

همگرایی اقتصادی ایران و جمهوری آذربایجان؛ کریدور راهبردی ارس جایگزین زنگزور

رشد تقریباً دو برابری حجم تجارت و تعاملات ترانزیتی میان ایران و جمهوری آذربایجان طی سال گذشته میلادی نویدبخش تفاهم دو کشور بر بهبود تعاملات اقتصادی دوجانبه به رغم برخی تعارضات و تنش های سیاسی است.



آران نیوز : تحلیل و گزارش

به گزارش آران نیوز به نقل از بازار به تازگی شاهین مصطفی یف، معاون نخست وزیر آذربایجان در آئین بهره برداری پل مرزی جدید آستارا - آستارا بر روی رودخانه آستاراچای از رشد ۴۶ درصدی تبادل کالا و رشد ۴۵ درصدی ترانزیت بین ایران و آذربایجان در سال گذشته، خبر داده است؛ خبری که می تواند نشانه شکوفایی بهار اقتصادی این دو همسایه به رغم برخی اختلافات و تعارضات دیپلماتیک باشد.

جمهوری آذربایجان شریک نخست اقتصادی و تجاری ایران در منطقه قفقاز است و همین امر دلیل دیگری بر مدیریت تنش ها و اختلافات با این کشور همسایه است. حجم مبادلات تجاری ایران و جمهوری آذربایجان تقریباً یک میلیارد دلار در سال است که تقریباً با حجم تجارت ایران با دو کشور دیگر منطقه قفقاز یعنی ارمنستان و گرجستان برابری می کند

جمهوری آذربایجان شریک نخست اقتصادی و تجاری ایران در منطقه قفقاز است و همین امر دلیل دیگری بر مدیریت تنش ها و اختلافات با این کشور همسایه است. حجم مبادلات تجاری ایران و جمهوری آذربایجان تقریباً یک میلیارد دلار در سال است که تقریباً با حجم تجارت ایران با دو کشور دیگر منطقه قفقاز یعنی ارمنستان و گرجستان برابری می کند. هرچند نیمی از این حجم یک میلیارد دلاری به صادرات غیرنفتی ایران به جمهوری آذربایجان و نیمی دیگر نیز مربوط به صادرات و سوآپ گاز به منطقه نخجوان مربوط است. علاوه بر این، بیش از دو هزار شرکت ایرانی در جمهوری آذربایجان به ثبت رسیده است که در بخش های مختلف اقتصادی، تجاری و خدمات فنی و مهندسی فعالیت دارند.

صادرات و واردات ایران با جمهوری آذربایجان و منطقه نخجوان از طریق چهار پایانه مرزی آستارا (گیلان)، بیله سوار (اردبیل)، جلفا (آذربایجان شرقی) و صمن بلاغی (آذربایجان غربی) صورت می گیرد که نقش بسیار مهمی در ایجاد اشتغال و توسعه اقتصادی چهار استان شمال غربی ایران ایفا می کند.

علاوه بر این، منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا و سه منطقه آزاد بندر انزلی، ارس و ماکو نیز از ظرفیت مناسبی برای توسعه همکاری های اقتصادی و تجاری ایران با جمهوری آذربایجان و منطقه نخجوان برخوردار هستند. زیرساخت های جاده ای مناسبی که در داخل جمهوری آذربایجان وجود دارد، به ویژه بزرگراه سراسری آستارا- باکو، زمینه مناسبی برای تحقق کریدور خلیج فارس- دریای سیاه (ایران- جمهوری آذربایجان- گرجستان) و نیز کریدور شمال- جنوب (ایران- جمهوری آذربایجان- روسیه) فراهم کرده است.

نکته بسیار مهم این است که کریدور خلیج فارس- دریای سیاه در واقع دارای دو مسیر ترانزیتی است که یک مسیر آن از ایران- جمهوری آذربایجان- گرجستان و مسیر دیگر آن از ایران- ارمنستان- گرجستان می گذرد و در نهایت در دریای سیاه به دو کشور بلغارستان و یونان می رسد. لذا منافع اقتصادی و تجاری ایران در منطقه قفقاز ایجاب می کند که هر دو مسیر ترانزیتی کریدور خلیج فارس- دریای سیاه را دنبال کند.

