



کریدور شمال جنوب؛ تعهد ایران و روسیه برای همکاری‌های بلند مدت

«ایران و روسیه به پروژه کریدور حمل‌ونقل شمال-جنوب به‌عنوان یک تعهد بلندمدت نگاه می‌کنند، این پروژه بیش از آنکه بر اساس ملاحظات اقتصادی باشد، تحت تأثیر سیاست‌های ژئوپلیتیکی قرار دارد و دو کشور به‌دنبال بهره‌گیری از گزینه‌های جایگزین برای حفظ منافع خود در برابر تحریم‌های غرب هستند.»

به گزارش آران نیوز به نقل از ایرنا، «استفان هدلاند» مدیر تحقیقات مرکز مطالعات روسیه و اوراسیا در دانشگاه «اوپسالا» سوئد طی مطلبی در پایگاه تحلیلی «جی آی اس ریپورتس» می‌نویسد: ولادیمیر پوتین رئیس‌جمهور روسیه در ژانویه ۲۰۲۵ میزبان همتای ایرانی خود مسعود پزشکیان بود تا پیمان مشارکت جامع راهبردی میان دو کشور را به امضا برسانند. این نخستین معاهده دوجانبه میان دو کشور از سال ۲۰۰۱ تاکنون است.

این معاهده که برای مدت ۲۰ سال تنظیم شده است، شامل ۴۷ بند می‌شود و حوزه‌های مختلفی از جمله انرژی، امور مالی، مبارزه با تروریسم، مقابله با پول شویی و جرایم سازمان یافته را در بر می‌گیرد اما روابط آینده روسیه و ایران را می‌توان در چارچوبی متفاوت نیز بررسی کرد، چارچوبی که اهمیت ژئوپلیتیکی قفقاز جنوبی را منعکس می‌کند.

بن بست طولانی مدت بر سر منطقه قره باغ که یک منطقه ارمنی نشین در داخل خاک جمهوری آذربایجان محسوب می‌شود، سال‌ها موجب رکود ژئوپلیتیکی در منطقه شده بود. جنگ کوتاهی که جمهوری آذربایجان در سپتامبر ۲۰۲۳ به راه انداخت، تحولات عمده‌ای را به همراه داشت. با حمایت ترکیه، نیروهای آذربایجانی نه تنها ارتش ارمنستان، بلکه نیروهای حافظ صلح روسیه را که در اطراف قره باغ مستقر بودند، شکست دادند. این نتیجه موجب ایجاد یک عرصه کاملاً جدید در منطقه شد.

روابط آینده روسیه و ایران را می‌توان در چارچوبی متفاوت نیز بررسی کرد، چارچوبی که اهمیت ژئوپلیتیکی قفقاز جنوبی را منعکس می‌کند. یکی از پیامدهای این تغییر، تمرکز مجدد بر کریدور «زنگزور» بود. این مسیر ریلی که در دوران اتحاد جماهیر شوروی ساخته شده است، جمهوری آذربایجان را به «نخجوان»، منطقه‌ای جدا افتاده که میان ترکیه و ارمنستان قرار دارد متصل می‌کند. این مسیر نه تنها برای جمهوری آذربایجان اهمیت دارد، بلکه برای ترکیه نیز دارای ارزش راهبردی است، چراکه می‌تواند از آن برای دسترسی مستقیم به بازارهای آسیای مرکزی بدون نیاز به عبور از خاک ایران استفاده کند. با این حال، عبور این مسیر از بخش جنوبی ارمنستان، سوالات جدی درباره حاکمیت ملی این کشور ایجاد کرده است.

برای روسیه، که ضامن توافق آتش بس میان طرف‌های درگیر است، این وضعیت پریشانی‌های جدیدی را مطرح می‌کند. کرملین مایل است روابط خود را هم با ترکیه و هم با جمهوری آذربایجان حفظ کند، اما این مسئله با تلاش همزمان روسیه برای تقویت روابط با ایران در تضاد قرار دارد. اگرچه کریدور زنگزور تنها بخشی از این پازل است، اما روند گسترده‌تری را نشان می‌دهد که به ایجاد زیرساخت‌های جدید در مسیر شرق-غرب منجر می‌شود، به گونه‌ای که روسیه و ایران را از این مسیرها حذف می‌کند.

عامل اصلی این روند، طرح کمربند و جاده است که توسط «شی جین پینگ»، رئیس‌جمهور چین، در سال ۲۰۱۳ مطرح شد. هدف این پروژه در سطح منطقه‌ای، تسهیل جریان کالاهای چینی از طریق آسیای مرکزی و سپس ورود به بازارهای اروپایی است. در مراحل اولیه، روسیه قرار بود مسیر شمالی این طرح را در اختیار بگیرد و برای بهبود زیرساخت‌های خود سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌ای دریافت کند، اما جنگ اوکراین موجب حذف روسیه از این پروژه شد.

به جای آن، تمرکز اصلی بر مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی «ترانس کاسپین» قرار گرفت که از قزاقستان عبور می‌کند. این مسیر که به نام «کریدور میانه» نیز شناخته می‌شود، دریای خزر را از طریق بندر «آکتائو» در قزاقستان به باکو در جمهوری آذربایجان متصل کرده و سپس از گرجستان عبور کرده و به ترکیه می‌رسد. در دهه گذشته، حجم محموله‌های تجاری عبوری از این مسیر شش

برابر شده است. نقش فزاینده جمهوری آذربایجان به عنوان تولیدکننده نفت و گاز که از همین مسیر صادر می شود، بیش از پیش روسیه و ایران را از بازارهای پرسود حمل و نقل انرژی و کالاهای چینی به اروپا کنار گذاشته است.

