

بهرام امیراحمدیان^۱

موافقتنامه حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب به منظور توسعه مناسبات حمل و نقل، افزایش دسترسی به بازارهای جهانی، افزایش حجم حمل و نقل کالا و مسافر، ایمنی و حفظ محیط زیست، هماهنگ سازی سیاستهای حمل و نقل، پی ریزی قوانین و مقررات مورد نیاز، تأمین شرایط برابر جهت عرضه کنندگان خدمات حمل و نقل، توسط وزرای حمل و نقل سه کشور ایران، روسیه و هند در سپتامبر ۲۰۱۱ در سنت پترزبورگ به امضاء رسید. این گریدور به عنوان کوتاهترین، ارزاترین، و مناسبترین مسیر حمل و نقل کالا بین آسیا و اروپا مورد توجه بازرگانان و شرکتهای تجاری و دولتهای منطقه قرار گرفته است. هدف این پروژه فراهم کردن شرایط بهتر برای انتقال کالاهای ساخت کشورهای آسیایی به اروپا و همین طور کالاهای اروپایی به کشورهای آسیایی است.

خزر قلب اوراسیاست و اوراسیا قلب «هارتلند». هارتلند در آغاز قرن بیستم مطرح شد و در آغاز دوره جنگ سرد به اوج رسید و بدنبال آن برای جلوگیری از توسعه قلمرو غول کمونیسم آن را با طرح «دربریگری» مهار زدند. جزایر ژاپن در شرق، جزایر بریتانیا در غرب، ایران و افغانستان در جنوب، اروپای غربی در شرق، دورتادور این قلمرو را به محاصره در آوردند و قلمرو ژئواستراتژیک بری به سرکردگی اتحاد شوروی با قلمرو ژئواستراتژی بحری به سرکردگی ایالات متحده در منطقه خاورمیانه و خلیج فارس با هم رویاروی شدند و نقشه استراتژیک جهان را بر روی نقشه جغرافیای سیاسی ترسیم کردند.

اهمیت ژئوپلتیک گریدور شمال - جنوب

اکنون یک دهه پس از پایان جنگ سرد، دور تازه‌ای از تقسیم یک قطبی جهان

۱. دکتر بهرام امیراحمدیان کارشناس مسایل ژئوپلتیک قفقاز و عضو هیأت تحریریه فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز است.

در حال شکل‌گیری است که واقعه یازده سپتامبر ۲۰۰۱ آن را رقم می‌زند. ایالات متحده به عنوان ابر قدرت جهانی از زیر ویرانه‌های پایان جنگ سرد سر بر آورده و هر ندای مخالفی را به هر وسیله ممکن سرکوب و هژمونی خود را بر جهان تحمیل می‌کند. هر نوع اندیشه همگرایی را در هر منطقه دنیا بدون اراده ایالات متحده و بدون حمایت رئیس‌جمهور جهان جورج بوش پسر، بشدت سرکوب می‌کند و سازمانی به نام «شورای امنیت ملی ایالات متحده» به جای شورای امنیت سازمان ملل پدید آورده است. در هیچ دوره نظام بین الملل سازمان ملل این گونه خوار و ناتوان نبوده است. رسالت سازمان ملل با وجود قدرتمندی ایالات متحده به شدت زیر سوال رفته و در حال تحولات بسیار سریع و ناباورانه است.

ایالات متحده با ورود به قفقاز جنوبی، امکان هر نوع همگرایی منطقه‌ای بین ایران و کشورهای قفقاز و به ویژه روسیه را از بین برده و سبب عدم تکوین همکاری استراتژیک بین ایران و روسیه شده است. منطقه حایل قفقاز به نفع آمریکا شکل گرفت و ایران و روسیه در منطقه قفقاز (باستثنای ارمنستان) پیوستگی جغرافیایی خود را از دست دادند و تنها مرز دریایی خزر باقی مانده بود که با تقسیم بخشی (سکتورال) آب بین کشورها این ارتباط تاریخی نیز قطع خواهد شد.

با نفوذ ایالات متحده به قفقاز، دالان قفقاز در اختیار ایالات متحده و هم پیمانان منطقه‌ای آن مانند ترکیه قرار گرفت. ارمنستان در جنوب این دالان واقع شده و به جهت نزدیکی به ایران و هم پیمانی با روسیه، از معادلات سیاسی، اقتصادی و استراتژیک آمریکا و غرب، خارج و منزوی شده است. جمهوری‌های گرجستان و آذربایجان با فشار ایالات متحده بر خروج روسیه از قلمرو خود تحت فشار قرار گرفتند. روسیه برای خروج از پایگاههای نظامی خود در گرجستان (وازیانی در پیرامون تفلیس، آخالکلاکی در جنوب در مرز با ترکیه و باتومی در غرب گرجستان کنار دریای سیاه)، بشدت تحت فشار قرار گرفته و واگذاری آنها به گرجستان را در برنامه دارد. اگرچه پایگاه هوایی سوخومی که در اختیار روسیه بود پس از جدایی آبخازیا در اختیار آنها قرار دارد. پایگاه نظامی رادار «قَبْلَه» که یکی از مهمترین پایگاههای شنود روسیه در قفقاز در قلمرو

جمهوری آذربایجان در دامنه کوههای قفقاز بزرگ است، از کنترل روسها خارج و بعد تحت شرایطی به آنها اجاره داده شده است.

