



نقش دیپلماسی ترانزیتی در توسعه روابط تجاری تهران-باکو

روابط تجاری تهران-باکو که تقریباً سالانه ۵۰۰ میلیون دلار است همیشه تحت تأثیر مشکلات سیاسی بود و حالا به نظر می‌رسد دو کشور مصمم هستند این روند را معکوس کرده و با دیپلماسی کریدوری بین خود، مشکلات سیاسی را مرتفع کنند تا به نگاه مشترک برسند. هرچند تحقق این هدف اندکی بلندپروازانه باشد اما نقطه شروعی خوبی می‌تواند باشد تا دو کشور همسایه با مشترکات دینی، تاریخی و فرهنگی بیش از گذشته به هم نزدیکتر شوند.

به گزارش آران نیوز به نقل از راهبرد معاصر؛ روابط ایران و جمهوری آذربایجان در سه دهه اخیر با فراز و نشیب‌های بسیاری همراه بوده است. در آخرین مورد و پس از جنگ دوم قره باغ در سال ۲۰۲۰، دوباره تنش بین دو کشور شدت گرفت که البته پس از گذشت چند ماه و رفت و آمدهای دیپلماتیک مقامات دو کشور، از شدت آن فروکاست.

در این میان روابط اقتصادی نه چندان سطح بالای دو کشور همیشه تحت تأثیر این مشکلات سیاسی قرار گرفته که یکی از آنها عدم همکاری مناسب در ترانزیت کالاها و راه‌های بین‌المللی است. در سال‌های اخیر توجه کشورها به راه‌ها و کریدورها افزایش یافته که ناشی از برآورد آنها از افزایش سطح تجارت جهانی به دو برابر سطح کنونی در سه دهه آینده است. ایران و جمهوری آذربایجان نیز به دلیل موقعیت سرزمینی خود جایگاه ویژه‌ای در برنامه کشورهای بزرگ منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای دارند که در ماه‌های اخیر و درگیری‌های نظامی روسیه و اوکراین بر اهمیت آن افزوده شده است.

جنگ اوکراین و تغییرات ژئوپلیتیک

درگیری روسیه و اوکراین تغییرات قابل توجهی را بر ژئوپلیتیک جهانی تحمیل و نقشه زنجیره تامین اوراسیا را به طور قابل ملاحظه دوباره بازآرایی کرده که طبیعتاً بر نقش ایران و جمهوری آذربایجان نیز تأثیر گذار بوده است.

بندر باکو در حال تبدیل شدن به یک مرکز دسترسی حیاتی برای تجارت آسیا و اتحادیه اروپا است چون مجرای اصلی محموله‌هایی است که از جنوب اتحادیه اروپا و همچنین محموله‌های چین - از طریق قزاقستان - وارد می‌شوند. اهمیت استراتژیک آذربایجان چنان بخش مهمی از تجارت شرق و غرب را به خود اختصاص داده است که در حال حاضر که ارتباط روسیه با بنادر اروپایی قطع شده، به دنبال توسعه دسترسی نزدیک تر از طریق جاده و احتمالاً راه آهن به آذربایجان است.

همانطور که در بالا اشاره شد مناقشه اوکراین، اهمیت سرزمینی ایران و جمهوری آذربایجان را افزایش داده است که در صورت ادامه روند مذاکرات ماه‌های گذشته که بر اساس «دیپلماسی کریدوری» استوار است، قطعاً دو کشور منتفع خواهند شد. بنابراین همکاری کریدوری می‌تواند تهدیدهای موجود بین دو کشور را تبدیل به فرصت کند که در زیر به نمونه از آنها اشاره می‌شود.

کریدور شمال-جنوب

به نظر می‌رسد هند، ایران و روسیه تصمیم جدی دارند تا از کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) که یک شبکه چندوجهی از مسیرهای دریایی، ریلی و جاده‌ای بین هند، ایران، آسیای مرکزی و روسیه است، استفاده گسترده کنند.

