

کریدور ریلی تراسیکا و تجارت ایران و آسیای میانه

مسلم انصاری نسب^۱

چکیده

کریدور تراسیکا یکی از مهم‌ترین کریدورهای اتصال شرق آسیا به اروپا به شمار می‌رود. این مقاله به دنبال بررسی اثر موقعیت ژئواکونومیک ایران در استفاده از کریدور ریلی تراسیکا برای همگرایی ایران با چهار کشور آسیای میانه است. در این مطالعه همگرایی ایران با این چهار کشور آسیای میانه قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان و تاجیکستان برای سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۰ بررسی شده است. نتایج شاخص گروبل و لوید تجارت ایران با کشور قزاقستان (۰/۵۶۵) نشان داد که ایران بیشترین تجارت درون صنعتی را با قزاقستان دارد. بعدازآن کشور ازبکستان قرار داشت که شاخص تجارت صنعتی آن با ایران (۰/۳۴۳) به دست آمده است. نتایج شاخص گروبل و لوید برای دو کشور قرقیزستان و تاجیکستان (۰/۰۶۷ و ۰/۰۶۲) نشانگر آن است که این دو کشور مذکور کمترین تجارت درون صنعتی را با ایران داشته‌اند. یافته‌های فوق به خوبی نشان می‌دهد که اقتصاد ایران می‌تواند استفاده مطلوبی از مسیر ریلی کریدور تراسیکا جهت انتقال کالا و همگرایی اقتصادی با کشورهای آسیای میانه داشته باشد. برای تشویق تجار جهت استفاده بیشتر از کریدور ریلی تراسیکا جهت دستیابی اقتصاد ایران به بازارهای آسیای میانه پیشنهاد می‌شود موافقت‌نامه‌های دوجانبه با کشورهای قزاقستان، تاجیکستان، قرقیزستان و ازبکستان جهت کاهش تعرفه دوسویه برای تجار دو طرف منعقد شده و کمیسیون مشترکی بر اجرای این تعهدات نظارت داشته باشد.

واژگان کلیدی:

ژئواکونومیک، کریدور ریلی، تراسیکا، همگرایی تجاری، آسیای میانه.

درجه مقاله: علمی- پژوهشی

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۲/۰۲/۱۵

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۱/۱۲/۱۹

^۱. استادیار گروه اقتصاد دانشگاه ولی عصر (عج) رفسنجان m.ansarinasab@vru.ac.ir

مقدمه

موضوع ژئواکونومی تبیین ارتباط بین سیاست اقتصادی و تحول در توان ژئوپلیتیکی (پیامدهای ژئوپلیتیکی اقتصادی) جریان‌های قالب ژئوپلیتیکی و توان ملی است. ژئواکونومی توضیح مختصری از تقاطع اقتصاد با ملاحظات سیاسی و امنیتی است و با تصویر بزرگی از قلمرو تجربی بازارها در ارتباط است. به عبارت دیگر ژئواکونومی از راه کنترل در بازارهای جهانی قدرت آفرین است. لذا کارکرد ژئواکونومی در برتری تکنولوژیک و تجاری دولت‌ها نهفته است از این‌رو دولت‌ها در تلاش هستند تا گرایش‌های غالب اقتصادی - تجاری را در راستای منافع خودشان تغییر دهند. دولت‌ها در این مسیر به دلیل آنکه رقابت، برای امنیت ملی آن‌ها تهدید است، در مقابل رقابت اقتصادی نابرابر است تمام منافع و منابع خود بهره می‌گیرند. آن‌ها مجبور هستند تا با استفاده از چنین روشی در طرح‌ریزی نظام اقتصادی خود با ایجاد و تقویت شرکت‌های ملی برای رقبای خارجی فرصت را محدود کند (ولیکلی زاده، ۱۳۹۴).

در مفهوم ژئواکونومی بحث همگرایی از اهمیت بالایی برخوردار است. همگرایی اقتصادی و استفاده از مزیت نسبی کشورها جهت توسعه تجارت بین کشوری یکی از مهم‌ترین چالش‌های اقتصادی کشورها است. در بحث همگرایی اقتصادی، میزان حمایت دولت‌ها از اقتصاد ملی، نحوه ارتباطات اقتصادی و سطح تجارت درون منطقه‌ای و تکمیل‌کنندگی اقتصاد واحدهای همگرا مدنظر قرار می‌گیرد این نظریه‌ها اساساً به مسئله اتحادیه‌های گمرکی مربوط می‌شود و اینکه آیا رفع تعرفه‌ها و موانع گمرکی در میان گروهی از کشورها می‌تواند عامل رشد اقتصادی آن‌ها شود. در این زمینه متغیرهایی مانند سطح اشتغال، توازن پرداخت‌ها، ساختار صنعت توانایی اقتصاد و غیره مورد بررسی قرار می‌گیرد (طباطبایی و همکاران، ۱۳۹۹). برای توسعه همگرایی کشورها، بهبود زیرساخت‌ها و راه‌های ارتباطی از مهم‌ترین مباحث است. حمل‌ونقل ریلی یکی از بخش‌های مهم تجارت بین کشوری است.

حمل‌ونقل ریلی یکی از راه‌های بسیار مؤثر در کاهش هزینه‌ها، گسترش بخش حمل‌ونقل عمومی و به خصوص راه‌آهن شهری است که به‌عنوان یکی از بهترین، اقتصادی‌ترین و پاک‌ترین انواع سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی در جهان شناخته شده است. ایمنی بسیار بالا، راحتی و آسایش مسافران، کاهش مصرف انرژی و ایجاد آلودگی هوا و صوتی بسیار ناچیز، سرعت مناسب و قیمت پایین از جمله مزیت‌های آن به شمار می‌رود. اگرچه حمل‌ونقل ریلی با هزینه اولیه و سرمایه‌گذاری‌های لازم برای زیرساخت‌ها، قابلیت انعطاف‌پذیری پایین و هزینه‌های بالای تعمیر و نگهداری در صورت فرسوده و قدیمی شدن ناوگان‌های ریلی و

اثرات روانی و فرهنگی و اقتصادی ناشی از آن همراه خواهد بود، اما تأثیرات شگرفی که در مباحث زیست‌محیطی می‌تواند داشته باشد که مسئولین را از هزینه‌های اقتصادی به دور داشته و در تأمین و گسترش هر چه بیشتر این خطوط ترغیب کند. حمل‌ونقل ریلی به‌عنوان عامل ارتباط‌دهنده مراکز عرضه و تقاضا و عنصر تداوم‌بخش به فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی، از دو بعد توسعه ملی و قیمت‌نهایی کالا و خدمات دارای اهمیتی خاص است و نقش اساسی و کلیدی در تقریباً تمامی فرآیندهای اقتصادی یک کشور دارد. بنابراین توجه دقیق و جامع به هر یک از عوامل زیرساختی حمل‌ونقل ریلی در تأمین بازده اجتماعی-اقتصادی جزو الزامات اصلی به ثمر رساندن اهداف رشد و توسعه یک کشور به شمار می‌رود. کشور ایران با ۱۶۴۸۱۹۵ کیلومترمربع وسعت یک استثنا نیست و بنابراین توسعه اقتصادی آن به‌طور جدی به توسعه زیرساخت‌های ریلی آن بستگی دارد (اخباری و همکاران، ۱۴۰۱).

کریدور غرب - شرق یا کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل اروپا-قفقاز-آسیا نقش مهمی در توسعه تجارت ایران به شرق و غرب داشته است. با توجه به اهمیت این موضوع، این پژوهش به دنبال بررسی اثر ژئواکونومیک کریدور ریلی تراسیکا در همگرایی تجاری ایران با کشورهای آسیای میانه خواهد بود.

قرن بیست و یکم را می‌توان دوره تسلط مفاهیم جدیدی چون ژئواکونومی دانست. دوران اندیشه «ژئواکونومی» عصر جدیدی است که نقش کشورها و ایفای آن، همه به داده‌ها و داشته‌های اقتصادی آن‌ها مشروط است و نقش‌آفرینی و موقعیت کشورها و مناطق جغرافیایی نیز در راهبردهای کلان قدرت‌های بزرگ که به کلام دقیق همان‌ها تعیین‌کننده سیاست بین‌الملل نیز هستند، در گروی توان اقتصادی است که به‌موجب آن بازیگر یا بازیگران منطقه‌ای به‌نظام اقتصاد جهانی چه به‌عنوان تولیدکننده انرژی، یا توزیع‌کننده یا بازیگر تسهیل‌کننده توزیع و یا حلقه‌های مکمل این نظام درهم‌تنیده پیوند می‌خورند (مایل افشار، ۱۳۹۱، نامی و همکاران، ۱۳۸۸؛ آقایی و طاهری، ۱۳۹۶). به‌عبارت‌دیگر بسیاری معتقدند که قدرت جهانی قرن بیست و یکم قدرت اقتصادی است که می‌تواند در جریان جهانی شدن و از طریق رویکرد ژئواکونومیک اقتصاد خود را پویا نگه دارد اما درعین حال پویایی اقتصاد نیاز انکارناپذیری به انرژی دارد، پس آن قدرتی برتر است که بر منابع تولید مصرف و انتقال انرژی نقش مؤثری داشته باشد. شاید به این علت است که خاورمیانه همواره در سیاست خارجی آمریکا تأثیر مهمی داشته است؛ بنابراین ژئواکونومیک رویکردی در تحلیل مسائل بین‌المللی به‌خصوص رقابت دولت‌های بزرگ در مناطق حساس جهان است

که در آن به جغرافیا، قدرت و اقتصاد در تعامل با یکدیگر توجه می‌شود (مرتضوی و علی کرمی، ۱۳۹۳). البته منشأ پویایی ژئواکونومی را باید در ماهیت الگوهای ارتقای بازارهای بین‌المللی، تحول در مراکز فعالیت‌های تجاری، تحول در جریان‌ها و سازوکارهای مناسبات تجاری توزیع دوباره منابع اقتصادی بین دولت‌ها و تغییر در وضعیت سنتی دولت‌ها در جهان جستجو کرد (ولیعقلی زاده، ۱۳۹۴).

مختاری هشی (۱۳۹۷) در مقاله خود به تعاریف متعددی که از واژه ژئواکونومی شده، پرداخته است. اصطلاح ژئواکونومی با توجه به کاربرد زیاد، هنوز تعریف دقیق و مشخصی ندارد (Cowen & Smith, 2009). برخی‌ها ژئواکونومی را استفاده از قدرت ژئوپلیتیک یا نظامی برای رسیدن به اهداف اقتصادی دانسته‌اند (Martiningui & Youngs, 2011: 14). برخی دیگر تعریف موسع دارند و آن را درهم تنیدگی اقتصاد بین‌الملل، ژئوپلیتیک و استراتژی می‌دانند (Thirlwell, 2010). بعضی‌ها تأکید بر تجارت و حمایت از صنایع داخلی بدون در نظر گرفتن جنبه‌های ژئوپلیتیکی دارند (Lorot, 2001). درنهایت عده‌ای نیز این واژه را تقریباً برای تمام فعالیت‌های اقتصادی داخلی و خارجی به کار می‌برند و قدرت طرح-ریزی یک کشور را با قدرت یا ضعف اقتصادی داخلی آن مرتبط می‌دانند. کشوری که برای مدت طولانی از تقویت قدرت اقتصادی خود غفلت کند، از نظر ژئوپلیتیکی می‌تواند نقش مهمی ایفا کند (Blackwill & Harris, 2016).

