



تغییر توازن در منطقه قفقاز/ تقویت محور روسیه-آذربایجان-ایران

علیرغم تقویت ارتباط روسیه با آذربایجان، مسکو به احتمال زیاد ارمنستان را چندان تحت فشار قرار نخواهد داد و این کشور را چندان به عقب نخواهد راند. روسیه همانند گذشته، باز هم رویکرد معمول خود برای استفاده از فرصت‌ها در هر موقعیت ممکن را اتخاذ نموده است.

به گزارش آران نیوز: اندیشکده استراتفور در گزارشی به بررسی روابط روسیه، آذربایجان و ایران پرداخت. این اندیشکده آمریکایی در گزارش خود نوشت: توازن در منطقه قفقاز در حال تغییر است. با خروج ایران از تحریم‌ها، این کشور در حال ورود به مناطق شمالی‌اش می‌باشد و جسارت بیشتری یافته است. روسیه نیز در حال تغییر رویه خود است، و در مناقشه بلند مدت قره‌باغ به جای ارمنستان، طرف آذربایجان را گرفته است. در اوایل ماه آگوست، آذربایجان تلاش نمود تا با برگزاری نشستی در باکو، و میزبانی از رؤسای جمهور ایران و روسیه، روی این تغییرات سرمایه‌گذاری نماید. این نشست به بحث درباره طرح‌های مقابله با تروریسم و مذاکرات قره‌باغ و اختلافات پیرامون دریای خزر اختصاص داشت. اما روابط منطقه‌ای، به ویژه کریدور حمل‌ونقل شمال-جنوب و آیتم‌های ساخت راه‌آهن مربوط به این کریدور در اولویت موضوعات این نشست قرار داشتند و به اختلافات پرداخته نشد.

کریدور حمل‌ونقل شمال به جنوب با مسافت 7200 کیلومتر (4500 مایل)، برای اولین بار در سال 2008 مطرح شد. این کریدور شامل ساخت راه‌آهن، زیرساخت‌های مسیر زمینی و دریایی می‌شود که از ایران تا روسیه و در خاک آذربایجان امتداد می‌یابد. در واقع، اجرای این پروژه دشوار خواهد بود، چرا که این پروژه نیازمند حضور تعداد کثیری از سهامداران و هزینه 400 میلیون دلاری است.

کریدور حمل‌ونقل شمال جنوب تأثیر بسزایی بر نظم ژئوپلیتیک منطقه خواهد داشت. این کریدور ایران را با بنادر منطقه بالتیک در روسیه مرتبط می‌سازد و برای روسیه نیز امکان ارتباط ریلی با خلیج فارس و شبکه راه‌آهن هندوستان را فراهم می‌نماید. حداقل روی کاغذ، این مسئله بدان معناست که از طریق این مسیر انتقال کالا از بمبئی به بندرعباس در ایران و سپس به باکو میسر خواهد شد. بنابراین از طریق این مسیر، انتقال کالا به بندر آستاراخان و سپس به مسکو، سنت‌پترزبورگ و سپس به اروپا نیز امکان‌پذیر می‌شود. این پروژه در حال شکل‌گیری و شروع به کار است. ارتباطات ریلی میان ایران و آذربایجان در حال شکل گرفتن است، و حتی شبکه ریلی این دو کشور به سیستم ریلی روسیه نیز ارتباط خواهند یافت.

علیرغم حضور وزنه‌های سنگین و عناصر تأثیرگذار در منطقه برای حصول منافع از این پروژه، کریدور حمل‌ونقل شمال به جنوب، به شکلی ویژه برای آذربایجان، یک سرمایه ژئوپلیتیک به حساب می‌آید. باکو اشتیاق بسیاری برای همکاری با غرب دارد و این مسئله به میزان زیادی سبب رنجش تهران و مسکو است. دولت آذربایجان در پروژه‌های غربی نظیر باکو-تفلیس-جیحون مشارکت داشته است و نشان داده است که خواهان همکاری در خط لوله ترانس-آناطولی و خط آهن باکو-تفلیس-قارص نیز است. موارد مذکور سبب ارتباط دریای خزر و سیاه می‌شود. نقش مشهود و اصلی آذربایجان در کریدور حمل‌ونقل شمال به جنوب برای این کشور، به ویژه در برابر رقیب اصلی‌اش ارمنستان، مزایای را برای این کشور در پی دارد.

اما این مسیر تنها پروژه ریلی محتمل برای منطقه قفقاز نخواهد بود. به غیر از مسیر مذکور، دو مورد دیگر نیز مطرح می‌باشند: مورد اول از روسیه از طریق منطقه جدایی‌طلب اوستیای جنوبی به ارمنستان و مورد دوم از طریق آبخازیا. آذربایجان عمدتاً به دلایل نظامی با ارتباط مستقیم ریلی ارمنستان با روسیه مخالف است، اگرچه در مخالفت‌های این کشور دلایل اقتصادی نیز دخیل می‌باشند. کریدور حمل‌ونقل شمال به جنوب اگر از ارمنستان عبور نکند سبب انزوای بیشتر ارمنستان می‌شود، چرا که این مسئله به ایران امکان ارتباط با شرق ترکیه از طریق مسیر ریلی باکو، تفلیس و قارص را می‌دهد. این ارتباط با بنادر گرجستان در حاشیه دریای سیاه به صورت کامل ارمنستان را در انزوا قرار می‌دهد، و تا حدودی تمایلات این کشور برای برخورداری از ارتباطات بیشتر در منطقه را خنثی می‌کند و در عین حال سبب تقویت جایگاه باکو نیز می‌گردد.

زمان برگزاری اجلاس باکو به بهترین شکل ممکن به نفع آذربایجان بود. مسکو دولت ایروان را تحت فشار گذاشت تا در مسئله قره‌باغ امتیازاتی بدهد، همین امر سبب افول و سردی روابط دو کشور شد. در حال حاضر دولت سرژ سرکیسیان، رئیس‌جمهور ارمنستان نیز به صورت گسترده با اعتراضات خشن و نارضایتی سیاسی مواجه است. همچنین شواهد فعلی، حاکی از موفقیت‌آمیز بودن اقدامات آذربایجان در این رابطه می‌باشند. تنها دو روز پیش از آغاز نشست در باکو، ولادیمیر پوتین، رئیس‌جمهور روسیه در مسکو برای گفتگو پیرامون مسئله قره‌باغ میزبان مقامات ارمنستان بود. سیران اوهانیان، وزیر دفاع ارمنستان در مسکو گفت که کشورش، به ویژه در صورت فروش تجهیزات نظامی از سوی روسیه به آذربایجان، در مسئله قره‌باغ به صورت یکطرفه امتیازی نخواهد داد. پوتین نیز در پاسخ گفت که آذربایجان یک تولیدکننده نفتی و برخوردار از ذخایر طلا و با اقتصادی در حال رشد است و می‌تواند هر آنچه را که می‌خواهد خریداری نماید.

در حاشیه اجلاس باکو، دمیتری راگوزین، معاون نخست‌وزیر روسیه اعلام کرد که آذربایجان قراردادی را برای خرید 10 فروند هواپیمای Irkut MC-21 از روسیه در فوریه 2017 امضا خواهد نمود که مدت‌ها امضای آن به تأخیر افتاده است. روسیه همچنین با افتتاح یک کارخانه ساخت بالگرد و کارخانه مونتاژ هواپیما در باکو موافقت کرده است. پس از نشست باکو،

رسانه‌های ایران شایعاتی را مبنی بر این منتشر کردند که ایران و آذربایجان امضای توافقات تجاری با اتحادیه اقتصادی اوراسیا به رهبری روسیه را در نظر دارند. همچنین روسیه امیدوار است که حضور آذربایجان در بلوک اقتصادی سبب امکان اجرای سیاست‌های موافق با روسیه و همکاری نظامی گردد، و در عین حال این حضور سبب کم‌رنگ شدن گفتگوها پیرامون پروژه‌های انتقال گاز طبیعی به غرب از طریق دریای خزر بشود. اما سایر خروجی‌های رسانه‌ای این شایعات را تأیید نکرده‌اند.

علیرغم تقویت ارتباط روسیه با آذربایجان، مسکو به احتمال زیاد ارمنستان را چندان تحت فشار قرار نخواهد داد و این کشور را چندان به عقب نخواهد راند. برخلاف حمایت ظاهری از باکو در برابر ایروان، دولت روسیه موقعیت ضعیف سرکیسیان را درک می‌کند و خواهان سقوط دولت او نیست. افزون بر این، رئیس‌جمهور ارمنستان نیز نشان داده است که عدم ارائه امتیاز در مسئله قره‌باغ بیشتر به نارضایتی عمومی برمی‌گردد و این مسئله یک استراتژی هماهنگ شده نیست. اما در حال حاضر آنچه باکو به روسیه پیشکش کرده است بسیار وسوسه کننده‌تر از آن است که این کشور بتواند از آن چشم‌پوشی نماید. به هر حال ارمنستان هم همانند آذربایجان در حال حاضر به روسیه نیاز دارد. روسیه همانند گذشته، باز هم رویکرد معمول خود برای استفاده از فرصت‌ها در هر موقعیت ممکن را اتخاذ نموده است.