

مطالعه تطبیقی عملکرد ایران و ترکیه در شبکه کریدورهای جدید اوراسیایی

سیدحسین میرفخرائی^۱

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۵/۳۰

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۳/۱۶

چکیده:

اوراسیا که از چند زیرسیستم بزرگ منطقه‌ای تشکیل شده به دلیل موقعیت ژئواکونومیکی منحصر به فرد از شبکه پیچیده‌ای از کریدورهای ترانزیتی تشکیل شده است. تا فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی این شبکه با یک منطق متمرکز در مسکو شکل گرفت و توسعه یافت و اساسا از زمان فروپاشی شوروی وارد یک دوره گذار شد. توسعه ارتباطات بیرونی با مناطق پیرامونی مهم‌ترین جهت‌گیری این گذار بوده است. ایران و ترکیه به عنوان دو کشور با نقش پل در این فرایند از اهمیت مضاعفی برخوردارند. این نقش به ویژه از زمان آغاز جنگ اوکراین که با تحریم روسیه یک بن‌بست بزرگ ژئواکونومیکی در شبکه کریدورهای اوراسیایی پدید آورده است، بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته است. در این شرایط پژوهش حاضر در پی پاسخ به این سوال است که «عملکرد ایران و ترکیه در در شبکه کریدورهای جدید اوراسیایی چگونه بوده است؟». فرضیه‌ای که در پاسخ به این سوال مطرح می‌شود آن است که ترکیه با وجود محدودیت‌های جغرافیایی بیشتر به دلیل جهت‌های استراتژیک تجارت خارجی کشورهای اوراسیا عملکرد موثرتری در این زمینه اجرا کرده است. چارچوب تئوریک این مقاله با استفاده از مفهوم‌سازی ژئواکونومی آغاز شده و در بررسی عملکرد ایران و ترکیه و به ویژه تحلیل و ارزیابی ماهیت تعاملات دو کشور در اوراسیا از نظریه موازنه منافع استفاده کرده است. این مقاله بر اساس روش پژوهش تطبیقی با رویرد تلفیقی انجام گرفته است.

واژگان اصلی: ایران، ترکیه، روسیه، کریدورهای ترانزیتی، اوراسیا.

۱. دانشیار گروه روابط بین‌الملل دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران (نویسنده مسئول) mirfakhraei@atu.ac.ir

مقدمه

با افزایش نقش اقتصاد سیاسی در تعاملات جهانی به مرور عرصه ترانزیت و مسیرهای کوتاه، ارزان و امن برای جریان یافتن آزاد کالا، خدمات و سرمایه نقش بسیار موثری یافته است. این مولفه به حدی توسعه یافته که موقعیت و قابلیت ایفای نقش‌های ژئواکونومیکی کشورها به طور محسوسی بخشی از شاخص قدرت آن‌ها در نظر گرفته شده و در شکل‌گیری نظم‌های جدید منطقه‌ای و بین‌المللی سهمی بسزا ایفا می‌کند. در عین حال موضوع ترانزیت و شکل‌گیری کریدورهای ترانزیتی با قابلیت‌های مدرن و در چارچوب شرکت‌های چندملیتی و سرمایه‌گذاری‌های مشترک به نحوی مطرح شده‌اند که از محدودیت‌های جغرافیایی و ژئوپلیتیکی کشورها خارج شده و به عرصه‌ای آزاد از رقابت و همکاری صرف نظر از مساحت و موقعیت جغرافیایی کشورها تبدیل شده‌اند. از این رو است که کشورهای بزرگی با مساحت بیش از یک میلیون کیلومتر مربع تعاملات استراتژیک خود را با کشورهای کوچکی با مساحت کمتر از حتی هزار کیلومتر مربع توسعه داده و در عین حال کشورهای کوچکی که سرمایه‌گذاری‌های قابل توجه در بنادر و زیرساخت‌های لجستیک کشورهای بزرگ انجام داده و زمینه‌ساز نقش‌آفرینی ژئواکونومیکی شده‌اند. از این منظر در نظم جدید بین‌المللی و نیز نظم جدید مناطق، کریدورهای ترانزیتی به عنوان بخشی از رقابت و همکاری میان کشورها در فضایی متوازن‌تر صرف‌نظر از محدودیت‌های جغرافیایی در نظر گرفته می‌شود.

منطقه شبه‌قاره‌ای اوراسیا یکی از مناطقی است که موقعیتی کلیدی در عرصه ارتباطات جغرافیایی جهانی ایفا می‌کند. این منطقه با مساحت قابل توجه ۵۴ میلیون کیلومتر مربعی، موقعیت منحصر به فرد در دسترسی به خشکی و آب‌های آزاد و نقشی که در پیوند بین قاره‌های مختلف ایجاد می‌کند در این زمینه از موقعیتی ویژه برخوردار است. اوراسیا در میانه شمالگان و مدار استوا قرار گرفته و پیوند میان آسیا و اروپا را از مسیرهای خشکی میسر می‌سازد. دسترسی‌های شمال به جنوب و همسایگی با مناطق ویژه‌ای همچون خاورمیانه که محل انباشت بخش مهمی از ذخایر زیرزمینی جهان است نیز موقعیتی ویژه به این منطقه ارائه کرده است. در کنار تمام این مولفه‌ها، فاکتورهای سیاسی نیز به جهت نقش شبه‌هژمونیک روسیه در این منطقه بر پیچیدگی‌های این منطقه افزوده است. در حالی که مهم‌ترین بخش از جغرافیای اوراسیایی در اختیار روسیه است، پس از جنگ اوکراین غرب در تلاش بوده تا مسیرهای ژئواکونومیکی بین‌المللی و شبکه کریدورهای ترانزیتی مورد استفاده خود و سایر بازیگران را از اوراسیا منحرف ساخته و یا در نگاهی واقع‌گرایانه به حداقل برساند. تلاش‌های روسیه

برای مقابله با این راهبرد نیز تعریف آلترناتیوها و ابتکارهای ترانزیتی جایگزین برای مقابله به مثل بوده است. در این میان چین نیز به عنوان یک قدرت نوظهور جهانی در همسایگی اوراسیا قرار گرفته و ابتکارهای ترانزیتی مخصوص به خود را تعریف کرده و توسعه داده است. این دینامیسم میان قدرت‌های بزرگ به وضوح شکل‌گیری شبکه‌های جدید ترانزیت اوراسیایی را هم‌زمان با شکل‌گیری نظم‌های جدید منطقه‌ای و بین‌المللی به اثبات می‌رساند.

در چنین فضایی طبیعتاً منافع قدرت‌های منطقه‌ای، به ویژه کشورهایی که در مجاورت این مناطق قرار گرفته و از تحولات ژئواکونومیکی و ژئوپلیتیکی این مناطق منتفع یا متضرر می‌شوند، تحت تاثیر قرار می‌گیرد. جمهوری اسلامی ایران و ترکیه دو بازیگر کلیدی در این میان هستند. هر دو کشور علاوه بر آن که مجاورت جغرافیایی با منطقه اوراسیا داشته‌اند، مولفه‌های زیادی را در حوزه فرهنگ، تاریخ و تمدن با این منطقه به اشتراک می‌گذارند. در عین حال شبکه خطوط ترانزیتی ریلی، جاده‌ای، هوایی و دریایی هر دو کشور به طور محسوسی متصل و آمیخته به شبکه ترانزیتی اوراسیایی است و در طول سه دهه پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی هر دو کشور در تلاش بوده‌اند تا این ارتباط با شبکه کریدورهای ترانزیتی اوراسیایی را مستحکم‌تر نموده تا به سطحی از وابستگی متقابل ژئواکونومیکی برسند. اکنون که به نظر می‌رسد نخستین نشانه‌های گذار در شبکه کریدورهای ترانزیتی اوراسیایی در نتیجه تحولات در ساختار نظام بین‌الملل و نیز در منطقه اوراسیا در حال شکل‌گیری است، هم ایران و هم ترکیه می‌توانند ضمن بازتعریف منافع خود در شبکه کریدورهای ترانزیتی اوراسیایی، به مواجهه به تهدیدات و بهره‌برداری از فرصت‌های جدید بپردازند. چگونگی شکل‌گیری این دینامیسم رقابتی و برون‌دادهایی که این رقابت می‌تواند برای دو کشور و به طور ویژه جمهوری اسلامی ایران داشته باشد مساله اساسی مقاله حاضر است.