بنابراین تعاریف متفاوتی از ژئواکونومی ارائه شده است و خلاصه آن‌ها را می‌توان به صورت ذیل بیان کرد: ژئواکونومی استفاده از ابزارهای اقتصادی برای تولید نتایج مفید ژئوپلیتیکی است؛ ژئواکونومی، به کار بردن ابزارهای اقتصادی برای کشورداری است؛ ژئواکونومی یک روش تحلیل و یک‌شکلی از کشورداری است و ابعاد گسترده‌ای دارد؛ ژئواکونومی ادامه منطق ژئوپلیتیک و ترکیبی از آن منطق با ابزارهای اقتصادی در عصر جهانی شدن است؛ ژئواکونومی، چگونگی اقدام یک دولت برای ایجاد و اعمال قدرت با استفاده از عوامل اقتصادی، نه عوامل صرفاً جغرافیایی است؛ ژئواکونومی مطالعه جنبه‌های فضایی، فرهنگی و استراتژیک منابع با هدف به دست آوردن یک مزیت رقابتی پایدار است که مزیت رقابتی عبارت است از اینکه ما چه چیزی می‌توانیم تولید بکنیم که هیچ‌کس به اندازه ما در آن تخصص ندارد و نه کیفیتش از ما بهتر می‌شود و نه قیمتش از ما پایین‌تر می‌شود. امروزه هر کشوری که کالایی تولید می‌کند (منظور تولید غالب است که با آن شناخته می‌شود) اگر مزیت رقابتی نداشته باشد، یا گران تمام می‌شود یا با کیفیت پایین

بوده و به مردم تحمیل می‌شود که این کار منطق اقتصادی ندارد. (مختاری هشی، ۱۳۹۷: ۵۸-۵۹).

بلک ویل و هریس^۱ (۲۰۱۶) یک تعریف سه‌بخشی از ژئواکونومی را ارائه دادند که به اعتقاد آنها می‌تواند تا حدود زیادی جامعیت داشته باشد: «ژئواکونومی استفاده از ابزارهای اقتصادی برای دفاع از منافع ملی و تولید نتایج مفید ژئوپلیتیکی؛ و تأثیر اقدامات اقتصادی سایر ملت‌ها بر اهداف ژئوپلیتیکی کشور است.» اولین بخش، استفاده از ابزارهای اقتصادی برای پیشینه کردن و دفاع از منافع ملی؛ دومین بخش؛ فهم اینکه چگونه (حداقل از نظر تئوریک) قدرت اقتصادی داخلی می‌تواند موجب ارتقای تصویر قدرت یک کشور در نظام بین‌الملل شود؛ و سومین بخش؛ تأثیر اقدامات اقتصادی دیگر ملت‌ها و کشورها بر اهداف ژئوپلیتیکی کشور است (مختاری هشی، ۱۳۹۷).

همان‌طور که سویلن^۲ (۲۰۱۲) اعتقاد داشت که ژئواکونومیک به مطالعه جنبه‌های فضایی، فرهنگی و استراتژیک منابع طبیعی با هدف به دست آوردن منافع رقابتی پایدار میان قدرت‌ها می‌پردازد و نظریه «ناریلند» که اقتباسی از نظریه هارتلند و ریملند بود، برای تبیین اهمیت سرزمین‌های غنی از ذخایر انرژی و منابع طبیعی در فضای مناسبات ژئواکونومیک جهانی مطرح کرد (ویسی، ۱۳۹۹).

بعد ژئواکونومیک یکی از مهم‌ترین ابعاد نظم جهانی شبکه‌ای است که بر سیستم اقتصاد جهانی و تقسیم‌کار جهانی در آن دلالت دارد. نظریه سیستم جهانی والرشتاین بر این بعد تأکید دارد. نقش و میزان تأثیرگذاری کشورها و مناطق سه‌گانه در چرخه جهانی قدرت و اقتصاد متفاوت است (آقایی و طاهری، ۱۳۹۶). در مفهوم‌سازی والرشتاین کشورها جزئی از ساختار جهانی می‌باشند و در یکی از نواحی مرکز، پیرامون و شبه‌پیرامونی قرار دارند و به علت منطق بنیادین سرمایه‌داری، سیستم جهانی قواعد رفتاری و ارتباطی میان کشورها را در حوزه‌های سه‌گانه نشان می‌دهند. سیستم جهانی، توزیع و سمت‌گیری جریان‌ها را تنظیم می‌کند و چگونگی تعامل مناطق مذکور را با یکدیگر در قالب نتایج و پیوندهای احتمالی نشان می‌دهد (قاسمی، ۱۳۹۱: ۶۷).

منطقه ژئواکونومیک، در واقع اقتصاد و رابطه جغرافیا و قدرت اقتصادی کشور را مورد مطالعه قرار می‌دهد. زمانی که بخشی یا تمام قابلیت‌های اقتصادی کشورها در گرو مسائل جغرافیایی باشد، اقتصاد جغرافیایی ژئواکونومیک شکل می‌گیرد. جغرافی دانان ژئواکونومیک

1. Blackwill & Harris.

2. Soilen.

را حداقل به سه روش درک کرده‌اند: ۱- با اشاره به منابع طبیعی موجود در یک منطقه و سیاست‌های کنترلی و استخراج چنین منابعی، ۲- به‌عنوان گفتمان بسیار نزدیک با الزامات اقتصادی اقتصاد جهانی، ۳- نشان دادن جریان‌های تجاری، مالی و سرمایه‌ای در فضای جهانی و فراتر از مرزها با ملاحظات ابعاد سیاسی پشت این حرکت‌ها (عباسی، ۱۳۹۱).

ژئواکونومی شیوه و راهنمای تجارت است. در همین زمینه، اندازه و رشد تولید ناخالص داخلی، ترازهای تجاری، ذخایر ارزی و سرمایه‌گذاری خارجی متغیرهای مهم در ارزیابی توازن قدرت بین دولت‌ها می‌باشند. در ارتباط با ژئواکونومی علاوه بر جایگاه ویژه اقتصاد ملی، ایجاد مناطق ویژه اقتصادی فراملی، چرخه تولید جهانی، زنجیره مالی بین‌المللی، شبکه‌های تجاری برون‌مرزی، تقویت همگرایی اقتصادی مناطق و دولت‌ها اهمیت ویژه‌ای دارند (ولیعقلی زاده، ۱۳۹۴).

سازمان تجارت جهانی از داشتن مرز مشترک بین کشورها به‌عنوان تأثیر هم‌مرزی^۱ نام می‌برد که دلایل آن عبارت‌اند از: کشورهای همسایه معمولاً دارای شبکه‌های حمل‌ونقل یکپارچه‌تر و از همبستگی بیشتری نسبت به یکدیگر برخوردار هستند که میزان انتقال (کالا، مسافر و ...) را از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر کاهش می‌دهد. کشورهای همسایه (در صورت نداشتن مشکلات سیاسی با یکدیگر) اساساً دارای توافقات گمرکی و ترانزیتی بیشتر و هماهنگ‌تری با یکدیگر هستند که زمان ترانزیت و بارگیری و هزینه‌های بیمه را نیز کاهش خواهد داد (هوشمندی و همکاران، ۱۳۸۵).

در یک نتیجه‌گیری کلی مهم‌ترین پیامدهای ژئواکونومیک جهانی شدن بر امنیت منطقه‌ای عبارت‌اند از: ۱- تعریف مناطق در قالب کارکرد آن‌ها در اقتصاد جهانی؛ ۲- حاشیه‌ای شدن برخی مناطق در چرخه اقتصاد جهانی؛ ۳- نامتقارن بودن روابط و پیوندهای راهبردی مناطق در قالب نقش‌های تعریفی؛ ۴- شکننده و آسیب‌پذیر بودن برخی مناطق پیرامونی در پیوندهای راهبردی خود با مناطق مرکزی؛ ۵- آسیب‌پذیر بودن مناطق پیرامونی در برابر بحران‌های احتمالی سیستم جهانی بر اثر اصل پیوند بحران‌ها؛ ۶- تبدیل حساسیت‌های ژئواکونومیک مناطق به حساسیت‌های ژئوپلیتیکی، امنیتی و قرار گرفتن آن‌ها در معرض سیاست‌های کنترلی بخش سیاسی سیستم جهانی و به عبارتی سوپرهژمون و هژمون‌های سیستم، ۷- پدیدار شدن عنصر مداخلات خارجی به‌عنوان معضل مناطق پیرامونی اما حساس از منظر ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک (قاسمی، ۱۳۹۱: ۶۸-۶۹).

¹. Border Effect.

رشد اقتصادی و اجتماعی جوامع وابستگی مستقیمی به توسعه‌ی ارتباطات و تنوع شیوه‌های جابجایی دارد و در مقابل بالندگی بخش حمل‌ونقل بدون ایجاد و توسعه‌ی زیرساخت‌های اقتصادی و اجتماعی مقدور نیست. زیرساخت در عمومی‌ترین حالت، یک دسته از عوامل ساختاری به‌هم‌پیوسته است که هزینه‌های مصرفی کالاهای عمومی توسط دولت را معرفی می‌کند از این‌رو، زیرساخت‌ها به دو دسته عمده اقتصادی و اجتماعی طبقه‌بندی می‌شوند: ابعاد زیرساخت‌های اقتصادی شامل؛ حمل‌ونقل، مخابرات، اطلاعات و انرژی است که هر بعد از طریق شاخص‌های معینی بررسی می‌شود. اقتصاددانی مانند هرشمن زیرساخت‌ها را نوعی پیامدهای جنبی مثبت برای عموم افراد جامعه در نظر گرفته و معتقدند آثار جنبی مثبتی که از وجود زیرساخت‌های اقتصادی راه‌ها و جاده‌ها (حمل‌ونقل) به دست می‌آید، مشمول حال عموم افراد جامعه قرار می‌گیرد؛ بنابراین با توسعه و پیشرفت زیرساخت‌ها توسط دولت، منفعت حاصل از آن شامل عموم افراد جامعه قرار می‌گیرد. با این روند، حمل‌ونقل ایمن و روان مولود و مولد توسعه است که به لحاظ اقتصادی سبب کاهش هزینه‌ی تمام‌شده تولید، توزیع و مصرف کالا و خدمات می‌شود و به لحاظ اجتماعی نقش بسزایی در تبادل فرهنگ و توازن قدرت و رفاه در جامعه دارد (افشار پور و همکاران، ۱۳۹۳).

در چرخه اقتصاد یک کشور، حمل‌ونقل عاملی است که تمامی ارکان اقتصادی از ابتدای امر تولید تا رساندن کالا به بازارهای مصرف نهایی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. اگر حمل‌ونقل را در ابعاد و تعاریف کلان آن را در نظر بگیریم، هیچ فعلی بدون استفاده از این صنعت انجام نمی‌پذیرد (افشارپور و همکاران، ۱۳۹۳). معبودی (۱۳۷۸) اظهار کرد که بخش حمل‌ونقل از بخش‌های کلیدی کشور محسوب می‌شود همچنین حمل‌ونقل در مقایسه با بخش‌های آموزش، برق، مسکن، آب، ارتباطات، بهداشت و گاز از اهمیت بیشتری برخوردار است.

