

چکیده

با فروپاشی اتحاد شوروی و افزایش تعداد اعضای اکو در آغاز دهه ۱۹۹۰ میلادی، زمینه مناسبی برای رشد و گسترش فعالیتهای این سازمان پدید آمد. در مقاله حاضر که با هدف سنجش میزان هم‌گرایی میان کشورهای عضو سازمان تدوین و تنظیم شده، از نظریه کانتوری و اشیگل به عنوان چارچوب تئوریک بحث استفاده شده است. بر این اساس، چهار متغیر ارتباطات شخصی، ارتباطات جمعی، مبادلات نخبگان، و حمل و نقل مورد توجه قرار گرفته و روابط کشورهای عضو در این زمینه بررسی شده است. به نظر نویسنده، آمار نشان می‌دهد که در سالهای اخیر، ارتباطات در هر چهار وجه افزایش داشته است. از این رومی‌توان ادعا کرد که این روند موجب تقویت هم‌گرایی در منطقه اکو شده است.

کلید واژه‌ها: اکو، هم‌گرایی، همکاریهای اقتصادی، ارتباطات جمعی، رسانه‌های گروهی، گردشگری

سازمان همکاری اقتصادی (اكو)^(۱) در اواسط دهه ۱۹۸۰ با شرکت پاکستان، ترکیه و جمهوری اسلامی ایران، در قالبی نو آغاز به کار کرد. فروپاشی اتحاد شوروی و استقلال جمهوریهای آسیای مرکزی و قفقاز در سال ۱۹۹۱، زمینه گسترش اكو را فراهم ساخت. دولتهای آذربایجان، تاجیکستان، ترکمنستان، قزاقستان و قرقیزستان، با فاصله ای اندک بدان پیوستند و افغانستان نیز با عضویت در این سازمان، شمار اعضای آن را به ۱۰ کشور افزایش داد و بر اهمیت منطقه ای آن افزود.

این مقاله سعی دارد برخی زمینه های هم گرایی در میان اعضای اكو را، از هنگام تأسیس تاکنون، مورد بررسی و سنجش قرار دهد. برای این منظور، از نظریه کانتوری و اشیگل، دو تن از نظریه پردازان هم گرایی، استفاده خواهد شد. آنان چهار متغیر الگویی را به عنوان مهمترین عوامل مؤثر بر هم گرایی منطقه ای معرفی کرده اند. به نظر آنان، با مطالعه این متغیرها می توان دریافت که آیا کشورهای یک منطقه به سوی هم گرایی پیش می روند یا عوامل واگرا در میان آنها به شکل نیرومندتری عمل می کند.

ارتباطات از مهمترین متغیرهایی است که کانتوری و اشیگل بر آن تأکید کرده اند. آنان برای ارتباطات، چهار وجه بر می شمارند: ۱. ارتباطات شخصی (پست، تلفن، تلگراف)؛ ۲. ارتباطات جمعی (روزنامه ها، رادیو، تلویزیون)؛ ۳. مبادلات نخبگان (گردشگری، سفرهای دیپلماتیک، مبادله دانشجو)؛ و ۴. حمل و نقل (جاده ای، آبی، راه آهن، هوایی).^۱ در این پژوهش متغیرهای مذکور را در منطقه اكو مورد آزمون و سنجش قرار داده و سپس به نتیجه گیری خواهیم پرداخت.

۱. ارتباطات شخصی

بنیان گذاران اكو (ایران، ترکیه و پاکستان) از دیرباز دارای روابط گسترده در عرصه پست و تلفن و تلگراف بوده اند. جمهوریهای بازمانده از شوروی سابق عموماً ارتباطات خویش

را از طریق مسکو انجام می دادند، اما در سالهای اخیر کوشیده اند این وضع را دگرگون کنند و به تدریج زیرساختهای ارتباطی مستقلی را فراهم ساخته اند.

نکته ای که نباید از نظر دور داشت، مشابهت زبان و خط است که موجب افزایش ارتباطات شخصی می شود. شش جمهوری بازمانده از شوروی سابق؛ یعنی آذربایجان، ازبکستان، ترکمنستان، قزاقستان، قرقیزستان و تاجیکستان ارتباطات گسترده ای با یکدیگر دارند و زبان روسی هنوز هم به عنوان عامل مهم ارتباطی میان آنها عمل می کند. همچنین مشابهت و نزدیکی زبانهای ترکی، عامل دیگری در جهت تقویت ارتباطات میان کشورهای یاد شده است. ارتباطات شخصی ملتهای مختلف، تا حدود زیادی تحت تأثیر میزان سواد آنها قرار دارد. در دهه اخیر، ارقام مربوط به جمعیت باسواد بزرگسال در کلیه کشورهای عضو اکو روبه فزونی بوده است. در شش جمهوری بازمانده از شوروی سابق تقریباً ۹۷ تا ۹۹ درصد از جمعیت باسواد هستند. پس از آنها ترکیه با ۸۶ درصد، ایران با ۸۳ درصد، پاکستان با ۴۲ درصد و افغانستان با ۳۰ درصد باسواد قرار دارند.^۲ افزایش نرخ باسوادی به تدریج میزان ارتباط میان کشورهای عضو اکو را گسترش بخشیده است.

به دلیل اهمیت ارتباطات، شورای وزیران اکو دهه ۲۰۰۴-۱۹۹۵ را با عنوان «دهه حمل و نقل و ارتباطات» اعلام کرد و از کشورهای عضو خواست طرح کوئته (پاکستان) را در اولویت قرار دهند.^۳ در اجلاس مزبور، دست یابی به اهداف زیر تا سال ۲۰۰۰ در بخش ارتباطات به تصویب رسید: تأمین حداقل ۴۰ کانال تلفن-فاکس میان هریک از کشورها با کشور دیگر و یا از طریق کشور ثالث، بهبود روشهای پستی و مراسلات به طوری که امکان دسترسی یک هفته ای میسر باشد، گسترش همکاری مراکز تحقیقاتی موجود در کشورهای عضو و یا به وجود آوردن مراکز مشترک. در پنجمین اجلاس سران اکو (مه ۱۹۹۸) که در قزاقستان برگزار شد، رهبران شرکت کننده از پیشرفت حاصل شده در کشورهای عضو برای مرتبط نمودن سیستمهای مخابراتی خود با سیستم کابل نوری ترانس آسیا استقبال کردند و از کشورهای عضو خواستند در دیگر زمینه های ارتباطات نیز همکاری را گسترش دهند و کانالهای ارتباطی، ماهواره ای و ساخت تجهیزات مخابراتی را در منطقه اکو افزایش دهند تا

مخابرات در منطقه از کارآیی بهتری برخوردار شود.^۴

ارتباط برخی کشورهای عضو اکو گسترش بیشتری داشته و از حداقلهای تعیین شده در اجلاس کویته فراتر رفته است؛ به طور مثال، در خرداد ماه ۱۳۷۸ در باکو اعلام شد وزیران پست و تلگراف و تلفن ایران و آذربایجان تصمیم گرفته اند خطوط ارتباطی موجود میان دو کشور را از ۶۰ خط به ۱۸۰ خط افزایش دهند، و هم‌زمان شبکه مخابراتی نیز از آنالوگ به دیجیتال تبدیل شود. همچنین توافق کرده اند خدمات پست الکترونیک و پست پیشتاز میان تهران و باکو دایر شود.^۵

توسعه و پیشرفت تکنولوژی عاملی اثرگذار بر گسترش ارتباطات است. در سالهای اخیر، تحولات علمی مهمی رخ داده و استفاده از فن‌آوریهای جدید به افزایش ارتباطات از طریق فاکس، تلفن همراه، پست الکترونیکی و تجارت الکترونیکی انجامیده است؛ به طور مثال، در مبادله الکترونیکی اطلاعات، اسناد تجاری به شیوه‌های الکترونیکی و خودکار بین سیستمهای رایانه‌ای و براساس زبان مشترک و استانداردهای سازمان ملل متحد مبادله می‌شود. به عبارت دیگر، در این شیوه طرفین معاملات تجاری، تمام مراحل مبادلات بازرگانی مثل ارسال سفارش، گشایش اعتبار، پرداختهای بانکی، دیپو و ترخیص گمرکی، همچنین پرداخت بیمه‌های گوناگون را تنها با استفاده از تواناییهای رایانه‌ای موجود انجام می‌دهند. با استفاده از این سیستم، یک بازرگان قادر است در دفتر کار خود و با استفاده از یک رایانه، مذاکراتی را انجام دهد، اطلاعات مربوط به کالا را ارسال کند، برای خرید کالاهای مورد نظر اعتبار و مجوزهای لازم را از گمرک بگیرد.^۶ خوشبختانه در سالهای اخیر، برخی کشورهای عضو اکو از جمله ایران، موفق به راه‌اندازی «نقطه تجارت ملی» شده‌اند و از این طریق، ارتباط خود را با شبکه‌های نقاط تجاری برقرار ساخته‌اند. این امر امکان ارسال و دریافت فرصتهای تجاری بین‌المللی را در اختیار صادرکنندگان و واردکنندگان اکو قرار می‌دهد و ارتباط آنان را با یکدیگر تسهیل می‌کند.

