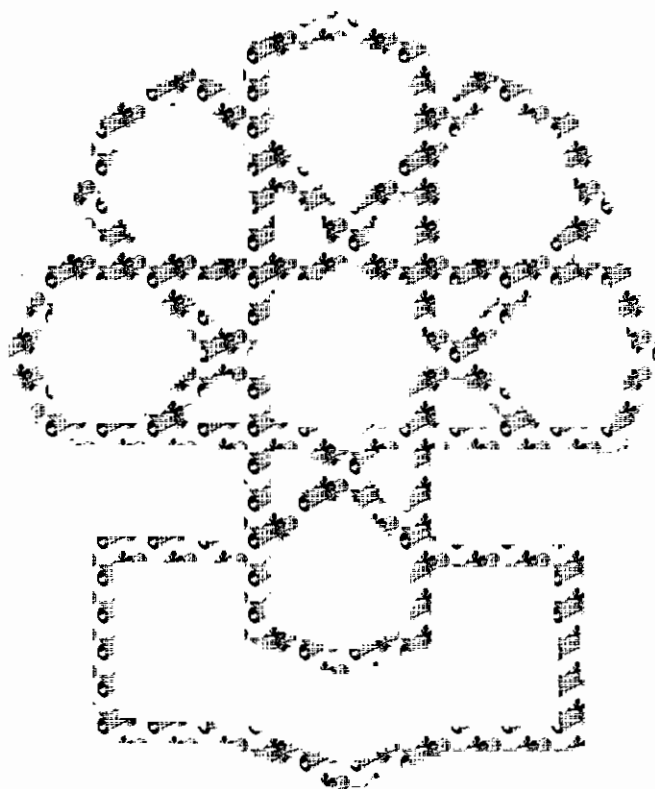


۷۵۹۱



شماره ۲۱۰۱

سرخس؛ پل ارتباط ایران با آسیای میانه



معاونت پژوهشی
فروردین ۱۳۷۶

کار: گروه (۱) خدمات پژوهشی

کد گزارش: ۱۳۰۲۱۶۷

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی
کتابخانه و واحد اسناد و اطلاع رسانی فارابی
شماره: ۱۳۳۴۳
تاریخ: ۲۹/۱/۷۶

فهرست مطالب

۳	مقدمه
۵	فصل اول: سرخس
۵	بخش اول: بررسی تاریخی
۵	۱-۱- عصر طلایی سرخس (قرن دوم تا ششم هجری)
۷	۱-۲- از سرخس ناصری تا ظهور کمونیست‌ها
۹	۱-۳- سرخس در عصر کمونیست‌ها، از ظهور تا سقوط
۱۱	بخش دوم: سرخس قبل و پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی
۱۱	۱-۲- جمعیت و بافت قومی
۱۷	۲-۲- موقعیت جغرافیایی
۱۷	۳-۲- امکانات و ذخایر زیرزمینی
۱۸	۴-۲- آب، خاک، هوا
۲۲	۵-۲- مسکن
۲۳	۶-۲- وضع فعالیت و اشتغال
۲۵	۷-۲- فرهنگ و آموزش
۳۰	۸-۲- مشاهیر ادب و فرهنگ سرخس
۳۲	۹-۲- زیر ساخت‌های اقتصادی خراسان
۳۸	بخش سوم: بررسی موقعیت ژئواستراتژیکی سرخس
۳۸	۱-۳- تسهیلات ارتباطی
۴۴	۲-۳- انرژی
۴۶	۳-۳- نگرش طرح توسعه و عمران شهر مشهد به محور سرخس - مشهد
۴۶	۴-۳- توریسم
۴۸	فصل دوم: سرخس پل رابط ایران
۴۸	بخش اول: کشورهای آسیای مرکزی و ویژگی‌های جغرافیایی
۴۸	مقدمه
۴۸	۱-۱- موقعیت جغرافیایی
۴۹	۲-۱- جمعیت و سرزمین

۳-۱- سیمای اقتصادی عمومی جمهوری‌ها	۵۰
۴-۱- تخصص تولیدی، اشتغال و سطح دستمزدها	۵۷
۵-۱- منابع نفت و گاز و چگونگی بهره‌برداری از آن	۵۸
۶-۱- وضعیت عرضه و تقاضای ذخایر نفت و گاز در کشورهای آسیای میانه	۶۰
بخش دوم: بررسی موقعیت ژئواستراتژیکی (ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی) آسیای مرکزی	۷۴
۱-۲- موقعیت ژئواکونومیک	۷۴
۲-۲- موقعیت ژئوپلیتیک	۷۵
۳-۲- موقعیت گرهگاهی ویژه	۷۵
۴-۲- ایران پل استراتژیک آسیای مرکزی	۷۶
۵-۲- سرخس پل رابط ایران	۷۹
۶-۲- ویژگی‌های جغرافیای اقتصادی (ژئواکونومیکی) کشورهای آسیای مرکزی	۸۱
۷-۲- ظرفیت‌های بازرگانی خارجی کشورهای آسیای مرکزی	۹۲
۸-۲- چشم‌انداز آینده بازرگانی خارجی در آسیای مرکزی	۹۴
بخش سوم: بررسی آثار متقابل منطقه ژئواستراتژیک آسیای مرکزی	
به جمهوری اسلامی ایران و سایر کشورها	۱۰۲
۱-۳- محور چین- آسیای مرکزی	۱۰۲
۲-۳- محور ترکیه- آسیای مرکزی	۱۰۵
۳-۳- محور افغانستان- پاکستان- آسیای مرکزی	۱۰۵
۴-۳- محور ایران- آسیای مرکزی	۱۰۶
۵-۳- ارتباط هوایی	۱۰۷
۶-۳- ارتباطات زمینی	۱۰۹
فهرست منابع	۱۱۴

نظر به اهمیت ویژه‌ای که شهرستان سرخس هم اکنون و در گذشته داشته لازم است محققین و دانش پژوهان در ابعاد، مختلف اهمیت این منطقه مهم و استراتژیک را تبیین نمایند. خوشبختانه در جریان افتتاح راه آهن مشهد-سرخس-تجن تا حدودی سرخس به جهانیان معرفی شد. جزوه حاضر کار کوچکی است که با همکاری صمیمانه مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی و با اخذ رهنمود از جناب آقای دکتر ساعی و سایر اساتید دانشگاه آزاد اسلامی به عنوان پایان‌نامه کارشناسی ارشد علوم سیاسی تهیه شده است. در این پژوهش‌نامه علاوه بر این که شهر سرخس از جهات تاریخی مورد عنایت قرار گرفته است، ابعاد فرهنگی، سیاسی و اقتصادی آن در ارتباط با جمهوری اسلامی ایران و نقش این منطقه به عنوان پل رابط ایران مورد بررسی قرار گرفته است. تلاش‌هایی از سوی آستان قدس رضوی به منظور استفاده بهتر از توان‌های بالقوه این شهر صورت می‌گیرد. ایجاد منطقه ویژه اقتصادی، احداث فرودگاه بزرگ، ایجاد آزادراه و بالاخره احداث سد هریرود (دوستی) از جمله کارهای مشترک دولت و آستان قدس است.

احداث راه آهن، گمرک از کارهای اساسی دولت برای ارتباط شرق و غرب عالم است که علاوه بر برقراری روابط مناسب سیاسی میان دول ذی‌نفع می‌تواند از بابت حق ترانزیت کالا ارزش قابل توجهی نصیب کشور ما نماید.

با فعال شدن منطقه آزاد تجاری و استفاده مطلوب از ظرفیت راه آهن علاوه بر آنچه در طرح‌های مربوط به منطقه آزاد آمده است، ایجاب می‌کند بخش خصوصی و دولت نیز از توان‌های موجود و آتی سرخس چه در بخش بازرگانی و حمل و نقل و چه در بخش توریسم، از هم اکنون به فکر سرمایه‌گذاری باشد.

در کنار فعالیت‌های اقتصادی باید به مسائل امنیتی چه امنیت اجتماعی و ملی و چه امنیت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، عنایت ویژه‌ای بشود که از هم اکنون در این رابطه تصمیمات جدی اتخاذ می‌شود و امید است با سرمایه‌گذاری خوبی که دولت و آستان قدس در این منطقه انجام داده‌اند بهره‌برداری کامل اقتصادی و فرهنگی مطلوبی در آینده داشته باشیم.

پی‌گیری‌ها و تلاش‌هایی جهت توسعه فرهنگی و مقابله مستمر با تهاجم فرهنگی احتمالی،

ناشی از حضور ملل دیگر در این منطقه و شهرستان مشهد در دست اقدام می باشد تا نگرانی مردم از دگرگونی فرهنگی را کاهش دهد.

از همکاری های مستمر مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی به ویژه همکاری و مساعدت آقای مهندس ملایری، آقای معادی رودسری، آقای حسابی، آقای رستمی و سایر برادران تشکر می کنم. همچنین از جناب آقای دکتر رضویان ریاست محترم دانشگاه، جناب دکتر ساعی و دکتر رحمانی اساتید محترم دانشگاه به خاطر راهنمایی ها و همکاری های مستمر تشکر و قدردانی می شود.

فصل اول: سرخس

بخش اول: بررسی تاریخی

۱-۱- عصر طلایی سرخس (قرن دوم تا ششم هجری)

«ایران در دهه دوم هجری و در زمان حکومت خلیفه دوم به وسیله مسلمین فتح شد. در این دوره مرو شهری آباد بود و نیشابور شهری فراخ و آبادان. بدون شک ارتباط بین آنها بسیار بود و شاهراه بین آن دو از عبور و مرور قوافل و کاروانیان، نیک منتفع می‌گشت. سرخس در نیمه راه این دو، از این مزایا سهمی‌گران داشت و از قرائن چنین برمی‌آید که سرخس آبادانی قابل توجهی داشته است». شاید به توان وجود فضل بن سهل سرخسی، وزیر با تدبیر مامون را نیز در آبادانی سرخس دوره عباسیان مؤثر دانست. برای آگاهی بیشتر از یادداشت‌های نویسندگان استفاده می‌کنیم. یعقوبی جغرافی‌شناس قرن سوم می‌نویسد: «سرخس سرزمینی باشکوه و شهر آن بزرگ است و در بیابانی ریگزار واقع است، و مردمی به هم آمیخته در آن سکونت دارند. عبدالله بن خازم سلمی در خلافت عثمان آن را فتح کرده، و آب مشروب اهالی از چاه‌هاست و نهری و چشمه‌ای ندارد و قومی در آن سکونت دارند و مبلغ خراج آن یک میلیون درهم و ضمیمه خراج خراسان است».

ابوالحق ابراهیم اصطخری یکی دیگر از نویسندگان نیمه اول قرن چهارم درباره این شهر اطلاعات جالب و متنوعی داده است از آن جمله:

«سرخس شهری است میان نیشابور و مرو، در هامونی نهاده و آب روان ندارد و مگر آن قدر که گفتیم، از پوشش زیادت‌آید و کشاورزی همه بخش باشد و این شهر چند نیمه مرو بود و شهر آبادان است و هوا و خاکی درست دارد، چراخورها فراوان بود در نواحی و کار ایشان بیشتر بازرگانی شتر باشد و آب چاه‌خورند و خراس‌ها دارند»^۱.

صاحب حدودالعالم درباره سرخس چنین می‌گوید:

«سرخس شهری است بر راه اندر و اندر میان بیابان نهاده و ایشان را یکی خشک‌رود است که اندر میان بازار می‌گذرد و به وقت آب‌خیز اندرو آب‌رود و بس و جای با کشت و برز بسیار است و مردمان قوی ترکیب‌اند و جنگی و خواسته ایشان شتر است»^۲.

۱. ابوالحق ابراهیم اصطخری، المسالك والممالك - ص ۲۱۱.

۲. حدودالعالم، ترجمه میرحسین شاه.

به استناد آنچه در بالا نقل شد به این حقیقت می‌رسیم که سرخس در قرون سوم و چهارم هجری شهری است لایق اعتنا و توجه خاص. جغرافی‌شناسان آن عصر بایان ساده‌ای توانسته‌اند خصوصیات و کیفیات جغرافیای طبیعی، انسانی و شهری سرخس را توصیف کنند. از قرن سوم هجری تحولات بیشتری در شرق و غرب سرخس به وجود آمده است. گاه نیشابور و زمانی مرو مرکز خراسان بوده و به هر حال سرخس تا حدود زیادی تحت تأثیر شاهراه تجاری بین این دو شهر - یاراه ابریشم - قرار داشت. هرگاه که ارتباطات تجاری و دوستانه‌ای بین این دو شهر برقرار بود، سرخس نیرو می‌گرفت و گسترش می‌یافت، و زمانی که وضع اجتماعی یکی از این دو شهر دچار آشفتگی می‌گشت، سرخس نیز سیر قهقراپی پیش می‌گرفت. به همین مناسبت غالب کسانی که درباره سرخس اظهار نظر کرده‌اند به اهمیت ارتباطی این راه نظر داشته‌اند، از جمله ناصر خسرو می‌نویسد:

«در سنه سبع و ثلاثین و اربعمائه (۴۳۷)، بیست و سوم شعبان به عزم نیشابور بیرون آمدم، از مرو به سرخس شدم که سی فرسنگ باشد و از آنجا به نیشابور چهل فرسنگ است. روز شنبه یازدهم شوال در نیشابور شدم... حاکم زمان طغرل بیک بود برادر چغری بیک»^۱.

از کیفیت سرخس در قرون پنجم و ششم اطلاعات زیادی در اختیار ما قرار نگرفته است. ولی در پرتو حکومت سلجوقی - به خصوص در عصر سلطان ملک‌شاه و سلطان سنجر - و پدید آمدن امنیت و رواج بازار علم و تجارت می‌توان تصور کرد که شهرهای سرراه از جمله سرخس به پیشرفت قابل ملاحظه‌ای رسیده باشند. سلطان سنجر که از سال ۴۹۰ تا ۵۵۲ حکومت کرده است سال‌ها مرو را پایتخت خود قرار داده بود. توقف او در مرو نه تنها در آبادانی آنجا اثر کرد، بلکه در نتیجه امنیت و پیشرفتی که در این زمان پدید آمده بود، در شهرهای دیگر ایران از جمله سرخس - همسایه غربی مرو - نیز پیشرفت محسوسی باید پدید آمده باشد. چه برای اولین بار در این دوره است که در سرخس و حوالی آن به ساختمان‌های عظیمی که علی‌القاعده باید در پناه امنیت کامل و رفاه نسبتاً درخشانی پدید آمده باشد، بر می‌خوریم.^۲

از آثار زمان سلجوقی بقایای دو اثر بسیار نفیس یکی در سرخس به نام «مقبره لقمان بابا» و دیگری در نزدیکی آبادی چکودر، به نام «رباط شرف» به جای مانده است. در اواخر دوران سلطان

۱. سفرنامه حکیم ناصر خسرو، چاپ برلین، چاپخانه شرکت کاویانی، ص ۴.

۲. تاریخ معتبر ایران، عباس اقبال آشتیانی، به کوشش دبیر سیاقی، ص ۴۳۲.

سنجر وقایع ناگواری رخ داد که عواقب بسیار بدی برای شهرهای شاهراه خراسان از آن جمله سرخس داشت. «اتسزخوارز مشاه» امیر خوارزم، یکی از امرای مطیع و خراجگذار سلطان سنجر، در سال ۵۳۰ هجری سر به طغیان گذاشت و دعوی استقلال کرد و نهایتاً در جنگ قطوان به سال ۵۳۶ هجری شکست سختی را نصیب سپاهیان سلطان سنجر نمود و به شهرهای مرو و سرخس تاخت و آن حدود را قتل و غارت کرد. نهایتاً با شکست سلطان سنجر توسط غزها که در حدود بلخ سکونت داشتند، سرخس به وسیله غزان غارت شد و بنابه حدسی که آقای «گدار»^۱ زده است حتی بنای رباط شرف ممکن است به وسیله آنها صدمه دیده باشد.

۱-۲- از سرخس ناصری تا ظهور کمونیست‌ها

پس از آن که باروی سرخس در زمان عباس میرزا به کلی نابود شد و آنچه که از گذشته مانده بود ویران گشت، از آنجا که منطقه سرخس مرزی طبیعی بین نواحی ماورای تجن و داخله ایران به شمار می‌آمد، در زمان ناصرالدین شاه در فاصله تقریبی نیم‌میل در سمت چپ رودخانه تجن-در مکان تقریبی سرخس قدیم- قلعه عظیمی به شکل کثیرالاضلاع ساختند که به «قلعه ناصری» موسوم گشت. قلعه برای دفاع خود در برابر تهاجمات ترکمان‌های ناحیه مرو ۲۴ برج داشت که مجهز به وسائل استحفاظی و توپ جنگی بود. فضای درون قلعه وسعتی فراخ داشت و علاوه بر بناهای استحفاظی و مسکونی دارای زمینه‌های زراعی از جمله کشتزارهای سبزی و صیفی نیز بود. سید محمد لشکر نویس، وقایع نگار قشون ایران در لشکرکشی مرو (۱۲۷۷ ق) در ارتباط با مزارع درون قلعه چنین می‌نویسد:^۲

«...و چون خیار تازه کاشته بودند و آن روزها عمل آمده بود مقرب الخاقان سردار از آن خیار و بعضی سبزی‌آلات تازه که نمونه آبادی زیاد قلعه ناصری بود همراه خود آورده بود برای نواب والاحشمت الدوله و جناب قوام الدوله و اغلب روسا و سرکردگان قشون از خیار و سبزی تازه قلعه مبارکه ناصری به رسم یادبود فرستاد...».

در سال ۱۳۰۰ ق شخصی به نام لِسار^۳ به عنوان زمینه‌سازی برای توسعه‌طلبی روس‌ها از

1. Goodar

۲. سه سفرنامه، ص ۸۵

3. M.Iessar

سرخس دیدن کرده است و ضمن گزارش خود چنین می نویسد:

«ساخلوی نظامی موجود سرخس به عوض این که به عنوان عامل ترسی برای دشمنان ایران باشد، بیشتر به منزله مأمنی برای ایرانیان داخل حصار به شمار می آید و آنان عملاً خود را در داخل حصارهاشان محبوس کرده اند...».

از مضمون گزارش لیسار چنین برمی آید که قلعه ناصری - پس از گذشت سی و چند سال - هنوز هم بدون این که توسعه و گسترش بیابد به صورت یک ساخلوی ضعیف نظامی مورد استفاده بوده است و همین حقیقت به وضوح مبین رکود و رخوت این شهر در آغاز قرن چهارده هجری قمری می باشد. همان گونه که اشاره رفت، دولت روسیه برای توسعه نفوذ خود در ترکستان از زمان سلطنت ناصرالدین شاه به طور جدی دست اندرکار شد و در راه اقداماتی که مقامات ایران برای ایجاد امنیت منطقه ماورای تجن می نمودند، سنگ اندازی می کردند. این دولت به پیروی از همین سیاست بالاخره موفق شد که در سال ۱۲۷۰ ه. ق «خیوه» و در فاصله سال های ۱۲۸۱ و ۱۲۸۵ قمری تاشکند، سمرقند و بخارا را به تصرف خود درآورد و با استیلای براین نواحی به دره اترک و صحرای ترکمن نزدیک شود. روس ها برای بازکردن راه نفوذ خود به حوالی افغانستان و خراسان، تصمیم به سرکوبی ترکمانان گرفتند و بالاخره در سال ۱۲۹۸ در محل «گوک تپه» ترکمانان «تکه» را به کلی از پای درآوردند و بدین ترتیب عملاً بر بخشی از سرزمین ایران دست گذاردند. در آن زمان دولت ایران در نهایت ضعف به سر می برد و از شر ترکمانان به تنگ آمده بود. بدین امید که روس ها بتوانند به منطقه امنیتی بخشند، طبق معاهده ۱۲۹۹ قمری تسلط روس ها را بر منطقه تصرفی آنها که تا نزدیکی های تجن در شمال شرق ایران گسترش داشت، پذیرفت. روس ها به این حد هم اکتفا نکرده و در سال ۱۳۰۱ قمری شعاع نفوذ خود را به کنار رودخانه تجن رساندند و شاید با استفاده از خاک های خرابه های قدیم - که با حمله عباس میرزا بقایای آن به کلی نابود شده بود - قلعه ای نظامی برای خود در ساحل راست رودخانه در مقابل سرخس ایران - یعنی قلعه ناصری - ساختند و حتی بخشی از زمین های ساحل رودخانه را نیز در اختیار گرفتند.^۱

از زمانی که سرخس روس در ساحل شرقی رودخانه تجن ساخته شد، در واقع تمام اهمیت دیرین سرخس به عنوان یک شهر ارتباطی که بر چهارراه اقوام داشت و در دوران امنیت و اوج خود

۱. امان الله سبهد، مرزهای ایران و شوروی، تهران، تیرماه ۱۳۳۶، ص ۲۸.

امتیازهای بسیاری از این ارتباط نصیبش شده بود، به کلی از دست رفت و از آن پس به انزوای کامل گرایید و خاموش و بی حرکت و بی تکاپو شد.

۱-۳- سرخس در عصر کمونیست‌ها، از ظهور تا سقوط

وقتی سرخس چشم به قرن حاضر گشود دیهی بود منزوی و دورافتاده که حد شرقی آن براساس توافق مرزی بین ایران و روسیه به رودخانه تجن محدود می‌شد. مقارن همان ایام روس‌ها زمین‌هایی را که در مغرب رودخانه از سال‌ها پیش در اختیار گرفته بودند همراه با تأسیساتی که در آن احداث کرده بودند به ایران واگذار کردند.

در آستانه قرن چهاردهم ه. ق، پس از این که دولت روسیه نفوذ خود را تا کنار رودخانه تجن گسترش داد و ترکمانان را مطیع و منقاد ساخت، به بهای از دست رفتن سرزمین‌های گرانبهای ایران در ناحیه ماورالنهر و ماوراءتجن آرامشی پدیدار گشت.

در آغاز این دوره سرخس همانند دیگر دهات بزرگ ایران مرکز روستاهای اطراف بود و سکنة آن در امر دامداری که خود منبعث از محیط ناامن منطقه در گذشته و همچنین سازگاری محیط طبیعی با این فعالیت بود اشتغال داشتند. زراعت غالباً به صورت دیم در نواحی اطراف سرخس معمول بود و از آب رودخانه تجن نیز در امر زراعت در بخش‌های محدودی استفاده می‌کردند. سرخس از لحاظ بهداشتی در وضعیت مناسبی قرار نداشت و یکی از کانون‌های بزرگ مالاریاخیز خراسان و نیز مرکز امراض بومی متعددی از جمله نوعی سالک به نام «زخم سرخسی» بوده است و مردم غالباً برای فرار از این امراض به افیون و تریاک پناه می‌بردند.

در دوران سلطنت رضاخان تعدادی از تأسیسات و سازمان‌های اداری کشور در آن مستقر گردید. در اینجا می‌توان به عنوان قدیمی‌ترین مؤسسات اداری کشور از ادارات فرهنگ، مرزبانی، شهربانی، دارایی، ثبت احوال، پست و تلگراف و بخشداری یاد کرد. با تأسیس این سازمان‌ها ادارات سرخس از چهره تمام روستایی خود درآمد و صورت شهرکی یافت.

در این زمان اراضی خالصه سرخس به آستان قدس رضوی واگذار شد. به وسیله این سازمان جهدی برای بهره‌برداری بهتر از محیط زراعی آن به کار برده شد ولی در آغاز به مناسبت نداشتن متخصص و تجربه کافی توفیق فراوانی در انجام هدف‌های خود نیافتند.

در دوره رضاشاه، در توسعه شبکه راه‌های شوسه کارهایی انجام شد. در این زمان سرخس به وسیله یک راه شوسه خاکی که از گردنه مرزداران می‌گذشت - به طول حدود ۳۰ فرسنگ - با مشهد مرتبط بود ولی این راه غالباً از مسیر راه‌های کاروانی قدیم می‌گذشت و زیرسازی مناسب نداشت. در غالب ایام سال، به ویژه در فصل زمستان و هنگام بارندگی، به سختی مورد استفاده بود و حتی گاه ارتباط مردم سرخس با مشهد برای روزهای متوالی و گاه ماه‌ها قطع می‌شد. با این وصف به خوبی می‌توان تصور کرد که تا چه حدی این شهر با اتکا به امکانات محلی اسیر یک اقتصاد بسته بوده است.

با بروز جنگ جهانی دوم سرخس مانند دیگر نقاط ایران سال‌ها اسیر رکود بود و سیری به پیش نداشت. سیستم بهره‌برداری ابتدایی چه در امر زراعت و چه در امر دامداری امکانات مالی ضعیفی در اختیار منطقه قرار می‌داد و به خصوص سال‌های خشکسالی و یا سرماهای شدید مشکلات زیادی در پی داشت، لذا به تدریج جمعی از مردم سرخس به دیگر نواحی ایران مهاجرت نمودند. در سال ۱۳۵۰ برای بدست آوردن آب‌های عمیق، با حفر چاه‌های عمیق و استفاده از آنها در واحدهای زراعی مکانیزه، اقداماتی در سرخس صورت گرفت. مزارع کشاورزی جدید در حوالی سرخس، شکل کشاورزی حومه این شهر را عوض کرد و سرخس که مزارعش شکل‌های نامنظم و بی‌ترتیب داشت در پرتو شبکه آبرسانی دارای مزارعی با اشکال منظم هندسی گردید.

راه اساسی سرخس به مشهد به طول ۱۸۲ کیلومتر در سال ۱۳۴۶ به پایان رسید و در سال ۱۳۵۰ آسفالت بخش عمده‌ای از آن مورد بهره‌برداری قرار گرفت. از آن پس مردم با اطمینان خاطر می‌توانستند با مشهد و دیگر مراکز ایران مرتبط باشند.

از بررسی اجمالی جغرافیای شهری سرخس برمی‌آید که می‌توان در حال حاضر شهر را به دو بخش قدیم و جدید تقسیم کرد. بخش قدیم به اتکا امکانات محلی به تدریج پس از نشیب و فرازهای بسیار قوام گرفته و به تکامل خود گراییده است. ساکنین آن را جمعی تشکیل می‌دهند که ثمره فعالیت‌های اقتصادی آنان در حد پایینی بوده و نیازی فراوان به خدمات فرهنگی و بهداشتی دارند که به مناسبت انزوای شهر و سطح پست اقتصاد منطقه کمتر در اختیارشان قرار گرفته بود.

بخش جدید شهر با تکیه به امکانات اقتصاد مملکتی و مهاجرت‌هایی که بر اثر استقرار صنعت گاز در منطقه سرخس به این شهر صورت گرفته در چند سال اخیر به سرعت گسترش یافته است.

در این بخش هر یک از ادارات به غیر از ساختمان تأسیسات اداری، تعدادی منزل سازمانی برای کارمندان و اعضای خود ساخته‌اند.

در حال حاضر ۹۹ درصد خانوارهای ساکن شهرک‌های گاز و نفت را مهاجرین سایر شهرستان‌ها تشکیل می‌دهند که مهم‌ترین ناهمگنی فرهنگی (cultural Heterogeneity) در بین ساکنین شهر سرخس، میان ساکنین این شهرک‌ها از یک سو و سایر ساکنین از سوی دیگر به چشم می‌خورد. به دلیل شاغل بودن رؤسای تمامی خانوارهای ساکن شهرک‌ها و محل سکونت قبلی آنها که عمدتاً شهرهای بزرگ از جمله مشهد بوده است، میزان متوسط سواد آنان بالاتر از سایر ساکنین شهر است و در بین آنها تعداد قابل توجهی از متخصصین صنعت گاز و نفت وجود دارد که دارای موقعیت شغلی بالاتری هستند و در فرهنگ محاوره‌ای اهالی سرخس به «شهرک‌گازی» معروف شده‌اند.

بخش دوم: سرخس قبل و پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی

۱-۲- جمعیت و بافت قومی

منطقه اصلی مورد مطالعه، شهرستان سرخس است که تا سال ۱۳۷۰ بخشی از شهرستان مشهد محسوب می‌شده است و دارای یک شهر (شهر سرخس) و ۸۳ آبادی دارای سکنه در چهار دهستان به اسامی سرخس، قلعه قصاب، کند کلی و مرزداران بوده است. بخش سرخس در آمارگیری سال ۱۳۷۰ به صورت یک شهرستان مورد سرشماری قرار گرفت که دارای دو بخش شامل یک شهر و ۹۵ آبادی در ۶ دهستان بوده است.

۱-۱-۲- جمعیت شهری

تنها نقطه شهری، شهر سرخس است که پس از سرشماری سال ۱۳۵۵ به بعد جزء مناطق شهری کشور در آمده و قبل از آن روستایی بیش نبوده است. جدول شماره ۱ تعداد جمعیت و میزان رشد سالانه جمعیت شهر سرخس را از سال ۱۳۵۵ به بعد نشان می‌دهد:

جدول ۱- جمعیت متوسط رشد سالانه شهر سرخس طی

سال‌های ۱۳۳۵-۱۳۷۰

سال	جمعیت (نفر)	متوسط میزان رشد سالانه (درصد)
۱۳۳۵	۳۴۶۱	-
۱۳۴۵	۳۶۶۸	۰/۵۸
۱۳۵۵	۶۸۰۶	۶/۳۸
۱۳۶۵	۱۶۵۵۹	۹/۳
۱۳۷۰	۲۲۲۷۱	۶/۱

همان‌گونه که در جدول شماره ۱ دیده می‌شود میزان رشد جمعیت شهر سرخس از سال ۱۳۴۵ به بعد به نحو محسوسی رو به افزایش گذاشته است. در دوره ۱۰ ساله ۱۳۶۵-۱۳۵۵ که همزمان با گسترش فعالیت‌های مربوط به بهره‌برداری از منابع گاز بوده است به رقم بالای ۹/۳ درصد در سال رسیده است. از سال ۱۳۶۵ به بعد میزان رشد جمعیت سرخس تا حدودی رو به کاهش نهاد و به طور متوسط در دوره پنج‌ساله ۱۳۶۵-۱۳۷۰ به ۶/۱ درصد در سال رسید. این رقم خود یکی از میزان‌های بالای رشد جمعیت شهری کشور محسوب می‌شود و استمرار آن می‌تواند در یک دوره ۲۰ ساله جمعیت شهر سرخس را به حدود ۷۵ هزار نفر برساند.

با ملحوظ داشتن شهر سرخس به عنوان یک نقطه شهری در سال‌های سرشماری از سال ۱۳۴۵ به بعد، جمعیت شهرستان کنونی سرخس در آن سال‌ها در جدول شماره ۲ ارائه شده است:

جدول ۲- جمعیت شهر سرخس در مقایسه با روستای کنونی سرخس طی ۱۳۴۵-۱۳۷۰

سال‌های سرشماری	جمعیت شهر سرخس	جمعیت روستای کنونی سرخس	جمعیت محدوده شهرستان	نسبت جمعیت شهری به کل (درصد)
۱۳۴۵	۳۶۶۸	۲۱۳۹۱	۲۵۰۵۹	-
۱۳۵۵	۶۸۰۸	۲۶۷۳۶	۳۳۵۴۴	۲۰/۳
۱۳۶۵	۱۶۵۵۹	۳۵۹۰۲	۵۲۴۶۱	۳۱/۶
۱۳۷۰	۲۲۲۷۱	۳۷۷۹۳	۶۰۰۶۴	۳۷/۱

این ارقام در مجموع میزان رشد سالانه‌ای معادل ۳/۵۶ درصد برای دوره ۲۵ ساله ۱۳۴۵-۱۳۷۰ به دست داده که نشان می‌دهد منطقه، مهاجر فرست نبوده و در شرایطی که از لحاظ زیرساختی و اقتصادی توجه چندانی به آن نشده بود توان نسبتاً بالایی برای نگه‌داشت جمعیت از خود نشان داده است. این امر می‌تواند به عنوان یکی از عمده‌ترین نکات مثبت شهرستان کنونی سرخس در رابطه با توسعه منطقه‌ای و به ویژه ایجاد و گسترش فعالیت‌های محور سرخس-مشهد با کشورهای همسایه شمالی به حساب آید.

۲-۱-۲- جمعیت روستایی

همان گونه که در نقشه شماره ۱ دیده می‌شود، دهستان‌های «مرزداران» و «کندگلی» به جهت کویری بودن وسعتی به مراتب بیشتر از دهستان «قلعه قصاب» و مخصوصاً دهستان «سرخس» دارند.

نقشه ۱- دهستان‌های شهرستان سرخس

به رغم کم فعال بودن محور سرخس-مشهد، دهستان‌های واقع در بخش سرخس از نظر تعداد جمعیت وضع مشابهی نداشته‌اند. متوسط جمعیت آبادی‌های آن منطقه تنها در یک دهستان (مرزداران) کمتر از متوسط جمعیت آبادی‌های شهرستان و در سه دهستان دیگر بیش از آن بوده است. جدول شماره ۳ تعداد آبادی‌های هر دهستان و جمعیت آنها را در مقایسه با شهرستان مشهد به دست می‌دهد.

رده‌بندی جمعیت آبادی‌های این منطقه برحسب دهستان نشان می‌دهد که نوسان نسبت آبادی‌های کم جمعیت ۱ تا ۱۰۰ نفره در دهستان‌های تشکیل دهنده بخش سرخس بین ۳۷/۶ درصد در «مرزداران» و «سرخس» و ۱۷/۶ در «قلعه قصاب» قرار داشته است. در مقابل نسبت آبادی‌های بزرگ ۱۰۰۰ تا ۲۵۰۰ نفره با ۲۷/۶ درصد در دهستان «کندگلی» بیشترین و با ۲/۳ درصد در دهستان

جدول ۳- تعداد آبادی‌ها و جمعیت دهستان‌های بخش سرخس در مقایسه با شهرستان

مشهد

محدوده	تعداد آبادی‌ها	جمعیت آبادی‌ها (نفر)	متوسط جمعیت هر آبادی (نفر)
شهرستان مشهد	۱۲۴۳	۴۸۳۴۵۷	۳۸۹
بخش سرخس	۸۳	۳۵۰۶۱	۴۲۲
دهستان قلعه قصاب	۱۷	۹۵۸۴	۵۶۴
دهستان سرخس	۸	۴۳۷۱	۵۴۶
کندگلی	۱۵	۹۵۵۶	۶۳۷
مرزداران	۴۳	۱۱۵۵۰	۲۶۹

«مرزداران» کمترین مقدار را دارا بوده است. جدول شماره ۴ آبادی‌های منطقه سرخس را به تفکیک دهستان بر حسب جمعیت در سال ۱۳۷۰ نشان می‌دهد:

جدول ۴- آبادی‌های منطقه سرخس به تفکیک دهستان بر حسب اندازه جمعیتی آنها در سال ۱۳۷۰

کل آبادی‌ها	جمع	قلعه قصاب	کندگلی	سرخس	مرزداران
کمتر از ۱۰۰ نفره	۲۵	۳	۳	۳	۱۶
۱۰۰ تا ۳۵۰ نفره	۱۸	۴	۱	۰	۱۳
۳۵۰ تا ۵۰۰ نفره	۱۷	۴	۳	۲	۸
۵۰۰ تا ۱۰۰۰ نفره	۱۳	۳	۴	۱	۵
۱۰۰۰ تا ۲۵۰۰ نفره	۱۰	۳	۴	۲	۱
۲۵۰۰ تا ۵۰۰۰ نفره	۰	۰	۰	۰	۰

بر اساس آمار سال ۱۳۷۰ شهرستان سرخس شامل دو بخش مرزداران و مرکزی می‌باشد.^۱ تعداد آبادی‌های دهستان‌های هریک از دو بخش و تعداد خانوار آنها و مقایسه کل آبادی‌ها و خانوار شهرستان سرخس با شهرستان مشهد در جدول شماره (۵) ارائه شده است.

۱. آمار نامه استان خراسان، سازمان برنامه و بودجه استان خراسان، ۱۳۷۳.

جدول ۵- تعداد خانوار و آبادی‌های دارای سکنه و خالی از سکنه شهرستان سرخس در مقایسه با شهرستان مشهد

محدوده	تعداد آبادی‌ها			خانوار
	جمع	دارای سکنه	خالی از سکنه	
شهرستان مشهد	۱۷۱۸	۸۰۹	۹۰۹	۷۷۸۵۳
شهرستان سرخس	۱۸۷	۹۵	۹۲	۶۷۶۴
بخش مرزداران	۱۰۳	۵۳	۵۰	۲۵۶۷
دهستان پل خاتون	۳۱	۲۷	۴	۹۹۷
دهستان گل بی بی	۳۴	۱۳	۲۱	۸۹۶
دهستان مرزداران	۳۸	۱۳	۲۵	۶۷۴
بخش مرکزی	۸۴	۴۲	۴۲	۴۱۹۷
دهستان تجن	۲۲	۱۲	۱۰	۱۴۵۲
دهستان خانگیران	۲۹	۱۵	۱۴	۷۵۶
دهستان سرخس	۳۳	۱۵	۱۸	۱۹۸۹

جدول فوق نشان می‌دهد که نزدیک به نصف دهستان‌های هر یک از دو بخش مرزداران و مرکزی خالی از سکنه می‌باشد.

۲-۱-۳- تحولات تاریخی بافت قومی

حیات اجتماعی در شهر سرخس کنونی مرهون مهاجرت اقوام و طوایف مختلف از ابتدای بنای قلعه ناصری تا ده‌ها سال بعد به این نقطه بوده است.

علاوه بر ترکمن‌های ناحیه سرخس، اعراب نخستین ساکنان سرخس پس از بنای قلعه ناصری بوده‌اند و بعد از آن زابلی‌ها (سیستانی‌ها) بزرگترین گروه قومی مهاجر به سرخس، به شمار می‌روند. در دهه‌های بعدی یکی از مهم‌ترین عوامل مهاجرت اقوام و طوایف مختلف به سرخس، تحولات تکنولوژیکی و صنعتی در ترکمنستان روسیه بود که موجب شده بود تا گروه‌هایی از ایرانی‌ها برای یافتن کار و به ویژه جمع‌آوری پنبه در مزارع «خیوه»، «مرو» و «بخارا» مهاجرت

نمایند. انقلاب اکتبر روسیه باعث شد که این دسته از مهاجرین همراه با عده‌ای از تجار ایرانی ساکن شهرهای ترکمنستان و جمعی از دامداران به ایران بازگردند. موقعیت مساعد منطقه سرخس از لحاظ وجود مراتع غنی، آب کافی برای زراعت در حاشیه رودتجن و ملاحظات امنیتی سبب شد تا بسیاری از این گروه‌ها در سرخس یا روستاهای کنونی آن سکنی گزینند.

به طور کلی بیشتر اقوام و طوایف کنونی، در پنجاه سال اولیه عمر «قلعه ناصری» به سرخس مهاجرت کرده‌اند و در دهه‌های بعد مهاجرت به سرخس به صورت خانوارهای پراکنده و تدریجی ادامه یافت و خانوارهایی از فارس‌ها، ترک‌ها و بلوچ‌ها در شهر سرخس اقامت گزیدند. به موازات افزایش امنیت در منطقه سرخس، جمعیت شهر سرخس و روستاهای آن نیز فزونی یافت. سیستان و بلوچستان، بیرجند، قائنات، کاشمر، نیشابور، مشهد، بخارا، آذربایجان، تربت حیدریه، کرمان و چند ناحیه دیگر، مهم‌ترین مبادی مهاجرتی طوایف مختلف بوده است.

در گذشته ساختار اجتماعی شهر سرخس کاملاً بر وجود اقوام و طوایف مختلف مبتنی بوده و طی چند دهه اخیر، دگرگونی‌های مهم اجتماعی - فرهنگی، وضعیت گذشته را به هم زده است. به لحاظ محل استقرار اولیه، می‌توان اقوام و طوایف سرخس را در سه دسته جای داد:

الف - اقوام و طوایفی که از ابتدای ورود به منطقه سرخس در قرن گذشته مستقیماً به شهر سرخس روی آورده‌اند. این عده عمدتاً مشاغل تجاری و اداری را برگزیده و بیشتر از سایرین به زندگی در شهر وابسته بوده‌اند. از جمله آنها می‌توان به آذربایجانی‌های مهاجرت کرده از روسیه یا آذربایجان اشاره کرد، که از ابتدا تاکنون هیچ گروهی از این دسته در روستاهای سرخس ساکن نبوده‌اند.

ب - اقوام، طوایف یا تیره‌هایی که در بدو ورود به سرخس هم در شهر و هم در روستا ساکن شده‌اند و یا این که محل استقرار اولیه آنها روستا بوده است، اما به واسطه تغییر محل سکونت روسای آنها از روستا به شهر، آنها نیز به شهر مهاجرت کرده‌اند که این مهاجرت هنوز هم به سوی شهر سرخس ادامه دارد. «عرب‌ها»، «سیستانی‌ها» و «علی میرزایی‌ها» از این جمله می‌باشند.

