

راههای ارتباطی قفقاز با ایران، تنگناهای موجود و چشم انداز همکاری‌های آینده

بهرام امیراحمدیان^۱

با وجودی که اغلب کارشناسان اقتصادی جهان، نزدیکترین و در عین حال ارزاترین و امن ترین مسیر انتقال نفت آسیای مرکزی و قفقاز را مسیر ایران می‌دانند، ولی ایالات متحده در دور نگهداشتن ایران از این طرح اصرار می‌ورزد. این امر نشان دهنده اتخاذ ملاحظات سیاسی بجای ملاحظات اقتصادی است. در دریای سیاه بنادر گرجستان و روسیه، هنوز نتوانسته‌اند پس از فروپاشی شوروی، نقش مهمی در ارتباط منطقه با دنیای خارج به دست آورند. استقلال اوکراین سبب شده که روسیه بنادر مهم خود (اودسا، سواستوپل) را در دریای سیاه و آزوف از دست بدهد. با توجه به پتانسیل‌های حمل و نقل در منطقه قفقاز، پس از فروپاشی اتحاد شوروی و ایجاد کشورهای مستقل، دگرگونی بسیاری در حمل و نقل منطقه به وجود آمده است. کشورهای منطقه به دلیل شرایط مکمل بودن، به‌تفاهمی قادر به تأمین نیازمندی‌های خود در زمینه حمل و نقل و ارتباطات نیستند. حمل و نقل انرژی شامل خطوط لوله‌های انتقال گاز، نفت و خطوط انتقال نیروی الکتریسته در حال حاضر در حالت بسیار بحرانی قرار دارد.

مقدمه

پس از پایان جنگ سرد، جمهوری اسلامی ایران در شمال از موقعیت ژئوپلیتیکی ویژه‌ای برخوردار شده است که قبل از آن وجود نداشت. در دوره جنگ سرد ایران در شمال با اتحاد جماهیر شوروی همسایه بود که مرزی برابر ۲۶۷۰ کیلومتر را شامل می‌شد. نوار مرزی

۱. دکتر بهرام امیراحمدیان عضو هیأت تحریریه مجله مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز است.

شوروی را مرزهای کنترل شده و غیرقابل عبوری تشکیل می‌داد که اصطلاحاً به آن «پرده آهنین»^۱ می‌گفتند. مرزهای زمینی ایران با شوروی فقط دارای دو گذرگاه گمرکی، یکی در «جلفا» در استان آذربایجان شرقی و دیگری در «آستارا» در استان گیلان بود که هر دو گذرگاه در شمال غربی کشور واقع هستند. هر نوع مبادلات کالا و مسافر بین دو طرف از طریق هماهنگی‌های پر پیچ و خم دیوانسالاری از طریق تهران - مسکو صورت می‌گرفت. با وجود مرز دریایی نسبتاً طولانی ۶۵۷ کیلومتری ایران و شوروی در دریای خزر، مبادلات دریایی دو کشور در حد بسیار اندک و آنهم در بندر انزلی صورت می‌گرفت که عمدتاً به مبادلات کالایی اختصاص داشت و مبادلات مسافر در سطح بسیار ناچیزی صورت می‌گرفت.

اگرچه در دوره تزارها و حتی دوره شوروی، به ایران به عنوان دروازه دسترسی به «آبهای گرم جنوب»^۲ نگریسته می‌شد و در استراتژی‌های امپراتوری روسیه و اتحاد شوروی از اهمیت خاصی برخوردار بود؛ ولی در چارچوب مناسبات بین‌المللی و تقسیمات ژئواستراتژیکی جهان در دوره جنگ سرد، دستیابی به این امکان آرزویی محال بود. به همین سبب اشغال افغانستان توسط ارتش سرخ در اوایل سال ۱۹۸۰ گزینۀ ای برای شوروی در خروج از «محاصره‌سازی»^۳ ژئواستراتژی دریایی بود که سرانجام به «ویتنام شوروی» تبدیل شد. پس از سپری شدن دوره شوروی، اینک نقش برتر موقعیت ژئوپلیتیکی ایران برای شمال حائز اهمیت است. گشایش گذرگاههای مرزی ایران و جمهوری‌های آسیای مرکزی و قفقاز در دو سوی شمال شرقی و شمال غربی و نیز دریایی ایران در بنادر دریای خزر، دنیای جدیدی را بر روی جمهوری‌های مستقل شوروی سابق گشوده‌است. اتصال راه آهن سراسری ایران به شبکه راه آهن آسیای مرکزی و سرمایه‌گذاری‌های عظیم ایران در زیربنای

۱. Iron Curtain برای اولین بار این اصطلاح در سال ۱۹۲۰ توسط «اتل اسنودن» همسر یکی از سیاستمداران حزب کارگر انگلیس عنوان شد و با بکار بردن این اصطلاح در سال ۱۹۴۶ توسط وینستون چرچیل صدراعظم انگلیس، متداول شد.

(Oxford Concised Dictionary of Politics . Oxford University Press , 1996)

۲. به علت محدودیت ژئواستراتژیکی شوروی در دسترسی به آبهای گرم جنوب، در استراتژی‌های نظامی این کشور دسترسی به ترکیه، ایران و با افغانستان و از آن طریق به پاکستان و دریای عمان مورد نظر قرار می‌گرفت.



حمل و نقل، مانند پایانه‌ها، بندر، راه آهن، شبکه راههای زمینی ارتباطی، انبارها، سردخانه‌ها، گذرگاههای مرزی، توسعه گمرک و موارد دیگری از این قبیل، امکانات ارتباطی گسترده‌ای را برای این کشورها در ارتباط با جهان خارج فراهم آورده است، امکاناتی که کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز سالهای متمادی در آرزوی دستیابی به آن بودند.

ایران در دوره معاصر به «پل دوستی» بین ملل قفقاز و آسیای مرکزی با ایران، تبدیل شده است. ارمنستان که در دوره شوروی با ایران ارتباط زمینی نداشت، با احداث پل دائمی مشترک بر روی رود ارس در «میگری» توانست به حیات خود معنای تازه‌ای بخشد و آرزوی دیرین ارتباط تاریخی خود با ایران و جامعه «ارمنه ایرانی» را برآورده سازد. با توجه به شرایط کنونی، ایران می‌تواند در راستای همکاری‌های منطقه‌ای نقش بسیار مهمی در همگرایی‌های منطقه‌ای و ثبات سیاسی - اقتصادی منطقه ایفا نماید که مستلزم تفاهم و هماهنگی‌های جمهوری‌های آسیای مرکزی و بویژه قفقاز و روسیه است.

محدوده، قلمرو و ویژگی‌های منطقه قفقاز

قفقاز با ۴۰۰ هزار کیلومتر مربع وسعت، در منطقه تلاقی قاره‌های آسیا و اروپا واقع شده و به دلیل موقعیت چهارراهی خود، ارتباط روسیه و اروپا را در شمال، با ایران، خلیج فارس و دریای عمان و از آن طریق با آبهای جهان در جنوب و آسیای مرکزی را در شرق دریای خزر با اروپا فراهم می‌سازد. قفقاز در دوره کنونی به جهت موقعیت کلیدی خود، به «لولای استراتژیک» تبدیل شده است. این موقعیت مناسب، در گام نخست نیازمند ثبات سیاسی و سپس اقتصادی است. ثبات منطقه قفقاز در گرو همکاری و مشارکت صمیمانه کشورهای همجوار از جمله ایران، ترکیه و روسیه است که به عنوان قدرتهای منطقه‌ای ایفای نقش می‌کنند.

امکان ارتباط تجاری بین قفقاز با کشورها و مناطق پیرامون به جهت وجود بحرانهای سیاسی - اقتصادی منطقه، در پایین ترین حد خود قرار دارد. درگیری‌های داخلی و جنگ در شرق، غرب و شمال قفقاز، سبب انسداد شبکه راههای ارتباطی منطقه شده است که پس از استقلال جمهوری‌ها، می‌توانست با توجه به پتانسیلهای بسیار قوی و زیرساختهای استوار و



شبکه‌های گسترده‌ای از حمل و نقل زمینی و دریایی در جهت توسعه منطقه و برقراری ثبات سیاسی و اقتصادی، مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

راههای زمینی (جاده‌ای و ریلی) قفقاز دارای ویژگی‌های ژئوپلیتیکی مخصوص به خود است. هر یک از واحدهای سیاسی و اداری قفقاز بدون واحد دیگر، به سختی می‌تواند بر مسایل و مشکلات ارتباطی و اقتصادی خود فایز آید. ارمنستان، آذربایجان و کلیه جمهوری‌های خودمختار قفقاز شمالی، کشورهای «محصور در خشکی» هستند که از نظر ژئوپلیتیکی دارای محدودیتهای بسیارند و ناگزیرند در یک نظم منطقه‌ای و در قالب همکاری‌های مشترک منطقه‌ای، علایق کشورهای پیرامونی خود را برای استفاده از راههای ترانزیتی، مورد ملاحظه قرار دهند. جمهوری اسلامی ایران در جنوب منطقه قفقاز به عنوان یک واقعیت انکارناپذیر ژئوپلیتیکی، امن‌ترین، کوتاه‌ترین و در عین حال ارزان‌ترین راه برای انتقال نفت دریای خزر بشمار می‌رود، موردی که در اثر فشارهای سیاسی کشورهای فرامنطقه‌ای، کمتر از آن بهره‌گرفته می‌شود. زیر ساختهای بسیار مطمئن و توانمند ایران، در راستای توسعه حمل و نقل و توسعه اقتصادی منطقه، آماده همکاری مشترک منطقه‌ای است. سرمایه‌گذاری‌های ایران در سالهای پس از فروپاشی شوروی، در شبکه‌های حمل و نقل و گسترش آن، در راستای همکاری‌های ایران در برقراری صلح و ثبات منطقه‌ای است. پس از پایان جنگ سرد در جمهوری اسلامی ایران ۷۵۶ کیلومتر راه آهن احداث شده‌است که در تمام کشورهای پیرامون منطقه سابقه ندارد (به طور متوسط سالی ۱۵۳ کیلومتر). توسعه شبکه راه آهن ایران در این دوره شامل دو مسیر عمده است: یکی از مشهد تا سرخس به طول ۱۶۰ کیلومتر و دیگری از کرمان تا بندر عباس در ساحل خلیج فارس به طول ۷۰۰ کیلومتر. طرح اتصال راه آهن ایران از ایستگاه میانه به آستارا در ساحل جنوب غربی دریای خزر به طول تقریبی ۲۸۵ کیلومتر^۱ از جمله طرحهای توسعه راه آهن ایران است. در همین دوره تعداد