امروزه حمل‌ونقل یکی از اجزا مهم اقتصاد ملی محسوب می‌گردد و به دلیل داشتن نقش زیربنایی تأثیر فراوانی بر فرآیند رشد اقتصادی کشور دارد. این بخش دربرگیرنده فعالیت‌هایی است که به شکلی گسترده در تمامی زمینه‌های تولید، توزیع و مصرف کالا و خدمات جریان داشته و در مجموعه فعالیت‌های اقتصادی نقش غیرقابل‌انکاری بر عهده دارد. بدون وجود شبکه حمل‌ونقل، تأسیسات و تجهیزات جانبی و ناوگان مطلوب تصور رشد و توسعه عمومی کشور غیرممکن به نظر می‌رسد. اساساً در رشد و توسعه اقتصاد و تجارت جهانی در مقطع زمانی فعلی و روند گسترش آن نمی‌توان نقش سیستم‌های حمل‌ونقل در بهینه‌سازی

هزینه‌ها، زمان سفر، سرعت جابجایی، ایمنی و سطح خدمات ارائه‌شده را انکار نمود (رضایی ارجودی، ۱۳۸۳: ص ۵۹۷).

رفع موانع تجارت آزاد بهترین سیاست تجاری است که دسترسی به بازارها را براساس اصل رقابت آزاد امکان‌پذیر می‌سازد و می‌تواند کشورهای مختلف را در راه رسیدن به تجارت آزاد مورد محک و آزمایش قرار دهد. به‌علاوه ترتیبات منطقه‌ای با لغو محدودیت‌های تجاری، ایجاد نظام هماهنگ تعرفه‌های گمرکی و تخصیص بهینه‌تر منابع، زمینه مساعدی را برای تولید در مقیاس کلان و فروش در بازار منطقه به وجود می‌آورد و بستر مناسبی برای رشد اقتصادی منطقه را فراهم می‌کند. بدین ترتیب افزایش سرمایه‌گذاری و ایجاد فرصت‌های شغلی نیز حاصل شده و مزیت‌های نسبی و توانمندی‌های اقتصادی کشورهای مختلف آشکار می‌شود (تشکینی و سوری، ۱۳۹۱).

یکی از عوامل کلیدی در حمایت از تجارت، بخش زیرساخت‌ها و خدمات زیربنایی است. این بخش‌ها زیرساخت‌های فیزیکی را شامل می‌شوند که نقش بسزایی در جابجایی کالا و خدمات از کشورهای صادرکننده به کشورهای واردکننده را دارند (هوشمند و همکاران، ۱۳۸۵).

با عنایت به هدف موافقت‌نامه گتس در بخش حمل‌ونقل ریلی یعنی افزایش و آزادسازی تجارت خدمات در این بخش، ایجاد شفافیت و حمایت از ارائه‌دهندگان خدمات خارجی، افزایش رقابت بین‌المللی و بهبود کیفیت خدمات و خلاقیت و تعدد گزینه‌ها برای صادرات خدمات حمل‌ونقل ریلی، می‌توان دریافت که تنها آن دسته از خدمات حمل‌ونقل ریلی مشمول اصول و قواعد گتس قرار می‌گیرد که؛ ۱- وصف تجاری داشته باشد یعنی با هدف تجاری انجام شود، ۲- جنبه بین‌المللی داشته باشد؛ بنابراین حمل‌ونقل‌های کاملاً داخلی که فاقد عنصر خارجی هستند، مشمول نیستند. براساس این معیار، تنها خدمات حمل‌ونقل ریلی که به اشکال زیر ارائه می‌شوند واجد عنصر خارجی می‌باشند: ۱- موردی که سرمایه‌گذار خارجی اقدام به تأسیس شرکت یا شعبه یا نمایندگی در یکی دیگر از کشورهای عضو کرده است و خدمات حمل‌ونقل ریلی ارائه می‌دهد، ۲- خدمات مرتبط با حمل‌ونقل ریلی که توسط اشخاص حقیقی خارجی مانند کارگران و مدیران خارجی در کشور دیگر انجام می‌شود، ۳- مواردی که متقاضی خدمات حمل‌ونقل ریلی، خدمات خود را در کشور خارجی عضو دریافت می‌کند، ۴- جایی که ارائه‌دهنده خدمات در کشور خود باقی‌مانده اما خدمات را برای مصرف‌کنندگان کشور خارجی ارسال می‌کند (صادقی و غفاری فارسانی، ۱۳۹۰).

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 آب‌های 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 کالاهای کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز ایفا کنند (ملک پور، ص ۶۲).



شکل ۱: موقعیت ژئواکونومیک ایران

همان‌طور که قبلاً اشاره شد ایران دارای پتانسیل کوتاه‌ترین و امن‌ترین مسیر ترانزیتی نسبت به مسیرهای رقیب دیگر است. تغییر و تحولات اخیر در همسایگی کشورمان و نیاز و کشورهای تازه استقلال یافته به افزایش حجم مبادلات با کشورهای غیر از CIS ایران با حجم قابل ملاحظه‌ای از کالای ترانزیتی مواجه گردیده است و به خاطر اینکه سیستم حمل و نقل کشورمان تا حدود زیادی امکان پاسخگویی به نیازهای حمل و نقل بین‌المللی را ندارد. با فشار و شوک بیش از حد روبرو شده‌اند. اگر این مشکلات به زودی و با مدیریت صحیح و به موقع مرتفع نگردد مطمئناً فرصت بسیار مناسب طلایی کنونی هیچ‌وقت تکرار نخواهد شد لذا لازم است تا هرچه سریع‌تر مسئولین مربوطه با متمرکز کردن تلاش‌ها و هم‌راستا نمودن

برنامه‌ریزی‌ها سعی کنند تا از فرصت‌های باقی‌مانده به نحو احسن در جهت مرتفع نمودن مشکلات موجود استفاده کنند تا بتوانند حمل‌ونقل ترانزیتی از کشور را رونق ببخشند. به کلی مشکلات موجود بر سر راه افزایش تقاضای کالاهای ترانزیتی عبوری از کشور را می‌توان به بخش‌های مختلفی دسته‌بندی کرد: ۱- فیزیکی، ۲- غیر فیزیکی، ۳- سخت‌افزاری، ۴- نرم‌افزاری ۵- فنی و ۶- غیرفنی (حاجی قربانی و صدیقی سیگارچی، ۱۳۸۰).

موانع گمرکی در مرز بین کشورها از جمله مهم‌ترین این موارد است. تعرفه‌ها و مقررات گمرکی شفاف و روشن نیست. به همین سبب رفت‌وآمد کامیون‌ها و قطارها با موانع جدی روبه‌رو می‌شود. سیستم بیمه و بانک در کنار زیرساخت‌های فیزیکی راه‌آهن از مسائل مهمی است که بهبود و توسعه آن با کندی پیش می‌رود. امضای قرارداد احداث راه‌آهن در امتداد مسیر ساحلی شرقی دریای خزر بین قزاقستان و ترکمنستان با ایران که در نشست سران دریای خزر در مهرماه ۱۳۸۴ یعنی اکتبر ۲۰۰۳ در تهران به امضا رسید، در راستای توسعه همه‌جانبه کشورهای آسیای مرکزی برای فعالیت گسترده‌تر و بیشتر در دالان حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب را است (امیراحمدیان، ۱۳۸۷).

موقعیت جمهوری اسلامی ایران در حمل‌ونقل بین‌المللی اساساً ارائه خدمات ترانزیتی مستلزم برخورداری از امکانات بالقوه و بالفعل متعددی است که نهایتاً منجر به برجسته شدن نقش کشور در عرصه تجارت بین‌الملل می‌گردد. منظور از امکانات بالقوه، داشتن یک موقعیت مناسب جغرافیایی دسترسی به آب‌های آزاد بین‌المللی، گستردگی طولی و عرضی جغرافیایی، واقع شدن در مجاورت کشورهای محصور در خشکی است و منظور از پتانسیل‌های بالفعل نیز برخورداری از سیستم‌های حمل‌ونقل مناسب و گسترده، کیفیت مناسب در بخش‌های ناوگان، زیربنا و خدمات جانبی همچنین سرویس‌های اطلاع‌رسانی هماهنگی و سازگاری با سیستم‌های حمل‌ونقل کشورهای منطقه، داشتن قوانین و مقررات مناسب با شرایط روز، همکاری نزدیک و روابط سیاسی در سطح بالا با کشورهای منطقه و جهان است. میهن اسلامی ایران از حدیث توانمندی‌های بالقوه دارای امتیازات و مختصات بسیار مناسب و نادری در سطح جهان است. فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و از بین رفتن تفکرات ایجاد دیوار آهنین حاکمان آن و بالطبع شکل‌گیری جمهوری مستقل خودمختار در مجاورت مرزهای شمالی کشور که اکثراً محصور در خشکی بوده و از ارتباط مستقیم با آب‌های آزاد بین‌المللی محروم می‌باشند، نقش جمهوری اسلامی ایران را در زمینه ارائه خدمات بین‌المللی حمل‌ونقل به یک‌باره ممتاز ساخت علاوه بر این قرارگیری کشور در مسیر

دو قطب عظیم اقتصادی جهان یعنی اتحادیه اروپا و شرق و جنوب شرق آسیا با توجه به حجم مبادلات تجاری مسافرت بین آن‌ها در کنار وسعت جغرافیایی کشور که دور زدن کشور را تا حدودی غیراقتصادی می‌نماید، مزیت اساسی کشور محسوب می‌گردد (رضایی ارجرودی، ۱۳۸۳).

در میان شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل یعنی حمل‌ونقل جاده‌ای، هوایی، دریایی، لوله‌ای و ریلی، قسم اخیر آن یعنی حمل‌ونقل ریلی به دلایل ذیل دارای اهمیت بسیار است: ۱- این شیوه در حمل‌ونقل مقادیر زیاد بار و مسافر مورد استفاده قرار می‌گیرد و از این حیث، بیش از حمل‌ونقل جاده‌ای مورد توجه است، ۲- انتقال کالاها با حجم بسیار بالا گاه را از طریق خطوط حمل‌ونقل هوایی ممکن نبوده و یا بسیار هزینه برتر از حمل ریلی است، ۳- این شیوه برای سفرهای خانوادگی با توجه به راحتی و امکانات آن بسیار مناسب و مورد استقبال است، ۴- امکان نظارت بر کالا در طول مسیر و خطرات کمتر آن نسبت به حمل جاده‌ای و دریایی نیز از مزایای این شیبه محسوب می‌شود، ۵- گسترش فناوری مربوط به حمل‌ونقل ریلی شامل ساخت قطارهای سریع‌السیر در کشورهای پیشرفته و راه‌اندازی راه‌آهن زمینی (مترو) به‌عنوان یک وسیله نقلیه عمومی، حاکی از جایگاه این شیوه حمل‌ونقل در جابجایی مسافر در جهان امروز دارد، ۶- برای کشورهای محصور در خشکی حمل‌ونقل ریلی با توجه به هزینه کمتر آن نسبت به حمل‌ونقل هوایی و امکان جابجایی حجم بالای کالا گزینه مناسب محسوب می‌شود (صادقی و غفاری فارسانی، ۱۳۹۰)؛ بنابراین با توجه به مطالعه رضایی ارجرودی (۱۳۸۳) میزان اشتغال‌زایی در راه‌آهن (اعم از بهره‌برداری، تعمیر و نگهداری) و با توجه به میزان بار و مسافر، سطح مکانیزاسیون، بهره‌وری و شرایط هر کشور متفاوت است.

