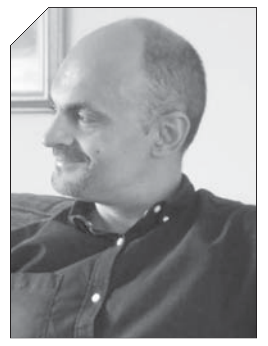
پشت پرده‌های ناپیدای جنگ روسیه و اوکراین

اهمیت ژئوپلیتیکی و لجستیکی بر زنجیره‌های تأمین منطقه



ایلیا روبانیس*

ترجمه و افزوده: احسان دستغیب . حسن فتاحی

مقاله‌ای که پیش‌روی خوانندگان گرامی قرار دارد، نگاهی ویژه به لایه‌های کمتر رسانه‌ای‌شده وانگهی بسیار حائز اهمیت است که پیامدهای حقیقی و میدانی پنهان جنگ روسیه و اوکراین را در بر دارد. مترجمان بیش از هر چیزی قصد دارند دو نکته را پیش از ورود به مقاله، گوشزد کنند. نخست اینکه رویکرد مترجمان در جهان سیاست، تمرکز و اولویت‌دادن به منافع ملی ایران است. عملکرد بهینه دولت‌هایی که در ایران روی کار می‌آیند، بسته به تصمیم‌های‌شان ازجمله در حوزه روابط بین‌الملل، در چگونگی تعامل با جنگ روسیه و اوکراین، جملگی باید با عیار منافع ملی سنجیده شوند. دوم اینکه این مقاله با هماهنگی و اجازه نویسنده آن به زبان فارسی ترجمه شده و با کسب اجازه از ایشان، مترجمان در برخی موارد، نکاتی را داخل کروشه با علامت [ ] گنجانده‌اند. خواندن این مقاله، هم برای عموم مردم و هم برای متخصصان سیاست‌پژوهی و سیاست‌گذاری ضروری است؛ زیرا با زوایا و خفایای جنگ اوکراین آشنا شده و می‌توانند در مسائل دیگر هم آن را بسط دهند. آنچه نویسنده نوشته، نظر شخصی ایشان است و ما صرفا از این جنبه که ایشان در این حوزه مطالعاتی متخصص است، مقاله را ترجمه کرده‌ایم و الزاما به معنای مهر تأیید زدن بر تمام آنچه گفته، نیست؛ اما ذکر این نکته ضروری است که زاویه نگاه نویسنده بسیار دقیق و کاوشگرانه و آموزنده است.

اغلب از کسانی که جنگ در اوکراین را از نزدیک دنبال می‌کنند، می‌شنویم که روسیه پیش از هر چیز، به سبب ناکامی در جنگ لجستیک، بازنده جنگ در اوکراین است [یا بسیار دور از ذهن است که بتواند برنده از میدان جنگ خارج شود]. اگر به تحولات میدان نبرد بنگریم، این گفته می‌تواند درست باشد. روسیه به سبب برنامه‌ریزی نادرست و ناسنجیده و نیز بدون برآوردهای دقیق، همچنین اقدام‌های مؤثر اوکراین علیه لجستیک این کشور، نتوانسته رسیدگی و چابک‌سازی منظمی به ارتش خود داشته باشد. در جریان برگزاری هم‌اندیشی اخیر مؤسسه سلطنتی روابط بین‌الملل بریتانیا موسوم به چَتَم‌هاوس (Chatham House) با موضوع یورش روسیه به اوکراین، شگفتی حاضران آنجا برانگیخته شد که اعلام شد با وجود جنگ و در تضاد کامل با تجربه گذشته خودِ انگلیسی‌ها، قطارها و واگن‌ها همچنان طبق برنامه‌ریزی حرکت و تردد می‌کنند؛ اما این حکایت بیانگر چالش گسترده‌تر پیش‌روی سیاست‌مداران غربی در حوزه دیپلماسی ترابری و حمل بار است. با خروج رسمی شرکت‌ها از بازار روسیه که زیر بار فشار تحریم‌هاست، این کشور شاهد افت درآمدهای خود است. در مقابل، غرب بر پایه اقتصاد بازار آزاد بنا شده که اگر پیامدهای ناشی از جنگ و درگیری درست مدیریت نشوند، تاب چندانی نمی‌آورد. با وجود وقفه‌های ایجادشده، روسیه همچنان می‌تواند به چارچوب‌های نفوذپذیر لجستیک جهانی رسوخ کرده و جایگاه خود را به‌عنوان مرکز ترانزیت باربری به مقصد اروپا حفظ کند و به این شکل همچنان به فناوری حیاتی و منابع تولید اروپا دسترسی داشته باشد. اقتصاد روسیه همچنان فعال بوده و به‌سوی بهره‌وری پیش می‌رود؛ درحالی‌که چنین مسیری برای اقتصادهایی که زیر سلطه کامل شرکت‌های دولتی باشند، ناممکن است. درست است که کرملین دیگر توان اعمال قدرت امپراتوری در فضای پسا-شوروی را ندارد و نیازمند یافتن راهکاری برای کسب نفوذ سیاسی است اما همچنان توانایی فرماندهی اقتصاد جنگی مقاومی را دارد که دست‌کم به نظر می‌رسد در هماوردی لجستیک موفق عمل کرده است. وقتی به‌ویژه به مسیرهای لجستیک چین و اروپا بنگریم، درمی‌یابیم که چشم‌انداز ارتباطی روسیه با آرمان‌های اروپا و چین برای کسب منافع بیشتر سازگار است: یک زیرساخت فیزیکی و نظام نظارتی واحد که به‌تدریج بهینه‌سازی می‌شود. این موضوع همچنان به قوت خود باقی بوده و جایگزینی برای آن نیست. روسیه برای تضمین دسترسی پایدار به بازارهای اروپا ناچار به یافتن مسیرهای جایگزین با عبور از ترکیه، ایران و قفقاز شده و برای تضمین همکاری کشورهای همسایه در واقعیت امر بهای سنگین‌تری را می‌پردازد. روسیه همچنین برای دستیابی به بازارهای جدید «راه‌گذر شمال-جنوب» را مطرح کرده است. تحریم‌ها به گسترش دایره کشورهای شریک روسیه شتاب داده و شعاع آن تا امارات متحده عربی، ایران و هند گسترانده شده است. جان کلام اینکه روسیه در جنگی که حکمرانی اقتصاد جهانی را با چالش فراگیری گلاویز کرده، با وجود خسران مالی، همچنان ارتباطات خود را تقویت کرده است.

