

کریدور شمال و جنوب و تعاملات ایران و آذربایجان

حسین سلطانی^۱

علیرضا خسروی^۲

چکیده

در سال ۱۳۷۹ اجرای ایده کریدور شمال-جنوب که متشکل از سه بال شرقی (آسیای مرکزی)، میانه (دریاچه خزر) و غربی (قفقاز) از سمت دریاچه خزر بود توسط روسیه، هند و ایران کلید خورد و بال غربی کریدور مذکور تا سال ۱۳۹۹ که از خاک جمهوری آذربایجان به عنوان مسیر اصلی این طرح مطرح بود، تحت تأثیر مؤلفه‌های امنیتی قرار گرفت که مابین جمهوری آذربایجان و جمهوری اسلامی ایران پس از فروپاشی اتحادیه جماهیر شوروی شکل گرفت. پرسش اصلی مقاله پیش‌رو عبارت است از اینکه تنش بین جمهوری آذربایجان و جمهوری اسلامی ایران چه تأثیری بر بال غربی کریدور شمال-جنوب از سمت دریاچه خزر دارد؟ یافته‌های پژوهش از طریق چارچوب امنیت منطقه‌ای کپنهاگ، نظریه ژئواکونومیک و روش اسنادی و مطالعات کتابخانه‌ای، مؤید اثرگذاری مؤلفه‌های امنیتی (بحران قره باغ) و تنش‌های شکل‌گرفته در روابط دو کشور جمهوری آذربایجان و ایران بر پرهزینه شدن بال غربی کریدور شمال-جنوب، و هم‌زمان جایگزینی بال شرقی کریدور متأثر از جنگ روسیه-اوکراین است.

واژگان کلیدی:

تنش بین جمهوری آذربایجان-جمهوری اسلامی ایران، بحران قره باغ، جنگ روسیه-اوکراین، ژئواکونومیک، چارچوب امنیت منطقه‌ای کپنهاگ.

درجه مقاله: علمی- پژوهشی

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۱/۹/۲۰

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۱/۷/۲۵

Hosein.soltani@ut.ac.ir

۱. دانش آموخته کارشناسی ارشد روابط بین الملل، دانشگاه تهران، تهران، ایران

Ali.khosravi@ut.ac.ir

۲. استادیار گروه روابط بین الملل دانشگاه تهران، تهران، ایران

مقدمه

دالان، راهرو یا سرسرا معادل فارسی کلمه کریدور^۱ است و تاریخچه‌ی این مفهوم اقتصادی مربوط به دهه‌های گذشته نیست و مسیرهای تجاری ماوراء صحرا در سراسر وادی حمامات را می‌توان به ۴۰۰۰ سال قبل از میلاد نسبت داد و با وجود چنین تاریخچه‌ای، تعریف مشخصی برای آن وجود ندارد اما شکل تکامل‌یافته‌تری در ارتباط با مفهوم کریدور در دهه گذشته ایجاد شده است و امروزه کریدورهای اقتصادی؛ مراکز فعالیت‌هایی که دارای ارزش‌افزوده^۲ همراه با توسعه است را از طریق مسیرهای ارتباطی چندوجهی به یکدیگر متصل می‌کند. از این جهت کریدور شمال-جنوب که دارای سه بال شرقی از سمت آسیای مرکزی (۸۲۵۰ کیلومتر)، بال‌میانه از راه آبی دریاچه خزر (۷۵۰۰ کیلومتر) و بال غربی از سمت قفقاز (۷۲۰۰ کیلومتر) است، اهمیت افزوده دارد.

از ارزشمندی این کریدور می‌توان به اتصال دهندگی مناسب بین قاره آسیا و اروپا، افزایش بهره‌وری و دسترسی به بازارهای متنوع، تحکیم روابط بین ملت‌ها و دولت‌های منطقه و همچنین افزایش قدرت چانه‌زنی سیاسی و اقتصادی آن اشاره کرد که این امر برای کشوری همچون ایران دارای اهمیت فوق‌العاده‌ای است و این طرح طی قراردادی در سال ۱۳۷۹ در سن‌پترزبورگ به امضاء سه کشور روسیه، هند و ایران رسید و بال غربی این کریدور از سمت قفقاز به‌عنوان مسیر اصلی این طرح مطرح بود که بار و کالا از بندر بمبئی در غرب هندوستان با عبور از پهنه آبی عرب و عمان به بنادر چابهار و بندرعباس رسیده و با رد شدن از پهنه خاکی ایران به سمت شمال از سمت آستارا راهی خاک جمهوری آذربایجان و سپس با طی مسافتی از مسکو و سن‌پترزبورگ گذر کرده و از آنجا با عبور از مرزهای جنوب شرقی فنلاند به مقصد خود یعنی بندر هلسینکی می‌رسد.

حال با گذشت دو دهه، اجرای این طرح از سمت قفقاز دچار اختلال شده است که سلسله عواملی از جمله: تحریم‌های اقتصادی آمریکا، روابط نزدیک اقتصادی اسرائیل و جمهوری آذربایجان، مشکلات زیرساختی-سرمایه‌گذاری ایران و تنش بین جمهوری آذربایجان و جمهوری اسلامی ایران را می‌توان نام برد و تأکید اصلی در این پژوهش بر مورد پیشین است و نویسندگان تلاش دارند تا به این پرسش اصلی پرداخته شود: تنش بین جمهوری آذربایجان

۱ Corridor

۲ Value added

و جمهوری اسلامی ایران چه تأثیری بر بال غربی(قفقاز) کریدور شمال-جنوب از سمت دریاچه خزر دارد؟

سه دسته پیشینه پژوهش مدنظر گرفته شده است، دسته اول صرفاً به مباحث واگرایی روابط مابین دو کشور جمهوری آذربایجان و ایران اشاره دارد مثل پژوهش انارام ولی اف که عنوان مقاله خود را روابط ایران و جمهوری آذربایجان گذاشته است. دسته دوم در این تقسیم‌بندی صرفاً کریدور و مسائل ارتباطی با آن را مورد توجه قرار داده که می‌توان به‌عنوان «کریدور بین‌المللی شمال-جنوب، حمل‌ونقل و ادغام فرامنطقه‌ای؛ سناریوهای» نوشته ماندانا تیشه‌یار، الکساندر کاراویف اشاره کرد و دسته سوم پژوهش‌های مدنظر گرفته شده؛ هم به مسئله کریدور شمال-جنوب و هم به مفاهیم امنیتی و واگرایی در ارتباط با دو کشور مذکور، اشاره دارد مثل پژوهش احمد علیلی، بایراموف با عنوان «برنامه جامع اقدام مشترک، ترامپ، ایران و آذربایجان: چگونه در یک ژئوپلیتیک آشفته همسایه خوبی باشیم» و همچنین پژوهش خانم کولایی و آقای زرمهری که عنوان آن «همکاری سه‌جانبه ایران، آذربایجان و روسیه در کریدور شمال - جنوب و امنیت ملی ایران» نام دارد، در این دسته قرار گرفته است و دسته سوم به‌عنوان نزدیک‌ترین پژوهش به موضوع این مقاله مورد تأکید است هرچند این دو پژوهش به‌صورت پیامدشناسی نیست که پژوهش مذکور این موضوع را مدنظر گرفته است و پژوهش پیش‌رو بر اساس واقعیت اثبات خواهد کرد که نوشته‌های پیشین آینده‌نگری مناسبی نداشتند و به‌طور کلی نویسندگان در این پژوهش کاری متفاوت از نوشته‌های گذشته ارائه خواهند کرد. هدف اصلی در این پژوهش فهم اثرگذاری مؤلفه‌های امنیتی(تأکید بر بحران قره باغ) و تنش‌های شکل‌گرفته در روابط دو کشور جمهوری آذربایجان و جمهوری اسلامی ایران است تا آماج آن بر کریدور شمال-جنوب از سمت قفقاز ارزیابی شود فرضیه یا ادعای معطوف به پرسش اصلی این پژوهش این‌گونه است که تنش بین جمهوری آذربایجان و جمهوری اسلامی ایران ضمن پرهزینه شدن کریدور شمال-جنوب از سمت بال غربی دریاچه خزر، بال شرقی دریاچه خزر را جایگزین و فعال کرد. برای واریسی این ادعا با ایتنای بر چارچوب امنیت منطقه‌ای کپنهاگ و نظریه ژئواکونومیک از روش اسنادی و مطالعات کتابخانه‌ای استفاده شده است تا موضوع موردنظر در ارتباط با جایگزین و فعال شدن بال‌های کریدور شمال-جنوب را مورد واکاوی قرار دهیم.

