

تشکیل قطب جدید اقتصادی در قفقاز؛ تهران-باکو نزدیکتر می‌شوند

کریدور اتصالی جمهوری آذربایجان به نخجوان از طریق ایران، می‌تواند به یکی از عناصر اصلی نظم جدید در قفقاز جنوبی تبدیل شود.



آران نیوز - توحید ورستان؛ بازار: پس از جنگ دوم قره باغ که منجر به بازپسگیری این منطقه توسط جمهوری آذربایجان شد، این کشور تلاش کرد تا طی مذاکرات با طرف ارمنی بتواند از طریق کریدور زنگزور بخش اصلی جمهوری آذربایجان را به منطقه نخجوان متصل کند که هنوز هم تکلیف آن در هاله ای از ابهام است.

از نظر استراتژیک نیز این کریدور به ترکیه اجازه می‌دهد تا دامنه اقتصادی و نفوذ سیاسی خود را از طریق یک مسیر زمینی بدون مانع که از مرز اروپایی خود در ترکیه شرقی تا دریای خزر و به آسیای میانه امتداد دارد، که با چین هم مرز هستند.

جمهوری آذربایجان با پیروزی در این نبرد، نقشه ژئوپلیتیک این منطقه را تغییر داد تا نگرانی‌های امنیتی را که در حدود سه دهه وجود داشت از بین رفته و فرصت‌های جدیدی برای همکاری‌های بیشتر ایجاد کرد. پیروزی جمهوری آذربایجان در جنگ در کنار مزیت‌های سیاسی، مزیت‌های اقتصادی قابل توجهی را برای خود و کشورهای منطقه ایجاد کرد.

اهمیت کریدور زنگزور؛ از دهلی تا پکن

بدون تردید تسلط بر کریدور زنگزور منافع اقتصادی و ژئوپلیتیکی برای ترکیه دارد. در سال ۲۰۱۳، رئیس‌جمهور چین افتتاح جاده ابریشم را اعلام کرد که یک کریدور تجاری دوگانه کاملاً جدید است و آسیای مرکزی، خاورمیانه و اروپا را بهم متصل می‌کند. بنابراین ابتکار کمربند و جاده (BRI) برای درک مناقشه کریدور زنگزور حیاتی است، چون جاده ابریشم برای عبور از ترکیه در مسیر خود به اروپا و در عین حال دور زدن ارمنستان طراحی شده است.

از نظر سیاسی کاملاً ثابت شده است که چین و هند اختلافات جدی با یکدیگر دارند. در این پس زمینه پیچیده ژئوپلیتیکی؛ چین، پاکستان و متحد نزدیک پاکستان، ترکیه از جمله آذربایجان، یک اتحاد علیه نیروهای رقیب ایجاد کرده‌اند. اگرچه این اتحادها لزوماً خصمانه نیستند، اما این در چارچوب واقعیت‌های اقتصادی بزرگتر ارائه شده توسط جاده ابریشم واقعی و مرتبط هستند.

برای خنثی کردن اثرات جاده ابریشم، هند یک مسیر تجارت اقتصادی جایگزین برای خود برنامه ریزی کرده است تا از انزوا و رقابت با چین جلوگیری کند. راه پیشنهادی هند به سمت بازار اروپا به ضرورت باید کشوری را که با طرح چینی متحد هستند را دور بزند. ترکیه و جمهوری آذربایجان که با دشمن همیشگی هند یعنی پاکستان در شراکت و اتحاد سیاسی و ایدئولوژیکی محکمی هستند، در متن مناقشه زنگزور مرتبط است.

این دو قطبی شدن سیاسی، هند را با تنها گزینه جایگزین برای حمل کالاهای خود به ایران از طریق خلیج فارس باقی می‌گذارد. سپس این کالاها از طریق زمینی ایران را طی خواهند کرد تا از مرز ارمنستان عبور و به بنادر دریای سیاه گرجستان برای ارسال به سواحل اروپا برسند.

برای جلوگیری از استفاده هند از ایران به عنوان قطب ترانزیتی خود، ترکیه از طریق آذربایجان جانشین خود تصمیم گرفته است تا کریدور زنگزور را فعال کند تا مسیرهای تجاری اقتصادی به اروپا را در انحصار خود درآورد. با ایجاد این کریدور، ترکیه و جمهوری آذربایجان، تقریباً به طور کامل ارمنستان را محاصره می‌کنند و مرز گرجستان بی طرف و غیرقابل اعتماد را به عنوان تنها خروجی ارمنستان به دنیای خارج باقی می‌گذارند.

همچنین با در اختیار گرفتن اجباری مرز ارمنستان با ایران (یعنی کریدور زنگزور)، ایران مجبور خواهد شد کالاها را از طریق کریدور زنگزور برای انتقال محصولات هند به اروپا ارسال کند. این امر ترکیه و جمهوری آذربایجان را به ذینفعان جاده ابریشم چین تبدیل می‌کند. واکنش ایران به این امر این است که هیچ گونه تغییر ژئوپلیتیکی یا نقشه ای در قفقاز را که منافع ایران را تابع منافع همسایگان ترک خود کند، تحمل نخواهد کرد.