۱. این مسیر نخستین بار به طور مستدل و علمی توسط نگارنده در «سینار شناخت استعدادهای بازرگانی - اقتصادی استان آذربایجان - دانشگاه تبریز مهرماه ۱۳۷۴» پیشنهاد شد. علت انتخاب این مسیر در درجه نخست مزیت جغرافیایی آن به مسیر قزوین - رشت، سپس مزیت آن در امکان اتصال استان اردبیل به شبکه سراسری راه آهن و سپس امکان ارتباط سریع ایران با راه آهن قفقاز و روسیه از طریق مسیر آستارا است. خوشبختانه مسیر پیشنهادی در بازدید آقای هاشمی رئیس جمهور وقت کشور از اردبیل در سال ۱۳۷۵ مورد



واگن‌های باری شبکه راه آهن ایران از ۱۲۶۲۹ دست‌گاه در سال ۱۹۹۱ به ۱۵۲۴۰ دست‌گاه در سال ۱۹۹۶ رسیده است (۲۱ درصد افزایش). مقدار تناژ خالص حمل بار راه آهن ایران از ۱۷ میلیون تن در سال ۹۱ به ۲۳ میلیون تن در سال ۹۶ رسیده است (۳۳ درصد افزایش). جاده‌های ارتباط زمینی ایران نیز در همین دوره افزایش چشمگیری داشته است.

اتصال راه آهن ایران به راه آهن پاکستان از کرمان تا زاهدان در مسیر مستقیم غربی شرقی به طول حدود ۵۴۰ کیلومتر در برنامه توسعه راه آهن ایران قرار دارد که پس از تکمیل این پروژه آسیای مرکزی و قفقاز با شبه قاره هند ارتباط ریلی برقرار خواهند کرد. علاوه بر آن برای هرچه کوتاهتر کردن مسیر فاصله بین سرخس تا دریای عمان، احداث راه آهن مشهد به بافق (تقریباً در مرکز هندسی ایران) به فاصله تقریبی ۷۰۰ کیلومتر (که فاصله سرخس بندرعباس را ۹۰۰ کیلومتر کوتاه تر خواهد کرد)، از جمله برنامه‌های جمهوری اسلامی ایران برای تسهیل در ارتباطات منطقه‌ای است. به نظر می‌رسد احداث راه آهن مشهد به چابهار در امتداد مرزهای شرقی ایران نقش مهمی در ارتباطات منطقه‌ای داشته باشد که با همکاری کشورهای منطقه می‌تواند به شاهراه شمال - جنوب تبدیل شود. این مسیر می‌تواند ضمن ایجاد ارتباط بین آسیای مرکزی و قفقاز با شبه قاره هند و افغانستان از طریق ایران، به توسعه منطقه کمک کرده و جریان کنترل قاچاق مواد مخدر را تسهیل کند.

پروژه عظیم TRACECA^۱ که به ابتکار اتحادیه اروپا و مشارکت جمهوری‌های قفقاز، آسیای مرکزی، ترکیه و تعدادی از کشورهای حوزه دریای سیاه در حال شکل‌گیری است، بدون مشارکت ایران، بی‌شک با تعدادی از محدودیت‌های اساسی از جمله دسترسی به خلیج فارس و بازارهای آن، روبرو خواهد شد. جمهوری اسلامی ایران در شرایط حاضر برای پیوستن به این پروژه و مشارکت فعال در آن، از توانایی‌های لازم برخوردار است. در منطقه

تأیید و تأکید قرار گرفت و دستور بررسی آن صادر شد. برای اطلاع بیشتر به مجموعه مقالات سمینار یاد شده از انتشارات وزارت بازرگانی مراجعه شود.

1. Transportation Corridor Europe - Caucasias - Asia

اطلاعات مربوط به این طرح بطور کامل در روزنامه Georgian Times شماره ۱۷۷ دهم اکتبر سال ۱۹۹۷ به چاپ رسیده است. در این طرح راه‌های ارتباطی آسیای مرکزی و قفقاز با اروپا از شمال ایران می‌گذرد و در این شبکه هیچ شاخه‌ای به سوی جنوب (ایران) در نظر گرفته نشده است.



مورد نظر هیچیک از کشورها، امنیتی را که بر شبکه‌های گسترده ارتباط زمینی ایران حاکم است، دارا نیستند. مهمتر اینکه راههای ارتباطی ایران از استانداردهای بین‌المللی برخوردار است، استانداردی که هیچ یک از کشورهای منطقه از آن برخوردار نیستند. در جمهوری‌های آسیای مرکزی و قفقاز در دوره شوروی اغلب حمل و نقل کالا و مسافر با راه آهن انجام می‌شد و به همین سبب راههای ارتباطی آنان در سطح راههای دسترسی محلی و ناحیه‌ای گسترش یافته است، در حالی که در همین دوره ایران از راههای ترانزیتی منطقه‌ای و بین‌المللی بهره‌مند بود. راههای ارتباطی زمینی قفقاز اغلب غیر استانداردند. ایستگاههای تهیه سوخت در آنها اندک و نا کارآمد است. در اغلب راهها رستوران و محل استراحت مناسب وجود ندارد. مهمتر از همه، در اغلب مسیرها امنیت وجود ندارد. به علت نظارت اندک دستگاههای دولتی، رشوه‌گیری توسط پاره‌ای از مأموران دولتی به امری عادی تبدیل شده است که بیشتر به سبب درآمد کم مأموران و بحران اقتصادی است. در حالی که هیچ یک از این موارد در راههای ارتباطی ایران وجود ندارد. تبلیغات منفی برای عدم استفاده از شبکه‌های مطمئن راههای ارتباطی ایران نمی‌تواند در بلند مدت کارساز باشد. طبیعی است که پس از گذشت مدت کوتاهی حجم حمل و نقل ترانزیتی به سوی ایران جلب خواهد شد.

اگرچه امکان ارتباط کشورهای منطقه با آبهای آزاد از طریق گرجستان می‌تواند فراهم شود، ولی گذر از تنگه بسفر در دریای سیاه با مشکلاتی که ترکیه برای امنیت استانبول در پیش‌رو قرار می‌دهد،^۱ امکان حمل و نقل آزاد و گسترده شناورهای حامل مواد نفتی را با محدودیت مواجه خواهد کرد. با پیش کشیدن این مسایل ترکیه قصد دارد مسیر عبور خطوط لوله نفت را به نفع خود از طریق گرجستان به ترکیه و سپس به بنادر جنوبی خود در دریای سیاه هدایت کند. اما نباید از نظر دور داشت که در جنوب شرقی و شرق ترکیه جنبشهای استقلال طلبانه کردها امنیت منطقه را برای عبور خطوط لوله نفت به خطر می‌اندازد. از طرفی

۱. ترکیه در اوایل سال ۱۹۹۴ اعلام کرد که با انتقال نفت جمهوری‌های آذربایجان و قزاقستان از تنگه بسفر مخالف است. در این زمینه ترکیه ادعا کرده است که احتمال برخورد و خطر حمل محموله‌های شیمیایی توسط کشتی‌ها، امنیت شهر استانبول را تهدید می‌کند. علاوه بر آن، از آنجایی که بر اساس قرارداد «مونترو» کلیه کشتی‌های تجاری حق عبور آزاد از تنگه بسفر را دارند، ترکیه اجازه دریافت حق ترانزیت را ندارد. به همین سبب ترکیه مایل است از این حق استفاده کند.



در جریان جنگ خلیج فارس ترکیه نشان داد که از جغرافیای سیاسی خود به شدت به نفع خود بهره‌برداری خواهد کرد و شریکی قابل اعتماد نیست. ترکیه با بهانه قرارداد امنیت استانبول در تنگه بسفر، می‌خواهد جریان نفت را به سوی بنادر جنوبی خود در دریای مدیترانه سوق دهد. وجود تنگه جبل الطارق در غرب و کانال سوئز در شرق دریای مدیترانه، در جریان حمل و نقل نفت قفقاز به بازارهای جهانی، هم از نظر هزینه و هم از نظر زمان و مسافت و مهمتر از همه از جهت استراتژیکی، هیچ‌گونه برتری و مزیت نسبی نسبت به مسیر «ایران - خلیج فارس - دریای عمان - اقیانوس هند» ندارد. مهمتر اینکه در صورت گزینش ایران برای حمل و نقل کالا، مسافر و عبور لوله نفت، دسترسی به بازارهای بزرگ مصرف در حوزه اقیانوس هند و شرق آسیا را برای تجارت آسان می‌سازد. از طرفی دیگر طرح انتقال نفت از بستر دریای سیاه به علت عمق زیاد دریا، نیازمند فن‌آوری پیشرفته و پیچیده و سرمایه‌گذاری عظیم می‌باشد و زمان زیادی را طلب می‌کند در حالی که در دیپلماسی لوله‌ها دسترسی به سود بیشتر در زمان اندک و کمترین سرمایه‌گذاری مورد ملاحظه قرار می‌گیرد.

