

گروه راهبردی- مرتضی فاخری - با تشدید

بحران‌های دریایی در گذر گاه‌های سستنی مانند کانال سوئز و پاناما و هم‌زمان با تأثیرات فزاینده تغییرات اقلیمی بر یخ‌های قطبی، جغرافیای شمالگان بار دیگر به کانون توجه راهبردی قدرت‌های جهانی باز گشته است. مسیرهای تجاری که پیش‌تر به دلیل شرایط سخت اقلیمی و محدودیت‌های فنی غیر قابل استفاده بودند، اکنون با کاهش یخ‌های دائمی و پیشرفت فناوری‌های حمل‌ونقل دریایی، به گزینه‌های قابل‌تکاپ برای ترانزیت بین‌المللی تبدیل شده‌اند. این تحول نه‌تنها نظم سنتی تجارت جهانی را به چالش کشیده، بلکه موجب بازتعریف نقش کشورهایی شده که در مجاورت این مسیرها قرار دارند. در این میان، روسیه با توسعه «کریدور قطب شمال» و چین با ابتکار «راه ابریشم قطبی» در حال تثبیت جایگاه خود در معماری نوین ترانزیتی هستند.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، مرتضی فاخری، پژوهشگر ارشد علوم راهبردی در مطلبی اختصاصی برای این روزنامه به بررسی بازتعریف رقابت ژئواکونومیک میان روسیه و چین پرداخته است. نگارنده در این مطلب با نگاهی به چشم‌انداز آینده روسیه در اتصال سبیری به اقتصاد جهانی از مسیر کریدور قطب شمال، تحلیلی درباره ظرفیت‌های موجود در این منطقه به عنوان میدان جدید رقابت چین و روسیه برای تسلط بر تجارت جهانی ارائه کرده است. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:

شمالگان اکنون به عنوان یک فضای ژئواکونومیک نو ظهور، ظرفیت آن را دارد که به مکمل یا حتی جایگزین مسیرهای پرریسک سنتی تبدیل شود. کاهش زمان حمل‌ونقل، دسترسی به منابع طبیعی و امکان اتصال مستقیم شرق آسیا به اروپا از طریق مسیرهای قطبی، موجب شده تا این منطقه در معادلات اقتصادی و ژئوپلیتیکی جایگاهی راهبردی بیابد. در این چارچوب، کشورهایی مانند ایران نیز می‌توانند با تقویت کریدور شمال-جنوب و ایفای نقش حلقه اتصال میان سوئز و شمالگان، سهمی فعال در نظم ترانزیتی اوراسیا داشته باشند. این تحولات نشان می‌دهد که جغرافیای قطبی دیگر صرفاً یک فضای طبیعی دورافتاده نیست، بلکه به بستری برای رقابت، همکاری و بازآرایی قدرت اقتصادی در قرن بیست‌ویکم تبدیل شده است.

چشم‌انداز روسیه برای اتصال سبیری به اقتصاد جهانی

در مجمع اقتصادی شرق، ولادیمیر پوتین از توسعه «کریدور قطب شمال» به عنوان یکی از راهبردهای کلان روسیه برای اتصال مناطق شمالگان، سبیری و خاور دور به اقتصاد جهانی پرده داشت. این مسیر که فراتر از گذرگاه سنتی دریای شمالی تعریف شده، قرار است به صورت ۲۴ساعته فعال باشد و با بهره‌گیری از ظرفیت‌های طبیعی و زیرساختی منطقه، جایگاه روسیه را در زنجیره تأمین جهانی ارتقا دهد. هدف اصلی این پروژه، کاهش وابستگی به مسیرهای سنتی تحت کنترل غرب، افزایش سهم روسیه در تجارت بین‌المللی و تقویت پیوندهای اقتصادی با شرق آسیا و اروپاست. این ابتکار همچنین در پاسخ به تغییرات اقلیمی و کاهش یخ‌های قطبی طراحی شده است. امکان بهره‌برداری از مسیرهای دریایی شمالی راه‌فرام‌گرفته است. برای تحقق این چشم‌انداز، روسیه بر توسعه زیرساخت‌های مکمل تأکید دارد؛ از جمله استفاده از رودخانه‌های قابل کشتیرانی سبیری مانند لن، نی‌سنی و اوب که می‌توانند به عنوان شریان‌های داخلی حمل‌ونقل ایفای نقش کنند. همچنین طرح ساخت پل در مرز کره شمالی با هدف اتصال زمینی به شبه‌جزیره کره و تسهیل دسترسی به بازارهای آسیای شرقی مطرح شده است. این اقدامات در کنار توسعه بندر یخ‌شکن، ناوگان دریایی تخصصی و سامانه‌های لجستیکی پیشرفته، نشان‌دهنده تلاش روسیه برای تبدیل شمالگان به یک کریدور پایدار و رقابتی در برابر مسیرهای سنتی مانند سوئز و پاناماست.

از منظر اقتصادی، این پروژه می‌تواند تأثیرات قابل توجهی بر اقتصاد داخلی روسیه داشته باشد؛ از جمله ایجاد اشتغال در مناطق کم‌برخوردار شمالی، افزایش سرمایه‌گذاری



در زیرساخت‌های حمل‌ونقل و تقویت صنایع مرتبط با انرژی، معدن و لجستیک. در سطح بین‌المللی نیز روسیه با بهره‌گیری از این کریدور، می‌کوشد جایگاه خود را در نظم نوین ژئواکونومیک تثبیت کند و در رقابت با چین و غرب، مسیرهای جایگزین و مستقل برای تجارت جهانی ارائه دهد. بااین‌حال، تحقق کامل این اهداف مستلزم غلبه بر چالش‌هایی چون محدودیت‌های اقلیمی، تحریم‌های بین‌المللی و نیاز به همکاری منطقه‌ای پایدار است.

چین و راه ابریشم قطبی: هم‌افزایی یا رقابت؟

چین در چارچوب سیاست‌های بلندمدت خود برای گسترش نفوذ اقتصادی و ژئواکونومیک، از ابتدای دهه ۲۰۱۰ به‌طور جدی به توسعه مسیرهای قطبی توجه نشان داده است. «استراتژی قطب شمال» چین که در سند رسمی سال۲۰۱۸ دولت این کشور تشریح شد، شمالگان را به عنوان بخشی از ابتکار کمربند و راه (BRI) معرفی می‌کند. در این چارچوب، چین با سرمایه‌گذاری بیش از ۹۰میلیارد دلار در پروژه‌های بندری، یخ‌شکن‌ها و همکاری‌های دوجانبه با کشورهای قطبی، به دنبال تثبیت «راه ابریشم قطبی» به عنوان مسیر جایگزین و مکمل برای تجارت بین‌المللی است. این مسیر، به‌ویژه در شرایط بحران‌های دریایی و اختلال در گذرگاه‌های سنتی، می‌تواند نقش کلیدی در کاهش وابستگی چین به مسیرهای تحت کنترل غرب ایفا کند. در مقایسه با ابتکار کمربند و راه که عمدتاً بر مسیرهای زمینی و دریایی سنتی در آسیا، آفریقا و اروپا متمرکز است، راه ابریشم قطبی نمایانگر گسترش افقی این ابتکار به مناطق قطبی و شمالی است. برخلاف مسیرهای زمینی که با چالش‌های ژئوپلیتیکی و امنیتی مواجه‌اند، مسیرهای قطبی با کاهش یخ‌های دائمی و پیشرفت فناوری‌های دریایی، امکان حمل‌ونقل سریع‌تر و کم‌هزینه‌تر را فراهم می‌کنند. چین با مشارکت در پروژه‌های بندری در روسیه، نروژ و ایسلند و همچنین با توسعه ناوگان یخ‌شکن، در حال ایجاد زیرساخت‌های لازم برای بهره‌برداری از این مسیر است. این اقدامات نشان‌دهنده هم‌افزایی راهبردی با روسیه در برخی حوزه‌ها و در عین حال رقابت پنهان برای کنترل مسیرهای حیاتی تجارت جهانی است.

نقش چین در تثبیت مسیرهای جایگزین سوئز و پاناما، به‌ویژه در شرایط بحران‌های ژئوپلیتیکی و اقلیمی، روزبه‌روز پررنگ‌تر می‌شود. با توجه به افزایش هزینه‌ها و ریسک‌های عبور از گذرگاه‌های سنتی، مسیر قطب شمال می‌تواند به عنوان گزینه‌ای جذاب برای شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی مطرح شود. چین با ترکیب دیپلماسی اقتصادی، سرمایه‌گذاری زیرساختی و همکاری‌های چندجانبه، در حال شکل‌دهی به معماری جدیدی از تجارت جهانی است که در آن مسیرهای قطبی نقش مکمل و گاه جایگزین ایفا می‌کنند. این تحول، نه‌تنها بر توازن قدرت اقتصادی در اوراسیا تأثیر می‌گذارد، بلکه فرصت‌هایی برای کشورهایی مانند ایران فراهم می‌آورد تا با تقویت مسیرهای ترانزیتی خود، در این نظم نوین جایگاه مؤثری کسب کنند.

تحلیل تطبیقی مسیرهای جهانی: سوئز، پاناما و قطب شمال

مسیرهای ترانزیتی جهانی نظیر کانال سوئز، کانال پاناما و مسیر قطب شمال، هر یک نقش حیاتی در زنجیره تأمین بین‌المللی ایفا می‌کنند، اما از نظر ظرفیت، پایداری و موقعیت ژئوپلیتیکی تفاوت‌های چشمگیری دارند. براساس آمارهای رسمی، سالانه حدود ۲۰هزار کشتی از کانال سوئز و ۱۴هزار کشتی از کانال

پاناما عبور می‌کنند، در حالی‌که مسیر قطب شمال تنها میزان حدود ۱۷۰۰کشتی در سال است. این تفاوت عمدتاً ناشی از محدودیت‌های اقلیمی، زیرساختی و فنی مسیرهای قطبی است. بااین‌حال، کاهش یخ‌های دائمی و افزایش سرمایه‌گذاری در ناوگان یخ‌شکن و بندر تخصصی، ظرفیت بالقوه مسیر قطب شمال را برای رقابت با گذرگاه‌های سنتی افزایش داده است. پایداری این مسیرها به شدت تحت تأثیر عوامل اقلیمی و ژئوپلیتیکی قرار دارد. کانال سوئز و پاناما با چالش‌هایی نظیر نوسانات سطح آب، بحران‌های سیاسی منطقه‌ای و آسیب‌پذیری در برابر حملات یا انسدادهای عمدی مواجه‌اند. در مقابل، مسیر قطب شمال با تهدیدات اقلیمی خاصی چون ذوب یخ‌ها، تغییرات شدید آب‌وهوایی و مخاطرات زیست‌محیطی روبه‌روست، اما از منظر ژئوپلیتیکی، به دلیل قرار گرفتن در حوزه نفوذ روسیه و همکاری‌های محدود چندجانبه، از ثبات نسبی برخوردار است. این تفاوت‌ها موجب شده تا مسیر قطبی به عنوان گزینه‌ای مکمل و اضطراری در شرایط بحران‌های دریایی مطرح شود.

مزایای مسیر قطب شمال شامل کاهش زمان حمل‌ونقل بین آسیا و اروپا، کاهش هزینه سوخت و دسترسی به منابع طبیعی شمالگان است. همچنین این مسیر می‌تواند وابستگی به گذرگاه‌های تحت کنترل غرب را کاهش دهد و فرصت‌هایی برای کشورهای مانند روسیه، چین و ایران فراهم آورد تا نقش فعالی در معماری نوین ترانزیتی ایفا کنند. بااین‌حال، محدودیت‌هایی نظیر نیاز به ناوگان تخصصی، فقدان زیرساخت‌های گسترده، مخاطرات زیست‌محیطی و نبود چارچوب‌های حقوقی جامع برای بهره‌برداری چندجانبه، مانع از تحقق کامل ظرفیت‌های این مسیر در کوتاه‌مدت شده‌اند. مسیر قطب شمال در حال حاضر بیشتر به عنوان یک مسیر راهبردی در حال توسعه تلقی می‌شود تا یک گذرگاه تجاری تثبیت‌شده.

