



۲۰۱۸/۰۲/۲۷

دوکتور ضیاء نظام

راه های بدیل ترانزیت برای افغانستان،

مایه امید جهت رفع مشکل عدم دسترسی به بحر

عدم دسترسی به بحر یکی از عمده ترین عوامل یا علل عقب ماندگی اقتصادی کشورهای محاط به خشکه رو به انکشاف شناخته شده است. هم اکنون از جمله ی ۴۴ ممالک محاط به خشکه جهان به تعداد ۳۰ تای آن کشورهای رو به انکشاف شمرده می شوند که در آنجمله دو کشور اروپایی جمهوری مالدیو و جمهوری مقدونیه (یوگوسلاویا سابق) شامل می باشند.

زیان و خساره این وضع نامساعد و ناهنجار جغرافیایی باعث آن گردیده تا اکثریت این کشورها پس مانده ترین یا کمتر انکشاف یافته ترین کشورهای براعظم های مربوط خویش (به استثنای کشورهای غرب اروپا) می باشند. در آخرین احصائیه ای که در ماه مارچ ۲۰۱۷م توسط دفتر پروگرام انکشافی ملل متحد (UNDP) در مورد شاخص های توسعه و انکشاف انسانی به نشر رسیده و نشاندهنده پیشرفت یک کشور در ساحات اقتصادی، تعلیم و تربیه و صحت می باشد، واضح می سازد که ۶ کشور از جمله ۹ کشوری که در نازل ترین سطح انکشاف موقعیت دارند از جمله ممالک محاط به خشکه آفریقایی می باشند. در براعظم امریکای جنوبی در ردیف سه کشور که در واپسین درجه انکشاف اخذ توقع کرده اند عبارت است از دو کشور محاط به خشکه ی آن براعظم یکی بولیویا و دیگری پراگوی و در آسیا افغانستان در نازلترین سطح انکشاف انسانی قرار دارد.

اما در اروپا که کشورهای محاط به خشکه آن به شان کشورهای ساحلی از مجراهای ارتباطی از قبیل شاهراه ها، خطوط آهن و دریاها بهره ور گردیده اند، از لحاظ عدم دسترسی به بحر آزاد یا دوری از بحر متضرر نگردیده بلکه سطح اقتصادی شان با سطح اقتصادی کشور های مجاور و همسایه شان در تعادل بوده و حتی بعضاً فوق تر از آن ها می باشند، مانند کشورهای لوگزامبورگ، سویس، لختن شتاین و اتریش. تسهیلاتی که آنها دارند مشکلات ترانزیتی آن ها را به نحو شایسته و اطمینان بخش حل کرده است.

افغانستان که طی سال های طولانی و دراز یگانه راه ارتباطی اش با بحر استفاده کرده و قسمت عمده تجارت آن با کشورهای خارج از طریق مسیر بندر کراچی پاکستان اجرا می گردید، همچو وضع به صورت اجبار و خلاف خواست بلکه به حکم ضرورت یک نوع موقف انحصاری را به آن کشور داده بود و پاکستان هم ازین وضعیت و مجبوریت افغانستان به حیث وسیله فشار استفاده کرده و همین امر باعث بروز کشیدگی ها، اختلافات و معضلات گوناگون می گردید.

هنگامیکه در روابط هر دو کشور کشیدگی پیدا می‌شد، پاکستان با اغتنام از فرصت بنابر خصمانه‌ی خویش و عدم پایبندی به تعهدات دو جانبه و چند جانبه یک سلسله موانع و مشکلات دیگری را سد راه ایجاد می‌کردند.