در حمل‌ونقل ریلی، کشور ایران به دلیل داشتن موقعیت خاص جغرافیایی و اتصال آن در مرز رازی به راه‌آهن ترکیه، در مرز جلفا به راه‌آهن ج.آذربایجان، در مرز سرخس به راه‌آهن ترکمنستان، در بندر امیرآباد با کشورهای حوزه دریای خزر و در بندرعباس و بندر امام خمینی با آب‌های آزاد بین‌المللی، پل ارتباطی شمال - جنوب و شرق - غرب محسوب می‌شود. با احداث خط جدید سرخس - بندرعباس سرعت و ظرفیت ترانزیت تا حد قابل توجهی افزایش یافته و از طرفی با تکمیل خط زاهدان - کرمان شاهد اتصال به آسیای میانه و اروپا خواهیم بود (سپاهی، ۱۳۹۴).

اهمیت اقتصاد حمل‌ونقل ریلی از نظر اقتصادی اهمیت حمل‌ونقل آن قدر زیاد و گسترده است که می‌توان آن را بستر توسعه اقتصادی خواند. برنامه‌ریزی مناسب و دقیق در این

زمینه و بهبود و ساماندهی زیرساخت‌های حمل‌ونقل باعث کاهش هزینه‌های بهره‌برداری و تولید می‌گردد و اثرات مطلوبی را بر اقتصاد یک جامعه می‌گذارد. حمل‌ونقل و عوامل اقتصادی به راحتی از یکدیگر تأثیر می‌پذیرند. رشد بازرگانی و تجارت، بهبود وضعیت کشاورزی، گستردگی خدمات و تولیدات موجب افزایش تقاضای حمل‌ونقل در جامعه می‌گردد. کارایی بخا حمل‌ونقل هم در افزایش بهره‌وری نظام اقتصادی جامعه تأثیرگذار است. این دو به‌طور پیوسته یکدیگر را تقویت می‌کنند. در بررسی اقتصاد کلان کشورها، سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل در افزایش تولید ناخالص ملی و ارزش افزوده، نقش بسزایی دارد. پهلوانی و همکاران (۱۳۹۳) بیان کرد که هیچ اقتصاد پیشرفت‌های بدون توسل به شبکه حمل‌ونقل مدرن قادر به ادامه فعالیت نیست. همه جوامع سنتی و یا نواحی معیشتی موجود در کشورهای در حال توسعه، به‌گونه‌ای در انزوای جغرافیایی در مورد بهره‌مندی از خطوط ناحیه‌ای جهانی به سر می‌برند. تجربیات کشورهای توسعه‌یافته نشان داده است که توسعه حمل‌ونقل پیوسته در حد کلان اقتصادی باعث رشد اقتصادی و افزایش بازدهی اجتماعی نسبت به سرمایه‌گذاری‌های خصوصی بوده است.

حمل‌ونقل ریلی به‌عنوان یکی از بخش‌های مهم سیستم حمل‌ونقل، نقش عمده‌ای را در عرصه اقتصادی، صنعتی و اجتماعی کشورها ایفا می‌کند و به‌واسطه مزایای خاص و نسبی که در مقایسه با سایر بخش‌های حمل‌ونقلی از جمله هوایی، جاده‌ای و دریایی دارد، توانسته سهم قابل توجهی را در حوزه حمل‌ونقل به خود اختصاص دهد. از جمله مزایای اقتصادی آن عبارت‌اند از: ۱- بهره‌وری در مصرف سوخت و انرژی، ۲- جابه‌جایی سریع کالا، ۳- امکان حمل‌ونقل انبوه کالا، ۴- کوتاه کردن مسیر در برخی مناطق کشور و منطقه‌ایی و حتی دستیابی به آب‌های آزاد، ۵- استهلاک پایین خطوط و ناوگان، ۶- کاهش قیمت تمام‌شده برای استفاده‌کنندگان به علت کاهش هزینه حمل‌ونقل، ۷- ایجاد اشتغال برای نیروی جوان و فعال جامعه، ۸- ایمنی بالای راه‌آهن در مقایسه با جاده، ۹- کاهش ترافیک جاده‌ای، ۱۰- کاهش سوانح و تصادفات جاده‌ای، ۱۱- اتصال شبکه ریلی به معادن و منابع معدنی کشور، ۱۲- کمک به توسعه مناطق دورافتاده، ۱۳- تقویت توان صنایع داخلی ریلی و بومی‌سازی آن ترانزیت ریلی از جمله سودآورترین بخش‌های حمل‌ونقل هر کشور است. مدیریت کارآمد کریدورهای ترانزیتی و پله‌ای زمینی مهم‌ترین عامل موفقیت درزمینه‌ی ترانزیت است (اخباری و همکاران، ۱۴۰۱).

۱. همگرایی ایران با آسیای میانه در کریدور تراسیکا

همگرایی منطقه‌ای یکی از چالش‌های مهم در اقتصادهای در حال توسعه است (افراسیایی و همکاران، ۱۳۹۹). در حوزه نظری از دهه‌های ۵۰ و ۶۰ میلادی به بعد موضوع همگرایی یا یکپارچگی منطقه‌ای، جایگاه ویژه‌ای در بررسی‌های نظریه‌پردازان روابط بین‌الملل پیدا کرد. موج دوم منطقه‌گرایی و نظریه‌پردازی درباره آن در دهه‌های ۸۰ و ۹۰ میلادی ایجاد شد و روابط بین‌الملل را شدیداً تحت تأثیر قرار داد (هانگی و همکاران، ۱۳۹۲: ۲۲). همگرایی اقتصادی بین کشورها از اواسط دهه ۱۹۸۰ میلادی افزایش یافته و این امر موجب رونق مناسبات تجاری و مالی بین کشورها شده است (اصغرپور و همکاران، ۱۳۹۵: ۹۶).

رحیمی بروجردی (۱۳۸۹: ۱۰۶) اظهار داشت که همگرایی از مهم‌ترین سازوکارها و برنامه‌ریزی بین کشورهای یک منطقه جهت استفاده از ظرفیت‌ها و منابع جهانی و منطقه‌ای در عرصه‌های بین‌المللی است که علاوه بر همکاری‌های اقتصادی بر ابعاد سیاسی، دیپلماسی، امنیتی و نیز فرهنگی دلالت دارد. هماهنگی با سیاست‌های اقتصاد بین‌الملل و حرکت جهت قرار گرفتن در تعادل جهانی از الزامات سیاست‌های همگرایی است و در این باره سازمان‌های اقتصادی و سیاسی بین‌المللی به‌طور مؤثر بر سیاست‌های داخلی این کشورها در فضای بین‌الملل نقش دارند و بدین‌سان یک اثر متقابل در روابط بین‌المللی و سیاست‌های داخلی کشورها به وجود می‌آید (راسخی و همکاران، ۱۳۹۹: ۸۶).

همگرایی اقتصادی مراحل مختلفی دارد، به‌طوری‌که هر مرحله نسبت به مراحل قبلی تکامل یافته‌تر بوده و طی آن موانع بیشتری نسبت به مرحله قبل برای افزایش تجارت و همکاری‌های اقتصادی بین دو یا چند کشور از میان برداشته می‌شود. این مراحل را می‌توان شامل موافقت‌نامه تجارت ترجیحی^۱، منطقه آزاد تجاری^۲، اتحادیه گمرکی^۳، بازار مشترک^۴ و اتحادیه کامل اقتصادی^۵ باشد (علی رازینی و همکاران، ۱۳۹۲).

منطقه آسیای مرکزی از جمله مناطقی است که در تأثیر این امر (منطقه‌گرایی) قرار گرفته است و گام‌هایی در جهت تحقق و همگرایی منطقه‌ای در آن برداشته شده است. کشورهای این منطقه به همگرایی دو رویکرد متفاوت دارند: ۱- رویکرد منطقه‌ای درون‌گرا که مبتنی بر اولویت همکاری‌ها میان کشورهای درون منطقه، ۲- دیگری رویکرد

^۱. Preferential Trade Agreement (PTA).

^۲. Free Trade Area.

^۳. Customs Union.

^۴. Common Market.

^۵. Perfect Economic Union.

فرامنطقه‌ای و برون‌گرایانه که مبتنی بر اولویت همکاری با کشورهای خارج از منطقه است (گودرزی ۱۳۹۳).

تراسیکا^۱ یک راهروی حمل‌ونقل چندحالتی است که با هدف یکپارچه کردن قاره اروپا و آسیا توسعه یافته است. در این طرح، تمرکز بر حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی، دریایی و ترکیبی است. توافقنامه چندجانبه پایه، نقش مهمی در اجرایی شدن تراسیکا داشته است. دولت‌های آسیای مرکزی و قفقاز به جز ترکمنستان، تمام کشورهای حوزه دریای سیاه به جز روسیه یعنی ترکیه، بلغارستان، مولداوی، رومانی و اوکراین این توافقنامه را امضا کردند (Yildirim, 2014). ترکمنستان عضو ابتکار نیست، اما به صورت فعال در آن مشارکت می‌کند. ایران در سال ۲۰۰۹ به این سازمان پیوست و توافقنامه را امضا کرد. از هدف‌های برنامه تراسیکا، اتصال دریای سیاه به دریای خزر به وسیله نظام‌های جدید ارتباطی و حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی، دریایی و حتی هوایی برای این هدف است (سازمند و کاویانی‌فر، ۱۳۹۶).

کریدور شرق به غرب تراسیکا یکی از مهم‌ترین کریدورهای اتصال ایران به کشورهای آسیای میانه است. اتصال به تراسیکا یا کریدور شرق به غرب به کریدور شمال - جنوب یا همان «نوستراک» توانایی اتصال به خط حمل‌ونقلی دیگری به نام تراسیکا را دارد و می‌تواند در یک تعامل منطقه‌ای در یک شبکه گسترده شمالی - جنوبی، غربی - شرقی و در هر یک از جهات اصلی و فرعی در میان دریای خزر فعالیت کند. تراسیکا یک حمل‌ونقل از شرقی - غربی است که با گذر از دریای سیاه، دریای خزر و آسیای مرکزی، اروپا را به آسیا و خاور دور پیوند می‌دهد (تبریزی، ۱۳۹۵).

کریدور غرب - شرق یا کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل اروپا-قفقاز-آسیا نقش مهمی در احیای یکی از مسیرهای راه ابریشم دارد؛ و در حال حاضر شامل کشورهای بلغارستان، مولداوی، رومانی، اوکراین و ترکیه در اروپا است و کشورهای ارمنستان، جمهوری آذربایجان و گرجستان در قفقاز جنوبی می‌باشد. در آسیای مرکزی کشورهای ایران، تاجیکستان، ازبکستان، قزاقستان و قرقیزستان عضو این کریدور می‌باشند. شاخه جنوبی کریدور تراسیکا از مرز ترکمنستان وارد ایران می‌شود و از طریق مرز بازرگان وارد ترکیه می‌شود که در صورت عضویت افغانستان و پاکستان به این کریدور و افزایش تبادلات این کشورها با کشورهای شرق اروپا، بخش بیشتری از مسیرهای ایران در این کریدور فعال می‌شود؛ بنابراین کریدور شرق-غرب (تراسیکا) فضایی مناسب برای اقدامات مشترک کشورهای عضو

¹. Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia- TRACECA.

در زمینه سرمایه‌گذاری در احداث و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقلی؛ به‌ویژه اتصالات زمینی (جاده‌ای و ریلی) با کشورهای همسایه جمهوری اسلامی ایران مانند کشورهای ترکیه، آذربایجان و ارمنستان و توسعه بنادر کشور به‌خصوص بنادر شمالی هست. همچنین از مزیت‌های مهم کریدور تراسیکا این است که به‌عنوان مسیری که کمترین هزینه و زمان را به‌منظور اتصال کشورهای آسیای میانه به بازارهای جهانی و بنادر اروپایی دارد، یاد می‌شود.



شکل ۲: خطوط ریلی بخشی از کریدور تراسیکا در اتصال ایران به آسیای میانه

این کریدور حمل‌ونقل میان کشورهای آسیا، خاورمیانه، اروپا و آفریقا را در برمی‌گیرد از چند مسیر عبور می‌کند. نخستین مسیر چین به کشورهای CIS، ایران، عراق، سوریه و از طریق دریای مدیترانه به یونان و اروپا است و ایران را به ترکیه و اروپا امتداد متصل می‌کند. مسیر بعدی از چین، میانمار، بنگلادش، هند، پاکستان، ایران به سمت عراق، سوریه و اروپا امتداد می‌یابد. مسیر دیگری هم از چین شروع و به قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان و ایران از آنجا به ترکیه و اروپا می‌رسد.

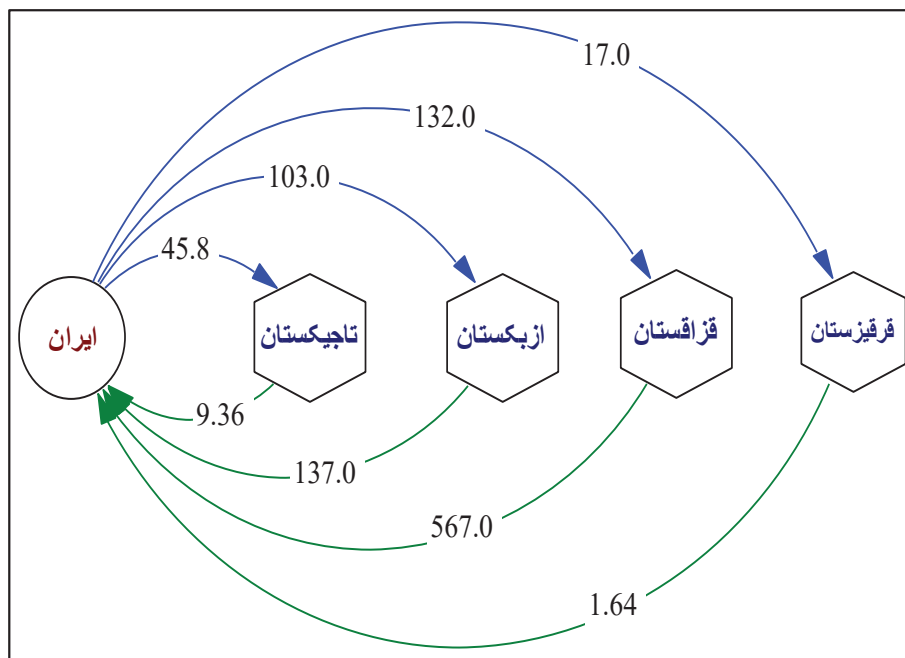
برای تکمیل چرخه بازرگانی و ترانزیت کالا، اتصال بنادر به شهرهای محصور در خشکی‌ها بخش مهمی از این فرایند است. دسترسی به بخش‌های مرکزی ابرقاره اوراسیا

یعنی حوزه‌های آسیای مرکزی، منطقه قفقاز، حوزه چین غربی، جنوب روسیه و بخش‌هایی از اروپای شرقی از سمت جنوب و اقیانوس هند برای سده‌های متمادی یک مسئله بوده است. راه‌حل برون‌رفت از این تنگنای جغرافیایی احداث کریدورهای ارتباطی از دریاهای اقیانوس هند به مرکز خشکی اوراسیا است. اخیراً این مسئله مورد توجه قدرت‌های نوظهور اقتصادی چین و هند قرار گرفته است (ویسی، ۱۴۰۰: ۲۱۴).

دو ساختار حمل‌ونقل تقریباً رقیب، یکی «دالان حمل‌ونقل اروپا-قفقاز-آسیای مرکزی» (تراسکا) در مسیر غربی-شرق و دیگری، «دالان حمل‌ونقل و ترانزیت شمال-جنوب»، در مسیری شمالی-جنوبی و عمود بر این محور در منطقه شکل گرفته‌اند. این دو محور که آن‌ها را می‌توان هم محورهای ترانزیتی و هم محورهای ژئواستراتژیکی نامید، در منطقه دریای خزر با یکدیگر باهم برخورد می‌کنند و در نهایت در صورت نبود همکاری و وجود رقابت ناسالم می‌توانند منطقه را بی‌ثبات سازند. ساختار کریدور شمال-جنوب از حاشیه غربی منطقه عبور می‌کند؛ اما در منطقه شرقی، آسیای مرکزی با چالش‌هایی روبه‌روست که ناشی از تفکرات دوره جنگ سرد است (هارتلند در فرضیه‌های ژئوپلیتیکی مکیندر و پیروان او) که این ساختار تحت تأثیر جغرافیای منطقه در انزوای جغرافیایی قرار گرفته و نتوانسته است توسعه یابد. اگرچه آسیای مرکزی با همین مسئله در جنوب نیز روبه‌رو بود، ولی پس از استقلال و در میانه دهه ۹۰، جمهوری اسلامی ایران با در هم شکستن ساختار دوره جنگ سرد و اتصال راه‌آهن سراسری ایران به راه‌آهن سراسری آسیای مرکزی، از طریق اتصال راه‌آهن مشهد به سرخس و ترکمنستان و اتصال راه‌آهن تاجن به سرخس در سال ۱۹۹۶ امکان ارتباط ریلی آسیای مرکزی با آب‌های آزاد را فراهم آورد. علاوه بر این، ایران با ساخت راه‌آهن بافق-بندرعباس و بعد بافق-مشهد توانست مسافت بین بندرعباس در خلیج فارس با آسیای مرکزی را ۱۰۰۰ کیلومتر کاهش دهد (امیراحمدیان، ۱۳۸۷: ۳۰-۳۱).

ایران در مسیر کریدورهای متعدد بین‌المللی قرار دارد. در این بین کریدور تراسیکا از اهمیت بالایی قرار دارد. در سال ۱۹۹۳ در کنفرانسی در بروکسل با حضور وزرای تجارت و حمل‌ونقل ۸ کشور که شامل کشورهای ارمنستان، آذربایجان، گرجستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ازبکستان هست، به‌منظور حل مشکلات حمل‌ونقل و تجارت منطقه ارائه شد. هدف این طرح توسعه کریدور حمل‌ونقلی از اروپا، به سمت دریای سیاه، قفقاز، دریای خزر و آسیای مرکزی بوده است که از طرف اتحادیه اروپا با سرمایه اولیه ۱۵ میلیون یورو پشتیبانی مالی شده بود. ارتباط ریلی میان ایران با چهار کشور آسیای میانه

(تاجیکستان، ازبکستان، قزاقستان و قرقیزستان) از طریق کریدور تراسیکا باعث تسهیل تجارت میان ایران با کشورهای مذکور شده است. شکل زیر صادرات و واردات ایران با چهار کشور آسیای میانه (تاجیکستان، ازبکستان، قزاقستان و قرقیزستان) را نشان می‌دهد.



شکل ۳: نمودار صادرات و واردات ایران با چهار کشور آسیای میانه (میلیون دلار)

منبع: محاسبات محقق

گسترش تجارت در کریدورهای ترانزیتی در حال ظهور، تأثیر متفاوتی بر کشورها خواهد گذاشت. این خطوط جدید، چین، اروپا، هند و روسیه را قادر خواهد ساخت که کالاهای با ارزش بالا را به صورت کارآمدتری از انتقال آن با کشتی، با خطوط ریلی مبادله نمایند. اروپا سرانجام به مزایایی که با آغاز طرح تراسیکا در سر می‌پروراند، نائل خواهد آمد. منطقه اورال در روسیه و غرب سیبری به کریدورهای تجاری کارآمد در هند، جنوب شرق آسیا و خاورمیانه دسترسی خواهند یافت. ترکیه و جمهوری آذربایجان به کشورهای ترانزیتی مهم تبدیل خواهند شد که از طریق ایران و آسیای مرکزی، شرق را به غرب متصل می‌سازند (امیراحمدیان و صالحی دولت‌آباد، ۱۳۹۵: ۱۴).

بر این اساس، توسعه‌ی محور ترانزیتی جنوب شرق و اتصال شمال به جنوب ایران منجر به پیوستگی‌های اقتصادی خواهد شد که این عامل تأثیر زیادی بر روی اتحاد مناطق مرزی

با شهرهای مرکزی خواهد داشت و منجر به آمایش سرزمینی در منطقه جنوب شرق کشور خواهد شد. از این رو، برای اجرایی کردن و رسیدن به اهداف طرح توسعه‌ی محور شرق که تحولات عظیم اقتصادی را برای استان‌های سیستان و بلوچستان، کرمان و هرمزگان به همراه دارد، باید تمام ویژگی‌های زیربنایی و زیرساختی اعم از توسعه‌ی بندر چابهار، گسترش منطقه‌ی آزاد صنعتی و تجاری چابهار، توسعه بازارچه‌های مشترک مرزی، احداث جاده ترانزیت ۹۰۰ کیلومتری چابهار به مرز سیستان با افغانستان در نقطه‌ی صفر مرزی میلک، ایجاد تأسیسات منطقه‌ی ویژه اقتصادی سیستان و ایجاد منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی سیستان، ساخت خط آهن چابهار به منطقه‌ی مرزی میلک و اتصال آن به راه‌آهن سرخس با گذر از شهرستان‌های نیک شهر، ایرانشهر، خاش، زاهدان، زابل، ساخت تأسیسات و امکانات رفاهی و اجرای صدها پروژه موردنیاز برای توسعه‌ی ترانزیت کالا از بندر چابهار به نقاط دیگر کشور منجر به توسعه‌ی وزن ژئواکونومیکی جنوب شرق کشور خواهد شد که نهایتاً این توسعه منجر به رشد و توسعه‌ی شهرها و مناطق مرزی جنوب شرق کشور خواهد گردید (خلیلی و همکاران، ۱۳۹۰). از سوی دیگر، کیان مقدم و همکاران (۱۳۹۱) بیان کرد موقعیت ژئوپلیتیک جنوب شرقی ایران با هم‌جواری با کشورهای پاکستان و افغانستان و قرار گرفتن در مسیر دسترسی به آب‌های آزاد جهان برای کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان جایگاه ویژه‌ای را برای گسترش مبادلات منطقه‌ای و بین‌المللی ایران فراهم نموده است. این منطقه از دید پتانسیل‌های اقتصادی دارای سه سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی است. ۳۰۰ کیلومتر مرز آبی در کرانه‌های دریای عمان و اشراف این منطقه بر یکی از مهم‌ترین و استراتژیک‌ترین راه‌های آبی جهان، همسایگی با افغانستان و پاکستان و نزدیکی به کشورهای آسیای میانه که دسترسی به دریا ندارند، ویژگی برجسته‌ای به این منطقه بخشیده است (ابراهیم‌زاده و موسوی، ۱۳۹۵).