یک مقایسه اجمالی میان گزارشهای توسعه انسانی که هر سال از سوی برنامه عمران سازمان ملل متحد انتشار می‌یابد، نشان‌دهنده رشد و توسعه ارتباطات در کلیه کشورهای

عضو سازمان همکاری اقتصادی است. با نگاهی به جدول ارتباطات شخصی در منطقه اکو، در می‌یابیم که ترکیه از نظر داشتن خطوط تلفنی، دستگاه فاکس و ارتباط با شبکه اینترنت در صدر کشورها قرار دارد.^۷ استفاده از کامپیوتر شخصی در ایران (۳۲٫۷) دستگاه به ازای هزار نفر)، نسبت به ترکیه (۱۳٫۸ دستگاه به ازای هزار نفر) از رواج بیشتری برخوردار است. پاکستان در میان کشورهای عضو اکو، ضعیفترین شبکه تلفنی (۱۸ خط برای هزار نفر) را دارد. تاجیکستان با کمی فاصله (۴۲ خط برای هزار نفر)، از شرایط بهتری نسبت به پاکستان برخوردار است. سایر کشورها نیز در رده‌های مختلف جای گرفته‌اند (جدول شماره ۱).

۲. ارتباطات جمعی و رسانه‌های گروهی

در زمینه ارتباطات جمعی نیز زبان روسی و ترکی، هریک به سهم خود، روند هم‌گرایی در میان اعضای اکو را تسهیل می‌کنند.

الف. مطبوعات

در جمهوریهای بازمانده از شوروی سابق، علاوه بر مطبوعاتی که به زبان ملی چاپ می‌شوند، نشریات فراوانی هم به زبان روسی انتشار می‌یابند؛ به طور مثال، در ژوئیه ۱۹۹۶، در قزاقستان ۱۰۴۸ عنوان روزنامه و مجله منتشر می‌شد که از این تعداد ۲۷۵ نشریه به زبان قزاقی، ۴۹۷ نشریه به روسی، ۴۱۲ نشریه به دو زبان روسی و قزاقی و بقیه به زبانهای دیگر بوده‌اند.^۸ در سایر جمهوریها نیز کم و بیش همین وضع مشاهده می‌شود. به نظر می‌رسد حضور و نفوذ زبان روسی بتواند سالهای طولانی ارتباط میان شش کشور یاد شده را حفظ نموده و یا حتی گسترش بخشد.

در آذربایجان، علاوه بر مطبوعاتی که به زبان ملی و روسی منتشر می‌شوند، شمار قابل توجهی از مطبوعات ترکیه را نیز می‌توان در روزنامه‌فروشیها دید. به نظر می‌رسد این ارتباط مطبوعاتی در میان تمامی اعضای اکو، چندان برقرار نیست؛ به طور مثال، در کیوسکهای فروش مطبوعات خارجی در ایران روزنامه یا مجله‌ای که متعلق به یکی از کشورهای عضو اکو

باشد، مشاهده نمی‌شود. این روند در سایر کشورهای عضو نیز وجود دارد. در پاکستان نمی‌توان به هیچ مطبوعه ایرانی یا ترکی دست یافت. در ترکیه نیز خبری از روزنامه‌ها و نشریات ایرانی، پاکستانی و یا آسیای مرکزی نیست. البته در محافل علمی و دانشگاهی، کتابخانه‌های تخصصی، مراکز پژوهشی و امثال آنها وضعیت دیگری مشاهده می‌شود. هر سال شمار بیشتری از نشریات علمی و تخصصی و مطبوعات عمومی در کشورهای مختلف عضو اکو عرضه می‌شود که مورد توجه نخبگان علمی، اقتصادی و فرهنگی سایر کشورها قرار می‌گیرد. در کتابخانه‌های دانشگاهی و تخصصی ایران، نشریات فراوانی از پاکستان، ترکیه و شش جمهوری بازمانده از شوروی سابق به چشم می‌خورد.^۹

ب. رادیو و تلویزیون

نقش زبانهای روسی و ترکی در رادیو و تلویزیون کشورهای عضو اکو، همچون مطبوعات کشورهای یاد شده است، با این تفاوت که گستره پخش شبکه‌های رادیویی و تلویزیونی، بسیار گسترده‌تر از توزیع مطبوعات در این کشورهاست. در جمهوریهای بازمانده از شوروی سابق، هنوز برنامه‌های فراوانی به زبان روسی پخش می‌شود که تمام اهالی منطقه می‌توانند از آنها استفاده کنند. ترکیه نیز با استفاده از اهرم هم‌زبانی با جمهوریهای آسیای مرکزی، از سالها پیش (۱۹۹۲) به پخش برنامه برای این منطقه مبادرت ورزیده است. شبکه تلویزیونی اوراسیا که دارای برنامه‌های عامه‌پسند و متنوع است، مورد توجه مردم در کشورهای بازمانده از شوروی سابق و حتی ایران است.^{۱۰}

رادیو و تلویزیون عموم کشورهای عضو اکو زیر نظر مستقیم دولتها و رهبران این کشورها قرار دارند و اغلب برای پخش داخلی در نظر گرفته شده‌اند، اما برای اقلیتهای قومی و همسایگان نیز برنامه‌هایی پخش می‌کنند؛ به عنوان مثال، در ازبکستان برنامه‌هایی به زبانهای تاجیکی و ترکمنی پخش می‌شود که مورد استفاده اقلیتهای در این کشور و نیز همسایگان خارجی قرار می‌گیرد. در پاکستان برنامه‌هایی به زبان پشتو تهیه می‌شود که مورد توجه قوم پشتون در افغانستان است. در قرقیزستان هم ساعتیهای بسیاری صرف پخش

برنامه های قزاقی می شود. رادیو و تلویزیون ترکمنستان نیز برای اقلیتهای ازبک و تاجیک برنامه پخش می کند که مورد استفاده همسایگان قرار می گیرد. جمهوری اسلامی ایران به دلایل اعتقادی علاقه بسیاری به تهیه و پخش برنامه های رادیویی و تلویزیونی به زبانهای مختلف و برای کشورهای هم جوار دارد. مخاطبان صدا و سیمای برون مرزی، عموم مردم این منطقه اند که برنامه های مورد نظر را به زبانهای اردو، پشتو، تاجیکی، ترکمنی، آذری و ترکی دریافت می دارند. گاه تنشهایی نیز در روابط ایران و دولتهای همسایه، به خاطر پخش برنامه های نامطلوب از نظر آنها، به وجود می آید.

کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی از نظر دسترسی به تلویزیون، تفاوتهای چشمگیری با یکدیگر دارند. در اینجا نیز ترکیه با ۳۰۹ تلویزیون برای هزار نفر، در صدر قرار می گیرد. قزاقستان با ۲۷۵ دستگاه برای هزار نفر، در جایگاه دوم مشاهده می شود. سایر جمهوریهایی بازمانده از شوروی سابق و جمهوری اسلامی ایران در رده های بعدی جای می گیرند. پاکستان نیز با ۲۴ دستگاه تلویزیون برای هزار نفر، در قعر جدول قرار دارد.^{۱۱} در مورد افغانستان نیز طبق معمول آماری عرضه نشده است (جدول شماره ۲).

۳. رفت و آمدها و مبادلات نخبگان

الف. گردشگری

افزایش راههای ارتباطی در دریا، زمین و هوا در سالهای اخیر، به توسعه گردشگری در میان کشورهای عضو اکو انجامیده است؛ به طور مثال، در سال ۱۳۷۷ جمع جهانگردان وارد شده به ایران حدود ۷۵۰ هزار نفر بوده اند. نگاهی به ملیت جهانگردان مشخص می کند که حدود سه چهارم آنان از منطقه اکو هستند. سهم چهار کشور عمده از این قرار است: آذربایجان ۴۰ درصد، پاکستان ۱۴ درصد، ترکیه ۱۳ درصد، و افغانستان ۱۰ درصد.^{۱۲} کشورهای آسیای مرکزی در مجموع حدود ۲ درصد از کل را تشکیل می دهند که رقم اندکی است، اما در سالهای اخیر روبه فزونی داشته است.

رفت و آمدهای مرزی میان ایران و برخی کشورهای همسایه با فراهم آمدن تسهیلاتی

گسترش یافته است؛ به عنوان مثال، در سال ۱۳۷۷ حدود ۲۷۲ هزار آذربایجانی با استفاده از گذرنامه مرزی، از طریق گمرک زمینی آستارا به ایران آمده‌اند. در مقابل، بیش از ۱۴۰ هزار ایرانی نیز به آن سوی مرزهای آذربایجان رفت و آمد داشته‌اند.^{۱۳} طرح تردد مرزنشینان در محدوده ۴۵ کیلومتری مرز دو کشور نیز به اجرا گذارده شده است. همچنین با احداث خط آهن مشهد- سرخس و باجگیران، حجم مسافرت ترکمن‌ها به ایران افزایش یافت. تعداد این گردشگران در سال ۱۳۷۷ حدود ۱۲ هزار نفر بود و ۱۴ شرکت توریستی در زمینه رفت و آمد میان ایران و ترکمنستان به فعالیت سرگرم بوده‌اند. آزاد سازی تجارت چمدانی با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز، موجب افزایش سفر اتباع این کشورها به ایران شده است. رییس گمرک مهرآباد، در گفتگویی اظهار داشت که «قبل از آزادی تجارت چمدانی، هواپیماهای فعال در مسیر کشورهای مذکور با حدود ۳۰ درصد ظرفیت به فعالیت مشغول بودند که اکنون این رقم به بیش از ۶۰ درصد رسیده است.» به گفته او، قبل از اعمال این سیاستها، شرکتهای هواپیمایی برخی پروازهای خود را در این مسیر لغو کرده بودند که اکنون بار دیگر برقرار ساخته‌اند.^{۱۴}

در میان اعضای اکو، ترکیه دارای بیشترین جاذبه توریستی است. جهانگردان ایرانی از دیر باز، همه ساله عازم این کشور شده و همواره تعدادشان زیاد بوده است. در سالهای اخیر، گردشگران آسیای مرکزی و آذربایجان نیز رفت و آمد بسیاری به ترکیه داشته‌اند. بنابه گزارش وزارت جهانگردی این کشور، در سال ۱۹۹۸ حدود ۳۴۰ هزار گردشگر ایرانی از ترکیه دیدن کرده‌اند که نسبت به سال قبل ۱۲ درصد افزایش نشان می‌دهد. ترکیه به رغم فاصله جغرافیایی تا آسیای مرکزی، روابط گسترده‌ای با اعضای جدید برقرار ساخته است. دهها پرواز در هفته از ترکیه روانه پایتختها و شهرهای مهم این منطقه می‌شود و تخفیفهایی نیز در بلیت هواپیما برایشان منظور می‌شود. حذف روادید یکی از سیاستهای این کشور برای جلب جهانگردان است. در سال مذکور، چهار میلیون گردشگر ترکیه نیز به کشورهای مختلف جهان سفر کرده‌اند و شمار چشمگیری از آنان رهسپار منطقه اکو شده‌اند.^{۱۵}

نگاهی به تقویم رفت و آمدهای دیپلماتیک در منطقه اکو نشان می‌دهد در سالهای اخیر، روابط رو به گسترشی میان این کشورها وجود داشته است. در سطح دو جانبه، صدها سفر دیپلماتیک در منطقه صورت گرفته که به امضای قراردادها، موافقت نامه‌ها، پروتکلها و یادداشت‌های تفاهم بسیاری در عرصه‌های مختلف سیاسی، فرهنگی و اقتصادی میان کشورهای عضو اکو انجامیده است. در حوزه اجلاسهای چند جانبه و در چارچوب سازمان همکاری اقتصادی نیز همه ساله نشستهای فراوانی در سطح مدیران کل، وزیران و رؤسای جمهور برگزار می‌شود. سه بنیان گذار اکو (ایران، ترکیه و پاکستان) بیشترین علاقه را نسبت به شرکت در اجلاسها و میزبانیهای این سازمان از خود نشان می‌دهند. البته، میزان مشارکت آنها در سالهای اخیر با اندکی نوسان و فراز و نشیب همراه بوده است. در میان جمهوریهای تازه پیوسته به اکو، کشور ترکمنستان بیشترین تمایل را به میزبانی و مشارکت در اجلاسها نشان داده است^{۱۶} و در رده بعدی، آذربایجان قرار می‌گیرد.

در کنار سفرهای دیپلماتیک و رسمی، رفت و آمدهای بسیار دیگری نیز در حوزه‌های مختلف فرهنگی، ورزشی، اقتصادی و امثال آن انجام یافته است. برگزاری سمینارهای گوناگون از سوی محافل دانشگاهی، سازمانها و وزارتخانه‌های مختلف در کشورهای عضو اکو، زمینه دیگری برای هم‌اندیشی نخبگان فراهم می‌سازد؛ به عنوان مثال، برگزاری همایشهای بین‌المللی آسیای مرکزی و قفقاز از سوی دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی در ایران، سالانه دهها پژوهشگر را در کنار یکدیگر می‌نشانند. سمینارهای دیگر درباره جاده ابریشم، مسایل حقوقی و اقتصادی دریای خزر، میزگردهای علمی و تخصصی دوجانبه، کنگره‌های بزرگداشت شخصیت‌هایی از قبیل علامه اقبال (پاکستان)، شهریار (آذربایجان) و رودکی (تاجیکستان)، هزاران نفر از دانشگاهیان و فرهیختگان منطقه اکو را به هم‌اندیشی و تعامل فکری وادار می‌سازد. افزایش روز افزون این گونه سمینارها، گام مهمی برای هم‌گرایی در منطقه است.

مبادله دانشجوی میان کشورهای عضو اکو در سالهای اخیر از رونق خوبی برخوردار بوده است. در این میان، ترکیه بیشترین سهم را از آن خود ساخته است. هزاران جوان آذری، قرقیزی، ازبک، ترکمن و قزاق در دانشگاههای این کشور مشغول به تحصیل شده اند. برخی از ایرانیان نیز، همچون دهه های گذشته، برای تحصیلات عالی به آن کشور می روند. در سالهای اخیر، ترکیه به تأسیس دانشگاههای مشترک در کشورهای آسیای مرکزی و آذربایجان همت گماشته است. کار تدریس در این دانشگاهها توسط استادان محلی و نیز استادان اعزامی ترک انجام می شود و در پایان نیز بورسهایی برای ادامه تحصیل در دانشگاههای ترکیه در اختیار دانش آموختگان قرار می گیرد.