چارچوب نظری:

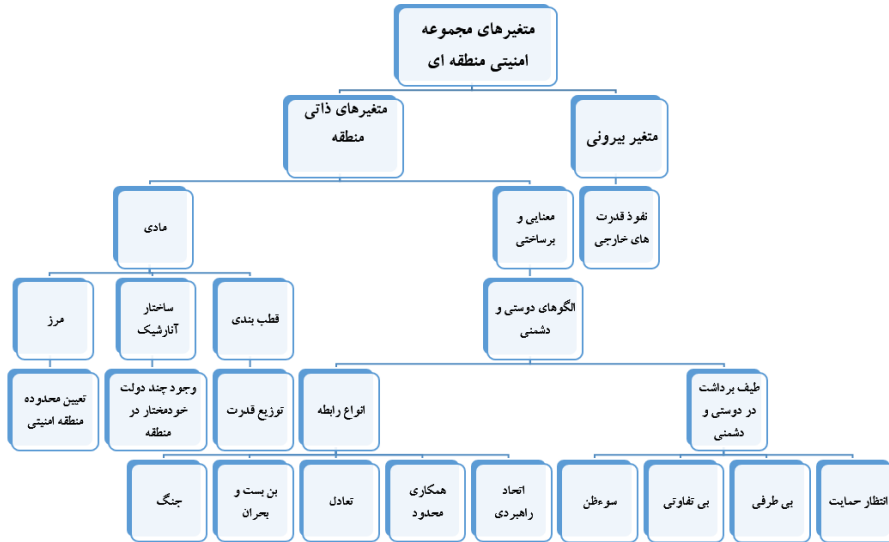
امنیت منطقه‌ای که از جمله مفاهیم محوری مکتب کپنهاگ و مورد تأکید باری بوزان و الی ویور را تشکیل می‌دهد، مجاورت و وابستگی متقابل امنیتی در خوشه‌های منطقه‌ای را بسیار حائز اهمیت می‌پندارد (دهشیری و دیگران، ۱۳۹۶: ۴۳). از نظر بوزان و ویور، از طریق فهم عملکرد واحدهای مجزا نمی‌توان امنیت آن‌ها را درک کرد و باید از طریق درک پویش‌های امنیت منطقه‌ای درکی وسیع‌تر از امنیت یافت (بوزان و ویور، ۱۳۸۸: ۵۳-۵۴)؛ چرا که به قدری مسائل امنیتی کشورها در هم تنیده است که نمی‌تواند جداگانه مورد تحلیل قرار بگیرد (همان، ۵۵-۵۴). بر اساس این نظریه، برای اینکه گروهی از دولت‌ها یا واحدها کیفیت مجموعه امنیتی منطقه‌ای داشته باشند، باید از نظر امنیتی تا آن اندازه وابستگی متقابل وجود داشته باشد که برای تبدیل آن‌ها به مجموعه‌ای متصل و درعین حال مجزای از مناطق امنیتی پیرامون کفایت کند (عبدالله خانی، ۱۳۸۳: ۲۷۹-۲۷۸). به نظر آن‌ها، مجموعه منطقه‌ای هر دو مؤلفه ملی و جهانی را در خود دارد؛ هم وابستگی متقابل امنیتی لحاظ شده است، هم از گستردگی بیش از حد گستره امنیت اجتناب شده است. در سطح منطقه‌ای امنیت جهانی و ملی بر یکدیگر تأثیر می‌گذارند و بسیاری از حوادث هم در آن رخ می‌دهد. امنیت واحدهای مجزا و فرایند مداخله قدرت‌های جهانی را تنها از طریق درک پویش‌های امنیت منطقه‌ای می‌توان فهمید (بوزان و ویور، ۱۳۸۸: ۵۹). در این دیدگاه، ساختار بنیادین یک مجموعه امنیتی چهار متغیر ذاتی و یک متغیر مکمل دارد. مرز که مجموعه امنیتی منطقه‌ای را از همسایگانش جدا می‌کند؛ ساختار آنارشیک بدین معنا که مجموعه امنیتی منطقه‌ای از دو یا چند واحد خودمختار تشکیل شده است. قطبش که حاکی از ساختار و توزیع مادی قدرت در نظریه مجموعه امنیتی منطقه‌ای است. ساخت اجتماعی که شامل الگوهای دوستی و دشمنی میان واحدهاست و موضوعاتی همچون مذهب، تاریخ، تمایلات قومی، فرهنگ و جغرافیا در شکل‌گیری آن تأثیرگذار است. دشمنی اشاره به روابطی میان واحدهاست که در آن سوءظن و ترس حاکم باشد و منظور از دوستی این است که در روابط میان دولت‌ها طیف وسیعی از دوستی واقعی تا انتظار حمایت و حفاظت را شامل می‌شود (کرمی و عزیز، ۱۳۹۲: ۱۳). به نقل از بوزان، ۱۳۸۸: ۲۱۵). بوزان از یک عامل دیگر نیز به نام نفوذ نام می‌برد که هرچند ذاتی یک مجموعه‌ی امنیتی منطقه‌ای نیست، اما می‌تواند پویش‌های درونی یک مجموعه را تحت تأثیر قرار دهد و حتی تغییراتی در آن ایجاد کند. بر پایه‌ی این نظریه، نفوذ زمانی اتفاق می‌افتد که قدرت‌های خارجی با دولت‌های تشکیل‌دهنده‌ی یک مجموعه‌ی امنیتی یک صف‌بندی امنیتی را تشکیل دهند. این امر به‌واسطه منطق توازن قوا که درون هر منطقه وجود دارد، تسهیل می‌شود. به نظر بوزان، شکل

استاندارد مجموعه‌ی امنیتی منطقه‌ای، الگویی از رقابت، توازن قوا و ائتلاف میان قدرت‌های اصلی منطقه است. باید به این الگو، تأثیرات نفوذ قدرت‌های خارجی را هم افزود.

با وجود این، از میان متغیرهای تشکیل‌دهنده یک مجموعه امنیتی منطقه‌ای که در موضوع مورد مطالعه این مقاله نیز قابل اقتباس و از نقش مرکزیت برخوردار است، الگوهای دوستی-دشمنی است که نه تنها بُعدی برساخته‌انگاری به نظریه بوزان می‌دهد و آن را از نظریات رئالیستی متفاوت می‌سازد بلکه نوع الگوهای روابط حاکم بر کشورهای عضو یک مجموعه امنیتی منطقه‌ای را تعیین می‌کند. مجموعه امنیتی بیان می‌دارد که توزیع قدرت به تنهایی برای برآورد الگوهای منازعه در منطقه یا حتی نظام کافی نیست، بلکه دوستی‌ها و تنفرهای تاریخی، مثل موضوعات خاصی که موجب منازعه و همکاری می‌شوند، در شکل‌گیری مجموعه فراگیری از ترس‌ها، تهدیدات و دوستی‌ها مؤثرند. بر این اساس متغیرهای مختلف بستر خاصی نظیر تاریخ، فرهنگ، مذهب و جغرافیا الگوهای دوستی و دشمنی را تحت تأثیر قرار می‌دهند (بوزان و ویور، ۱۳۸۸: ۱۶). بنابراین الگوهای دوستی-دشمنی در قالب‌های مادی و معنوی رده‌بندی می‌شود. در بخش مادی می‌توان به مسائلی همچون اختلافات مرزی، رقابت قدرت‌ها برای برتری جویی منطقه‌ای اشاره کرد. در بخش عوامل معنوی نیز می‌توان به هویت، منازعات قومی-مذهبی، وجود ایدئولوژی‌های معارض اشاره داشت (نورمحمدی و فصیحی، ۱۳۹۷: ۱۶۰).

مجموعه متغیرهای مورد اشاره در ساختار یک مجموعه امنیتی منطقه‌ای را به‌طور خلاصه می‌توان در دیاگرام شماره یک نشان داد که توجه به آن برای تبیین و تحلیل تنش‌های فی‌مابین جمهوری آذربایجان و جمهوری اسلامی ایران قابل استفاده است.

تصویر شماره ۱: دیاگرام مجموعه امنیتی منطقه‌ای



منبع: نگارندگان مقاله، با اقتباس از بوزان و ویور (۱۳۸۸)

علاوه بر نظریه فوق و به منظور فهم کربدور و تأثیر مفاهیم امنیتی بر این موضوع تا حدودی از نظریه ژئواکونومیک نیز در این مقاله بهره‌برداری شده است. ادوارد لوتواک آغازگر مفهومی به نام ژئواکونومیک پس از پایان نظام دوقطبی بود. ژئواکونومیک^۱ اصطلاحی است که هیچ‌گونه توافقی در ارتباط با تعریف آن وجود ندارد با این حال لوتواک و متفکران پس از آن مطالب روشنی در ارتباط با این مفهوم بکار می‌برند. ادوارد لوتواک متفکر برجسته ژئواکونومیک؛ در ارتباط با این نظریه و جهان پس از جنگ سرد معتقد است که روش‌های بازرگانی جایگزین روش ارتش شده است و همچنین ادغام تحلیل استراتژیک روابط اقتصادی و افزایش مبارزه قدرت در حوزه اقتصادی توسط ادوار لوتواک و نویسندگانی همچون: بلک

ویل^۱، جی هریس^۲، مارک مونوز^۳، ایان برمر^۴، کریستین هاربولوت^۵، پاسکال لورو^۶، پائولو ساوونا^۷ و بارتلت^۸ مورد تاکید و بررسی قرار گرفته شده است (Csurgai, 2017: 4).

بارتلت با سازماندهی مجدد مفهوم ژئواکونومیک، سیاست اقتصادی را در چارچوب ژئوپلیتیک تحلیل کرد و او رقابت نظامی سابق بین کشورها را در حوزه نظامی می‌دانست که اکنون (پس از جنگ سرد) در حوزه اقتصادی جایگزین شده است تا اهداف ژئوپلیتیکی محقق شود (Hussain, 2021: 3). ژئواکونومیک با فراتر رفتن از رئالیسم و لیبرالیسم (IR)^۹، بر ویژگی‌های ویژگی‌های جغرافیایی که بخش ذاتی سیاست‌گذاری خارجی است، تأکید و تمرکز می‌کند و کریدورهای استراتژیک نیاز کشورهایی که به منابع دیگران احتیاج دارند را در خود امتداد و حمل می‌کنند (Scholvin & Wigell, 2018: 5) به عبارتی در قرن بیست و یکم؛ دولت‌ها نیازی به کنترل مستقیم قلمرو ندارند بلکه باید تجارت و اتصال زیرساخت‌ها را گسترش دهند (Hussain, 2021: 10).

ژئواکونومیک پس از گذشت دو دهه از قرن جدید میلادی رویکرد تکامل‌یافته‌تری به خود گرفت و امروزه یکی از مؤلفه‌ها و اهرم‌های مهم ژئواکونومیک سرمایه‌گذاری است (Harris & Blackwil, 2016: 124) و همچنین دولت و اعمال آن به‌عنوان اهرم مهم دیگر مطرح است چرا که ابزارهای مالی و اقتصادی را برای دست‌یافتن به اهداف ژئوپلیتیکی به کار می‌برد (Harris & Blackwil, 2016: 124) و با این تفسیر مختصر و مناسب امروزه می‌توان نماد و نمود ژئواکونومیک را کریدور و یا به عبارتی دیگر کریدور را همان ژئواکونومیک دانست که در میانه ژئوپلیتیک، پول و سرمایه‌گذاری قرار گرفته است و تمثیل‌نویین از ژئواکونومیک به معنی کریدور نمود یافته است و مراکز فعالیت‌های توسعه‌ای و اقتصادی-صنعتی که همراه با ارزش افزوده است را از طریق مسیرهای ارتباطی ترکیبی و چندوجهی به یکدیگر متصل می‌کند.

۱ Robert D. Blackwill

۲ Jennifer M. Harris

۳ J. Mark Munoz

۴ Ian Bremmer

۵ Christian Harbulot

۶ Pascal Lorot

۷ Paolo Savona

۸ Bruce Bartlett

۹ International Relations

روابط بازیگران امنیتی ساز و کریدور شمال-جنوب

شوروی: ایران به‌عنوان کشوری کهن با گذراندن سالیان طولانی پس از فروپاشی شوروی شاهد شکل‌گیری کشوری با نام جمهوری آذربایجان بود که این پهنه خاکی در گذشته دور با نام آران (بخشی از خاک ایران) شناخته می‌شد و این امر زمینه مناسبی برای نویسندگان مختلف فراهم کرد تا روابط دو کشور را بررسی کنند و خوانندگان بسیاری را از اطلاعات مناسب خود آگاه سازند و در این جهت است که نویسندگان پژوهش مذکور با توجه به اطلاعات مناسب خوانندگان، به سلسله مفاهیم امنیتی‌شده قدیمی و جدید و همچنین بازیگران مطرح در آن را به‌صورت دقیق و مختصر، اشاره مفید خواهند کرد. سپس بحران قره باغ را که از سطح مفهوم امنیتی شدن گذر کرده و به سطح تنش رسیده (۱۳۹۹) است، در محور اصلی پژوهش قرار خواهند داد تا امنیتی شدن این موضوع و سرایت آن مفهوم امنیتی به بخش‌های دیگر را به‌صورت مفید بیان کنند.

با بررسی بخش نظامی-امنیتی دو کشور ایران و جمهوری آذربایجان، شکل‌گیری مفهوم امنیتی سازی از بُعد توجه باکو به حضور نظامی، اطلاعاتی و امنیتی آمریکا و اسرائیل در جمهوری آذربایجان یک مفهوم امنیتی ساز است که می‌تواند از سطح امنیتی شدن فراتر رفته و بروز تنش را به ارمغان بیاورد. همان‌طور که بحران قره باغ (در صفحات بعد به آن خواهیم پرداخت) در این بخش وارد سطح تنش‌زا شد (مهم‌ترین بازیگران امنیتی سازی منطقه‌ای: اسرائیل، ترکیه و پاکستان (۱۴۰۰) بازیگران بین‌المللی: آمریکا).

با بررسی بخش سیاسی، اختلاف قابل‌توجه در ساختار سیاسی دو کشور موجبات شکل‌گیری یک مفهوم امنیتی دیگر شده است؛ چرا که جمهوری آذربایجان با اکثریت شیعه خود را در معرض مفاهیم انقلابی و اسلامی از طرف ایران می‌داند و این امر از سوی مقامات جمهوری آذربایجان یک نوع تهدید و امنیتی شدن تعریف شده است و در مقابل ساختار سکولار جمهوری آذربایجان نیز برای جمهوری اسلامی ایران یک مفهوم امنیتی مهم است و همچنین جهت‌گیری جمهوری آذربایجان به سمت غرب در شکل‌دادن به مفاهیم امنیتی مابین دو کشور نیز مهم می‌باشد و مسئله عدم تعیین رژیم حقوقی دریاچه خزر، ارتباط مستقیم با حاکمیت کشورهای ایران و جمهوری آذربایجان دارد و اختلاف در این زمینه نیز نشانه‌های دیگر امنیتی‌شدن است که می‌تواند بروز درگیری در سطوح مختلف را ایجاد کند (مهم‌ترین بازیگران امنیتی‌سازی منطقه‌ای: ترکیه، بین‌المللی: اتحادیه اروپا و آمریکا).

در بخش اقتصادی، بررسی مسئله انتقال انرژی و خطوط لوله نشان می‌دهد که اخراج ایران از قرارداد قرن یک واگرایی منفی ایجاد کرده است و امنیتی‌شدن این مسئله برای جمهوری اسلامی ایران، نمود آن می‌باشد و ایجاد خطوط لوله جدید و دور زدن ایران می‌تواند واکنش منفی در قبال ترانزیت از مسیر جمهوری آذربایجان از طرف ایران ایجاد کند. مورد مهم بعدی که در بخش اقتصادی از اهمیت فراوان دارد، ایجاد محدودیت‌های ترانزیتی و دالان زنگه‌زور است، در سال ۱۳۹۹ در بحبوحه بحران قره باغ و تغییرات ژئوپلیتیکی از سمت جمهوری آذربایجان و دستگیری رانندگان کامیون‌دار ایرانی، شرایط برای ایجاد اختلال در روند ترانزیت ایران از سوی جمهوری آذربایجان فراهم شد. به عبارتی دیگر آذربایجان در بخش کوچکی حدود پنج کیلومتر از جاده بین‌المللی "کاپان-گوریس" ارمنستان در نزدیکی روستای مرزی "ووروتان" که از منطقه تحت کنترل جمهوری آذربایجان می‌گذرد، پست گمرکی ایجاد کرده و اقدام به اخذ عوارض گمرکی و حق ترانزیت از کامیون‌های حامل بار و خودروهای شخصی می‌کند و برای این ۵ کیلومتر هزینه‌ای ۱۲۰ دلار بر روی دست رانندگان کامیون‌دار ایرانی گذاشته و همچنین توقف شبانه‌روزی در خاک جمهوری آذربایجان، هزینه‌ای ۱۰۰ دلاری دیگر بر کامیون‌داران ایرانی تحمیل خواهد کرد و در ارتباط با دالان زنگه‌زور باید گفت که این طرح از ایده گوبل (سناتور آمریکایی) بوده است و بحران قره باغ در سال ۱۳۹۹ زمینه‌های ایجاد کریدور را فراهم کرده است. (مهم‌ترین بازیگران امنیتی‌سازی منطقه: ترکیه و اسرائیل، بین‌المللی: آمریکا)

در بخش اجتماعی نیز؛ پان‌ترکیسم، تضاد هویتی (تلاش جمهوری آذربایجان برای ایجاد تاریخی مجزا از ایران) و تضاد قومی (الگوی دوستی و دشمنی تالشی-آذری و تمایل تالش به ایران) را می‌توان طرح کرد و شاید بتوان بالاترین مفاهیمی که امکان تبدیل شدن آنی آن‌ها به بحران مابین دو کشور شود، همین بخش دانست که همواره نشانه‌های آن وجود داشته است (مهم‌ترین بازیگران امنیتی‌سازی منطقه‌ای: ترکیه، اسرائیل، بین‌المللی: آمریکا) و در ارتباط با بخش زیست‌محیط نیز باید گفت: از آنجایی که ارزش حیاتی مانند تمامیت ارضی، حاکمیت ملی و حقوق بنیادین شهروندان مورد تجاوز آشکار قرار نگرفته، نمی‌توان از تهدید امنیت ملی و مفهوم امنیتی‌سازی سخن گفت.

بحران قره باغ: سال ۱۸۰۴ م. امپراتوری روسیه قره باغ را تحت تصرف خود درآورد و از دوره‌ی فروپاشی این امپراتوری و شکل‌گیری اتحادیه جماهیر شوروی و تسلط کامل بر

سرزمین‌های غربی دریاچه خزر، مسائل قومی در ارتباط با منطقه قره باغ تضاد شدیدی به خود گرفت اما با شکل‌گیری اتحادیه جماهیر شوروی از شدت این مسئله کاسته شد (هرچند بحران در این دوره حل نشده باقی ماند) و در دوره‌ای این منطقه تحت اداره ارمنستان درآمد (1920-1924) و اما پس از اندک زمانی با دستور استالین این منطقه به‌عنوان بخشی تحت نظر آذربایجان درآمد (برای جلب رضایت ترکیه). بحران قره باغ مثل آتش زیر خاکستری است که هرچند وقت یک‌بار شعله‌ور می‌شود و اجرای اصلاحات گورباچف و افزایش مشارکت سیاسی مردم در اتحادیه جماهیر شوروی موجبات افزایش درگیری‌ها بر سر این منطقه شد. تا اینکه در سال ۱۳۶۷ مناقشه قره باغ به‌عنوان طولانی‌ترین بحران حل نشده در اتحادیه جماهیر شوروی سابق نام گرفت که به اواسط دوران گورباچف باز می‌گردد: (De Wall, 20221: 1).

باز پس گرفتن قره باغ از آذربایجان انگیزه تهاجمی ارمنستان در آن سال‌ها بود که توانست جنگ اول قره باغ را پیروز شود و آن را تحت اداره خود درآورد و نتیجه این جنگ آواره شدن یک میلیون نفر بود و جمهوری آذربایجان بخشی از خاکی که تحت اداره خودش بود را از دست داد. گروه مینسک رهبری مذاکرات آتش بس مابین جمهوری آذربایجان و ارمنستان را در سال ۱۳۷۳ عهده‌دار شد و قره باغ و مناطق اطراف آن تحت کنترل ارمنستان قرار گرفت (عسگرخانی، محمدی، مکرمی‌پور و ویسی، ۱۴۰۰: ۱۶۱) و در همان دوران جنگ، ایران جهت کمک‌رسانی به مردم جمهوری آذربایجان، ایجاد اردوگاه را در دستور کار خود قرار داد، اردوگاه ایمیشلی هلال احمر (آبان ۱۳۷۲) و اردوگاهی در صابرآباد (خرداد ۱۳۷۳) از جمله اقدامات ایران گذشته از انجام میانجیگری است (شهیدی و کروچ، ۱۳۹۸: ۸۳-۸۲).

در روابط بین‌الملل احترام به‌عنوان کلیدواژه مهم در رابطه میان کشورها است و احترام یک‌جانبه ایران توسط جمهوری آذربایجان پاسخ متقابل داده نشد و این جمهوری روابط خود را به‌صورت تیره در مقابل جمهوری اسلامی ایران پیش برد و پیگیری آذربایجان بزرگ (اتحاد آذربایجان شمال و جنوب)، حضور نظامی اسرائیل و ایالات متحده آمریکا، ایجاد سفارت‌خانه رژیم صهیونیستی در باکو از جمله این موارد است و این عوامل موجبات پیش‌زمینه امنیتی‌سازی در روابط دو کشور شد و ایران با توجه به این شرایط، بازنگری در روابط خود با ارمنستان را انجام داد که این امر مفهوم امنیتی‌شدن را در روابط دو کشور تشدید کرد. با این حال پس از گذشت سالیان ایران، همواره در مقابل جمهوری آذربایجان مماشات زیادی به خرج داده است. بعد از یک دوره خودداری از جنگ، درگیری ۴ روزه در اردیبهشت ۱۳۹۶ مابین دو کشور جمهوری آذربایجان و ارمنستان رخ می‌دهد که به‌صورت یک‌طرفه از سوی

جمهوری آذربایجان پایان یافت. از این تاریخ تا ماه مهر ۱۳۹۹ وضعیت در این دوره نه صلح و نه جنگ شناخته شد (عسگرخانی، محمدی، مکرمی پور و ویسی، ۱۴۰۰: ۱۶۱).

اکتشاف، استخراج، انتقال و فروش نفت و گاز برای جمهوری آذربایجان موجبات بهبود مناسب وضعیت اقتصادی این کشور شد و این کشور با پشتیبانی ترکیه توانست محدودیت‌هایی برای کشور ارمنستان ایجاد کند و این امر موجبات سنگین شدن کفه ترازو برای جمهوری آذربایجان در جنگ اصلی دوم قره باغ شد. تغییرات ژئوپلیتیکی از نتایج جنگ اصلی دوم قره باغ بود که برخی از این تغییرات به صورت قطعی به نفع جمهوری آذربایجان رخ داد و برخی از این تغییرات نه به صورت قطعی اما به نفع جمهوری آذربایجان و به ضرر کشور ارمنستان شد و تحت این شرایط ایجاد کریدور زنگه‌زور فراهم شده است که ایجاد این کریدور به نفع جمهوری آذربایجان و به ضرر ایران محسوب می‌شود و این امر باعث از دست دادن ترانزیت مناسب برای ایران از منطقه بسیار مهم قفقاز خواهد شد و تضعیف هرچه بیشتر اتصالات را فراهم می‌کند (امیری و کاظمی، ۱۴۰۰: ۴۸-۴۷).

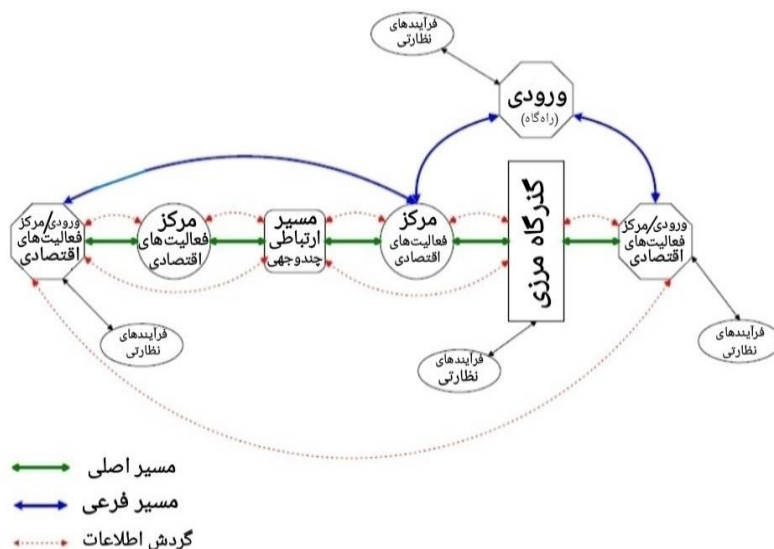
جنگ اصلی دوم قره باغ و تغییرات ژئوپلیتیکی و تصرف جاده‌های گوریس-قاپان و همچنین ایجاد عوارض عبور سنگین از سوی جمهوری آذربایجان علیه کامیون‌داران ایرانی شرایطی بود که از دل بحران قره باغ تنش مابین جمهوری آذربایجان و جمهوری اسلامی ایران شکل داد و این تنش از بخشی به بخش دیگر در روابط دو کشور تسری پیدا کرد و همکاری نزدیک اسرائیل و جمهوری آذربایجان در این جنگ و همکاری ترکیه با جمهوری آذربایجان در جهت ایجاد شرایط حضور تروریست‌ها در مرز ایران و تشدید مسائل قومیتی مابین دو کشور و برگزاری رزمایش سه‌جانبه (آذربایجان، ترکیه و پاکستان) و دوجانبه در نزدیکی مرزهای کشور ایران موجبات این امر را فراهم کرد که ایران از وضع به وجود آمده به صورت فزاینده نگرانی زیادی پیدا کند و درصدد جلوگیری از این اتفاقات، واکنش نشان دهد و در این راستا زمینه برای اقداماتی از سوی جمهوری اسلامی ایران فراهم و اجرا شد، از جمله؛ برگزاری رزمایش در حاشیه رودخانه ارس توسط لشکر ۳۱ عاشورای نیروی زمینی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، رزمایش تیپ ۲۵ پهپادی ارتش، رزمایش تیپ ۲۱۶ و ۳۱۶ زرهی نیروی زمینی ارتش، تیپ ۱۱ توپخانه‌ای و گروه مهندسی ۴۳۳ پشتیبانی بالگردهای هوانیروز در نزدیکی مرزهای ارمنستان و جمهوری آذربایجان برگزار شد.

همه مسائل مطرح‌شده گذار از سطح امنیتی شدن مسئله بحران قره باغ به سطح تنش را ایجاد کرد (مهم‌ترین بازیگران امنیتی‌سازی: جمهوری آذربایجان، ترکیه و اسرائیل) و بعد از

این تنش، جمهوری آذربایجان محدودیت‌های گسترده‌ای در زمینه ترانزیت و کریدور شمال-جنوب علیه جمهوری اسلامی ایران اعمال و پیگیری کرد از جمله؛ توقف اجرای خط آهن رشت-آستارا و ایجاد وضعیت دوزبلاق یا همان مجوز عبور (در بخش نتیجه‌گیری بدان اشاره خواهیم کرد). و تحت این شرایط کریدور شمال-جنوب از سمت بال غربی (قفقاز) با اختلال روبه‌رو شد که با توجه به یک‌طرفه بودن این بال پرهزینه شدن انتقال یکی از ویژگی‌های اصلی این طرح از سمت قفقاز شد.

تعریف کریدور و کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب^۱: دفتر نماینده عالی سازمان ملل در طی گزارشی مناسب کریدور را فراتر از یک اتصال حمل و نقل ساده می‌داند که پیوند صنایع مختلف در طول مسیر را محقق می‌کند (Ohrlls, 2019: 13) و بانک جهانی در تعریفی از مفهوم کریدور آن را شامل چند مسیر حمل و نقل می‌داند که مراکز فعالیت‌های اقتصادی را به هم متصل می‌کند (Hope & Cox, 2015:2).

تصویر شماره ۲: کریدور



منبع: (Hope & Cox, 2015: 2)

¹ . International North-South Transport Corridor (INSTC)

کریدور شمال-جنوب یک دهلیز چندوجهی حمل و نقل است که از سه بال شرقی (آسیای مرکزی)، بال میانه (دریاچه خزر) و یال غربی (قفقاز) از سمت دریاچه خزر متشکل شده است (توافق‌نامه آن در بیست و دوم شهریور ۱۳۷۹ در سن پترزبورگ مابین روسیه، هند و ایران به امضاء رسید) تا مراکز صنعتی-اقتصادی با ارزش افزوده بالا را به یکدیگر متصل کند. برای کریدور شمال-جنوب می‌توان اهمیت‌ها (جایگزینی مناسب برای مسیرهای سنتی، اتصال دهنده ایمن آسیا و اروپا و کوتاهی مسیر)، اهداف (افزایش حجم انتقال بار و کالا، قابلیت اتصال و تقاطع پیدا کردن با سایر کریدورها و امنیت سفر)، ویژگی‌ها و مزایا (افزایش سرعت انتقال و چندوجهی بودن حمل و نقل)، برنامه و سیاست‌ها (یکسان‌سازی در ارتباط با اسناد، قوانین و تشریفات و همچنین گسترش این طرح) برشمرد که مهم‌ترین نکته این کریدور را می‌توان؛ اتصال قطب‌های تجاری خارجی به یکدیگر دانست.

اعضاء مؤسس ITC: هند، ایران و روسیه. سایر اعضاء ITC: جمهوری آذربایجان، قزاقستان، ارمنستان، سوریه، بلاروس، عمان و تاجیکستان (Davtyan, 2018: 4). (توجه؛ دو بازیگران در سال ۱۴۰۱ فعال شدند).

مختصات کریدور شمال-جنوب (بال غربی): بندر بمبئی (۱۸°۵۸'۳۰" شمالی ۷۲°۴۹'۳۳") به‌عنوان مبدأ اصلی کریدور مذکور است که از طریق کشتی، بار و کالا به بندر چابهار یا بندرعباس (۲۷,۱۸۸۳° شمالی ۵۶,۲۷۶۶° شرقی) ارسال می‌شود و از پهنه خاکی ایران امکان دسترسی به شرق، شمال و غرب ایران فراهم است و با توجه به اصلی بودن مسیر بال غربی (تا سال ۱۳۹۹) از طریق مرز آستارا (مرز ایران و جمهوری آذربایجان) عبور می‌کند و از طریق ارتباط چندوجهی از مرز زمینی جمهوری داغستان و جمهوری آذربایجان گذر نموده و سپس با طی مسیری از طریق ولگوگراد به سمت چخوف می‌رود و از آنجا سپس از عبور از مسکو (پایتخت روسیه) و سن پترزبورگ وارد فنلاند شده و به مقصد اصلی خود یعنی بندر هلسینکی می‌رسد.

تصویر شماره ۳: مسیر بال غربی کریدور شمال-جنوب از سمت دریاچه خزر



منبع: نگارندگان مقاله

جنگ فراکریدوری روسیه و اوکراین

در ۵ اسفند ۱۴۰۰ جنگی مابین روسیه و اوکراین شکل گرفت که آغازگر آن کلیدواژه «عملیات نظامی ویژه» بود که توسط ولادیمیر پوتین (رئیس‌جمهور روسیه) در ساعات اولیه روز پنج‌شنبه بیان شد و حملات ابتدا به تأسیسات نظامی اوکراین توسط نیروهای هوایی روسیه شروع شد و سپس نیروهای زمینی روسیه به کشور اوکراین حمله کردند. با گذشت زمان و انتقال هزاران نیروی نظامی و ادوات جنگی با هدف "نازی‌زدایی" به یک عملیات گسترده و تمام عیار تبدیل شد (Mudrov, 2022: 1) و این که چه عواملی موجبات حمله به اوکراین را برای روسیه شکل داده است، اجماع نظری وجود ندارد اما می‌توان مجموعه عوامل

مهم را بدین گونه بیان کرد: نسل‌کشی شهروندان طرفدار روسیه توسط ارتش اوکراین، کنترل کشور اوکراین توسط غربی‌ها، احتمال دستیابی به سلاح اتمی و نزدیکی در جهت پیوستن به ناتو (Ozili, 2022: 2) و شاید مورد پیشین انگیزه اصلی باشد.

آمریکا، اتحادیه اروپا و دیگر هم‌پیمانان آن‌ها پس از حمله روسیه به اوکراین، سلسله تحریم‌های اقتصادی را علیه روسیه ایجاد کردند (Pestova, Mikhail, & Ongena, 2022:2) از جمله می‌توان به تحریم‌های بانکی: همچون بانک توسعه و امور اقتصادی خارجی (VEB) و بانک (PSB)، تحریم علیه گاز و نفت، تحریم‌های شرکتی (خصوصی و دولتی)، تحریم‌های پولی-مالی، تحریم شخصیت‌های مهم همچون پوتین و موارد بسیاری از این دست اشاره کرد. تحریم‌های اعمال شده بر روسیه به صورت هفتگی و یا روزآمد افزوده می‌شود و این تحریم‌ها به مرور زمان نشانه‌های منفی خود را بر اقتصاد روسیه نشان خواهد داد.

امروزه تحریم به‌عنوان یکی از ابزارهای مهم ملی و بین‌المللی مطرح شده و به صورت گسترده مورد استفاده قرار گرفته است. تحریم‌های اقتصادی را می‌توان در ارتباط با زمینه تروریسم و پیام‌رسانی به آن و حل و فصل درگیری‌های مسلحانه و همچنین در زمینه جنگ بکار برد و تحریم‌های اعمال شده علیه روسیه پس از اسفند ۱۴۰۰، در جهت توقف جنگ و تغییر رفتار تهاجمی کاخ کرملین ایجاد شده است (Germani, Marz, Clarinval & Biller-Andorno, 2022: 1) تحریم‌های ایجاد شده توسط غرب پس از جنگ، فدراسیون روسیه را به جایگاه یکم در میان کشورهای تحریم شده ارتقا داده است. درگیری‌های نظامی-امنیتی فدراسیون روسیه و اوکراین و همچنین تحریم‌های ایجاد شده در این زمینه علیه کشور روسیه، بر ابتکارات روسیه در زمینه اقتصادی تأثیرات مستقیمی برجای گذاشته است.

فدراسیون روسیه به‌عنوان بزرگ‌ترین منبع صادرکننده نفت و گاز طبیعی در جهان است و تأمین‌کننده اصلی این مواد فسیلی برای اتحادیه اروپا بشمار می‌آید (Mbah & Wasum, 2022: 149) و تحریم‌های غرب علیه روسیه موجبات ایجاد تغییر در نگرش این کشور در زمینه مقاصد صادراتی منابع طبیعی همچون نفت و گاز شده است. آمارهای جدید از گمرک چین نشان می‌دهد که این کشور در اردیبهشت ۱۴۰۱ حدود هشت میلیون چهارصد و بیست هزار تن نفت خام، معادل روزانه نزدیک به دو میلیون بشکه، از روسیه خریداری کرده که ۵۵٪ بیشتر از ماه مشابه پارسال است و براساس گزارش گمرک چین ارزش نفت وارداتی از روسیه در ماه مه تقریباً ۵/۷ میلیارد دلار بوده است و بدین ترتیب روسیه برای نخستین بار طی نوزده ماه گذشته به بزرگ‌ترین تأمین‌کننده نفت چین تبدیل شده است (BBC NEWS, 2022).

از طرفی دیگر زمان حمله روسیه به اوکراین خرید نفت خام کشور روسیه توسط هند دو برابر شده و خبرگزاری رویترز گزارش داده است که پس از ۵ اسفند ۱۴۰۰ دستکم ۴۰ میلیون بشکه نفت توسط هند از روسیه سفارش داده شده است و این میزان سفارش در مقایسه با واردات کل نفت هند از روسیه که ۱۶ میلیون بشکه در سال گذشته بود، تقریباً دو برابر شده است (Reuters, 2022).

توجه روسیه به فروش محصولات خود در بازارهای جایگزین پس از جنگ اوکراین قابل توجه است و در این راستا روسیه با توافقات دوجانبه با کشورهای چین، هند، ایران و سایر کشورها مبادلات انرژی را با پول ملی مورد توجه قرار داده است و تلاش روسیه برای مسیر کریدوری شدن در منطقه اوراسیا پس از تحریم‌های غرب، با پیگیری جدی رو به رو شده است و در این جهت کریدور شمال-جنوب از اولویت‌های اساسی این کشور قرار گرفت. توسعه کریدور شمال-جنوب به‌عنوان وسیله‌ای برای ترویج یکپارچگی اقتصادی با در نظر گرفتن منافع و نفوذ اقتصادی فدراسیون روسیه، در نظر گرفته شده است (Ramanand, 2022: 12). اگرچه روسیه در حال حاضر نقش کلیدی در رقابت بین قدرت‌های بزرگ در منطقه هند و اقیانوس آرام ندارد اما این کشور می‌تواند در آینده به یک بازیگر اصلی در فضای جغرافیایی مورد نظر تبدیل شود. به عبارتی؛ روسیه می‌تواند دسترسی دریایی به اقیانوس هند را به دست آورد و در درازمدت توان خود را در منطقه هند-اقیانوسیه به همراه چین و هند گسترش دهد. علاوه بر این، علیرغم عمیق‌تر شدن روابط مسکو و پکن، هند یک شریک استراتژیک و قابل اعتماد برای روسیه باقی می‌ماند و در سطح دیپلماتیک، روسیه از موضع چین در منطقه هند و اقیانوس آرام حمایت می‌کند و آشکارا با بلوک‌های دفاعی QUAD37 (ایالات متحده، هند، استرالیا و ژاپن) مخالف است که در بیانیه مشترک با چین منعکس شده است و همچنین باید توجه کرد که مسکو پذیرای پیشنهاد هند برای نقش فعال‌تر روسیه در منطقه اقیانوس آرام است، کشور هند و روسیه کریدور شمال-جنوب را به‌عنوان ترانزیت چندوجهی که هند را به اروپا از طریق ایران و آسیای مرکزی و همچنین روسیه متصل می‌کند، رواج می‌دهند و این امر از علاقه به ایجاد جایگزینی برای اتصال جاده ابریشم زمینی چین در آسیای جنوبی-مرکزی بود و به عبارتی یک ژئواکونومیک مشترک مابین دهلی‌نو و مسکو است (Saran, 2022: 14). شاید بتوان با این دید به مسئله نگاه کرد که نگاه روسیه به هند در اقیانوسیه و همچنین نگاه هند به روسیه در آسیای مرکزی، نشان از نیاز متقابل است و تحت تأثیر این تحولات و همچنین رفع فشار تحریم‌ها، فدراسیون روسیه

توجه خود را در جهت فعال کردن کریدور شمال-جنوب به صورت دقیق دنبال کرد و با توجه به تنش جمهوری آذربایجان و جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۹۹ و تأثیر آن بر اختلال بال غربی (قفقاز) کریدور مذکور، جنگ روسیه و اوکراین به عنوان یک متغیر مداخله‌گر در جهت تأثیرگذاری بر متغیر وابسته یعنی همان بال‌های کریدور شمال-جنوب موجبات ظهور بازیگران جدید و فعال شد که با تأکید بر این بازیگران بال جایگزین به عنوان مسیر اصلی به وجود آمد.