ج - اقوام و طوایفی که در ابتدای مهاجرت به سرخس در روستاها سکونت گزیده و کمتر کسی از میان آنها به شهر سرخس مهاجرت کرده‌اند. از این دسته می‌توان شاهسون‌های روستاهای حاشیه «کشف رود» را نام برد.

۲-۲- موقعیت جغرافیایی

شهرستان سرخس به مرکزیت شهر سرخس به وسعت تقریبی ۶۱۰۰ کیلومتر مربع و جمعیت ۶۰۰۶۴ نفر در سرشماری سال ۱۳۷۰ هـ ش و تراکم نسبی حدود ۹/۸ نفر در کیلومتر مربع در شمال شرقی خراسان قرار گرفته و مرکز آن در فاصله ۱۸۰ کیلومتری شرق مشهد در کنار مرز ایران و ترکمنستان واقع است.

سرخس از طریق ارتفاعات «مرزداران» و «بزنگان» که جهتی شمال غربی - جنوب شرقی دارد از شهرستان مشهد جدا می‌گردد.

شهرستان سرخس بین ۶۰ درجه و ۳۲ دقیقه تا ۶۱ درجه و ۱۲ دقیقه و عرض جغرافیایی بین ۳۵ درجه و ۵۹ دقیقه تا ۳۶ درجه و ۳۵ دقیقه واقع شده و محدود است.

از طرف شمال و شرق به ترکمنستان، از جنوب به شهرستان تربت جام و از مغرب به شهرستان مشهد ختم می‌شود.

حد طبیعی منطقه را در جنوب رودخانه کشف رود، حد شرقی را رودخانه تجن و حد طبیعی غربی و جنوب غربی را آخرین امتدادهای «کپت داغ» مشخص می‌دارد.

۲-۳- امکانات و ذخایر زیرزمینی

استان خراسان از ذخایر معدنی بسیار متنوعی برخوردار است، لیکن اغلب ذخایر معدنی غنی و با ارزش تر این استان که شامل سنگ آهن، زغال سنگ و مس می‌گردد در محور سرخس - مشهد قرار نگرفته و این محور از نظر بسیاری از ذخایر معدنی، چندان قابل توجه نیست. بررسی‌ها نشان می‌دهد که افزون بر نیمی از مواد معدنی شناخته شده در سطح کشور در استان پهناور خراسان موجود و در حال استخراج است و بر همین اساس فعالیت‌های معدنی استان همواره در حال گسترش بوده و تلاش‌های مثبتی در جهت بهبود روش‌های استخراج و استفاده بهینه از مواد معدنی صورت گرفته است.

از مجموع ۱۸۰ مورد معدن فعال استان با ۲۶ نوع ماده معدنی، حدود ۳۰ مورد در محدوده محور مشهد - سرخس قرار دارد که موادی نظیر مصالح ساختمانی، مواد اولیه سیمان و به مقدار کم زغال سنگ، سنگ آهن، فلدسپات و فلوریت از آنها استخراج می‌شود. چنانچه این محدوده را کمی وسیع تر در نظر بگیریم برای مثال در یک شعاع ۲۰۰ کیلومتری از مشهد، آنگاه به موادی نظیر

کائولن، بنتونیت، خاک‌های نسوز، تالک، سیلیس، کرومیت، سنگ آهن و فیروزه نیز دسترسی خواهیم داشت.

از سوی دیگر، این نکته باید مد نظر قرار گیرد که کشورهای همسایه به ویژه کشورهای آسیای میانه به لحاظ ذخایر معدنی بسیار غنی هستند و احتمال این که مواد معدنی به طور خام، امکان صدور به این کشورها را داشته باشد بسیار بعید به نظر می‌رسد. ضمن آن که اصولاً تحقق چنین امری، به دلیل ارزش پایین این مواد قبل از فراوری، از نظر اقتصادی در دراز مدت به ضرر ما خواهد بود. بنابراین احداث صنایع تبدیلی در نزدیکی معادن ضروری به نظر می‌رسد. این صنایع در زمینه بسته‌بندی و ارائه مواد فراوری شده فعالیت خواهند کرد که در صنایعی نظیر سیمان، کاشی و سرامیک، آجر معمولی و نسوز، چینی، شیشه، مواد شیمیایی، رنگ و ... کاربرد خواهند داشت. در بین مواد معدنی موجود به سنگ‌های قیمتی نظیر فیروزه باید توجه بیشتری کرد، چرا که اولاً حمل و نقل این گونه سنگ‌ها به علت حجم کم و ارزش زیاد دارای توجیه اقتصادی است و ثانیاً صنایع کوچکی که در ارتباط با آنها می‌تواند ایجاد شود، علاوه بر ایجاد ارزش افزوده فراوان، جاذبه‌های توریستی نیز به همراه خواهد داشت. بدین لحاظ پیشنهاد می‌شود در زمینه تأسیس کارگاه‌های مجهز، جهت تراش جواهرات و ساخت نگین، همراه با صنایع دستی ساخته شده از سنگ‌های قیمتی و نیمه قیمتی، در منطقه سرخس سرمایه‌گذاری‌های لازم صورت پذیرد.

۲-۴- آب، خاک، هوا

۲-۴-۱- منابع آب

آب‌های مورد نیاز کشاورزی منطقه سرخس از منابع زیر اخذ می‌شود:

۱- نزولات آسمانی؛

۲- آب‌های سطحی؛

۳- آب‌های عمقی.

آب‌های سطحی خود به دو دسته تقسیم می‌شوند:

الف- آب‌هایی که سرچشمه آنها در حوزه آبرگیر منطقه باشد؛

ب- آب‌هایی که سرچشمه آنها خارج از حوزه آبرگیر منطقه است.

با توجه به ضعف و نوسان نزولات آسمانی، آب‌هایی که سرچشمه آنها در خود حوزه می‌باشد اهمیت بسیار زیادی نمی‌توانند داشته باشند. چه به پیروی از نظام باران، میزان آب‌دهی رودخانه‌ها در طول سال کم و زیاد می‌شود. رودخانه‌های فصلی «شورلق» و «چکودر» از جمله آب‌های حوزه

داخلی سرخس هستند. مهم ترین آب سطحی سرخس، رودخانه تجن است که از تلاقی دو رود «کشف رود» و «هریرود» حاصل می شود این دو رود مانند دیگر رودهای ناحیه بزرگ و دائمی نیستند و در فصول سال با تغییرات میزان ریزش باران دارای نوسانات زیادی می باشند. آب های زیرزمینی: آب های تحت الارضی دشت سرخس از دو منبع تغذیه می شود: در مشرق وسیله نفوذ آب های رودخانه هریرود و در مغرب توسط آب های سطحی حوزه آب گیر منطقه سرخس. از آب های زیرزمینی به دو نحو استفاده می کنند:

الف - چاه های عمیق و نیمه عمیق که بیشتر برای مصارف زراعی است.
ب - چاه های کم عمق که با وسایل محلی حفر می شود و در قدیم مردم سرخس برای تأمین آب مشروب و مصرفی خود از آن استفاده می کردند.
ضعف منابع آب های سطحی و سفره های زیرزمینی آب های تحت الارضی سرخس، دشواری های بزرگی در توسعه کمی و کیفی کشاورزی به عنوان یکی از فعالیت های مهم منطقه به وجود می آورد.

۲-۴-۲- خاک های سرخس

در یک بررسی کلی و اجمالی در خاک های سرخس دو منطقه عمده از لحاظ ساختمان خاک تمیز داده می شود:

الف - منطقه ای که رودخانه ها نقش اساسی در تکامل و کیفیت خاک ها داشته اند.
ب - منطقه ای که کیفیت خاک ها تحت تأثیر عوامل دیگری - جز رودخانه و آبیاری - تکوین یافته است.

خاک های گروه اول: خاک های گروه اول غالباً خاک های رسوبی هستند که وسیله رودخانه ها و سیلاب ها و یا آبیاری به جای گذارده شده اند. جنس آنها به تبعیت از منشأشان جابه جا و گونه گونی بسیار دارد.

در ترکیب کلی آنها خاک های رسی و لیمونی و شنی با عمق و شوری مختلف دیده می شود. باروری آنها روی هم رفته خوب است زیرا در مواقع بروز سیلاب ها، رودخانه ها مقدار زیادی از غلوفه های خشک بیابان و فضولات حیوانی را با خود حمل کرده و در این منطقه به جا می گذارند. این خاک ها بیشتر در حوالی دره کشف رود، در امتداد دره تجن وسعت دارند. این خاک ها جزء خاک های درجه دوم با محدودیت در امر زهکشی به شمار می روند.

خاک های گروه دوم: خاک هایی هستند که بر روی فلات سرخس جای دارند. جنس آنها به تبعیت از مواد درونی زمین تغییر می کند. رنگ آنها روی هم رفته بین قهوه ای کم رنگ و زرد متفاوت است.

مواد اصلی آنها را خاک‌های شنی و لیمونی و گچی تشکیل می‌دهند. میزان حاصلخیزی آنها نسبت به گروه قبلی بی‌شک کمتر است. به خلاف خاک‌های گروه اول که غالباً از قدیم‌ترین ادوار تاریخی مورد استفاده زراعتی بوده است، خاک‌های دسته دوم برای امر کشاورزی کمتر مورد بهره‌برداری واقع شده است. و به صورت نواحی لم یزرع و مرتع باقی مانده‌اند.

۲-۴-۳- آب و هوا

منطقه سرخس در مرز ناحیه آب و هوایی صحرایی «قره قوم» و اقلیم نیمه صحرایی بخش‌هایی از خراسان قرار دارد. ارتفاع کم ناحیه سرخس و مجاورت منطقه با صحرای «قره قوم» باعث شده که سرخس از نواحی مجاور غربی خود چون مشهد بسیار گرم‌تر باشد و به عنوان یک منطقه قشلاقی به شمار آید.

۲-۴-۴- آب، کشاورزی و دامپروری

آب و محصولات کشاورزی به عنوان تأمین کننده نیازهای اولیه انسانی، پارامترهای پایه‌ای مهمی در توسعه هستند. در محدوده سه دشت گنبدلی، شیرتپه و سرخس که در حوزه نفوذ و دسترسی منابع آب منطقه ویژه سرخس واقع شده‌اند و مجموعاً ۳۰۰۰ کیلومتر مربع (سیصد هزار هکتار) وسعت دارند. در کل میزان آب قابل استحصال از منابع سطحی و زیرزمینی حدود ۵۴۵ میلیون متر مکعب است. این مقدار آب در برگیرنده سهم آب ایران از رودخانه هریرود نیز می‌باشد.

سهم ایران براساس محاسبه وزارت نیرو از رودخانه هریرود ۲۹۴ میلیون متر مکعب است. در محدوده سه دشت فوق در شرایط فعلی حدود ۴۰ میلیون متر مکعب آب مازاد، قابل استحصال از منابع سطحی و عمقی وجود دارد که این مقدار پس از احداث سد هریرود می‌تواند تا حدود ۳۰۰ میلیون متر مکعب افزایش یابد. با این حال با توجه به تجربه برداشت آب از رودخانه هیرمند در سیستان، نکته مهمی که باید در نظر داشت این است که ساخت هرگونه سد بر روی شاخه‌های رودخانه هریرود در خاک افغانستان می‌تواند تغذیه آب‌های سطحی و زیرزمینی محدوده مورد بررسی و حتی امکان برداشت سهم ایران از رودخانه یاد شده را به میزان قابل توجهی کاهش دهد. از این‌رو هرگونه برنامه‌ریزی در جهت سرمایه‌گذاری در منابع آب در این محدوده می‌باید آگاهانه و با توجه به این نکته و مشکل احتمالی انجام پذیرد تا از بروز خسارت مالی جبران‌ناپذیر کاسته شود. با توجه به این موضوع مازاد آب قابل استحصال در آینده می‌تواند رقمی کمتر از ۳۰۰ میلیون متر مکعب در سال باشد که بخش قابل توجهی از آن احتمالاً جهت کمبود آب مصرفی شهر مشهد اختصاص داده خواهد شد.

در شرایط کنونی از توانایی‌های بالقوه کشاورزی در منطقه سرخس به خوبی استفاده نمی‌شود و مشکلات فنی، اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی نیز مزید بر علت می‌باشد.

سطح زیر کشت محصولات کشاورزی در شهرستان سرخس ۸۶۷۱۰ هکتار در سال زراعی ۱۳۷۲-۱۳۷۳ بوده است که ۶۴۸۲۰ هکتار آن را اراضی دیم و ۲۱۸۹۰ هکتار آن را اراضی آبی تشکیل داده است. بدین ترتیب حدود ۷۵ درصد از زمین‌های کشاورزی شهرستان سرخس را زمین‌های دیم و ۲۵ درصد بقیه را زمین‌های آبی تشکیل می‌دهند. محصول گندم و جو به عنوان مهم‌ترین محصول زراعی شهرستان در مجموع ۶۵ درصد کل اراضی شهرستان را به خود اختصاص داده است. بقیه زمین‌های کشاورزی شهرستان عمدتاً به محصولات جالیزی و سبزیجات (پیاز، سیب‌زمینی، گوجه‌فرنگی و ...) اختصاص داده شده است. محصول خربزه، هندوانه و زیره از عمده‌ترین محصولات جالیزی بازاری است که بازار آن بیشتر در شهر مشهد می‌باشد. تولید محصولات باغی در این شهرستان که شامل سیب، زردآلو و پسته می‌شود قابل توجه نیست.

موفق‌ترین واحد کشاورزی در شهرستان سرخس به آستان قدس تعلق دارد. این واحد، نمونه خوبی از کشاورزی مکانیزه را ارائه می‌کند و کل وسعت آن که در واقع باید واحد کشت و صنعت نامیده شود، ۱۳۴۵۰ هکتار است. وسعت زمین‌های غلات این کشت و صنعت با ۸ هزار هکتار (۵۹/۵ درصد) همانند کل شهرستان بخش عمده‌ای از زمین‌ها را به خود اختصاص داده و محصولات جالیزی حدود ۵ هزار هکتار (۳۷ درصد) است. با توجه به میزان عملکرد آن در واحد سطح، به نظر می‌رسد توانایی تولید آن می‌تواند بسیار بیشتر باشد. منطقه سرخس با توجه به آب و هوایش از نظر استعداد توسعه کشت و صنعت محصولات جالیزی زیرپلاستیک، زعفران، خربزه، زرشک، پسته، برخی گیاهان مرتعی و دارویی دارای زمینه‌های مناسبی است که هنوز توجه کافی به آن نشده است.

از ۳۰۰ هزار هکتار وسعت سه دشت گنبدلی، سرخس و شیرتپه حدود ۱۳۰ هزار هکتار زمین از نظر خاک برای کشاورزی قابل استفاده است. در این محدوده هم‌اکنون حدود ۲۰ هزار هکتار اراضی کشاورزی به صورت آبی کشت می‌گردد، در حالی که شرایط کنونی و بدون اصلاح خاک و سرمایه‌گذاری کلان در زمینه آب می‌توان تا ۵۰ هزار هکتار را به زیر کشت آبی برد. به علاوه بخش عمده‌ای از حدود ۸۰ هزار هکتار زمینی که هم‌اکنون تنها قابلیت کشت دیم و استفاده مرتعی دارد، پس از اصلاح خاک و تأمین آب می‌تواند به صورت آبی کشت گردد. بدین ترتیب می‌توان پذیرفت چنانچه سرمایه‌گذاری لازم به منظور بهره‌برداری از پتانسیل‌های کشاورزی منطقه به عمل آید، علاوه بر وجود زمینه‌های کشاورزی غیرزراعی امکان و ظرفیت کافی برای گسترش کشاورزی و به‌ویژه کشاورزی عمقی وجود دارد.

۲-۴-۵- دامداری

منطقه سرخس به دلیل اقلیم مساعد زمستانی دارای مراتع قشلاقی مهمی است که مورد استفاده دامداران کوچروی شمال خراسان و دامداران بومی منطقه قرار می‌گیرد. پرورش گوسفند فعالیت غالب دامداری منطقه سرخس است و گوسفند «قره گل» که از نظر پوست واجد ارزش و شهرت جهانی است منحصراً در همین منطقه خراسان پرورش داده می‌شود. بر طبق آمار، هر ساله بیش از ۳۰۰ هزار رأس گوسفند غیربومی در فصل زمستان به منظور استفاده از مراتع قشلاقی به این منطقه کوچ می‌کنند. بدین ترتیب، فشار بر منابع مرتعی این شهرستان در سال‌های اخیر افزایش قابل توجهی یافته است و به همین دلیل بخش عمده‌ای از مراتع این منطقه که در گذشته از بهترین مراتع قشلاقی ایران محسوب می‌شد، از میان رفته است.

مساحت مراتع سرخس براساس آمار اداره منابع طبیعی این شهرستان حدود ۴۶۵۰۰۰ هکتار است که بیشتر آن مراتع درجه ۲ و ۳ بوده و فقط ۱۷۰۰۰ هکتار آن را مراتع درجه ۱ تشکیل می‌دهد. بدین ترتیب ظرفیت مراتع منطقه کمتر از نیاز تعداد دام‌هایی است که سالانه در این منطقه تعلیف می‌شوند. اگر این روال ادامه پیدا کند در آینده نه چندان دور پوشش طبیعی این منطقه دچار آسیب شدیدتر خواهد شد. برآوردهای به عمل آمده حاکی است که جمع کل علوفه تولیدی منطقه (شامل علوفه مراتع) تنها کفایت ۵۰ درصد از دام‌های منطقه را می‌دهد. با این حال در صورت بهره‌گیری درست از مراتع موجود و اصلاح و احیای آن و نیز توسعه کشت گیاهان علوفه‌ای می‌توان شمار بیشتری گوسفند «قره گل» در این منطقه پرورش داد و از این طریق به افزایش صادرات کشور همت گماشت و در عین حال زمینه توسعه برخی صنایع متکی به این نوع دام را در این منطقه فراهم ساخت. علاوه بر تولید محصولات دامی (پشم، پوست، کرک)، کشاورزی غیر زراعی مانند پرورش ماهی و عسل نیز در منطقه سرخس امکان‌پذیر است که تأکید بر آنها نیز می‌تواند به افزایش تولید منطقه یاری رساند و زمینه‌های لازم را برای برپایی برخی صنایع غذایی فراهم سازد.

۲-۵- مسکن

مقایسه شاخص‌های کمی مسکن در نقاط شهری دو شهرستان مشهد و سرخس در سال‌های مختلف بیانگر بهبود نسبی وضع مسکن در سال‌های اخیر است. شاخص متوسط خانوار در واحد مسکونی در شهرستان مشهد از ۱/۴۶ در سال ۱۳۵۵ به ۱/۲۲ در سال ۱۳۷۰ و همین شاخص برای سرخس از ۱/۲۲ به ۱/۱۷ رسیده است.

شاخص متوسط نفر در واحد مسکونی برای شهرستان مشهد از ۶/۶۴ در سال ۱۳۵۵ به ۶ در سال ۱۳۷۰ رسیده که بیانگر بهبود نسبی وضع مسکن در نقاط شهری شهرستان مشهد است. اما این

شاخص برای نقاط شهری شهرستان سرخس (در واقع شهر سرخس) رو به بهبود نبوده است و از ۵/۹۶ نفر در واحد مسکونی در سال ۱۳۵۵ به ۶/۲۶ نفر در سال ۱۳۷۰ افزایش یافته که نشانه تراکم بیشتر در واحد مسکونی و وضعیت نامطلوبتر نسبت به سال ۱۳۵۵ است.

شاخص متوسط نفر بر اتاق در واحدهای مسکونی نیز برای شهرستان مشهد بهبود یافته ولیکن برای شهرستان سرخس از ۱/۵۴ به ۱/۶۰ افزایش و در واقع وضع نامطلوبتری یافته است. شاخص متوسط اتاق در اختیار خانوار در هر دو شهرستان مشهد و سرخس افزایش یافته که در واقع بهبودی در وضع مسکن تلقی می‌گردد. بدین ترتیب در شاخص‌های کمی مسکن، شهرستان مشهد در مجموع در اکثر موارد وضعیتی رو به بهبود داشته است، در حالی که سرخس به‌ویژه پنج سال ۱۳۶۵-۱۳۷۰ در برخی شاخص‌ها از روندی نامطلوب برخوردار بوده است. در زمینه شاخص‌های کیفی مسکن، روند بهبود در تمام زمینه‌ها در دو شهرستان دیده می‌شود. مصالح بادوام در واحدهای مسکونی در سال ۱۳۵۵ برای شهرستان مشهد ۵۹ درصد بوده، در صورتی که در سال ۱۳۷۰ به بیش از ۸۵ درصد رسیده است. برای سرخس این ارقام از ۲۲ درصد به بیش از ۷۵ درصد افزایش نشان می‌دهد در حالی که مصالح کم دوام در همین مقاطع از ۷۳ درصد به ۲۳ درصد کاهش یافته است. در زمینه نحوه برخورداری از تسهیلات در واحدهای مسکونی نیز بهبود قابل ملاحظه‌ای در هر دو شهرستان مشاهده می‌گردد.

لازم به ذکر است که روند بهبود وضعیت مسکن در مجموع در مقطع زمانی ۱۵ ساله (۱۳۵۵-۱۳۷۰) بسیار محسوس بوده است، در صورتی که برخی از شاخص‌های مسکن در مقطع زمانی ۱۳۶۵-۱۳۷۰ نه تنها از بهبود قابل ملاحظه‌ای برخوردار نبوده‌اند بلکه در بسیاری موارد روند نامطلوبی نیز داشته‌اند، به عنوان مثال شاخص نفر در واحد مسکونی در شهرستان سرخس از ۵/۸۶ در سال ۱۳۶۵ به ۶ در سال ۱۳۷۰ و شاخص متوسط اتاق در اختیار خانوار در همین شهرستان از ۳/۴۶ در سال ۱۳۶۵ به ۳/۳۳ در سال ۱۳۷۰ رسیده است. ناهمخوانی افزایش جمعیت شهرستان‌های مشهد و سرخس با تولید مسکن علت اصلی این روند در سال‌های ۱۳۶۵ تا ۱۳۷۰ بوده است.

۲-۶- وضع فعالیت و اشتغال

نسبت شاغلان به جمعیت

به استناد داده‌های آماری سال ۱۳۷۰، جمعاً ۱۳۳۹۸ نفر از جمعیت ۶۰۰۶۴ نفری شهرستان سرخس به کار اشتغال داشته‌اند. نزدیک به ۹۲ درصد این شاغلان را مردان و کمی بیش از ۷/۷ درصد آنها را زنان تشکیل می‌داده‌اند.

نکات عمده توزیع شاغلان در سطح دو شهرستان سرخس و مشهد به شرح زیر است:

- ۱- نزدیک به ۵۵ درصد شاغلان در شهرستان مشهد در بخش خدمات و ۵۴ درصد شاغلان در سرخس در بخش کشاورزی و فعالیت‌های غیر قابل طبقه‌بندی جای دارند.
- ۲- شاغلان بخش صنعت در شهرستان مشهد کمی بیش از $\frac{1}{3}$ کل شاغلان است در حالی که این نسبت برای شهرستان سرخس حتی به $\frac{1}{5}$ هم نمی‌رسد.
- ۳- در بین فعالیت‌های صنعتی، سهم شاغلین در فعالیت‌های مربوط به آب، برق و گاز در شهرستان سرخس از اهمیت بالاتری برخوردار است.
- ۴- سهم شاغلین فعالیت‌های ساختمانی در شهرستان مشهد به نحو قابل توجهی بیش از سهم آن فعالیت در شهرستان سرخس است.
- ۵- سهم شاغلین فعالیت‌های صنعتی از کل شاغلین در نقاط شهری دو شهر مشهد و سرخس تقریباً مشابه (۳۵ درصد مشهد و ۳۳ درصد سرخس) است.
- ۶- در تفکیک بخش صنعت به فعالیت‌های عمده تشکیل دهنده آن، وضع نقاط شهری این دو شهرستان شباهت زیادی با چگونگی توزیع آن در سطح شهرستان دارد، یعنی اشتغال در فعالیت‌های مربوط به استخراج و آب و برق و گاز در شهر سرخس حدود ۵۳ درصد کل اشتغال در بخش صنعتی آن شهر را تشکیل می‌دهد که قابل قیاس با نسبت اشتغال در گروه‌های عمده صنعت و استخراج در بخش صنعت نقاط شهری شهرستان مشهد است. نسبت اشتغال در گروه عمده صنعت در نقاط شهری این دو شهرستان نیز شبیه ارقام نسبی اشتغال در آن فعالیت، در کل فعالیت‌های بخش صنعت در آن دو شهرستان است.
- ۷- نزدیک به $\frac{3}{4}$ شاغلان نقاط روستایی شهرستان سرخس و حدود نیمی از شاغلان نقاط روستایی شهرستان مشهد در بخش کشاورزی اشتغال دارند. گرچه اهمیت نسبی اشتغال در بخش صنعت در نقاط روستایی شهرستان مشهد با ۲۷ درصد کل شاغلان به مراتب بیش از اهمیت نسبی آن در نقاط روستایی شهرستان سرخس (۱۱ درصد) است، لیکن در تفکیک فعالیت‌های بخش صنعت به گروه‌های عمده فعالیت در این نقاط نیز همانند خطوط کلی موجود در این بخش به چشم می‌خورد که در کل شهرستان و نقاط شهری آن مورد بحث قرار گرفت، بدین معنی که اشتغال در «استخراج و آب و برق و گاز» در نقاط روستایی شهرستان سرخس نیز از همان اهمیتی برخوردار است که گروه عمده «صنعت» در نقاط روستایی شهرستان مشهد به عهده دارد.

جدول ۶- توزیع شاغلان سال ۱۳۷۰ شهرستان سرخس در بخش های سه گانه فعالیت های اقتصادی

کشاورزی	صنعت	خدمات	غیر قابل طبقه بندی		
مرد و زن	۶۲۶۸	۳۵۹۰	۳۶۳۱	۹۱۹	کل
مرد	۶۱۴۸	۳۴۶۶	۳۱۹۳	۵۵۹	
زن	۱۲۰	۱۲۴	۴۳۸	۳۶۰	
مرد و زن	۲۳۲	۱۷۱۲	۲۷۸۴	۳۸۴	شهری
مرد	۲۳۲	۱۶۸۸	۲۳۹۶	۲۸۴	
زن	۰	۲۴	۳۸۸	۱۰۰	
مرد و زن	۶۰۴۶	۸۷۸	۸۳۷	۵۳۳	روستایی
مرد	۵۹۱۶	۷۷۸	۷۹۷	۲۷۳	
زن	۱۳۰	۱۰۰	۴۰	۲۶۰	

۷-۲- فرهنگ و آموزش

۷-۲-۱- آموزش عالی

با وجود رشد اقتصادی و جمعیتی که شهر سرخس طی دو دهه اخیر پیدا کرده و میزان باسوادی عمومی نیز افزایش یافته است، آموزش عالی رشد چندانی نکرده، به طوری که در حال حاضر هیچ مرکز آموزش عالی در شهر سرخس وجود ندارد و تعداد قبولی های دانشگاه و مراکز آموزش عالی هر ساله در سرخس انگشت شمار است و امتیازات اعمال شده برای ورود هر چه بیشتر جوانان مناطقی همچون سرخس تا به حال تأثیر مهمی در تحول وضعیت گذشته نداشته است.

۷-۲-۲- میزان باسوادی عمومی

میزان باسوادی عمومی در بین جمعیت ۶ سال به بالای شهر سرخس در سال ۱۳۵۵ برابر ۶۰ درصد بوده است. با تحولات اقتصادی و اجتماعی حادث شده در سرخس، میزان باسوادی عمومی شهر سرخس در سال ۱۳۶۵ به ۷۹ درصد کل جمعیت بالای ۶ سال رسیده که این نسبت در بین مردان، ۸۴ درصد و در بین زنان، ۷۳ درصد بوده است.

افزایش رشد باسوادی در این شهر موجب گردید تا میزان باسوادی در بین جمعیت بالای ۶ سال این شهر در سال ۱۳۷۰ به ۸۴ درصد برسد که بالاتر از میانگین استان خراسان (۷۹ درصد) شده تا این شهر در میان ۳۸۴ نقطه شهری کشور رتبه ۷۷ و در میان ۴۷ نقطه شهری استان خراسان رتبه ۱۴ را به خود اختصاص بدهد.

۲-۷-۳- وضعیت مطبوعات در سرخس

وضعیت مطبوعات در سرخس بسیار نامناسب است، به طوری که در سال ۱۳۷۲ هیچ گونه فروشندگی مطبوعات به طور مستقل در شهر سرخس وجود نداشته است.

در همین سال به طور متوسط به ازای هر ۵۶ شهروند سرخس، در مجموع فقط یک روزنامه و به ازای هر ۸۹ نفر یک روزنامه محلی وجود داشته است و با توجه به این که روزنامه خوان های روستاهای سرخس نیز در صورت امکان باید آن را از شهر سرخس تهیه کنند، چنانچه این ارقام به کل جمعیت شهرستان تعمیم یابد در می یابیم که در سطح شهرستان سرخس در مقابل هر ۱۵۲ نفر یک نسخه روزنامه وجود دارد و در مورد روزنامه های محلی، این سهم به یک نسخه برای هر ۲۴۰ نفر می رسد. با توجه به نقش مهم فرهنگی در ارتباطات بین المللی آینده، تلاش برای رفع این محرومیت از جمله ضروریات می باشد.

۲-۷-۴- برخی معضلات فرهنگی

الف - قاچاق و اعتیاد

اعتیاد، به ویژه قاچاق مواد مخدر از جمله معضلات اصلی فرهنگی و اجتماعی شهر و روستاهای سرخس است. با توجه به شرایط خاص منطقه سرخس، از جهت سهولت دستیابی به مواد مخدر به نظر می رسد قاچاق مواد در مقایسه با اعتیاد شیوع بیشتری دارد.

به عقیده مسئولین مبارزه با پدیده اعتیاد و قاچاق، این معضل طی سال های بعد از انقلاب اسلامی در مقایسه با قبل از آن در سرخس، پیچیدگی بیشتری پیدا کرده و بر تعداد معتادان و مخصوصاً قاچاقیان از یک سو و حجم موادی که مورد مبادله قرار می گیرد از سوی دیگر به مراتب افزوده شده است.

علت اصلی افزایش اعتیاد و قاچاق را می توان همجواری شهرستان سرخس با بخش صالح آباد تربت جام و در نتیجه نزدیکی به مرز افغانستان دانست که باعث شده به عنوان یکی از معابر مهم انتقال مواد مخدر مورد استفاده قرار گیرد. از دیگر دلایل می توان به گسترش ارتباطات حمل و نقل و کاسته شدن از انزوای جغرافیایی سرخس، مشکلات اقتصادی و بی کاری اشاره نمود.

ب- دریافت تصاویرهای شبکه های تلویزیونی بیگانه

در سرخس و پاره ای روستاهای آن، به دلیل مجاورت با مرز بین المللی، از سال های قبل از پیروزی انقلاب اسلامی تاکنون تصاویر تلویزیون های خارجی از طریق گیرنده های معمولی دریافت می شود. تصاویر تلویزیون های خارجی قابل دریافت در سرخس شامل کانال های زیر است:

۱- کانال های تلویزیونی ترکمنستان که از مرکز این جمهوری یعنی عشق آباد پخش می شود.

۲- کانال تلویزیون مسکو که مرکز پخش آن در نزدیکی مسکو در محلی بنام استانکینو^۱ قرار دارد با سیستم سکام به طریقه رنگی و به نحو مطلوبی دریافت می‌گردد.

بررسی‌های به عمل آمده نشان می‌دهد که گرایش به تماشای برنامه‌های تلویزیونی بیگانه طی سال‌های اخیر در بین گروه‌های خاصی رو به افزایش بوده است. با این حال آسیب‌های اجتماعی و فرهنگی این پدیده تا به حال اندک بوده است. افزایش کیفیت برنامه‌های تلویزیونی ایران، ایجاد یک سینمای مجهز و دایر نمودن ویدئوکلپ در شهر و برنامه‌هایی از این دست می‌تواند در کاهش تماشاگران و علاقه‌مندان به برنامه‌های تلویزیون‌های بیگانه مؤثر باشد.

بدین ترتیب و با عنایت به مطالب گفته شده بالا تأکید می‌شود که عوامل متعددی در دو دهه اخیر در رشد سریع شهرنشینی در سرخس مؤثر بوده که از آن میان، مهاجرت‌های ناشی از استقرار صنعت گاز در منطقه و در نتیجه ایجاد اشتغال گسترده بیشترین تأثیر را داشته است.

با گشایش مرز سرخس به روی همسایگان شمالی که در راستای اهداف ملی مبتنی بر گسترش روابط تجاری صورت می‌گیرد، این شهر در موقعیتی منحصر به فرد قرار می‌گیرد که یادآور دوران طلایی سرخس در تاریخ گذشته است که شهر سرخس چهار راه اقوام و طوایف و مرکز ارتباطات و مبادلات اقتصادی و فرهنگی ماورالنهر بوده است. با وجود مواهب فراوان ناشی از توسعه و گسترش روابط و مناسبات مرزی، باید به این نکته نیز توجه داشت که شهر کوچک مرزی سرخس به طور کامل خود را آماده‌پذیرایی از چنین فرایند تند و شتابنده‌ای نکرده است. از این رو، ضروری است مسئولین امر تدابیر لازم را برای مقابله با ابعاد و تبعات مختلف چنین حجمی از تحولات بیندیشند. عوامل اجتماعی از قبیل مهاجرت گسترده از شهرهای مختلف به سرخس و برهم خوردن انسجام سنتی، تلاقی و برخورد خرده فرهنگ‌های بومی و غیربومی، حرکت گسترده از روستاها به شهر و متأثر شدن زندگی و فعالیت‌های روستایی و بروز برخی معضلات اجتماعی از جمله کمبود مسکن، آلودگی‌های ناشی و مسائل متعدد دیگری از این دست، مسائلی هستند که باید پیشاپیش به استقبال آنها رفت تا قبل از این که به صورت معضلات اجتماعی رخ نمایند، بستر حرکت و تحولات را از پیش مهیا نمود.

رشد یکباره شهرنشینی در شهرهای کوچک و متوسط، صرف‌نظر از ابعاد مثبتی که قطعاً در پی دارد، معضلات و نابسامانی‌هایی را نیز به وجود می‌آورد که ممکن است با مسائل موجود در شهرهای بزرگ تفاوت‌هایی داشته باشد، لکن نباید آنها را دست کم گرفت. این دسته از شهرها که مرحله گذر از وضعیت نیمه صنعتی به توسعه یافتگی را طی می‌کنند، به شدت نیازمند

1. Ostankino

برنامه‌ریزی‌های دراز مدت و آینده‌نگر هستند تا از رهگذر نوعی شهرنشینی هدایت شده، از مشکلات آینده آنها کاسته شود. حاشیه‌نشینی، کمبود مسکن، پیدایش مشاغل کاذب و بیکاری پنهان، افزایش و تبلور نابرابری‌های اقتصادی و اجتماعی و فقر، بروز ناهنجاری‌های اخلاقی در بین نوجوانان، آموزش و بهداشت ناقص، کمبود امکانات‌گذران اوقات فراغت، تضعیف انسجام جامعه شهری سنتی و فقدان جایگزین مناسب برای آن و بسیاری مسائل دیگر از جمله این معضلات است.

با توجه به این‌که مراودات بازرگانان و مرزنشینان و مبادلات تجاری در آینده، آثار تبعات مهمی بر ساختار اجتماعی و فرهنگی شهر و روستاهای سرخس بر جای خواهد گذاشت و احتمالاً موجب پاره‌ای نابسامانی‌های فرهنگی و اجتماعی ناشی از مقابله و تضاد فرهنگی ناهمگون خواهد شد، لذا باید به سرمایه‌گذاری‌های فرهنگی هنگفتی اقدام نمود. ایجاد امکانات گسترده آموزشی، ورزشی و تفریحی و بهره‌گیری از جاذبه‌های فرهنگ بومی اهمیت شایانی دارد. سرخس به عنوان «دروازه فرهنگی - تجاری شمال شرق کشور» باید به نوعی در مواجهه با مبادلات برون‌مرزی آسیب‌ناپذیر گردد و حتی با وجود پاره‌ای از زمینه‌های مساعد فرهنگی در آن سوی مرز بین‌المللی، بایستی نقطه مناسبی برای عطف توجه اتباع کشورهای فرهنگ ایرانی - اسلامی باشد، به گونه‌ای که نگرانی از تضعیف فرهنگی بومی و سنتی جای خود را به استقبال از این‌گونه مراودات و مبادلات برای ایجاد جاذبه‌های فرهنگی هرچه بیشتر برای اتباع سایر کشورها بدهد.

از سوی دیگر، با توجه به دریافت تصاویر شبکه‌های تلویزیونی مسکو و ترکمنستان در شهر سرخس با کیفیت مطلوب توسط گیرنده‌های عادی، باید با تدارک جایگزین‌های مناسب به رقابت این پدیده فرهنگی رفت و تا حد امکان میزان آسیب‌پذیری احتمالی آن را کاهش داد. ایجاد امکانات سینمایی مطلوب، بهبود کیفیت برنامه‌های تلویزیونی و کیفیت تصاویر، تأسیس ویدئوکلوب و تدابیر مشابه از سوی نهادهای متوالی امور فرهنگی از لوازم امر است.

با بین‌المللی شدن مرز، با توجه به مجاورت شهر سرخس با افغانستان از یک‌سو و هم‌مرزی جمهوری ترکمنستان با افغانستان از سوی دیگر، خطر گسترش دامنه قاچاق مواد مخدر و اعتیاد در سطح منطقه وجود دارد که مقابله با این معضل مستلزم هماهنگی و سرمایه‌گذاری نیروهای امنیتی است. نکته دیگر شایان توجه این است که در برنامه‌ریزی‌ها، این امر مورد عنایت قرار گیرد که محیط جغرافیایی مناسب و متنوع سرخس از برکت رودخانه‌های کشف رود و تجن، دشت هموار سرخس، وفور علوفه، خاک خوب و حاصلخیز و ... از دیر باز مکانی مناسب برای جذب مردمی بوده است که در جاهای دیگر در اثر خشک‌سالی‌ها و عوامل طبیعی دیگر به مضیقه افتاده‌اند. همچنین آمادگی بسیار زیاد محیط سرخس برای دامداری و شبنای حرفه‌ای، این منطقه را به عنوان

یکی از مبادی قشلاقی زیست بوم شماره ۵ استان خراسان قرار داده که طوایفی از عشایر استان از مشهد، نیشابور، چناران، قوچان و درگز هر ساله در فصولی از سال به این منطقه کوچ می‌کنند. از این برنامه‌ریزی‌ها در زمینه گسترش مناسبات مرزی و تجاری و برپایی منطقه آزاد سرخس باید به گونه‌ای باشد که ضمن هماهنگی با متولیان امور کشاورزی و عشایری از تأثیرات سوء تحولات بر تولیدات کشاورزی و دامی جلوگیری شود. پیش‌بینی می‌شود در صورتی که روستاییان و عشایر منطقه مورد توجه و حمایت جدی در زمینه‌های آموزشی، بهداشتی، راهسازی، گازرسانی و ... قرار نگیرند، دیری نخواهد پایید که وسوسه زندگی راحت شهری و بهره‌مندی از خدمات شهری در کنار وجود زمینه‌های اشتغال زیاد در شهر موجب وارد آمدن زیان‌های جدی و جبران‌ناپذیر بر صنعت کشاورزی و دامی منطقه گردد.

۲-۷-۵- آموزش و تحقیقات

مقایسه شاخص‌های کمی آموزش عمومی شهرستان سرخس با شاخص‌های مشابه در استان خراسان و کل کشور به طور کلی بیانگر وضعیت نسبی بهتر این شهرستان در تمام مقاطع تحصیلی است. در مقطع ابتدایی، شاخص دانش‌آموز به معلم در شهرستان سرخس ۲۹/۵ در حالی که همین شاخص در استان و کشور به ترتیب ۳۲/۹ و ۳۴/۳ است. شاخص دانش‌آموز به کلاس در شهرستان ۲۸/۲ و در استان و در کشور ۲۷/۸ و ۲۹/۲ می‌باشد. بدین ترتیب شاخص مزبور در شهرستان نسبت به کشور بهتر و نسبت به استان اندکی پایین‌تر است. این تنها شاخصی است که وضع شهرستان را نسبت به استان در سطح پایین‌تری قرار می‌دهد. در همین مقطع شاخص دانش‌آموز به آموزشگاه نشان می‌دهد که شهرستان از آموزشگاه‌های به مراتب کوچکتری نسبت به استان و کشور برخوردار است که خود به مفهوم امکان و زمینه ایجاد مدیریتی بهتر است.