راه‌های ارتباطی زمینی قفقاز با دنیای پیرامون از طریق راه‌آهن و جاده دارای پیچیدگی‌هایی است که از جغرافیای آن نشأت می‌گیرد. قطع ارتباط زمینی آذربایجان و نخجوان، قطع ارتباط راه‌آهن ایران و روسیه، «ایران - آذربایجان» و «ایران - ارمنستان»، همه در اثر بروز جنگ آذربایجان و ارمنستان و جنگ‌های داخلی گرجستان است.

قفقاز ۱۶ درصد نفت، ۳۱ درصد گاز، ۶ درصد ذغال سنگ و ۸ درصد انرژی الکتریکی کل شوروی سابق را تولید می‌کرد. شبکه‌های تولید و انتقال انرژی با توجه به مسائل سیاسی و اقتصادی منطقه با مشکل مواجه شده و وجود سیستم واحد شبکه سراسری برق در جمهوری‌های قفقاز جنوبی، تنش‌های بیشماری را پس از استقلال جمهوری‌ها به وجود آورده است. در قفقاز جنوبی، ۵۲،۳۰۰ کیلومتر جاده‌های زمینی موجود است که در هر هزار کیلومتر مربع به طور میانگین، ۲۸۱ کیلومتر راه ارتباطی زمینی وجود دارد. طول شبکه راه‌آهن قفقاز جنوبی ۴۵۰۰ کیلومتر است که در هر هزار کیلومتر مربع ۲۴/۲ کیلومتر راه‌آهن را شامل می‌شود. این رقم خود نشان دهنده وضعیت کوهستانی منطقه و عدم گسترش شبکه راه‌آهن است.



شوروی اسماً یک حکومت فدرال بود، اما در واقع یک حکومت متمرکز و یکپارچه به شمار می‌رفت. در چنین رژیم متمرکزی، آرمانهای جمهوری‌های پیرامون بویژه آسیای مرکزی و قفقاز، در جهت توسعه اقتصادی و فرهنگ ملی آنان نادیده گرفته شده و هیچ میدان عملی برای آنان باقی نمانده بود تا ابتکارات خودشان را به‌نمایش بگذارند. به همین سبب در این جمهوری‌ها استقلال تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی اقتصادی گسترش چندانی نیافته است. اتحاد شوروی خود را از جهان خارج منزوی نگهداشته بود و به دلیل ادامه جنگ سرد میان دو ژئواستراتژی، جمهوری‌های قفقاز همچون سدی در مقابل نفوذ غرب قرار داشته و حالتی همچون کمر بند شکننده^۱ را در محل تلاقی این دو ژئواستراتژی داشتند. مرزهای بین‌المللی قفقاز توسط مرزبانان روسی اداره می‌شد. بنابراین قفقاز بویژه قفقاز جنوبی که در جنوب رشته کوه‌های عظیم قفقاز بزرگ قرار دارند، به عنوان مناطقی دورافتاده در امپراتوری شوروی، از به دست آوردن فرصتهایی جهت دسترسی به جهان خارج محروم بودند. به همین جهت این جمهوری‌ها فرایند تاریخی توسعه را به پایان نرسانده‌اند.

با وجودی که قفقاز دارای علایق فرهنگی و مذهبی مشترکی با ایران است، مناسبات آن در چارچوب اتحاد شوروی بسیار ناچیز بود. ارمنستان فاقد راه ارتباطی مستقیم بود و ارتباط جمهوری آذربایجان و گرجستان از طریق راه آهن جلقا امکان پذیر بود. مناسبات اقتصادی جاده‌ای نیز از طریق آستارا و در حد بسیار پایینی انجام می‌شد. حمل و نقل دریایی بین بنادر دریای خزر با بنادر ایران به عنوان یک کشور خارجی، چندان فعال نبود. مناسبات اقتصادی بین واحدهای سیاسی قفقاز در قالب «منطقه اقتصادی» انجام می‌شد. در اتحاد شوروی سابق، کشور به ۱۸ منطقه اقتصادی تقسیم می‌شد. دو منطقه از ۱۸ منطقه اقتصادی در منطقه قفقاز بود و فعالیت‌های اقتصادی منطقه در قالب این دو «منطقه اقتصادی» به نامهای «منطقه اقتصادی ماوراء قفقاز» و «منطقه اقتصادی قفقاز شمالی» انجام می‌شد.

راه‌های ارتباطی قفقاز با ایران

ارتباط جاده‌ای قفقاز جنوبی و شمالی با روسیه، از طریق راه‌های زیر انجام می‌شود:

۱. راه ارتباطی شمال قفقاز

این راه در امتداد دامنه‌های شمالی رشته کوه قفقاز بزرگ از بندر «توآپسه»^۱ در کناره شرقی دریای سیاه تا «ماهاج قلعه» (مرکز داغستان) در کناره غربی دریای خزر کشیده شده است. این راه در مسیر خود جمهوری‌های خودمختار روسیه را در جنوب غربی به ترتیب از غرب به شرق شامل شهرهای مایکوپ، آرماویر، چرکس (مرکز قاراچای - چرکس)، پیاتیگورسک، نالچیک (مرکز کاباردابالکار)، ولادی قفقاز (مرکز اوستیای شمالی)، گروزنی (مرکز چچن) و ماهاج قلعه را به هم پیوند می‌دهد. در آرماویر راه‌های ارتباطی روسیه و اوکراین به این شبکه می‌پیوندد. علاوه بر آن در پیاتیگورسک، راه ارتباطی شمال دریای خزر از قزاقستان و آستاراخان و نیز راه آستاراخان - گروزنی به این شبکه می‌پیوندد.

۲. راه ارتباطی شرق قفقاز

این راه از شمال، از طریق «ماهاج قلعه» (پایتخت داغستان) به سمت جنوب تا «باکو» کشیده شده است. این شاهراه در سواحل غربی دریای خزر و در امتداد شمال غربی - جنوب شرقی و تقریباً در طول جلگه ساحلی ادامه دارد.

۳. راه ارتباطی مرکز قفقاز جنوبی

راهی که مرکز قفقاز جنوبی را در دامنه‌های جنوبی قفقاز بزرگ امتداد می‌دهد، از قاضی محمد به سمت غرب کشیده شده است که در مسیر خود شهرهای کُردامیر، اوجار، گنجه و قازاخ را در جمهوری آذربایجان به «روستاوی» و سپس تفلیس در گرجستان متصل می‌کند. این راه یکی از شاهراه‌های مهم ارتباطی است که جلگه «گُر-ارس» و «دشت شیروان» را در شرق، به گرجستان در غرب متصل می‌کند و عمده مبادلات زمینی بین گرجستان و آذربایجان از این راه انجام می‌شود. در حقیقت، ارتباط زمینی بین سواحل دریای سیاه از بنادر مهم باتومی، پوتی و سوخومی را با داخل قفقاز جنوبی و سواحل غربی دریای خزر را در حال حاضر امکان‌پذیر می‌سازد. در دوره شوروی، این راه تا سوخومی (در گرجستان) و سوچی (در

1. Tuapse

روسیه) را فراهم می‌آورد. تفلیس محل تلاقی راههای زمینی قفقاز جنوبی به قفقاز شمالی است. از تفلیس یک راه به سمت جنوب غربی می‌رود که در «بوغدانووکا»^۱ به دو شعبه تقسیم شده یک راه به سمت جنوب به ایروان و یک راه به سوی شمال غربی به بندر باتومی در کنار دریای سیاه در «آجارستان» می‌رود.

راه تفلیس به سواحل دریای سیاه که به سوی غرب کشیده شده است، پس از گذشتن از دره‌های بین مناطق کوهستانی رشته کوه‌های «لیخی» در شمال، «تریالتی» در جنوب در منطقه «زستافونی» وارد جلگه «کولخیس» می‌شود که تا کناره‌های دریای سیاه، ادامه دارد. در آنجا از میان جلگه گذشته و در امتداد شمال، پس از رسیدن به گالی وارد جمهوری خودمختار آبخازستان می‌شود (این مسیر در حال حاضر به علت درگیری‌های آبخازها با دولت مرکزی گرجستان، در گالی مسدود می‌باشد).

۴. راه ارتباطی جنوب - شمال قفقاز

ارتباط شمال و جنوب قفقاز از طریق دو راه اصلی و عمده زیر انجام می‌شود: الف - «راه تفلیس - ولادی قفقاز» که جاده‌ای بین‌المللی است و دیگری جاده «اونی - آردون» از «گوری» و «کوتائسی» تا سه راهی «اونی» (در دامنه جنوبی قفقاز غربی) گرجستان را به اوستیای شمالی در فدراسیون روسیه متصل می‌سازد که جاده ای محلی و ناحیه‌ای است. هرچند راههای دسترسی محلی دیگری از جمله «زوگدید - تیرنی آئوز» و «سوخومی - قارچایوسک» دامنه‌های جنوبی قفقاز غربی را در گرجستان با دامنه شمالی آن در فدراسیون روسیه مرتبط می‌سازند اما از اهمیت منطقه‌ای و بین‌المللی برخوردار نیستند.