هند در دسامبر ۲۰۱۶ موافقت کرد که حمل و نقل محموله را در امتداد کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) به طول ۷۲۰۰ کیلومتر آغاز کند. یعنی کالاها به بندرعباس در جنوب ایران حمل و از طریق جمهوری آذربایجان از طریق قطار و کامیون وارد روسیه می‌شوند. از همین روی باکو به عنوان یک مرکز حمل و نقل در حال توسعه است.

شبکه ریلی جمهوری آذربایجان و ایران پس از امضای توافقنامه توسط رهبران ایران، روسیه و آذربایجان برای ایجاد یک کریدور حمل و نقل که سه کشور را به هم متصل می‌کند، در مراحل پایانی اتصال به یکدیگر هستند. که البته بخشی از آن در ایران هنوز تکمیل نشده و منتظر تامین مالی آن است.

اهمیت استراتژیک آذربایجان چنان بخش مهمی از تجارت شرق و غرب را به خود اختصاص داده است که در حال حاضر که ارتباط روسیه با بنادر اروپایی قطع شده است، به دنبال توسعه دسترسی نزدیک تر از طریق جاده و احتمالاً راه آهن به آذربایجان است. اتصال باکو به عنوان مجرای اصلی بین اروپا و چین تضمین شده به نظر می‌رسد، همچنین با اتصال به جنوب از طریق ایران و INSTC، همچنین بازارهای خاورمیانه و جنوب آسیا را می‌گشاید.

همچنین ایران، دوباره در نتیجه مناقشه روسیه و اوکراین، از طریق توسعه کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) که در آن شراکت دارد، به عنوان یک مسیر تجاری بین آسیای جنوبی و اروپا مورد توجه قرار گرفته است. با توجه به درگیری روسیه و اوکراین که کریدورهای دسترسی روسیه به شرق را بسته است، اکنون این مسیر برای اتحادیه اروپا اهمیت بسیار بیشتری پیدا کرده است. همچنین یک شاخه شرقی شبکه ریلی INSTC وجود دارد که از ایران به سمت شرق و به مرز افغانستان منتهی می‌شود.

کریدور خلیج فارس-دریای سیاه

این کریدور به نوعی مشابه کریدور شمال-جنوب است و شامل ایران، جمهوری آذربایجان، ارمنستان، گرجستان و بلغارستان می‌شود. ایده اصلی اتصال بنادر خلیج فارس به ویژه بندرعباس به بنادر دریای سیاه گرجستان باتومی و پوتی است. مسیر ایران به گرجستان از آذربایجان یا ارمنستان می‌گذرد. فراتر از گرجستان، کالاها از دریای سیاه عبور می‌کنند تا به بنادر بورگاس و وارنا بلغارستان برسند. ترانزیت بیشتر نیز بین بلغارستان و یونان به منظور توسعه مسیرهای متعدد در اتحادیه اروپا برنامه ریزی شده است.

کریدور خلیج فارس-دریای سیاه دارای اهمیت استراتژیک برای ایران است. تهران آگاهانه در حال توسعه پتانسیل ترانزیت خود است تا تجارت و اقتصاد خود را کمتر در برابر فشارهای خارجی آسیب پذیر کند. سرمایه گذاری در کریدور خلیج فارس و دریای سیاه و INSTC و همچنین ایفای نقش فعال در ابتکار کمربند و جاده چین، بخشی از استراتژی ادغام این کشور در جریان جهانی کالا و خدمات است.

ایران در حال مذاکره با گرجستان، ارمنستان، جمهوری آذربایجان، بلغارستان و یونان برای راه اندازی یک کریدور چندوجهی جدید است. پروژه خلیج فارس - دریای سیاه این دو منطقه را با استفاده از خطوط ریلی و دریایی به یکدیگر متصل می کند. پتانسیل چنین پیوندی بسیار زیاد است، چون می تواند دو منطقه اقتصادی جدا از هم را به هم متصل و امکان گسترش بیشتر به اروپای غربی و شرقی در شمال و هند در جنوب را فراهم کند.