روش پژوهش

این پژوهش به روش مطالعات تطبیقی انجام می‌گیرد. هدف از مطالعات تطبیقی شناسایی تفاهات در بین سیستم‌ها و رخدادهای اجتماعی و بررسی تاثیر این تفاوت‌ها بر پاره‌ای از پدیده‌های اجتماعی مشاهده شده در درون این سیستم‌ها است. در این چارچوب اسملسر از مطالعه تطبیقی نظام‌مند تشریحی یاد می‌کند و راگین پژوهش تطبیقی را مبتنی بر مقایسه واحدهای کلان اجتماعی در قالب بررسی‌های موردمحور و متغیرمحور تعریف می‌کند. هدف اصلی مطالعات متغیرمحور نیل به روابط

تعمیم یافته بین متغیرهاست، در حالی که مطالعه مورد محور در پی بررسی فهم واحدهای پیچیده است (غفاری، ۱۳۸۸:۹۰). در مقاله حاضر نگارنده در تلاش است با عنایت به این متدولوژی با تمرکز بر رویکرد متغیر محور، ضمن بررسی عملکرد ایران و ترکیه در قبال شبکه کریدورهای جدید اوراسیایی، پیامدهای آن بر موقعیت ژئواکونومیک منطقه‌ای را مورد ارزیابی قرار بدهد.

چارچوب تئوریک: موازنه منافع

نظریات مبتنی بر پارادایم واقع‌گرایی عموماً بر موازنه به عنوان یک اصل کلیدی در برقراری نظم تاکید داشته‌اند. به موازات تکامل در ایده‌های واقع‌گرایی این رویکردها نسبت به موازنه نیز با حفظ اصول کلیدی ارتقاء و تکامل یافته است. مورگنتاو، به عنوان یکی از نظریه پردازان مطرح واقع‌گرا، موازنه قوا را در چهار محور کلیدی تعریف کرده است. نخست، سیاستی با هدف توزیع قدرت؛ دوم، توصیفی از هر نوع وضعیت واقعی در سیاست بین‌الملل؛ سوم، توزیع نسبتاً برابر قدرت در سطح بین‌المللی؛ و چهارم، توصیف هر نوع توزیع قدرت سیاسی در روابط بین‌الملل (عبداله‌خانی، ۱۳۸۹:۳۹۴). به عنوان یک نمونه ژئوپلیتیک کلاسیک را می‌توان به عنوان شکلی از موازنه قدرت واقع‌گرایانه طبقه‌بندی کرد که بر این مفروض استوار است که نظم بین‌المللی باثبات اساساً به حفظ توازن قوا در نظام وابسته است. از نظ ژئوپلیتیسین‌هایی همچون ماهان^۱، مکیندر^۲ و اسپایکمن^۳ اصل توازن قوا به صورت قاره‌ای اعمال می‌شود و به عنوان شاهدهی برای این فرضیه وضعیت اروپای قبل از ۱۹۴۵ و یا اروپا و آسیای شرقی پس از آن را به عنوان نمونه مثال می‌زنند (Wu, 2017:794). با این حال رویکردهایی همچون نگاه نئواقع‌گرایانه کنت والتز^۴ در کتاب نظریه سیاست بین‌الملل مفهوم موازنه را در یک رویکرد از بالا به پایین به سطح نظام بین‌المللی تعمیم داد. خودیاری برای توازن قوا عاملی است که والتز در نظریه خود آن را به عنوان اصلی کلیدی در دینامیسم‌های توازنی نظام بین‌الملل مطرح کرد (Wohlforth, 2012:38). با این حال به زودی مفهوم و کارکرد موازنه نیز صرف نظر از حیطه اثرگذاری و درواقع سطح تحلیلی آن دستخوش تحول و دگرگونی شد.

¹ Classical geopolitics

² Mahan

³ Mackinder

⁴ Spykman

⁵ Waltz

شکل‌گیری پایه‌های نظریه موازنه تهدید توسط استفان والت اولین گام از این تکامل بود. این تکامل با این پرسش کلیدی آغاز شد که پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی چرا کشورها در مقابل برتری یک جانبه آمریکا موازنه قدرت نکرده و استراتژی‌های دیگری را نیز انتخاب کرده‌اند؟ در این چارچوب به ویژه عدم همراهی کشورهای مهم اروپا با آمریکا در حمله به عراق، توسعه ناتو و جایگاه آن در مقابل عدم توسعه و ضعف مفرط سیاست امنیتی و دفاعی اروپا و مواردی از این دست، به مرور تردیدهای بیشتری را در خصوص نظریه موازنه قدرت که پیش‌تر توسط کنت والتز مطرح شده بود به وجود آورد (عظیمی، سازمند و نظری، ۱۳۸۹: ۲۵۴). والت در پاسخ به این چالش کلیدی این موضوع را طرح می‌کند که کشورها نه در مقابل قدرت و بلکه در مقابل تهدید دست به موازنه می‌زنند. زیرا دولت‌ها به قدرت ایالات متحده آمریکا واکنش نشان نمی‌دهند و در مقابل تهدیدات عکس العمل‌های خود را بروز می‌دهند. سطح تهدید را نیز والت متأثر از چهار فاکتور کلیدی مجاورت، قدرت، قابلیت‌های تهاجمی و نیت تهاجمی می‌داند (Walt, 2002:130-133). بدین ترتیب شاهد یک ارتقاء دیگر در مفهوم موازنه بودیم که علاوه بر قدرت، مفهوم تهدید را نیز در بر می‌گرفت.

رویکرد استفان والت نیز به مرور با نقدهایی جدی مواجه شد. نخستین نقدها با این موضوع همراه بود که برقراری موازنه تهدید لزوماً نیازمند وجود دولت‌های مهاجم با نیت تهاجمی است و مضاف بر آن که نیت کشورها در تهاجم نیز متفاوت است و می‌تواند متأثر از اهداف متعددی نشأت بگیرد. منافعی که دولت‌ها را به سمت رفتارهای سیاست خارجی هدایت می‌کند محرکه‌ای است که می‌تواند متضمن رفتارهای موازنه‌ای باشد (James, 2022:417). نکته دیگر آن است که در آموزه‌های نواقعه‌گرایی به طور عمده بر خودیاری در مقابل تحت سلطه قرار گرفتن و یا نابود شدن توسط دیگران صحبت شده و آن چیزی که تاکنون کمتر مورد بحث قرار گرفته است، اهدافی است که دولت‌ها آن‌ها را دنبال می‌کنند. این دقیقاً همان موضوعی است که والتز در کتاب خود در آن با اشاره به گزاره‌هایی همچون آرامش، سود و قدرت، به عنوان منافع ثانویه یاد می‌کند. والتز شرط تحقق آن‌ها را به دست آوردن بقاء عنوان می‌کند. با این حال روندهای تاریخی خلاف این موضوع را اثبات می‌کند. قدرت‌های بزرگ همواره اهدافی را دنبال کرده‌اند که بر اساس ترجیحات آن‌ها بوده است. لذا به وضوح می‌توان دولت‌هایی را یافت که در محیط پیرامونی خود با تهدیدات جدی مواجه نبوده و

¹ Balance of threat

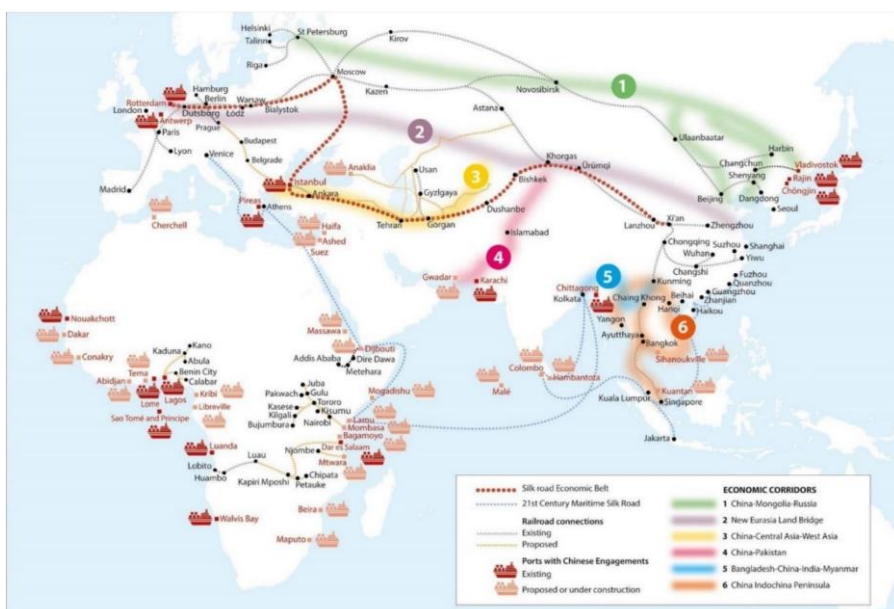
جست‌وجو برای فرصت‌ها را دنبال کرده‌اند (Schweller, 1997:929). این موضوع مبنای نظریه موازنه منافع را تشکیل می‌دهد که یک بعد تکاملی وراء از نظریات موازنه قدرت و موازنه تهدید محسوب می‌شود. این نظریه دقیقاً مدلی است که می‌تواند رویکرد رفتاری سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران و ترکیه را در فضای ژئواکونومی جدید اوراسیایی تحلیل و تبیین کند. بدین ترتیب بستر رقابت ایران و ترکیه در این منطقه نه صرفاً بقا و خودیاری، بلکه منافع ثانویه‌ای است که می‌تواند در چارچوب اهداف این دولت‌ها تعریف شود.