راه‌گذر شمالی: پل زمینی چین-اروپا و مسئله اوکراین

تا پیش از جنگ اوکراین، چشم‌انداز حمل‌ونقل روسیه طیف گسترده‌ای از انتظارات در حوزه‌های ژئوپلیتیک و جغرافیای اقتصادی چین، روسیه و اروپا را در بر می‌گرفت. راه‌گذر شمالی که سال ۲۰۱۱ بنیان نهاده شد، پروژه شاخص به ابتکار کمربند و جاده چین بود که این کشور و آلمان را با گذر از قزاقستان، روسیه، بلاروس و لهستان به هم پیوند می‌دهد. ارتباط ریلی زمینی که اغلب با نام «پل زمینی» شناخته می‌شود، نیاز ساماندهی کالاهایی با فناوری بالا و حساس به زمان مانند رایانه‌های چینی یا قطعات خودروسازی آلمانی را برآورده می‌کند. کالاهای اروپایی که روانه چین می‌شوند، اغلب بخشی از «زنجیره ارزش» تولید را فراهم می‌کنند و ازجمله عواملی‌اند که از طراحی اولیه کالا تا زمانی که به مقصد نهایی می‌رسد، در تولید فراورده نهایی نقش دارند. در تولید کالاهای صنعتی، این فرایند تولید مستلزم ارسال مواد اولیه و قطعات از نقاط مختلف جهان در مدت‌زمان معین برای حفظ آهنگ تولید است. شبکه‌های تأمین برای تحویل به‌موقع کالا تلاش مضاعف می‌کنند تا از تحمیل هزینه و پیچیدگی‌های انبارگردانی کالا پیشگیری کنند. این مسیر با وجود رفع نیاز موجود در زمینه لجستیک صنعتی، بدون کمک‌های مالی چین ماندگار نیست؛ چراکه ارزش و حجم محموله‌های ارسالی از «کارخانه جهان» به مقصد اروپا ذاتا تناسبی ندارد؛ چراکه واردات اروپا از چین بیشتر از واردات چین از اروپاست. پروژه شاخص ابتکار کمربند، راه‌گذری شمالی است که شرکت‌های دولتی هزینه ساخت آن را تأمین کرده‌اند؛ شرکت‌هایی مانند دویچه بان آلمان (Deutsche Bahn)، تِمی شولی قزاقستان، شرکت راه‌آهن چین و شرکت راه‌آهن روسیه. همه این شرکت‌ها آمادگی داشتند که در همسوکردن زیرساخت‌های نظارتی و فیزیکی، خدمات بیمه و باربری، هماهنگ شده و برای چین به سبب فقدان خدمات سودآور، فاکتور ارسال کنند و این تا زمانی است که «زنجیره‌های ارزش» کافی برای پشتیبانی از چشم‌انداز کلی ایجاد شود. از این جنبه، همکاری در بخش لجستیک همواره از نظر ژئوپلیتیک پراهمیت بوده و بازتاب تعریف کلاسیک هارولد لاسوِل (Harold Lasswell) از سیاست است که «چه کسی، چه چیزی، چه زمانی و چگونه نصیبش می‌شود؟». در حقیقت، ظهور مسیرهای لجستیک و شکل‌گیری زنجیره‌های ارزش بازتاب‌دهنده روابط میان کشورهاست و دراین‌میان نظام‌های گمرکی و توانمندی نظامی حافظ منابع کلیدی و زیرساخت‌هاست. چین با هدف ایجاد روابط نو با اروپا و توسعه کانون‌های توسعه‌نیافته خود، هزینه‌های حمل‌ونقل بار به مقصد شرق -از اروپا به چین- را متحمل می‌شود [و درواقع به آن خودخواسته و هوشمندانه تن می‌دهد]. در آستانه حمله روسیه به اوکراین، گمانه‌زنی‌هایی می‌شد که پرداخت این هزینه‌ها ضرورت کمتری یافته و به‌زودی قطع خواهد شد؛ اما جنگ اوکراین بر این چشم‌انداز مهر باطل زد. اواخر سال ۲۰۲۱، مسیر راه‌گذر شمالی ۵/۵ درصد گردش مالی تجاری سالانه بین چین و اروپا را تأمین می‌کرد. آلمان و چین به‌عنوان دو شریک اصلی این مسیر، ارزش سیاسی والایی برای مبادلات تجاری خود قائل‌اند. شباهت این دو قطب اقتصادی، یعنی آلمان و چین، در این است که هر دو صادرات‌محور بوده، پایگاه تولیدی قوی داشته و وابستگی کمتری به خدمات دارند. چین به مدت هفت سال پی‌درپی بزرگ‌ترین شریک تجاری آلمان بوده است. درواقع آلمان از انگشت‌شمار کشورهای جهان با مازاد تجاری مثبت در برابر چین است. چین در جایگاه سرمایه‌گذار راهبردی در تمام اقتصاد آلمان، ازجمله بخش لجستیک این کشور است. زمانی که پکن متعهد شد شهر بندری دویسبورگ (Duisburg) را به‌عنوان دروازه‌ای به سمت چین توسعه دهد، آلمان هم ابتکار کمربند و جاده را ابزاری مناسب برای نوسازی «کمربند زنگاربسته» خود یافت که ضمن محقق‌کردن هم‌گرایی اقتصادی منطقه‌ای، پشتیبان سیاست اقتصادی صادرات‌محور این کشور خواهد بود. سفر سال ۲۰۱۴ شی جین‌پینگ، رئیس‌جمهوری چین، به دویسبورگ نویدبخش عصری جدید برای این شهر بود که در آینده دروازه ورودی چندوجهی لجستیک آسیا شود. از نگاه پکن، «پل زمینی» منتهی به مرکز اروپای شرق به تجارت بین‌الملل محدود نمی‌شد؛ بلکه نقطه غایی تعهد ۲۰ساله برای تراز مجدد رشد اقتصادی از شرق چین به غرب این کشور بود. تنگنای اصلی جذب سرمایه تولیدی برای این بخش از چین - موسوم به «سیاست نگاه به غرب»- نبودِ زیرساخت است. تولیدکنندگان فناوری‌های پیشرفته ندای چین برای سرمایه‌گذاری در داخل را مورد توجه قرار داده و ضمن اعطای کمک مالی به بخش حمل‌ونقل، وعده دادند نیروی کار ارزان‌تر تأمین کنند. سیاست مذکور تاکنون ثمربخش بوده و نابرابری ظرفیت تولید و درآمد را در این کشور متوازن کرده است. حمله به اوکراین اگرچه از بسیاری جهات منجر به ایجاد اخلال شد؛ اما قطارها هرگز از حرکت باز نایستادند. تحریم‌ها از دو جهت به تضعیف زیرساخت‌های نرم تسهیلگرِ فعالیت پل زمینی انجامید:

۱- نخست اینکه جنگ با افزایش بهای سوخت و برق به شرکت‌های ترابری آسیب زد که منجر به کاهش حاشیه سودبخش ریلی و کمک به حمل‌ونقل دریایی شد؛ از سوی دیگر حق بیمه باربری روند افزایشی گرفته و همچنان این روند ادامه دارد. به گفته برخی منابع در لهستان، این وضعیت حتی در مسیر اروپا به چین همچنان برقرار است.

۲- دوم اینکه اعمال تحریم، دسترسی مستقیم روسیه به بازارهای جهانی را محدود و مشارکت رسمی این کشور را در زنجیره‌های ارزش صنعتی مختل می‌کند. قابل توجه اینکه بانک‌های روسیه از شبکه سوئیفت حذف شدند و از شرکت‌های بیمه خواسته شد تا ریسک حمل بار از «سرزمین دشمن» را پذیرفته و آن را بیمه کنند. برای شرکت‌های خصوصی نیز محبوبیت در وجه تجاری که به‌واسطه جنگ رسانه‌ای، تعامل با روسیه را هزینه‌ساز می‌کند، در میان است.

هر دو عامل بالا بر راه‌گذر شمالی تأثیر آنی به‌جا گذاشتند. با توقف فعالیت قطارهای مسافربری بین هلسینکی و سن‌پترزبورگ از مارس ۲۰۲۲، گزارش‌ها از پایان همکاری راه‌آهن روسیه با شرکای اروپایی بیشتر و بیشتر می‌شود، تا جایی که واردات زغال‌سنگ به صفر رسید. آوریل ۲۰۲۲، ارتباط باری و مسافری با کل منطقه بالتیک، جز منطقه برون‌بومی کالینینگراد قطع شد. رسانه‌ها روی ساخت خط آهن لیتوانی-لهستان تمرکز کردند. این خط آهن که همچنان در دست احداث است، به سبب نصب ریل‌های با اندازه متفاوت، منطقه بالتیک را از شبکه‌های لجستیک روسیه جدا می‌کند، آن‌چنان که بازگشت به وضعیت قبل امکان‌پذیر نیست. با وجود ریل‌های متفاوت در دو مسیر اتصال روسیه به چین و اروپا، هزینه‌ها افزایش یافته و کارکردها دچار افت شده است. بهار ۲۰۲۲، ناتوانی پی‌درپی شرکت راه‌آهن روسیه در پرداخت بدهی‌های خود گواهی بر کارآمدی تحریم‌های غرب تلقی شد. اما راه‌آهن روسیه همچنان مدعی است عدم‌پرداخت‌ها موضوعی فنی و ناشی از قطع دسترسی این کشور به شبکه سوئیفت بوده تا اینکه از محدودیت‌های مالی این شرکت ناشی شده باشد. در هر صورت، تحریم‌ها امور را مختل کرده و با از دست رفتن مشتری‌ها، واگن‌های غیرفعال، سبب آشفتگی در شبکه ریلی می‌شوند. در طول تابستان، چالش‌هایی در زمینه تعمیر و نگهداری وجود داشت و اختلال در واردات کالاهای خاص، توان راه‌آهن روسیه را در سرویس‌دهی به واگن‌ها تحت تأثیر قرار داد تا جایی که مجبور شدند برای تأمین قطعات یدکی، برخی از واگن‌های ناوگان خود را اوراق کنند. مصداق همین روند در مورد ناوگان عظیم هواپیماهای مسافربری روسیه هم تکرار شد. یک منبع آگاه از لجستیک روسیه می‌گوید این وضعیت همچنان برقرار است. با توجه به وسعت روسیه و محوریت لجستیک در اهداف جنگی، این‌دست گزارش‌ها روحیه‌ها را تقویت کرده و سبب شد برخی تحلیلگران در دام قضاوت‌های نسنجیده بیفتند. پیوسته گزارش شده است که پل زمینی اوراسیا عملا بسته یا «غیرقابل‌استفاده» است. برخی از دوستان ایرانی و روسی در مصاحبه با نویسنده این ستون در تابستان ۲۰۲۲، مدعی شدند که راه‌گذر شمالی همچنان فعال است؛ اما این اظهارات با گزارش‌هایی که در اروپا منتشر می‌شد، تناقض داشت. مشتری‌های راه‌آهن روسیه روزبه‌روز کمتر می‌شدند که ازجمله می‌توان به خودروسازان آلمانی اشاره کرد که از ویژگی‌های مشتری ایدئال برای خدمات لجستیک زمینی برخوردارند. در همان ابتدا، ۵۰ درصد از ترافیک خطوط به سمت شرق کاسته شد؛ بااین‌حال، به نظر می‌رسد برخی کشورهای عضو اتحادیه اروپا سراغ بسته‌های کلیددردستِ چینی رفته و به‌جای تغییر مسیر ترانزیت، مدیریت خدمات مشتری را عوض کردند. نکته اینجاست که به گفته منابع بازار، روسیه همچنان یک مرکز ترانزیتی در مسیر چین به اروپا بوده و درمجموع، حجم حمل‌ونقل کالا روند افزایشی داشته است. اروپا ناگزیر از استفاده از این مسیر است؛ مثلا، ترانزیت ریلی روسیه دسترسی صنایع دفاعی آلمان به ذخایر خاکی کمیاب چین را تسهیل کرده و بنابراین این‌گونه می‌تواند به تولید سلاح‌هایی که بعضا به اوکراین هم ارسال می‌شوند، ادامه دهد. با تداوم حمل‌ونقل ترانزیتی روسیه، شرکت‌های لجستیکی چینی از یک مزیت رقابتی برخوردارند که می‌توانند واسطه دسترسی به سرزمین و حریم هوایی روسیه شوند.

اوکراین و هدف دورزدن روسیه

مسلما هدف ابتدایی بسیاری از شرکت‌های اروپایی تغییر مسیر حمل‌ونقل بود. این را می‌توان از گزارش‌های دریافتی درباره افزایش ناگهانی حجم حمل‌ونقل از مسیر ترانزیت بین‌المللی ترانس‌خزر (Trans-Caspian Transport Route (TITR)) از تابستان ۲۰۲۲ فهمید. این مسیر موردتوجه مشتریان اصلی اروپایی ازجمله کارگو گروپ (Cargo Group) اتریش، نورمینن لاجیستکیس (Nurminen Logistics) فنلاند، مائرسک (Maersk) دانمارک و داچ بریج کارگوی (Dutch Bridge Cargo) هلند قرار گرفته است اما در تغییر مسیر از راه‌گذر شمالی به راه‌گذر میانی، باید دو موضوع مهم را گوشزد کرد:

۱- نخست اینکه ظرفیت راه‌گذر میانی کمتر از ۱۰ درصد حجم حمل‌ونقلی است که از راه‌گذر شمالی صورت می‌گیرد.

۲- دوم اینکه زمان و هزینه ترانزیت به چین به آن معناست که راه‌گذر میانی تحمل زنجیره‌های ارزش صنعتی وابسته به راه‌گذر شمالی را ندارد.

یک سناریوی محتمل‌تر اینکه راه‌گذر میانی از شکل‌گیری تقاضاهای جدیدی که در نتیجه جنگ در اوکراین اتفاق افتاده، استقبال می‌کند. مشتریان اصلی راه‌گذر شمالی احتمالا اینک جمهوری‌های آسیای میانه، روسیه و شرکت‌هایی که از روسیه به منطقه مهاجرت کردند، خواهند بود. چالش تاریخی راه‌گذر میانی، هزینه‌های سنگین و کندی ترانزیت بوده که گلوگاه‌های اصلی در اینجا دریای سیاه و خزر هستند. خدمات کشتیرانی بین دو ساحل دریای سیاه از سال ۱۹۷۸ از مسیر وارنا (بلغارستان)، چورنومورسک (اوکراین)، پوتی/باتومی (گرجستان) و صامسون (ترکیه) جریان داشته است. با در نظر داشتن تفاوت در سامانه‌های ریلی در دو سوی دریای سیاه، بیشتر کشتی‌های کانتینری در تردد هستند تا کشتی‌های رو-رو (roll-on-roll-off (Ro-Ro)). جنگ وضعیت را بدتر کرده و بندرهای اوکراین فقط به محموله‌های ثبت‌شده خدمات ارائه می‌کنند و فعالیت معمول واردات-صادرات به کنستانتسا (رومانی) منتقل شده است. گزارش‌های مربوط به مین‌های آزاد شناور روی آب نشان می‌دهد تغییر مسیر تجارت به دریای سیاه اقدام مناسبی نیست. درواقع با وجود افزایش تردد از بندرهای رومانی و گرجستان، تردد کشتی‌های کانتنری در دریای سیاه در مجموع کم شده است؛ این مسیر دریایی جایگزین مطمئنی برای راه‌گذر شمالی نیست. مسیر ترانزیت زمین از اروپا به قفقاز جنوبی از طریق ترکیه نیز با تنگناهای تاریخی درگیر است: تونل ریلی زیردریایی ۵/۱۳کیلومتری مرمره در استانبول به دلیل نبود پایانه‌های ترکیبی دچار محدودیت شده و توانمندی رسیدگی به قطارهای باری را ندارد؛ و نیز اتصال ریلی میان استانبول و آنکارا همچنان بر یک مسیر تک‌خطی قدیمی استوار است. باوجود سرمایه‌گذاری عظیم در اتصال ریلی در سراسر منطقه قفقاز، ناوگان شناوری رو-رو در دریای خزر نمی‌تواند پاسخ‌گوی ظرفیت ریلی در هیچ سو باشد. به بیان کلی‌تر، توسعه راه‌گذر میانی به‌عنوان مسیر ریلی جایگزین راه‌گذر شمالی موانع راهبردی پیش‌روی خود دارد. راه‌گذر میانی تحمل زنجیره‌های ارزش قاره‌ای را ندارد، اما برای تجاری بودن بر مسیرهای غیرمستقیم متکی است: استانبول به آق‌تاو از طریق باکو؛ آق‌تاو به خورگس؛ و خورگس به لیانیانگانگ. بر اساس آنچه از جنگ تجاری با چین در زمینه خودروسازی گفته می‌شود، راه‌گذر میانی دقیقا ساختار لازم برای تاب‌آوری را داراست. یکی از مدیران عامل سابق یک کنسرسیوم توسعه بندری در گرجستان در گفت‌وگو با نگارنده این ستون ابراز کرد پروژه‌های بزرگ، کارایی خود را از دست داده‌اند؛ زیرا روند نوین صنعت بر انتقال به کشور اصلی مبتنی است تا اینکه بر زنجیره‌های تأمین جهانی متکی باشد. ازاین‌رو، تلاش برای جایگزینی راه‌گذر شمالی در درازمدت شاید بیهوده باشد. زنجیره‌های ارزش زمینی قاره‌ای بین چین و اروپا صرفا به‌مرور زمان و بر اساس شراکت‌های صنعتیِ محکم می‌تواند توسعه یابد. درحال‌حاضر، راه‌گذر میانی ظرفیت تحمل زنجیره‌های ارزشی مانند خودروسازی چین و اروپا را ندارد: در آینده مشخص نیست که این زنجیره‌های ارزش همچنان وجود داشته باشد. راه‌گذر میانی با تمرکز بر بردهای سریع می‌تواند به بازده زمانی درخورتوجهی دست یابد که گزاره ارزش آن را بهبود بخشد. بااین‌حال، جایگزینی راه‌گذر شمالی دورنمای غیرواقعی است. به دو دلیل، تقاضای روسیه برای کالاهای غربی دلیل قانع‌کننده‌تری برای افزایش تردد در مسیر شرق است:

۱- نخست اینکه تحریم‌ها زنجیره‌ای ارزش پیونددهنده روسیه به اروپا را کاملا بی‌اثر نکرده‌اند. بر اساس مطالعه صورت‌گرفته در دانشکده اقتصاد کی‌یف در می۲۰۲۳، از ۳,۱۵۷ شرکت خارجی فعال در روسیه پیش از حمله به اوکراین، فقط ۲۱۳ شرکت خارج شده‌اند. بیشتر شرکت‌های غربی، مشتمل بر آمریکایی و اروپایی، همچنان در روسیه حضور دارند.

۲- دوم اینکه شرکت‌های غربی فعال در بازار روسیه همچنان محصولات خود را روانه روسیه می‌کنند، حتی در صورت لزوم به‌طور غیرمستقیم. سال ۲۰۲۲، صادرات ترکیه به روسیه ۶۰ درصد رشد داشت. ترکیه مرکز تأمین کالاهای اروپایی مشمول محدودیت است. بنابراین پیروی کشورهای قفقاز جنوبی از سیاست‌های ترکیه قابل درک است.

طبق گزارش آوریل گذشته بانک توسعه آسیایی، اقتصادهای پساشوروی شامل ارمنستان، گرجستان، آذربایجان و قزاقستان، سال ۲۰۲۲ شاهد رشد چشمگیری در تولید ناخالص داخلی خود بودند: ۶/۱۲ درصد در ارمنستان، ۲/۱۰ درصد در گرجستان، ۶/۴ درصد در آذربایجان و ۲/۳ درصد در قزاقستان. در این گزارش به سه عامل اصلی «اوکراین‌محور» برای توجیه رشد اقتصادی ارمنستان، گرجستان و قزاقستان اشاره شده است: نخست، خروج شهروندان روس برای فرار از سربازی؛ دوم، انتقال شرکت‌ها و سرمایه از روسیه؛ سوم، جهش ۶۳ درصدی صادرات نسبت به سال پیش که ۴۹ درصد آن ناشی از صدور دوباره کالاهای با مبدأ اتحادیه اروپا و چین به روسیه بوده است. تعدادی از دولت‌ها و سازمان‌های مردم‌نهاد نسبت به صدور محصولات خاص از آلمان به روسیه انتقاد کرده‌اند که ازجمله این محصولات می‌توان به ارسال کامیون‌های دیزلی متوسط از مسیر ارمنستان یا پلی‌آمیدهای قابل‌استفاده در ساخت زره از مسیر قزاقستان اشاره کرد. محموله‌ها الزاما از مسیر راه‌گذر میانی منتقل می‌شوند؛ زیرا تشدید تحریم‌ها در فوریه ۲۰۲۳ به معنای ممنوعیت ترانزیت کالاهای دارای مصرف دوگانه از مسیر روسیه به کشور ثالث است. این واقعیت اقتصادی با اهمیت ژئوپلیتیک منتسب به راه‌گذر میانی به‌عنوان موفقیت مسیر قاره‌ای در دورزدن هر دو کشور ایران و روسیه منطبق نیست. اتحادیه اروپا رویکردی بلندمدت به منطقه دارد که آهسته‌آهسته خود را با شرایط متغیر سازگار می‌کند. تعمیم سیاست شبکه‌های حمل‌ونقلی سراسری اروپا (Trans-European Transport Networks (TEN-T)) تا آسیای میانه از اوایل دهه ۱۹۹۰ به اشکال مختلف از سوی این اتحادیه دنبال شده است. تازه‌ترین تجسم این چشم‌انداز سرمایه‌گذاری در مالکیت محلی شبکه‌های حمل‌ونقل و به‌ویژه راه‌گذر میانی با هدف دستیابی به بازارهای هدف برای اتحادیه اروپا و ایجاد زنجیره‌های ارزش پایدار در قفقاز و آسیای میانه ضمن دورزدن روسیه و برقراری موازنه با چین است. از این هدف راهبردی این‌گونه برمی‌آید که انگیزه اندکی برای رقابت با زنجیره‌های ارزش چینی-اروپایی برقرارشده در راه‌گذر شمالی و درنتیجه «تغییر مسیر تردد» وجود دارد. در عوض تمرکز بر روی این بوده است که فضای پساشوروی بدون وابستگی به روسیه برقرار بماند. جنگ در اوکراین تغییری در برنامه‌ریزی‌ها ایجاد نکرده است. پرکردن خلأ روسیه و مهار نفوذ چین نیز دغدغه اصلی واشنگتن است. با خروج سریع ناتو از آسیای میانه، آمریکا در مسیرهای تجاری این منطقه سهم چندانی ندارد. آمریکا یک اقتصاد اوراسیایی نیست و نمی‌تواند نقش مهمی در شکل‌دهی به زنجیره‌های ارزش در منطقه داشته باشد، مگر اینکه بحث خطوط لوله انرژی در میان باشد. واشنگتن درعین‌حال به توسعه کُند چارچوب سیاستی حمل‌ونقلی شبکه سراسری بازار واحد اروپا که در راستای مهار نفوذ چین و روسیه طراحی نشده، به دیده تردید می‌نگرد. ازآنجاکه واشنگتن مستقیم در بخش حمل‌ونقلی اوراسیا ذی‌نفع نبوده و صرفا در حد «سیاست‌گذار» است، برخی از نهادها و اندیشکده‌های آمریکایی نسبت به چارچوب چندملیتی همکاری بین کشورهای عضو شورای تُرک‌زبان دیدگاه مثبتی دارند. واشنگتن درباره اروپا، بیشتر از ابتکار موسوم به سه‌دریا (3SI) در لهستان حمایت می‌کند تا شبکه سراسری اروپا. ابتکار سه‌دریا که با نام لاتین تریماریوم (Trimarium) نیز شناخته می‌شود مبتنی بر ابتکار موسوم به اینترماریوم (Intermarium یا بین‌دریایی) یوزف پیلسودسکی (Józef Piłsudski)، نخست‌وزیر دومین جمهوری لهستان، با هدف متحدکردن کشورهای در معرض تهدید شوروی از طریق ایجاد تفاهم بین دولت-ملت‌های دریاهای بالتیک، مدیترانه و سیاه است. این چشم‌انداز ارتباطی، درصدد ترمیم شکاف اقتصادی بین اروپای شرق و غرب و سازماندهی مخالفت‌ها علیه خواسته‌های امپراتوری روسیه است. این چارچوب سیاستی اکنون اوکراین را نیز در برمی‌گیرد و گمانه‌زنی‌هایی درباره بسط آن تا کشورهای خزر نیز در جریان است. از نگاه کنشگران محلی، سرمایه‌گذاری این‌چنینی در راه‌گذر میانی اهمیت ویژه‌ای دارد. ترکیه راه‌گذر میانی را به چشم فرصتی جهت تحکیم دایره نفوذ خود در میان به‌اصطلاح کشورهای تُرک‌زبان می‌بیند تا بدون ستیزه‌جویی با کرملین، خلأ ژئوپلیتیک روسیه را پر کند. از نگاه کشورهای آسیای میانه، به‌ویژه قزاقستان، راه‌گذر میانی قطعه‌ای از یک جورچین در سیاست چندوجهی موسوم به «مسیر روشن» برای برقراری موازنه سیاسی و اقتصادی با روسیه و چین با ایجاد پیوند با غرب از طریق شورای کشورهای تُرک‌زبان است. آذربایجان راه‌گذر میانی را یک فرصت اقتصادی و چارچوب سیاست خارجی برای همراه‌کردن دولت‌های غربی با مصالح ملی خود می‌داند. در این راستا ترکیه و آذربایجان با ایجاد «دالان زنگزور» برای اتصال غرب آذربایجان با جمهوری نخجوان از طریق سرزمین ارمنستان موافق‌اند. این دالان مسیر جدید را در امتداد راه‌گذر میانی برقرار خواهد کرد. این چشم‌اندازها موافقت مشروط اروپا را جلب کرده و در واشنگتن نیز موردبحث هستند؛ زیرا سیاست‌مداران به دنبال چشم‌اندازی پایدار برای منطقه در دوران پساروسیه [یا شاید پساپوتین] هستند. درحال‌حاضر، مسئله دالان زنگزور پیامد یورش روسیه به اوکراین را متجلی می‌کند. دیپلماسی روسیه با اولویت‌بخشی به فشارهای کوتاه‌مدت، آماده پذیرش چشم‌انداز آذربایجان برای ایجاد یک راه‌گذر حمل‌ونقلی از مسیر ارمنستان است و همین مسئله نقش میانجیگری دیپلماتیک روسیه را برجسته می‌کند. درواقع توانایی کرملین در شکل‌دهی به نقشه ارتباطات در قفقاز جنوبی و تعیین اینکه «چه کسی، چه چیزی، چه زمانی و چگونه نصیبش می‌شود؟» رو به افول گذاشته است. با استقرار نیروهای آذربایجان در جنوب ارمنستان و گذرگاه لاچین، دولت ایروان ناگزیر است بین اهمیت سرزمین خودمختار و سلطه بر سرزمین مستقل سبک‌سنگین کند. در این مورد، دولت ارمنستان برای واگذاری تسلط خود بر گذرگاه لاچین زیر فشار است. آذربایجان هم ضمن تأکید بر حاکمیت سرزمینی خود، در طول این مسیر ارتباطی ایستگاه‌های ایست بازرسی دایر کرده و جریان سفر و کالا را مختل کرده و این درحالی است که نیروهای حافظ صلح روسیه فقط تماشاگر هستند و بس. در جریان مذاکراتِ به‌شدت نامتوازن بین آذربایجان و ارمنستان که در پس‌زمینه محاصره شش‌ماهه منطقه قره‌باغ جریان داشته، ابتکار عمل در دست باکوست. در حقیقت، روسیه نقش خود را به‌عنوان «تأمین‌کننده امنیت» به‌ویژه به سبب نیاز به باکو به‌عنوان یک کانونِ لجستیکی از دست داده است. موضع‌گیری تازه روسیه مبتنی بر افزایش فشار بر ارمنستان برای دستیابی به توافق صلح تا پایان سال جاری میلادی و احیای مسیرهای ترانزیتیِ عبوری از این کشور و درواقع تأیید ماجرای منطقه‌بندی است. به نظر می‌آید دو طرف به دستیابی به توافق بر سر ترانزیت ریلی از مسیر ارمنستان با امکان تقویت راه‌گذر میانی نزدیک‌تر شده‌اند.

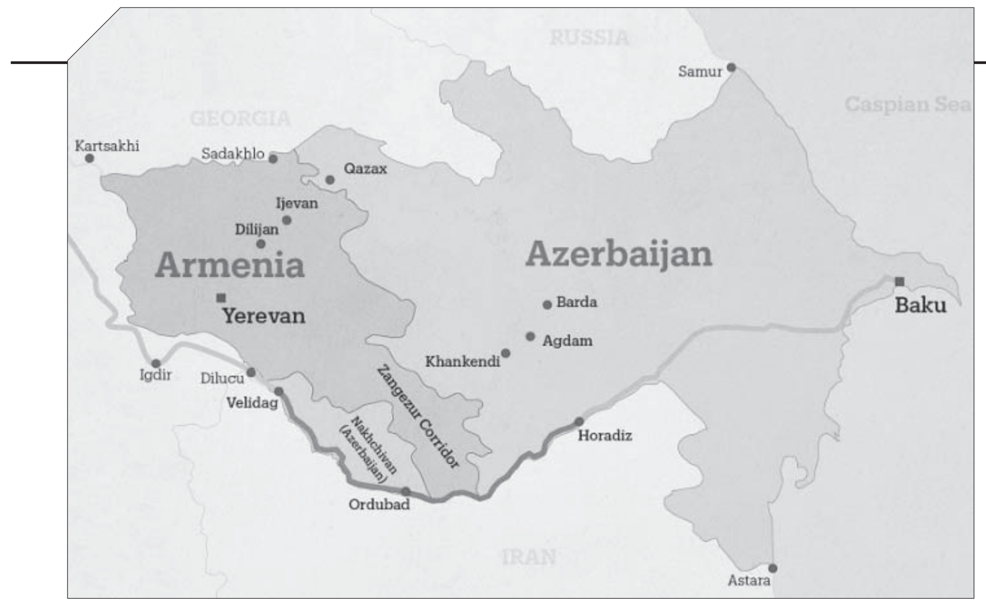
اوکراین و تقسیم شمال-جنوب

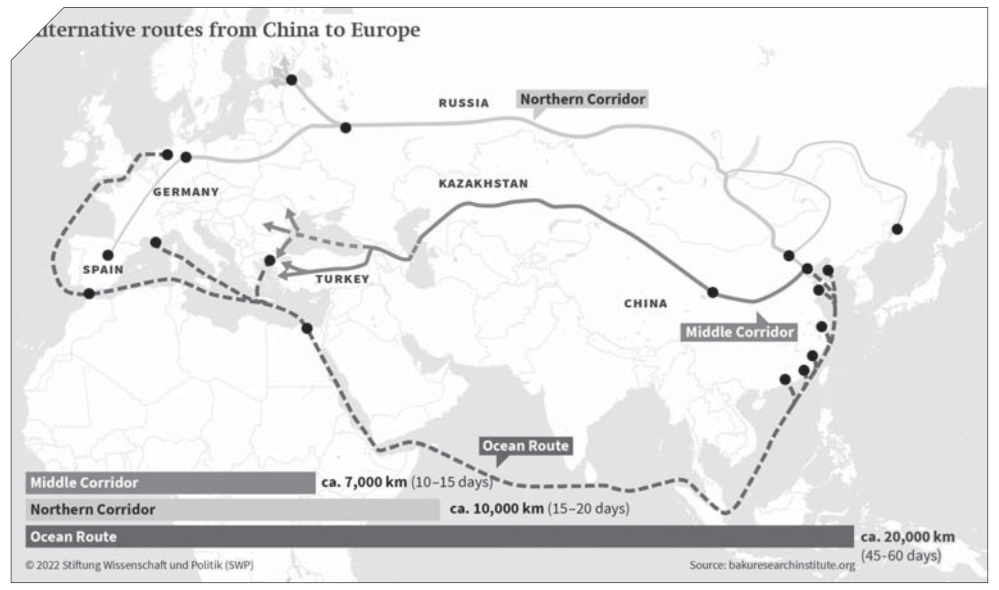
ایران در مذاکرات دوجانبه یادشده سمت ارمنستان است. باکو و تهران مارس ۲۰۲۲ تفاهم‌نامه‌ای به‌منظور ساخت یک گذرگاه حمل‌ونقلی امضا کردند که در امتداد مرز ارمنستان از خاک ایران عبور کند. هدف از این تفاهم‌نامه این بود یک مسیر موازی که از اوایل دهه ۱۹۹۰ و پس از جنگ اول قره‌باغ در خدمت شهروندان آذربایجانی بوده، توسعه یابد. آذربایجان از طریق ایران به یک مسیر زمینی امن به مقصد قره‌باغ دست پیدا می‌کند و در برابر تنش‌های روزافزون با ارمنستان مقاوم‌تر می‌شود. بازگشت به گذرگاه زنگزور از مسیر ارمنستان، تهران را از یک اهرم فشار دیپلماتیک در برابر باکو محروم کرده و نیز ایران را از فرایند منطقه‌بندی کنار زده و شاید درآمد ترانزیت ریلی از ترکیه را کاهش دهد؛ بنابراین ایران انگیزه کافی برای برهم‌زدن پروژه زنگزور را دارد، [نکته مهمی که باید توجه کرد این است که به لحاظ تاریخی بخش‌هایی از کشورهایی که با نام کشورهای پساشوروی می‌شناسیم، روزگاری بخشی از خاک ایران بوده‌اند که در جنگ‌های ایران و روس از دست رفته است. ایران سرزمینی با تنوع فرهنگی و زبانی است که تاروپود فرش بزرگ ایرانِ فرهنگی است؛ اما در این میان شیطنت‌هایی همواره از سوی جدایی‌طلبان و تجزیه‌خواهان وجود داشته و دارد. در مقاطع تاریخی مختلف، فتنه‌گری تجزیه‌طلبی در شمال غربی ایران بارها همچون زخمی چرکین سر باز کرده است که ریشه‌هایی از آن در کشورهای هم‌جوار ایران بوده است، ضمن اینکه ضعف دولت مرکزی و عدم توانمندی در درک سازوکارهای روابط بین‌المللی و منطقه‌ای نیز بر عقب ماندن ایران از تأمین منافع خود تأثیرگذار بوده است. اما در نهایت، تهران این حق مشروع را با هر نظام سیاسی که حاکم باشد، دارد که با چنین شرارت‌های سیاسی برخورد قاطع کند]. ایروان نیز روی تهران به‌عنوان یک هم‌پیمان قوی در منطقه، به‌ویژه در سیونیک (جنوبی‌ترین استان ارمنستان)، حساب کرده است، هرچند تهران هنوز نقش ضامن امنیت جهت پرکردن خلأ به‌جامانده از روسیه را عهده‌دار نشده است. گام‌هایی در مسیر اتحاد ایروان-دهلی‌نو-تهران جهت ایجاد موازنه با شراکت باکو-آنکارا-اسلام‌آباد برداشته شده است، اما فعلا بیشتر در حد یک روند است تا یک واقعیت تبلوریافته. در موضوع حمل‌ونقل و لجستیک، جنگ در اوکراین توازنی شکننده بین آذربایجان و ایران برقرار کرده است. اگر از جنبه نظری به اوضاع نگریسته شود، تهران می‌تواند با اعمال فشار در سیونیک، توانمندی باکو را در تحکیم دستاوردهایش از جنگ دوم قره‌باغ در سال ۲۰۲۰ تضعیف کند. باکو نیز به‌نوبه خود می‌تواند در مناسبات تهران و روسیه خلل ایجاد کند. اهمیت این مناسبات روزبه‌روز افزایش می‌یابد به‌ویژه که روسیه از ایران زیستن با تحریم را می‌آموزد. از دسامبر ۲۰۲۲، روسیه برای صدور نفت خام به کشورهای عضو اتحادیه اروپا و گروه هفت، باید بهای هر بشکه را زیر ۶۰ دلار تعیین کند. این مسئله مسیر صادراتی روسیه را طولانی‌تر کرده زیرا مقصد نفت‌کش‌ها از بریتانیا یا اتحادیه اروپا به هند، چین و آفریقا تغییر یافته است. در چنین شرایطی تجربه ایران ارزشمند است زیرا این کشور ناوگانی از نفت‌کش‌های موسوم به «شبح» دایر کرده و از سویی شبکه‌های مالی برقرار کرده تا تحریم‌ها را به شکل مؤثری دور بزند. اگر حاکمان ایران به این درک رسیده باشند، تهران منافع ملموسی در این میان دارد. تجارت با منطقه اتحادیه اقتصادی اوراسیا روند افزایشی داشته و سپتامبر آینده ایران به توافق جدید تجارت آزاد می‌پیوندد و به این ترتیب تعرفه‌های ۹۰ درصد کالاها صفر می‌شود. در مقیاس اقتصادی بزرگ‌تر، ایران می‌تواند از فرصت‌های کوتاه‌مدت فراتر رفته و سرمایه روسیه را در زیرساخت‌های حمل‌ونقلی خود جذب کند که همسو با سیاست «نگاه به شرق» دولت محافظه‌کار فعلی خواهد بود. باکو تاکنون به‌جای ایستادن در برابر این مشارکت جدید، از آن پشتیبانی کرده است. تهران به آذربایجان وابسته نیست و اتفاقا تلاش زیادی صرف احیای تجارت ترانس‌خزر کرده است. حجم حمل‌ونقل در محور شمال-جنوب دریای خزر افزایش بیش از دو برابری داشته است. این روند افزایشی مربوط به پیش از حمله به اوکراین است، اما ماه می ۲۰۲۲، ورود شناورهای باربری رو-رو نقطه عطفی بود و سرمایه‌گذاری‌های مشترک در خط کشتیرانی ترانس‌خزر رو به رشد است. ایران در بندر مَخاچ‌قَلعه در جمهوری داغستان سرمایه‌گذاری کرده و حلقه نفوذی در اطراف آذربایجان ایجاد کرده که می‌تواند بر تنش‌ها بیفزاید. درمجموع، جنگ در اوکراین نوعی تقارن جدید به شراکت تهران-مسکو بخشیده است: طبق گزارش‌ها، ایران به روسیه در لایروبی رودخانه ولگا کمک می‌کند و در قبال آن، کشتی‌های جمهوری اسلامی از امتیاز انحصاری دسترسی به سامانه کانال ولگا-دون که دریای خزر را به دریای سیاه متصل می‌کند، بهره‌مند می‌شوند. و در راستای تکمیل بلندپروازی ایران، روسیه در مسیرهای زمینی به مقصد هند با گذر از ایران سرمایه‌گذاری می‌کند. این بخشی از پروژه گسترده‌تر راه‌گذر بین‌المللی شمال-جنوب (International North- South Transport Corridor که به اختصار INSTC خوانده می‌شود) است که از محور داغستان-باکو-آستارا آغاز می‌شود. در چنین شرایطی که مخاطرات بیشتر و بیشتر می‌شود، ایران نیازمند همکاری با آذربایجان است. به گفته ولی کالجی، کارشناس مؤسسه مطالعات خاورمیانه، هر هفت دقیقه یک کامیون از مرز زمینی آستارا عبور می‌کند که علت آن افزایش تقاضا برای ترانزیت از منطقه قفقاز در پی جنگ در اوکراین است. روسیه زمینه را برای افزایش سرمایه‌گذاری در ساخت راه‌آهن مساعد می‌بیند تا همگام با جهت‌یابی جدید بازارهایش، از مسیرهای میانی به مسیرهای قاره‌ای سوق پیدا کند. جولای ۲۰۲۲ یک قطار حامل ۳۹ کانتینر از روسیه به ایران وارد شد و به این ترتیب مسیر جدیدی از سن‌پترزبورگ در روسیه به مقصد بندر جواهر نعل نهرو در هندوستان با گذر از آذربایجان و ایران کلید خورد. این نخستین‌باری نبود که چنین محموله‌ای از روسیه به هند ارسال می‌شد، اما اهمیت آن جایی بروز می‌کرد که محمد مخبر، معاون اول رئیس‌جمهور ایران، در کنار تعدادی از وزرا از جمله وزیر کشاورزی و وزیر راه و شهرسازی، برای استقبال از قطار ترانزیتی روسیه در ایستگاه منتظر ایستاده بودند. این سطح از توجه سیاسی با سیاست خارجی «نگاه به شرق» دولت ایران و وعده‌های روسیه برای ایجاد یک سامانه پولی و بازار موازی در راستای تضعیف سلطه غرب، همخوانی دارد.

به گفته دو منبع مستقل آگاه به سیاست خارجی باکو، جمهوری آذربایجان مادامی‌که انتظاراتش از دالان زنگزور برآورده می‌شود مانع نخواهد شد. اما در مورد ایران، اوضاع فرق می‌کند. با وجود سیاست فشار حداکثری واشنگتن علیه تهران، ابتکارات روسیه برای حل مشکل کمبود سرمایه‌گذاری، بی‌کاری و تورم افسارگسیخته در ایران کافی نیست. بااین‌حال، روسیه در سال ۲۰۲۲ با پشت سر گذاشتن امارات متحده عربی و چین، بزرگ‌ترین سرمایه‌گذار خارجی در ایران شد. بانک توسعه اوراسیایی در گزارشی در اکتبر ۲۰۲۲، پیش‌بینی کرد سرمایه‌گذاری در پروژه راه‌گذر بین‌المللی شمال-جنوب تا سال ۲۰۳۰ به رقم ۳۸ میلیارد دلار برسد که از این میزان، ۱۰.۷ میلیارد دلار آن به پروژه‌های «اولویت نخست» تعلق می‌گیرد. مهم اینکه تکمیل خط آهن رشت-آستارا یکی از این پروژه‌هاست که حاصل آن برقراری فعالیت بی‌وقفه ریلی بین ایران و روسیه خواهد بود. مسکو در ماه می گذشته متعهد شد ۳/۱ میلیارد دلار به این پروژه اختصاص دهد و به این ترتیب با تأمین مالی ۳۵۰ کیلومتر از این مسیر جدید، بزرگ‌ترین تنگنای گذرگاه را رفع کند. در کوتاه‌مدت، تعهدهای دوجانبه بیشتری برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها به میزان ۵/۳ میلیارد دلار مطرح‌شده است. خط آهن رشت-آستارا در ابتدا قرار بود از سوی آذربایجان تأمین مالی شود، اما باکو پس از اعمال مجدد تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران در سال ۲۰۱۸، از سرمایه‌گذاری در این پروژه منصرف شد. روسیه خلأ را پر کرده است، اما تهران و مسکو باید سیاست خارجی باکو را نیز لحاظ کنند. در جریان نخستین دیدار سه‌جانبه ایران، روسیه و آذربایجان با موضوع راه‌گذر بین‌المللی شمال-جنوب در سپتامبر ۲۰۲۲، باکو با چشم‌انداز دریای خزر به‌عنوان مرکز حمل‌ونقل ۳۰ میلیون تن کالا در سال تا سال ۲۰۳۰ موافقت کرد. اوگنی وینوکوروف، اقتصاددان ارشد بانک توسعه اوراسیایی، با طرح این پرسش که «چه کسی، چه چیزی و به که خواهد فروخت؟»، اظهار کرد او راه‌گذر مذکور را مسیری برای انتقال غلات، چوب، روغن فله، فلزات آهنی و کودهای معدنی از بلاروس و روسیه به مقصد ایران و هند می‌بیند. منافع اقتصادی آذربایجان و پویایی تجارت منطقه نیازی به توضیح ندارد. طرح جامع روسیه برای گذرگاه بین‌المللی شمال-جنوب در شرایطی بروز می‌کند که در اثر تحریم‌های اعمال‌شده علیه روسیه، مبادلات تجاری بین هند و روسیه جهش تندی داشته است. طی سال ۲۰۲۲، صادرات هند به روسیه رشد بالایی را تجربه کرد که دارو، منسوجات، و محصولات غذایی در رأس اقلام صادراتی بودند؛ هند در قامت یک بازار عمده برای نفت و محصولات انرژی‌زای روسیه با قیمت تخفیفی ظهور کرده تا جایی که حجم مبادلات تجاری سالانه بین این دو از رقم ۷،۷۱ میلیارد دلار به ۳۷،۲۱ میلیارد دلار رسیده است. هند با وارون‌سازی روند تاریخی تجارت شمال-جنوب، می‌تواند از صادرات فراورده به روسیه ارزش‌افزوده کسب کرده و محصولات غذایی با قیمت رقابتی اول از واردات روسیه به دست آورده، مواد غذایی با قیمت رقابتی تولید و نفت خام را برای صادرات مجدد گازوئیل و سوخت هواپیما به اروپا پالایش کند. روندهای مشابهی در حوزه شیلات و صنعت الماس نیز مشاهده شده است. به گفته آمیا پراتاپ سینگ، مدیرعامل گروه یوگایاتان، هند توانسته به روسیه محصولاتی را بفروشد که در عرصه بین‌الملل رقابتی محسوب نمی‌شدند. باوجوداینکه این جهش در تجارت دوجانبه کاملا از تحریم‌های بین‌المللی مصون نمانده، هند و روسیه در دور زدن تحریم‌های مالی و سایر محدودیت‌ها مؤثر عمل کرده‌اند. روسیه هم‌اکنون درصدد تقویت یک نظام تجارت آزاد است تا هند، خاورمیانه و همچنین کشورهای آسیای میانه را که در اتحادیه اقتصادی اوراسیایی عضویت دارند در بر گیرد. امارات متحده عربی و هند توافق‌نامه تجارت آزاد با این اتحادیه منعقد کرده‌اند و ایران تا سپتامبر آینده به این اتحادیه می‌پیوندد. در چنین شرایطی، روسیه و تا حدی هم هند در زیرساخت‌های حمل‌ونقلی ایران سرمایه‌گذاری می‌کنند تا تجارت منطقه‌ای بین آسیای میانه، خلیج‌فارس و شبه‌قاره هند را پیش ببرند. با یک نگاه اجمالی به پروژه گذرگاه بین‌المللی شمال-جنوب می‌توان دریافت که اهمیت ژئوپلیتیک یک راه‌گذر لجستیکی پیونددهنده اقتصادهای اروپا و آسیا جای بحث ندارد. اهمیت این مسئله در مارس ۲۰۲۱ در حالی روشن شد که یک فروند کشتی کانتینری در کانال سوئز به گِل نشست و ارتباط میان دریای سیاه و مدیترانه قطع شد و تجارتی به ارزش ۶۰ میلیارد دلار تا رفع انسداد در بلاتکلیفی ماند. بااین‌حال، حمله تمام‌عیار روسیه به اوکراین به مشارکت هند در لجستیک منطقه اوراسیا شتاب داد. سرمایه‌گذاری زیرساختی اصلی هند در امتداد مسیر گذرگاه بین‌المللی شمال-جنوب را می‌توان در بندر چابهار ایران، واقع در جنوب شرق دید. هند سال ۲۰۱۶ با هماهنگی آمریکا، توسعه بندر چابهار را آغاز کرد تا با ایجاد مسیری جدید، از نفوذ چین و پاکستان بر ایران بکاهد. ازاین‌رو بود که دولت دونالد ترامپ بندر چابهار را از تحریم‌های اعمال‌شده در چارچوب سیاست «فشار حداکثری» سال ۲۰۱۸ معاف کرد. در پی خروج سریع نیروهای ناتو از افغانستان در سال ۲۰۲۱، هند به بندر چابهار متعهد باقی مانده است. بااین‌حال، ساخت ۲۰۰ کیلومتر آخر شبکه ریلی ۷۰۰ کیلومتری به مقصد افغانستان به‌ویژه به سبب ارتباط پیمانکار با سپاه پاسداران ایران بلاتکلیف مانده است. هند با محدودکردن واردات نفت از ایران و پیوستن به طرح ابتکاری آمریکا برای ایجاد یک زیرساخت حمل‌ونقل چندمنظوره با هدف دورزدن ایران و نیز مقابله با ابتکار کمربند و جاده چین، [با یک سیاست‌خارجی کاملا منافع‌ملی‌محور و توسعه‌مدار]، در تلاش بوده تا بین تهران و واشنگتن موازنه برقرار کند. بااین‌حال، ابتکار آمریکا به حمایت مالی امارات متحده عربی و عربستان وابسته بوده و تعهد هند هم تابه‌حال در حد حرف بوده است. هند درحال‌حاضر مشغول بررسی اهمیت ژئوپلیتیک چابهار برای محکم‌کردن جای پای خود در ایران و آسیای میانه است. مشاور سابق دولت هند در امور همکاری‌های منطقه‌ای، گلشن ساچدِوا، در مصاحبه‌ای با موضوع افغانستان گفته است با نزدیک‌ترشدن اسلام‌آباد و حکومت طالبان، همکاری هند با ایران برای حفظ توازن منطقه اهمیت دارد. با در نظر گرفتن مناسبات امارات با روسیه، و برقراری صلح میان ایران و عربستان با میانجی‌گری چین، هم‌پیمانی‌ها تا حدودی از هم گسسته و طرح آمریکا تاکنون قانع‌کننده نبوده است.

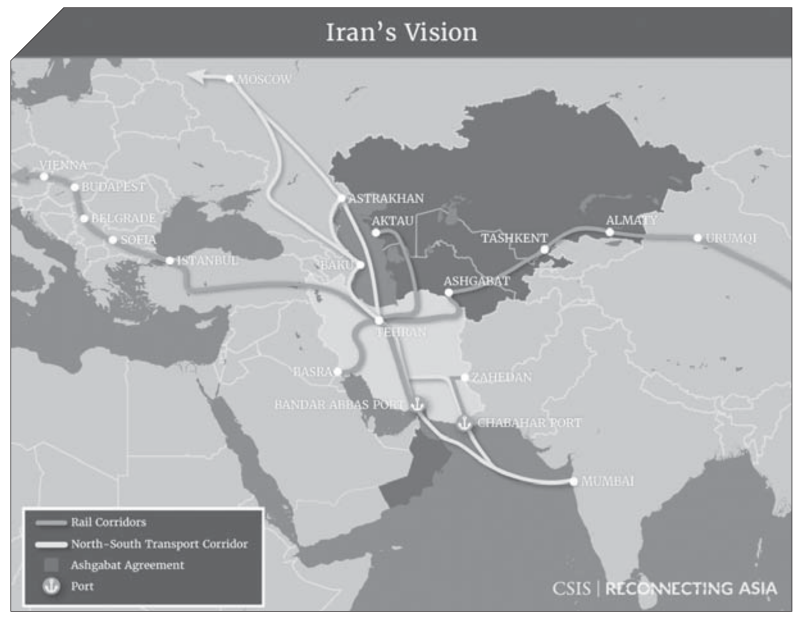
آیا غرب بازنده جنگ علیه لجستیک است؟

همه توجهات به توانمندی روسیه در مقابله با عواقب تحریم‌های بین‌المللی معطوف شده، غافل از اینکه چالش اصلی در اینجا چین است. بیش از یک دهه، همه توجهات معطوف به ابتکار کمربند و جاده (Belt and Road Initiative (BRI)) و پروژه شاخص آن یعنی راه‌گذر شمالی بود. پروژه ابتکار کمربند و جاده مبتنی بر گسترش «اتصالات» بوده و همه از سوی بانک‌های بازرگانی و شرکت‌های دولتی تأمین مالی شده‌اند. در پی هجوم نظامی روسیه به اوکراین، به نظر می‌رسد چین عقب نشسته باشد، هرچند شواهدی مبنی بر پشتیبانی ضمنی از ابتکارهای دیپلماتیک روسیه، به‌ویژه درباره راه‌گذر بین‌المللی شمال-جنوب، دیده می‌شود. ابتکار کمربند و جاده هنوز هم می‌تواند حرف برای گفتن داشته باشد، مشروط بر اینکه چین پروژه‌هایی را طرح کند که هم مستقیم با اهداف راهبردی خود همخوانی داشته و هم خطر درگیری مستقیم با غرب را در پی نداشته باشد. در حال حاضر، این ابتکار دیپلماتیک روسیه است که برای حمل‌ونقل محموله در منطقه اوراسیا تعیین تکلیف می‌کند. سیاست روسیه مبتنی بر لحاظ‌کردن منافع شرکای تجاری خود بوده و در همین راستا، امتیازات اقتصادی و سیاسی فراوانی را به ترکیه،آذربایجان، هند، امارات و حتی ایران که به واسطه شرایط بعضا خودساخته انزواگرایانه در صید منافع از این کارزار ناکام بوده، اعطا کرده است. روسیه با این کار مجموعه نظامی و صنعتی خود را فعال نگه داشته است. مسیرهای لجستیکی جدید شکل‌گرفته در منطقه اوراسیا چنان اثرگذاری دیپلماتیکی داشته‌اند که غرب فعلا نه می‌تواند با آن رقابت کند نه آن را مختل کند. یکی از دلایل این امر، ناتوانی اروپا و آمریکا در خلق و اجرای طرح‌های جامع مستلزم همسویی خط‌مشی مشارکتی در چندین بخش است: حمل‌ونقل، بانکداری، بیمه و توسعه زیرساخت. خارج از دایره جنگ، سیاست‌گذاری‌های کلان صرفا از سوی اتحادیه اروپا و آن هم با سرعتی پایین در حال انجام است. غرب می‌تواند در کوتاه‌مدت درآمد روسیه را کاهش دهد، اما نمی‌تواند یک چشم‌انداز سیاسی جایگزین برای آینده همکاری‌های اقتصادی در قفقاز و آسیای مرکزی مطرح کند.





Alternative routes from China to Europe
RUSSIA
Northern Corridor
GERMANY
KAZAKHSTAN
SPAIN
TURKEY
CHINA
Middle Corridor
Ocean Route
Middle Corridor ca. 7,000 km (10–15 days)
Northern Corridor ca. 10,000 km (15–20 days)
Ocean Route ca. 20,000 km (45-60 days)
© 2022 Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP)
Source: bakuresearchinstitute.org



تعریف دقیق واژه لجستیک در صنعت و نظامی‌گری

شاید برای برخی خوانندگان این پرسش در ذهن‌شان شکل گیرد که لجستیک چرا این‌قدر مهم است؟ نخست لازم است کمی درباره واژه لجستیک بدانیم. ابتدا باید بدانیم که برابر فارسی واژه لجستیک، «آماد» است. برای نمونه در ارتش واحدی وجود دارد با نام «آماد و پشتیبانی». تلفظ درست این واژه هم «لجیستیک» است که البته در زبان فارسی محاوره و حتی نوشتاری «لُجِستیک» می‌گویند. لجیستیک یا لجستیک واژه‌ای است که از دانش‌های نظامی-ارتشی به بخش‌های دیگر رخنه کرده است. برای اینکه دلیلش را بدانید، باید معنا و تعریفی درست از این واژه داشته باشید. ریشه این واژه به یونان باستان بازمی‌گردد. آنان فراروند یا فرایند ترابرد مهمات و جنگ‌افزارها و مواد غذایی، از محل اصلی یا محلی که انبار شده، به خط مقدم را لجستیک می‌نامیدند. دقت کنید که همین فراروند سه عنصر اساسی داشت؛ جنگ‌افزار، مهمات و ترابردکننده. پس در یک حالت خاص لجستیکی، باید این سه عنصر باهم همخوانی داشته باشند. چه بسیار نبردها، ازجمله چندین و چند عملیات ایرانی‌ها یا عراقی‌ها در جنگ هشت‌ساله که فقط به دلیل وجود اختلال در لجستیک با شکست مواجه شدند. شکست عملیات نظامی هم سرشار از پیامدهای تلخ است که برای نمونه کربلای چهار و سقوط خرمشهر یکی از آنهاست. در این میان باید یک عبارت یا به قول انگلیسی‌زبان‌ها یک term دیگر را تعریف کنیم که به آن زنجیره تأمین می‌گویند. به سامانه‌ای سخت‌افزاری-نرم‌افزاری که دربرگیرنده سازمان‌ها، نهادها، افراد، فعالیت‌ها، برنامه‌ریزی‌ها و منابعی است که باید به دست مصرف‌کننده برسند و به زبان ساده فراروند لجستیکی روی آنها صورت پذیرد، زنجیره تأمین می‌گویند و چگونگی پیشبرد آن را مدیریت زنجیره تأمین. به لجستیک بازگردیم. گفتیم که لجستیک از دنیای ارتشی‌گری به جهان صنعتی و تجارت و سیاست وارد شده است. امروزه می‌توان لجستیک را چنین تعریف کرد: به ترابرد مواد فیزیکی، جابه‌جایی و ترابرد خدمات، پول، داده و انرژی درون یک زنجیره تأمین تعریف‌شده، لجستیک می‌گویند. دقت کنید که لجستیک فراروندی است که درون زنجیره تأمین جای دارد. بنابراین برای رفتارها یا جابه‌جایی‌ها و ترابردهای کاتوره‌ای و فردی، اگرچه جمعی به نظر برسند، نمی‌توان معنای کلاسیک لجستیک را برازنده دانست. اجازه دهید یک بار دیگر به مفهوم یا بِگِرت لجستیک در دانش ارتشی‌گری نگاهی بیندازیم و نکته‌ای را دریابیم. در جنگ دو طرف کلی درگیرند. هر دو طرف هم می‌خواهند در میدان نبرد پیروز باشند. پیروزی هم به لجستیک گره خورده است؛ یعنی هرکس درحالی‌که دشمن می‌خواهد خط مقدم و چرخه زنجیره تأمین را نابود کند و آتش بریزد، لجستیک خوب و کارایی داشته باشد، به احتمال زیاد برنده جنگ است. پس هنر در این است که به‌رغم آتش‌باری دشمن، لجستیک کارا داشته باشیم. بی‌شک در فیلم‌هایی که درباره جنگ ایران و عراق ساخته‌اند، دیده‌اید که یک نفر پشت بی‌سیم فریاد می‌زند: حاجی این نیروهای کمکی چی شد؟ یا داد می‌کشد که چرا نخود نمی‌ریزین؟ یا با ناامیدی می‌گوید چرا مهمات نرسید؟ این همان چیزی است که اشاره کردیم. باز اگر همین امروز به تجاوز نظامی روسیه به اوکراین نگاه کنید، به نقش بی‌بدیل لجستیک و مدیریت و کارایی زنجیره تأمین پی خواهید برد. حال بیایید از دریچه‌ای دیگر و از زاویه‌ای دیگر به داستان نگاه کنیم، اما لازم است کمی تعریف‌مان را با جهان غیرنظامی هم‌ساز کنیم. امروزه به تمام فعالیت‌های هماهنگ و برنامه‌ریزی‌شده (روی دو واژه هماهنگ و برنامه‌ریزی‌شده تأکید داریم تا تمایز آن را از فراروندهای به ظاهر لجستیکی که می‌توان آن را شبه‌لجستیک یا لجستیک آشوبناک نامید، نشان دهیم) که جهت بررسی موشکافانه، تحقیق و توسعه، برآورد نیازمندی‌های اولیه و نیازمندی‌های پسین، در زمینه ابزارها، ماشین‌آلات، تأسیسات، قطعات و نیز تمام امور مربوط به بیمه، انبارش و ذخیره‌سازی، توزیع، نابودسازی، ترابرد، روش انجام کار، برنامه‌ریزی زمانی، بودجه‌بندی، طراحی سامانه، دستورالعمل‌ها یا شیوه‌نامه‌ها، نظارت و بهینه‌سازی در کل فراروند لجستیک می‌گویند. جالب اینکه از وقتی صنایع نظامی همچون بنگاه اقتصادی عمل می‌کنند و جنگ به فرایندی به‌شدت گره‌خورده با اقتصاد کلانِ جهانی تبدیل شده، این تعریف نوین حتی برای دانش‌های ارتشی‌گری هم کارکرد دارد. حتی لازم است به این نکته اشاره کنیم که فرایند دورزدن تحریم‌ها که امروزه یکی از ارکان اساسی سیاست‌گذاری‌های کشور شده، مجموعه گسترده‌ای از لجستیک مالی، ماشین‌آلاتی، قطعاتی و مواردی دیگر را شامل می‌شود. به زبان دیگر در جهان نوین هیچ کشوری بی‌نیاز از لجستیک کارا، پویا و بهینه نیست؛ چه برای دادوستد، چه برای دیکته‌کردن سیاست‌ها و راهبردها به دیگر کشورها، چه برای تحریم‌کردن کشوری و چه دورزدن تحریم‌ها توسط کشور دیگری. بنابراین لجستیک، چه داخلی و چه بین‌المللی و چه ترکیبی، با منافع ملی کشورها گره خورده است.