بازیگران فعال جدید کریدور شمال-جنوب

ترکمنستان: شکل‌گیری فرایند ادغام اقتصادهای منطقه‌ای در سیستم اقتصاد جهانی شرایط را برای افزایش مشارکت هرچه بیشتر کشورهای آسیای مرکزی در توزیع نیروی کار فراهم کرده است و بر این اساس زمینه رشد تجارت متقابل این کشورها با شرکای تجاری اصلی شد و کریدور شمال-جنوب به عنوان یکی از رویدادهای مهم حمل و نقل بین‌المللی اوراسیا در این راستا اهمیت دوچندان دارد (Kasianov, 2022: 24). وجود منابع عظیم گاز و نفت طبیعی از دلایل اصلی اهمیت ژئواکونومیک آسیای مرکزی است (Kumar, 2015: 128). افزون بر این موضوع وجود گسترده زیرساخت‌های (صنعتی) حمل و نقل از میراث مهم حکومت شوروی برای آسیای مرکزی بود که تمام این زیرساخت‌ها به سمت روسیه جهت داشت. با وجود این، از لحاظ تاریخی یکی از مهم‌ترین ضعف‌های این منطقه در ارتباط با جنوب آسیای مرکزی بود. تکمیل پروژه "تنی" به سمت "مشهد" یکی از تحولات مهم در بهبود وضعیت حمل و نقل به حساب می‌آید که گسترش ریلی مابین ایران و ترکمنستان را در سال ۱۳۷۶ تحقق بخشید. با توجه به بهبود فضای خوش‌بینانه در روابط ایران و ترکمنستان، این زمینه موجبات احیاء طرح‌های حمل و نقلی شد که از سال ۱۳۹۵ به صورت غیرفعال بود (Wastnidge, 2017: 2017: 5) و کریدور شمال-جنوب از این موضوع استثنا نبود.

پس از فروپاشی شوروی و اکتشافات گسترده؛ کشور ترکمنستان رتبه چهارم ذخایر گازی جهان را به خود اختصاص داد، هرچند این کشور پس از ۳۰ سال همچنان مستبدترین کشور جدا شده از اتحادیه جماهیر شوروی است و طی سالیان طولانی سیاست درهای بسته در این کشور توسط قربانقلی بردی محمداف اعمال می‌شد اما به تازگی تغییراتی را در سیاست‌های خود انجام داده است و شاید بتوان مهم‌ترین تأثیر ترکمنستان بر فعال شدن بال شرقی

کریدور شمال-جنوب را، تقویت اجرای سیاست‌های درهای باز توسط سردار بردی محمداف و جانشین قربانقلی بردی محمداف بیان کرد و اجرای این سیاست در گسترش دوسویه و چندسویه روابط جمهوری اسلامی ایران، ترکمنستان و قزاقستان تأثیر بسیاری داشته است و نکته مهم این است که ارتباط قزاقستان و کریدور شمال-جنوب از سمت پهنه خاکی آسیای مرکزی به ترکمنستان و اعمال سیاست‌های درهای باز این کشور وابستگی زیادی دارد (Sahakyan, 2020: 8) و در برنامه ملی توسعه اجتماعی و اقتصادی ترکمنستان اهداف استراتژیک منعکس شده است (۲۰۳۰-۲۰۱۱) که یکی از موارد ذکر شده اجرای پروژه‌های مرتبط با کریدور حمل و نقل شمال-جنوب است که جریان بار را فراهم می‌کند (Dmitrieva & Niyazliev, 2020: 65). هرچند بازه زمانی اجرای این مسئله از سال ۱۳۸۹-۱۳۹۳ بوده است اما این مسئله در آن سال‌ها به خوبی پیش رفت تا با روی کار آمدن سردار بردی محمداف اجرای کامل این مسئله به سال بعد موکول شود که همراه با موفقیت بوده است. به طور کلی تا زمانی که قربانقلی بردی محمداف رهبر ترکمنستان بود و سیاست درهای بسته در این کشور اعمال می‌شد، این کشور از دلایل اهمیت یافتن و همچنین مسیر اصلی بودن بال غربی (قفقاز) برای کریدور شمال-جنوب محسوب می‌شد اما تنش مابین جمهوری آذربایجان و جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۹۹ و روی کار آمدن رهبری به نام سردار بردی محمداف (اعمال سیاست درهای باز اقتصادی و فعال شدن خط آهن قزاقستان-ترکمنستان-ایران) موجب تحولاتی در این مسیر شد. اوج این تحول در سفر سردار بردی محمداف به ایران در تاریخ ۲۵ دی ۱۴۰۰ بوده است و اولویت‌های مسائل اقتصادی در راستای کار دو کشور ایران و ترکمنستان مورد توجه فراوان قرار گرفته است که در ماه بعد از این سفر نمود پیدا کرد.

قزاقستان: قزاقستان بزرگترین کشوری محسوب می‌شود که محصور در خشکی است و دسترسی به آب‌های آزاد را ندارد و مساحت ۸/۲ کیلومتر مربعی این کشور آن را در جایگاه نهمین کشور بزرگ جهان قرار داده است (Pradhan, 2022: 2). کشور قزاقستان دارای اهمیت استراتژیک بالا است و این امر نه تنها ناشی از داشتن انرژی گسترده همچون نفت است، بلکه برای موقعیت مهم ژئوپلیتیکی آن در قلب قاره آسیا و اهمیت زیاد موقعیت ژئواستراتژیک^۱ آن است. سیاست خارجی فعال و چندجانبه‌گرا از ویژگی‌های اصلی این کشور است و این امر

سهام بسزایی در شکل‌گیری و اجرای مسائل مهم دستورکار جهانی و منطقه‌ای در ارتباط با حوزه امنیت، توسعه و همکاری دارد. همچنین این کشور به‌عنوان یک شریک مهم در ارتباط با امور و مسائل فزاینده‌ی جهانی و منطقه‌ای است که به‌عنوان یک کشور صلح‌آمیز و باز، خود را معرفی و تثبیت نموده است (Assel, 2022: 65). ثبات و وجود زیرساخت از مهم‌ترین مؤلفه‌های کشور قزاقستان برای گسترش تجارت و ترانزیت با دیگر کشورها است و یکی از چشم‌اندازهای مهم هند و روسیه در ارتباط با یکدیگر در زمینه همکاری با کشورهای آسیای مرکزی، از جمله قزاقستان است که ایران نیز به‌عنوان دروازه و پل ارتباطی مابین این کشورها نقش مکملی دارد (Wastnidge, 2017: 4).

یکی از اهداف مهم ارائه شده توسط مقامات قزاقستان افزایش میزان تجارت از طریق ترانزیت به ۱۰۷ میلیون کانتینر در سال ۱۳۹۹ بود و این میزان از سال ۱۳۹۳ به ۳۵ برابر گسترش یافته است (Tekir, 2022: 66) و هدف از ایجاد کریدور شمال-جنوب از پهنه خاکی کشور قزاقستان توسط مقامات قزاقستان ایجاد تغییر در اعداد و ارقام مطرح شده است. کشور قزاقستان و جمهوری آذربایجان دارای روابط بسیار گسترده‌ای با یکدیگر هستند ولی این امر باعث نشده که قزاقستان از مزیت کریدوری خود به خاطر کشور آذربایجان دست بکشد و منافع این کشور را در ارتباط با مسائل پیش آمده در قفقاز در زمینه کریدور شمال-جنوب در نظر بگیرد. به عبارتی دیگر؛ پیوندهای همه جانبه نمی‌تواند مانع میل طبیعی کشورها به ایجاد کریدورهای حمل و نقل بین‌المللی از طریق وسعت سرزمینی خود (Hans-Christian & Yerimpasheva, 2022: 12) شود و این امر در ارتباط با کشورهایی همچون قزاقستان و جمهوری آذربایجان نیز کاملاً صدق می‌کند. سیاست خارجی چندجانبه و عمل‌گرای قزاقستان و همچنین اعمال سیاست‌های اقتصادی درهای باز توسط ترکمنستان و تمایل شدید روسیه در فعال شدن این کریدور و همچنین نگاه عمیق هند به این منطقه و مکمل راهبردی بودن ایران در این پیوندها زمینه را برای ایجاد این کریدور مهم فراهم کرد تا مسیر آسیای مرکزی به‌عنوان بال تقویت شده دست برتر را در مقابل منطقه قفقاز در زمینه کریدور شمال-جنوب داشته باشد.

تصویر شماره ۴ : مسیر فعال بال شرقی کریدور شمال-جنوب از سمت دریاچه خزر



منبع: تدوین نگارندگان مقاله

نتیجه

شروع هزاره سوم میلادی مصادف با گسترش ژئواکونومیک بود. یکی از نمادهای تکامل این مفهوم، کریدور است که در ارتباط با مؤلفه‌های سرمایه‌گذاری، پول و ژئوپلیتیک معنا و مفهوم پیدا کرد و کریدور شمال-جنوب به‌عنوان جایگزین بسیار مناسب بجای مسیر سنتی سوئز، زمینه افزایش درآمد اقتصادی، ایجاد اشتغال و همچنین سرمایه‌گذاری و افزایش اهمیت راهبردی سرزمین‌های مذکور که در کریدور فعال اند را فراهم خواهد کرد. کریدور شمال-جنوب یکی از مهم‌ترین کریدورهای حمل و نقل است که سریع‌ترین، امن‌ترین و ارزان‌ترین امکان اتصال را فراهم می‌کند و سرزمین ایران به‌عنوان بخش مهم حمل و نقل چندوجهی این طرح است که با یک دید واقع‌بینانه و باتوجه به گسترش بنادر و افزایش ظرفیت بارگیری و جابجایی توسط اسکله‌ها و همچنین افزایش تعداد واگن‌ها، شرایط برای عبور ۲۰ میلیون تن بار و کالا را فراهم خواهد کرد و این امر علاوه بر درآمد ۲ میلیارد دلاری مستقیم برای ایران فقط از محل کرایه و همچنین ایجاد اشتغال مستقیم تا حدود ۱۵۰۰ نفر، شرایط را برای ایجاد، گسترش و توسعه قطب‌های جدید تجاری و صنعتی فراهم می‌کند که

توسعه پیرامون کریدور از ویژگی‌های منحصربه‌فرد این طرح خواهد بود و علاوه بر درآمد و مزیت‌های اقتصادی گفته‌شده، قدرت چانه‌زنی سیاسی و افزایش اعتبار را برای کشورهای که در این کریدور شمال-جنوب فعال و عضو هستند در سطح منطقه، فرامنطقه و بین‌المللی، فراهم خواهد کرد.

پس از امضای قراردادی که در سال ۱۳۷۹ در سن پترزبورگ توسط هند، روسیه و ایران منعقد شد، تأکید بر اصلی بودن مسیر منطقه قفقاز (از سرزمین جمهوری آذربایجان) به‌عنوان بال غربی از سمت دریاچه خزر برای کریدور شمال-جنوب مطرح بود و تمام مزیت‌های مطرح شده که پیش از این مطرح شد برای جمهوری آذربایجان نیز صادق است. این پژوهش سلسله مفاهیم امنیتی شده و بازیگران امنیتی‌سازی را بر اساس چارچوب منطقه‌ای کپنهاگ در روابط مابین جمهوری آذربایجان و جمهوری اسلامی ایران استخراج کرده که حضور نظامی و اطلاعاتی اسرائیل و آمریکا، خطوط لوله و انتقال انرژی، سکولاریسم، رژیم حقوقی دریاچه خزر، پان‌ترکیسم، تضاد هویتی، تضاد قومی، بحران قره باغ، تغییرات ژئوپلیتیک، تروریسم و دالان زنگزور مورد تأکید قرار گرفته است و در این جهت بحران قره باغ که از جنگ جمهوری آذربایجان و ارمنستان (۱۳۹۹) شکل گرفت تغییرات ژئوپلیتیکی مهمی را ایجاد کرد که این مفهوم امنیتی از سطح خود فراتر رفته و به سطح تنشی مابین جمهوری آذربایجان و جمهوری اسلامی ایران رسیده که از سطحی به سطح دیگر سرایت کرده است (نظامی، اقتصادی و سیاسی) و پس از تاریخ ۱۳۹۹ اختلال در ترانزیت برای جمهوری اسلامی ایران در منطقه قفقاز (از خاک جمهوری آذربایجان) به‌صورت گسترده اعمال شد، تکمیل و اجرای خط آهن رشت-آستارا و آستارا (ایران)-آستارا (جمهوری آذربایجان) از طرف جمهوری آذربایجان نیمه‌کاره به حالت تعلیق درآمد و با توجه به یک‌طرفه بودن این مسیر قفقاز، جمهوری آذربایجان به بهانه‌های مختلف باعث پرهزینه شدن کریدور شمال-جنوب از منطقه قفقاز برای ایران شد: ایجاد اختلال و توقف در روند کامیون‌ها به بهانه‌های کرونایی، ایجاد محدودیت برای کامیون‌دارها به بهانه کشف مواد مخدر که باعث شده است عبور ۳۰۰ کامیون را برای ایران به ۳۰ کامیون در روز کاهش بدهد، ایجاد توقف ممتد توسط قوانین دست و پاگیر گمرکی توسط جمهوری آذربایجان باعث کاهش کیفیت محصولات غذایی شد، جمهوری آذربایجان با شروع فصل سرما تعرفه‌های بالا را ایجاد می‌کند که باعث افزایش ۲۰۰ برابری آن می‌شود و به مبلغ ۸۰۰۰ دلار افزایش پیدا می‌کند و ایجاد وضعیت مجوز عبور (دوزبلاق) تا ۴۰۰ دلار؛ عملاً ترانزیت را از جمهوری آذربایجان برای

ایران با اختلال فراوان روبه‌رو کرده است و با گذشتن هر یک از مفاهیم امنیتی شده که پیش از این بیان شد می‌تواند بر روند اختلال افزوده کند و یا حتی به‌صورت کامل قطع شود. تحت این شرایط جنگ روسیه و اوکراین در سال ۱۴۰۰ باعث شکل‌گیری تحریم‌های غرب علیه روسیه شد و این کشور برای کاهش فشار تحریم، توجه خود را به طرح‌های ترانزیتی افزود و در این راستا کریدور شمال-جنوب در مرکز توجه قرار گرفت و با توجه به اختلال گسترده و پرهزینه شدن انتقال از سمت قفقاز، روسیه در جهت فعال کردن بال شرقی این کریدور برآمد و وجود زیرساخت‌های مناسب حمل و نقل قزاقستان و اعمال سیاست خارجی عمل‌گرا در این کشور و همچنین بازیگری ترکمنستان در اعمال سیاست‌های درهای باز اقتصادی توسط سردار بردی محمداف و منابع گاز طبیعی این کشور بسیاری از توجهات را به خود جلب کرد. به طور دقیق؛ تنش مابین جمهوری آذربایجان و جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۹۹ باعث شد که اختلال در ترانزیت و مسیر کریدور شمال-جنوب از سمت بال غربی دریاچه خزر ایجاد شود و پرهزینه شدن از ویژگی‌های بال مذکور شود و با شکل‌گیری متغیر مداخله‌گر جنگ روسیه و اوکراین باعث فعال شدن بال جایگزین کریدور شمال-جنوب از سمت شرق دریاچه خزر شد (مسیر دوطرفه) و طول کریدور شمال-جنوب از بمبئی به سمت هلسینکی به ۸۲۵۰ کیلومتر رسید. پیشنهادات مهمی می‌توان در این وضعیت شکل‌گرفته ارائه کرد، از جمله ایجاد تنوع در مسیرهای انتقال بار و کالا از اصول مهم ترانزیت بشمار می‌آید و اعضاء اصلی این کریدور باید به این مسئله توجه لازم را داشته باشند. فعال کردن بال‌های دیگر در جهت تنوع مسیر انتقال می‌تواند بال میانه که از دریاچه خزر عبور می‌کند را در مرکز توجه قرار دهد و در این راستا گسترش بنادر در دریاچه خزر و فراهم کردن کشتی‌های یخچال‌دار در این پهنه آبی بسیار مهم و حیاتی است و همچنین جمهوری اسلامی ایران با یک دیپلماسی مناسب می‌تواند با همراهی کشورهای مهم این طرح مسیر قفقاز را احیا کند.

منابع و مأخذ

فارسی

امیری، علی و کاظمی، احمد (۱۴۰۰)، «جمهوری آذربایجان در جنگ دوم قره باغ: اهداف و پیامدهای ژئوپولیتیکی (با تاکید بر رویکرد رسانه‌ای)»، *پژوهشنامه رسانه بین‌الملل*، دوره ۶، شماره ۷، صص ۲۹-۵۷.

۵۷. قابل دسترسی در: <https://civilica.com/doc/1362423>

کریدور شمال و جنوب و تعاملات ایران و آذربایجان □ ۲۵

_بوزان، باری، ویور، الی (۱۳۸۸)، **مناطق و قدرت‌ها**، ترجمه: رحمان قهرمان‌پور، تهران، پژوهشکده مطالعات راهبردی، صص ۲۴۴-۱.

_دهشیری، محمدرضا، و دیگران (۱۳۹۶)، «تأثیر امنیت منطقه‌ای بر رفتارشناختی مجموعه‌های امنیتی مناطق»، تهران، **فصلنامه سیاست جهانی**، دوره ششم، شماره اول، صص ۴۳-۷۸.

_عبدالله خانی، علی (۱۳۸۳)، **نظریه‌های امنیت**، تهران، موسسه ابرار معاصر تهران، صص ۵۴۸-۱.

_کولاتی، الهه و نوروزی زرمهری، عابد (۱۴۰۰)، همکاری ایران، روسیه و جمهوری آذربایجان در ایجاد گذرگاه شمال - جنوب و تأثیر آن بر امنیت ملی ایران، **فصلنامه سیاست**، دوره ۵۱، شماره ۳، صص ۸۱۱-۷۵۹. <DOI:10.22059/JJPQ.2021.318617.1007743>

_کریمی، جهانگیر؛ عزیزی، حمیدرضا (۱۳۹۲)، «روابط امنیتی چین با آسیای مرکزی: از پیوندهای امنیتی تا مجموعه امنیتی منطقه‌ای»، **مجله مطالعات اوراسیای مرکزی**، دوره ششم، شماره ۱، صص ۱۵۴-۱۳۵.

_محمدی، سبحان، عسگرخانی، ابومحمد، مکرمی پور، محمدباقر و ویسی، صالح (۱۴۰۰)، «تحلیل اقدام نظامی جمهوری آذربایجان در قبال مسئله ناگورنو قره باغ و جمهوری آرتساخ، و همچنین بررسی اجمالی مواضع جمهوری اسلامی ایران»، **فصلنامه مدیریت و پژوهش‌های دفاعی**، دوره ۲۰، شماره ۹۲، صص ۱۸۷-۱۵۵. قابل دسترسی در: https://mdr.ihu.ac.ir/article_206781.html

_موسوی شهیدی، سیدمهدی و احمدی کروج، سیدعباس (۱۳۹۸)، «زمینه‌های تعامل، رقابت و تنش در روابط ژئوپلیتیکی ایران و آذربایجان و ارائه مدل پیشنهادی»، **فصلنامه روابط خارجی**، دوره ۱۱، شماره ۴۲، صص ۱۰۲-۶۹. قابل دسترسی در: <http://ensani.ir/fa/article/download/441428>

_نورمحمدی، مرتضی، فصیحی، محمدعارف (۱۳۹۷)، «کاربست نظریه‌ی مجموعه‌ی امنیتی منطقه‌ای در تحلیل مسائل و الگوهای روابط در جنوب آسیا»، تهران، **فصلنامه رهیافت‌های سیاسی و بین‌المللی**، دوره ۱۰، شماره ۲، صص ۱۸۹-۱۵۳.

لاتین

-Assel, Auzhanova (2022), "Berlin Eurasian Club in Public Diplomacy of The Republic of Kazakhstan", Scientific Collection «Interconf», 9, pp 65-70.

<DOI: 10.51582/interconf.19-20.02.2022.007>

-Bayramov, Vugar; and Ahmed Alili (2018), "Joint Comprehensive Plan of Action, Trump, Iran and Azerbaijan: How to be a Good Neighbor in a Turbulent Geopolitical", Center for Economic and Social Development (CESD), pp 1-7. Available at: <http://hdl.handle.net/11540/10237>. (Accessed on: 25 October 2022).

--Csurgai, Gyula (2017), "The Increasing Importance of Geoeconomics in Power Rivalries in the Twenty-First Century", Geneva Institute of Geopolitical Studies, 23, 1, pp 38_46.

<DOI: <https://doi.org/10.1080/14650045.2017.1359547>>

-Davtyan, Vahe (2018), "Armenia's Transport Security Within the Framework of ITC TRACECA and "North-South", MATEC Web of Conferences 212, 05004, pp 1-7. <DOI: <https://doi.org/10.1051/mateconf/2018212050>>

- Dmitrieva, Elena (2020), "Russia and the Moslem World", Institute of Scientific Information for Social Sciences of the Russian Academy, 1, pp 64_72. Available at: <https://elibrary.ru/item.asp?id=42698939>. (Accessed on: 27 October 2022)
- De wall, Tomas (2021), "The Nagorny_ Karabakh Conflict in its Fourth Decade", CEPS Working Document, pp 1-19. <DOI:10.13140/RG.2.2.14023.44963>
- Germani, Federico, et. al (2022), "Economic sanctions, healthcare and the right to health," *BMJ Global Health* 7, 7, Pp 1-5. <DOI: 10.1136/bmjgh-2022-009486>
- Hans-Christian, Brauweiler; and Aida Yerimpasheva (2022), "Challenges and Opportunities to Develop Kazakhstani Logistics Projects within the BRI", *Ordnungspolitische Diskurse*. pp 1-25. Available at: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/261207/1/1809041376.pdf> (Accessed on: 5 October 2022)
- Hope, Albi; and John Cox (2015), "Development Corridors", *Economic and Private Sector Professional Evidence and Applied Knowledge Services*. pp 1-74. DOI: <https://doi.org/10.4000/echogeo.18170><
- Hussain, Mehmood (2021), "CPEC and Geo- Security Behind Geo-Economics: China's Master Stroke to Counter Terrorism and Energy Security Dilemma" *East Asia*, 38, 4, Pp 313-332. <DOI: <https://doi.org/10.1007/s12140-021-09364-z>>
- Harris, Jennifer M., and Blackwill, Robert D. (2016), *War By Other Means: Geo-economics and Statecraft*, Massachusetts, Belknap Press: An Imprint of Harvard University Press. pp 1-384. <DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/09700161.2017.1377897>>
- Kumar, Amit (2015), "Iran And Turkmenistan: An Overview", *Ars Atrium: An International Refereed Research Journal of English Studies and Culture*, 3, 1, pp 1_6. https://www.academia.edu/download/55502753/Ars_Artium_2015.pdf#page=134 (Accessed on: 19 October 2022)
- Karavayev, Alexander; and Mandana Tishehyar (2019), "International North-South Transport Corridor and Trans regional Integration Scenarios", *Valdai Club Foundation*, pp 1-31. Available at: <https://valdaiclub.com/a/reportsnorth-south-transport-corridor> (Accessed on: 1 October 2020)
- Kasianov, Georgiy (2022), "Holodomor and the Holocaust in Ukraine as Cultural Memory: Comparison, Competition, Interaction", *Journal of Genocide Research*, 24, 2, Pp 216-227. <DOI: <https://doi.org/10.1080/14623528.2021.1968146>>
- Lewandowski, Piotr; and Marta Halina Gębska (2021), "Geo-economics Leaders among the Three Seas Initiative Countries. Part 1: Geo-economics as a Paradigm for Research on International Security", *European Research Studies Journal*, 24, 4, pp 3_15. <DOI: <http://dx.doi.org/10.35808/ersj/2618>>
- Mbah, Ruth Endam; and Divine Forcha Wasum (2022), "Russian-Ukraine 2022 War: A Review of the Economic Impact of Russian-Ukraine Crisis on the USA, UK, Canada, and Europe", *Advances in Social Sciences Research Journal*, 9, 3, pp 144_153. <DOI:10.14738/assrj.93.12005>
- Mudrov, Sergei A (2022), "We Did Not Unleash This War. Our Conscience Is Clear: The Russia-

Ukraine Military Conflict And Its Perception In Belarus", *Journal of Contemporary Central and Eastern Europe* 30, 2, Pp 273-284.

<DOI: <https://doi.org/10.1080/25739638.2022.208939>>

-Nidhi, Verma (2022), "India's Russian Oil Purchases Since Ukraine Invasion More Than Double 2021 Total", *Reuters*. Available at: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/261207/1/1809041376.pdf> (Accessed on: 27 October 2022)

-Ozili, Peterson K. (2022), "Global Economic Consequence of Russian Invasion Of Ukraine", *SSRN Electronic Journal*, pp 1-16. <DOI: 10.2139/ssrn.4064770>

-Peter, Hoskins (2022, June 20), "Ukraine War: Russia Becomes China's Biggest Oil Supporter", *BBC NEWS*. Available at: <https://www.bbc.com/news/business-61861849.amp> (Accessed on: 22 October 2022)

-Pestova; Anna, Mamonov; Mikhail, Ongena; Steven (2022), "The Price of War: Macroeconomic Effects of The 2022 Sanctions on Russia", *VoxEU, CEPR Policy Portal*. pp 1-9.<DOI: <https://doi.org/10.5167/uzh-218249>>

-Report on Best Practices for Effective Transit Transport Corridor Development and Management (2019), U.S. United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States (UN-OHRLLS), pp 1-64. Available at: https://www.un.org/ohrls/sites/www.un.org.ohrls/files/lldcs_publications/corridor-report-_final-_un-ohrls_28may2020.pdf

-Ramanand, Dhiraj (2022), "Sino-Russian Cooperation and Competition in Central Asia", *Journal of Defense Studies*, 16, 2, pp 3_30. Available at: https://www.idsa.in/system/files/jds/jds-16-2-2022-dhiraj-ramanand_compressed.pdf (Accessed on: 28 September 2022)

-Scholvin, Soren and Mikael Wigell (2018), "Geo-economics as abConcept and Practice in International Relations", *Finish Institute Of International Affairs Working Paper*, pp 102, 1-15. Available at: <https://b2n.ir/y06479> (Accessed on: 20 October 2021).

-Sahakyan, Mher D (2020), "Rebuilding Interconnections: Russia, India and the International North-South Transport Corridor", *Asia Global Online*, pp 1-10. Available at: <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02980041/document> (Accessed on: 2 November 2022).

-Tekir, Gökhan (2022), "Economic and Political Impacts of the Belt and Road Initiative on Kazakhstan", *International Journal of Arts, Humanities and Social Studies*, 4, 3, pp 60_69. Available at: <https://www.fpri.org/wp-content/uploads/2022/01/louthan-1.pdf> (Accessed on: 20 October 2022).

-Saran, Samir, et. al., eds (2022), *Raisina Files 2022*. New Dehli: Observer Research Foundation. pp 1-152. Available at: <https://www.orfonline.org/wp-content/uploads/2022/04/Raisina-Files.pdf>

-Valiyev, Anar M. (2012), "Azerbaijan-Iran Relations: Quo Vadis, Baku?," *Ponars Eurasia-Policy Memo*, 244, pp 1-5. Available at: <https://www.ponarseurasia.org> (Accessed on: 3 October 2022).

-Wastnidge, Edward (2017), "Central Asia in the Iranian Geopolitical Imagination," *Cambridge Journal of Eurasian Studies*, 1. Pp1-13.

DOI: <http://dx.doi.org/doi:10.22261/1YRJ04>>