

راه‌آهن و اقتصاد آسیای مرکزی

عظمت حیات‌خان^۱

در عصر امپراتوری، نویسندگان بریتانیایی و روسی برای مشروع کردن ادعاهای دولتهای خود در آسیای مرکزی از نقطه‌نظر تاریخی، به‌طور مکرر به امپراتوری‌های پیشینی اشاره می‌کردند که زمانی در مرکز سرزمین اورآسیا وجود داشته و بیشتر با حمله به شبه‌قاره هند ارتباط یافته بودند. آنها مایل بودند تا از درگیری‌های نظامی الکساندر کبیر، چنگیزخان، تیمور، بابر و آخرین تلاش نادرشاه ایران برای ایجاد یک امپراتوری آسیای مرکزی در سالهای آخر قرن هیجدهم درس بگیرند. این نویسندگان طی چهارهزار سال در حدود بیست تهاجم بزرگ علیه هند را ثبت کردند. راههای نزدیکتر دیگری وجود نداشت، همه تهاجمات در قلمرو سیاسی واقع در منطقه آسیای مرکزی میان توران، ایران و هند آغاز شد.

آسیای مرکزی را از نقطه‌نظر جغرافیایی می‌توان به‌عنوان سرزمین درون آسیا تشریح کرد که در دورترین نقطه از اقیانوسهای جهان و در قلب بزرگترین سرزمین جهان قرار دارد. جغرافیدانان روسی عصر امپراتوری، آسیای مرکزی را به‌عنوان بخش دوگانه قاره اورآسیا می‌نگریستند. اگر نگرش وسیعتری به آنچه که آسیای مرکزی بزرگ نامیده می‌شود داشته باشیم، این منطقه علی‌رغم مرکب بودن و مرزهای سیاسی نزدیک به هم، منطقه‌ای فرهنگی جدای از خاورمیانه و آسیای جنوبی است. سپس با منطقه بزرگتری مواجه می‌شویم که از عرض جغرافیایی جنوب مغولستان تا دریای خزر و شرق ترکیه امتداد دارد و از بقایای دوران امپراتوری کوتاه تیمور (۱۴۰۵-۱۳۶۰) ترکستان است که به سه بخش تقسیم می‌شود: الف) «ترانسوکسیانا^۲ به لاتین و ماوراءالنهر به عربی» که خوارزم و خراسان به آن مرتبط می‌شود؛ ب) «یتی سو^۳ یا سمرقانی^۴؛ ج) ترکمنستان شرقی (سین‌کیانگ). چندین قرن تداوم در الگوهای اسلامی، فرهنگی و قومی و نزدیکی مردم ایران، ترک و مغول که از داخل آسیا به مدیترانه و از سبیری به اقیانوس هند گسترش می‌یابد از مشخصات بارز منطقه آسیای مرکزی است.

۱. دکتر عظمت حیات‌خان رئیس مرکز مطالعات آسیای مرکزی دانشگاه پشاور است.

2. Transoxiana

3. Yeti Su

4. Semirechie

عناصر روس پس از قرن ۱۶ ابتدا به عنوان قزاق یا شکارچیان ماجراجو و بعد به عنوان ساکنان کشاورز شروع به گسترش به طرف شرق، سیبری و شمال اورال کردند. دو قرن بعد تجاوز روسیه و مهاجرت روسها به سمت جنوب تغییر یافت تا به قرقیز و ترکستان نفوذ کند: دارالسلام به صورت پیش‌رونده‌ای مورد نفوذ و سرایت دارالحرب (جنگ جهانی) واقع شد. اساساً همیشه سه انتخاب اصلی در گسترش روسیه به درون آسیا وجود داشته است که هر انتخاب، متجاوزین را با مشکلات جغرافیایی - سیاسی متفاوتی مواجه می‌ساخت. قدیمی‌ترین راه، راه شمال شرقی در طول سواحل قطب شمال بود که جمهوری تاریخی نوگورود^۱ تا پیش از شکست از دوک مسکو پیشگام آن بود. تنها طرفدار امروز آن نویسنده مشهور الکساندر سولژنیتسین^۲ است. دو راه دیگر که مشکل اما برای حرکت ساکنین و سربازان مناسب‌تر بود. هنگامی که قزاقها از رودخانه ایدل ولگا^۳ و کوههای اورال عبور می‌کردند، می‌توانستند از راه کوتاه‌تر «جاده اورنبرگ» در راستای دریاچه آرال، آمودریا و سیردریا به قلب ترکستان حرکت کنند.

پیش از ظهور مسئله آسیای مرکزی که مشخص‌کننده رقابت روس و انگلیس بر سر نگرش به راه ارتباطی هند و ایران بود و تحت نام «بازی بزرگ» شناخته می‌شد، تعریف روسها از آسیای مرکزی کاملاً با نگرش بریتانیا یکی شد. بنابراین جغرافیدان و شرق‌شناس برجسته روسی ژنرال آندره اسنساروف^۴ در نوشته خود تحت عنوان «هند عنصر اصلی در مسئله آسیای مرکزی» این منطقه را شامل قلمرو کُرس^۵، ترکستان و خیوه، بخارا، هند (شمالی)، کاشغر، پامیر، تبت، بلوچستان و شرق ایران دانسته است. واضح است که تعریف وی از آسیای مرکزی، گسترش منطقی روسیه برای دستیابی به خلیج فارس را نیز دربر می‌گیرد زیرا این امکان راه‌حلی برای وضعیت نابسامان جغرافیایی - سیاسی روسیه در تکذیب دسترسی به آبهای گرم از سرزمین جنوبی امپراتوری اوراسیا است. اما هرگونه بحث در مورد «عنصر اصلی» لزوماً افغانستان را هم که به تنهایی اهمیت چندانی ندارد، دربر می‌گیرد. اسنساروف به نقل از ابوفاضل علامی تاریخدان قرن ۱۶ می‌گوید: افغانستان اهمیت استراتژیک خود را طی هزاران سال به دست آورده زیرا که این کشور دروازه‌ای به هند است. جایگاه آندره اسنساروف (۱۹۳۷-۱۸۶۵) در مطالعات شرق‌شناسی و تفکرات استراتژیک روسیه، علی‌رغم اینکه نویسندگان غربی بندرت از او نام برده‌اند، بی‌نظیر است. در اینجا نام او به دو دلیل ذکر شده است:

وی نمایانگر بهترین همزیستی و تجانس میان شرق‌شناسی و شناخت استراتژی نظامی

1. Nougorod

2. Alexander Solzhenitsyn

3. Idelvolga

4. Andrei E.Snesarev

5. Qurs

است. او به چهارده زبان صحبت می‌کرد، اغلب در ترکستان بوده و از آنجا سفرهای زیادی به آسیای مرکزی داشته است. در ۱۸۹۹ سفری به هند داشت و ۷ ماه به‌عنوان عضو هیأت نظامی روسیه به ریاست کلنل پولیوتسوف در آنجا اقامت داشت، او در سیملا^۱ به لرد کرزن^۲ معرفی شد که مسئله آسیای مرکزی را با وی به بحث گذارد. وی پس از انتصابهای مختلف کاری و آموزشی به مقام ژنرالی منصوب شد و فرماندهی بسیاری از دستجات نظامی را در جنگ جهانی اول عهده‌دار بود.

دومین علت برای اهمیت اسنساروف این است که وی به شکل منحصر به فردی نمونه تداوم سنت ژئوپولیتیک روسیه در آسیای مرکزی از زمان تزاری تا عصر شوروی است. همان‌گونه که ذکر شد این تداوم مبتنی بر درک عمیق این مسئله است که هند باید نه تنها نقطه اصلی بحث در آسیای مرکزی بلکه محور تمامی رقابتهای روس و انگلیس قرار گیرد. اسنساروف تمامی مناطق و کشورهای دیگر حول محور هند را به‌عنوان مناطق استراتژیک طبیعی می‌انگاشت. به اعتقاد وی تا زمانی که هند مهمترین دارایی امپراتوری بریتانیا بود، صرف‌نظر از حکومت تزاری یا بلشویکی در امپراتوری روسیه به این نگرش کاملاً توجه ملی شد. بنابراین اسنساروف چنین می‌گوید که هند باید بیشترین اهمیت را برای اورآسیای روسیه داشته باشد و روسیه نیز باید رهبری بریتانیا را تکذیب کرده و در آسیای مرکزی مهاجمانه‌تر رفتار کند. او خطاب به شنوندگان در سن پترزبورگ اعلام کرد که «ما روسها باید خواسته‌های خود را به بریتانیا دیکته کنیم. در فاصله‌ای نه‌چندان دور در پشت رشته کوه‌های پوشیده از برف هندوکوش، هند این ستون فقرات امپراتوری بریتانیا و شاید کلید سیاسی تمامی جهان قرار دارد».

اسنساروف همچنین اعتقاد داشت که مأموریت تاریخی روسیه، رسیدن به آبهای گرم اقیانوس هند با طفره رفتن مداوم از مسائل دفاعی بود که بریتانیا در شمال و غرب هند مطرح می‌کرد. او با تحلیل اولیه جغرافیایی - نظامی از شمال هند، زمینه آتی فعالیت‌های نظامی را در فلات پامیر، یعنی بام دنیا به تصویر کشید. اسنساروف با دنباله‌روی از فاتحان پیشین هند که رفتارشان را به دقت مطالعه کرده بود به روسیه ابراز نارضایتی کرد که باید راه واخان^۳ را که دارای اهمیت استراتژیک است اشغال می‌کرد تا از اشغال چیترا^۴ توسط بریتانیا ممانعت به عمل آید. اگر دیپلماسی تهاجمی و سیاست توسعه‌طلبی آن در شمال غربی هند نبود، حرکت روسیه به سمت آبهای گرم اقیانوس هند به آرامی صورت می‌گرفت. او گفت: ما ابتدا با سرعت و انرژی متناسب با یک قدرت بزرگ، در آسیای مرکزی به پیش رفتیم اما از زمانی که بریتانیا خود را در سر

1. Simla
3. Wakhan

2. Lord Curzon
4. Chitral

راه ما قرار داد، ناامیدانه در طول ساحل آمودریا در چندصد مایلی اقیانوس متوقف شدیم. به اعتقاد اسنساروف در مورد مأموریت تاریخی روسیه در آسیای مرکزی، انقلاب بلشویکی تغییر اساسی در موضع ژئوپلتیک روسیه ایجاد نکرد. طبق استراتژی شرقی جدید مسکو، بلشویک‌ها متوجه شدند که باید نظارت و نفوذ خود را از تجربه بی‌حاصل در اروپای غربی به آسیای مستعمره بویژه در هند بریتانیایی و از طریق ایران و افغانستان منتقل کنند. در پاییز ۱۹۱۹ اسنساروف توسط لئون تروتسکی^۱ از پست فرماندهی در جبهه غربی فراخوانده شد تا رئیس آکادمی ستاد ارتش در مسکو شود. وی دوره‌هایی را در زمینه جغرافیای نظامی آسیای مرکزی عهده‌دار شد که طی آن ژنرالها و دیپلماتهای آتی شوروی را تشویق و ترغیب می‌کرد. «اگر می‌خواهید حکومت استبدادی کاپیتالیستی را در جهان نابود کنید، بریتانیا را در هند سرکوب کنید».

برخلاف سیاستهای قبلی که کم‌وبیش به عنوان عناصر انکارناپذیر سیاست امپریالیستی روسیه/ شوروی در آسیای مرکزی موفق بوده است، حرکت به طرف آبهای گرم همچنان مسئله استراتژیکی است که مشاجرات بسیاری را به دنبال دارد. این با سند جعلی تاریخی سخنان فریبنده پترکبیر مشخص شده است. اما این سخنان که در دهه ۱۹۴۰ ترس از روسیه را تشدید کرد به گفته یک تحلیلگر تاریخی، خلاصه‌ای مفید از گسترش ارضی پیشین و بالقوه روسیه از زمان مرگ پترکبیر را ارائه می‌کند.

گرچه پترکبیر بیست سال از بهترین سالهای عمر خود را به مبارزه برای سلطه بر منطقه بالتیک گذراند اما آرزو داشت تا جریان آب گرم را برای امپراتوری روبه گسترش روسیه فراهم کند. اما در آن زمان تنها دریای سیاه بود که از نقطه نظر استراتژیک چندان ایده‌آل نبود؛ زیرا تنها خروجی آن تنگه بسفر^۲ با جریان ضعیفی بود که دائم از دو طرف به وسیله دشمن دیرینه یعنی ترک‌ها کنترل می‌شد. اما تنها یک استراتژیست شوروی، طرح ژئوپولتیک مفروض پتر را مدنظر داشت و آن آدمیرال سرگئی گورشکوف، معمار گسترش کنونی نیروی دریایی شوروی بود. او با تفسیر مبارزه پتر ضمن تأیید آن نوشت که توسعه بیشتر کشور و اقتصاد آن می‌تواند تنها با ایجاد راهی به سوی دریا میسر گردد.

گفته‌های گورشکوف نمونه آشکار این حقیقت است که در جایی که دولت شوروی تا آنجا پیش می‌رود که سیاستهای داخلی رژیم تزاری را رد کند، توسعه طلبی خارجی به عنوان بخشی از «میراث پیش‌رونده» قانونی و مشروع می‌شود و این، مردم کمتر توسعه یافته را قادر می‌سازد تا حاصل یک تمدن عالی را از برادر بزرگتر یعنی روسیه دریافت کنند.

نام پطرکبیر همچنین با دو سفر نظامی (۲۴-۱۷۲۲) ارتباط می‌یابد که هدف آن تلاش برای دستیابی به اقیانوس هند از طریق راه هند و ایران برای ایجاد روابط تجاری با ایران، هند و چین بود. این سفرها و سفرهای دیگر که در زمان جانشینان پطر انجام شد تا زمان فتح منطقهٔ میانی ماورای قفقاز (بین ۱۸۰۰ و ۱۸۵۰) و ترکستان (۱۸۸۰-۱۸۶۰) موفق نبودند.

ایجاد راه آهن برای حمل و نقل در آسیای مرکزی توسط ارتش روسیه اهمیت فراوانی دارد. صحراهای دورافتاده و بدون آب دیگر موانع طبیعی بزرگی به حساب نمی‌آمدند. بتدریج که خطوط آهن بیشتر در آسیای مرکزی نفوذ کرد و به مرزهای ایران و افغانستان نزدیکتر شد، سربازان روسی خلاء قدرت را تا قلهٔ کوه‌های آسیای مرکزی بزرگ پر کردند. پس از استقرار آنها در پامیر منطقی بود که موج دیگر قزاقهای روسی به آمودریا رفته و مرز هندوکوش را تصرف کنند. ساکنان اروپایی روسیه از پی قزاقها روان شدند و عزیمت آنها با تکمیل خطوط آهن جدید چندین برابر شد. بنابراین نه تنها سمیرچی^۱ که به دلیل خط آهن ماورای سیبری به روی استعمارگران روس باز شد بلکه ماورای خزر و ترکستان نیز که قبلاً باز شده بود به امپراتوری در حال گسترش اوراسیا نزدیکتر شد، بدون آنکه تمایل و خواست جمعیت بومی آنجا در نظر گرفته شود. اما حتی در آن زمان هم پیش شرطهای منطقی برای نفوذ موفق به خلیج فارس تا تکمیل خطوط اصلی آهن به هند و ایران وجود نداشت. به همین دلیل است که تمامی مسئله حرکت دشوار روسیه به سمت آبهای گرم در عصر نوین را، چنانچه بیش از یک خیال واهی فرض شود، نمی‌توان بدون بحث در مورد اهمیت استراتژیک خطوط آهن در آسیای مرکزی به طور کلی و طرحهای خط آهن شرق ایران به طور خاص، درک کرد.

امپریالیسم راه آهن در آسیای مرکزی

عصر امپریالیسم راه آهن نباید مدت زیادی در انتظار اولین مشاهدات ژئوپلتیک می‌ماند. پیش از بروکس آدامز^۲ آمریکایی و هالفورد مکیندر^۳ انگلیسی، پاول لروی بولیو^۴ فرانسوی طرفدار پیشتاز ساخت خطوط آهن برون مرزی به عنوان ابزار استعمار بود. او اولین غربی بود که از ایستگاه بزرگ ماورای سیبری^۵ دیدن کرد. او ساخت اولین خط آهن ماورای قاره ای اوراسیا را به عنوان تغییری اساسی در قطب سیاسی جهان به نفع یک قطب جدید قدرت در نظر گرفت. راه آهن ماورای سیبری برای او یک خط آهن سیاسی بود زیرا روسیه را در تماس مستقیم

1. Semirechie

2. Brooks Adams

3. Halford Mackinder

4. Paul Leroy-Beaulieu

5. Le Grand Trans-Siberian

با امپراتوری چین قرارداد که قبلاً صحراها آنها را از هم جدا کرده بودند. همچنین برای تزار پایگاه عملیاتی جدیدی در خاور دور ایجاد کرد تا با رقبای امپریالیستی دیگر مبارزه کند و بنابراین روند نوسازی و بیداری قدرت بزرگ در ژاپن را برانگیخت.

ظاهراً ظهور عصر خط آهن بسیاری از نویسندگان معاصر را مسرور ساخت. طبق نگرش داستایوفسکی مأموریت متمدن ساختن آسیا توسط روسیه ارتباط نزدیکی با دوز پروژه استراتژیک خط آهن داشت که یکی به آسیای مرکزی و دیگری به خاور دور می‌رسید. اما این به‌عده ژولورن^۱ افسانه‌ساز فرانسوی علم و تخیل نوین بود که رمان جدید کلاودیوس بمبارناس^۲ ۱۸۹۴ را به افسانه خط آهن ماورای خزر (دهه ۱۸۸۰) اختصاص دهد.

ماورای آسیای بزرگ^۳ از سمرقند در کوههای تیان‌شان^۴ تا کاشغر همان جاده قدیم ابریشم را در طول صحرای گوبی^۵ تا پکن و ساحل اقیانوس آرام طی می‌کرد.

تخیلات ژولورن می‌توانست مستقیماً ملهم از فردیناند ون ریشتهوفن^۶ کارشناس آلمانی در امور چین باشد که در ۱۸۷۴ سخنان خود را مبنی بر پیشنهاد یک راه مناسب میان اروپا و چین منتشر ساخت. جورج ناتانیل کرزن^۷ فرمانروای هند که دوبار با راه آهن به ماورای خزر سفر کرد، پیشرفت تکنولوژیک و پیچیدگی سیاسی قدرت را بدین شرح بیان می‌کند: قطاری که با نور حاصل از جریان الکتریسته روشن می‌شود و در صحراهای شنی آسیای مرکزی با سرعت به پیش می‌رود، رویارویی‌های تکان‌دهنده‌ای را موجب می‌شود که این منطقه خاص در آن محدود می‌شود. این خط آهن سلاح قدرتمندی برای روسیه به منظور تحت انقیاد در آوردن آسیاست. بنابراین خط آهن ماورای خزر (۱۸۸۰-۸۸) تهدید آشکار نظامی برای هند بریتانیا محسوب می‌شد که سربازان روسی را به مرز شمال غربی نزدیک می‌کرد. ژنرال برجسته آنکوف^۸ کسی که این خط آهن استراتژیک را بنا کرد، این کار را با شمشیر داموکلوس^۹ مقایسه می‌کند که به‌طور معلق روی هند بریتانیا مانده تا موجب حفظ رفتار خوب آنها نسبت به روسیه در اروپا شود. تنها پس از جنگ داخلی روسیه، حزب سوسیالیست مخفی ترکستان در برنامه خود ۱۹۲۴ تصریح کرد که ایجاد خط آهن میان ترکستان، هند، ایران و چین یکی از مهمترین امور در رقابت اقتصادی آسیای مرکزی است که به دنبال آن بازارهای آسیای مرکزی را از انحصار شبکه خط آهن روسیه آزاد می‌کند. در این شرایط شباهت نفوذ منظم زیربنای حمل و نقل شوروی در

1. Jules Verne

2. Claudius Bombarnac

3. Le grand Trans-Asiatique

4. Tien-Shan

5. Gobi

6. Ferdinand von Richthofen

7. George Nathaniel Curzon

8. M.N. Annenkov

9. Sword of Damocles

افغانستان امروز بویژه از دهه ۱۹۶۰ کاملاً آشکار است.

تا سال ۱۸۸۰ بریتانیا در حدود ۱۵،۰۰۰ کیلومتر خط آهن در هند ایجاد کرده بود اما روسیه حتی یک خط هم در آسیا نداشت. اما طی ۲۵ سال پس از احداث خط آهن ماورای خزر، مهندسین نظامی روسیه پیش از ۴۳۰۰ کیلومتر راه تنها در آسیای مرکزی ساختند که شامل امتداد خط آهن از مرو تا مرز افغانستان در کوشکا بود که در ۱۹۰۰ تکمیل شد و فاصله آن کمتر از ۱۰۰ کیلومتر از هرات و ۷۷۰ کیلومتر از قندهار بود. پس از تکمیل خط اورنبرگ - تاشکند در ۱۹۰۵ برخی از استراتژیستها پیش بینی کردند که روسیه می تواند ماهانه حداقل ۱۲۰،۰۰۰ نفر از نیروهای نظامی را به سوی مرز افغانستان روانه کند. شاید این برآورد ۱۹۰۸ یکی از بدبینانه ترین ارزیابی های ستاد ارتش بریتانیا باشد که هند فاقد منابع رقابت با روسیه در آسیای مرکزی است. ما نمی توانیم با حمله به روسیه در دیگر نقاط جهان، روسیه را وادار سازیم تا استانهای شمالی افغانستان را از سلطه خود آزاد کند. حتی در شرایطی که ژاپن با بریتانیا متحد شد، مزایای خطوط ارتباطی داخلی روسیه ظاهراً شانس بیشتری برای تنوع استراتژیک آن فراهم کرد. ساخت خطوط آهن ارتباطی میان ترکستان و سیبری که در آن زمان بررسی شد (گرچه تا ۱۹۳۲ تکمیل نشد) به روسیه خط ارتباطی موازی دیگری میان دو جنگ نمایشی بالقوه در خاور دور و آسیای مرکزی می داد. از میان ضرورت های اصلی لجستیکی برای نفوذ موفق روسیه به اقیانوس هند، ایجاد سه خط اصلی استراتژیک در مدخل راه هند - ایران بود: ۱. در آذربایجان خط جلفا در مرز ایران (۱۹۰۷) با امتداد تا تبریز (۱۹۱۶) ۲. استحکامات کوشکا در انتهای خط انشعابی که در مرو به خط آهن ماورای خزر پیوست (۱۹۰۰) و ۳. دومین خط آهن اصلی در مرز افغانستان در ترمذ^۱ (۱۹۱۶) که با خطوط ماورای خزر و اورنبرگ - تاشکند مرتبط شد (۱۹۰۵).

بریتانیا با آگاهی کامل از ترابری نامناسب طی جنگ دوم افغانستان، با تسریع در ساخت خطوط آهن خود در مرز شمال غربی و بلوچستان به چالش های روسیه پاسخ داد، پس از گذر از گردنه بولان^۲ ماشین بخار در ۱۸۸۷ به کویته رسید. پنج سال بعد بریتانیا تونل خوجاک^۳ را که در آن سالها طولانی ترین تونل در آسیا بود، تکمیل کرد. این تونل راه آهن را به چامان^۴ در مرز افغانستان در حدود ۱۰۰ کیلومتری جنوب قندهار آورد. دومین خط آهن اصلی بریتانیا در گذرگاه خیبر علی رغم پیوستن پیشاور به خط آهن گرید^۵ هند از ۱۸۸۳ تا ۱۹۲۵، تکمیل نشد. جاده ها و خطوط آهن در میان شبکه نظامی کوچکی در بلوچستان و در مناطق غیر عملیاتی که پس از

1. Termez

2. Bolan Pass

3. Khojak

4. Chaman

5. Grid

۱۹۰۱ استان مرزی شمال غربی را تشکیل داد، واقع شد. سرانجام برای ورود پیش‌بینی شده روسیه به اقیانوس هند از طریق خراسان و سیستان، گسترش خط آهن ۷۰۰ کیلومتری کویته- نوشکی^۱ در عرض جغرافیایی بلوچستان انجام شد؛ اما تا پایان جنگ جهانی اول کامل نشد.

بحرانی که برای تمایل روسیه به گسترش قدرت و نفوذ خود به آبهای گرم بنادر خلیج فارس وجود داشت، برنامه‌های متعدد مرتبط با خطوط آهن در جنوب این کشور بود. این خط اتصال ضروری برای یک راه زمینی جایگزین از اروپا به هند را فراهم می‌کرد که سفر از لندن به بمبئی را طی ۸ روز با قطار به جای ۳۳ روز با کشتی و از طریق سوئز ممکن می‌ساخت. از طریق این ارتباط زمینی هند با اروپا بود که برنامه خط آهن آسیای مرکزی گسترش چشمگیری یافت، بویژه هنگامی که فردیناند لیسپس^۲ سازنده کانال سوئز موفقیت خود را جشن گرفت. با این نگرش ساده خوش‌بینانه از ارتباط روسیه و هند، تجارت را آسان کرد و همان‌گونه که ساخت کانال سوئز دشمنی انگلیس و فرانسه را فرو نشاند این پروژه بزرگ نیز خصومت روس و انگلیس را از بین می‌برد. هنگامی که این اعتقاد رواج یافت که خطوط آهن به جای کشتی‌های جنگی و ارتشهای بزرگ، سرنوشت هند و در نهایت آسیا و آفریقا را تعیین می‌کند مبداء تاریخی جدیدی شروع شد. تا اواسط دهه ۱۸۹۰ بررسی‌های اولیه روسیه سه راه مطلوب برای راه آهن جنوبی روسیه را که برای کمک انحصاری به منافع استراتژیک روسیه طرح شده بود، موجب شد:

۱. محور شرقی - غربی متصل‌کننده جلفا، تبریز، تهران، یزد، کرمان و بندرعباس.
۲. راه کردستان متصل‌کننده تبریز، کرمانشاه و خانقین و راه آهن بغداد درآمده.
۳. محور شمال - جنوب که از شرق ایران یعنی عشق‌آباد عبور کرده و از مشهد به بلوچستان و اقیانوس هند می‌رسید.

گرچه انتخاب رسمی علی‌رغم هزینه سنگین راه اول را می‌پذیرفت؛ اما از نقطه نظر محققان نظامی روسیه، کمال مطلوب راه مستقیم شمال - جنوب از خراسان و سیستان به بندرعباس بود که از آنجا تنگه هرمز و یا حتی کمی دورتر چابهار به آسانی قابل رؤیت بود. طبق نظر لرد کرزن، روسیه مرزهای پیشین خود را بیش از ۳۰۰ مایل به مرز هند نزدیک کرده است و بدین طریق فرصتهای بسیاری از این ناحیه یعنی سیستان و بلوچستان به وجود می‌آورد.

هرمان برون‌هوفر^۳ در ۱۸۹۵ در سن پترزبورگ نوشت چنانچه روسیه بخواهد خود را در مرکز امپراتوری در غرب سیبری و آسیای مرکزی تثبیت کند باید راه خود به سوی اقیانوس هند را باز کرده و راه آهنی به طرف بندرعباس احداث کند تا بتواند ولادی‌وستوک روسیه در خلیج

1. Quetta-Nushki

2. Ferdinand Lesseps

3. Hermann Brunhofer

فارس باشد. (برون هوفر یکی از ترغیب‌کنندگان توسعه‌طلبی روسیه در آسیا در نزد غربی‌هاست) اما علی‌رغم بحثهای متداول در مورد خط آهن در آسیای مرکزی به‌عنوان ابزاری قانونی برای تقویت مأموریت هیئت روسی در آسیا و نهایتاً برای رسیدن به درجه‌عالی اهمیت استراتژیک مثلاً با پایگاه دریایی در آبهای گرم اقیانوس هند در سرتاسر سال، سیاست رسمی تزاری محافظه‌کارانه و تعلیقی بود.

تضعیف موضع بین‌المللی بریتانیا در اثر جنگ بوئر^۱ انگیزه روسیه برای پیشروی و گسترش خط آهن در آسیای مرکزی را افزایش داد. یکی از فعالترین طرفداران این تز کاپیتان ریتیچ^۲ بود که امتدادهای طویل خطوط را در آسیای مرکزی جهت اهداف گسترش خط آهن بررسی کرده بود. او توصیه کرد که روسیه از فرصت استفاده کرده تا به رؤیای دیرینه دستیابی به خاورمیانه از طریق بندرعباس، قشم و نقاط دیگر نظیر چابهار برسد، همانگونه که دستیابی به پورت آرتور^۳ در خاور دور امکان‌پذیر بود. لرد کیچنر^۴ رئیس ستاد کل هند، طرح ریتیچ را خطرناکترین طرحی دانست که روسها راجع به آن فکر کرده‌اند. این موجب شد تا لرد کرزن یادداشت تکان‌دهنده دیگری در مورد مسئله سیستان ارائه کرد و در آن از حرکت روسیه به طرف خلیج فارس با احداث خط آهن استراتژیک جدید بریتانیا یعنی امتداد خط آهن کویت - نوشکی^۵ به زاهدان به طول ۷۰۰ کیلومتر که تا ۱۹۱۸ کامل نشد، مخالفت کرد. از جانب روسیه یادداشت‌های میانه‌روتری نظیر نوشته روسکایامیسل^۶ بود که می‌گفت: «آنچه که روسیه می‌خواهد راهی به سوی اقیانوس هند است اما طبیعی‌ترین راه از طریق افغانستان و هند نیست بلکه از طریق سواحل شمالی خلیج فارس است... روسیه خواهان هیچ دستاورد ارضی در ایران نیست. اتحاد میلیونها مسلمان تحت حاکمیت روسیه، تنها پان‌اسلامیسم را ترغیب می‌کند. ما می‌توانیم بدون تجاوز به تمامیت ایران، به خلیج فارس برسیم و بدون وارد آوردن هیچ ضربه‌ای می‌توانیم بخشهایی از خلیج فارس را که برای عبور خط آهن از شمال تا جنوب فارس مناسب است، به دست آوریم. طی این دوره، علی‌رغم میل به استفاده از ضعف بریتانیا در اثر جنگ در آفریقای جنوبی، محافظه‌کاری مانع از این کار شد».

روسها از تشدید عملیات در گذرگاه هند و غرب این کشور خودداری کردند. وزیر امور خارجه روسیه، فرمانده نیروی دریایی و وزیر جنگ متوجه شدند که یک بندر روسی در خلیج فارس بدون اسکادران دریایی مدافع و بدون خط آهن ارتباطی ثابت با روسیه، سودمند

1. Boer War

3. Port Arthur

5. Quetta Nushki

2. Captain P.A. Rittich

4. Lord Kitchner

6. Russkaya Mysl

نخواهد بود. جامع‌ترین توافق در ۱۹۰۰ که سرگئی یوویت^۱ یکی از تواناترین دولتمردان روسی از آن حمایت می‌کرد، این بود که روسیه بجای صرف پول و انرژی برای پروژه خلیج فارس باید منابع کمیاب خود را صرف امور بزرگ در خاور دور کند و با تکمیل سریع سیستم‌های خط آهن ماورای سیبری و منچوری، بهترین پایگاه دریایی عاری از یخ و مه را در پورت آرتور ایجاد کند. تثبیت لزوم کنترل یک بندر عاری از یخ واقع در ساحل یک دریای آزاد و ارتباط دائم با خط آهن روسیه، ویژگی بارزی از تفکر ژئوپلیتیکی روسیه است.