در مقاطع راهنمایی و دبیرستان نیز شاخص‌های کمی شهرستان در همه زمینه‌ها نسبت به استان و کشور از بهبود نسبی برخوردار است. در این مقاطع نیز همانند مقطع ابتدایی، شاخص‌های شهرستان به همان نسبت، در قیاس با شاخص‌های استان و کشور از وضعیت بهتری برخوردار است. ولی نکته‌ای که باید یادآوری گردد این است که بهبود اندک شاخص‌های کمی، لزوماً به مفهوم بهبود نسبی شاخص‌های کیفی نیست لیکن می‌تواند تا اندازه‌ای به عنوان نشانه‌ای از وجود امکانات، زمینه‌های لازم برای بهبود کیفی نیز به شمار آید.

جدول ۷- مقایسه شاخص‌های آموزشی شهرستان سرخس با استان خراسان و کل کشور

	ابتدایی			راهنمایی			دبیرستان		
	دانش آموز به معلم	دانش آموز به کلاس	دانش آموز به آموزشگاه	دانش آموز به معلم	دانش آموز به کلاس	دانش آموز به آموزشگاه	دانش آموز به معلم	دانش آموز به کلاس	دانش آموز به آموزشگاه
شهرستان سرخس	۲۹/۵	۲۸/۲	۱۴۳	۲۶	۲۸/۷	۱۵۷	۲۳	۲۶	۱۶۸
استان خراسان	۳۲/۹	۲۷/۸	۱۷۲	۳۳	۳۱	۲۱۰	۲۵/۷	۳۱	۲۹۴
کشور	۳۴/۳	۲۹/۲	۱۶۰	۲۹/۶	۳۳	۲۱۲	۲۳/۲	۳۲	۲۸۰

در شهرستان سرخس نیز چون سایر نقاط کشور تأکید در مقطع دبیرستانی بر آموزش عمومی است و اکثر تأسیسات و تسهیلات و کادر آموزشی هم به این امر اختصاص داده شده است. به همین دلیل در این شهرستان تنها دو آموزشگاه کوچک فنی، حرفه‌ای و کشاورزی مقطع دبیرستانی با حدود ۲۵۰ نفر دانش آموز وجود دارد.

از نظر دسترسی به مؤسسات آموزش عالی، شهر و شهرستان سرخس فاقد هرگونه مؤسسات آموزش عالی مقاطع لیسانس و بالاتر است. در این شهرستان تنها دو دانشسرای تربیت معلم در مجموع با ۲۵۰ نفر دانشجو در مقاطع چهار ساله و دو ساله وجود دارد که نیازهای آموزشی شهرستان را تأمین می‌کنند.

۲-۸- مشاهیر ادب و فرهنگ سرخس

معرفی تمام مشاهیر علم و ادب سرخس ولو به صورت اختصار، فراتر از حد این نوشتار بوده و محتاج پژوهش بیشتری است. در اینجا به صورتی گذرا احوال و آثار تعدادی از آنان را مرور می‌کنیم:

۱- ابوالعباس فضل بن سهل سرخی: وی در سال ۱۹۰ هـ. ق اسلام آورد و به مقام وزارت مأمون نایل آمد و لقب ذوالریاستین یافت. فضل بن سهل گذشته از منصب حکومتی، در دانش نجوم نیز مهارت داشت. این وزیر دانشمند در سال ۲۰۳ هـ. ق در سرخس به قتل رسید.

۲- ابومحمد حسن بن سهل سرخی: برادر فضل بن سهل بود که پس از وی به مقام وزارت مأمون رسید و از دوستان علمای و همواره شعرا مورد عنایت او بودند. حسن بن سهل در سال ۲۳۵ یا ۲۳۶ هـ. ق در شهر سرخس بدرود حیات گفت.

۳- بوران سهل: دختر حسن بن سهل، شاعره‌ای بود که مأمون او را به همسری خود درآورد.

۴- ابوطالب عبدالعزیز بن محمد سرخی: در مسجد ترجمانی به تدریس علوم اسلامی اشتغال داشته و

از کتب او کتاب «فی نحو الکبیر» مهم تر است.

۵- محمد بن عیسی سرخسی: فقیه و محدث بزرگ و از شاگردان محمد بن ادریس شاخصی بوده که به سال ۳۸۹ هـ ق وفات یافته است.

۶- احمد محمد بن طبیب سرخسی معروف به ابن الفرائقی: وی در سرخس دیده به جهان گشود و شاگرد «کندی» جغرافیدان و فیلسوف نامدار بود. بعدها معلم «معتضد» خلیفه عباسی و ندیم او شد و از مشاوران شخص خلیفه به شمار می رفت، لکن مانند دیگر بزرگان به امر خلیفه به سال ۲۸۶ هـ ق به قتل رسید.

وی ده ها جلد کتاب در زمینه منطق، جغرافیا، موسیقی، تاریخ، ادب، فلسفه، ریاضی، نجوم، سیاست و ... تألیف کرده است.

۷- شیخ ابوالفضل محمد بن حسن سرخسی: از عرفای اواخر قرن چهارم هجری است که مولد و منشأ وی سرخس بوده و از مدیران و پیروان شیخ ابونصر سراج و خود وی پیرو استاد و عارف کامل شیخ ابوسعید ابوالخیر است. شیخ ابوالفضل سرخسی در حاشیه رودخانه تجن خانقاهی داشت که پس از فوتش در همانجا مدفون گردید و مقبره او^۱ هم اکنون در داخل خاک ترکمنستان زیارت گاه مردم است.

۸- امام ابوعلی زهراسرخسی: محدث و مفسری که مدفن او در سرخس است.

۹- ابونصر زهیر بن حسن سرخسی: فقیه شافعی و مفتی خراسان که در سال ۴۵۴ یا ۴۵۵ هـ ق در سرخس وفات یافته و شاگرد ابو حامد اسفراینی است.

۱۰- محمد بن احمد بن ابی سهل ملقب به شمس الاثمه: عالم، متکلم، اصولی و مجتهد بوده و از بزرگترین فقهای حنفی ماوراء النهر بوده است و در بخارا تحصیل می کرده و در «اوزکند» به دربار فراخانیان پیوست، لکن به سبب فتوایی که برخلاف میل خاقان حسن داد مدت ده سال را در حبس گذراند. در زندان کتابی را در باب فقه حنفی تحت عنوان «المبسوط» به رشته تحریر در آورد که شامل چهارده جلد است. سایر آثار وی عبارت اند از: «اصول الفقه» ۲ جلد، «شرح السیر الکبیر» ۴ جلد و «شرح جامع الکبیر». تاریخ وفات او را سال های ۴۸۳، ۴۸۴ و ۴۹۰ ذکر کرده اند.

۱۱- محمد بن رمی الدین سرخسی: از بزرگترین فقهای حنفی بود. مدتی را در «حلب» اقامت گزید، سپس به دمشق رفت و در آنجا به سال ۵۴۴ هـ ق درگذشت. کتاب های «محیط الرضوی» در ۴۰ جلد و نیز «طریق الرضوی» از اوست.

۱۲- ابوالحسن علی بهرامی سرخسی: از شعرای مشهور عصر اول غزنوی است. دو کتاب «غایه

۱. سرخس بابا ساختمانی شبیه لقمان بابا در سرخس ایران دارد.

- العروفین» و «کنزالقافیه» منسوب به اوست. بهرامی در سال ۵۱۸ ه‍.ق وفات یافت.
- ۱۳ - احمد بن عبد الخفاف سرخسی: صاحب کتاب «یواقیت» است.
- ۱۴ - خواجه احمد حمار سرخسی: یکی از شعرا و مشایخ بزرگ متصوفه بوده است.
- ۱۵ - خواجه احمد بن علی خسروی سرخسی: از شعرای دانشمند قرن چهارم هجری است که به عربی و فارسی شعر می‌سروده است و ابوبکر خوارزمی قصیده‌ای در مرثیه‌اش گفته است. وفات او قبل از سال ۳۸۳ ه‍.ق رخ داده است.
- ۱۶ - ابوالعباس احمد بن محمد سرخسی: منجم و طبیب قرن چهارم که به سال ۳۶۴ ه‍.ق وفات نموده است. از تألیف او «المداخل الی علم النجوم» است.
- ۱۷ - البزاز سرخسی: از جمله فقهای بزرگ شافعی به شمار می‌رفته است. وی به سال ۴۹۴ ه‍.ق در مرو وفات یافته است.
- ۱۸ - مهد میرک معروف به میر عارفی موسوی: وی نسبت به سایر کسانی که از آنان یاد شد جزو متأخرین به شمار می‌رود و از شعرای عهد صفویه است. او مدتی را در آستان قدس حضرت رضا علیه السلام با شعرای آنجا همچون قدسی و نظیری به سر برده است.
- ۱۹ - شیخ محمد^۱ سرخسی: از بزرگترین عرفا و دانشمندان بوده است. او معاصر ابوسعید ابوالخیر بوده و با وی مصاحبت و دوستی داشته است. مقبره باشکوه وی در حدود دو کیلومتری شهر سرخس زیارتگاه عمومی و از آثار مهم تاریخی ایران است.

۹-۲- زیر ساخت‌های اقتصادی خراسان

۹-۲-۱- صنعت

استان خراسان با دارا بودن ۱۴/۸ درصد از مجموع کارگاه‌های صنعتی و ۱۳/۲ درصد از شمار شاغلین صنعتی به عنوان دومین قطب صنعتی کشور پس از تهران قرار دارد. اما به لحاظ دارا بودن تعداد کارگاه‌های بزرگ صنعتی پس از استان‌های تهران و اصفهان در مقام سوم می‌باشد (با ۷/۵ درصد کارگاه‌های بزرگ و ۴/۵ درصد شمار شاغلین) از نظر تمرکز صنعتی (نسبت تعداد شاغلین صنعتی به کل شاغلین صنعتی کشور) شهرستان مشهد با نسبت ۵۰/۳ درصد در مقام چهارم بعد از تهران، اصفهان و تبریز قرار دارد. از کل موافقت نامه‌های اصولی صادره در کل کشور تا پایان سال ۷۱ که بر روی هم ۳۶۰۰۰ فقره بوده است، بیشترین تعداد مربوط به شهرستان‌های تهران و مشهد بوده که در سال‌های اخیر نیز این روند ادامه داشته است.

۱. لقمان بابا، زیارتگاه سرخس.

مهم‌ترین تخصص‌های تولید صنعتی استان خراسان به ترتیب اولویت عبارت‌اند از:

- صنایع غذایی،
- صنایع نساجی و پوشاک،
- صنایع کانی غیر فلزی،
- صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات،

صنایع صادراتی استان شامل پوشاک، تولیدات غذایی، بهداشتی و فلزی، که در سال ۱۳۷۰ بالغ بر ۴۱ میلیون دلار صادرات داشته است.

۲-۹-۲- صنایع سنگین

صنایع سنگین استان عمدتاً در گروه‌های ریخته‌گری، آهنگری، ماشین‌سازی، نیروی محرکه، خودرو و ساخت تجهیزات فعالیت دارند.

- شهرک‌های صنعتی: هم‌اکنون نزدیک به ۲۰ شهرک صنعتی با وسعت حدود ۲ هزار هکتار در استان خراسان در حال فعالیت می‌باشند. شهرستان سرخس از نادر شهرستان‌های استان است که در آن شهرک صنعتی فعال، مصوب و یاپیشنهادهی وجود ندارد.

۲-۹-۳- اهداف و سیاست‌های توسعه صنعتی استان در برنامه دوم

اهداف توسعه صنعتی استان در برنامه دوم که عنداللزوم می‌باید مد نظر قرار گیرد به شرح زیر است:

- ۱- ایجاد تعادل نسبی در توزیع مکانی فعالیت‌های صنعتی با تأکید بر استفاده از مزایای نسبی مناطق و قابلیت‌ها و امکانات نواحی و بازارهای داخلی و خارجی؛
- ۲- حفظ سهم اشتغال صنعتی در استان در حدود ۱۶ درصد تا سال ۱۳۷۷؛
- ۳- ارتقای سطح مهارت‌های فنی و حرفه‌ای نیروهای انسانی در استان؛
- ۴- بهبود کیفیت مدیریت صنایع استان به منظور افزایش بهره‌وری نسبی نیروی کار و سایر عوامل تولید؛

- ۵- افزایش درصد بهره‌برداری از ظرفیت‌های موجود استان؛
- ۶- نوسازی صنایع قدیمی استان به ویژه در رشته صنایع غذایی و منسوجات؛
- ۷- تقویت زیربنای صنعتی استان به ویژه در مناطق جنوبی؛
- ۸- تشویق واحدهای صنعتی کوچک خود اشتغال به ویژه در صنایع روستایی و صنفی؛
- ۹- استفاده از بازارهای منطقه‌ای همجوار استان (کشورهای تازه استقلال یافته آسیای میانه)؛
- ۱۰- واگذاری یا فروش سهام صنایع دولتی به بخش خصوصی و جلب مشارکت خارجی؛
- ۱۱- افزایش صادرات صنعتی استان از ۴۱ میلیون دلار در سال ۱۳۷۰ به ۵۰۰ میلیون دلار در سال ۱۳۷۷.

۲-۹-۴- سیاست‌های توسعه صنعتی استان

سیاست‌های پیش‌بینی شده برای توسعه صنعتی استان در برنامه دوم به شرح زیر است:

- ۱- تکمیل پروژه‌های عمده نیمه صنعتی استان شامل فولاد نیشابور، ریخته‌گری اسفراین، ماشین‌ابزار مشهد، پتروشیمی بجنورد، بوکسیت جاجرم؛
- ۲- بهره‌گیری کامل از صنایع وابسته به معادن استان و فراورده‌های کشاورزی و دامی؛
- ۳- ایجاد مشاغل جدید صنعتی و صنفی برای نیروهای آماده به کار شهری و نیروهای انسانی مازاد بخش کشاورزی، با استفاده از امکانات شهرک‌ها و نواحی صنعتی موجود و در دست ساختمان استان و سیاست‌های تشویقی برای واحدهای کوچک صنعتی (خود اشتغال) در شهرها و روستاهای استان؛
- ۴- تهیه طرح جامع صنعتی برای استان خراسان و ایجاد بانک اطلاعاتی و شناسنامه صنعتی استان؛
- ۵- واگذاری و یا فروش سهام کارخانجات تحت پوشش صنایع ملی ایران و سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران به بخش غیر دولتی با استفاده از امکانات مالی اشخاص حقوقی، حقیقی یا بانک‌ها؛
- ۶- به منظور تضمین محصولات کشاورزی، نوسازی و توسعه ظرفیت‌های اسمی کارخانجات از طریق تکنولوژی و یا انتقال تکنولوژی مدرن (با در نظر گرفتن مسائل بهداشتی و زیست محیطی) در صنایع وابسته به مواد غذایی و نساجی خراسان؛
- ۷- تقویت زیربنای صنعتی استان مانند سرمایه‌گذاری، کسب مهارت‌ها، شرکت‌های مشاوره‌ای (فنی، حقوقی، بازرگانی) و همچنین تقویت تأسیسات زیربنایی مانند گسترش و توسعه راه‌ها و تأمین آب و برق صنعت؛
- ۸- تأکید بر بهبود مدیریت‌های صنعت از طریق افزایش ضریب بهره‌برداری کارگاه‌های موجود و ارتقای بهره‌وری نسبی نیروی کار و سایر عوامل تولید با توجه به سیاست‌های تشویقی و حمایتی بخش صنعت از تولیدات داخلی که در برگیرنده اصلاح تعرفه‌های گمرکی و ترخیص کالا از مبادی ورودی و خروجی کشور و تغییر مکانیزم اخذ مالیات و لغو محدودیت‌های پیمان ارزی و کاهش تراز ارزی پرداخت‌های کشور در برنامه دوم و سایر ابزارهای تشویقی می‌باشد؛
- ۹- سرمایه‌گذاری به منظور اتمام شهرک‌های صنعتی توسط شرکت شهرک‌های صنعتی و جلب مشارکت مردمی برای احداث نواحی صنعتی و شهرک‌های صنعتی با استفاده از تسهیلات واگذاری زمین ارزان قیمت توسط صنایع صنعتی و حذف مقررات دست و پاگیر واگذاری زمین؛
- ۱۰- تشویق منابع جدید استان به استقرار در محور مشهد- نیشابور- سبزوار و محور مشهد-

جنوب استان؛

۱۱- تعیین اولولیت‌های تولید و سرمایه‌گذاری در صنایع جدید.

۲-۹-۵- مشکلات بخش صنعت در استان خراسان

با این همه وجود برخی تنگناها توسعه صنعت در خراسان رابا مشکلاتی مواجه کرده است. تنگناهای مؤثر بر عملکردهای بخش صنعت در استان خراسان که به ویژه مانع استفاده از حداکثر ظرفیت‌های موجود شده است به دو دسته کلی شامل تنگناهای درونی و تنگناهای بیرونی صنعت قابل تقسیم است. از بین تنگناهای درونی موارد زیر واجد اهمیت است:

۱- مشخص نبودن استراتژی صنعتی (تمایل به جایگزینی واردات یا توسعه صادرات صنعتی)، که با توجه به گرایش‌های متضاد آنها نسبت به یکدیگر در استان خراسان در طی برنامه پنج‌ساله اول، بدین جهت صدور موافقت اصولی‌ها جهت‌دار نبوده و صرفاً براساس درخواست متقاضیان صادر گردیده است؛

۲- عدم توزیع جغرافیایی مناسب صنایع در سطح استان و تمرکز صنایع در شهرستان مشهد؛

۳- عدم ملاحظه حلقه‌های مفقوده در زنجیره تولیدی صنایع و تحکیم ارتباط ارگانیک بین زیر بخش‌های صنعت؛

۴- عدم استفاده حداکثر از ظرفیت‌های ایجاد شده؛

۵- کمبود کادر متخصص و کارآمد به خصوص در ادارات صنعتی و پایین بودن سطح دانش فنی در تولیدات صنعتی؛

۶- عدم وجود پایگاه اطلاعاتی تولیدات صنعتی استان و وجود نارسایی‌هایی در ارائه آمار و اطلاعات صنعتی و بازرگانی و به تبع آنها فقدان مطالعات طرح جامع صنایع برای شناخت پتانسیل‌های اقتصادی استان جهت سرمایه‌گذاری در بخش صنعت؛

۷- عدم اطمینان کافی برای سرمایه‌گذاری در بخش صنعت و وجود بوروکراسی و فشارهای شدید مالیاتی؛

تنگناهای بیرونی توسعه صنعت در استان خراسان به شرح زیر است:

۱- ضعف صنایع مادر در شرق کشور و دور بودن استان از قطب‌های صنعتی؛

۲- سود آوری فوق العاده بخش خدمات؛

۳- عدم وجود زیربنای مناسب و آماده برای استقرار و توسعه صنایع به ویژه در مناطق محروم و توسعه نیافته؛

۴- کمبود مراکز تحقیق و توسعه (R & D) و عدم ارتباط صحیح صنعت و دانشگاه؛

۵- عدم تخصیص ارز لازم برای توسعه و ایجاد کارگاه‌های صنعتی؛

۶- وجود تنگناهای ناشی از مقررات گمرکی، ترخیص کالا، تعمیرکارخانه‌ها و بعد مسافت استان نسبت به نقاط ورودی و خروجی کشور که قیمت تمام شده کالا را با توجه به هزینه حمل و نقل افزایش می‌دهد؛

۷- عدم هماهنگی لازم بین دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط برای استهلاک شهرک‌های صنعتی در ارتباط با قانون شهرک‌های صنعتی جهت احداث، تجهیز و ارائه خدمات زیربنایی به واحدهای صنعتی (تعرفه‌های گران تأمین آب، برق، گاز و هزینه‌های گزاف انتقال و تجهیز آنها)؛

۸- عوامل نامساعد جغرافیایی، اقلیمی و اجتماعی در برخی مناطق استان؛

۹- توزیع نامتعادل جمعیت در استان.

۲-۹-۶- نقاط قوت بخش صنعت استان خراسان

به رغم مشکلات و تنگناهای اشاره شده، عوامل بالقوه و مزیت‌هایی در استان وجود دارد که در صورت اتخاذ سیاست‌های مناسب و رعایت استراتژی پیشنهادی در مطالعات آمایش سرزمین خراسان، می‌توان بخش صنعت را رشد داده و نسبت به توسعه مناطق محروم اقدام و محورهای توسعه یافته را تجهیز نمود. اهم این امکانات عبارت است از:

- وجود معادن غنی فلزی و غیر فلزی به ویژه در مناطق محروم؛

- وجود محصولات کشاورزی و دامی متنوع در شمال خراسان؛

- وجود منابع عظیم گاز طبیعی و خطوط انتقال فراورده‌های نفت و گاز در سراسر استان؛

- وجود نیروی کار جوان و آزاد شده از بخش کشاورزی که آموزش پذیر نیز می‌باشند؛

- وجود بازار مصرف در داخل کشور و استان و امکان صدور تولیدات صنعتی به بازارهای جدید خارجی؛

- وسعت زیاد سرزمین استان خراسان و امکان احداث شهرک‌های صنعتی به منظور توزیع مناسب صنایع در سراسر استان و ایجاد تعادل بین مناطق شمالی و جنوبی و مرکزی.

در یک نگاه کلی می‌توان گفت که در محور مشهد- سرخس صنعتی شدن و توسعه صنعتی (به عنوان بخشی از محور مشهد- سرخس) در سه شاخه اصلی شروع شده و توسعه یافته است. این سه شاخه اصلی در راستای استراتژی توسعه صادرات و افزایش ترانزیت کالا عبارت‌اند از:

۱- صنایع وابسته به کشاورزی و فراورده‌های دامی؛

۲- صنایع معدنی (کانی‌های غیر فلزی)؛

۳- صنایع فلزی سبک.

صنایع وابسته به کشاورزی از قدیمی‌ترین واحدهای صنعتی این محدوده بوده و هم‌اکنون ضمن داشتن صنایع با تکنولوژی قدیمی، از صنایع مدرن در این بخش استفاده می‌شود. با وجود

کارخانجات ماشین سازی و واحدهای طراحی و مهندسی که در زمینه طراحی و ساخت ماشین آلات کشاورزی و غذایی فعالیت می نمایند، صنایع وابسته به کشاورزی استان نه تنها نیاز خود را مرتفع خواهد ساخت بلکه قادر است به سایر نقاط ایران و بعضاً به کشورهای دیگر نیز، تکنولوژی فرآورده های غذایی را صادر نماید.

در صنایع کانی های غیر فلزی نیز صنایع با تکنولوژی سنتی و قدیمی در کنار صنایع مدرن و پیشرفته مشغول به فعالیت هستند. این صنایع در حال حاضر با توجه به دسترسی به منابع اولیه و نیروی تخصصی کافی با مشکلات زیادی رو به رو نیست. بیشتر وابستگی این صنعت به خارج از کشور، مربوط به کوره های با ظرفیت بالا و بعضی تجهیزات خطوط تولید می باشد. در سال های اخیر به این صنعت توجه زیادی شده و چون ارزش افزوده آن نیز قابل توجه می باشد، سرمایه گذاری صنعتی و معدنی کافی در این زمینه فراهم شده است. در زمینه صنایع فلزی و ماشین سازی، طرح های بزرگ فولاد سازی، ریخته گری، آهنگری، پتروشیمی و ماشین سازی در سال های اخیر (برنامه اول و دوم) به استان و از جمله شمال خراسان اهمیت قابل توجهی بخشیده است. در صنایع سبک فلزی نیز به ویژه به دلیل توسعه بهره برداری از منابع گازی کشور صنایع تولید لوازم گاز سوز، از موفقیت خوبی برخوردار بوده است و از عمده ترین کالاهای صادراتی صنعتی استان به کشورهای همجوار نیز می باشد. در زمینه صنایع فلزی سبک دیگر نیز شهرستان مشهد بعد از شهرستان های تهران، اصفهان، تبریز و اراک در مکان پنجم قرار دارد.

شهرستان سرخس که در حوزه خراسان شمالی قرار دارد با توجه به موفقیت مرزی و فرصت تجاری صنعتی پیش آمده، می تواند با اتکا به برخی امکانات طبیعی و امکانات صنعتی مشهد و همچنین امکانات صنعتی و معدنی کشورهای همجوار و مدیریت موفق استان قدس در صحنه های سرمایه گذاری اقتصادی از این فرصت حساس تاریخی استفاده کرده و از یک منطقه دور افتاده مرزی به یک منطقه توسعه یافته تبدیل گردد. در این راستا این امکان وجود دارد که توسعه صادرات در طی مراحل عملی گردد:

برنامه کوتاه مدت: ایجاد صنایع کوچک با تکنولوژی ساده که بتواند نیازهای فوری و اصلی، به منظور توسعه صادرات در طریق ایجاد منطقه ویژه اقتصادی تأمین کند.

ایجاد این گونه صنایع نه تنها موجب اشتغال زایی و بالا رفتن سطح درآمد و رفاه اجتماعی، اقتصادی و

فرهنگی ساکنین سرخس می شود بلکه می تواند نقش مؤثری در انتقال نیروی بیکار و سرگردان مشهد به منطقه و جلوگیری از مهاجرت های بی رویه و حل بعضی از مشکلات اجتماعی شهر مشهد گردد و علاوه بر این، نقش مؤثری در مبادلات صنعتی مشهد با کشورهای هم جوار داشته

باشد.

برنامه میان مدت: در میان مدت در صورت فعال شدن منطقه آزاد تجاری - صنعتی سرخس، صناعی که می‌توانند با توجه به استعداد های بالقوه منطقه نقش مؤثر خود را جهت بهبود وضع اقتصادی و اجتماعی آن، به عنوان مکانی برای جذب سرریز جمعیت آینده شهرستان مشهد و ایجاد روابط هر چه سریع تر اقتصادی با کشورهای هم جوار و در آینده با سایر ممالک جهان ایفا نماید، به صورت اولویت بندی در سرمایه گذاری صنعتی و به شکل زیر قابل طرح است:

۱- تولید کالاهای مصرفی مانند نوشابه سازی، نان ماشینی، کالباس و سوسیس و همبرگر و تولید ظروف یکبار مصرف؛

۲- ایجاد صناعی که به مکان مقید نیستند، مانند: قوطی سازی، کارتن سازی، تولید گونی های پلی پروپیلنی، تولید انواع ریسمان و طناب های بسته بندی؛

۳- صنایع غذایی از جمله، صنایع فراورده های دامی؛

۴- صنایع نساجی، پوشاک و دوخت و دوز البسه؛

۵- صنایع ساختمانی شامل، ساخت آجر نما و لوازم بهداشتی؛

۶- ایجاد صناعی که با استفاده از منابع طبیعی در هر دو طرف مرز موجود است مانند، صنایع شیمیایی، صنایع سبک فلزی، مواد شیمیایی و چرم سازی.

برنامه دراز مدت: در دراز مدت بحث سرمایه گذاری مشترک با کشورهای دیگر به ویژه کشورهای آسیای مرکزی است، که با حضور فعال منطقه آزاد برقراری روابط تجاری و ایجاد جذابیت برای سرمایه گذاری صنعتی می‌تواند مطرح باشد و بعد از این مرحله باید سرمایه گذاری در صناعی که احتیاج به سرمایه و نیروی کار بیشتری دارند را مد نظر قرار داد، مانند: ساخت کارخانجات لوازم گاز سوز خانگی، تهیه الیاف از پنبه، رنگرزی و تولید انواع الیاف مصنوعی و نیمه مصنوعی، ایجاد صناعی که در رابطه با گاز سرخس فعالیت دارند به عنوان مثال، تولید مشتقات حاصل از گوگرد پالایشگاه گاز خانگیران، بی سولفیت سدیم و سولفیت سدیم (کاربرد در رنگبری و رنگرزی) و مشتقات حاصل از گاز مورد استفاده از صنایع شیمیایی و پتروشیمی.

بخش سوم: بررسی موقعیت ژئواستراتژیکی سرخس

۳-۱- تسهیلات ارتباطی

دشت سرخس و شهر سرخس از طریق ارتفاعات «مرزداران» و «بزنگان» که جهتی شمال غربی - جنوب شرقی دارد از شهرستان مشهد جدا می‌گردد. راه اصلی ارتباط سرخس - مشهد که اکنون

امکان دسترسی به سرخس را برای بدنه اصلی کشور میسازد، بالاجبار از گردنه «مرزداران» عبور می‌کند، با این حال به دلیل ارتفاع کم این توده کوهستانی (حداکثر ۱۲۰۰ متر در محل عبور گردنه مرزداران) و باز و ملایم بودن چین خوردگی، عبور راه با حداقل تمهیدات ممکن می‌گردد.

۳-۱-۱- ارتباط زمینی سرخس

ارتباط جاده‌ای: در محدوده شهرستان سرخس تاکنون آزادراه و بزرگراهی احداث نشده^۱ و فعلاً راه اصلی با تعریفی که این وزارتخانه از آن دارد نیز در محور مشهد - سرخس وجود ندارد. سرخس تنها از طریق یک راه «دسترسی اسفالت» به طول ۱۸۵ کیلومتر به شهر مشهد متصل می‌گردد که در ۳۰ کیلومتر اول از مشهد به طرف سرخس به صورت جاده اصلی اسفالت بازسازی شده است و قرار است بقیه مسیر نیز در سطح «راه اصلی اسفالت» بازسازی گردد. در شرایط فعلی قوس‌ها و شیب‌های تند و فرسودگی سطح اسفالت و وفور ترک‌های طولی و عرضی به ویژه در بخش کوهستانی مرزداران (مرزداران - شورلق به طول ۲۵ کیلومتر) این راه را برای سرویس دهی به عنوان یک راه ترانزیت بین‌المللی نامساعد ساخته است و بدون اصلاح و تعریض آن در حد راه اصلی امکان بهره‌گیری مناسب از آن برای منطقه ویژه سرخس وجود نخواهد داشت.

طبق آمار گمرک سرخس، این گمرک در ماه اردیبهشت ۱۳۷۴ یعنی ماه قبل از اعمال مقررات تعهدات ارزی روزانه به طور متوسط ۸۷ کامیون ورودی و خروجی داشته است. به عبارت دیگر در ماه اردیبهشت ۲۷۱۰ کامیون حامل بار و کالای ترانزیتی از این محور رفت و آمد داشته‌اند که بیک رفت و آمد در سال‌های اخیر بوده است.

مقایسه آمار عبور وسایط نقلیه در سال‌های ۱۳۷۳ و ۱۳۷۴ نشان می‌دهد که به نحو قابل توجهی بر میزان ترافیک این محور افزوده شده است. این افزایش به ویژه در زمینه وسایط نقلیه کامیون بیشتر بوده است.

۳-۱-۲- برآورد ظرفیت راه سرخس - مشهد

در صورت تخصیص ۵۰ درصد ظرفیت کنونی راه سرخس - مشهد برای ترانزیت کالا بین ایران و کشورهای آسیای مرکزی در خوش‌بینانه‌ترین حالت مقدار ظرفیت اختصاص یافته به کالاهای ترانزیتی خارجی در یک جهت ۶۲۰ هزار تن در سال خواهد بود که حمل آن می‌باید توسط حدود ۸۰ هزار کامیون (روزانه ۲۱۹ کامیون) عملی گردد.

۱. احداث یک آزادراه در دست بررسی و اقدام است و راه فعلی در دست اصلاح و به سازی است.

چنانچه این راه طبق برنامه‌های موجود به‌سازی گردد، حداکثر امکان افزایش ۳۰ درصد برای آن میسر است. بدین ترتیب کلاً ظرفیت ترانزیت کالا در دو جهت پس از بازسازی این مسیر به حدود ۲ میلیون تن در سال خواهد رسید.

۳-۱-۳- موقعیت ارتباط جاده سرخس با دیگر نقاط استان خراسان
موقعیت ارتباطی سرخس در استان خراسان به منظور ارتباط استان و کشور با آسیای مرکزی از موقعیت ممتاز و منحصر به فردی برخوردار است. البته در مورد دسترسی به عشق‌آباد و نواحی غرب ترکمنستان گذرگاه سرخس اهمیت کمتری دارد.

۳-۱-۴- ارتباط جاده‌ای سرخس با کل کشور
کشورهای آسیای مرکزی از طریق سرخس برای دسترسی جاده‌ای به مبادی ورودی - خروجی و بنادر بازرگانی مهم ایران در جنوب، جنوب غربی، غرب و شمال کشور و بالعکس می‌توانند از مسیر ده‌گانه‌ای که فاصله هر کدام در جدول ۸ آمده بهره‌گیرند:

جدول ۸- فاصله سرخس تا مبادی ورودی - خروجی و بنادر بازرگانی مهم کشور
از طریق مسیرهای ده‌گانه اصلی

ردیف	مسیر	فاصله (کیلومتر)
۱	سرخس - مشهد - بیرجند - زاهدان - چابهار	۱۸۵۷
۲	سرخس - مشهد - بیرجند - زاهدان - بم - بندرعباس	۱۸۸۳
۳	سرخس - مشهد - گناباد - دیهوک - کرمان - بندرعباس	۱۵۸۰
۴	سرخس - مشهد - گناباد - طبس - یزد - سیرجان - بندرعباس	۱۶۷۸
۵	سرخس - مشهد - تهران - قم - کاشان - یزد - سیرجان - بندرعباس	۲۲۷۴
۶	سرخس - مشهد - تهران - قم - اصفهان - شیراز - بوشهر	۲۲۶۵
۷	سرخس - مشهد - تهران - قم - اراک - اهواز - بندرامام	۲۱۲۹
۸	سرخس - مشهد - تهران - قزوین - زنجان - تبریز - بازرگان	۱۹۴۴
۹	سرخس - مشهد - گرگان - نوشهر - رشت - انزلی - آستارا	۱۴۳۵
۱۰	سرخس - مشهد - تهران - قزوین - همدان - کرمانشاه - خسروی	۱۸۰۴

۳-۱-۵- ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر جنوبی کشور

برابر آخرین داده‌های موجود کل ظرفیت قابل بهره‌برداری بنادر جنوب ایران برای تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی در سال ۱۳۷۴ حدود ۳۱ میلیون تن بوده است که از این ظرفیت تنها در حدود ۶۳ درصد استفاده شده است. بنابراین اکنون این امکان وجود دارد که حدود ۱۱ میلیون تن به مازاد ترانزیت کالا اختصاص یابد لیکن ادامه اختصاص چنین ظرفیتی در آینده به سه عامل یعنی: ۱- روند توسعه اقتصادی کشور ۲- میزان واردات و صادرات ۳- ظرفیت‌های جدید در دست اجرا بستگی خواهد داشت. با این حال در دوره پنجساله منتهی به ۱۳۷۸ در جنوب کشور، ظرفیت مازاد بندری در حد ۱۱ میلیون تن وجود خواهد داشت که بخشی از آن می‌تواند به ترانزیت کالا به آسیای مرکزی اختصاص یابد.

۳-۱-۶- ارتباط از طریق راه آهن

سرخس از طریق یک راه آهن یک خطه به طول ۱۶۵ کیلومتر که ساختمان آن از سال ۱۳۷۰ آغاز شده و در اوایل سال ۱۳۷۵ به پایان رسید به شبکه سراسری راه آهن ایران در روستای «سنگ بست» در ۳۵ کیلومتری جنوب شهر مشهد پیوست و از طریق یک رشته دیگر به طول ۱۳۰ کیلومتر در داخل کشور ترکمنستان در نزدیکی شهر تجن به شبکه راه آهن سراسری آسیای مرکزی متصل شد. ظرفیت جابه جایی پیش بینی شده برای خط سرخس - مشهد به لحاظ مشکلات کنونی آن در زمینه تغییر بوژی و یک خطه بودن، حداکثر ۲ میلیون تن در سال است. بررسی‌های انجام گرفته حاکی است که مشکلی از نظر انتقال ۲ میلیون تن بار بر روی شبکه موجود مسیر مشهد - تهران وجود ندارد. با بهره برداری از خط آهن مشهد - سرخس در اوایل ۱۳۷۵، سرخس به سه بندر بازرگانی مهم در سواحل جنوبی کشور یعنی بندر عباس، بندر امام و بندر خرمشهر و یک بندر نوساز در شمال کشور یعنی بندر «امیرآباد» متصل شده است. مهم‌ترین مبادی ورودی - خروجی زمینی کشور که سرخس از طریق راه آهن می‌تواند به آنها دسترسی پیدا کند، مرز جلفا و رازی در نوار مرزی دو جمهوری آذربایجان (نخجوان) و ترکیه است. مرز «میرجاوه» در جنوب شرقی زاهدان نیز تا آخر برنامه دوم و پس از احداث راه آهن زاهدان - کرمان می‌تواند در ارتباط با سرخس قرارگیرد، هر چند این دسترسی مستلزم دور زدن کویر مرکزی ایران از طریق تهران - قم - یزد - کرمان خواهد بود که مسافتی حدود ۲۲۰۰ کیلومتر دارد ولی در صورت احداث خط آهن مشهد - بافق این فاصله به حدود ۱۷۵۰ کیلومتر کاهش خواهد یافت.

۳-۱-۷ پروژه اسکاپ

پروژه راه آهن اسکاپ به منظور احیای راه ابریشم از طریق راه آهن در سه محور اصلی در دست مطالعه است که شامل راه آهن چین - روسیه - آسیای مرکزی - ایران و راه آهن اروپا - ترکیه و سرانجام راه آهن هند - پاکستان - ایران می شود. به نظر می رسد تحقق این پروژه در آینده نزدیکی امکان پذیر نباشد.

۳-۱-۸- ارتباط هوایی

در محور مشهد-سرخس دو فرودگاه وجود دارد که یکی فرودگاه بین المللی مشهد و دیگری فرودگاه غیر فعال سرخس است.

فرودگاه سرخس: سرخس فاقد ارتباط هوایی با دیگر کشورهای جهان و ارتباط کمی با سایر نقاط ایران است. در واقع دو عامل مهم یعنی: ۱- نبود تقاضای مؤثر برای سفرهای هوایی به منطقه سرخس و ۲- نبود تسهیلات مناسب فرودگاهی، زمینه ساز این وضعیت است.

فرودگاه موجود سرخس فاقد تسهیلات ناوبری دارای ترمینال مسافری است. این فرودگاه هم اکنون در مقیاس یک فرودگاه متوسط و بیشتر با هدف حمل بار است آماده شده که با توجه به حجم پروازهایی که بر فراز محور مشهد-سرخس در مسیر منتهی به کشورهای آسیای میانه و بالعکس انجام می گیرد، همواره این امکان وجود دارد که با عرضه امکانات و خدمات مؤثر، برخی از این پروازها را ترغیب به استفاده از فرودگاه سرخس نمود. با این حال در ارتباط با حمل بار و مسافر فرودگاه مشهد نیز می تواند مورد توجه قرار گیرد. با توجه به نکاتی که در بالا آمد تردیدی نیست که سرخس به عنوان گذرگاهی بی بدیل برای دسترسی به آسیای مرکزی از موقعیت ارتباطی مهمی برخوردار است. این موقعیت مناسب، ناشی از وضعیت توپوگرافی منطقه است که راه ارتباطی آسیای مرکزی به غرب و جنوب غربی آسیا را به گذرگاهی که سرخس در آن قرار گرفته، هدایت می کند چنانکه راه ابریشم نیز از این گذرگاه عبور می کرد.

بدین ترتیب سرخس حلقه ارتباطی مهمی است که از یک طرف شبکه ارتباط زمینی ایران را به کشورهای آسیای مرکزی و از طرف دیگر این کشورها را به آب های آزاد جنوب، منطقه قفقاز، ترکیه و اروپا متصل می کند. از دیدگاه زیربناهای ارتباطی یافته های مهم تر به شرح زیر است:

۱- کشورهای آسیای مرکزی از طریق سرخس برای دسترسی جاده ای به مبادی ورودی - خروجی و بنادر بازرگانی مهم کشور در جنوب، جنوب غرب و شمال غرب کشور و بالعکس می تواند از مسیرهای دهگانه داخل کشور استفاده کند. اکنون از مبدأ سرخس مهم ترین مقصد به بنادر سواحل جنوبی کشور، بندر عباس و مهم ترین مقصد به مبادی ورودی - خروجی غرب کشور،

مرز بازرگان است.

۲- سرخس در شرایط کنونی از طریق راه دسترسی مشهد - سرخس از یک طرف به بدنه اصلی کشور وصل می شود و از طرف دیگر نواحی داخلی ایران را به آسیای مرکزی متصل می کند. این راه از ظرفیت محدودی برخوردار است، به ویژه آن که در فاصله مرزداران - شورلق به طول ۲۵ کیلومتر، مسیر تا حدودی سخت و کوهستانی با پیچ ها و شیب های غیراستاندارد و عرض کم است. در شرایط کنونی ظرفیت راه مشهد - سرخس در یک جهت ۱,۲۴۰,۰۰۰ تن در سال است که با تخصیص ۵۰ درصد از این ظرفیت به کامیون های ترانزیت کالا، امکان حمل ۶۲۰ هزار تن در سال در یک جهت فراهم است. بدین سان اکنون ظرفیت این راه برای ترانزیت کالاهای خارجی در دو جهت (از مبدأ آسیای مرکزی و بالعکس) بر روی هم ۱,۲۴۰,۰۰۰ تن در سال است. جابه جایی این تناژ از طریق به کارگیری ۱۵۵ هزار سفر - کامیون در سال در دو جهت یا به طور متوسط ۴۲۵ سفر - کامیون در روز میسر است.

چنان چه این راه طبق برنامه فعلی بهسازی شود، ظرفیت آن ۳۰ درصد افزایش خواهد یافت که این ظرفیت اضافی کلاً قابل اختصاص به ترانزیت کالا خواهد بود. در چنین حالتی، کل ظرفیت برای حمل کالای ترانزیتی در دو جهت و از مبدأ آسیای مرکزی و بالعکس به ۱,۹۸۶,۰۰۰ تن خواهد رسید که مستلزم انجام حدود ۲۴۸ هزار - سفر کامیون در سال و ۶۸۰ سفر - کامیون در روز است.

۳- خط آهن مشهد - سرخس به طول ۱۶۵ کیلومتر به همراه خط آهن سرخس - تاجن به طول ۱۳۰ کیلومتر حلقه ارتباطی شبکه راه آهن سراسری ایران با شبکه آهن آسیای مرکزی است. ظرفیت جابجایی کالا در دو جهت در محور مشهد - سرخس از طریق راه آهن، ۲ میلیون تن در سال گزارش شده است که حداقل ۹۰ درصد آن قابل تخصیص ترانزیت است. با توجه به وجود مازاد ظرفیت گزارش شده از محور مشهد - تهران که حدود ۴ میلیون تن در سال است، مشکلی از نظر استفاده کامل از ظرفیت راه آهن سرخس - مشهد وجود ندارد.

۴- ظرفیت قابل بهره برداری به منظور تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی در بنادر جنوبی کشور ۳۱ میلیون تن در سال و میزان عملکرد این بنادر برای کالاهای غیرنفتی در سال ۱۳۷۳ برابر ۱۹/۶ میلیون تن در سال است. بیشترین مازاد ظرفیت بهره برداری مربوط به بندر عباس است که ۵/۹ میلیون تن در سال می باشد. با توجه به وضع اقتصادی کشور، پیش بینی می شود در میان مدت همواره ظرفیت مازاد برای ترانزیت حداقل ۲ تا ۴ میلیون تن کالای غیرنفتی در سال در بنادر جنوبی کشور وجود داشته باشد.

۵- با توجه به ظرفیت کنونی و آتی راه آهن در مسیر سرخس - مشهد ظرفیت جابه جایی زمینی در

این محور برای ترانزیت کالا در دو جهت به شرح زیر است:

جدول ۹- ظرفیت جابجایی زمینی برای ترانزیت کالا در مسیر

(تن)

سرخس - مشهد

گونه حمل	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۸ (آخر برنامه دوم)
حمل و نقل جاده‌ای	۱۲۴۰۰۰۰	۱۲۴۰۰۰۰	۱۹۸۶۰۰۰
راه آهن	-	۱۸۰۰۰۰۰	۱۸۰۰۰۰۰
جمع	۱۲۴۰۰۰۰	۳۰۴۰۰۰۰	۳۷۸۶۰۰۰

۶- فرودگاه سرخس در شرایط فعلی فاقد هر گونه امکاناتی برای سرویس دهی به پروازهای هواپیماها می باشد. اتخاذ تصمیم در مورد سرمایه گذاری در این فرودگاه به منظور تبدیل آن در درازمدت به یک فرودگاه بین المللی، تنها زمانی قطعی می شود که مطالعات دقیق امکان سنجی به ویژه بازار انجام گرفته باشد.

تعمیر و بهسازی فرودگاه موجود پاسخگوی تقاضای محدود اولیه خواهد بود و به صورت فرودگاه اقماری مشهد عمل خواهد کرد. از دیدگاه جابجایی بار و مسافر باید پذیرفت که گسترش ارتباط زمینی و راه آهن در مرز سرخس رقیبی جدی برای ترافیک هوایی است و از این رو هر گونه سرمایه گذاری در فرودگاه باید با احتیاط کامل انجام شود.

۳-۲- انرژی

۳-۲-۱- ذخایر نفت و گاز

در حال حاضر ذخایر نفتی ثابت شده‌ای در منطقه خراسان و به تبع آن در محور مشهد - سرخس یافت نشده است. دیگر آن که با وجود خط لوله ری - مشهد، در حال حاضر و در آینده قابل پیش بینی کمبود سه فراورده اصلی نفت در منطقه خراسان پدید نخواهد آمد و بنابراین احداث پالایشگاه در مشهد و یا در محور مشهد - سرخس ضروری نیست. با توجه به وجود راه آهن مجهز در مسیر تهران - مشهد و انتقال نفت کوره به وسیله واگن های آن و انبارهای نفت کوره در مشهد تأمین نفت کوره نیز در این منطقه مشکل نخواهد بود. ولی چنانچه تأمین همین فراورده ها و یا نفت کوره در احجام قابل توجه در سرخس ضروری باشد، تأمین آنها از انبار مشهد به آسانی صورت نخواهد گرفت و در این زمینه لازم است علاوه بر استفاده از راه آهن سرخس - مشهد، شهر سرخس نیز به انبار نفت در حد احتیاجات مجهز شود. این نکته در مورد خریداری فراورده های

نفتی از آن سوی مرز در احجام بزرگ برای استفاده در سرخس، نیز صدق می‌کند. علاوه بر این باید توجه داشت که در آینده میان مدت همواره احتمال بروز کمبودهای مقطعی در محور مشهد - سرخس وجود خواهد داشت. این کمبود ناشی از دو مسئله است:

۱ - کمبود مقطعی فراورده‌های نفتی به شکل سراسری در کشور با توجه به پدید آمدن نوسانات غیر قابل پیش بینی فصلی (سرمای بسیار زودرس یا بسیار شدید) در نقاط مختلف کشور که ارتباطی به خراسان و یا محور مشهد - سرخس ندارد.

۲ - کمبود یا کندی تحرک تانکرهای نفتی در محور مشهد - سرخس که ناشی از کیفیت نامناسب راه ارتباطی در این مسیر است.

در غیاب دو مسئله فوق‌الذکر همان‌طور که ذکر گردید خطوط لوله و انبارهای فراورده‌های نفتی و حرکت قطارها در محور تهران - مشهد به شکلی است که در شرایط عادی کمبودی در استان خراسان و به ویژه در شمال آن (شهرستان‌های مشهد و سرخس) ایجاد نخواهد گردید. با این حال محور مشهد - سرخس که فاقد انبارهای نفتی است، از لحاظ جایگاه پخش فراورده‌های نفتی نیز در وضعیت بسیار مناسبی قرار ندارد و لازم است در این مورد اقدامات لازم صورت پذیرد. در وضعیت کنونی تأمین سوخت هواپیما در فرودگاه سرخس نیز باید به‌طور دستی و توسط پیت‌های حلبی انجام شود و در صورت ارتقای وضعیت خدمت‌رسانی فرودگاه بهبود این امر نیز باید مورد توجه و تأکید قرار گیرد. علاوه بر این به‌منظور گاز رسانی به شمال خراسان و مازندران یک رشته خط لوله گاز نیز به موازات محور مشهد - سرخس کشیده شده است. بدین لحاظ تأمین گاز به وفور در این محور میسر است و در مرحله اول می‌توان به آسانی ۲۰۰ متر مکعب در ساعت گاز را تأمین کرد.

به‌ویژه در صورت احداث خط لوله گاز ترکمنستان - ایران، عملاً هیچ‌گونه کمبودی در این محور از لحاظ تأمین گاز طبیعی در دراز مدت وجود نخواهد داشت. چنانچه از مایعات گازی پالایشگاه خانگیران نیز استفاده شود، امکان عرضه محلی حدود ۲ هزار بشکه فراورده‌های نفتی در روز در سرخس نیز فراهم خواهد شد که به‌طور عمده فراورده‌هایی چون بنزین موتور، نفت سفید و نفت گاز را شامل می‌شود. تولید سوخت جت از مایعات گازی مزبور هر چند از نظر تئوریک غیر عملی نیست، ولی تاکنون به لحاظ عدم صرفه‌مندی و نیز مقیاس اندک آن در دستور کار وزارت نفت قرار نگرفته است و احتمال این که در آینده نزدیک در این زمینه نیز اقدامی به‌عمل آید غیر محتمل است.

در حال حاضر به لحاظ نبود جایگاه‌های نفتی مدرن، وضعیت عرضه انرژی در سرخس و در محور مشهد - سرخس مطلوب نیست، ولی با احداث چند جایگاه مدرن این کمبود قابل جبران

است.

۳-۳- نگرش طرح توسعه و عمران شهر مشهد به محور سرخس - مشهد

مطالعات طرح توسعه و عمران شهر مشهد و حوزه نفوذ آن نشان می‌دهد که:

جمعیت شهر با ملحوظ داشتن سیاست‌های کنترل جمعیت از حدود ۱/۵ میلیون نفر در سال ۱۳۶۵ به ۲/۸ میلیون نفر در سال ۱۳۸۰ و به ۵/۴ میلیون نفر در سال ۱۳۹۵ خواهد رسید. امکان جذب بیش از ۲/۸ میلیون نفر از این جمعیت در توسعه پیوسته شهر و ۱/۲ میلیون نفر در توسعه ناپیوسته پیرامونی آن وجود ندارد.

برای اسکان حدود ۱/۴ میلیون نفر باقیمانده، گزینه‌های مختلفی مورد بررسی قرار گرفته که از آن میان می‌توان به موارد عمده زیر اشاره کرد:

۱- توسعه حدود ۱۰۰ روستای پرجمعیت واقع در بیرون از حوزه فعالیت جمعیتی شهر مشهد و رساندن جمعیت هر یک از آنها به حدود ۱۰ هزار نفر، در کنار ایجاد ۸ مرکز جمعیتی ۵۰ هزار نفری که جمعاً بتواند حدود ۱/۴ میلیون نفر جمعیت را در خود جای دهند.

۲- ایجاد ۵۰ شهرک ۳۰ هزار نفری

۳- ایجاد پنج شهر جدید بزرگ که سرانجام به ایجاد سه شهر جدید ۵۰۰ هزار نفره و تقویت دو شهر موجود معطوف شده است، یکی از دو شهر موجود شهر سرخس و دیگری شهر فریمان است و سه شهر جدید نیز عبارت‌اند از شهر جدید سرخس، شهر گلبهار و شهر بینالود.

با توجه به وجود عوامل مناسب در سطح مکان (راه مرزی و راه آهن پیش‌بینی شده) و سطح محلی (فاصله مناسب تا شهر مشهد) برای ایجاد یک شهر جدید بزرگ در محور مشهد - سرخس، مهندسان مشاور تهیه‌کننده طرح، زمین‌های واقع بین آبادی‌های میامی، گیامی و کلاته منار را به عنوان مناسب‌ترین محل برای ایجاد آن پیشنهاد کرده‌اند. این محل دقیقاً بر روی جاده اصلی ارتباطی شهرهای مشهد و سرخس قرار دارد و مناسب بودن محور سرخس - مشهد را برای جذب بخشی از سرریز جمعیتی شهر مشهد نشان می‌دهد.

۳-۴- تورسم

سرخس در گذشته به دلیل واقع شدن در مسیر جاده تاریخی ابریشم و اهمیتی که از دوره عباسیان به بعد پیدا کرد، به یکی از کانون‌های مهم علم و ادب و عرفان و تصوف خراسان بزرگ تبدیل شد و همچون هرات و نیشابور در آن خانقاه‌های مهمی بوجود آمد، لکن اکنون اثر مهمی از این بناها باقی

نمانده است. از آثار دوران مهرپرستان یا زرتشتیان در سرخس می‌توان از غارهای «بزنگان» و «مزدآوند» نام برد. از دیگر مکان‌های دیدنی سرخس می‌توان به «رباط شرف»، «رباط ماهی»، «رباط آبگینه» و «رباط دندانقان» و نیز «پل آجری» موسوم به «پل خاتون» بر روی رودخانه تجن اشاره نمود. منابع طبیعی توریستی پراکنده‌ای در سطح شهرستان وجود دارد ولی به علت فاصله زیاد و نبود راه ارتباطی مناسب، نقش چندانی در جذب توریست به شهر سرخس ندارد. هر چند که منطقه سرخس فاقد منابع طبیعی و تاریخی مهم جذب توریست است لیکن به علت موقعیت و وضعیت اقلیمی خود می‌تواند به عنوان منطقه‌ای برای انواع سرگرمی‌ها (شهربازی، استخر، تسهیلات ورزشی، تفریحی) مطرح شود، که در این صورت و برای تحقق این امر لازم است سرمایه‌گذاری‌های لازم انجام گیرد.

در سال ۱۳۷۳ مجموع توریست‌هایی که از خارج وارد کشور شده‌اند ۳۵۰ هزار نفر بوده است. برآورد شده است که در پایان برنامه دوم شمار توریست‌های خارجی به ۱۷۰۰ هزار نفر برسد، چنانچه در پایان برنامه دوم سرخس بتواند روزانه ۱۰ تا ۱۵ درصد توریست‌های وارد شده به کشور را جذب کند، باید انتظار داشت در خوشبینانه‌ترین حالت روزانه حداکثر ۳۰۰ نفر از این منطقه دیدن کنند.

همچنین نباید انتظار داشت که به‌طور نامحدود از آسیای مرکزی، توریست وارد منطقه سرخس گردد، زیرا این کشورها نیز چون ایران با محدودیت‌های ارزی مواجهند و چنانچه تعداد توریست‌های اعزامی این کشورها از سطح معینی تجاوز کند، ناچار خواهند بود محدودیت‌هایی را برای ورود کالای همراه مسافر اعمال کنند.

در عین حال امکان دارد که جاذبه‌های کشورهای مزبور نیز برای جبران ارزی که توریست‌های کشورهای آسیای مرکزی در سرخس هزینه خواهند کرد با گستردگی بیشتری به کار گرفته شود و در این صورت این احتمال وجود خواهد داشت که خالص درآمد ارزی کشور از طریق توریست‌های آسیای میانه چندان قابل توجه نگردد. در چنین حالتی چنانچه از خروج توریست ایرانی ممانعت شود، کشورهای مزبور نیز ممکن است به اقدامی متقابل متوسل شوند.

فصل دوم: سرخس پل رابط ایران

بخش اول: کشورهای آسیای مرکزی ویژگی‌های جغرافیایی

مقدمه

اصل پذیرفته شده بین‌المللی در راستای گسترش و تعمیق همکاری‌های فنی - اقتصادی و فرهنگی، صراحت دارد که کشورهای واقع در یک منطقه جغرافیایی بهتر می‌توانند در زمینه مبادلات تکنولوژی، سرمایه، نیروی کار متخصص و انتقال مواد و کالاها و خدمات براساس قراردادهای دو یا چند جانبه به گونه‌ای مؤثر و ثمربخش اقدام کنند. در کنار مرزهای شمال شرقی ایران، پس از فروپاشی رژیم شوروی سابق، پنج جمهوری جدید به استقلال نایل آمده‌اند که از نظر موقعیت جغرافیایی، وضعیت اقتصادی و بازرگانی و شرایط جدید روابط بین‌المللی در موقعیت خاص قرار دارند. جمهوری‌های قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان در ارتباط با نفوذ اقتصادی روسیه، نیازمند به برقراری روابط تازه‌ای با یکدیگر و با حوزه‌های اقتصادی جداگانه هستند که بتوانند حیات مستقل بازرگانی خود را از نظر تبادل کالا و مسافر متنوع ساخته و از پذیرش اعمال نظرهای یک‌جانبه و انحصاری احتراز کنند. بدین‌سان برقراری روابط جدید بازرگانی با ایران برای این کشورها از اهمیت خاصی برخوردار بوده که آگاهی از توانایی‌های تولیدی و بازرگانی این کشور شرط اولیه ایجاد هرگونه ارتباط اقتصادی بین جمهوری اسلامی ایران با آنان است.

۱-۱- موقعیت جغرافیایی

آسیای مرکزی (شامل پنج جمهوری) سرزمینی است در آسیا که از غرب به دریای خزر، از شرق به چین، از شمال به روسیه و بالاخره از جنوب به ایران و افغانستان محدود است. آسیای مرکزی را (به جز قزاقستان) تا سال ۱۹۲۵ «ترکستان» می‌نامیدند. بیشتر قلمرو آسیای مرکزی را اراضی هموار تشکیل می‌دهد که دارای اقلیم آب و هوایی «خشک» است. بخش وسیعی از این اراضی نیز

غیر مسکون و بیابان‌های شنی، سنگی، خشک رسی و نمکی است.

۱-۲- جمعیت و سرزمین

مساحت پنج جمهوری نزدیک به ۴ میلیون کیلومتر مربع و جمعیت آنها در حال حاضر بیش از ۵۵ میلیون نفر است که اکثرشان مسلمان و بیش از ۸۵ درصدشان باسوادهستند. استقرار جمعیت در آسیای مرکزی به تفکیک جمهوری‌ها در جدول شماره (۱۰) ارائه شده است:

جدول ۱۰- استقرار جمعیت به تفکیک جمهوری‌های آسیای مرکزی در سال ۱۹۹۰

جمهوری	مساحت (هزار کیلومتر مربع)	جمعیت (هزار نفر)	درصد رشد جمعیت ۱۹۷۹-۱۹۹۰	درصد شهرنشینی ۹۰-۹۵	جمعیت در سال ۱۹۹۵ (هزار نفر)
قزاقستان	۳۷۱۷/۳	۱۶۶۹۲	۱/۱۷	۵۸	۱۷۶۹۰
ترکمنستان	۴۸۸/۱	۳۶۲۲	۲۰۵۱	۴۵	۴۱۰۰
ازبکستان	۴۴۷/۴	۲۰۳۲۲	۲/۵۶	۴۰	۲۲۶۳۳
قرقیزستان	۱۹۸/۵	۴۳۶۷	۱/۹۶	۳۸	۴۸۱۲
تاجیکستان	۱۴۳/۱	۵۲۴۸	۲/۹۸	۳۱	۶۰۷۸

همان‌گونه که در جدول شماره (۱۰) دیده می‌شود، جمهوری قزاقستان به دلیل رشد کم جمعیت و درصد بالای شهرنشینی، در بین پنج جمهوری آسیای مرکزی از موقعیت پیشرفته‌تری برخوردار بوده و بالعکس جمهوری تاجیکستان به لحاظ رشد بالای جمعیت و میزان محدود شهرنشینی در وضعیت نامتعادل‌تری نسبت به دیگر جمهوری‌ها قرار دارد.

کل جمعیت منطقه آسیای مرکزی در سال ۱۹۹۵ برابر ۵۵/۷ میلیون نفر است که بیش از ۴۰ میلیون نفر آنها در دو کشور ازبکستان و قزاقستان و بقیه در سه جمهوری دیگر زندگی می‌کنند. جدول شماره (۱۱) ترکیب اقوام مختلف را در جمهوری‌های آسیای مرکزی نشان می‌دهد:

جدول ۱۱- ترکیب اقوام مختلف در جمهوری های آسیای مرکزی

اقوام	جمهوری قزاقستان	ترکمنستان	ازبکستان	قرقیزستان	تاجیکستان
قزاق	۴۴/۳	۲/۹	-	-	-
ترکمن	-	۶۸/۴	-	-	-
ازبک	۲/۲	۸/۵	۷۴/۵	-	۲۵
قرقیزی -	-	۰/۹	۵۶/۴	-	-
تاجیک	-	-	۴/۸	-	۶۴/۹
اوکراینی	۵/۱	۱/۳	-	۲/۱	-
آذری	۰/۶	-	-	-	-
روس ها	۳۵/۸	۱۲/۶	۶/۹	۱۸/۸	۳/۵
سایرین					

ماخذ: The Europa World Year Book 1995

۱-۳- سیمای اقتصادی عمومی جمهوری ها

جمهوری های آسیای مرکزی از نظر درجه پیشرفت اقتصادی دارای وضعیت یکسانی نیستند. جمهوری های قزاقستان و ازبکستان از نظر پیشرفت صنعتی در شرایط توسعه یافته تری قرار دارند و به تعبیری نیمه صنعتی می باشند (قزاقستان نسبت به ازبکستان وضعیت بهتری دارد). سه جمهوری دیگر یعنی ترکمنستان، قزاقستان، قرقیزستان و تاجیکستان جزء مناطق کمتر رشد یافته آسیای مرکزی و اتحاد جماهیر شوروی محسوب می شده اند. این سه جمهوری بیشتر متکی به اقتصاد کشاورزی و دامپروری هستند و تولیدات صنعتی چشمگیری ندارند. با توجه به تمرکز ۷۲ درصد جمعیت آسیای مرکزی در دو کشور قزاقستان و ازبکستان، رشد و سرمایه گذاری انجام شده در این دو کشور قبل از فروپاشی اتحاد شوروی توجیه پذیر می نماید، هر چند که شرایط مساعدتری از نظر ایجاد مراکز صنعتی در این دو کشور از دیدگاه گسترده بازار و نزدیکی به خاک

روسیه وجود داشته است. به دلیل عدم دسترسی به آمار «به هنگام» آمار سال‌های ۱۹۸۹ و ۱۹۹۰ مورد استفاده قرار گرفته و از آنجا که تغییر چندانی در روند اقتصادی این کشورها مشاهده نشده، مقایسه‌های انجام شده منطقی به نظر می‌رسد.

تولیدات کشاورزی و فراورده‌های دامی آسیای مرکزی

جداول شماره ۱۲، ۱۳، ۱۴ و ۱۵ تولید محصولات عمده کشاورزی و دامی جمهوری‌های آسیای مرکزی و سهم هر یک از جمهوری‌ها را میزان تولید ارائه می‌دهد:

جدول ۱۲- محصولات کشاورزی عمده و میزان تولید آنها در جمهوری‌های

آسیای مرکزی (۱۹۹۳) (واحد: هزار تن)

کشور	محصول	غلات	سیب‌زمینی	چغندر قند	دانه‌های پنبه	الیاف پنبه	میوه
قزاقستان	۱۴۸۲۵	۲۲۹۶	۹۲۵	۲۰۰	-	۸۵	
ترکمنستان	۱۴۲۳	۳۰	-	۱۳۰۰	۴۰۳	۴۲	
ازبکستان	۲۲۵۷/۲	۳۶۵/۳	-	۴۱۲۷/۹	-	۷۰۱/۵	
قرقیزستان	۱۵۸۸	۳۰۰	۲۰۰	۵۸	-	-	
تاجیکستان	۲۹۰	۱۶۷	-	۴۲۰	-	۴۸۳	

جدول ۱۳- سهم جمهوری های آسیای مرکزی از محصولات عمده
کشاورزی (۱۹۹۳)
(واحد: درصد)

کشور	محصول	غلات	سیب زمینی	چغندر قند	میوه	پنبه
قزاقستان	۷۲/۷	۷۲/۶	۸۲/۲	۶/۴	۳/۳	
ترکمنستان	۶/۹	۰/۰۹	-	۳/۱	۲۱/۳	
ازبکستان	۱۱	۱۱/۵	-	۵۳/۱	۶۷/۶	
قرقیزستان	۷/۷	۹/۴	۱۷/۸	-	۱	
تاجیکستان	۱/۴	۵/۳	-	۳۶/۵	۶/۸	
جمع	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	

جدول ۱۴- تولید محصولات دامی در جمهوری های آسیای مرکزی (۱۹۹۳)^۱ (هزار تن)

کشور	محصول	گوشت دام	تخم مرغ	شیر	کره حیوانی	کره نباتی	پشم (شته ونشته)
قزاقستان	۱۲۶۸	۱۸۵	۴۵۵۴	۶۵	-	۱۶۰	
ترکمنستان	۸۴	۱۴/۵	۱۶۴۲/۷	۴	-	۲۸/۸	
ازبکستان	۴۲۴	۸۸	۲۹۳۵	۱۲	-	۴۱/۶	
قرقیزستان	۱۹۴	۳۰	۸۰۰	۸	-	۵۶	
تاجیکستان	۶۸	۱۶	۵۳۰	۴	-	۴/۸	
جمع	۲۰۳۸	۳۳۳/۵	۱۰۴۶۱/۷	۹۳	-	۲۹۱/۲	

۱. بیشین

جدول ۱۵- سهم جمهوری‌های آسیای مرکزی از محصولات دامی

گوشت دام	تخم مرغ	شیر	کره حیوانی	پشم	
۶۲/۲۶	۵۵/۵	۴۳/۵	۷	۵۴/۹	قزاقستان
۴/۱	۴/۳	۱۵/۷	۴/۳	۹/۹	ترکمنستان
۲۰/۸	۲۶/۴	۲۸	۱۳	۱۴/۲	ازبکستان
۹/۵	۹	۷/۶	۸/۶	۱۹/۲	قرقیزستان
۳/۳	۴/۸	۵	۴/۳	۱/۶	تاجیکستان

همان‌گونه که در جداول فوق دیده می‌شود:

جمهوری قزاقستان ۷۲/۱ درصد تولید غلات، ۷۲/۴ درصد تولید سیب‌زمینی و ۸۲ درصد تولید سیب چغندر قند را در اختیار داشته و سهم این جمهوری در تولید محصولات دامی و طیور، مانند گوشت، تخم مرغ، شیر، انواع کره حیوانی و نباتی و تولید پشم بیش از ۵۰ درصد تولید جمهوری‌های آسیای مرکزی می‌باشد.

جمهوری ازبکستان ۵۵/۵ درصد تولید میوه و ۶۶/۳ درصد تولید پنبه را دارا بوده است. این جمهوری پس از قزاقستان سهم عمده‌ای را در تولید محصولات دامی و طیور دارا می‌باشد. جمهوری ترکمنستان پس از ازبکستان از نظر تولید پنبه دارای وضعیت مساعد بوده است، اما دیگر تولیدات آن در مقایسه با دیگر جمهوری‌ها در سطح پایین‌تری قرار داشته و احتمالاً در حد رفع نیازهای کشوری بوده است.

دو جمهوری قرقیزستان و تاجیکستان از نظر کشاورزی دارای وضعیت بینابین بوده‌اند. ضمن آن که تولید پنبه تاجیکستان نیز در حد یک میلیون تن پس از ازبکستان و ترکمنستان رقمی چشمگیر به نظر می‌رسد.

سه جمهوری قرقیزستان، تاجیکستان و ترکمنستان به رغم این که جزء مناطق کشاورزی اتحاد شوروی به شمار می‌رفته‌اند، به دلیل این که از نظر اقتصادی و توسعه صنعتی در مکان پایین‌تری نسبت به دو جمهوری قزاقستان و ازبکستان قرار دارند، از نظر تولیدات دام و طیور و فراورده‌های

آن نیز در مقام مقایسه وضعیت پیشرفته‌ای نداشته‌اند.

تخصص منطقه‌ای این کشورها در زمینه تولیدات کشاورزی و دامی درون مرزهای اتحاد شوروی در درجه اول تولید پنبه و سپس غلات و سیب‌زمینی و انواع میوه و فراورده‌های دامی بوده است. با توجه به این که نزدیک به ۷۳ درصد زمین‌های مورد استفاده و قابل کشت منطقه آسیای مرکزی به جمهوری قزاقستان تعلق دارد، بنابراین طی سال‌های آینده نیز به احتمال قوی این جمهوری از نظر کشاورزی و دامپروری، همچنان نقش مسلط خود را حفظ خواهد کرد.

تولیدات صنعتی جمهوری‌های آسیای مرکزی

جداول شماره ۱۶ و ۱۷ تولید محصولات عمده صنعتی جمهوری‌های آسیای مرکزی و سهم هر یک از جمهوری‌ها را در میزان تولید ارائه می‌دهد:

جدول ۱۶- تولید محصولات عمده صنعتی در جمهوری آسیای مرکزی^۱ (۱۹۸۹)

محصول کشور	برق (میلیارد کیلووات ساعت)	فولاد (هزار تن)	سیمان (هزار تن)	انواع کنسرو (میلیون قوطی)	پارچه (میلیون متر مربع)
قزاقستان	۸۹/۷	۶۸۳۱	۸۶۵۰	۴۴۸	۳۳۰
ترکمنستان	۱۴/۵	۲/۱	۱۰۵۷	۸۰	۵۴
ازبکستان	۵۵/۹	۱۰۸۰	۶۱۹۴	۱۱۶۳	۷۶۲
قرقیزستان	۱۵/۱	۳/۲	۱۴۰۸	۱۶۱	۱۵۰
تاجیکستان	۱۵/۳	۴/۷	۱۱۱۰	۳۷۴	۲۱۷
جمع	۱۹۰/۵	۷۹۲۱	۱۸۴۱۹	۲۲۲۶	۱۵۱۳

مأخذ: مرکز آمار ایران، گزیده آماری، اسفند ۱۳۷۲.

۱. مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی معماری، استراتژی توسعه منطقه ویژه اقتصادی، سرخس، بخش اول.

جدول ۱۷- سهم جمهوری‌های آسیای مرکزی از محصولات صنعتی

منطقه (۱۹۸۹) (واحد: درصد)

قزاقستان	برق	فولاد	سیمان	انواع کنسرو	پارچه
۴۷/۱	۸۶/۲	۴۷	۲۰/۱	۲۱/۸	
۷/۶	+	۵/۷	۳/۶	۳/۶	
۲۹/۳	۱۳/۶	۳۳/۶	۵۲/۲	۵۰/۴	
۷/۹	+	۷/۶	۷/۳	۹/۹	
۸/۱	+	۶/۱	۱۶/۸	۱۴/۳	
جمع	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰

+ سه کشور جمعاً ۰.۲ درصد تولید فولاد را دارند.

همان‌گونه که در جداول فوق دیده می‌شود، جمهوری قزاقستان و ازبکستان در زمینه تولید فولاد به ترتیب ۸۶/۲ و ۱۳/۶ درصد محصول منطقه را در اختیار داشته‌اند و سه کشور ترکمنستان، قرقیزستان و تاجیکستان جمعاً تولیدی اندک و معادل ۰/۲ درصد مجموع تولید فولاد آسیای مرکزی را دارا بوده‌اند. علاوه‌براین جمهوری قزاقستان ۴۷ درصد تولید سیمان، ۲۰/۱ درصد تولید کنسرو و ۲۱/۸ درصد تولید پارچه را در اختیار داشته و کشوری متکی به محصولات کشاورزی و صنعتی بوده است. جمهوری ازبکستان نیز همین ویژگی را دارا بوده و نیازهای کشوری را در زمینه تولیدات صنعتی سبک و سنگین برآورده می‌سازد.

جمهوری ازبکستان با توجه به تولید انواع میوه‌ها در بخش کشاورزی، ۵۲/۲ درصد انواع محصولات کنسروی را تولید می‌کرده است. همچنین از نظر تولید پارچه با توجه به تخصص ویژه زراعی آن کشور در زمینه تولید پنبه، بیش از ۵۰ درصد تولیدات پارچه متعلق به این کشور بوده است.

جمهوری ترکمنستان از نظر صنعتی از دیگر جمهوری‌های آسیای مرکزی عقب‌تر بوده است. تنها ۵/۷ درصد تولید سیمان، ۳/۶ درصد تولید انواع کنسرو و پارچه آسیای مرکزی به این کشور

تعلق دارد.

جمهوری های تاجیکستان و قرقیزستان با وضعیت بینابین صنعتی در آسیای مرکزی قادر بوده اند نیازهای غذایی، پوشاکی و ساختمانی خود را تا حد زیادی مرتفع سازند. پنج جمهوری آسیای مرکزی از نظر تولید برق با مشکلی مواجه نبوده و نیستند و زمینه پیشرفت صنعتی آنها از نظر تأمین انرژی آماده و مهیا است. از ۱۹۰ میلیارد کیلو وات ساعت برق تولیدی در منطقه ۴۷/۱ درصد آن به قزاقستان و ۲۹/۳ درصد آن به ازبکستان تعلق دارد. سه جمهوری دیگر هر یک در حد ۸ درصد تولید برق منطقه را در اختیار دارند.

در حال حاضر مهم ترین مشکلات اقتصادی جمهوری آسیای مرکزی، پایین افتادن بازده و راندمان بخش صنایع سنگین و زیربنای کشورهای صنعتی تر، آسیب پذیر شدن بخش کشاورزی مناطق کمتر صنعتی شده به دلیل وابستگی به تک محصول (پنبه)، موازنه منفی در مبادلات بازرگانی با خارج و نیاز به جلب سرمایه های خارجی، محدودیت های ناشی از شرایط طبیعی و جغرافیایی و ارتباط کشورهای «مستقل» جدیدالتأسیس، عدم ثبات سیاسی به دلیل ناآشنایی با مناسبات دموکراتیک و وجود ملیت های متفاوت و ناهمگن و بالاخره کمبود نیروی متخصص و ماهر برای بهره برداری از منابع اقتصادی به دلیل خروج متخصصان روسی از منطقه است. تغییر شیوه مالکیت به ویژه در مورد زمین های کشاورزی و روابط اقتصادی خارجی هر یک از جمهوری ها تأثیر مستقیم بر کاهش تولیدات و حجم عرضه کالاها و خدمات و نیز مبادلات بازرگانی با خارج داشته است و به ویژه در مورد جمهوری های متکی به تولید محصول پنبه اگر روابط ویژه ای با اقتصاد صنعتی جمهوری های فدراتیو روسیه و قزاقستان در زمینه استفاده از امکانات صنعتی آنها برقرار نگردد، مشکلات اقتصادی ابعاد گسترده تری پیدا خواهد کرد.

به عنوان جمع بندی از وضعیت محصولات کشاورزی و صنعتی جمهوری های آسیای مرکزی می توان گفت در حالی که این کشورها از ظرفیت های تولیدی مکملی در بخش های کشاورزی و صنعت برخوردارند و بالقوه قادرند بسیاری از نیازهای اولیه خود را برآورده سازند، اما در حال حاضر با محدودیت تولید مواجه هستند و از نظر تکنولوژی ساخت محصولات صنعتی تا حد زیادی به فدراسیون روسیه وابسته می باشند. تولیدات و بازارهای آنها در گذشته بر حسب نیازهای سرزمین اصلی (روسیه) سازماندهی شده و در هر حال نیازمند همکاری های فنی - تخصصی

کشور روسیه می‌باشند. جمهوری قزاقستان در منطقه آسیای مرکزی نقش مسلط و هدایت کننده دارد. این جمهوری از نظر صنعتی، در واقع وظیفه ارتباطی سرزمین اصلی با چهار جمهوری دیگر را بر عهده داشته است و در آینده نیز در صورتی که اقتصاد آن در شرایط رونق قرار گیرد می‌تواند کماکان همین نقش را ایفا کند.

در واقع قزاقستان وظیفه ارتباطی سرزمین اصلی با چهار جمهوری دیگر را بر عهده داشته است و در آینده نیز در صورتی که اقتصاد آن در شرایط رونق قرار گیرد می‌تواند کماکان همین نقش را ایفا کند.

۱-۴- تخصص تولیدی، اشتغال و سطح دستمزدها^۱

با توجه به تخصص تولیدی آسیای مرکزی و نقش آن در اتحاد جماهیر شوروی چهار جمهوری ازبکستان، قرقیزستان، تاجیکستان و ترکمنستان بیشتر در حوزه فعالیت‌های کشاورزی به تولید محصول می‌پرداخته‌اند و نسبت نیروی کار آنها در بخش کشاورزی در حدود ۲ برابر نیروی کار در بخش صنعت بوده است. در حالی که نسبت نیروی کار در بخش صنعت در کل اتحاد شوروی در سال ۱۹۸۷ معادل ۴۲ درصد بود، این نسبت برای کشورهای قرقیزستان ۲۷ درصد، ازبکستان ۲۴ درصد و تاجیکستان و ترکمنستان حدود ۲۱ درصد بوده است. آسیای مرکزی مجموعاً ۹۱ درصد پنبه، ۴۷ درصد برنج، ۳۵ درصد میوه‌جات، انگور و سبزیجات و محصولات صنعتی اتحاد جماهیر شوروی را تأمین می‌کرد. اقتصاد پنبه نقش پیشتاز را در توسعه بخش کشاورزی بر عهده داشته و هنوز دارد. بیش از ۱/۱ میلیون نفر در آسیای مرکزی در زراعت پنبه و مشاغل وابسته به آن اشتغال دارند. در ازبکستان تقریباً ۴۱ درصد نیروی کار جمهوری در بخش زراعت پنبه مشغول به کار بوده است و حدود ۶۰ درصد منابع آب کشور برای کشت این محصول مورد استفاده قرار می‌گیرد. در این جمهوری ۶۰ درصد اراضی، در جمهوری تاجیکستان ۵۶ درصد و در جمهوری ترکمنستان، ۵۳ درصد زمین‌های کشاورزی به کشت این محصول اختصاص دارد. بدین ترتیب اتکای اقتصادی به زراعت پنبه و صنایع وابسته به آن و نیز تجارت داخلی و خارجی پنبه و محصولات پنبه‌ای در این جمهوری‌ها گریز ناپذیر بوده و خواهد بود.

۱. مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، استراتژی توسعه منطقه ویژه اقتصادی، سرخس، بخش اول.

ساختار اقتصادی متکی به بخش کشاورزی و تخصص در تولید پنبه از یک سو و ضعف بخش های صنعتی و خدماتی (حداقل در جمهوری های ترکمنستان، تاجیکستان و قرقیزستان) از سوی دیگر، موجب ایجاد مازاد نیروی کار در اقتصاد این کشورها شده که مستقیماً بر سطح دستمزدها به ویژه در بخش روستایی تأثیر داشته است. در سال ۱۹۸۸ متوسط دستمزدهای ماهانه در جمهوری های یاد شده در بخش کشاورزی ۶ تا ۲۳ درصد کمتر از متوسط دستمزدها در کل اتحاد شوروی بود. در ازبکستان، که شرایط اقتصادی مساعدتر از جمهوری های متکی به تولیدات کشاورزی بود، متوسط دستمزدها هر ساعت کار یدی در کلخوزها، بین ۵۶ کوپک در باغ داری ها، ۶۹ کوپک در تاکستان ها، ۸۵ کوپک در تولیدات دامی، ۹۱ کوپک در مزارع پنبه، و تا ۲/۲۹ روبل در مزارع تنباکو در نوسان بوده و به طور کلی دستمزدها ماهانه کلخوزی، از کمتر از ۷۰ روبل تا ۲۰۰ روبل تغییر می کرده است. در شرایط موجود به نظر می رسد که اقتصاد در حال رکود این کشورها نیروی کار مازادی در اختیار دارد که با دستمزدهای کمتر از شرایط کاری گذشته، آماده پذیرفتن فعالیت های یدی و فکری در حدود تخصص ها و مهارت های فردی هستند. از این نظر بدون شک، سرمایه گذاری های خارجی می توانند از مزیت تولیدی ویژه ای برخوردار شوند.

۵-۱- منابع نفت و گاز و چگونگی بهره برداری از آن

کشورهای آسیای میانه از لحاظ میزان ذخایر نفت و گاز و استفاده از آن در صنایع خود بسیار با یکدیگر متفاوتند. به طور مثال تاجیکستان و قرقیزستان دارای منابع بسیار اندک نفت و گاز بوده و از این لحاظ در گذشته به روسیه، قزاقستان و ازبکستان جهت دریافت فرآورده های نفتی وابسته بوده اند. اقداماتی جهت صدور فرآورده از سوی جمهوری اسلامی ایران به تاجیکستان در جریان است. سه کشور دیگر یعنی قزاقستان- ترکمنستان و ازبکستان دارای منابع نفت و گاز می باشند. این سه کشور به طور کلی در صنعت نفت و گاز دارای مشکلات و مسائل همگون می باشند که خلاصه برخی از این مشکلات به شرح زیر است:

- ۱- نبود وجود خطوط لوله و یاراه های آب مناسب جهت صدور نفت و یا گاز به بازارهای مصرف؛
- ۲- نداشتن تکنولوژی مدرن و استفاده مستمر از تکنولوژی های عقب مانده و غیرکارا که سبب گسترش ضایعات و هدر رفتن منابع نفت و گاز و زباله به میدان های در حال برداشت در این

کشورها شده، و در نتیجه کاهش تولید نفت را در اکثر این کشورها (به غیر از ازبکستان) در سال‌های اخیر دربرداشته است. از این لحاظ وضعیت این کشورها به روسیه شباهت بسیار دارد؛

۳- فقدان مدیریت کارا و نهادی شدن سیستم بوروکراسی در همه سطوح؛

۴- نیاز شدید به سرمایه‌گذاران خارجی جهت توسعه و افزایش ظرفیت تولید؛

۵- بی‌ثباتی در رژیم حقوقی، مالی، مالیاتی که سبب سردرگمی و رانده شدن شرکت‌های نفتی و یا به درازا انجامیدن زمان مذاکرات جهت عقد قراردادهای نفتی شده است. به طور مثال شرکت نفت شورون آمریکا از سال‌های آخر دهه ۸۰ تا سال گذشته برای نهایی شدن قرارداد خود با قزاقستان در حال مذاکره بود و حتی بعد از امضای قرارداد در سال گذشته نیز، هنوز نکات مبهم و قابل مذاکره بسیاری بین دو طرف وجود دارد که لاینحل باقی مانده است.

جدول ۱۸- وضعیت ذخایر، تولید نفت و گاز در کشورهای آسیای مرکزی ۱۹۹۴^۱

نام کشور	ذخایر (میلیارد بشکه)	تولید هزار بشکه در روز	ذخایر گاز (تریلیون متر مکعب)	تولید گاز (میلیارد متر مکعب)
ترکمنستان	۰/۵۳	۸۶	۲	۶۰/۶
قزاقستان	۲۰/۵	۴۰۸	۱/۹	۶/۲
تاجیکستان	۰/۰۱	۴	۰/۰۵	۰/۰۵
قرقیزستان	۰/۰۴	۲	۰/۰۵	۰/۰۴
ازبکستان	۰/۲۶	۱۱۱	۱/۹	۴۱/۸

۱. پیشین.

جدول ۱۹- وضعیت پالایش، میزان ظرفیت پالایش و تقاضای نفت در کشورهای آسیای مرکزی
۱۹۹۴

نام کشور	ظرفیت پالایش هزار بشکه در روز	میزان خوراک پالایشگاه هزار بشکه در روز	استفاده از ظرفیت پالایشگاه درصد	میزان تقاضا هزار بشکه در روز
ترکمنستان	۲۳۶	۱۶۰	۴۹	۱۵۰
قزاقستان	۳۹۰	۳۸۰	۹۵	۳۵۸
تاجیکستان	۰	۰	-	۵۰
قرقیزستان	۰	۰	-	۵۶
ازبکستان	۱۷۳	۱۷۰	۹۸	۱۵۰

در ادامه وضعیت عرضه و تقاضای ذخایر نفت و گاز در کشورهای آسیای میانه مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۱-۶- وضعیت عرضه و تقاضای ذخایر نفت و گاز در کشورهای آسیای میانه

۱-۶-۱- قزاقستان

ذخایر نفت: قزاقستان از لحاظ ذخایر نفت در مقام سیزدهم جهان قرار دارد. در ژانویه سال ۱۹۹۳، میزان ذخایر نفتی شناخته شده این کشور حدود ۲/۸ میلیارد تن یا ۲۰/۵ میلیارد بشکه^۲ بوده است. از مارس ۱۹۹۳، قزاقستان اقداماتی را در مورد کشف ذخایر نفتی در ۱۰۳,۰۰۰ کیلومتر مربع از دریای خزر آغاز کرده است.

بر اساس بررسی‌های انجام شده در این ناحیه حدود ۲۶ تا ۶۰ میلیارد بشکه نفت وجود دارد. در این جمهوری سالانه حدود ۲۶ میلیون تن نفت استخراج می‌شود که ۱۸ میلیون تن آن به مصرف داخلی می‌رسد و بقیه نیز صادر می‌شود.^۳

۱. پیشین.

۲. هر بشکه ۱۵۹ لیتر می‌باشد.

۳. ماهنامه اتاق بازرگانی و معادن و فلزات، آذرماه ۷۴.

به طور کلی از مجموع ۱۶۰ مخزن شناخته شده، تنها ۶۰ مخزن قابل بهره‌برداری است و بهره‌برداری از ۱۰۰ مخزن دیگر فعلاً به دلیل هزینه بالای استخراج مقرون به صرفه نیست.^۱ ذخایر گاز طبیعی: قزاقستان بیش از صد هزار کیلومتر مربع از مساحت دریای خزر را در اختیار داشته که ذخایر گازی آن طبق محاسبات مقدماتی ۳۰ تریلیون مترمکعب می‌باشد.^۲ در منطقه «مین قشلاق» (شمال شرق دریای خزر) میدان عظیم گازی «شاپناخت» با ذخیره‌ای حدود ۳۰۰ میلیارد مترمکعب قرار دارد.^۳ میزان استخراج گاز در قزاقستان بالغ بر ۷/۵ میلیارد مترمکعب می‌باشد.^۴

در بخش صنعت گاز این جمهوری، ذخایر بالقوه حدود ۱۰ تریلیون مترمکعب برآورد شده است که از این میان ۱۲۶/۵ میلیارد مترمکعب (۱/۲ درصد کل ذخایر) در حال بهره‌برداری و ۲/۳ تریلیون مترمکعب آن ذخایر کشف شده به حساب می‌آیند و هنوز مورد بهره‌برداری قرار نگرفته‌اند.

تولید نفت: جمهوری قزاقستان در سال ۱۹۹۵، ۴۱۴ هزار بشکه در روز نفت تولید کرده است. این میزان از وقوع تحول اندکی در این زمینه خبر می‌داد، چرا که میزان تولید نفت در سال ۱۹۹۱ برابر ۴۰۰ هزار بشکه در روز بوده است.^۵

قزاقستان با تولید سالانه ۲۰/۲۹ میلیون تن نفت در بین کشورهای تولید کننده نفت در جهان مقام بیست و ششم را دارد.^۶ تولیدات نفتی این جمهوری در سال ۱۹۹۳ در مقایسه با سال ۱۹۹۲ به علت کمبود سرمایه‌گذاری به خصوص در منابع قدیمی قزاقستان غربی از افت شدید برخوردار بوده است. کارشناسان نفتی، ذخایر منابع «تنگیز» و «کوروولیف» را ۲۵ میلیارد بشکه و دهها تریلیون مترمکعب گاز طبیعی برآورد کرده‌اند.

نکته قابل توجه آن است که از مجموع میزان نفتی که در مدت ۱۰ سال استخراج خواهد شد قسمت عمده آن به منظور بازپرداخت سرمایه‌گذاری‌های خارجی باید به شرکت‌های مذکور

۱. سمینار بین‌المللی نفت، گاز، پتروشیمی، قزاقستان، ش ۷، زمستان ۱۳۷۳.

۲. بولتن ویژه اداره دوم کشورهای مشترک‌المنافع، وزارت امور خارجه، ش ۵، دی ماه ۱۳۷۴.

۳. وژولف استانیلا، منافع اقتصادی روسیه در آسیای مرکزی، ش ۸، زمستان ۱۳۷۳.

۴. مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، استراتژی توسعه منطقه ویژه اقتصادی، سرخس، بخش اول.

۵. والر بلوسوف و انزابیل گورست، «قزاقستان: مشکلات مربوط به خط لوله توسعه بخش نفت را مانع می‌گردد»، مقاله ترجمه شده از نشریه اکونومیست، آوریل ۱۹۹۶.

۶. ماهنامه اتاق بازرگانی و معادن و فلزات جمهوری اسلامی، ش آذر ۱۳۷۴.

پرداخت گردد. بنابراین وابستگی قزاقستان به روسیه از بابت میزان نفت دریافتی در چند سال آینده کاسته نخواهد شد. پالایشگاه‌های نفت فقط ۷۰ درصد نیازهای قزاقستان را تأمین می‌نماید و بعضی از اقلام مورد نیاز مثل روغن موتور از روسیه وارد می‌شود که نیاز استان‌های شمالی و مرکزی جمهوری قزاقستان را تأمین می‌نماید.

گاز طبیعی: بر طبق پیش‌بینی‌های اولیه طی سه سال آینده قرار است میزان استخراج گاز از ۷۶۰ میلیون مترمکعب به ۳ میلیارد مترمکعب در سال افزایش یابد.

برنامه‌های استخراج نفت خام در قزاقستان و ترکمنستان تناسبی با توسعه بازار مصرف و احداث خطوط لوله انتقال ندارد و این عدم تناسب، فرصتی برای ایران ایجاد کرده است تا با واکنش سریع و مناسب و احداث فوری تأسیسات زیر بنایی مثل ترمینال‌های تخلیه و حتی یک یا چند پالایشگاه کوچک در نقاط شمالی، و نیز تطبیق بازار مصرف در شمال ایران با استاندارد فراورده‌های شمالی بتواند بخشی از این تولید آزاد را به صورت معاملات تعویض نفت خام (SWAP) برای مصرف در شمال ایران و تحویل مقدار مشابه به بازار جهانی از جنوب ایران جذب کند.

حجم بالایی از نفت قزاقستان در نزدیکی دریای خزر وجود دارد. حوزه‌های «منقشلاق» که از پالایشگاه‌های نفتی تشکیل شده، دارای حجم بالایی از نفت سنگین با درصد بالای پارافین است و حوزه معروف «تنگیز» که قرارداد شورون برای آن حوزه منعقد گردیده، نفت مناسب و مورد قبول پالایشگاه‌های ایران را هم دارد. در قزاقستان در منطقه بندر «اتار» هیچ پالایشگاهی وجود ندارد. نفت قزاقستان به طرف شهر «سامار» در روسیه، و مقداری نیز به یک پالایشگاه کهنه و قدیمی در نزدیکی «آسترخان» به نام «آتراثو» حمل می‌شود. قزاقستان به مراتب محتاج‌تر و مایل‌تر به استفاده از مسیر ترانزیتی ایران بوده و مسیرهای احتمالی برای رساندن نفت این کشور به بازار آزاد شامل موارد زیر است که همگی در دست بررسی جدی است و تاکنون تصمیم قطعی در هیچ مورد گرفته نشده است:

- ۱- استفاده از سیستم خطوط لوله پوسیده روسیه؛
- ۲- حمل از طریق دریای خزر به رودخانه ولگا و از آنجا به دریای سیاه؛
- ۳- کشیدن خطوط لوله از طریق ایران به خلیج فارس.

ارزیابی اولیه از نفت خام حوزه‌های نفتی مختلف قزاقستان، نشان داده است که نفت خام حوزه «تنگیز» دارای میزان متناهی مواد گوگردی^۱ است.

گوگردزدایی از این نفت خام باید هم در حوزه نفتی قبل از صدور، و هم قبل از ورود به برج تقطیر پالایشگاه‌ها (به عنوان خوراک پالایشگاه) به عمل آید، با وجود این نفت خام برای پالایش در پالایشگاه‌های ایران مناسب‌تر از نفت خام سایر حوزه‌های نفتی مانند: «مارتیشی»، «ژت بای»، «کالامکاس» و «کاراژبناس» است.

حوزه‌های نفتی «کالامکاس» و «کاراژبناس» دارای نفت خام با چگالی بالا (سنگین بوده) و از درصد گوگرد بسیار بالایی برخوردار می‌باشند که این دو مسئله، نفت خام‌های مزبور را حداقل برای استفاده در پالایشگاه‌های ایران غیر مطلوب نموده است.

حوزه‌های نفتی «مارتیشی» و «ژت بای» از گوگرد کمتری برخوردار بوده لیکن از لحاظ میزان سایر مواد متشکله غیر مطلوب (مانند واکس) نسبت به حوزه «تنگیز» در وضعیت بدتری قرار دارند.

حوزه‌های نفتی «کنیاک» و «ژاناول» به دلیل دوری از دریا و عدم وجود تسهیلات لازم جهت انتقال آنها تا دریا، در حال حاضر برای صدور مناسب به شمار نمی‌آیند.

ضمناً قزاقستان دارای سه پالایشگاه با ظرفیت کل ۳۹۰ هزار بشکه در روز می‌باشد. استفاده از ظرفیت پالایش در حال حاضر در حد بالای ۹۵ درصد قرار دارد. اکنون قزاقستان در جهت مدرنیزه کردن پالایشگاه‌های خود پیش رفته و نمونه بارز آن بازسازی پالایشگاه «آتیراو»^۲ می‌باشد که علاوه بر مدرنیزه شدن ظرفیت آن، قرار است از ۶۰ هزار به ۱۲۰ هزار بشکه در روز افزایش یابد. گروهی به نام «رونور»^۳ با مشارکت آلمان، فرانسه، انگلیس و وزارت انرژی قزاقستان این مهم را به عهده گرفته‌اند.

تولید نفت قزاقستان در حال حاضر در حد ۴۱۴ هزار بشکه در روز است و اکنون این کشور کمی بیش از نیاز داخلی خود، نفت تولید می‌نماید. با عقد قرارداد نهایی بین شرکت نفت آمریکایی شورون و دولت قزاقستان انتظار می‌رود که تولید از میدان نفتی «تنگیز» از حد فعلی (۶۵۰۰۰ بشکه

1. Mercaptans

2. Atyrau

3. Ronor

در روز) تدریجاً به حد ۷۰۰ هزار بشکه در روز تا سال ۲۰۰۵، و بالاخره به ۱ میلیون بشکه در روز تا سال ۲۰۱۰ برسد که در این صورت، قزاقستان به یک کشور عمده صادر کننده نفت تبدیل خواهد شد. راه‌های صدور نفت مزبور در دست بررسی می‌باشد.

همچنین در حال حاضر کشور عمان در چارچوب کنسرسیومی به نام (CPC)^۱ در کشور قزاقستان به سرمایه‌گذاری پرداخته است که شرکای آن شرکت‌های آمریکایی و شرکت نفت قزاقستان می‌باشد. هدف از تأسیس این کنسرسیوم احداث خطوط لوله مناسب جهت صدور نفت خام قزاقستان به سایر کشورهای جهان می‌باشد. اکنون راه‌های مختلف صدور نفت، جهت انجام این مهم در دست بررسی می‌باشد.

کشورها و شرکت‌های فعال خارجی در زمینه نفت و گاز

قزاقستان: شرکت مشترک «تنگیز شوراویل» با همکاری شرکت «شورون» آمریکایی شکل گرفته است. بنابه گفته «دنيس بونی» معاون شرکت نفتی آمریکایی شورون طی دو سال اخیر ۷۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری شده است و تقریباً میزان منابع به دو برابر افزایش یافته است. این امکان وجود دارد که حدود ۴/۵ میلیون تن نفت از منابع «تنگیز»^۲ استخراج شود و در کوتاه‌ترین مدت این میزان را به ۶ تا ۸ میلیون تن در سال افزایش داد و به منظور افزایش حجم صادرات نفت از طریق خطوط لوله روسیه نسبت به ایجاد پالایشگاه نفت «ازمرکاپتان»، حدود ۱۰۲ میلیون دلار هزینه کرده است. در صورت افزایش صادرات نفت ایجاد کارخانه KTL^۳ ادامه خواهد یافت. در عین حال، روسیه اعلام کرده است، امکانات فنی موجود اجازه نمی‌دهد حتی یک‌دهم میزان ۷۰۰ هزار بشکه‌ای که قرار است «شورون» از «تنگیز» در آینده صادر نماید، انتقال دهد.

- وزارت انرژی آمریکا طرح خطوط لوله آلترناتیو را در منطقه «تنگیز» دنبال می‌کند.

- شرکت «بیدرمن»^۳ آمریکایی برای استفاده از منبع «کنبای»، قراردادی را با شرکت قزاقی «اینتراکاسپی» منعقد کرد. شرکت «بیدرمن» آمریکایی فعلاً غیر فعال است.

- شرکت «موبیل اویل»^۴ آمریکایی اخیراً قراردادی در زمینه استخراج نفت با قزاقستان بسته است.

1. Caspian Pipeline Consortium

2. Tangize

3. Bider Man

4. Mobile- Oil

- شرکت «اورکس انرژی» از ایالت دالاس امریکا قراردادی به منظور بهره‌برداری از منبع «ارمن» به امضا رسانید. هزینه‌های اولیه بهره‌برداری از ذخایر این منبع بالغ بر ۱۱۰ میلیون دلار می‌باشد که قرار است در مدت ۴ سال تأمین گردد. طرف قزاقی این شرکت، شرکت دوستی «ژاکلین» و اتحادیه سهامی «مانگستا» و «مونای‌گاز» می‌باشد. این شرکت قرار است نسبت به حفر چاه در این منطقه اقدام نماید. فعالیت شرکت «اورکس» در منطقه‌ای به نام «مبارتوی کلتوک» می‌باشد. در حال حاضر اگر اقدامات مربوط به انتقال نفت از طریق راه‌های آلترناتیو صورت پذیرد می‌توان گفت که این شرکت‌ها به عبارتی گروگان روسیه برای انتقال نفت و گاز به خارج از قزاقستان می‌باشند.

- شرکت فرانسوی «الف اکترین» قراردادی با قزاق‌ها در مورد استخراج از منابع غربی قزاقستان به امضا رسانده بود که با توجه به این که پیش‌بینی‌های آنان برای رسیدن به نفت در عمق کم درست نبود به طور ناگهانی کار را ترک نمودند.

- شرکت «بریتیش گاز» و شرکت «اجیپ» ایتالیایی: این دو شرکت قراردادی را با قزاق‌ها در مورد استخراج نفت و گاز از «منبع کاراشی کاناک» به امضا رساندند. به علت مشکلات فنی کار و مسائل انتقال این منابع فعالیت چندانی از خود نشان نمی‌دادند. برای رهایی از این وضعیت، وزیر نفت فعلی قزاقستان مذاکراتی با شرکت «گازپروم» روسیه آغاز کرد و این شرکت نیز از اوایل ماه مارس سال جاری مسیحی وارد این پروژه شد. در این پروژه شرکت «قزاق گاز» نیز فعالیت دارد.

هزینه این طرح ۳۲۰ میلیون دلار برآورد گردیده که ۴۲/۵ درصد «بریتیش گاز»، ۴۱/۵ درصد شرکت «اجیپ» و ۱۵ درصد آن توسط «گازپروم» روسیه باید تأمین گردد. این قرارداد ۴۰ ساله می‌باشد و ۸۵ درصد از سود حاصله به قزاقستان و بقیه به شرکت‌های فوق می‌رسد.

- شرکت «لواسین» کانادا نیز در تاریخ ۸ خرداد ماه سال جاری یک قرارداد به منظور افزایش تولید منبع نفت و گاز «ژاناول» در استان «آق تپه» به امضا رساند. میزان سرمایه‌گذاری اولیه آن ۴۷۶ میلیون دلار می‌باشد. سرمایه اولیه این پروژه توسط بلژیک، کانادا، بانک صادرات امریکا هر یک به میزان یک صد میلیون دلار و فرانسه به میزان ۵۰ میلیون دلار تأمین خواهند نمود.

- شرکت مشترک قزاق-ترکیه به نام «قزاق ترک مونای» در اجلاس اخیر خود به علت وجود تورم، افزایش سرمایه‌گذاری طرف قزاق تا ۲۰ درصد را، مورد بررسی قرار داد. بیش از ۱۰ هزار نفر در این شرکت کار می‌کنند. هزینه سالانه در حال حاضر حدود ۶ میلیون دلار است و تاکنون این شرکت

۱۲۵ تا ۱۳۰ میلیون دلار در زمینه نفت قزاقستان سرمایه گذاری نموده است. سهم قزاقستان در این شرکت مشترک ۵۱ درصد می باشد. این شرکت قرار است سرمایه گذاری های قابل توجهی را در صنایع نفت مصر و آذربایجان انجام دهد. سرمایه گذاری این شرکت در آذربایجان تا اواخر قرن حاضر به ۸۰۰ میلیون دلار خواهد رسید.

شرکت معتبر نفتی روسی «لوک اویل» در تاریخ ۷۴/۵/۲۶ با شرکت دولتی کومکول قزاقستان یک شرکت مشترک به نام «کومکول - لوک اویل» برای استخراج نفت از مناطق «قرل اوردا» به امضا رساندند. قرار است از ماه سپتامبر امور اجرایی در منابع نفتی آغاز گردد که نیاز به دو تا سه سال وقت و حدود ۳۰۰ میلیون دلار سرمایه گذاری دارد. تولید سالانه نفت در این منابع خود ۲ میلیون تن خواهد بود. طرف روسی نیز تعهد نموده است که به قزاقستان کمک کرده و نفت سبیری را به موقع به «کومکول» انتقال دهند که بدون این مواد تصفیه خانه «چیمکنت» قادر به کار نخواهد بود. همچنین طرف روسی سرمایه نقدی خود را برای بهره برداری در بخش شمالی منبع اختصاص خواهد داد. سرمایه گذاری قزاق ها عبارت است از خود منبع که متخصصین قزاقی امور مربوط به زمین شناسی آن را انجام داده و خطوط لوله ایجاد کرده اند.^۱

گاز طبیعی ۱۵ درصد سوخت قزاقستان را تأمین می نماید. تولیدات منابع «کاراشی کاناگ» باید برای تصفیه به تصفیه خانه «ارنبرگ» در روسیه منتقل گردد. قزاقستان نیاز خود را در زمینه گاز از روسیه، ازبکستان و ترکمنستان تأمین می نماید.^۲

کنسرسیوم احداث خط لوله نفت قزاقستان، سه سال و نیم پیش با مشارکت روسیه، قزاقستان و «عمان اویل» برای احداث خط لوله ای از حوزه نفتی «تنگیز» در شمال غرب دریای خزر به بندر «نووروسیسک» روسیه در کناره دریای سیاه تشکیل شد.

ناتوانی شرکت نفتی «عمان اویل» در جلب همکاری مؤسسات مالی جهانی برای تأمین هزینه ۱/۲ میلیارد دلاری این طرح، باعث وقفه طولانی و اختلافات جدی بین اعضا شده بود. در نتیجه مذاکرات اخیر مسکو اعضای کنسرسیوم در مورد پیوستن شرکت های «لاک اویل» روسیه، «آرکو»، «شورون» آمریکا، «بریتیش گاز انگلیس» و «آجیب» ایتالیا به توافق رسیدند و نیمی از سهام کنسرسیوم به آنها واگذار شد. کنسرسیوم همچنین از پذیرش درخواست عضویت شرکت های

۱. بولتن ویژه اداره دوم کشورهای مشترک المنافع، وزارت امور خارجه، ش ۵، دی ماه ۱۳۷۲.

۲. همان.

«روس نفت» و «ترانس نفت» روسیه و شرکت «مونای گاز» قزاقستان خودداری کرد.
شورای مدیران کنسرسیوم به دنبال این تصمیم از دولت‌های قزاقستان و روسیه خواست تا زمینه‌های لازم برای نصب خط لوله را در اختیار آنها بگذارد. مرحله نخست احداث این خط لوله از شهر «کروتیکین» روسیه تا بندر «نووروسیسک» می‌باشد که هزینه آن به نیم میلیارد دلار می‌رسد. «ایزوسیتا» نوشت «لوک اویل» به عنوان مجری سیاست‌های نفتی روسیه تنها شرکتی است که به طور هم‌زمان در کنسرسیوم‌های نفتی جمهوری آذربایجان و احداث خط لوله دریای خزر مشارکت دارد.^۱

۱-۶-۲- ترکمنستان

تولید نفت ترکمنستان، سالانه ۵/۳ میلیون تن می‌باشد که در دو پالایشگاه این کشور تصفیه می‌شود و این کشور قصد دارد تولید نفت خود را تا سال ۱۹۹۶ به شش میلیون تن برساند.^۲
این کشور بعد از آمریکا، کانادا و روسیه چهارمین تولیدکننده گاز دنیا محسوب می‌شود و سالانه ۸۰-۹۰ میلیارد مترمکعب گاز طبیعی استخراج و ۷۰ میلیارد مترمکعب آن را صادر می‌کند. صادرات این کشور به کشورهای مستقل مشترک المنافع از طریق لوله می‌باشد. و دولت قصد دارد با ایجاد لوله‌های جدید به اروپا، چین و ژاپن (از طریق ایران و ترکیه) گاز برساند.^۳
بزرگترین میدان گازی آن «شکتیک» در مرز ایران و افغانستان می‌باشد. ترکمنستان خواهان مشارکت شرکت‌های خارجی، در توسعه دیگر میادین خود مانند «سامان‌تید» و «سوت آباد» می‌باشد.

ترکمنستان مایل است که گاز خود را از طریق ایران و ترکیه به اروپا صادر نماید و یا با خطوط لوله سراسری به خلیج فارس برساند.^۴

صادرات گاز طبیعی به پاکستان از طریق افغانستان نیز جزء اهداف این کشور است. باید در نظر داشت که پروژه صدور گاز ترکمنستان به پاکستان از طریق افغانستان به طور جدی تحت بررسی

۱. نشریه روزانه خبرها و گزارش‌های اقتصادی، خبرگزاری جمهوری اسلامی، ۱۳۷۶/۱۲/۲۶.

۲. نشریه بررسی کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز.

۳. مدیریت پژوهش و بررسی خبرگزاری جمهوری اسلامی، ترکمنستان، ج ۳.

۴. خط لوله اصلی گاز به اروپا یک خط لوله ۵۶ اینچی از طریق ترکمنستان، گرگان، سمنان، دامغان، تبریز و ترکیه خواهد بود که سالانه قدرت انتقال ۱۴ میلیارد مترمکعب گاز را داراست.

است. قرارداد انجام مطالعات توجیهی فنی و اقتصادی طرح که در طی مدت نسبتاً کوتاه یک سال انجام خواهد شد هم اکنون بین دولت ترکمنستان، شرکت امریکایی «یونوکال»^۱ و شرکت بین‌المللی متعلق به عربستان به نام «دلتا»^۲ امضا شده است. این خط لوله قادر خواهد بود روزانه ۲ میلیارد فوت مکعب گاز را به پاکستان صادر نماید. خط لوله مزبور به طول ۱۳۰۰ کیلومتر از منابع گازی «سوت آباد» (نزدیک به مرکز افغانستان) شروع شده و پس از عبور عرضی از افغانستان به پیشاور در پاکستان خواهد رسید و از آنجا به شبکه سراسری گاز پاکستان وصل خواهد شد.

در عین حال اکنون یک رشته خط لوله ۴۰ اینچی جهت وصل میادین گازی «اوکارم» در غرب ترکمنستان به ایران در دست مطالعه و اجراست. طول این خط لوله ۲۰۰ کیلومتر (۱۴۰ کیلومتر در خاک ترکمنستان و ۶۰ کیلومتر در خاک ایران) است. گاز میدان «اوکارم» شیرین بوده و با فرایند مختصری می‌توان آن را برای مصرف آماده نمود. انتظار می‌رود این خط لوله، خط لوله اصلی ۳۰ اینچی «خانگیران-نکا» را در محلی به نام «کردکوی» نزدیک گرگان قطع نموده و خط لوله دیگری به طول ۱۶۰ کیلومتر تا «نکا» احداث گردد. با اتصال خط لوله جدید به «نکا» گاز ترکمنستان مستقیماً به نیروگاه و سایر صنایع «نکا» رسیده و گاز تولید شده در «خانگیران» به طرف مازندران-گیلان و آذربایجان ارسال خواهد شد.

ترکمنستان دارای ۲ پالایشگاه نفت با ظرفیت کل ۲۳۶ هزار بشکه در روز می‌باشد. در صد استفاده از ظرفیت پالایشی در این کشور در حد نسبتاً پایین ۴۹ درصد قرار دارد و پالایشگاه‌های این کشور نیاز به بازسازی اساسی جهت تولید فراورده‌های مرغوب‌تر دارند. با توجه به کاهش تولید نفت ترکمنستان بقیه مایحتاج پالایشگاه‌ها از روسیه تأمین می‌گردد.

اکنون تأمین کمبود فراورده‌های نفتی ایران و به ویژه فراورده‌های تقطیر از سوی پالایشگاه‌های ترکمنستان چندان عملی به نظر نمی‌رسد، زیرا این پالایشگاه‌ها قادر به تولید فراورده‌های نفتی در حد استانداردهای بین‌المللی نیست و کشور ما نیز مایل به حفظ چنین استانداردهایی است. بدین لحاظ تعویض یا خرید فراورده‌های میان تقطیر و هر نوع نفت خام با این کشور موکول به مدرنیزه شدن پالایشگاه‌های موجود و یا احداث پالایشگاه‌های جدید در این کشور است. اما استفاده از نفت کوره ترکمنستان، عملی است و هم اکنون مقادیری نفت کوره از این کشور برای تأمین مصارف

1. Unocal

2. Delta

نیروگاه نکا خریداری می‌شود. این نفت کوره توسط کشتی در بندر «صدرا» تخلیه می‌شود و از آنجا به نیروگاه «نکا» در فاصله ۱/۸ کیلومتری پمپ می‌گردد. ضمناً راه‌آهن مشهد - سرخس - تجن این امکان را به وجود آورده که نفت کوره پالایشگاه «ترکمن‌باشی» و «چهارجو» در ترکمنستان با راه‌آهن به سرخس ایران و یا مشهد حمل شده و یا حتی در نیروگاه‌های طوس - مشهد به کار گرفته شود. در چنین حالتی نفت کوره معوض در جنوب کشور قابل تحویل خواهد بود. امکان ترانزیت مازاد فراورده‌های نفتی ترکمنستان به مقصد افغانستان نیز از پروژه‌های احتمالی است که می‌تواند از طریق سرخس و به صورت زمینی انجام پذیرد. در این صورت امکان استفاده از مخازن انبار نفت در مشهد یا احداث مخازن نفت در سرخس مطرح می‌گردد.

کشورها و شرکت‌های فعال خارجی در زمینه نفت و گاز در ترکمنستان قراردادی را به منظور انتقال گاز ترکمنستان به پاکستان از طریق افغانستان، در شهریور ماه ۱۳۷۵ به امضا رسانیدند، هزینه این پروژه ۲ میلیارد دلار بوده و تا پایان سال ۱۹۹۸ به مرحله بهره‌برداری می‌رسد. مقامات کشورهای پاکستان، ترکمنستان و افغانستان مدارک مربوط به تأمین امنیت پروژه مذکور را به امضا رسانیده‌اند. همچنین شرکت تجاری «ترکمن نفت و گاز» از سوی دولت ترکمنستان به عنوان نماینده تام‌الاختیار این کشور در شرکت مشترک نفت و گاز ترکمنی و روسی منصوب شده است. مسائل بازاریابی و انتقال گاز ترکمنستان در بازارهای جهانی بر عهده شرکت «اتیرا» می‌باشد. طبق قرارداد جدید به ترتیب ۵۱ درصد سهام شرکت متعلق به طرف ترکمنی و ۴۵ درصد به طرف روسی و ۴ درصد آن نیز متعلق به شرکت «اتیرا» خواهد بود. سرمایه اولیه شرکت بالغ بر ۳۰۰ میلیون دلار است که سهم ترکمنستان ۱۶۰ میلیون دلار خواهد شد و این مقدار برابر با ۳ میلیارد متر مکعب گاز می‌باشد.

قرار است گاز ترکمنستان در مرز این کشور با ازبکستان به میزان هر ۱۰۰ متر مکعب ۴۲ دلار تحویل شرکت «روسی مویا» و سپس با کمک شرکت «اتیرا گاز» به بازار جهانی انتقال یابد. شایان ذکر است که قرار است بخش اعظم گاز صادراتی ترکمنستان به اوکراین صادر گردد.^۱ در صورت احداث خط لوله مربوط به پروژه انتقال گاز صادراتی ترکمنستان به اروپا از طریق ترکیه و ایران (۱۹۹۵-۱۹۹۸) سالانه ۲۸-۱۵ میلیارد متر مکعب گاز به اروپا صادر می‌گردد.

۱. بولتن اداره اول کشورهای مشترک‌المنافع، وزارت امور خارجه، ش ۷، ۱۳۷۵/۶/۱۰.

ترکمنستان بیشتر فعالیت سیاسی و اقتصادی خود را بر روی این پروژه متمرکز کرده و امید دارد با اجرای آن به یکی از کشورهای ثروتمند منطقه تبدیل شود. قرارداد خط لوله انتقال گاز ترکمنستان به چین و ژاپن نیز امضا شده و این خط ۸۰۰۰ کیلومتر طول دارد. همچنین پروژه خط لوله انتقال گاز به پاکستان از طریق افغانستان به طول ۱۵۰۰ کیلومتر و با ظرفیت ۲۰ میلیارد متر مکعب در سال می‌باشد.^۱

۱-۶-۳- ازبکستان

تولید نفت در این کشور در سال‌های اخیر افزایش یافته و به ۱۱۱ هزار بشکه در روز، در سال ۱۹۹۴ رسیده است. ازبکستان ذخایر نفت متناهی ندارد، لیکن از لحاظ ذخایر گاز با ترکمنستان و قزاقستان برابری می‌نماید. تولید گاز ازبکستان حدود ۴۲ میلیارد متر مکعب در سال است. ازبکستان دارای دو پالایشگاه نفت با ظرفیت کل ۱۷۳ هزار بشکه در روز است. تولید نفت این کشور در حد ۱۱۱ هزار بشکه در روز بوده و بقیه خوراک پالایشگاه‌ها، از روسیه تأمین می‌شود. پالایشگاه‌های ازبکستان علاوه بر تأمین نیازهای داخلی این کشور بخش قابل توجهی از فراورده‌های مورد نیاز دو کشور تاجیکستان و قرقیزستان را که به ترتیب ۵۰ و ۵۶ هزار بشکه در روز است تأمین می‌کند. بنابراین استفاده از ظرفیت پالایشی در این کشور در حد بالای ۸۰ درصد قرار دارد.^۲

در این جمهوری به منظور کاهش واردات نفت و فراورده‌های نفتی تدابیری اتخاذ شده است که مستلزم استخراج نفت به میزان ۸ میلیون تن در سال ۱۹۹۶ و ۱۰ میلیون تن در سال ۲۰۰۰ می‌باشد. برای تأمین مواد خام کارخانجات تولیدی، مواد نفتی به میزان ۵/۵ میلیون تن وارد می‌شود. ضمناً اگر فراورده‌های نفتی وارداتی به وسیله میزان نفت خام محاسبه شود، آنگاه احتیاجات این جمهوری به نفت به ۱۴ میلیون تن در طول سال‌های ۲۰۰۰-۱۹۹۳ خواهد رسید. واردات نفت این جمهوری در سال ۱۹۹۳، ۷/۸ میلیون تن، در سال ۱۹۹۴، ۷/۸ و سال ۱۹۹۵، ۶/۵ و سال ۱۹۹۶، ۶ میلیون تن بود که در سال ۲۰۰۰، به ۴ میلیون تن خواهد رسید.^۳

۱. فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، مرکز مطالعات آسیای مرکز و قفقاز، وزارت امور خارجه، ش ۷، زمستان ۱۳۷۳.

۲. مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، استراتژی توسعه منطقه ویژه اقتصادی، سرخس، بخش اول.

۳. کلارا رحمتو، منابع نفت و انرژی آسیای مرکزی و زمینه‌های بهره‌وری مطلوب از آنها.

جدول ۲۰- استخراج نفت و گاز مایع در ازبکستان (هزار تن)

سال	کل	نفت	گاز مایع
۱۹۹۲	۳۱۹۳	۱۶۷۸	۱۵۱۵
۱۹۹۳	۳۸۰۰	۲۳۵۰	۱۴۵۰
۱۹۹۴	۴۷۰۰	۳۱۰۰	۱۶۰۰
۱۹۹۵	۶۵۰۰	۴۰۰۰	۲۵۰۰
۱۹۹۶	۸۰۰۰	۴۲۵۰	۳۷۵۰
۱۹۹۷	۸۵۰۰	۴۶۵۰	۳۸۵۰
۱۹۹۸	۹۰۰۰	۵۱۵۰	۳۸۵۰
۱۹۹۹	۹۵۰۰	۵۶۰۰	۳۹۰۰
۲۰۰۰	۱۰۰۰۰	۶۰۰۰	۴۰۰۰

با توجه به بعد مسافت و این واقعیت که ازبکستان با ایران دارای مرز زمینی نیست و اصولاً این کشور از لحاظ پتانسیل نفت و گاز در سطح بالا و برجسته‌ای قرار ندارد معاملات نفتی این کشور با ایران احتمالاً تنها به تعویض و رسانیدن فراورده‌های نفتی از طرف ایران به برخی دیگر از کشورها و از جمله تاجیکستان محدود خواهد شد.

از مهم‌ترین معادن استخراج نفت می‌توان، «کالرومالاک» و «مینگبولاک» را نام برد. از تاریخ ۲۴ مارس ۱۹۹۲، مطابق با رأی کابینه وزرای ازبکستان فعالیت‌های استخراجی بر روی این معادن آغاز شده است.

مذاکرات انجام شده با شرکت‌های خارجی در زمینه تولید و انتقال نفت و گاز^۱ در سال‌های ۱۹۹۲-۱۹۹۳ مذاکراتی با بسیاری از کمپانی‌های خارجی صورت پذیرفت. بیشترین توجه این کمپانی‌ها به تأسیس مؤسسات مشترک معطوف شده بود. از جمله این کمپانی‌ها می‌توان به کمپانی امریکایی «مین‌پترو» و کمپانی فرانسوی «الف آکتین» اشاره کرد. با در نظر گرفتن اهمیت مسائل فوق، احداث شرکت مشترک در ازبکستان مشاورین خارجی مدنظر می‌باشد. میزان استخراج معدن نفت «مینگبولاک» در سال ۱۹۹۴، ۴۰۰ هزار تن، سال ۱۹۹۵، یک میلیون تن، سال ۱۹۹۶، ۱/۲۵۰ میلیون

۱. منابع و ظرفیت‌های اقتصادی آسیای مرکزی و قفقاز، منابع نفت و انرژی آسیای مرکزی و زمینه‌های بهره‌وری مطلوب از آنها.

تن و سال ۲۰۰۰، ۲/۶۵۰ میلیون تن در نظر گرفته شده است.

به علت عدم ثبات واردات نفت از سیبری غربی و بالابودن قیمت نفت روسیه، احداث خطوط انتقال نفت «تنگیز-کومکول» طرح ریزی شده است. طول این شبکه که به منظور انتقال نفت قزاقستان غربی به کارخانجات تولید مواد نفتی در «پاولاداروشیمکنت» در نظر گرفته شده به ۱۲۰۰ کیلومتر می‌رسد.

- جمهوری قزاقستان در پروژه احداث خطوط انتقال نفت، ظرفیتی معادل با ۴ میلیون تن در سال برای حمل و نقل نفت معدن «تنگیز» به «شیمکنت» در نظر گرفته است.

- جمهوری قزاقستان جمعیت آماده سازی پروژه گازرسانی ازبکستان از طریق خطوط انتقال نفت «بخارا-اورال» (تا سطح ۲ میلیارد متر مکعب در سال) و احداث ایستگاه حرارتی مرکزی و صادرات نفت خام از ازبکستان به قزاقستان (تا سطح ۴ میلیون تن) دست به اقداماتی زده است. استخراج گاز: مصرف گاز جمهوری ازبکستان در سال ۱۹۹۳ به ۳۸/۹ میلیارد متر مکعب، سال ۱۹۹۴ به ۴۰/۵ میلیارد متر مکعب و سال ۱۹۹۵ به ۴۲/۲ میلیارد متر مکعب رسید و مقارن سال ۲۰۰۰ به میزان ۴۵ میلیارد متر مکعب افزایش خواهد یافت که افزایش مصرف گاز در این جمهوری نامعقول به نظر می‌رسد. زیرا این روند نه تنها موجب بهره‌برداری بیشتر منابع گازی شد، بلکه منجر به کاهش زمان تأمین ذخایر گاز استخراجی نیز شده است.^۱

تقریباً کل صنایع تاجیکستان، وابسته به واردات مواد خام سوخت و انرژی می‌باشد. رشد اقتصاد ملی تاجیکستان از طریق گاز، منوط به واردات و تحویل این منبع سوخت از دیگر کشورهای مشترک المنافع می‌باشد. وجود ذخایر مهم هیدروانرژی تیک قادر به حل مسئله تأمین انرژی می‌باشد.^۲ این کشور ۱۴۰۰ بشکه در روز تولید و ۴۰ هزار بشکه در روز نفت مصرف می‌کند که از ازبکستان، قزاقستان و روسیه وارد می‌شود.^۳

۱-۴-۶-۱- تاجیکستان

این کشور ذخایر نفت و گاز ناچیزی دارد همین‌طور استخراج گاز آن ۵۰ میلیون متر مکعب در سال است. تاجیکستان پالایشگاه گاز ندارد و از لحاظ تأمین فراورده‌های نفتی به ازبکستان و ترکمنستان وابسته است.

پس از امضای قرارداد سه جانبه ایران، ترکمنستان و تاجیکستان مردم این کشور در انتظار دریافت فراورده‌های نفتی از سوی ایران می‌باشند. بر اساس این قرارداد نفت خام ایران (یا نفت خام

۱. «منابع و ظرفیت‌های اقتصادی آسیای مرکزی و قفقاز»، ویراسته سید رسول موسوی. مرکز مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، تهران، ۱۳۷۴.

۲. کلارا رحمتوا، منابع و ظرفیت‌های اقتصادی آسیای مرکزی و قفقاز، منابع نفت و انرژی آسیای مرکزی و زمینه‌های بهره‌برداری مطلوب از آنها.

۳. حجت‌الله غنیمی فرد، «منابع و ظرفیت‌های اقتصادی آسیای مرکزی و قفقاز»، مسائل مربوط به نفت در جمهوری آذربایجان.