کریدور حمل و نقل «شمال-جنوب» روسیه را از طریق ایران به هند متصل می کند. پیمان ایران و روسیه که در ژانویه در مسکو امضا شد، تلاش برای ایجاد طرح جایگزین زیرساخت های کلیدی حمل و نقل بود. این طرح که به کریدور حمل و نقل «شمال-جنوب» مشهور است، روسیه را از طریق ایران به هند متصل می کند. این پروژه مدت هاست در حال برنامه ریزی است و بخش اصلی آن را مسیرهای دریایی در دریای خزر و مسیرهای زمینی ریلی و جاده ای در قفقاز جنوبی تشکیل می دهند.

نخستین توافق در این زمینه در سال ۲۰۰۲ میان روسیه، ایران و هند امضا شد. در مقایسه با مسیر سنتی از طریق کانال سوئز، این مسیر برای تمامی طرف ها صرفه جویی قابل توجهی در هزینه های حمل و نقل فراهم می کند.

در این چارچوب، مهم ترین خبری که از توافق ایران و روسیه منتشر شد، تصمیم روسیه برای آغاز صادرات گاز طبیعی به ایران برای جبران بازارهای از دست رفته خود در اروپا بود. پوتین در کنفرانس مطبوعاتی مشترک پس از دیدار با پزشکین اعلام کرد که این صادرات در ابتدا با ۲ میلیارد مترمکعب در سال آغاز خواهد شد و در صورت رسیدن به ظرفیت کامل، به ۵۵ میلیارد مترمکعب افزایش خواهد یافت. با کنار گذاشته شدن خط لوله «نورد استریم» و توقف عبور گاز روسیه از خاک اوکراین، شرکت «گازپروم» با بحران جدی در بازارهای صادراتی مواجه شده است.

ایران و روسیه در راستای همکاری های انرژی، در جولای ۲۰۲۲ تفاهم نامه ای به ارزش ۴۰ میلیارد دلار امضا کردند که شامل توسعه میادین گازی کیش و پارس شمالی و چندین میدان نفتی دیگر در ایران بود. این قرارداد همچنین شامل مشارکت روسیه در تکمیل پروژه های تولید گاز طبیعی مایع و ساخت خطوط لوله صادرات گاز ایران بود.

ایران به عنوان واردکننده گاز از ترکمنستان، به روسیه نیز به عنوان تأمین کننده ای بالقوه نگاه می کند، زیرا تحریم های آمریکا مانع از جذب سرمایه گذاری خارجی و فناوری های مدرن برای توسعه بخش انرژی این کشور شده اند. زیرساخت های ایران که دیگر پاسخگوی تقاضای داخلی نیستند، منجر به قطعی های مکرر برق شده اند که صنایع و زندگی روزمره مردم را تحت تأثیر قرار داده است.

ایران نه تنها به دنبال تضمین کمک های کوتاه مدت روسیه برای احیای بخش انرژی خود است، بلکه در بلندمدت قصد دارد به عنوان یک هاب انرژی ظاهر شود و گاز روسیه را به کشورهای منطقه و فراتر از آن بفروشد. بخشی از این چشم انداز شامل همکاری تقویت شده ایران با ترکمنستان است تا راه های جدیدی برای صادرات ذخایر عظیم گازی این کشور ایجاد کند. ایران همچنین به دنبال همکاری با پاکستان برای ساخت یک خط لوله گاز به این کشور است.

ایران نه تنها به دنبال تضمین کمک های کوتاه مدت روسیه برای احیای بخش انرژی خود است، بلکه در بلندمدت قصد دارد به عنوان یک هاب انرژی ظاهر شود و گاز روسیه را به کشورهای منطقه و فراتر از آن بفروشد.

با وجود چالش ها، هر دو کشور همچنان به پروژه کریدور حمل و نقل شمال-جنوب به عنوان یک تعهد بلندمدت نگاه می کنند. این پروژه بیش از آنکه بر اساس ملاحظات اقتصادی باشد، تحت تأثیر سیاست های ژئوپلیتیکی قرار دارد. در این شرایط، هرچند بهترین گزینه ممکن برای ایران و روسیه حذف شده است، اما آن ها به دنبال بهره گیری از گزینه های جایگزین برای حفظ منافع خود در برابر تحریم های غرب هستند.

چالش اصلی برای تمامی طرف های شرکت کننده در پروژه کریدور شمال-جنوب، وابستگی فرصت

های بلندمدت به تحولات کوتاه مدت در سیاست پرتنش قفقاز جنوبی است. تحقق سناریویی که در آن کریدور شمال-جنوب به واقعیت تبدیل شود، به شدت به توانایی روسیه در بازپس گیری جایگاه خود به عنوان قدرت هژمونیک منطقه ای بستگی دارد.

اگر مسکو موفق به این مهم شود، نه تنها می تواند آذربایجان را متقاعد به مشارکت کند، بلکه قادر خواهد بود مسیرهای زمینی از ایران از طریق ارمنستان و گرجستان را ارتقا دهد و هند را با پیشنهاد دسترسی به دریای سیاه و سوسه کند. در حالی که این امر زمینه را برای تعهدات بلندمدت در پروژه کریدور شمال-جنوب فراهم می کند، تحقق آن کاملاً به توانایی روسیه در حفظ همکاری خود با گرجستان بستگی دارد.