

پتانسیل‌های حمل و نقل و انرژی در قفقاز و نقش ژئوپلیتیک آنها

بهرام امیراحمدی^۱

منطقه قفقاز با وسعت ۴۴۰ هزار کیلومتر مربع با دارا بودن سه جمهوری مستقل، هفت جمهوری خودمختار و چهار استان خودمختار، در همسایگی شمال غربی ایران، یکی از مناطق بحرانی جهان در زمان حاضر و در آینده است. در این منطقه شبکه‌ای از راه‌های ارتباطی وجود دارد که به علت شرایط جغرافیایی آن، امکان حمل و نقل مسافر و کالا و جابجایی انرژی را دچار اختلال کرده است. وجود بحرانی‌های ناحیه‌ای از جمله جنگ آذربایجان و ارمنستان، جنگ داخلی گرجستان و آبخازیا، جنبش‌های استقلال طلبانه چچن‌ها و اوستیای جنوبی، سبب ناامنی هرچه بیشتر شبکه ارتباطی و بحران حمل و نقل، تولید و عرضه انرژی شده است.

راه‌های ارتباطی زمینی قفقاز با دنیای پیرامون از طریق راه آهن و جاده دارای پیچیدگی‌هایی است که از جغرافیای آن نشأت می‌گیرد. قطع ارتباط زمینی آذربایجان و نخجوان، قطع ارتباط راه آهن 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 می‌کند. 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 ماورای قفقاز، تنش‌های بیشماری را پس از استقلال جمهوری‌ها به وجود آورده است.

در قفقاز جنوبی، ۵۲،۳۰۰ کیلومتر جاده‌های زمینی وجود دارد که در هر هزار کیلومتر مربع ۲۸۱ کیلومتر راه ارتباطی زمینی دارد. طول شبکه راه آهن ماورای قفقاز (قفقاز جنوبی) ۴۵۰۰ کیلومتر است که در هر هزار کیلومتر مربع ۲۴/۲ کیلومتر راه آهن را شامل می‌شود. این رقم خود نشان‌دهنده وضعیت کوهستانی منطقه و عدم گسترش شبکه راه آهن است.

شوروی سابق اسماً یک حکومت فدرال بود، اما در واقع یک حکومت متمرکز و

یکپارچه به‌شمار 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.

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 را در محل تلاقی این دو ژئواستراتژی داشتند. مرزهای بین‌المللی قفقاز توسط مرزبانان روسی اداره می‌شد. بنابراین قفقاز بویژه ماورای قفقاز که در جنوب رشته کوه‌های عظیم قفقاز بزرگ قرار دارند، به‌عنوان مناطقی دورافتاده در امپراتوری شوروی، از به دست آوردن فرصتهایی جهت دسترسی به جهان خارج محروم بودند. به همین جهت فرایند تاریخی توسعه را به‌پایان 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 جلفا امکان‌پذیر 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 به‌عنوان 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. منطقه قفقاز در قالب دو ناحیه اقتصادی به‌نامهای «منطقه اقتصادی ماورای قفقاز» و «منطقه اقتصادی قفقاز شمالی» تقسیم می‌شد. در این مقاله، سعی بر این است که ضمن بررسی پتانسیلهای حمل و نقل و انرژی، وضعیت کنونی و آینده قفقاز مورد بررسی قرار گیرد. نقش ژئوپلیتیک حمل و نقل و انرژی در کشورهای منطقه و روابط متعامل آنها با کشورهای پیرامون، از جمله مسائلی است که در این مقاله مورد بررسی قرار می‌گیرد.

راههای ارتباطی

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 «ماهاچ قلعه» (مرکز داغستان) در کناره غربی دریای خزر کشیده شده است. این راه

در مسیر خود جمهوری‌ها و ولایات خودمختار روسیه را در جنوب غربی به ترتیب از غرب به شرق شامل شهرهای مایکوپ، آرماویر، چرکس (مرکز قازاچای-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 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 امتداد جلگه ساحلی ادامه دارد. در باکو، راه ارتباطی به دو شاخه دیگر می‌پیوندد. یک شاخه به سمت جنوب و در امتداد ساحل تا «آلات» ادامه دارد. در آنجا راه به دو شاخه تقسیم می‌شود. یک راه به سمت جنوب تا آستارا ادامه یافته و در این محل در مرز جمهوری اسلامی ایران، راه ارتباط جاده‌ای قفقاز و اروپا به داخل ایران متصل می‌شود. راه دیگر از «آلات» به سمت غرب ادامه یافته به «قاضی محمد» می‌رسد.

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 گُردامیر، 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 «کورا-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 و سوخومی (در گرجستان) و سوچی (در روسیه) را به داخل قفقاز جنوبی و سواحل غربی دریای خزر فراهم می‌آورد. در میانه این راه، شاهراه ارتباطی، «یولاخ» قرار دارد. در این منطقه، راهی به سمت شمال تا جنوب شکی کشیده شده که در آنجا به سمت شمال غربی تا «بالاکن» آخرین شهر مهم جمهوری آذربایجان در شمال غربی ادامه یافته و وارد «لاگودخی»، شهر مهم ارتباطی شمال گرجستان در مرز آذربایجان می‌شود. از لاگودخی، این راه در امتداد غرب به تفلیس می‌رسد. تفلیس محل تلاقی راههای زمینی قفقاز جنوبی به قفقاز شمالی است.

از تفلیس یک راه به سمت جنوب غربی می‌رود که در «بوگدانووکا»^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 «زتافونی» وارد جلگه «کولخیدا» می‌شود که تا کناره‌های دریای سیاه، ادامه دارد. در آنجا از وسط جلگه گذشته و در امتداد شمال، پس از رسیدن به گالی وارد جمهوری خودمختار آبخازی می‌شود.

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

این راه از تفلیس، در امتداد رودخانه «آراگای» 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 «کرسٹووی»^۲ گذشته و در دره «داریال» بین قله «کازبک»^۳ (به ارتفاع ۵۰۳۴ متر) و «شان» (به ارتفاع ۴۴۵۱ متر) در امتداد رود ترک وارد جمهوری خودمختار اوستیای شمالی می‌شود و به شهر ولادی قفقاز (اورجونیکیدزه) می‌رسد.

دره داریال دره‌ای است که محل بریدگی رودخانه ترک در سلسله کوه‌های «یان» (از رشته کوه قفقاز کبیر) 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. جغرافییدانان قدیم، این دره را «دروازه قفقاز» و «دروازه آلان» نامیده‌اند. طول جاده نظامی گرجستان یا 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 مورد استفاده قرار می‌گیرد.

راه تفلیس - ولادی قفقاز، پس از خروج از شهر مهم ولادی قفقاز، به شهر «بسلان»^۴ می‌رسد و دو شاخه می‌شود. شاخه غربی به سمت شمال غرب به کاباردابالکار می‌رسد و در

1. Bogdanovka

2. Krestovi

3. Kazbek

4. Beslan

شهر «پروخلادنی»^۱ وارد شبکه راههای اصلی روسیه می‌شود. شاخه دیگری به سوی شرق به «گروزنی» می‌رسد. در آنجا وارد شبکه راههای اصلی روسیه در جلگه «کوما-مانیچ» می‌شود. علاوه بر آن، این راه از گروزنی در امتداد شرق به سمت دریای خزر و بندر «ماهاچ‌قلعه» کشیده می‌شود که امکان ارتباط با سایر نقاط منطقه را فراهم می‌آورد. این راه از کناره‌های شرقی مرزهای اوستیای جنوبی می‌گذرد و ارتباط مستقیم بین اراضی اوستیای جنوبی و اوستیای شمالی از خارج از هر دو منطقه، در شرق از این راه انجام می‌شود.

ب) راه کوتائیسی - نالچیک

این راه از شهر کوتائیسی در کناره‌های شمالی جلگه کولخیدا آغاز و در امتداد شمالی وارد کوههای قفقاز بزرگ شده در امتداد دره‌هایی که رودخانه ریونی و شاخه‌هایش در آن جریان دارد، از گردنه‌های صعب‌العبور گذشته وارد جمهوری خودمختار اوستیای شمالی در دامنه‌های شمالی قفقاز بزرگ می‌شود. پس از ورود به اراضی اوستیای شمالی، این راه در امتداد دره‌های عمیقی که رودخانه «آردون» در آن جریان دارد به سمت شمال امتداد می‌یابد و پس از رسیدن به شهر الخوتوو^۲ به دو شاخه شرقی-غربی تقسیم می‌شود. شاخه غربی آن به نالچیک و از آنجا به شبکه راههای قفقاز شمالی و در نهایت روسیه و اروپا می‌پیوندد. شاخه شرقی آن به سوی گروزنی و از آنجا به دریای خزر و بندر ماهاچ‌قلعه وارد می‌شود. این راه نیز همانند راه تفلیس - ولادی قفقاز، اگرچه از گرجستان وارد اوستیای شمالی می‌شود، لیکن بدون گذشتن از داخل اوستیای جنوبی امتداد دارد. به نظر می‌رسد که حکومت شوروی سابق برای جلوگیری از ارتباط مستقیم بین دو اوستیا، راههای ارتباطی را به عمد و با در نظر گرفتن گرایشهای وحدت بین دو منطقه به این صورت احداث کرده باشد. در حقیقت راه مستقیم بین دو اوستیا، می‌توانست پس از فروپاشی شوروی، در حال حاضر نقش مهمی داشته باشد.

۵. راه ارتباطی غرب قفقاز

این راه از بندر توآپسه در امتداد ساحل شرقی دریای سیاه در روسیه از طریق بندر «سوجی»^۳ به «کاگرا» و «سوخومی» در جمهوری خودمختار آبخازیا (در گرجستان) می‌رسد. به علت موقعیت استراتژیک این راه و درگیری‌های موجود بین جدایی طلبان آبخازی و دولت مرکزی گرجستان، در حال حاضر (۱۹۹۴) ارتباط جنوب و شمال قفقاز دچار اختلال شده است.

1. Prokhladni

2. Elkhotovo

3. Sochi

این راه از سوخومی (آبخازیا) به «سامتردیا»^۱ در جلگه کولخیدا ادامه می‌یابد. در این نقطه، راه دو شاخه می‌شود. یک شاخه به سمت شرق به تفلیس می‌رود و شاخه دیگر در امتداد جنوب غربی به بندر باتومی در جمهوری خودمختار آجارستان (در گرجستان) می‌رود. از آنجا در امتداد مرزهای شرقی ترکیه پس از گذشتن از روی رودخانه کورا به ارمنستان ادامه می‌یابد و تا ایروان کشیده می‌شود. در مسیر این راه، راههای فرعی دیگری در گرجستان و ارمنستان به آن می‌پیوندند. در ایروان این راه به سمت جنوب به طرف نخجوان ادامه پیدا می‌کند و در شهر جلفا به شاهراه ارتباطی جمهوری اسلامی ایران می‌پیوندد. به علت درگیری‌های آذربایجان و ارمنستان، امکان ارتباط بین ارمنستان و جمهوری اسلامی ایران در حال حاضر (۱۹۹۴) فراهم نیست. لیکن جمهوری خودمختار نخجوان علاوه بر ارتباط با ایران از طریق راه نخجوان به ترکیه (از طریق پل جدید الاحداث) «صدرک»^۲ با ترکیه نیز ارتباط زمینی دارد.

۶. راه ارتباطی آذربایجان - ارمنستان

تا قبل از جنگ بین آذربایجان و ارمنستان که از سال ۱۹۸۸ تاکنون (۱۹۹۴) ادامه دارد، ارتباط بین این دو جمهوری از ۲ طریق زیر انجام می‌شد:

الف) ایروان - دلیمان - قازاخ: این راه از ایروان به سمت شمال تا دلیمان و از آنجا به ایجوان در ارمنستان ادامه یافته و سپس به سمت شمال شرقی به قازاخ در آذربایجان متصل می‌شد. در آنجا یک راه به سمت غرب به تفلیس و راه دیگری به سمت 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 لاپین» 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. باتوجه 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 راه‌آهن 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 نیز ملاحظات استراتژیک نظامی و سیاسی، راه‌های نفوذی راه‌آهن از شمال به جنوب کوه‌های قفقاز، وجود ندارد. به همین سبب، شبکه راه‌آهن از کناره‌های این توده عظیم کوهستانی کشیده شده است.

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

در قسمت شرقی، این شبکه از بندر ماهاچ‌قلعه در کنار دریای خزر، در امتداد سواحل غربی دریای خزر، از شمال غربی به سمت جنوب شرقی به سوی «دربند» 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 دوشاخه 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 لنیناکان در ارمنستان می‌رسد. از آنجا در سمت شمال به تفلیس در گرجستان کشیده می‌شود.

در لنیناکان که در نزدیکی مرزهای شمال شرقی ترکیه است، شبکه راه‌آهن سراسری ترکیه به شبکه راه‌آهن قفقاز و در نهایت، شبکه سراسری شوروی سابق می‌پیوندد. راه سوم نیز از باکو در امتداد شمال شرق - جنوب غربی، تا شهر قاضی محمد در شمال علی‌بایراملی ادامه یافته از آنجا در جهت غرب در جلگه ارس - کورا در دشت شیروان تا گنجه ادامه می‌یابد. از گنجه، خط‌آهن به «تاووز» و «آقاستفا» و سپس ایستگاه «بویوک کسبک» در آخرین نقطه شمال غربی آذربایجان، به مرز گرجستان می‌رسد. پس از ورود به گرجستان، این خط در دره رود کورا و در امتداد آن پس از گذشتن از شهرهای «قارداپانی» 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 «آبخازیا» می‌شود و در امتداد ساحل دریای سیاه به سمت شمال ادامه دارد و پس از طی آخرین نقطه مرزی وارد اراضی سرزمین «کراسنودار» در فدراسیون روسیه می‌شود، بسیار

اهمیت دارد. فشار جدایی طلبان آبخازی به گرجستان از طریق قطع ارتباط این خط آهن (گالی - سوچی) انجام می شود. در صورتی که راه آهن جمهوری آذربایجان و راه آهن آبخازیا بسته شود، ارمنستان و گرجستان از ارتباط با راه آهن روسیه محروم می شوند.

راه آهن باکو - ایروان - تفلیس که ارتباط قفقاز شمالی را از سواحل غربی دریای خزر در جمهوری خودمختار داغستان به قفقاز جنوبی (جمهوری های ماورای قفقاز) به وجود می آورد، یک خط راه آهن بسیار پرمخاطره است. این راه آهن که از داغستان به باکو و از آنجا تا مرز ایران و جمهوری آذربایجان می رسد، در مرز مشترک بین دو کشور در دشت مغان در امتداد رودخانه ارس و در فلات ارمنستان در امتداد دره رود ارس تا جنوب منطقه زنگیلان در غرب جمهوری آذربایجان ادامه می یابد. سپس در طول مرز مشترک ایران و ارمنستان (به طول ۴۰ کیلومتر) در دره رود ارس از کنار شهر مهری امتداد یافته و پس از آن وارد اراضی جمهوری خودمختار نخجوان می شود. پس از گذشتن از اردوباد وارد ایستگاه جلفا می شود که در اینجا، راه آهن قفقاز و روسیه به شبکه راه آهن سراسری جمهوری اسلامی ایران می پیوندد. در امتداد خط آهن روسیه قفقاز، پس از جلفا، ایستگاه نخجوان قرار دارد که پس از خروج از اراضی نخجوان مجدداً وارد خاک ارمنستان می شود و در جهت جنوب شرقی شمالی - غربی، به ایستگاه «ماسیس» می رسد که در آنجا دوشاخه می شود. یک شاخه به ایروان و شاخه دیگر در امتداد اصلی به سمت مرز ترکیه می رود و پس از رسیدن به ایستگاه «اکتمبریان»^۱ از دره رود ارس خارج و به سمت شمال در امتداد دره آخوریان در دشت «شیراک» به طرف لنیناکان می رود. در این ایستگاه، راه آهن روسیه و قفقاز به شبکه راه آهن ترکیه می پیوندد.

امتداد خط آهن ایروان به سمت شمال در امتداد دره رود رازدان به شهر سوان در شمال غربی دریاچه سوان و از آنجا در امتداد شمال غربی، جنوب شرقی، در شمال و شرق دریاچه و از کناره های آن به شهر «زود»^۲ به بن بست می رسد که در مقابل رشته کوه «شاه داغ» قرار دارد و امکان ارتباط زمینی با دامنه های شمالی قفقاز را ندارد.

امتداد راه آهن ایروان - تفلیس، پس از گذشتن از لنیناکان، به طرف شرق در امتداد دره رودخانه «پمبک» کشیده شده و در «مقروت»^۳ با تبعیت از جریان رود و بستر دره، به سمت شمال می رود. پس از رسیدن به «باغراتشن» در نقطه مرزی ارمنستان و گرجستان، وارد گرجستان جنوبی می شود. در گرجستان جنوبی، پس از گذشتن از روی رود «خرامی» و شهر «مارنه اولی» به تفلیس می رسد که از طریق تفلیس در مسیر راه آهن گرجستان - روسیه قرار می گیرد.

1. Oktembriyan

2. zod

3. Meghnut

در تفلیس، هر دو راه آهن جنوبی و مرکزی قفقاز به هم می پیوندند و در امتداد غربی به کنار دریای سیاه می رسند که در آنجا، بنادر باتومی، پوتی، سوخومی، کاگرا (در گرجستان) را تحت پوشش قرار داده و از کاگرا به بندر استراتژیک و نظامی سوچی می رسد و از آنجا به «توآپسه» کشیده می شود. در سال ۱۹۹۰ شبکه راه آهن قفقاز جنوبی شامل ۴۵۰۰ کیلومتر راه آهن بوده است در ارمنستان ۸۴۰ کیلومتر، گرجستان ۱۵۷۰ کیلومتر و آذربایجان ۲۰۹۰ کیلومتر را به خود اختصاص داده اند. در ارمنستان برای هر ۱۰۰۰ کیلومتر مربع مساحت ۳۵/۵ کیلومتر، در آذربایجان ۴۱/۴ کیلومتر و در گرجستان ۴۴/۴ کیلومتر راه آهن وجود دارد.

راه آهن ماورای قفقاز

محدوده کنونی راه آهن ماورای قفقاز در سال ۱۹۶۷ تعیین شده است. اداره مرکزی راه آهن ماورای قفقاز در تفلیس قرار دارد. این خط آهن از اراضی جمهوری های گرجستان و ارمنستان می گذرد و قسمتی از اراضی جمهوری آذربایجان را نیز دربر می گیرد. راه آهن ماورای قفقاز با راه آهن قفقاز شمالی (ایستگاه «وسیولویه») ^۱ و راه آهن آذربایجان (ایستگاههای «بویوک کسیک» و «نوراشن») هم مرز است. طول خط اصلی این شبکه حدود ۲۰۸۰ کیلومتر است.

احداث خط آهن ماورای قفقاز در دهه ۶۰ قرن نوزدهم آغاز شد. در دوره حکومت شوروی، خطوط آهن گسترش زیادی یافته و کلیه خطوط برقی شده است. حمل و نقل بار، به طور کلی توسط لکوموتیوهای برقی انجام می گیرد. حمل و نقل بار توسط خطوط آهن ماورای قفقاز حدود ۶ درصد از کل حمل و نقل بار شوروی سابق بوده است. در بین بارهای حمل شده از منطقه به خارج، ذغال سنگ، منگنز، سیمان و دیگر محصولات و مصنوعات ساختمانی و نیز محصولات کشاورزی، بیشترین سهم را به خود اختصاص می دهند. از مهمترین بارهای حمل شده از خارج به داخل منطقه می توان از نفت و فرآورده های آن، مصنوعات جنگلی، ماشین آلات، غلات، مصالح ساختمانی و مصنوعات صنایع سبک نام برد.

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

خط انتقال واگن باکو - کراسنودسک

این راه دریایی در سال ۱۹۶۲ به منظور اتصال راه آهن قفقاز به آسیای مرکزی از طریق شناورهای مخصوص حمل واگن های قطار، تأسیس شده است. طول این راه دریایی ۳۰۶ کیلومتر است. در این مسیر تعدادی شناور به همین منظور فعالیت می کنند که عبارت اند 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 می کنند. حمل واگنها از این راه، قیمت تمام شده کالاها را کاهش و موجب افزایش حجم بار شده است.

حمل و نقل زمینی و بحران قفقاز

به طوری که ملاحظه شد، راههای زمینی (جاده ای و راه آهن) قفقاز دازای ویژگی های ژئوپلیتیکی مخصوص به خود است. هریک از واحدهای سیاسی قفقاز بدون وجود واحد دیگر، به سختی می تواند 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 نظام جهانی تسلیم اراده سیاسی کشورهای پیرامون خود باشد. این وضعیت برای واحدهای سیاسی شمال قفقاز در جنوب فدراسیون روسیه شدیدتر است زیرا که هیچ کدام 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 می شود.

شبکه های ارتباطی راههای زمینی از ژئوپلیتیک منطقه پیروی کرده است و روسیه برای کنترل شرایطی که در آینده می توانست قابل پیش بینی باشد، این شبکه های ارتباطی را طراحی کرده است. در حال حاضر این راههای ارتباطی، نقش بسیار حساسی در کنترل ارتباطی قفقاز شمالی و جنوبی دارد. 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 جاده ای 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 کوه های قفقاز بزرگ در کنترل خود دارند.

با توجه به شرایط جغرافیایی ارمنستان و نیز شرایط تاریخی و سیاسی آن، ارتباط ایروان با شرق قطع شده است. ارتباط با گرجستان و از طریق گرجستان با روسیه نیز به علت درگیری های داخلی گرجستان و ناامنی هایی که ترکهای جنوب غربی و غرب گرجستان برای ارتباط ارمنستان به وجود آورده اند، با اشکالات بسیار توأم است. به همین سبب ارمنستان به

جنوب تکیه کرده است و با کمک جمهوری اسلامی ایران پل موقتی بین ایران - ارمنستان بر روی ارس ایجاد شده که ارتباط زمینی را امکان پذیر کرده است. در نظر است این پل موقت ضمن تبدیل شدن به پل دائمی، ارتباط اقتصادی و فرهنگی دو کشور دوست ایران و ارمنستان را فراهم سازد. بستن مرزهای جنوبی روسیه بر روی جمهوری های قفقاز در جنگ اخیر بین روسیه و چین عمده‌تاً برای جلوگیری از کمکهای جنوب بوده است. به همین سبب معلوم می شود که چرا راههای ارتباطی شمال و جنوب قفقاز محدود و اندک است. کنترل شبکه راههای محدود و استراتژیک، بسیار ساده تر 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 ترکیه ای که پس از پایان جنگ سرد و انحلال پیمان ورشو در حال تحمیل اراده خود بر تنگه های بسفر و داردانل است روبه رو خواهد بود. ارمنستان ناگزیر است به جنوب به سمت جمهوری اسلامی ایران رو بیاورد که در آن صورت نمی تواند سرزمینهای اشغالی مسلمانان را در اختیار داشته باشد. مسئله تخلیه اراضی اشغالی جزو اصول سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران بوده و ایران همیشه خواستار تخلیه کامل اراضی اشغالی آذربایجان است. مقامات ارمنستان 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 واداشته است. 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 الکتروسیته، نیاز به ثبات سیاسی دارد. ثبات سیاسی و ثبات اقتصادی قفقاز وابسته به هم است.

ارتباط راه آهن ایران از طریق سرخس - مشهد با آسیای مرکزی و ارتباط راه آهن ایران با راه آهن آذربایجان در آستارا می تواند ثبات اقتصادی و سیاسی قفقاز و ارتباط آنها را با آسیای مرکزی و بنادر خلیج فارس تضمین کند.

شبکه خطوط هوایی قفقاز

با توجه به موقعیت جغرافیایی قفقاز و دوری آن از مسکو شبکه گسترده ای از حمل و نقل هوایی گسترش یافته است. حمل و نقل مسافر و کالا توسط هواپیما نقش مهمی را در این منطقه دارا بوده است. در سال ۱۹۹۰ جمعاً حدود ۱۶ میلیون نفر مسافر توسط هواپیما در ماورای قفقاز جابجا شده است. در این میان جمهوری ارمنستان به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی و فرهنگی

خود، از طرفی به علت پراکندگی آرامنه در بسیاری از نقاط جهان که برای دیدار از ارمنستان و جاذبه‌های فرهنگی و مذهبی آن به این کشور آمدوشد دارند، از کل مسافران هوایما سهمی برابر ۳۴/۸ درصد را به خود اختصاص داده است. در عین حال جمهوری آذربایجان با جمعیتی ۲ برابر ارمنستان فقط ۳۱/۴ درصد از کل مسافر جابجا شده توسط هوایما را به خود اختصاص داده است. شبکه خطوط هوایی منطقه قفقاز به شرح زیر است:

الف) شبکه خطوط هوایی قفقاز جنوبی

۱. ایروان: از ایروان، شبکه خطوط هوایی برای مقاصد زیر وجود دارد:
باکو، تفلیس، نالچیک، میزالنی و دی (در قفقاز)، عشق‌آباد (در ترکمنستان) سمیفروپل (در کریمه) و مسکو.
۲. باکو: از باکو برای مقاصد زیر خطوط هوایی وجود دارد. تفلیس، ایروان، ماهاج‌قلعه، میزالنی و دی (در قفقاز)، تاش‌حوض، عشق‌آباد، کراسنودسک (در ترکمنستان) و مسکو.
۳. تفلیس: از تفلیس مرکز جمهوری گرجستان شبکه خطوط هوایی برای مقاصد زیر است. باکو، ایروان، سوخومی، کوتائسی، نالچیک، میزالنی و دی (در قفقاز)، تاشکند (در تاجیکستان)، کی‌یف و مسکو. علاوه بر موارد فوق از شهرهای سوخومی به مقاصد مسکو، رستوف، دونتسک، دنیپروپتروفسک و تفلیس و از شهر کوتائسی به مقاصد تفلیس، کراسنودار و سوخومی خطوط هوایی وجود دارد.

ب) شبکه خطوط هوایی قفقاز شمالی

۱. ماهاج‌قلعه: از شهر ماهاج‌قلعه به مقاصد زیر خطوط هوایی وجود دارد.
عشق‌آباد، آستاراخان، باکو، نالچیک، ولگاگراد.
 ۲. نالچیک: از شهر نالچیک مرکز کاباردینوبالکار به شهرهای میزالنی و دی، تفلیس، کراسنودار خط هوایی وجود دارد.
 ۳. گروزنی: از گروزنی به شهرهای ماهاج‌قلعه، ولگاگراد، ایتساورستوف خط هوایی وجود دارد. پس از فروپاشی اتحاد شوروی، از هریک از شهرهای جمهوری‌های مستقل، به خارج از اتحاد شوروی سابق، خطوط هوایی تأسیس شده است. در حال حاضر خطوط هوایی باکو-تهران، باکو - تبریز، ایروان - تهران و تفلیس - تهران برقرار شده است.
- جنگ آذربایجان و ارمنستان، جنگ داخلی گرجستان و درگیری‌های قفقاز شمالی، سبب ناامنی خطوط هوایی شده است که کارآیی پتانسیل حمل و نقل هوایی را به حداقل رسانده است.

ساقط کردن هواپیماهای مسافری آذربایجان توسط ارمنستان در طول جنگ قره‌باغ، ساقط کردن هواپیمای حامل خانواده‌های اعضای سفارت ایران در مسکو در منطقه قره‌باغ از جمله حوادث غم‌انگیزی است که در سالهای اخیر بوقوع پیوسته است.

ارمنستان به عنوان کشوری محصور در خشکی نیازمند دسترسی به خطوط هوایی مطمئنی است که از فضای کشورهای همسایه آن می‌گذرد و رفتارهای ژئوپلیتیک این کشور سبب محدودیت در برخورداری از خطوط هوایی شده است. برای گسترش شبکه حمل و نقل هوایی ابتدا لازم است شرایط امنی برای پروازها برقرار شود. کشورهای قفقاز باید به این نکته توجه داشته باشند که امنیت پرواز هواپیماها سبب ثبات اقتصادی آنها خواهد شد که این خود نیز سبب برقراری ثبات سیاسی آنها خواهد شد.

طول راهها و حمل و نقل مسافر در جمهوری‌های ماورای قفقاز - ۱۹۹۰

شرح	واحد	گرجستان	آذربایجان	ارمنستان	جمع کل
طول جاده‌های 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 khozyastvo SSSR. 1990 Moskva.

حمل و نقل لوله‌ای در قفقاز شامل حمل و نقل گاز و نفت به شرح زیر است:

لوله نفت باکو-باطومی

این خط، اولین خط لوله انتقال نفت در اتحاد شوروی سابق است. در آغاز، این خط لوله برای پمپاژ نفت سفید از باکو به باطومی، تحت نظارت و رهبری مهندس و دانشمند معروف روس به نام و. شوخوون، در سالهای ۱۹۰۶-۱۸۹۶ احداث و از سال ۱۹۰۷ مورد بهره‌برداری قرار گرفته است. از سال ۱۹۳۰ به بعد از این لوله برای انتقال نفت خام استفاده می‌شود. این خط لوله از باکو تا باطومی در طول خط آهن آذربایجان-گرجستان کشیده شده و نفت

را از دریای خزر به ساحل دریای سیاه می‌رساند. طول خط لوله ۸۶۷ کیلومتر است. در طول خط لوله دو کنتور نصب شده است یکی در گنجه و دیگری در گرجستان و در ناحیه خاشوری. علاوه بر آن یک ایستگاه پمپاژ اصلی و ۱۳ ایستگاه پمپاژ بین راهی برای انتقال نفت به پالایشگاه باطومی احداث شده است. پس از برقراری حکومت شوروی در آذربایجان، صنایع نفت گسترش یافت، احداث خط لوله دوم انتقال نفت بین باکو- باطومی ضرورت پیدا کرد. به همین سبب در ۱۹۲۷ پالایشگاه نفت باطومی احداث و در ۱۹۲۸ کار لوله گذاری خط دوم انتقال نفت باکو- باطومی به طول ۸۲۲ کیلومتر آغاز شد. در ۱۳ فوریه سال ۱۹۳۰ این خط لوله به بهره‌برداری رسید. لیکن پس از آغاز جنگ جهانی دوم برای تأمین لوله مورد نیاز انتقال نفت پالایشگاههای جنوب روسیه از آستاراخان به ساراتف، در سال ۱۹۴۲ لوله‌های کارگذاری شده خط دوم برچیده و در آنجا مورد استفاده قرار گرفت.

از خط لوله انتقال نفت باکو - باطومی اصولاً نفت استخراج شده از منابع قاراداغ، بی‌بی‌هیبت، اومباکو، غازان بولاغ و همچنین نفتی که از گروزی به باکو آورده می‌شد، پالایش می‌شود. در سالهای ۶۴-۱۹۵۶ تأسیسات انتقال نفت این خط لوله مورد بازسازی قرار گرفته و تأسیسات جدیدی بر آن افزوده شده است. با توجه به تحمیل اراده ترکیه مبنی بر جلوگیری از عبور کشتی‌های نفتکش از تنگه‌های بسفر و داردانل به جهت حفظ محیط زیست، فروپاشی شوروی و نقش اندک گرجستان در دریای سیاه امکان نقل و انتقال نفت از این لوله اندک و در پایین‌ترین حد قرار دارد. قرارداد اخیر آذربایجان با کنسرسیوم نفتی و برنامه انتقال نفت آذربایجان از طریق ترکیه به دریای مدیترانه، به نظر می‌رسد که این خط لوله (باکو- باطومی) اهمیت خود را از دست بدهد بویژه آنکه پس از فروپاشی شوروی و شرایط بد اقتصادی گرجستان، امکان دارد که انتقال نفت خام به پالایشگاه باطومی متوقف بشود.

