

ترانزیت در آمدی همپای نفت دارد

محمد احسان امیدی

و نقل سه کشور ایران- هند و روسیه رسید. در ابتدای سال ۲۰۰۱ ابتدا کشورهای قزاقستان- بلاروس، و سپس عمان- تاجیکستان و در نهایت سوریه - ارمنستان آذربایجان به این کریدور پیوستند. در ادامه کشورهای بلغارستان- ترکیه - قرقیزستان و اکراین نیز تقاضاهای رسمی خود را جهت الحاق به کریدور شمال - جنوب ارائه و در حال حاضر نیز حدود ۱۵ کشور دیگر که عمدتاً در جنوب شرقی آسیا، اقیانوس هند، حوزه خلیج فارس، آسیای میانه و قفقاز، شمال اروپا و اسکاندیناوی هستند موضوع عضویت را در دست مطالعه دارند.

به اعتقاد کارشناسان در حال حاضر حجم تجارت کالا در جهان به بیش از ۹ میلیارد دلار رسیده که از این میان، حجم تجارت آسیا-اروپا

در سالهای ۱۹۹۰ تا ۱۹۹۲ کارشناسان اقتصاد بین الملل طرح توسعه شبکه زیر بنایی حمل و نقل زمینی آسیا (آلتید) که در آن سه کریدور شمالی، مرکزی و جنوبی با جهتی شرقی- غربی پیش بینی شده بود را با هدف ترانزیت بهتر، سریعتر و روانسازی جریان تجارت در آسیا و اروپا طراحی و به اجرا درآوردند.

به تبع آن در سال ۱۹۹۸ اتحادیه بین المللی راه آهن ها، کریدور مهم ترانزیت ریلی « راه ابریشم» را که مبدا آن چین و مقصد آن اروپا بود را طراحی کرد.

در خلال سالهای ۱۹۹۳ تا ۱۹۹۴ وزرای حمل و نقل کشورهای اروپایی خواستار فعال شدن مسیر دیگری برای ارتباط تجاری بین کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه

امروزه در دیپلماسی خارجی کشورها اهمیت ترانزیت کالا به حدی رسیده است که چشم پوشی از آن ضربه زدن به منافع ملی تلقی می شود.

موقعیت ژئواستراتژیکی و ژئوآکونومیکی ایران این امکان را فراهم آورده تا تنها با سرمایه گذاری اندک در این بخش درآمدی همپای نفت نصیب کشور شود، با این حال توانایی بهره بردن از این سفره رنگین خود موضوعی حائز توجه، ظریف و دقیق خواهد بود.

در سالهای پایانی دهه ۱۹۶۰ برای توسعه حمل و نقل زمینی و ریلی در اروپا، آسیا، اقیانوسیه و آفریقا برنامه ریزی گسترده ای آغاز شد، به نحوی که این اقدامها به صورت فعالیتهای متشکل بین المللی به خصوص در حوزه آسیا و

به اعتقاد کارشناسان در حال حاضر حجم تجارت کالا در جهان به بیش از ۹ میلیارد دلار رسیده که از این میان، حجم تجارت آسیا-اروپا بیش از ۳ هزار میلیارد دلار است

با کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و در نهایت جنوب شرقی آسیا شدند و پس از بررسی ها و مطالعات ایران به عنوان حلقه رابط تمام خواسته های اروپائیان- کشورهای جنوب شرقی آسیا، کشورهای حوزه آسیای میانه و نیز کشورهای حوزه خلیج فارس شناخته شد.

تنها کریدوری که می توانست از جامعیت ویژه اقتصادی - سیاسی برخوردار بوده و نظر کشورهای اروپایی را تامین کند دالان ترانزیتی «شمال- جنوب» بود، چرا که اولاً کالاها در این کریدور در حدود نصف یا سه چهارم زمان دیگر کریدورها از مبدا به مقصد نهایی می رسند، ثانیاً به دلیل دوری از کانون بحران (جنگ) این دالان از امنیت ویژه ای برخوردار بود. سوم اینکه بخش وسیعی از مبادلات تجاری میان کشورهای آسیایی و اروپایی را تحت پوشش قرار می داد و چهارم اینکه به حدود ۱/۳ میلیارد نفر سرویس می داد.

بر همین اساس در سال ۲۰۰۰ در سنت پترزبورگ موافقتنامه کریدور حمل و نقل بین الملل شمال - جنوب به امضای وزاری حمل



اقتصادی که عمدتاً بازارهای مصرف کشورهای صنعتی بودند و مواد اولیه ارزان قیمتی برای کارخانه های کشورهای اروپایی به شمار می رفت تحت نام (اسکاپ) فعال شدند و مقرر شد در مرحله نخست برای ارتباط تجاری ملل مشرق و غرب (آسیا و اروپا)، شبکه ریلی، و بزرگراه سراسری در کشورهای آسیایی ایجاد شود.

سالهای ابتدایی دهه ۱۹۸۰ توام با برنامه و اصلاحات اقتصادی در کره جنوبی، چین، مالزی و حتی هندوستان بود، بطوریکه این کشورها توانستند آرام آرام با در اختیار گرفتن حدود ۳۲ درصد حجم تجارت دنیا حضور موفق خود در اقتصاد بین الملل را برای جهانیان به تصویر بکشند.



بیش از ۳ هزار میلیارد دلار است. لذا توسعه شبکه ترانزیت و حمل و نقل برای انتقال کالاها متناسب با رشد تجارت جهانی ضرورتی انکار ناپذیر است.

بر این اساس باید از طرف دولت و مجلس توجه به زیربنای مناسب از جمله آزادراه، بزرگراه، توسعه خطوط ریلی، ایجاد فرودگاههای بین المللی، توجه به اسکله ها و بنادر دریایی بخصوص بندر شهید بهشتی، توجه به منطقه آزاد چابهار به عنوان مبدا ورودی محور توسعه شرق کشور، ایجاد مراکز خدماتی، رفاهی، بهداشتی در طول مسیر نیمه شرقی و برقراری امنیت با ایجاد پاسگاههای نیروی انتظامی در اولویت باشد.