

SID



ابزارهای پژوهش



سرویس ترجمه تخصصی



کارگاه‌های آموزشی



بلاگ مرکز اطلاعات علمی



سامانه ویراستاری STES



فیلم‌های آموزشی

سامانه ویراستاری (ویرایش متون فارسی، انگلیسی، عربی)

کارگاه‌ها و فیلم‌های آموزشی مرکز اطلاعات علمی



روش تحقیق کمی

روش تحقیق کمی



آموزش مهارت‌های کاربردی در تدوین و چاپ مقالات ISI

آموزش مهارت‌های کاربردی در تدوین و چاپ مقالات ISI



آموزش نرم افزار Word برای پژوهشگران

آموزش نرم افزار Word برای پژوهشگران

حمل و نقل و ترانزیت در آسیای مرکزی

بهرام امیراحمدیان*

محقق مسائل اوراسیا، عضو شورای علمی موسسه ایراس

(تاریخ دریافت: ۸۷/۲/۶ - تاریخ تصویب: ۸۷/۶/۱۰)

چکیده

اگرچه آسیای مرکزی منطقه‌ای محصور در خشکی است که به آب‌های آزاد جهان راه ندارد، اما از نظر دارا بودن منابع طبیعی به‌ویژه نفت و گاز و فلزات کمیاب، اهمیت بسیار دارد. برای صدور این منابع به بازارهای مصرف شبکه‌های راه‌های ارتباطی زمینی، ریلی و شبکه‌های مخابراتی، زیرساخت‌های نرم‌افزاری از جمله سیستم‌های بانکی، بیمه‌ای و قوانین و مقررات گمرکی و در یک نگاه کلی تجارت الکترونیک و دیگر مسائل قانونی و حقوقی در پیش رو قرار می‌گیرد. از طرفی دیگر صدور منابع موجود در آسیای مرکزی به بازارهای مصرف سبب ایجاد درآمدهای صادراتی می‌شود، که این درآمد صرف خرید کالاها و خدمات مورد نیاز این کشورها می‌شود. دو ساختار حمل و نقلی تقریباً رقیب یکی «دالان حمل و نقل اروپا-قفقاز-آسیای مرکزی» (تراسکا) در مسیر غربی-شرقی، و دیگری، «دالان حمل و نقل و ترانزیت شمال-جنوب»، در مسیری شمالی-جنوبی و عمود بر این محور در منطقه شکل گرفته‌اند. در مقاله حاضر به بررسی زیرساخت‌های ارتباطی و مسیرهای زمینی و دریایی و مقررات مربوط به آنها در منطقه آسیای مرکزی پرداخته می‌شود.

کلید واژه‌ها

آسیای مرکزی، حمل و نقل، دالان حمل و نقل شمال-جنوب، تراسکا، شاهراه آسیایی، دریای خزر، راه‌آهن

* Email: b_amirahmadian@yahoo.com

مقدمه

آسیای مرکزی سرزمینی است که کهن‌ترین شبکه راه‌های جهان از دوره باستان در آن وجود داشته است. این شبکه عظیم که به جاده ابریشم معروف بود تاریخی بسیار جذاب و شگفت‌انگیز دارد که سرشار از سرگذشت فاتحان نظامی، کاشفان بی‌باک، زایران دینی و متفکران بزرگی است که همراه با بازرگانان فروتنی که زندگی و جان خود را برای به‌دست آوردن سود، با کاروان‌ها در مسیرهای بیابان‌ها، دشت‌ها و کوهستان‌های خطرناک به خطر می‌انداختند، راه پیموده‌اند.

چهره‌های تاریخی نامداری مانند اسکندر مقدونی، مارکوپولوی ونیزی، چنگیزخان مغول و تیمور لنگ، همه با نام جاده ابریشم گره می‌خورند که بنا به گفته اندیشمندان، نخستین حاملان ارتباط واقعی بین شرق و غرب از ۱۰۰ سال پیش از میلاد بوده‌اند. این جاده تا قرن پانزدهم میلادی دارای اهمیت بسیار بود که پس از آن به سبب کشف راه‌های جدید دریایی به سوی آسیا، کم‌کم از رونق خود باز ایستاد. کشف راه‌های دریایی به دلیل یافتن جایگزینی برای راه‌های زمینی در آسیا بود که به سبب حمله مغول و ناامنی‌های ایجاد شده در قلمروهای مسیر جاده ابریشم، دیگر نمی‌توانست مسیر امنی برای تجارت باشد.

آسیای مرکزی در بیضی منابع عظیم انرژی جهان واقع است که در نیمه شمالی آن آسیای مرکزی، منطقه دریای خزر و در نیمه جنوبی آن ایران و کشورهای منطقه خلیج فارس قرار می‌گیرد. این منطقه مورد توجه قدرت‌های اقتصادی پیشرفته جهان از جمله ایالات متحده در دورترین فاصله جغرافیایی، اتحادیه اروپا در همسایگی غربی، ژاپن در همسایگی شرقی قرار دارند. قدرت‌های برتر اقتصادی در حال ظهور نیز بدین کانون توجه ویژه دارند که از آن جمله می‌توان به چین در شرق و هند در جنوب منطقه اشاره کرد.

دو ساختار حمل و نقل تقریباً رقیب، یکی «دالان حمل و نقل اروپا- قفقاز- آسیای مرکزی» (تراسکا) در مسیر غربی- شرق (Lussac, 2008, pp 37-38)، و دیگری، «دالان حمل و نقل 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 با هم 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 تجن 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.

راه‌های زمینی آسیای مرکزی با جنوب نیز از طریق اتصال شبکه راه‌های زمینی از طریق عشق‌آباد - باجگیران با ایران فراهم شد. اگرچه این مسیر با وجود مسافت کم در آغاز مسیری بسیار دشوار بود و گمرک‌های دو طرف در سطح نازلی قرار داشتند، ولی با مرمت مسیرها در ایران و ترکمنستان و بهره‌برداری از پایانه گمرکی باجگیران در تابستان سال ۲۰۰۶ شبکه مطمئنی از راه‌های ارتباطی آسیای مرکزی به آب‌های گرم از طریق ایران به وجود آمده است. سرمایه‌گذاری‌های قابل توجه ایران برای برقراری این ارتباط، این امکان را فراهم آورد که آسیای مرکزی از کوتاه‌ترین مسیر و با کیفیتی مناسب و امنیتی دائم، با آب‌های آزاد جهان ارتباط برقرار سازد.

در درون آسیای مرکزی، به جهت ساختار دوره شوروی موجب شده بود که در یک نظام برنامه‌ریزی شده در درون واحدهای سیاسی داخل یک کشور (شامل جمهوری‌های متحده، جمهوری‌های خودمختار، سرزمین، منطقه و استان خودمختار) شبکه‌ای از حمل و نقل و ترانزیت شکل بگیرد که کارایی آن در همان نظام تعریف شده و قابل استفاده بود. طبیعی بود که پس از فروپاشی شوروی و استقلال جمهوری‌ها از شوروی، این شبکه‌ها ناکارآمد شده و با چالش‌هایی روبه‌رو شوند که اکنون منطقه با آن روبه‌رو است. برای رفع این مشکلات و چالش‌ها نیاز به سرمایه‌گذاری‌ها و اصلاح مسیرهای شبکه‌های حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای در قالب کشورهای مستقل است. از این‌رو منطقه در زمینه حمل‌ونقل و ترانزیت کالا، مسافر و انرژی با عدم موازنه روبه‌رو می‌شود.