راه تفلیس - ولادی قفقاز

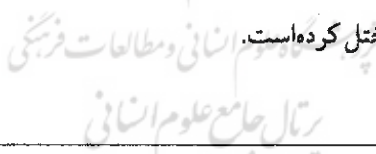
این راه منطبق بر همان مسیر «جاده نظامی گرجستان» است که از تفلیس، در امتداد رودخانه «آراگوی» در دره واقع بین رشته کوه «کارتلی» و «لومیس» به سمت شمال کشیده شده است. در نقطه مرزی ورود به روسیه، با گذر از کوه‌های قفقاز بزرگ، از گردنه مهم و



استراتژیک «جواری»^۱ (صلیب) گذشته و در دره «داریال»^۲ بین قله «قازبگ»^۳ (به ارتفاع ۵۰۳۴ متر) و «شان» (به ارتفاع ۴۴۵۱ متر) در امتداد رود تیرک وارد جمهوری خودمختار اوستیای شمالی می‌شود و به شهر ولادی قفقاز (اریاب قفقاز) می‌رسد. عبور از این راه در زمستانهای سرد قفقاز بعلت گذر از مسیر کوهستانی و گردنه‌های برفگیر با مشکلات همراه است ولی در شرایط موجود بهترین گزینه ممکن برای ارتباط جاده‌ای مطمئن روسیه با گرجستان، ارمنستان و ایران است. زیرا در شرایطی که آذربایجان در حال واگرایی از روسیه است، احتمال قطع ارتباط زمینی ایران و روسیه با استفاده از جاده ماهاج قلعه - باکو - آستارا محتمل به نظر می‌رسد. بحران چنین شرایط نامناسبی را برای استفاده از راههای شرقی - غربی در قفقاز شمالی به وجود آورده است.

۵. راه ارتباطی غرب قفقاز

این راه از بندر توآپسه در امتداد ساحل شرقی دریای سیاه در روسیه از طریق بندر «سوچی»^۴ به «کاگرا» و «سوخومی» در جمهوری خودمختار آبخازستان (در گرجستان) می‌رسد. به علت موقعیت استراتژیک این راه و درگیری‌های موجود بین جدایی‌طلبان آبخازی و دولت مرکزی گرجستان، از سال ۱۹۹۳ تا کنون (۱۹۹۸) بسته است و ارتباط جنوب و شمال قفقاز را در غرب به شدت مختل کرده است.



1. Jvari

در زبان روسی به این گردنه (Krestovi) می‌گویند که به معنی «صلیب» است.

۲. Daryal همان «درآلان» است که در طول تاریخ سپاهیان و نیز تعداد زیادی از قبایل قهچاق از این طریق از قفقاز شمالی به قفقاز جنوبی یورش برده‌اند. در تعدادی از منابع تاریخی این گذرگاه را «باب‌اللان» یا «دروازه قفقاز» نامیده‌اند. دره داریال دره‌ای است که محل بریدگی رودخانه تیرک در سلسله کوههای «جانبی» (از رشته کوه قفقاز بزرگ) واقع شده است. عمق این دره تا حدود ۱۰۰۰ متر است. دره داریال محل عبور «جاده نظامی گرجستان» است که نام دیگر راه تفلیس - ولادی قفقاز است. طول جاده نظامی گرجستان با راه تفلیس - ولادی قفقاز، ۲۰۸ کیلومتر بوده و توسط ارتش روسیه تزاری احداث و در سال ۱۷۹۹ میلادی به بهره‌برداری رسیده است. این جاده مهمترین جاده استراتژیک منطقه در دوران گذشته و حکومت شوروی بوده و هم‌اکنون نیز پس از قطع ارتباط گرجستان و ارمنستان با روسیه از طریق راه آهن و جاده زمینی آبخازستان به طور گسترده ای مورد استفاده قرار می‌گیرد.

3. Qazbeq

4. Sochi



۶. راه ارتباطی آذربایجان - ارمنستان

تا قبل از درگیری و سپس جنگ بین آذربایجان و ارمنستان که از ۱۹۸۸ تا ۱۹۹۴ ادامه داشت^۱ و وضعیت «نه جنگ نه صلح» که از سال ۱۹۹۴ تاکنون ادامه دارد، ارتباط بین این دو جمهوری از دو طریق زیر انجام می‌شد:

الف) ایروان - دلیجان - قازاخ: این راه از ایروان به سمت شمال تا دلیجان و از آنجا به ایچوان در ارمنستان و سپس به سمت شمال شرقی به قازاخ در آذربایجان متصل می‌شد. در آنجا یک راه به غرب به تفلیس و راه دیگری به شرق به گنجه و سپس تا باکو می‌رفت.

ب) ایروان - نخجوان - آقدام: این راه از ایروان به سمت جنوب شرقی به نخجوان و از آنجا به ایران می‌رفت. از نخجوان در امتداد شمال، مجدداً به اراضی کوهستانی جنوب ارمنستان وارد شده و سپس به «گوریس» و از آنجا پس از گذر از «دالان لاجین» به قره‌باغ کوهستانی در آذربایجان وارد می‌شد. از قره‌باغ نیز این راه به شاهراه ارتباطی آقدام - یولاخ متصل می‌شد که در سر راه اصلی گنجه - باکو قرار دارد. این راه از شروع درگیری‌های بین دو جمهوری تاکنون مسدود است. با توجه به اینکه ارتش ارمنستان تمامی قره‌باغ کوهستانی و آقدام را در حال حاضر در اشغال خود دارد، طبیعی است که ارتباط زمینی بین باکو - ایروان کماکان مسدود باشد.

شبکه راه آهن قفقاز

شبکه راه آهن قفقاز، دور تا دور رشته کوه‌های قفقاز بزرگ و در دامنه‌های جنوبی و شمالی آن کشیده شده است. دو نقطه نفوذی شمالی - جنوبی راه آهن قفقاز فقط در سواحل دریای سیاه و دریای خزر، با گذر از جلگه‌های ساحلی امکان‌پذیر است. در این شبکه به علت وضعیت جغرافیایی و طبیعی و به نفع ملاحظات استراتژیک نظامی و سیاسی، راه‌های نفوذی راه آهن از شمال به جنوب کوه‌های قفقاز وجود ندارد. به همین سبب، شبکه راه آهن از کناره‌های این توده کوهستانی کشیده شده است. در منطقه قفقاز شمالی، شبکه راه آهن

۱. در سال ۱۹۹۴ بین دو جمهوری به ابتکار سازمان امنیت و همکاری اروپا OSCE آتش بس برقرار شده تاکنون نیز ادامه دارد.



قفقاز از غرب قفقاز شمالی در کنار دریای سیاه، از بندر «توآپسه» و از آنجا در جهت شرق، تا بندر «ماه‌اچ قلعه» در کنار دریای خزر کشیده شده است. این خط در مسیر خود، شهرهای «چرچسک» (مرکز قاراچای چرکس)، نالچیک (مرکز کاباردا-بالکار)، ولادی قفقاز (مرکز اوستیای شمالی)، گروزنی (مرکز چچن) را تحت پوشش خود قرار می‌دهد.

در قسمت شرقی، این شبکه از بندر ماه‌اچ قلعه در کنار دریای خزر و در امتداد سواحل غربی این دریا، از شمال غربی به سمت جنوب شرقی به سوی «دریند» و از آنجا به بندر باکو می‌رود. مسیر این راه‌آهن از باکو به سمت جنوب غربی به سوی قوبستان ادامه می‌یابد. در جنوب قوبستان، راه‌آهن دو شاخه می‌شود، یک شاخه به سمت شهر «علی‌بایراملی» و از آنجا به آستارا در جنوب می‌رود و در مزر ایران و جمهوری آذربایجان پایان می‌یابد. دیگری در سمت غرب به سوی شهر «قاضی محمد» کشیده شده است. این مسیر در امتداد غرب، پس از رسیدن به مرز ایران در امتداد مرز دره رود ارس حرکت می‌کند و پس از گذشتن از مرز ایران و ارمنستان وارد جلفا و نخجوان می‌شود و به ایروان و از آنجا به «گیومری» در ارمنستان می‌رسد. از آنجا به سمت شمال بسوی تفلیس در گرجستان کشیده می‌شود.

در گیومری که در نزدیکی مرزهای شمال شرقی ترکیه است، شبکه راه‌آهن سراسری ترکیه به شبکه راه‌آهن قفقاز و در نهایت، شبکه سراسری شوروی سابق می‌پیوندد که از مدتها قبل ارتباطی با یکدیگر ندارند. راه سوم نیز از باکو در امتداد شمال شرقی - جنوب غربی، تا شهر غازی محمد در شمال علی‌بایراملی ادامه یافته از آنجا در جهت غرب در جلگه گر - ارس در دشت شیروان تا گنجه ادامه می‌یابد. از گنجه، خط‌آهن به «تاووز» و «آقاستفا» و سپس ایستگاه «بویوک کسبیک» در آخرین نقطه شمال غربی آذربایجان، به مرز گرجستان می‌رسد. پس از ورود به گرجستان، این خط در دره رود گر و در امتداد آن پس از گذشتن از شهرهای «قاردابانی» و «روستاوی» به تفلیس می‌رسد.

ایستگاه راه‌آهن تفلیس، محل تقاطع راه‌آهن آذربایجان - ارمنستان و ترکیه به روسیه است. به همین سبب، آن قسمت از این شبکه راه‌آهن که در شهر «گالی» وارد اراضی جمهوری خودمختار «آبخازستان» می‌شود و در امتداد ساحل دریای سیاه به سمت شمال ادامه داشته و پس از طی آخرین نقطه مرزی وارد اراضی سرزمین «کراسنودار» در فدراسیون



روسیه می‌شود، دارای اهمیت بسیار است. فشار جدایی طلبان آبخازی به گرجستان از طریق قطع ارتباط این خط‌آهن (گالی - سوچی) اعمال می‌شود. در صورتی که راه‌آهن جمهوری آذربایجان و راه‌آهن آبخازستان بسته شود، ارمنستان و گرجستان از ارتباط با راه‌آهن روسیه محروم می‌شوند.