گذار ژئواکونومیک اوراسیایی و شکل‌گیری شبکه کریدورهای جدید

به قدرت رسیدن اتحاد جماهیر شوروی هم‌زمان با توسعه زیرساخت‌های راهبردی در منطقه اوراسیا بود. در این دوره نخستین بار شبکه‌های ریلی گسترده در قلمرو اوراسیا شکل گرفت و شبکه پیچیده‌ای از خطوط لوله در یک ژئوپلیتیک گسترده انرژی طراحی و اجرا شد. در طول دوره‌های مختلف توسعه‌ای اتحاد جماهیر شوروی و به‌ویژه در حین و پس از جنگ جهانی دوم، شبکه گسترده‌ای از زیرساخت‌های راهبردی در جمهوری‌های سوسیالیستی شکل گرفت. این توسعه البته عموماً با محوریت مسکو و اهداف از پیش تعیین‌شده‌ای صورت می‌گرفت. دریافت منابع اولیه و مواد خام از جمهوری‌ها به مراکز خاص در روسیه، بلاروس و اوکراین صورت می‌گرفت. این مسیرها همچنین با پیشرفت تکنولوژی وابستگی شدیدی به زیرساخت‌های تکنولوژی شوروی سابق نظیر ماهواره‌ها داشت و از این جهت هم بعد از فروپاشی شوروی با مشکلاتی در تعمیر و نگهداری مواجه شدند (Faury, Alix & Montier, 2021:2). استفاده از این زیرساخت‌ها همچنین با سوبسیدهای فراوانی از سوی مسکو صورت می‌گرفت و در داخل شبکه اوراسیایی عموماً ماهیت غیرتجاری داشت. همچنین تمام این زیرساخت‌ها توسط دولت کنترل می‌شد و تابعی از مکانیزم‌های عرضه و تقاضا نبود. با این حال در ادامه مشکلات اقتصادی اتحاد جماهیر شوروی برای تامین نیازهای ارزی این کشور را به سمت صادرات مواد خام و به ویژه انرژی به اروپا سوق داد (Liliopoulou, Roe & Pasukeviciute, 2005:51). این یکی از نخستین بازه‌های تحول در شبکه کریدورهای اوراسیایی بود.

فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و شکل‌گیری ۱۵ جمهوری تازه تاسیس که همگی بخش‌هایی از این شبکه گسترده کریدورهای اوراسیایی بودند، تحولات عمیقی را در این زمینه به وجود آورد. نخست آن که ماهیت داخلی این کریدورها به پایان رسید و عرصه‌های تجاری و حقوق ترانزیت و

درآمدهای ناشی از آن برای این جمهوری‌ها اهمیت یافت. در عین حال درگیری‌ها و بی‌ثباتی‌های روی داده در مناطقی همچون آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی انسداد برخی از این کریدورهای ترانزیتی را موجب شد. یکی از این کریدورها دسترسی ریلی قفقاز جنوبی تا نخجوان و ایران بود که در جنگ دوم قره‌باغ نیز اهمیت مضاعفی یافت (Amirkhanyan, 2022:129). در تاجیکستان نیز با وقوع جنگ داخلی شبکه کریدورهای ترانزیتی برای حدود یک دهه با مشکلات جدی مواجه بود. در کنار این موارد به طور کلی نیز با فروپاشی شوروی شاهد یک نوع احیاء ژئوپلیتیکی و سپس ژئواکونومیکی در اوراسیا بودیم که بار دیگر تئوری‌هایی نظیر هارتلند (قلب زمین) مکیندر را مورد بازبینی قرار می‌داد (Hochberg & Sloan, 2017:575). این شرایط سبب شد تا جهت‌های جدید در توسعه شبکه کریدورهای اوراسیایی شکل بگیرد. مهم‌ترین برون‌داد این شرایط شکل‌گیری ارتباطات و اتصالات ترانزیتی جدید و تعریف نقش‌های ژئواکونومیکی مدرن برای جمهوری‌های تازه استقلال یافته بود. کشورهایی همچون گرجستان، ترکمنستان، اوکراین، و نیز جمهوری‌های حوزه بالتیک شرایط جدیدی را در این دوره تجربه کردند که با جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی، ایفای نقش پل و استحصال درآمدهای ترانزیتی جدید همراه بود.



نقشه ۱: ابتکار کمربند و جاده (OECD, 2018:11)

ظهور ابتکار کمربند و جاده با محوریت چین را می‌توان نقطه تحول مهمی در این گذار ژئواکونومیکی با محوریت کریدورهای ترانزیتی در نظر گرفت. این ابرپروژه که از سال ۲۰۱۳ به عنوان بخشی از طرح ظهور مسالمت‌آمیز چین مطرح شد، در اوراسیا با محوریت کمربند اقتصادی راه ابریشم آفوت گرفت. این پروژه به طور عمده دسترسی چین به اروپا از طریق مسیر زمینی را هموار می‌ساخت و در عین حال الزامات سیاسی و اقتصادی قابل توجهی را بر منطقه اعمال می‌کرد. بر این اساس دو بعد ویژه را می‌توان برای آن در نظر گرفت؛ نخست، این پروژه با پیشنهاد سرمایه‌گذاری‌های قابل توجه، جذابیت زیادی برای کشورهای این منطقه داشت؛ دوم، امنیتی‌سازی ابتکار کمربند و راه قدرت و نفوذ چین در آسیای مرکزی و مناطق دیگر را تثبیت می‌کرد؛ سومین برونداد این موضوع نیز ظهور برخی نگرانی‌ها در نتیجه این روندها بود (Dave & Kobayashi, 2018:267). حجم سرمایه‌گذاری‌های چین در طول سال‌های پس از آن تنها در آسیای مرکزی نیز نشان‌گر سطح موفقیت این ابتکار محسوب می‌شود. در جدول ۱ می‌توانید این سرمایه‌گذاری‌ها را در حوزه‌های ریلی، انرژی، صنعت و موارد دیگر مشاهده کرد.

جدول ۱: سرمایه‌گذاری‌های چین در آسیای مرکزی در چارچوب ابتکار کمربند اقتصادی اوراسیایی

منبع: (Aminjonov et al, 2019:3)

حجم کل	ریلی و جاده‌ای	اتصال انرژی	صنعت	کشاورزی و صنایع غذایی	معادن و نفت	مالیه و فناوری اطلاعات	پروژه‌های مردمی
۱۳۶۲۵۱,۰۶	۳۳۴۹۹۳,۷۴	۳۵۶۹۳,۸	۱۲۲۹۹,۵۵	۱۴۵۱,۸۸	۵۵۱۵۹,۶۵	۸۱۰۰	۴۶,۴۴
۹۰۸۶۲,۴۳	۱۴۵۳۹,۳	۱۸۸۴۹,۵	۱۰۵۴۵,۵	۱۰۴۹,۶۳	۳۷۷۸,۵	۸۱۰۰	-
۲۴۸۴۲,۵	۱۴۰۲,۵	۹۴۱۰	-	-	۱۴۰۳	-	-
۱۰۵۱۸,۷	۴۵۱۵,۹	۴۵۱۶	۶۷۹,۸	۳۴۲	۴۶۵	-	-
۵۳۹۱,۶۸	۱۷۷۳,۰۴	۲۷۱۳	۱۵۰,۸	۳۱,۵۵	۶۷۶,۸۵	-	۴۶,۴۴
۴۶۳۵,۷۵	۱۲۶۹	۲۰۵,۳	۹۲۳,۴۵	۲۸,۷	۲۲۰۹,۳	-	-

بعد از این اما ابتکارهای دیگری نیز برای منطقه اوراسیا مطرح شد. ترکیه ایده‌های جدیدی را برای منطقه قفقاز جنوبی مطرح کرد که نقطه آغاز آن با راه‌اندازی خطوط لوله انتقال نفت و گاز و سپس

¹ Belt and Road Initiative (BRI)

² Silk Road Economic Belt (SREB)

راه آهن باکو-تفلیس-قارص کلید خورده بود. این کریدورهای ترانزیتی که در دوره پس از استقلال کشورهای منطقه تاسیس شدند، تنها در یک مورد ظرفیت انتقال ۶,۵ میلیون تن کالا را مد نظر قرار می دادند. در دوره پس از جنگ دوم قرهباغ ترکیه اقدامات بیشتر و موثرتری را برای توسعه این مسیرها در قفقاز جنوبی اجرا کرد. (Tsereteli, 2021:16). به طور هم زمان ایالات متحده آمریکا با همکاری برخی کشورهای آسیای جنوبی نیز ایده اتصال آسیای مرکزی و جنوبی را مطرح کرد. در این طرح چند ابتکار برای اتصال کریدورهای ترانزیتی، اتصال در حوزه انرژی با تعریف پروژه هایی همچون کاسا-۱۰۰ و یا خط لوله انتقال گاز تاپی مطرح شد. کشورهایی همچون ترکیه نیز در چنین فضایی توانستند با تعریف کریدورهایی همچون راه لاجورد یا لاپیس لازولی، ایده های دیگری را توسعه دهند که حتی اتصال آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی از طریق دریای خزر و راه اندازی کریدورهای موازی روسیه برای کاهش وابستگی به مسکو را نیز کلید زدند (Noorzi, 2021:293-294). با این حال این پروژه ها بنا به دلایل مختلف نتوانستند در عرصه های عملیاتی با موفقیت های چندانی مواجه شوند.

جنگ اوکراین نقطه تحول دیگری بود که در حقیقت می توان آن را اوج ژئواکونومیک اوراسیایی و شکل گیری شبکه کریدورهای جدید نامید. با آغاز تهاجم نظامی روسیه به اوکراین از فوریه ۲۰۲۲ اتحادیه اروپا، ایالات متحده آمریکا و شماری از کشورهای دیگر تحریم ها علیه روسیه را آغاز کردند. در برآوردهای اولیه این تحریم ها در سال ۲۰۲۲ تأثیری بین ۱۲,۵ الی ۱۶,۵ درصد بر تولید ناخالص ملی روسیه گذاشت (Khudaykulova, Yuanqiong & Khudaykulov, 2022:44) و از این حیث تأثیر قابل توجهی محسوب می شود. با این حال نکته ای که در این زمینه بسیار قابل تأمل است، تمرکز اولیه تحریم ها بر حوزه ترانزیت بود. در بسته های تحریمی که از سوی اتحادیه اروپا علیه روسیه وضع شد، چهار حوزه کلیدی برای تحریم ها توسعه یافت که به حوزه ترانزیت مرتبط بود. این تحریم ها شامل حریم هوایی روسیه و نیز حریم هوایی کشورهای دیگر برای عبور هواپیماهای روسی، بنادر و آبراهه ها و محدودیت تردد در آن ها، ممنوع کردن فعالیت تمام شرکت های روسیه در مسیرهای جاده ای کشورهای تحریم کننده، ممنوعیت استفاده از تکنولوژی های روسیه در حوزه های مختلف ترانزیتی اعم از دریایی و هوایی و مواردی از این دست می شد. در پاسخ به این شرایط روسیه و متحدینش نیز شرایط مقابله به مثل را فراهم آورده و در تصمیمات کوتاه مدت خود عبور محموله های ترانزیتی اتحادیه اروپا را از قلمرو کشورهای اتحادیه اقتصادی

اوراسیا ممنوع کردند (Kiss, 2022:2-3). بدین ترتیب ظرفیت حدوداً ۱۰۰ میلیون تنی ترانزیت ریلی و جاده‌ای از مسیر روسیه محدود شد و به حداقل میزان ممکن رسید. در عین حال در حوزه ترانزیت انرژی نیز محدودیت‌های زیادی پدید آمد. روسیه از ابتدای جنگ صادرات گاز به اروپا را محدود کرد و اروپا نیز به طور محسوسی برای به حداقل رساندن صادرات نفت و گاز روسیه تلاش کرد. در این میان کشورهایی همچون قزاقستان هم که صادرات نفت از طریق خطوط لوله و بنادر روسیه را انجام می‌دادند با مشکلات عدیده مواجه شدند (Chen et al, 2023:3084). این شرایط به طور کلی یک بن‌بست ژئواکونومیک در شبکه کریدورهای ترانزیتی اوراسیایی پدید آورد که زمینه را برای ظهور آلترناتیوهای مختلف به طور محسوسی تسهیل نمود. در چنین شرایطی با عملیاتی شدن کوچک‌ترین ظرفیت‌های ترانزیتی غیرروسی در منطقه اوراسیا شاهد ظهور آلترناتیوهای جدی و جذب سرمایه‌گذاری‌های قابل توجه در مدت‌زمان کوتاه بودیم. شرایطی که می‌توان آن را یک جهش در گذار ژئواکونومیک اوراسیایی و شکل‌گیری شبکه کریدورهای جدید در نظر گرفت.

عملکرد ترکیه در فعال‌سازی کریدورهای آلترناتیو

ترکیه متأثر از تحولات جنگ اخیر در قرقه‌باغ و دستاوردهای نسبی به دست آمده از آن، از ابتدای آغاز تهاجم روسیه به اوکراین تلاش کرد تا نقش موثر و پررنگی را در مدیریت بحران ایفا نماید. نقطه آغاز این بازیگری در حوزه نظامی و با تحویل پهپادهای بیرق‌دار تی‌بی ۲ به ارتش اوکراین بود. مقامات اوکراینی از دریافت حدود ۲۰ پهپاد از ترکیه خبر دادند (Rossiter & Cannon, 2022:212). با این حال به زودی عدم کارکرد مناسب این پهپادها و ظرفیت‌های محدود ترکیه برای بازیگری در عرصه نظامی در جنگ اوکراین مشخص شد. از این رو به طور ویژه ترکیه تمرکز بر حوزه ژئواکونومی را در دستور کار سیاست خارجی خود قرار داد. حوزه‌هایی همچون ترانزیت، تجارت و انرژی عرصه‌های جدید تمرکز سیاست خارجی و دکترین راهبردی در قبال جنگ اوکراین را در طول این دوره مد نظر قرار دادند.

در حوزه ترانزیت جدی‌ترین و مهم‌ترین نقش‌آفرینی را از سوی ترکیه شاهد بودیم. تا پیش از جنگ اوکراین عمده ابتکارهای ترکیه با نتایج ملموسی همراه نشده بود. کریدور ترانزیتی راه لاجورد یا لایس لازولی پس از تحول در افغانستان با به قدرت رسیدن طالبان و در مقابل ابرپروژه‌هایی همچون کمربند و راه و نیز طرح‌هایی همچون کریدور بین‌المللی شمال-جنوب مجالی برای توسعه نیافته بود

و نتایج عملیاتی ملموسی را در طول سال‌های پس از طرح به دست نیاورد (Sultonov, 2022:755)، ایده‌های ترانزیتی دیگر ترکیه نیز نظیر استفاده از کشتی‌های رورو برای دور زدن مسیر ایران از طریق مسیر قفقاز و دریای خزر (Oguztimur & Colak, 2013:11) برای دسترسی به آسیای مرکزی نیز تا پیش از این نتوانسته بود به موفقیت ملموسی دست یابد. در پروژه اتصال ریلی به قفقاز جنوبی از طریق کریدور ریلی باکو-تفلیس-قارص نیز که ظرفیت ۱۰ الی ۱۵ میلیون تن ترانزیت را هدف‌گذاری کرده و آن را دروازه‌ای برای دسترسی آسیای مرکزی به اروپا ترسیم کرده بود (Dudnik, 2013:72) تا پیش از این هیچوقت به ظرفیت اسمی خود نرسیده بود. به نظر می‌رسد جنگ اوکراین شرایط را برای برخی از این ایده‌ها متحول کرد. کریدور میانی که اتصال آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی را از طریق دریای خزر میسر می‌ساخت جذاب‌ترین ایده ترکیه برای توسعه در این بازه بود. این کریدور علاوه بر دور زدن روسیه، یک ایده بلندپروازانه دیگر برای ایفای نقش در تجارت زمینی چین و اروپا را نیز که بالغ بر ۱۷ میلیون تن برآورد می‌شود، هدف‌گذاری کرد (Shenol & Erbilin, 2022:170). در عمل نیز در بازه‌ای کوتاه این کریدور توانست رشد محسوسی را تجربه کند. در حالی که در سال ۲۰۲۰ مجموع ترانزیت از این کریدور ۳۵۰ هزار تن بود و در سال ۲۰۲۱ به ۵۳۰ هزار تن رسیده بود، در سال ۲۰۲۲ و هم‌زمان با تحریم روسیه به دلیل جنگ اوکراین توانست مرز ۳,۲ میلیون تن را با رشدی ۶ برابری تجربه کند (Chang, 2023). البته شایان ذکر است که بخش عمده این ترانزیت از طریق کریدور ریلی قفقاز جنوبی از بندر باکو تا بندر باتومی در گرجستان صورت گرفت و عملاً ترکیه نقش خاصی در آن ایفا نمی‌کرد. با این حال به دلیل محدودیت‌های کریدور ریلی قفقاز جنوبی و به ویژه محدودیت‌های بنادر گرجستان، بخشی از این ترانزیت از طریق خط ریلی باکو-تفلیس-قارص و از مسیر ترکیه انجام گرفت. تحرکات مضاعف ترکیه برای بازگشایی کریدور زنگه‌زور و فعال‌سازی آن از طریق جمهوری آذربایجان نیز در ماه‌های پس از آغاز جنگ اوکراین متأثر از همین شرایط بود. به طور کلی با توجه به محدودیت‌های شدید ناوگان دریایی کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی در خزر و نیز محدودیت‌های بندر باکو و نیز زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای در قفقاز جنوبی، به نظر می‌رسد روند رشد استفاده از کریدور میانی در سال‌های آتی بسیار کندتر پیش برود. با این حال جذب سرمایه‌گذاری‌های مستقیم و غیرمستقیم در این کریدور به شدت تسهیل شده است. حوزه‌هایی نظیر توسعه بنادر، کشتی‌سازی و توسعه ظرفیت ریلی در این چارچوب مورد توجه قرار گرفته است.



نقشه ۲: موقعیت کریدور میانی برای اتصال چین به اروپا (Eldem, 2022:3)

در کنار حوزه ترانزیت و با تمرکز بر کریدور میانی، ترکیه به طور جدی تمرکز بر حوزه تجارت و انرژی را نیز در دستور کار قرار داده است. در حوزه انرژی ترکیه به طور جدی متمرکز بر تامین امنیت انرژی اروپا بوده است. نخستین گام ترکیه در این زمینه به حداکثر رساندن انتقال گاز جمهوری آذربایجان به اروپا از طریق خط لوله ترانس آناتولی (موسوم به تاناب) بوده است (Toraman, 2022:21). با این حال محدودیت‌های گاز جمهوری آذربایجان و زمان‌بر بودن توسعه استخراج و انتقال آن به اروپا ترکیه را به سمت اجرایی کردن ایده خط لوله ترانس خزر سوق داد. پیگیری دیپلماسی سه‌جانبه با حضور جمهوری آذربایجان و ترکمنستان نیز برای توسعه خط لوله انتقال گاز ترانس خزر مهم‌ترین گام ترکیه در این فرایند بوده است (Stella Caro-Vargas & Chaib De Mares, 2022:321). در کنار این موارد در عرصه تجاری نیز ترکیه تلاش‌های زیادی برای اثرگذاری بر بازار غلات جهانی و ارائه نقش تامین کننده امنیت غذایی در جهان صورت داده است. در این زمینه نیز ترکیه توانسته در چارچوب توافقات با روسیه به موفقیت‌های نسبی دست یابد و همین امر نیز در حوزه ترانزیت توانسته برخی مزیت‌های جانبی را برای این کشور بازتولید نماید.

بازیگری جمهوری اسلامی ایران

از ابتدای فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی ایران نگاه ویژه‌ای به شبکه کریدورهای ترانزیتی اوراسیایی داشت. به ابتکار ایران بود که با ساخت راه‌آهن سرخس اولین ارتباط ریلی به خارج از شوروی سابق از طریق ترکمنستان و آسیای مرکزی انجام گرفت. در ادامه نیز ایران تلاش‌های عملگراییانه زیادی برای ارائه یک دسترسی مستقیم ریلی و جاده‌ای به کشورهای محصور در خشکی در آسیای مرکزی برای آب‌های خلیج فارس و دریای عمان ارائه کرد. توسعه زیرساخت‌های ریلی چابهار در نتیجه

اشباع ظرفیت‌های بنادر دیگر در خلیج فارس و با هدف ارتقاء نقش ژئواکونومیک ایران در این منطقه صورت گرفته که به طور جدی آسیای مرکزی و روسیه را هدف‌گذاری کرده است (اخباری، قاضی و غفارلو، ۷۴-۷۳:۱۴۰۰). در قبال منطقه قفقاز جنوبی نیز توسعه مناسبات ایران با آذربایجان و ارمنستان با یک گذار از ژئوپلیتیک به ژئواکونومی مواجه بوده است. به ویژه در بازه سال‌های ۲۰۱۳ به بعد موقعیت ژئواکونومیک برتر جمهوری آذربایجان به نحوی تمرکز بیشتر ایران را در بر داشته است (امیری و فلاحی، ۹۵:۱۴۰۱). در حوزه دریای خزر نیز ایران با برخورداری از ناوگان بزرگ دریایی و نقش راهبردی بنادر امیرآباد و انزلی نقشی ویژه را ایفا کرده است. این موضوع به ویژه در بازه‌هایی با توسعه سوآپ انرژی و تقویت تعاملات دریایی با کشورهای ساحلی موقعیت ایران را در این فرایند تقویت کرده بود. با این حال مسائل مرتبط با تحریم‌های بین‌المللی محدودیت برخی از این تعاملات عملکردیانه را موجب شده است.

در پی تحولات افغانستان نیز مجدداً شاهد تقویت موضع ایران در قبال منطقه اوراسیا بوده‌ایم. به قدرت رسیدن طالبان در این کشور در طول سال‌های اخیر منجر به توقف بسیاری از پروژه‌های ترانزیتی همچون کریدور راه لاجورد و یا کریدور ترانس افغان شده است. در چنین شرایطی کشورهای اوراسیایی و به طور ویژه آسیای مرکزی با بن‌بست مهم‌تری در دسترسی ترانزیتی مواجه شده و مسیر ایران در این چارچوب تقویت شده است. در عین حال جنگ اوکراین نیز به نحوی توانسته موقعیت ایران را تقویت کند. انسداد مسیرهای دسترسی ترانزیتی شمالی از روسیه، نگاه مجدد کشورهای اوراسیایی و حتی خود روسیه را نیز به جنوب و مسیر ایران جلب کرده است. بخشی از این موضوع نیز به دلیل موضع خاص جمهوری اسلامی ایران نسبت به جنگ در اوکراین بوده است. با آغاز تهاجم نظامی روسیه به اوکراین جمهوری اسلامی ایران به دلیل تعاملات نزدیک با روسیه و با آگاهی از نقش تنش‌زای غرب در جنگ اوکراین با موقعیت حساسی مواجه شد. موضع‌گیری جمهوری اسلامی ایران در قبال این جنگ از این منظر بر سه اصل کلیدی استوار شد. نخست، مخالفت با گسترش ناتو و دخالت غرب در روابط دو همسایه؛ دوم، ایران جنگ را راه‌حلی برای مشکلات میان کشورها نمی‌دید و خواستار توقف درگیری‌های خشونت‌آمیز شد؛ و سوم، تهران تأکید کرد که تحریم یا محاصره اقتصادی که از سوی کشورهای غربی دنبال می‌شود کمکی در حل مشکلات فعلی و پایان درگیری‌ها نمی‌کند (صالحی و سجادی، ۶۹:۱۴۰۱). به هر ترتیب این موضع سیاسی به نحوی همسو با موقعیت ژئواکونومیک جمهوری اسلامی ایران تنظیم شده است.

توسعه کریدور بین‌المللی شمال-جنوب پس از آغاز جنگ اوکراین یکی از رویکردهای عملگرایانه جمهوری اسلامی ایران بوده است. در این میان نیاز شدید روسیه به این کریدور برای توسعه جهت‌های راهبردی جدید در تبادلات تجاری و ترانزیتی نیز موقعیت ایران را تقویت کرده است. توسعه نشست‌های سه‌جانبه با حضور ایران، هند و روسیه از فوریه ۲۰۲۲ و با آغاز جنگ اوکراین از مهم‌ترین اقدامات ایران در این زمینه بوده است (Farough, 2022:6). امضای موافقتنامه احداث خط ریلی رشت-آستارا بین ایران و روسیه که در حاشیه دیدار روسای جمهور دو کشور به امضا رسید از جمله دیگر گام‌های مهم ایران در این زمینه محسوب می‌شود. بر اساس این توافقنامه روسیه ۱,۶ میلیارد دلار در این مسیر ریلی سرمایه‌گذاری خواهد کرد و در مدت ۴۸ ماه احداث خواهد شد (ایرنا، ۱۴۰۲). احداث این کریدور ریلی می‌تواند نقش مهمی را در توسعه شبکه کریدورهای جدید اوراسیایی ایفا کند.



نقشه ۳: کریدور بین‌المللی شمال-جنوب (Ashraf, 2020:39)

در کنار این ابتکار ایران در تلاش بوده تا رویکردهای عملگرایانه دو و چندجانبه بدون روسیه را نیز توسعه دهد. تقویت موقعیت کریدور ریلی شرق خزر که اتصال ریلی ایران، ترکمنستان و قزاقستان را میسر می‌سازد یکی از این ابتکارها بوده است. در چارچوب سفر رئیس‌جمهور و نخست‌وزیر قزاقستان به تهران، یکی از محورهای مذاکرات دو کشور توسعه کریدورهای بین‌المللی بود. تاکید بر تقویت ظرفیت استفاده از کریدور ایران-ترکمنستان-قزاقستان یکی از محورهای عملیاتی این

مذاکرات بود (Special Eurasia, 2023). در کنار این موضوع ایران به انتقال نفت قزاقستان از مسیر دریای خزر و نیز بازیابی مجدد سوآپ نیز نگاه ویژه‌ای داشته است. با وجود مشکلات قزاقستان در صادرات نفت از طریق روسیه، این کشور تمرکز ویژه‌ای بر مسیرهای جایگزین معطوف داشته و از سرگیری سوآپ نفت با ایران در بندر نکاء یکی از این طرح‌ها بوده که با استقبال ایران نیز مواجه شده است. ایران همچنین از طریق بهبود روابط با ترکمنستان و از سرگیری سوآپ گاز و توسعه ظرفیت آن نیز در این زمینه فعال بوده است. این مبادله انرژی بین ایران، ترکمنستان و آذربایجان از ۲ میلیارد مترمکعب آغاز شد و سپس برای ۵ میلیارد مترمکعب هدفگذاری شد. این سوآپ اگرچه حجم محدودی داشت، اما مجدداً نقش و موقعیت ایران به عنوان یک راهکار برای توسعه انتقال انرژی از آسیای مرکزی به قفقاز جنوبی را برجسته کرد (Salimi Turkamani, 2023:11). در عین حال این موضوع به ویژه با توجه به سطح بالاتر عملگرایی در مقایسه با طرح‌هایی همچون ترانس خزر نقش برجسته‌ای یافت.

تطبیق عملکرد ایران و ترکیه

ایران و ترکیه هر دو از مجاورت جغرافیایی با منطقه اوراسیا برخوردار هستند. ایران مرزهای زمینی و دریایی با آسیای مرکزی، روسیه و قفقاز جنوبی دارد و ترکیه از دسترسی زمینی به قفقاز جنوبی و دسترسی دریایی به روسیه برخوردار است. به نظر می‌رسد از نظر موقعیت‌های ژئواکونومیکی برای دسترسی‌های فیزیکی، ایران موقعیت بهتری به لحاظ زمینی و ترکیه موقعیت بهتری به لحاظ دریایی برخوردار است. با این حال جهت‌های کلیدی تجارت به عنوان یکی از مهم‌ترین محرکه‌های توسعه شبکه ارتباطات ژئواکونومیکی برای شکل‌گیری شبکه کریدورهای جدید اوراسیایی، موقعیت ترکیه را تقویت کرده است. در حالی که عمده تجارت کشورهای اوراسیایی با چین و اروپا است، ارتباطات با کشورهای حوزه جنوب و جنوب غرب آسیا که از مسیر ایران صورت می‌گیرد بسیار محدودتر بوده است. لذا، به لحاظ راهبردی گرایش کشورهای اوراسیایی برای توسعه شبکه کریدورهای جدید به ترکیه بیش از ایران بوده است. این نیز نه صرفاً به دلیل ماهیت تعاملات با ترکیه، بلکه بیش از آن به دلیل نیاز مبرم به توسعه مبادلات تجاری با اروپا بوده است. کما این که این روند از دو دهه آخر عمر اتحاد جماهیر شوروی نیز جریان داشته است. با این حال نگاه تاریخی کشورهای اوراسیایی برای

دسترسی به آب‌های گرم جنوبی از طریق ایران (با محدودیت‌های دائمی در افغانستان) نیز از گرایشات راهبردی ضعیف‌تر در این منطقه محسوب می‌شود.

در دوره پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی ایران چندین کریدور جاده‌ای را با آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی توسعه داده و اقدام به بازگشایی کامل دو کریدور ریلی و تاسیس کریدور سوم کرده است. در حوزه دریایی نیز ایران توانسته سهم قابل توجهی از کشتی‌رانی در دریای خزر را به خود تخصیص داده و نقش ویژه‌ای را برای دسترسی‌های جنوبی به اوراسیا ایفا نماید. در عین حال ترکیه که به دلیل عدم یکپارچگی سرزمینی آذربایجان و مشکلات تاریخی با ارمنستان و مرزهای محدود با گرجستان تاکنون کمتر ارتباطات زمینی قدرتمندی (به جز باکو-تفلیس-قارص) داشته است، در زمینه دریایی قدرتمندتر عمل کرده است. در حوزه ارتباطات زمینی به ویژه با آسیای مرکزی ترکیه در طول این سال‌ها وابسته به مسیر ایران بوده و از این حیث، می‌توان نوعی همگرایی را نیز بین ایران و ترکیه برای تقویت شبکه‌های جدید ارتباطات اوراسیایی در حوزه کریدورهای ترانزیتی برشمرد.

در حوزه ترانزیت انرژی اما ترکیه با راه‌اندازی خطوط لوله انتقال نفت و گاز در قفقاز جنوبی و نیز تکمیل پروژه ترک استریم در دریای سیاه، نقشی ویژه را ایفا کرده است. این کشور در طول این مدت توانسته به یکی از بزرگ‌ترین هاب‌های انرژی اوراسیا تبدیل شده و در عین حال با ایفای نقش پررنگ در تامین امنیت انرژی اروپا، مزیت‌های قابل توجهی را به دست آورد. جذب سرمایه‌گذاری‌های اروپا در زمینه ترانزیت انرژی اوراسیا و بازتولید این موقعیت نیز از مزیت‌های جغرافیایی ترکیه بوده است. ایران در این زمینه اگرچه عملکردی نسبتاً مناسب و عملگرایانه را بر جای گذاشته است، اما به لحاظ موقعیت، تنوع و حجم ترانزیت انرژی قابل مقایسه با نقش و جایگاه ترکیه نیست. ایران از طریق احداث دو خط لوله انتقال گاز با ترکمنستان و برخی طرح‌های مشارکت در استخراج نفت جمهوری آذربایجان و البته تجربه محدود سوآپ نفت با ترکمنستان و آذربایجان، نقش محدودتری را در این زمینه ایفا کرده است. با این حال با وجود محدودیت شدید صادرات گاز روسیه به اروپا و نگاه این کشور به بازارهای آسیای جنوبی، می‌تواند چشم‌انداز روشن‌تری را در این زمینه برای ایران متصور بود.

موازنه منافع در چارچوب رویکردهای واقع‌گرایانه رویکردی تئوریک است که می‌تواند این مناسبات را در قبال شبکه کریدورهای جدید اوراسیایی تعریف کند. رقابت توأم با همکاری دینامیسمی است که در یک فرایند دیالکتیک متضمن منافع ایران و ترکیه در این منطقه می‌باشد. محرکه شکل‌گیری این

شبکه جدید کریدورهای اوراسیایی نیز همین دینامیسم بوده است و تحولاتی همچون جنگ اوکراین و یا بی ثباتی در افغانستان صرفاً به عنوان یک کاتالیزور عمل کرده‌اند. در این چارچوب بازی با حاصل جمع جبری صفر لزوماً همواره برقرار نبوده و البته بالعکس، همیشه بازی ایران و ترکیه حاصل جمعی مثبت هم نداشته است. بسته به چگونگی تعریف منافع و دینامیسمی که در مناسبات دو و چندجانبه بین منافع تهران و آنکارا وجود داشته، این تعاملات صورت گرفته است. در ارزیابی‌های کلی می‌توان ماهیت رقابتی را در این مناسبات پررنگ‌تر از ماهیت همکاری‌جویانه آن در نظر گرفت. در این بستر موازنه منافع مبتنی بر رویکردهای نواقع‌گرایانه مشخص‌کننده ماهیت تعاملات ایران و ترکیه در شبکه کریدورهای جدید اوراسیایی بوده است. این در حالی است که بسیاری از طرح‌ها و ابتکارهای دو کشور اساساً نقشی منفی در منافع طرف دیگر نداشته است. این امر در زمینه منافع موازی دو کشور قابل تعریف است که تأثیری سلبی و حتی ایجابی در موازنه منافع نخواهند داشت.

جمع‌بندی

منطقه اوراسیا که از چند زیرسیستم منطقه‌ای مختلف با ویژگی‌های ژئواکونومیکی متفاوت شکل گرفته است، دارای یک شبکه منسجم و پیچیده در حوزه ترانزیت بوده است. بخش مهمی از این شبکه به واسطه رویکردهای توسعه‌ای متمرکز دوره اتحاد جماهیر شوروی شکل گرفته و اساساً ماهیتی درون‌گرایانه و متمرکز داشته است. با این حال فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی تحولات شگرفی را در تحول این شبکه کریدورهای اوراسیایی پدید آورد. توسعه ارتباطات بین منطقه‌ای با محیط پیرامونی در شرق، جنوب و جنوب غرب آسیا و نیز دسترسی‌های جدید به اروپا مهم‌ترین ماهیت این تحول بود. افزایش روزافزون نقش اقتصاد و گذار جهانی از ژئوپلیتیک به ژئواکونومی بیش از پیش بر این اهمیت افزود و موقعیت‌های جدیدی را برای جمهوری‌های تازه استقلال یافته پدید آورد. با این حال تحولات سه دهه پس از آن روند این دوره گذار را تسریع و تقویت کرده و در رویدادهایی همچون بحران اوکراین ماهیت آن را نیز تغییر داد. در چنین شرایطی کشورهای با مجاورت جغرافیایی گسترده با منطقه اوراسیا که قابلیت ایفای نقش کشورهای پل برای همسایگان اوراسیایی را دارند، همچون جمهوری اسلامی ایران و ترکیه از موقعیت منحصر به فردی در بازیگری برای نقش‌آفرینی در شکل‌گیری و توسعه شبکه کریدورهای جدید اوراسیایی برخوردار هستند.

ایران و ترکیه در حوزه شبکه کریدورهای جدید اوراسیایی هر کدام جهت‌های جدیدی را برای کشورهای آسیای مرکزی به ارمغان می‌آورند که می‌تواند لزوماً ماهیت رقابتی نداشته و عرصه‌های همکاری‌جویانه و حتی مکمل یا موازی نیز داشته باشند. در حالی که ترکیه مسیر دسترسی کشورهای اوراسیایی به اروپا را در غیاب روسیه و با تکمیل ظرفیت‌های قفقاز جنوبی فراهم می‌آورد، ایران ارائه دهنده بهترین مسیر برای دسترسی به مسیر جنوبی در قلمرو کشورهای جنوب غرب آسیا، کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس، کشورهای جنوب آسیا و حتی فراتر از این کشورها باشد. تمرکز رفتارهای ایران و ترکیه در زمینه شبکه کریدورهای جدید اوراسیایی نیز منطبق بر همین رویکرد بوده است.

در این چارچوب ترکیه با تمرکز بر طرح‌های ترانزیتی همچون راه آهن باکو-تفلیس-قارص و یا کریدور میانی، و یا کریدورهای انتقال انرژی نظیر خطوط لوله انتقال نفت و گاز توانسته دستاوردهای نسبتاً ملموسی را در این زمینه به دست آورد. این رویکرد به دلیل جهت‌گیری استراتژیک کشورهای اوراسیایی به سوی اروپا مجدداً بازتولید شده و موقعیت بهتری را به ترکیه اعطا کرده است. جمهوری اسلامی ایران نیز به طریق مشابه با توسعه کریدورهای ریلی، جاده‌ای و دریایی در چارچوب ابتکارهای ترانزیتی توانسته مزیت‌های ژئواکونومیکی قابل توجهی را بالفعل کند. در حوزه انرژی ایران عملکرد محدودتری با راه‌اندازی دو خط لوله انتقال گاز و نیز توسعه طرح‌های سوآپ داشته که این محدودیت به طور عمده متأثر از تحریم‌ها بوده است. در این میان ایران در سطح بین‌المللی عموماً متکی به ابتکار کریدور بین‌المللی شمال-جنوب بوده و ترکیه در تعامل با غرب و چین، ابتکار کمربند و جاده و نیز طرح‌های اروپایی را مد نظر قرار داده است. ماهیت تعاملات دو کشور نیز نه لزوماً مبتنی بر رقابت و نه همکاری، بلکه ترکیبی از هر دو بوده است. موازنه منافع رویکردی است که می‌توان مبتنی بر یک نگاه واقع‌گرایانه ماهیت تعاملات ایران و ترکیه در قبال شبکه کریدورهای جدید اوراسیایی را تحلیل و ارزیابی نمود.

تمرکز بر دینامیسم‌های سیاسی برای برقراری موازنه منافع نه تنها با ترکیه، بلکه با سایر رقبای منطقه‌ای غیرمتعارض در آسیای مرکزی راهبردی است که می‌تواند جمهوری اسلامی ایران را در موقعیت بهتری قرار دهد. در این چارچوب همکاری با روسیه در کنار توسعه مناسبات مستقل با کشورهای منطقه می‌تواند به صورت توانمند در دستور کار قرار بگیرد. تقویت همکاری‌ها با روسیه به جهت کاهش هزینه توسعه کریدورهای جدید، ارائه آلترناتیوهای راهبردی به روسیه برای استفاده از شبکه سستی کریدورهای اوراسیایی و همگرایی برای توسعه جهت‌های راهبردی جدید در تجارت خارجی

کشورهای اوراسیایی از جمله فرصت‌های ایران برای تحقق این اهداف محسوب می‌شود. افول هژمونی آمریکا و توسعه سیاست نگاه به شرق در کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس و نیز تمرکز بر توسعه تعاملات کشورهای جنوب آسیا با اوراسیا، از جمله فرصت‌های کلیدی ایران برای تقویت این نقش آفرینی محسوب می‌شود. طبیعتاً در برخی از حوزه‌ها نیز همکاری‌های ایجابی با ترکیه نیز می‌تواند در چارچوب موازنه منافع انجام پذیرد. کاهش هزینه‌های ترانزیتی کشورهای آسیای مرکزی به ترکیه از مسیر ایران می‌تواند آلترناتیوی برای طرح‌های ترکیه و متففع شدن این کشور از ایران باشد.

منابع

- اخباری، محمد، قاضی، حسین، غفارلو، اکبر (۱۴۰۰). بررسی نقش ترانزیت ریلی در ارتقای منزلت ژئوپلیتیکی بندر چابهار، ژئوپلیتیک، دوره ۱۸، شماره ۶۷، ۷۰-۷۰.
- امیری، مهدی، فلاحی، احسان (۱۴۰۱). ژئوپلی‌نومی روابط ایران با جمهوری آذربایجان و ارمنستان در سال‌های ۲۰۱۳ تا ۲۰۲۱، مطالعات اوراسیای مرکزی، دوره ۱۵، شماره ۲، ۷۳-۱۰۱.
- ایرنا (۱۴۰۲). توافقی‌نامه احداث راه‌آهن رشت - آستارا بین ایران و روسیه امضا شد، قابل دسترسی از: <https://www.irna.ir/news/85113328> تاریخ دسترسی: ۱۴۰۲/۵/۱.
- صالحی، حمید، سجادی، مرضیه السادات (۱۴۰۱). مواضع و راهبرد سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران در بحران اوکراین (۲۴ فوریه ۲۰۲۲). مدیریت بحران و وضعیت‌های اضطراری، دوره ۱۴، شماره ۳، ۷۴-۴۵.
- عبداله‌خانی، علی (۱۳۸۹). نظریه‌های امنیت، تهران: موسسه مطالعات ابرار معاصر.
- عظیمی، ابوالفضل، سازمند، بهاره، نظری، علی‌اکبر (۱۳۸۹). نظریه موازنه قدرت والتز: نقد و بررسی کارآمدی آن در عصر حاضر، روابط خارجی، دوره ۲، شماره ۴، ۲۷۴-۲۵۱.
- غفاری، غلامرضا (۱۳۸۸). «منطق پژوهش تطبیقی»، مطالعات اجتماعی ایران، دوره ۳، شماره ۴، ۹۲-۷۶.
- Aminjonov, Farkhod et al (2019). BRI in Central Asia: Overview of Chinese Projects, Norwegian Institute of International Affairs (NUPI), available from: <http://www.jstor.org/stable/resrep26578>, Accessed 6 Aug. 2023.
- Amirkhanyan, Zhirayr (2022). A Failure to Innovate: The Second Nagorno-Karabakh War, The US Army war college Quarterly, Vol. 52, No. 1, pp 119-134, DOI: 10.55540/0031-1723.3133.
- Ashraf, Eram (2020). Economic Visions and the Making of an Islamabad-Beijing-Riyadh Triangle: Assessing Saudi Arabia's Role in the China-Pakistan Economic Corridor, Dirasat, No. 58, pp 1-53.

- Chang, Felix (2023). The Middle Corridor through Central Asia: Trade and Influence Ambitions, Available from: <https://policycommons.net/artifacts/3453242/the-middle-corridor-through-central-asia/4253574/>, Accessed 1 Aug. 2023.
- Chen, Yangyang et al (2023). Impact assessment of energy sanctions in geo-conflict: Russian–Ukrainian war, *Energy Reports*, Vol. 9, pp 3082-3095, <https://doi.org/10.1016/j.egy.2023.01.124>.
- Dave, Bhavna, Kobayashi, Yuka (2018). China's silk road economic belt initiative in Central Asia: economic and security implications, *Asia Europe Journal*, Vol. 16, No. 3, pp 267-281, <https://doi.org/10.1007/s10308-018-0513-x>.
- Dudnik, Alexandr (2013). The Baku-Tbilisi-Kars (BTK) railroad project in the geopolitics of the Central Caucasian countries, Turkey, and Russia, *The Caucasus and Globalization*, Vol. 7, No. 1-2, pp 65-74.
- Eldem, Tuba (2022). Russia's War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity, *SWP Comment*, No. 64, pp 1-7, DOI: 10.18449/2022C64.
- Farough, Mohammadbagher (2022). Geoeconomic consequences of Russo-Ukraine war, *GIGa working paper*, Dec 2022, pp 1-11, DOI:10.13140/RG.2.2.21733.68321.
- Faury, Olivier, Alix, Yann, Montier, Nicolas (2021). From the USSR to the polar silk road: the rise of the strategic Russian Arctic port range, *Post-Communist Economies*, Vol. 33, No. 7, pp 1-21, <https://doi.org/10.1080/14631377.2020.1867428>.
- Hochberg, Leonard, Sloan, Geoffery (2017). Mackinder's Geopolitical Perspective Revisited, *Orbis*, Vol. 61, No. 4, pp 575-592, <https://doi.org/10.1016/j.orbis.2017.08.007>.
- James, Patrick (2022). Balance of Interests, In Patrick James, "Realism and International Relations: A Graphic Turn Toward Scientific Progress", pp 417-429, Oxford: Oxford University Press, <https://doi.org/10.1093/oso/9780197645024.003.0014>.
- Khudaykulova, Madina, Yuanqiong, He, Khudaykulov, Akmal (2022). Economic Consequences and Implications of the Ukraine-Russia War, *International Journal of Management Science and Business Administration*, Vol. 8, No. 4, pp 44-52, DOI: 10.18775/ijmsba.1849-5664-5419.2014.84.1005.
- Kiss, Monica (2022). Russia's war on Ukraine: Implications for transport, *EPRS BRI*, No. 733536, pp. 1-8.
- Liliopoulou, Anastasia, Roe, Michael, Pasukeviciute, Irma (2005). Trans Siberian Railway: from inception to transition, *European Transport*, No. 29, pp 45-56.

- Noorzi, Mohammad Yonus (2021). Afghanistan: Regional Connectivity Hub, *Wschodnioznawstwo*, No. 15, pp 287-300, <https://doi.org/10.4467/20827695WSC.21.014.14721>.
- OECD (2018). China's Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape, OECD Business and Finance outlook 2018, Available from: <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>, Accessed 1 Aug. 2023.
- Oguztimur, Senay, Colak, Kenan (2013). The Analysis of Turkey's Freight Transport in Terms of Transport Modes, 53rd Congress of the European Regional Science Association: "Regional Integration: Europe, the Mediterranean and the World Economy", 27-31 August 2013, Palermo, Italy, pp 1-28.
- Rossiter, Ash, Cannon, Brendon (2022). Turkey's rise as a drone power: trial by fire, *Defense & Security Analysis*, Vol. 38, No. 2, pp 210-229, <https://doi.org/10.1080/14751798.2022.2068562>.
- Salimi Turkamani, Hojjat (2023). THE CROSS-BORDER GAS PIPELINES AND ENERGY SECURITY: THE CASE OF IRAN, *Journal of Globalization Studies*, Vol. 14, No. 1, DOI: 10.30884/jogs/2023.01.
- Schweller, Randall. L. (1997). New Realist Research on Alliances: Refining, Not Refuting, Waltz's Balancing Proposition. *American Political Science Review*, Vol. 91, No. 4, pp 927-930, doi:10.2307/2952176.
- Shenol, Celal, Erbilien, Suheyla (2022). Analysis of the Impact of the Middle Corridor on Turkiye in Terms of Geopolitics and Economy in the OBOR Initiative, *Journal of Geogaphy*, No. 45, pp. 160-180, DOI: 10.26650/JGEOG2022-1159338.
- Special Eurasia (2023). Kazakhstan plans to significantly increase export to Iran, Available from: <https://www.specialeurasia.com/2023/04/28/kazakhstan-iran-export/>, Accessed 1 Aug. 2023.
- Stella Caro-Vargas, Soraya, Chaib De Mares, Kelly (2022). The emergence of Azerbaijan as a regional power: Between tensions and neutrality, In "Handbook of Regional Conflict Resolution Initiatives in the Global South", London: Routledge, pp 320-354, <https://doi.org/10.4324/9781003287018>.
- Sultonov, Khurshid (2022). LAPIS LAZULI CORRIDOR AND ITS FUTURE, *Oriental Renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences*, Vol. 2, No. 2, pp 752-759.
- Toraman, Yavuz (2022). TURKEY'S ROLE IN SILK ROAD ROUTES: ENERGY SUPPLY SECURITY OF EUROPEAN UNION AFTER UKRAINE – RUSSIAN WAR, *Journal of Management Marketing and*

- Logistics, Vol. 9, No. 1, pp 16-7,
<https://doi.org/10.17261/Pressacademia.2022.1545>.
- Tsereteli, Mamuka (2021). Black Sea Connectivity and the South Caucasus, Frontier Europe Initiative, March 2021, pp 1-20, available from: <https://www.mei.edu/publications/black-sea-connectivity-and-south-caucasus>, Accessed 6 Aug. 2023.
- Walt, Stephen (2002). Keeping the World "Off-Balance": Self-Restraint and U.S. Foreign Policy, In John Ikenberry, "America Unrivaled: The Future of the Balance of Power", Ithaca: Cornell University press, pp 121-154.
- Wohlforth, William (2012). Realism and Foreign policy, in Steve Smith, Amelia Hadfield & Timothy Dunne, "Foreign Policy: Theories, Actors, Cases", second edition, Oxford: Oxford University Press, pp. 35-54.
- Wu, Zhengyu (2017). Classical geopolitics, realism and the balance of power theory, Journal of Strategic Studies, Vol. 41, No. 6, pp. 786–823. doi:10.1080/01402390.2017.1379398.