در جنوب آسیای مرکزی، ایران و پاکستان هر کدام علاقه دارند که آسیای مرکزی را به سوی خود جلب و شبکه‌های حمل و نقل خود را به شبکه‌های حمل و نقل آنها متصل و از آن طریق با آب‌های آزاد ارتباط برقرار نمایند. ایران به دلیل همسایگی بلافصل و دارا بودن امکانات فنی و سرمایه‌ای توانست امکان اتصال شبکه‌های ریلی و زمینی آسیای مرکزی را با آب‌های آزاد در خلیج فارس فراهم سازد. پاکستان در این راه با چالشی جدی روبه‌روست. در گام نخست نبود سرمایه و در گام بعدی وجود افغانستان ناامن به‌عنوان عامل بازدارنده و حایل بین آسیای مرکزی و پاکستان است. از طرف دیگر، شرایط جغرافیایی دشوار این ارتباط در

مناطق صعب‌العبور و کوهستانی این منطقه به‌ویژه در همسایگی با آسیای مرکزی است. مهم‌تر اینکه افغانستان و پاکستان به دلیل اختلاف بر سر مسائل مرزی مورد مناقشه پشتونستان و اتهام پاکستان به ایجاد ناامنی در افغانستان در آینده‌ای نزدیک نمی‌توانند روی این موضوع حساب کنند. در شرق، راه‌های سخت‌گذر به‌ویژه از جنوب‌غربی آسیای مرکزی و ادامه شبکه‌های ریلی و زمینی با چین، عامل بازدارنده توسعه این شبکه‌ها است. اما جالب توجه آن است که هر کدام از کشورهای افغانستان و پاکستان در تحلیل‌های خود، کشورشان را مرکز ثقل حمل و نقل منطقه‌ای قلمداد کرده و آینده حمل و نقل آسیای مرکزی را وابسته به عبور راه‌های ترانزیتی از کشور خود می‌دانند.

زیرساخت‌های اساسی حمل و نقل در منطقه

زیرساخت‌های اساسی حمل و نقل منطقه را شبکه راه‌آهن، شبکه راه‌های زمینی و شبکه خطوط انتقال انرژی تشکیل می‌دهد.

الف- راه‌آهن

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 راه‌آهن بوده است، راه‌آهن آسیای مرکزی که به راه‌آهن سراسری روسیه متصل بوده است، امکان حمل و نقل مسافر و کالای منطقه را با راه‌آهن سبیری و شرق دور و بخش اروپایی روسیه فراهم می‌آورد. راه‌آهن 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 بزرگترین کشور آسیای مرکزی است. برای مقایسه چگونگی برخورداری هر یک از کشورهای منطقه، شاخص‌هایی مورد مطالعه قرار گرفته است. براساس این شاخص با آنکه قزاقستان از بیشترین مقدار راه‌آهن برخوردار است، ولی ازبکستان وضعیت مناسبتری نسبت به آن دارد.

به‌طوری که در قزاقستان هر کیلومتر راه‌آهن در عرصه‌ای به مساحت ۱۹۸/۱ کیلومتر مربع و در ازبکستان در ۱۱۳/۳ کیلومتر مربع توزیع می‌شود. بدترین وضعیت این شاخص مربوط به قرقیزستان است که هر کیلومتر راه‌آهن در عرصه‌ای به مساحت ۴۲۲/۳ کیلومتر مربع و در تاجیکستان در ۲۹۶/۹ کیلومتر مربع توزیع می‌شود. این دو کشور، کشورهای کوهستانی بوده و بیش از ۹۰ درصد مساحت آنان کوهستانی است و امکان توسعه راه‌آهن در آنها وجود نداشته و راه‌آهن‌های آنان راه‌آهن‌های فرعی از شبکه سراسری راه‌آهن 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 قزل اوردا- 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.

طول راه های ارتباطی جمهوری های آسیای مرکزی در سال ۲۰۰۷

نام کشور	طول راه آهن عرض ۱۵۲۰ میلی متر (کیلومتر)			طول راه های زمینی			طول خطوط انتقال انرژی	
	جمع خطوط	معمولی	برقی	جمع راه ها	آسفالته	شوسه و خاکی	نفت خام	گاز
ازبکستان	۳۹۵۰	۳۳۳۰	۶۲۰	۸۱۶۰۰	۷۱۲۳۷	۱۰۳۶۳	۸۶۸	۹۷۲۵
تاجیکستان	۴۸۲	۴۸۲	۰	۲۷۷۶۷	۰	۰	۳۸	۵۴۹
ترکمنستان	۲۴۴۰	۲۴۴۰	۰	۲۴۰۰۰	۱۹۴۸۸	۴۵۱۲	۱۳۶۱	۶۴۴۱
قرقیزستان	۴۷۰	۴۷۰	۰	۱۸۵۰۰	۱۶۸۵۴	۱۶۴۶	۱۶	۲۵۴
قزاقستان	۱۳۷۰۰	۱۰۰۰۰	۳۷۰۰	۹۰۰۱۸	۸۴۱۰۴	۵۹۱۴	۱۱۰۱۹	۱۰۳۳۸
جمع	۲۱۰۴۲	۱۶۷۲۲	۴۳۲۰	۲۴۱۸۸۵	۰	۰	۱۳۳۰۲	۲۷۳۰۷

(CIA World Fact Book, 2007)

شبکه راه آهن ترکمنستان از محوری اصلی تشکیل شده است که از شرق تا غرب تمام کشور را می پیماید و دارای چند خط فرعی است. خط اصلی، از منشأ خط تاریخی ماورای خزر است که نخستین خط آهن در کل آسیای مرکزی بود و بندر ترکمن باشی در ساحل دریای خزر را به عشق آباد پایتخت ترکمنستان پیوند می دهد و از آنجا به مرو و ترکمن آباد و در نهایت تا مرز ازبکستان ادامه می یابد. خط مهم دیگر از ترکمن آباد در طول جریان آب دریا ادامه یافته به داش حوض، در شمال کشور می رسد و سپس به سوی قنقراط در ازبکستان ادامه می یابد. در سال های گذشته پروژه های مهم نوسازی و توسعه شبکه راه آهن ترکمنستان آغاز شده است. در سال ۱۹۹۶ بخش جدید اتصال تجن، در مسیر عشق آباد- ترکمن آباد به سرخس، نزدیک مرز ایران، تکمیل شد. گشایش این بخش از اهمیت بسیاری برخوردار است که ارتباط

شبکه راه‌آهن ترکمنستان را با شبکه ایران با مزیت بدیهی برای ادغام ترکمنستان در درون شبکه بین‌المللی حمل و نقل ممکن می‌سازد. در حقیقت یک اتصال هفتگی، از آلماتی در قزاقستان آغاز می‌شود و با گذر از ازبکستان و ترکمنستان به تهران در ایران می‌رسد، که در حال حاضر فعال است. پروژه دیگر که از اهمیت زیادی برخوردار است، خط آهن جدید را با گذر از بیابان قره قوم، عشق‌آباد را به طور مستقیم به داش‌حوض در شمال کشور متصل خواهد کرد. در این مورد گشایش خط جدید ایجاد یک محور جدید شمال-جنوب را در شبکه کشور ممکن می‌سازد و طول سفر را به مقدار قابل توجهی کاهش داده و توسعه نواحی جدیدی را در کشور مطلوب می‌سازد.

شاخص‌های مقایسه‌ای راه‌آهن و راه‌های زمینی جمهوری‌های آسیای مرکزی

نام کشور	مساحت کشور (کیلومتر مربع)	درصد مساحت کشور از کل مساحت منطقه	متوسط مساحت کشور برای پوشش یک کیلومتر راه‌آهن (کیلومتر مربع)	متوسط مساحت کشور برای پوشش یک کیلومتر جاده زمینی (کیلومتر مربع)
ازبکستان	۴۴۷۴۰۰	۱۱/۲	۱۱۳/۳	۵/۵
تاجیکستان	۱۴۳۱۰۰	۳/۶	۲۹۶/۹	۵/۲
ترکمنستان	۴۸۱۱۰۰	۱۲/۳	۲۰۰/۰	۲۰/۳
قرقیزستان	۱۹۸۵۰۰	۵/۰	۴۲۲/۳	۱۰/۷
قزاقستان	۲۷۱۷۳۰۰	۶۸/۰	۱۹۸/۱	۳۰/۲
جمع	۳۹۹۴۴۰۰	۱۰۰/۰	۱۹۸/۸	۱۶/۵

(CIA World Fact Book, 2007)

تاجیکستان یکی از کم توسعه یافته‌ترین جمهوری‌های آسیای مرکزی است. بخش شرقی این کشور و به‌طورکلی جمهوری خودمختار بدخشان کوهستانی فاقد شبکه راه‌آهن است. راه‌آهن بخش جنوب‌غربی آن در ولایت کولاب و کورگان‌تپه فقط به سمت جنوب ادامه یافته به راه‌آهن ازبکستان متصل می‌شود و با امتداد به شمال‌غربی به شبکه راه‌آهن پایتخت در شهر دوشنبه متصل می‌شود که آن هم با ادامه به سوی غرب به ازبکستان می‌رود. از طریق ازبکستان راه‌آهن تاجیکستان به بخش شمالی خود به منطقه خجند متصل می‌شود. در صورتی که رابطه با ازبکستان تیره شود، راه‌آهن تاجیکستان مختل خواهد شد.