ایران و کریدور شمال -جنوب: فرصت اتصال به قطب شمال

کریدور شمال -جنوب به عنوان یکی از مهم‌ترین ابتکارات ترانزیتی منطقه‌ای، نقش کلیدی در اتصال بندر جنوبی ایران به روسیه، آسیای مرکزی و اروپا ایفا می‌کند. این مسیر که از بندر چابهار و بندرعباس آغاز شده و از طریق شبکه ریلی و جاده‌ای به استارا و سپس به روسیه و شمال اروپا متصل می‌شود، در سال‌های اخیر مورد توجه ویژه سیاست‌گذاران ایرانی و شرکای منطقه‌ای قرار گرفته است. INSTC نه‌تنها جایگزینی برای مسیرهای پرریسک سنتی مانند سوئز و پاناما محسوب می‌شود، بلکه با توجه به تحولات ژئواکونومیک در شمالگان، می‌تواند به عنوان حلقه واسط میان مسیرهای جنوبی و قطبی ایفای نقش کند. این جایگاه، ایران را در معماری ترانزیتی اوراسیا به یک بازیگر راهبردی تبدیل می‌کند.

در سسناژیوری اتصال سوئز به شمالگان، ایران می‌تواند با بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی و زیرساخت‌های ترانزیتی خود، مسیر انتقال کالا از دریای سرخ و خلیج فارس به روسیه و سپس به مسیر قطب شمال را تسهیل کند. این سناریو به‌ویژه در شرایط بحران‌های دریایی و رقابت قدرت‌های بزرگ بر سر کنترل گذرگاه‌های سنتی، اهمیت مضاعف می‌یابد. با تقویت پیوندهای ریلی، بندری و گمرکی میان بندر جنوبی و شمالی ایران و همچنین با توسعه همکاری‌های چندجانبه با روسیه،

«سرآمد» بررسی کرد؛

«قطب شمال» میدان رقابت تجارت‌نوین جهانی

بازتعریف رقابت ژئواکونومیک روسیه، چین و نقش بالقوه ایران در اتصال اوراسیا

هند، چین و کشورهای حوزه قفقاز، امکان تبدیل ایران به حلقه اتصال میان سوئز و شمالگان فراهم می‌شود. چنین نقشی نه‌تنها مزایای اقتصادی برای ایران به همراه دارد، بلکه جایگاه ژئوپلیتیکی کشور را در نظم نوین منطقه‌ای ارتقا می‌دهد. تحقق این چشم‌انداز مستلزم مجموعه‌ای از الزامات زیرساختی، دیپلماتیک و لجستیکی است. از منظر زیرساختی، توسعه خطوط ریلی دوخطه، افزایش ظرفیت بندادر، تجهیز ناوگان حمل‌ونقل و ایجاد مراکز لجستیکی هوشمند ضروری است. در حوزه دیپلماسی، ایران نیازمند تقویت توافقات دوجانبه و چندجانبه با کشورهای مسیر، رفع موانع تعرفه‌ای و گمرکی و ایجاد چارچوب‌های حقوقی پایدار برای همکاری ترانزیتی است. همچنین ارتقای نظام مدیریت مرزی، تسهیل فرایندهای ترخیص کالا و بهره‌گیری از فناوری‌های دیجیتال در زنجیره تأمین، از الزامات کلیدی ایفای نقش حلقه اتصال میان جنوب و شمال اوراسیا خواهد بود. این اقدامات می‌توانند ایران را از یک مسیر عبوری به یک بازیگر تعیین‌کننده در معماری ترانزیتی قرن بیست‌ویکم تبدیل کنند.