اولویت لجستیک در حکمرانی توسعه‌محور

موضوع حمل‌ونقل و لجستیک که از زیرمجموعه‌های بنیادین و سخت‌افزاری مقوله توسعه پایدار است، وزن و نقشی بسزا نزد حاکمیت‌های توسعه‌محور دارد. «لجستیک» در ابتدا یک اصطلاح نظامی بود که برای اشاره به نحوه دستیابی، ذخیره و جابه‌جایی تجهیزات و تدارکات از سوی دست‌اندرکاران حوزه نظامی و ارتش استفاده می‌شد. این اصطلاح اکنون به طور گسترده‌ای در بخش‌های اقتصادی، تجاری و به‌ویژه بخش تولید برای اشاره به چگونگی استفاده از منابع برای چابک‌سازی زنجیره تأمین و مدیریت آن به کار گرفته می‌شود. به این شکل که حکومت‌هایی که دغدغه توسعه پایدار براساس تعاریف و معیارهای نوین اقتصادی-اجتماعی دارند، بر اهمیت گسترش و پهناوری درازمدت مسیرهای لجستیکی و زنجیره اتصال و حمل‌ونقل در سطح کشور نگاهی راهبردی داشته و بر اهمیت و پیامدی که حمل‌ونقل و لجستیک بر رونق تجارت و رشد اقتصادی و بنابراین رشد و توسعه کلی کشور دارد، آگاه‌اند. به همین علت است که مقوله تحرک و جابه‌جایی پایدار کالاها و افراد، به اولویت کلان جوامع مدرن تبدیل شده است. باوجوداین همچنان که در سده‌های پیشین، در دوران انقلاب صنعتی که در آن توسعه راه‌آهن و مسیرهای ریلی نقش برجسته‌ای داشت و برخی دولت‌ها در برابر این روند به‌شدت مقاومت می‌کردند، امروزه نیز گرایش‌های سیاسی هستند که در برابر مسیر توسعه و گسترش حمل‌ونقل و ارتباطات همچنان ایستادگی می‌کنند؛ چون اگرچه اَشکال و نوع ارتباطات و دایره زنجیره‌های تأمین دگرگون شده است؛ اما ذهن کاسبان فقر و انزوا بر همان سبک و سیاق پیش می‌رود. طبیعتا در آن سبک از حکمرانی که اولویت توسعه نباشد، محوریت به جای رشد اقتصادی و رفاه اجتماعی بر تحدید جامعه پیش می‌رود. معروف است که در دوران امپراتوری اتریش-مجارستان و رسیدن امواج انقلاب صنعتی به این کشور، حاکمان این پادشاهی به‌شدت مخالف توسعه راه‌آهن، ایجاد کارخانه‌ها و استفاده از ابزار نوین تولید بودند. نه صرفا چون از فرایند تخریب خلاق واهمه داشتند یا اینکه چون نحوه مدیریت فرایند تغییر را نمی‌دانستند؛ بلکه از دگرگونی سبک و زنجیره تولید واهمه داشتند و نیز از شکل‌گیری ارتباط فراگیر بین نقاط مختلف کشور و شهرهای مختلف و شهروندان و بنابراین افزایش مبادلات اقتصادی و فرهنگی که جملگی را در تضاد با شکل حکمرانی خود می‌پنداشتند. راهبردهای حمل‌ونقل درواقع بازتابی از دگرگونی‌ها در اقتصاد و تکامل شیوه‌های تولید است. زنجیره‌های تولید شامل بسیاری از بازیگران (تأمین‌کنندگان، مشتریان، پیمانکاران و ارائه‌دهندگان خدمات) می‌شود. گردش کالا بین این بازیگران به یک متغیر مهم و راهبردی برای عملکرد صحیح زنجیره تأمین تبدیل می‌شود. راهبردهای در هم تنیده‌شده بر یکدیگر تأثیر می‌گذارد؛ به‌ویژه آنکه مقوله لجستیک و زنجیره تأمین کالا در تنیدگی با روابط بین‌الملل و زورآزمایی‌ها و رقابت‌ها بین قدرت‌های جهانی و منطقه‌ای منجر به پیچیدگی بیشتر مدیریت فعالیت‌های حمل‌ونقلی و چگونگی شکل‌گیری کریدورهای بین‌المللی شده است. لجستیک بین‌المللی در سطح جهانی با مدیریت جریان‌های واردات و صادرات سروکار دارد. کالاهایی که می‌تواند از همه نوع باشد (محصولات کشاورزی-غذایی صنعتی، محصولات نساجی، محصولات خطرناک، محصولات دارویی و...). حمل‌ونقل منطقه‌ای، قاره‌ای و بین‌قاره‌ای که ترخیص کالا از گمرک، انبارداری و همچنین تحویل به مشتریان نهایی، با هماهنگی بازیگران مختلف در زنجیره لجستیک در سراسر جهان را شامل می‌شود. در یک جمله، لجستیک بین‌المللی شامل حمل‌ونقل کالا در سریع‌ترین زمان ممکن و تحت بهترین شرایط ممکن از گوشه‌ای از جهان به گوشه‌ای دیگر از جهان است. دراین‌میان کشورهایی که با سیاست خارجی چابک، نظام‌مند و متمرکز بر منافع ملی با دغدغه رشد صادرات و توسعه اقتصادی، با بهره‌گیری از ابزارها و اهرم‌های سیاسی حضور فعالی در عرصه روابط بین‌المللی دارند، پیوسته در تلاش‌اند تا کشورشان را در مسیر کریدورهای نوین زنجیره تأمین و حمل‌ونقل قرار دهند و به‌این‌ترتیب منافع اقتصادی کلانی برای خود و برای پشتیبانی از بخش خصوصی‌شان فراهم کنند. ایران به واسطه موقعیت ژئوپلیتیک خود که بارها از آن سخن گفته شده، موقعیتی استثنائی دارد؛ اما به طرز حیرت‌انگیزی نتوانسته است جایگاه بحق و مناسب خود را در مسیرهای بین‌المللی و کریدورهای بین‌قاره‌ای به دست آورد. سیاست خارجی از قافله عقب مانده، کمبود دانش یا نبود تمایل و توانمندی برای استفاده از اهرم‌هایی که ایران به صورت بالقوه و خاص در اختیار دارد، در کنار تحریم‌های قدرت‌های جهانی و فشار آنها برای انزوای ایران، حتی کشورهای درجه چندم منطقه و همسایگان کوچک را بر آن داشته تا چشم طمع به منافع کشورمان داشته باشند. نمونه آخر آن، مسیر ترانزیتی تصویب‌شده در اجلاس کشورهای گروه بیست بود که هند را به اروپا متصل خواهد کرد. فارغ از اینکه در عمل این مصوبه به نتیجه برسد یا نه، آنچه حزن‌برانگیز است، غایب‌بودن حضور ایران در این مسیر بود که حتی کشورهای عضو گروه بریکس که چندی پیش با آب‌وتاب سیاسی عضویت ایران در این گروه را رسانه‌ای کردند، از حضور این عضو جدید در مسیر پیش‌رو حمایتی به عمل نیاوردند. درحالی‌که لجستیک باید خیلی سریع در اولویت توسعه راهبردی قرار بگیرد، اگر دولت‌ها آن را به‌عنوان یک تابع اجرائی ساده درک کنند، از قافله جهانی و مسیرهای رشد اقتصادی جا خواهند ماند. ایران همچنین از هماهنگی ناکافی ذی‌نفعان لجستیک بخش عمومی و خصوصی و همچنین نهادهای تصمیم‌گیری مرکزی و سطوح محلی رنج می‌برد. با این حال، لجستیک یک اهرم تعیین‌کننده برای احیای اقتصادی کشور است که بهره‌مندی از موقعیت‌های بین‌المللی آن مستلزم چنگ‌زدن به فرصت‌هایی است که بسیار زود از دست می‌روند یا از طرف رقبای منطقه‌ای تاراج می‌شوند.

*** ایلیا روبانیس (Ilya Roubanis، دارنده مدرک دکترای از مؤسسه دانشگاهی اروپا) تحلیلگر امور بین‌الملل است. او که عضو رصدخانه بحران معاصر (مادرید) و مؤسسه روابط بین‌الملل در آتن است، از یک دهه پیش‌تر به‌عنوان مشاور امور دولتی، تحلیلگر ریسک و روزنامه‌نگار در قفقاز جنوبی فعالیت داشته است.**

https://fpc.org.uk/russias-invasion-of-ukraine-the-geopolitical-significance-of-the-wars-impact-on-regional-supply-chains/