راه‌آهن قرقیزستان نیز با گذر از خجند (تاجیکستان) و سپس ازبکستان به شبکه راه‌آهن سراسری متصل می‌شود. در این کشور بخش شرقی و جنوبی فاقد راه‌آهن است. راه‌آهنی که در پایتخت (بیشکک) واقع است، بخش میانی استان بیشکک را تحت پوشش قرار می‌دهد، از

جمبول از قزاقستان در غرب تا بیشکک و سپس تا ساحل غربی دریاچه ایسپیک کول در شهر ساحلی بالیقچی ادامه یافته قطع می‌شود. راه‌آهن دیگری از غرب از ازبکستان از طریق گذر از دره فرغانه در مسیر ولایت فرغانه و شهرهای قاقان- مرغیلان- اندیجان به جلال‌آباد در جنوب غربی قرقیزستان متصل می‌شود. اتصال راه‌آهن شمال (بیشکک) به بخش جنوبی خارج از قلمرو قرقیزستان و فقط از طریق کشورهای همسایه و عمدتاً ازبکستان صورت می‌گیرد.

راه‌آهن آسیای مرکزی از سوی غرب از طریق قزاقستان به سوی شمال شرقی تا سمی پالاتینسک ادامه می‌یابد که از آنجا به دو شاخه شمال شرقی به نووسیبیرسک و راه‌آهن سراسری روسیه می‌پیوندد و دیگری به سوی پاولودار و از آنجا به اومسک در جنوب روسیه پیوسته به راه‌آهن سراسری روسیه می‌پیوندد. راه‌آهن آلماتی- سمی پالاتینسک، در میانه راه از ایستگاه «توگای» به سمت جنوب غربی به مرز چین می‌رسد و در جنوب شرقی قزاقستان با گذر از مرز به منطقه خودمختار سین کیانگ- اویغور تا شهر ارومچی (مرکز منطقه) اتصال برقرار می‌کند. از ارومچی خط آهن چین در مسیری غربی- شرقی تا پکن و سواحل و بنادر دریای زرد در شرق چین ادامه می‌یابد.

راه‌آهن آلماتی- سمی پالاتینسک همچنین تا بارنائول ادامه می‌یابد که از آنجا در مسیری غربی به راه‌آهن سیبری شرقی و شرق دور روسیه متصل می‌شود. در جنوب دریاچه بالخاش، در شهر اولان‌اوده (پایتخت جمهوری خودمختار بوریاتای روسیه)، مجدداً مسیری به سوی جنوب به مغولستان و شهر اولان‌باتو (پایتخت جمهوری مغولستان) و از آنجا در نقطه جی‌سینگ مجدداً به راه‌آهن سراسری چین متصل می‌شود.

از مهم‌ترین اقداماتی که دولت چین علاوه بر اتصال راه‌آهن خود به آسیای مرکزی انجام داده، احداث راه‌آهن تبت است که شاهکاری در راه‌آهن جهان است و می‌تواند در شبکه راه‌آهن‌های منطقه و آسیا مورد استفاده قرار گیرد. با در نظر گرفتن محدودیت‌هایی که برای ارتباطات راه‌آهن کشورهای آسیای مرکزی گفته شد، برخی از کشورها درصدد رفع این موانع هستند. از جمله این اقدامات طرح کشورهای ترکمنستان و قزاقستان است که می‌خواهند راه‌آهنی را در موازات ساحل شرقی دریای خزر احداث و آن را به راه‌آهن سراسری ایران متصل کنند. این طرح در زیر شرح داده می‌شود.

اتصال خط آهن ترکمنستان و قزاقستان با ایران در مناطق ساحلی دریای خزر

ترکمنستان و قزاقستان ساخت راه‌آهن برای اتصال به خطوط آهن ایران را آغاز می‌کنند که این به آنان اجازه راه یافتن به خلیج فارس را می‌دهد. مسیر جدید برای کاهش وابستگی کشورهای آسیای مرکزی به ترانزیت از طریق راه‌آهن‌های روسیه است. توافق اصولی درباره

احداث راه آهن در مهر ۱۳۸۶ / اکتبر ۲۰۰۷ در اجلاس کشورهای ساحلی دریای خزر در تهران حاصل شده بود. توافقنامه مربوطه در آن زمان از سوی رؤسای جمهور ترکمنستان، ایران و قزاقستان امضا شد. ساخت بخش جدید که طول آن حدود ۸۰۰ کیلومتر است، طبق محاسبات اولیه، باید حدود ۵ سال بطول بینجامد.

ب- شبکه راه های زمینی

شبکه راه های زمینی منطقه از کهن ترین شبکه های راه های تجاری است و زمانی جاده بزرگ ابریشم همچون شاهرگ حیاتی جهان بود.

جاده ابریشم

تاریخ سنتی گشایش این جاده، سال ۱۰۵ یا ۱۱۵ پیش از میلاد است. زمانی که چینی ها تا نیمه راه آسیا پیش رفتند و به مسیر مشابهی که از مدیترانه به آسیای مرکزی کشیده شده بود، برخورد کردند. اما جاده ابریشم در واقع بسی کهن تر از این است و شاید دو هزار سال و حتی بیش از این، قدمت داشته باشد. این جاده دست کم برای چهار هزار سال، راه ارتباطی اصلی میان مدیترانه و چین بود. گرچه جاده ابریشم یکی از بزرگترین راه های بازرگانی جهان به شمار می آمد اما شاید از این مهم تر، یک راه مبادله افکار بود. برخی از بنیادی ترین اندیشه ها و فنون جهان، مانند نوشتن، چرخ، بافندگی، کشاورزی و سوارکاری، از این شاهراه، سراسر آسیا را در نور دیدند.

این شاهراه که طول آن هشت هزار کیلومتر بود، از میان ملت های زیادی می گذشت که هر یک از قلمرو خود سخت پاسداری می کردند و خواستار سهمی از منافع بازرگانی بودند. هیچ یک از این ملت ها به اندازه ایرانیان در این زمینه حساس و غیرتمند نبودند. با از بین رفتن امپراتوری مغول، آخرین روزهای شکوفایی جاده ابریشم نیز سپری شد. با سقوط قسطنطنیه، در میانه سده پانزدهم، جاده ابریشم برای مدتی به طور کامل بسته شد.

گرچه بازرگانی و مسافرت سراسری آسیا ادامه پیدا کرد، اما جاده ابریشم هرگز رونق گذشته را باز نیافت. زیرا در عصر اکتشافات بزرگ، اروپاییان غربی نه تنها در صدد گشودن راه های دریایی جدیدی در سرزمین نو بودند، بلکه قصد آن را داشتند تا با دور زدن آفریقا و آسیا، از راه دریا به چین دسترسی یابند. زیرا راه دریایی از سرزمین هیچ ملتی نمی گذشت و هیچ واسطه ای نمی توانست در منافع بازرگانی این سفر سهیم شود.

از همین روی راه دریایی با همه دشواری‌هایش، این شاهراه زمینی را که هزاران سال بر آسیا سلطه داشت، سر انجام تحت شعاع قرار داد. داستان جاده ابریشم، در واقع نگاهی طولانی و عمیق به تاریخ بشر است. این همان داستان ملت‌های ساکن در صحراها، جلگه‌ها و کوه‌های آسیا و نیز داستان کاروان‌هایی است که این شاهراه بزرگ را در قلب قاره آسیا گشودند و پابرجا نگهداشتند (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶، صص ۱۶-۱۲).

