

تدابیر جدید برای قفقاز

تحولات سیاسی در قفقاز جنوبی باعث پیشبینی‌های دوپهلوی درباره آینده این منطقه می‌شود

سرویس روسیه/خبرگزاری آران

خبرگزاری آران / سرویس روسیه: دیدار دمیتری مدودف رئیس‌جمهور فدراسیون روسیه از باکو و ادامه اصطکاکات بین روسیه و گرجستان بر سر آبخازستان و آستیا جنوبی، توجه کارشناسان را به منطقه قفقاز جنوبی جلب می‌کنند.

به گزارش خبرگزاری آران به نقل از روسبران، این منطقه را اغلب به خاور میانه تشبیه می‌کنند و به طولانی بودن اختلافات سرزمینی در حدود این منطقه توجه جلب می‌کنند. ولی تحولات سیاسی در قفقاز جنوبی واقعاً باعث پیشبینی‌های دوپهلوی درباره آینده این منطقه می‌شود. در این سرزمین با مساحت کمی بیش از 180 هزار کیلومتر مربع، مدت هاست که دو جهان با هم همزیستی می‌کنند. یکی از آنها در حق توسط جامعه جهانی در حدود مرزهای دوران شوروی به رسمیت شناخته شده است در حالی که دنیای دیگر موازی و نامشروع است.

مساحت کلی دولت‌های شناخته نشده این منطقه بالغ بر 30 هزار کیلومتر مربع است که برابر سرزمین ارمنستان و حدود 17% مساحت تمام قفقاز جنوبی است. این سرزمین کوچکی نیست. اگر موقعیت همه مناطق شناخته شده و شناخته نشده در نظر گرفته شود، معلوم خواهد شد چرا مسیرهای حمل و نقل منطقه در وهله اول تا این حد پیچیده و غیرمنطقی به نظر می‌آید و چرا روابط کشورها بین همدیگر و با کشورهای مجاور از تعادل و توازن دور است.

نکته جالب توجه این است که با وجود اینکه این وضعیت باب طبع بازیگران سیاسی آشکار و نهان نیست، همه خود را به آن تطبیق می‌دهند. برای مثال، گرجستان که قبلاً جهتگیری شمالی را راهبردی محسوب می‌کرد، به علت مناقشه با خودمختاری‌های سرکش و تشدید روابط با روسیه، جریان‌های اساسی حمل و نقل را تغییر جهت داده است. ارمنستان به علت مواضع خود در زمینه مناقشه قره باغ، به افتتاح قریب الوقوع ارتباطات شرقی و غربی امیدوار نیست. ولی «راه زندگی» ارمنستان که در شمال قرار دارد، از منطقه بی ثبات مناقشه‌گرجی-آبخازی می‌گذرد. به علت کوهستانی بودن مناطق جنوبی ارمنستان، توسعه ارتباطات در جهت جنوبی با ایران دشوار می‌شود.

وضعیت آذربایجان که با هم به جز ارمنستان روابط خوبی دارد، از همه مناسب تر است. این کشور می‌تواند همه جهتگیری‌های حمل و نقل را توسعه دهد و فقط جهتگیری مهم به سوی نخجوان بر روی آن بسته شده است. منطقه خودمختار نخجوان می‌تواند به طور مستقیم از طریق ارمنستان یا ایران با مابقی سرزمین جمهوری ارتباط برقرار کند. مسیر دیگری که از ترکیه و گرجستان می‌گذرد، بیش از حد طولانی و گران است.

البته، به نظر می‌آید که همین مسیر می‌تواند برای منطقه خودمختار نخجوان نقش راه زندگی را ایفا کند. در این مورد توافق خوبی بین رئیس‌جمهور آذربایجان و نخست‌وزیر ترکیه حاصل شده است. آنها جدیداً در جریان سفر رجب طیب اردوغان به نخجوان با هم ملاقات کردند. قرار است خط راه آهن باکو – آخالکالاکي – قارص تا نخجوان از قسمت باریک 11 کیلومتری مرز بین آذربایجان و ترکیه تمدید شود.

در قفقاز جنوبی معیارهای عادی که ضمن طراحی مسیرهای حمل و نقل به کار گرفته می‌شوند، تحقق ناپذیر هستند. سیاست بزرگ طرح‌های مهندسی کارشناسان را دگرگون می‌کند. در این شرایط سیاست حمل و نقل دولت‌های منطقه از اهمیت خاصی برخوردار شده و نقش جهتگیری ویژه سیاست خارجی را بازی می‌کند. هر اندیشه ساخت راه آهن یا جاده جدید ابتدا از نظر فواید سیاسی و اقتصادی بررسی می‌شود و فقط بعد از آن تحقق می‌پذیرد. ضمن اشاره به توسعه امروزی شبکه حمل و نقل قفقاز جنوبی نباید از نفوذ نیروهای خارجی غافل ماند. توسعه جهتگیری افقی شبکه حمل و نقل یعنی حرکت از شرق به غرب، از پشتیبانی و تشویق اتحادیه اروپا و ایالات متحده برخوردار است. پروژه‌های «تراسکا» و «نابوکو»، بارزترین نمونه‌های آن هستند. خط لوله اساسی باکو – تفلیس – جیهان که هم اکنون فعالیت می‌کند، می‌تواند در همین ردیف گذاشته شود. قرار است این خط لوله تا بندر آفتاو قزاقستان تمدید شود. همه این پروژه‌ها ناظر بر تجارت کشورهای آسیای مرکزی با اروپا هستند.

در عین حال پروژه‌های منطقه ای دارای اهمیت بزرگ زیرساختی مانند خط راه آهن باکو – آخالکالاکي – قارص و خط لوله انتقال گاز باکو – ارزروم فعالیت می‌کنند. به عنوان مثال، پروژه خط راه آهن باکو – آخالکالاکي – قارص با هزینه بیش از نیم میلیارد دلار، علاوه بر افزایش جابجایی بارها و مسافران بین آذربایجان، گرجستان و ترکیه، هدف تشویق ایجاد زیرساخت لازم برای توسعه مناطق حاشیه‌ای کشورهای عضو را دنبال می‌کند. برای گرجستان منطقه جواهرتیا این نقش را بازی می‌کند. برای ترکیه آناتولی شرقی و برای آذربایجان، منطقه نخجوان که قرار است به وسیله راه آهن با قارص مرتبط شود. ولی در زمان اخیر تحریک آشکاری در اجرای پروژه شمال-جنوب نیز مشاهده شده است. در این زمینه فعال شدن طرف روس شایان توجه است. احتمال می‌رود که این رفتار روسیه با تجدید نظر در سیاست مسیرهای حمل و نقل و سیاست منطقه ای ارتباط داشته باشد. بر کسی پوشیده نیست که توسعه روابط بازرگانی و اقتصادی بین کشور در نوبت اول با وجود یا عدم وجود زیرساخت مناسب حمل و نقل تعیین می‌شود.

این واقعیت در روابط بین کشورهای همسایه اهمیت خاصی دارد. با فروپاشی اتحاد شوروی شبکه سابق حمل و نقل که جمهوری‌های شوروی سابق را با هم مرتبط می‌کرد، بسیاری از وظایف خود را از دست داد در حالی که شبکه جدید هنوز ایجاد نشده است.

در پرتو این واقعیت، می‌توان توسعه پروژه شمال-جنوب را که روسیه و کشورهای اروپای شمالی را با کشورهای حوزه اقیانوس هند مرتبط می‌کند، به عنوان انگیزه مهمی برای ایجاد زیرساخت جدید حمل و نقل تلقی کرد که به عامل حفظ ثبات سیاسی منطقه نیز تبدیل می‌شود.

با وجود اینکه قسمت آذربایجانی این پروژه محور اساسی مرتبط کننده بین روسیه و ایران را تشکیل می‌دهد، ارمنستان نیز برای خود امکان شرکت در انتقال بارها در خط شمال-جنوب را منتفی نمی‌کند. ایران امیدوار است که قسمت آبخازی راه آهن روسی-گرجی بازسازی و راه آهن بین ارمنستان و ایران ساخته شود.

بهره دهی اقتصادی پروژه‌های راهبردی چون «شمال-جنوب» اهمیت فراوانی دارد. ولادیمیر یاکوئین رئیس شرکت «راه آهن روسیه» در ماه مارس سال جاری ضمن گفتگو با نمایندگان آذربایجان و ایران درباره تشکیل کنسرسیوم برای ساخت راه آهن قزوین – رشت – آستارا (ایران) – آستارا (آذربایجان) اظهار داشت که با اجرای این پروژه «حد اقل 20 میلیون تن بارهای جدید از هلسینکی به سوی اقیانوس هند حرکت خواهند کرد».

تصادفی نیست که تحلیلگرانی که چارچوب‌های احتمالی سفر دمیتری مدودف به باکو را بررسی می‌کنند، متفق القول می‌گویند که موضوع ساخت کریدور حمل و نقل شمال-جنوب، یکی از موضوعات کلیدی در مذاکرات بین رؤسای جمهوری روسیه و آذربایجان خواهد شد. اگر روسیه اجرای این پروژه را سرعت بخشد، اوضاع به اصطلاح «حمل و نقل سیاسی» در این منطقه می‌تواند اصولاً دگرگون شود. در هر حال، آنوقت می‌توان گفت که روسیه به عنوان شریک برابر حقوق همه روندهای اساسی منطقه ای به منطقه بر می‌گردد. پایان پیام.