۲. فرصت‌ها و مزایای تجارتي ایران از طریق کریدور ریلی تراسیکا

کریدور ریلی تراسیکا از فرصت‌ها و مزایای تجارتي متعددی جهت تجارت بین‌المللی ایران به سمت کشورهای آسیای میانه برخوردار است. بخشی از راه‌آهن منطقه آسیای مرکزی همان زیرساخت‌هایی است که از دوره شوروی ساخته شده است. در کل منطقه آسیای مرکزی ۲۱۰۴۲ کیلومتر راه‌آهن موجود است که هر کیلومتر راه‌آهن در مساحتی برابر ۱۹۸/۸ کیلومتر مربع توزیع شده است. در دوره امپراتوری روسیه و شوروی، کارآمدترین خطوط

مواصلاتی راه آهن بوده است، راه آهن آسیای مرکزی که به راه آهن سراسری روسیه متصل بوده است، امکان حمل و نقل مسافر و کالای منطقه را با راه آهن سیبری و شرق دور و بخش اروپایی روسیه فراهم می آورد. راه آهن آسیای مرکزی ۲۱ هزار کیلومتر طول دارد که قزاقستان با دارا بودن ۱۳۷۰۰ کیلومتر به تنهایی ۶۵ درصد آن را در اختیار دارد؛ اما نباید از نظر دور داشت که قزاقستان بزرگ ترین کشور آسیای مرکزی است.

برای مقایسه چگونگی برخورداری هر یک از کشورهای منطقه، شاخص هایی مورد مطالعه قرار گرفته است. براساس این شاخص با آنکه قزاقستان از بیشترین مقدار راه آهن برخوردار است، ولی از بکستان وضعیت مناسب تری نسبت به آن دارد. به طوری که در قزاقستان هر کیلومتر راه آهن در عرصه ای به مساحت ۱۹۸/۱ کیلومتر مربع و در ازبکستان در ۱۱۳/۳ کیلومتر مربع توزیع می شود. بدترین وضعیت این شاخص مربوط به قرقیزستان است که هر کیلومتر راه آهن در عرصه ای به مساحت ۴۲۲/۳ کیلومتر مربع و در تاجیکستان در ۲۹۶/۹ کیلومتر مربع توزیع می شود. این دو کشور، کشورهای کوهستانی بوده و بیش از ۹۰ درصد مساحت آنان کوهستانی است و امکان توسعه راه آهن در آنها وجود نداشته و راه آهن های آنان راه آهن های فرعی از شبکه سراسری راه آهن منطقه است.

نقش کلیدی راه آهن آسیای مرکزی در اختیار ازبکستان است. به طوری که ارتباط دو بخش کشور ترکمنستان بدون عبور از راه آهن ازبکستان امکان پذیر نیست. ارتباط پایتخت ترکمنستان با بخش شمال غربی خود در داش حوض با گذر از قلمرو ازبکستان در ولایت قاشقا دریا (به مرکزیت اورگنج) فراهم می شود. راه آهن ترکمنستان با قزاقستان با گذر از راه آهن ازبکستان (در مسیر قزلاوردا- تاشکند- ترکمن آباد) فراهم می شود. علاوه بر آن ارتباط ریلی ازبکستان با ولایت سرخان دریا و شهر مرزی ترمذ در جنوب غربی این کشور در مرز با افغانستان فقط با گذر از قلمرو ترکمنستان امکان پذیر است. شبکه راه آهن ازبکستان ارتباط دهنده راه آهن ها و نیز راه های ارتباطی جمهوری های آسیای مرکزی با یکدیگر است (امیر احمدیان، ۱۳۸۷).

کشورهای متعددی در مسیر کریدور تراسیکا (اروپا-قفقاز-آسیای مرکزی) قرار دارند. کشورهای اروپایی بلغارستان، مولداوی، رومانی، اوکراین و ترکیه در مسیر این کریدور قرار دارند. کشورهای قفقاز از جمله ارمنستان، جمهوری آذربایجان و گرجستان نیز این کریدور را در بر می گیرند. از سوی دیگر ایران با استفاده از این کریدور تراسیکا به کشورهای آسیای میانه از جمله تاجیکستان، ازبکستان، قزاقستان و قرقیزستان متصل می شود. اتصال ریلی

ایران به این چهار کشور از مسیر کریدور تراسیکا، مزایای تجاری متعددی را پیش روی اقتصاد ایران قرار داده است. جدول زیر ویژگی‌های جمعیتی-اقتصادی ایران و چهار کشور آسیای میانه را نشان می‌دهد:

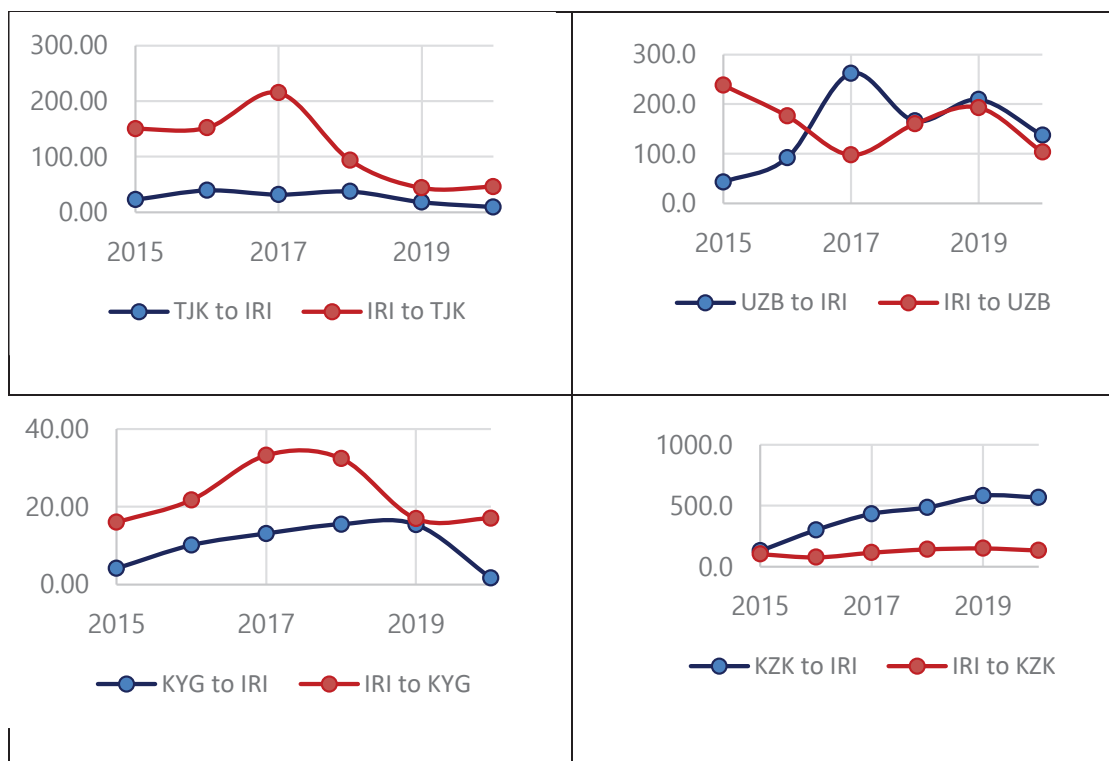
کشور	جمعیت (میلیون نفر)	مساحت (هزار کیلومتر مربع ع)	تولید ناخالص داخلی (میلیون دلار)	درآمد سرانه	صادرات به کل دنیا (هزار دلار)	واردات از کل دنیا (هزار دلار)
ایران	۸۶.۷۲	۱۶۴۸.۱	۱۵۹۹۱۲۷	۱۸/۶۶۳	۹۶۶۱۷.۵	۴۱۲۳۶.۱
تاجیکستان	۹.۱۱۹	۱۴۲.۶۱	۴۷/۲۰۱۱	۴,۸۰۳	۷۱۷.۹۰۵	۳۱۳۹.۰۱
ازبکستان	۳۵.۵۸	۴۴۸.۹۷	۲۲۸/۱۹۰	۹,۵۸۹	۱۳۲۸۰.۵	۲۰۰۲۰.۱
قزاقستان	۱۸.۷۵	۲۷۲۴.۹	۵۳۴/۲۷۱	۲۸/۵۱۴	۴۶۹۴۹.۲	۳۸۰۸۱.۴
قرقیزستان	۵.۹۵۷	۱۹۹.۹۵	۳۷.۷۹۱۰	۵/۵۶۲	۱۸۶۳.۵۳	۳۳۸۶.۶۷

جدول ۱: آمارهای جمعیتی-اقتصادی ایران و چهار کشور آسیای میانه

(منبع: محاسبات محقق)

همان‌طور که نتایج جدول (۱) نشان می‌دهد این چهار کشور آسیای میانه جمعیتی حدود ۷۰ میلیون نفر را در مساحتی حدود ۳۵۱۶ هزار کیلومتر مربع در بر گرفته است. این چهار کشور مجموعاً ۶۳ میلیون دلار در سال صادرات به دنیا دارند که ایران قابلیت تأمین بخشی از نیازهای خود را از این کشورها دارد. از سوی دیگر این چهار کشور آسیای میانه مجموعاً ۱۳ میلیون دلار در سال واردات کالا داشته که با استفاده از خطوط ریلی کریدور تراسیکا، اقتصاد ایران قادر است بخش قابل توجهی از این نیاز را تأمین نموده و بازارهای نوظهور آسیای میانه را به خود اختصاص دهد. توسعه کریدور مذکور نقش بسیار مهمی در کاهش هزینه و زمان حمل‌ونقل کالاها به این منطقه ایفا می‌نماید که می‌تواند اثر مهمی در کاهش قیمت نهایی کالاهای صادراتی ایران داشته و بر تقاضای کالاهای کشور ایران بیفزاید. در مجموع همان‌طور که مشخص است خطوط ریلی بخش شرقی کریدور تراسیکا، اقتصاد ایران را به بازار ۷۰ میلیونی چهار کشورهای آسیای میانه متصل ساخته و پتانسیل قابل توجهی را در مقابل کالاهای صادراتی ایران قرار می‌دهد.

تجارت ایران و چهار کشور آسیای میانه در این سال‌های اخیر دارای نوسانات و افت‌وخیزهای فراوان بوده است. نمودار زیر صادرات و واردات ایران با چهار کشور (تاجیکستان، ازبکستان، قزاقستان و قرقیزستان) را نشان می‌دهد.



نمودار: صادرات و واردات ایران با چهار کشور تاجیکستان، ازبکستان، قزاقستان و قرقیزستان (میلیون دلار)

(منبع: محاسبات محقق)

نتایج نمودار ۱ به وضوح نشان می‌دهد متأسفانه وضعیت صادرات به واردات ایران با هر چهار کشور آسیای میانه بین سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۰ به ضرر ایران تغییر نموده است. اقتصاد ایران شکاف مزاد صادرات خود را با دو کشور قرقیزستان و تاجیکستان تا حدود زیادی از دست داده است. به نحوی که به‌عنوان مثال صادرات ۲۰۰ میلیون دلاری ایران به تاجیکستان در سال ۲۰۱۷ به حدود یک‌چهارم یعنی ۵۰ میلیون دلار در سال ۲۰۲۰ کاهش یافته است. همچنین مزاد صادرات ایران به ازبکستان تبدیل به مزاد واردات شده است و برابری صادرات و واردات ایران با کشور قزاقستان در این سال‌ها حدود ۴۰۰ میلیون دلار به سود قزاقستان تغییر کرده است.