جاده‌های زمینی آسیای مرکزی

راه‌های زمینی منطقه آسیای مرکزی نیز همچون راه‌آهن وضعیت پیچیده‌ای دارند که براساس همان تفکرات استراتژیکی دوره امپراتوری روسیه و دوره شوروی بنیان نهاده شده‌اند. چون در دوره شوروی راه‌آهن نقشی اساسی در حمل و نقل کالا داشت، راه‌های زمینی به موازات راه‌آهن توسعه نیافت و نیازی هم به توسعه آن احساس نمی‌شد. از طرفی این راه‌ها در جنوب بن بست بود و راه‌های ارتباطی زمینی به کشورهای جنوب اتحاد شوروی یعنی به ایران و افغانستان متصل نمی‌شد. برخی نقاط مرزی بود که فعالیت چندانی در آنها صورت نمی‌گرفت. طول راه‌های زمینی جمهوری‌های آسیای مرکزی نسبت به راه‌آهن بسیار زیاد است. در سال ۲۰۰۶ طول خطوط راه‌های زمینی منطقه ۲۴۱۸۸۵ کیلومتر بوده است. قزاقستان با ۲/۷ میلیون کیلومتر مربع مساحت ۹۰ هزار کیلومتر راه زمینی دارد که از آن میان ۸۴ هزار کیلومتر آن آسفالت‌ه است. در حالی که ازبکستان با مساحتی برابر با ۴۴۷ هزار کیلومتر مربع ۸۱۶۰۰ کیلومتر راه ارتباطی جاده‌ای دارد. به عبارتی می‌توان گفت که در حالی که یک کیلومتر جاده زمینی در ازبکستان در ۵/۵ کیلومتر مربع توزیع شده است، این رقم در قزاقستان به بیش از ۳۰ کیلومتر مربع می‌رسد. از این نظر ازبکستان ۶ برابر بیش از قزاقستان پوشش جاده‌ای دارد. در ازبکستان به علت شرایط جغرافیایی راه‌های ارتباطی زمینی در طول محور جنوب شرقی، شمال غربی شکل گرفته است که به تبعیت از جغرافیای منطقه است و بیابان قزل قوم به انزوای بخش‌های مرکزی کشور منجر شده است. شاهراه ارتباطی ازبکستان از سوی جنوب شرقی از نقطه مرزی ترمذ در مرز افغانستان آغاز می‌شود و در امتداد رود آمودریا تا نقطه شمال غربی تا قنقراط ادامه می‌باید.

این شاهراه‌ها نیز همانند راه‌آهن با گذر از کشورهای همسایه امکان ارتباط را برقرار می‌سازد، هرچند راه‌های فرعی دیگری نیز در داخل ازبکستان وجود دارد. در ترکمنستان نیز شاهراه‌های ارتباطی بر محور رود آمودریا شکل گرفته است. در این کشور راه ارتباطی عشق‌آباد به سوی جنوب، به مرز ایران ختم می‌شود و در حال حاضر شاهراهی مناسب را با

سرمایه‌گذاری‌های ایران و ترکمنستان فراهم آورده است. از عشق‌آباد به سوی شمال شرق جاده ارتباطی تا مرو و از آنجا تا ترکمن‌آباد (چارجوی سابق) ادامه می‌یابد.

در این نقطه که محل تلاقی راه‌های زمینی و ریلی است، راه به سه شاخه تقسیم می‌شود، شاخه‌ای به سوی شمال غربی به داش‌حوض و کهنه اورگنج در منتهی‌الیه شمال غربی ترکمنستان می‌رود و به منطقه‌ای بیابانی ختم می‌شود. شاخه‌ای دیگر از ترکمن‌آباد به سوی جنوب شرقی به ترمذ در مرز ازبکستان- افغانستان می‌رسد. شاخه شمالی از ترکمن‌آباد به سوی تاشکند و سمرقند می‌رود. پس از رسیدن این راه به سمرقند (ازبکستان) در ادامه از این نقطه به جیزاخ می‌رسد.

سپس از آنجا این شاهراه به دو شاخه تقسیم می‌شود راهی به سوی تاشکند و از آنجا به سوی آلماتی و دیگر نقاط قزاقستان در شمال شرقی و راهی دیگر به دره فرغانه و تاجیکستان و قرقیزستان در سمت شرق کشیده می‌شود. مجموع راه‌های زمینی ترکمنستان ۲۴ هزار کیلومتر است که حدود ۲۰ هزار کیلومتر از آن آسفالت‌ه است. بیابان‌های قره‌قوم در ترکمنستان و قزل‌قوم در ازبکستان موانعی جدی برای توسعه راه‌های زمینی هستند و از طرفی به علت نبود استقرارگاه‌های جمعیتی و مراکز صنعتی موردی برای توسعه راه‌های ارتباطی باقی نمی‌گذارد.

در قرقیزستان به تبعیت از راه‌های ارتباطی طبیعی شاهراه‌های ارتباطی در مسیرهای غربی- شرقی توسعه پیدا کرده‌اند. شاهراه‌های ارتباطی از ازبکستان با گذر از تاشکند و سپس دره فرغانه به قرقیزستان می‌رسد و از آنجا تا مرز چین امتداد می‌یابد و ارتباط بین چین و آسیای مرکزی را فراهم می‌آورد. در قرقیزستان نیز وضعیت جغرافیایی و کوهستانی بودن امکان ارتباط مناسب پایتخت (بیشکک) را با مناطق فراهم نمی‌آورد و سبب توسعه نابرابر مناطق در این کشور شده که یکی از علل عمده بروز انقلاب لاله‌ای را می‌توان در این عامل جستجو کرد. مجموع راه‌های زمینی قرقیزستان ۱۸۵۰۰ کیلومتر است، که حدود ۱۷ هزار کیلومتر آن آسفالت‌ه است. در قرقیزستان هر کیلومتر راه زمینی در ۱۰/۷ کیلومتر مربع توزیع شده است، که در بین کشورهای آسیای مرکزی در مرتبه سوم قرار دارد و از میانگین منطقه کمتر است.

تاجیکستان نیز از وضعیت نامناسب جغرافیایی برای ارتباطات زمینی رنج می‌برد. زمستان‌های سخت امکان ارتباط پایتخت (دوشنبه) را با بخش‌های شرقی (بدخشان کوهستانی) و شمالی (ولایت خجند) با دشواری‌هایی روبه‌رو می‌سازد که مورد اخیر با ساخت تونل انزاب توسط ایران برطرف شده است. مجموع راه‌های زمینی تاجیکستان ۲۷/۸ هزار کیلومتر است. راه‌های ارتباطی تاجیکستان از اهمیت ترانزیتی در آسیای مرکزی برخوردار نیست. راهی از جنوب با گذر از مناطق کوهستانی مرتفع با گذر از خارق مرکز بدخشان کوهستانی به سمت چین می‌رود، که به علت ارتفاع زیاد و نبود امکانات و یخبندان زمستان راهی صعب‌العبور است.

طول راه‌های زمینی جمهوری‌های آسیای مرکزی در سال ۲۰۰۷

متوسط مساحت کشور برای پوشش یک کیلومتر جاده زمینی (کیلومتر مربع)	طول راه‌های زمینی			نام کشور
	شوسه و خاکی	آسفالته	جمع راه‌ها	
۵/۵	۱۰۳۶۳	۷۱۲۳۷	۸۱۶۰۰	ازبکستان
۵/۲	۰۰۰	۰۰۰	۲۷۷۶۷	تاجیکستان
۲۰/۳	۴۵۱۲	۱۹۴۸۸	۲۴۰۰۰	ترکمنستان
۱۰/۷	۱۶۴۶	۱۶۸۵۴	۱۸۵۰۰	قرقیزستان
۳۰/۲	۵۹۱۴	۸۴۱۰۴	۹۰۰۱۸	قزاقستان
۱۶/۵	۰۰۰	۰۰۰	۲۴۱۸۵	جمع

(CIA World Fact Book, 2007)

دالان ترانزیت شمال- جنوب

حمل و نقل در دریای خزر پس از راه‌اندازی دالان شمال- جنوب از تحرک مثبتی برخوردار خواهد شد. این امر هم اکنون تا حدودی احساس می‌شود حجم جابه‌جایی بارها توسط ناوگان روسی به وسیله کشتی‌های رو- رو افزایش یافته و یک سری تأسیسات در بنادر دریایی راه‌اندازی شده‌اند. جابه‌جایی بارها در مرکز حمل و نقل آستاراخان نسبت به سال‌های قبل به میزان قابل توجهی افزایش یافته است. از نُه بندر مهم دریای خزر سه بندر به روسیه، سه بندر به ایران تعلق دارند و آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان هر کدام یک بندر دارند. آستاراخان و اولیا بنادر اصلی روسیه هستند. بندر آستاراخان می‌تواند سالی حدود ۲ میلیون تن بار جابه‌جا کند، ولی امکان افزایش این رقم در آینده نزدیک وجود دارد. بندر اولیا که زمستان یخ نمی‌زند، از وسیع‌ترین چشم انداز برخوردار است.