جنگ با ژاپن در آن زمان اراده روسیه برای تعقیب برنامه‌های گسترش خط آهن در ایران را تضعیف کرد اما عزم این کشور را برای ممانعت از ساخت خط آهن توسط دیگران و در شرایطی که خود قادر به این کار نیست راسخ‌تر کرد. با این حال افکار بریتانیا همچنان هراس آور به نظر می‌آمد. سایکس^۲ در سخنرانی خود در گردهمایی مربوط به آسیای مرکزی در مارس ۱۹۰۵ مصرانه اعلام داشت که روسیه همچنان می‌خواهد با نگرش توسعه خط آهن خود به خلیج فارس یا اقیانوس هند، سیستان را اشغال کند. همچنین، وی هشدار داد که روسیه تنها نیست و در حالی که حرکت خود را از شمال آغاز می‌کند، آلمان از جنوب و از بین‌النهرین به سواحل خلیج فارس پیش می‌رود. سایکس بخوبی متوجه شد که چرا خطوط آهن برای توسعه روسیه اهمیت بیشتری نسبت به بریتانیا دارد. زیرا بریتانیا عمدتاً بر قدرت دریایی تکیه می‌کند در حالی که در مورد روسیه جریان کاملاً تفاوت دارد. ثروت ارضی عظیم روسیه باید با پیدا کردن راهی به آبهای گرم به وسیله خطوط آهن حفظ شود و توسعه یابد. ما نمی‌توانیم به روسیه اجازه دهیم تا وارد خلیج فارس شده و پورت آرتور دیگری در آنجا بنا کند. این گفته مشهور لرد لانسدان^۳ در مه ۱۹۰۳ است.

هنگامی که بریتانیایی‌ها و روس‌ها راه خود را به مرز افغانستان می‌پیمودند، کارشناسان نظامی بخوبی آگاه شدند که اشغال افغانستان مشکلات فراوانی را با توجه به دسترسی به خطوط آهن در مرز افغانستان و خصومت شدید مردم افغان به بار می‌آورد. در ۱۹۰۴ ویلیام دوم امپراتور آلمان عموزاده خود تزار نیکولای دوم را ترغیب کرد تا سربازان روسی را در طول مرزهای افغانستان و ایران به تحرک وادارد. قیصر به این نتیجه رسید که نیروی دریایی سلطنتی قدرتمند در مقابل چنین عملیاتی در آسیای مرکزی ناتوان است و از دست دادن هند ضربه شدیدی به بریتانیا است. اما قیصر با حس قوی خود باید نظر رئیس ستاد خود را می‌پذیرفت که در بررسی‌های خود در اواخر ۱۹۰۴ اظهار داشت آمادگی برای حمله به هند از راه افغانستان با

1. Sergei Yu witte

2. H.R Sykes

3. Lord Lansdown

سربازان زیاد اما نه چندان کارآ، سالها به طول می انجامد که طی این مدت نیز بریتانیا وقت کافی برای سازماندهی دفاعی خود دارد. اما هنوز به فرماندهی ژنرال کیچنر همچنان هشدار می داد که تهدید روسیه جدی است. میزان تقویت سربازان از انگلستان که همیشه محدود بود و کمک مالی بیشتر به خزانه هند برای ساخت خطوط آهن استراتژیک بحث داغی میان رئیس ستاد هند و کمیته دفاع سلطنتی بود. هیچ یک از برنامه های خط آهن جنوب روسیه طی جنگ جهانی دوم عملی نشد، روسیه به دلیل عدم توانایی در اجرای طرحهای خود مانع ساخت آن از سوی دیگران شد، بنابراین تمام برنامه های روسیه / شوروی در خلیج فارس به شکست انجامید. چندین عامل این مطلب را شرح می دهند: ۱. خطرهای خارجی مثل تصمیم بریتانیا برای حفظ قدرت غالب در اقیانوس هند؛ ۲. موانع جدی جغرافیایی؛ ۳. اولویت ندادن یکسان استراتژیستهای روسی به آسیای مرکزی و جنگهای سیاسی در اروپا یا در خاور دور. تنها یک تغییر اساسی در توازن سیاسی و نظامی مؤثر بر تمام اورآسیا می توانست آنچه را که طراحان مسکو و برلین رابطه متقابل نیروهای آسیای جنوب غربی می نامند، تغییر دهد.

امروزه خط آهن ۱۴۰۰ کیلومتری آسیای مرکزی که شامل بیش از ۲۲۰ تونل به طول ۸۴ کیلومتر با پل‌های بی شمار می باشد و با بهترین خط آهنی که حتی سوئیس دارد رقابت می کند، هنوز مهمترین دستاورد تکنولوژیک در آسیای مرکزی محسوب می شود. این خط آهن تنها خط ارتباطی هند و آسیای مرکزی در جهت شمال - جنوب است که به طور عمد از ارتباط مستقیم با سیستمهای خط آهن و یا محل استقرار پایانه های آن در روسیه یا هند پرهیز می کند.

ایران در صدد است یکی از بزرگترین برنامه های توسعه در جهان را برای نوسازی و گسترش شبکه خط آهن کشور آغاز کند. هدف از این کار ارتباط تمامی مراکز بزرگ صنعتی و شهری نه تنها در ایران بلکه در خارج از کشور است تا بدین طریق ایران مرکز واقعی ارتباطات و حمل و نقل در آسیای مرکزی شده و بر اهمیت ژئوپلتیک و استراتژیک خود بیافزاید. البته واضح است که این برنامه گسترش، میلیاردها دلار هزینه برای ایجاد ۱۰،۰۰۰ کیلومتر راه جدید به اضافه راههای آهن موجود به طول ۴۵۰۰ کیلومتر و برقی کردن گسترده و دوخطه کردن خطوط نیاز دارد.

از جمله پروژه هایی که می تواند اثر بسیاری در گسترش خطوط آهن ایران داشته باشد برقی کردن و دوخطه نمودن راههای آهن بندر امام خمینی - تهران، تهران - تبریز، جلفا و تهران - مشهد است. همچنین پروژه های زیر از موارد حائز اهمیت تلقی می گردد:

۱. راه ارتباطی ۵۵۰ کیلومتری کرمان به زاهدان با یک ایستگاه عظیم راه آهن در پایانه

جدید (از درجه استاندارد ۱/۴۳۵ متری ایران تا اندازه وسیع ۱/۶۷۶ متری پاکستان)

۲. راه ارتباطی ۷۰۰ کیلومتری بندرعباس به بافق از راه سیرجان و در مسیر قم - کرمان
۳. راه ارتباطی ۱۵۰ کیلومتری میان شاهرود - گرگان و بندر ترکمن
۴. گسترش ۳۰۰ کیلومتر راه از مشهد تا سرخس برای ارتباط با شبکه خط آهن شوروی در تنجن^۱ که ارتباط نزدیک تری را با روسیه و ماورای سیبری فراهم می‌کند.
۵. خطی در طول ساحل خزر برای ارتباط تهران با آستارا در مرز شوروی
۶. طولانی‌ترین خط با ساختمان جدید که خط مستقیمی از شمال به جنوب و بیش از هزار کیلومتر از مشهد تا زاهدان و چابهار در خلیج فارس است. این پروژه یادآور طرح کاپیتان ریتیچ روسی در ابتدای قرن است. این انتخاب خاص که از نظر استراتژیک برای شوروی‌ها بیشترین جذابیت را داشت در پیشنهادی که یولی وروتسوف معاون وزیر خارجه در تابستان ۱۹۸۷ به همراه خود از مسکو به تهران آورد، بسیار شاخص و قابل توجه بود.
- رژیم گذشته ایران طرح جاه طلبانه‌ای را برای گسترش خط آهن ایران به افغانستان دنبال می‌کرد. بدین ترتیب که این کشور بسته در امتداد خطوط آهن ایران که از شرق به غرب امتداد داشت قرار می‌گرفت. در حدود ۱/۷ از ۲ میلیارد دلار اعتبار شاه سابق به داودخان رئیس جمهور افغانستان در ۱۹۷۵ برای تأمین هزینه بیش از ۱۸۰۰ کیلومتر راه در درون کشور بود. طبق طرح شرکت سوفریل^۲ فرانسه در اوت ۱۹۷۷ قرار بود این شبکه خط آهن در هفتمین طرح ملی (۸۰-۱۹۷۶) تکمیل شود. این خطوط اصلی آهن قرار بود به غیر از ارتباط کابل یا هرات از طریق قندهار از نقاط مرزی و برای ارتباط به مناطق زیر احداث شود:
۱. به ایران در اسلام‌قلعه^۳ در شمال غربی که با خط شوروی از راه سرخس مرتبط می‌شد.
 ۲. به خط کرمان - زاهدان در تراخون^۴ در جنوب غربی.
 ۳. به پاکستان در چامان^۵ واقع در جنوب شرقی که عبور و رسیدن به اقیانوس هند را از کراچی ممکن می‌ساخت. پیش‌بینی‌های اولیه تا سال ۱۹۸۵ در حدود یک میلیون و سیصد هزار مسافر و یک میلیون و سیصد هزار تن بار بود. اکتشاف مقادیر انبوه سنگ معدن آهن از حاجی‌گاک^۶ در حوزه جنوبی هندوکش اهمیت فراوانی داشت اما این سنگ آهن باید از طریق راه‌های آهن صدها کیلومتر را پیموده و به کارخانه فولادسازی در ایران می‌رسید.
- این سیستم راه آهن اگر احداث می‌شد بازرگانی افغانستان را از مرز شوروی به بازارهای سنتی آسیای جنوبی و خاورمیانه هدایت می‌کرد. با نبودن سندی مورد تأیید، تمامی اندیشه‌ها

1. Tedzhen

2. Soferail

3. Islam Qala

4. Tarakun

5. Chaman

6. Hajigak

در خصوص نقش شوروی در خنثی کردن برنامه گفته شده برای خط آهن سراسری ایران در حد حدس و گمان می ماند. اما می توان تصور کرد که رؤیای جاه طلبانه شاه سابق در ایجاد اتحاد تهران - کابل - اسلام آباد که با این ارتباط مهم حمل و نقل عملی می شد، از نظر مسکو چندین خوشایند نبود، بخصوص آنکه این محور جدید بزودی چنین راکه در حال تکمیل راه ۱۲۰۰ کیلومتری قراقروم^۱ در هیمالیا از کاشغر به اسلام آباد بود، متصل و مرتبط می ساخت.

قطعاً شکی نیست که از دید روسیه این خطوط آهن مجدداً اهمیت منحصر به فرد خود را هم از نظر استراتژیک و هم از نظر تجاری در آسیای مرکزی به دست آورده اند. می توان گفت که تا پیش از پایان این قرن اولین قطار از اروپا به راه آهن کامل شده آسیای مرکزی حرکت کرده و همان گونه که فردیناند لیسپس بیش از صدسال قبل پیش بینی کرد از سرزمین اصلی قاره دوگانه عبور می کند. این نه تنها تسهیلات تجاری را تا حد زیادی افزون می کند بلکه زمینه های بی اعتمادی متقابل در میان امپراتوری های رقیب را نیز از بین می برد. فشارهای دائم روسیه برای گسترش خطوط آهن به افغانستان در مه ۱۹۸۲ نتایجی به بار آورد و اولین قطار شوروی با گذر از پل جدید آمودریا میان ترمذ و حریتان^۲ از آن کشور عبور کرد و این تقریباً ۶۰ سال پس از شروع اولین بررسی و ساخت مقدمات توسط شوروی بود. شواهدی وجود دارد مبنی بر آنکه بخشی از پروژه هایی گفته شده در ایران به نتیجه می رسد. تسهیلات بندری در بندرعباس و چابهار به دلیل جنگ خلیج فارس شروع به گسترش کرد. شرکت ساختمانی دوو^۳ از کره جنوبی از سال ۱۹۸۵ طرف قرارداد برای تکمیل ارتباطات راه آهن بندرعباس از بافق بود، مسافتی در حدود ۷۵۰ کیلومتر که اکنون تکمیل شده است. کار مسیر کرمان - شورگزر در مسیر زاهدان نیز از سر گرفته شده است.

نتیجه

تغییرات بسیاری در سطح ژئوپلیتیک جهان بویژه در مناطقی که قبلاً در پشت پرده آهنین قرار داشته اند رخ داده است.

آسیای مرکزی شوروی پیشین که زمانی بخش دورافتاده ای از اتحاد شوروی بود ناگهان روبه جهان گشوده شد و دنیا را نه فقط با تغییر در سیستم سیاسی جمهوری های آسیای مرکزی اتحاد شوروی سابق بلکه با دستاوردهای اقتصادی که به دست آوردند متعجب ساخت.

ارائه سیستم های جدید حمل و نقل و ارتباطات در طی بازی بزرگ با نزدیکتر ساختن

1. Karakoram

2. Termez and Haritan

3. Daewoo

مردم آسیای مرکزی به تمدن‌ها و فرهنگ‌های دیگر به این پیشرفت اقتصادی کمک کرد. اهمیت استراتژیک و اقتصادی آسیای مرکزی به عنوان «پل زمینی» میان حوزه‌های شرقی امپراتوری شوروی و شهرهای بزرگ غربی، به دلیل سرمایه‌گذاری‌های بزرگ اقتصادی در این منطقه، افزایش یافته است.

خطوط آهن و راه‌ها که زمانی برای مقابله با قدرتهای رقیب به وجود آمدند اکنون در جهت رفاه اقتصادی به کار می‌روند. رقبای دیرینه اکنون شرکای اقتصادی هستند. همان‌گونه که ممانعت از رفاه اقتصادی در اتحاد شوروی سابق به نفع جهان غرب بود، اکنون کمک به منطقه آسیای مرکزی برای دستیابی سریع به رفاه اقتصادی به نفع غرب است. این توسعه مادی و فرهنگی گرچه در جهات مختلف عمل می‌کنند اما حداقل از یک جهت کنار هم قرار دارند و آن اینکه به اهمیت ژئوپلیتیک این منطقه می‌افزایند. اهمیت این منطقه با نقش بالقوه آن به عنوان معبری برای انتقال کالا، افراد و اندیشه‌ها و اعمال نفوذ و قدرت در میان مراکز بزرگ جمعیت اوراسیا، افزایش می‌یابد. این جریان می‌تواند در دو سو حرکت کند. در حالی که ملل آسیای جنوبی و متحدین اروپایی - آمریکایی آنها همچنان نگران نفوذ روسیه به جنوب از طریق این راه هستند اما روسیه به همان ترتیب مانع نفوذ ایدئولوژیک از جنوب به این کشور خواهد بود. قدرت نوین نظامی، ایدئولوژی‌های سیاسی، تمدن‌های مختلف و منافع سیستم اقتصادی جهان با نیروی بسیاری در آسیای مرکزی بزرگ متمرکز می‌شود.

یادداشتها

۱. ولادیمیر سولویوف Vladimir Solouyov و اِلنا کلیپکوا (Elena Klipikova) «امپریالیسم جغرافیایی روسیه»، واشنگتن پست، ۳۰ مارس ۱۹۸۰.
۲. جان استفان John J. Stephan، «آسیا در افکار شوروی»، سیاست شوروی در آسیای شرقی، دونالد زاگوریا Donald Zagoria، (نیوهاون: انتشارات دانشگاه یال، ۱۹۸۲)
۳. W.H.Parper، «جغرافیای تاریخی روسیه» (شیکاگو: آلدین ۱۹۶۹)
۴. هاوئر M.Hauner، امپراتوری اورآسیای شوروی و راه هند و ایران، مشکلات کمونیسم (ژانویه - فوریه ۱۹۸۷)
۵. لورنس کرادر در دائره المعارف بریتانیکا، ماکروپادیا ۳ (۱۹۸۲)
۶. به نقل از روبرت کانفیلد، Robert Canfield، «آسیای مرکزی بزرگتر»، (سانتافه: مدرسه آمریکایی برای مقدمات پژوهش ۱۹۸۹)
۷. سنساروف، افغانستان (۱۹۲۱)
۸. ژنرال دوهامل A.O.Duhamel، «راه به سوی هند»، سرلوویس مالت Sir Lovis Mallett، «چکیده‌ای تاریخی از مسئله آسیای مرکزی»، ۳۰ آوریل ۱۸۷۴، در یادداشت محرمانه S/18/C, L/P, IOR
۹. «افسر هندی»، حرکت روسیه به سمت هند (لندن: سمپسون لو ۱۸۹۴) جلد دوم، ۱۰۰-۷۹.

۱۰. کرزن (G.N Curzon)، روسیه در آسیای مرکزی ۱۸۸۹ و مسئله انگلیس و روسیه (لندن: لانگ، فترگرین، ۱۸۸۹): ۳۰۷ و ۳۰۳-۳۲۲. در فوریه همان سال (۱۸۷۷) کلنل متیووف، از سوی رئیس ستاد روسیه برای بازدید از خط آبی ارسال سربازان روسی در آستانه پیشروی آنها از هرات به طرف پنجاب اعزام شد. مطالعات متیووف چند سال بعد به وسیله ستاد کل منتشر شد.
۱۱. ستاد کل: منابع نظامی امپراتوری روسیه (۱۹۰۷) سوابق محرمانه اداره جنگ Wo 33/419
۱۲. مصطفی چوکایف، «ترکستان و رژیم شوروی»، مجله جامعه سلطنتی آسیای مرکزی، شماره ۱۸ (۱۹۳۱) ۲۰-۴۰۳.
۱۳. اقبال علی شاه، «فدراسیون کشورهای آسیای مرکزی»، مجله جامعه سلطنتی آسیای مرکزی، شماره ۷ (۱۹۲۰)
۱۴. آدامک (L.W. Adamec)، «افغانستان و زیربنای حمل و نقل ترکستان»، در افغانستان و اتحاد شوروی: تصادم و انتقال، هاونر و کانفیلد (بولدر، وست ویو ۱۹۸۹)
۱۵. مایکل مک گوئیر، اهداف نظامی در سیاست خارجی شوروی، (واشنگتن: مؤسسه بروکینگز، ۱۹۸۷)، ۲۱۰-۱۸۳.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی