

بررسی نقش حمل و نقل و ترانزیت کالا در اقتصاد ایران (مطالعه موردی: کشورهای آسیای میانه)

رضا محسنی*

تاریخ پذیرش ۹۰/۴/۵

تاریخ دریافت ۹۰/۲/۱۴

استفاده از فرصت‌های ترانزیتی با توجه به جغرافیای طبیعی ایران با کشورهای همسایه، به ویژه کشورهای آسیای میانه، می‌تواند نقش مهمی در تجارت منطقه و کسب درآمد برای اقتصاد کشورمان، که عمدتاً متکی به درآمدهای نفتی است، داشته باشد. بر این اساس مقاله حاضر به بررسی نقش حمل و نقل و ترانزیت کالا در اقتصاد ایران و همچنین کریدورها و فرصت‌های ترانزیتی از مرزهای کشورمان می‌پردازد.

کلیدواژه‌ها: حمل و نقل؛ ترانزیت؛ ایران؛ آسیای میانه

* دانشجوی دکتری اقتصاد، دانشگاه تربیت مدرس، پژوهشگر مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی؛

Email: mohseni.re@gmail.com

مقدمه

یکی از نیازهای اولیه انسان که با توسعه اقتصادی و اجتماعی دامنه گسترده تری پیدا کرده و امروزه جزو یکی از مظاهر تمدن به شمار می‌رود، مسئله حمل و نقل است. عده‌ای معتقدند جهش اقتصادی کشورهای توسعه یافته به دلیل اتخاذ سیاست‌های مناسب در بخش خدمات از جمله زیربخش حمل و نقل بوده است. بررسی سرمایه‌گذاری‌های انجام گرفته در این صنعت نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری‌های سنگینی در این رشته انجام شده است و از پیچیده‌ترین تکنیک‌ها، تخصص‌ها و تجهیزات استفاده می‌شود تا کالاهای تولیدی جوامع مختلف از مراکز تولید به بازار مصرف، حتی در دوردست‌ترین مناطق، با حداقل خسارات و ضایعات و در حداقل زمان انتقال یابد.

ایران به لحاظ موقعیت خاص جغرافیایی‌اش از دیرباز به‌عنوان پل ارتباطی برای ترانزیت بین شرق و غرب مطرح بوده به طوری که عبور جاده ابریشم از قلمرو این کشور مؤید همین امر است. موقعیت سوق‌الجیشی کشور ما از یک طرف ارتباط‌دهنده راه آهن آسیای میانه به راه آهن اروپا و همچنین راه‌های شوسه خاورمیانه به کشورهای خاور دور و از طرف دیگر راه ارتباطی بین کشورهای حوزه خلیج فارس و دریاهای آزاد بین‌المللی با کشورهای استقلال یافته در شمال و افغانستان است. از این رو باید توجه داشت راه‌های بین‌المللی داخلی که ایران در اختیار دارد همواره کوتاه‌ترین و مطمئن‌ترین مسیر بین کشورهای منطقه بوده و می‌تواند به‌عنوان راهی مطمئن و اقتصادی برای کشورهای همسایه و هم‌جوار به‌منظور بهبود و رونق روابط اقتصادی و تجاری مورد استفاده قرار گیرد (پیرنیا و افسر، ۱۳۷۰).

در مقاله حاضر با توجه به جغرافیای طبیعی ایران با کشورهای همسایه به‌ویژه کشورهای آسیای میانه به بررسی فرصت‌های ترانزیتی که می‌تواند نقش مهمی در تجارت منطقه و کسب درآمد برای اقتصاد ایران ایفا کند، پرداخته می‌شود.

۱ جایگاه بخش حمل و نقل در اقتصاد ایران

براساس مطالعات انجام شده از سوی بانک جهانی، بخش حمل و نقل با هموار کردن امر مبادله و تجارت، موجبات رشد را سطح ملی و جهانی فراهم می آورد و امکان دسترسی به رفاه و تسهیلات ملی را افزایش می دهد (محمودی، ۱۳۷۶).

امروزه بسیاری از کشورهای جهان که از موقعیت خاصی در پهنه جغرافیایی برخوردارند حمل و نقل را به عنوان بخشی درآمدزا در مجموعه حساب های ملی مطرح می کنند. اما متأسفانه در ایران میزان سرمایه گذاری و تخصیص منابع در این بخش متناسب با پتانسیل های بالقوه و بالفعل آن نیست، همچنین در بخش زیربنای متناسب با سایر شاخه های صنعت در برنامه های توسعه هماهنگی لازم مشاهده نمی شود و جای تأمل و بحث بیشتری دارد.

براساس آمارهای بین المللی سهم ارزش افزوده بخش حمل و نقل از تولید ناخالص داخلی در کشورهای پیشرفته و کشورهای در حال توسعه دارای اقتصاد بازار حدود ۶/۵-۶ درصد و در کشورهای دارای اقتصاد متمرکز حدود ۵ درصد است (قائم مقامی، ۱۳۷۷).

بخش حمل و نقل براساس تقسیم بندی سیستم حساب های ملی^۱ در زیر گروه خدمات و در قالب بخش حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات قرار گرفته است. ارزش افزوده گروه خدمات به قیمت ثابت سال ۱۳۷۶ در شش ماهه اول سال ۱۳۸۷ رقمی بالغ بر ۱۳۸۰۴۵ میلیارد ریال شده که نسبت به شش ماهه اول سال قبل آن به میزان ۵/۹ درصد رشد یافته است. ارزش افزوده گروه خدمات در اقتصاد ایران به میزان ۱۵۵۰۱ میلیارد ریال افزایش یافته و در سال ۱۳۸۶ برابر ۲۵۹۳۳۳ میلیارد ریال شده که نسبت به سال قبل آن از رشدی ۶/۳۶ درصدی برخوردار بوده است. این میزان نسبت به رشد آن در سال ۱۳۸۵، رشد کمتری داشته و این کاهش عمدتاً از بخش حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات نشئت گرفته است، اما با وجود این گروه خدمات (۵۱/۹۶ درصد) در مقایسه با سایر گروه های کشاورزی (۱۳/۰۴ درصد)، نفت (۹/۹۹ درصد) و صنایع و معادن (۲۶/۶۳ درصد) از سهم بالایی برخوردار است و نشان

1. System of National Accounts (SNA)

می‌دهد که بخش خدمات در اقتصاد ایران اهمیت بالایی دارد و سهم غالب را در اقتصاد به خود اختصاص داده است. از دلایل این امر می‌تواند گسترش سریع‌تر بخش حمل‌ونقل در مقایسه با سایر بخش‌ها، تولید بیشتر، کاهش هزینه نهایی تولید، استفاده از سیستم‌های حمل‌ونقل کارا تر و کم‌هزینه‌تر در کشور باشد. افزایش سهم بخش حمل‌ونقل را در اقتصاد کشورهای در حال توسعه می‌توان از طریق مقایسه شاخص تغییرات ارزش افزوده این بخش و شاخص تولید ناخالص داخلی مشاهده کرد.

ارزش افزوده بخش حمل‌ونقل، انبارداری و ارتباطات (به قیمت ثابت سال ۱۳۷۶) در شش‌ماهه اول سال ۱۳۸۷ برابر با ۳۵۲۲۵ میلیارد ریال است که نسبت به شش‌ماهه اول سال قبل آن از رشد ۱۴ درصدی برخوردار می‌باشد. ارزش افزوده این بخش با رشدی معادل ۱۴/۵۹ درصد به ۶۱۹۰۹ میلیارد ریال در سال ۱۳۸۶ بالغ گردیده و نسبت به سال قبل آن ۷۸۸۲ میلیارد ریال افزایش یافته است. ارزش افزوده این بخش در سال ۱۳۸۶ نسبت به سال ۱۳۸۵ از رشد کاهنده‌ای برخوردار بوده که ناشی از کاهش شدید رشد بخش ارتباطات و انبارداری می‌باشد.^۱ سهم بخش حمل‌ونقل، انبارداری و ارتباطات (با نفت ۱۲/۴۰ و بدون نفت ۱۳/۷۸ درصد) در مقایسه با سایر زیربخش‌ها، پس از زیربخش بازرگانی، رستوران و هتلداری در رتبه دوم قرار دارد.

ارزش افزوده بخش حمل‌ونقل در سال ۱۳۸۵ بالغ بر ۴۱۵۳۵ میلیارد ریال شده که نسبت به سال قبل آن ۴۲۳۲ میلیارد ریال افزایش داشته و از رشد ۱۱/۳۵ درصدی برخوردار شده است. سهم این بخش نسبت به گروه حمل‌ونقل، انبارداری و ارتباطات در سال ۱۳۸۵ حدود ۷۶/۸۸ درصد بوده که بخش غالب را به خود اختصاص داده است. سهم بخش حمل‌ونقل نسبت به گروه خدمات برابر ۱۷/۰۳ درصد در سال ۱۳۸۵ است که در مقایسه با سایر گروه‌های بعد از زیربخش خدمات، مستغلات و خدمات حرفه‌ای و تخصصی در رتبه

۱. البته در سال مذکور بخش حمل‌ونقل نیز از رشد کاهشی برخوردار بوده، اما در مقایسه با کاهش رشد بخش حمل‌ونقل و انبارداری ناچیز است.

دوم قرار دارد. سهم بخش حمل و نقل نسبت به تولید ناخالص داخلی (با نفت و بدون نفت) در سال ۱۳۸۳ به ترتیب برابر ۸/۵۰ و ۹/۵۳ درصد است که در مقایسه با سایر گروه‌های پس از زیربخش بازرگانی، رستوران و هتلداری در رتبه دوم قرار دارد.

سرمایه‌گذاری کل در بخش حمل و نقل (به قیمت ثابت سال ۱۳۷۶) در سال ۱۳۸۶ برابر ۳۹۲۹۰ میلیارد ریال می‌باشد که نسبت به سال قبل آن به میزان ۳۴۶ میلیارد ریال کاهش یافته و از رشد کاهشی حدود ۰/۸ درصدی برخوردار بوده است. سهم سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل از ۲۳/۳۴ درصد در سال ۱۳۸۵ به ۲۱/۷۰ درصد در سال ۱۳۸۶ کاهش یافته است. لازم به ذکر است که احتمالاً بخشی از این کاهش سهم سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل ناشی از ثبات نسبی و یا کاهش میزان کل سرمایه‌گذاری، عدم وجود زمینه مناسب برای سرمایه‌گذاری در ماشین‌آلات و تجهیزات، رکود نسبی سرمایه‌گذاری در ساختمان و ... به دلیل ویژگی‌های استثنایی کشور در سال‌های اخیر است و نباید به مثابه شرایط متعارف تحولات سرمایه‌گذاری در نظر گرفته شود، اما به هر حال نشان‌دهنده سهم قابل توجه بخش حمل و نقل (۲۱/۷۰ درصد) در کل سرمایه‌گذاری ناخالص در مقایسه با سایر بخش‌های اقتصادی کشور است.

سهم سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل نسبت به ارزش افزوده گروه خدمات در سال ۱۳۸۶ برابر ۱۵/۱۵ درصد است. همچنین سهم سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل نسبت به سرمایه‌گذاری در کل اقتصاد در این سال برابر ۲۱/۷۰ درصد است. به طوری که این سرمایه‌گذاری حدود ۸/۷۵ درصد از تولید ناخالص داخلی (بدون نفت) را به خود اختصاص می‌دهد. ضمناً مقایسه سهم ارزش افزوده و سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل نسبت به تولید ناخالص داخلی (به ترتیب با نفت ۹/۰۹، ۸/۴۷ و بدون نفت ۱۰/۱۰، ۹/۴۷ درصد) و نسبت سرمایه‌گذاری کل (به ترتیب ۲۵/۰۵ و ۲۱/۷۰ درصد) در سال مورد بررسی (۱۳۸۶) مبین آن است که به طور کلی اندازه سهم سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل به میزان قابل توجهی بیش از سهم ارزش افزوده آن است (ترازنامه بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، سال‌های متعدد).

۲ بررسی نقش ترانزیت در اقتصاد ایران

ترانزیت عبارت است از عبور کالای خارجی از خاک یک کشور که از یک نقطه مرزی کشور وارد و از نقطه مرزی دیگر خارج می‌شود. بنابراین ترانزیت رویه‌ای گمرکی است که به موجب آن اجازه داده می‌شود کالایی خارجی که مقصد و محل مصرف آن خارج از قلمرو جغرافیایی و سیاسی آن می‌باشد تحت نظارت گمرک از یک گمرک در مرز ورود به گمرک مجاز در مرز خروجی هدایت و از خاک ایران برای رسیدن به مقصد عبور کند. در این شرایط تمامی کالاها که مالکیت آنها علی‌الاصول متعلق به افراد حقیقی یا حقوقی خارجی است،^۱ پس از کسب موافقت و مجوز عبور از راه‌های مجاز وارد و سپس از مرزهای مجاز دیگری، از کشور خارج شود. ذکر این نکته لازم است که کالاهای ترانزیتی نمی‌توانند حتی به صورت موقت در داخل کشور مورد استفاده قرار گیرند و سپس از کشور خارج شوند، بلکه فقط اجازه عبور از خاک ایران به آنها داده می‌شود. کالاهایی که به‌عنوان ترانزیت از کشور عبور می‌کنند جزو واردات و صادرات قطعی کشور محسوب نمی‌شود (دفتر آمار و خدمات ماشینی، سال‌های متعدد؛ کرمانی، ۱۳۷۴).

ترانزیت نیز منبع درآمد مناسبی است و قابلیت جبران مشکلات ناشی از نوسانات قیمت نفت (سقوط جهانی بهای نفت) را دارد، ولی با وجود این در مقایسه با بخش صنعت در کشور توجه کمتری به آن شده است. اقتصاد ایران مشابه سایر کشورهای نفت‌خیز دارای وابستگی بالایی به درآمدهای صنعت نفت می‌باشد (عاقبت‌بین یگانه، ۱۳۷۳). جدول ۱ ترکیب درآمدهای دولت را نشان می‌دهد. لازم به توضیح است که درآمدهای نفتی به‌عنوان اصلی‌ترین منابع ارزی کشور، موجبات آسیب‌پذیری بخش‌های اقتصادی را فراهم آورده است به طوری که سهم درآمدهای نفتی در سال ۱۳۸۷ حدود ۴۰ درصد درآمدهای دولت را به‌خود اختصاص داده است. با توجه به ساختار اقتصادی ایران و وابستگی قابل

۱. این کالا می‌تواند ساخت ایران، یا از تولیدات ایران باشد که قبلاً به کشور الف صادر شده و اینک از کشور الف به کشور ب فروخته و صادر می‌شود که برای رسیدن به مقصد ناچار به عبور از خاک کشور شده است.

ملاحظه آن به دنیای خارج (و تکیه بر درآمدهای نفتی) به نظر می‌رسد مسئله تجارت خارجی در بررسی امکان‌پذیری حصول یک برنامه توسعه اقتصادی از اهمیت خاصی برخوردار باشد و رهایی از اقتصاد تک‌محصولی و کاهش وابستگی به درآمدهای نفتی می‌تواند به‌عنوان منطقی‌ترین هدف استراتژیک کشور تلقی شود. از این رو هدف‌گیری به سمت صادرات غیرنفتی به‌عنوان اصلی‌ترین ابزار کاهش وابستگی به درآمدهای نفتی مدنظر قرار گرفته است (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، ۱۳۸۳).

جدول ۱ ترکیب درآمدهای دولت و سهم آن

(میلیارد ریال)

کل	سایر	مالیات	نفت	سال عنوان
۲۸۷۶۶۹/۴۰	۶۶۷۵۲/۶۰	۱۳۴۵۷۴/۴۰	۱۸۶۳۴۲/۴۰	۱۳۸۴
۵۲/۰۳	۲۳۱/۰۲	۵۹/۴۱	۲۳/۸۹	رشد
	۱۷/۲۲	۳۴/۷۱	۴۸/۰۷	سهم
۴۱۳۹۲۷/۹۹	۸۰۴۲۵/۹۰	۱۵۱۶۲۰/۹۰	۱۸۱۸۸۱/۱۰	۱۳۸۵
۶/۷۷	۲۰/۴۸	۱۲/۶۷	-۲/۳۹	رشد
	۱۹/۴۳	۳۶/۶۳	۴۳/۹۴	سهم
۴۷۲۹۹۵/۰۰	۱۰۷۶۶۰/۶۰	۱۹۱۸۱۵/۳۰	۱۷۳۵۱۹/۱۰	۱۳۸۶
۱۴/۲۷	۳۳/۸۶	۲۶/۵۱	-۴/۶۰	رشد
	۲۲/۷۶	۴۰/۵۵	۳۶/۶۹	سهم
۵۹۵۹۷۵/۲۱	۱۴۰۵۸۳/۵۰	۲۳۹۷۴۱/۴۰	۲۱۵۶۵۰/۲۰	۱۳۸۷
۲۶/۰۰	۳۰/۵۸	۲۴/۹۹	۲۴/۲۸	رشد
	۲۳/۵۹	۴۰/۲۳	۳۶/۱۸	سهم

مأخذ: ترازنامه بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، سال‌های متعدد؛ ارقام مربوط به رشد و سهم، محاسبات محقق است.

براساس مطالعه بانک جهانی در سال ۲۰۰۶ حجم تجارت جهانی در سال ۲۰۰۵ بالغ

بر ۱۰۳۶۸ میلیارد دلار و سهم تجارت آسیا در سال مذکور بالغ بر ۲۷۰۶ میلیارد دلار بوده است. چنانچه ۱۰ درصد از ارزش تجارت طبق استاندارد جهانی، به بخش حمل و نقل تخصیص یابد، سهم آسیا رقمی بالغ بر ۲۷۰ میلیارد دلار خواهد بود. اگر از سهم ۴۴ درصدی تجارت کشورهای شمال اروپا، روسیه، آسیای میانه، حوزه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا که بالغ بر ۱۱۰۰ میلیارد دلار است صرف نظر شود و سهم ترانزیت و حمل و نقل کالا در مسیر کریدور شمال - جنوب، که یکی از ۱۰ کریدور مهم دنیاست، تنها ۱۰ درصد برآورد گردد، به ارزشی معادل ۲۷ میلیارد در بخش حمل و نقل بین المللی خواهیم رسید. چنانچه ارزش ترانزیت عبوری از ایران در این کریدور به رغم نقش اصلی و جایگاه بنادر، تنها معادل ۳۰ درصد در نظر گرفته شود به ارزش ترانزیت ۸/۱ میلیارد دلاری خواهیم رسید که بنابر ملاحظاتی بسیار بدبینانه در نظر گرفته شده است. وضعیت موجود در کشور نشان می دهد ارزش ترانزیت کالا در سال حدود ۲ میلیارد دلار بوده که چنانچه سهم ترانزیت فراورده های نفتی^۱ را از مقدار فوق کسر کنیم به رقم ۱/۱ میلیارد دلار خواهیم رسید. بنابراین مشاهده می شود ایران در مسیری قرار دارد که می تواند از محل ترانزیت کالا حداقل به ۸ برابر میزان درآمد فعلی دست یابد. شرایط مذکور به کشور این امکان را می دهد که بتواند علاوه بر اختصاص بخش عمده ای از مبادلات تجاری با کشورهای منطقه، ترانزیت میلیون ها تن کالا بین آسیا و اروپا را از آن مسیرهای خود کند و در موقعیت و آستانه کسب درآمدهای کلان ارزی قرار گیرد؛ به گونه ای که بنابر عقیده برخی از صاحب نظران، درآمد حاصل از این موقعیت اگر نتواند در حد فروش نفت باشد، سهم عمده ای را به خود اختصاص می دهد. البته استفاده از این موقعیت ممتاز، مستلزم زمینه سازی ها و برنامه ریزی های گسترده و حساب شده ای است که بدون انجام آن دستیابی به این هدف مهم ممکن نیست (دفتر آمار و خدمات ماشینی، سال های متعدد). جدول های ۲، ۳ و ۴ ترانزیت کالاها (نفتی و غیرنفتی) را طی سال های ۱۳۸۶-۱۳۸۰ نشان می دهد.

۱. ۴۴ درصد سوپا نفتی که متکی به شبکه حمل و نقل نیست.

جدول ۲ میزان کل ترانزیت کالا از مرزهای کشور به تفکیک نوع عبور ۱۳۸۶-۱۳۸۰

(واحد: هزار تن)

سال		نوع عبور					
۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	
۷۹۱/۰	۸۹۱/۱	۱۰۲۵/۸	۱۳۰۱/۴	۱۵۴۶/۵	۱۷۲۹/۸	۱۵۰۰/۵	جاده‌ای به جاده‌ای (توسط کامیون)
	۱۲/۶۵	۱۵/۱۲	۲۶/۸۷	۱۸/۸۳	۱۱/۸۵	-۱۳/۲۶	رشد
۲۹/۶۰	۲۵/۵۱	۲۴/۵۲	۲۶/۸۳	۳۰/۳۵	۳۰/۶۸	۲۶/۲۳	سهم
۱۶۷/۷	۱۶۶/۵	۲۱۲/۷	۲۰۹/۴	۲۲۴/۹	۳۳۵/۰	۳۶۱/۲	ورود از مرزهای جاده‌ای خروج از بندر (توسط کامیون)
	-۰/۷۲	۲۷/۷۵	-۱/۵۵	۷/۴۰	۴۸/۹۶	۷/۸۲	رشد
۶/۲۸	۴/۷۷	۵/۰۸	۴/۳۲	۴/۴۱	۵/۹۴	۶/۳۱	سهم
۱۰۳۱/۱	۱۴۶۲/۹	۱۵۹۱/۴	۱۷۰۲/۳	۱۶۹۷/۰	۲۰۲۸/۷	۱۹۳۸/۷	ورود از بندر خروج از مرزهای جاده‌ای (توسط کامیون)
	۴۱/۸۸	۸/۷۸	۶/۹۷	-۰/۳۱	۱۹/۵۵	-۴/۴۴	رشد
۳۸/۵۹	۴۱/۸۸	۳۸/۰۴	۳۵/۱۰	۳۳/۳۱	۳۵/۹۸	۳۳/۸۹	سهم
۱۲۳/۴	۱۶۱/۳	۱۸۱/۴	۲۱۸/۴	۳۰۳/۹	۴۰۶/۱	۶۵۵/۳	بندر به بندر (توسط کامیون)
	۳۰/۷۱	۱۲/۴۶	۲۰/۴۰	۳۹/۱۵	۳۳/۶۳	۶۱/۳۶	رشد
۴/۶۲	۴/۶۲	۴/۳۴	۴/۵۰	۵/۹۶	۷/۲۰	۱۱/۴۵	سهم
۵۵۸/۷	۸۱۱/۴	۱۱۷۲/۳	۱۴۱۸/۷	۱۳۲۲/۵	۱۱۳۹/۲	۱۲۶۵/۰	از طریق راه آهن
	۴۵/۲۳	۴۴/۴۸	۲۱/۰۲	-۶/۷۸	-۱۳/۸۶	۱۱/۰۴	رشد
۲۰/۹۱	۲۳/۲۳	۲۸/۰۲	۲۹/۲۵	۲۵/۹۶	۲۰/۲۰	۲۲/۱۱	سهم
۲۶۷۱/۹	۳۴۹۳/۲	۴۱۸۳/۶	۴۸۵۰/۲	۵۰۹۴/۸	۵۶۳۸/۸	۵۷۲۰/۷	جمع کل
	۳۰/۷۴	۱۹/۷۶	۱۵/۹۳	۵/۰۴	۱۰/۶۸	۱/۴۵	رشد

مأخذ: دفتر آمار و خدمات ماشینی، سال‌های متعدد. «گزارش تحلیل ترانزیت خارجی و کارنه‌تیر، گمرک جمهوری اسلامی ایران».

جدول ۳ میزان کل ترانزیت کالاهای غیرنفتی از مرزهای کشور به تفکیک نوع عبور

۱۳۸۰-۱۳۸۶

(واحد: هزار تن)

سال	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
نوع عبور							
جاده‌ای به جاده‌ای (توسط کامیون)	۶۳۳/۱	۷۶۸/۰	۹۵۶/۲	۱۱۲۴/۴	۱۲۴۷/۰	۱۵۲۸/۹	۱۳۷۷/۱
رشد		۲۱/۳۱	۲۴/۵۱	۱۷/۵۹	۱۰/۹۰	۲۲/۶۱	-۹/۹۳
سهم	۲۳/۶۹	۲۱/۹۹	۲۲/۸۶	۲۳/۱۸	۲۴/۴۸	۲۷/۱۱	۲۴/۰۷
ورود از مرزهای جاده‌ای خروج از بنادر (توسط کامیون)	۱۴۸/۵	۱۶۶/۴	۲۱۲/۴	۲۰۹/۳	۲۰۸/۷	۲۲۹/۴	۲۴۷/۶
رشد		۱۲/۰۵	۲۷/۶۴	-۱/۴۶	-۰/۲۹	۹/۹۲	۷/۹۳
سهم	۵/۵۶	۴/۷۶	۵/۰۸	۴/۳۲	۴/۱۰	۴/۰۷	۴/۳۳
ورود از بنادر خروج از مرزهای جاده‌ای (توسط کامیون)	۱۰۱۷/۰	۱۴۴۲/۵	۱۵۷۸/۶	۱۵۳۳/۸	۱۴۹۵/۷	۱۷۰۳/۴	۱۶۶۳/۱
رشد		۴۱/۸۴	۹/۴۴	-۲/۸۴	-۲/۴۸	۱۳/۸۹	-۲/۳۷
سهم	۳۸/۰۶	۴۱/۲۹	۳۷/۷۳	۳۱/۶۲	۲۹/۳۶	۳۰/۲۱	۲۹/۰۷
بنادر به بنادر (توسط کامیون)	۹۷/۴	۱۶۰/۶	۱۷۳/۱	۱۹۹/۷	۳۰۲/۳	۳۹۰/۲	۶۵۱/۴
رشد		۶۴/۸۹	۷/۷۸	۱۵/۳۷	۵۱/۳۸	۲۹/۰۸	۶۶/۹۴
سهم	۳/۶۵	۴/۶۰	۴/۱۴	۴/۱۲	۵/۹۳	۶/۹۲	۱۱/۳۹
از طریق راه آهن	۴۴۷/۷	۵۶۷/۳	۵۳۳/۶	۶۵۳/۲	۷۸۱/۰	۷۲۲/۲	۹۶۹/۲
رشد		۲۶/۷۱	-۵/۹۴	۲۲/۴۱	۱۹/۵۷	-۷/۵۳	۳۴/۲۰
سهم	۱۶/۷۶	۱۶/۲۴	۱۲/۷۵	۱۳/۴۷	۱۵/۳۳	۱۲/۸۱	۱۶/۹۴
جمع کل	۲۳۴۳/۷	۳۱۰۴/۸	۳۴۵۳/۹	۳۷۲۰/۴	۴۰۳۴/۷	۴۵۷۴/۱	۴۹۰۸/۴
رشد		۳۲/۴۷	۱۱/۲۴	۷/۷۲	۸/۴۵	۱۳/۳۷	۷/۳۱

مأخذ: همان.

جدول ۴ میزان کل ترانزیت کالاهای نفتی از مرزهای کشور به تفکیک نوع عبور

۱۳۸۰-۱۳۸۶

(واحد: هزار تن)

سال	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
نوع عبور							
جاده‌ای به جاده‌ای (توسط کامیون)	۱۵۷/۹	۱۲۲/۲	۶۹/۶	۱۷۷/۰	۲۹۹/۵	۲۰۰/۸	۱۲۲/۳
رشد		-۲۲/۶۱	-۴۳/۰۴	۱۵۴/۳۱	۶۹/۲۱	-۳۲/۹۵	-۳۹/۰۹
سهم	۵/۹۱	۳/۵۰	۱/۶۶	۳/۶۵	۵/۸۸	۳/۵۶	۲/۱۴
ورود از مرزهای جاده‌ای خروج از بنادر (توسط کامیون)	۱۹/۱	۰/۱	۰/۳	۰/۱	۱۶/۲	۱۰۵/۷	۱۱۳/۵
رشد		-۹۹/۴۸	۲۰۰	-۶۶/۶۷	۱۶۱۰۰	۵۵۲/۴۷	۷/۳۸
سهم	۰/۷۱	۰/۰۰	۰/۰۱	۰/۰۰	۰/۳۲	۱/۸۷	۱/۹۸
ورود از بنادر خروج از مرزهای جاده‌ای (توسط کامیون)	۱۴/۱	۲۰/۵	۱۲/۸	۱۶۸/۵	۲۰۱/۳	۳۲۵/۳	۲۷۵/۶
رشد		۴۵/۳۹	-۳۷/۵۶	۱۲۱۶/۴۱	۱۹/۴۷	۶۱/۶۰	-۱۵/۲۸
سهم	۰/۵۳	۰/۵۹	۰/۳۱	۳/۴۷	۳/۹۵	۵/۷۷	۴/۸۲
بنادر به بنادر (توسط کامیون)	۲۶/۰	۰/۶	۸/۴	۱۸/۷	۱/۶	۱۶/۰	۳/۹
رشد		-۹۷/۶۹	۱۳۰۰/۰۰	۱۲۲/۶۲	-۹۱/۴۴	۹۰۰	-۷۵/۶۳
سهم	۰/۹۷	۰/۰۲	۰/۲۰	۰/۳۹	۰/۰۳	۰/۲۸	۰/۰۷
از طریق راه آهن	۱۱۱/۱	۲۴۴/۱	۶۳۸/۷	۷۵۶/۶	۵۴۱/۵	۴۱۷/۰	۲۹۵/۷
رشد		۱۱۹/۷۱	۱۶۱/۶۶	۱۸/۴۶	-۲۸/۴۳	-۲۲/۹۹	-۲۹/۰۹
سهم	۴/۱۶	۶/۹۹	۱۵/۲۷	۱۵/۶۰	۱۰/۶۳	۷/۴۰	۵/۱۷
جمع کل	۳۲۸/۲	۳۸۷/۵	۷۲۹/۸	۱۱۲۰/۹	۱۰۶۰/۱	۱۰۶۴/۸	۸۱۲/۲
رشد		۱۸/۰۷	۸۸/۳۴	۵۳/۵۹	-۵/۴۲	۰/۴۴	-۲۳/۷۲

مأخذ: همان.

۳ ساختار اقتصادی آسیای میانه

آسیای میانه منطقه وسیعی است که حدود ۴۰۰۳ هزار کیلومتر مربع مساحت داشته و از شرق به کشورهای مغولستان و چین از جنوب به کشورهای افغانستان و ایران از جنوب غربی و غرب به دریای خزر و از شمال و شمال غربی به منطقه سردسیر و یخبندان سیبری (روسیه) محدود و محصور می‌باشد.

به‌طور کلی اگر منابع معدنی شوروی سابق را در نظر بگیریم، آسیای میانه دارای ۲۶ درصد زغال‌سنگ، بیش از ۳۲ درصد کروم، ۹۰ درصد اورانیوم، بیش از ۹۵ درصد فسفر، ۷۶ درصد مس، ۹۵ درصد جیوه و ۸۶ درصد سرب و قلع است (وزارت امور خارجه، ۱۳۷۴). منطقه آسیای میانه شامل پنج جمهوری قزاقستان، قرقیزستان، ترکمنستان، ازبکستان و تاجیکستان می‌شود. بزرگ‌ترین مزیت اقتصادی این منطقه در منابع عظیم انرژی یعنی گاز، نفت، زغال‌سنگ و نیروی هیدروالکتریک است.

در جمهوری‌های آسیای میانه به‌ویژه جمهوری ترکمنستان، ازبکستان و تاجیکستان بخش اعظم درآمد ارزی از مواد خام معدنی است که بدون عمل‌آوری یا ارزش افزوده به میزان قابل توجهی صادر می‌شود. کشورهای آسیای میانه بدون استثنا همگی دارای منابع نفت و برخی دارای منابع گاز و زغال‌سنگ‌اند، ولی در عین حال همه این کشورها از کمبود انرژی رنج می‌برند. دلیل این کمبود انرژی در جمهوری‌های آسیای میانه بی‌بهره بودن از تکنولوژی بالای اکتشاف، استحصال و استخراج نفت و گاز، همچنین عدم امکان دسترسی به بازارهای بین‌المللی و عدم دسترسی به دریاها و آزاد می‌باشد. با وجود این آسیای میانه تازه‌واردی ضعیف به بازار جهانی نیست. قزاقستان کشوری پیشگام در تولید سوخت و مواد معدنی و انواع تولیدات مواد معدنی است. این کشور توان صادراتی عظیمی در سوخت، سنگ معدن و مواد معدنی غیرفلزی دارد و مبنای اقتصادی دیگر کشورهای آسیای میانه بر مواد معدنی‌ای نظیر طلا و گاز در ازبکستان، گاز در ترکمنستان و اورانیوم در قرقیزستان و تاجیکستان است. میزان برخورداری از منابع و ذخایر زیرزمینی است که قدرت اقتصادی هر یک از این جمهوری‌ها را تعیین می‌کند (سرچشمی، ۱۳۷۵).

طبق جدول ۵ در منطقه آسیای میانه در سال ۲۰۰۸، جمهوری قزاقستان به طور آشکار رهبری اقتصادی را در دست دارد. ازبکستان از حجم اقتصادی مشابهی برخوردار است، اما به دلیل جمعیت زیاد و منابع طبیعی کمتر، بار مشکلات جدی تری را به دوش می کشد. از نظر شاخص های سرانه، ترکمنستان جایگاه دوم را دارد. قرقیزستان و تاجیکستان در بدترین وضعیت قرار دارند و این به دلیل جمعیت کم و برخورداری از اقتصادی کوچک است. توان توسعه اقتصادی در این دو کشور به دلیل منابع نسبتاً ضعیف معدنی و کشاورزی، بسیار محدود می باشد. شاخص های سرانه آسیای میانه نسبتاً بالاست. آسیای میانه نسبت به هند و چین، و ایران، ترکیه و پاکستان در سال ۲۰۰۷ تولید ناخالص داخلی سرانه بالاتری داشته است. هرچند در سال ۲۰۰۸ این شاخص ها سیر صعودی داشته اند، اما تحلیل مذکور در این سال نیز همانند سال قبل صادق می باشد.

جدول ۵ برخی از متغیرهای کلان کشورهای منطقه

سال ۲۰۰۸		سال ۲۰۰۷		جمعیت به میلیون در سال ۲۰۰۸	کشور یا منطقه
تولید ناخالص داخلی سرانه (دلار) به قیمت ثابت سال ۲۰۰۰	تولید ناخالص داخلی (میلیون دلار) به قیمت ثابت سال ۲۰۰۰	تولید ناخالص داخلی سرانه (دلار) به قیمت ثابت سال ۲۰۰۰	تولید ناخالص داخلی (میلیون دلار) به قیمت ثابت سال ۲۰۰۰		
۸۳۴۰	۱۳۳۴۴۲	۶۶۹۰	۱۰۴۸۵۳	۱۶	قزاقستان
۱۰۳۴	۲۷۹۳۴	۸۲۶	۲۲۳۰۸	۲۷	ازبکستان
۳۰۶۵	۱۵۳۲۷	۲۵۸۷	۱۲۹۳۳	۵/۰	ترکمنستان
۱۰۱۱	۵۰۵۹	۷۴۹	۳۷۴۵	۵/۰	قرقیزستان
۷۳۳	۵۱۳۴	۵۳۰	۳۷۱۲	۷/۰	تاجیکستان
				۶۰	کل آسیای میانه
۱۱۸۰۶	۱۶۷۶۴۸۴	۹۰۸۵	۱۲۹۰۰۸۲	۱۴۲	روسیه

جدول ۵ برخی از متغیرهای کلان کشورهای منطقه

کشور یا منطقه	جمعیت به میلیون در سال ۲۰۰۸	سال ۲۰۰۷		سال ۲۰۰۸	
		تولید ناخالص داخلی (میلیون دلار) به قیمت ثابت سال ۲۰۰۰	تولید ناخالص داخلی سرانه (دلار) به قیمت ثابت سال ۲۰۰۰	تولید ناخالص داخلی (میلیون دلار) به قیمت ثابت سال ۲۰۰۰	تولید ناخالص داخلی سرانه (دلار) به قیمت ثابت سال ۲۰۰۰
ایران	۷۲	۲۸۶۰۵۸	۳۵۴۰	۲۸۶۰۵۸	۳۵۴۰
ترکیه	۷۴	۶۵۵۸۵۱	۸۸۶۳	۶۵۵۸۵۱	۹۹۳۰
پاکستان	۱۶۶	۱۴۲۸۹۳	۸۸۲	۱۴۲۸۹۳	۹۹۱
ایران، ترکیه و پاکستان	۳۱۲				
عربستان سعودی	۲۵	۳۸۱۶۸۳	۱۵۹۰۳	۳۸۱۶۸۳	۱۸۷۵۲
هند	۱۱۴۰	۱۱۷۶۸۹۰	۱۰۴۷	۱۱۷۶۸۹۰	۱۰۱۷
چین	۱۳۲۵	۳۲۰۵۵۰۷	۲۴۳۲	۳۲۰۵۵۰۷	۳۲۶۶
عربستان سعودی، هند و چین	۲۴۹۰				

نکته: متغیرهای سرانه، محاسبات محقق است.

Source: Ibid.

جدول ۶ تجارت خارجی کشورهای آسیای میانه را برای سال‌های ۲۰۰۸-۲۰۰۷ نشان می‌دهد. قزاقستان و قرقیزستان از نظر حجم تجارت فعال‌ترین کشورهای منطقه در سال ۲۰۰۸ می‌باشند که این امر با اتکا به منابع سرشار طبیعی و ذخایر زیرزمینی آنها عملی گردیده است. قرقیزستان از نظر واردات، نیازمندتر از سایر کشورها نشان می‌دهد، به طوری که از نظر تراز تجاری همواره با کسری مواجه بوده است. مطالعات همچنین گویای این حقیقت است که در سال‌های اخیر، کشورهای آسیای میانه از نظر توسعه صادراتی برنامه‌های متعددی اجرا کرده‌اند

(دفتر آموزش و پژوهش سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، ۱۳۷۴)، اما در سال ۲۰۰۸ نسبت به سال قبل آن صادرات حدود ۳۹ درصد کاهش و در مقابل، واردات در حدود ۱۷ درصد افزایش یافته است. بنابراین به نظر می‌رسد اغلب کشورها در اجرای برنامه‌های توسعه صادرات موفق نبوده و سال به سال بیشتر از قبل وابستگی نشان داده‌اند. در این خصوص کاهش حجم مبادلات تجاری بین‌المللی (صادرات و واردات) مؤید این مطلب است.

جدول ۶ تجارت خارجی کشورهای آسیای میانه در سال ۲۰۰۷-۲۰۰۸

(میلیون دلار)

کشورها	سال							
	۲۰۰۸		۲۰۰۷					
	تراز تجاری	حجم تجارت	واردات	صادرات	تراز تجاری	حجم تجارت	واردات	صادرات
قزاقستان	۳۲۹۵	۷۹۰۷۳	۳۷۸۸۹	۴۱۱۸۴	۱۴۹۹۹	۸۰۵۱۱	۳۲۷۵۶	۴۷۷۵۵
رشد	-۷۸/۰۳	-۱/۷۹	۱۵/۶۷	-۱۳/۷۶				
سهم		۶۵/۵۹	۶۸/۶۶	۶۳/۰۰		۵۲/۲۹	۶۹/۷۹	۴۴/۶۲
ازبکستان	۵۱۰۰	۱۵۶۲۰	۵۲۶۰	۱۰۳۶۰	۴۲۹۰۷	۵۲۶۰۳	۴۸۴۸	۴۷۷۵۵
رشد	-۸۸/۱۱	-۷۰/۳۱	۸/۵۰	-۷۸/۳۱				
سهم		۱۲/۹۶	۹/۵۳	۱۵/۸۵		۳۴/۱۶	۱۰/۳۳	۴۴/۶۲
ترکمنستان	۶۱۰۰	۱۵۴۶۰	۴۶۸۰	۱۰۷۸۰	۴۴۶۰	۱۳۳۸۰	۴۴۶۰	۸۹۲۰
رشد	۳۶/۷۷	۱۵/۵۵	۴/۹۳	۲۰/۸۵				
سهم		۱۲/۸۲	۸/۴۸	۱۶/۴۹		۸/۶۹	۹/۵۰	۸/۳۳
قرقیزستان	-۲۴۴۳	۵۷۲۷	۴۰۸۵	۱۶۴۲	-۱۲۸۲	۳۵۵۲	۲۴۱۷	۱۱۳۵
رشد	۹۰/۵۶	۶۱/۲۳	۶۹/۰۱	۴۴/۶۷				
سهم		۴/۷۵	۷/۴۰	۲/۵۱		۲/۳۱	۵/۱۵	۱/۰۶
تاجیکستان	-۱۸۶۴	۴۶۷۶	۳۲۷۰	۱۴۰۶	-۹۸۷	۳۹۲۳	۲۴۵۵	۱۴۶۸

جدول ۶ تجارت خارجی کشورهای آسیای میانه در سال ۲۰۰۷-۲۰۰۸

(میلیون دلار)

کشورها	سال							
	۲۰۰۸		۲۰۰۷					
	تراز تجاری	حجم تجارت	صادرات	واردات	تراز تجاری	حجم تجارت	صادرات	واردات
رشد	۸۸/۸۶	۱۹/۱۹	۳۳/۲۰	-۴/۲۲				
سهم		۳/۸۸	۵/۹۳	۲/۱۵		۲/۵۵	۵/۲۳	۱/۳۷
کل آسیای میانه	۱۰۱۸۸	۱۲۰۵۵۶	۵۵۱۸۴	۶۵۳۷۲	۶۰۰۹۷	۱۵۳۹۶۹	۴۶۹۳۶	۱۰۷۰۳۳
رشد	-۸۳/۰۵	-۲۱/۷۰	۱۷/۵۷	-۳۸/۹۲				

نکته: متغیرهای سرانه، محاسبات محقق است.

Source: Ibid.

۴ کریدورهای بین‌المللی میان آسیا و اروپا

مطالعات اخیر نشان می‌دهد جریان تجارت دوجانبه کشورهای آسیای میانه به کشورهای واقع شده در مثلث ترسیمی بین اروپای جنوبی، غربی و مرکزی متمایل می‌باشد. این کشورها همچنین فدراسیون روسیه و غرب اورال را شامل می‌شود. توزیع تجارت کشورهای آسیای میانه با اروپا به چهار زیرگروه تقسیم می‌گردد که عبارت‌اند از (مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۱۳۷۷؛ علیخانی، ۱۳۷۷):

- گروه اول: گروه کشورهای شمال غربی شامل: استونی، فنلاند، لتویا، لیتوانی، نروژ و سوئد.
- گروه دوم: گروه کشورهای غربی شامل: دانمارک، ایرلند، فرانسه، آلمان، لهستان، فدراسیون روسیه (غرب اورال)، بریتانیای کبیر و کشورهای بنلوکس (بلژیک، هلند و لوکزامبورگ).
- گروه سوم: گروه کشورهای مرکزی شامل: اتریش، جمهوری چک، مجارستان، رومانی، جمهوری اسلواک و سوئیس.
- گروه چهارم: گروه کشورهای جنوبی شامل: آذربایجان، ایتالیا، یونان، پرتغال، اسپانیا و ترکیه.

۴-۱ کریدورهای ترانزیتی بین آسیای میانه و اروپا

ترانزیت کالا بین آسیای میانه و اروپا از سه کریدور محتمل زیر هدایت می شود:

۱. کریدور شمالی: ^۱ با حرکت کالا از آسیای میانه به اروپا از طریق فدراسیون روسیه.

۲. کریدور میانی: ^۲ حرکت کالا با قطع عرض دریای خزر، کشورهای قفقاز و دریای سیاه قبل از ادامه مسیر از طریق کشورهای اروپای مرکزی.

۳. کریدور جنوبی: ^۳ با حرکت کالا از طریق جمهوری اسلامی ایران، ترکیه و کشورهای اروپای مرکزی.

علاوه بر راه های مذکور، می توان از مسیرهای دیگری نیز برای اتصال کریدورها به یکدیگر استفاده کرد. برای مثال، کریدور شمالی و مرکزی می توانند در غرب دریای خزر منشعب شوند.

۴-۲ مسیرهای راه آهن ترانزیتی بین آسیای میانه و اروپا

۴-۲-۱ کریدور شمالی

این کریدور، جابه جایی کالاهای آسیای میانه و اروپا را از طریق فدراسیون روسیه و روسیه سفید یا اوکراین تسهیل می کند. زیربنای راه آهن در این کریدور بسیار وسیع و توسعه یافته است (غروی، ۱۳۷۶).

● قزاقستان، پنج نقطه اصلی برای دسترسی به سیستم راه آهن فدراسیون روسیه وجود دارد. سه نقطه آنها یعنی پرتوپوال،^۴ پرسنوگورکوفکا^۵ و زولوتایا سپکا^۶ در شمال و اورنبورگ^۷ و آستاراخان به ترتیب در شمال غربی و غرب کشور قرار دارند. از نقاط شمالی، انشعاب

1. Northern Corridor (NC)
2. Central Corridor (CC)
3. Southern Corridor (SC)
4. Pertopoval
5. Presnogorkovka
6. Zolotaya Sepka
7. Orenburg

راه آهن به طرف اکتیرینبورگ^۱ (جایی که به راه آهن ماورای سیبری متصل می شوند) و روسیه، شرق دور را به مسکو متصل می کند. از اورنبورگ، یک انشعاب به طرف مسکو و سپس به طرف مینسک^۲ و برست^۳ در روسیه سفید ادامه یافته و در ادامه از طریق لهستان (ورشو) و آلمان به اروپای غربی ختم می شود. از آستاراخان، در ساحل شمالی دریای خزر یک انشعاب به ولگاگراد^۴ و سپس به مرز بین فدراسیون روسیه و اوکراین می رسد.

● ازبکستان، کالای حمل شده با راه آهن می تواند از یکی از دو کریدور اصلی زیر حرکت کند:

۱. از طریق تاشکند، به طرف قزاقستان با قطع مرز فدراسیون روسیه در جنوب

اورنبورگ.

۲. از طریق بخارا (در جنوب ازبکستان) و سپس چارجو^۵ (در ترکمنستان) و بعد سمت شمال غربی با استفاده از انشعاب راه آهن واقع در دو طرف مرز بین ازبکستان و ترکمنستان و سپس به قزاقستان در نزدیکی بینو^۶ و بالاخره منتهی به ایستگاه بزرگ اتصالی در مکات^۷ مکان های دسترسی به جهت غربی، با قطع فدراسیون در نزدیکی آستاراخان و سپس از طریق ولگاگراد و اوکراین به غرب اروپا، یا در یک جهت شمال شرقی، با قطع فدراسیون روسیه در نزدیکی اورنبورگ و سپس به مسکو و اروپای غربی از طریق روسیه سفید.

● ترکمنستان، کالای حمل شده به وسیله راه آهن در جهت های زیر هدایت می شود:

۱. به چارجو شمال بینو و مکات در قزاقستان و سپس به آستاراخان و اورنبورگ

(فدراسیون روسیه).

۲. به ترکمن باشی و سپس با قطع دریای خزر با استفاده از کریدور مرکزی.

1. Ekaterinburg
2. Minsk
3. Brest
4. Volgograd
5. Chardjev
6. Beineu
7. Makat

۴-۲-۲ کریدور مرکزی

کریدور مرکزی برای جابه‌جایی کالا با راه آهن از طریق بندر ترکمن‌باشی (کرانسوودسک) در ترکمنستان و با قطع دریای خزر به وسیله فری بت^۱ برای رسیدن به بندر باکو (آذربایجان) و از باکو مسیرهای متفاوتی برای حرکت به طرف اروپا وجود دارد که عبارت‌اند از:

● در امتداد راه آهن آن‌سوی قفقاز به بنادر پوتی^۲ یا باتومی^۳ در گرجستان واقع در دریای سیاه و در امتداد دریای سیاه به بنادر اوکراین (اودسا^۴ و ایلیشوسک^۵)، بلغارستان (وارنا^۶ و بورگاس^۷) یا رومانی و سپس از طریق کشورهای اروپای مرکزی به طرف اروپای غربی.

● از ساحل غربی دریای خزر به سمور^۸ در مرز بین فدراسیون روسیه و آذربایجان و سپس از طریق فدراسیون روسیه و اوکراین به اروپای غربی.

● با عبور از آذربایجان و گرجستان در امتداد خط آن‌سوی قفقاز به وسلوی^۹ در مرز بین فدراسیون روسیه و گرجستان و از طریق فدراسیون روسیه و اوکراین به اروپای غربی.

● در امتداد مرز جنوبی آذربایجان، با عبور از ارمنستان به آخوریک^{۱۰} و سپس از طریق ترکیه به کریدور جنوبی.

۴-۲-۳ کریدور جنوبی

استفاده کریدور جنوبی در ارسال کالا از هر کشور آسیای میانه به سرخس واقع در مرز ترکمنستان و جمهوری اسلامی ایران و از آنجا به وسیله راه آهن سرخس - مشهد و با استفاده از راه آهن جمهوری اسلامی ایران به ترکیه است که پس از ترکیه نیز دو مسیر وجود دارد:

1. Ferry Boat
2. Poti
3. Botumi
4. Odessa
5. Liyshevsk
6. Varna
7. Burgas
8. Samur
9. Veceloye
10. Akhurik

- به کاپیکوله^۱ در مرز بلغارستان و سپس به اروپای غربی؛
- به بندر سامسون^۲ در دریای سیاه، در امتداد دریای سیاه به بنادر اوکراین، بلغارستان، رومانی و سپس به اروپا با استفاده از کریدور مرکزی.

۳-۴ مسیرهای جاده‌ای ترانزیتی بین آسیای میانه و اروپا

۴-۳-۱ کریدور شمالی

کریدور شمالی می‌تواند برای حمل‌ونقل کالا از طریق فدراسیون روسیه و سپس روسیه سفید با اوکراین مورد استفاده قرار گیرد. زیربنای جاده‌ای در شوروی سابق به‌خوبی توسعه یافته‌اند، با این حال کمتر از راه آهن برای حمل‌ونقل بین آسیای میانه و اروپا مناسب‌اند (علیخانی، ۱۳۷۷).

- **قزاقستان**، سه نقطه اصلی برای دسترسی به شبکه راه‌های فدراسیون روسیه وجود دارد. یکی از نقاط فردروفکا^۳ در شمال و دیگری اورالسک^۴ در شمال غربی است که هر دو نقطه با راه‌های انشعابی به مسکو می‌رسند و سپس تا مینسک و برست در روسیه سفید ادامه می‌یابند و از طریق لهستان (ورشو) و آلمان به اروپای غربی ختم می‌شوند. سومین نقطه آکتی‌رائو^۵ در غرب است که می‌توان کالا را به ولگاگراد و میسکی^۶ و سپس از طریق فدراسیون روسیه و اوکراین به اروپای غربی ارسال کرد.

- **ازبکستان**، می‌توان کالا را در یکی از دو مسیر زیر جابه‌جا کرد:

۱. از طریق تاشکند یعنی از نقطه‌ای که می‌تواند در طول راه انشعابی از طریق غرب قزاقستان به اکتجوبینسک^۷ و از آنجا به اورالسک یا آکتی‌رائو برود.

1. Kapikule
 2. Samsun
 3. Ferdorovka
 4. Uralsk
 5. Aktyrau
 6. Maisky
 7. Aktjubinsk

۲. از طریق بخارا و نوکوس^۱ در شمال، جایی که می‌تواند به آکتی‌رائو (قزاقستان) و آستاراخان (فدراسیون روسیه) برود.

• **ترکمنستان**، بهترین جهت حرکت و جابه‌جایی کالا به چارگو و سپس به طرف شمال یعنی نوکوس (ازبکستان) و بینو (قزاقستان) و از آنجا به طرف آکتی‌رائو (قزاقستان) و آستاراخان (فدراسیون روسیه) است.

۲-۳-۴ کریدور مرکزی

استفاده از کریدور مرکزی برای جابه‌جایی کالا به وسیله جاده به بندر ترکمن‌باشی (ترکمنستان) سپس با قطع دریای خزر به بندر باکو (آذربایجان) و از باکو به یکی از روش‌های زیر تا اروپا ادامه می‌یابد.

• از طریق آذربایجان و گرجستان به بنادر پوتی یا باتومی (گرجستان) در امتداد دریای سیاه به بنادر اوکراین (اودسا و ایلشوسک) یا بلغارستان (وارنا و بورگاس) و سپس از طریق کشورهای اروپای مرکزی به اروپای غربی.

• در طول ساحل غربی دریای خزر به سمور در مرز بین فدراسیون روسیه و آذربایجان و سپس به روستف^۲ و غرب اروپا از طریق اوکراین.

• از طریق آذربایجان و گرجستان به لسلیدز^۳ در مرز بین فدراسیون روسیه و آذربایجان و گرجستان و سپس به روستف از طریق اوکراین به اروپای غربی.

• از طریق آذربایجان به ارمنستان به شهرهای مارکارا^۴ یا آخوریگک و سپس از طریق ترکیه به کریدور جنوبی.

1. Nukus
2. Rostov
3. Lecelidze
4. Markara

۳-۴-۴ کریدور جنوبی

استفاده از کریدور جنوبی برای هر سه کشور از طریق ترکمنستان برای حمل کالا در سه نقطه مرزی با جمهوری اسلامی ایران یعنی سرخس، گودان^۱ و گودریولوم^۲ و از آنجا در امتداد شمال ایران به ترکیه و از آنجا به یکی از دو روش زیر به اروپای غربی:

- به کاپیکوله در مرز بلغارستان و سپس به اروپای غربی.
- به بنادر سامسون و یا ترابوزان در دریای سیاه و در امتداد دریای سیاه به بنادر اوکراین یا بلغارستان و سپس اروپا در کریدور میانی.

۵ مسیرهای دریا به زمین^۳

مسیرهای دیگری که از زمان‌های دور، بین آسیای میانه و اروپا مدنظر بوده است، امکان ارتباطی دریا به زمین از طریق بنادر و با استفاده از امکانات راه و راه‌آهن است. برای مثال در خلیج فارس و بندرعباس در ایران یا در اقیانوس هند، بندر پاکستانی کراچی یا در دریای مدیترانه، بنادر مرسین، اسکندرون و از میر از کشور ترکیه. بهترین راه دسترسی به بندرعباس از طریق ترکمنستان و ایران، دسترسی به کراچی از طریق چین و پاکستان و دسترسی به بنادر ترکیه از طریق ایران می‌باشد.

۶ آسیای میانه و اهمیت دستیابی به آب‌های آزاد بین‌المللی

بعد از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و کسب استقلال توسط جمهوری‌های مسلمان آسیای میانه و قفقاز، دولتمردان این جمهوری‌ها، تلاش فراوانی را برای احیای اقتصاد فقیر و وابسته کشورهايشان آغاز کردند. اما به دلیل اجرای سیاست‌های اقتصادی دقیقاً طراحی شده کرملین، کشورهای مزبور در مسیر بازسازی با مشکلات و موانع عدیده‌ای

1. Gaudan

2. Godriolum

3. Sea-cum-land

مواجه‌اند. از جمله مشکلات اساسی جمهوری‌های مسلمان‌نشین شوروی سابق در زمینه اقتصاد و بازرگانی خارجی، وابستگی این کشورها به قلمرو روسیه و تأسیسات موجود در آن است. در دوران حکومت شوروی سابق، جاده‌ها، خطوط راه آهن، خطوط لوله انتقال نفت و گاز به نحوی احداث شده بودند که در نهایت به روسیه ختم می‌شدند. این موضوع پس از کسب استقلال یک مشکل عمومی برای جمهوری‌های مزبور به منظور حمل و نقل کالاهای صادراتی و وارداتی آنها به وجود آورد و در حال حاضر از این وضعیت، روسیه کمال استفاده را برای باج‌خواهی از حکومت‌های جوان این کشورها می‌کند.

۱-۶ شبکه ارتباطی آسیای میانه به آب‌های آزاد

کشورهای آسیای میانه به سبب عوامل جغرافیایی، اقتصادی، تاریخی، فرهنگی، قومی و مذهبی از ویژگی‌هایی برخوردارند. نخست آنکه، این منطقه از لحاظ جغرافیایی در محل تقاطع اروپا در غرب و آسیا در شرق واقع شده و از شمال به روسیه و از جنوب نیز به کشورهای مسلمان منطقه محدود است. در نتیجه از موقعیت استراتژیک بسیار مهمی برخوردار است. دوم آنکه، این منطقه مستقیماً به دریا راه ندارد و تنها می‌تواند با عبور از خاک همسایگان به آب‌های آزاد جهان راه پیدا کند. گرچه در حقوق بین‌الملل مسئله حق ترانزیت و دسترسی کشورهای بدون ساحل به دریا از طریق کشورهای ثالث ساحلی همواره به عنوان یک موضوع محدودکننده حاکمیت و تمامیت ارضی دولت‌های عبوری مطرح بوده، اما از آنجا که توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورهای بدون ساحل عمدتاً در گرو دسترسی آنان به دریا و راه‌های عبوری از کشورهای مجاور ساحلی بوده، از قدیم‌الایام این تنگنا از طریق توافق‌های دو یا چندجانبه مرتفع شده است و به نظر می‌رسد همسایگان کشورهای منطقه آسیای میانه و قفقاز نیز خود در قدم اول مایل به ترانزیت کالاهای صادراتی از این مناطق باشند.

با وجود این به سبب ضرورت انجام تجزیه و تحلیل‌های لازم، شبکه ارتباطی کل منطقه

آسیای میانه به دو بخش مسیرهای حمل زمینی به بنادر شمالی و غربی و مسیرهای حمل زمینی به بنادر جنوبی و شرقی تقسیم که به طور مجزا بررسی می‌گردد (سرچشمی، ۱۳۷۵).

۱-۱-۶ مسیرهای زمینی به بنادر شمالی و غربی

این مسیرها، راه‌های سنتی ریلی است که از کشورهای مشترک‌المنافع گذشته و امکان دسترسی به آب‌های دریای بالتیک، سیاه و مدیترانه را فراهم می‌سازد. عمده مزیت این شبکه، اتصال خطوط راه‌آهن تمام کشورهای آسیای میانه به شبکه سراسری کشورهای مشترک‌المنافع می‌باشد، اما در عین حال کاستی‌هایی نیز دارد که در زیر به آنها اشاره خواهد شد. دسترسی به دریاهاى مذکور تنها از طریق استفاده از بنادر روسیه و گرجستان امکان‌پذیر است (سلیمانی، ۱۳۸۳).

۱. مسیر روسیه فدراتیو: به علت نزدیکی کشورهای اروپایی با یکدیگر و وجود مرزهای مشترک زمینی، حمل و نقل جاده‌ای و ریلی از سرعت و کارایی بیشتری برخوردار بوده و همواره در حال توسعه است. توجه به روند رو به رشد، تکنولوژی تولید صنعتی به سرعت به سمت تخصصی شدن پیش رفته تا جایی که برای تولید یک فرایند بایستی ده‌ها کارخانه مثل حلقه‌های زنجیر در کنار هم قرار گیرند. ارتباط این صنایع به حدی پیچیده است که به راحتی نمی‌توان جایگاه هر یک را در عرصه تولید مشخص کرد. ولی واقعیت این پیچیدگی در همین ارتباطات می‌باشد. بدین لحاظ سیستم حمل و نقل اروپا مانند شریان‌ها، ارتباط داخلی و خارجی اروپا را شکل می‌دهند. آنچه که در حمل و نقل اروپا قابل توجه است، سرعت انتقال و جابه‌جایی کالا می‌باشد. جاده در مسیرهای کوتاه نقش تعیین‌کننده‌ای دارد و در مسیرهای طولانی‌تر راه‌آهن نقش اصلی را ایفا می‌کند. بدین ترتیب راه‌آهن اروپا در جذب کالا و مسافر با ارائه تسهیلات، سرعت بیشتر و هزینه کمتر گوی سبقت را از دیگر رقبای خود ربوده است. روسیه با گستردگی زیاد و دارا بودن مرز آبی در دریای سیاه و بالتیک و مرزهای مشترک با جمهوری‌های تازه استقلال یافته نظیر استونی، لتونی، بیلوروسی و اوکراین

به اروپا دسترسی دارد. در زمان استقرار نظام کمونیستی در کشور شوروی توسعه سیستم حمل و نقل هوایی و ریلی بیش از جاده مدنظر بود، در نتیجه این کشور از لحاظ حمل و نقل ریلی از توان بالایی برخوردار است و این شبکه به تمام جمهوری‌های استقلال یافته نیز ارتباط دارد. خطوط آهن در دریای سیاه در بنادر سوچی و نووروسیسک آغاز و در چندین نقطه به کشور قزاقستان در بنادر آستاراخان و ماه‌چ قلعه به دریای خزر متصل می‌شود.

یکی دیگر از امکانات ترانزیتی روسیه، کانال ولگا - دن می‌باشد. کانال ولگا - دن، یک رود مصنوعی است که دریای خزر را به دریای سیاه ارتباط می‌دهد. عمق آب در این کانال ۳/۵ متر و حداکثر ظرفیت عبور کشتی در شرایط بهینه ۴۰۰۰ تن است. این کانال به علت پایین تر بودن سطح آب دریای خزر (به اندازه ۳۷ متر) نسبت به دریای سیاه و آب‌های آزاد از ۷ حوضچه تشکیل شده است که به ترتیب کشتی وارد هر یک از این حوضچه‌ها می‌شود و سپس با تطابق سطح، وارد حوضچه دیگر می‌گردد تا مسیر را طی کند. به این ترتیب عبور یک کشتی در این شرایط حدود ۸-۷ روز طول می‌کشد و در چند ماه از سال نیز این کانال به علت یخبندان قابل استفاده نیست.

بنابراین بهترین روش ترانزیتی از قلمرو روسیه نسبت به بقیه روش‌ها، حمل و نقل ریلی است، ولی از آنجا که شبکه راه آهن شوروی سابق به صورت ستاره‌ای گسترده شده و در زمان ساخت، بیشتر اتصالات شهرها و مسائل سیاسی و اجتماعی مدنظر بوده تا مسائل اقتصادی، بنابراین انتقال ترانزیت از طریق ریل در روسیه خالی از اشکال و اتلاف وقت نیست. نکته قابل توجه دیگر که از لحاظ سیاسی مطرح می‌باشد، عدم رغبت کشورهای اروپایی به گذر از پهنه روسیه به دلیل جو به وجود آمده طی سال‌های طولانی جنگ سرد است و از سویی کشورهای تازه استقلال یافته که در اکثر موارد به کشور روسیه وابستگی دارند، سعی می‌کنند درصد این وابستگی‌ها را کاهش دهند و تمایل دارند قدرت انتخاب خود را در زمینه تجاری و راه‌های ارتباطی مستقل از روسیه گسترش دهند. از این رو موارد اشاره شده از اهمیت و اعتبار این آلترناتیو به مقدار زیادی می‌کاهند.

۲. مسیر گرجستان و آذربایجان: این مسیر پلی است بین دریای خزر و دریای سیاه^۱ دریای سیاه از طریق مرمره^۲ و دریای اژه^۳ به دریای مدیترانه^۴ و از آنجا به دریای آزاد راه دارد. بنادر سوخومی^۵، پوتی و باتومی کشور گرجستان واقع در کناره شرقی دریای سیاه نقاط مهم این ارتباط را از یک سو و بندر باکو مرکز کشور آذربایجان و بندر ماهاج قلعه کشور روسیه در کنار ساحل غربی دریای خزر دیگر نقاط را به هم متصل می‌کند؛ بندر باکو در این ارتباط نقش مهم‌تری داشته و به جز اتصال از طریق جاده، از طریق خط آهن با سه بندر گرجستان در ارتباط مستقیم است. ارتباط از طریق دریا طی دو مرحله، بدون استفاده از کشتی و همچنین عدم تجهیزات مناسب در بنادر شرقی دریای خزر در کشورهای ترکمنستان و قزاقستان، جابه‌جایی بیش از حد کالا و حمل طولانی مجدد به سمت آمریکا، آفریقا و جنوب شرقی آسیا از موانع و مشکلات این مسیر به حساب می‌آید.

۲-۱-۶ مسیرهای حمل زمینی به بنادر جنوبی و شرقی اروپا

این مسیرها راه‌های ارتباطی آسیای میانه با بنادر اصلی کشورهای ساحلی چین، پاکستان و ایران را ترسیم می‌کنند. بنادر اصلی کشورهای ساحلی برای ارائه خدمات ترانزیت به آسیای میانه عبارت‌اند از:

- چین: بندر لیان یون کانگ، کویندائو، تیان یان و شانگهای؛

- پاکستان: بندر کراچی و بندر قاسم؛

- ایران: بندرعباس و چابهار (دفتر آموزش و پژوهش سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌های

کشور، ۱۳۷۴).

بنابراین، باید مسیرهای حمل‌ونقل زمینی از آسیای میانه به بنادر یادشده را مورد توجه

-
1. Black Sea
 2. Sea of Marmre
 3. Aegean Sea
 4. Mediterranean Sea
 5. Sukumi

و تبیین قرار داد. به طور کلی کشورهای آسیای میانه ۱۶ مرز جاده‌ای و ۴ مرز ریلی در کریدورهای جنوبی و شرقی با کشورهای همسایه بلا فصل خود دارند که امکان تردد و ترانزیت را فراهم می‌آورند. البته، زیربنای حمل و نقل این کشورها در حال توسعه بوده و انتظار می‌رود که تعداد نقاط مرزی در آینده افزایش یابند.

۱-۲-۱-۶ راه آهن

هر چند تعداد مسیرهای جاده‌ای در مقایسه با مسیرهای ریلی خیلی زیاد است، اما از آنجا که در بیشتر موارد محموله‌ها، مسیرهای چند هزار کیلومتری را می‌پیماید، روشن است که حمل و نقل کالا بین جمهوری‌های آسیای میانه و کشورهای همسایه و همچنین ترانزیت کالا درون و بیرون منطقه به وسیله راه آهن و با استفاده از کانتینر، هم از نظر اقتصادی و هم از نظر ایمنی با صرفه تر است. بنابراین راه آهن در حمل بار فله، ارزان قیمت و کانتینری و در مسافت‌های زیاد از مزیت بیشتری برخوردار است و به همین دلیل برای جابه‌جایی کالا از آسیای میانه به بنادر، روشی کلیدی است. البته، در حال حاضر حجم قابل ملاحظه‌ای از کالا به وسیله حمل و نقل جاده‌ای جابه‌جا می‌شود، زیرا از یک طرف انتقال درب به درب با این وسیله راحت تر است و از طرف دیگر نارسایی‌هایی در زمینه مقیاس و عملیات وجود دارد (از جمله تفاوت عرض ریل‌ها). اما در آینده به طور کلی حمل و نقل جاده‌ای در مقایسه با ریل و به نسبت فواصل مسیرها، نقش مکمل را خواهد داشت.

در این مورد باید خاطر نشان کرد که چشم‌انداز کلی حمل و نقل زمینی به تدریج تغییر خواهد کرد زیرا حمل و نقل ریلی به تدریج میزان بیشتری از محمولات ترانزیتی را که اکنون توسط جاده‌ها جابه‌جا می‌شوند به خود اختصاص خواهد داد. میزان این تغییر بسته به کریدورهای مختلف و بنادر مقصد، متفاوت است. بالاخره باید گفت که سرعت رشد تقاضا و میزان استفاده از خط آهن در آینده و تحت شرایط جدید که همه کشورهای ذی‌ربط به سوی اقتصاد بازار آزاد حرکت می‌کنند، بستگی به میزان فعالیت و کارایی بازاریابی برای خدمات جدید راه آهن خواهد داشت (عاقبت بین یگانه، ۱۳۷۳).

الف) خط آهن سراسری آسیا - اروپا

در حال حاضر مهم‌ترین راه‌ها در تکمیل ارتباطات، خط آهن از پکن تا استانبول از طریق ارومچی، آلماتی، بیشکک، تاشکند، عشق‌آباد، تاجر، سرخس، مشهد و تهران است. این خط بر ویژگی بسته بودن کشورهای آسیای میانه غلبه کرده و امکان دستیابی به خلیج فارس و مدیترانه را فراهم می‌سازد.

فاصله بین بنادر چین تا استانبول از طریق خط آهن شمالی (سراسری سیبری) حدود ۱۴۰۰۰ کیلومتر است در حالی که مسیر راه آهن آسیای میانه حدود ۹۵۰۰ کیلومتر است که به معنای ۴۵۰۰ کیلومتر صرفه‌جویی در مسافت می‌باشد. که خود بر مزیت‌ها و اهمیت این مسیر بیش‌ازپیش می‌افزاید. از نظر مشخصات فنی، خط آهن اصلی در آسیای میانه از استاندارد درجه یک برخوردار است. برای ارائه خدمات راه آهن در سطحی بالاتر، دوخطه کردن بخش پراهات - چاردزو (به مسافت ۳۱۵ کیلومتر) و همچنین کشیدن یک خط برقی دوبله به طول ۲۰۲ کیلومتر بین چاردزو - سمرقند و مرآت نیز برنامه‌ریزی شده است. برای تقویت این خط، برقی کردن بخش چو - دزامبول و چو - آلماتی (۳۱۶ کیلومتر) و همچنین دوبله کردن ۴۲/۱ کیلومتر آن در دست اقدام بود. در ایستگاه دروزبا نیز اقداماتی انجام شد تا ظرفیت آن به حدود ۲/۷ میلیون تن، در پایان سال ۱۹۹۵، افزایش یابد. در بخش اکتوکای - دروزبا نیز اقداماتی برای افزایش امکانات انجام می‌شود. مع الوصف مشکل موجود در خط آهن سراسری اروپا - آسیا مشکل تفاوت عرض ریل‌های شبکه در کشورهای عضو اکوست. اگرچه عرض ریل در سه کشور ترکیه، ایران و چین یکسان و برابر ۱۴۳۵ میلی‌متر است ولی باین حال با آسیای میانه (۱۵۲۰ میلی‌متر) و پاکستان (۱۶۷۶ میلی‌متر) متفاوت می‌باشد.

ب) خط آهن تاجن (پراهات) - سرخس - مشهد

افتتاح خط آهن تاجن - سرخس - مشهد، مطمئناً از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار است

چون ارتباط متقابل آسیای میانه، ایران و ترکیه و همچنین چین را امکان پذیر می سازد و ارتباط مستقیم کشورهای درون این کریدور را از طریق راه آهن برقرار می کند. ایده طراحی این خط که از گذرگاه مرزی سرخس می گذرد، به سال ۱۹۶۸ برمی گردد، اما بعدها در آن زمان به دلیل حجم کم ترافیک، احداث آن دارای توجیه اقتصادی نبود. اما بعدها در سال ۱۹۷۵ ترافیک حدود ۱/۵ میلیون تن بار در سال بین جمهوری اسلامی ایران و مغولستان، چین و ژاپن تخمین زده شد که به طراحی خط در سالهای ۱۹۷۸-۱۹۷۷ انجامید. در ۳۱ مه ۱۹۸۹ یک کمیته مشترک از متخصصان دو کشور تشکیل شد و امکان احداث بخش تجن - سرخس در خاک ترکمنستان و مشهد - سرخس در خاک ایران، مورد مذاکره قرار گرفت و قرارداد احداث خط آهن تجن - سرخس - مشهد در ۲۸ ژوئن ۱۹۸۹ به امضا رسید که مقرر می کرد کار در سال ۱۹۹۱ شروع و در اکتبر ۱۹۹۶ خط آهن جدید رسماً افتتاح شود.

احداث خط آهن ۱۳۲ کیلومتری تجن (پراهات) - سرخس در ترکمنستان و بخش ۱۷۰ کیلومتری سرخس - مشهد در ایران با تصویب سران اکو از سال ۱۹۹۲ آغاز شد و در ماه مه ۱۹۹۶ تکمیل گردید. برای حل مشکل تفاوت عرض ریل (۱۵۲۰ میلی متری در ترکمنستان و ۱۴۳۵ میلی متری در ایران) وسایل فنی ویژه ای به کار گرفته شده است. هدف رسیدن به ظرفیت ۵/۳ میلیون تن در سال است. این حجم بار از مبدأ قزاقستان (۴۱۵۰۰۰۰ تن)، ترکمنستان (۵۴۵۰۰۰ تن)، ازبکستان، تاجیکستان و قرقیزستان (جمعاً ۱۹۵۰۰۰ تن) پیش بینی می شود. طول شبکه خط آهن در آسیای میانه جمعاً ۱۹۵۰۰ کیلومتر است (ترکمنستان ۱۸۰۰ کیلومتر، ازبکستان و تاجیکستان ۴۲۰۰ کیلومتر و قزاقستان ۱۳۵۰۰ کیلومتر). انتظار می رفت در اولین سال ۱/۵ میلیون تن بار از این طریق جابه جا شود.

طرح راه آهن بین المللی - مشهد - سرخس - تجن را کارشناسان ایرانی، براساس بالاترین استانداردهای جهانی اجرا کرده اند و در این محور سرعت قطارهای مسافری ۱۲۰ کیلومتر و سرعت قطارهای باری ۸۰ کیلومتر در ساعت پیش بینی شده است. کی پنگ،

نخست وزیر چین، آن را جاده ابریشم قرن بیست و یکم توصیف کرده است. با پایان کار آخرین بخش این خط راه آهن بین سرخس - مشهد بخش ایرانی این شبکه به چین (که به وسیله راه آهن شوروی سابق به همه جمهوری های آسیای میانه متصل است) این امکان را می دهد که با طی ۸۵۰ کیلومتر خط آهن از یکی از مسیرهای جاده قدیمی ابریشم (بین رشته کوه البرز و دشت کویر) به تهران برسد. راه آهن از تهران به سوی غرب، ترکیه و مدیترانه منتهی می شود. از سال ۱۹۹۵ این خط به بندرعباس که مدخل اصلی ایران به خلیج فارس و اقیانوس هند محسوب می شود، متصل شده است. با گشایش خط آهن مشهد - سرخس - تجن زمان لازم برای پیمودن شرق تا غرب قاره آسیا یک هفته و میان شرق آسیا تا اروپای غربی تا ۱۰ شبانه روز کاهش می یابد. افتتاح راه آهن مشهد - سرخس - تجن یک راهرو ترانزیتی میانی از چین گشوده و پس از عبور از کشورهای آسیای میانه و ایران ارتباط دو قاره آسیا و اروپا را از طریق دو مسیر زیر به وجود می آورد:

۱. مسیر شمالی از طریق جلفا و راه آهن های کشورهای آذربایجان، ارمنستان، گرجستان، روسیه، اوکراین به دریای سیاه و اروپای شرقی و شمالی.
 ۲. مسیر غربی از طریق ترکیه به کشورهای عربی خاورمیانه و اروپا.
- همچنین راهرو ترانزیتی شمالی، حمل و نقل از ژاپن و کره را با استفاده از مسیر فدراسیون روسیه به اروپا ممکن خواهد ساخت.

۲-۱-۶ جاده ها

در حال حاضر منطقه آسیای میانه از طریق شبکه جاده های جمهوری اسلامی ایران و پاکستان به بنادر جنوبی راه دارند و ارتباطات جاده ای بین آسیای میانه و بنادر چین نیز اساساً از طریق مرزهای قزاقستان، قرقیزستان و تاجیکستان برقرار می شود و از آن نقاط به ارومکی که مرکز غرب چین است و ۷۰۰ کیلومتر از مرز فاصله دارد منتهی می گردد (صفارزاده و مخبر، ۱۳۷۷).

الف) ارتباطات با بنادر جنوبی از طریق جمهوری اسلامی ایران

ترکمستان از طریق چهار نقطه مرزی به بنادر ایران در خلیج فارس دسترسی دارد که مسیرهای آن به شرح زیر است:

۱. گودریولوم / اینچه برون تهران - بندر امام
۲. گودان / باجگیران تهران - بندرعباس - چابهار
۳. آرتیک / لطف آباد بندر شهید رجایی - بندرعباس - چابهار
۴. سرخس بندر شهید رجایی - بندرعباس - چابهار

در سه مسیر اخیر، مسیرهای منتهی به بندرعباس از نقاط مرزی مذکور شروع می شود و از طریق شهرهای مشهد - تربت حیدریه - گناباد - فردوس - طبس - یزد - کمربندی انار - شهر بابک - سیرجان ادامه می یابد و به بندرعباس منتهی می شود (و برعکس).

از آلماتی (قزاقستان) و تاشکند (ازبکستان) گزینه های مسیر جاده ای به بندرعباس و چابهار بدین شرح اند:

۱. آلماتی - تاشکند - سمرقند - بخارا - مرو - عشق آباد - مشهد - تهران - بندرعباس؛
۲. تاشکند - بندرعباس؛
۳. آلماتی - بندرعباس (از طریق یزد که در دست احداث است)؛
۴. تاشکند - بندرعباس (از طریق یزد).

ب) ارتباطات با بنادر جنوبی از طریق افغانستان

کشور پاکستان به صورت مستقیم به آسیای میانه راهی ندارد و ارتباط آن تنها از طریق کشورهای افغانستان و چین میسر می باشد. ارتباط با بنادر پاکستان از طریق زیر امکان پذیر است:

۱. از ترکمنستان - کوشک - ترقندی (افغانستان) - هرات - قندهار - چامان (پاکستان) -

بندر کراچی.

۲. از ازبکستان - ترمذ - کابل (افغانستان) - قندهار - پیشاور (پاکستان) - بندر کراچی.

۳. ترمذ (ازبکستان) - کابل (افغانستان) - پشاور (پاکستان) - بندر کراچی.
 ۴. آلماتی (قزاقستان) - توروگورت (چین) - کونجراب - کیاگیت - راولپندی (پاکستان) - بندر کراچی.
 ۵. عشق آباد (ترکمنستان) - باجگیران (جمهوری اسلامی ایران) - زاهدان - کوه تفتان (پاکستان) - کوبته - بندر کراچی.
- گفتنی است بندر کراچی و بندر قاسم نزدیک یکدیگر قرار داشته و برای محاسبات فاصله - زمان از نقاط دور از دسترس مانند آسیای میانه می‌توانند یک نقطه منظور شوند. مسیرهای قابل گزینش از آلماتی (قزاقستان) تا بندر کراچی در پاکستان از این قرارند:
۱. از طریق بزرگراه قره‌قورام (بین چین و پاکستان و بزرگراه ملی شماره ۵ پاکستان): آلماتی (قزاقستان) - بیشکک (قرقیزستان) - توروگورت - کاشغر (چین) - کونجراب - حسن ابدال - راولپندی - لاهور - کراچی (پاکستان).
 ۲. از طریق بزرگراه قره‌قورام و بزرگراه ایندوس در پاکستان: آلماتی (قزاقستان) - بیشکک (قرقیزستان) - توروگورت - کاشغر (چین) - کونجراب - حسن ابدال - پشاور - لاهور - کراچی (پاکستان).
 ۳. از طریق تاشکند در ازبکستان و بزرگراه شماره ۵ در پاکستان: آلماتی (قزاقستان) - بیشکک (قرقیزستان) - تاشکند - سمرقند - ترمذ (ازبکستان) - کابل - تورخام (افغانستان) - پشاور - لاهور - کراچی (پاکستان).
 ۴. از طریق تاشکند (ازبکستان) - افغانستان و بزرگراه هندوس در پاکستان: آلماتی (قزاقستان) - بیشکک (قرقیزستان) - تاشکند - سمرقند - ترمذ (ازبکستان) - کابل - تورخام (افغانستان) - پشاور - دی‌جی خان - کوتری - کراچی.
 ۵. از طریق افغانستان و بزرگراه ملی شماره ۲۵ در پاکستان: آلماتی (قزاقستان) - بیشکک (قرقیزستان) - تاشکند - سمرقند - ترمذ (ازبکستان) - مزارشریف - هرات - قندهار (افغانستان) - کویته - خوزدار - کراچی (پاکستان).