جمهوری اسلامی ایران نیز به مبادلات دانشجویی علاقه بسیار ابراز می کند، اما مشکل زبان فارسی موجب شده است که بیشتر داوطلبان از افغانستان و تاجیکستان باشند. شمار آنان حدود یکصد و پنجاه نفر تخمین زده می شود که در مقایسه با دانشجویان خارجی مقیم در ترکیه، رقم بسیار ناچیزی است. پاکستان تنها توانسته است تعدادی از افغان ها را به دانشگاههای خود جذب کند. در مدارس علوم دینی این کشور، هزاران نفر از طلاب افغانی مشاهده می شوند. طالبان در افغانستان عموماً برخاسته از همین مدارس بودند و سالها آموزش دینی دیده بودند.^{۱۷} این امر نشان می دهد که تا چه اندازه میان نخبگان دینی دو کشور، ارتباط و پیوستگی وجود دارد. در ایران نیز شماری از طلاب کشورهای مختلف عضو اکو مشاهده می شود.^{۱۸} مرکز آموزشهای دیپلماتیک در وزارت امور خارجه ایران تاکنون چندین دوره آموزشی کوتاه مدت را برگزار کرده که تعدادی از آنها به کشورهای تازه استقلال یافته اختصاص داشته است. در چند سال اخیر، دوره های مذکور برای شرکت کنندگانی از تاجیکستان، ترکمنستان، قزاقستان، آذربایجان، قرقیزستان و افغانستان تشکیل شده است و چند صد نفر در آنها حضور یافته اند. جالب اینکه، زبان آموزش برای ترکمن ها، قزاق ها و قرقیزها، زبان روسی بوده است. آذری ها به زبان ترکی و افغان ها و تاجیک ها به زبان فارسی آموزش دیده اند.^{۱۹}

۴. حمل و نقل

کشورهای عضو اکو به شبکه های حمل و نقل یکدیگر وابسته اند. سه بنیان گذار این سازمان به آبهای آزاد دسترسی دارند و می توانند نیازهای خویش را برطرف سازند، ولی هفت جمهوری تازه پیوسته، همگی محاط در خشکی هستند. این کشورها با دشواریهای زیادی دست به گریبانند.^{۲۰} کشورهای محصور در خشکی برای صادرات و واردات به صورت بالقوه، تابع قوانین و کنترل‌هایی هستند که از سوی دولت کشور ترانزیتی اعمال می شود و برای گریز از چنین فشارها و محدودیتهایی، کشورهای محاط در خشکی می کوشند یک یا چند مسیر جایگزین نیز در سایر کشورهای ترانزیتی بیابند. به همین دلیل، کشورهای آسیای مرکزی در جستجوی مسیرهای متفاوتند تا آنها را از طریق چین، پاکستان، ایران و ترکیه به آبهای آزاد متصل سازد.

کوتاهترین فاصله از پایتخت هریک از کشورهای محاط در خشکی عضو اکو تا نزدیکترین بندری که کشتیهای اقیانوس پیما می توانند در آن پهلو بگیرند، از این قرار است: افغانستان ۱۱۵۰ کیلومتر، آذربایجان ۱۲۰۰ کیلومتر، ترکمنستان ۱۷۰۰ کیلومتر، ازبکستان ۲۹۵۰ کیلومتر، تاجیکستان ۳۱۰۰ کیلومتر، قرقیزستان ۳۶۰۰ کیلومتر و قزاقستان ۳۷۵۰ کیلومتر.^{۲۱} ازبکستان تنها کشور جهان است که برای دسترسی به آبهای آزاد باید از دو کشور همسایه عبور کند. شبکه های ارتباطی جمهوریهای بازمانده از شوروی به طور عموم به سوی مسکو طراحی شده بود. آنها اکنون برای خروج از این وابستگی، به همسایگان جنوبی چشم دوخته اند. جمهوری اسلامی ایران که در مراکز اکو واقع گردیده و با پنج کشور عضو آن همسایه است، از شرایط جغرافیایی بسیار مناسب برای ترانزیت کالاها برخوردار است. پاره ای از پژوهشگران بر این باورند که از نظر حقوقی نمی توان تکلیفی برای ایران در زمینه گشودن راههای مواصلاتی برای کشورهای محاط در خشکی عضو اکو قایل شد و این امر بیشتر یک تعهد اخلاقی است؛ زیرا تمامی آن دولتها از طریق کشورهای دیگر همچون روسیه، پاکستان، چین و گرجستان نیز به دریای آزاد دسترسی دارند.^{۲۲} در هر حال، ایران در سالهای اخیر برای کسب نفوذ سیاسی و اقتصادی در منطقه، سرمایه گذاری بسیاری برای

بهبود حمل و نقل نموده است و می‌کوشد راه‌های ترانزیتی مناسبتری برای اعضای جدید اکو عرضه کند. ترکیه و پاکستان نیز مایل به ایفای نقش تعیین‌کننده در زمینه ترانزیت هستند، ضمن اینکه در مقایسه با ایران، شرایط جغرافیایی نامناسبی دارند.^{۲۳}

از همان آغاز، حمل و نقل به عنوان یکی از مهمترین موضوعات مورد توجه در اجلاس‌های اکو مطرح شد و وقت زیادی به آن اختصاص یافت. دهه ۲۰۰۴-۱۹۹۵ نیز دهه «حمل و نقل و ارتباطات» نام گرفت. شورای وزیران اکو در اجلاس کویته (پاکستان، فوریه ۱۹۹۳) اهداف زیر را تا سال ۲۰۰۰ به عنوان طرح عمل کویته در بخش حمل و نقل به تصویب رساند: ۱. امکان حرکت کامیون‌ها از یک سو به سوی دیگر منطقه براساس ضوابط بین‌المللی؛ ۲. گسترش و الحاق شبکه‌های خط آهن کشورهای عضو؛ و ۳. گسترش خطوط هوایی به منظور ارتباط مستقیم - حداقل هفته‌ای یک بار - میان پایتخت‌ها و شهرهای عمده کشورهای عضو. در ادامه خواهیم دید که اهداف مذکور به طور نسبی تحقق یافته‌اند.

همچنین اجلاس فوق‌العاده سران اکو در مه ۱۹۹۷ که اختصاص به موضوع حمل و نقل، ارتباطات و شبکه خطوط فراملی داشت، در عشق‌آباد (ترکمنستان) به بحث جدی در این زمینه پرداخت و اولویتهای کار را به اعضا یادآوری کرد. در اعلامیه‌هایی این اجلاس تأکید شد اعضای این سازمان به شرکت هواپیمایی اکو و نیز شرکت کشتی‌رانی اکو بپیوندند و زمینه‌های فعالیت این دو شرکت حمل و نقل را تقویت کنند. همچنین از ایران خواسته شد نقشه راه‌های ترانزیتی و راه آهن اکو را تهیه کند و به اجلاس بعدی ارایه دهد. نیز حلقه‌های مفقود در حمل و نقل جاده‌ای و راه آهن، با ذکر نام شهرها، مشخص و از اعضا خواسته شد که طرح‌های مذکور را در اولویت برنامه‌های راه‌سازی خویش قرار دهند.^{۲۴}

الف. خطوط جاده‌ای

در میان اعضای اکو، سه کشور ترکیه، ایران و پاکستان دارای بیشترین جاده‌ها و خطوط زمینی هستند که می‌تواند مورد استفاده خود آنها و نیز سایر اعضای سازمان قرار گیرد. در سالهای اخیر، کوشش‌های فراوانی برای احیای جاده ابریشم از سوی یونسکو و مجامع

و سازمانهای مختلف منطقه ای به عمل آمده است. چندین اجلاس بین المللی با همین عنوان برگزار شد که یکی از آنها نیز در آوریل ۱۹۹۸ در تهران بوده است.^{۲۵} عمده ترین موضوع مورد بحث در تمامی موارد، انتخاب مسیر یا مسیرهایی است که به عنوان راه ابریشم معرفی می شوند. حاصل این مطالعات به صورت کتابی از سوی برنامه توسعه سازمان ملل متحد انتشار یافته است. در این کتاب تمامی مسیرهای دسترسی جمهوریهای آسیای مرکزی به آبهای آزاد و اروپا و آفریقا، از طریق کلیه کشورهای منطقه، به تفصیل شرح داده شده و در برگیرنده حمل و نقل جاده ای، راه آهن و کشتی رانی است.^{۲۶} مسیرهای احتمالی مذکور عبارتند از:

۱. مسیر آسیای مرکزی - ایران - ترکیه - آبهای بین المللی؛

۲. مسیر آسیای مرکزی - ایران - آبهای بین المللی (خلیج فارس)؛

۳. مسیر آسیای مرکزی - حاشیه شمالی دریای خزر - قفقاز - ترکیه - آبهای

بین المللی؛ و

۴. مسیر آسیای مرکزی - عبور از وسط دریای خزر - قفقاز (باکو) - ترکیه -

آبهای بین المللی؛

۵. مسیر آسیای مرکزی - افغانستان - پاکستان - آبهای بین المللی؛

سرانجام در کنفرانس بین المللی احیای جاده ابریشم که در سپتامبر ۱۹۹۸ با حضور رؤسای جمهور و نمایندگان ۳۲ کشور و ۱۳ سازمان جهانی و منطقه ای در باکو (آذربایجان) برگزار شد، موافقت نامه ای به امضا رسید که دبیرخانه دائمی احیای جاده ابریشم را در این شهر مستقر کرد. به این ترتیب، آذربایجان که در نقطه تقاطع آسیا و اروپا قرار دارد، به قطب ترانزیت منطقه تبدیل شد. راه ابریشم جدید از نقطه ای در ازبکستان شروع و پس از عبور از بندر ترکمن باشی (ترکمنستان)، از دریای خزر می گذرد و پس از عبور از باکو به بندر پرتی (گرجستان) در ساحل دریای سیاه می رسد و از آنجا به بندرهای اروپایی متصل می شود. این خط ارتباطی ۲ هزار کیلومتر از خط سبیری کوتاهتر است. اتحادیه اروپا از طریق بانک ترمیم و توسعه ۹۰ میلیون دلار اعتبار برای احداث تعمیرگاه واگنهای قطار و پایانه بندری شهر باکو و

نوسازی جاده باکو- کوردمیر- قازاخ، در اختیار آذربایجان قرار داده است. میزان ترانزیت کالا در مسیر جدید در سال ۱۹۹۸، حدود ۴ میلیون تن بوده که نسبت به سال ۱۹۹۵ حدود ۱۲ برابر شده است.^{۲۷} به نظر می‌رسد استفاده از مسیر ترانزیتی فوق، اتکای کشورهای آسیای مرکزی به راههای پاکستان را در بلندمدت به طور قابل ملاحظه‌ای کاهش دهد. این کشور همواره علاقه مند بوده است راه ابریشم از مسیرهای جنوبی تر عبور کند و نزدیک به پاکستان باشد. در سالهای پس از فروپاشی شوروی، این کشور کوشیده است راههای مواصلاتی جدیدی به منطقه آسیای مرکزی بگشاید، و سرگرم فعالیت گسترده دیپلماتیک، اقتصادی و مذهبی در جمهوریهای آسیای مرکزی است.^{۲۸} پاکستان تلاش می‌کند خط ترانزیت بین کوشکا (جنوب ترکمنستان) و بندر کراچی (پاکستان) را با عبور از هرات و قندهار در افغانستان تاکنون فعال سازد. البته، جنگ داخلی افغانستان تاکنون مانعی مهم در تحقق کامل این امر بوده است.^{۲۹}

ترکیه نیز تا حدودی از راه ابریشم جدید ناخرسند است. این کشور ارتباط ریلی با گرجستان ندارد، اما احداث این خط آهن می‌تواند ترکیه را در شرایطی مناسبی قرار دهد. این کشور در حاشیه غربی اکو واقع است و فقط با ایران مرز مشترک دارد. ارمنستان یک مانع بزرگ برای دسترسی ترکیه به آذربایجان است. اندک زمانی پس از فروپاشی شوروی، تورگوت اوزال، رئیس جمهور سابق ترکیه، اظهار کرده بود که «اکنون دروازه‌های سه منطقه مهم قفقاز، بالکان و خاورمیانه در برابر این کشور گشوده شده است»^{۳۰} اما این رؤیای بزرگ چندان به تحقق نپیوست. در طول بحران قره باغ، هرگونه تلاش ترکیه برای ارتباط زمینی با آذربایجان با مخالفت جدی ایران و ارمنستان روبه رو شد. طرح صلحی که پل گوگل عرضه نمود، ترکیه را از لحاظ سرزمینی به آذربایجان متصل می‌کرد، به این ترتیب که با مبادله زمین بین ارمنستان و آذربایجان، ارمنستان با یک دالان زمینی مستقیماً به قره باغ متصل می‌شد در مقابل، آذربایجان نیز با یک کریدور سرزمینی از نخجوان به سرزمین اصلی آذربایجان مرتبط می‌شد، اما این طرح به دلیل افزایش نفوذ ترکیه در قفقاز و آسیای مرکزی با اعتراض ایران و ارمنستان روبه رو شد.^{۳۱}

برای توسعه ترانزیت میان کشورهای عضو اکو، تنها احداث جاده کافی نیست. در کنار این کار می‌بایست رستوران و محل استراحت رانندگان در طول مسیر و پایانه‌ها عرضه شود، امنیت حمل و نقل تضمین گردد، از تشریفات گمرکی کاسته شود، کامیونها مورد بازرسی قرار نگیرند، هزینه عبور کاهش یابد، فعالیت گمرکها شبانه روزی شود، بیمه مجدد و عوارض تکراری دیگر اخذ نگردد و خدمات مهم دیگر نیز عرضه شود. یک کارشناس حمل و نقل می‌گوید که «در گذرگاه «چارجو» بیش از یک چهارم کامیونهای ایرانی، ترکمنی، ازبکی و قزاقی مورد سرقت قرار می‌گیرند.»^{۳۲} به علت نظارت اندک دستگاههای دولتی، رشوه‌گیری توسط پاره‌ای از مأموران، به امری عادی تبدیل شده است.^{۳۳} رانندگان از دشواریهای سفر ترانزیتی و اقامت در پارکهای داخل و خارج از کشور می‌گویند. آنان ناچارند در داخل کامیونهای خود بخواهند تا دزدان بارشان را نبرند. در کشورهای آسیای مرکزی، مدت‌های طولانی کامیونهای آنان را متوقف می‌کنند، اما با وجود این حمل و نقل بار و مسافر در جاده‌های اکو در سالهای اخیر همواره روبه فزونی بوده و میان شهرها و بندرهای مهم در این کشورها، ارتباط منظم و مستمر برقرار شده است.

ب. راه آهن

در میان کشورهای عضو اکو، آذربایجان بیشترین خطوط ریلی را نسبت به وسعت سرزمین خود دارد (۲,۲۰۰ کیلومتر)، و قزاقستان با ۱۷,۴۰۰ کیلومتر راه آهن در رده بعدی جای می‌گیرد. افغانستان تنها کشوری است که اصلاً خط آهن ندارد. یک پله بالاتر، قرقیزستان و تاجیکستان هستند که نسبت به سایر کشورها از کمترین خطوط آهن برخوردارند (به ترتیب ۳۷۵ و ۵۰۰ کیلومتر). بقیه اعضای اکو نیز در رده‌های میان این دو گروه قرار می‌گیرند.

مهمترین گامی که در سالهای اخیر در منطقه اکو برداشته شد، اتصال خطوط آهن آسیای مرکزی به آبهای آزاد در خلیج فارس بود. این طرح با احداث راه آهن بافق- بندرعباس به طول ۶۵۰ کیلومتر، و نیز مشهد- سرخس، به طول ۱۷۰ کیلومتر عملی شد. هنگام افتتاح

طرح مذکور، رهبران آسیای مرکزی ابراز شادمانی کردند. نور سلطان نظربایف، رئیس جمهور قزاقستان گفت که «اتصال راه آهن این کشور به ایران از طریق سرخس، به انحصار تاریخی راههای روسیه برای دسترسی به نقاط مختلف جهان پایان داد.»^{۳۴} همچنین در حال حاضر نیمی از پروژه راه آهن کرمان-زاهدان به طول ۴۵۰ کیلومتر به پایان رسیده است و با اتمام آن، پاکستان از طریق خط آهن به ایران و ترکیه متصل خواهد شد. این خط، تنها قطعه باقی مانده برای اتصال ریلی اروپا به آسیای جنوب شرقی است. طرح خط آهن مشهد-بافق نیز به طول ۸۰۰ کیلومتر در مرحله انجام قرار دارد و باره اندازی این خط، مسیر کنونی بسیار کوتاه خواهد شد. با افزایش شبکه های ریلی، حمل و نقل میان کشورهای عضو اکو افزایش چشمگیری یافته است؛ به عنوان نمونه، مدیر عامل راه آهن ایران در اجلاس راه آهنهای خاورمیانه (مه ۱۹۹۹) اعلام کرد که «در سه سال گذشته، پنبه عبوری از آسیای میانه به آبهای آزاد خلیج فارس، از ۷۵ هزار تن به ۴۰۰ هزار تن رسیده است.»^{۳۵}