تعویض شده)، در پالایشگاه‌های ترکمنستان پالایش و به تاجیکستان صادر می‌شود. در چارچوب این قرارداد در سه ماه آخر سال ۱۹۹۵ یک صد هزار تن نفت گاز، ۲۰ هزار تن نفت کوره و دو هزار تن بنزین موتور به این کشور تحویل می‌شود.

۱-۶-۵- قرقیزستان

قرقیزستان با وجود ذخایر و استخراج منابع سوخت و انرژی در مقایسه با دولت‌های آسیای مرکزی، کشوری فقیر بوده و منابع موجود برای توسعه اقتصاد مستقل این جمهوری کافی نیست. این کشور قادر به تأمین احتیاجات خود از طریق انواع مواد خام نبوده و به همین دلیل، زغال، نفت و فراورده‌های نفتی از کشورهای خارج دریافت می‌کند.^۱

میزان ذخایر کشف شده در این جمهوری در سال ۱۹۹۴ به شرح زیر بوده است:

۰/۰۴ میلیارد بشکه نفت و ۰/۰۵ تریلیون متر مکعب گاز در سال ۱۹۹۰، ۱۵۵۰۰۰ تن نفت در این جمهوری استخراج شد.^۲ در سال ۱۹۹۱ نفت خام ۲۱/۲ درصد از انرژی داخلی کشور را تأمین می‌کرد.^۳

قرقیزستان نفت مورد نیاز خود را از روسیه و قزاقستان وارد نموده و میزان استخراج نفت خام این جمهوری در سال ۱۹۹۴، روزانه دو هزار بشکه بود.^۴

گاز طبیعی: در سال ۱۹۹۰، در این جمهوری ۹۶ میلیون متر مکعب گاز طبیعی تولید شد.^۵ در سال ۱۹۹۱، گاز طبیعی ۳۱/۳ درصد انرژی داخلی را تأمین می‌نمود.^۶ تولید گاز طبیعی در این جمهوری در سال ۱۹۹۴، ۰/۰۴ میلیارد متر مکعب بود.^۷

کشورها و شرکت‌های فعال خارجی در زمینه انرژی: در بهمن ماه ۱۳۷۴ توافقنامه‌ای بین شرکت فرانسوی و کانادایی به نام «فرانس هیدرکویونس (L.T.O)» و اتحادیه تولیدی قرقیز به نام «قرقیز نفت» در مورد بهره‌برداری مشترک از معادن نفت امضا شده است.^۸

چین و قرقیزستان در بهمن ماه ۱۳۷۴ یک پروتکل برای تبادل اطلاعات در زمینه اکتشاف معادن و ذخایر نفتی امضا کردند. تا سه سال پیش، ۶۰ شرکت مشترک چینی - قرقیزی فعالیت داشتند که تعداد آنها اینک افزایش یافته است.

۱. پیشین.

۲. بولتن ویژه اداره دوم کشورهای مشترک‌المنافع، وزارت امور خارجه، بولتن دوم، مرداد ۱۳۷۵.

3. The Europa world year book.

۴. مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، استراتژی توسعه منطقه ویژه اقتصادی، سرخس، بخش اول.

۵. بولتن ویژه اداره دوم کشورهای مشترک‌المنافع، وزارت امور خارجه، ش ۵، دی ماه ۱۳۷۴.

6. The Europa world year book.

۷. مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، استراتژی توسعه منطقه ویژه اقتصادی، سرخس، بخش اول.

۸. نشریه روزانه خبرها و گزارش‌های اقتصادی، خبرگزاری جمهوری اسلامی، ۱۳۷۴/۱۱/۱۴.

در اجلاس سه جانبه نخست وزیران سه کشور قزاقستان، قرقیزستان و ازبکستان که در اسفند ۱۳۷۴ با هدف بررسی نحوه استفاده از منابع انرژی و آب منطقه در «بیشکک» تشکیل شده بود، درباره نحوه استفاده از خطوط انتقال برق و گاز و نفت در بین سه کشور تبادل نظر شد.

ازبکستان که از منابع گاز فراوان برخوردار است به قزاقستان و قرقیزستان گاز عرضه می‌کند و در مقابل قرقیزستان که تولید بالای برق از منابع هیدرولیکی دارد به ازبکستان و قزاقستان برق صادر می‌کند، قزاقستان نیز به هر دو کشور نفت می‌فروشد. علاوه بر انرژی، بخش قابل توجهی از آب مصرفی در دو کشور ازبکستان و قزاقستان نیز از سوی قرقیزستان تأمین می‌شود. قرقیزستان برای پالایش نفت مصرفی خود از پالایشگاه‌های ازبکستان استفاده می‌کند.^۱

در سال ۱۹۹۶ دو یادداشت تفاهم در خصوص تحویل گاز طبیعی و همکاری اقتصادی و استفاده از ذخایر آب و نیروی حوزه «نارین» و «سیر دریا» در بین قرقیزستان و ازبکستان توسط معاونان نخست وزیران دو کشور به امضا رسید. قرار است مسئله استفاده از ذخایر آب حوزه نارین و «سیر دریا» در سال ۱۹۹۷، طی ماه سپتامبر توسط کارشناسان جمهوری‌های قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان و ازبکستان در «بیشکک» مورد بررسی قرار گیرد.

شرکت «یو. اس. اکسیپلوریشن» توافقنامه‌ای با شرکت «از تک - تالاس» و «وست - اتیریا» به منظور اکتشاف، راه‌اندازی، تولید و پالایش منابع نفتی قرقیزستان به امضا رسید. این شرکت بیش از ۲۰ میلیون دلار در این طرح سرمایه‌گذاری خواهد کرد.

بخش دوم: بررسی موقعیت ژئواستراتژیکی (ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی) آسیای مرکزی

۲-۱- موقعیت ژئواکونومیک

کشورهای آسیای مرکزی از نظر ژئواکونومیک کشورهای مهمی به شمار می‌آیند. این کشورها با وجود داشتن منابع نفت و گاز و زغال‌سنگ با کمبود انرژی مواجه‌اند. دلایل آن را می‌توان در عدم برخورداری از تکنولوژی بالای اکتشاف، استحصال و استخراج نفت و گاز، عدم دسترسی به بازارهای بین‌المللی و به ویژه عدم دسترسی به دریای آزاد جستجو کرد.

کشورهای منطقه آسیای مرکزی در رابطه با ارتقای موقعیت اقتصادی خود و بهره‌برداری بهینه از آن با گزینه‌های اقتصادی - سیاسی زیر روبه‌رو هستند:

همکاری میان جمهوری‌ها، دریافت کمک از کشورهای صنعتی غرب، وام‌گیری از مؤسسه‌های

۱. نشریه روزانه خبرها و گزارش‌های اقتصادی، خبرگزاری جمهوری اسلامی، ۱۳۷۴/۱۲/۵.

مالی بین‌المللی و همکاری میان جمهوری‌ها و کشورهای منطقه.

۲-۲- موقعیت ژئوپلیتیک

از دیدگاه ژئوپلیتیک منطقه آسیای مرکزی وزنه سنگینی را در عرصه بین‌المللی به خود اختصاص می‌دهد. اشتیاق وافر کشورهای غربی برای شناخت وضعیت جغرافیایی سیاسی آسیای مرکزی از دیرباز مطرح بوده و پس از فروپاشی اتحاد شوروی جایگاه ژئوپلیتیکی آسیای مرکزی که در کانون گره‌گامی اروپا، آسیا و خاورمیانه واقع شده است اهمیت بیشتری در عرصه سیاست بین‌الملل پیدا کرده است. آنچه که در حال حاضر مسلم است، این است که کشورهای این منطقه در عرصه سیاست بین‌الملل جایگاهی برای خود احرار کرده‌اند لیکن جایگاه سیاسی به دست آمده در سالیان اخیر بدون بهره‌گیری شایسته از موقعیت ژئواکونومیکی و بالفعل ساختن این مزیت عمده نمی‌تواند پایدار بماند. در حال حاضر کشورهای آسیای مرکزی نه تنها به کشورهای مشترک‌المنافع و روسیه (CIS)^۱ متکی هستند بلکه به سازمان‌های بین‌المللی و کشورهای پیشرفته صنعتی نیز وابستگی دارند.

۲-۳- موقعیت گره‌گامی ویژه

این موقعیت که حاصل درهم آمیختگی ویژگی‌های جغرافیایی طبیعی، ژئواکونومی و ژئوپلیتیک است، منطقه آسیای مرکزی را مجدداً به عنوان پلی استراتژیک میان کشورهای اروپایی، آسیایی و خاورمیانه مطرح کرده (تحقق یافتن احیای جاده ابریشم و تجدید عظمت دیرینه) و آسیای مرکزی با ایفای نقش ارتباطی بسیار حساس خود می‌تواند موجبات افزایش اعتبار و اعتماد به نفس و امنیت کشورهای حوزه را فراهم آورد. طبیعی است که ایفای این نقش بزرگ و حساس بدون ترمیم و بهبود زیرساخت‌های اقتصادی کشورهای منطقه آسیای مرکزی که لازمه آن بهبود و توسعه ساختارهای اقتصاد داخلی هریک از این کشورها است، امکان‌پذیر نخواهد بود.

از دیدگاه کارشناسان و ناظران اقتصاد بین‌الملل، علت اصلی عدم توسعه کافی زیرساخت‌های آسیای مرکزی را باید ناشی از پیوند ناهنجار سیاسی - اقتصادی این منطقه با کشورهای ماوراءالنهر یعنی فدراسیون روسیه و مناطق هم‌جوار آن (اوکراین و بیلاروس) دانست که در واقع منطقه‌ای محصور در خشکی و فاقد ارتباط مستمر دریایی بوده و همواره به صورت کانون پیرامون بانواهی حاشیه‌ای خود عمل کرده است.

شواهد تاریخی موجود در گذشته نه چندان دور حاکی از وزنه اقتصادی - سیاسی - فرهنگی

1. CIS (Countries of independent States).

آسیای مرکزی در جهان در دوره پیش از استیلای امپراتوری روس بر منطقه، این اتحاد ناهمگون و این پیوند ناهنجار را مورد تأیید قرار می‌دهند. شایان توجه این که نیروی گریز از مرکز ناشی از فروپاشی اتحاد شوروی بر اثر نیروی واگرایی انباشته از تشکل جبری گذشته به عنوان یک خواست آرمان‌گرایانه در این جمهوری نوخاسته شکل ملی‌گرایی حاد به خود گرفت و مآلاً موجب کاهش شدید سطح مبادلات با کشورهای ماوراء آسیای مرکزی به ویژه روسیه (کانون) گردید و به همین دلیل همگرایی طبیعی میان این جمهوری‌های نوخاسته در کوتاه مدت امکان‌پذیر نخواهد بود.

در هر حال همگرایی میان کشورهای آسیای مرکزی، یگانه محور مطمئن برای توسعه موزون و جامع منطقه در مرحله آغازین و آماده شدن آن برای ایفای نقش ارتباطی و گرهگاهی استراتژیک میان شمال (اروپای شرقی، اروپای غربی و اسکاندیناوی) با جنوب از یک سو، و همچنین میان منطقه آسیا و شرق دور و حتی آسیا - پاسفیک (Apec) یا جنوب (آسیای غربی - خاور میانه، حوزه اقیانوس هند و آفریقا) از سوی دیگر، در مرحله بعدی است. رمز رسیدن به یک چنین محدودیت استراتژیک در مرحله نخست تنها از طریق همگرایی منطقه‌ای و ادغام تدریجی و کامل زیرساخت‌های اقتصادی پنج کشور نوخاسته و توسعه مبادلات تولیدی - تجاری این منطقه همبسته با پیرامون خود به ویژه از طریق کشورهای جنوبی عضو اکو (سازمان همکاری‌های اقتصادی) یعنی ایران، افغانستان و پاکستان و دسترسی به دریای آزاد امکان‌پذیر است.

۲-۴- ایران پل استراتژیک آسیای مرکزی

جغرافی دانان روسی عصر امپراتوری، آسیای مرکزی را به عنوان بخش دوگانه قاره دور آسیا می‌نگریستند. اگر نگرش وسیع‌تری به آنچه که آسیای مرکزی بزرگ نامیده می‌شود داشته باشیم، این منطقه علی‌رغم مرکب بودن و مرزهای سیاسی نزدیک به هم، منطقه‌ای فرهنگی جدای از خاور میانه و آسیای جنوبی است. سپس با منطقه بزرگتری مواجه می‌شویم که از عرض جغرافیایی جنوب مغولستان تا دریای خزر و شرق ترکیه امتداد دارد و از بقایای دوران امپراتوری کوتاه تیمور (۱۴۰۵-۱۳۶۰) ترکستان است.

عناصر روسی بعد از قرن ۱۶ ابتدا به عنوان قزاق یا شکارچیان ماجراجو و بعد به عنوان ساکنان کشاورز شروع به گسترش به طرف شرق، سیبری و شمال اورال کردند. دو قرن بعد تجاوز روسیه و مهاجرت روس‌ها به سمت جنوب تغییر یافت تا به قرقیز و ترکستان نفوذ کند؛ دارالسلام به صورت پیش‌رونده‌ای مورد نفوذ و سرایت دارالحرب (جنگ جهانی) واقع شد.

اساساً همیشه سه انتخاب اصلی در گسترش روسیه به درون آسیا وجود داشته است که هر انتخاب متجاوزین را با مشکلات جغرافیایی - سیاسی متفاوتی مواجه می‌ساخت. قدیمی‌ترین راه،

راه شمال شرقی در طول سواحل قطب شمال بود که جمهوری تاریخی «نوگورود» تا پیش از شکست از «دوک»، مسکو پیشگام آن بود. دو راه دیگر مشکل‌تر اما برای حرکت ساکنین و سربازان مناسب‌تر بود. هنگامی که قزاق‌ها از رودخانه «ایدل ولگا» و کوه‌های اورال عبور می‌کردند، می‌توانستند از راه کوتاه‌تر «جاده اورنبرگ» در راستای دریاچه «آرال»، «آمودریا» و «سیردریا» به قلب ترکستان حرکت کنند.

پیش از ظهور مسئله آسیای مرکزی که مشخص‌کننده رقابت روس و انگلیس بر سر نگرش به راه ارتباطی هند و ایران بود تحت نام «بازی بزرگ» شناخته می‌شد، تعریف روس‌ها از آسیای مرکزی کاملاً با نگرش بریتانیا یکی شد. بنابراین یکی از شرق‌شناسان، آسیای مرکزی را به عنوان «هند، عنصر اصلی در مسئله آسیای مرکزی» و این منطقه را شامل قلمرو «کُرس»، «ترکستان» و «خیوه»، «بخارا»، «هند (شمالی)»، «کاشغر»، «پامیر»، «تبت»، «بلوچستان» و «شرق ایران» دانسته است. تا سال ۱۸۸۰ بریتانیا در حدود ۱۵۰۰۰ کیلومتر خط‌آهن در هند ایجاد کرده بود اما روسیه حتی یک خط هم در آسیا نداشت. اما طی ۲۵ سال بعد از احداث خط‌آهن ماورای خزر، مهندسین نظامی روسیه، بیش از ۴۳۰۰ کیلومتر راه تنها در آسیای مرکزی ساختند که شامل امتداد خط‌آهن از «مرو» تا مرز افغانستان در «کوشکا» بود که در سال ۱۹۰۰ تکمیل شد و فاصله آن کمتر از ۱۰۰ کیلومتر از هرات و ۷۷۰ کیلومتر از قندهار بود. بعد از تکمیل خط «اورنبرگ - تاشکند» در سال ۱۹۰۵ برخی از استراتژیست‌ها پیش‌بینی کردند که روسیه می‌تواند ماهانه حداقل ۱۲۰۰۰۰ نفر از نیروهای نظامی را به سوی مرز افغانستان روانه کند.

امروزه خط‌آهن ۱۴۰۰ کیلومتری آسیای مرکزی که شامل بیش از ۲۲۰ تونل به طول ۸۴ کیلومتر با پل‌های بی‌شمار می‌باشد و حتی با بهترین خط‌آهنی که کشور سوئیس دارد رقابت می‌کند، هنوز مهم‌ترین دستاورد تکنولوژیک در آسیای مرکزی محسوب می‌شود. این خط‌آهن تنها خط ارتباطی هند و آسیای مرکزی در جهت شمال - جنوب است که به‌طور عمده از ارتباط مستقیم با سیستم‌های خط‌آهن و یا محل استقرار پایانه‌های آن در روسیه یا هند پرهیز می‌کند.

ایران در صدد است یکی از بزرگترین برنامه‌های توسعه در جهان را برای نوسازی و گسترش شبکه خط‌آهن کشور آغاز کند. هدف از این کار، ارتباط تمامی مراکز بزرگ صنعتی و شهری نه تنها در ایران بلکه در خارج از کشور است تا بدین طریق، مرکز واقعی ارتباطات و حمل و نقل در آسیای مرکزی شده و بر اهمیت ژئوپلتیک و استراتژیک خود بیافزاید.

البته واضح است که این برنامه گسترش، به میلیارد‌ها دلار هزینه برای ایجاد ۱۰۰۰۰ کیلومتر راه جدید به اضافه راه‌های آهن موجود به طول ۴۵۰۰ کیلومتر و برقی کردن گسترده و دو خطه کردن خطوط نیاز دارد.

از جمله پروژه‌هایی که می‌تواند اثر بسیاری در گسترش خطوط آهن ایران داشته باشد برقی کردن و دوخطه نمودن راه‌های آهن بندر امام خمینی - تهران و تهران - تبریز می‌باشد. کشور ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی و توان بالقوه و بالفعل خود از لحاظ ترانزیت، دارای شرایط ویژه‌ای است از جمله وجود مرز مشترک آبی در دریای خزر با کشورهای ترکمنستان، قزاقستان، روسیه و آذربایجان با توان مطلوب کشتیرانی در این دریا، وجود مرز آبی وسیع در پهنه خلیج فارس و دریای عمان با سرمایه‌گذاری و تجهیزات مناسب در بنادر جنوبی و همچنین داشتن مرز مشترک وسیع زمینی با کشور ترکمنستان که موقعیت خاص ارتباطی در بین دیگر جمهوری‌ها می‌باشد که می‌توان جزء مزیت‌های اولیه طبیعی جلفا و تهران - مشهد دانست. همچنین پروژه‌های زیر از موارد حائز اهمیت تلقی می‌گردد:

- راه ارتباطی ۵۵۰ کیلومتری کرمان به زاهدان با یک ایستگاه عظیم راه آهن در پایانه جدید (از درجه استاندارد ۱/۴۳۵ متری ایران تا اندازه وسیع ۱/۶۷۶ متر پاکستان)؛

- راه ارتباطی ۷۰۰ کیلومتری بندر عباس به بافق از راه سیرجان و در مسیر قم - کرمان؛

- راه ارتباطی ۱۵۰ کیلومتری میان شاهرود - گرگان و بندر ترکمن؛

- گسترش ۳۰۰ کیلومتر راه از مشهد تا سرخس برای ارتباط با شبکه خط آهن شوروی در تجن که ارتباط نزدیک‌تری را با روسیه و ماورای سیری فراهم می‌کند؛

- خطی در طول ساحل خزر برای ارتباط تهران با آستارا در مرز شوروی؛

- طولانی‌ترین خط با ساختمان جدید که خط مستقیمی از شمال به جنوب و بیش از هزار کیلومتر از مشهد تا زاهدان و چابهار در خلیج فارس است. این پروژه یادآور طرح «کاپیتان رتیچ» روسی در ابتدای قرن است.^۱

- یکی از امکانات ترابری کشور حمل و نقل جاده‌ای و ریلی است که ضمن اتصال به شبکه اروپا از تحرک کافی و مطلوب نیز برخوردار می‌باشد.

کشور ایران به دلیل مشترکات فرهنگی، تاریخی و خصوصاً مذهبی از همان ابتدای استقلال کشورهای مرکزی سعی نمود که ضمن حمایت سیاسی، از لحاظ اقتصادی نیز کشورهای مذکور را کمک نماید. لذا برخی از پروژه‌های بازرگانی، صنعتی، ترابری با توجه به سیاست مذکور سازمان‌دهی و به مرحله اجرا درآمد که در ذیل سعی می‌گردد به برخی از پروژه‌های ترابری کشور اشاره گردد.

۱. حیات خان، «منابع و ظرفیت‌های اقتصادی آسیای مرکزی و قفقاز»، راه آهن و اقتصاد آسیای مرکزی، ۱۳۷۴.

حمل و نقل ریلی

طرح ساخت خط آهن مشهد - سرخس، دو خطه کردن بخشی از خط آهن تهران - مشهد، بازسازی خط آهن شمال، احداث خط آهن «ارتیق» به «لطف آباد»، احداث خط آهن آستارا - آستارا.

حمل و نقل دریایی

احداث بنادر «امیرآباد»، «ترکمن»، «فریدونکنار» و تجهیز بنادر نوشهر و انزلی در دریای خزر، احیای بنادر آبادان و خرمشهر و تجهیز و توسعه بنادر چابهار، بوشهر، باهنر و رجایی و امام در ساحل جنوبی کشور.

حمل و نقل جاده‌ای

احداث ۱۰ پایانه و تجهیز و توسعه ۱۱ پایانه در سطح کشور^۱.

۲-۵- سرخس پل رابط ایران

سرخس به عنوان گذرگاهی بی‌بدیل برای دسترسی به آسیای مرکزی از موقعیت ارتباطی مهمی برخوردار است. این موقعیت مناسب، ناشی از وضعیت توپوگرافی منطقه است که راه ارتباطی آسیای مرکزی به غرب و جنوب غربی آسیا را به گذرگاهی که سرخس در آن قرار گرفته، هدایت می‌کند، چنانکه راه ابریشم نیز از این گذرگاه عبور می‌کرد. به این ترتیب سرخس حلقه ارتباطی مهمی است که از یک طرف شبکه ارتباط زمینی ایران را به کشورهای آسیای مرکزی و از طرف دیگر این کشورها را به آب‌های آزاد جنوب، منطقه قفقاز، ترکیه و اروپا متصل می‌کند.

کشورهای آسیای مرکزی از طریق سرخس برای دسترسی جاده‌ای به مبادی ورودی-خروجی و بنادر بازرگانی مهم ایران در جنوب، جنوب غربی، غرب و شمال کشور و بالعکس می‌توانند از مسیرهای ده گانه زیر بهره گیرند:

۱. احمد صلواتی، «منابع و ظرفیت‌های اقتصادی آسیای مرکزی قفقاز»، ژئوپلتیک ایران و نقش راه‌ها در آسیای مرکزی.

فاصله سرخس تا مبادی ورودی - خروجی و بنادر بازرگانی مهم از طریق مسیرهای ده گانه اصلی

ردیف	مسیر	فاصله (کیلومتر)
۱	سرخس-مشهد-بیرجند-زاهدان-چابهار	۱۸۵۷
۲	سرخس-مشهد-بیرجند-بم-بندرعباس	۱۸۸۳
۳	سرخس-مشهد-گناباد-دیهوک-کرمان-بندرعباس	۱۵۸۰
۴	سرخس-مشهد-گناباد-طیس-یزد-سیرجان-بندرعباس	۱۶۷۸
۵	سرخس-مشهد-تهران-قم-کاشان-یزد-سیرجان-بندرعباس	۲۲۷۴
۶	سرخس-مشهد-تهران-قم-اصفهان-شیراز-بوشهر	۲۲۶۵
۷	سرخس-مشهد-تهران-قم-اراک-اهواز-بندرامام	۲۱۲۹
۸	سرخس-مشهد-تهران-قزوین-زنجان-تبریز-بازرگان	۱۹۴۴
۹	سرخس-مشهد-گرگان-نوشهر-رشت-انزلی-آستارا	۱۴۳۵
۱۰	سرخس-مشهد-تهران-قزوین-همدان-باختران-خسروی	۱۸۰۴

سرخس در شرایط کنونی از طریق راه دسترسی مشهد - سرخس از یک طرف به بدنه اصلی کشور وصل می شود و از طرف دیگر نواحی داخلی ایران را به آسیای مرکزی متصل می کند. این راه از ظرفیت محدودی برخوردار است، به ویژه آن که در فاصله مرزداران - شوریق به طول ۲۵ کیلومتر مسیری سخت و کوهستانی با پیچ ها و شیب های غیراستاندارد و عرض کم طی می کند. در شرایط کنونی ظرفیت راه مشهد - سرخس در یک جهت ۱۲۴ هزار تن در سال است که با تخصیص ۵۰ درصد از این ظرفیت به کامیون های ترانزیت کالا، امکان حمل ۶۲۰ هزار تن در سال در یک جهت فراهم است.

سرخس از طریق یک راه یک خطه به طول ۱۶۵ کیلومتر که ساختمان آن از سال ۱۳۷۰ آغاز شده است و در اوایل ۱۳۷۵ به پایان رسیده است، به شبکه سراسری راه آهن ایران در روستای «سنگ بست» در ۳۵ کیلومتری جنوب شهر مشهد می پیوندد و از طریق یک رشته دیگر به طول ۱۳۰ کیلومتر در داخل کشور، ترکمنستان در نزدیکی شهر تجن به شبکه راه آهن سراسری آسیای مرکزی متصل می شود.

۲-۶- ویژگی‌های جغرافیای اقتصادی (ژئواکونومیک) کشورهای آسیای مرکزی

۲-۶-۱- جمهوری ترکمنستان

منابع کشاورزی: از نظر جغرافیای طبیعی، بخش اعظم این سرزمین را صحرای خشک «قره‌قوم» تشکیل می‌دهد که دربرگیرنده زمین‌های گل‌مرده و شوره‌زارهای روان است. پس از حفر کانال مصنوعی «قره‌قوم» که یک شاهکار مهندسی مدرن محسوب می‌شود حدود ۸۵۰ هزار هکتار از اراضی این صحرا زیر کشت برده شده است.

میزان تولید پنبه این سرزمین سالانه به $\frac{۱}{۳}$ میلیون تن رسیده است و در سالیان اخیر سیاست‌های کشاورزی آن به سمت خودکفایی گرایش داشته است. غلاتی مانند گندم، جو، ذرت، ارزن و میوه‌هایی چون انواع انگور، سیب‌زمینی، سبزی‌ها و علوفه از محصولات دیگر این کشور است.

دامداری در این کشور نسبتاً توسعه یافته است و پرورش گوسفند برای تهیه پوست «آستراخانی» و پشم برای قالی‌بافی مورد توجه کافی است و در سال‌های اخیر پرورش اسب و شتر و همچنین ماهیگیری رو به توسعه بوده است.

منابع معدنی: ذخایر فراوان نفت، گاز طبیعی و کانی‌های دیگری چون ید، برم، سولفات سدیم طبیعی، سولفور و پتاس، سرب، روی، مس، جیوه، نمک معمولی، موم کانی و مصالح ساختمانی مانند شن، خاک‌رس، سنگ‌آهک، منابع معدنی این جمهوری را تشکیل می‌دهد. استخراج نفت و گاز، صنایع شیمیایی، نساجی، غذایی و قالی‌بافی نقش اساسی را در توسعه این کشور ایفا می‌کند.

قرار گرفتن این کشور در ساحل شرقی دریای خزر و وجود بندر «کراسنودسک»، حمل و نقل دریایی را در این جمهوری توسعه داده است.

منابع سولفات سدیم طبیعی عظیم در «قره‌بغازگل» در حاشیه دریای خزر در نوع خود یکی از بزرگترین منابع جهان است.

صنایع: سهم صنایع ترکمنستان از تولید ملی حدود ۲۰ درصد است و نزدیک به $\frac{۱}{۳}$ صنایع آن (۶۱ مؤسسه) در عرصهٔ ریسندگی، پنبه پاک‌کنی و روغن‌کشی (از پنبه‌دانه) فعالیت دارند، حدود $\frac{۱}{۳}$ دیگر از صنایع این کشور را مؤسسات دولتی فعال در عرصهٔ گاز، نفت، پتروشیمی و تولید برق تشکیل

می دهند.

تولید سرانه: تولید سرانه ترکمنستان در سال ۱۹۸۸ معادل ۶۱ درصد تولید میانگین سرانه شوروی بوده است، حدود ۵۷ درصد از تولید ملی در سال ۱۹۹۱ به خارج از کشور صادر شده و معادل ۵۰ درصد آن صرف واردات از خارج گردیده است. در سال ۱۹۹۱ حدود ۸۰ درصد از بازرگانی ترکمنستان با شوروی صورت گرفته که نسبت به سال ۱۹۸۹ که معادل ۹۵ درصد بوده، ۱۵ درصد کاهش یافته است که حاکی از تداوم وابستگی اقتصادی شدید به ساختار جماهیر شوروی به ویژه روسیه است.

تحولات پس از فروپاشی شوروی: در سال ۱۹۹۰ به علت آغاز اصلاحات اقتصادی در شوروی، رشد بخش صنعت در ترکمنستان معادل ۲۲ درصد کاهش یافت، اما کاهش کل تولیدات ملی بیش از ۳ درصد نبود. بخش های کشاورزی و حمل و نقل کاستی تولید صنعتی را جبران کردند. رشد صنعتی این کشور در سال ۱۹۹۱ حدود ۴/۵ درصد تخمین زده شده است. دولت سعی کرد با تبدیل بخشی از زمین های زیر کشت پنبه را به تولید غلات اختصاص دهد و این سیاست در سال ۱۹۹۱ موجب کاهش ۵ درصد در تولید پنبه و ۶۳ درصد افزایش در تولید گندم گردید.

در ترکمنستان تبعات سوء اقتصادی ناشی از بحران شوروی کمتر از سایر جمهوری های آسیای مرکزی بوده است. افزایش قیمت ها در سال ۱۹۹۱ در عرصه کالاهای خرده فروشی ۲۰ درصد و عرصه عمده فروشی ۹۰ درصد بوده که حاکی از پرداخت یارانه (سوبسید) توسط دولت بوده است. افزایش دستمزدها در این سال ۱۷۰ درصد و میزان بیکاری نیز ۲/۵ درصد گزارش شده است. ترکمنستان با کسری بودجه مواجه نبوده و در سال ۱۹۹۱ معادل ۳/۵ درصد تولید ناخالص ملی مازاد بودجه داشته است.

بازرگانی خارجی: ترکمنستان در تجارت با سایر جمهوری های آسیای مرکزی و قفقاز در سال ۱۹۹۱ معادل ۶ درصد تولید ناخالص ملی مازاد تراز بازرگانی داشته است که نشان دهنده ۷۰ درصد افزایش در صادرات (در مقابل ۹۰ درصد افزایش در واردات) بوده است. سیاست آزادسازی در این جمهوری محافظه کارانه بود و نرخ کالاهای اساسی و پنبه کماکان تحت کنترل دولت است. سیاست خصوصی سازی در مورد مسکن، کارخانجات و مزارع از طریق اجاره بلندمدت به کارکنان آنها هنوز نتایج ملموسی به بار نیاورده است.

ترکمنستان کوشش می‌کند که با ایجاد تنوع در اقلام صادراتی، صادرات خود را توسعه دهد و در زمینه صدور گاز طبیعی خود علاقه‌مند است که با احداث خط لوله انتقال، از مسیر ایران گاز خود را به ترکیه و اروپا صادر کند.

دو پالایشگاه «کراسنودسک» و «چهارجو» که ظرفیت تولیدی مازاد دارند در زمان استیلای شوروی احداث شده‌اند و از نظر عرضه نفت خام در مضیقه‌اند و به همین دلیل این کشور علاقه‌مند دریافت نفت خام از ایران و فروش فراورده‌های آن در بازار ایران است، اما فاصله زمینی بسیار زیاد این پالایشگاه با ایران مانعی بر سر راه این پروژه است.

احیای جاده ابریشم از طریق اتصال راه آهن ایران با راه آهن آسیای مرکزی از مسیر ترکمنستان فرصتی تاریخی در اختیار کشورهای منطقه قرار داده است و این مهم با ساخت ۱۳۰ کیلومتر خط آهن در صحرای ترکمنستان و ۱۷۰ کیلومتر در محور مشهد - سرخس هم اکنون در حال تحقق یافتن است. اگرچه ارتباطات جاده‌ای از طریق این جمهوری به علت پایین بودن استانداردهای کشورهای آسیای مرکزی در حال حاضر چندان مقرون به صرفه نیست لیکن با افزایش یافتن مبادلات تجاری در این منطقه ارتباطات جاده‌ای نیز در آینده نزدیک ناگزیر از توسعه خواهد بود.^۱ با وجود ظرفیت‌های اقتصادی شایان توجه در ترکمنستان، این کشور به علت مشکلات ناشی از استقلال از نظر موازنه پرداخت‌ها با کسری زیادی مواجه است و با افزایش مبادلات تجاری میان استان‌های مرزی خراسان و مازندران با این جمهوری، می‌توان انتظار داشت که زمینه‌های جذب اعتبارات مورد نیاز این کشور از سوی صادرکنندگان کالا در ایران فراهم شده و مسئله موازنه پرداخت‌های این کشور به سهولت حل شود.^۲ ترکمنستان سعی دارد که از طریق فروش گاز به ایران، فدراسیون روسیه، ترکیه و اروپای غربی، ارز مورد نیاز خود را تأمین کند و با وجود ذخایر عظیم گاز و نفت، ترکمنستان می‌تواند به این مقصود نایل آید.^۳

۲-۶-۲ - جمهوری ازبکستان

منابع کشاورزی: بخش کشاورزی و صنایع وابسته به آن مهم‌ترین بخش اقتصاد این جمهوری است که

۱. ماهیت تحولات در آسیای مرکزی و قفقاز، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، ۱۳۷۳، ص ۲۳۴-۲۳۵.

۲. علیرضا شیخ عطار، ریشه‌های رفتار سیاسی در آسیای مرکزی و قفقاز، تهران، ۱۳۷۱، ص ۱۵۵.

۳. گاردین، همان، ۱۹ مارس ۱۹۹۲.

۴۰ درصد تولیدات و ۳۰ درصد اشتغال را به خود اختصاص می‌دهد. پنبه که مهم‌ترین محصول این کشور است رتبه چهارم را در عرصه تولید جهانی پنبه به این کشور اختصاص می‌دهد و رشد شگرف آن مدیون گسترش شبکه‌های آبیاری مدرن در دهه ۱۹۸۰ است. در حال حاضر ۴/۲ میلیون هکتار از اراضی کشاورزی در این کشور از طریق ۱۷۰ هزار کیلومتر کانال آبیاری می‌شود که عارضه خشک شدن دریاچه «آرال» را به عنوان یک فاجعه زیست محیطی پدید آورده است.

محصولات مهم کشاورزی دیگر عبارت‌اند از: غلات و سبزیجات، انواع میوه‌ها، ابریشم و پوست گوسفند که بخشی از آنها به خارج از این کشور صادر می‌شود، اما تولید غلات تنها می‌تواند حدود یک چهارم از مصرف داخلی را تأمین نماید (به علت بالا بودن جمعیت) و کشور ناگزیر از وارد کردن حدود ۵ میلیون تن گندم در سال از خارج است.

منابع معدنی: گاز طبیعی، نفت، طلا، نقره، مس، سرب، روی، فسفات از منابع عمده معدنی ازبکستان است. میزان ذخایر معادن طلا، نقره این جمهوری نسبت به سایر معادن غنی‌تر است. در آینده نزدیک ازبکستان می‌تواند از لحاظ تولید نفت خودکفا شده و به عنوان یک رقیب دوشادوش ترکمنستان حرکت کند.

صنایع: صنایع این کشور عمدتاً به منظور تولید زراعی و تبدیل محصولات دامی ایجاد شده است و حدود ۳۰ درصد از تولیدات و ۱۸ درصد اشتغال در کشور را به خود اختصاص داده و با وجود این تنها ۱۲ درصد از محصول پنبه و ۲۰ درصد تولید پوست در کارخانه‌های داخلی تبدیل می‌گردد. تولید ماشین‌آلات کشاورزی به‌ویژه در زمینه پنبه و کودشیمیایی، ذوب فلز و هواپیماسازی نیز جایگاه بعدی را در بخش صنعت به خود اختصاص می‌دهند.

تحولات پس از فروپاشی شوروی: در پی آزادسازی قیمت‌ها در شوروی به‌ویژه در روسیه، ازبکستان توانست با کاستن از میزان واردات و افزایش قیمت پنبه صادراتی خود و روی آوردن به بازارهایی غیر از روسیه، کسری موازنه بازرگانی خود را با جمهوری‌های دیگر که در سال ۱۹۹۰ معادل ۳/۵ میلیارد روبل (۱۱/۴ درصد تولید ناخالص داخلی) بود به ۸۰۰ میلیون روبل مازاد به نفع خود تغییر دهد، که سرانجام با افزایش مبادلات تجاری با خارج در سال بعد کسری موازنه آن مجدداً افزایش یافت. سیاست آزادسازی اقتصادی ازبکستان محافظه‌کارانه‌تر از سایر جمهوری‌هاست، و بیشتر از نگرانی مقامات دولتی از مشکلات سیاسی ناشی از کاهش اعطای یارانه‌ها (سوبسیدها) و احتمال

بروز نارضایتی در جامعه مایه می‌گیرد. تقسیم و واگذاری حدود نیم میلیون هکتار زمین زراعی میان کشاورزان در فاصله سال‌های ۱۹۸۹-۱۹۹۱ موجب تبدیل بخشی از کشت پنبه به محصولات غذایی (برخوردار از بهای گران‌تر) گردید.

قانون سرمایه‌گذاری‌های خارجی در این جمهوری به تصویب رسیده و سرمایه‌های خارجی با وثیقه ذخایر طلای کشور تضمین شده است اما با وجود این جلب اعتماد سرمایه‌گذاران خارجی چندان که باید امکان‌پذیر نشده است. ایجاد انگیزه برای سرمایه‌گذاران ایرانی در ازبکستان که توسط دولت آن کشور ترغیب می‌شود بسیار چشمگیر است.

ایجاد سیستم بانکداری در سال ۱۹۹۱ و بانک مرکزی در ازبکستان، نشر اسکناس و کنترل پولی و ارزی توسط بانک مرکزی از اقدامات مهم این جمهوری است که توسعه پولی گسترده‌ای را در پی داشت.

جمهوری ازبکستان عمدتاً با کمبود مواد غذایی، افزایش قیمت انرژی و کاهش مبادلات با شوروی مواجه است.

مشکلات توسعه اقتصادی: افزایش قیمت انرژی و کاهش مبادلات تجاری با اتحاد جماهیر شوروی، کمبود مواد غذایی و نیاز به واردات آن از خارج، مشکلات عمده توسعه اقتصادی ازبکستان است. وضعیت اجتماعی و اقتصادی ازبکستان ایجاب می‌کند که دولت در روند اصلاحات ساختاری سه اصل زیرین را مورد توجه قرار دهد:

۱- کاستن از وابستگی به اقتصاد تک محصولی (صدور پنبه خام که در رژیم گذشته وجود داشته است)؛

۲- تضمین عرضه مواد غذایی و تأمین رفاه اجتماعی با توجه به جوان بودن نیمی از جمعیت ۲۱ میلیونی کشور؛

۳- اجتناب از اتکال بر تولید مواد خام و منابع معدنی و عدم تکرار تجربه ناموفق جمهوری‌های صنعتی دیگر.

ظرفیت‌های صنعتی: صنایع تبدیلی پنبه، انرژی، متالورژی و صنایع غذایی ظرفیت‌های عمده صنعتی این جمهوری را تشکیل می‌دهند. این کشور در تبدیل صنایع نظامی به غیرنظامی با مشکلات کمتری روبه‌رو است زیرا تغییر ظرفیت‌های تولید صنایع کامپیوتر و تولید برخی از نرم‌افزارها

چندان دشوار نیست.

جلب سرمایه‌های خارجی: ازبکستان با تصویب قانون جدید سرمایه خارجی در سال ۱۹۹۱ حقوق مالکیت شرکت‌های خارجی را به رسمیت شناخته و به آنها اجازه داده است که بدون اخذ مجوز سرمایه وارد کشور کرده و پس از صدور تولیدات خود به خارج از کشور ارز حاصل را برای خود حفظ کنند و شایان توجه این که منافع حاصل از پروژه‌های سرمایه‌گذاری شده با سپردن ودیعه طلا توسط دولت در بانک‌های بین‌المللی تضمین می‌شود، همچنین به سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در اکتشاف نفت و سایر مواد خام بهره بیشتری تعلق می‌گیرد.