البته مناسبات سیاسی ایران و جمهوری آذربایجان در برهه هایی از زمان به سبب عواملی چون وضع عوارض ۱۳۰ دلاری برای کامیون های ایرانی در مسیر گوریس- قاپان (منطقه مرزی ارمنستان و آذربایجان)، توقیف و بازداشت رانندگان ایرانی در این مسیر ترانزیتی، اعتراض و واکنش باکو به مانور نیروهای مسلح ایران در مرزهای شمال غربی ایران در مجاورت مرزهای دو کشور و هم چنین حمله به سفارت جمهوری آذربایجان در تهران و شیطنت های الهام علی اف رئیس جمهوری

آذربایجان در خصوص راه اندازی کریدور زنگزور دستخوش التهاب شده است.

اما در طی این بازه زمانی وقایعی چون سفر رئیس آذری کمیسیون مشترک اقتصادی ایران و جمهوری آذربایجان مصطفی یف به تهران در اول آذر ۱۴۰۰، دیدار ابراهیم رئیسی، رئیس جمهوری ایران و همتای آذری وی علی اف در حاشیه پانزدهمین اجلاس سران سازمان همکاری های اقتصادی (اگو) در عشق آباد ترکمنستان در هفتم آذر ۱۴۰۰ و سفر حسین امیرعبداللہیان، وزیر امور خارجه ایران به باکو در دوم دی ۱۴۰۰ را می توان از مهم ترین تحرکات دیپلماتیک دو کشور برای مدیریت تنش ها و بهبود روابط تهران- باکو دانست. علاوه بر این، به رغم بسته شدن سفارت آذربایجان در تهران هم چنان درب مراودات سیاسی و اقتصادی میان دو کشور باز است و چه بسا پیشرفت هایی در زمینه تعاملات اقتصادی دو کشور نیز مشاهده شده است.

واکاوی تعارضات سیاسی تهران و باکو یکی از مهم ترین چالش های اخیر تجاری میان این دو همسایه اخذ عوارض سنگین از کامیون داران ایرانی در مسیر گوریس- قاپان در تابستان ۱۴۰۰ بوده است. در آن زمان دولت آذربایجان با طرح استدلالی مبنی بر تصرف مناطق پیرامونی قره باغ به حاکمیت خود پس از جنگ دوم قره باغ خواستار دریافت عوارض ۱۳۰ دلاری برای کامیون های ایرانی در مسیر ۲۱ کیلومتری جاده گوریس- قاپان شده بود که این مساله بازداشت رانندگان ایرانی را نیز در پی داشت. البته متعاقبا دولت ایران به فاصله زمانی کوتاهی اقدام به تعریف دو مسیر زمینی و دریایی جایگزین کرد تا ترانزیت ایران به ارمنستان و گرجستان و نیز روسیه و اتحادیه اقتصادی اوراسیا دچار وقفه و اختلال نشود.

هم چنین دولت های ایران و ارمنستان درصدد بازسازی مسیر قدیمی و به جا مانده از دوره شوروی در جنوب ارمنستان یعنی «جاده تاتو» برآمدند تا مسیر زمینی دیگری را جایگزین مسیر گوریس- قاپان کنند. تعریف و تنظیم شش مسیر دریایی جدید در دریای خزر از بنادر ایران در دریای خزر برای تسریع در روند تجارت با روسیه و اتحادیه اقتصادی اوراسیا، تصمیم دیگری بود که از سوی ایران برای جلوگیری از اختلال در روند تجارت از مسیر زمینی در منطقه قفقاز اتخاذ شد.