پ. خطوط کشتی رانی

سه بنیان گذار اکو به آبهای آزاد دسترسی دارند و از طریق خطوط منظم کشتی رانی با یکدیگر مرتبطند. نگاهی به آمار نشان می دهد که ترکیه دارای ناوگان تجاری بزرگ با ۴۱۴۸ کشتی است. بندرهای فعال این کشور در استانبول، از میر، سامسون، مرسین، اسکندرون و ترابوزان واقعند. پاکستان با ۲۳۰۰ کشتی، در دو بندر عمده خود کراچی و بن قاسم، به حمل و نقل دریایی مشغول است. ناوگان کشتی رانی جمهوری اسلامی ایران نیز از ۱۸۷۰ کشتی بهره می گیرد و از طریق بندرهای عمده خود در خلیج فارس و دریای عمان با دنیای خارج در ارتباط است.^{۳۶}

چهار کشور ایران، آذربایجان و ترکمنستان و قزاقستان که در حاشیه خزر واقع شده اند، در گذشته ارتباط دریایی چندانی با یکدیگر نداشته اند، اما در سالهای اخیر به توسعه بندرهای خود پرداخته و با همسایگان ارتباط متقابل برقرار ساخته اند. بیشترین ارتباط دریایی در حال حاضر میان بندر ترکمن باشی (ترکمنستان) و باکو (آذربایجان) به عنوان

بخشی از مسیر ترانزیت آسیای مرکزی به اروپا و بالعکس، برقرار است و روزانه چندین کشتی در این خط به حمل واگنهای بار و مسافر مشغولند. خط کشتی رانی میان بندر انزلی و باکو نیز دایره فعال است.^{۳۷}

ت. خطوط هوایی

سه کشور بنیان گذار اکو هر یک دارای چندین فرودگاه بین المللی در شهرها و بندرهای مهم خویش هستند. پروازهای منظم خطوط هوایی، از دیرباز ارتباط آنها را با یکدیگر برقرار می کرده است، اما در کشورهای بازمانده از شوروی سابق، اوضاع متفاوت است. در سالهای حاکمیت نظام پیشین، به خطوط هوایی اهمیتی داده نمی شد و جابه جایی بار و مسافر بیشتر از طریق راه آهن صورت می گرفت. به همین دلیل، در جمهوریهای تازه استقلال یافته، به طور معمول یک یا دو فرودگاه بین المللی وجود دارد، و سایر فرودگاهها به پروازهای داخلی اختصاص یافته اند. آذربایجان و ترکمنستان تنها یک فرودگاه در پایتخت خود دارند. در تاجیکستان، ازبکستان و قرقیزستان نیز دو فرودگاه بین المللی مشاهده می شود، اما در سالهای اخیر، کشورهای مذکور در صدد رفع این مشکل برآمده اند و به توسعه و نوسازی فرودگاههای کوچک مشغول شده اند. در افغانستان، دو شهر کابل و قندهار دارای فرودگاه بین المللی هستند که با تغییر حکومت طالبان این فرودگاهها با کمک نیروهای متحد و سازمان ملل کار خود را آغاز کرده اند.

هدف تعیین شده از سوی شورای وزیران اکو برای برقراری پرواز هفتگی منظم میان شهرها و بندرهای مهم منطقه، در پاره ای موارد، جامه عمل به خود پوشیده و در برخی موارد تحقق نیافته است. اخبار انتشار یافته در مورد حمل و نقل هوایی نیز بیانگر افت و خیز در ارتباطات منطقه است. در سالهای اخیر، پروازهای فراوانی که میان دو عضو اکو برقرار گردیده، به دلیل کمبود بار یا مسافر تعطیل شده است. سپس، بار دیگر این پروازها از سر گرفته شده است. خط هوایی تهران - بیشکک (قرقیزستان)، مشهد - اوش (قرقیزستان)، تهران - عشق آباد (ترکمنستان)، مشهد - آلمانی (قزاقستان) و ساری - آکتاو (قزاقستان) نیز به همین سرنوشت دچار بوده است.

ث. خطوط لوله نفت و گاز

در مورد میزان ذخایر نفت و گاز در منطقه آسیای مرکزی و قفقاز، اظهارات ضد و نقیضی از سوی کارشناسان عنوان می‌شود. عده‌ای بر این باورند که دریای خزر به خلیج فارس دومی تبدیل خواهد شد، و عده‌ای دیگر، میزان ذخایر را بسیار کمتر برآورد می‌کنند. در همایش‌های گوناگون بین‌المللی در سالهای اخیر که در زمینه نفت و گاز منطقه در شهرهای مختلف جهان برگزار شده، نظرات خوش‌بینانه و بدبینانه‌ای ابراز شده است.^{۳۸} ذخایر نفتی منطقه دریای خزر ۱۲ تا ۱۵ میلیارد تن (۸۷ تا ۱۱۰ میلیارد بشکه) برآورد می‌شود. دیدگاه‌های خوش‌بینانه‌تر، وجود ۲۷ میلیارد تن (۲۰۰ میلیارد بشکه) را نیز محتمل می‌داند. منابع گاز هم از ۶,۷ تا ۹,۲ تریلیون متر مکعب تخمین زده می‌شود که ممکن است به ۱۷,۲ تریلیون متر مکعب نیز بالغ شود. در مجموع، به نظر می‌رسد که کشورهای منطقه در پایان دهه آینده، روزانه ۳ تا ۵ میلیون بشکه نفت تولید کنند.^{۳۹} میزان ذخایر هرچه باشد، کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز برای ارسال نفت و گاز خود به بازارهای مصرف، نیاز به خطوط انتقال دارند که باید از کشورهای همسایه عبور کند. این مسئله یک بار دیگر اهمیت راه‌های مواصلاتی را نشان می‌دهد و زمینه هم‌گرایی در منطقه را فراهم می‌آورد.

سه کشور قزاقستان، ترکمنستان و ازبکستان در زمینه حمل و نقل و انتقال گاز به یکدیگر متصل هستند و از سالهای قبل خطوط لوله احداث کرده‌اند، اما راه دسترسی آنها به خارج از قلمرو کشورهای مستقل مشترک‌المنافع، محدود و منحصر به مسیرهایی است که از روسیه عبور می‌کند. ترکمنستان در تلاش است تا راهی برای عبور گاز خود به ترکیه و پاکستان از طریق ایران یا افغانستان بیابد. عبور از خزر نیز به عنوان یک گزینه مطرح است.^{۴۰} مسیرهای مختلفی که برای احداث خطوط لوله نفت و گاز در منطقه پیشنهاد شده، از این قرار است:^{۴۱}

۱. مسیر آذربایجان و قزاقستان به بندر نوروسیسک (روسیه) در دریای سیاه؛

۲. مسیر آذربایجان - گرجستان؛

۳. مسیر آذربایجان - ارمنستان - ترکیه؛

۴. مسیر آذربایجان - ایران - ترکیه؛

۵. مسیر ترکمنستان - افغانستان - پاکستان؛

۶. مسیر قزاقستان - چین - خاور دور؛ و

۷. مسیر ایران؛ چه به صورت معاوضه و چه از طریق کشیدن خط لوله تا پایانه های

خلیج فارس.

در سالهای اخیر، کشورهای ذی نفع در تلاش بوده اند مناسبترین مسیر را برای خویش برگزینند. خط لوله باکو - بندر جیهان (ترکیه) در حال حاضر از مقبولیت بیشتری برخوردار است؛ اگر این طرح عملی شود، ایران را در حاشیه قرار می دهد، اما باز هم عامل مؤثری برای پیوند بیشتر میان تعدادی از اعضای اکو است.