ظرفیت آن براساس طرح تهیه شده برابر ۸ میلیون تن بار در سال است. امروزه خطوط رو- رو بین بندر ترکمن باشی و انزلی فعالیت می‌کنند و قرار است خط باکو- آکتائو به وجود آید. از سال ۲۰۰۱ سرویس مرتب کانتینری در این مسیر برقرار شده است. بندر نفتی روسی ماخاچ قلعه می‌تواند هر سال ۴ میلیون تن بارهای نفتی را جابه‌جا کند، که ظرفیت آن می‌تواند تا ۸ میلیون تن افزایش یابد.

نوسازی بندر ماخاچ قلعه مطابق با برنامه هدفمند فدرال «نوسازی شبکه حمل و نقل روسیه» ادامه خواهد یافت. در سال‌های ۲۰۰۴-۲۰۰۲ اسکله اول و پنجم بندر نفتی این بندر نوسازی شدند تا جابه‌جایی بارهای نفتی صادراتی و ترانزیتی افزایش یابد. در سال‌های ۲۰۰۳-۲۰۰۲ اسکله کانتینری با ظرفیت سالانه ۲۷۰ تن به بندر اولیا اضافه شده است. در سال‌های

۲۰۱۰-۲۰۰۶ در بندر اولیا مجتمع‌های نیرومند بارگیری و تخلیه بارها ساخته خواهند شد. در حال حاضر وضعیت کلی حمل و نقل در منطقه خزر مستلزم حل و فصل فوری هدف اصلی است و آن انتقال هرچه سریع‌تر و ارزان‌تر بارها به دالان شمال- جنوب، استفاده از راه‌های مواصلاتی موجود روسیه، ایران و کشورهای دیگر و ایجاد جریان ثابت بارها است (Transit-Route Politics and Central Asia's Indus Basin Corridor, 2001). جاده‌های اتومبیل‌رو، بخش مهم زیربنای حمل و نقل منطقه است. بزرگراه مسکو- ولگاگراد- آستاراخان- ماخاچ قلعه و آذربایجان به صورت طبیعی در راهروی شمال- جنوب جا می‌گیرد و از اهمیت فراوانی برخوردار است. بیش از نیمی از جابه‌جایی بارها و مسافران به وسیله حمل و نقل جاده‌ای از این مسیر انجام می‌گیرد.

بعد از راه‌اندازی پل روی رود ولگا در ولگاگراد (سال ۲۰۰۵) اهمیت این مسیر می‌تواند در سال‌های آینده افزایش یابد. در سال ۲۰۰۱ از محل اعتبارات بودجه فدرال در منطقه آستاراخان ۳۶ کیلومتر جاده و ۱۹۲ متر پل ساخته شد که سرمایه‌گذاری‌های کلی در این پروژه‌ها برابر ۲۰۷ میلیون روبل بود (آرسنوف، ۲۰۰۳). اما دنیای امروز با روش‌های امروزی اداره می‌شود. سازمان‌های بین‌المللی و بنگاه‌های اقتصادی فرا مرزی عمل می‌کنند و در عین توسعه اقتصادی، نقش دولت‌ها را در داخل قلمروهای ملی و سرزمینی کشورها تحت‌الشعاع فراتر می‌دهند. با وجود ساختارهای کنونی دولت‌های آسیای مرکزی، این تعامل‌ها با چالش روبه‌رو می‌شود و توسعه منطقه را به تأخیر می‌اندازد. سرگی ولیچکوف کارشناس اقتصادی کریدور شمال - جنوب با گذر از کشورهای ساحلی خزر، یکی از کوتاهترین مسیرهای حمل و نقل برای جابه‌جایی بار از کشورهای آسیایی به سمت اروپا را ایجاد می‌کند (خبرگزاری ریانونوستی، ۹ آذر ۱۳۸۶).

بندر آسیای مرکزی در دریای خزر

بندر ترکمن‌باشی

ترکمن‌باشی شهری در ترکمنستان، تابع استان بالکان در خلیج کراسنودسک (آب سرخ) در ساحل شرقی دریای خزر واقع شده است. این شهر در ۴۰ درجه و ۲ دقیقه عرض شمالی و ۵۲ درجه و ۹۷ دقیقه طول شرقی از نصف‌النهار گرینویچ و در ارتفاع ۲۷ متری از سطح دریای آزاد واقع است. جمعیت آن ۶۰ هزار نفر برآورد می‌شود، که بیشتر روسی و آذری هستند. ترکمن‌باشی به‌عنوان مبدأ راه‌آهن ماورای خزر مرکز حمل و نقل هم به‌شمار می‌رود. در سال ۱۷۱۷ شاهزاده روسی آلکساندر بکوویچ چرکاسکی در این ساحل پیاده شد و استحکامات دفاعی مخفیانه‌ای در این محل تأسیس کرد، جایی که بستر خشک دهانه رود آمودریا در دریای خزر ریخته می‌شد. قصد او حمله نظامی به علیای بستر خشک رود برای فتح

خانات خپوه بود. عملیات شکست خورد و روس‌ها این استقرارگاه را برای حدود ۵۰ سال متروک گذاشتند. در سال ۱۸۶۹، روس‌ها دومین و آخرین کوشش خود را به کار بردند. آنها قلعه خود را کراسنودسک نامیدند، که معادل روسی نام اصلی آن قزل‌سو (آب سرخ) است. کراسنودسک پایگاه سلطنتی روسیه برای عملیات علیه خپوه و بخارا و قبایل کوچ‌نشین ترکمن بود. این قلعه بعدها در سال ۱۹۲۰ به دست ارتش سرخ افتاد.

در سال ۱۹۹۳، کراسنودسک به نام رئیس جمهور مادام‌العمر ترکمنستان، صفرمراد نیازاف، پس از اعلام لقب ترکمن‌باشی (رهبر تمام ترکمن‌ها) به «ترکمن‌باشی» تغییر نام داد. جان‌نشین نیازاف، قربان بردی محمداف مبلغ یک میلیارد دلار را برای پروژه تبدیل ترکمن‌باشی به عنوان استراحتگاه توریستی، با تعداد زیادی هتل، رستوران‌های ساحلی و آسمان خراش‌های شبیه به کشتی‌های فضایی، اختصاص داده است. ترکمن‌باشی تنها بندر آسیای مرکزی است که ارتباط با اروپا را برقرار می‌کند.

ترکمنستان غربی مهم‌ترین ذخایر نفت خام و گاز طبیعی را در بر دارد و بزرگترین پالایشگاه‌های ترکمنستان در ترکمن‌باشی قرار دارد. اینجا مسیر غربی راه آهن ماورای خزر است. یک خط رو-رو ترکمن‌باشی را به باکو در آذربایجان متصل می‌کند. این شهر با خطوط هوایی ترکمنستان به عشق‌آباد متصل می‌شود. همچنین با راه آهن و خطوط اتوبوسرانی با دیگر شهرهای کشور ارتباط دارد. ترکمن‌باشی در ۵۶۰ کیلومتری غرب عشق‌آباد واقع است. این بزرگترین بندر کشور، جمعیتی مهمان نواز دارد. شهر را کوه‌های کم ارتفاعی در بر می‌گیرد و از سوی غرب رو به سوی دریای خزر است. «آوازه» معروف‌ترین مرکز استراحتگاهی است (در ۱۰ کیلومتری ترکمن‌باشی) که در آینده توسعه خواهد یافت. در ایام تابستان به سختی می‌توان محلی برای اقامت یافت زیرا تعداد زیادی گردشگر برای گذراندن ایام تعطیل به اینجا می‌آیند.

اما می‌توان مطمئن بود که اتاقی را می‌توان در هتل مجلل «سردار» یافت که در ساحل درخشان خزر، مستقر است. مسافت کوتاه بین استراحتگاه آوازه و شهر ترکمن‌باشی امکان دسترسی و بازدید از بازار و فروشگاه‌های محلی (در خیابان شاق‌آدام) جایی که می‌توان سبزیجات، میوه‌جات و معروف‌ترین محصولات دریایی (ماهی‌های منجمد، میگو، استروژن و خاویار) را تهیه کرد را فراهم می‌کند. همچنین ماهی تازه را می‌توان در ساحل دریا از ماهیگیرانی خریداری کرد که هر صبح در آنجا هستند. می‌توان دیدار از شهر را با گردش در موزه تاریخ منطقه (در فاصله ۱۰ دقیقه‌ای ایستگاه) پایان داد.