۶. از طریق ترکمنستان و افغانستان: آلماتی (قزاقستان) - بیشکک (قرقیزستان) - تاشکند - سمرقند - بخارا (ازبکستان) - مرو (ترکمنستان) - تورگوندی - هرات - قندهار (افغانستان) - کویته - خوزدار - کراچی (پاکستان).

۷. از طریق تاجیکستان - افغانستان و بزرگراه هندوس در پاکستان: آلماتی (قزاقستان) - بیشکک (قرقیزستان) - دوشنبه (تاجیکستان) - ترمذ (ازبکستان) - کابل (افغانستان) - پیشاور - دی جی خان - کراچی (پاکستان).

۸. از طریق تاجیکستان - افغانستان و بزرگراه ملی شماره ۲۵ در پاکستان: آلماتی (قزاقستان) - بیشکک (قرقیزستان) - دوشنبه (تاجیکستان) - ترمذ - مزارشریف - هرات - قندهار - (افغانستان) - کویته - خوزدار - کراچی (پاکستان).

ج) مسیرهای ترکیبی ریل و جاده از آسیای میانه به بنادر جنوبی

با توجه به مطالب یادشده در حال حاضر اتصال آسیای میانه به بنادر چین به وسیله راه آهن برقرار می شود، اما اتصال بنادر جمهوری اسلامی ایران از طریق راه آهن و با ریل - جاده - ریل و اتصال به بنادر پاکستان از طریق جاده و یا جاده - ریل امکان پذیر است. در حال حاضر مسیرهای ترکیبی ریل و جاده از آسیای میانه به بنادر جنوبی از این قرارند:

۱. به پاکستان: اول، ترکمنستان - افغانستان - پاکستان / کوشک - جامان - کراچی / ریل - جاده - ریل. دوم، ترکمنستان - ایران - پاکستان / عشق آباد - مشهد - زاهدان - کراچی / ریل - جاده - ریل. سوم، قرقیزستان - چین - پاکستان / تالش - کاشغر - خونجراپ - راولپندی - پیشاور - کراچی / جاده - جاده - ریل.

۲. به ایران (ترکمنستان - ایران): اول، عشق آباد - مشهد - کرمان - تزرچ - بندرعباس / ریل - جاده - ریل. دوم، عشق آباد - مشهد - ایرانشهر - زاهدان - چابهار / ریل - جاده. سوم، عشق آباد - گرگان - تهران - بندر امام / ریل - جاده - ریل.

د) جاده آلماتی - استانبول

آسیای میانه ستون فقرات و شاهراه شرق - غرب (آلماتی - استانبول) به شمار می آید و می تواند اتصال بین چین و ترکیه را برقرار کند. این مسیر در کل ۵۹۰۷ کیلومتر طول دارد و می تواند از سه نقطه مختلف مرزی بین جمهوری اسلامی ایران و ترکمنستان استفاده کند که عبارتند از: سرخس، گودان و گودریولوم. اهمیت این مسیر در سال ۱۹۹۲ ضمن توافق نامه ای بین هفت کشور عضو آپک مورد شناسایی و حمایت قرار گرفت.^۱ طراحی، احداث و بازسازی بخش هایی از این مسیر آغاز شده است. بزرگراهی که استانبول - تهران (اسلام آباد)، عشق آباد، تاشکند، بیشکک و آلماتی را به هم متصل می کند، قرار است با استانداردهای فنی بالایی تکمیل شود تا پاسخ گوی ترافیک بین المللی باشد. زمانی که این بزرگراه تکمیل شود می تواند موفقیت بخشی از هدف اول در رئوس برنامه اکو تلقی شود.

۷ جمع بندی، نتیجه گیری و ارائه توصیه های سیاستی

آسیای میانه را از نقطه نظر جغرافیایی می توان به عنوان سرزمینی درون آسیا توصیف کرد که در دورترین نقطه از اقیانوس های جهان و در قلب بزرگ ترین قاره قرار دارد. جمهوری های آسیای میانه به دلیل آنکه در گذشته اتحاد جماهیر شوروی خود را از جهان خارج منزوی و مجزا نگه داشته بود و همچنین به دلیل ادامه جنگ سرد میان بلوک های شرق و غرب و رویارویی دو ابرقدرت، به عنوان مناطقی دورافتاده بودند که صرفاً وظیفه تأمین مواد اولیه و خام صنایع مورد نیاز روسیه را برعهده داشته اند و در سال های اولیه پس از استقلال نیز شدیداً خود را وابسته به روسیه می دیدند؛ چرا که هریک از این جمهوری ها با داشتن اقتصاد تک محصولی تنها از طریق ارائه محصول خود به روسیه می توانستند بقیه مایحتاج صنعتی و غذایی خود را دریافت دارند و روسیه نیز از این وضعیت برای تداوم بخشیدن به

۱. این هفت کشور عبارتند از: جمهوری اسلامی ایران، جمهوری های قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان، ترکمنستان، ترکیه و پاکستان.

تسلط و کنترل خود بر این جمهوری‌ها نهایت استفاده را به عمل می‌آورد، ولی به هر حال پس از رسیدن به استقلال و سپری شدن بحران‌های اولیه این کشورها دریافتند که تنها راه حیات اقتصادی در گرو بسط مبادلات بین‌المللی و توسعه تجارت خارجی و خروج از اقتصاد بسته است.

بر همین اساس این کشورها به دنبال فرصت‌هایی برای دسترسی به بازارهای جهانی می‌باشند که این امر ضرورتاً از طریق دسترسی به آب‌های آزاد بین‌المللی امکان‌پذیر خواهد بود. کشورهای آسیای میانه به منظور دسترسی به آب‌های بین‌المللی چندین مسیر پیش رو دارند که عبارت‌اند از: روسیه، گرجستان و آذربایجان، افغانستان و پاکستان، چین و ایران. به همین دلیل کشورهای مذکور برای ترانزیت کالاهای کشورهای آسیای میانه از تمامی امکانات استفاده می‌کنند و برنامه‌های وسیعی را در دست اجرا دارند تا بتوانند از سایر رقبا پیشی بگیرند. به هر حال با توجه به شرایط رقابتی موجود و اهمیت راه‌های ترانزیتی ایران، شناسایی این راه‌ها و رفع مشکلات آن از اهمیت خاصی برخوردار است که مقاله حاضر پس از ارزیابی ساختار اقتصادی کشورهای آسیای میانه از حیث تجارت خارجی، امکان ترانزیت آن را از طریق کریدورهای آسیایی بررسی و در این خصوص راه‌های ترانزیتی ایران را برای دسترسی به آب‌های آزاد بین‌المللی معرفی نموده است.

منابع و مأخذ

- پیرنیا، محمد کریم و کرامت‌ا... افسر (۱۳۷۰). *راه و ریاضت*، تهران، انتشارات آرمین.
- ترانزنامه بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، سال‌های متعدد.
- دفتر آمار و خدمات ماشینی، سال‌های متعدد، «گزارش تحلیل ترانزیت خارجی و کارنه‌تیر، گمرک جمهوری اسلامی ایران».
- دفتر آموزش و پژوهش سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌های کشور (۱۳۷۴). *موقعیت شبکه‌های حمل‌ونقل زمینی ایران، پاکستان و چین در ترانزیت آسیای میانه*، ترجمه داریوش قمری.
- سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور. «گزارش اقتصادی سال ۱۳۸۳ و نظارت بر عملکرد برنامه سوم توسعه»، فصل ۳۸.
- سرچشمی، جاوید (۱۳۷۵). «بررسی تحلیلی ترانزیت خارجی کشورهای آسیای میانه از قلمرو جمهوری اسلامی ایران»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده علوم اداری، دانشگاه شهید بهشتی.
- سلیمانی، علیرضا (۱۳۸۳). *نقش و اهمیت حمل‌ونقل جاده‌ای در اقتصاد ایران* (قسمت اول، جایگاه حمل‌ونقل جاده‌ای کالا در عملیات حمل‌ونقل و اقتصاد کشور)، سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌های کشور، سری گزارش‌های تخصصی، تحقیقی، اجرایی، ش ۴۰.
- صدیق‌میرزایی، رسول (۱۳۷۳). «بررسی نقش ایران در احیای جاده ابریشم»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد مهندسی عمران گرایش راه و ترابری، دانشگاه علم و صنعت ایران.
- صفارزاده محمود و مهدی مخبر (۱۳۷۷). «اولویت‌بندی احداث پایانه‌های باربری جاده‌ای در سطح کشور»، فصلنامه جاده، انتشارات سازمان توسعه راه‌های ایران، ش ۳۹.
- عاقبت‌بین یگانه، فلاح (۱۳۷۳). «مقایسه حمل‌ونقل کالا توسط جاده و راه‌آهن»، سمینار کارشناسی ارشد عمران گرایش راه و ترابری، دانشگاه علم و صنعت.
- علیخانی، محمداسماعیل (۱۳۷۷). «کریدورهای حمل‌ونقل زمینی (ترانزیتی) بین آسیای میانه و اروپا»، سند شماره ST/ESCAP/1848، فصلنامه جاده، سازمان توسعه راه‌های ایران، ش ۳۸ و ۳۹.
- غروی، بهروز (۱۳۷۶). «فرصت‌ها و موقعیت‌های طلایی در خدمات بازرگانی و حمل‌ونقل را دریابیم»، مجله صنعت حمل‌ونقل ایران و جهان، انتشارات صنعت حمل‌ونقل.

- غروی، بهروز و محمدجواد عطرچیان (۱۳۷۴). «فرصت طلایی برای حمل و نقل ایران»، مجله صنعت حمل و نقل، ش ۱۳۸.
- قائم مقامی، محمداسماعیل (۱۳۷۷). «حمل و نقل زمینی و جایگاه حمل و نقل زمینی در اقتصاد کشور»، مجموعه مقالات کنفرانس حمل و نقل، مرکز تحقیقات و آموزش وزارت راه و ترابری، چ ۱.
- کرمانی، ناصر (۱۳۷۴). «گمرک و مقررات ترانزیت خارجی»، گمرک ایران، سال چهارم، ش ۱۹ و ۲۰.
- گزارش‌های سازمان حمل و نقل و راهداری جمهوری اسلامی ایران، شماره‌های متعدد.
- محسنی، رضا (۱۳۸۹). نقش حمل و نقل و ترانزیت کالا در توسعه اقتصادی کشور، تهران، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.
- محمودی، علی (۱۳۷۶). اقتصاد حمل و نقل، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، چ ۱.
- مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی (۱۳۷۷). جاده ابریشم و سایر مسیرهای حمل و نقل تجاری آسیای مرکزی با جهان، ترجمه رضا پاکدامن، تحقیقی مشترک از برنامه توسعه سازمان ملل متحد، چ ۱.
- دفتر ترانزیت و امور بین‌المللی سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور (۱۳۷۵). نگاهی اجمالی به وضعیت حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای.
- وزارت امور خارجه (۱۳۷۴). نقش منابع در توسعه اقتصادی کشورهای آسیای مرکزی: منابع و ظرفیت‌های اقتصادی آسیای مرکزی و قفقاز، گروه مترجمان، گوگوان فو.