

تهدید روسیه با کریدور میانی



مقامات قزاقستان و گرجستان در چند ماه گذشته جلسات متعددی را برای پیشبرد عملیات کریدور میانی برگزار کرده‌اند. توجه روزافزون گرجستان به کریدور میانی در اقدام اخیر برای امضای توافقنامه با ازبکستان در مورد چگونگی استفاده موثر از بنادر دریایی گرجستان و مراکز لجستیکی ازبکستان برای صادرات و واردات کالا منعکس شده است.

آران نیوز؛ کریدور میانی یا مسیر حمل و نقل بین المللی ترانس خزر (TITR)، یک توسعه نهادی چندجانبه است که شبکه های حمل و نقل ریلی چین و اتحادیه اروپا را از طریق آسیای مرکزی، قفقاز، ترکیه و اروپای شرقی به هم متصل می کند. با عبور از قزاقستان و قفقاز جنوبی، کالاهای چینی تقریباً با کاهش نصف زمان مسیر دریایی، به بازار اتحادیه اروپا می رسند. در واقع با جنگ در اوکراین، کریدور شمالی (از طریق روسیه و بلاروس) اهمیت خود را از دست داد و اکنون توجه به کریدور میانی، در سراسر دریای خزر و دریای سیاه متمرکز شده است.

گرجستان و قزاقستان دو کشور مهم در امتداد کریدور میانه هستند که برای مدت ها در مورد گسترش این مسیر رایزنی کرده اند. با این حال، وضعیت ژئوپلیتیکی مساعد نبود تا اینکه بحران اوکراین ساختار اتصالات اوراسیا را به هم ریخت. هرچند چالش ها همچنان پابرجا هستند، اما اکنون چشم اندازهای این مسیر به طور فزاینده ای مثبت و مطلوب است. تاثیر حمله روسیه به اوکراین در کل قاره اوراسیا قابل رویت بود، در این میان دو منطقه قفقاز جنوبی و آسیای میانه در معرض سرعت تغییرات بالایی هستند این امر به ویژه در راستای پویایی در حال تغییر اتصالات اوراسیا صادق است.

در آسیای مرکزی؛ روسیه و چین، دو قدرت امپراتوری سابق که مایل به تغییر نظم جهانی کنونی هستند به دنبال تحمیل الگویی از منطقه گرایی هستند که قدرت های غیرمنطقه ای، عمدتاً ایالات متحده و اتحادیه اروپا را از ایفای نقش فعال در آن محروم می کند. جنگ اوکراین کشورهای آسیای میانه را بنوعی آشفته کرده است، چون آنها نیز بیم آن دارند که کرملین در صورت لزوم از تاکتیک های مشابه اوکراین در این منطقه نیز استفاده کند. با مشاهده روسیه ای که رویای بازسازی نقشه امپراتوری روسیه را به واقعیت تبدیل کرده است، جمهوری های سابق تحت حاکمیت مسکو نمی توانند احساس امنیت کنند. این امر به ویژه در مورد قزاقستان که ۷۶۴۴ کیلومتر مرز مشترک با روسیه دارد و اکثریت جمعیت بخش های شمالی آن روس تبارها هستند، بیشتر نمایان است.

در آخرین دور تنش بین قزاقستان و روسیه، قاسم جومارت توکایف، رئیس جمهور قزاقستان، اعلام کرد که کشورش جمهوری های جدایی طلب لوگانسک و دونتسک را به رسمیت نمی شناسد، سیاستی که قزاقستان در قبال دیگر گروه های جدایی طلب مورد حمایت مسکو نیز در پیش گرفته است. جالبتر اینکه این اظهارات در حضور ولادیمیر پوتین و در یکی از دیدارهای تلویزیونی بیان شد. البته به دنبال این موضع رئیس جمهور قزاقستان، کنستانتین زاتولین معاون اول کمیته دومی دولتی برای کشورهای مستقل مشترک المنافع اعلام کرد که «قزاق ها به خوبی می دانند که تعدادی از مناطق و شهرک های عمدتاً دارای جمعیت روسیه ارتباط چندانی با قزاقستان ندارند.

این درگیری لفظی با گزارش های تایید نشده ای همراه شد مبنی بر اینکه قزاقستان در واکنش به تصمیم مسکو برای مسدود کردن نفت قزاقستان، ۱۷۰۰ واگن زغال سنگ روسیه را در خاک خود متوقف کرد. همچنین در ماه آوریل، یکی از مقامات قزاقستان استدلال کرد که کشورش در دور زدن تحریم های غرب علیه مسکو به روسیه کمک نخواهد کرد. روسیه همچنین ترانزیت نفت قزاقستان از طریق بندر نوروسیسک خود را متوقف کرد تا توکایف به دولت دستور دهد که به دنبال مسیرهای صادراتی جایگزین باشند.

در قفقاز جنوبی، روسیه بازیگر قدرتمندی است، اما به طور فزاینده ای تنها از طریق ابزار نظامی استفاده می کند. قبل از حمله به اوکراین، روسیه تقریباً بیست هزار سرباز در چهار پایگاه اصلی نظامی (از جمله نیروی حافظ صلح در قره باغ کوهستانی) در هر سه کشور قفقاز جنوبی مستقر کرده بود. فراتر از اقدامات نظامی، مسکو ابزارهای مشخص کمی برای حفظ نفوذ خود در این منطقه دارد و به عبارت دیگر، روسیه تضعیف شده به راحتی می تواند منجر به از هم گسیختگی تقریباً کامل نفوذ خود در منطقه شود.

یکی از مصادیق موضع ضعیف روسیه این است که کشورهای قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی زمینه را برای گسترش کریدور میانی فراهم کردند. قطعاً این مسیر ده ها سال است که وجود داشت، اما بهره برداری از آن به دلایل مختلف محدود شده بود. این مسیر از دو طریق دریایی و زمینی تشکیل شده که حمل و نقل را پیچیده می کند و چین همیشه ارسال کالا از طریق مسیر روسیه را ترجیح داده است، چون شامل کشورهای کمتر و وضعیت ژئوپلیتیکی باثبات و قابل پیش بینی است.

مقامات قزاقستان و گرجستان در چند ماه گذشته جلسات متعددی را برای پیشبرد عملیات کریدور میانی برگزار کرده اند. توجه روزافزون گرجستان به کریدور میانی در اقدام اخیر برای امضای توافقنامه با ازبکستان در مورد چگونگی استفاده موثر از بنادر دریایی گرجستان و مراکز لجستیکی ازبکستان برای صادرات و واردات کالا منعکس شده است. دو طرف همچنین در مورد ایجاد کریدورهای حمل و نقل که آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی را به هم متصل می کند، گفتگو کردند.

از نظر ژئوپلیتیکی، منافع گرجستان، قزاقستان و آسیای میانه در راستای یک هدف مشترک یعنی یافتن مسیرهای حمل و نقل جدید همسو می شوند. همچنین چین و اتحادیه اروپا، باوجود مشکلات فراوان در روابط دوجانبه، احتمالاً برای پیشبرد کریدور میانی همکاری موثری داشته باشند چون از منظر جغرافیایی، این کوتاه ترین مسیر بین این دو بازیگر است.

پیش از جنگ در اوکراین، ترکیه به طور فعال کریدور میانی را تبلیغ و به راه اندازی یک سری سفرهای باری کمک می کرد. در فوریه ۲۰۲۱، یکی از این قطارهای ترانزیتی پس از نزدیک به بیست روز از چین به ترکیه رسید. همچنین در فروردین امسال رئیس جمهور قزاقستان در سفر به ترکیه از این مسیر حمایت ویژه ای داشت.

با این حال بزرگترین سوال این است که نتایج جنگ در اوکراین چه تأثیری بر قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی خواهد داشت؟ اگر روسیه پیروز شود، احتمالاً تحمل کمتری در برابر کریدور حمل و نقل بزرگی که آن را از جنوب دور می زند، خواهد داشت. بعید است که مسکو به نیروی نظامی متوسل شود، اما با این وجود طیف وسیعی از گزینه ها را برای تضعیف این مسیر خواهد داشت. مسکو می تواند تنش ها را در دو منطقه اشغالی گرجستان تشدید کند. همچنین می تواند تلاش های صلحی را که در حال حاضر بین ارمنستان و آذربایجان و ارمنستان و ترکیه در جریان است را تضعیف کند. در آسیای میانه می تواند از فشار بر قزاقستان استفاده کند و سعی کند با چین مذاکره کند. با این حال، در حال حاضر چین، ترکیه و اتحادیه اروپا همگی علاقه مند هستند که این کریدور را تا حد امکان سریع و موثر جلوه دهند.