از آنجائیکه پیوسته مداخلات پاکستان در بی‌ثباتی افغانستان نقش برآزنده داشت، لذا روابط بین هر دو کشور اکثراً تیره می‌بود و آن کشور هم‌طور خصمانه مانع تجارت عادی و نورمال افغانستان می‌گردید. معطلی‌های بی‌مورد در خروج و دخول امتعه تجارته از بندر کراچی سبب خرابی کیفیت اموال تجار افغانی مخصوصاً ضیاع بعضی آن‌ها از قبیل مواد خوراکه، ادویه و امثال آن شده و با اضافه موجودیت فساد گسترده در آن کشور از جمله موانع پیشرفت اقتصادی افغانستان می‌گردید. با وجودی که پاکستان عضو کنوانسیون حقوق بحر و استفاده از بحر است و به اساس کنوانسیون مذکور در قبال افغانستان مکلفیت‌هایی دارد تا تمام تسهیلات لازم بندری را بی‌افغانستان (منحیث یک کشوری محاط به خشکه) که در همسایه‌گی اش قرار دارد، فراهم سازد. اما طوریکه دیده شده و می‌شود در ساحه عمل کشور مذکور خلاف تعهدات خویش و در مخالفت با موازین پذیرفته شده بین‌المللی در حرکت بوده و باید اقدام به نقض این کنوانسیون معتبر بین‌المللی نمی‌کرد. اما به مشکل تجارته و ترانزیتی افغانستان سال به سال افزوده می‌شد و تاجران افغانی بیشتر از پیش متضرر می‌گردید. شرکت‌های تجارته یکی بعد دیگر به سقوط و رکود مواجه بود و از علاقمندی تجارته پیشه‌گان کاسته می‌شد. از همین لحاظ افغانستان پیوسته در جستجوی راه حل این معضله بود و راه‌های بدیل را تفحص می‌کرد که خوشبختانه در سال‌های اخیر جهت یافتن راه‌های بدیل بالانتر سعی و تلاش دوامدار با همکاری جامعه جهانی و موسسات بین‌المللی توانست مسیرهایی را بیابد تا از مشکلات و جنجال‌های پاکستان راحت شود. البته در پهلو این امیدواری ظهور کشورهای محاط به خشکه آسیایی میانه بنابر داشتن مشترکات و ثروت‌های طبیعی و ضرورت‌های شان به تجارت و توسعه امور تجارته، کشورهای مذکور را واداشت که در جهت تأمین منافع خود؛ راه‌های بدیل را جستجو و پیشکش نمایند. چنانچه در اعلامیه نهایی پروسه قلب آسیا استانبول منتشره ۱۰ قوس ۱۳۹۶ تحت عنوان (اتصال امنیتی و اقتصادی به منظور بهبود وضعیت در منطقه و قلب آسیا) تأکید گردیده که افغانستان منحیث یک پل و معبر طبیعی زمینی در راستای گسترش ارتباطات منطوقی بین کشورهای نقش سازنده را داشته و از مساعی افغانستان جهت استفاده از موقعیت خاص جغرافیای آن به منظور همکاری‌های اقتصادی در منطقه و وسیعتر از آن تأکید به عمل آمده است. لذا به اثر این مساعی و کوشش‌های پیگیر، علاقه و منافع کشورهای منطقه چند راه بدیل جهت تجارت و ترانزیت افغانستان ایجاد گردید یا در حال به میان آمدن است که بهترین آنها عبارت از راه بندری چابهار، راه لاجورد و راه جدید ابریشم می‌باشد.

بندر چابهار:

این بندر یکی از نزدیکترین راه‌های دسترسی افغانستان به آب‌های آزاد بوده و فاصله آن تا به سرحد افغانستان کمتر از ۹۰۰ کیلو متر می‌باشد که نسبت به بندر کراچی به افغانستان نزدیکتر است و می‌تواند به مسیر عمده ترانزیت کالاهای افغانستان مبدل گردد.

بندر چابهار که به دلیل موقعیت استراتژییک نزدیکترین راه دسترسی کشورهای محصور در خشکه آسیای میانه یعنی افغانستان، ترکمنستان، قزاقستان، تاجکستان و قرغزستان به آب‌های آزاد را فراهم می‌سازد، از اهمیت

خاصی برخوردار است. این بندر یکی از مهمترین چهار راه های شمال به جنوب کشورهای منطقه است. کشورهایایی که ازین چهارراه استفاده می کنند باید از رقابت های نامعقول با همدیگر جداً اجتناب ورزند. همه این کشورها باید تشریک مساعی خویش را به خرج دهند تا از تمام مزیت هایی که در منطقه و در هر کشور وجود دارد، استفاده اعظمی نموده تا در وضع منطقه بهبود لازم به وجود آمده، اقتصاد کشورهای خود را تقویت کنند. بنابراین رقابت های سالم در میان کشورهای منطقه باعث توسعه و رشد اقتصاد همه کشورها خواهد شد.

افغانستان با اتصال به خطوط مواصلاتی منطقه می تواند به بازارهای کشور های مربوط وصل گردد؛ مسیر چابهار از هند به افغانستان به گونه خودسرانه مسدود نخواهد شد. هند و ایران طی اجلاسی در سال ۲۰۰۳م موافقت نامه دو جانبه را در مورد چابهار امضاء کردند که بر مبنای آن افغانستان، ایران و هند می توانند مبادلات تجارتي شان را از طریق این بندر انجام دهند. به قول مقامات ایرانی؛ همکاری های افغانستان، ایران و هند در بندر چابهار در رقابت هیچ کشوری نبوده بلکه هدف شان ایجاد و تساند همکاری های منطقوی در عرصه اقتصاد می باشد. بدینترتیب بندر چابهار سبب ایجاد همکاری های منطقوی و فرا منطقوی خواهد شد.

به موجب توافق نامه امضاء شده؛ ایران تعهد سپرده که جاده چابهار الی سرحد افغانستان (ولایت نیمروز) را احداث نماید و هند موافقه نموده این جاده را از سرحد افغانستان الی شهر زرنج و دلارام به شاهراه کندهار- هرات وصل نماید.

در ماه می ۲۰۱۶م موافقت نامه سه جانبه ترانزیت بین افغانستان، ایران و هند به امضاء رسید. براساس این موافقت نامه تسهیلات لازم جهت استفاده افغانستان ازین بندرگاه مهیا خواهد گردید و افغانستان می تواند اموال تجارتي خود را به هند و سایر کشورها صادر نماید. طوری که تذکر یافت که بندر چابهار از موقیعت استراتژییک خیلی مهم و با ارزش برخوردار بوده و کوتاه ترین راه به بحر آزاد نه صرف برای افغانستان بلکه برای پنج کشور محاط به خشکه آسیای میانه نیز می باشد. با وجود تعلل و آهسته گی در پیشرفت کار این پروژه بازم سرمایه گذاری هنگفتی در آن صورت می گیرد که از جمله می توان ساخت و ساز اسکله ها، هنگرها و گدام ها را به مقصد افزایش ظرفیت های بارگیری کشتی ها و سفاین بزرگ تجارتي و همچنان پروژه احداث و اعمار راه آهن را که به طرف آسیای میانه صورت خواهد گرفت، مدنظر بوده در دست تهیه و اجراء قرار دارد. چنانچه به روز ۴ دسامبر ۲۰۱۷م رئیس جمهور ایران بخش توسعه ی یک بیلیون دالری این بندر را افتتاح نمود. بندر چابهار که در جنوب شرق ایران در ساحل بحیره عمان و در ایالت (استان) سیستان و بلوچستان ایران موقعیت دارد از شمال به افغانستان و کشورهای آسیای میانه و از شرق به پاکستان و هند و از جنوب به بحر هند اتصال می یابد یعنی دسترسی مستقیم به بحر آزاد این بندر را در یک موقعیت خاص استراتژییک و خیلی ها مهم و با ارزش قرار داده و در صورت عملی شدن پیشبینی های احتمالی؛ احداث و اعمار تأسیسات و زیربنای لازم بندری و در حالت امنیت می تواند بهترین بدیل یا راه جاگزین به بندر کراچی برای تجارت ترانزیت افغانستان و کشورهای دیگر منطقه باشد.