جدول ۲۱ - ساختار اقتصادی ازبکستان واحد: میلیون روبل

واردات	درصد	صادرات	درصد	
۲۹۶۳	۲۱	۴۲۴۲	۴۵/۷	صنایع سبک
۳۶۲۵	۲۵/۶	۱۲۳۱	۱۳/۳	ماشین‌آلات و فلزکاری
-	-	۸۵۳	۹/۲	مواد و محصولات شیمیایی
۱۹۸۳	۱۴	۸۲۴	۸/۹	صنایع غذایی
۱۳۰۹	۹/۳	-	-	محصولات کشاورزی
۴۲۵۳	۳۰/۱	۲۱۳۲	۲۳	سایر مواد و محصولات
۱۴۱۳۳	۱۰۰	۹۲۸۲	۱۰۰	کل

۲-۶-۳- جمهوری قرقیزستان

منابع کشاورزی: حدود ۱۰ درصد از اراضی قرقیزستان به کشاورزی اختصاص دارد. کشت غلات، نیشکر، توتون و پنبه در این جمهوری رایج است و دامداری به‌ویژه پرورش گوسفند دارای پشم مرغوب مورد توجه مردم است. شبکه آبیاری در این سرزمین پیشرفته بوده و چراگاه‌های بسیار خوب و زمین‌های حاصلخیز نشانگر قابلیت کشاورزی و دامداری در قرقیزستان است.

منابع معدنی: آنتیموان، جیوه، اورانیوم، زغال‌سنگ، نفت و گاز طبیعی، سرب، روی، مس، پیریت، فلورید کلسیم طبیعی و کانی‌های دیگر از ذخایر عمده معدنی قرقیزستان به‌شمار می‌روند. همچنین انواع مصالح ساختمانی مانند سنگ‌های خارا و مرمر، سنگ آهک و آهک رسی، سنگ گچ و خاک رس در این کشور به دست می‌آید. قرقیزستان از نظر تولید اورانیوم، زغال‌سنگ، جیوه و آنتیموان در آسیا مقام نخست را به خود اختصاص داده است. تولید برق هیدروالکتریک این جمهوری به

سایر جمهوری‌ها نیز صادر می‌شود.

منابع انرژی: در کنار منابع نفت و گاز طبیعی، تأسیسات هیدروالکتریک ایجاد شده بر روی رودخانه‌های کوهستانی مانند «نارین»، «تالاس» و «چو»، منابع عمده تأمین برق مصرفی و صادراتی این جمهوری است.

صنایع عمده: استخراج معادن، ذوب فلزات غیر آهنی، استخراج زغال سنگ، نفت و گاز طبیعی، ماشین‌سازی (ماشین‌آلات کشاورزی)، ابزار دقیق، قطعات پیش‌ساخته ساختمانی، تولید سیمان و سایر مصالح ساختمانی، پارچه‌بافی، تولید کفش، تولید مواد غذایی (به‌ویژه گوشت و شکر) ساخت تجهیزات الکترونیک، الکتروموتور، کابل برق، چراغ‌های روشنایی، تولید ترانزیستور و دستگاه‌های پزشکی تولیدات صنایع این جمهوری را که به بیش از ۵۰ کشور جهان صادر می‌شود تشکیل می‌دهند. قرقیزستان سیمای صنعتی شایان توجهی از خود ارائه داده است به طوری که مجتمع صنعتی «ایسک کول جرسیک» یکی از بزرگترین نواحی صنعتی آسیا به شمار آمده است و محصولات صنعتی آن از طریق شوروی به بیش از ۵۰ کشور جهان صادر می‌شده است.

۲-۶-۴- جمهوری تاجیکستان

منابع کشاورزی: کشاورزی در تاجیکستان نقش غالب را دارد و حدود ۶۵ درصد از جمعیت آن در روستاها زندگی می‌کنند و به فعالیت‌های کشاورزی و دامداری و صنایع وابسته به آنها اشتغال دارند. محصول عمده آن پنبه است (حدود یک میلیون تن در سال ۱۹۹۰) و انواع غله (گندم، جو، برنج) انواع میوه (انگور، سیب، انار و غیره) توتون، سیب‌زمینی و سبزی‌ها در آن به‌دست می‌آید. دامپروری (پرورش گاو و گوسفند و کرم‌ابریشم و خوک‌داری) در تاجیکستان در کنار کشاورزی از رونق خاصی برخوردار است.

در سال ۱۹۹۰ حدود ۳۸ درصد از تولیدات این جمهوری محصولات کشاورزی بوده است و نزدیک به $\frac{2}{3}$ ارزش تولیدات کشاورزی تاجیکستان را پنبه الیاف بلند تشکیل می‌دهد و حدود ۱۱ درصد محصول پنبه شوروی از این جمهوری تأمین می‌شده است. به علت دیمی بودن حدود $\frac{1}{4}$ از کشاورزی در این جمهوری، راندمان تولید پنبه در هکتار معادل نصف راندمان امریکا است.

ظرفیت‌های صنعتی: در سال ۱۹۹۰ حدود ۲۹ درصد تولیدات این جمهوری از صنعت به دست آمده است. بخش صنعت، عمدتاً صنایع سبک و وابسته به کشاورزی را در بر می‌گیرد. بزرگترین واحد صنعتی آن کارخانه آلومینیوم‌سازی (با ظرفیت ۵۰۰ هزار تن در سال) است که مواد اولیه و مصرفی آن وارداتی است. تولید طلا در تاجیکستان سالانه $\frac{2}{5}$ تن است که پس از جدایی به روسیه تحویل نمی‌گردد. نساجی، فرش‌بافی، تولید پوشاک، ابریشم، پنبه پاک‌کنی، روغن‌کشی، صنایع فلزی، ترانسفورماتورسازی تولید کابل و ابزار کشاورزی، سایر صنایع تاجیکستان را تشکیل می‌دهند.

تولید برق از طریق هیدروالکتریک (سدهای آب) از زمینه‌های مهم تولید این کشور است و $\frac{3}{4}$ برق مصرفی از این طریق تولید می‌شود.

مشکلات اقتصادی: تاجیکستان با مشکل بیکاری مواجه است (حدود ۲۵ درصد نیروی کار)، حدود ۸۰ درصد شاغلین در صنایع و مزارع و ادارات دولتی شاغل بوده و ۲۰ درصد بقیه نیز در تعاونی‌ها و مزارع خصوصی مشغول به کار بوده‌اند (۱۹۹۱). تاجیکستان از نظر تولید و درآمد از فقیرترین جمهوری‌های شوروی به شمار می‌آمده است.

اگر چه سیاست خصوصی‌سازی در سالیان اخیر در تاجیکستان در سرلوحه برنامه‌های اقتصادی دولت قرار دارد لیکن هنوز مقررات و قوانین لازم در زمینه مالکیت زمین و سرمایه‌گذاری خارجی به تصویب نرسیده است. پرداخت یارانه (سوبسید) برای تثبیت قیمت کالاهای مصرفی اساسی مانند آرد و گوشت هنوز اجتناب‌ناپذیر به نظر می‌رسد. کمبود کالا در بازار، گرانی و توقف پروژه‌های زیربنایی، کمبود سوخت، پایین بودن سطح تخصص و مهارت‌های بومی و بیکاری جوانان نشانگر تشدید بحران اقتصادی است. عدم استقبال کشورهای خارجی برای سرمایه‌گذاری در تاجیکستان موجب شده است که دولتمردان این جمهوری به طور فزاینده‌ای به روسیه گرایش پیدا کنند در حالی که نیروهای ملی و اسلامی انتظار دارند جمهوری اسلامی ایران در آن کشور مبادرت به سرمایه‌گذاری کند.

بازرگانی خارجی: حدود ۶۰ درصد از صادرات تاجیکستان را پنبه، منسوجات و آلومینیم تشکیل می‌دهد و بقیه صادرات به میوه، سبزی، سنگ مرمر و ابریشم اختصاص دارد. سوخت و مواد غذایی (به‌ویژه غلات) عمده‌ترین اقلام وارداتی این جمهوری است. دولت گرایش به توسعه تجارت با روسیه و جمهوری‌های نوحاسته دیگر آسیای مرکزی دارد. کاهش قیمت جهانی پنبه و آلومینیم که دو محصول اصلی صادراتی این کشور است و ورود به بازارهای جهانی را برای تاجیکستان تقریباً ناممکن ساخته است.

تاجیکستان با آگاهی از چشم‌اندازهای میان مدت و بلندمدت نگاه خود را به سوی ایران، افغانستان و چین، دوخته است. در مقیاس کوچک میان تاجیکستان و افغانستان تجارت نسبتاً پررونقی به دست تجار و سوداگران افغانی صورت می‌گیرد اما با وجود جو منفی ضدافغانی میان تاجیک‌ها گمان می‌رود که دولتمردان ناگزیر از گرایش مجدد به محوریت تجارت با روسیه شوند.

۲-۶-۵- جمهوری قزاقستان

منابع کشاورزی: قزاقستان یکی از غنی‌ترین جمهوری‌های شوروی از نظر منابع طبیعی، تولید و صدور مواد خام و محصولات کشاورزی به شمار می‌رفت. حدود ۲۰ درصد زمین‌های قابل کشت شوروی در قزاقستان قرار داشته است. بیش از ۳۵ درصد تولیدات این کشور را محصولات

کشاورزی شامل غلات، گوشت و پشم تشکیل می‌دهد. میزان تولید غله در این جمهوری به ۲۰ میلیون تن در سال می‌رسد و سطح زیرکشت آن حدود ۶۵ درصد زمین‌های مزروعی را به خود اختصاص می‌دهد، اما راندمان آن از یک تن در هکتار بیشتر نیست.

تولید میوه (انواع انگور و میوه‌های دیگر)، سبزی، نیشکر، سیب‌زمینی و پنبه، دامداری، پرورش گوسفند برای تهیه پشم و پوست مرغوب (آستراخانی)، پرورش خوک و ماهیگیری نشانگر ظرفیت‌ها و قابلیت‌های کشاورزی و دامداری قابل توسعه در آینده است. برداشت محصول غله، سالانه بین ۱۵ تا ۳۰ میلیون تن (به علت شرایط اقلیمی متغیر) در نوسان بوده است.

منابع معدنی: بر اساس مطالعات انجام شده در سال ۱۹۹۰، ذخایر معدنی این جمهوری ۹۰ درصد ذخایر کرم، ۵۰ درصد ذخایر سرب، تنگستن، مس و روی و ۱۹ درصد ذخایر زغال‌سنگ و ۷ درصد ذخایر نفت کل شوروی را تشکیل می‌داده است. در سطح ملی مهم‌ترین منابع کانی این کشور را زغال‌سنگ، سنگ آهن، کرومیت، نیکل، مولیبدن، قلع، آنتیموان، کادمیم، بوکسیت، طلا، نقره و چند نوع فلز کمیاب و فسفات تشکیل می‌دهند.

تولید سالانه طلا در این جمهوری سالانه ۱۵ تن است و قزاقستان از نظر ذخایر معادن کرم در رده اول جهان قرار می‌گیرد.

صنایع و تولیدات صنعتی: استخراج و ذوب سنگ آهن و سنگ‌های غیرآهنی، تولید نفت، برق، تولید مواد شیمیایی، ماشین‌سازی، تولید سیمان، پارچه‌بافی، تولید کفش، تولید مواد غذایی (کنسرو و فراورده‌های گوشتی) و صنایع سبک دیگر ساختار صنعتی قزاقستان را تشکیل می‌دهند. متالورژی، ابزارسازی و پتروشیمی، نساجی و صنایع تبدیلی کشاورزی نیز در کنار صنایع عمده این کشور در حال رشد است.

با توجه به وفور ذخایر نفت خام در قزاقستان (میدان‌های نفتی حوزه تنگیز در غرب کشور) می‌توان آینده درخشانی را در زمینه تولید نفت خام و توسعه صنایع نفت و پتروشیمی برای این جمهوری پیش‌بینی کرد.

منابع مهم تولید برق: قزاقستان به بهره‌مندی از رودهای بزرگی مانند «سیردریا»، «ایرتیش» و «ایللی» و غیره دارای تأسیسات شایان توجهی در عرصه تولید برق (هیدروالکتریک) است. علاوه بر نیروگاه‌های هیدروالکتریک، نزدیک به ۲۰ نیروگاه دیگر با سوخت زغال‌سنگ برق تولید می‌کنند. ظرفیت‌ها و مشکلات اقتصادی: قزاقستان با بهره‌مندی از منابع و ذخایر عظیم نفتی و سایر ظرفیت‌های اقتصادی، کشوری جذاب برای سرمایه‌گذاری کشورهای غربی است. در سال ۱۹۸۹ (پیش از فروپاشی شوروی) شرکت نفتی «شورون» آمریکایی امتیاز استخراج و بهره‌برداری از حوزه نفتی بزرگ آن کشور (تنگیز) را به دست آورده است. شرکت «شورون» دولت قزاقستان را تحت فشار قرار داده است که با کنار گذاشتن ایران، نفت این حوزه را از طریق ترکیه یا گرجستان به بازارهای

جهانی انتقال دهد. لیکن پیشنهاد ایران برای انتقال نفت خام جمهوری تا باکو و سپس انتقال از آن نقطه به ایران یا استفاده از دریای خزر و معامله نفت به صورت سواپ (Swap) و تحویل نفت به ایران در مرزهای شمالی در مقابل تحویل نفت به مشتریان قزاقستان در خلیج فارس، دولت آن کشور را بر سردوراهی انتخاب اصلح قرار داده است که در عمل به یک مشکل سیاسی برای این کشور تبدیل شده است.

مشکل اقتصادی بزرگ و استراتژیک دیگر قزاقستان، افزایش سطح دانش فنی و تکنولوژیک تولیدی و توسعه زیرساخت‌های فیزیکی و اجتماعی این کشور پهناور است و چنانچه این جمهوری نتواند به موقع از امتیازات ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک ایران استفاده کند، تمامی ظرفیت‌های تولیدی و صادراتی این کشور ناگزیر در جهت توسعه صادرات تک‌محصولی و مواد خام (انتقال منفی منابع به خارج) سوق داده خواهد شد که به هیچ روی به صلاح آن کشور نیست. مشکل بزرگ اقتصادی - اجتماعی دیگر قزاقستان وجود نسبتاً بالای اقلیت‌های نژادی «روس»، «اسلاو» و «آلمانی» در این کشور است که از نظر تخصصی و مهارت‌های علمی و تکنولوژیک در مقایسه با قزاق‌ها در رده بالاتری قرار دارند که خود ایجادکننده نوعی دوگانگی در توسعه اقتصاد ملی است.

در هر حال تنگنای ناگهانی بودن تحولات در آسیای مرکزی و وجود عوامل بازدارنده به جامانده از شوروی، مرحله گذار از اقتصاد متمرکز دولتی به اقتصاد آزاد را با دشواری‌های بزرگی روبرو ساخته است. وجود احتکار و کمبود شدید تولید محصولات مصرفی و واسطه‌ای و کوچک بودن بیش از حد بخش خصوصی ایجاد شده (حدود ۳ درصد کل اقتصاد ملی) از موانع اصلی تسریع اصلاحات ساختاری در این جمهوری است.

بازرگانی خارجی: اقتصاد یک بعدی و ویژگی اصلی اقتصاد این کشور است، زیرا در گذشته بیش از ۸۰ درصد کل صادرات این جمهوری به صورت مواد خام به جمهوری‌های دیگر شوروی روانه می‌گردیده است. در اوایل دهه جاری (۱۹۹۰) حدود ۶۰ درصد از خواربار و مواد غذایی مورد نیاز کشور از خارج وارد می‌شده است. قزاقستان در گذشته عمده‌ترین تأمین‌کننده مواد خام شوروی بوده، به طوری که ۱۸ میلیون تن زغال سنگ، ۲۵ میلیون تن نفت و ۲۴ میلیون تن سنگ آهک و ... و حدود نیمی از کرم و تنگستن، نزدیک به ۴۰ درصد روی و مس و حدود ۱/۵ درصد کل استخراج بوکسیت، $\frac{۱}{۳}$ مس و $\frac{۲}{۳}$ فسفریت مورد نیاز شوروی از قزاقستان تأمین می‌شده است. گفتنی است که قزاقستان با دارا بودن تمامی عناصر جدول «مندلیف»، غنی‌ترین کشور معدنی نخواستۀ جهان محسوب می‌شود. قزاقستان با برخورداری از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های توسعه کشاورزی می‌تواند در آینده نزدیک به عنوان صادرکننده عمده محصولات کشاورزی و دامی در سطح منطقه مطرح گردد. قابلیت توسعه برداشت محصول غله تا ۵۰ میلیون تن در سال و برخورداری از ظرفیت‌های

دامی (در حال حاضر) مانند ۱۰ میلیون رأس گاو، ۲۶ میلیون گوسفند و بز و بیش از ۲ میلیون رأس شتر، آینده‌ای پررونق در این زمینه را نوید می‌دهد. لیکن با وجود این منابع، در مقابل ساختار به‌جامانده از شوروی، بازار مصرف تولیدات این جمهوری را منحصر به فدراسیون روسیه و تا حدودی جمهوری اکراین و دیگر جمهوری‌ها کرده است.

از نظر واردات، وجود عدم توازن در بازار مصرفی و کیفیت پایین کالاهای تولیدی داخلی و قدرت رقابتی نازل آنها تقاضاهای وارداتی اقلام غیراساسی و ضروری را در قزاقستان مطرح ساخته است لیکن رشد کالاهای مصرفی می‌تواند به توازن بیشتر بازار داخلی انجامیده و موجبات بیرون کشیدن بازار ذخایر پولی و ایجاد ثبات مالی را فراهم نماید.

به نظر می‌رسد که سیاست وارداتی کشور، بر هدف واردات فراورده‌های صنعتی و شتاب بخشیدن به رشد بنیه تولید داخلی کالاهای مصرفی استوار است که فوریت تدوین و تصویب مقررات اولویت خرید دارو، تجهیزات پزشکی، فرآورده‌های صنایع سبک و انواع فرآورده‌های غذایی را برای قزاقستان مطرح می‌کند. از طرفی چنین استنباط می‌شود که گزینه رشد بنیه صادراتی صنایع پردازش و معدن کاوی، افزایش سطح فنی و تکنولوژیک تولید و به موازات آن تأکید بر توسعه زیرساخت‌های اجتماعی و تولید تجاری اولویت دوم را در استراتژی وارداتی قزاقستان به خود اختصاص دهد. طراحان این سیاست بر این باورند که این تدابیر سرانجام نه تنها به افزایش توان صادراتی منجر خواهد شد بلکه همزمان صنایع جایگزین واردات را نیز سامان خواهد داد و موجب کارایی بیشتر اقتصاد خارجی کشور خواهد شد. به طور کلی سیاست‌های اجرایی نشان می‌دهد که سیاست جایگزینی واردات نوردهای آهنی، مصالح ساختمانی، غلات، علوفه فشرده، انواع مواد خام و شیمیایی نساجی، فرآورده‌های غذایی و محصولات غیرغذایی در حال شکل‌گیری است و بنابراین هدف کاهش حجم واردات در میان مدت دست‌یافتنی به نظر می‌رسد.

جدول ۲۲ - تولید اقلام معدنی در سال ۱۹۹۲

ماده معدنی	مقدار تولید	درصد از تولید جهانی
سرب	۱۰۰۰ تن	۳/۵
روی	۲۶۵ هزار تن	۳/۵
نقره	۶۰۰ هزار تن	۴
اورانیوم	۳۰۰۰ تن	۹
تانتال	۳۰۰ تن	۳۳
کروم	۳/۵ میلیون تن	۳۳
سنگ آهن	۱۷/۷ میلیون تن	-
فولاد	۶/۱ میلیون تن	-
آهن و چدن	۴/۷ میلیون تن	-
مس	۳۰۰ هزار تن	-
طلا	۱۲ تن	-

منابع: اداره کل امور هماهنگی - بانک اطلاعات کشورها، قزاقستان.

جدول ۲۳- ساختار اقتصادی قزاقستان واحد: میلیون روبل

واردات	درصد	صادرات	درصد	
۳۳۷۴	۲۳/۷	۱۵۳۶	۱۶/۱	صنایع سبک
۵۵۱۰	۳۸/۷	-	۰	ماشین آلات و فلزکاری
۱۷۲۷	۱۲/۱	۱۰۸۲	۱۱/۴	مواد و محصولات شیمیایی
۱۸۸۰	۱۳/۲	-	-	صنایع غذایی
۱۱۸۱	۸/۳	۷۹۵	۸/۳	نفت و گاز
-	-	۱۷۶۴	۱۸/۵	محصولات کشاورزی
-	-	۱۰۳۶	۱۰/۹	فلزات آهنی
۵۶۳	۴/۰	۳۳۱۰	۳۴/۸	سایر مواد و محصولات
۱۴۲۳۵	۱۰۰	۹۵۲۳	۱۰۰	کل

تعداد تعاونی های تولیدی در قزاقستان به ۸۰۰۰ واحد و شرکت های دارای سرمایه های خارجی به ۱۰۰ واحد می رسد. خصوصی سازی در بخشی از کارخانه ها نیز آغاز شده است. گرایش اصلی برنامه های اقتصادی قزاقستان به ویژه به توسعه صنایع ترابری، پالایش و صنایع سبک متعطف است و تمهیدات مربوط به مذاکره با کشورهای خارجی برای تأسیس شرکت های مختلط (joint ventures) مورد حمایت و تشویق دولت است. تشکیل بانک های سهامی و ایجاد بورس های مختلف در قزاقستان نشان دهنده عزم آن کشور برای تداوم اصلاحات و تعدیل های ساختاری و پیوستن آن کشور در کوتاه مدت به بازارهای بزرگ بین المللی است.

۲-۷- ظرفیت های بازرگانی خارجی کشورهای آسیای مرکزی

همان طور که مطرح شد منطقه آسیای مرکزی تنها از طریق مقابله با نیروی گریز از مرکز کنونی، می تواند ظرفیت های نهفته در مواهب طبیعی را مورد بهره برداری بهینه قرار داده و از این رهگذر به توسعه اقتصادی-اجتماعی مورد نظر نایل گردیده و مزیت های اقتصادی خود را نیز پیوسته افزایش دهد. تردیدی نیست که رونق تجارت درونی میان کشورهای آسیای مرکزی از یک سو و افزایش مبادلات تجاری آنها با سایر اعضا سازمان همکاری های اقتصادی (اگو) یعنی جمهوری آذربایجان، ارمنستان، افغانستان، پاکستان و ایران از سوی دیگر، می تواند به سرعت زیر ساخت های اقتصادی و اجتماعی کشورهای نوظاسته منطقه را توسعه داده و آنها را برای خیزش اقتصادی آماده سازد.

منطقه آسیای مرکزی با توجه به موقعیت‌های ژئواکونومیک و ژئوپولیتیک، منابع و ذخایر و مزیت‌های زیر دارای ظرفیت‌ها و قابلیت‌های بسیار برای توسعه اقتصادی و اجتماعی و در نتیجه توسعه توان‌های بازرگانی خارجی خود در منطقه و فرا منطقه است:

- داشتن موقعیت برجسته جغرافیایی میان فدراسیون روسیه و اروپا از یک سو و چین، آسیای جنوب شرقی، هند و کشورهای اسلامی از سوی دیگر؛
- برخورداری از انرژی فراوان، مواد معدنی و مواد خام کشاورزی؛
- داشتن قابلیت ادغام ظرفیت‌های صنعتی موجود براساس همکاری و مشارکت برای تولید محصولات و کالاهای ارزان‌تر و رقابتی در کوتاه مدت؛
- امکان بهره‌برداری بهینه از منابع طبیعی مانند ذخایر انرژی و منابع آب و سایر منابع با توجه به الزامات امنیت زیست محیطی؛
- برخورداری از نیروی کار آموزش دیده، ماهر و ارزان و قابلیت چشمگیر تکنولوژیک؛
- وجود مشترکات دینی، اجتماعی و فرهنگی در منطقه به عنوان زمینه مساعد رشد و توسعه؛
- برخورداری از پیش زمینه‌های همگون‌سازی ساختارهای اقتصادی، نظام‌های قانونی، سیستم‌های پولی و بانکی مشترک برای تحقق ایجاد یک بازار واحد و حرکت به سوی ادغام کامل اقتصادی در بلند مدت.

در جدول شماره ۲۴، میزان صادرات، واردات و تراز بازرگانی کشورهای آسیای مرکزی ارائه شده است:

جدول ۲۴- بازرگانی خارجی کشورهای آسیای مرکزی در سال ۱۹۹۳ (میلیون دلار)

کشور	صادرات	واردات	تراز بازرگانی
قزاقستان	۱۲۷۰/۶	۳۵۸/۳	۹۱۲/۳
ازبکستان	۷۰۶/۵	۹۴۷/۳	-۲۴۰/۸
ترکمنستان	۱۱۵۷	۴۹۰	۶۶۷
قرقیزستان	۱۰۰/۴	۱۰۵/۸	-۵/۴
تاجیکستان	۲۶۳/۲	۳۷۰/۶	-۱۰۷/۴
کل (منطقه آسیای مرکزی)	۳۴۹۷/۷	۲۲۷۲	۱۲۲۵/۷
فدراسیون روسیه	۴۲۹۷۰/۷	۲۷۰۳۱/۹	-۱۵۹۳۸/۸

وجود تراز منفی در بیلان بازرگانی خارجی کشورهای آسیای مرکزی در مورد کشورهای

ازبکستان، قرقیزستان و تاجیکستان را می توان ناشی از گسستگی پیوندهای اقتصادی میان این جمهوری ها و جمهوری های دیگر شوروی و فدراسیون روسیه دانست که در عمل موجب کاهش تولید در این کشورها گردیده است و در صورت تداوم این وضعیت، فدراسیون روسیه خواهد توانست به سرعت بخشی از صادرات این جمهوری ها را در داخل خود تولید کند که مآلاً کسری موازنه بازرگانی این کشورها را به شدت افزایش خواهد داد.

جدول شماره ۲۵ کاهش تولیدات صنعتی در کشورهای آسیای مرکزی را در پنج ماهه اول سال ۱۹۹۴ نشان می دهد:

جدول ۲۵- کاهش تولیدات صنعتی در کشورهای آسیای مرکزی

ژانویه - ژوئن ۱۹۹۴ در مقایسه با دسامبر ۱۹۹۳

کشور	درصد کاهش پنج ماهه اول ۹۴
قزاقستان	۳۶
ازبکستان	۳۳
ترکمنستان	۵۲
قرقیزستان	۵۲
تاجیکستان	۳۱
میانگین کل آسیای مرکزی	۴۰/۸
میانگین جامعه مشترک المنافع (CIS)	۳۱/۰

مأخذ: Delovi Mir، مرکز مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، فوریه ۱۹۹۴.

۲-۸- چشم انداز آینده بازرگانی خارجی در آسیای مرکزی

در حال حاضر جهت گیری مناسبات اقتصادی و بازرگانی کشورهای آسیای مرکزی به علت پیچیده بودن تعامل منابع اقتصادی با مواضع سیاسی این کشورها که بر اثر فروپاشی شوروی به وجود آمده است تا حدودی نامشخص است، اما آنچه که وابستگی سیاسی و اقتصادی ناخواسته این کشورها را به فدراسیون روسیه تشدید می کند ابزارهای اقتصادی و در برخی موارد ابزار سیاسی و یا هر دو عامل یاد شده است که از سویی خطر پایمال شدن استقلال عمل این جمهوری های پنجگانه را در پی داشته و از سوی دیگر همگرایی آنها را به مخاطره می اندازد.

گفتنی است که وجود منابع و ذخایر غنی مانند زغال سنگ، نفت و گاز طبیعی، سنگ آهن، سنگ مس، سرب، کرم، روی، اورانیوم، طلا، پنبه، غلات در جمهوری های آسیای مرکزی در یک طرف معادله و امکانات و قابلیت های فدراسیون روسیه در زمینه جذب مازادهای تولیدی و تأمین

تقاضاهای وارداتی این کشورها چه از نظر تأمین مواد واسطه‌ای و تکنولوژی مورد نیاز و چه از نظر خدمات پشتیبان اقتصادی و فنی ضروری برای توسعه این جمهوری‌ها طرف دیگر معادله را تشکیل می‌دهد و به رغم تحولات ژئوپلیتیک اخیر در منطقه، کشورهای آسیای مرکزی نخواهند توانست در محوریت بازرگانی خارجی خود با فدراسیون روسیه در میان مدت تغییر بارزی ایجاد کنند.

در هر حال شرایط نوین پدیدار شده در منطقه، به دلیل پویایی شایان توجه تحولات به موازات شکل‌گیری نظم نوین اقتصاد بین‌الملل (NIEO)^۱ و فراهم شدن شرایط مساعد برای تحقق نظم نوین جهانی که از هر دو پارامتر ژئوپولتیک و ژئواکونومیک مایه می‌گیرد، در بلند مدت به احتمال بسیار به سوی استقلال عمل منطقه آسیای مرکزی تغییر خواهد کرد. البته نباید فراموش کرد که یک چنین تحولی به معنای کنار گذاشتن فدراسیون روسیه از معادله نبوده و شاید هم منافع بیشتری را از طریق تغییر انگاره‌های جغرافیایی بازرگانی خارجی در منطقه و فرامنطقه عاید آن کشور سازد. در اینجا بی‌مناسبت نخواهد بود اگر به ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل موجود تولیدی - تجاری که شالوده بازرگانی میان منطقه آسیای مرکزی با مناطق پیرامون خود را تشکیل می‌دهد، اشاره شود.

● **ظرفیت تولیدی - تجاری زغال‌سنگ:** اگرچه فدراسیون روسیه خواهان تأمین زغال‌سنگ مصرفی خود از منابع غنی موجود در قزاقستان است، با وجود این در حالت اضطرار، منابع «کوزنتسک» می‌تواند جایگزین منابع قزاقستان شود که در این حالت قزاقستان می‌تواند این محصول را به سایر جمهوری آسیای مرکزی که هم اکنون با مسأله کمبود حاد سوخت مواجه است و یابانه سایر کشورهای منطقه از جمله افغانستان، پاکستان و ترکیه و کشورهای دیگر صادر کند (البته به علت مقرون به صرفه نبودن حمل و نقل زغال‌سنگ در حال حاضر مطرح بودن این ماده به عنوان منبع درآمد مطمئن برای قزاقستان زیر سؤال خواهد رفت). در سال ۱۹۹۳ تولید زغال‌سنگ این جمهوری به ۱۱۲ میلیون تن رسید که در این میان اقلامی مانند: مس، کرم، سنگ آهن، منیزیم، سرب، روی، نقره و اورانیوم از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.^۲

● **ظرفیت تولیدی - تجاری نفت خام:** صدور نفت خام قزاقستان به فدراسیون روسیه در واقع تعیین کننده روابط و مناسبات این دو کشور خواهد بود. احتمال این که در آینده نزدیک ترکمنستان و ازبکستان از لحاظ تولید نفت خام به خودکفایی برسند بسیار است. در این صورت یا با قزاقستان رقابت خواهند کرد و یا مبادرت به تشکیل یک کارتل خواهند نمود.

1. New International Economic Order.

۲. نامه اتاق بازرگانی، بازار قزاقستان در قلمرو کالاهای مصرفی، ش ۴، ص ۸۸، سال ۱۳۷۴.

● **ظرفیت تولیدی - تجاری گاز طبیعی:** فدراسیون روسیه تا حدودی وابسته به منابع گاز طبیعی دو کشور ترکمنستان و ازبکستان است. به لحاظ این که خود روسیه نیز دارای منابع عظیم گاز طبیعی است (مقام نخست جهانی) اما با توجه به بزرگی مقیاس مصرف آن از یک سو و دشواری استخراج و استحصال گاز در آن کشور، تجارت گاز میان سه کشور چشم انداز خوبی دارد. صدور گاز طبیعی ترکمنستان به صورت مستقل به خارج از جامعه مشترک المنافع تنها زمانی میسر خواهد شد که خط لوله ای برای انتقال آن از مسیر ایران و یا ترکیه احداث شود.

● **ظرفیت تولیدی - تجاری سنگ آهن:** اگرچه ذخایر سنگ آهن قزاقستان برای روسیه اهمیت دارد لیکن به دلیل بالا نبودن تقاضای جهانی برای سنگ آهن، کاهش تولید و صدور آن به روسیه مشکلی ایجاد نخواهد کرد.

چشم انداز کاربری ذخایر سنگ آهن قزاقستان به میزان توسعه صنایع داخلی، معادن زغال سنگ و قابلیت صدور آن بستگی خواهد داشت و سرمایه گذارانی از کره جنوبی، ژاپن، چین، ترکیه و عربستان سعودی، هم اکنون ورود به این عرصه را مورد مطالعه دقیق قرار داده اند.

● **ظرفیت تولیدی - تجاری سنگ مس:** بخش عمده ای از سنگ مس و محصول مس کشورهای مشترک المنافع از قزاقستان تأمین می شود و چنانچه سقوط صنعتی در منطقه آسیای مرکزی تداوم یابد مس نیز وضعیتی همانند سنگ آهن و فولاد خواهد داشت. با توجه به این که مس به راحتی قابل حمل و نقل است و در بازار جهانی نیز کالای رقابتی به حساب می آید از این رو می تواند منبع درآمد خوبی برای قزاقستان به شمار آید (جدول ۲۶).

● **ظرفیت تولیدی - تجاری سایر فلزات:** جمهوری قزاقستان از نظر ذخایر سرب، کرم و روی نیز بسیار غنی است و بسیاری از صنایع فدراسیون روسیه به واردات این مواد وابسته است. چشم انداز تجارت مازاد تولید این مواد در آینده نوید بخش به نظر می رسد (جدول ۲۶).

● **ظرفیت تولیدی - تجاری اورانیوم:** قزاقستان و تاجیکستان تولید کننده عمده اورانیوم خام منطقه آسیای مرکزی هستند و با توجه به دشوار بودن صدور این ماده به بازار جهانی، این دو کشور می توانند محصول تولیدی را به سایر کشورهای آسیای مرکزی صادر کنند.

● **ظرفیت تولیدی - تجاری طلا:** میزان تولید طلا در کشورهای آسیای مرکزی (ازبکستان و

قزاقستان) شایان توجه است و هر دو کشور می‌توانند افزون بر صدور آن به خارج، از ذخایر موجود خود برای تثبیت پولی خود استفاده کنند (جدول ۲۶).

● **ظرفیت تولیدی- تجاری پنبه:** کشورهای آسیای مرکزی به ویژه تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان با احراز جایگاه جهانی در تولید و صدور پنبه چشم‌انداز بسیار روشن و امید بخشی دارند. قطع صدور این محصول به روسیه می‌تواند خسارات جبران‌ناپذیری به اقتصاد روسیه وارد کند، زیرا روسیه در آینده نزدیک نمی‌تواند از بازار جهانی این محصول را خریداری کند (جدول ۲۶).

● **ظرفیت تولیدی- تجاری غلات:** در گذشته قزاقستان سهم بزرگی در تأمین غله مورد نیاز اتحاد شوروی داشته است. در حال حاضر نیز مازاد تولیدی این کشور به روسیه صادر می‌شود. محصول مازاد غله قزاقستان در حال حاضر بسیار استراتژیک است زیرا از یک سو روسیه مشتاق خرید آنست و نمی‌تواند از آن صرف‌نظر کند و از سوی دیگر، جمهوری‌های نوحاشته دیگر به علت مواجهه بودن با کمبود شدید غلات خواهان خرید مازاد غلات قزاقستان هستند. جمهوری قزاقستان سومین تولیدکننده غلات بوده است که تولید این محصولات به ۲۵ میلیون تن می‌رسد.^۱

۱. ابراهیم نعمان‌فر، بازار قزاقستان در قلمرو کالاهای مصرفی، نامه‌اتاق بازرگانی، ش ۴۴، ص ۸۸، سال ۱۳۷۴.

جدول ۲۶- مواد خام تولیدی عمده در آسیای مرکزی، کشورهای پیرامون آن و کل جهان در سال ۱۹۹۱

کشور	نفت (میلیون تن)	گاز طبیعی (میلیارد مترمکعب)	زغال سنگ (میلیون تن)	مس (هزارتن)	چرم (هزارتن)	روی (هزارتن)	کرم (هزارتن)	نقره (تن)	طلا (تن)	پنبه (میلیون عدل)
قزاقستان	۱۹/۱۰	۷/۳۰	۸۲/۸۰	۲۷۹	۲۷۴/۵	۴۱۲/۵۰	۱۰۳۵/۵۰	۶۸۶	۰/۳۰	-
ازبکستان	۱	۴۳/۸۰	۴/۱۰	۶۳	۳۱/۵۰	۲۲/۵۰	-	۴۲	۴۵/۵۰	۶/۳۰
ترکمنستان	۴/۱۰	۹۵/۶۰	-	-	-	-	-	-	-	۱/۷۰
قرقیزستان	۰/۲۰	۰/۲۰	-	-	-	-	-	-	-	-
تاجیکستان	۰/۲۰	۰/۲۰	-	-	-	۱۵	-	-	-	-
روسیه	۴۷۳/۸۰	۶۱۸/۴۰	۲۴۰/۱۰	۵۳۱	۱۱۲/۵۰	۲۸۵	۵۴/۵۰	۵۸۸	۱۸۷/۵۰	-
ایران	۱۶۶	۲۶	۱/۴۰	۸۰/۷۰	۱۲/۶۰	۵۰	۷	-	-	-
ترکیه	۴/۴۰	-	۲/۸۰	۳۹	۱۲/۶۰	۲۱	۳۴۶	۷	-	۲/۶۰
پاکستان	۳/۲۰	-	۳/۱۰	-	-	-	۶	-	-	۸/۸۰
عربستان سعودی	۴۱۰	۳۲	-	-	-	-	-	-	-	-
هند	۳۳	۱۲/۷۰	۲۱۵	۵۹/۱۰	۲۵/۱۰	۱۵۵/۹۰	۳۲۹	۳۵	۲/۲۰	۱۰/۵۰
چین	۱۳۹	۱۴/۹۰	۱۰۸۷/۴۰	۳۰۰	۳۸۰	۶۵۰	-	۱۵۰	۱۲۰	۲۲
کل جهان	۳۱۴۹	۱۸۹۳/۲۰	۳۴۵۲/۸۰	۸۱۹۲/۸۰	۲۸۹۵/۴۰	۶۵۹۴/۱۰	۳۲۱۸	۱۲۹۰۱	۱۸۴۵/۷۰	۷۳/۴۰

مأخذ: اکیمف، الکساندر. Delovi Mir، مرکز مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، مارس ۱۹۹۴.

جدول ۲۷- بازرگانی خارجی جمهوری های ترک زبان، روسیه، اوکراین و ترکیه در سال های ۱۹۹۲ و ۱۹۹۳ (میلیون دلار و میلیون ایکو)

کشور	صادرات به کشورهای خارج از اتحاد شوروی سابق (میلیون دلار)	واردات از کشورهای خارج از اتحاد شوروی سابق (میلیون دلار)	موازنه بازرگانی	صادرات به ترکیه (میلیون دلار)	واردات از ترکیه (میلیون دلار)	موازنه بازرگانی	صادرات به اتحادیه اروپا و واردات از اتحادیه اروپا (میلیون ایکو)	موازنه بازرگانی
آذربایجان	۷۵۴	۳۳۳	+۴۲۱	۳۴	۶۸	-۳۴	۵۳	-۱۴
قزاقستان	۱۴۸۹	۴۶۹	+۱۰۲۰	۳۹	۵۷	-۱۸	۶۲۴	-۴۳۲
قرقیزستان	۸۶	۱۲۶۸	-۱۱۸۲	۳	۱۷	-۱۴	۲۶	-۱۹
روسیه	۳۶۷۹۰	۲۵۳۷۰	+۱۱۴۲۰	۱۴۱۳	۴۹۹	+۹۱۴	۱۱۴۷۶	+۳۳۰۲
ترکمنستان	۱۱۸۷	۸۴۶	+۳۴۱	۷۷	۸۴	-۷	۱۱۶	+۱۸
اوکراین	۴۸۱۰	۶۶۵۰	-۱۸۴۰	۴۷۳	۳۹	+۴۳۴	۱۴۷۱	-۵۳۴
ازبکستان	۱۲۲۶	۹۶۷	+۲۵۹	۳۲	۲۱۴	-۱۸۲	۲۰۱	+۲۱۵

ایکو = ICU (واحد پولی اروپایی)

* آمار مربوط به ۱۹۹۲ بقیه جدول آمار ۱۹۹۳.

مأخذ: توگان، سوییدی. احتمالات اتحاد اقتصادی در منطقه، مرکز مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، ۱۳۷۴.