راه آهن یاکو - ایروان - تفلیس که ارتباط قفقاز شمالی را از سواحل غربی دریای خزر در جمهوری خودمختار داغستان به قفقاز جنوبی به وجود می‌آورد، یک خط آهن بسیار پرمخاطره است. این راه‌آهن که از داغستان به باکو و از آنجا تا مرز ایران و جمهوری آذربایجان می‌رسد. در تفلیس، هر دو راه‌آهن جنوبی و مرکزی قفقاز به هم می‌پیوندند و در امتداد غربی به کنار دریای سیاه می‌رسند که در آنجا، بنادر باتومی، پوتی، سوخومی، کاگرا (در گرجستان) را تحت پوشش قرار داده و از گاگرا به بندر استراتژیک و نظامی سوچی می‌رسد و از آنجا به «توآپسه» کشیده می‌شود.

در سال ۱۹۹۰ شبکه راه‌آهن قفقاز جنوبی شامل ۴۵۰۰ کیلومتر راه‌آهن بوده است. ارمنستان ۸۴۰ کیلومتر، گرجستان ۱۵۷۰ کیلومتر و آذربایجان ۲۰۹۰ کیلومتر راه آهن دارند. در ارمنستان برای هر ۱۰۰۰ کیلومتر مربع مساحت ۳۵/۵ کیلومتر، در آذربایجان ۴۱/۴ کیلومتر و در گرجستان ۴۴/۴ کیلومتر راه‌آهن وجود دارد (به جدول ضمیمه مراجعه شود).

از کل بارهای حمل شده راه‌آهن این منطقه، ۳۶ درصد سهم بارهای وارده، ۱۹ درصد بارهای صادره و ۴۵ درصد مربوط به بارهای جابجا شده در داخل منطقه بود. راه‌آهن قفقاز جنوبی در حمل و نقل مسافر بین شهری (تفلیس - باکو، تفلیس - ایروان، تفلیس - مسکو) و اطراف شهرها، نقش زیادی داشت. حجم حمل مسافر سالانه این شبکه راه‌آهن حدود ۳۵ میلیون نفر بود (که ۷۰ درصد آن مربوط به مسافران اطراف شهری بود).

حمل و نقل زمینی و بحران قفقاز

راههای زمینی (جاده‌ای و راه‌آهن) قفقاز دارای ویژگی‌های ژئوپلیتیکی مخصوص به خود است. هریک از واحدهای سیاسی قفقاز بدون وجود واحد دیگر، به‌سختی می‌تواند مسائل و مشکلات خود را حل کند. ارمنستان به عنوان یک کشور محصور در خشکی از نظر



ژئوپلیتیکی دارای محدودیتهای بسیار است و ناگزیر است در یک نظم منطقه‌ای علایق کشورهای پیرامون خود را مورد ملاحظه قرار دهد. این وضعیت برای جمهوری‌های قفقاز شمالی در جنوب فدراسیون روسیه شدیدتر است زیرا که هیچ‌کدام از آنها از نظر سیاسی مستقل نبوده و تابع مسکو هستند. به همین سبب، دوری آنها از مسکو و گرایش به جنوب که به علت وجود علایق فرهنگی و مذهبی مشترک آنهاست، به ایجاد بحران در منطقه منجر می‌شود. این جمهوری‌ها هیچ‌کدام به آبهای آزاد راه ندارند و محصور در خشکی هستند.

شبکه‌های ارتباطی راههای زمینی از ژئوپلیتیک منطقه پیروی کرده است و به نظر می‌رسد که روسیه برای کنترل شرایطی که در آینده می‌توانست قابل پیش‌بینی باشد، این شبکه‌های ارتباطی را طراحی کرده است. در حال حاضر این راههای ارتباطی، نقش بسیار حساسی در کنترل ارتباطی قفقاز شمالی و جنوبی دارند. نمونه بارز این ویژگی ژئوپلیتیک، تحمیل اراده روسیه از طریق شبکه ارتباطی به آذربایجان و گرجستان است. جدایی طلبان آبخازی به راحتی با استفاده از امکانات روسها توانستند ارتباط جاده‌ای و راه آهن گرجستان به شمال را مسدود کنند. از طرفی جدایی خواهان اوستیایی نیز راه ارتباطی قفقاز جنوبی به شمالی را در مرکز رشته کوههای قفقاز بزرگ تا مدتی در کنترل خود داشتند.

با توجه به شرایط جغرافیایی ارمنستان و نیز شرایط تاریخی و سیاسی آن، ارتباط ایران با شرق قطع شده است. ارتباط با گرجستان و از طریق گرجستان با روسیه نیز به علت درگیری‌های داخلی گرجستان و ناامنی‌هایی که ترکهای جنوب غربی و غرب گرجستان برای ارتباط ارمنستان به وجود می‌آورند، با اشکالات بسیار توأم است. به همین سبب ارمنستان به جنوب تکیه کرده است و با کمک جمهوری اسلامی ایران، در منطقه مگری پلی بین ایران - ارمنستان بر روی ارس ایجاد شد که ارتباط زمینی را امکان پذیر کرد. اینک ارتباط اقتصادی و فرهنگی دو کشور دوست و همسایه، ایران و ارمنستان از طریق این پل فراهم می‌شود. بستن مرزهای جنوبی روسیه بر روی جمهوری‌های قفقاز در دوره اوج جنگ بین روسیه و چین عمدتاً برای جلوگیری از کمکهای جنوب بود. به همین سبب معلوم می‌شود که چرا راههای ارتباطی شمال و جنوب قفقاز محدود و اندک است. کنترل شبکه راههای محدود و استراتژیک، بسیار ساده‌تر از شبکه راههای گسترده و متعدد است.



ارمنستان برای ارتباط با دریای آزاد، ناگزیر است از حق ترانزیت از طریق گرجستان برخوردار شود که در آن صورت، با ترکیه‌ای که پس از پایان جنگ سرد و انحلال پیمان ورشو در حال تحمیل اراده خود بر تنگه‌های بسفر و دارداتل است روبه‌رواست. به همین سبب ارمنستان بیشتر به جنوب به سمت جمهوری اسلامی ایران رو آورده‌است. مقامات ارمنستان همیشه خواستار برقراری مناسبات نزدیک با ایران و استفاده از راههای ایران برای ارتباط با جهان خارج هستند. نقش مهم ایران برای ارتباط زمینی آسیای مرکزی با قفقاز و قفقاز با آبهای خلیج فارس، کشورهای قفقاز را به نزدیکی با ایران سوق می‌دهد. کشورهای قفقاز بخوبی به این امر واقف هستند که ایران کلید ثبات اقتصادی آنان است. از طرفی کشورهای قفقاز برای ثبات سیاسی خود باید ثبات اقتصادی داشته باشند. ثبات اقتصادی در گرو برخورداری از راههای ارتباطی امن است. حمل و نقل گاز و نفت و الکتریسته، نیاز به ثبات سیاسی دارد. ثبات سیاسی و ثبات اقتصادی قفقاز وابسته به هم است. ارتباط راه‌آهن ایران از طریق سرخس- مشهد با آسیای مرکزی و ارتباط راه‌آهن ایران با راه‌آهن آذربایجان در آستارا می‌تواند ثبات اقتصادی و سیاسی قفقاز و ارتباط آنها را با آسیای مرکزی و بنادر خلیج فارس تضمین کند.

حمل و نقل انرژی و بحران در قفقاز

مهمترین مسأله در حمل و نقل و ترانزیت کالا در قفقاز مربوط به تعیین مسیر عبور خط لوله نفت خام آسیای مرکزی و دریای خزر (بویره منابع نفت آذربایجان) است که از زمان فروپاشی شوروی در پیش رو قرار گرفته است. دیپلماسی لوله‌ها سالهاست که در بین سیاستمداران و دولتمردان منطقه و اعضای کنسرسیومهای نفتی و صاحبان سهام شرکتهای بزرگ نفتی منطقه اشتغالات ذهنی آنها را بخود معطوف داشته است. هنوز پس از گذشت سالها، تصویر روشنی از مسیر عبور خطوط لوله در دسترس نیست و مسیر لوله‌ها با تصمیم‌گیری‌های موضعی بازیگران مستقل و نیمه مستقل منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای دائم در حال تغییر است. دیپلماسی خط‌لوله لوله با تغییر موضع رهبران، انتخابات جدید یا حادثه‌ای، بشدت تحت تأثیر قرار می‌گیرد. با آگاهی همه بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای به مزیت



مسیر ایران برای صدور نفت خام منطقه، هنوز هم اراده سیاسی بازیگران فرامنطقه‌ای از برقراری ثبات اقتصادی و در نهایت ثبات سیاسی منطقه جلوگیری می‌کند. مبادامی که متغیرهای سیاسی جایگزین متغیرهای اقتصادی در دیپلماسی خطوط لوله‌های نفت باشد، منطقه از ثبات بر خوردار نخواهد بود. مسائل منطقه باید در منطقه و بدست بازیگران منطقه حل شود و بجای ملاحظات سیاسی مفروضانه و کینه توزانه غیرعلمی و غیراقتصادی، ملاحظات منطقی و اقتصادی جایگزین شود.

حمل و نقل دریایی قفقاز

حمل و نقل دریایی قفقاز از طریق دریای خزر به عنوان یک دریای بسته در شرق و دریای سیاه به عنوان یک دریای آزاد در غرب، امکان پذیر است.