گفتنیست که دو ماه قبل اولین محموله ی پانزده هزار تنی گندم مساعدت هند از طریق بندر چابهار وارد ولایت نیمروز افغانستان شد. این محموله بر اساس همکاری های آن کشور از بندر چابهار به افغانستان انتقال یافته که هدف این همه همکاری ها را شدن افغانستان از محصور بودن به خشکه و اتصال به راه های بحری و دسترسی

به کشورهای منطقه از جمله هندوستان و همچنان دسترسی کشورهای منطقه و هند به بازارهای افغانستان و آسیای میانه و تبادل اموال تجاری میان کشورهای منطقه گفته می شود.

راه جدید ابریشم:

افغانستان بنابر موقعیت خاص جیوپولیتیک و استراتژیک خود از زمان های بسیار قدیم به اینسو با داشتن شاهراه های مواصلاتی و عمدتاً جاده تاریخی ابریشم با کشورهای شرقی و غربی جهان ارتباط داشت و از طریق همین راه تاریخی نه تنها به تبادل امتعه تجاری می پرداخت بلکه با تمدن ها و فرهنگ های کشورهای مختلف نیز رابطه داشت و از همین لحاظ در براعظم آسیا موقعیت مهم و بارزی را احراز کرده بود.

بحث فعلی ما هم بیشتر بر شاهراه تاریخی، اقتصادی و فرهنگی راه ابریشم تمرکز دارد. با یک نگاه گزرا سوابق تاریخی این راه بزرگ می توان گفت که راه ابریشم سابقه در تجارت و تبادل امتعه تجاری، علم و دانش، فرهنگ و تمدن های بشری رایج در آن زمان و مخصوصاً بین مناطق یونانی و لاتینی به آسیای مرکزی و شرقی، هندوستان و چین یگانه راه عمده، مهم و با ارزش شمرده می شد. طوریکه در سابق از قلمرو فعلی افغانستان عبور می کرد. در این مسیر از زمان های بسیار قدیم به این طرف تجارت، مبادلات و داد و ستد امتعه تجاری جریان داشته به همان اهمیت و ارزش سابق تاریخی خود تا حال از شهرت و اعتبار مهم و باسزایی برخوردار است. باید گفت این شاهراه میان چین، هند، افغانستان فعلی، آسیای میانه، اروپا و افریقا حیثیت پل ارتباطی و تجاری را دارا بود. به این معنی که این راه بزرگ برای تجارت زمینی از چین، آسیای شرقی و غربی، اروپا و افریقا و آسیای مرکزی راه مهم تجارت ابریشم، خرید و فروش اموال، توزیع و تبادل سایر مواد مهم و با ارزش دیگر شمرده می شد و اما راه جدید ابریشم یعنی احیای راه ابریشم که طی قرن های متمادی راه اتصال و تجارت اروپا با چین و شرق آسیا بوده و مسیر آن از افغانستان عبور می کرد، در عصر حاضر نیز راه بدیل و مناسب برای تجارت و ترانزیت افغانستان می باشد.