در قفقاز ۲ منبع عمده استخراج و تولید گاز طبیعی وجود دارد، یکی در قفقاز جنوبی در قاراداغ (اطراف باکو) و دیگری در قفقاز شمالی در گروزی. این منابع، گاز مورد مصرف ارمنستان، گرجستان و آذربایجان را تأمین می‌کنند. مقداری از مصرف گاز قفقاز نیز از خط لوله آسیای مرکزی - روسیه از طریق ساراتوف و استاوروپول تأمین می‌شود.

لوله انتقال گاز قفقاز جنوبی

این خط لوله که از مهمترین منابع تأمین گاز طبیعی مورد مصرف قفقاز جنوبی به‌شمار می‌رود، به نام «قاراداغ - آقاستفا - تفلیس - ایروان» است که یکی از خطوط عمده انتقال گاز طبیعی در اتحاد شوروی سابق و تنها لوله گاز طبیعی در قفقاز جنوبی است که به‌منظور تأمین سوخت

صنایع و مصارف شهری و روستایی در سالهای ۵۹-۱۹۵۷ احداث شده است. طول خط لوله در اراضی آذربایجان (مسیر قاراداغ آقاستفا) ۴۲۵ کیلومتر است. این شبکه در نزدیکی آقاستفا به دو قسمت منشعب می‌شود. یک شاخه به طول ۱۰۷ کیلومتر به تفلیس و شاخه‌ای دیگر به طول ۱۷۰ کیلومتر به ایروان می‌رود. قطر این لوله ۷۰۰ میلی‌متر است.

تا سال ۱۹۷۰ از این خط لوله اصولاً گازهای استخراج و تولیدشده از منابع گاز قاراداغ، جزیره قوم، کورسنگی، قاراباغلی و قالماس انتقال می‌یافت. از اکتبر سال ۱۹۷۰ تا ۱۹۸۰، خط لوله انتقال گاز ایران - شوروی (به طول ۶۹۷ کیلومتر و به قطر ۱۲۰۰ میلی‌متر) از نزدیکی شهر قاضی محمد با این لوله به هم متصل می‌شدند. پس از قطع انتقال گاز ایران به شوروی، همان لوله قدیمی مورد استفاده قرار می‌گیرد. پس از جنگ آذربایجان و ارمنستان در سال ۱۹۸۸ و تحریم اقتصادی ارمنستان توسط آذربایجان، جریان انتقال گاز به ارمنستان متوقف شده است، علاوه بر آن لوله فرعی انتقال گاز به قره‌باغ نیز مسدود شده است. انتقال گاز به گرجستان از طریق آذربایجان به دلیل مسائل ناشی از فروپاشی شوروی، جنگهای داخلی در قفقاز، تخریب در لوله‌های نفت و گاز و مسائل دیگر قطع شده است. به طوری که صنایع منطقه نیازمند گاز فعالیتشان متوقف شده است. در گرجستان و ارمنستان بحران انرژی، از مهمترین بحرانهایی است که بویژه در زمستان سرد منطقه، سبب نابودی منابع جنگلی شده است.

حمل و نقل انرژی و بحران در قفقاز

در جمهوری ارمنستان و گرجستان به عنوان کشورهای واردکننده انرژی بویژه نفت و گاز، به علت شرایط خاصی که این کشورها دارند، حمل و نقل انرژی دچار اشکال شده است. ارمنستان که قبلاً سوخت مورد نیاز خود را از آذربایجان وارد کرده و علاوه بر تأمین مصارف خانگی و صنعتی، نیروگاههای حرارتی خود را تغذیه می‌کرد، در اثر تحریم اقتصادی توسط آذربایجان و قطع لوله انتقال گاز از باکو به ایروان و عدم ارسال نفت و مشتقات آن بسیاری از واحدهای صنعتی و نیروگاههای حرارتی خود را تعطیل کرده است. به همین جهت ارمنستان برای تأمین سوخت ناگزیر به فکر راه‌اندازی مجدد نیروگاه اتمی قبلی و ایجاد نیروگاههای اتمی جدید افتاده است. برای همین منظور روسیه و امی به مبلغ ۱۱۰ میلیارد روبل را به ارمنستان وعده داده است که ۶۰ میلیارد روبل آن برای راه‌اندازی مجدد راکتور اتمی تعطیل شده به کار خواهد رفت. این کشور برای تأمین نیاز برق خود، با قراردادهایی که با ترکمنستان منعقد کرده با ایجاد خط انتقال نیرو از ترکمنستان به ارمنستان از طریق ایران ۲۰۰ مگاوات برق را دریافت خواهد کرد. قریب‌ترستان نیز برای تأمین انرژی الکتریسیته ارمنستان اعلام آمادگی کرده است. از طرفی در >

حاضر ارمنستان برای تأمین الکتریسیته موردنیاز دست نیاز به ترکیه (دشمن دیرینه خود) دراز کرده است. ترکیه قرار است مقداری از برق ارمنستان را تأمین کند و به همین سبب آنکارا در حال از دست دادن اعتبار و نفوذ خود در آذربایجان است.^۱ این امر بیشتر در اثر فشارهایی است که آمریکا به ترکیه می‌آورد که در تأمین غلات و سوخت ارمنستان کوشا باشد.

کمیود مواد سوختی در گرجستان در اثر محاصره راههای ارتباطی این کشور با شمال (روسیه) و جنوب (ارمنستان و آذربایجان) است. به علت کمیود شدید انرژی در گرجستان، برق تولیدی به اندازه‌ای کم است که حتی کفاف ادامه فعالیت واحدهای تولید مواد غذایی مورد مصرف (نان) را نیز نمی‌دهد. در بخشهایی از پایتخت برق برای روشنایی هم کم است. به همین سبب مردم برای تأمین سوخت مورد نیاز، ناگزیر درختان جنگلها را قطع و به مصرف می‌رسانند. خط انتقال گاز ترکمنستان به قفقاز نیز در اثر عدم توانایی پرداخت هزینه گاز مصرفی توسط آذربایجان و گرجستان و نیز عدم پرداخت حق ترانزیت ازبکستان توسط ترکمنستان، در حال تعطیل است. در جمهوری آذربایجان کمیود سوخت و مواد خام، سبب تعطیلی واحدهای صنعتی چندی از جمله کارخانه اکسید آلومینیوم گنجه خواهد شد که به نوبه خود از بزرگترین مؤسسات صنعتی آذربایجان است.