دریای خزر

در ساحل غربی دریای خزر که حد شرقی قفقاز است، دو بندر مهم وجود دارد، یکی بندر باکو (مرکز آذربایجان) و دیگری بندر ماهاج قلعه (مرکز داغستان). خطوط کشتیرانی از این بنادر به سایر بنادر دریای خزر به ترتیب زیر است:

از بندر باکو به: ترکمنباشی (۲۹۸ کیلومتر)، بکداش (۳۰۲ کیلومتر)، گوری یف (۱۳۵۰ کیلومتر)، آستاراخان (۸۶۱ کیلومتر)، ماهاج قلعه (۵۰۹ کیلومتر)، لنکران (۲۲۴ کیلومتر)، آستارا (۲۴۴ کیلومتر) و انزلی (۳۳۵ کیلومتر).

پس از استقلال آذربایجان، بین بندر باکو و انزلی شبکه حمل و نقل موجود بین ایران و آذربایجان شوروی سابق، گسترش فراوانی یافته است و علاوه بر حمل بار که از قبل وجود داشت، حمل و نقل مسافر نیز انجام می‌گیرد. علاوه بر آن، خط کشتیرانی بین ایران و جمهوری خودمختار داغستان از بندر ماهاج قلعه تا بندر نوشهر ایجاد شده است.

از بندر ماهاج قلعه به: آستاراخان (۴۳۱ کیلومتر)، آکتائو (۳۷۵ کیلومتر)، گوری یف (۶۹۰ کیلومتر)، بکداش (۵۰۰ کیلومتر)، ترکمنباشی (۵۲۰ کیلومتر)، نوشهر (۱۱۲۰ کیلومتر) و باکو (۵۰۹ کیلومتر). از دو بندر یاد شده با استفاده از خط کشتیرانی از بندر آستاراخان از



طریق رود ولگا و با استفاده از کانال ولگا - دُن به دریای سیاه و سپس دریای مدیترانه ارتباط دریایی وجود دارد. ظرفیت این کانال محدود و فقط کشتی‌های تا ۵ هزار تن می‌توانند از آن عبور کنند. به دلیل واقع شدن راه آبی ولگا - دُن در خاک فدراسیون روسیه و نیز محدودیتهایی که برای ترانزیت کالا وجود دارد، هزینه های حمل و نقل بالاست. علاوه بر آن، مسکو در زمانهای موردنظر خود، اراده سیاسی خود را به منطقه تحمیل می‌کند. بالا بودن هزینه و صرف وقت زیاد برای عبور از کانال، از مزیت این راه آبی می‌کاهد. به همین سبب در دریای خزر، فقط خطوط کشتیرانی داخلی می‌تواند کارآیی بیشتری داشته باشد و نمی‌توان به گسترش ارتباطات با آبهای آزاد خوش بین بود.

خط انتقال واگن باکو - ترکمنباشی («کراسنودسک» سابق)

این راه دریایی در سال ۱۹۶۲ به منظور اتصال راه آهن قفقاز به آسیای مرکزی از طریق شناورهای مخصوص حمل واگن‌های قطار، تأسیس شد. طول این راه دریایی ۳۰۶ کیلومتر است. در این مسیر تعدادی شناور به همین منظور فعالیت می‌کردند که عبارت بودند از «آذربایجان»، «ترکمنستان»، «ازبکستان»، «حمیدسلطانف» و «قزاقستان». شناورهای یاد شده، این مسیر را در ۱۲ ساعت طی کرده و هرکدام از آنها دهها واگن و ۳۵۰ نفر مسافر را حمل می‌کردند. حمل واگنها از این راه، قیمت تمام شده کالاها را کاهش داده و موجب افزایش حجم بار می‌شد.

دریای سیاه

سواحل قفقاز در دریای سیاه از جنوبی‌ترین نقطه غربی گرجستان (در نقطه مرزی گرجستان - ترکیه) آغاز و تا تنگه کرج (بین دریای آزوف و سیاه) ادامه دارد. در این خط ساحلی (به طول تقریبی ۶۵۰ کیلومتر) به ترتیب بنادر باتومی، پوتی، سوخومی (در گرجستان) و سوچی، توآپسه، نووروسیسک (در روسیه) قرار دارند. خطوط کشتیرانی بین بنادر دریای سیاه در منطقه قفقاز شامل: باتومی به اودسا و استانبول، پوتی به ژدانف (در دریای آزوف)، توآپسه به استانبول، نووروسیسک به توآپسه و استانبول.



با وجودی که دریای سیاه دارای پتانسیل بسیار بالا برای حمل و نقل دریایی است، لکن به دلیل شرایط ژئوپلیتیک موجود در منطقه، نقش اندکی در حمل و نقل بین بنادر و پسرکانه‌های ساحلی قفقاز دارد. در دوران شوروی حدود ۲۵ درصد واردات و ۵۰ درصد صادرات شوروی سابق از طریق دریای سیاه انجام می‌شد. کالاهایی چون غلات، نفت، ذغال‌سنگ، نمک، فلزات و سایر کالاها در این دریا حمل و نقل می‌شد.

حمل و نقل دریایی و نقش ژئوپلیتیک آن

باتوجه به شرایط منطقه، وجود دو کشور محصور در خشکی در قفقاز جنوبی (ارمنستان و آذربایجان) و جمهوری‌های خودمختار داغستان، چچن، اینگوش، اوستیای شمالی، کاباردا-بالکار، قره‌چای چرکس و آدیگه در قفقاز شمالی، بحرانهایی منطقه‌ای، حمل و نقل دریایی برای پشتیبانی حمل و نقل زمینی این واحدهای سیاسی چندان فعال نیست. محاصره ارمنستان توسط آذربایجان، محاصره اقتصادی نخجوان توسط ارمنستان، موقعیت بحرانی چچن در قفقاز شمالی به دلیل محدودیتهایی که در قالب فدراسیون روسیه و سیاستهای مسکو برای آن پیش آمده، استفاده از پتانسیل کامل دریایی فراهم نیست. دریای خزر امکان ارتباط آذربایجان و داغستان را با کشورهای حاشیه آن، شامل جمهوری اسلامی ایران و کشورهای ترکمنستان، قزاقستان و فدراسیون روسیه (در چارچوب کشورهای CIS) برقرار می‌سازد. حمل و نقل دریایی در خزر در حال گسترش است. اگرچه در زمینه گمرکات و حقوق دریایی، هنوز مسائل بین کشورهای حاشیه بویژه برای اعضای جامعه کشورهای مستقل مشترک‌المنافع کاملاً مشخص نشده، لیکن می‌توان امید داشت که در آینده‌ای نزدیک، با برقراری ثبات اقتصادی و قدرت یافتن پول ملی کشورها و جریان بیشتر آن، اوضاع بهبود خواهد یافت.

جریان بهره‌برداری و حمل و نقل نفت آذربایجان، قزاقستان و روسیه در دریای خزر هنوز هم در پرده ابهام است. با وجودی که آذربایجان موفق به عقد قرارداد استخراج و انتقال نفت دریای خزر توسط لوله و از طریق جمهوری اسلامی ایران به ترکیه و از آنجا به اروپا شده بود ولی روسیه به این توافق اعتراض کرد. متقابلاً قرارداد روسیه با قزاقستان برای استخراج



مشترک نفت از منابع مورد اختلاف آذربایجان و قزاقستان توسط روسیه به شدت مورد اعتراض آذربایجان قرار گرفت و سرانجام بنا به مصالحی، از طرف روسیه باطل اعلام شد. روسیه ادعا می‌کند که دریای خزر یک دریای بسته است و برخلاف دریاهای آزاد، رژیم حقوقی آن تابع قوانین کنوانسیون حقوق بین الملل دریاها (۱۹۸۲) نیست و باید با رضایت کشورهای حاشیه آن تعیین شود و چون تاکنون رژیم حقوقی آن توسط کشورهای حاشیه تنظیم نشده است، بنابراین آذربایجان بدون توافق این کشورها، حق استفاده از منابع نفتی خارج از آبهای سرزمینی دریای خزر و استخراج و انتقال آن را ندارد.

روسیه خواهان آن است که نفت آذربایجان بانظارت مسکو و از طریق خط لوله موجود از خاک روسیه از مسیر داغستان، چچن به بندر نووروسیسک در دریای سیاه منتقل و از آنجا به بازارهای جهانی ارسال شود. اما بحران چچن مانع جدی در این مسیر به شمار می‌رود، زیرا چچنها خواستار دریافت مستقیم حق ترانزیت نفت خام از آذربایجان و واریز آن به خزانه دولت چچن بدون دخالت مسکو هستند. طبیعی است که مسکو با این امر مخالف است. از طرفی ایالات متحده و سایر اعضای کنسرسیوم نفت خزر با این مسیر مخالفند و می‌خواهند حضور روسیه در منطقه را کاهش دهند و منطقه را از نفوذ روسیه خارج سازند. در هر حال روسیه قدرت تصمیم گیرنده بسیار بزرگ و سرنوشت ساز در انتقال نفت دریای خزر است. زیرا وزارت امورخارجه روسیه قرارداد کنسرسیوم استخراج نفت آذربایجان را به رسمیت نمی‌شناسد. در این میان ترکیه مایل است به هر نحو، چه از طریق ایران و چه از طریق گرجستان (و حتی ارمنستان)، نفت آذربایجان از ترکیه عبور داده شود زیرا این کشور در انتظار درآمدهای کلان از ترانزیت خط لوله نفت آذربایجان است.

جمع بندی و نتیجه گیری

خط لوله انتقال نفت آسیای مرکزی که اخیراً توسط آمریکا با گذر از بستر دریای خزر پیشنهاد شده است، مورد مخالفت شدید جمهوری اسلامی ایران و روسیه قرار گرفته است. اگرچه ترکمنستان ابتدا با این طرح موافقت کرده و پیش نویس آنرا صفر مراد نیازف در سفر اخیر خود به آمریکا امضاء کرد، ولی به علت مخاطرات زیست محیطی آن برای دریای خزر و



نیز زلزله خیز بودن بستر دریا، اکنون این کشور نیز تمایلی به اجرای آن ندارد. زیرا جمهوری ترکمنستان که بیشترین قلمرو آنرا صحاری تشکیل می‌دهد فقط در سواحل دریای خزر امکانات اقلیمی مناسبی برای بهره‌گیری از محیط طبیعی دارد و تقریباً سالمترین سواحل این دریا را در اختیار دارد و نمی‌خواهد آنرا آلوده سازد. از طرفی دیگر، بدون اتصال منابع نفت آسیای مرکزی به خطوط انتقال نفت آذربایجان - گرجستان - ترکیه از طریق دریای خزر، این خط انتقال اقتصادی نخواهد بود و ایالات متحده و شرکای آن در کنسرسیوم دریای خزر تمایلی به برقراری خط آذربایجان - ترکیه ندارند.

مسئله دیگر، که بحران انتقال نفت را دچار سردرگمی کرده‌است مربوط به برآورد میزان ذخایر انرژی منطقه است. کارشناسان عقیده دارند که آمریکا و شرکای آن در کنسرسیوم، عمداً ذخایر انرژی را بیش از اندازه برآورد کرده‌اند.^۱ به نظر ما آمریکا برای نفوذ در منطقه نقشه‌ای ماهرانه تدارک دیده‌است. بدین مضمون که با استفاده از بحران سیاسی - اقتصادی منطقه با پیش کشیدن ذخایر عظیم نفت و ادعای مخالفت روسیه با پیشرفت منطقه، نخست خواسته است که جمهوری‌های قفقاز و آسیای مرکزی را برای بدست آوردن دلارهای سرشار نفتی امیدوار سازد. در وهله اول این جمهوری‌ها، روسیه را مخالف توسعه و ترقی خود قلمداد می‌کنند.^۲ سپس آمریکا با استفاده از خلاء روسیه در منطقه نفوذ کرده‌است.^۳ در این راستا آمریکا موفق شده‌است بین کشورهای منطقه و روسیه جدایی بیاندازد. سپس نوبت حذف ایران است که در این امر نیز با استفاده از ضعف دیپلماسی ایران، در این راستا عمل کرده‌است. در این شرایط ایران فقط از طریق دریای خزر می‌تواند با روسیه ارتباط داشته باشد. تقسیم دریای خزر بین کشورهای حاشیه آن، سناریوی دیگر ایالات متحده است که ارتباط

۱. روزنامه اطلاعات. دوشنبه مورخ ۸ تیر ۱۳۷۷ به نقل از والرئ گاریف معاون وزیر نفت روسیه. وی گفته‌است که براساس برآورد کارشناسان روسی، میزان نفت و گاز دریای خزر خیلی کمتر از آن است که شرکت‌های غربی اعلام می‌کنند. روزنامه اطلاعات مورخ ۷۷/۲/۹ به نقل از یوری بیالی کارشناس صاحب‌نظر روس و معاون بنیاد بین‌المللی مرکز آزمایش‌های خلاقه.

۲. در این مورد روسیه به آمریکا هشدار داد. روزنامه اطلاعات مورخ ۴ شهریور ۱۳۷۶، یلتسین: به آمریکا اجازه حضور در قفقاز را نمی‌دهیم.

۳. طرح سیا برای نفوذ غرب در منطقه قفقاز. روزنامه اطلاعات مورخ ۶ آبان ۱۳۷۶ به نقل از استانیسلاو ترخوف رئیس اتحادیه افسران روسیه.



استراتژیک روسیه با ایران و امکان دستیابی آن به جنوب را منتفی می‌سازد و از طرفی محاصره ایران را از طرف شمال نیز کامل می‌سازد. ارمنستان نیز با در اختیار داشتن اراضی اشغالی آذربایجان و حامی منطقه ای روسیه متجاوز شناخته شده و به کشوری خنثی در منطقه تبدیل شده‌است. به نظر می‌رسد در صورت عدم درک درست سیاسی کشورهای منطقه، آمریکا و همپیمان منطقه‌ای آن (ترکیه) انزوای ایران، حذف روسیه و خنثی سازی حضور ارمنستان و چپاول ثروتهای منطقه را آغاز خواهند کرد^۱. در تعیین خطوط لوله نفت منطقه بیشتر اهداف سیاسی دنبال می‌شود و اهداف اقتصادی در مراحل بعدی قرار دارند. بروی کار آمدن طالبان با کمک پاکستان و ایالات متحده در افغانستان برای هموار کردن مسیر لوله گاز ترکمنستان به پاکستان در ارتباط است. اگرچه شرکت یونیکال پس از هجوم طالبان به شمال افغانستان و پیروزی ظاهری آنان از اجرای این پروژه انصراف خود را اعلام کرد^۲.

با وجودی که اغلب کارشناسان اقتصادی جهان، نزدیکترین و در عین حال ارزاترین و امن ترین مسیر انتقال نفت آسیای مرکزی و قفقاز را مسیر ایران می‌دانند، با این وجود ایالات متحده در دور نگهداشتن ایران از این طرح اصرار می‌ورزد. این امر نشان دهنده اتخاذ ملاحظات سیاسی بجای ملاحظات اقتصادی است.

در دریای سیاه بنادر گرجستان و روسیه، هنوز نتوانسته‌اند پس از فروپاشی شوروی، نقش مهمی در ارتباط منطقه با دنیای خارج به دست آورند. استقلال اوکراین سبب شده که روسیه بنادر مهم خود (اودسا، سواستوپل) را در دریای سیاه و آزوف از دست بدهد و به بنداری چون نووروسیسک، توآپسه و سوچی متکی شود. اختلاف بر سر تقسیم ناوگان دریای سیاه بین اوکراین و روسیه (و به تازگی ادعای گرجستان به دریافت سهم خود از این ناوگان)، سبب فعال شدن جنبش جدایی خواهی در شبه جزیره کریمه شده است که تا قبل از زمامداری خروشچف در دهه ۶۰ قرن حاضر، در ترکیب دولت روسیه قرار داشت. به همین سبب، روسیه در دریای سیاه به دنبال یافتن بنادر استراتژیک دیگری است که بتواند جایگزین بنادر اوکراین شود. بندر سوخومی و بحرانهای حاصل از جنبشهای جدایی طلبی در آبخازستان بی ارتباط با

۱. کلینتون به نفوذ در آسیای مرکزی و قفقاز علاقه مند شده است، روزنامه اطلاعات مورخ ۱۴ مردادماه

۲. روزنامه اطلاعات مورخ ۳ شهریور ۱۳۷۷



این مسئله نبود. به همین سبب روسیه پس از دریافت اطمینان از گرجستان در زمینه امتیاز نگهداری پایگاه نظامی خود در این بندر، خواهان حل مسأله آبخازستان است و در این راه در سال ۱۹۹۷ کوششهای جدی، از جمله دیدار رهبر آبخازها (ولادیسلاو آردزینبا) با رئیس‌جمهور ادوارد شوارنادازه در تفلیس صورت گرفت. در تابستان سال ۱۹۹۸ در گرجستان فعالیت‌هایی در مخالفت با حزب حاکم بر سر مسائل سیاسی و از جمله علیه واگذاری مؤسسات اقتصادی دولتی به بخش خصوصی سبب جبهه‌گیری احزاب محلی آبخازستان شده است که خواهان مناسبات بیشتر با مسکو هستند. این جریان‌ها می‌تواند در تعیین مسیر انتقال نفت منطقه به غرب تأثیر فراوان داشته باشد.

با توجه به پتانسیل‌های حمل و نقل در منطقه قفقاز، پس از فروپاشی اتحاد شوروی و ایجاد کشورهای مستقل، دگرگونی بسیاری در حمل و نقل منطقه به وجود آمده است. کشورهای منطقه به دلیل شرایط مکمل بودن، به تنهایی قادر به تأمین نیازمندی‌های خود در زمینه حمل و نقل و ارتباطات نیستند. حمل و نقل انرژی شامل خطوط لوله‌های انتقال گاز، نفت و خطوط انتقال نیروی الکتریسیته در حال حاضر در حالت بسیار بحرانی قرار دارد. تعیین مسیر انتقال نفت آذربایجان و دریای خزر مسئله پیچیده‌ای را به وجود آورده است که هنوز هم بطور کامل حل نشده است. مسکو در پی تحمیل اراده سیاسی خود بر قفقاز است. تصمیم آذربایجان به انتقال نفت منابع دریای خزر به اروپا از طریق خط لوله ایران - ترکیه، سبب اعتراض ایالات متحده شده است. بحران قره‌باغ و پیشروی ارمنه و جنبشهای مخالف دولت در باکو و گنجه به عنوان نقاط فشار روسیه به آذربایجان برای تحمیل اراده سیاسی مسکو عمل کرده است که در ارتباط با استخراج و تولید نفت در آذربایجان است. خروج آذربایجان از جرگه جامعه کشورهای مستقل مشترک‌المنافع و عدم پیوستن گرجستان به آن، سبب ایجاد بحران در این جمهوری‌ها شد که در نهایت هر دو جمهوری بالاجبار مجدداً به عضویت آن درآمدند. در مقابل، ارمنستان با وجود واقع شدن در بین این دو به سبب هم‌نوایی با مسکو، موقعیت مناسبتری را به دست آورده است.

خروج بندر مهم سوخومی در آبخازستان از کنترل دولت گرجستان به جهت نقش استراتژیک این بندر در زمینه‌های نظامی و اقتصادی است که مسکو علایق خود را در آن



جستجو می‌کند. طرح ترور آقای ادوارد شواردناده رئیس جمهور گرجستان در سال ۱۹۹۵ و آخرین آن در روزهای آغازین سال ۱۹۹۸ بی ارتباط با دیپلماسی لوله نفت نیست^۱. زیرا هرگاه مسئله عبور لوله از مسیر گرجستان جدی تر می‌شود، حضور روسیه و حفظ پایگاههای نظامی آن کم‌رنگتر می‌شود. اخیراً زمزمه واگذاری مرزبانی از طرف نظامیان روسی به مرزداران گرجی، تهدیدی جدی از طرف گرجی‌ها بر علیه روسهاست که به تحریک ترکها و آمریکایی‌ها صورت می‌گیرد.^۲ جریاناتی در داخل گرجستان وجود دارد که مخالف عبور لوله نفت قفقاز به ترکیه است. با وجودی که ترکیه اولین شریک تجاری گرجستان است، ولی بسیاری از دولتمردان و سیاستمداران و احزاب گرجی مخالف حضور ترکها در گرجستان هستند و ترکها را در دوستی صادق و قابل اعتماد نمی‌دانند، موردی که ترکیه با عراق و سوریه دارد.

راههای زمینی قفقاز عمدتاً بر مبنای استراتژیک و تفکرات نظامی بینان نهاده شده است. جدایی نخجوان از آذربایجان، قرار داشتن قره‌باغ کوهستانی در ترکیب جمهوری آذربایجان و شبکه‌های راه آهن و جاده بین این واحدها، دلیلی است بر مکمل بودن این واحدها نسبت به یکدیگر که از جغرافیای سیاسی منطقه نشأت گرفته است.

راههای زمینی قفقاز، همچون راههای ارتباطی آسیای مرکزی به گونه‌ای است که عمدتاً در چارچوب اتحاد شوروی سابق قابلیت بهره‌برداری داشته است. عدم برخورداری این راههای ارتباطی از حداقل استانداردهای بین‌المللی جاده‌ای و راه آهن، از قبیل علائم رانندگی، تابلوهای کیلومتر، ایستگاههای تهیه سوخت و استراحتگاه‌ها، سبب بروز مشکلات زیادی در بهره‌برداری از آنها در حال حاضر شده است. عدم تطبیق عرض خط آهن جمهوری‌های اتحاد شوروی سابق با استانداردهای جهانی یا حداقل کشورهای همسایه، سبب بروز مشکلات در بهره‌برداری از این خطوط توسط شبکه حمل و نقل سایر کشورهای منطقه از جمله ایران و ترکیه می‌شود. حمل و نقل دریایی منطقه، اگرچه در دریای سیاه در حال گسترش است، لیکن با وجود پتانسیل بسیار، هنوز محدودیت‌هایی دارد که از جمله مخالفت

1. Georgian Times No.30 , 6, Oct. 1995

بررسی‌ها نشان می‌دهد که این ترورها از خارج از گرجستان و توسط مخالفان دولت و با کمک روسها طراحی شده است. روزنامه اطلاعات ۲۳ و ۲۸ دی ماه ۱۳۷۶ و همچنین روزنامه اطلاعات ۵ اسفند ماه ۱۳۷۶.

2. Georgian Times - Julay 17, 1998

ترکیه با عبور نفتکشها از تنگه بوسفر به بهانه حفظ امنیت شهر استانبول از خطرات آلودگی و انفجار نفتکشهاست. ترکیه پس از فروپاشی اتحاد شوروی و انحلال پیمان ورشو تمایل بسیار دارد که با کمک آمریکا به قدرت دریایی برتر در دریای سیاه است. در حالی که هنوز هم روسیه نه تنها قدرت برتر منطقه بلکه یکی از پنج قدرت اتمی جهان است.

برای گسترش حمل و نقل منطقه قفقاز ابتدا لازم است که ثبات سیاسی در منطقه برقرار گردد. برقراری ثبات سیاسی منطقه در گرو همکاری و همفکری کشورهای منطقه در حل مسالمت‌آمیز بحران سیاسی است. ثبات سیاسی، ثبات اقتصادی را در پی خواهد داشت و ثبات اقتصادی ثبات سیاسی را. کشورهای منطقه ناگزیرند با تفکر و تعمق بیشتر در ژئوپلتیک خود و با درک این مسئله که نسبت به یکدیگر مکملند، مسائل خود را حل کنند. بهترین روش برای ثبات اقتصادی منطقه برقراری پیمان منطقه‌ای اقتصادی است. ضرورت تنظیم قرارداد و تفاهم رژیم حقوقی دریای خزر بین کشورهای حاشیه و پیمان ترانزیت کشورهای محصور در خشکی برای دسترسی به دریا، بیشتر از هر مسئله‌ای در پیش‌رو قرار دارد. در این موقعیت، لازم است که کشورهای منطقه به اهمیت جمهوری اسلامی ایران به عنوان کشور ترانزیت پی برده و در راه بهبود مناسبات خود با ایران، نسبت به علایق جمهوری اسلامی ایران آگاه باشند. اگرچه مقامات ارمنستان و آذربایجان بر این امر واقفند که حمل و نقل از طریق ایران به مراتب امن‌تر و ارزان‌تر از حمل و نقل از طریق روسیه است. بی‌سبب نیست که مقامات آذربایجان حمل و نقل کالا از طریق کشتی از بندر باکو به انزلی و از ایران به خلیج فارس را ارزان‌تر از حمل و نقل از طریق باکو - آستاراخان - دریای سیاه می‌دانند.

اتصال خط آهن ایران به آستارا^۱ و نیز برقراری پلهای ارتباطی بر روی ارس در مرز ایران و ارمنستان و اتصال خط آهن ارمنستان به ایران می‌تواند آینده روشنی برای حمل و نقل منطقه قفقاز را دربر داشته باشد. به وجود آوردن شرایط بهره‌برداری مجدد از خط آهن سراسری

۱ در مردادماه ۱۳۷۷ راه آهن جمهوری اسلامی اعلام کرد که راه آهن تهران شمال از قزوین به رشت و از آنجا به آستارا ادامه خواهد یافت. این نوع تصمیم‌گیری ضمن اینکه زمان اتصال راه آهن ایران به آستارا را نسبت به مسیر پیشنهادی نگارنده (میانه - اردبیل - آستارا) افزایش می‌دهد بلکه هزینه آن را نیز به همان نسبت افزایش خواهد داد. علاوه بر آن هزینه احداث مسیر از قزوین به رشت به علت کوهستانی بودن منطقه و نیاز به حفر تونل‌های متعدد (همان گونه که در مسیر جاده زمینی شاهد هستیم) بسیار زیادتر از مسیر پیشنهادی خواهد بود.

قفقاز، امکان ارتباط این منطقه را با استفاده از شبکه راه آهن سراسری ایران با آسیای مرکزی فراهم خواهد ساخت. در دوره معاصر که ژئواکرونومیک در حال جایگزینی بجای ژئوپلیتیک است، جاده ها بیشتر از گذشته به شاهراه های حیاتی و پلهای ارتباطی دوستی بین ملتها تبدیل شده اند از این سرمایه های گرانقدر باید در جهت همگرایی و تنش زدایی استفاده کرد.

جدول ضمیمه:

طول راهها و حمل و نقل مسافر در جمهوری های قفقاز جنوبی - ۱۹۹۰

شرح	واحد	گرجستان	آذربایجان	ارمنستان	جمع کل
طول جاده های زمینی	هزار کیلومتر	۲۰/۰	۲۴/۹	۷/۴	۵۲/۳
طول راه آهن قابل استفاده	هزار کیلومتر	۱/۵۷	۲/۰۹	۰/۸۴	۴/۵
مسافر حمل شده توسط اتوبوس	میلیون نفر	۷۷۲/۲	۶۹۶/۹	۳۸/۲	۱۵۰۷/۳
مسافر حمل شده توسط اتوبوس (در مناطق روستایی)	میلیون نفر	۳۰۱/۳	۱۲۷/۰	۷۷/۵	۵۰۵/۸
مسافر حمل شده توسط اتوبوس برقی	میلیون نفر	۹۵/۲	۷۳/۲	۳۲/۸	۱۶۸/۴
مسافر حمل شده توسط تراموا	میلیون نفر	۳۱/۱	۲۴/۹	۱۱/۵	۶۷/۵
حمل مسافر توسط هواپیما	میلیون نفر	۵۲۸۶/۸	۴۹۲۴/۳	۵۴۵۸/۳	۱۵۶۶۹/۴

مأخذ: Narodnoe khozyaystvo SSSR. 1990 Moskva.

منابع مورد استفاده:

1. Narodnoe Khozyaystvo, SSSR 1989. Statisticheskii Yezhegodnik Moskva 1990
2. Atlas, Azerbaykhanskoe SSR. Baku-Moskva, 1969.
3. Atlas, Gruzinskoe SSR. Tbilisi-Moskva, 1964.
4. Human Development Report _ Georgia. Tbilisi, 1995.
5. Human Development Report _ Georgia. Tbilisi, 1996.
6. The Black Sea Coast of the Caucasus _ Progress Publishers. Moscow, 1980.
7. Oxford Concised Dictionary of Politics. Oxford University Press, 1996.
8. Oxford Concised Dictionary of Politics. Oxford University Press , 1996.
9. Georgian Times - July 17, 1998.
10. Georgian Times No.30 , 6, Oct. 1995.
11. Georgian Times No.177, 10 Oct. 1997.