شیوه دیگر برای انتقال انرژی در منطقه، معاوضه نفت است. بیشتر تولیدات نفتی و گازی ایران در جنوب کشور انجام می شود، در حالی که بیشتر مصرف انرژی ایران در شمال و مرکز کشور است. روزانه حدود ۱,۳ میلیون بشکه نفت به پالایشگاههای اصفهان، تهران، اراک و تبریز پمپاژ می شود. با توجه به همسایگی ایران با آذربایجان و ترکمنستان، این کشور می تواند نفت آن دو را در بندرهای انزلی و نکا دریافت کند و معادل این مقدار نفت در بندرهای جنوبی تحویل دهد.^{۴۲} معاوضه نفت میان ایران و ترکمنستان برای نخستین بار در مرداد ماه ۱۳۷۷ انجام یافت. به موجب این قرارداد، نفت استخراج شده در سواحل دریای خزر توسط ترکمنستان، در بندر نکا تخلیه شد. در این حوزه نفتی، روزانه چند هزار بشکه نفت خام تولید می شود. به جای نفت دریافتی از ترکمنستان که در پالایشگاه تهران تصفیه می شود و به مصرف داخلی می رسد، نفت سبک ایران از طریق جزیره خارک تحویل مشتریان ترکمنستان می شود. در این معامله پایانی، حق ترانزیت برای ایران محاسبه می گردد.^{۴۳} مشابه این قرار داد با قزاقستان نیز به امضا رسیده و اجرا شده است. خط لوله جدید بین نکا و تهران با ظرفیت حدود ۴۰۰ هزار بشکه در روز در حال احداث است.^{۴۴}

ج. خطوط انتقال برق

شبکه برق کشورهای آسیای مرکزی در دوران شوروی سابق، همچون راه آهن و خطوط لوله نفت و گاز در این منطقه به یکدیگر پیوسته و در هم تنیده بود؛ به طور مثال، قرقیزستان که یک کشور کوهستانی و دارای سدهای بزرگ در منطقه بود، تولید کننده عمده برق به شمار می آمد و به جمهوریهای دیگر نیز صادر می کرد. همچنین، ترکمنستان با داشتن سه نیروگاه عظیم، افزون بر مصرف داخلی خویش، برای صادرات انرژی الکتریسیته تولید می نمود. در سالهای پس از استقلال و عضویت در اکو، این کشور ابراز تمایل کرد که برق مازاد خود را از طریق ایران به کشورهای عضو این سازمان صادر کند، اما شبکه برق این دو کشور به یکدیگر متصل نبود. برای انجام این منظور، دکلهای برق در مسیر ۲۰۰ کیلومتری نبت داغ (شمال غرب ترکمنستان) تا علی آباد (استان گلستان) نصب شد و شبکه های برق دو کشور در اردیبهشت ماه ۱۳۷۸ به یکدیگر وصل شد.^{۴۵}

چندین سال است که برق نخجوان از طریق ایران تأمین می شود و بدهی سنگینی بر جای نهاده است. گاه ایران برای وصول مطالبات خویش تهدید به قطع برق می کند. قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان و تاجیکستان نیز مشکلات مشابهی با یکدیگر دارند، و هرچند گاه، برق و گاز را به روی هم می بندند. به دلیل اهمیت خطوط انتقال انرژی در میان کشورهای عضو اکو، سران شرکت کننده در اجلاس فوق العاده عشق آباد (مه ۱۹۹۷) در بند پانزدهم از اعلامیه پایانی به همین موضوع اشاره داشتند: «برای افزایش مؤثر در کارکرد موازی سیستمهای برق کشورهای اکو، ایجاد سیستم برق مشترک منطقه ای مورد تأکید قرار می گیرد».^{۴۶}

نتیجه گیری

در سالهای اخیر، زیرساختهای لازم برای گسترش ارتباطات میان کشورهای عضو اکو، به تدریج فراهم آمده است، و ارتباطهای شخصی از طریق پست، تلفن، تلگراف، فاکس و رایانه به شدت روبه فزونی داشته است. نیز گسترش ماهواره ها و ارتباطات دور، امکان پخش و

دریافت برنامه های رادیویی و تلویزیونی را هر روز بیشتر ساخته و موجب ارتقای ارتباطات جمعی شده است. همچنین در دهه اخیر، شاهد توسعه و گسترش عظیم در رفت و آمدها و مبادلات نخبگان در منطقه اکو بوده ایم، و افزایش چشمگیری را در گردشگری میان کشورهای عضو، برپایی نمایشگاههای مختلف، سمینارها و جشنواره های بین المللی، سفرهای دیپلماتیک برای حضور در اجلاسهای دوجانبه و چندجانبه و سازمانی، مبادله دانشجو و استاد، ارتباطهای فرهنگی، آموزش فنی و حرفه ای، و تحصیل در مدارس دینی مشاهده می کنیم. سرانجام در زمینه حمل و نقل دریایی، هوایی، جاده ای، ریلی و احداث خطوط لوله نفت و گاز نیز سیر صعودی کاملاً مشهود است. تمامی این روندها موجب تقویت هم گرایی در منطقه اکو شده است. به ویژه اگر در نظر بگیریم که کشور ایران، به عنوان یک کشور مرکزی، کشورهای مختلف اکو را پیرامون خود دارد، می تواند در ارتباط میان آنها در کلیه زمینه ها اعم از هوایی، زمینی، دریایی و یا ترانزیت نقش اساسی ایفا نماید. همچنین ایران می تواند با توجه به موقعیت خود همراه با چند کشور دیگر در ایجاد ساختارهای مناسب و سرمایه گذاری در جهت ایجاد آنها نقش اساسی ایفا نماید.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

جدول شماره ۱. ارتباطات شخصی در منطقه اکو (سال ۱۹۹۷)

نام کشور	خط تلفن (به ازای هزار نفر)	دستگاه فاکس (به ازای هزار نفر)	کامپیوتر شخصی (به ازای هزار نفر)	ارتباط با اینترنت (به ازای هزار نفر)
آذربایجان	۸۵	-	-	۰٫۰۴
ازبکستان	۶۷	-	-	۰٫۰۱
افغانستان	-	-	-	-
ایران	۹۵	۱٫۴	۳۲٫۷	-
پاکستان	۱۸	۱٫۲	۱٫۲	۰٫۰۲
تاجیکستان	۴۲	۰٫۳	-	۰٫۰۱
ترکمنستان	۷۴	-	-	۰٫۰۷
ترکیه	۲۲۴	۱٫۶	۱۳٫۸	۰٫۵۴
قزاقستان	۱۱۶	۰٫۲	-	-
قرقیزستان	۷۵	-	-	۰٫۰۴

منبع:

UNDP, *Human Development Report 1999*, New York: United Nations Development Programme, 1999, pp. 54-55.

جدول شماره ۲. وسایل ارتباط جمعی و رسانه های گروهی در کشورهای عضو اکتو
(سال ۱۹۹۶)

نام کشور	تلویزیون (به ازای هزار نفر)	روزنامه (به ازای هزار نفر)
آذربایجان	۲۱۲	۳۵
ازبکستان	۱۹۰	۳۱
افغانستان	-	-
ایران	۱۶۴	۳۸
پاکستان	۲۴	۲۳
تاجیکستان	۲۷۱	۲۷
ترکمنستان	۱۶۳	۲۱
ترکیه	۳۰۹	۹۵
قزاقستان	۲۷۵	۴۱
قرقیزستان	۱۸۱	۳۳

منبع:

ITU, *World Telecommunication Indicators 1997*, Geneva: International Telecommunications Union., 1997.

پاورقیها:

1. Louis J. Cantori and Steven L. Spiegl, *The International Politics of Regions*, New Jersey: Prentice Hall, Englewood Cliffs, 1970, pp. 10-30.
2. UNESCO, *Correspondence on Adult Literacy Rates, 1999*, Paris.
3. *Report of Third Meeting of ECO Council of Ministers, Quett (Pakistan), 6-7 February 1993*, Tehran: ECO Secretariat, 1993.
4. بند هشتم از بیانیه آلمانی؛ نقل شده در: دفتر امور اکو، سازمان همکاری اقتصادی (اکو)، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، ۱۳۷۷.
5. اطلاعات، ۲۲ خرداد ۱۳۷۸.
6. برای اطلاعات بیشتر، نگاه کنید به: سخنرانیهای «شانزدهمین اجلاس قاره ای ادیفاکت»، بررسیهای بازرگانی، شماره ۱۳۱، تیرماه ۱۳۷۷، صص ۱۰۳-۱۱۳.
7. UNDP, *Human Development Report 1999*, New York: United Nations Development Programme, 1999, pp. 54-55.
8. صالح ابوالحسنی، جمهوری قزاقستان (کتاب سبز)، تهران: انتشارات وزارت امور خارجه، ۱۳۷۶، صص ۶۷-۶۱.
9. توجه ویژه به آسیای مرکزی و قفقاز در سالهای اخیر در ایران افزایش یافته است. انتشار فصلنامه های مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، *Amu Darya* و نشریاتی همچون اقتصاد خراسان، اقتصاد آسیا، آسیای مرکزی و تجارت بین الملل در اینجا به عنوان نمونه ذکر می شود. حتی بخش خصوصی به این موضوع عنایت داشته و کتابهایی از قبیل راهنمای تجارت با کشورهای آسیای مرکزی و مقررات صادرات و واردات آسیای مرکزی را عرضه کرده است.
10. صابر قاسمی، ترکیه (کتاب سبز)، تهران: انتشارات وزارت امور خارجه، ۱۳۷۵، صص ۸۵-۹۱.
11. ITU, *World Telecommunication Indicators 1997*, Geneva: International Telecommunication Union, 1997.
12. وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، آمار ورود جهانگردان به ایران در سال ۱۳۷۷، تهران: دفتر آمار و مطالعات اقتصادی، ۱۳۷۸، صص ۱۱-۱۵.
13. ابرار اقتصادی، ۱۴ فروردین ۱۳۷۸.
14. همان، ۵ بهمن ۱۳۷۷.
15. World Bank, *World Telecommunication Indicators 1998*, Washington D.C.: 1999, pp. 32-45.
16. کامبیز شیخ حسینی، اکو؛ یک دیدگاه منطقه ای، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، ۱۳۷۵، صص ۱۳۴-۱۳۹.
17. برای مطالعه بیشتر درباره خاستگاه طالبان، نگاه کنید به: حمید احمدی، «طالبان: ریشه ها، علل ظهور و عوامل رشد»، اطلاعات سیاسی- اقتصادی، شماره ۱۳۲-۱۳۱، مرداد و شهریور ۱۳۷۷، صص ۲۴-۳۹؛ و نیز فصل چهارم از کتاب زیر:
- Peter Marsden, *The Taliban: War, Religion and the New Order in Afganistan*, London: Zed Books, 1998.
18. آمار دقیق و مکتوب در مورد طلاب خارجی مقیم در حوزه علمیه قم و نیز دانشجویان خارجی شاغل به تحصیل در ایران وجود ندارد، و گردآوری آن نیازمند یک بررسی مستقل است.
19. سید جعفر هاشمی، «مرکز آموزشهای دیپلماتیک وزارت امور خارجه جمهوری اسلامی ایران»، فصلنامه

مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۱۱، پاییز ۱۳۷۴، ص ۲۵۲.

20. SESRTCIC, *Economic Problem of The Least Development and Land-Locked OIC Member Countries*, Ankara: Ankara Centre Publications, 1996.

21. UNDP, *Central Asia's Trade Links with the World: Silken Past, Troubled Present, Promising Future; Expanding Trade through Regional Transit Cooperation*, New York: United Nations Development Programme, 1995, Table 1.

۲۲. برای بررسی مفصلتر، نگاه کنید به: علی اصغر کاظمی، «توسعه و مسئولیت ترانزیت کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز»، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۴، بهار ۱۳۷۳، ص ۹۱-۱۰۸.

۲۳. وجیهه صادقیان خوری، «مسئله ترانزیت کالا از ایران، رقابتهای و چالشها»، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۲۳، پاییز ۱۳۷۷، ص ۱۵۶-۱۵۸.

۲۴. در بند ۳ و ۴ از اعلامیه عشق آباد، به حلقه های مفقود در حمل و نقل منطقه اکو اشاره شده است. بخشی از این مسیرها در ایران واقعند: راه آهن کرمان- زاهدان، بافق- مشهد، آستارا- رشت- قزوین، چابهار- زاهدان، اراک- خسروی، جاده پلدشت به مرند- ارومیه، سنندج- خرم آباد- اهواز- خرمشهر- آبادان و بزرگراه میانه- اردبیل- پارس آباد. حلقه های مفقود در سایر کشورهای عضو اکو نیز در همین اعلامیه ذکر گردیده است. نگاه کنید به: دفتر امور اکو، همان، ص ۲۳۶-۲۳۷.

۲۵. سجاد محمدی، «دومین اجلاس بین المللی جاده ابریشم»، مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۱۸، تابستان ۱۳۷۶، ص ۱۷۳-۱۸۵.

۲۶. برای مطالعه پیشنهاد های مختلف برای مسیرهای گوناگون، نگاه کنید به:

United Nations Development Programme, op.cit., pp. 17-42.

۲۷. ابرار اقتصادی، ۱۸ شهریور ۱۳۷۷.

28. Syed H. Fasahat, "Prospects of Future Relations between Pakistan and Central Asia Republics," *National Development and Security*, Vol. 3, No. 1. August 1994, pp. 84-93.

29. Mikhail Konarovasky, "Russia and Emerging Geopolitical Order in Central Asia," in *The New Geopolitics of Central Asia and Its Borderlands*, Edited by Ali Banuazizi and Myron Weiner, London and New York: I.B. Tauris, 1994, p. 249.

30. *Turkish Times*, January 1, 1992.

31. Judith Perera, "The Struggle for the Karabagh, An End in Sight?" *The Middle East International*, No. 455, March 1993, p. 20.

۳۲. برای آگاهی بیشتر در مورد مشکلات حمل و نقل در جاده های اکو، نگاه کنید به: عباس یعقوبی پور، «مازندران و در دسره های حمل و نقل بین المللی»، صنعت حمل و نقل، شماره ۱۷۲، شهریور ۱۳۷۷، ص ۲۷-۲۵؛ و نیز بیناتیموری، «خاصیت آهن ربایی سرعت در جاده های ایران»، صنعت حمل و نقل، شماره ۱۷۰، خرداد ۱۳۷۷، ص ۸-۶.

۳۳. بهرام امیر احمدیان، «راههای ارتباطی قفقاز با ایران، تنگناهای موجود و چشم انداز همکاریهای آینده»، مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۲۳، پاییز ۱۳۷۷، ص ۱۲۸.

۳۴. خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران، تلکس مطبوعاتی شماره ۲۰۱، ۱۳ فروردین ۱۳۷۵.

۳۵. اطلاعات، ۲۷ اردیبهشت ۱۳۷۸.

36. *Europe World Yearbook 1998*, London: Europe Publication Limited, 1998.

۳۷. بهرام امیر احمدیان، همان، ص ۱۴۰.
۳۸. مرتضی ابوطالبی، خطوط انتقال نفت و گاز در آسیای مرکزی و قفقاز: پیچیدگی منافع، مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۲۵، بهار ۱۳۷۸، ص ۹۳-۱۰۳.
۳۹. برای بررسی بیشتر درباره آمار و ارقام خوش بینانه و بد بینانه در مورد ذخایر احتمالی منطقه، نگاه کنید به: باتریک کلاسون، ایران و حوزه دریای خزر: نفت و گاز، مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۲۱، بهار ۱۳۷۷، ص ۱۴۹-۱۶۰؛ و نیز: رضا اصغری، نفت دریایی خزر و نقش ژئواکونومیک ایران در بازار جهانی انرژی، اطلاعات سیاسی-اقتصادی، شماره ۱۴۰-۱۳۹، فروردین و اردیبهشت ۱۳۷۸، ص ۱۵۸-۱۶۲.
۴۰. برای مطالعه درباره بازارها و صادرات گاز در منطقه، نگاه کنید به:

Akira Miamoto, *Natural Gas in Central Asia: Industries, Markets and Export Options of Kazakhstan, Turkmenistan and Uzbekistan*, London: The Royal Institute for International Affairs, 1997.

۴۱. محمدرضا دبیری، اشتراک و تضاد منافع روسیه، غرب و ایران در حوزه خزر، مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۲۱، بهار ۱۳۷۷، ص ۸۷-۹۰.
۴۲. نرسی قربان، خطوط لوله نفت و گاز از طریق دریای خزر، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۲۱، بهار ۱۳۷۷، ص ۶۷-۶۸.

43. MEES, August 3, 1998.

۴۴. علی ماجدی، منابع انرژی و انتقال آن از حوزه دریای خزر، مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۲۱، بهار ۱۳۷۷، ص ۵۵.
۴۵. اقتصاد آسیا، شماره ۴۶۵، ۲۵ تیر ۱۳۷۹.
۴۶. دفتر امور اکو، همان، ص ۲۴۰.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی