

## اهمیت قفقاز جنوبی برای کریدور شمال - جنوب / تحلیل

جمهوری آذربایجان و به ویژه بندر باکو نقش مهمی در کریدورهای بین المللی از جمله کریدور میانی BRI، شمال-جنوب و خلیج فارس-دریای سیاه دارد که هر سه کریدور مذکور به نوعی برای ایران نیز اهمیت خاصی دارد.



آران نیوز؛ جمهوری آذربایجان و به ویژه بندر باکو نقش مهمی در کریدورهای بین المللی از جمله کریدور میانی BRI، شمال-جنوب و خلیج فارس-دریای سیاه دارد که هر سه کریدور مذکور به نوعی برای ایران نیز اهمیت خاصی دارد. از همین روی باکو قصد دارد خود را به عنوان مرکز لجستیکی منطقه تبدیل کند از همین روی اخیراً مرکز آموزشی بندر باکو با Escola Europea & Intermodal Transport، یک مرکز آموزشی اسپانیایی، یادداشت تفاهمی امضا کرد تا از تجربه بنادر اسپانیا در ایجاد یک هاب لجستیکی استفاده کند. این همکاری نتیجه جلسه ای در اکتبر ۲۰۲۱ بود که هیاتی از بندر باکو به بارسلون سفر کرد تا با استراتژی بندر کاتالونیا آشنا شوند.

بندر باکو یک گره مرکزی در کریدور میانی است، چون قطارهایی اروپایی را از طریق کشتی ها به بنادر قزاقستان یا بالعکس متصل می کند. همچنین یک نقطه مهم در کریدور حمل و نقل بین المللی شمال جنوب (INSTC) است، یک مسیر باری به طول ۷۲۰۰ کیلومتر که هند، ایران، آذربایجان و روسیه را از طریق کشتی، راه آهن و جاده به یکدیگر وصل می کند.

### تحرکات ریلی باکو در نخجوان

پس از توافق سه جانبه آتش بس بین روسیه، ارمنستان و جمهوری آذربایجان که به جنگ قره باغ کوهستانی پایان داد، باکو قصد دارد تا خط ریلی فراموش شده قفقاز را احیا کند و خط راه آهنی که آن را به نخجوان، منطقه غربی این کشور در مرز با ایران، متصل می کند را بازگشاید.

این توسعه نه تنها برای آذربایجان و ارتباطات سرزمینی آن، بلکه برای ایران و روسیه که به دنبال فرصتی برای ارتباط بهتر در کریدور شمال-جنوب هستند نیز مفید خواهد بود. این خط راه آهن، در سال ۱۹۴۱ که آذربایجان بخشی از اتحاد جماهیر شوروی بود ساخته و در سال ۱۹۸۹ با افول اتحاد جماهیر شوروی و بروز اولین نشانه های تنش سیاسی بین ارمنستان و جمهوری آذربایجان متوقف شد. در واقع از این مسیر ریلی برای حمل و نقل بار بین شوروی و بنادر ایران در خلیج فارس استفاده می شد. از همین روی، این خط در حال حاضر نیز کمابیش همین هدف را دنبال و روسیه را با خلیج فارس و حتی با هندوستان پیوند می دهد. اقدامات شامل بازسازی تقریباً ۱۰۰ کیلومتر راه آهن می شود که در وضعیت نسبتاً رضایت بخشی قرار دارد.

روسیه در توقف تنش بین ارمنستان و آذربایجان نقش مهمی داشت، همچنین از نخستین حامیان توسعه ریلی آذربایجان و ارتقای برنامه حمل و نقل آن است. در این سناریو برای ایران فرصتی فراهم می شود که دسترسی مستقیم به سیستم ریلی قفقاز امکان پذیر می کند. از همین روی، به باور کارشناسان اقتصادسیاسی خط ریلی نخجوان محصول لابی گری بین قدرت های مهم منطقه است.

اما آذربایجان و ارمنستان نیز از این خط راه آهن منتفع خواهند شد. برای نمونه، آذربایجان ارتباط بهتری بین مناطق داخلی خود و منطقه نخجوان به دست خواهد آورد. تاکنون قطارهای باری مسیر طولانی تری را دنبال و در امتداد مرز با ایران حرکت می کنند. این مسیر انحرافی با خط جدید که گذرگاه مرزی جلفا بین نخجوان و ایران را به سرزمین اصلی ارمنستان و آذربایجان متصل می کند، جایگزین خواهد شد.

دو کشور پتانسیل زیادی برای تبدیل شدن به یک چهارراه حیاتی در قفقاز دارند که ارتباطات در کریدور شمال-جنوب را افزایش می دهد و فرصت های جدیدی را برای بازیگران مهم حمل و نقل در منطقه باز می کند.

### تاثیر بر کریدور BTK

کریدور باکو-تفلیس-قارص (BTK) ترکیه را به گرجستان متصل و از آنجا به آذربایجان می رسد. این یک پیوند ریلی حیاتی برای حمل و نقل اوراسیا بوده چون جایگزینی عالی برای سایر مسیرهای پرتردد است و فرصتی را برای کشورهای منطقه در امتداد جاده ابریشم جدید برای توسعه چشمگیر خود فراهم می کند. با این وجود، با خط ریلی نخجوان، وضعیت موجود منطقه احتمالاً دستخوش تغییرات اساسی شود، چون جمهوری آذربایجان و ارمنستان هر دو دسترسی ریلی به قلمرو یکدیگر داشته و در نتیجه نیازی به میانبر از طریق کشورهای ثالث نخواهند داشت. قابل پیش بینی است که کریدور BTK احتمالاً بسیاری از ترافیک و حمل و نقل خود را از دست بدهد.

### راه آهن Sumgayit-Yarama

آذربایجان در حال بازسازی بخش مهمی از خط راه آهن خود است که بر روی کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب قرار دارد که بیشتر تمرکز بر ارتقای خط راه آهن Sumgayit-Yarama است. پس از افتتاح یک قطعه ۲۳ کیلومتری در اواخر بهمن ماه، ۳۱.۴ کیلومتر باقی مانده نیز به زودی به بهره برداری می رسد. خط راه آهن Sumgayit-Yarama یک خط دو مسیر است و با تکمیل ۳۱.۴ کیلومتر باقی مانده، عملیات بازسازی مسیر اول به پایان می رسد و سپس بازسازی مسیر دوم آغاز می شود.

خط راه آهن Sumgayit-Yarama بخشی از کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب است که از آذربایجان می گذرد و هند و روسیه را به هم متصل می کند. این کریدور پتانسیل بالایی به عنوان جایگزینی برای مسیر کشتیرانی دریایی از طریق کانال سوئز دارد و محموله را می توان بین هند و ایران حمل و سپس از مسیر زمینی منتقل کرد. علاوه بر این، خط راه آهن برای اتصال Sumgayit و Yarama مهم است. هر دو در نزدیکی دریای خزر و شبه جزیره آبرون در باکو واقع شده است. باید توجه داشت که باکو بندر اصلی آذربایجان در شبکه راه آهن بین المللی است.

پروژه بازسازی راه آهن Sumgayit-Yarama پروژه مشترک دولت آذربایجان، بانک توسعه آسیایی و اداره توسعه فرانسه است. کار بازسازی در ۱۸ فوریه ۲۰۲۰ به عنوان بخشی از ساخت کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب آغاز شد. طراحی، ساخت و نظارت بر کار توسط سرمایه گذاری مشترک در ترکیه، قزاقستان و آلمان صورت گرفت. همچنین این پروژه شامل ساخت ۳۷ پل، ۸۱ لوله آب گردش و ۷ گذرگاه حیوانات است.

### صلح در قفقاز؛ کلید رونق ریلی

برخی از کارشناسان اعلام می کنند که حلقه مفقوده تکمیل کریدور شمال-جنوب، در ایران و شبکه ریلی آن است اما به نظر می رسد که تنش بین دو کشور قفقاز مشکلات جدی تری را ایجاد کرده است. پیش نیاز توسعه و استفاده بیشتر این کریدور تنها احداث خطوط ریلی در ایران نیست بلکه مهمتر از همه، برای اتصال روسیه به ایران و بیشتر به هند،

این کریدور باید از قفقاز عبور کند، جایی که کشورهای ارمنستان و آذربایجان در آن قرار دارند، بنابراین موضوع کمی پیچیده می شود. دو کشور در ۱۰ نوامبر ۲۰۲۰، پس از مداخله روسیه، به توافق آتش بس دست یافتند. با این حال، مرزهای دو کشور همیشه ناآرام بوده و هر دو مناطق مورد مناقشه را در نقشه ها و برنامه های توسعه خود گنجانده اند. از همین روی، هیچ کس نمی داند که اگر دو کشور رقابت خود را حل نکنند، آینده کریدور شمال-جنوب چگونه خواهد بود. جمهوری آذربایجان تاکید دارد که سرمایه گذاری هنگفتی در کریدور حمل و نقل شمال-جنوب انجام می دهد و هدف آن تبدیل بندر باکو به یک مرکز لجستیکی بین المللی به عنوان بخشی از آن است. اما ارمنستان، آذربایجان را متهم کرد که با ارائه کریدور حمل و نقل شمال به جنوب به عنوان پروژه ای بین جمهوری آذربایجان و ایران، افکار عمومی را گمراه کرده است. ارمنستان در واقع تاکید کرد که خط ریلی که آذربایجان به آن اشاره می کند در منطقه مورد مناقشه ای قرار دارد که متعلق به هیچ یک از دو کشور نیست و برای توسعه این کریدور با ایران قرارداد همکاری امضا کرده است. علاوه بر این، ایران برای توسعه خطوط ریلی در قلمرو خود به سرمایه گذاری خارجی نیاز دارد و به نظر می رسد ارمنستان تمایل بیشتری به مشارکت دارد. در مجموع برای رونق کریدور شمال-جنوب نیاز به همگرایی منطقه ای بین بازیگران اصلی است که آن نیز در گرو صلح در قفقاز جنوبی و رسیدن به توافق همه جانبه است که در صورت تحقق آن همه کشورها از مزیت آن برخوردار خواهد شد.

توحید ورستان کارشناس مسائل اقتصادی قفقاز جنوبی