طرح راه ابریشم توسط شی جین بینگ رئیس جمهور مردم چین در سال ۲۰۱۲م مطرح گردید که این راه از طریق بحر و خشکه با عبور از کشورهای آسیای میانه و چین را به سرزمین های آسیای جنوب غرب، افریقا و اروپا وصل می سازد، که البته قسماً از قلمرو افغانستان هم می گذرد و تحت عنوان (یک کمربند و یک راه) طرح گردیده و در نظر است جهت عملی شدن آن طی برنامه های مختلف شاهراه ها و خطوط آهن زیربنا و یا زیرساخت های بندری، پایپ ها یا لوله های نفت و گاز، مراکز بزرگ تجاری، پل های بزرگ و دیگر تأسیسات مورد نیاز در بیشتر از شصت کشور جهان به شمول افغانستان احداث و اعمار گردد. برای اجراء و احداث چنین پروژه ها به بودجه هنگفت ضرورت است. مصارف ساخت و ساز این راه که شامل احداث تأسیسات فوق الذکر است، در حدود ۱۳۰۰ بلیون دالر پیشبینی گردیده که عمدتاً از طرف کشور چین تادیه خواهد شد. و طوریکه اشاره شد مسیر آن در حدود شصت کشور را احتوا خواهد کرد. البته این پروگرام بزرگترین پروژه چین را در طول تاریخ تشکیل می دهد. اقتصاددانان و تحلیلگران امور تجارت اکثراً این پروگرام را با پلان مارشال از طرف ایالات متحده امریکا برای اروپا طی سال های بعد از جنگ جهانی دوم مقایسه نموده اند که از طرف چین در براعظم های آسیا، افریقا و اروپا تطبیق خواهد شد. البته هدف بزرگ این طرح ایجاد یک منطقه اقتصادی و تجاری در مسیر کشورهای راه جدید ابریشم از چین تا انگلستان و حتی وسیعتر از آن به طرف جنوب از طریق

پاکستان به جنوب آسیا می باشد و از جانب دیگر چین می خواهد با اجرای این پروژه بزرگ اقتصادی؛ ضرورت به انرژی خویش را نیز تا قرن های بعدی تضمین و همچنان حفظ قدرت اقتصادی و تجارتی خویش را وانمود و حفظ نماید.

اگرچه بیشتر این راه بزرگ عمدتاً از قزاقستان تا اروپای غربی در نظر گرفته شده اما امضای موافقت نامه جدید ترانزیت بین افغانستان و ازبکستان که استفاده از شاهراه ها و خطوط آهن ازبکستان در بر می گیرد، می تواند افغانستان را نیز به مسیر اصلی این راه وصل نماید. چنانچه همین حالا یک خط آهن کشور ازبکستان تا شهر مزارشریف رسیده است و بنابر وعده همکاری این کشور به افغانستان قرار است خط آهن مذکور از شهر مزارشریف تا شهر هرات نیز احداث گردد و به این ترتیب افغانستان دارای راه سوم ترانزیت با کشورهای اروپایی و شرق دور خواهد شد. همچنان کشورهای آسیای میانه از طریق افغانستان به ایران و کشورهای واقع در خلیج فارس نیز راه می یابند.

احیای شبکه تجارتی و ترانزیتی راه ابریشم از طریق احداث و اعمار زیربناهای مورد ضرورت تبدلات بیشتر اموال تجارتی کشورهای آسیایی را در طول این جاده مهیا خواهد ساخت و همچنان تسهیلاتی را در جهت مسافرت اتباع شان به عمل خواهد آورد و هماهنگی بیشتر و گسترده تر در بین شان ایجاد خواهد شد که این امر بر علاوه از موضوعات اقتصادی و تجارتی در مبارزه علیه تروریسم و جلوگیری از فاجعه های محیط زیستی نیز کمک به سزای به عمل خواهد آورد.

راه لاجورد:

طوری که قبلاً تذکر دادیم، با همکاری جامعه جهانی و موسسات بین المللی حکومت افغانستان در سال های اخیر در عرصه دسترسی به زیربناها و دهللیزهای ترانزیتی دست آوردهای امیدوار کننده ای داشته است. مسیر ترانزیتی آسیا- اروپا که راه لاجورد نام گذاری شده قرار است از مسیر ترکمنستان، آذربایجان و گرجستان به بحیره سیاه و بعد با گذشتن از ترکیه - افغانستان را به آب های آزاد وصل خواهد کرد. این مسیر ترانزیتی از بنادر آقینه و تورغوندی در افغانستان آغاز و به بندر ترکمنباشی ترکمنستان ختم شده و بعداً از مسیر شهر باکوی آذربایجان به منطقه تفلیسی گرجستان وصل می شود و از تفلیسی نیز به طرف قارس (ترکیه) می رود و از آنجا به استانبول و بعد به اروپا اتصال می یابد. در هشتمین جلسه ریکا که در ترکمنستان برگزار شد موافقت نامه نهایی بهره برداری از راه لاجورد نیز میان کشورهای عضو این دهللیز به شمول افغانستان به امضاء رسید. ایجاد این مسیر ترانزیتی تجارتی از ابتکارات افغانستان است که بعد از مذاکرات متعدد سه جانبه انجام گردیده و در این اجلاس نهایی شد.

راه لاجورد کوتاه ترین راه برای دسترسی افغانستان به اروپا از طریق بحیره سیاه و بحیره مدیترانه می باشد. راه لاجورد از لحاظ صرفه جویی در وقت و نرخ انتقال اموال تجار افغانی و سایر کشورها کاهش و تخفیف چشمگیری را خواهد داشت. استفاده از این مسیر اهمیت به سزایی در جهت رونق تجارت و اقتصاد کشور داشته، زمینه های مساعدی را در عرصه سرمایه گذاری ها، انتقال اموال، کار یابی و رشد تولیدات مهیا خواهد ساخت. زیرا کشورهای عضو تعهد سپرده اند که هیچ نوع تعرفه یا محدودیت های دیگری را بالای کالاها و اموال و امتعه تجارتی افغانی وضع نخواهند کرد.

افغانستان بر علاوه استفاده از خطوط آهن و کشتی های این کشور ها فرصت آن را خواهد داشت تا موتر های باربری بدون مواضع و قیود گمرکی را به هر یک ازین کشور ها داخل نماید. استفاده ازین راه و این دهلیز به ملاحظه تعهدات کشورهای عضو می تواند منحصراً یک راه بديل معقول ترانزیتی به بنادر بحری و کاهش وابسته گی به بندر کراچی فوق العاده مهم خواهد بود.

فعال سازی مجدد تیر/TIR:

از جمله امور مثبتی که در ساحه ترانزیت روی دست گرفته شده یکی هم فعال سازی مجدد و دوباره کنوانسیون ۱۹۷۵ (موافقتنامه TIR 1949 به کنوانسیون 1959 و بالاخره به کنوانسیون تیر 1975 تعدیل گردید). در مورد افغانستان است. تیر TIR مخفف کلمات فرانسوی Transport interactional Routier بوده که تسهیلات زیادی را جهت ترانزیت اموال تجارتي ایجاد می نماید و عبور اموال امتعه و تجارتي کشورهای مبداء را برای رسیدن به کشور مقصد آسان می سازد و از یک سلسله فورمولیتی ها/اجراآت معمولی گمرکی می کاهد. به این معنی که کانتینرهای وسایط باربری از همان آغاز مبدا در کشور اولی یعنی همان کشور که اموال و امتعه تجارتي از آن بارگیری می شود، مهر و لاک گردیده و بعداً در کشورهای عبوری و مسیر راه صرف صحت مهر و کارنه اموال (اسناد ترانزیت قبول شده تیر) ملاحظه و برای کشور وارد کننده مشکلاتی عرض وجود نمی کند. به عباره دیگر ایجاد تسهیلات گمرکی و ساده سازی مراحل، تشریفات آن و سهولت در امر حمل و نقل، تسریع و تسهیل در صادرات و واردات بین المللی و صرفه جویی در وقت و مصارف و جلوگیری از کنترل و بازرسی های مکرر و بی مورد در نظر گرفته شده به خاطر جلوگیری از تعلل و تاخیر درانتقال، استندرد و معیاری سازی اسناد برای انجام عملیات ترانزیتی، رفع مشکل سپردن و تضمینات گمرکی و اخذ تکس و مالیات در سرحدات ورودی از فواید و مزایای کنوانسیون تیر است.