حضور نظامی ایالات متحده در آسیای مرکزی از جمله پایگاههای جدید نظامی در «خان آباد» در جنوب ازبکستان (۲۰۰۰ نیروی نظامی آمریکایی)، «ماناس» در نزدیکی بیشکک پایتخت قرقیزستان (۳۰۰۰ نیروی نظامی آمریکایی)، و نیز احتمال حضور بیشتر در قزاقستان و تاجیکستان در آینده، به بهانه مبارزه با تروریزم بین‌المللی، فرصتی برای آمریکا جهت جلوگیری از ایجاد هر نوع اتحاد منطقه‌ای روسیه با کشورهای منطقه و جلوگیری از پیشروی چین به سمت غرب به آسیای مرکزی صورت می‌گیرد.

شکل‌گیری هر نوع اتحاد در قلمرو اوراسیا بین روسیه - چین - هند، به وسعت حدود ۲۵ میلیون کیلومتر مربع می‌تواند با جذب ایران بر وسعت و اهمیت خود بیافزاید.

اکنون گستره آبهای آزاد بین‌المللی عرصه تاخت و تاز و نفوذ ایالات متحده شده و نظام جهانی را به نفع خود شکل می‌دهد. کنترل رفت و آمد شناورهای تجاری و نظامی در آبهای بین‌المللی در اختیار ایالات متحده قرار گرفته و می‌تواند دریانوردی را مورد تهدید و کنترل قرار دهد. ایجاد یک کریدور مطمئن که بتواند بدور از سیادت دریایی ایالات متحده به نقل و انتقال کالا در حجمی گسترده و قلمروی پهناور اقدام کند، می‌تواند در آینده سیاسی اقتصادی منطقه نقش اساسی داشته باشد. این قلمرو همان اوراسیاست که دهها میلیون جمعیت با دهها هزار نقطه استقرارگاهی شهری و مراکز تولید و مصرف را در آسیای جنوبی، آسیای جنوب غربی، آسیای مرکزی، قفقاز جنوبی و قفقاز شمالی، اروپای شرقی و اروپای شمالی و کشورهای اسکاندیناوی به هم متصل می‌نماید.

از دیگر ساختارهای منطقه‌ای که به ظاهر به همگرایی منطقه‌ای در برابر تهدیدات غرب و گسترش ناتو به شرق ایفای نقش می‌کند پیمان شانگهای است که در ۱۵ اکتبر ۲۰۰۱ به ابتکار جیانگ زمین رئیس جمهور وقت چین و متشکل از شش کشور اوراسیایی یعنی دو قدرت برتر منطقه‌ای چین و روسیه، و جمهوری‌های آسیای مرکزی (قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان و

تاجیکستان) تأسیس شد. هدف از تأسیس این پیمان ظاهراً تأمین نیازهای مردم منطقه و حفظ صلح و بهبود شرایط زندگی مردم منطقه پس از پایان جنگ سرد است ولی در باطن همه آنها کشورهای هستند که در درونشان خیزش اسلامی و بازگشت به هویت خویشن اسلامی در حال افزایش است که می تواند برای این حکومتها تهدید آمیز باشد. در این کشورها اسلام رادیکال به عنوان تهدیدی مورد ملاحظه قرار می گیرد، زیرا علاوه بر چها کشور آسیای مرکزی عضو که بیشتر جمعیت آنان را مسلمانان تشکیل می دهد (به استثنای قزاقستان که مسلمانان و مسیحیان تقریباً برابرند)، چین و روسیه نیز جمعیت قابل توجهی از مسلمانان را در مناطق همجوار با آسیای مرکزی دارا هستند. جنوب آنها با جهان اسلام هم مرز است (ایران، افغانستان و پاکستان). از طرفی در غرب چین (قلمرو مسلمان نشین منطقه خود مختار سین کیانگ)، اسلام در حال احیاء در بین مردم مسلمان و بسیار محروم منطقه است. بنابراین، همه آنها به نوعی دارای تهدیدات مشترک هستند ولی منافع مشترک ندارند. اگرچه آنها در باطن خواهان ارتباط نزدیکتر با غرب هستند ولی به ظاهر سیمایی غرب ستیز و مردمی به خود می گیرند. چین هیچگاه مایل به از دست دادن بازار میلیاردي خود با ایالات متحده نیست و روسیه نیز تمایلی به آزدن غرب ندارد و روسیه نمی خواهد منافع طولانی مدت خود را از دست بدهد.

از دیگر ساختارهای منطقه ای پیمان امنیت دسته جمعی در اوراسیاست. در آخرین نشست سران کشورهای همسود در اکتبر ۲۰۰۲ در شهر کی شینف (پایتخت مولداوی)، رؤسای جمهور دو کشور اروپای شرقی و اسلاو، روسیه و بلاروس، یک کشور قفقازی مسیحی (ارمنستان) و سه کشور مسلمان آسیای مرکزی (تاجیکستان، قرقیزستان قزاقستان) اسناد تأسیس سازمان امنیت دسته جمعی را امضاء کردند. این موضوع نشان می دهد که روسیه در پی ایجاد یک هلال خارجی امنیتی بدور خود است که این کشور را از تهدیدات بلا فصل پیرامونی محافظت کند و در عین حال قلمرو امنیتی و عمق استراتژیک آن را افزایش دهد. جالب اینجاست که روسیه متحدانی را یافته است که دارای پیوستگی جغرافیایی با یکدیگر در اوراسیای بزرگ هستند و به استثنای ارمنستان که با این مجموعه پیوستگی جغرافیایی ندارد،

بقیه این پیوند را دارا هستند. شاید این حلقه گمشده ایران باشد که می‌تواند به تکمیل آن کمک کند. اما ایران با روسیه مرز زمینی مشترک ندارد و علاوه بر آن پیوند ایران را ترکمنستان (بی طرف) برهم می‌زند. در شرق نیز آمریکا با حضور در افغانستان امکان این ارتباط را نمی‌دهد. بنابراین دریای خزر پهنه‌ای آبی در شمال ایران است که می‌تواند ایران را با این مجموعه پیوند دهد. برای همین ملاحظات ژئواستراتژیک است که روسیه در هر سناریوی تقسیم دریای خزر، خواهان استفاده مشاع از سطح است زیرا در غیر این صورت ثوری دالان ترانزیتی شمال - جنوب زیر سؤال خواهد رفت و معنی‌دار نخواهد بود. در اینجا نقش و تفکر و اندیشه دالان ترانزیتی شمال - جنوب و اهمیت ایران شکل می‌گیرد و چون ایران هم با هند و هم با روسیه ارتباط تاریخی و سنتی دارد، می‌توان گفت که این دالان هم از نظر استراتژیک و هم ژئواستراتژیک در برابر تهدیدات غرب برای منطقه بسیار سودمند است.

دریای خزر و کریدور شمال - جنوب

دریای خزر، بزرگترین دریاچه جهان، نقطه تلاقی آسیای مرکزی، دشتهای جنوبی روسیه، قفقاز و ایران، حوضه‌ای است محصور در خشکی که به آبهای آزاد جهان راه ندارد. دریای خزر در شرایط کنونی در حال تبدیل به دریای تعارض و تقابل قدرتهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای است که به عنوان یک پدیده ژئوپلیتیک استثنایی دهه پایانی قرن بیستم، زائیده سیاستهای استعماری امپراتوری روسیه است که منطقه‌ای حایل بین سه ناحیه کاملاً مجزا را پدید آورده است. اگرچه این دریاچه از طریق رود ولگا و کانال آبی ولگا - دُن به دریای اَزف و از آنجا به دریای سیاه و از طریق تنگه‌های استراتژیک بسفور و داردانل (در خاک ترکیه) در نهایت به مدیترانه و آبهای آزاد جهان مرتبط می‌شود، ولی به علت واقع شدن آبراهه یاد شده در قلمرو فدراسیون روسیه و گذر آن از نقاط حساس روسیه، امکان بهره برداری گسترده از آن برای رفت و آمد کشتی‌ها فراهم نیست و از همه مهمتر اینکه ظرفیت کانال یاد شده فقط برای کشتی‌های با ظرفیت حداکثر ۵۰۰ تن است. بنابراین می‌توان دریای خزر را یک دریای بسته یا همان دریاچه نامید. در شرق دریای خزر «ماوراءالنهر» تاریخی قرار دارد که در دوره امپراتوری روسیه منطقه

«زاکاسپی» (ماوراءخزر) و در دوره شوروی «سِردنی آزی» (آسیای مرکزی) نام گذاری شده بود. این منطقه با ویژگی‌های جغرافیایی بیابانی، قلمرو مسلمانان آسیای مرکزی را تشکیل می‌دهد که عمدتاً شامل ترکها و ایرانی‌ها (تاجیکها، بلوچها و کردها) هستند. در شمال شرق دریای خزر کالمیکها در محدوده جمهوری خودمختار کالمیک (در ترکیب فدراسیون روسیه) در قلمرو جغرافیایی بیابانی و استپی کناره های خزر زندگی می‌کنند که پیرو آیین بودایی هستند. در غرب دریای خزر منطقه قفقاز قرار دارد که رشته کوههای قفقاز بزرگ آن را در شبه جزیره آبخوران به دو قسمت شمالی و جنوبی تقسیم کرده است.

در بند، از شهرهای ساحلی جمهوری خود مختار داغستان در غرب دریای خزر همان «باب‌الابواب» است که ترکها به آن «دمیر قاپو» (درب آهنی) می‌گفتند و سدی برای جلوگیری از ورود اقوام مهاجم شمالی به قلمرو ایران و روم بود. در جنوب دریای خزر جلگه حاصلخیز و سرسبز ساحلی ایران قرار دارد که استانهای گیلان و مازندران و گرگان را تشکیل می‌دهد که اقوام کهن ایرانی گیل و دیلم و کادوسیان در آن زندگی می‌کنند. از برکت وجود کوههای البرز این جلگه حاصلخیز منحصر به فرد دریای خزر در آن پدید آمده است. در حالی که به استثنای دلتای رود ولگا در شمال، سواحل شرقی و غربی و شمالی این دریا را بیابانهای خشک تشکیل می‌دهد. روسیه با دشتهای هموار در شمال دریای خزر از دیگر ویژگی‌ها و مناظر و چشم اندازهای متنوع این دریاست.

در حاشیه این دریا ملل گوناگونی در فرایند تاریخ آن تاثیر گذار بوده و تاریخ منطقه را تشکیل داده‌اند. این دریا از دوران باستان از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده است. خزرها که اقوام جنگجوی شمال غربی دریا بودند طی سده های مختلف آرامش ساکنان اطراف آن را در غرب برهم می‌زدند و نام آنان تاکنون بر این دریا باقی مانده است. ایرانی‌ها در جنوب، ترکمنها و قزاقها (ترکها) در شرق، تاتارها در شمال، کالمیکها در شمال غربی، آذری‌ها در جنوب غربی و داغستانی‌ها در غرب، از جمله ملل و اقوامی هستند که در طول تاریخ شکل گیری چشم انداز انسانی پیرامون دریا نقش داشته‌اند و هم اکنون در عرصه جغرافیایی این دریا حضور دارند.

در طول قرن شانزدهم میلادی عثمانی‌ها با اشغال سواحل غربی این دریا توانسته بودند ارتباط مستقیم خود را از طریق این دریا با اوزبکان در شرق برقرار و ایران را در محاصره دو جانبه شرقی و غربی قرار دهند. حضور روسها در اوایل قرن هیجدهم میلادی در سواحل شمالی، سپس شرقی و بعدها غربی، در راستای برآورده کردن وصیتهای پتر کبیر و نتایج جنگهای ایران و روسیه در قرن هیجدهم و اوایل قرن نوزدهم، تضعیف ایران و عثمانی و در نهایت تضعیف ملل مسلمان منطقه را بدنبال داشت که در نتیجه منجر به تقویت و حضور دائمی روسها در منطقه شد. روسیه و سپس شوروی یک عرصه جغرافیایی و نظامی این دریا شد.

از گذشته های دور تا قبل از کشف ذخایر نفتی در اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم، دریای خزر به عنوان یک عرصه آبی برای برقراری ارتباط ملل پیرامون آن بود. حمل و نقل آبی بین بنادر دریای خزر سابقه‌ای طولانی دارد و در قرنهای متمادی روابط مردم و اقوام پیرامون را تسهیل کرده است. علاوه بر آن به عنوان یک نعمت خدادادی تأمین کننده غذا و اشتغال بسیاری از مردم منطقه بود. اکنون با فروپاشی شوروی و استقلال جمهوری‌های پیرامون، کشف ذخایر جدید نفت و گاز و تشنگی جمهوری‌های پیرامون برای دسترسی به درآمدهای نفتی حاصل از ذخایر آن، دگر باره صحنه «بازی بزرگ قرن» شده و با امضای «پروژه بزرگ قرن»، در حال از دست دادن ویژگی‌های وحدت بخش و جایگزینی ویژگی تفرقه افکنانه دلارهای نفتی است، حتی به بهانه نابودی آن.

بنا به مثلی که می گوید «آنقدر در برگ خیره شده‌اند که درخت را فراموش کرده‌اند»، دریای خزر دارای ذخایر طبیعی آبریزان و عرصه آبی حیات بخشی است که می‌تواند در حمل و نقل و ماهیگیری مورد بهره برداری قرار گیرد، منابع لایزالی که در سایه های و هوی نفت و سیاست به فراموشی سپرده شده است. دو عامل عمده وحدت و تفرقه در دریای خزر در روی هم قرار گرفته و برآیند این تقابل نیروها به نابودی آن منجر خواهد شد که در آن صورت «آرال دوم» در آغاز سده بیست و یکم مطرح خواهد شد. از یک سو، منابع نفت و گاز که از منابع غیر قابل تجدید است ولی آثار تخریب آن بر محیط دریای خزر مشهود شده (نابودی گونه های ارزشمند

ماهیان خاوباری) و از دیگر سو منابع تجدید شونده (ماهیان) و منابع آبی به عنوان بستری برای ارتباط ارزان و سریع حوزه پیرامون در تقابل با یکدیگر قرار گرفته اند. دریای خزر که با ویژگی های طبیعی - جغرافیایی و نیز فرهنگی خود می تواند به عاملی برای وحدت ملل پیرامون آن تبدیل شود، در آغاز هزاره سوم و قرن گفتگوی تمدن‌ها، به سوی نابودی پیش می رود.

پس از فروپاشی شوروی و حضور کشورهای اروپایی و آمریکا در صحنه رقابت آسیای مرکزی و قفقاز و بدنبال آن دسترسی به بازار منطقه محصور در خشکی، نیاز به شبکه ارتباطی گسترده ای داشت که اگرچه برخی از زیربناهای آن از پیش مهیا بود ولی پاسخگوی نیاز روزافزون بازیگران جدید این عرصه نبود. جمهوری اسلامی ایران به عنوان نخستین کشور همجوار با منطقه، حتی پیش از فروپاشی شوروی نسبت به گسترش ارتباط با منطقه اقدام کرد. سرمایه گذاری ایران در شبکه های ارتباطی زمینی و ریلی و دریایی برای تسهیل ارتباط منطقه (بویژه آسیای مرکزی) با دنیای آزاد، از اقدامات بسیار اساسی ایران در این زمینه است. اما غرب برای جلوگیری از توسعه و همگرایی بیشتر منطقه و تحریم ایران، می خواهد با فشار بر کشورهای منطقه به برقراری ارتباط از طریق دیگر و با فاصله و هزینه ای بیشتر و امنیت کمتر از راه های دیگری انجام گیرد. در این راستا، با استناد به سابقه جاده ابریشم که در دوره شکوفایی تاریخی نواحی و ممالک مختلف منطقه را با استفاده از این جاده از شرق به غرب و با گذر از قلمرو ایران ارتباط می داد، خواستار توسعه این راه (البته با حذف ایران) شده اند و در این راه نه تنها از تاریخ پند نیاموخته اند، بلکه با کج اندیشی می خواهند عظمت اندیشه های والای شرق را در احیای ارتباط و دوستی ملل زیر پا بگذارند. این نوع اندیشه های مخرب درست زمانی پدیدار شده که پدیده «جهانی شدن» مطرح می شود. پدیده ای که بر خلاف نام آن، نوعی اندیشه غربی سازی ملل شرق را دنبال می کند. حال آنکه مدعیان احیای دوباره جاده ابریشم چرا همان مسیر پیشین راه تاریخی را دنبال نمی کنند. این طرز تفکر، اندیشه معرفی راه ترانزیتی اروپا، قفقاز و آسیای مرکزی بود که به تراسکا^۱ معروف شده است.

1. Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (TRACECA).

تراسکا و وضعیت کریدور شمال - جنوب

در سال ۱۹۹۳ کشورهای اتحادیه اروپا در کنفرانس حمل و نقل اروپا - آسیا کریدورهای ترانزیتی ریلی و ترکیبی که قاره اروپا و آسیا را به هم پیوند می‌دهد تعیین کردند. در این اجلاس، در زمینه کریدورهای ترکیبی ۱۰ کریدور تعریف شد که ۸ کریدور مربوط به تجارت و ترانزیت داخل اروپا و ۲ کریدور مهم یکی کریدور غرب - شرق، ارتباط تجاری - ترانزیتی اروپا با آسیای مرکزی را (که بعدها به تراسکا معروف شد) هدف گرفته و کریدور شمال - جنوب، ارتباط کشورهای شمال (شامل اروپا و اسکاندیناوی) و جنوب (شامل جنوب روسیه) را نظر داشت که کریدور اخیر بطور مستقیم و غیر مستقیم با موقعیت ترانزیتی ایران مرتبط است.^(۱)

تراسکا یا دالان برابری اروپا - قفقاز - آسیا برنامه بین المللی اتحادیه اروپاست. این برنامه را سازمان کمکهای فنی کشورهای مشترک المنافع TACIS^۱ اجرا می‌کند. در مه ۱۹۹۳ همایشی با حضور شرکتهای عضو اتحادیه اروپا، کشورهای آسیای مرکزی (قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان، تاجیکستان و قرقیزستان) و کشورهای جنوب قفقاز (گرجستان، آذربایجان، و ارمنستان) در بروکسل برگزار شد. این دالان با گذر از دریای سیاه، قفقاز، دریای خزر، و آسیای مرکزی، اروپا را به آسیا و خاور دور می‌پیوندد. در این همایش تصمیم گرفته شد که هزینه برنامه را اتحادیه اروپا تأمین کند. سرمایه‌گذاران اصلی، «بانک اروپایی بازسازی و توسعه» و «بانک جهانی» بودند. پس از آن «بانک توسعه اسلامی» و «بانک توسعه آسیایی» هم بدان پیوستند.^(۲)

دالان حمل و نقل اروپا - قفقاز - آسیای مرکزی در می ۱۹۹۳ در بروکسل در جریان اجلاس وزرای حمل و نقل و بازرگانی اتحادیه اروپا، ۵ جمهوری آسیای مرکزی و ۳ جمهوری قفقاز، برای پشتیبانی فنی توسعه دالان ارتباطی اروپا در محور غربی - شرقی از اروپا از طریق دریای سیاه، با گذر از قفقاز، از میان دریای خزر به آسیای مرکزی، مورد موافقت قرار گرفت. اتحادیه اروپا این راه را به عنوان مکمل راههای ارتباطی موجود پیشنهاد کرد که در راستای اهداف جهانی این اتحادیه اهداف زیر را دنبال می‌کند:

● پشتیبانی سیاسی و استقلال اقتصادی جمهوری‌ها با افزایش ظرفیت آنها در

1. Technical Assistance to the Commonwealth of Independent States (TACIS)

دسترسی به بازارهای اروپایی و جهانی از طریق راههای ترانزیتی جایگزین؛

● تشویق همکاری‌های بیشتر منطقه‌ای در میان دولت‌های عضو؛

● استفاده بیشتر از تراسکا به عنوان کاتالیزوری برای جلب پشتیبانی مؤسسات مالی

بین المللی و سرمایه‌گذاران خصوصی؛

● اتصال تراسکا با شبکه راههای ارتباطی ماورای اروپا.

تاکنون ۲۵۰ میلیون دلار از طرف بانک اروپایی ترمیم و توسعه برای توسعه شبکه راهها و بنادر این طرح هزینه شده است. همچنین، بانک جهانی مبلغ ۴۰ میلیون دلار برای بهبود شبکه راههای گرجستان و ارمنستان هزینه کرده است و بانک توسعه آسیایی برای شبکه راههای زمینی و ریلی اعتباراتی در نظر گرفته است. به علاوه، سرمایه‌گذاران خصوصی اتحادیه اروپا در طرحهای مشارکتی و سرمایه‌گذاری‌های مشترک با شرکتهای حمل و نقل آسیای مرکزی و قفقاز همکاری‌های فعال دارند.^(۳)

در سالهای اخیر عملکرد دالان ترابری اوراسیا به میزان چشمگیری ارتقاء یافته است. آمار نشان می‌دهد که سال بسال حجم بار انتقالی و کیفیت خدمات ارائه شده بالا می‌رود. تا زمانی که برخی مسائل سازمانی شکل نگیرد، از ظرفیت بالقوه زیر ساخت دالان ترابری کاملاً استفاده نخواهد شد. دالان تراسکا هنوز نسبت به دیگر دالان‌های ترابری رقیب ضعیف است. اینها مسائلی هستند که نیاز به راه حل دارند. استاندارد تشریفات گمرکی در دالان تراسکا و نیز حجم انتقال بار نیز باید افزایش یابد.

سیاست تعرفه‌های متداول در دالان ترابری مسئله‌ای بوده که تاکنون حل نشده و موجب گرانی باربری و بروز مشکلات غیر طبیعی برای صاحبان کالا شده است و نیز حمل آزاد کالا در منطقه تراسکا را با موانع دیگری مواجه می‌سازد.^(۴)

اهمیت کریدور شمال - جنوب

کریدور حمل و نقل «شمال - جنوب» به منظور حمل بار بین هند، روسیه و ایران و منطقه دریای خزر در جریان برگزاری دومین کنفرانس حمل و نقل بین المللی اروپا - آسیا در سنت پترزبورگ روسیه در سپتامبر ۲۰۰۰ با گفتگوهای گسترده‌ای بین مقامات اقتصادی کشورهای

منطقه برای عملیاتی کردن طرحهای جدید حمل و نقل بین قاره‌ای آغاز شد. از جمله مهمترین این طرحها ایجاد دالان حمل و نقل شمال-جنوب برای اتصال هند از طریق خلیج فارس و راههای جاده‌ای ایران و دریای خزر با روسیه بود. این طرح شبه قاره هند را به اروپا متصل می‌کند. ضمن اینکه هند، ایران و دیگر کشورهای منطقه می‌توانند کالاهای خود را با سرعتی سه برابر بیشتر نسبت به مسیر کانال سوئز، به اروپا حمل کنند. هدف عمده از ایجاد این کریدور و امضای موافقتنامه مربوط به آن، رشد پیوندهای حمل و نقل بین کشورهای طرف قرار داد و دیگر کشورهای منطقه است. ضمن اینکه با استفاده از این مسیر هزینه حمل و نقل از کشورهای خلیج فارس و منطقه اقیانوس هند به شمال اروپا تا حد زیادی کاهش پیدا می‌کند. زیرا برای انتقال کالا از حوزه اقیانوس هند و خلیج فارس به اروپای شمالی و مرکزی باید از تنگه‌های باب المندب، کانال سوئز، گذشت و به دریای مدیترانه راه یافت. برای رسیدن به کشورهای حوزه دریای سیاه نیز باید از دریای مدیترانه بسوی شمال با گذر از دو تنگه داردانل و بسفر نیز عبور کرد. برای رسیدن به کشورهای اروپای شمالی (اروپای ساحلی) نیز باید در جهت غرب از دریای مدیترانه از تنگه جبل الطارق گذشته و سپس به اروپای شمالی دسترسی پیدا کرد. همه این مسیرها دارای عوارض مالیاتی و دیگر هزینه‌ها از جمله افزایش اجاره به خاطر طولانی شدن مسیر و هزینه حمل و نقل خواهد شد. در صورتی که در کریدور شمال-جنوب، پس از بارگیری کامیون در کشور مبدا و حمل آن توسط کشتی، در بنادر جنوبی ایران با استفاده از شبکه راههای مطمئن و امن، به سواحل دریای خزر و از آنجا با کمک کشتی‌های رو-رو به یکی از بنادر مورد نظر در شمال، غرب، شرق دریای خزر رسیده و از آنجا به هر یک از کشورهای اروپایی می‌توان دسترسی پیدا کرد. شبکه گسترده حمل و نقل ریلی نیز در دسترس قرار دارد و در بنادر جنوبی، شرقی، غربی و شمالی دریا ایستگاههای راه آهن وجود دارد که در امر تخلیه و بارگیری کالا فعالیت دارند.

بیشترین منفعت از احداث کریدور شمال-جنوب نصیب هند خواهد شد. این کریدور به هند امکان می‌دهد تا محصولات خود را از طریق دریا به ایران، روسیه (دو کشور دوست و همکار سنتی هند در منطقه) و اروپا بدون وابستگی به پاکستان حمل کند. با راه اندازی این کریدور

شرکتهای حمل و نقل روسی نیز فرصت خوبی برای کسب در آمد بیشتر تا سقف یک میلیارد دلار به دست می آورند. در واقع وزارت حمل و نقل روسیه و هند در به اجرا در آوردن موافقتنامه منعقد شده میان سه کشور در مورد احداث کریدور شمال - جنوب آرزوی دیرینه این کشورها به حقیقت پیوست.

دولت روسیه از مدت‌ها پیش برای ایجاد مسیرهای جدید حمل و نقل در محدوده اوراسیا برنامه ریزی می کرد و سرانجام یکی از شاهراههای اصلی یعنی کریدور شمال - جنوب احداث شد. این کریدور همچنین موجب کاهش نرخ تعرفه حمل و نقل می شود. براساس اطلاعات وزارت حمل و نقل روسیه در سال ۲۰۰۱ میلادی حجم محمولاتی که از طریق ایران و هند به روسیه حمل شده بیش از ۲۵ میلیون تن بوده است. وزارت حمل و نقل روسیه پیش بینی کرده که این رقم در ۱۰ سال آینده به ۴۰ میلیون تن خواهد رسید.

کریدور شمال - جنوب رقیبی برای مسیر ترانزیتی کانال سوئز محسوب می شود؛ هزینه حمل محصولات را تا ۳۰ درصد و زمان حمل به اروپا را تا یک سوم کاهش می دهد.^(۵)

کریدور شمال جنوب سالانه توان جابجایی ۲۰ میلیون تن کالا را داراست. هزینه حمل و نقل در این شبکه ارزانتر از دیگر شبکه های حمل و نقل است و کالاها به سهولت و با امنیت بیشتری در آن حمل می شود.

کشورهای ذینفع به این کریدور نگاه واقع بینانه‌ای دارند و گسترش آن را موجب ثبات منطقه و تحکیم روابط بین کشورها و ملت‌های منطقه می دانند. اگرچه این طرح نه بر اساس رویارویی با تراسکا طراحی شده ولی برخی کشورهای منطقه و عمدتاً آنهایی که نمی خواهند روابط مناسبی بین کشورهای منطقه با ایران برقرار شود، این طرح را در مقابله با تراسکا می دانند. در حالی که این دالان در جهت شمالی - جنوبی و تراسکا غربی - شرقی است. تنها وجه تشابه آنها علاوه بر ماهیت اقتصادی (حمل کالا) گذر آنها از دریای خزر است که اولی در عرض و دومی در طول از آبهای این دریا بهره می گیرند. این مسیر توانایی اتصال با تراسکا را داراست و می تواند در یک تعامل منطقه‌ای در شبکه گسترده شمالی - جنوبی، غربی - شرقی و در هر یک از

جهات اصلی و فرعی، در میان دریای خزر فعالیت نماید. دالان شمال-جنوب که تجارت از حوزه اقیانوس هند-خلیج فارس تا آسیای مرکزی و اروپای شمالی و اسکاندیناوی را در بر دارد، می‌تواند به عنوان مکمل تراسکا اقدام نماید.

در پی امضاء موافقتنامه گریدور شمال-جنوب و بر اساس ماده ۸ این موافقتنامه جمهوری اسلامی ایران به عنوان امین و مسئول تشکیل دبیرخانه شناخته شد که این دبیرخانه در آذر ۱۳۷۹ تشکیل شد. قزاقستان نخستین کشور منطقه بود که در همین ماه علاقه مندی خود را به پیوستن به این موافقتنامه اعلام داشت.^(۶) کشور عمان نیز به این موافقتنامه پیوسته و جزو طرفهای اصلی محسوب می‌شود. پیوستن به این موافقتنامه از سوی پارلمان هند در اردیبهشت ۱۳۸۰ به تصویب رسیده است. بنا به گفته رئیس فدراسیون سازمان های صادراتی هند، شرکت‌های حمل و نقل هندی، ایرانی و روسی، جنبه های فنی و اقتصادی را ترانزیتی شمال-جنوب را که از ایران می‌گذرد پس از بررسی های کارشناسانه، اقتصادی و قابل اجرا تشخیص داده‌اند. بنا به اظهار این مقام مسئول کالاهای هندی از بنادر هندوستان از جمله بمبئی باکشتی به بندرعباس در جنوب ایران و از آنجا با راه آهن به بندر انزلی در سواحل ایران در جنوب دریای خزر و سپس باکشتی به بندر آستاراخان فرستاده می‌شوند.

ماده واحده موافقتنامه دالان شمال-جنوب که شامل یک مقدمه و ۱۳ ماده است، در خرداد ماه ۱۳۸۰ به تصویب هیأت دولت و در مهرماه نیز پس از تصویب مجلس شورای اسلامی به تأیید شورای نگهبان رسید. این موافقتنامه در اواسط نوامبر ۲۰۰۱ (۲۳ آبان ماه ۱۳۸۰) از سوی دولت جمهوری اسلامی ایران برای اجراء به سازمانهای ذی ربط ابلاغ شد. براساس این موافقتنامه طرفهای متعاقد نسبت به برقراری رژیم روادید کثیرالمسافرت برای شاغلان در امور عبور بین‌المللی کالا و مسافر براساس روشهای مورد عمل در کشورهای خود اقدام می‌کنند. در قالب این موافقتنامه هیچگونه مالیات و عوارضی به هر عنوان بر عبور بین‌المللی کالا وضع نخواهد شد مگر هزینه های حمل و عوارض استفاده از تأسیسات زیربنایی حمل و نقل. همچنین طرفهای متعاقد به جز هزینه های تشریفات گمرکی، انبارداری و هزینه های سایر خدمات

مشابه، هیچگونه حقوق و عوارض گمرکی از کالاهای عبوری از خاک خود دریافت نخواهند کرد.^(۷)

ایران با دارا بودن ۵۰ میلیون تن ظرفیت بندری، حدود ۱۵ میلیون تن ظرفیت مازاد بر نیاز دارد که می تواند در راستای مبادلات منطقه‌ای بین شمال و جنوب در اختیار همسایگان قرار دهد. ثبات و امنیتی که در ایران حاکم است این کشور را به امن ترین کریدورهای ترانزیت کالا تبدیل کرده است. شبکه های ارتباطی امن ایران را در کمتر کشور منطقه می توان ملاحظه کرد. ایران توانایی آن را دارد که در بنادر جنوبی خود به هر میزان ظرفیت مورد نیاز این طرح، از جمله برای کشورهای آسیای مرکزی و آذربایجان، ظرفیت بندری در اختیار بگذارد و حتی اسکله هایی را با مشارکت آنها، ایجاد و به اجاره به آنها واگذار نماید.

اعلام آمادگی کشورهای اروپایی و آسیایی

در دیدار هیأت اعزامی حمل و نقل و پایانه های ایران با اتحادیه سراسری شرکتهای حمل و نقل فنلاند، این کشور آمادگی خود را برای توسعه همکاری های ترانزیتی در چارچوب کریدور شمال - جنوب اعلام کرد. همکاری فلاند با این طرح از طریق راه ارتباطی هلسینکی به سنت پترزبورگ، می تواند نقش مهمی در توزیع مبادلات تجاری جنوب با شمال اروپا ایفا کند. فنلاند می تواند برای دسترسی به حوزه های توزیع کالا در خلیج فارس و اقیانوس هند از مسیر ایران استفاده کند. با اعلام نظر مثبت طرف فنلاندی با این طرح، مقرر شده است یک همایش سه جانبه با طرف روسی در این زمینه برگزار و نسبت به مسائل فیما بین گفتگو شود.^(۸)

در تیر ۱۳۸۱، هیأت دولت جمهوری اسلامی ایران الحاق جمهوری های آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، بلاروس و بلغارستان را به کریدور شمال جنوب مجاز اعلام کرد. تقاضای رسمی الحاق این کشورها به کریدور فوق در جریان سفر آقای خرم وزیر راه و ترابری به سنت پترزبورگ مورد رسیدگی قرار گرفته بود.

در خرداد ۱۳۸۲، روسیه رضایت خود در مورد پیوستن تاجیکستان به پروژه ترانزیت

حمل و نقل کالا از ایران و هند به کشورهای اروپایی و برعکس را اعلام کرده است. مقامات وزارت راه و ترابری تاجیکستان این اقدام دولت روسیه را در راهیابی تاجیکستان به دریای گامی مهم ارزیابی کرده‌اند. هم اکنون دولت تاجیکستان تلاش دارد تا از طریق احداث جاده کولما به قراقروروم از قلمرو چین به بندر کراچی نیز راه بگشاید.^(۹) با توجه به اینکه تاجیکستان برای پیوستن به این کریدور ناگزیر است از راههای ترانزیتی ازبکستان و ترکمنستان عبور کند، پیوستن ازبکستان و ترکمنستان در یک چارچوب منطقه‌ای به این کریدور برای خود آنها و دیگر کشورهای منطقه از جمله تاجیکستان و ایران نیز مفید می‌باشد. همکاری ایران، افغانستان و تاجیکستان برای اجرای پروژه شاهراه ارتباطی بین سه کشور که اندیشه آن از مدتها پیش موجود بوده ولی به جهت حکومت طالبان گام برداشتن در جهت اجرایی کردن آن امکان پذیر نبود، و اکنون احداث آن پیشنهاد شده است، در آینده به همگرایی کشورهای جهان ایرانی و فارس زبانان یاری خواهد رساند. سفر اخیر (خرداد ۱۳۸۲) رؤسای جمهور تاجیکستان، ازبکستان و رئیس دولت انتقالی افغانستان به ایران، برای برقراری دوباره ارتباطات بین این کشورها با ایران نشانه‌های مثبتی است که می‌تواند در کنار کریدور شمال-جنوب شاخه‌ای فرعی در شرق ایجاد کند که به عمق بخشیدن به تحرکاتی باشد که به همگرایی منطقه کمک می‌کند. در این زمینه می‌توان سازمان آکو را نیز درگیر کرد زیرا بیش از نیمی از اعضای آن در این کریدور ذی نفع هستند.

مشارکت و روابط نزدیک ایران و روسیه در تشکیل «دالان حمل و نقل شمال-جنوب» که در سال ۲۰۰۰ بین ایران، روسیه و هند بامضاء رسید، کشورهای حوزه اقیانوس هند را به شمال اروپا پیوند خواهد داد. این طرح اکنون مورد استقبال برخی از کشورهای آسیایی، از جمله عمان و برخی کشورهای پیرامون خزر از جمله قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ارمنستان، آذربایجان، اوکراین و برخی دیگر قرار گرفته است. بهتر آن است نام این دالان حمل و نقل، که ملل زیادی را بیکدیگر پیوند خواهد داد، «بستر گفتگوی تمدن‌ها» نامگذاری شود، زیرا این دالان در صورت گسترش می‌تواند ملل و تمدنهای بسیاری از جمله، هندی‌ها، اعراب، ایرانی‌ها، ارمنی‌ها،

ترکها، اسلاوها و دیگر ملل را از ادیان هندو، بودایی، مسلمان و مسیحی به یکدیگر پیوند دهد و همراه با مبادله کالا و مسافر، تبادل فکر و اندیشه را نیز گسترش دهد.

با استفاده از این ویژگی‌ها و بکارگیری آنها در یک مفاهمه می‌توان دو طرح عمده حمل و نقل بین‌المللی «الان حمل و نقل اروپا، قفقاز، آسیای مرکزی» (تراسکا) در مسیری غربی - شرقی و طرح «الان حمل و نقل شمال - جنوب» را در مسیری شمالی - جنوبی که در مرکز دریای خزر هم‌دیگر را قطع خواهند کرد، بجای ایجاد نقطه برخورد، به نقطه مفاهمه و «گفتگوی تمدنها» تبدیل کنیم. این ادعا عملی، اقتصادی، فرهنگی و جهانی است که ضمن اعلام هشدار، می‌تواند به تسهیل مبادله انرژی، سرمایه، فرهنگ، فناوری و مبادله مسافر و کالا تبدیل شود.

یادداشت‌ها

۱. کریدور شمال - جنوب: شکل‌گیری راه ابریشم عصر جدید، روزنامه اطلاعات، شماره ۲۲۰۸۷، مورخ ۲۷ آذر ۱۳۷۹.
۲. ادوارد شوارد نادره، جاده بزرگ ابریشم، ترجمه دکتر رقیه بهزادی، تهران ۱۳۸۰، ص ۳۰.
3. Ministry of Transport & Communication of Georgia, 2001.
۴. شواردنادره، همانجا، ص ۱۱۷-۱۱۶.
۵. هندوستان بیشترین منفعت را از کریدور شمال - جنوب می‌برد. روزنامه ورمیانوستی، مسکو، به نقل از روزنامه اطلاعات، مورخ ۱۳۸۱/۳/۴.
۶. هفته نامه اقتصاد آسیا، آذر ۱۳۷۹، شماره ۳۸۵.
۷. موافقتنامه حمل و نقل کریدور شمال - جنوب به سازمانهای ذی ربط ابلاغ شد، روزنامه اطلاعات، شماره ۲۲۳۴۴، مورخ ۲۳ آبان ۱۳۸۰.
۸. اعلام آمادگی فنلاند برای توسعه همکاری با کریدور شمال - جنوب، روزنامه همشهری، مورخ ۱۳۸۰/۱۰/۴.
۹. تاجیکستان و راه ترانزیتی شمال - جنوب، روزنامه همشهری، مورخ ۱۳۸۲/۳/۵.