یکی از تبعات شدید بحران در منطقه قفقاز، حمل و نقل انرژی است. در اوایل درگیری آذربایجان - ارمنستان، تحریم اقتصادی ارمنستان توسط آذربایجان، سبب قطع راههای ارتباطی و قطع صدور انرژی ارمنستان و در نتیجه تشدید جنگ در منطقه و گسترش آن شد. به طوری که از پتانسیلهای بسیار راههای ارتباطی عمده و اصلی قفقاز جنوبی استفاده چندانی به عمل نمی‌آید. قطع ارتباط نخجوان با آذربایجان توسط ارمنستان، به تلافی همین مسئله صورت گرفته است. هم ارمنستان و هم گرجستان، برای تأمین انرژی مورد نیاز خود، به منابع گاز جمهوری اسلامی ایران چشم دوخته‌اند. مقامات هر دو کشور و حتی آذربایجان، در موارد متعددی اعلام کرده‌اند که خواهان گسترش روابط اقتصادی و فرهنگی با ایران برای تأمین سوخت و انرژی موردنیاز خود هستند. رئیس جمهوری ارمنستان اعلام داشته است «ایران در آینده راه بسیار مهم ارتباطی ارمنستان با دنیای خارج خواهد بود» ایشان جهت دریافت کمکهای انساندوستانه و سوخت برای کشورش از جوامع بین‌المللی استمداد کرده است. ایالات متحده با برقراری ارتباط نزدیک با ارمنستان و کمکهای مالی و نظامی به این جمهوری، خواهان تحمیل اراده سیاسی به منطقه و گسترش نفوذ خود است. به همین سبب با عبور خط لوله نفت آذربایجان از ایران

۱. عدم موفقیت ترکیه برای به دست آوردن سهام بیشتر در کنسرسیوم نفتی آذربایجان با شرکت‌های خارجی از تبعات کاهش نفوذ ترکیه است.

مخالفت کرده و می‌خواهد خط لوله نفت آذربایجان از طریق ارمنستان به ترکیه برود که در آن صورت هم ترکیه و هم ارمنستان در معادلات سیاسی قفقاز براساس اراده سیاسی ایالات متحده گام خواهند زد.

آذربایجان در قفقاز جنوبی و چین در قفقاز شمالی از تولیدکنندگان انحصاری نفت و گاز در منطقه قفقاز هستند. فروش نفت و گاز از منابع عمده درآمد این جمهوری‌هاست. هر دو جمهوری در مناسبات بین واحدهای سیاسی اتحادشوروی سابق، مازاد تولیدات خود را در یک سیستم برنامه‌ریزی متمرکز دولتی به سایر واحدها می‌دادند. در حال حاضر در یک سیستم اقتصادی بازار، آنها می‌خواهند مازاد تولیدات خود را به بازار عرضه کنند، اما هیچ‌کدام از آنها به دریای آزاد راه ندارند. بنابراین برای عرضه مازاد تولید خود ناگزیر به حمل و نقل لوله‌ای از مبداء تا بندر آزاد هستند. به این ترتیب گرفتاری‌ها آغاز می‌شود.

در قفقاز شمالی جمهوری چین در ترکیب فدراسیون روسیه ناگزیر است به‌عنوان یک واحد مکمل و محصور در خشکی، تابع سیاستهای مسکو باشد. به همین سبب چچنها از سه قرن پیش تاکنون با روسها در تضادند و می‌خواهند مستقل باشند. بحران موجود در چچن در حال حاضر عمدتاً نشأت گرفته از منابع و ظرفیتهای تولیدی نفت و گاز آن است.

حمل‌ونقل دریایی قفقاز از طریق دریای خزر به‌عنوان یک دریای بسته در شرق و دریای سیاه به‌عنوان یک دریای آزاد در غرب، امکان‌پذیر 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 ماهاج‌قلعه (مرکز داغستان). خطوط کشتیرانی از این بنادر به سایر بنادر دریای خزر به ترتیب زیر است:

از بندر باکو به: کراسنودسک (۲۹۸ کیلومتر)، بکداش (۳۰۲ کیلومتر)، گوری‌یف (۱۳۵۰ کیلومتر)، آستاراخان (۸۶۱ کیلومتر)، ماهاج‌قلعه (۵۰۹ کیلومتر)، لنکران (۲۲۴ کیلومتر)، آستارا (۲۴۴ کیلومتر) و انزلی (۳۳۵ کیلومتر).

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

از بندر ماهاج‌قلعه به: آستاراخان (۴۳۱ کیلومتر)، آق‌تائو (۳۷۵ کیلومتر)، گوری‌یف

(۶۹۰ کیلومتر)، بکداش (۵۰۰ کیلومتر)، کراسنودسک (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- دن 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- دن در خاک فدراسیون روسیه و نیز محدودیت‌هایی که برای ترانزیت کالا وجود دارد، هزینه‌های حمل‌ونقل بالاست. علاوه بر آن، مسکو در زمانهای موردنظر خود، اراده سیاسی خود را به منطقه تحمیل می‌کند. به همین سبب در دریای خزر، خطوط کشتیرانی داخلی می‌تواند کارایی بیشتری داشته باشد.

دریای سیاه

سواحل قفقاز در دریای سیاه از جنوبی‌ترین نقطه غربی گرجستان (در نقطه مرزی گرجستان - ترکیه) آغاز و تا تنگه کرچ (بین دریای آزوف و سیاه) ادامه دارد. در این خط ساحلی (به طول تقریبی ۶۵۰ کیلومتر) به ترتیب بنادر باطومی، پوتی، سوخومی، (در گرجستان)، سوچی، توآپسه، نووروسیسک (در روسیه) قرار دارند. خطوط کشتیرانی بین بنادر دریای سیاه در منطقه قفقاز شامل: باطومی 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 حمل‌ونقل دریایی است، لکن به دلیل شرایط ژئوپلیتیک موجود در منطقه، نقش اندکی در حمل‌ونقل بین بنادر و پسکرانه‌های ساحلی قفقاز دارد. در دوران شوروی حدود ۲۵ درصد واردات و ۵۰ درصد صادرات شوروی سابق از طریق دریای سیاه انجام می‌شده است. کالاهایی چون غلات، نفت، ذغال‌سنگ، نمک، فلزات و سایر کالاها در این دریا حمل‌ونقل می‌شود.

حمل‌ونقل رودخانه‌ای

در منطقه قفقاز تنها مسیر رودخانه‌ای قابل کشتیرانی رودخانه کورا در خاک جمهوری آذربایجان است. این مسیر از دریای خزر تا یولاخ در چهل و پنج کیلومتری شرق گنجه امتداد دارد. در این مسیر از خلیج قولتوق در دریای خزر (بین باکو و لنکران) بنادر رودخانه‌ای عبارت‌اند از بانکه، تاتارمحل، سالیان، علی‌بایراملی، صابرآباد، یولاخ.

حمل و نقل دریایی و نقش ژئوپلتیک آن

باتوجه به شرایط منطقه، وجود دو کشور محصور و نیمه محصور در خشکی در قفقاز جنوبی (ارمنستان و آذربایجان) و جمهوری خودمختار داغستان، چچن، اینگوش، اوستیای شمالی، کاباردینو-بالکار، قره‌چای چرکس و آدیغه در قفقاز شمالی، بحرانهای 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 واحدهای سیاسی قفقاز شمالی به دلیل محدودیتهایی که در قالب فدراسیون روسیه و سیاستهای مسکو برای آنها پیش آمده، استفاده از پتانسیل کامل دریایی برای آنها 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 پیمان 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 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 است، لیکن روسیه همیشه به این توافق اعتراض داشته است. روسیه ادعا می‌کند که دریای خزر یک دریای بسته است و برخلاف دریاها، آزاد، رژیم حقوقی آن 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 بیشتر مایل است که نفت آذربایجان با رضایت مسکو و از طریق خاک ارمنستان و گرجستان به بندر باطومی یا از طریق ارمنستان به ترکیه منتقل شود. در مواردی نیز روسیه مسیر داغستان، چچن و بندر نووروسیسک در دریای سیاه را پیشنهاد می‌کند؛ اما بحران چچن مانع این طرح شده است. در هر حال روسیه مانع بسیار بزرگ و سرنوشت‌ساز در انتقال نفت دریای خزر است. زیرا وزارت امور خارجه 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 ارمنستان، نفت آذربایجان از ترکیه عبور داده شود زیرا این کشور در انتظار درآمدهای کلان از ترانزیت خط لوله نفت آذربایجان 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 اکراین سبب شده که روسیه بنادر مهم خود (اودسا، سواستوپل) را در دریای سیاه و آزوف از دست بدهد و به بنادری چون نووروسیسک، توآپسه و سوچی متکی شود. اختلاف بر سر تقسیم ناوگان دریای سیاه بین اوکراین و روسیه، 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 بحرانه‌های حاصل از جنبشهای جدایی طلبی در آبخازیا بی ارتباط با این مسئله نیست. به همین سبب روسیه پس از دریافت اطمینان از گرجستان در زمینه امتیاز نگهداری پایگاه نظامی خود در این بندر، مسئله آبخازیا فروکش کرده است.

جمع بندی و نتیجه گیری

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 ارتباط نیستند. حمل و نقل انرژی شامل خطوط انتقال گاز، نفت و الکتریسیته در حال حاضر در حالت بسیار بحرانی قرار دارد. خط انتقال نفت آذربایجان مسئله‌ای پیچیده را به وجود آورده است که مسکو در پی تحمیل اراده سیاسی خود بر آن است. تصمیم آذربایجان به انتقال نفت منابع دریای خزر به اروپا از طریق خط لوله ایران - ترکیه، سبب اعتراض روسیه 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 می‌کند که در ارتباط با استخراج و تولید نفت در آذربایجان است. خروج بندر مهم سوخومی در آبخازیا 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. 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 همناویی با مسکو، موقعیت مناسبتری را به دست آورده است. آمریکا و روسیه، ترکیه را برای تأمین نیازهای انرژی و غذایی ارمنستان با استفاده از راههای ارتباطی این کشور، تحت فشار قرار داده‌اند. این عوامل، نشان‌دهنده نقش مهم حمل و نقل

و ارتباطات در قفقاز است. 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 راه‌آهن 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 اتحادشوروی سابق قابلیت بهره‌برداری داشته است. عدم برخورداری این راههای ارتباطی از حداقل استانداردهای بین‌المللی جاده‌ای و راه‌آهن، از قبیل علائم رانندگی، تابلوهای کیلومتر، ایستگاههای تهیه سوخت و مکانهای استراحت، سبب بروز مشکلات زیادی در بهره‌برداری از آنها در حال حاضر شده است. عدم تطبیق عرض خط‌آهن جمهوری‌های اتحادشوروی 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 شده است. حمل و نقل دریایی منطقه، اگرچه در دریای سیاه در حال گسترش است، لیکن در دریای سیاه با وجود پتانسیل بسیار، هنوز دارای محدودیتهایی است که از جمله علایق ترکیه در بهره‌برداری از آبراهه دریای مرمره از طریق تنگه‌های بوسفور و داردانل است که پس از فروپاشی اتحادشوروی و انحلال پیمان ورشو به ایفای نقش پرداخته است. ترکیه برای بهره‌برداری از حق ترانزیت حمل و نقل دریایی و تحمیل اراده خود و نقش ژئوپلتیک اینگونه حمل و نقل، در حال حاضر به ایفای نقش پرداخته است.

ترکیه در اوایل سال ۱۹۹۴ اعلام کرد که با انتقال نفت جمهوری‌های آذربایجان و قزاقستان از تنگه بوسفور 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 بوسفور را دارند، ترکیه اجازه دریافت حق ترانزیت را ندارد. به همین سبب ترکیه مایل است از این حق استفاده کند.

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 به‌عنوان 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 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. به‌وجود آوردن شرایط بهره‌برداری مجدد از خط آهن سراسری قفقاز، امکان ارتباط این منطقه را با استفاده از شبکه راه آهن سراسری ایران با آسیای مرکزی فراهم خواهد ساخت. جاده‌ها همیشه شاه‌رگهای حیاتی و پل‌های ارتباطی دوستی بین ملت‌ها بوده‌اند.

منابع

1. Soviet Union - A Geographical survey, Progress Publishers, 1976, Moscow.
2. Economic Geography of the USSR, 1976, Moscow.
3. Narodnoe Khozyastvo SSSR, 1989, Moscow, 1990.
4. Atlas, Azerbaykhanskoe SSR. Baku-Moscow, 1969.

۵. روزنامه اطلاعات در سالهای ۱۳۷۰ تا ۱۳۷۳.