اتصال نخجوان به جمهوری آذربایجان

کریدور جدید جمهوری خودمختار نخجوان، منطقه محصور در خشکی آذربایجان را از محاصره اقتصادی رها خواهد کرد. در حال حاضر ارتباط زمینی و هوایی نخجوان با سایر مناطق آذربایجان یا از ایران در جنوب و یا از طریق ترکیه در غرب امکان پذیر است. بنابراین ارتباط مستقیم با نخجوان با ایجاد فرصت‌های جدید توسعه اقتصادی برای نخجوان و آذربایجان، زمان سفر را کوتاه و هزینه‌های حمل و نقل را کاهش می‌دهد. همچنین نگرانی‌های امنیتی گذشته در مورد نخجوان را از بین خواهد برد.

کریدور نخجوان فرصت‌های اقتصادی جدیدی را برای کشورهای منطقه نیز ایجاد خواهد کرد. ترکیه با استفاده از این کریدور بدون استفاده از مسیرهای زمینی گرجستان و ایران مستقیماً به آذربایجان دسترسی خواهد داشت.

در مقایسه با راه آهن باکو-تفلیس-قارص که آذربایجان را از طریق گرجستان به ترکیه متصل می‌کند، جاده داخل کریدور جدید حدود ۳۴۰ کیلومتر کوتاه تر خواهد بود. از آنجایی که این کریدور مسافت حمل و نقل را کوتاه می‌کند، هزینه‌های حمل و نقل را کاهش می‌دهد و تجارت دوجانبه بین آذربایجان، ایران و ترکیه افزایش می‌یابد. البته ترکیه اعلام

کرده است که قصد دارد خط آهن جدیدی از ترکیه به نخجوان ایجاد کند که حمل و نقل بار و مسافر در منطقه را توسعه و ظرفیت راه آهن باکو - تفلیس - قارص را افزایش می دهد.

مبلغ کل سرمایه گذاری ۲۰۰ تا ۲۷۰ میلیون دلار خواهد بود و یک خط به طول ۲۳۰ کیلومتر از قارص-ایغدیر شروع و تا نخجوان ادامه خواهد داشت. این خط از آنجا به خط ریلی که از طریق کریدور نخجوان به ایران، افغانستان، پاکستان و سایر مناطق جمهوری آذربایجان ادامه می یابد، متصل می شود. بنابراین ترکیه از نظر لجستیکی به مزیت بزرگی دست خواهد یافت.

انحراف کریدور به خاک ایران

از همین روی در ماه های اخیر تهران و باکو به سمت کاهش تنش ها و رسیدن به یک نتیجه برد-برد هستند. در این چارچوب مقامات دو کشور برای افزایش همکاری های ترانزیتی بارها با یکدیگر مذاکره کرده اند که آخرین مورد آن انحراف کریدور به داخل ایران است، یعنی اتصال سرزمینی جمهوری آذربایجان از طریق خاک ایران و در نتیجه اروپا به آسیا متصل خواهد شد.

رئیس جمهور آذربایجان با اشاره به عدم اجرای تعهدات ارمنستان در برقراری ارتباط بین بخش اصلی جمهوری آذربایجان و نخجوان از طریق خاک ارمنستان، اظهار داشت: «این ارتباط از طریق ایران انجام خواهد شد. پروژه ساخت جاده از ایران به نخجوان و از آنجا به بازارهای جهانی در حال آماده سازی است. امیدوارم بتوان در آینده نزدیک مراسم کلنگ زنی برگزار کرد و به این ترتیب کریدور جدید حمل و نقل بین المللی افتتاح شود».

در این چارچوب مقامات جمهوری آذربایجان و ایران در اواخر سال ۱۴۰۰ یادداشت تفاهمی را برای ایجاد یک کریدور حمل و نقل و تامین انرژی که سرزمین اصلی جمهوری آذربایجان را به منطقه نخجوان از طریق ایران متصل می کند، امضا کردند. این مسیر پس از تکمیل، از ۵ کیلومتری مرز ارمنستان و ایران عبور خواهد کرد. براساس برخی از اظهارات، این قرارداد پروژه های زیرساختی بزرگی را در این منطقه شامل ساخت حداقل چهار پل، بزرگراه ها و دو خط ریلی در نظر می گیرد.

باید توجه داشت که ارمنستان و آذربایجان برای اولین بار در نوامبر ۲۰۲۰ متعهد شدند که ارتباطات منطقه ای را رفع کنند، زمانی که آتش بسی با میانجیگری روسیه امضا کردند که تا حد زیادی به خصومت ها در قره باغ و اطراف آن پایان داد. در این توافقنامه آمده بود که «کلیه ارتباطات اقتصادی و حمل و نقل در منطقه باید رفع انسداد شود». در واقع تمام موارد دیگر هیچ مورد تنش نداشت، به استثنای ماده ای که ارمنستان می خواهد «امنیت ارتباطات حمل و نقل» را بین سرزمین اصلی جمهوری آذربایجان و حوزه آن نخجوان تضمین کند.