در هنگام بازگشت از آوازه تماشای منظره غروب آفتاب و شنا در آب‌های دریای خزر می‌تواند پایان خوبی برای روز استراحت در مرکز تفریحات فلوریدا، نزدیک هتل «تولکون»

باشد (شناخته شده به عنوان مجتمع ساحلی ترکیه). در آنجا می‌توان از منظره زیبا و عاشقانه دریا با نشستن در کنار پنجره رستوران بهره گرفت. جذاب‌ترین نقطه دیدار از شهر ذخیره‌گاه دولتی است که برای محافظت از ۲۸۰ گونه پرنده، مرغ‌های مرداب، شامل فلامینگو، پلیکان، کلنی‌های بومی فک‌ها و لاک‌پشت‌ها، ایجاد شده است. برای هر کس جالب است که از اداره مرکزی فک‌ها و لاک‌پشت‌ها را در خیابان نابرژنیه شماره ۴۲ دیدار داشته باشد، جایی که یک موزه کوچک تاریخ طبیعی تأسیس شده است. اکوسیستم بیابانی، خلیج‌های کم عمق دریایی و جنب مدارای خشک در ساحل جنوب‌شرقی دریای خزر در «ذخیره‌گاه طبیعی خزر» قرار داده شده‌اند.

این ذخیره‌گاه از دو قسمت تشکیل شده است، حسینقلی و کراسنودسک. این ذخیره‌گاه در سال ۱۹۶۸ در مساحتی برابر ۱۹۲۳۰۰ هکتار احداث شده است. این ذخیره‌گاه طبیعی در فهرست بوم‌های آبی و زمین‌های مرطوب مهم بین‌المللی وارد شده است و تحت محافظت کنوانسیون بین‌المللی قرار دارد. ذخیره‌گاه طبیعی خزر زیستگاهی را برای ۱۸ گونه از پستانداران و ۳۷۲ گونه پرنده را شامل می‌شود. در عالم پرندگان، نیمی از آنها شامل مرغابی و پرندگان کنار آب‌ها هستند، که یک ساختار مهم ذخیره‌گاه طبیعی خزر است (بیش از ۸۵ درصد قلمرو آن را خلیج‌ها و دریا می‌پوشاند (Encyclopedia of the Nation, 2001)).

بندر آکتائو، قزاقستان

اصلی‌ترین دروازه دریایی ورود به قزاقستان در دریای خزر بندر شهر آکتائو است (Kazakhstan Oil will Go to Butinge, 2001) که فعالیت صنعتی اساسی آن، یعنی تولیدات فلزی و بارهای فله از آن حمل و نقل می‌شود. حمل بار به فدراسیون روسیه، ترکمنستان، آذربایجان و ایران از این بندر انجام می‌گیرد. این بندر در سال ۱۹۶۳ تأسیس شده است. اصلی‌ترین فعالیت بندر بارگیری مجدد بارهایی از نوع: محصولات فلزی، الوار، بارهای مایع، وسایل نقلیه موتوری و بارگیری و تخلیه فرآورده‌های نفتی است.

در محوطه بندر ۱۱ اسکله وجود دارد که ۴ اسکله به بارگیری نفت خام اختصاص دارد. بندر دارای ناوگان خود است که شامل ۴ کشتی: پی تی آر-۳۰۰، «آکتائو» برای حمل و نقل، اس ال وی «رادوگا» برای دریافت زباله‌های مصرفی و آب‌های فاضلاب، همه نوع فضولات کشتی‌ها و حمل آن به ساحل، کشتی یدک‌کش «گوسان-۵» برای پهلوگیری کشتی‌ها و کشتی «ام آن ام سی-۴۹» برای جمع‌آوری نفت و پاک کردن و جارو کردن. بندر دارای چهار سکوی راه‌آهن است. بندر آکتائو یک بندر ترمینال چند منظوره ای است برای جابه‌جایی کانتینر

بارهای عمومی و فله با ظرفیت تا ۱/۵ میلیون تن و حمل نفت تا ۱۰ میلیون تن در سال ظرفیت دارد. در تمام طول سال این بندر فعال است. فناوری امروزی حمل و نقل و جابه‌جایی و امکانات انبار روباز وجود دارد. بندر آکتائو جدیدترین بندر دریای خزر است. راه مستقیمی از اینجا به بنادر دریای سیاه، مدیترانه و بالتیک برای قزاقستان وجود دارد و بندری بدون یخبندان است.

در سال ۱۹۹۷، تعداد ۳۱۳ فروند کشتی شامل ۱۴ فروند کشتی‌های کالاهای خشک از فدراسیون روسیه، ۴۵ فروند از جمهوری آذربایجان و ۳۴ فروند از جمهوری اسلامی ایران وارد این بندر شدند. تعداد ۲۰ فروند کشتی حامل نفت از فدراسیون روسیه، ۱۳۷ فروند از جمهوری آذربایجان نیز در بندر پهلو گرفتند. ظرفیت کشتی‌های بارهای خشک بین ۱۰۰۰-۵۵۰۰ تن (با آب‌خور تا ۴/۶ متر) و ظرفیت کشتی‌های حامل نفت از ۴۶۰۰ تا ۷۰۰۰ تن (با آب‌خور ۵/۴ متر) است.

در سال ۲۰۰۶، حدود ۱۰ میلیون تن نفت خام با تانکرهای ظرفیت کوچک از بندر دریایی آکتائو، عمدتاً به بندر باکو و در حجم کم به ایران و بندر روسی ماخاچ قلعه حمل شده است. براساس گزارش قزاقستان امروز، بندر تجاری آکتائو در سال ۲۰۰۵ حدود ۹۰۱/۳ هزار تن بارگیری کرده است که ۲۵ درصد نسبت به سال ۲۰۰۴ افزایش نشان می‌دهد. در سال ۲۰۰۵ حمل و نقل ۱۰/۵ میلیون تن کالای خشک، شامل یک میلیون تن فولاد، ۳۰۰ هزار تن غله، ۳۰ هزار تن آزبست برنامه‌ریزی شده بود. در سال ۱۹۹۷ بارگیری ۲۸۲/۳ هزار تن بار؛ بارگیری و تخلیه ۸۶۷/۹ هزار تن شامل واردات ۵/۶ هزار تن فرآورده‌های نفتی در بندر انجام شده بود.

براساس پیش‌بینی‌ها ظرفیت جابه‌جایی بندر از ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۸ برای فرآورده‌های نفتی از ۱۵۰۰ هزار تن به ۷۰۰۰ هزارتن، برای کالاهای خشک از ۳۰۰ هزار تن به ۱۵۰۰ هزار تن، برای کانتینرها از ۰/۴ هزار به ۲/۵ هزار کانتینر افزایش خواهد یافت. ساخت بندر جدیدی در نزدیکی آکتائو محتمل است. کاراکودوک موناپی، یک شرکت گروه ماورای بحار لوک اوپل در آستاراخان، مراسم عملیات بارگیری نفت از راه‌آهن در اسکله‌ای با یک محوطه تانکری در ۱۲ جولای ۲۰۰۷ را جشن گرفت. عملیات بارگیری در بندر از راه‌آهن و دریا صورت می‌گیرد. در این بندر حمل و نقل مسافر انجام نمی‌شود و برای بعد نیز برنامه‌ریزی نشده است. اسکله‌های عبوری اخیراً برای حمل مسافر و حمل و نقل بار به‌کار گرفته شد، که پس از اثرات تخریبی افزایش سطح آب دریای خزر، نیازمند بازسازی است (Information Agency RZD, 2008).

1. KZ Today

نقش ایران در حمل و نقل در آسیای مرکزی

جمهوری اسلامی ایران به جهت پیوندهای تاریخی و فرهنگی با آسیای مرکزی، از آغاز فروپاشی شوروی ارتباط با جمهوری‌های آسیای مرکزی را آغاز کرد. اما ایران تنها با جمهوری ترکمنستان هم مرز است و ارتباط ایران با این منطقه از طریق ترکمنستان صورت می‌گیرد. به برخلاف کشورهای دیگری که ادعا می‌کنند ایران اهداف توسعه‌طلبی و صدور انقلاب دارد، ایران بیشترین حجم سرمایه‌گذاری را برای حمل و نقل در آسیای مرکزی انجام داده است. علاوه بر راه‌آهن سرخس - تجن و اتصال راه‌آهن آسیای مرکزی به آب‌های گرم خلیج فارس، در کوتاه کردن این مسیر در قلمرو سرزمینی خود نیز هزینه‌های بسیار کرده است. ساخت راه‌آهن بافق - مشهد، مسیر بندرعباس - سرخس را ۱۰۰۰ کیلومتر کوتاه‌تر از قبل کرده است. در این زمینه ساخت پایانه‌های مرزی نیز نقش اساسی دارد که در زیر بدان اشاره می‌شود:

گشایش پایانه مرزی ایران و ترکمنستان در شهر مرزی باجگیران

پایانه مرزی ایران و ترکمنستان واقع در شهر مرزی باجگیران در استان خراسان رضوی روز ۱۳۸۳/۵/۲۳ (۲۵ جولای ۲۰۰۶) با حضور «محمود احمدی‌نژاد» و «صفر مراد نیازاف» رؤسای جمهوری دو کشور گشایش یافت. این پایانه در زمینی به مساحت ۱۲ هکتار احداث شده که ساختمان اصلی آن شش هزار مترمربع زیربنا و محوطه و پارکینگ آن نیز ۷۰ هزار مترمربع وسعت دارد و برای ساخت آن ۴۳ میلیارد ریال (حدود ۴/۷ میلیون دلار) هزینه شده است. پایانه مرزی باجگیران با فاصله ۳۲ کیلومتری تا شهر عشق‌آباد پایتخت ترکمنستان مهم‌ترین مسیر ارتباطی ایران با این کشور بوده و عمده صادرات جمهوری اسلامی ایران از این پایانه صورت می‌گیرد. در سال ۱۳۸۳ بیش از ۲۹ هزار کامیون ایرانی انواع کالا را از مرز باجگیران به ترکمنستان حمل و ۵۵ هزار مسافر ایرانی و خارجی نیز از این مرز جابه‌جا شده‌اند. پایانه مرزی باجگیران در ۸۲ کیلومتری شهرستان قوچان و ۲۱۱ کیلومتری مشهد واقع است. هم‌زمان با پایانه مرزی باجگیران ساختمان پایانه مرزی «هودان» ترکمنستان در مجاورت با مرز باجگیران نیز گشایش یافت (عشق‌آباد، خبرگزاری جمهوری اسلامی ۱۳۸۵/۵/۳).

افتتاح تونل انزاب

این تونل که به دست مهندسان ایرانی و از سوی شرکت صابیر ساخته شده است، در هنگام سفر رئیس‌جمهور ایران به تاجیکستان در سال ۲۰۰۶ به بهره‌برداری رسید. رئیس‌جمهوری تاجیکستان در مراسم افتتاح تونل انزاب با حضور رئیس‌جمهوری ایران، گفت: امروز برای تاجیک‌ها یک روز فراموش نشدنی است، چرا که آرزوی هزار ساله آنها با ساخت و

بهره‌برداری تونل انزاب توسط ایرانیان تحقق یافت. تونل انزاب تاجیکستان در ۸۰ کیلومتری شمال‌غربی شهر دوشنبه پایتخت تاجیکستان و در مسیر راه ترانزیتی دوشنبه- تاشکند پایتخت ازبکستان قرار گرفته است. کار ساخت این تونل پنج کیلومتری طبق توافق وزارت راه و ترابری جمهوری اسلامی ایران و وزارت نقلیات تاجیکستان، از طریق مناقصه دو سال پیش به شرکت ایرانی «صابیر» سپرده شده بود. محور دوشنبه پایتخت تاجیکستان به شمال این کشور ۶ ماه از سال به‌خاطر گردنه صعب‌العبور انزاب و برف‌گیر بودن منطقه به‌طور کامل مسدود و ارتباط بین مردم شمال و جنوب نیز در فصل سرما به‌طور کامل قطع بود (ایرنا، ۱۳۸۵/۵/۴، تاجیکستان).

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

در سال ۲۰۰۰ در سنت‌پترزبورگ، موافقتنامه‌ای به امضا رسید که طرحی بی‌همتا بود و روسیه- ایران و هندوستان را در چارچوب طرحی به نام «راهروی بین‌المللی ترانزیتی شمال- جنوب» به هم پیوند می‌دهد. اگرچه ۳ کشور یاد شده بنیانگذار این طرح هستند ولی این طرح شامل چند منطقه مهم جغرافیایی- اقتصادی است. اروپای شمالی، روسیه، منطقه دریای خزر، آسیای مرکزی، قفقاز، ایران، کشورهای حوزه خلیج فارس و اقیانوس هند و مهم‌تر از همه شبه‌قاره هند در این فضای اقتصادی قرار می‌گیرند. دالان بین‌المللی حمل و نقل شمال- جنوب این امکان را فراهم می‌آورد که در یک مسیر مستقیم، کالاهایی از اروپای شمالی- روسیه از طریق دریای خزر به ایران سپس از طریق بنادر جنوبی ایران به خلیج فارس و اقیانوس هند و بالعکس جابه‌جا شود. از طرفی مسیرهای فرعی و زمینی در پیرامون دریای خزر یعنی آسیای مرکزی در شرق و قفقاز در غرب این دالان مسیرهای فرعی برای آن پدید می‌آورند.

سه کشور اصلی بنیانگذار این راهروی بین‌المللی یعنی روسیه- ایران- هندوستان هر سه کشورهای قدرتمندی هستند که در مسیر انتقال کالا می‌توانند با استفاده از توان‌های اقتصادی و ایجاد شرایط مناسب، بخش حمل و نقل منطقه را توسعه داده و به همکاری‌های منطقه‌ای یاری رسانند که خود سبب ایجاد همگرایی در منطقه خواهد شد. باید توجه داشت که جهان حاضر، در عین ایجاد فضای رقابت، فضاهای مناسبی هم برای همکاری به وجود می‌آورد. در این راستا دالان بین‌المللی حمل و نقل توان آن را دارد که در کنار پذیرش اعضای جدید و توسعه حمل و نقل، به ایجاد فضایی امن و افزایش روحیه همکاری بین کشورها یاری رساند. مرکز این دالان در دریای خزر قرار دارد که در امتداد شمال- جنوب بین بندر آستاراخان در روسیه در شمال و بندر امیرآباد و انزلی در ایران به ایفای نقش می‌پردازد.

این دالان در مسیر شمالی- جنوبی از دریای خزر می‌گذرد که در آنجا با مسیر حمل و نقل دیگری به نام تراسکا که در امتداد غرب- شرق اروپا و قفقاز را از طریق دریای خزر به آسیای مرکزی متصل می‌سازد، با هم تلاقی می‌کنند. بنابراین دریای خزر چهارراهی مهم در ساختارهای حمل و نقل و ترانزیت منطقه است.

با ایجاد فضای همکاری بین کشورها در هر دو مسیر یاد شده می‌تواند از پتانسیل‌های موجود بهره‌گرفت. با توجه به بنادر مهمی که هریک از کشورها دارند، می‌توان در تمام جهات این دریاچه حوزه فعالیت و همکاری‌های اقتصادی را توسعه داد. بنادر باکو، ماخاچ قلعه، آستاراخان، آکتائو، امیرآباد و انزلی همه در حال توسعه فعالیت، تسهیل در امور گمرکی، کاستن از موانع و مشکلات، شفاف‌سازی و تقویت روحیه همکاری بین کشورها بوده و درصد گسترش فضای مناسب هستند که می‌تواند به همگرایی منطقه‌ای منجر شود.