پیامدهای ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک: بازآرایی قدرت در اوراسیا

تحولات اخیر در مسیرهای ترانزیتی جهانی، به‌ویژه با ظهور کریدور قطب شمال و راه ابریشم قطبی، موجب بازآرایی قدرت‌های ژئواکونومیک در اوراسیا شده است. رقابت میان روسیه، چین و کشورهای غربی بر سر کنترل و بهره‌برداری از گذرگاه‌های تجاری، از سطح اقتصادی فراتر رفته و به عرصه ژئوپلیتیک کشیده شده است. مسیرهای سنتی مانند کانال سوئز و پاناما، با چالش‌های امنیتی، اقلیمی و سیاسی مواجه‌اند، در حالی‌که مسیرهای نو ظهور قطبی، با وجود محدودیت‌های فنی، به عنوان گزینه‌های راهبردی در حال تثبیت هستند. این رقابت نه‌تنها بر الگوهای تجارت جهانی تأثیر می‌گذارد، بلکه موجب شکل‌گیری اتحادها و تنش‌های جدید در سطح منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای شده است.

ایران نیز با برخورداری از موقعیت جغرافیایی ممتاز و زیرساخت‌های در حال توسعه در کریدور شمال -جنوب، می‌تواند نقش موازنه‌ساز میان قدرت‌های بزرگ ایفا کند. از

جمع‌بندی و توصیه‌های سیاستی

تحولات اخیر در مسیرهای ترانزیتی جهانی نشان می‌دهد که شمالگان، با وجود ظرفیت محدود فعلی، در حال تبدیل‌شدن به یکی از محورهای راهبردی تجارت بین‌المللی است. توسعه کریدور قطب شمال توسط روسیه، ابتکار راه ابریشم قطبی چین و بحران‌های مکرر در گذرگاه‌های سنتی مانند سوئز و پاناما، موجب بازتعریف معماری ترانزیتی اوراسیا شده‌اند. در این میان، ایران با بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی ممتاز و زیرساخت‌های در حال توسعه در کریدور شمال-جنوب، می‌تواند نقش حلقه اتصال میان مسیرهای جنوبی و قطبی را ایفا کند. این چشم‌انداز نه‌تنها فرصت‌های اقتصادی و ژئوپلیتیکی جدیدی برای کشور فراهم می‌آورد، بلکه مستلزم بازنگری در سیاست‌های حمل‌ونقل، دیپلماسی و سرمایه‌گذاری است.

برای تحقق این نقش راهبردی، سیاست‌گذاران ایرانی باید بر چند محور کلیدی تمرکز کنند: نخست، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل چندوجهی شامل خطوط ریلی دوخطه، بندر تخصصی و مراکز لجستیکی هوشمند؛ دوم، تقویت دیپلماسی ترانزیتی از طریق توافقات چندجانبه با کشورهای مسیر، به‌ویژه روسیه، هند، چین و کشورهای حوزه قفقاز و سوم، جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی با ارائه مشوق‌های اقتصادی، ثبات حقوقی، و شفافیت نهادی. همچنین ارتقای نظام گمرکی، تسهیل ترخیص کالا و بهره‌گیری از فناوری‌های دیجیتال در زنجیره تأمین، از الزامات حیاتی ایفای نقش مؤثر در مسیرهای نو ظهور جهانی است.

در کنار این اقدامات، نگاه بلندمدت و مسئولیت‌پذیری منطقه‌ای باید در کانون سیاست‌گذاری ترانزیتی ایران قرار گیرد. ایفای نقش در اتصال جنوب به شمالگان، تنها در صورتی پایدار خواهد بود که با اصول توسعه پایدار، حفاظت زیست‌محیطی و مشارکت منطقه‌ای همراه باشد. ایران می‌تواند با ارائه مدل‌هایی از همکاری منطقه‌ای مبتنی بر منافع مشترک، نه‌تنها جایگاه خود را در نظم نوین اقتصادی تثبیت کند، بلکه به الگوی برای تعامل سازنده در فضای ژئواکونومیک اوراسیا تبدیل شود. این مسیر، نیازمند انسجام نهادی، اجماع ملی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های علمی، فنی و دیپلماتیک کشور است.

نوروز دریا- جزیره قشم

قاب‌دوربین



عکس: اصغر بشارتی

بدون شرح...



فریداعلی‌زی - اقتصاد سرآمد