افزون بر این، در پی مانور نظامی ایران در مرزهای شمال غربی کشور در مهرماه ۱۴۰۰، ایران به روشنی خطوط قرمز و ملاحظات منافع و امنیت ملی خود را در رابطه با عدم تغییر مرزهای بین المللی در منطقه قفقاز به ویژه عدم انسداد و تهدید مرز مشترک ایران و ارمنستان به واسطه ایجاد کریدور یا دالان زنگزور بین جمهوری آذربایجان و منطقه برونگان نخجوان، عدم تغییر ژئوپلیتیک منطقه قفقاز و حضور نیروهای نیابتی و فرامنطقه ای در مجاورت مرزهای ایران از جمله اسرائیل و گروه های تروریستی و تکفیری را به کشورهای منطقه از جمله جمهوری آذربایجان منتقل کرد.

به رغم تعارضات و تنش های سیاسی میان ایران و آذربایجان، در این میان تلاش هایی برای کاهش التهاب در روابط با این همسایه شمالی صورت داد، چرا که در غیر این صورت جمهوری آذربایجان در یک تنگنای امنیتی و نظامی قرار می گرفت و بر این اساس نزدیکی بیش از پیش باکو به ترکیه و اسرائیل بسیار محتمل بود

البته به رغم تعارضات و تنش های سیاسی میان این دو همسایه، در این میان تلاش هایی برای کاهش التهاب در روابط با جمهوری آذربایجان صورت داد، چرا که در غیر این صورت جمهوری آذربایجان در یک تنگنای امنیتی و نظامی قرار می گرفت و بر این اساس نزدیکی بیش از پیش باکو به ترکیه و اسرائیل بسیار محتمل بود.

در آن زمان دولت رئیسی «سیاست همسایگی» را به عنوان اولویت اول سیاست خارجی اعلام کرد و نوعی «خویشتن داری» و «صبر استراتژیک» را در پیش گرفت که این امر به طور مشخص در عدم واکنش مستقیم ابراهیم رئیسی به تنش های دو کشور از جمله طرح اتهام مشارکت ایران و ارمنستان در قاچاق مواد مخدر از منطقه قره باغ از سوی الهام علی اف، رئیس جمهور آذربایجان در اجلاس سران جامعه کشورهای مستقل مشترک المنافع (سی آی اس) قابل مشاهده بود که بدون ارائه هیچ سند و مدرکی مطرح شد.

درواقع ورود و واکنش مستقیم رئیس جمهور ایران می توانست «دومینویی» از کنش و واکنش را بین الهام علی اف و ابراهیم رئیسی ایجاد کند که برآیند آن تصاعدی شدن سطح تنش و اختلاف بین تهران و باکو بود و می توانست اوضاع را به شدت متشنج و حتی خارج از کنترل کند.

در خصوص کریدور زنگزور نیز که یکی از موارد مهم اختلافی میان ایران و جمهوری آذربایجان به شمار می آید، به رغم برخی اظهارات شیطنت آمیز علی اف مبنی بر راه اندازی این کریدور، ایران به صراحت عدم مخالفت خود را با اجرای بند نهم موافقت نامه آتش بس قره باغ یعنی فراهم ساختن امکان ارتباطات حمل و نقل بین مناطق غربی جمهوری آذربایجان و جمهوری خودمختار نخجوان را اعلام کرده است.

غلبه همگرایی اقتصادی و منافع تجاری-ترانزیتی بر واگرایی سیاسی ایران و جمهوری آذربایجان منافع ترانزیتی دو کشور نیز شکلی در هم تنیده دارد. به عنوان مثال، بزرگراه سراسری آستارا-باکو که در سال ۱۳۹۶ توسط الهام علی اف افتتاح شد، مسیر اصلی تجارت و ترانزیت ایران با جمهوری آذربایجان است که بعد از باکو در ادامه مسیر در مجاورت غرب دریای خزر، به داغستان روسیه می رسد؛ بنابراین این مسیر ترانزیتی نقش مهمی در روند تجارت ایران با قفقاز شمالی، فدراسیون روسیه و اتحادیه اقتصادی اوراسیا دارد. در همین راستا، اتصال بزرگراه سراسری آستارا-باکو به آستارا^۱ و رشت^۲ قزوین در داخل ایران نیز مورد توجه مقامات دو کشور قرار گرفته است؛ از این رو مدیریت تنش و اختلاف در روابط ایران با جمهوری آذربایجان از منظر اقتصادی و تجاری، ملاحظاتی فراتر از ملاحظات دوجانبه تهران و باکو دارد و مسئله تنظیم و توسعه تجارت و بازرگانی ایران با گرجستان، روسیه و اتحادیه اقتصادی اوراسیا نیز از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است.