جدول ۲۸- ویژگی‌ها و شباهت‌های ساختارهای تولیدی-تجاری کشورهای آسیای مرکزی ترک زبان تاجیکستان و کشورهای روسیه و اوکراین

ویژگی‌های ساختار تولیدی-تجاری (اقدام عمده)	در کشورهای آسیای مرکزی و کشورهای پیرامون بر حسب بالا بودن سهم اقلام صادراتی و وارداتی به / از صادرات و واردات
صدور انرژی صدور مواد اولیه خام کشاورزی صدور آهن و فولاد (SITC 67) صدور نفت و محصولات نفتی (SITC 33) صدور نخ‌های بافندگی و منسوجات (SITC 26) صدور فلزات غیر آهنی (SITC 68) صدور طلا (SITC 67) ورود ماشین‌های خاص صنایع ویژه (SITC 72) ورود وسایل نقلیه جاده‌ای (SITC 78)	آذربایجان، قزاقستان، روسیه، ترکمنستان، اوکراین آذربایجان، قرقیزستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان قزاقستان، روسیه، اوکراین روسیه، آذربایجان، قزاقستان، ترکمنستان آذربایجان، ترکمنستان، ازبکستان، قرقیزستان، تاجیکستان قزاقستان، قرقیزستان، آذربایجان، روسیه، اوکراین، ازبکستان، تاجیکستان ازبکستان، قزاقستان، تاجیکستان آذربایجان، قزاقستان، روسیه، ترکمنستان، اوکراین، ازبکستان، تاجیکستان قزاقستان، قرقیزستان، روسیه، اوکراین، ازبکستان
شباهت‌های ساختار صادراتی	روسیه با اوکراین، آذربایجان با اوکراین و قزاقستان، ترکمنستان با ازبکستان
شباهت‌های ساختار وارداتی (از نظر غله)	روسیه با ترکمنستان و ازبکستان

ماخذ: اتحادیه اروپا، آمار ترکیب کالاهای صادراتی و وارداتی جمهوری‌های ترک زبان، روسیه و اوکراین، مرکز مطالعات آسیایی، ۱۳۷۴.

SITC = طبقه‌بندی صنعتی-تجاری استاندارد.

جدول ۲۹- مقایسه تولید نفت آسیای مرکزی با تولید کنندگان عمده جهان

در سال ۱۹۹۳

رتبه	کشور	تولید سالانه (هزار تن)	تن بر حسب هزار نفر
۱	عربستان سعودی	۴۰۵۰۰۰	۲۴۵۷۷
۲	فدراسیون روسیه	۳۵۲۰۰۰	۲۳۷۰
۳	ایالات متحده	۳۵۰۰۰ ^۱	۱۳۶۰
۴	ایران	۱۸۰۰۰۰ ^۲	۵۲۹۰
۲۴	قزاقستان	۲۳۰۰۰	۱۳۵۴
۵۵	تاجیکستان	۴۰	-

۱. ۵۴۲۰۰۰ هزار تن در سال ۱۹۸۵.

۲. ۴۴۱۰۰۰ هزار تن در سال ۱۹۸۵.

جدول ۳۰- مقایسه تولید سالانه گاز طبیعی آسیای مرکزی با تولید کنندگان عمده

جهان

در سال ۱۹۹۳

رتبه	کشور	تولید سالانه (میلیارد متر مکعب)	تولید سرانه (متر مکعب)
۱	فدراسیون روسیه	۶۱۸	۴۱۵۸
۲	ایالات متحده	۵۵۰	۲۱۳۷
۳	کانادا	۱۳۸	۴۹۴۶
۴	هلند	۸۰	۵۲۲۹
۵	ترکمنستان	۶۵/۲	۱۵۱۴۴
۸	ازبکستان	۴۵	۲۰۵۲
۱۳	ایران	۲۶ ^۱	۴۵۶
۲۴	قزاقستان	۶/۷	۳۹۳

۱. در سال ۱۹۹۲.

ماخذ: کاسانف، عمرسریک. ظرفیت‌های اقتصادی کشورهای آسیای مرکزی، مرکز مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز ۱۳۷۴.

مقدمه

منطقه آسیای مرکزی پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی به سبب موقعیت‌های ژئواکونومیک و ژئوپولیتیک، منابع و ذخایر فراوان، و ظرفیت‌ها و قابلیت‌های بسیار برای توسعه اقتصادی و اجتماعی مورد توجه همه کشورها قرار گرفته است. در این راستا کشورهای همجوار و بازیگران بزرگ در روابط بین‌الملل نقش فعال‌تری دارند.

۳-۱- محور چین- آسیای مرکزی

از دیدگاه استراتژیست‌های چینی، آسیای مرکزی چون گذشته‌های دور، پلی میان چین، اروپا و غرب آسیا تلقی می‌شود و وجود ذخایر زیرزمینی غنی در آن منطقه برای کشور چین بسیار با اهمیت جلوه می‌کند. چین با توجه به مشکلات اصلی اقتصادی کشورهای آسیای مرکزی، مانند عدم دسترسی آنها به دریای آزاد، فرسوده بودن سیستم حمل و نقل، نارسایی سیستم مخابرات، نداشتن شناخت لازم از خارجیان و وابستگی سنتی بیش از حد به روسیه، و نیز احتمال رواج «پان اسلامیس» و «پان ترکیسم»، پا به عرصه آسیای مرکزی گذاشته است.

از اوایل دهه ۹۰، دولت چین طرح‌های توسعه منطقه خود مختار «سین کیانگ» را که دارای ۳۳۰۰ کیلومتر مرز مشترک با سه کشور مرکزی (قزاقستان، قرقیزستان و تاجیکستان) است، سرعت بخشیده است. از نظر کشورهای آسیای مرکزی نیز «سین کیانگ» دروازه‌ای برای دریافت تجارب اقتصادی جدید و کالاهای مورد نیاز از چین و به منزله پلی برای کسب تکنولوژی پیشرفته از سواحل آسیایی اقیانوس آرام تلقی می‌شود.

راه‌های ارتباطی موجود میان منطقه «سین کیانگ» چین و کشورهای آسیای مرکزی، اکنون یکی از جذاب‌ترین محورهای مبادلاتی در این منطقه محسوب می‌شود. این محور از یک طرف اقتصادهای دوسوی مرز را که تقریباً مکمل یکدیگرند به هم ارتباط می‌دهد و از طرف دیگر دریافت تکنولوژی پیشرفته از شرق به غرب و مرکز آسیا و در مقابل انتقال مواد اولیه و کالاهای از غرب و مرکز آسیا به شرق منطقه را امکان‌پذیر می‌گرداند.

گشودن دروازه‌های سین کیانگ

گشوده شدن دروازه‌های «سین کیانگ» به روی سرمایه‌های خارجی و بهره‌برداری از معادن پیرامون کوه‌های «آلتایی»، اختصاص شمال کوه‌های «تی‌ین‌شان» به مجتمع‌های صنعتی و جنوب آن به صنایع نفت و پتروشیمی در واقع از تدبیرهای سیاسی مهم چین در راستای توسعه محور بازرگانی میان «سین کیانگ» و آسیای مرکزی است و اعلام ۱۴ شهر به عنوان مناطق آزاد اقتصادی و گشودن ۹ مرز ورودی به روی همسایگان آسیای مرکزی، جملگی در جهت پیشبرد استراتژی بلند مدت چین در منطقه صورت می‌گیرد. رفت و آمد جمعیتی بیش از صد هزار نفر از آسیای مرکزی به چین و

۳۰۰۰ گروه چند نفری به آسیای مرکزی در سال ۱۹۹۲ و افزایش این ارقام به چند صد هزار نفر در سال ۱۹۹۴، نشان دهنده افزایش مبادلات میان دو منطقه و رونق بازرگانی خارجی در محور سین کیانگ - آسیای مرکزی است.

انعقاد موافقتنامه‌های همکاری اقتصادی و بازرگانی

از سال ۱۹۹۱ به این سو، دولت چین، موافقتنامه‌های همکاری اقتصادی و بازرگانی متعددی را با کشورهای آسیای مرکزی منعقد کرده است. قرارداد با ازبکستان شامل پرداخت وام و عرضه کالا از سوی چین، برقراری ارتباط هوایی، قراردادهای ساختمان‌سازی، نفت، ذوب فلزات، بافندگی، کاغذسازی، الکترونیک، هواپیماسازی، قرارداد با ترکمنستان شامل اعطای وام، مشورت‌های منظم، عرضه کالاهای ساخت چین، احداث کارخانه‌های آجرسازی، آهن و فولاد، تولید آلومینیم، سرمایه‌گذاری، الکترونیک، لوازم الکترونیک، همکاری در زمینه نفت و گاز (لوله کشی نفت و گاز ترکمنستان به چین و ژاپن و فروش پنبه ترکمنستان به چین) موافقتنامه با قرقیزستان شامل اعطای وام از سوی چین، عرضه کالای ساخت چین، تشکیل کمیته‌های مشترک بازرگانی، بهره‌برداری از منابع فلزات کمیاب، احداث کارخانه تولید مصالح ساختمانی، و قرارداد با قزاقستان شامل ایجاد مناطق آزاد تجاری در منطقه کشتیرانی در دو رودخانه مرزی «ایرتیش» و «ایلی»، نوسازی کارخانجات ذوب فلز و خطوط راه آهن قزاقستان و تبادل نظر پیرامون مسیر جاده‌های قزاقستان به پاکستان، همه در راستای توسعه و گسترش محور مبادلاتی سین کیانگ - آسیای مرکزی است.

توسعه تسهیلات مرزی سین کیانگ

توسعه تسهیلات مرزی با آسیای مرکزی توسط چین مانند نوسازی تأسیسات مرزی، احداث ساختمان‌های جدید در مرز قزاقستان، در مرز پاکستان و تاجیکستان و ایجاد هتل‌های بزرگ، رستوران‌ها و فروشگاه‌ها، تجهیز باشگاه‌های مرزی و گمرکی و شعبه‌های بانکی با کارکنان آموزش دیده، احداث فرودگاه بین‌المللی در «آلاتاو» و ایجاد تسهیلات مفصل در این گذرگاه با توجه به عبور راه آهن چین به آسیای مرکزی و تجهیز سیستم مخابراتی موجود و توسعه آن برای ارتباط سریع با اروپا نیز تمهیداتی در جهت بهره‌برداری کارآمد چین از امتیازات ژئوپولیتیک و ژئواکونومیک نوین منطقه است.

بهبود وضع راه‌های ارتباطی سین کیانگ

از اواخر دهه ۱۹۸۰، چین اقدام به تکمیل خط آهن «ارومچی» (مرکز ایالت سین کیانگ) به «آلاتاو» در مرز قزاقستان کرده و بدینسان با احداث ۴۶۶ کیلومتر راه آهن بین «ارومچی» و «آلاتاو» پل دوم آسیا - اروپا از ژوئن ۱۹۹۱ مورد بهره‌برداری قرار گرفت. این خط آهن از مبدأ بندر «لیانگ یونگ آن» در کنار دریای شرقی چین آغاز گردیده و به بندر «روتردام» در هلند منتهی می‌شود. طول این راه آهن ۱۰۸۰۰ کیلومتر است که ۴۱۳۶ کیلومتر آن از چین و بقیه از آسیای مرکزی، روسیه، لهستان، آلمان و هلند گذشته و تا بندر «روتردام» امتداد می‌یابد و مزیت آن نسبت به پل اول آسیا (راه آهن

ماوراء سبیری) در کوتاه‌تر بودن آن به میزان ۱۱۱۲ کیلومتر است. مدت زمان انتقال کالا از این راه، از سواحل اقیانوس آرام تا اروپا معادل $\frac{1}{3}$ راه دریایی و هزینه حمل کالا نیز بین ۱۳ تا ۲۰ درصد کمتر از راه آهن ماوراء سبیری است.

احداث پل دوم آسیا-اروپا در توسعه محور مبادلات کالا میان آسیای مرکزی و چین نقش بارزی داشته، با نوسازی خط آهن‌های ازبکستان و ترکمنستان و اتصال آن به شبکه راه آهن ایران در منطقه سرخس، محور بازرگانی خارجی میان آسیای شرقی، آسیای مرکزی، آسیای غربی و اروپا آرایش فضایی نوینی پیدا کرده و بیش از پیش فعال می‌شود.

بازسازی جاده ابریشم کهن توسط چین

به موازات توسعه شبکه راه آهن، دولت چین کوشش‌های گسترده‌ای را برای احداث شبکه راه‌های جدید و نوسازی جاده ابریشم باستانی به عمل آورده است. ترمیم و اصلاح جاده‌های اسفالت منتهی به نقاط مرزی با آسیای مرکزی، ادامه خط آهن از «ارومچی» به شهر «کورلا» و امتداد آن تا شهر «کاشغر» (تکمیل تا سال ۱۹۹۶) و برنامه احداث بزرگراه‌های شمالی-جنوبی و شرقی-غربی کشور (جاده ابریشم) جدید تا سال ۲۰۰۰ از اولویت‌های استراتژی بازرگانی خارجی چین است که هزینه گزافی برای دولت چین ایجاد کرده است. به طوری که میزان سرمایه‌گذاری برای نوسازی خطوط آهن مناطق شمال غربی منتهی به آسیای مرکزی حدود یک میلیارد دلار برآورد شده است.

همکاری‌های محلی و بین‌المللی در محور چین - آسیای مرکزی

همکاری‌های چین در محور آسیای مرکزی به دو صورت انجام می‌شود. در زمینه سرمایه‌گذاری‌های محدود یا به تنهایی و یا با مشارکت کشور میزبان عمل کرده و در عرصه سرمایه‌گذاری‌های کلان، از طریق مشارکتی (Joint Venture) با شرکت‌های فراملیتی عمل می‌کند. در نوع اول، پروژه‌هایی چون احداث فروشگاه‌های کالاهای ساخت چین در قزاقستان یا هتل در ازبکستان، و یا ایجاد «مناطق آزاد اقتصادی مشترک» در مرزها، قرارداد دارند و در نوع دوم، احداث پالایشگاه نفت در بخارا (ازبکستان) با مشارکت شرکت ژاپنی (ماروبنی) و علاقمندی چین برای احداث خط لوله ۶۰۰۰ کیلومتری انتقال نفت از ترکمنستان به سواحل اقیانوس آرام با مشارکت شرکت ژاپنی «میتسوبیشی» قرار دارند. راهبرد توسعه بازرگانی محور چین-آسیای مرکزی از نظر استراتژیست‌های چینی براساس تحکیم موقعیت آن کشور در پیرامون خود طی یک دوره ۱۰ تا ۱۵ ساله و سپس بهره‌برداری تضمین شده از شرایط نوین به وجود آمده، استوار است.

محور مبادلاتی آسیای غربی - آسیای مرکزی

در بخش پیشین توسعه و گسترش محور جناح شرقی آسیای مرکزی (محور سین‌کیانگ چین) در مبادلات بین‌المللی مورد بررسی و ارزیابی قرار گرفت و در این بخش ابتدا امکانات توسعه محور غربی (به طرف جمهوری آذربایجان، نخجوان و ترکیه) و سپس امکانات توسعه محور جنوبی (جمهوری اسلامی ایران - خلیج فارس و دریای عمان) مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۳-۲- محور ترکیه- آسیای مرکزی

در سال‌های اخیر قراین و شواهد فزاینده‌ای مبنی بر توسعه و گسترش شایان توجه محور مبادلاتی آسیای غربی- آسیای مرکزی به دست آمده است. کشور ترکیه هم‌پیمان ایران در «اکو» جناح غربی این محور را در سال‌های اخیر وجهه همت خویش قرار داده و تاکنون به موفقیت‌هایی چند نیز دست یافته است. ترکیه با استفاده از مشترکات فرهنگی (عمدتاً زبان و گویش ترکی) و تا حدودی با بهره‌گیری از آرمان جاه‌طلبانه «پان ترکیسم» وارد عرصه این چالش منطقه‌ای شده است. بدیهی است که وجود منابع عظیم نفت و گاز در منطقه قفقاز (جمهوری آذربایجان) از یک سو می‌تواند از نظر تأمین منابع انرژی برای اقتصاد ترکیه کارساز باشد و از سوی دیگر سرپل مناسبی را در اختیار آن کشور قرار دهد تا با راهیابی به مبادی ورودی جمهوری آذربایجان و جمهوری خودمختار نخجوان (که ترکیه در عمل، اراده آن را به دست دارد) چه از طریق راه آهن و چه از شبکه جاده‌ای باکو در ساحل غربی دریای خزر، که با بندر «کراسنودسک» در ساحل شرقی (ترکمنستان) کمترین مسافت آبی را دارد (۲۹۸ کیلومتر) از طریق خط انتقال واگن (شناورها)، به کشورهای آسیای مرکزی دسترسی پیدا کند. جمهوری آذربایجان، ارمنستان و گرجستان (قفقاز) نیز از طریق خط «باکو- کراسنودسک» در این محور مبادلاتی نقش عمده‌ای ایفا کرده و در آینده از منافع بیشتری برخوردار خواهند شد. محور فرعی دیگر برای ترکیه عبور ترانزیت از شمال غرب ایران (آذربایجان غربی و شرقی- جاده ساحلی دریای خزر، گرگان، گنبد، باجگیران و عشق‌آباد) از طریق جاده‌های اسفالتی ایران است.

طبیعی است که با توسعه منطقه سرخس، ترکیه خواهد توانست محور فرعی دیگری را، ترجیحاً از طریق خط آهن سراسری ایران (ارزروم- نخجوان- جلفا- تهران- مشهد- سرخس) برای دسترسی به آسیای مرکزی، مورد استفاده قرار دهد. وجود انبوه کالاهای ترکیه در شهرهای عمده این مسیر به ویژه در مشهد مقدس نوید دهنده توسعه و گسترش این محور فرعی در میان مدت به سود ترکیه است.

گفتنی است که محور مبادلاتی میان منطقه آسیای غربی و آسیای مرکزی در آینده در صورت توسعه و گسترش در جناح جنوب غربی خود می‌تواند کشورهای عراق، سوریه و لبنان را در مسیر مبادلات تجاری با آسیای مرکزی و قفقاز قرار دهد.

۳-۳- محور افغانستان- پاکستان- آسیای مرکزی

ورود کشورهای پیشرفته بزرگ غربی به عرصه چالش آسیای مرکزی و دخالت‌های آشکار و نهان قدرت‌های برتر به منظور تغییر روندهای شکل‌گیری طبیعی جریان‌های سیاسی- اقتصادی و جهت دادن به روندهای مورد نظر در منطقه، جریان‌ها و رویدادهای نامنتظره‌ای را ایجاد کرده است که یکی از آنها مطرح کردن محور مبادلاتی عمودی افغانستان- پاکستان به عنوان پیوند آسیای مرکزی با دریای عمان و شبه قاره هند است.

بدیهی است که با وجود مزیت‌های استثنایی موجود در محورهای مبادلاتی شرقی- غربی و شمالی- جنوبی ایران (سرخس- مشهد- خلیج فارس و دریای عمان) طرح یک محور موازی در

شرق این محور استثنایی تا حدودی غیرمنطقی جلوه می‌کند. اما در هر صورت کشور پاکستان در کرانه شمالی اقیانوس هند با وجود هم پیمان بودن در اکو، از یک سو با هدف اقتصادی - تجاری و از سوی دیگر با هدف سیاسی در صدد استیفای حق برخورداری از مزیت‌های ترانزیت کالا از آسیای مرکزی به اقیانوس هند و شبه قاره هند است.

ظهور ناگهانی گروه رزمندگان طالبان در عرصه جنگ داخلی افغانستان که آشکار و نهان توسط پاکستان حمایت می‌شود و این ائتلاف نیز در خفا از پشتیبانی قدرت‌های غربی برخوردار است، تنها به منظور تحت تسلط درآوردن نوار غربی مرز افغانستان تا پاکستان و ایجاد این دالان ترانزیت (البته در صورت موفقیت در منطقه نتیجه به سود پاکستان است) که معادل رویاهای دیرینه امپراطوری روسیه و بریتانیا در منطقه و اتصال شبکه راه آهن آسیای مرکزی در «کوشکا» (ترکمنستان) به راه آهن «نوشکی - کویت - کراچی» در دوره دوم جنگ جهانی است.

در هر صورت محور ترانزیتی افغانستان - پاکستان با وجود عاری بودن از قدرت رقابتی با محورهای ترانزیتی دیگر (از جمله ایران) یکی از دل مشغولی‌های گردانندگان آن است و در حال حاضر، آینده روشنی نمی‌توان برای آن متصور بود، اما به نظر می‌رسد که این طرح تمهیدی بی‌مهابا در راستای زیر سؤال بردن مزیت ترانزیتی ممتاز ایران در منطقه است و بدیهی است چنین سناریوهایی نمی‌توانند تأثیر چندانی در تغییر اصول ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک سرزمین‌ها و کشورها داشته باشند.

۳-۴ - محور ایران - آسیای مرکزی

جمهوری اسلامی ایران با قرار گرفتن در جناح عمودی (جنوبی) محور مبادلاتی آسیای مرکزی - آسیای غربی (مرز جنوبی و جنوب غربی ترکمنستان) در شرایط حاضر از اهمیت ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک استثنایی برخوردار است زیرا با پیوستن خط آهن «چارجو - مرو - سرخس» (در ترکمنستان) به خط آهن سرخس - مشهد، در واقع شبکه‌های خط آهن ماوراء سبیری (پل اول آسیا اروپا) و خط آهن آسیا پاسیفیک (پل دوم آسیا - اروپا) به شبکه‌های سراسری راه آهن ایران می‌پیوندند و برای نخستین بار آرمان دیرینه مردمان سرزمین‌های ماوراء آسیای غربی و چین (کشورهای مستقل مشترک المنافع = CIS) برای دسترسی به آب‌های گرم خلیج فارس از طریق بندر عباس و دریای عمان از طریق بندر چابهار به گونه‌ای مسالمت آمیز تحقق می‌یابد و افزون بر احیای جاده ابریشم کهن که منطقه آسیا پاسیفیک را به دریای مدیترانه و اروپا پیوند می‌دهد (جاده ابریشم افقی)، شمال و جنوب را نیز همزمان در تعامل و تهاثر بیشتر با یکدیگر قرار می‌دهد (جاده ابریشم عمودی).

تردیدی نیست که هیچ یک از همسایگان ایران در منطقه آسیای غربی یارای رقابت با اهمیت ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک ایران در ارتباط دادن کشورهای خاوری به باختری و شمالی به جنوبی را ندارند، زیرا ایران از موهبت و مزیت طبیعی بی‌بدیلی بهره‌مند است که همسایگان و یا هم‌پیمانان آن در اکو فاقد آن هستند. این مزیت انحصاری با ظرفیت‌های بنادر خلیج فارس چون بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی (به ترتیب با ۲۳ پست و ۲۸ پست اسکله) و متصل شدن همه

بنادر مهم ایران در آینده نزدیک به شبکه راه آهن سرتاسری ایران به عنوان سرپل های اصلی حمل و نقل ایران پشتیبانی می شود.

ایران با داشتن ۱۴۰ هزار کیلومتر (۱۰۵ هزار کیلومتر راه اصلی و فرعی) و مجموعاً ۸۰ هزار کیلومتر راه های آسفالت و برخورداری از پس کرانه های جاده ای و ترکیبی مناسب (ارتباط مناسب میان بنادر شمالی و جنوبی کشور و ارتباط میان گذرگاه های مرزی در شمال کشور با دریای عمان و خلیج فارس به طور مطمئن) از نظر ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک موقعیتی ممتاز در ایفای نقش گرگاهی بین المللی دارد.

گستره شایان توجه حمل و نقل دریایی در دریای خزر و ظرفیت های موجود و قابل توسعه بندری در کرانه شرقی و شمال شرقی این دریا (بندر «کراسنودسک» در ترکمنستان، بندر «اوکتائو» در قزاقستان، بندر «ماهاج قلعه» و «آستاراخان» در روسیه و بندر انزلی، نوشهر و ترکمن در ایران که با بنادر «پوتی» و «باتومی» در گرجستان و باکو در جمهوری آذربایجان پشتیبانی می شوند) به استثنای بنادر انزلی و نوشهر، جملگی به شبکه های راه آهن متصل هستند و در پشتیبانی از محور آسیای مرکزی - سرخس - خلیج فارس و دریای عمان می تواند حمل و نقل حجم قابل توجهی از کالا را در اختیار محور آسیای مرکزی - سرخس - بندرعباس قرار دهد که در عین حال از یاری محور حمل و نقل جاده ای سرخس - چابهار نیز برخوردار خواهد بود.

میزان کالای ترانزیت از محور سرخس - مشهد در سال اول بهره برداری (۱۳۷۵)، حدود ۱/۵ میلیون تن و در سال ۲۰۰۰ حدود ۲ میلیون تن کالا برآورد شده است. امکان انتقال کالا از بندر ترکمن به وسیله راه آهن به بنادر جنوبی کشور از هم اکنون وجود دارد و با احداث بندر «امیرآباد» در نزدیکی بندر ترکمن (۱۳۷۵) ظرفیت ترانزیتی افزون تری برای ایران مهیا می شود، خط آهن جلفا نیز (در صورت باز شدن خط آهن از مسیر ارمنستان و آذربایجان) نیز محور مبادلاتی دیگری است که با پیوستن به شبکه راه آهن سرتاسری ایران جذابیت ترانزیتی ایران را برای کشورهای منطقه دوچندان می کند.

۳-۵- ارتباط هوایی

همان طور که در بخش های پیشین اشاره شد وجود ارتباطات جاده ای نه چندان توسعه یافته و تأکید اتحاد شوروی به اولویت توسعه شبکه راه آهن باعث شده است که ضعف شبکه ارتباطات جاده ای از طریق راه آهن جبران گردیده و گسترش ارتباطات هوایی نیز به عنوان الویت دوم به عنوان مکمل شبکه موجود ارتباطات زمینی مورد توجه برنامه ریزان روسی قرار گیرد.

گسترش فزاینده ناوگان هواپیمایی روسیه در نیم قرن گذشته از الزامات ژئواکونومیک و ژئوپولیتیک سرزمین های شوروی پیروی کرده و ناوگان شرکت هواپیمایی «ایروفلوت» با داشتن بیش از ۲۲۰۰ هواپیما بزرگترین شرکت حمل و نقل هوایی بین المللی بوده است و به دلیل پشتیبانی مالی (یارانه دولتی) سال ها از قدرت رقابتی شایان توجهی در میان شرکت های ترابری هوایی جهانی برخوردار بوده است.

به موازات این توسعه و گسترش عظیم ناوگان هوایی در اتحاد شوروی اولویت احداث انبوهی

از فرودگاه‌های کوچک و بزرگ در اکناف آن سرزمین پهناور برای برنامه‌ریزان بخش ارتباطات مطرح می‌گردید و از همین روی در دوران اتحاد شوروی غالب شهرهای بزرگ، متوسط و حتی کوچک از تأسیسات فرودگاهی (در حد تأمین نیازهای خود) بهره‌مند شدند. از جمله پنج جمهوری منطقه آسیای مرکزی در مراکز خود و دیگر شهرهای عمده دارای فرودگاه هستند. در میان این جمهوری‌ها فرودگاه «عشق‌آباد» (مرکز ترکمنستان) در دو سال اخیر توسعه بسیار یافته و تقریباً از همه امکانات یک فرودگاه خوب اعم از تسهیلات نشست و برخاست مجهز هواپیمایی، تأمین سوخت، امکانات تعمیر اساسی (Over haul) هواپیماهای فرسوده برخوردار است. در مقام مقایسه امکانات فرودگاه «عشق‌آباد» ترکمنستان از امکانات فعلی فرودگاه مشهد بسیار بیشتر است. فرودگاه‌های عمده دیگر منطقه آسیای مرکزی به ترتیب در «تاشکند» و «سمرقند» (ازبکستان)، «بیشکک» (قرقیزستان) و «دوشنبه» (تاجیکستان) قرار دارند و دارای تسهیلات ناوبری و نشست و برخاست برای هواپیماهای بزرگ، متوسط و کوچک هستند.

طبیعی است که با توسعه مبادلات کالایی و خدماتی میان این دو جمهوری در آینده و کشورهای پیرامون آنها، از جمله در محور شرقی و غربی و شمال و جنوبی (ایران و پاکستان و افغانستان) ظرفیت‌های موجود در همه کشورهای منطقه و مناطق پیرامون در میان مدت در حد تأمین نیازهای روزافزون مبادلاتی قابل توسعه و گسترش خواهد بود.

فرودگاه مشهد که در حال حاضر از امکانات متوسطی برخوردار است در آینده ناگزیر از توسعه و گسترش و تبدیل شدن به یکی از فرودگاه‌های بین‌المللی مجهز و بزرگ در سطح کشور خواهد بود، زیرا با افزایش ترابری هوایی فزاینده قابل پیش‌بینی در آینده، فرودگاه مشهد لزوماً باید به عنوان فرودگاه مادر در این نقطه گرهگاهی (Nodal) فعالیت کرده و فرودگاه‌های داخلی مانند سرخس و دیگر فرودگاه‌های کوچک در منطقه شمال شرق ایران را تحت پوشش ناوبری خود قرار دهد.

فرودگاه مشهد در حال حاضر در شرایط برودت بسیار زیاد و یخبندان در پاره‌ای اوقات زمستان با تنگناهای نشست و برخاست هواپیما مواجه است که در شرایط توسعه امکانات و تجهیزات، این نارسایی قابل رفع است. با عنایت به سرمایه‌گذاری جدیدی که در سال ۱۳۷۵ جهت توسعه فرودگاه سرخس صورت گرفته است، سرخس خوشبختانه با داشتن آب و هوای معتدل در تمامی فصول سال مکانی مناسب برای نشست و برخاست هواپیماهاست و با تجهیز این فرودگاه امکان نشستن هواپیماهای پهن پیکر و بزرگ (در مقیاس بین‌المللی) به وجود می‌آید و می‌تواند در فاصله حدود ۲۰۰ کیلومتری فرودگاه مشهد در مواقع اضطراری، ناشی از برودت هوا و یخبندان به عنوان فرودگاه کمکی مشهد نیز انجام وظیفه کند.

فرودگاه سرخس در صورت توسعه در آینده با فرودگاه‌های مشهد، عشق‌آباد (ترکمنستان)، ساری، گنبد، زاهدان، کرمان، چابهار، کرمان، فرودگاه منطقه ویژه تجاری سیرجان و فرودگاه یزد در ارتباط بوده و تمامی این مجموعه می‌تواند به صورت یک شبکه همبسته ترابری هوایی فرامنطقه‌ای گستره آسیای مرکزی تا خلیج فارس و دریای عمان را زیر پوشش قرار دهد.

شبکه تسهیلات و تأسیسات هوایی و ناوبری جمهوری اسلامی ایران که به گونه‌ای شایان توجه در حال توسعه است، در واقع شالوده زیرساختی و مکمل ظرفیت مبادلاتی کشور در سطح ملی، فرمانطقه و بین‌المللی است و این تسهیلات و امکانات در صورت توسعه متناسب با افزایش ظرفیت‌های مبادلاتی کالایی و خدماتی و مسافری مزیت‌های ترانزیتی ایران را بسیار افزایش داده و آن را در موقعیتی غیرقابل رقابت قرار خواهد داد.

۳-۶- ارتباطات زمینی

مقدمه

شناخت ظرفیت‌های بازرگانی خارجی کشورهای آسیای میانه و آسیای مرکزی مستلزم آگاهی از ویژگی‌های اقتصادی-اجتماعی و فرهنگی این کشورهای نوخاسته ناشی از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی سابق است.

تردیدی نیست که شناخت جامع ظرفیت‌های اقتصادی، تولیدی و بازرگانی کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز از جنبه‌های استراتژیک و همگرایی منطقه‌ای و پیش‌بینی روند آینده تحولات برای ایران واجد اهمیت بسیار است، اما به دلیل محدود بودن دامنه این بررسی به جنبه‌های استراتژیک منطقه سرخس در شمال شرق ایران به عنوان یک منطقه گرهگاهی حساس مرزی گزیری نیست جز آن که از استناد به یافته‌های انتزاعی و بازتاب نتایج مطالعات موردی در این بررسی تا آنجا که امکان‌پذیر است اجتناب گردد. شرط رسیدن به این مقصود تنها از طریق نگرش ژرف بر ساختار جغرافیایی اقتصادی منطقه مورد بررسی فراهم می‌گردد.

جدول ۳۱- تعداد کامیون‌های وارد شده به ایران از طریق مرزهای

بین‌المللی زمین ایران (بازرگان، آستارا، تایباد و میرجاوه)

وزن‌ها	تعداد کامیون‌ها	مرز گمرکی
۳۹۵۸۶۵	۲۳۹۴۹	بازرگان
۱۵۳	۷	تایباد
۶۳۲۳	۱۹۵۶	آستارا

مأخذ: ساتیا بال بیندرا، توسعه حمل و نقل در کشورهای اکو، مرکز مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز ۱۳۷۴.

محورهای اصلی مبادلاتی در منطقه

ارتباطات زمین (جاده‌ای و راه‌آهن)

همان‌طور که پیشتر اشاره شد شبکه حمل و نقل جاده در اتحاد جماهیر شوروی به ویژه در منطقه آسیای مرکزی از اهمیت چندانی برخوردار نبوده است. زیرا این جمهوری‌ها تنها تأمین‌کننده مواد اولیه و خام صنایع روسیه بوده و در مقابل ماشین‌آلات و تجهیزات فنی مورد نیاز را وارد می‌کرده‌اند که از طریق راه‌آهن سراسری، که از یک سو جمهوری‌های آسیای مرکزی و از سوی دیگر

جمهوری‌های اروپایی شوروی را در برمی‌گرفت، امکان‌پذیر بوده است. طبیعی است که با تأکید بیش از حد شوروی به الویت خطوط راه‌آهن، شبکه حمل و نقل جاده‌ای به ویژه در آسیای مرکزی نه تنها توسعه پیدا نکرده بلکه بسیاری از راه‌های قدیمی نیز از وظایف مبادلاتی کالایی تهی شده و در صورت ادامه حیات در حد جاده‌های درجه دو و سه برای ارتباط مراکز تولیدی و مبادی ورودی و خروجی ایفای نقش کرده‌اند.

در پیرامون منطقه آسیای مرکزی، کشورهای جمهوری خلق چین، جمهوری اسلامی ایران و ترکیه از نقطه نظر توسعه ارتباطات با کشورهای نواستقلال آسیای مرکزی گام‌هایی برداشته‌اند که در زیر به اهم آنها اشاره می‌شود:

نمودار ۶- طول راه‌ها و راه‌آهن جمهوری‌های آسیای مرکزی

موقعیت راه‌ها در شمال‌شرق ایران و شرق دریای خزر

راه‌های تاریخی منطقه شرق دریای خزر از کوه‌های آلتایی آغاز می‌شود. این راه‌ها پس از عبور از سمرقند و بخارا فاصلهٔ ماورالنهر و گذر از آمودریا (جیحون) در مسیر شمال دو منطقه فرغانه و خوارزم را به یکدیگر ارتباط داده و در مسیر جنوب خراسان به شهر تاریخی مرو رسیده (جاده طلا به علت حمل طلا) و در پیوند با جاده‌های ابریشم وارد فلات ایران شده است. منطقه آسیای مرکزی (فرغانه - ماورالنهر - خوارزم) از طریق شبکه راه‌های زیر با خراسان و فلات ایران در ارتباط بوده است:

بلخ - کابل یا غزنین - هرات	بلخ - ترمذ - بدخشان
بلخ - مرو	بلخ - ترمذ - سمرقند
بلخ - هرات	بلخ - ترمذ - بخارا
بخارا - مرو	مرو - سرخس - طوس - نیشابور
بخارا - خوارزم - مرو	هرات - بلخ
سمرقند - مرو	عشق‌آباد (اشک‌آباد) - نیشابور
مرو - هرات	نیشابور - ابیورد - استرآباد - ری
طوس - کلات - ابیورد	دهستان - جرجان - استرآباد

در غرب دریای خزر نیز ایران از زمان‌های دیرین از طریق راه‌های آستارا - اردبیل، پل‌خداآفرین - تبریز، نخجوان - جلفا - مرند - تبریز، با منطقه قفقاز (در بخش شمالی - آستراخان، سرزمین قلمون‌ها و تاتارها و در بخش جنوبی اران، شیروان، ارمنستان و گرجستان) در ارتباط بوده است. از این روی است که ایران به ویژه ایران مرکزی به علت موقعیت جغرافیایی ممتاز به عنوان گره‌گاه ارتباطی فرهنگ‌ها و تمدن‌ها و محل عبور کاروان‌ها بوده است.

شبکه‌های ارتباطی یاد شده در برخی از دوره‌های تاریخی از پشتیبانی حکومت‌های مرکزی ایران برخوردار بوده است (دوره حکومت شاه عباس صفوی) و در رونق تجارت منطقه نقش عمده‌ای ایفا کرده است. شبکه راه‌های آسیای مرکزی از نظر فرهنگی و اقتصادی و به مفهوم «جابجا کننده ثروت» به دلایل متعدد ژئوپولیتیک تحمیلی بر منطقه از وظایف اقتصادی - تجاری خود تهی شده‌اند.

آسیای مرکزی از سوی مشرق با ایغورستان یا ترکستان شرقی (سن‌کیانگ چین) و مغولستان و با عبور از چین مرکزی به سواحل اقیانوس کبیر و ژاپن پیوند می‌خورد. این منطقه از سوی جنوب نیز با گذر از بلخ و هرات (در افغانستان) یا طوس و قاین و بیرجند (در ایران) از طریق زمینی تا شبه قاره هند و از طریق آبی (چابهار) تا دریای عمان و تمام مناطق اقیانوس هند و آسیای جنوب شرقی و همچنین از طریق گرگان - ری - اصفهان تا بندرعباس (ناحیه خلیج فارس و دریای عمان) و یا بندر

امام خمینی و از آن طریق به شبه قاره هند و کشورهای عربی و آفریقا ارتباط می‌یابد. آسیای مرکزی از سوی غرب نیز با عبور از ری - قزوین - همدان - کرمانشاه - مداین و بغداد به جهان عرب و سواحل دریای مدیترانه پیوند می‌یابد.

همچنان که پیشتر اشاره شد، تمامی شبکه راه‌های زمینی یاد شده به علت استیلای استبداد دیرین، پتانسیل‌های اقتصادی، تجاری، اجتماعی و فرهنگی خود را از دست داد، و تنها راه بازمانده از آن میان جاده دویست ساله‌ای است که از شمال و غرب آسیای مرکزی بر مبنای آرمان‌های روسیه تزاری و شوروی سابق پدید آمده و از طریق شمال با عبور از سیبری و از طریق غرب روسیه تا دریای سرد بالتیک امتداد می‌یابد.

از اوایل دهه ۹۰ و با آغاز فروپاشی شوروی اکنون نیاز مبرم به احیای راه‌های گذشته همزمان با ایجاد خط‌های راه‌آهن در مسیرهای جدید و کوتاه، احداث لوله‌های انتقال نفت و گاز، استفاده از راه‌های دریایی (خزر)، و برقراری ارتباط‌های هوایی و اتصال این شبکه به شبکه‌های ارتباطی درون ایران و امتداد آن تا خلیج فارس و دریای عمان و اقیانوس هند در راستای دسترسی به آب‌های آزاد بین‌المللی و خارج شدن از حصار خشکی برای همه کشورهای شمالی ایران بیش از هر زمانی دیگر احساس می‌شود.

در حال حاضر به علت کمبود آشکار شبکه حمل و نقل جاده‌ای در منطقه آسیای مرکزی محموله‌های دریایی حمل شده بسیار ناچیز است و به همین دلیل طرح احداث بزرگراه استانبول - آلماتا که از سال ۱۹۹۲ به اجرا درآمده است به عنوان یک مسیر تجاری مهم از آینده درخشانی برخوردار خواهد شد.

- ۱- استراتژی توسعه منطقه ویژه اقتصادی سرخس، بخش اول، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، ۱۳۷۴.
- ۲- بانک اطلاعات کشورها- ویژه روابط اقتصادی، اداره کل امور فرهنگی، معاونت هماهنگی، معاون اول رئیس جمهور.
- ۳- ماهنامه اتاق بازرگانی، اتاق بازرگانی و معادن و فلزات، آذر ۱۳۷۴.
- ۴- بولتن ویژه اداره دوم کشورهای مشترک المنافع، وزارت امور خارجه، ش ۵، دی ماه ۱۳۷۴.
- ۵- بولتن اداره اول کشورهای مشترک المنافع، وزارت امور خارجه، ش ۷.
- ۶- فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، مرکز مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، وزارت امور خارجه، ش ۷، زمستان ۱۳۷۳.
- ۷- «منابع و ظرفیت های اقتصادی آسیای مرکزی و قفقاز»، مرکز مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، وزارت امور خارجه.
- ۸- بولتن خبری، «جمهوری های مسلمان نشین آسیای مرکزی و قفقاز»، وزارت امور خارجه، اداره دوم کشورهای مشترک المنافع.
- ۹- نشریه های روزانه خبرها و گزارش های اقتصادی، خبرگزاری جمهوری اسلامی.
- ۱۰- نشریه بررسی کشورهای آسیای مرکزی قفقاز، ش ۳، مدیریت پژوهشی و بررسی خبرگزاری جمهوری اسلامی، ترکمنستان.
- ۱۱- وژوکف. استاسیلار، منافع اقتصادی روسیه در آسیای مرکز، ش ۸، زمستان ۱۳۷۳.
- ۱۲- اکونومیست، شماره آوریل ۱۹۹۶.