شاخص گروبل و لوید^۱ یکی از مهم‌ترین شاخص‌های تجارت درون صنعت محسوب می‌شود. در پی تفکیک ضمنی و صریح تجارت درون صنعت و انواع آن و ناتوانایی شاخص گروبل و لوید، برای مثال در شناسایی میزان مشابهت و فضای کیفی محصولات تلاش‌های

^۱. Gruble & Lloyd.

قابل ملاحظه‌ای برای معرفی شاخص‌های متنوع در ادبیات تجارت درون صنعت مانند عبدالرحمان^۱ (۱۹۹۱)، گرینوی و همکاران^۲ (۱۹۹۵)، فونتان و همکاران^۳ (۱۹۹۸)، اظهر و البوت^۴ (۲۰۰۶) و سایرین شده است. ابتدا شاخص گروبل و لوید (GL_j) برای صنعت زاز طریق رابطه زیر به دست می‌آید:

$$GL_j = \frac{X_j + M_j - |X_j - M_j|}{X_j + M_j} = 1 - \frac{|X_j - M_j|}{X_j + M_j} \quad (1)$$

که در آن X_j و M_j به ترتیب صادرات و واردات صنعت زاست. این شاخص بین صفر و یک تغییر می‌کند. با استفاده از این شاخص، تجارت درون صنعت کامل مقدار ۱ و تجارت بین صنعت کامل مقدار صفر می‌گیرد (یونس پور و طیبی، ۱۳۹۹). همان‌طور که قبلاً بیان شده است شاخص گروبل-لوید یکی از مهم‌ترین شاخص‌های تجارت درون صنعتی محسوب می‌شود. از این‌رو در اینجا به دنبال محاسبه شاخص گروبل-لوید ایران با پنج کشور دیگر عضو اتحادیه اوراسیا می‌باشد. لذا در ادامه شاخص گروبل و لوید برای ایران و پنج کشور عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا محاسبه و اندازه‌گیری شده است که نتایج آن در جدول (۴) قابل مشاهده است:

	$(X_i + M_i)$	$ X - M $	$R = (X + M) - X - M $	شاخص گروبل و لوید
تاجیکستان	۹۹۷۵۶.۵۱	۹۳۴۷۸.۴۹	۶۲۷۸.۰۲	۰.۰۶۲۹۳۳۴
ازبکستان	۱۱۶۶۳۷.۶	۷۶۵۹۷.۴	۴۰۰۴۰.۲	۰.۳۴۳۲۸۷۲
قزاقستان	۱۳۴۶۹۸.۹	۵۸۵۳۶.۱	۷۶۱۶۲.۸	۰.۵۶۵۴۳۰
قرقیزستان	۱۰۰۰۰۴.۱۷	۹۳۲۳۰.۸۳	۶۷۷۳.۳۴	۰.۰۶۷۷۳۰۶
مجموع	۴۵۱۰۹۷.۱۸	۳۲۱۸۴۲.۸۲	۱۲۹۲۵۴.۳۶	۰.۲۸۶۵۳۳۲

جدول ۲- نتایج محاسبه شاخص گروبل و لوید ایران با چهار کشور آسیای میانه

(منبع: محاسبات محقق)

1. Abd-el Rahman.

2. Greenaway & et al.

3. Fontagné & et al.

4. Azhar & Elliot.

مطابق نتایج جدول ۲ شاخص ۰.۵۶۵ تجارت ایران با کشور قزاقستان نشانگر آن است که ایران بیشترین تجارت درون صنعتی را با قزاقستان دارد. بعد از آن کشور ازبکستان قرار دارد که شاخص تجارت صنعتی آن با ایران ۰.۳۴۳ است. نتایج شاخص گروبل و لوید برای دو کشور قرقیزستان و تاجیکستان (۰.۰۶۷ و ۰.۰۶۲) نشانگر آن است که این دو کشور مذکور کمترین تجارت درون صنعتی را با ایران داشته‌اند.

یافته‌های فوق به خوبی نشان می‌دهد که اقتصاد ایران می‌تواند استفاده مطلوبی از مسیر ریلی کریدور تراسیکا جهت انتقال کالا و همگرایی اقتصادی با کشورهای آسیای میانه داشته باشد. نتایج نشانگر آن است که دو کشور قزاقستان و ازبکستان در دسته اول اهمیت و کشورهای قرقیزستان و تاجیکستان در دسته دوم اهمیت می‌توانند بازارهای هدف صادراتی مطلوبی برای کالاهای ایرانی باشند. ایران از گذشته چهارراه تمدن‌ها به شمار رفته و از نظر موقعیت دریایی و زمینی از موقعیت بسیار مناسبی برخوردار بوده است. جایگاه جغرافیایی ایران به دلیل ارتباط و اتصال با دریای آزاد و قرار گرفتن بین دو قدرت بحری و بری و به بیان دیگر در موقعیت ریملند نظریات ژئوپلیتیکی در استراتژی جهانی باعث پیدایش موقعیت ترانزیتی برای ایران شده است و به واسطه این موقعیت و تقاضای جهان پیرامون آن برای ارتباط و اتصال به هم برای رفع نیازهای متقابل مادی از بنیان‌ها و مؤلفه‌های بنیادی ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک کشور ایران شده است. به گونه‌ای که ایران با موقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیکی ویژه‌ای که برای منطقه محصور در خشکی آسیای مرکزی دارد، یک کشور ترانزیتی مطلوب است و می‌تواند تولیدات نفت و گاز قزاقستان و ترکمنستان را به بهترین شکل به دریای آزاد و حتی از طریق ترکیه به اروپا برساند؛ بنابراین ایران به عنوان امن‌ترین، اقتصادی‌ترین و کوتاه‌ترین مسیر برای انتقال منابع انرژی به آب‌های آزاد مطرح است. با گره خوردن امنیت ملی کشورها با تأمین انرژی، اهمیت ایران به خاطر این موقعیت ترانزیتی، استراتژیک و حیاتی به شمار می‌رود و از این موقعیت حداکثر استفاده را در جهت رونق اقتصادی خود بکار گیرد. جمهوری اسلامی ایران می‌تواند از یکسو از منافع بازار بین‌المللی انرژی حداکثر استفاده را ببرد و از سوی دیگر در جهت افزایش وابسته کردن کشورها به خود از طریق اجازه شریان‌های حیاتی انرژی و یا حتی پایانه‌های صادرات و واردات ضمن بهره‌وری اقتصاد داخلی در جستجوی جایگاهی راهبردی برای خود در اقتصاد جهانی باشد و دیگر آنکه، در جهت مکمل‌سازی اقتصاد خود با استفاده از این موقعیت در دیگر کشورهای منطقه و جهان گام بردارد. در این رابطه تعامل ایران با کشورهای منطقه و جهان و ایجادای

برای استفاده از مزیت‌های ایران در زمینه انرژی، خود زیربنای محکمی برای تأمین امنیت شبکه‌های منطقه سیاسی و اقتصادی و جلوگیری و یا محدودسازی تهدیدات کشورهای مخالف ایران است (گل کرمی و همکاران، ۱۳۹۷: ۴۶-۴۷).

نتایج این پژوهش اهمیت خطوط ریلی کریدور تراسیکا برای همگرایی ایران با کشورهای آسیای میانه و اتصال به بازارهای این کشورها را به خوبی نشان داد. ایران از زیرساخت‌ها و پتانسیل بالایی جهت دستیابی به بازارهای اقتصادی از طریق اتصال به خطوط ریلی بین‌المللی برخوردار است. ایران حدود ۱۱۰۰۰ کیلومتر خطوط راه‌آهن و ۶۵۰۰ کیلومتر در حال احداث را دارا است. به‌طور میانگین هر سال حدوداً ۱۲ میلیون تن کالا در این خطوط حمل می‌شود که ۷.۵ میلیون تن برای صادرات و ۳ میلیون تن آن برای واردات بوده است. این موارد به خوبی نشانگر اهمیت خطوط راه‌آهن بوده و لزوم برنامه‌ریزی دقیق جهت بهره‌مندی از این پتانسیل جهت رونق بخشی به اقتصاد ایران را بیش‌ازپیش نشان می‌دهد.

نتیجه‌گیری

همگرایی براساس موقعیت ژئواکونومیک ایران در منطقه و استفاده بهینه از موقعیت مذکور می‌تواند راهگشای مشکلات اقتصادی ایران باشد. ایران از دیرباز در مسیرهای متعدد تجاری بین‌المللی قرار داشته است و یکی از مهم‌ترین مسیرهای مهم اتصال شرق آسیا به اروپا بوده است. یکی از مهم‌ترین کریدورهای اتصال شرق به غرب، دالان حمل‌ونقل اروپا-قفقاز-آسیای مرکزی یعنی تراسیکا است. این کریدور با توجه به گستردگی آن از مسیرهای جاده‌ای، آبی و ریلی متعددی برخوردار است. کشور ایران با دارا بودن زیرساخت‌های گسترده ریلی، می‌تواند با قرارگیری در این کریدور مهم، نقش بی‌بدیلی در حمل‌ونقل بین‌المللی ایفا نموده و از سوی دیگر راه صادرات کالاهای تولید داخل را به سمت بازارهای کشورهای آسیای میانه هموار سازد. این پژوهش با این هدف انجام شد و نتایج آن تأکید دیگری بود بر لزوم توجه بیش‌ازپیش به خطوط ریلی کریدور تراسیکا که باید مورد توجه سیاست‌گذاران اقتصادی کشور قرار گیرد.

نتایج شاخص گروبل و لوید تجارت ایران با کشور قزاقستان نشان داد که ایران بیشترین تجارت درون صنعتی را با قزاقستان دارد. بعد از آن کشور ازبکستان قرار دارد. نتایج شاخص گروبل و لوید برای دو کشور قرقیزستان و تاجیکستان نیز نشان داد که این دو کشور مذکور در رده‌های بعدی تجارت درون صنعتی با ایران هستند. یافته‌های فوق به خوبی نشان می‌دهد

که اقتصاد ایران می‌تواند استفاده مطلوبی از مسیر ریلی کریدور تراسیکا جهت انتقال کالا و همگرایی اقتصادی با کشورهای آسیای میانه داشته باشد. نتایج نشانگر آن است که دو کشور قزاقستان و ازبکستان در دسته اول اهمیت و کشورهای قرقیزستان و تاجیکستان در دسته دوم اهمیت می‌توانند بازارهای هدف صادراتی مطلوبی برای کالاهای ایرانی باشند.

بنابراین می‌توان بر اساس یافته‌های این تحقیق سیاست‌هایی را برای بهبود روابط اقتصادی میان ایران و این کشورها در پیش گرفت. از جمله: هدف قرار دادن بازارهای آسیای میانه و در نظر گرفتن پتانسیل این بازارها در اولویت برنامه‌ریزی‌های کلان اقتصادی. در این بین بازار دو کشور قزاقستان و ازبکستان در رده بالاتر و بازار دو کشور قرقیزستان و تاجیکستان در رده‌های بعدی اهمیت قرار دارند؛ گسترش کیفیت و سرعت خطوط ریلی ایران با سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی به منظور تشویق کشورهای دیگر در جهت استفاده از این کریدور؛ اتصال خطوط ریلی داخلی به خطوط ریلی بین‌المللی با انعقاد موافقت‌نامه‌های مختلف با کشورهای آسیای میانه و بسط تسهیلات لازم برای استفاده تجار این چهار کشور؛ به‌روز رسانی سیستم‌های گمرکات موجود در مسیر این کریدور و کاهش تعرفه‌های گمرکی تا جای ممکن به منظور ایجاد انگیزه برای استفاده از این خطوط برای بازرگانان چهار کشور آسیای میانه؛ تلاش برای اتصال این خطوط به مسیرهای دیگر بین‌المللی مانند کریدور جنوب به شما به منظور ایجاد امکان حمل‌ونقل به مسیرهای مختلف و نهایتاً؛ انعقاد موافقت‌نامه‌های دوجانبه با کشورهای قزاقستان، تاجیکستان، قرقیزستان و ازبکستان جهت کاهش تعرفه دوسویه برای تجار دو طرف و ایجاد کمیسیون مشترکی برای نظارت بر اجرای این تعهدات.

منابع و مأخذ

فارسی

- ولیعقی زاده، علی. ۱۳۹۴. بررسی و تحلیل فضایی-ژئواکونومی مناسبات تجاری ایران با حوزه سی‌آی‌اس. مطالعات اوراسیای مرکزی، ۸ (۲): ۳۴۳-۳۶۴.
- طباطبایی، سید مرتضی. اسماعیل پور روشن، علی اصغر، دانیالی، ته‌مین، لطفی، حیدر. (۱۳۹۹). «ارزیابی همگرایی‌های اقتصادی میان جمهوری اسلامی ایران و کشورهای عضو سازمان شانگ‌های» فصلنامه علمی-پژوهشی نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، سال دوازدهم، شماره دوم، صص ۱۷-۳۴.
- نامی، محمدحسن. محمدپور، علی. عباسی، علیرضا. ۱۳۸۸. تحلیل جایگاه ژئواکونومیک ایران در خاورمیانه، فصلنامه ژئوپلیتیک، ۵ (۲): ۴۱-۶۵.
- آقایی، داوود. طاهری، ابراهیم. ۱۳۹۶. تبیین ژئواکونومیک نظم منطقه‌ای خاورمیانه و آسیای مرکزی در سیستم جهانی. مطالعات اوراسیای مرکزی، ۱۰ (۲): ۲۵۵-۲۷۰.
- مرتضوی، خدایار. علی کرمی، فریبا. ۱۳۹۳. ژئواکونومی خاورمیانه و جهانی‌شدن اقتصاد. فصلنامه سیاست، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ۴۴ (۳): ۶۶۵-۶۸۶.
- مختاری هشی، حسین. ۱۳۹۷. تبیین مفهوم ژئواکونومی (اقتصاد ژئوپلیتیک) و توصیه‌هایی برای ایران. فصلنامه ژئوپلیتیک، ۱۴ (۲): ۵۶-۸۲.
- ویسی، هادی. راهبرد ژئواکونومیک، یگانه راهبرد هم‌گرایی و اتحاد در منطقه خلیج فارس. فصلنامه آمایش سیاسی فضا، ۲ (۴): ۲۷۷-۲۸۷.
- قاسمی، فرهاد. ۱۳۹۱. جهانی‌شدن و مدل‌های امنیت منطقه‌ای در سیستم جهانی. فصلنامه ژئوپلیتیک، ۸ (۳): ۶۰-۹۰.
- عباسی، ابراهیم. ۱۳۹۱. عناصر ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک محلی در توسعه روابط دوجانبه ایران و افغانستان، فصلنامه ژئوپلیتیک، ۸ (۳): ۱۸۲-۲۱۵.
- هوشمند، محمود، مهدوی عادل، محمدحسین، الاهی، سعید. (۱۳۸۵)، تأثیر زیرساخت‌های حمل‌ونقل زمینی بر حجم تجارت بین‌المناطق ایران با کشورهای اکو، فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، شماره ۴۱، صص ۱۲۵-۱۵۰.
- افشارپور، مهلا، مهرابی بشرآبادی، حسین، پهلوانی، مصیب. (۱۳۹۳)، بررسی تأثیر توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل بر ارزش‌افزوده بخش کشاورزی، تحقیقات اقتصاد کشاورزی، جلد ۶، دوره ۲، صص ۱۱۵-۱۳۴.
- معبودی، حمیدرضا. (۱۳۷۸)، نقش محوری بخش حمل‌ونقل در اقتصاد ایران (تحلیلی داده‌سنجی)، پایان‌نامه دوره کارشناسی ارشد اقتصاد، دانشگاه امام صادق (ع)، دانشکده معارف اسلامی و اقتصاد.
- رضایی ارجرودی، عبدالرضا. (۱۳۸۳)، اهمیت و جایگاه صنعت حمل‌ونقل در ارتقا و شکوفایی اقتصاد کشور، یازدهمین کنفرانس دانشجویان عمران سراسر کشور.
- تشکینی، احمد، سوری، امیررضا. (۱۳۹۱)، تحلیل عوامل مؤثر بر تجارت درون صنعتی بخش خدمات ایران با بلوک‌های منطقه‌ای، فصلنامه تحقیقات مدل‌سازی اقتصادی، شماره ۱۰، صص ۱۵۳-۱۷۷.

کریدور ریلی تراسیکا و تجارت ایران و آسیای میانه □ ۱۰۵

صادقی، محسن، غفاری فارسانی، بهنام. (۱۳۹۰)، مغایرت‌های مقررات حمل‌ونقل ریلی ایران با اصول سازمان تجارت جهانی (WTO) و ارائه راهکار، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۱، شماره ۳، صص ۲۱۹-۲۳۷.

ملک پور، ملک رضا. (۱۳۴۷)، ترانزیت کالا و اهمیت آن در اقتصاد کشور، پیام دریا، شماره ۵۳.

حاجی قربانی، مریم، صدیقی سیگارچی، نازیلا. (۱۳۸۰)، تعاون، شماره ۱۲۳، صص ۱۴-۱۸.

امیراحمدیان، بهرام. (۱۳۸۷)، حمل‌ونقل و ترانزیت در آسیای مرکزی، مطالعات اوراسیای مرکزی، مرکز مطالعات عالی بین‌المللی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، سال ۱، شماره ۲، صص ۲۹-۴۸.

سپاهی، عبدالله. (۱۳۹۴)، تحلیل پتانسیل‌های صنعت ترانزیت ریلی بار از جمهوری اسلامی ایران، کنفرانس بین‌المللی پژوهش‌های نوین در مدیریت و مهندسی صنایع.

پهلوانی، مصیب، مهرابی بشرآبادی، حسین، افشارپور، مهلا. (۱۳۹۳). بررسی تأثیر توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل بر رشد اقتصادی استان‌های ایران. فصلنامه تحقیقات مدلسازی اقتصادی دانشگاه خوارزمی، ۴(۱۶): ۹۹-۱۲۷.

افراسیایی، مهران، پهلوانی، مصیب، حسین‌زاده، رمضان. (۱۳۹۹) «بررسی اثر درآمدهای نفتی بر همگرایی منطقه‌ای در اقتصاد ایران: رهیافت اقتصادسنجی فضایی»، توسعه و سرمایه، ۵(۲): ۱-۱۶.

اصغریپور، حسین، سلمانی، بهزاد، رزاقی، سمیه. (۱۳۹۵)، «امکان‌سنجی تشکیل منطقه بهینه پولی بین کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی (اگو): رهیافت بیزین فضا-حالت» فصلنامه پژوهش‌ها و سیاست‌های اقتصادی، سال ۲۴، شماره ۷۷، صص ۹۵ تا ۱۱۴.

بروجدی، علاءالدین، انصاری زاده، سلمان، کرمی، مهرداد. (۱۳۹۰). ژئواکونومی دریای خزر و تأثیر آن بر تأمین امنیت انرژی در اتحادیه اروپا. راهبرد، ۶۰(۶).

راسخی، سعید. (۱۳۸۶)، عوامل تعیین‌کننده خاص کشوری انواع تجارت درون صنعت کشورهای درحال توسعه با تأکید بر ایران، فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، شماره ۴۵، صص ۲۲۱-۲۲۴.

سازمند، بهاره، کاویانی فر، پیمان. (۱۳۹۶). گسترش و اتصال زیرساخت‌های حمل‌ونقل و انرژی اتحادیه اروپا به حوزه خزر و دریای سیاه: ابعاد، فرصت‌ها و تهدیدها. مطالعات اوراسیای مرکزی ۱۱(۱)، ۸۵-۱۰۰.

تبریزی، جلال. (۱۳۹۵). کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق ایران و شبکه‌های ارتباطی بین‌المللی. همایش ملی فرآوری پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق کشور.

ویسی، هادی. (۱۴۰۰). بررسی رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک چین و هند در اوراسیا: کریدورهای ارتباطی و ژئوپلیتیک بنادر چابهار و گوادر. پژوهش‌های جغرافیای انسانی، ۵(۱): ۲۱۳-۲۲۶.

امیراحمدیان، بهرام. (۱۳۸۷). حمل‌ونقل و ترانزیت در آسیای مرکزی، مطالعات اوراسیای مرکزی، مرکز مطالعات عالی بین‌المللی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، سال ۱، شماره ۲، صص ۲۹-۴۸.

امیراحمدیان، بهرام، صالحی دولت‌آباد، روح‌اله. (۱۳۹۵). ابتکار «جاده ابریشم جدید» چین (اهداف، موانع و چالشها). فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل، ۹(۳۶): ۹-۴۲.

ابراهیم‌زاده، عیسی. موسوی، میرنجف. ۱۳۹۵. آمایش ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی مناطق مرزی جنوب شرق کشور و راهبردهای توسعه‌ی آن مطالعه‌ی موردی: استان سیستان و بلوچستان. جغرافیا و توسعه، ۱۲(۴۲): ۱-۲۶.

گل کرمی، عابد. کریمی پور، یدالله. متقی، افشین. ربیعی، حسین. ۱۳۹۶. تبیین ژئوپلیتیک سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران با تأکید بر قابلیت‌های ژئواکونومیک. نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، ۱۸ (۴۹): ۳۷-۵۷.

لاتین

- Thirlwell, Mark (2010), The Return of Geo- economics. Interpreter, Lowy Institute for International Policy, May 24, 2010.
- Martiningui, A., & Youngs, R. (Eds). (2012). Challenges for European Foreign Policy in 2012: What Kind of Geo-economic Europe?. Fride.
- Cowen, D., & Smith, N. (2009). After geopolitics? From the geopolitical social to geoeconomics. *Antipode*, 41(1), 22-48.
- Blackwill, R. D., Harris, J., & Harris, J. M. (2016). *War by other means*. Harvard University Press.
- Lorot, P. (2001). La géoéconomie, nouvelle grammaire des rivalités internationales. *L'Information Géographique*, 65(1), 43-52.
- Søilen, K. S. (2012). *Geoeconomics*. Bookboon.