در همین راستا تکمیل مسیر ریلی رشت-آستارا که قرار است، با سرمایه گذاری روسیه صورت گیرد، حلقه مفقوده کریدور شمال-جنوب به شمار می آید و نقش مهمی در توسعه تعاملات تجاری ایران با کشورهای حوزه قفقاز و آذربایجان به عنوان مثال دارد. با توجه به حجم بسیار بالای حمل کالا از طریق قطارهای باری در مقایسه با کامیون های ترانزیتی، این مسیر می تواند ظرفیت های تجاری و اقتصادی ایران، جمهوری آذربایجان و روسیه را به صورت درخور توجهی افزایش دهد و با توجه به افتتاح مسیر ریلی رشت-قزوین در اسفند ۱۳۹۷، مسیر ریلی رشت-آستارا در حال حاضر تنها قطعه ریلی باقی مانده در مسیر شبکه سراسری ریل و راه آهن ایران-جمهوری آذربایجان-روسیه است.

مبادلات تجاری دو جانبه میان باکو و تهران از مسیر راه آهن مشترک در گذرگاه مرزی آستارا در نیمه نخست سال ۲۰۲۳ (۲۱ مارس تا ۲۲ سپتامبر با افزایش ۴۴ درصدی) همراه بوده است. با در نظر گرفتن صادرات بیش از ۹۸ هزار تن کالا از پایانه ریلی آستارا در نیمه نخست سال جاری اهمیت این پروژه آشکار می شود. علاوه بر این، تقریباً ۱۲۸ هزار تن کالای غیرنفتی از این نقطه مرزی ترانزیت می شود که نشان دهنده نقش محوری اتصال ریلی در تسهیل تجارت دوجانبه است.

هم چنین علاوه بر کریدور های ریلی و جاده ای، موضوعات فراوان تجاری دیگری وجود دارد که منافع ایران و جمهوری آذربایجان را به یکدیگر گره می زند. امضای قرارداد گازی سه جانبه ترکمنستان-ایران-جمهوری آذربایجان در حاشیه پانزدهمین اجلاس سران سازمان همکاری های اقتصادی (اگو) در عشق آباد ترکمنستان در هفتم آذر ۱۴۰۰ به امضای قربانقلی بردی محمداف، ابراهیم رئیسی و الهام علی اف، اجرای کامل سد و پروژه نیروگاه برق آبی خدا آفرین، افتتاح اخیر پل جاده ای بر فراز رودخانه مرزی آستاراچای با هدف افزایش ظرفیت حمل و نقل و ترانزیت، توسعه و تجهیز پایانه های مرزی و گمرکات دو کشور و نیز افزایش حجم توریسم پزشکی و مراجعه شهروندان جمهوری آذربایجان به مناطق شمال غربی ایران به ویژه شهرهای اردبیل و تبریز و توریسم مذهبی (سفر زیارتی شهروندان جمهوری آذربایجان به شهرهای زیارتی مشهد و قم و نیز نجف و کربلا با عبور زمینی از خاک ایران)، از جمله مواردی است که تهران و باکو را می تواند پشت میز مذاکرات به ویژه در چارچوب کمیسیون مشترک اقتصادی دو کشور قرار دهد.

کریدور استراتژیک ارس جایگزین دالان جعلی زنگزور

هم چنین ایران و جمهوری آذربایجان در اقدامی راهبردی به دنبال آغاز پروژه مشترک ایجاد کریدور ارس هستند که ظرفیت تغییر پویایی های ژئوپلیتیکی را در قفقاز جنوبی دارد. این ابتکار نوید بخش نه تنها موجب تقویت روابط اقتصادی می شود، بلکه تأثیر بالقوه ای بر موازنه ژئوپلیتیکی منطقه دارد.