اما نکته مهم این است که موضوع کریدور در پیشنهاد پنج ماده ای برای عادی سازی روابط ارمنستان و جمهوری آذربایجان که آخر هفته گذشته توسط وزارت امور خارجه جمهوری آذربایجان ارائه شد، گنجانده نشده است. این غیبت قابل توجه، همراه با اعلام ایجاد یک کریدور از طریق ایران، نشان می دهد که جمهوری آذربایجان اکنون به دنبال مسیرهای جایگزین برای سیونیک، پس از یک سال مذاکرات دشوار و ناکام بین باکو و ایروان است که آن همان عبور از ایران خواهد بود.

آیا کریدور زنگزور حذف می شود؟

به باور برخی از کارشناسان، بزرگترین سود اتصال نخجوان و جمهوری آذربایجان از طریق ایران برای باکو این است که ارمنستان دوباره از بازی خارج و روابط اقتصادی با همسایه جنوبی خود تقویت می شود. در واقع، ناظران سیاسی معتقد هستند که تفاهم نامه ایجاد خطوط ارتباطی جدید بین زنگزور شرقی و نخجوان از طریق خاک ایران یک جهت جدید اقتصادی منطقه ای در دوران پساجرام است.

اکنون فوری ترین پرسش این است که آیا کریدور زنگزور از طریق ارمنستان اهمیت خود را از دست می دهد؟ که شاید این کاملاً به موقعیت ارمنستان بستگی دارد. موقعیت آذربایجان تاکنون به گونه ای است که ساختاری موازی در خاک ایران ایجاد می کند، اما این امر ساخت یک کریدور دیگر از طریق ارمنستان را منتفی نمی کند و سیستم گسترده ای از مسیرها در حال ایجاد است. همچنین آذربایجان با این پروژه ابزار جدیدی برای فشار بر ارمنستان دریافت و در مقابل قطب اقتصادی جدیدی برای همکاری آذربایجان، ترکیه و ایران ایجاد می کند.

موضع کرملین

به نظر می رسد که مسکو نیز با ایجاد این کریدور موافق باشد چون ایجاد این کریدور برای روسیه نیز سودمند است و مسیر زمینی جایگزینی برای کشورهای منطقه ایجاد می کند. بخش جنوبی شبکه ریلی روسیه به خطوط ریلی آذربایجان متصل است و با استفاده از این ارتباط قطارهای روسی می توانند به راحتی به کریدور نخجوان برسند و سپس به خطوطی که تا ارمنستان، ترکیه و ایران امتداد دارند هدایت شوند.

برای روسیه، این جاده همچنین می تواند به عنوان مسیری جایگزین برای بازارهای خاورمیانه باشد. علاوه بر این، با توجه به اینکه در سال های اخیر گردش مالی بین روسیه و ترکیه رشد قابل توجهی داشته است و به دلیل نارضایتی های سیاسی، روسیه قادر به استفاده از مسیرهای زمینی گرجستان برای اتصال مستقیم به ارمنستان نبود، از همین روی این کریدور مزایای اقتصادی زیادی برای روسیه دارد.

نبود جاده زمینی بین روسیه و ارمنستان بر روابط تجاری دوجانبه بین آنها تأثیر منفی گذاشته است. بنابراین، این کریدور می تواند به پروژه ای موثر برای توسعه روابط اقتصادی ارمنستان با اتحادیه اروپا از جمله روسیه تبدیل شود.

ارمنستان نیز با استفاده از این کریدور می تواند با ایران ارتباط ریلی برقرار کند. برنامه ریزی ساخت خط آهن بین ارمنستان و ایران از طریق منطقه «مغری» هزینه های بالا دارد، اکنون این کریدور جدید این فرصت را به ارمنستان می دهد تا مشکلات مربوط به حمل و نقل محموله به ایران را برطرف کند.

نتیجه

همه مزیت های ذکر شده نشان می دهد که کریدور اتصالی جمهوری آذربایجان به نخجوان از طریق ایران، می تواند به یکی از عناصر اصلی نظم جدید در قفقاز جنوبی تبدیل شود. آزادسازی تمامی محاصره های اقتصادی در منطقه و ایجاد کریدور جدید، شرایط مساعدی را برای توسعه و همکاری منطقه ای ایجاد خواهد کرد.

اگرچه کریدور جدید تا حدودی می تواند از اهمیت و سودآوری برخی از مسیرهای سنتی بکاهد، اما مزایای ژئوپلیتیکی برقراری صلح و رفع محاصره اقتصادی در منطقه به مراتب بیشتر از آسیب هایی است که این مسیرهای سنتی احتمالا با آن مواجه شوند.