده بود که این خط تا هرات کشیده شود و بدین ترتیب شمال غرب افغانستان به شبکه راه‌آهن آسیای مرکزی متصل گردد. در اوایل سده کنونی نیز مسکو و لندن در نظر داشتند خط راه‌آهنی بین هند و آسیای مرکزی از طریق سرزمین افغانستان بر اساس بزرگراه کوشکا - هرات - کوته، ترمز - مزارشریف - کابل - جلال‌آباد - پیشاور کشیده شود. در اواخر سده روبه پایان نه‌تنها در پاکستان بلکه در پایتختهای کشورهای آسیای مرکزی نیز از این طرحها یاد کرده و توافقی در رابطه با کشیدن خط‌آهن تورغندی - هرات - کوته بین عشق‌آباد، اسلام‌آباد و دولتمداران سابق کابل در

۱. علی اصغر کاظمی، توسعه و مسئولیت ترانزیت کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، سال دوم، شماره ۴، بهار ۱۳۷۳، ص ۱۰۵.

سال ۱۹۹۵ حاصل شد. پیش از آن نیز نخست وزیر پاکستان دربارهٔ ساختن راههای حمل و نقل از پاکستان به آسیای مرکزی از طریق افغانستان به گفتگو پرداخته بود. در اکتبر ۱۹۹۶ نیز رئیس جمهور ازبکستان ساختن بزرگراه راه آهن ترمز - پیشاور را که از مزار شریف، کابل و جلال آباد می گذرد به مقامات افغانی پیشنهاد کرد. «این بزرگراه تقریباً به مقدار یک سوم فاصله ترانزیتی بین هند و آسیای مرکزی را در مقایسه با مورد مشابه غربی (کوشکا - هرات - کوته) کوتاه می کند».

اما طرحهای خوش بینانه فوق الذکر با ظهور طالبان و به وجود آمدن شرایط بحرانی به دلیل درگیری های نظامی کم رنگ شدند از آنجا که پاکستان به عنوان یکی از سه کشور طرفدار «دولت طالبان» به درآمد ترانزیتی از راه حمل و نقل کالا از آسیای مرکزی امید فراوانی داشت، پس از پیشروی های اخیر طالبان در استانهای شمالی ضمن اعلام خیر پایان جنگ داخلی در افغانستان از طریق سفیر خود در یک کنفرانس مطبوعاتی بیان داشت: «افغانستان از موقعیت استراتژیکی ویژه ای برخوردار است و مانند پلی بین کشورهای آسیای مرکزی و بنادر پاکستان واقع در سواحل اقیانوس هند عمل می کند. عملیات نظامی تاکنون مانع از شروع احداث خطوط مواصلاتی از کشورهای آسیای مرکزی از طریق خاک افغانستان به پاکستان بود. حالا دیگر درگیری نظامی و جنگ به پایان رسیده و تمام موانع بر سر راه پیشرفت و شکوفایی اقتصادی افغانستان مرتفع شده اند».

نتیجه

کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز به بسیاری از کالاهای مصرفی، واسطه ای و سرمایه ای نیازمندند. همچنین این کشورها دارای قابلیت های صادراتی برخی کالاها نیز می باشند. از آنجا که توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورهای بدون ساحل عمدتاً در گرو دسترسی آنان به دریاهای آزاد از طریق راههای ترانزیتی کشورهای همسایه می باشد. این کشورها نیز جهت مبادلات بازرگانی خود با کشورهای دیگر جهان از جمله شرق و جنوب شرق آسیا و کشورهای عربی حوزه خلیج فارس بدون تردید باید از خطوط ترانزیت استفاده نمایند. راههای ترانزیت و دسترسی به بنادر دریایی که مبدأ حمل و نقل دریایی باشند برای جمهوری های آسیای مرکزی و قفقاز متنوع هستند. به دلایل مختلفی از جمله مسافت طولانی و دربرداشتن هزینه سنگین و مشکلات سیاسی موجود در کشورهای مسیر کشورهای غیراز

ایران انتخاب مناسبی نبوده و بهره‌برداری از آنها در حال حاضر میسر نیست. این مشکلات سبب می‌شود که جمهوری‌های آسیای مرکزی و قفقاز بار دیگر نگاه خود را به کوتاهترین، اقتصادی‌ترین و امن‌ترین مسیر معطوف نمایند و این مسیر همانا ایران است.

در این میان آنچه برای ایران حائز اهمیت است ایفای نقش در بهره‌گیری مناسب از موقعیت جغرافیایی خود با ظرفیت و توانایی بالا در عرضه خدمات و کمکهای اقتصادی و ارائه نقش مؤثرتری در معادلات منطقه‌ای است. بررسی تعدد و تنوع موافقتنامه‌های منعقد شده میان ایران و کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز در زمینه حمل و نقل و ترانزیت و توسعه راههای ارتباطی نشاندهنده توجه به این مهم بوده است. احداث راه آهن بافق - بندرعباس و مشهد - سرخس جهت اتصال این کشورها به بنادر عباس و امام خمینی و طرح‌ریزی جهت ساخت مسیرهای مواصلاتی مناسب برای دسترسی سریع این جماهیر به مناطق آزاد تجاری ایران از جمله تدابیر متخذه در این مورد است. در کنار این عملیات اجرایی، اقدامات دیگری نظیر اعطای معافیت‌های مالیاتی، کاهش عوارض، تنظیم قوانین مناسب‌تر نیز در حال انجام شدن است. در این راستا می‌توان از سرمایه‌گذاری کشورهای ذی‌نفع نیز در تجهیز و توسعه راههای ارتباطی استفاده نمود. جلب علاقه‌مندی این کشورها در مشارکت در طرحهای آینده فرصت مغتنمی جهت تقویت این مزیتها در اختیار ایران می‌گذارد. مجموع شرایط و فعالیت‌های فوق‌ما را به این باور می‌رساند که به‌رغم همه‌چیز ایران با ارائه راههای مناسب و ارزان و امن هنوز هم بهترین مسیر جهت حمل و نقل کالا بوده و می‌تواند کمک مؤثری به رشد و توسعه و ایجاد صلحی پایدار در منطقه بنماید.