کریدور گوام

کریدور حمل و نقل گوام که یکی از ابتکارات شاخص این سازمان (گرجستان، اوکراین، جمهوری آذربایجان و مولداوی) است که در راستای بهبود ارتباطات بین چهار کشور ذکر شده و لهستان و در نتیجه اتحادیه اروپا ایجاد شده است.

این یک کریدور حمل و نقل در حال توسعه است که باید از مزایای شبکه موجود راه آهن، جاده و ارتباطات کوتاه دریایی و زیرساخت های مربوطه بهره مند شود و به طور بالقوه می تواند یکی از مسیرهای در امتداد کریدور میانی و در عین حال، گسترش راه آهن باکو-تفلیس-قارص باشد.

کریدور حمل و نقل گوام به عنوان یک ایده در اوایل سال ۲۰۰۰ به عنوان یک واکنش جمعی از کشورهای تازه استقلال یافته پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی مطرح شد. در سال ۲۰۱۳، مفهوم جامع کریدور حمل و نقل GUAM توسط وزرای حمل و نقل کشورهای عضو GUAM تایید و تصویب شد.

در صورت بهره برداری کامل، کریدور حمل و نقل گوام می تواند به عنوان بخشی از کریدور میانی نیز در نظر گرفته شود که امکان بهره برداری از دیگر ابعاد جذاب جغرافیایی و ایجاد ارتباط با سایر کریدورها و مسیرها را دارد. در واقع این کریدور بخشی از رویای باکو برای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی است، برنامه ای که در کریدورهای دیگر مانند شمال-جنوب و خلیج فارس-دریای سیاه نیز آن را دنبال می کند.

هرچند ایران عضو سازمان گوام نیست اما جایگاه مهمی در تحقق هدف کریدور گوام است، باید توجه داشت که یکی از اهداف آن اتصال اروپای شرقی به خلیج فارس است که این مهم با حضور ایران و اتصال آن از طریق جمهوری آذربایجان صورت خواهد گرفت.

کریدور نخجوان

یکی از موارد بحث برانگیز پس از جنگ قره باغ که البته محل اختلاف تهران و باکو شد، کریدور زنگور است که منطقه خودمختار نخجوان را از طریق ارمنستان به جمهوری آذربایجان متصل می کند. جمهوری آذربایجان ادعای اتصال سرزمینی براساس این طرح دارد، در حالی که ایروان آن را نقض حاکمیت خود می داند. از همین روی، فعلا باکو سعی دارد این اتصال را از خاک ایران انجام دهد که می تواند در توسعه روابط دو کشور تاثیرگذار باشد.

در واقع کریدور نخجوان نتیجه برد را برای همه بازیگران منطقه ای خواهد بود و در این میان می تواند همگرایی ایران، آذربایجان و حتی ترکیه را هم تشدید و برخی اختلافات در قفقاز جنوبی را حل کند. بنابراین ارتباط مستقیم با نخجوان با ایجاد فرصت های جدید توسعه اقتصادی برای نخجوان و آذربایجان، زمان سفر را کوتاه و هزینه های حمل و نقل را کاهش می دهد. همچنین این کریدور زمینه افزایش ترانزیت بین کشورهای منطقه به ویژه ترکیه و ایران را فراهم می کند.

همانطور که اشاره شد روابط تجاری تهران-باکو که تقریباً سالانه ۵۰۰ میلیون دلار است همیشه تحت تاثیر مشکلات سیاسی بود و حالا به نظر می رسد دو کشور مصمم هستند این روند را معکوس کرده و با دیپلماسی کریدوری بین خود، مشکلات سیاسی را مرتفع کنند تا به نگاه مشترک برسند. هرچند تحقق این هدف بلندپروازانه باشد اما نقطه شروعی خوبی می تواند باشد تا دو کشور همسایه با مشترکات دینی، تاریخی و فرهنگی بیش از گذشته به هم نزدیکتر شوند.