ایران با ساخت راه‌آهن مشهد- سرخس و ترکمنستان با احداث مسیر تاجن- سرخس، توانستند در نیمه دهه ۱۹۹۰ راه‌آهن ایران را به راه‌آهن سراسری آسیای مرکزی متصل سازند. این راه‌آهن با مسیر ۲۲۰۰ کیلومتری توانست با احداث خط‌آهن بافق- مشهد، فاصله آسیای مرکزی با آب‌های آزاد را ۱۰۰۰ کیلومتر کاهش دهد. بدین ترتیب ایران با در نظر داشتن اوضاع اقتصادی کشورهای همسایه آسیای مرکزی اقدامات اساسی انجام داده است. با این حال استفاده از تمام ظرفیت این راه‌آهن هنوز عملی نشده است. بخش مهم این موضوع به ساختارهای قانونی مقرراتی کشورهای مسیر باز می‌گردد.

موانع گمرکی در مرز بین کشورها از جمله مهم‌ترین این موارد است. تعرفه‌ها و مقررات گمرکی شفاف و روشن نیست. به همین سبب رفت و آمد 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/ اکتبر ۲۰۰۳ در تهران به امضا رسید، در راستای توسعه همه جانبه کشورهای آسیای مرکزی برای فعالیت گسترده‌تر و بیشتر در دالان حمل‌ونقل بین‌المللی شمال- جنوب را است.

طبیعی است که ازبکستان نیز با وجود شبکه راه‌آهن موجود بین تاشکند- نوکوس می‌تواند وارد این شبکه شود. کشورهای آسیای مرکزی با وجود شبکه راه‌آهن موجود بین این منطقه با ایران، به سهولت می‌توانند با استفاده از خاک ایران به دالان شمال- جنوب بپیوندند و فعالیت خود را توسعه دهند. ایران توانایی آن را دارد که در بندرعباس با اختصاص اسکله‌هایی ویژه به هریک از کشورهای آسیای مرکزی امکان ارتباط تجاری آنها با جهان و به طریق اولی با دالان

بین‌المللی شمال- جنوب را فراهم آورد.

با ساخت دیگر شبکه‌ها از جمله شاهراه آسیایی و راه‌آهن آسیایی، امکان ارتباط چین و دیگر کشورهای آسیای شرقی با دالان شمال- جنوب وجود دارد که بایستی از آن بهره گرفته شود. امضای موافقتنامه ایجاد شاهراه ارتباطی ایران با آسیای مرکزی از طریق افغانستان، بین ایران، افغانستان، تاجیکستان و ازبکستان در سال ۲۰۰۱ امید جدیدی برای تنوع‌بخشی به راه‌های ارتباطی آسیای مرکزی با آب‌های آزاد بود، که متأسفانه تاکنون با گذشت بیش از ۶ سال هنوز اقدامی عملی در این مورد صورت نگرفته است.

طرح راه‌آهن ایران به هرات، ساخت پل‌های ارتباطی بین افغانستان و ایران و افغانستان و تاجیکستان در سال‌ها اخیر نشان از اهمیت حمل و نقل در منطقه دارد. از این‌رو اراده دولت‌های منطقه برای گسترش زیرساخت‌های شبکه‌های حمل‌ونقل در کنار اصلاح نظام گمرکی، مالی، بیمه و شفاف‌سازی گردش مالی است که می‌تواند به شکوفایی اقتصادی منطقه، ایجاد اشتغال و از بین بردن فقر یاری رساند. سازمان همکاری شانگهای در کنار مجمع اوراسیا، سازمان اکو و سازمان کنفرانس اسلامی که کشورهای آسیای مرکزی و ایران در آن عضویت دارند، می‌تواند زیرساخت‌های حقوقی و قانونی لازم را برای همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای در زمینه حمل و نقل و دیگر بخش‌ها فراهم آورد. برگزاری کنفرانس‌های بین‌المللی حمل و نقل و ترانزیت و به‌کارگیری توصیه‌های عملی آن توسط دولت‌های منطقه از جمله طرح‌های ارزنده‌ای است که در زمینه حمل و نقل می‌تواند صورت گیرد.

همان‌طور که گفته شد جمهوری اسلامی ایران در زمینه حمل و نقل از سال‌های نیمه دوم دهه ۹۰ فعالیت‌های گسترده‌ای را انجام داده است و در این زمینه در کمیسیون‌های مشترک همکاری‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بین ایران با کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز و روسیه تأکید بسیاری بر همکاری در زمینه حمل و نقل به‌ویژه دالان بین‌المللی حمل و نقل شمال- جنوب داشته است و خواستار همکاری هرچه گسترده‌تر کشورهای عضو، پیوستن دیگر کشورهای منطقه و ایجاد تسهیلات برای گسترش بخش حمل‌ونقل است.

آنچه از این بررسی به‌دست می‌آید فرایندی است که برای ایجاد شبکه‌ای کارآمد در آسیای مرکزی نیاز به انجام فرایندی هماهنگ، همه‌جانبه و با همکاری کشورهای منطقه به‌عنوان بازیگران اصلی و کشورهای فرامنطقه‌ای به‌عنوان بازیگران تأثیرگذار دارد که به‌طورکلی به شرح زیر پیشنهاد می‌شود:

- اصلاح قوانین و مقررات گمرکی
- اختصاص یک دالان ارتباطی به ازبکستان برای ارتباط با دریای خزر از خاک قزاقستان
- پیگیری برنامه‌ریزی و احداث شاهراه ارتباطی ایران افغانستان- ازبکستان و تاجیکستان

- تقویت اتحادیه گمرکی
- ایجاد نظام بانکی هماهنگ
- تسهیل صدور ویزا و جریان مسافر و کالا
- تعریف شبکه‌ای واحد از حمل و نقل ریلی و جاده‌ای
- جلب سرمایه‌گذاری از طریق سرمایه‌گذاری‌های فاینانس
- فعال کردن ساختارهای حمل و نقل سیستمی بانکی و بیمه و گمرک اکو
- فعال شدن ساختارهای اقتصادی سازمان همکاری شانگهای

منابع

الف- فارسی

۱. آرسنوف، و. (۲۰۰۳)، "کریدور بین‌المللی حمل و نقل"، همایش بین‌المللی «گفتگوی فرهنگ-ها: حافظ، گوته، پوشکین»، مسکو.
۲. خبرگزاری جمهوری اسلامی، (۱۳۸۵/۵/۴).
۳. خبرگزاری جمهوری اسلامی، (۱۳۸۵/۵/۳)، عشق‌آباد.
۴. خبرگزاری ریانووستی (۱۳۸۶/۰۹/۰۹)، به نقل از روزنامه نیزاویسیمایا گازیتا، خبرگزاری «نووستی» روسیه.
۵. خبرگزاری جمهوری اسلامی، (۱۳۸۵/۵/۴)، تاجیکستان.
۶. فرانک، آبرین و دیوید براونستون (۱۳۷۶)، جاده ابریشم، ترجمه محسن ثلاثی، تهران: انتشارات سروش.

ب- انگلیسی

1. **CIA World Fact Book**, (2007), www.cia.gov.
2. "Kazakhstan Oil Will Go to Butinge," **International Marne Business Magazine** (June 2001), at: http://www.jura.lt/2001_02/article02_e.htm.
3. Lussac, Samuel, the Baku-Kars Railroda and its Geopolitical Implications for the South Caucasus (Autumn 2008), " **Caucasian Review of International Affairs**, Vol. 2 (4).
4. "Throughput of Aktau Port (Kazakhstan)" (2008), **Information Agency RZD**, at: www.rzd-partner.com/news
5. "Transit-Route Politics and Central Asia's Indus Basin Corridor (2001)," **Central Asia-Caucasus Institute**, at: <http://www.cacianalyst.org/newsite/newsite/?q=node/2001>.
6. "Turkmenistan's transportation" (2001), **Encyclopedia of the Nations**, at: <http://www.nationsencyclopedia.com>

SID



ابزارهای پژوهش



سرویس ترجمه تخصصی



کارگاه‌های آموزشی



بلاگ مرکز اطلاعات علمی



سامانه ویراستاری STES



فیلم‌های آموزشی

سامانه ویراستاری (ویرایش متون فارسی، انگلیسی، عربی)

کارگاه‌ها و فیلم‌های آموزشی مرکز اطلاعات علمی



روش تحقیق کمی

روش تحقیق کمی



آموزش مهارت‌های کاربردی در تدوین و چاپ مقالات ISI

آموزش مهارت‌های کاربردی در تدوین و چاپ مقالات ISI



آموزش نرم افزار Word برای پژوهشگران

آموزش نرم افزار Word برای پژوهشگران