افغانستان از قبل عضو این کنوانسیون بوده یعنی در سال ۱۹۸۲ به آن الحاق نموده است. و در سال های قبل از جنگ های تنظیمی از سهولت های آن قسماً مستفید می گردید. بنابر ضرورت و ارزش کنوانسیون تیر درین اواخر برای فعال سازی مجدد آن یک سلسله صرف مساعی و تلاش های به عمل آمده و به نتایج مطلوب واصل شده است.

قابل یاد آوریست که درین کنوانسیون تقریباً تمام کشورهای مورد علاقه با افغانستان به ارتباط ترانزیت شمولیت دارند، از قبیل کشورهای آسیای میانه و سایر کشورهای که بعد از فروپاشی اتحاد شوروی سابق به شمول فدراتیف روسیه به استقلال سیاسی خود نایل شده اند و تقریباً تمام کشورهای اروپایی، ترکیه و ایران و همچنان درین اواخر پاکستان، هند، چین نیز شامل آن گردیده اند. ایالات متحده امریکا، کانادا و برخی کشورهای دیگر نیز به آن پیوسته اند که تعداد اعضای این کنوانسیون هم اکنون به ۷۱ کشور می رسند. بدین ترتیب در قسمت انتقال اموال و کالاهای صادراتی و وارداتی افغانستان از طریق زمینی از ایران و ترکیه به اروپا و از پاکستان به هند و دیگر کشورهای جنوب و شرق آسیا سهولت های زیادی ایجاد می گردد.

افغانستان که طی سالیان دور و دراز اولاً از عدم دسترسی به بحر و ثانیاً جهت رسیدن به بحر فقط به پاکستان برای ترانزیت طور انحصاری متکی بود، خسارات و آسیب های فراوانی را متحمل گردیده بود، امروز با یافتن راه های جدیدی که جایگزین بندر کراچی و بديل آن اعم از چابهار، راه جدید ابریشم و راه لاجورد می باشد،

می تواند با پیمانۀ وسیع از مشکلات ترانزیت کاسته و تسهیلات و امکانات بیشتر را مهیا گرداند و به این ترتیب مانند گذشته دسترسی به بازارهای جهانی را به طور انحصاری فقط وابسته به پاکستان نداشته بلکه با بهره برداری بهتر از راه های بدیل ترانزیتی و استفاده از کنوانسیون تیر/TIR آزادانه حق انتخاب مسیر ترانزیت خود را داشته باشد و در ایجاد موانع از طریق یک کشور- توانایی آن را داشته باشد تا از راه های دیگر ترانزیتی به نحو مطلوب و آزادانه استفاده نماید و درین امر چون هیچ کشور دیگر به صورت اجبار و انحصار حق نداشته بلکه خود رضایت و ضرورت داشته باشد. پس باعث بروز رقابت ناسالم نشده بلکه نهایتاً از تشنج ها و کشیده گی ها کاسته خواهد شد. لذا واردات و صادرات کشور به صورت بهتر، سهل تر، آسان تر و به نرخ نازلتر تأمین خواهد شد و در نتیجه اقتصاد کشور رشد و انکشاف خواهد یافت مشروط برینکه همکاری های ذات البینی منطوقی با حسن نظر و در فضای دوستانه، در چارچوب تطبیق قوانین و مقررات بین المللی و همدیگرپذیری بین کشورهای ذیعلاقه انجام شده و هر کدام به منافع و موقف همدیگر ارج گزارند و حقوق همدیگر را رعایت و احترام نمایند. آنگاه فضای مناسب ذات البینی به وجود خواهد آمد که به نفع تمام کشورهای منطقه و حتی جهان خواهد بود.