توافق دو جانبه اخیر جمهوری آذربایجان و ایران برای آغاز پروژه مشترک ریلی ارس حاکی از رویکرد توسعه محوری در چشم انداز ژئوپلیتیکی قفقاز جنوبی است. این سرمایه گذاری راهبردی زیر ساختی، ظرفیت ایجاد ثبات در منطقه دارد و با دور زدن منطقه مناقشه برانگیز سیونیک در ارمنستان که باکو قصد بهره برداری از کریدور زنگزور را ابراز کرده، در راستای منافع اقتصادی تمامی کشورهای منطقه عمل می کند.

ایران و آذربایجان در اکتبر ۲۰۲۳ بر سر احداث خط راه آهن جدید و ساخت پل های ریلی برای اتصال منطقه اقتصادی زنگزور شرقی و جمهوری خودمختار نخجوان با عبور از خاک ایران به توافق رسیدند که نویددهنده تقویت همکاری اقتصادی و تجارت میان مناطق درگیر است. این پروژه مشترک میان باکو و تهران دارای پیامدهای گسترده تر و فراتر از مزایای اقتصادی و ارتباط منطقه ای است و نشان دهنده تلاش راهبردی ایران برای حفاظت از مرزهای خود با ارمنستان و جلوگیری از کنترل آذربایجان بر منطقه سیونیک با ابزار نظامی است. در این زمینه، ارتباط ریلی میان دو کشور نه تنها همکاری اقتصادی را تقویت می کند، بلکه با تأثیرگذاری بر پویایی قدرت و ملاحظات سرزمینی در قفقاز جنوبی، دارای اهمیت ژئوپلیتیکی است.

کریدور ارس به عنوان مسیر ترانزیتی حیاتی به کریدور آذربایجان-ایران-نخجوان تلقی می شود و ارتباط منطقه زنگزور شرقی در آذربایجان و نخجوان را از خاک ایران تسهیل می کند. این کریدور از آغ بند به جلفا می رسد و پلی به طول ۲۲۰ متر و عرض تقریبی ۲۵ متر دربر می گیرد و به عنوان جایگزین کریدور زنگزور مطرح شده است

کریدور ارس به عنوان مسیر ترانزیتی حیاتی به کریدور آذربایجان-ایران-نخجوان تلقی می شود و ارتباط منطقه زنگزور شرقی در آذربایجان و نخجوان را از خاک ایران تسهیل می کند. این کریدور از آغ بند به جلفا می رسد و پلی به طول ۲۲۰ متر و عرض تقریبی ۲۵ متر دربر می گیرد و به عنوان جایگزین کریدور زنگزور مطرح شده است. یکی از فواید طرح ابتکاری «ایران راه» یا «کریدور ارس» می تواند کمک به تحقق ارتقای ترانزیت تا ۱۵ میلیون تن در سال در افق ۲۰۳۰ باشد.

جمع بندی

با توجه به تحولات سیاسی و اقتصادی و ژئوپلیتیکی اخیر در مناسبات ایران و جمهوری آذربایجان به نظر می رسد این دو همسایه تصمیم گرفته اند فارغ از برخی تنش ها و تعارضات منطقه ای، منافع متقابل را در تعاملات دوجانبه مدنظر قرار دهند و به نظر می رسد جمهوری آذربایجان با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی خود تصمیم به کاهش تنش با ایران به عنوان یک قدرت منطقه ای گرفته است.

توافق دو طرف بر افتتاح کریدور ارس و هم چنین احداث پل های مرزی جدید میان دو کشور خود گواه دیگری از میل دو کشور به افزایش تعاملات اقتصادی و تجاری است و البته باید دید در آینده تا چه حد منافع اقتصادی همچنان بر تعارضات سیاسی این دو همسایه غالب خواهد آمد.