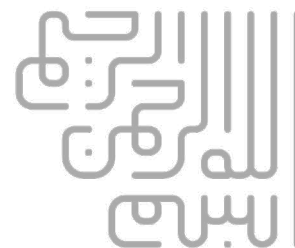


جانمایی جدید و بازتعریف نقش ایران در اقتصاد جهان (۵)؛ ظرفیت‌های شکل‌دهی به ابتکار اقتصادی ایران و روسیه





عنوان: جانمایی جدید و بازتعریف نقش ایران در اقتصاد جهان (۵)؛ ظرفیت‌های شکل‌دهی به ابتکار اقتصادی ایران و روسیه
تهیه و تدوین کنندگان (Authors): مینو خان‌زاده (کارشناس گروه اقتصاد بین‌الملل دفتر مطالعات اقتصادی)، امین نوربخش (کارشناس گروه نفت و گاز دفتر انرژی)، یاسر حاتم‌زاده (کارشناس گروه حمل‌ونقل دفتر مطالعات زیربنایی)
واژه‌های کلیدی: ایران، روسیه، انرژی، غلات، کالاهای صنعتی، توازن تجاری، لجستیک
ناشر: مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

DOI: <https://doi.org/10.22034/mrc.report.21746>

Permanent Link:

Publisher :

**عنوان: جانمایی جدید و بازتعریف نقش ایران در اقتصاد جهان (۵)؛
ظرفیت‌های شکل‌دهی به ابتکار اقتصادی ایران و روسیه**

نوع گزارش: طرح / لایحه □، نظارتی □، راهبردی ■، پیش‌نویس قانونی □

نام دفاتر: مطالعات اقتصادی (گروه اقتصاد بین‌الملل)،

مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه نفت و گاز)،

مطالعات زیربنایی (گروه حمل‌ونقل)

مدیر مطالعه: مهدی رزم‌آهنگ (مدیر گروه اقتصاد بین‌الملل دفتر مطالعات اقتصادی)

همکاران: میلاد ترابی‌فرد (کارشناس گروه اقتصاد بین‌الملل دفتر مطالعات اقتصادی)،

محمد کاظمی شاهزاده علی‌اکبری (کارشناس گروه اقتصاد بین‌الملل دفتر مطالعات اقتصادی)،

حمیدرضا فوری (معاون دفتر مطالعات زیربنایی)،

وجیهه امینی (کارشناس گروه حمل‌ونقل دفتر مطالعات زیربنایی)

گرافیک و صفحه‌آرایی: منیره حاجی‌محمدی

تاریخ شروع مطالعه: ۱۴۰۴/۰۹/۲۵



چکیده.....	۸
خلاصه مدیریتی.....	۹
۱. مقدمه.....	۱۱
۲. تحلیل روابط ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک روسیه قبل از فوریه ۲۰۲۲.....	۱۲
۲-۱. مقدمه‌ای در باب تراز تجاری کشور روسیه.....	۱۳
۲-۲. تحلیل راهبردی روابط انرژی روسیه و اتحادیه اروپا تا پیش از جنگ اوکراین.....	۱۷
۲-۳. نحوه شکل‌گیری زیرساخت حمل و نقل روسیه نشئت گرفته از اقتصاد جهانی.....	۱۷
۳. تبیین تحولات ژئوپلیتیک مرتبط با روسیه با تأکید بر رویدادهای متعاقب فوریه ۲۰۲۲ و دلالت‌های آن برای ایران.....	۱۸
۳-۱. تحلیل مختصات رابطه جدید میان روسیه و غرب از منظر روابط بین‌الملل.....	۱۹
۳-۲. اختلال در صادرات انرژی روسیه.....	۲۱
۳-۳. پویایی‌های صادرات کالاهای اساسی و چالش در مسیر صادراتی.....	۳۱
۳-۴. تأثیر تحولات اخیر در زمینه واردات صنعتی کشور روسیه.....	۳۲
۴. ظرفیت‌سنجی تعامل راهبردی ایران و روسیه با استفاده از مدل‌های کمی و کیفی.....	۳۵
۴-۱. معرفی مدل پستل.....	۳۵
۵. فعال‌سازی محورهای احصا شده در راستای استفاده از ظرفیت موافقت‌نامه‌ها.....	۳۷
۶. ابعاد و مختصات ظرفیت‌های ابتکار اقتصادی ایران و روسیه.....	۳۸
۶-۱. تبیین کلان معامله پیشنهادی ایران - روسیه در حوزه انرژی.....	۳۹
۶-۲. تبیین کلان معامله پیشنهادی ایران - روسیه در حوزه کالاهای اساسی - محصولات صنعتی.....	۴۲
۶-۳. بسترهای همکاری در حوزه زیرساخت‌های حمل و نقل.....	۴۴
۷. چالش‌ها و گلوگاه‌های ساختاری - اجرایی پیشبرد ابتکار کلان ایران - روسیه.....	۶۱
۷-۱. عدم توازن تجاری در مقابل روسیه.....	۶۱
۷-۲. بخشی‌نگری ساختاری و کنش‌های غیرهم‌بست.....	۶۲
۷-۳. چالش تسویه مبادلات با روسیه.....	۶۲
۷-۴. چالش تعارض منافع با تغییر رویکرد واردات کالاهای اساسی.....	۶۲
۷-۵. محدودیت‌های آب‌وهوایی و کمبود زیرساخت بندری مناسب در دریای کاسپین.....	۶۳
۷-۶. چالش‌های مربوط به مسیرهای لجستیکی.....	۶۳
۸. مزیت‌های کلان معامله جدید.....	۶۴
۸-۱. استقلال نسبی از ارزهای جهان‌روا.....	۶۴
۸-۲. اقتصاد تحریم؛ چالش مشترک ایران و روسیه مزیتی برای برقرار تجارت راهبردی.....	۶۴
۸-۳. حضور مشترک ایران و روسیه در حوزه‌های ائتلاف جهانی.....	۶۴
۸-۴. تبدیل شدن ایران به هاب انرژی و تثبیت در منطقه.....	۶۵
۸-۵. توسعه زنجیره‌های ارزش صنعتی کشور و وارونه ساختن معادله «نفث در برابر غذا» به «صنعت در برابر غذا».....	۶۵
۸-۶. کسب اعتبار و جایگاه سیاسی به‌موجب کنش در زمینه اقلام اساسی و ایجاد درهم‌تنیدگی‌های سیاسی - اقتصادی با کشورهای هم‌جوار.....	۶۶
۹. پیش‌نیازهای اجرا و پیاده‌سازی ابتکار ایران و روسیه.....	۶۶
۹-۱. تلقی ابتکار ایران و روسیه به‌مثابه یک دستور کار مرتبط با امنیت ملی نه صرفاً طرحی اقتصادی.....	۶۶
۹-۲. سفارش‌گذاری کلان از طریق رهبران بازار.....	۶۷
۹-۳. لزوم حفاظت گندم تولید داخل و حراست از عدم نشت گندم وارداتی به بازار داخل.....	۶۷

۶۸	۴-۹. لزوم افزایش تناژ واردات غلات روسیه از مبادی شمالی و شرقی.....
۶۸	۵-۹. لزوم تهیه برنامه تجارت پایدار.....
۶۹	۱۰. تبیین پلتفرم والگوی کنش هم‌بست در نسبت با فرامرز.....
۷۳	۱۱. برنامه اجرایی.....
۷۶	۱۲. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری.....
۷۷	۱۳. پیوست‌ها.....
۷۷	۱-۱۳. آمار و داده‌های اصلی مرتبط با روسیه.....
۸۲	۲-۱۳. آمار و اطلاعات بیشتر در حوزه کالاهای اساسی کشاورزی (غلات، کود و چوب).....
۸۶	۳-۱۳. ظرفیت زیرساخت حمل‌ونقل روسیه در نسبت با جنوب جغرافیایی.....
۹۰	۴-۱۳. مباحث فنی مرتبط با مختصات نظام تحریمی روسیه.....
۹۴	منابع و مآخذ.....

فهرست اشکال

۱۴	شکل ۱. ترکیب تقریبی صادرات روسیه تا سال ۲۰۲۲.....
۱۴	شکل ۲. ترکیب تقریبی واردات روسیه تا سال ۲۰۲۲.....
۱۵	شکل ۳. نمودار مقایسه سهم واردات محصولات توسط صنایع روسیه.....
۲۲	شکل ۴. نمودار تولید نفت خام و میعانات گازی روسیه از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۳.....
۲۲	شکل ۵. نمودار تولید گاز طبیعی روسیه از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۳.....
۲۲	شکل ۶. سبد تولید انرژی اولیه در روسیه در سال ۲۰۲۳.....
۲۳	شکل ۷. سبد مصرف انرژی اولیه در روسیه در سال ۲۰۲۳.....
۲۴	شکل ۸. خطوط لوله صادرات نفت روسیه به اروپا و چین.....
۲۵	شکل ۹. خطوط لوله صادرات گاز روسیه به اروپا و چین.....
۲۶	شکل ۱۰. تغییرات سهم مقاصد صادرات نفت خام روسیه قبل و بعد از بحران اوکراین.....
۲۷	شکل ۱۱. تغییرات سهم مقاصد صادرات فراورده‌های نفتی روسیه قبل و بعد از بحران اوکراین.....
۲۸	شکل ۱۲. تغییرات سهم مقاصد صادرات گاز طبیعی روسیه قبل و بعد از بحران اوکراین.....
۲۸	شکل ۱۳. تغییرات سهم مقاصد صادرات زغال سنگ روسیه قبل و بعد از بحران اوکراین.....
۲۹	شکل ۱۴. تغییرات سهم مقاصد صادرات زغال سنگ روسیه قبل و بعد از بحران اوکراین.....
۳۰	شکل ۱۵. نمودار حجم صادرات انرژی روسیه قبل و بعد از بحران اوکراین.....
۳۱	شکل ۱۶. نمودار درآمد سالیانه صادرات انرژی روسیه قبل و بعد از بحران اوکراین به تفکیک حامل انرژی.....
۳۲	شکل ۱۷. نمودار سری زمانی صادرات گندم روسیه.....
۴۳	شکل ۱۸. موقعیت جغرافیایی ایران در نسبت با واردکنندگان غلات از روسیه.....
۴۷	شکل ۱۹. جایگاه شاخه میانی (عبور از دریای کاسپین) در کریدور شمال-جنوب.....
۵۱	شکل ۲۰. سهم مرزهای ریلی از تردد محمولات ترانزیتی کشور در سال ۱۴۰۰.....
۵۲	شکل ۲۱. کریدور بندر عباس-آلماتی.....
۵۳	شکل ۲۲. موقعیت مسیر ریلی گرمسار-اینچه‌برون در کریدورهای بین‌المللی.....
۵۴	شکل ۲۳. موقعیت مسیر ریلی گرمسار-اینچه‌برون.....
۶۰	شکل ۲۴. کریدور خلیج فارس-دریای سیاه.....
۶۹	شکل ۲۵. معادله چندجانبه برای تسویه مبالغ گاز دریافتی از روسیه.....
۷۰	شکل ۲۶. سازوکار سوآپ نفت روسیه به هند.....

شکل ۲۷. سازوکار سه جانبه ایران - روسیه - هند (در بحث دارو).....	۷۱
شکل ۲۸. سازوکار ابتکار در بُعد کالاهای صنعتی در برابر کالاهای اساسی.....	۷۲
شکل ۲۹. الگوی کنش هم‌پست پلتفرم‌های ابتکار ایران.....	۷۳
شکل پیوست ۱. پراکندگی جمعیت روسیه.....	۷۸
شکل پیوست ۲. نقشه نفت روسیه.....	۷۸
شکل پیوست ۳. پراکندگی زمین‌های حاصلخیز روسیه.....	۷۹
شکل پیوست ۴. زمین‌های زیر کشت گندم در روسیه.....	۷۹
شکل پیوست ۵. نمودار سهم روسیه و اوکراین در تولید غلات در جهان.....	۸۰
شکل پیوست ۶. پراکندگی معادن روسیه.....	۸۰
شکل پیوست ۷. خطوط ریلی روسیه.....	۸۱
شکل پیوست ۸. خطوط جاده‌ای روسیه.....	۸۱
شکل پیوست ۹. نمودار سری زمانی مخارج نظامی روسیه.....	۸۲
شکل پیوست ۱۰. نمودار سری زمانی واردات گندم ایران از روسیه.....	۸۳
شکل پیوست ۱۱. نمودار بزرگ‌ترین تولیدکنندگان انواع کود در جهان.....	۸۴
شکل پیوست ۱۲. نمودار سری زمانی صادرات ماشین‌آلات و تجهیزات به روسیه.....	۸۵
شکل پیوست ۱۳. شبکه ریلی روسیه.....	۸۷
شکل پیوست ۱۴. مسیر شمالی و استاندارد روسیه.....	۸۸
شکل پیوست ۱۵. مسیر دریای سیاه از روسیه.....	۸۸
شکل پیوست ۱۶. تناژ بار جابه‌جا شده در روسیه با استفاده از شبکه ریلی.....	۸۹
شکل پیوست ۱۷. تناژ بار جابه‌جا شده در روسیه با استفاده از شبکه ریلی به تفکیک نوع کالا.....	۹۰

فهرست جداول

جدول ۱. سری زمانی صادرات نفت و مشتقات نفتی روسیه.....	۱۵
جدول ۲. سری زمانی صادرات گاز روسیه.....	۱۶
جدول ۳. سری زمانی صادرات غلات روسیه ۲۰۲۱-۲۰۱۵.....	۱۶
جدول ۴. واردات روسیه از کشورهای غربی.....	۳۳
جدول ۵. واردات روسیه از کشورهای شرقی.....	۳۳
جدول ۶. مقایسه تغییرات واردات روسیه قبل و بعد از جنگ.....	۳۳
جدول ۷. بررسی نقاط قوت و ضعف فعالیت‌های صنعتی مورد نظر در ابتکار.....	۴۴
جدول ۸. وضعیت اتصالات ریلی در شاخه‌های شرقی، میانی و غربی کریدور شمال - جنوب در ایران.....	۴۶
جدول ۹. مشخصات زیرساخت بنادر حوزه دریای کاسپین.....	۴۸
جدول ۱۰. عملکرد مرزهای ریلی از تردد محمولات ترانزیتی کشور در سال ۱۴۰۰.....	۵۱
جدول ۱۱. سری زمانی تراز تجاری کالایی ایران با روسیه.....	۶۱
جدول پیوست ۱. سری زمانی صادرات کود روسیه سال‌های ۲۰۲۱-۲۰۱۵.....	۸۴
جدول پیوست ۲. سری زمانی صادرات چوب روسیه ۲۰۲۱-۲۰۱۵.....	۸۵



جانمایی جدید و بازتعریف نقش ایران در اقتصاد جهان (۵)؛ ظرفیت‌های شکل‌دهی به ابتکار اقتصادی ایران و روسیه

چکیده



پیشینه روابط تجاری ایران و روسیه گواه نبودار تباط راهبردی و عمیق اقتصادی میان دو کشور است. تحولات ژئوپلیتیکی ایجاد شده بعد از جنگ اوکراین و تحریم شدن روسیه توسط غرب، پنجره فرصتی برای عمق بخشی به روابط دو کشور ایجاد کرده است؛ این عمق بخشی نیاز به کلان معامله‌های جدید دارد که در قالب ابتکار تعامل راهبردی ایران - روسیه مطرح می‌شوند. یافته‌های گزارش حاکی از امکان پذیری راهبردی شدن روابط ایران و روسیه در حوزه‌های انرژی، حمل و نقل و ترانزیت کالا از ایران، تجارت و فراوری کالاهای اساسی کشاورزی و تعاملات صنعتی است.

ظرفیت‌های شکل‌دهی به ابتکار تعامل راهبردی ایران و روسیه در دو بُعد تدوین شده است؛ ۱. همکاری در بازارهای انرژی (خصوصاً نفت و گاز)، ۲. واردات کالاهای اساسی کشاورزی (غلات، کود و چوب) از روسیه در برابر صادرات کالاهای صنعتی و خدمات فنی - مهندسی و دارو از ایران به روسیه، با طراحی سازوکار دو یا سه جانبه.

در هر بُعد از این ابتکار، تقویت زیرساخت‌های لجستیکی در کریدور شمال - جنوب در هر دو بُعد سخت افزاری (مانند: بهره‌برداری از مسیرهای موجود و مشارکت در توسعه مسیرهای جدید حمل و نقل و پایانه‌ها) و نرم افزاری (مانند: اصلاح و هم‌گرایی رویه‌های مرزی، تعرفه‌ها یا شکل‌دهی شرکت‌های حمل و نقل مشترک) نقش پررنگی دارد. همچنین ابتکار ایران - روسیه چالش‌ها، الزامات و مزیت‌های مختلفی دارد که در گزارش حاضر به آن پرداخته شده است و در نهایت برنامه اجرایی متناسب با ابتکار ارائه می‌شود.

خلاصه مدیریتی

بیان / شرح مسئله

به موجب تحولات ژئوپلیتیک، پنجره‌ای از فرصت برای تعمیق روابط اقتصادی و سیاسی میان ایران و روسیه باز شده است. روسیه، با منابع عظیم انرژی، غلات، و کالاهای اساسی، می‌تواند شریک اقتصادی و استراتژیک مهمی برای ایران باشد. از سوی دیگر، ایران نیز به دلیل موقعیت ژئوپلیتیکی و ظرفیت‌های تولید صنعتی، می‌تواند نیازهای روسیه به کالاهای صنعتی و خدمات فنی و نیز دسترسی به آب‌های آزاد و کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس و نیز دسترسی به پاکستان و هند از طریق ایران را تأمین کند.

نقطه نظرات / یافته‌های کلیدی

■ **تحولات ژئوپلیتیکی و اثرات آن بر روسیه:** تحریم‌های گسترده غرب، اقتصاد روسیه را با چالش‌هایی نظیر اختلال در صادرات انرژی، صادرات اقلام اساسی و کاهش واردات کالاهای صنعتی و دشواری در تسویه مبادلات بانکی مواجه کرده است.

■ **فرصت‌های همکاری ایران و روسیه:** مشکلات روسیه در صادرات انرژی بعد از بحران اوکراین می‌تواند زمینه‌ساز توسعه همکاری‌ها با ایران در این حوزه باشد. ایران می‌تواند با خرید و فروش انرژی مازاد روسیه، به‌ویژه گاز، و صادرات آن به کشورهای اطراف خود و در نهایت تبدیل شدن به هاب انرژی منطقه، علاوه بر آورده اقتصادی از مزایای سیاسی-امنیتی آن نیز استفاده کند.

ایران از یک طرف، به محل تولید کالاهای اساسی در روسیه قربت دارد و از طرف دیگر، به مصرف‌کنندگان اصلی این کالاهای، به لحاظ جغرافیایی نزدیک است و همچنان ظرفیت خالی قابل توجهی در آسیابانی و انبارداری در کشور وجود دارد. استفاده از این ظرفیت، می‌تواند ایران را به هاب غلات در منطقه تبدیل کند. این ابتکار می‌تواند ایران را به یکی از تأمین‌کنندگان پایدار غذا برای کشورهای منطقه تبدیل کند.

از سوی دیگر، اقتصاد روسیه متعاقب درگیر شدن در جنگ، بخش قابل توجهی از ظرفیت صنعتی خود را به صنایع مرتبط با جنگ تخصیص داده و در نتیجه، دچار کمبودهایی در حوزه کالاهای صنعتی شده است. ایران می‌تواند در میان مدت، تبدیل به یکی از صادرکنندگان اقلام صنعتی و دارای ارزش افزوده به روسیه شود.

■ **چالش‌های پیش‌رو:** عدم توازن تجاری به نفع روسیه، بخشی‌نگری و کنش‌های غیرهم‌بست دستگاه‌های اجرایی کشور، محدودیت‌های لجستیکی، به‌ویژه در کریدور شمال-جنوب، مشکلات مربوط به تسویه مبادلات مالی به دلیل تحریم‌های بین‌المللی، تعارض منافع با تغییر الگوی واردات کالاهای اساسی، کمبود زیرساخت‌های بندری مناسب در دریای کاسپین.

■ **مزیت‌های همکاری استراتژیک:** کاهش وابستگی به ارزهای جهان‌روا در مبادلات تجاری، استفاده از ظرفیت‌های صنعتی ایران برای توسعه صادرات کالاهای صنعتی، افزایش اعتبار و جایگاه سیاسی ایران در نظام بین‌الملل منطقه و جهان با تجارت گاز وارداتی از روسیه در منطقه از طریق تعمیق روابط اقتصادی با روسیه، ایجاد اشتغال پایدار و بهره‌برداری از ظرفیت‌های داخلی در بخش کشاورزی و صنایع غذایی.

■ **الزامات اجرایی:** سفارش‌گذاری کلان از طریق رهبران بازار، جلب مشارکت نهادهای عمومی غیردولتی و تعیین دستور کار برای آنها، افزایش تناژ واردات از روسیه از مبادی شمالی و شرقی در نسبت با مبادی جنوبی.

پیشنهاد راهکار تقنینی، نظارتی یا سیاستی

■ **همکاری در حوزه انرژی و تبدیل شدن به هاب انرژی:** ایران باید با پیشبرد معامله‌ای برد-برد با روسیه در زمینه گاز، گاز مازاد این کشور را که بالغ بر ۱۰۰ میلیارد متر مکعب در سال است، از طریق خط لوله (ترجیحاً از مسیر دریای کاسپین یا ارمنستان) وارد و آن را به



کشورهای مجاور خود، از جمله عراق، ترکیه، پاکستان و عمان صادر کند. ملاحظات مرتبط با این ابتکار عبارت‌اند از:

- عمده واردات گاز به خرید و سهم کمتری به سوآپ اختصاص یابد.
- حجم قرارداد های گاز باید بالا و به صورت بلندمدت باشد و تضمین مناسب برای تحویل میزان مناسبی از گاز از روسیه اخذ شود.
- همکاری برای خرید مازاد گاز از روسیه و حتی کشورهای منطقه (از جمله ترکمنستان، ازبکستان و قزاقستان) (در اولویت اول) از طریق خط لوله به منظور جلوگیری از تکمیل یا توسعه طرح‌های جایگزین خطوط لوله مورد حمایت آمریکا (مانند خطوط لوله تاپی و ترانس کاسپین) باید در دستور کار ایران و روسیه قرار گیرد.

سوآپ نفت میان ایران و روسیه می‌تواند وجه دیگری نیز داشته باشد؛ به این صورت که ایران نفت روسیه و کشورهایمانند قزاقستان را در شمال کشور دریافت کند و به همان میزان، نفت خود را در منطقه مکران تحویل دهد. این عملیات ضمن تأمین اهداف مشترک، می‌تواند زمینه توسعه عملیات مشترک در حوزه پالایشگاهی و پتروشیمی در منطقه مکران را فراهم کند.

■ **همکاری در حوزه تجارت و فراوری غلات (تبدیل شدن ایران به هاب غلات) و تسویه تجارت از طریق صادرات کالاهای صنعتی:** ایران می‌تواند با تبدیل شدن به هاب غلات در منطقه، و فراوری گندم، محصولات فراوری شده را به سایر کشورها صادر کند. این اقدام باید با تأکید بر افزایش ارزش افزوده و نه صرفاً ترانزیت گندم انجام شود. جهت تسویه تجارت، ایران می‌تواند بخشی از نیازهای روسیه به کالاهای صنعتی (از جمله ماشین‌آلات و تجهیزات، دارو) و خدمات فنی - مهندسی را تأمین کند.

■ **همکاری در زمینه روابط مالی و بانکی:** شامل تقویت ارتباط پیام‌رسانی بانک‌های روسیه و ایران، ایجاد پیمان‌های پولی دوجانبه و ایجاد تریبیات تسویه دوجانبه از کانال‌های رسمی (ترجیحاً با ارزهای محلی). تجهیز منابع در حساب‌های ایرانی نزد بانک VTB ظرفیت بسیار خوبی جهت ایمن‌سازی تجارت با روسیه و آسیای میانه فراهم خواهد کرد. براساس این ابتکار این امکان فراهم خواهد شد که به صورت بانکی، شفاف و قاعده‌محور، تجارت اقلام اساسی، صنعت و انرژی با روسیه و کشورهای آسیای میانه تسویه شود. به عبارت دیگر، رویه جدید، مصداقی روشن از خنثی‌سازی تحریم است.

■ **توسعه مسیرهای لجستیکی کریدور شمال - جنوب:** ضمن بهره‌برداری بهینه از زیرساخت‌های موجود، ضروری است زیرساخت‌های لجستیکی در کریدور شمال - جنوب ارتقا یابد. به طور کلی، پیشرفت پروژه‌های مختلف حمل‌ونقلی در کریدور شمال - جنوب به دلایل مختلف، دچار نوعی سردرگمی و بلامتکلیفی از نظر اولویت اجرا در ایران است. برقی‌سازی و افزایش ظرفیت خط ریلی اینچه‌برون - گرمسار همواره یکی از موضوعات مورد مذاکره میان ایران و روسیه در طول سال‌های گذشته بوده است. ارزیابی‌های بیانگر اشتباه راهبردی در عدم پیشبرد این پروژه با طرف روس است. باتوجه به راه‌اندازی قطارهای چین - ایران از مسیر قزاقستان و ترکمنستان که از مرز اینچه‌برون وارد ایران می‌شود، فعال‌سازی قرارداد مذکور با روسیه علاوه بر کریدور شمال - جنوب، برای رونق یافتن کریدور شرق به غرب نیز مفید و مؤثر ارزیابی می‌شود.

۱. مقدمه

پژوهش حاضر در ادامه پژوهشی با عنوان «ابتکار راهبردی ایران؛ جانمایی جدید و بازتعریف نقش ایران در اقتصاد جهان؛ ۱. خنثی‌سازی تحریم به چه معناست؟» نگاشته شده است. همان‌طور که در آن گزارش تبیین شد، تحریم حداکثری صادرات نفت ایران (به‌عنوان عامل ایجاد اختلال در تولید منابع ارزی کشور) و همچنین تحریم نظام بانکی ایران باعث برهم خوردن کلان‌معامله سابق ایران شد؛ کلان‌معامله سابق اقتصاد ایران و بلوک غرب عبارت بود از: «صادرات نفت و تضمین امنیت عرضه نفت خلیج فارس و درازای آن، دسترسی به ارز جهان‌روا و واردات غذا و لوازم توسعه».

آن کلان‌معامله، یک زیست‌نفتی را برای ایران رقم زده است؛ در این زیست‌نفتی، انباشت و سپرده شدن ارز جهان‌روا در بانک‌های اروپایی و امکان تراکنش آزادانه آن در نظام مالی غرب زمینه واردات لوازم توسعه را برای ایران فراهم می‌کرد؛ در واقع در حوزه‌های مختلف، زیست حکمرانی ایران اعم از نحوه بودجه‌ریزی، نگاشت نهادی متمرکز شده بر رویکرد تخصیص محور و انضباط محور، نحوه صورت‌بندی نظام رفاهی و نظام یارانه‌ها و ... همگی بر مبنای کلان‌معامله سابق ایران و تحت تأثیر آن «زیست نفتی» شکل گرفته بود. اما با تضعیف مختصات آن زیست نفتی، ایران نیازمند «جانمایی جدید و بازتعریف نقش ایران در عرصه بین‌الملل» است و از همین طریق است که امکان خنثی کردن تحریم‌ها نیز فراهم می‌شود.

نه فقط ایران بلکه در سال‌های اخیر، کشورها و قدرت‌های برتر دنیا نیز تحت تأثیر تحولات ژئوپلیتیک قرار گرفته‌اند. جنگ روسیه و اوکراین، تغییراتی در ژئوپلیتیک جهانی ایجاد کرده که باعث شده است تغییراتی در نظم قبلی ایجاد شود و اختلال‌هایی در صادرات نفت و گاز و غلات این کشور به وجود آورده است. تحولات ژئوپلیتیکی اخیر که موجب برهم خوردن نظم جهانی (کاهش جهانی‌سازی) و افزایش منطقه‌گرایی شده است، برای کشوری چون ایران که تحت شدیدترین تحریم‌ها واقع شده می‌تواند دلالت‌های مهمی داشته باشد؛ چراکه اساساً اثرگذاری هر تحریمی در شرایط جهانی یکپارچه معنا دارد و در نقطه مقابل، در یک دنیای تکه‌تکه شده، کارایی تحریم به شدت کاهش می‌یابد. از طرف دیگر، کاهش قابل توجه سطح همکاری روسیه با کشورهای اروپایی متعاقب جنگ با اوکراین و همچنان نیاز تاریخی روسیه به دسترسی به آب‌های گرم از طریق ایران باعث شده است ارزندگی جغرافیای ایران برای روسیه بیش از پیش شود. همچنین ایران در موقعیت جغرافیایی خاصی قرار دارد و مشخصاً به کشورهای واردکننده اقلام اساسی روسیه به لحاظ جغرافیایی نزدیک است.

در این پژوهش ابتدا به تبیین شرایط روسیه از منظر روابط ژئوپلیتیکی و تجاری - اقتصادی قبل و بعد از ۲۰۲۲ پرداخته و دلالت‌های آن برای ایران بررسی خواهد شد. سپس ابعاد مختلف ابتکار تعامل راهبردی ایران و روسیه مورد بحث قرار خواهد گرفت و در نهایت برنامه اجرایی متناسب با آن ارائه خواهد شد.



۲. تحلیل روابط ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک روسیه قبل از فوریه ۲۰۲۲

در روسیه طیف گسترده‌ای از تفکرات اعم از یوروآتلانتیک‌گرایان (غرب‌گرایی)، ملی‌گرایان (واقع‌گرایی) تا اوراسیاگرایان (شرق‌گرایی) وجود دارد که موجب شده در برهه‌های مختلفی از تاریخ، روسیه چندین بار به غرب نزدیک و سپس از آن دور شود. دوری و نزدیکی روسیه و غرب مربوط به تفاوت در فرهنگ‌های سیاسی، ارزش‌ها و منافع است [۱]. گورباچف تمام تلاش خود را برای پایان دادن به جنگ سرد بین شوروی و غرب انجام داد؛ اما عادی‌سازی در روابط به‌طور کامل، حتی به قیمت فروپاشی شوروی نیز به‌وقوع نپیوست. پس از فروپاشی در سال ۱۹۹۲، بوریس یلتسین (به‌عنوان رئیس‌جمهور غرب‌گرای روسیه) پیشنهاد کرد که روسیه، ایالات متحده و سایر کشورهای غربی را «نه‌تنها به‌عنوان شریک، بلکه به‌عنوان متحد» در نظر بگیرد. نظام سیاسی روسیه به‌وضوح درمورد ضرورت گفت‌وگو و تماس با آمریکا و ناتو بحث کرده بود. در ژوئیه ۱۹۹۲، یلتسین از اعلامیه هلسینکی حمایت کرد که به ناتو حق انجام عملیات صلح‌آمیز تحت نظارت سازمان امنیت و همکاری اروپا^۱ یا سازمان ملل را می‌داد [۲].

در این دوران روسیه تا حدی از مبارزات رودرو با آمریکا آسوده شد؛ اما نگرانی ژئوپلیتیکی ناشی از گسترش ناتو به نزدیکی مرزهای روسیه افزایش یافت [۳]؛ درحالی‌که ظاهراً توسعه روابط با کشورهای غربی با موفقیت پیش می‌رفت، حضور روسیه در آفریقا، آسیا و آمریکای لاتین کم‌رنگ شد. در کنار آن، توصیه‌های آمریکا برای اقتصاد روسیه باعث افزایش جرم و جنایت، گسترش فقر و نارضایتی جدی در بین عموم مردم شد و موج احساسات ضدغربی و به‌ویژه ضدآمریکایی در جامعه ریشه دواند. درخصوص ارتباط روسیه با اروپا، شایان ذکر است که توسعه روابط با این اتحادیه از همان ابتدا اولویت سیاست خارجی روسیه بوده است؛ چراکه تجارت روسیه با کشورهای این اتحادیه به‌نوعی مکمل هم بوده و به خوبی نیازهای طرفین در این مرادوه برطرف می‌شد. اولین توافق‌نامه همکاری تجاری و اقتصادی بین اتحاد جماهیر شوروی و جوامع اروپایی قبلاً در زمان شوروی در سال ۱۹۸۹ امضا شده بود.

به‌طور کلی اختلاف‌نظرها درمورد مسائل سیاست خارجی در داخل تشکیلات روسیه عمده‌تاً منعکس‌کننده درگیری بین گروه‌ها در قوه مقننه و مجریه بود. «واقع‌گرایان»^۲ اصرار داشتند که از مسیر سیاست یک‌جانبه غرب‌گرایانه خودداری کنند. طرفداران این رویکرد گفت‌وگو با غرب را انکار نکردند، اما پیشنهاد دادند که این مسیر را با پیشبرد همکاری با کشورهای مستقل مشترک‌المنافع و همچنین ژاپن، چین، کره و دیگر رهبران منطقه متعادل کنند. گروهی دیگر خواستار اتحاد مجدد سرزمین‌های «از دست رفته» شدند؛ درحالی‌که نمایندگان مجتمع‌های صنعتی نظامی به‌طور فزاینده‌ای از سیاست خارجی رسمی ناراضی بودند. بنابراین نگاه اوراسیاگرایی و گرایش به کشورهای تازه جدا شده از شوروی سابق پررنگ‌تر شد [۲]، [۴]. با ظهور هزاره جدید، پوتین که در سال ۱۹۹۹ به‌عنوان نخست‌وزیر و در سال ۲۰۰۰ به‌عنوان رئیس‌جمهور روسیه به قدرت رسید، تصمیم گرفت بر مشکلات روابط با غرب براساس یک «رویکرد عمل‌گرایانه و مبتنی بر ایدئولوژی‌زدایی» غلبه کند.

روابط روسیه و آمریکا تا سال ۲۰۰۶ نیز به‌خوبی پیش رفت [۵]؛ اما از سال ۲۰۰۶ احساسات ناسیونالیستی در روسیه در حال رشد بود و پوتین در تلاش برای پاسخ‌گویی به این روحیات، سعی کرد ملی‌گرایان را در کنار خود جذب کند. رئیس‌جمهور روسیه از سیاست غرب در قبال روسیه، یعنی گسترش ناتو، دفاع ضدמושکی، معاهده نیروهای مسلح متعارف در اروپا به‌شدت انتقاد کرد. او همچنین ایالات متحده را متهم کرد که نظام حقوقی خود را بر سایر کشورها تحمیل کرده است. همچنین تلاش‌های ایالات متحده برای دسترسی به نفت و گاز آسیای مرکزی برای روسیه نگران‌کننده بود و در سال ۲۰۱۴ نیز با تغییر رژیم در کی‌یف، الحاق کریمه

1. Organization for Security and Co-operation in Europe (OSCE)

2. Realists

و عملیات نظامی در جنوب شرق اوکراین شرایط بین‌المللی روسیه بدتر شد. رئیس‌جمهور روسیه که براساس نظرسنجی‌ها موقعیت خود را تقویت کرده بود، مسیر سیاست خارجی روسیه را آشکارا به سمت شرق تغییر داد. بعد از تنش‌های ژئوپلیتیکی سال ۲۰۱۴، رابطه روسیه و آمریکا به‌طور کلی به سردی گرایید (گفتنی است باتوجه به بررسی‌ها در مقاطعی که تنش‌های روسیه با غرب افزایش می‌یابد، هزینه‌های نظامی این کشور نیز به‌طور معناداری افزایش می‌یابد. این موضوع را می‌توان از سری زمانی مخارج نظامی روسیه که در شکل ۲ پیوست موجود است، متوجه شد)، اما ارتباط روسیه با اتحادیه اروپا همچنان قوی ماند. تا سال ۲۰۲۱ نیز این اتحادیه جزء مهم‌ترین شرکای تجاری روسیه محسوب می‌شد [۶]، [۷].

۲-۱. مقدمه‌ای در باب تراز تجاری کشور روسیه

به‌طور کلی حدود ۵۲ درصد از صادرات روسیه نفت و گاز و زغال‌سنگ، حدود ۱۵ درصد فلزات (آهن و آلومینیوم و...) و فلزات گرانبها (طلا و پلاتینیوم و...)، ۶ درصد مواد شیمیایی (شامل انواع کودها و مواد شیمیایی)، ۳ درصد ماشین‌آلات و تجهیزات، ۳ درصد غلات، ۳ درصد چوب و سایر محصولات است؛ مقاصد صادراتی روسیه نیز به این شرح است که حدود ۴۵ درصد از کل صادرات به اروپا^۱، ۳۵ درصد به آسیا^۲ و مابقی به آمریکا، آفریقا، آفریقای جنوبی و اقیانوسیه بوده است [۸].

بیشترین واردات روسیه شامل کالاهای صنعتی (چه به‌صورت محصولات واسطه‌ای و سرمایه‌ای مورد نیاز برای صنایع داخلی، و چه به‌صورت کالای نهایی) از جمله ماشین‌آلات و تجهیزات مکانیکی، تجهیزات الکترونیکی و قطعات آنها؛ از جمله کامپیوتر، ضبط‌کننده و تولیدکننده صدا و تلویزیون، وسایل حمل‌ونقل، مواد شیمیایی و دارویی^۳، لاستیک و پلاستیک، فلزات فراوری شده و قطعات فابریکی، منسوجات و... است [۹].

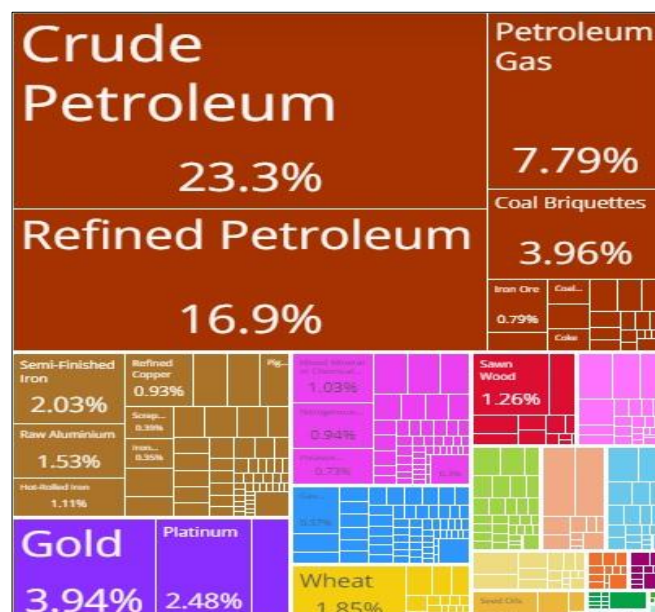
بیش از ۴۵ درصد این واردات از اروپا (آلمان، بلاروس، لهستان، ایتالیا، هلند، فرانسه، فنلاند و سایر کشورهای شرق اروپا)، حدود ۴۲ درصد از آسیا (چین، کره جنوبی، ژاپن، قزاقستان، ترکیه، هند و...) و بقیه از آمریکا، آفریقای جنوبی و آفریقا و اقیانوسیه تأمین می‌شد. پیش از جنگ (تا انتهای سال ۲۰۲۱) عمده صادرات روسیه از مسیر استاندارد (کانال سوئز) و مسیر شمالی روسیه (مطابق شکل ۱۰ پیوست) بوده و شهرهای سن‌پترزبورگ و ولادی‌وستوک از شهرهای مهم در این مسیرها به شمار می‌روند. البته مسیر دریای سیاه (شکل ۱۱ پیوست) نیز قبل از جنگ به‌عنوان مسیر پرعبور دیگری مورد توجه بود [۸]، [۱۰].

۱. شامل کشورهای هلند، انگلیس، ایتالیا، بلاروس، آلمان، لهستان، فرانسه، بلژیک، فنلاند، یونان، چک و بقیه کشورهای اروپای شرقی است.

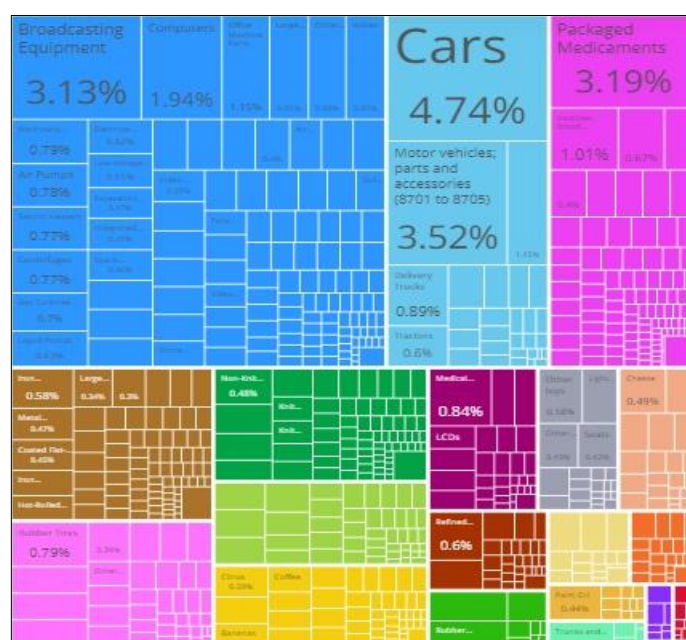
۲. چین (نفت و فراورده‌های نفتی، سنگ‌های معدنی، چوب، فلزات و...)، ترکیه (فراورده‌های نفتی، نفت خام و گندم)، قزاقستان (کالاهای صنعتی و دارو، کود و...)، کره جنوبی (نفت و مشتقات نفتی، فلزات، ماهی و مواد خوراکی و...)، ژاپن (نفت، فلزات، ماهی، مواد شیمیایی، چوب و...)، هند (خدمات حمل‌ونقل و گردشگری، نفت، سنگ‌های گرانبها) و...

۳. نیاز روسیه به واردات دارو ۱۲٫۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۳ است و در این محصولات ۱۲٫۱ میلیارد دلار کسری تراز تجاری دارد. واردات روسیه در زمینه تجهیزات دارو در سال ۲۰۲۳، ۶٫۸ میلیارد دلار و ۶٫۴ میلیارد دلار در این محصولات کسری تراز تجاری دارد. ارقام بیانگر این است که روسیه به واردات دارو بسیار وابسته است. همچنین کمبود نیروی کار فعال در زمینه تعمیر تجهیزات پزشکی، نیاز به خدمات در حوزه تجهیزات پزشکی این کشور را نیز نشان می‌دهد. ضمناً به دلیل وابستگی بالای روسیه به واردات در این اقلام از اروپا، به دنبال متنوع‌تر کردن شرکای تجاری خود است [۹].

شکل ۱. ترکیب تقریبی صادرات روسیه تا سال ۲۰۲۲ [۱۰]

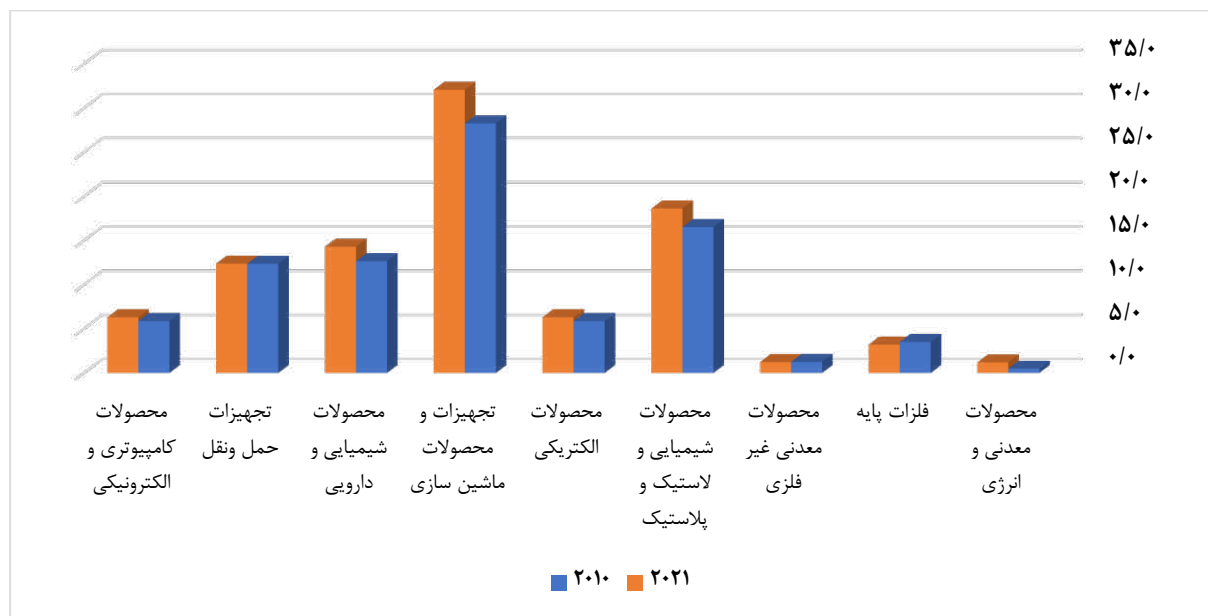


شکل ۲. ترکیب تقریبی واردات روسیه تا سال ۲۰۲۲ [۱۰]



بیشترین سهم واردات روسیه تا سال ۲۰۲۲ به ترتیب متعلق به گروه تولیدات صنعتی (به رنگ آبی نیلی) (از جمله ماشین‌آلات و تجهیزات، محصولات رایانه‌ای - الکترونیکی و نوری)، وسایل حمل‌ونقل (به رنگ آبی فیروزه‌ای)، دارو و تجهیزات پزشکی (به رنگ صورتی پررنگ)، فلزات (به رنگ قهوه‌ای)، لاستیک و پلاستیک (به رنگ صورتی کم‌رنگ)، نساجی و پوشاک (به رنگ سبز یشمی) و... هستند.

شکل ۳. نمودار مقایسه سهم واردات محصولات توسط صنایع روسیه (درصد) [۱۱]، [۱۲]



جدول ۱. سری زمانی صادرات نفت و مشتقات نفتی روسیه (میلیون دلار) [۱۳]، [۱۴]

کشورها	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷	۲۰۱۸	۲۰۱۹	۲۰۲۰	۲۰۲۱
کل صادرات	۱۵۷۱۰۰	۱۱۹۸۰۰	۱۵۱۶۰۰	۲۰۷۴۰۰	۱۸۸۳۰۰	۱۱۷۷۰۰	۱۰۵۹۳۰
سری زمانی سهم کشورها از واردات نفت و گاز روسیه (درصد)							
اتحادیه اروپا	۴۰	۴۱	۴۳	۴۵	۴۳	۴۱	۳۹
ژاپن	۲۹	۱۲	۱۴	۱۵	۱۳	۱۲	۱۰
چین	۹	۱۰	۱۲	۱۵	۱۹	۲۰	۲۴
آمریکا	۸	۹	۱۰	۱۰	۱۰	۹	۹
کره جنوبی	۶	۷	۹	۷	۶	۷	۱۱
هند	۱	۰	۱	۱	۲	۱	۲
ترکیه	۰	۱	۰	۲	۱	۱	۲
آفریقا	۰	۰	۰	۱	۱	۰	۰
سایر کشورها	۷	۲۰	۱۱	۴	۵	۹	۳



جدول ۲. سری زمانی صادرات گاز روسیه (میلیون دلار) [۱۵]

کشورها	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷	۲۰۱۸	۲۰۱۹	۲۰۲۰	۲۰۲۱
کل صادرات روسیه	۴۶۴۰۰	۳۴۲۰۰	۴۱۹۰۰	۵۴۴۰۰	۴۹۶۰۰	۴۲۵۰۰	۵۵۵۰۰
سری زمانی سهم کشورها از واردات نفت و گاز روسیه (درصد)							
اتحادیه اروپا	۶۱	۶۶	۷۴	۷۰	۵۴	۵۲	۵۴
ژاپن	۲۴	۲۵	۲۴	۲۲	۱۷	۱۵	۱۲
چین	۱	۲	۲	۳	۱۲	۱۳	۱۰
سایر کشورها	۱۴	۷	۰	۵	۱۷	۲۰	۱

جدول ۳. سری زمانی صادرات غلات روسیه ۲۰۲۱-۲۰۱۵ (میلیون دلار) [۱۶]

کشورها	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷	۲۰۱۸	۲۰۱۹	۲۰۲۰	۲۰۲۱
کل صادرات روسیه	۵۵۲۵	۵۶۰۶	۷۵۲۷	۱۰۴۵۷	۷۹۲۱	۹۳۴۰	۹۱۷۴
سری زمانی سهم کشورها از واردات غلات روسیه (درصد)							
ترکیه	۱۵	۱۱	۱۱	۱۲	۱۹	۲۰	۲۶
مصر	۱۵	۱۸	۱۹	۱۸	۱۶	۱۹	۱۷
ایران	۸	۶	۵	۵	۶	۶	۱۲
عربستان سعودی	۹	۴	۳	۴	۳	۶	۵
جمهوری آذربایجان	۵	۴	۳	۱	۴	۳	۳
بنگلادش	۳	۵	۴	۴	۷	۴	۲
لیبی	۲	۰	۱	۱	۱	۳	۳
سودان	۱	۳	۴	۴	۳	۳	۲
یمن	۲	۳	۴	۳	۲	۲	۲
لبنان	۱	۴	۳	۲	۱	۰	۰

باتوجه به اینکه در مقدمه اشاره شد، که بعد از جنگ، بیشترین اختلال وارد شده به صادرات روسیه در نفت و گاز و غلات است، جداول ۱ تا ۳ میزان و سهم کشورها از صادرات این محصولات را تا سال ۲۰۲۱ نشان می‌دهند. همان‌طور که پیش‌تر هم اشاره شد، روسیه همچنین جزء بزرگ‌ترین صادرکنندگان غلات (گندم، جو و ذرت) است. سری زمانی صادرات غلات توسط روسیه و بزرگ‌ترین واردکنندگان غلات این کشور در جدول ۳ قابل مشاهده است. ایران با اختلاف نسبتاً زیاد، بعد از ترکیه و مصر، سومین واردکننده بزرگ غلات روسیه است که عمدتاً گندم و جو را شامل می‌شود. مهم‌ترین مسیر صادرات غلات روسیه تا قبل از جنگ، از طریق دریای سیاه و مسیر استاندارد (دریای بالتیک) بوده که کشورهای حوزه دریای مدیترانه و کشورهای آفریقایی را دربرمی‌گرفت. بعد از شروع جنگ، صادرات غلات روسیه نیز از هر دو مسیر انجام می‌شود، لیکن سهم مسیر دریای سیاه بیشتر شده است. باتوجه به اشکال پیشین و اطلاعات موجود در پیوست، می‌توان اقتصاد داخلی روسیه را این‌گونه تشریح کرد که روسیه به‌طور عمده تولیدکننده نفت و گاز، محصولات معدنی و محصولات کشاورزی است که تا پیش از جنگ کشورهای غربی مهم‌ترین شرکای تجاری روسیه محسوب می‌شدند. البته برخی از زنجیره‌های کالاهای صنعتی نیز در روسیه وجود دارد؛ اما غالباً این تولیدات به مصرف داخلی می‌رسد و این کشور غالباً در زنجیره ارزش جهانی کالاهای صنعتی مشارکت چندانی ندارد.

۲-۲. تحلیل راهبردی روابط انرژی روسیه و اتحادیه اروپا تا پیش از جنگ اوکراین

با روی کار آمدن ولادیمیر پوتین در سال ۲۰۰۰ به منظور کنترل دو شرکت بزرگ روس نفت و گازپروم که به ترتیب بزرگ‌ترین شرکت‌های نفتی و گازی روسیه بودند، سهام این دو شرکت توسط دولت خریداری شد. این اقدام یک هدف ویژه داشت و آن هم استفاده راهبردی از ابزار انرژی به‌ویژه در تعامل با اروپا بود [۱۷] و صادرات به کشورهای غرب اروپا برای کسب درآمد بیشتر و افزایش قدرت سیاسی در برابر این کشورها، در دستور کار دولت روسیه قرار گرفت.

طی دهه‌ها روسیه با صادرات انرژی به‌ویژه نفت و گاز از طریق خط لوله به اروپا توانسته بود کشورهای این قاره، به‌ویژه کشور تأثیرگذار آلمان را به خود وابسته و تعامل خود با اتحادیه اروپا را از این طریق مدیریت کند. این وابستگی در برهه‌های مختلف قابل مشاهده بود. برای مثال در سال ۲۰۰۹ و روی کار آمدن دولت غرب‌گرای اوکراین، کشورهای اروپایی و به‌ویژه آلمان علی‌رغم مخالفت با مواضع روسیه در قبال اوکراین به واردات انرژی خود از این کشور و توسعه خطوط لوله خارج از خاک اوکراین ادامه دادند. در سال ۲۰۱۴ و بعد از الحاق کریمه به روسیه نیز با وجود وضع تحریم‌ها علیه روسیه و فشارهای آمریکا، اتحادیه اروپا سعی کرد حوزه انرژی را از گزند تحریم‌ها مصون نگاه دارد و در سال‌های بعد خط لوله نورداستریم ۲ نیز احداث شد.

امروزه در روابط بین‌الملل ابزارهای اثرگذاری در روابط خارجی کشورها را به سه دسته نرم، سخت و نیمه‌سخت تقسیم می‌کنند و انرژی یکی از موارد ابزارهای نیمه‌سخت است. روسیه برای چند دهه توانست با استفاده از این ابزار روابط خود با اروپا را مدیریت کند. اما همان‌طور که در قسمت‌های بعدی بدان پرداخته خواهد شد، این وضعیت بعد از بحران اوکراین تغییر پیدا کرد و اتحادیه اروپا به‌طور جدی واردات انرژی خود را از روسیه کاهش داد. تحلیل چگونگی امکان‌پذیری این اقدام برای اروپا نیاز به توضیح داشته و از حوصله این پژوهش خارج است، اما به‌طور خلاصه می‌توان سه مورد را در این خصوص بیان کرد: حرکت جهان به سمت امنیتی‌سازی اقتصاد و پررنگ‌تر شدن مسائل امنیتی در برابر ترجیحات اقتصادی، افزایش قابل توجه تولید نفت و گاز از منابع شیل در ایالات متحده و افزایش توان انرژی‌های تجدیدپذیر در تأمین انرژی.

۲-۳. نحوه شکل‌گیری زیرساخت حمل و نقل روسیه نشئت گرفته از اقتصاد جهانی

بررسی‌ها نشان می‌دهد که پرکاربردترین نوع حمل‌ونقل بین‌المللی در کشور روسیه، حمل دریایی است. حمل دریایی روسیه توسط کشتی‌های بزرگ انجام می‌شود که عمدتاً برای حمل نفت و محصولات شیمیایی، مواد معدنی و غلات مورد استفاده قرار می‌گیرند. حمل ریلی بعد از حمل دریایی، در رتبه دوم (به‌عنوان مهم‌ترین شیوه حمل بین‌المللی روسیه) قرار دارد و عمدتاً به حمل محصولات شیمیایی (به دلیل قیمت‌های بالاتر این محصولات) اختصاص دارد. لجستیک جاده‌ای بیشتر برای حمل محصولات داخلی در روسیه به کار می‌رود و کمتر برای تجارت بین‌مرزی مورد استفاده قرار می‌گیرد [۱۸]، [۱۹].

همچنین مجهزترین و مهم‌ترین نقاط هاب لجستیکی روسیه در سن پترزبورگ، ولادی‌وستوک و روستوف-آن-دان^۱ هستند. این سه نقطه زیرساخت‌های ریلی، دریایی و جاده‌ای پیشرفته و مناسبی دارند [۲۰] این سه هاب عمدتاً در خدمت مسیر شمالی، میانی و استاندارد روسیه‌اند که تصویر این دو مسیر در پیوست موجود است. با این توضیحات مشخص است که با فعالیت روسیه در اقتصاد جهانی، عمده سرمایه‌گذاری‌های این کشور نیز در غرب روسیه و در راستای تأمین نیازهای کشورهای غربی بود. لذا روسیه نیازی به توسعه لجستیک و زیرساخت‌های خود در حوزه کاسپین، در مسیر دریایی کاسپین ایران نداشته است [۲۱]، [۲۲].

بنابراین، با عنایت به پیشینه روابط روسیه با غرب و بررسی ترکیب سبد صادراتی، وارداتی و شرکای تجاری روسیه و مسیرهای

1. Rostov-on-Don

لجستیک دریایی و ریلی، خطوط لوله نفت و گاز این کشور، این نتیجه حاصل می‌شود که روسیه تا پیش از جنگ، تعامل و ارتباط تنگاتنگی با غرب داشت و تأمین‌کننده انرژی برای کشورهای غربی بود (خصوصاً اتحادیه اروپا) و در مقابل از غرب محصولات صنعتی فناوری محور وارد می‌کرد. به عبارت بهتر، در این چرخه از تجارت، دلارهای نفتی روسیه با صادرات کالاهای صنعتی توسط غرب بازیابی می‌شد. از طرف دیگر، از آنجایی که تمام تقاضای روسیه به کالاهای صنعتی توسط غرب پاسخ داده می‌شد، روسیه نیازی به دسترسی به جنوب جغرافیایی خود نداشت.

بعد از آغاز جنگ، نقشه تجاری روسیه در صادرات انرژی و واردات کالاهای صنعتی به صورت محسوسی تغییر کرده است. البته گفتنی است که چون کشورهای غربی خود تولیدکننده محصولات کشاورزی‌اند، نیازی به کالاهای اساسی روسیه در حوزه کشاورزی ندارند؛ اما بنا بر دلایلی که در بخش بعد مفصلاً به آن پرداخته می‌شود، جنگ روسیه و اوکراین، علاوه بر صادرات انرژی و واردات کالاهای صنعتی روسیه، در تأمین کالاهای اساسی کشاورزی در جهان نیز اختلال ایجاد کرده است.

۳. تبیین تحولات ژئوپلیتیک مرتبط با روسیه با تأکید بر رویدادهای متعاقب فوریه ۲۰۲۲ و دلالت‌های آن برای ایران

با نگاه به تحولات اخیر، می‌توان ادعا کرد که جهان وارد دوران جدیدی از رقابت برای کسب قدرت برتر شده و در آن، بازیگران بی‌شماری در تلاش‌اند تا مهم‌ترین نقش‌ها را داشته باشند و این رقابت حتی شامل کشورهای کوچک‌تر نیز می‌شود. از سال ۲۰۲۱ با ابراز تمایل اوکراین برای پیوستن به ناتو، تنش‌هایی میان روسیه و اوکراین به وجود آمد و در ۲۴ فوریه ۲۰۲۲، روسیه به طور رسمی به اوکراین حمله نظامی کرد. این جنگ را می‌توان جزء مهم‌ترین رویدادها، پس از وقوع بحران مالی در سال ۲۰۰۸ دانست [۲۳]، [۲۴]. لیم و همکاران (۲۰۲۲) بیان کرده‌اند که جنگ در اوکراین می‌تواند تهدیدی برای رشد پایدار باشد و تأثیر منفی بر تجارت جهانی بگذارد. همچنین تولید، مصرف و تجارت در کالاها با حرکت کشورها به سمت خودکفایی بیشتر تغییر کرده و فرصت‌هایی را برای تأمین‌کنندگان جدید ایجاد خواهد نمود [۲۵]، [۲۶]، [۲۷]، [۲۸]. بنابراین می‌توان گفت که در صورت تداوم جنگ، اعتماد جهانی کاهش، اقدامات حمایت‌گرایانه افزایش می‌یابد و خطرات ژئوپلیتیکی ممکن است سرعت جهانی شدن را کند یا حتی معکوس کند و سبب تقویت منطقه‌گرایی شود [۲۹]، [۳۰]. IMF (۲۰۲۳) بیان می‌کند که منطقه‌گرایی منبعت از این جنگ، حتی می‌تواند سیستم پولی بین‌المللی و شبکه ایمنی مالی جهانی را تحت فشار قرار دهد و سیستم‌های پرداخت را پراکنده کند [۳۱].

موقعیت اوکراین در مقایسه با سایر درگیری‌ها توجه بیشتری را به این کشور جلب کرده است و چشم‌انداز یک جنگ طولانی را محتمل‌تر می‌کند. وزیر خارجه بریتانیا، لیز تراس، اظهار داشت که جنگ در اوکراین ممکن است تا ۱۰ سال طول بکشد [۳۲]. مقامات آمریکایی و اروپایی به طور فزاینده‌ای بر این باورند که جنگ در کوتاه‌مدت پایان نخواهد یافت [۳۳]، [۳۴]. کشورهای غربی نیز اذعان دارند که برداشته شدن سریع تحریم‌های اقتصادی و بازگشت به شرایط قبل از جنگ، حتی در صورت امضای توافق‌نامه صلح بین روسیه و اوکراین یک توهم است. علاوه بر این، باید در نظر داشت که هم در داخل اتحادیه اروپا و هم سایر کشورهایی که تحریم‌ها را اعمال کرده‌اند، ممکن است اهداف و اولویت‌های اقتصادی و ژئوپلیتیکی متفاوتی وجود داشته باشد که دوره لغو تحریم‌ها را پیچیده و در نتیجه طولانی‌تر یا حتی غیرممکن کند [۳۵]. بنابراین تحریم‌های غرب در بلندمدت با تمرکز بر افزایش در شدت اجرا، ادامه خواهد یافت و شکاف بین اروپا و روسیه عمیق‌تر خواهد شد و در طولانی‌مدت، محدودیت‌های غرب می‌تواند بر واردات کالاهای با فناوری پیشرفته اثر بگذارد و اقتصاد روسیه را با مشکل مواجه کند. در نهایت نیز جنگ، به تغییر شکل ژئوپلیتیک جهانی ادامه خواهد داد. روسیه تلاش خواهد کرد تا مسیرهای تجاری جدیدی را با بازارهای نوظهور که عمدتاً در درگیری‌ها بی‌طرف مانده‌اند، بسازد که

در این بین **آفریقا و آمریکای لاتین** از همه مهم‌ترند. همچنین بازتعریف زنجیره‌های تأمین جهانی ادامه خواهد داشت و کشورها تلاش خواهند کرد تا زنجیره‌های تأمین خود را تا جایی که ممکن است از مناقشه دور کنند [۳۶]. بنابراین می‌توان بیان کرد که نظم جدیدی در جهان در حال شکل گرفتن است و تعداد کشورها و شرکت‌های تحت تحریم، در طول زمان افزایش پیدا خواهند کرد.

سابقه تحریم‌های اتحادیه اروپا علیه روسیه به سال ۲۰۱۴ و مناقشات مربوط به الحاق دو منطقه «کریمه» و «سواستوپول» به روسیه برمی‌گردد. تحریم‌های دیپلماتیک شامل تعلیق رسمی همه نشست‌های مشترک بین اتحادیه با روسیه و تعلیق عضویت روسیه در «گروه ۸»؛ تحریم‌های اقتصادی شامل ممنوعیت تجارت با منطقه کریمه و تحریم‌های بخشی شامل بخش‌های تسلیحاتی، انرژی و مالی بودند. علاوه بر تحریم‌های جغرافیایی (تحریم‌هایی به بهانه مناقشه اوکراین)، اتحادیه اروپا از سال ۲۰۱۸ سه برنامه تحریمی موضوعی و کلی نیز برای روسیه در حوزه‌های «تسلیمات شیمیایی (۲۰۱۸)»، «حملات سایبری (۲۰۲۰)» و «حقوق بشر (۲۰۲۰)» در نظر گرفت.

با آغاز جنگ روسیه و اوکراین، کشورهای همسو با غرب (به جز هند) با پیش‌قدمی آمریکا و اتحادیه اروپا، روسیه را تحریم کردند و سپس انگلیس، کانادا، ژاپن، استرالیا و کره جنوبی به این تحریم‌ها پیوستند [۳۷]. تحریم‌های روسیه بسیار گسترده و شامل دوازده دسته تحریمی اعم از تحریم‌های مختلف بانکی، مالی، تجاری، سرمایه‌گذاری و خدمات خاص بود. اتحادیه اروپا تحریم‌های پولی و بانکی را بر افراد، نهادها، بانک‌ها و شرکت‌های مختلف روسیه اعمال کرده است. همچنین ارائه خدمات سوئیفت به بسیاری از بانک‌ها و مؤسسات مالی روسیه نیز ممنوع شده است. اتحادیه اروپا برخی مؤسسات مالی و پولی روسیه را نیز هدف تحریم‌های خاص قرار داده است. در بحث سرمایه‌گذاری نیز تأمین یا ارائه کمک مالی برای تجارت با روسیه یا سرمایه‌گذاری در این کشور ممنوع شد. البته برای شرکت‌های کوچک و متوسط اروپایی این موضوع تا سقف ۱۰ میلیون یورو در پروژه مجاز است. از دیگر موارد ممنوع در این حوزه، ممنوعیت هرگونه سرمایه‌گذاری، تمدید سرمایه‌گذاری، مشارکت یا تأمین مالی برای پروژه‌های حوزه انرژی و استخراج و اکتشاف مواد معدنی روسیه است. البته این ممنوعیت شامل برخی مواد معدنی ارزشمند مانند بوکسیت، کروم، کبالت، سنگ آهن و... نمی‌شود. تحریم‌های تجاری نیز عمدتاً شامل تحریم تجارت سلاح و کالاهای با مصرف دوگانه، تحریم تجارت در حوزه انرژی و حمل‌ونقل هستند. البته چون قطع کامل صادرات نفت روسیه، به بازار نفت و قیمت جهانی آن ضربه عمیقی می‌زد و افزایش قیمت نفت تورم‌های شدیدی بر کشورهای غربی تحمیل می‌کرد، یک **سیاست سقف قیمتی** برای صادرات نفت روسیه وضع شد. براساس این سیاست، شرکت‌های مربوط به کشورهای عضو ائتلاف تحریم فقط در صورتی مجاز خواهند بود خدمات مرتبط با حمل‌ونقل دریایی نفت از جمله خدمات بیمه، بیمه اتکایی، و کشتی‌رانی برای صادرات نفت از روسیه به کشورهای غیر از ائتلاف تحریم را ارائه کنند که نفت روسیه با قیمتی کمتر از ۶۰ دلار به‌ازای هر بشکه به کشور ثالث به فروش برسد. همچنین برای فراورده‌های نفتی نزدیک به قیمت نفت مانند گازوئیل، نفت سفید و بنزین، سقف قیمت ۱۰۰ دلار به‌ازای هر بشکه تعیین شد و برای محصولات ارزان‌تر از نفت مانند نفت کوره، قیمت ۴۵ دلار تعیین شد^۱ [۳۸]، [۳۹]، [۴۰]، [۴۱]، [۴۲]، [۴۳]. با عنایت به اختلال‌های گوناگون ناشی از جنگ و گستردگی تحریم‌ها علیه روسیه، رفع تحریم‌ها و بازگشت مجدد روسیه به اقتصاد غرب، در بازه زمانی کوتاه و میان‌مدت دور از انتظار است؛ از این‌رو بررسی دامنه روابط احتمالی جدید روسیه و غرب اهمیت بیشتری می‌یابد.

۳-۱. تحلیل مختصات رابطه جدید میان روسیه و غرب از منظر روابط بین‌الملل

پیش‌بینی آینده رابطه غرب و روسیه صرفاً براساس یک تحلیل گذشته‌نگر (براساس روابط پیشین) نتیجه صحیحی به دست نمی‌دهد. می‌توان سناریوهای محتمل را به این شرح تعریف کرد. باتوجه به بررسی‌های به عمل آمده، نتیجه جنگ را می‌توان ذیل چهار سناریو

۱. در قسمت پیوست همین گزارش، توضیحات مبسوط در مورد ساختار تحریمی کشور روسیه ارائه شده است.

پیش‌بینی کرد: سناریوی پیروزی روسیه، پیروزی اوکراین، جنگ طولانی‌مدت بدون پیروز نهایی (بن‌بست) و رسیدن به توافق/ آتش‌بس پایدار [۴۴]، [۴۵].

الف) اگر روسیه پیروز نهایی این جنگ باشد

بخش‌هایی از اوکراین و تمامی نواح کریمه به روسیه ملحق خواهند شد که البته این امر در صورت قطع کامل حمایت غرب از اوکراین محتمل است؛ اما احتمال وقوع این فرض با اعلام برخی از رهبران اروپایی مبنی بر اینکه جنگ اوکراین جنگ ما نیز هست، در کوتاه‌مدت قوت خود را از دست می‌دهد. در این حالت ارتباط روسیه با غرب برای مدت خیلی طولانی‌تری تیره خواهد بود و تحریم‌ها ادامه خواهد یافت.

ب) اگر اوکراین پیروز نهایی این جنگ باشد

این امر مستلزم عقب راندن نیروهای مسلح روسیه و آزادسازی نه فقط مناطقی که مسکو اخیراً طی جنگ اخیر به خاک روسیه الحاق کرده، بلکه نیازمند بازگرداندن کریمه به کنترل اوکراین نیز است. در این حالت اوکراین به ناتو و اتحادیه اروپا خواهد پیوست و مجامع غربی، روسیه را به پرداخت غرامت جنگی مجبور خواهند کرد. در این صورت احتمال افزایش اختلافات در روسیه و وقوع برخی تنش‌ها محتمل است.

ج) طولانی شدن جنگ بدون پیروز نهایی (بن‌بست)

اگر جنگ به یک درگیری طولانی تبدیل شود، همه‌چیز به توانایی هر دو طرف برای حفظ تلاش‌های نظامی خود و جلوگیری از پیشرفت قابل توجه طرف مقابل در میدان جنگ بستگی دارد. در این سناریو دو نیرو وجود دارند که به‌صورت هم‌زمان، در تقابل با یکدیگر عمل می‌کنند. در یک سو حمایت غرب وجود دارد که نه تنها در جلوگیری از پیشرفت روسیه مؤثر است، بلکه این کمک‌ها برای حفظ اقتصاد اوکراین نیز تأثیرگذار خواهد بود. در سوی دیگر روسیه و حامیان آن قرار دارند که ابزارهای اقتصادی و نظامی مختلفی دارند.

به‌عنوان مثال **اهرم‌های فشار روسیه علیه اوکراین**، جنس اقتصادی نیز خواهند داشت. در سال ۲۰۲۳ اقتصاد اوکراین هشت‌برابر بیشتر از اقتصاد روسیه آسیب دید و تا مرز فروپاشی پیش رفت. تشتت آرای اروپایی‌ها در موضوع حمایت از اوکراین نیز اهرم دیگری به نفع روسیه است که در صورت طولانی شدن جنگ می‌تواند بیشتر جلوه کند. تاکنون غرب توانسته است از اوکراین به‌لحاظ نظامی و مالی و با عنوان کمک‌های بشردوستانه حمایت کند؛ اما به‌طور کلی در فصول سرد زمستان و متعاقب افزایش هزینه‌های زندگی و افزایش قیمت انرژی، تمایل عمومی در کشورهای غربی برای ادامه این حمایت کاهش می‌یابد که در صورت کاهش حمایت اروپایی‌ها از اوکراین، روسیه پیروز نسبی خواهد بود.

در مقابل، به‌عنوان **اهرم‌های فشار غرب علیه روسیه**، می‌توان به ابزار تحریم و ابزارهای اجتماعی (اختلاف‌نظر بین نخبگان داخلی روسیه خصوصاً جوانان) اشاره کرد. همچنین در بلندمدت بسته‌های تحریمی می‌تواند به اقتصاد روسیه آسیب جدی بزند؛ این در حالی است که در کوتاه‌مدت روسیه می‌تواند با فروش محصولات خود با تخفیف‌های زیاد به کشورهایمانند هند و چین، عابدی کسب کند. با این حال، اگر غرب موفق شود به تدریج هر روزه‌ای را در تحریم‌های مالی، فناوری و انرژی ببندد، گزینه‌های روسیه برای ادامه جنگ در اوکراین به‌طور جدی با مشکل مواجه می‌شوند. هنگامی که اثرات واقعی تحریم‌ها آغاز شوند، می‌توانند به جمعیت گسترده‌ای از جامعه روسیه آسیب برسانند. اینکه آیا شکاف جدی بین بخش‌هایی از نخبگان یا بین مرکز و مناطق دیگر نمایان خواهد شد یا خیر، هنوز مشخص نیست. با این حال، حمایت مستمر غرب می‌تواند این نکته را به جامعه روسی القا کند که حاکمیت فعلی روسیه با بن‌بست مواجه است.

تعیین پیروز نهایی جنگ در این سناریو مشخص نیست و به برهم‌کنش نهایی و غلبه هریک از این دو نیرو نسبت به هم بستگی دارد. در این سناریو احتمال رسیدن به آتش‌بس پایدار ممکن نیست و هرگونه توافقی در راستای خطوط توافق‌نامه‌های قبلی مینسک^۱ فقط به توقف موقت اقدامات نظامی کمک می‌کند و به توافق پایدار یا حتی آتش‌بس کامل منجر نخواهد شد. در این صورت، این توافقات از منظر هر دو طرف، فرصتی برای شروع مجدد خصومت‌ها از موضع قوی‌تر خواهد بود. احتمالاً اهداف جنگی روسیه («ریسک‌زدایی» و خلع سلاح اوکراین) در این سناریو تغییر نخواهد کرد و همچنین تمایل اوکراین برای تسخیر مجدد سرزمین‌های از دست رفته و برقراری مجدد حاکمیت کامل و تمامیت ارضی نیز بدون تغییر باقی خواهد ماند.

د) رسیدن به توافق / آتش‌بس پایدار

احتمال اینکه روسیه و اوکراین به‌اجبار یا توسط جامعه بین‌المللی یا براساس شرایط، آتش‌بس یا توافق صلح را امضا کنند، نیز ممکن است دور از انتظار نباشد که در این حالت احتمالاً تحریم‌های آمریکا و اروپا علیه روسیه پابرجا باقی خواهد ماند و صرفاً رفع تحریم مقطعی در دستور کار غرب قرار می‌گیرد.

اگرچه در دوره دوم ریاست‌جمهوری ترامپ، مذاکراتی برای برقراری آتش‌بس آغاز شده است، هنوز نتیجه نهایی جنگ و مذاکرات مشخص نیست [۴۶]، [۴۷]، [۴۸]، [۴۹]. به‌طور خلاصه می‌توان گفت که تغییر نظم جهانی در عرصه بین‌الملل با جنگ اخیر علنی شده است و فارغ از هر نتیجه‌ای، لغو تحریم‌های روسیه چندان محتمل نیست؛ اکنون بررسی اختلال‌های ناشی از جنگ ضرورت می‌یابد. همان‌طور که پیش‌تر نیز بیان شد، جنگ روسیه و اوکراین (و پیرو آن تحریم‌ها علیه روسیه) سه دسته اختلال مهم ایجاد کرده است: ۱. اختلال در صادرات انرژی روسیه، ۲. اختلال در واردات روسیه، و ۳. اختلال در تأمین کالاهای کشاورزی در جهان. در ذیل هریک از این اختلال‌ها مفصلاً بررسی می‌شوند.

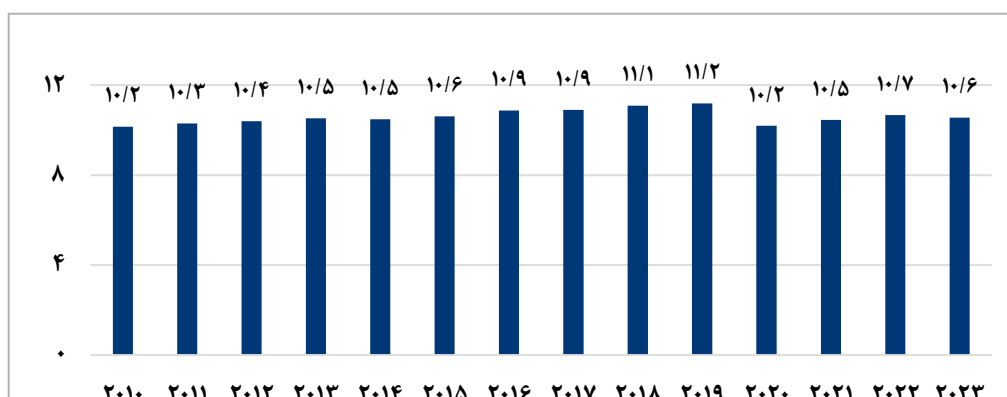
۲-۳. اختلال در صادرات انرژی روسیه

روسیه دارای منابع عظیم انرژی و از جمله نفت و گاز است؛ ذخایر متعارف نفت و گاز در این کشور طبق برآوردهای سال ۲۰۲۲ به‌ترتیب برابر با ۱۰۷٫۸ میلیارد بشکه و ۳۷٫۴ تریلیون متر مکعب است که این کشور را در رتبه‌های ششم و اول دارندگان ذخایر اثبات شده نفت و گاز جهان قرار می‌دهد. تولید نفت خام و گاز طبیعی روسیه نیز در سال ۲۰۲۳ به‌ترتیب ۱۰٫۵ میلیون بشکه در روز و ۵۸۶ میلیارد متر مکعب در سال بوده است. روند تولید نفت روسیه در ۱۰ سال اخیر تغییر قابل توجهی نداشته (شکل ۴)، اما تولید گاز در سال ۲۰۲۳ نسبت به سال ۲۰۲۱ حدود ۱۷ درصد کاهش یافته و به کمترین مقدار در ۷ سال اخیر رسیده است (شکل ۵). در مجموع طبق شکل ۶، سبد تولید انرژی اولیه در روسیه در سال ۲۰۲۳ [۵۰]. نفت و گاز نزدیک به ۸۰ درصد از سبد تولید انرژی اولیه^۲ روسیه را تشکیل می‌دهند [۵۰]. در ذخایر زغال‌سنگ این کشور رتبه دوم و در تولید با ۴۳۵ میلیون تن در سال ۲۰۲۳ رتبه ششم جهان را به خود اختصاص داده است. در تولید برق نیز روسیه با ۳۰۰ میلیون کیلووات رتبه پنجم را در ظرفیت تولید و با تولید ۱۱۷۸ میلیارد کیلووات - ساعت در سال ۲۰۲۳ چهارمین تولیدکننده بزرگ برق محسوب می‌شود.

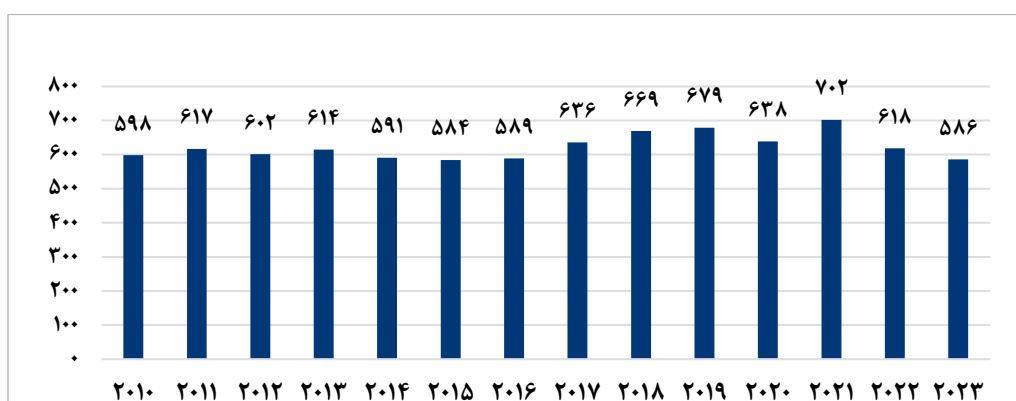
۱. توافق یا پروتکل مینسک (locotorPksniM) در سال ۲۰۱۴ میلادی میان روسیه، اوکراین و شورای امنیت و همکاری اروپا با جدایی‌طلبان شرق اوکراین در مناطق دونتسک و لوگانسک در شهر مینسک بلاروس به امضا رسید. این توافق البته چندان دوام نداشت و به دلیل نقض مکرر از سوی طرفین تا سال ۲۰۱۵ عملاً متوقف شد. به همین دلیل بود که روسیه، اوکراین، فرانسه، آلمان و سازمان امنیت و همکاری اروپا بار دیگر در همان سال در مینسک به توافقی ثانویه تحت عنوان «مینسک ۲» دست یافتند تا بتوانند موارد مطروحه در مینسک ۱ را به مرحله اجرا برسانند. باین حال از آن زمان تاکنون طرفین روسی و اوکراینی مدام یکدیگر را به نقض این توافقات متهم می‌کنند.

2. Primary Energy

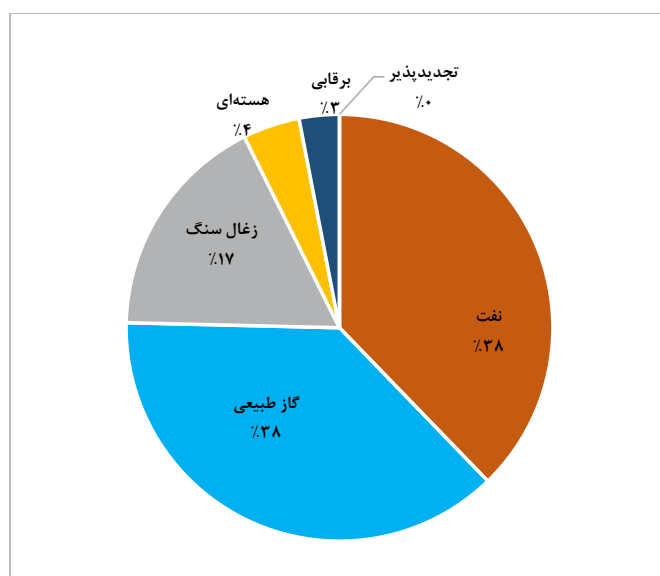
شکل ۴. نمودار تولید نفت خام و میعانات گازی روسیه از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۳ (میلیون بشکه در روز) [۵۰]



شکل ۵. نمودار تولید گاز طبیعی روسیه از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۳ (میلیارد متر مکعب در سال) [۵۰]

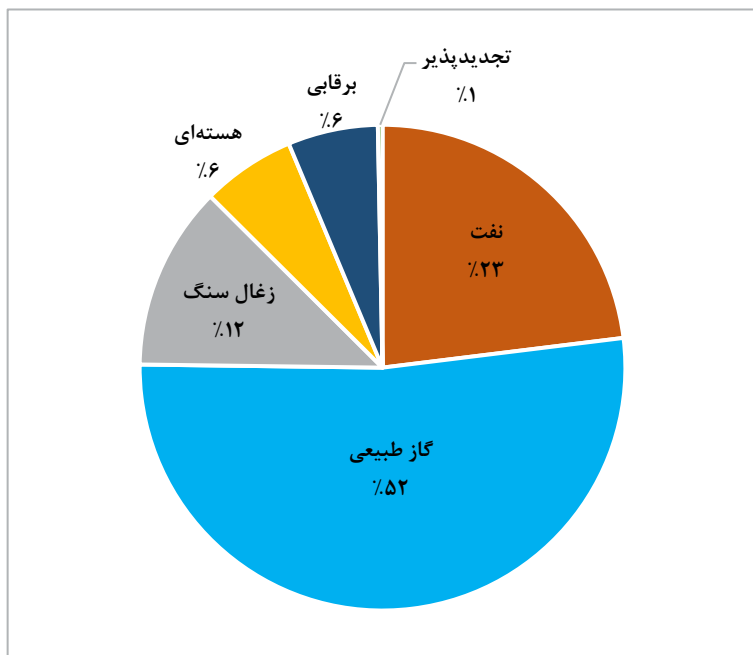


شکل ۶. سبد تولید انرژی اولیه در روسیه در سال ۲۰۲۳ [۵۰]



نفت و گاز در سبد مصرف انرژی روسیه نیز نقش مهمی دارد. از ۳۱,۳ اگزاجول^۱ (برابر با ۱۴ میلیون بشکه در روز معادل نفت خام) مصرف انرژی این کشور در سال ۲۰۲۳، ۲۳ درصد به نفت و ۵۲ درصد به گاز طبیعی تعلق داشته است (شکل ۷) [۲].

شکل ۷. سبد مصرف انرژی اولیه در روسیه در سال ۲۰۲۳ [۵۰]



روسیه یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان و صادرکنندگان انرژی در جهان به‌شمار می‌رود. صادرات نفت خام این کشور در سال ۲۰۲۳ برابر با ۴,۶ میلیون بشکه در روز و صادرات گاز طبیعی ۱۴۲ میلیارد متر مکعب در سال بوده که از این مقدار گاز، یک‌سوم آن از طریق آلان‌جی و مابقی از طریق خط لوله صادر شده است. همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد، سیاست شوروی سابق و روسیه، به‌ویژه در دو دهه اخیر، حفظ تسلط دولت بر تجارت نفت و گاز و استفاده از آن برای ایجاد قدرت سیاسی و اقتصادی در روابط بین‌المللی به‌ویژه در قبال اولاً اروپا و ثانیاً چین با ایجاد خطوط لوله نفت و گاز بوده است (شکل‌های ۸ و ۹). لذا تا پیش از بحران اوکراین عمده صادرات انرژی روسیه به مقصد کشورهای اروپایی بود.

۱۱.۱ اگزاجول = ژول × ۱۰^{۱۸}

شکل ۸. خطوط لوله صادرات نفت روسیه به اروپا و چین [۵۱]



شکل ۹. خطوط لوله صادرات گاز روسیه به اروپا و چین [۵۱]

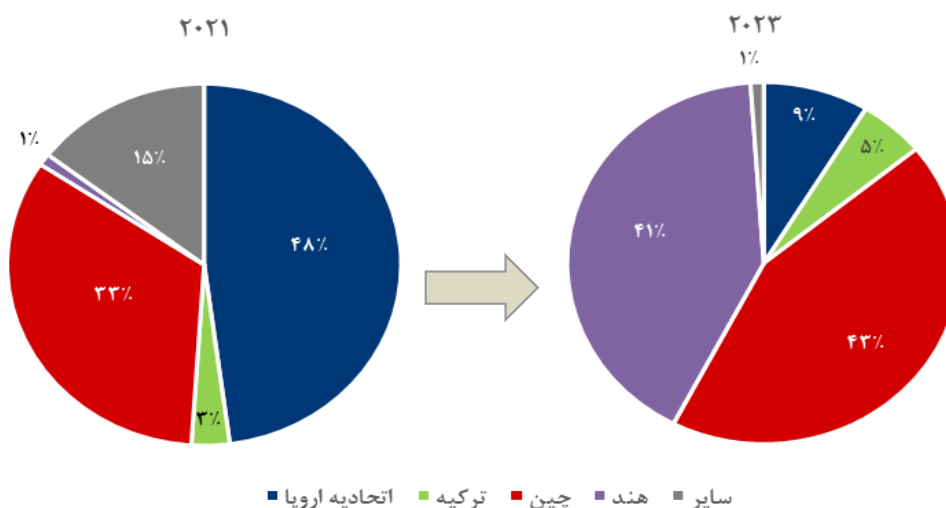


با آغاز بحران اوکراین اتحادیه اروپا و هم‌پیمانان آن از جمله ایالات متحده و انگلستان شروع به وضع تحریم‌هایی علیه بخش‌های مختلف انرژی روسیه کرده‌اند و در بعضی موارد روسیه نیز اقداماتی را در تقابل با آنها انجام داده است. از این رو، بعد از بحران اوکراین حجم صادرات انرژی روسیه به مقصد اتحادیه اروپا کاهش جدی پیدا کرد. در این قسمت به تغییرات تجارت انرژی روسیه بعد از شروع بحران اوکراین به تفکیک نفت و فراورده‌های نفتی، گاز طبیعی، زغال سنگ و برق پرداخته می‌شود.

۱-۲-۳. اختلال در صادرات نفت

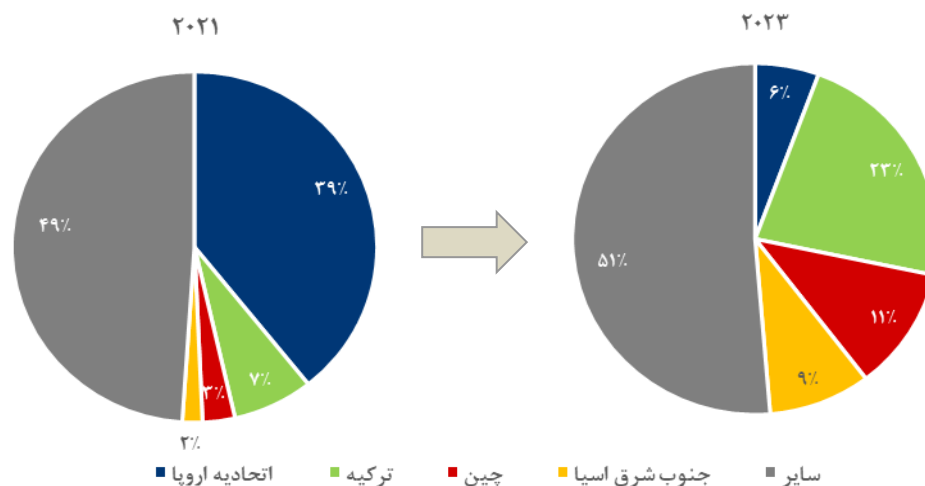
در سال ۲۰۲۳ روسیه به‌طور متوسط ۴,۶ میلیون بشکه در روز نفت خام صادر کرده که در مجموع نسبت به سال ۲۰۲۱ حدود ۳۰۰ هزار بشکه در روز کاهش یافته است. روسیه در سال ۲۰۲۳ حدود ۴۰۰ هزار بشکه در روز از نفت خود را به اتحادیه اروپا صادر کرده است که نسبت به سال ۲۰۲۱ حدود ۱۸۵۰ هزار بشکه در روز کاهش را نشان می‌دهد. این کاهش صادرات نفت خام عمدتاً با افزایش صادرات به هند و تا حدی با افزایش صادرات به چین جبران شده است (شکل ۱۰). اگرچه به‌علت تحریم اتحادیه اروپا و وضع سقف قیمتی بر نفت صادراتی روسیه این نفت همچنان با قیمتی کمتر از قیمت در شرایط عادی فروخته می‌شود، اثر سقف قیمتی بعد از گذشته چند ماه کاهش یافته و به حدود ۱۰ دلار در هر بشکه رسیده است.

شکل ۱۰. تغییرات سهم مقاصد صادرات نفت خام روسیه قبل و بعد از بحران اوکراین [۵۲]



صادرات فرآورده‌های نفتی روسیه در سال ۲۰۲۳ حدود ۲,۶۵ میلیون بشکه در روز بوده که نسبت به دو سال قبل حدود ۱۵۰ هزار بشکه کاهش یافته است. در این بین صادرات به اتحادیه اروپا از ۱,۱ میلیون بشکه در روز به ۱۵۰ هزار بشکه در روز کاهش یافته است [۵۳] و ترکیه، چین، جنوب شرق آسیا، آمریکای لاتین و هند تا حد زیادی جایگزین مشتریان اروپایی شده‌اند (شکل ۱۱).

شکل ۱۱. تغییرات سهم مقاصد صادرات فراورده‌های نفتی روسیه قبل و بعد از بحران اوکراین [۵۳]



کشورهای اروپایی، بعد از کش‌وقوس‌های فراوان، در نهایت تصمیم گرفتند به جای تحریم کامل نفت روسیه، به علت وابستگی بالای اروپا به نفت روسیه و نیز تبعات سیاسی افزایش قیمت فراورده‌ها به‌ویژه بنزین، برای نفت روسیه سقف قیمتی اعمال کنند. با تحریم اتحادیه اروپا، صادرات نفت روسیه از شبکه خطوط لوله دروژبا^۱ کاهش و از دو خط دیگر به‌خصوص خط لوله اسپو^۲ افزایش یافته است.^۳ این وضعیت روسیه را بر آن داشت تا با ارائه تخفیف‌هایی به افزایش صادرات به هند، چین و ترکیه بپردازد [۵۴].

لذا اگرچه حجم صادرات نفت روسیه تغییر چندانی نداشت، درآمد آن نسبت به پیش از جنگ تا حدی کاهش یافت. به لحاظ ارزش صادرات، ۴۵ درصد از نفت خام روسیه در سال ۲۰۲۳ به چین، ۳۲ درصد به هند و ۸ درصد به اتحادیه اروپا (بلغارستان، جمهوری چک، اسلواکی و مجارستان) صادر شده است. همچنین، ۲۴ درصد فراورده‌های نفتی روسیه به ترکیه و ۱۲ درصد به چین صادر شده است [۵۵].

۲-۲-۳. اختلال در صادرات گاز

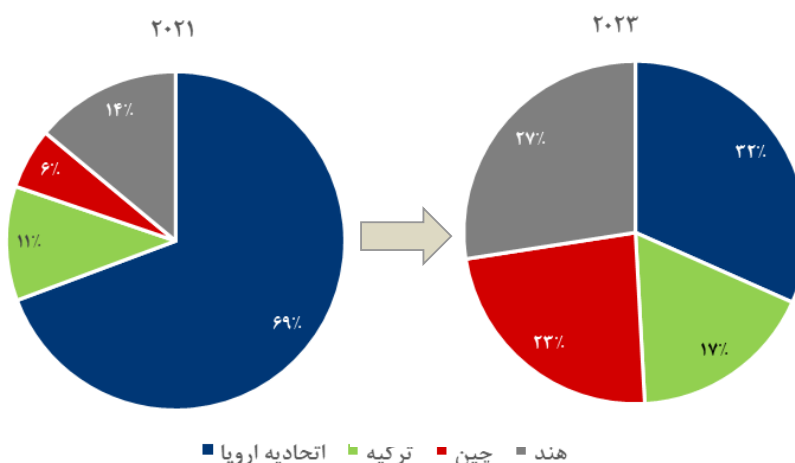
کل صادرات گاز روسیه در سال ۲۰۲۱ برابر با ۲۴۱ میلیارد متر مکعب بود که این مقدار در سال ۲۰۲۳ به ۱۴۲ میلیارد متر مکعب کاهش یافته است. در این بین، صادرات گاز روسیه به اتحادیه اروپا از طریق خط لوله از ۱۵۴ به ۲۶ میلیارد متر مکعب در سال ۲۰۲۳ کاهش یافته، اما صادرات آلان‌جی روسیه به اتحادیه اروپا از ۱۳ به ۱۸ میلیارد متر مکعب در سال ۲۰۲۳ رسیده است (شکل ۱۲) [۵۰]. تغییرات سهم، مقاصد اصلی صادراتی روسیه را در سبد صادرات گاز این کشور نشان می‌دهد. اگرچه سهم اتحادیه اروپا در صادرات گاز این کشور از ۶۹ درصد به ۳۲ درصد کاهش یافته، در سال ۲۰۲۳ همچنان این اتحادیه مقصد اصلی صادرات گاز روسیه بوده است. در مقابل، سهم چین و ترکیه در سبد صادرات گاز روسیه به ترتیب به ۲۳ و ۱۷ درصد افزایش یافته است.

۱. Druzhba

۲. ESPO

۳. خط لوله دروژبا خط لوله‌ای است که نفت روسیه را به اتحادیه اروپا منتقل می‌کرد و خط لوله اسپو خط لوله‌ای است که نفت روسیه را به چین عبور می‌دهد. در پیوست گزارش، نقشه این خطوط لوله نشان داده شده است.

شکل ۱۲. تغییرات سهم مقاصد صادرات گاز طبیعی روسیه قبل و بعد از بحران اوکراین [۵۰]

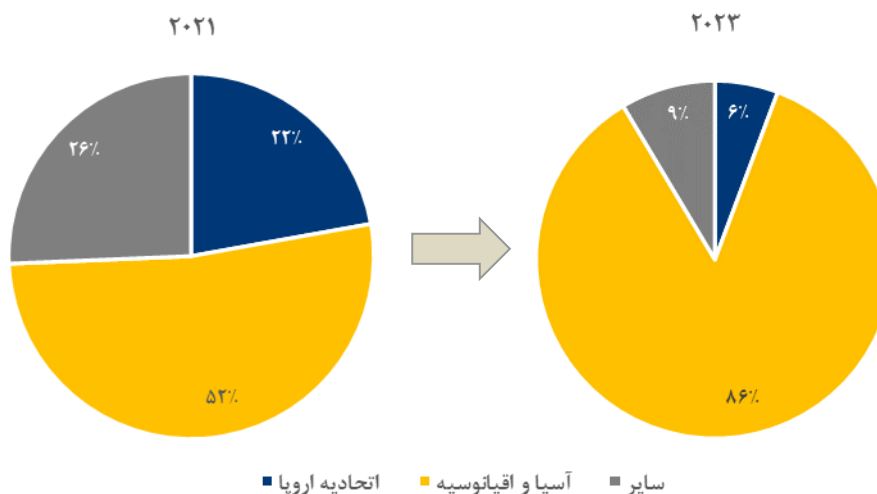


به علت محدودیت‌های لجستیکی و جغرافیایی، روسیه تاکنون نتوانسته است عمده حجم صادراتی پیشین خود را به اروپا با مشتریان جدید جایگزین کند. در راستای جایگزینی خریداران اروپایی گاز روسیه، صادرات به چین از ۱۰ میلیارد متر مکعب در سال ۲۰۲۱ به ۲۲,۷ میلیارد متر مکعب در سال ۲۰۲۳ رسیده و کشورهای جمهوری آذربایجان و ازبکستان نیز افزایش‌های جزئی در واردات گاز از روسیه داشته‌اند [۵۲]. اما با این حال مجموع صادرات گاز این کشور در سال ۲۰۲۳ نسبت به ۲۰۲۱ به لحاظ حجمی ۴۱ درصد کاهش یافته است.

۳-۲-۳. اختلال در صادرات زغال سنگ

صادرات زغال سنگ روسیه در سال ۲۰۲۱ معادل ۲۳۰ میلیون تن بوده که ۵۱ میلیون تن آن به مقصد اتحادیه اروپا بوده است. در سال ۲۰۲۳ این صادرات به ۲۱۰ میلیون تن رسیده که سهم اتحادیه اروپا حدود ۱۲ میلیون تن است [۵۶]. خریداران چینی، هندی و ترکیه‌ای تا حد زیادی جایگزین مشتریان اروپایی زغال سنگ روسیه شده‌اند (شکل ۱۳).

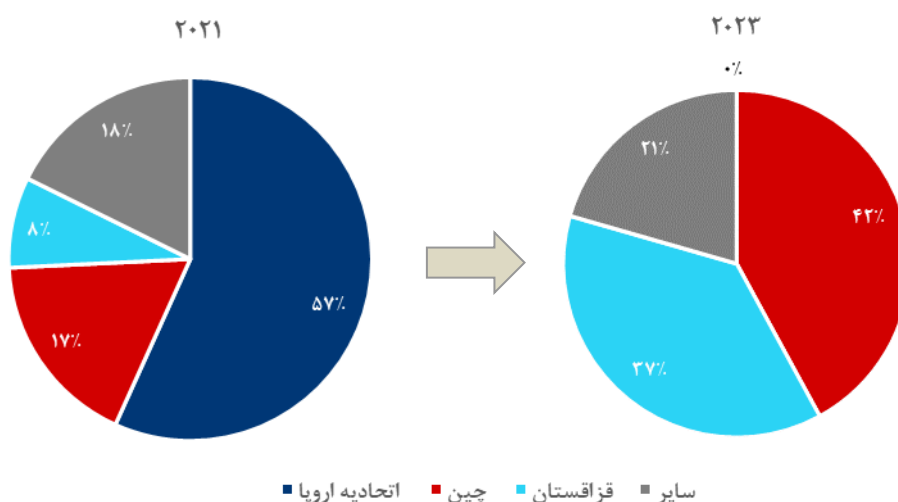
شکل ۱۳. تغییرات سهم مقاصد صادرات زغال سنگ روسیه قبل و بعد از بحران اوکراین [۵۶]



۴-۲-۳. اختلال در صادرات برق

تولید برق روسیه در سال ۲۰۲۱ حدود ۱۱۷۰ میلیارد کیلووات ساعت در سال بوده است. از این مقدار حدود ۲۳ میلیارد کیلووات ساعت صادر شده که ۱۳ میلیارد کیلووات ساعت به اتحادیه اروپا بوده است؛ اما در سال ۲۰۲۳ واردات اتحادیه اروپا از روسیه به صفر رسیده است [۵۷]. کل صادرات برق روسیه نیز با ۵۰ درصد کاهش به ۱۰,۷ میلیارد کیلووات ساعت در سال ۲۰۲۳ رسیده و در حال حاضر چین و قزاقستان مقصد اصلی برق صادراتی این کشور محسوب می‌شوند (شکل ۱۴) [۵۸]، [۵۹].

شکل ۱۴. تغییرات سهم مقاصد صادرات زغال سنگ روسیه قبل و بعد از بحران اوکراین [۵۸]، [۵۹]



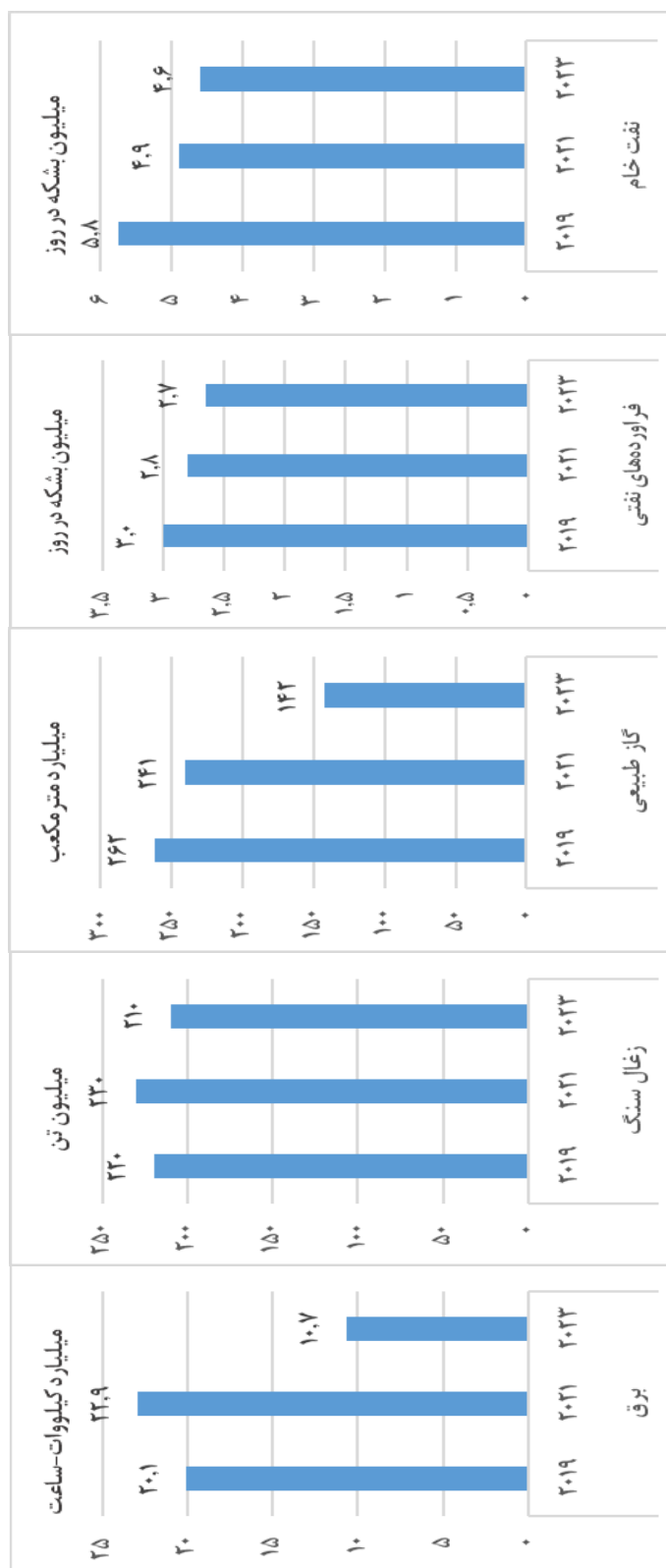
وضعیت صادرات انرژی روسیه را می‌توان به این شرح جمع‌بندی کرد: تغییر صادرات انرژی روسیه به اتحادیه اروپا، در سال ۲۰۲۳ نسبت به سال ۲۰۲۱ به این شرح است: ۸۳ درصد کاهش در صادرات نفت خام، ۸۶ درصد کاهش در صادرات فراورده‌های نفتی، ۷۴ درصد کاهش در صادرات گاز طبیعی، ۷۶ درصد کاهش در صادرات زغال سنگ و ۱۰۰ درصد کاهش در صادرات برق. اما علی‌رغم کاهش چشمگیر حجم صادرات به اتحادیه اروپا، به‌علت جایگزینی نسبی کشورهای دیگر به‌جای اروپا و نیز افزایش قیمت انرژی نسبت به پیش از تنش‌های اوکراین، کاهش درآمد صادرات انرژی روسیه به اروپا تا حد بالایی جبران شده و درآمد کل صادرات انرژی این کشور از ۲۵۵,۹ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۱ به ۲۵۳,۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۳ رسیده است که کاهش ۰,۹ درصدی را نشان می‌دهد (شکل‌های ۱۵ و ۱۶).^۱

همان‌طور که اشاره شد، بیشترین آسیب تنش‌های اوکراین بر صادرات انرژی روسیه در حوزه صادرات گاز طبیعی بوده است^۲ که حدود ۱۲۰ میلیارد متر مکعب از صادرات این کشور به اتحادیه اروپا نسبت به دو سال قبل کاهش یافته و فقط ۲۰ میلیارد متر مکعب آن با افزایش صادرات از مسیرهای دیگر جبران شده است. با این حال، روسیه با بررسی گزینه‌های توسعه خطوط لوله جدید به چین، کشورهای آسیای میانه، ترکیه و ایران و توسعه پایانه‌های ال‌ان‌جی، به دنبال جایگزینی بازار گاز اروپاست.

۱. گفتنی است به‌علت نوسانات شدید قیمتی و شرایط گذر در سال ۲۰۲۲ و نیز بحران کرونا در سال ۲۰۲۰، این دو سال نمی‌تواند مبنای مناسبی برای مقایسه باشد و از این‌رو در شکل ۱۵ و ۱۶ به سال‌های ۲۰۱۹ و ۲۰۲۱ در کنار ۲۰۲۳ بسنده شده است.

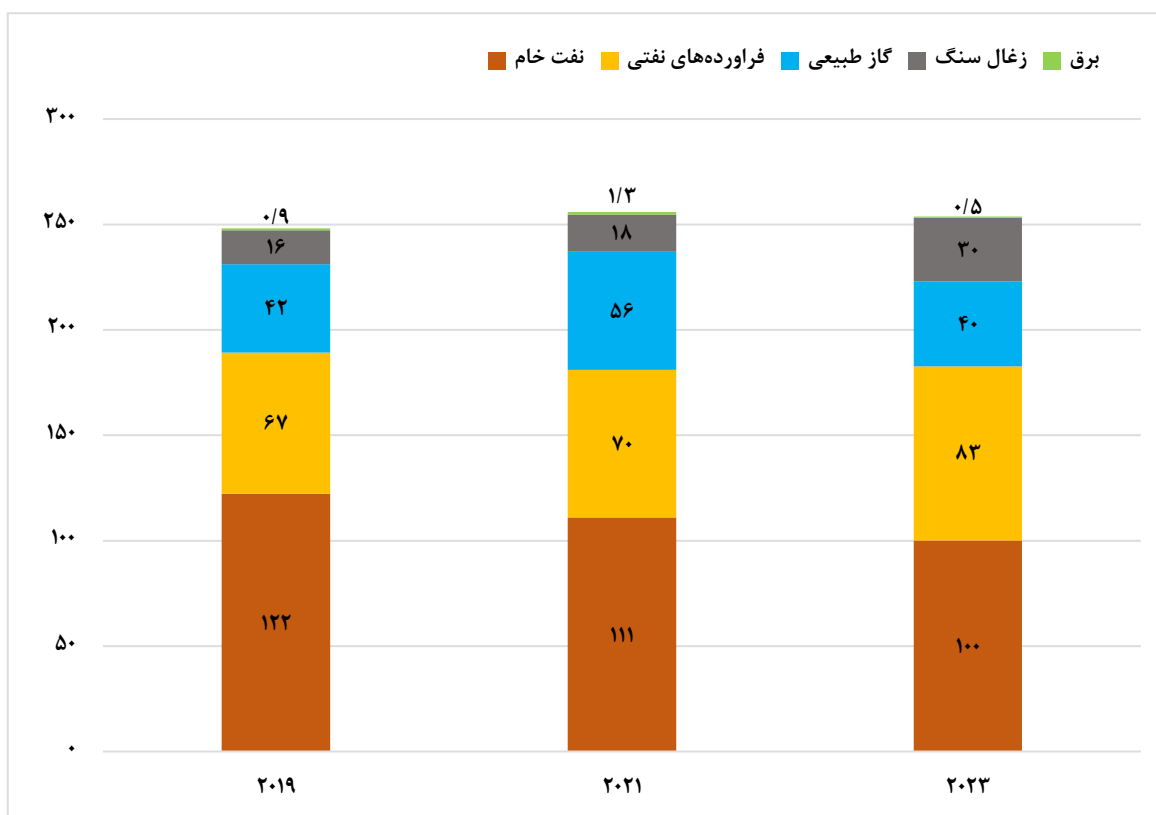
۲. اگرچه حجم صادرات برق نیز حدود ۵۰ درصد کاهش یافته است، این کاهش به‌لحاظ ارزش در مقایسه با کل درآمد روسیه قابل توجه نیست (حدود ۸۰۰ میلیون دلار).

شکل ۱۵. نمودار حجم صادرات انرژی روسیه قبل و بعد از بحران اوکراین



مأخذ: یافته‌های پژوهش.

شکل ۱۶. نمودار درآمد سالیانه صادرات انرژی روسیه قبل و بعد از بحران اوکراین به تفکیک حامل انرژی (میلیارد دلار)



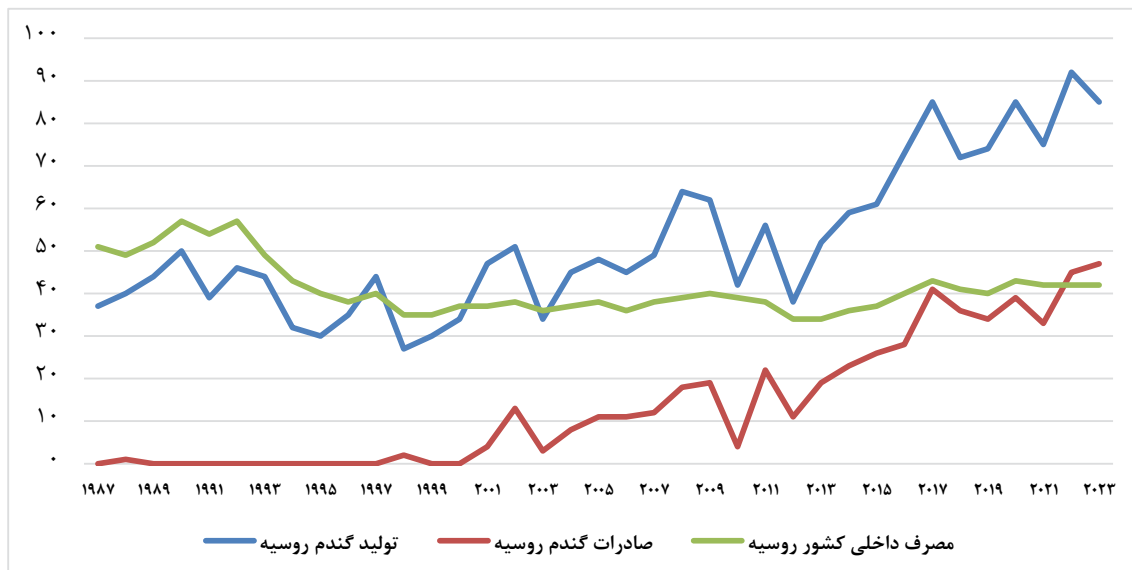
مأخذ: همان.

۳-۳. پویایی‌های صادرات کالاهای اساسی و چالش در مسیر صادراتی

بعد از حوزه انرژی، حوزه دیگری که از عوارض ناشی از جنگ متأثر شده، حوزه اقلام اساسی در بخش کشاورزی (عمدتاً غلات) است. علی‌رغم اینکه کشورهای غربی در حوزه غلات و اقلام اساسی به روسیه وابسته نیستند، از آنجایی که این جنگ بر شکل‌گیری و بازتعریف زنجیره‌های کالاهای اساسی کشاورزی نیز اثرگذار بوده، در این پژوهش بررسی می‌شود.

کشورهای غربی نیز در مقابل، به تحریم کشتی‌های روسی اقدام کرده‌اند. همچنین تنش‌های ژئوپلیتیکی، محدودیت‌های صادراتی و وخامت زیرساخت‌های داخلی ناشی از جنگ، نقاط حساسی‌اند که می‌توانند جریان کالاها را مختل کنند، باعث جهش قیمت مواد غذایی و اختلال شدید و پایدار در تأمین مواد غذایی حیاتی شوند. همان‌طور که در بخش قبل نیز اشاره شد، قبل از سال ۲۰۲۲، بیشترین صادرات گندم روسیه از مسیرهای دریای سیاه و مسیر استاندارد (حوزه بالتیک - کانال سوئز) انجام می‌شد؛ لیکن افزایش تنش‌های منطقه‌ای، صادرات از مسیر استاندارد را سخت‌تر و پرهزینه‌تر کرده و این قضیه باعث افزایش روزافزون اهمیت دریای سیاه به‌عنوان یک مسیر تأمین جهانی گندم شده است.

شکل ۱۷. نمودار سری زمانی صادرات گندم روسیه (میلیون تن) [۶۰]



همان‌طور که از شکل ۱۷ مشخص است، صادرات گندم در سال ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ صعودی بوده و افزایش یافته، اما تولید این کشور در سال ۲۰۲۳ کاهش یافته است. کاهش ارزش روبل روسیه، کاهش نرخ کرایه حمل‌ونقل و کاهش قیمت نفت، گندم دریای سیاه را به گزینه‌ای محبوب برای واردکنندگان تبدیل کرده است و اکنون دریای سیاه، جایگاه مهمی در تأمین اقلام مورد نیاز غرب آسیا و شمال آفریقا دارد. از آنجایی که حدود ۹۰ درصد از صادرات گندم روسیه از طریق تنگه بسفر^۱ انجام می‌شود، اختلال در تنگه بسفر تأثیر شدیدی بر بازارهای بین‌المللی خواهد داشت. افزایش تنش بین مسکو و آنکارا برخی از تحلیلگران را نگران کرده است. تشدید وضعیت اوکراین یا بروز یک تنش در ترکیه، می‌تواند عبور کشتی‌ها از بسفر را به خطر بیندازد. بنابراین روسیه به دلیل وابستگی زیادی که به ترکیه برای صادرات اقلام غذایی خود دارد، احساس نگرانی می‌کند و به دنبال تنوع بخشی به مسیرهای صادراتی غلات خود است. از این رو کریدور شمال - جنوب ایران برای عبور غلات می‌تواند ضمن متنوع تر کردن مسیرهای صادراتی برای روسیه، امنیت غذایی برای سایر متقاضیان گندم روسیه و تنوع مبادی وارداتی برای ایران را به همراه داشته باشد [۶۱].

۳-۴. تأثیر تحولات اخیر در زمینه واردات صنعتی کشور روسیه

همان‌طور که بیان شد، ترکیب واردات روسیه از سال ۲۰۰۰ تا قبل از جنگ (تا ابتدای سال ۲۰۲۲)، چندان تغییر نیافته و این کشور عمدتاً واردکننده کالاهای با فناوری بالا و متوسط بوده و بیشترین واردات این کشور مربوط به نهاده‌های صنایع ماشین‌سازی، صنایع محصولات شیمیایی، لاستیک و پلاستیک، صنایع شیمیایی و دارویی و محصولات مربوط به صنایع حمل‌ونقل و تجهیزات الکترونیکی بوده است. تا قبل از جنگ، مهم‌ترین شرکای روسیه در واردات نیز اروپا، چین، ژاپن، کره جنوبی و آمریکا بودند [۶۲]. جنگ روسیه و اوکراین سبب شد تا میزان واردات کالاهای صنعتی و ترکیب شرکای تجاری روسیه در این زمینه دستخوش دگرگونی شود. به دنبال تحریم‌های غرب، کشورهای آمریکا، آلمان، ژاپن، کره جنوبی که از مهم‌ترین صادرکنندگان به روسیه بودند، صادراتشان را به این کشور به طرز چشمگیری کاهش داده‌اند.

جدول ۴. واردات روسیه از کشورهای غربی (میلیون دلار) [۱۶]

تغییرات	مجموع		درصد تغییر	کره		درصد تغییر	ژاپن		درصد تغییر	آلمان		درصد تغییر	آمریکا		کشور
	۲۰۲۲	۲۰۲۱		۲۰۲۲	۲۰۲۱		۲۰۲۲	۲۰۲۱		۲۰۲۲	۲۰۲۱		۲۰۲۲	۲۰۲۱	
-۴۹	۲۸,۲۰۶,۱۱۱	۵۵,۷۱۴,۶۸۸	-۲۷	۶,۳۲۸,۱۷۳	۹,۹۸۳,۵۷۵	-۴۱	۴,۶۳۹,۵۴۸	۷,۸۶۰,۷۲۱	-۵۱	۱۵,۵۳۳,۲۱۰	۳۱,۴۸۴,۳۳۴	-۷۳	۱,۷۱۵,۰۸۰	۶,۳۸۷,۰۵۸	کل تجارت
-۵۴	۵,۴۱۶,۴۸۴	۱۱,۸۲۶,۵۰۱	-۲۱	۱,۱۶۰,۱۸۷	۱,۴۷۱,۱۲۸	-۴۸	۸۲۹,۲۶۱	۱,۵۸۹,۴۰۶	-۵۹	۳,۱۱۲,۱۴۶	۷,۶۴۱,۴۲۶	-۷۲	۳۱۴,۸۹۰	۱,۱۲۴,۵۴۱	ماشین‌آلات و تجهیزات
-۶۷	۱,۳۳۹,۶۶۷	۴,۱۱۹,۶۱۵	-۴۹	۳۳۷,۰۵۳	۶۶۳,۳۷۰	-۷۴	۸۹,۱۴۱	۳۴۸,۳۵۴	-۶۹	۸۱۰,۱۹۶	۲,۵۹۷,۴۰۱	-۸۰	۱۰۳,۳۷۷	۵۱۰,۴۹۰	تجهیزات الکترونیکی
-۶۰	۵,۴۳۸,۵۰۲	۱۳,۶۰۸,۱۶۶	-۶۴	۱,۴۵۰,۶۱۰	۴,۰۱۴,۲۱۴	-۳۵	۲,۷۴۸,۷۲۴	۴,۲۲۸,۸۷۶	-۷۶	۱,۰۴۸,۸۲۴	۴,۳۲۴,۱۲۱	-۸۲	۱۹۰,۳۴۴	۱,۰۴۰,۹۵۵	وسایل حمل و نقل
-۸۵	۳۲۹,۴۷۲	۲,۲۰۳,۶۳۳	-۹۷	۱,۴۷۶	۵۰,۶۳۵	-۸۱	۱۳	۷۰	-۷۶	۲۵۵,۵۲۲	۱,۰۵۵,۷۲۳	-۹۳	۷۲,۴۶۱	۱,۰۹۷,۲۰۵	هواپیما، فضاپیما و قطعات آنها
-۴۹	۲۹۴,۲۷۸	۵۸۰,۲۰۷	-۲۲	۷۴,۶۰۲	۹۵,۰۴۹	-۷۴	۹,۰۷۵	۳۴,۴۴۷	-۵۱	۱۹۳,۴۲۲	۳۹۸,۲۹۴	-۶۷	۱۷,۱۶۹	۵۲,۴۱۷	محصولات شیمیایی آلی
-۳۹	۱,۵۷۳,۲۱۱	۲,۵۷۵,۷۸۸	-۱۲	۶۳۴,۱۳۰	۷۲۰,۲۷۵	-۴۱	۳۸,۱۶۴	۶۵,۰۰۳	-۴۷	۸۵۲,۹۴۴	۱,۶۰۵,۶۲۹	-۷۴	۴۷,۹۷۳	۱۸۴,۸۸۱	پلاستیک و محصولات آن
-۶۹	۳۶۸,۳۴۲	۱,۱۹۷,۳۲۵	-۳۶	۱۰۶,۰۲۶	۱۶۴,۵۰۱	-۷۵	۱۰,۸۳۶	۴۴۹,۰۳۴	-۷۳	۱۲۷,۶۳۳	۴۷۳,۷۲۹	-۸۰	۲۶,۲۵۷	۱۳۱,۱۷۱	لاستیک و محصولات آن
۳	۳,۴۷۵,۸۰۹	۳,۳۶۷,۱۲۱	-۴۸	۵۲,۷۲۲	۱۰۰,۹۴۳	۲۲	۲۴,۴۱۸	۱۹,۹۰۰	۷	۳,۱۴۴,۹۳۳	۲,۹۴۰,۳۱۴	-۱۷	۲۵۳,۷۳۶	۳۰۵,۹۶۴	محصولات دارویی

جدول ۵. واردات روسیه از کشورهای شرقی (میلیون دلار) [۱۶]

تغییرات	مجموع		درصد تغییر	قزاقستان		درصد تغییر	امارات		درصد تغییر	ترکیه		درصد تغییر	چین		کشور
	۲۰۲۲	۲۰۲۱		۲۰۲۲	۲۰۲۱		۲۰۲۲	۲۰۲۱		۲۰۲۲	۲۰۲۱		۲۰۲۲	۲۰۲۱	
۳۹	۹۶,۸۳۹	۷۴,۹۰۵	۲۵	۸,۷۸۱	۷,۰۱۹	۷۹	۲,۵۹۱	۱,۴۵۱	۶۲	۹,۳۴۴	۵,۷۷۶	۱۳	۷۶,۱۳۳	۶۷,۵۵۰	کل تجارت
۲۵	۱۹,۷۳۳	۱۵,۷۹۶	۵۵۴	۸۳۷	۱۲۸	۲۰۳	۳۸۵	۱۲۷	۹۵	۱,۶۳۱	۸۳۷	۱۵	۱۶,۸۸۰	۱۴,۷۰۴	ماشین‌آلات و تجهیزات
۲۱	۱۸,۳۶۹	۱۵,۲۰۳	۵۷۲	۸۳۷	۱۲۳	۱۲۶	۱,۶۵۲	۷۳۲	۱۲۰	۵۵۹	۲۵۴	۹	۱۵,۳۳۱	۱۴,۰۹۴	تجهیزات الکترونیکی
۴۴	۷,۰۹۲	۴,۹۱۶	۱۲۴	۱۹۹	۸۹	۹۵	۱۰۹	۵۶	۰	۴۸۸	۴۸۸	۴۷	۶,۲۹۶	۴,۲۸۳	وسایل حمل و نقل
۱۶	۱۳۸	۱۱۹	۳۵۰	۹	۲	-۱۲	۶۴	۷۳	-۷۷	۳	۱۳	۱۰۰	۶۲	۳۱	هواپیما، فضاپیما و قطعات آنها
۶۱	۳,۴۵۵	۲,۱۴۸	۱۶۸	۶۷	۳۵	۱۰۰	۲	۱	۵۴۳	۱۳۵	۲۱	۵۵	۳,۲۵۱	۲,۱۰۱	محصولات شیمیایی آلی
۴۶	۴,۶۰۳	۲,۱۴۸	۶۱	۱۸۲	۱۱۳	-۳۱	۳۳	۴۸	۱۵۶	۶۴۳	۲۵۱	۳۷	۳,۷۴۵	۲,۷۳۶	پلاستیک و محصولات آن
۸۰	۱,۷۵۷	۹۷۸	۹۱۷	۶۱	۶	۵۰	۳	۳	۳۱	۱۳۹	۱۰۶	۸۰	۱,۵۵۴	۸۶۴	لاستیک و محصولات آن
۱۱۶	۶۴۸	۳۰۰	۲۴	۳۱	۲۵	۲۶۴۰۰	۳۶۵	۱	۷۸	۴۱	۲۳	-۱۶	۲۱۱	۲۵۱	محصولات دارویی

جدول ۶. مقایسه تغییرات واردات روسیه قبل و بعد از جنگ [۱۶]

تغییرات	جمع کل		کشور
	۲۰۲۲	۲۰۲۱	سال
-۴	۱۲۵,۰۴۵	۱۳۰,۶۲۰	کل تجارت
-۹	۲۵,۱۴۸	۲۷,۶۲۲	ماشین‌آلات و تجهیزات
۳	۱۹,۷۰۸	۱۹,۳۲۱	تجهیزات الکترونیکی
-۳۲	۱۲,۵۳۱	۱۸,۵۲۴	وسایل حمل و نقل
-۸۰	۴۸۱	۲,۳۹۳	هواپیما، فضاپیما و قطعات آنها
۳۷	۳,۷۴۹	۲,۷۲۷	محصولات شیمیایی آلی
۸	۶,۱۷۶	۵,۷۲۴	پلاستیک و محصولات آن
-۲	۲,۱۲۵	۲,۱۷۶	لاستیک و محصولات آن
۱۲	۴,۱۲۴	۳,۶۶۷	محصولات دارویی



طبق جدول ۵، مجموعاً حدود ۴۹ درصد از کل واردات روسیه از کشورهای غربی در سال ۲۰۲۲ در مقایسه با سال ۲۰۲۱، کاهش یافته است. بیشترین کاهش در محصولات صنایع هوا فضا، لاستیک، تجهیزات الکترونیکی، ماشین‌آلات و تجهیزات، وسایل حمل‌ونقل و... بوده است، اما ترتیب این کاهش در صادرات کشورهای غربی، کشور به کشور متفاوت ارزیابی می‌شود. اما روسیه درصدد جایگزین کردن کشورهای شرقی برای رفع این اختلال بوده است. از این‌رو صادرات چین، ترکیه، امارات و تا حدودی قزاقستان به روسیه افزایش یافته است. طبق جدول ۵، چین در صنایع هوا فضا، صنعت لاستیک، محصولات شیمیایی و وسایل حمل‌ونقل روسیه نقش مؤثری پیدا کرده است. امارات نیز با افزایش قابل ملاحظه (حدوداً ۷۹ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۱) در صادرات دارو، ماشین‌آلات و تجهیزات مکانیکی و تجهیزات الکترونیکی سعی در استفاده از اختلال به وجود آمده ناشی از جنگ دارد.^۱

همچنین بیشترین تغییر در صادرات ترکیه به روسیه در سال ۲۰۲۲ نسبت به سال ۲۰۲۱، در محصولات شیمیایی، پلاستیک، تجهیزات الکترونیکی، ماشین‌آلات و تجهیزات و دارو بوده است. در واقع، در بخش تجهیزات الکترونیکی و مواد شیمیایی، وابستگی روسیه به چین و ترکیه افزایش یافته است. طبق جداول ۴ و ۵ و ۶، بعد از جنگ نیازمندی روسیه به غرب در صنایع مرتبط با محصولات شیمیایی و پلاستیک توسط ترکیه و چین مرتفع شده است. در این بین کشور دیگری که می‌کوشد تا از تحریم‌های علیه روسیه بهره‌برد، قزاقستان است. حجم صادرات مواد شیمیایی قزاقستان به روسیه افزایش یافته و صادرات ماشین‌آلات و تجهیزات الکترونیکی نیز بیشتر شده است.

اما نکته‌ای که در زمینه مبادلات اقتصادی قزاقستان و روسیه باید افزود، این واقعیت است که ساختار صنعتی و صادراتی قزاقستان و روسیه مشابه‌اند و اقتصاد قزاقستان نیز همانند اقتصاد روسیه تک‌محصولی و متمرکز بر صادرات نفت و دیگر کالاهای اساسی است. به همین دلیل، نمی‌توان انتظار داشت که قزاقستان به یک منبع جایگزین در زمینه صادرات فناوری به روسیه تبدیل شود و احتمالاً روسیه در واردات این دو محصول از قزاقستان برای دور زدن تحریم‌های وضع شده علیه خود استفاده می‌کند. از طرف دیگر در صورت ادامه تنش‌ها و افزایش اختلافات ژئوپلیتیکی، امکان کاهش صادرات از امارات نیز وجود دارد. بنابراین نیاز روسیه به واردات محصولات مربوط به صنایع هوا فضا، وسایل حمل‌ونقل و ماشین‌آلات و تجهیزات مکانیکی جدی خواهد بود.

در حال حاضر کشور روسیه به دلیل تحریم‌ها با تغییرات عدیده‌ای در نقشه تجاری خود مواجه شده است؛ این تغییر در حوزه‌های مختلف خود را نشان داده است. یکی از حوزه‌های جدی در این میان موضوع بازار دارو و تجهیزات پزشکی است. کل واردات این اقلام برای روسیه تقریباً ۹ میلیارد دلار برآورد شده است که تا پیش از این ۵۵ میلیارد دلار از آن، از کشورهای آلمان و بلژیک وارد می‌شد [۶۳]. یعنی در حال حاضر بخش اعظم واردات داروی این کشور از نقاطی است که ایمنی پایینی در زنجیره تأمین دارند. همچنین باتوجه به آمار جدول ۶، روسیه واردات خود را در زمینه دارو از امارات به یکباره افزایش داده است.

از سوی دیگر، وابستگی روسیه به امارات چه در واردات کالاهای صنعتی و چه در تسویه مبادلات با درهم افزایش یافته و امارات به مرکز تسویه تجارت روسیه تبدیل شده است. به صورت مشخص، روسیه پس از جنگ اوکراین وابستگی بالایی به امارات متحده عربی برای تسویه فروش نفت خود پیدا کرد؛ به نحوی که در فروردین ۱۴۰۲ شرکت «روس‌نفت»، بزرگ‌ترین تولیدکننده نفت روسیه و شرکت هندی «ایندین اویل»^۲ توافق کردند، در آخرین معامله برای تحویل نفت روسیه به هند از شاخص قیمت نفت دبی (که بیشتر در آسیا مورد استفاده قرار می‌گیرد)، استفاده کنند [۶۴]؛ همچنین هند نفت روسیه را به درهم خریداری می‌کند. یکی از بانک‌های

۱. باتوجه به نقش امارات به عنوان یکی از مراکز اقدامات پوششی در جهان، به نظر می‌رسد افزایش سهم امارات در صادرات به روسیه ناشی از صادرات کالاهای تولید شده توسط کشورهای غربی به روسیه است که اینک با هزینه‌های بیشتر به دست روسیه می‌رسد.
۲. حدود ۵،۳ میلیارد دلار آن محصولات دارویی و حدود ۵،۵ میلیارد دلار مربوط به تجهیزات پزشکی است.

اصلی که این پرداخت دره‌می را صورت می‌دهد، بانک دولتی استیت بانک هند است [۶۵] و بخشی از فروش نفت روسیه به هند به وسیله روپیه تسویه می‌شود که هزینه‌های زیادی را برای روسیه به جهت تسویه ایجاد می‌کند. چالش اساسی آن است که امارات به مرکز تسویه تجارت میان روسیه و ایران نیز مبدل شود که در صورت عدم اتخاذ تدابیر مناسب موازنه قدرت میان ایران و امارات متحده عربی به هم خواهد خورد و مجموع این اتفاقات امکان بهره‌برداری سیاسی امارات را از این شرایط فراهم خواهد کرد. این مهم را می‌توان در بیانیه مشترک میان روسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس در حمایت روسیه از امارات در موضوع جزایر سه‌گانه نیز مشاهده کرد. از این منظر ایران نیازمند آن است تا با طراحی یک ابتکار هم‌بست در تعامل با روسیه، موازنه منطقه‌ای خود را نیز بازسازی کند. برای طراحی ابتکار مناسب در این پژوهش جهت راهبردی‌تر کردن تجارت (یا به‌طور کلی روابط) ایران با روسیه، از مدل کیفی پستل^۱ استفاده می‌شود.

۴. ظرفیت‌سنجی تعامل راهبردی ایران و روسیه با استفاده از مدل‌های کمی و کیفی

در این گزارش برای ظرفیت‌سنجی تعامل راهبردی ایران و روسیه، از مدل کیفی پستل بهره خواهیم برد. این مدل می‌تواند در جهت تنظیم هرچه بهتر ابتکار اقتصادی ایران- روسیه کمک کننده باشد.

۴-۱. معرفی مدل پستل

تصمیم‌گیری استراتژیک به‌عنوان یکی از فرایندهای کلیدی مدیریت، نیازمند تحلیل جامع عوامل محیطی برای تعیین مسیرهای آینده است. مدل پستل با ارائه چارچوبی جامع شامل شش بُعد اصلی: سیاسی، اقتصادی، اجتماعی - فرهنگی، فناوری، محیطی و حقوقی، ابزاری مؤثر برای بررسی محیط کلان پیرامون یک تصمیم استراتژیک محسوب می‌شود. این مدل با شناسایی فرصت‌ها و تهدیدها، سیاست‌مداران را در اتخاذ تصمیمات آگاهانه و مبتنی بر تحلیل یاری می‌کند. بهره‌گیری از مدل پستل، به‌ویژه در محیط‌های پویا و رقابتی، تصمیم‌گیران را قادر می‌سازد تا با تغییرات محیطی به شکل بهتری تطبیق یابند و برنامه‌ریزی‌های استراتژیک خود را بهینه‌سازی کنند. از این‌رو، در این پژوهش پیش از ارائه هر ابتکاری، ابتدا به معرفی مدل پستل و سپس بررسی روابط ایران و روسیه در بُعد اصلی پرداخته می‌شود.

۴-۱-۱. بررسی ابعاد مدل پستل

- الف) عوامل سیاسی:** شامل مجموعه‌ای از سیاست‌ها و شرایط ژئوپلیتیک است که بر فرصت‌های تجاری تأثیر گذارند.
- ب) عوامل اقتصادی:** شامل شرایط مالی و بازاریابی است که بر قدرت خرید، هزینه‌های عملیاتی و پایداری مالی کنشگران خصوصی و حاکمیتی تأثیر گذارند. این عوامل شامل نرخ رشد اقتصادی، نرخ تورم، نرخ بهره، نوسانات ارز و سایر شاخص‌های اقتصادی است که می‌توانند بر محیط کسب‌وکار و تعامل تجاری تأثیر گذار باشند.
- ج) عوامل اجتماعی - فرهنگی:** عوامل اجتماعی - فرهنگی شامل ارزش‌ها، باورها، سبک زندگی، جمعیت‌شناسی و سایر عوامل اجتماعی است که بر رفتار مصرف‌کنندگان و نیروی کار تأثیر گذارند. این عوامل می‌توانند بر تقاضا برای محصولات و خدمات، ترجیحات مصرف‌کنندگان و همچنین نیروی کار مورد نیاز تأثیر گذار باشند.
- د) عوامل تکنولوژیکی:** عوامل تکنولوژیکی شامل نوآوری‌ها، پیشرفت‌های تکنولوژیکی و تغییرات در فناوری اطلاعات است که بر

1. Pestel Model

محصولات، خدمات و فرایندها تأثیرگذارند. این عوامل می‌توانند فرصت‌های جدیدی را برای رشد و توسعه ایجاد کنند یا تهدیداتی برای آن ایجاد کنند.

ه) عوامل محیطی: شامل مسائل مربوط به محیط زیست، تغییرات آب‌وهوایی و منابع طبیعی است که بر جامعه تأثیرگذارند. این عوامل می‌توانند بر هزینه‌های تولید و زنجیره تأمین تأثیرگذار باشند.

و) عوامل قانونی: شامل قوانین، مقررات و سیاست‌های قانونی است که بر فعالیت‌ها تأثیرگذارند. این عوامل شامل قوانین مربوط به رقابت، مصرف‌کننده، محیط زیست، کار و سایر قوانین مرتبط با کسب‌وکار است [۶۶].

۲-۴. نتایج برآمده از ظرفیت‌سنجی روابط ایران و روسیه با استفاده از مدل پستل

الف) عوامل سیاسی

تحریم‌ها: هر دو کشور با تحریم‌های بین‌المللی روبه‌رو هستند که بر استراتژی‌های تعاملاتی آنها تأثیر می‌گذارد. **اتحادهای ژئوپلیتیکی:** ایران و روسیه منافع ژئوپلیتیکی مشترکی دارند، مانند حفظ قدرت منطقه‌ای در غرب آسیا و آسیای مرکزی که موجب تقویت روابط اقتصادی و سیاسی این دو کشور می‌شود. **همکاری منطقه‌ای:** هر دو کشور عضو دائمی سازمان همکاری شانگهای و گروه بریکس هستند.

ب) عوامل اقتصادی

تجارت انرژی: هر دو کشور تولیدکنندگان عمده نفت و گاز هستند. در حالی که این امر باعث ایجاد رقابت در بازارهای جهانی انرژی می‌شود، اما فرصت‌هایی برای همکاری مانند توسعه زیرساخت‌های انرژی نیز فراهم می‌کند. **تبدیل شدن به اقتصادهای مکمل:** ایران و روسیه امکان بالقوه تبدیل شدن به اقتصادهای مکمل را دارند. وجود زنجیره‌های تولید کالاهای صنعتی در ایران و تولید محصولات کشاورزی در روسیه می‌تواند سنگ بنای اقتصاد مکمل فی‌مابین ایران و روسیه باشند. **مبادله ارز:** تحریم‌های اقتصادی هر دو کشور را به کاوش در سیستم‌های پرداخت جایگزین، مانند استفاده از ارزهای محلی یا ارزهای دیجیتال در تجارت دوجانبه سوق داده است.

حجم تجارت: تجارت در بخش‌هایی مانند کشاورزی (غلات، میوه‌ها و لبنیات) و ماشین‌آلات صنعتی در حال رشد بوده است، اما حجم کل تجارت در مقایسه با پتانسیل فعلی محدود است.

توسعه زیرساخت: سرمایه‌گذاری‌های مشترک در پروژه‌هایی مانند کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب^۱ با هدف بهبود اتصال و کارایی تجاری انجام می‌شود.

تقاضا برای کالا: محصولات کشاورزی روسیه (مانند گندم، گوشت) در ایران تقاضای بالایی دارند، در حالی که تولیدکنندگان کالاهای ایرانی مانند ماشین‌آلات و تجهیزات در حال بازیابی در روسیه هستند.

ج) عوامل اجتماعی - فرهنگی

ادراک و اعتماد: افکار عمومی روسیه در مورد ایران بی‌طرف تا مثبت است که به همکاری کمک می‌کند، اگرچه بی‌اعتمادی تاریخی ناشی از درگیری‌های قبلی در ایران همچنان یک مانع مهم به‌شمار می‌آید.

د) عوامل فناورانه

انتقال فناوری و همکاری‌های صنعتی: روسیه و ایران در زمینه‌هایی مانند لجستیک و تبادلات فناوری می‌توانند همکاری خود را تقویت کنند.

سیستم‌های تجارت دیجیتال: هر دو کشور در حال سرمایه‌گذاری در فناوری بلاک چین و پلتفرم‌های مالی دوجانبه برای تسویه‌های مالی هستند.

ه) عوامل محیطی

تأثیر آب‌وهوا بر کشاورزی: هر دو کشور صادرکنندگان عمده محصولات کشاورزی‌اند و تنوع آب‌وهوا (به‌عنوان مثال، خشک‌سالی در ایران) بر تولید و تجارت تأثیر می‌گذارد.

دریای کاسپین: مرزهای مشترک در امتداد دریای کاسپین فرصت‌هایی را برای تجارت دریایی ایجاد می‌کند، اما توسعه تجارت در این دریا نیازمند همکاری در زمینه مسائل زیست‌محیطی است.

و) عوامل حقوقی

توافق‌نامه‌های گمرکی: توافق‌نامه‌هایی با هدف کاهش تعرفه‌ها و ساده‌سازی رویه‌های گمرکی برای افزایش کارایی تجاری توسط دو کشور امضا شده است؛

تجزیه و تحلیل مدل پستل نشان می‌دهد که:

نقاط قوت: پتانسیل برقراری تجارت کالاهای مکمل (کشاورزی، فناوری)، چالش‌های مشترک دو کشور در زمینه تحریم‌ها^۱ و همسویی ژئوپلیتیکی.

نقاط ضعف: حجم تجارت محدود، عدم تعامل اقتصادی در زمینه‌های متنوع.

فرصت‌ها: پروژه‌های زیرساختی در کریدور شمال - جنوب، افزایش تجارت با ارزهای جایگزین و گسترش همکاری در فناوری و انرژی.

تهدیدها: چالش‌های زیست‌محیطی در دریای کاسپین، اتکای بیش از حد به بخش‌های انرژی و خطرات ژئوپلیتیکی.

۵. فعال‌سازی محورهای احصا شده در راستای استفاده از ظرفیت موافقت‌نامه‌ها

بررسی هم‌زمان محورهای احصا شده در گزارش حاضر (به‌دلیل درهم تنیده کردن زنجیره‌های اقتصادی ایران و روسیه) با اقلام ذکر شده در موافقت‌نامه تجارت آزاد ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا شایلی است که می‌تواند تصویر تولید و تجارت را هم‌زمان ترسیم کند و تصمیم‌سازان و مجریان دولت را جهت حمایت هدفمند، مشخص و زمان‌دار از فعالیت‌هایی که می‌توانند درهم‌تنیدگی مناسب‌تری را با کشورهای عضو اتحادیه را به‌همراه داشته باشد، یاری و کشور را از هرگونه گمراهی و بلاتکلیفی در تولید و تجارت خارج کند. بنابراین تطابق محصولاتی که تعرفه تجاری‌شان ذیل موافقت‌نامه ایران و اوراسیا حذف شده، با فعالیت‌هایی که در این گزارش احصا شده است، می‌تواند در جهت‌گیری ذهنی سیاستگذاران برای برنامه‌ریزی‌های آتی مؤثر باشد.

براساس گزارش‌های سازمان توسعه تجارت ایران، در موافقت‌نامه ترجیحی منعقد شده در سال ۲۰۱۸، ۸۶۳ قلم کالا تحت تعرفه صفر قرار گرفته‌اند که ۵۰۳ قلم سهم صادرات ایران با تعرفه صفر و ۳۶۳ قلم سهم صادرات اتحادیه اوراسیا به ایران بود؛ این درحالی است که در موافقت‌نامه تجارت آزاد ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا از مجموع پنج هزار و ۳۸۷ قلم کالای تجاری میان ایران و کشورهای عضو اتحادیه اوراسیا، چهار هزار و ۶۸۸ قلم مشمول تعرفه صفر هستند. برخی کالاها نیز سهمیه تعرفه‌ای دارند؛ یعنی تا سقف معینی با تعرفه صفر وارد می‌شوند و مازاد آن مشمول تعرفه خواهد شد.

۱. روسیه و ایران بنابر دلایل متعدد، پیش از تحریم‌های خود، به‌سمت تعمیق تجارت دوجانبه حرکت نکردند، اما بعد از تحریم‌ها خصوصاً آغاز تحریم‌های روسیه، اهمیت این دو کشور برای هم پررنگ‌تر شده است. از این منظر، تحریم‌ها برای تعمیق روابط تجاری ایران و روسیه نقطه قوت در نظر گرفته شده است.



به‌عنوان مثال، واردات گندم دامی و معمولی با کد ۱۰۰۱۹۹ تا سقف ۳ میلیون تن مشمول تعرفه صفر و بیش از آن با تعرفه ترجیحی ۱۰ درصد است. باتوجه‌به اینکه میزان واردات گندم در ایران ۱۴۰۳، ۸۷۸ هزار تن بوده است و بیشترین میزان واردات گندم در ایران از طرف گمرک حدوداً ۵ میلیون تن اعلام شده که کمتر از ۲ میلیون تن آن از کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا بوده است؛ لذا می‌توان جهت تحقق هاب غله شدن ایران از این موافقت‌نامه بهره برد؛ همچنین در مقابل تعرفه کالاهای صنعتی اعم از دارو و ماشین‌آلات و تجهیزات (عمدتاً توربین‌های گازی) که مد نظر گزارش حاضر است نیز برای صادرات به کشورهای اوراسیا (خصوصاً روسیه) صفر شده یا کاهش یافته است که از این منظر نیز جذاب است.

۶. ابعاد و مختصات ظرفیت‌های ابتکار اقتصادی ایران و روسیه

موفقیت یک ابتکار به هم‌پوشانی منافع و حل مسائل کشورهای مورد بررسی (در این ابتکار، ایران و روسیه) بستگی دارد که این مسائل طیفی از مشکلات مشترک اعم از مسائل ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی را شامل می‌شود. همان‌طور که بیان شد، تغییرات ژئوپلیتیکی اخیر که به تقویت گفتمان منطقه‌گرایی منجر شده است، می‌تواند برای ایران و روسیه در کاهش و خنثی‌سازی آثار تحریم‌های اقتصادی مؤثر باشد.

همچنین از آنجایی که اقتصاد روسیه در تجارت خارجی در صادرات کالاهای اساسی (خصوصاً در حوزه انرژی و محصولات کشاورزی) و واردات کالاهای صنعتی خلاصه می‌شود و در شرایط فعلی روسیه و ایران هر دو تحت تحریم آمریکا قرار دارند و به‌لحاظ جغرافیایی نیز به هم نزدیک‌اند، می‌توانند بیش‌ازپیش برای طراحی ابتکارهای تجارت راهبردی دوجانبه پیش‌قدم باشند. ایران و روسیه تاکنون ارتباط راهبردی چندانی نداشته‌اند؛ اما اکنون می‌توانند با طراحی یک ابتکار چندبُعدی در راستای پاسخ به نیازهای متقابل و هم‌پوشانی منابع به تعمیق روابط راهبردی اقدام کنند. با عنایت به نتایج مستخرج از مدل پستل، ابتکار ایران و روسیه در دو زمینه قابل طراحی است:

۱. همکاری در زمینه انرژی؛

۲. در زمینه واردات کالاهای اساسی بخش کشاورزی (غلات، کود و چوب) و صادرات کالاهای صنعتی و خدمات فنی - مهندسی. در بُعد اول همکاری ایران و روسیه در زمینه انرژی می‌تواند به مدیریت هرچه بهتر بازار انرژی بین این دو دارنده بزرگ انرژی به‌ویژه در زمینه گاز بینجامد و نیز دسترسی به بازارهای جایگزین اروپا را برای روسیه از طریق ایران تسهیل کند. این ارتباط همچنین می‌تواند اهداف تجارت انرژی ایران در منطقه با محوریت تجارت گاز را، که در برنامه هفتم پیشرفت نیز بدان اشاره شده است، برآورده سازد. در بُعد دوم تمایل ایران به متنوع‌سازی مبادی وارداتی محصولات اساسی کشاورزی و افزایش امنیت غذایی در مقابل نیاز روسیه به واردات کالاهای صنعتی^۱ و نیاز به متنوع‌سازی مبادی صادرات در زمینه محصولات کشاورزی پایه و کاهش ریسک تنگه بسفر، پاسخ داده می‌شود. همچنین در بُعد دوم صادرات محصولات فراوری شده غلات به سایر کشورها نیز مورد توجه قرار دارد. محصولات فراوری شده غلات، از آنجایی که جزء محصولات صنعتی‌اند، در این بخش جای دارند.

در راستای رفع چالش‌های ژئواکونومیکی و عمق دادن به روابط تجاری ایران و روسیه، این ابتکار می‌تواند در **خصوص کاهش نیاز دسترسی به ارزش‌های جهان‌روا (بعد از تحریم‌ها) به‌منظور تبدیل ایران به هاب غلات، و واردات کالاهای صنعتی برای روسیه و**

۱. در این بخش منظور از کالاهای صنعتی، تمام کالاهای پردازش شده به‌معنای بسیط آن است. اما طبق تغییر نقشه واردات و نیازهای اولویت‌دار روسیه بعد از جنگ اوکراین، در خصوص صادرات کالاهای صنعتی به این کشور، بر محصولات دارویی، تجهیزات پزشکی و ماشین‌آلات و تجهیزات تأکید ویژه‌تری خواهیم کرد.

مشارکت در زنجیره‌های کالاهای صنعتی برای هر دو کشور، کارساز باشد. همچنین ایران و روسیه می‌توانند در زمینه انرژی، فناوری و حتی مسائل ژئوپلیتیکی به خلق ابتکاراتی اقدام کنند. لیکن این موضوع، شرط لازم است و کافی نیست. شرط کافی کنش فعالانه این دو کشور خصوصاً ایران، بر مدار کریدورهاست. باتوجه به اینکه افول جهانی‌سازی و افزایش منطقه‌گرایی تا سال‌های آینده ادامه خواهد داشت، هر دو کشور می‌توانند با برنامه‌ریزی مناسب از این فرصت بهره ببرند. فلذا پاسخ دقیق به تحولات اخیر (اعم از تحریم ایران و تحولات ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک جهانی)، **جانمایی جدید ایران در عرصه بین‌المللی** است و تحولات اخیر می‌تواند به‌عنوان **پنجره فرصتی** برای ایران قلمداد شود که بعد از این اختصاراً به آن **ابتکار** گفته خواهد شد.

۶-۱. تبیین کلان معامله پیشنهادی ایران-روسیه در حوزه انرژی

موقعیت جغرافیایی ایران و قرارگیری بین کشورهای دارنده ذخایر بزرگ نفت و گاز از یک طرف و بازارهای بزرگ انرژی در شرق و غرب ایران از طرف دیگر، امتیاز ویژه‌ای برای کشور محسوب می‌شود. این موضوع فرصتی را ایجاد کرده است تا ایران با خریدوفروش انرژی، به‌ویژه گاز، سهم خود را از تجارت انرژی در منطقه افزایش دهد. تجارت انرژی و مخصوصاً گاز در منطقه، درهم‌تنیدگی اقتصادی ایران با کشورهای اطراف را، به‌نحوی که ایران دست برتر داشته باشد، افزایش داد و از این طریق راهبردهای سیاست خارجی کشور را با استفاده از ابزار انرژی می‌توان بهتر پیگیری کرد. از طرفی بعد از شروع بحران اوکراین، روسیه در صادرات انرژی و به‌ویژه گاز با محدودیت جدی مواجه شده است و به دنبال خریداران جدید است؛ لذا باتوجه به شرایط ایران و روسیه، در حوزه انرژی اولویت‌های همکاری به این ترتیب است:

۱ به‌علت محدودیت‌های ایجاد شده در صادرات گاز روسیه به اتحادیه اروپا، احتمال بالای ادامه‌دار بودن این وضعیت و برنامه‌ریزی اروپا برای حذف گاز روسیه از سبد واردات خود تا پنج سال آینده، روسیه در حال حاضر حدود ۱۰۰ میلیارد متر مکعب در سال ظرفیت مازاد برای صادرات دارد که در سال‌های آتی احتمالاً افزایش نیز خواهد یافت. حتی در صورت استفاده حداکثری از ظرفیت خالی زیرساخت‌های خط لوله و آل‌ان‌جی موجود و در حال اتمام به‌منظور صادرات به چین، ترکیه و مقاصد خرد، نزدیک به نیمی از این گاز مازاد در کوتاه‌مدت امکان صادرات نخواهد داشت که باتوجه به ظرفیت ژئوپلیتیکی ایران برای خرید این گاز، باید این امر در دستور کار کشور قرار گیرد. از طریق زیرساخت موجود خطوط لوله از روسیه به ایران، امکان واردات حدود ۲۰ میلیارد متر مکعب گاز در سال وجود دارد که می‌توان با توسعه خطوط لوله، این ظرفیت را در آینده نزدیک به دوبرابر نیز افزایش داد.

۲ دو کشور باید به مدیریت بازار گاز به‌ویژه با استفاده از ظرفیت مجمع کشورهای صادرکننده گاز^۱ اقدام و ماهیت منطقه‌ای بازار گاز را، به‌منظور حفظ موقعیت برتر صادرکنندگان، تقویت کنند. همچنین، خرید مازاد گاز کشورهای منطقه (به‌ویژه ترکمنستان، ازبکستان و قزاقستان) از طریق خط لوله به‌منظور جلوگیری از تکمیل یا توسعه طرح‌های جایگزین خط لوله مورد حمایت آمریکا (مانند خطوط لوله تاپی و ترانس‌کاسپین) باید در دستور کار ایران و روسیه قرار گیرد. در این راستا ایران می‌تواند گاز کشورهای آسیای میانه را هم به همراه بخشی از گاز روسیه، از مسیر ترکمنستان و جمهوری آذربایجان خریداری و صادر کند.

۳ ایران باید با استفاده از ظرفیت روسیه برای تسهیل فنی و سیاسی پروژه‌های آتی صادرات گاز ایران، از جمله صادرات به پاکستان، عمان و حتی هند، از این موضوع برای توسعه بازار گاز خود در منطقه بهره‌برداری کند.

۴ باتوجه به تحریم نفت روسیه و افزایش صادرات نفت این کشور به هند، ایران می‌تواند با عقد قرارداد سواپ به انتقال نفت روسیه

1. Gas Exporting Countries Forum (GECF)



به کشورهای مقصد مانند هند بپردازد که به لحاظ اقتصادی نیز برای روسیه به صرفه‌تر خواهد بود. سوآپ نفت کشورهای آسیای مرکزی نیز می‌تواند به همین شکل صورت پذیرد.

۵ باتوجه به کاهش صادرات برق روسیه بعد از بحران اوکراین و تفاوت ماه‌های اوج تقاضا با منطقه غرب آسیا، اتصال شبکه برق دو کشور و خرید و فروش برق روسیه در منطقه توسط ایران یکی دیگر از گزینه‌های همکاری دو کشور می‌تواند باشد.

ملاحظات کلان معامله پیشنهادی ایران - روسیه در حوزه انرژی: در خصوص طرح واردات گاز از روسیه، علی‌رغم اینکه واردات گاز از روسیه و صادرات معادل آن به کشورهای منطقه، اولاً موجب تقویت و تثبیت قدرت ایران در منطقه می‌شود؛ ثانیاً ایران را به یک بازیگر مهم در بازار گاز جهان تبدیل می‌کند و ثالثاً کشور را در مقابل تحریم حوزه انرژی، مصون می‌کند و در واقع نقش و جانمایی جدیدی برای ایران در عرصه منطقه و بین‌الملل ایجاد خواهد کرد، باوجود این، نکاتی وجود دارد که توجه به آنها جهت بهره‌مندی حداکثری از این فرصت و پیشگیری از آسیب‌های بالقوه آن ضروری است. لذا توجه به ملاحظات ذیل درباره این طرح، حائز اهمیت است:

۱ روسیه گزینه جدی برای صادرات تمام گاز مازاد خود ندارد. روسیه بعد از جنگ اوکراین و در سال ۲۰۲۳ نسبت به سال ۲۰۲۱ حدود ۱۱۰ میلیارد متر مکعب (معادل ۴۵ درصد) از صادرات گاز خود را از دست داده با عدم‌النفع سالیانه حدود ۲۰ میلیارد دلاری از این ناحیه مواجه شده است. بازارهای جایگزینی که روسیه در مدت بعد از جنگ اوکراین، برای دستیابی به آنها تلاش کرده است، از جمله بازار چین (به دلیل امنیت انرژی خود و عدم وابستگی بیش از حد به روسیه)، بازار ترکیه (به علت عدم اطمینان از تقاضای گاز اروپا در دهه‌های آینده) و بازار آل.ان.جی (به علت محدودیت‌های فنی برای احداث واحدهای بزرگ مقیاس) نیز نمی‌توانند کل حجم گاز مازاد روسیه را خریداری کنند. لذا توجه به این نکته ضروری است که انتخاب ایران توسط روسیه برای صادرات گاز به عنوان یک فرصت برای توافقی برد-برد و برابر درک شود و نه امتیاز اعطایی روسیه به ایران. از طرف دیگر نیز نباید روسیه کاملاً ناچار به فروش گاز خود به ایران پنداشته شود و با پیشنهاد قیمت‌های بسیار پایین از سوی ایران، طرف روس به توسعه مسیرهای دیگر صادرات گاز ترغیب شود.

۲ معادل کل گاز وارداتی از روسیه باید صرف صادرات شود. باتوجه به وجود ناترازی انرژی در کشور، بیم آن می‌رود که واردات گاز از روسیه به عنوان درمانی سطحی برای رفع این ناترازی استفاده و با ادامه افزایش بی‌رویه مصرف انرژی، بعد از چند سال کشور با وضعیت ناترازی عمیق‌تر انرژی روبه‌رو شود که البته این بار با وابستگی به واردات گاز و مسائل اقتصادی و امنیتی ناشی از آن همراه خواهد بود. متأسفانه برنامه‌ریزی‌های اولیه، حاکی از آن است که وزارت نفت در نظر دارد نیمی از گاز وارداتی را به مصرف داخلی برساند. همچنین اقتصاد سیاسی داخلی کشور نیز احتمالاً در همین راستا بر دولت فشار وارد خواهد کرد که گاز وارداتی را به مصرف داخلی برساند. لذا اتخاذ تدابیری قانونی برای جلوگیری از این موضوع ضروری است.

۳ مقاصد صادراتی گاز باید به نحوی تعیین شوند که در راستای رویکردهای سیاست خارجی کشور (منطقه‌گرایی و شرق‌گرایی) و در تقابل با طراحی آمریکا برای بازار گاز جهان باشد. همان‌طور که گفته شد نگاه کشور به گاز وارداتی روسیه بایستی یک نگاه فرصت محور اولاً برای توسعه و تثبیت حضور ایران در منطقه و در وهله بعد توسعه روابط با شرق (به‌طور خاص چین) باشد. گفتنی است طراحی آمریکا برای بازار گاز که در اسناد مختلف به آن اشاره شده است، اولاً تبدیل بازار گاز از بازار منطقه‌ای به بازار جهانی (شبیه بازار نفت) از طریق توسعه تجارت گاز به روش آل.ان.جی و در قالب قراردادهای کوتاه‌مدت^۱ و ثانیاً حذف و کاهش وابستگی کشورهای متحد خود به گاز کشورهای غیرهمسو از جمله روسیه و ایران است.^۲ بر این مبنا، مقاصد صادراتی کشور که باید در طول مدت انعقاد

۱. از منظر آمریکا، شبیه شدن بازار گاز به بازار نفت، امکان کنترل این کشور بر تأمین امنیت انرژی متحدان خود و همچنین تسلط بر مسیرهای تأمین انرژی را فراهم می‌کند، امری که در حالت فعلی بازار (بازار منطقه‌ای) برای آمریکا ممکن نیست.

۲. خارج کردن هند از طرح خط لوله صلح، کارشکنی در اجرای قرارداد صادرات گاز به پاکستان و فشار به عراق برای عدم واردات گاز از ایران و از طرف دیگر پیگیری اجرایی سازی خطوط لوله رقیب از جمله خط لوله قفقاز جنوبی (صادرات گاز جمهوری آذربایجان به اروپا) و تاپی (صادرات گاز ترکمنستان به هند و پاکستان) نمونه‌هایی از این رویکرد هستند.

قرارداد و احداث خط لوله وارداتی روسیه، قرارداد صادرات با آنها منعقد شود، شامل کشورهای عراق (۲۰ میلیارد متر مکعب)، افزایش صادرات به ترکیه (۴۰ میلیارد متر مکعب)، پاکستان (۲۰ میلیارد متر مکعب)، عمان (۱۰ میلیارد متر مکعب) و در وهله بعد بازار هند و بازار کشورهای حاشیه خلیج فارس هستند. همچنین صادرات گاز به روس‌ال.ان.جی نیز صرفاً در قالب قرارداد بلندمدت به چین توصیه می‌شود.

۴ رویکرد کلی به قیمت، حجم و مدت قرارداد باید یک قرارداد بلندمدت با حجم بالا و با اولویت منافع سیاسی بر اقتصادی باشد. برای کشورهایی که نگاه فعال به عرصه نظم بین‌الملل دارند، اساساً قراردادهای تجارت گاز بزرگ بین دو کشور، اولاً امری سیاسی، امنیتی و راهبردی و ثانیاً مقوله اقتصادی است. به عنوان مثال، قرارداد صادرات گاز روسیه به چین (خط لوله پاورسیبری ۱) که به مدت ۳۰ سال و با حجم ۳۸ میلیارد متر مکعب سالیانه منعقد شده است، کاملاً این موضوع را نشان می‌دهد. توضیح آنکه روسیه که به مدت ۱۰ سال (از ۲۰۰۴ تا ۲۰۱۴) در حال مذاکره با چین برای انعقاد این قرارداد بود و به لحاظ قیمتی به توافق نرسیده بودند، بعد از جدایی کریمه در سال ۲۰۱۴ به منظور ایجاد توازن سیاسی با اروپا، به فاصله دو ماه و با مداخله مستقیم پوتین این قرارداد را منعقد کرد. لذا در قرارداد حاضر نیز نگاه جمهوری اسلامی باید اولاً به دست آوردن منافع سیاسی - امنیتی از این قرارداد و ثانیاً کسب منافع اقتصادی باشد. از طرف دیگر به دلیل اینکه برای روسیه همواره بازار اروپا دارای اولویت سیاسی بالاتر است، قرارداد با ایران باید در حجم بزرگ و به صورت بلندمدت و با قید حداقل میزان تحویل بالا منعقد شود تا روسیه در صورت بهبود روابط با اروپا و تمایل به اختصاص حجم صادراتی به ایران به مقصد اروپا، نتواند در دوران اجرای قرارداد میزان فروش خود را دچار تغییر کند.

۵ روش مبادله گاز ایران با روسیه باید ترکیبی از مدل خرید - فروش و سوپ با سهم بیشتر خرید - فروش باشد. گاز در سه مدل امکان مبادله دارد: خرید - فروش، سوپ و ترانزیت. مدل ترانزیت تقریباً فاقد آورده سیاسی برای کشور است و لذا به هیچ وجه نباید جزو گزینه‌های مورد مذاکره باشد. در روش سوپ گاز نیز به دلیل اینکه قرارداد بین دو کشور مبدأ و مقصد منعقد می‌شود، آورده سیاسی کمی برای کشور به دنبال دارد و نباید در اولویت اول مذاکراتی قرار گیرد. لذا اولویت اول کشور در مذاکرات باید خرید گاز از روسیه باشد که به لحاظ سیاسی، امنیتی و اقتصادی آورده بسیار بیشتری به دنبال دارد. البته این کار در کنار منافع بیشتر، ریسک بیشتری نسبت به حالت سوپ دارد که در آن روسیه خود برای گاز سوپ شده از مسیر ایران بازاریابی خواهد کرد. اما این ریسک با توجه به تقاضای گاز کشورهای اطراف ایران معقول به نظر می‌رسد. در نهایت اجازه سوپ به روسیه باید صرفاً در قبال کمک روسیه در بازاریابی گاز ایران، به ویژه در بازار پاکستان، عمان و هند داده شود.

۶ سه مسیر کلی برای انتقال گاز روسیه به کشور وجود دارد: ۱. مسیر ترکمنستان، ۲. مسیر جمهوری آذربایجان، و ۳. مسیر دریای کاسپین. در مورد مسیر دریای کاسپین وزارت خارجه این ملاحظه را دارد که تاکنون به دلیل نهای نشدن رژیم حقوقی کاسپین، ایران با احداث خط لوله در دریا (به صورت خاص خط لوله ترانس کاسپین که گاز ترکمنستان را به جمهوری آذربایجان منتقل می‌کند) مخالفت کرده است. احداث خط لوله روسیه به ایران، این موضوع را برای دیگر کشورها نیز فراهم می‌کند. مسیر ترکمنستان به لحاظ اقتصادی مسیر معقول‌تری است؛ چراکه خط لوله با حجم بالا (۹۰ میلیارد متر مکعب سالیانه) بین روسیه و ترکمنستان از زمان شوروی وجود دارد که با انجام تعمیراتی می‌تواند وارد مدار شود و قاعدتاً سرعت اجرای قرارداد بالاتر و حجم سرمایه‌گذاری کمتری دارد. با عنایت به این ملاحظات و با تأکید مجدد بر این نکته که احداث چنین خط لوله اساساً یک مقوله سیاسی - امنیتی و ثانیاً اقتصادی است، تصمیم‌گیری در مورد مسیر خط لوله باید براساس نحوه مناسبات سیاسی ایران با جمهوری آذربایجان، ترکمنستان و روسیه تعیین شود و هر سه گزینه مسیر می‌توانند گزینه‌های موجهی باشند. در ضمن با توجه به حجم واردات که حداقل نیاز به دو خط لوله دارد، می‌توان در مورد مسیر هر کدام از خطوط لوله مجزا تصمیم‌گیری کرد.



۲-۶. تبیین کلان‌معامله پیشنهادی ایران - روسیه در حوزه کالاهای اساسی - محصولات صنعتی

همان‌طور که پیش‌تر نیز بیان شد، امکان تبیین کلان‌معامله مؤثر و پایدار در راستای پاسخ به نیاز متقابل و خلق اکمال تجاری^۱ در زمینه‌های مختلف، خصوصاً در زمینه کالاهای اساسی (با تأکید بر غلات) - محصولات صنعتی وجود دارد. در این بُعد از ابتکار، ایران می‌تواند با استفاده از پنجره فرصت ایجاد شده، به هاب غلات^۲ تبدیل شود و سایر محصولات اساسی کشاورزی (دانه‌های روغنی، غذای دام و طیور، پنبه و چوب) را نیز در مقیاس بالایی وارد کند؛ به این صورت که غلات و سایر کالاهای اساسی کشاورزی از روسیه (از شاخه میانی و شرقی کاسپین) وارد ایران می‌شود و سپس یا به‌صورت محصولات فراوری شده (محصولات صنعتی در حوزه مختلف)، یا سوپ و یا ترانزیت صادر شوند. از سوی دیگر، باتوجه به ظرفیت مازاد کشور در تولید کالاهای صنعتی (خصوصاً ماشین‌آلات و تجهیزات) و خدمات فنی - مهندسی، ایران می‌تواند در صادرات این کالاها به روسیه جایگاه ویژه‌ای در بین شرکای تجاری روسیه به دست آورد، روابط عمیق و پایدار ایجاد کند و در نهایت ایران در این بُعد از ابتکار می‌تواند هرچه بیشتر به‌سمت صنعتی شدن حرکت کند.

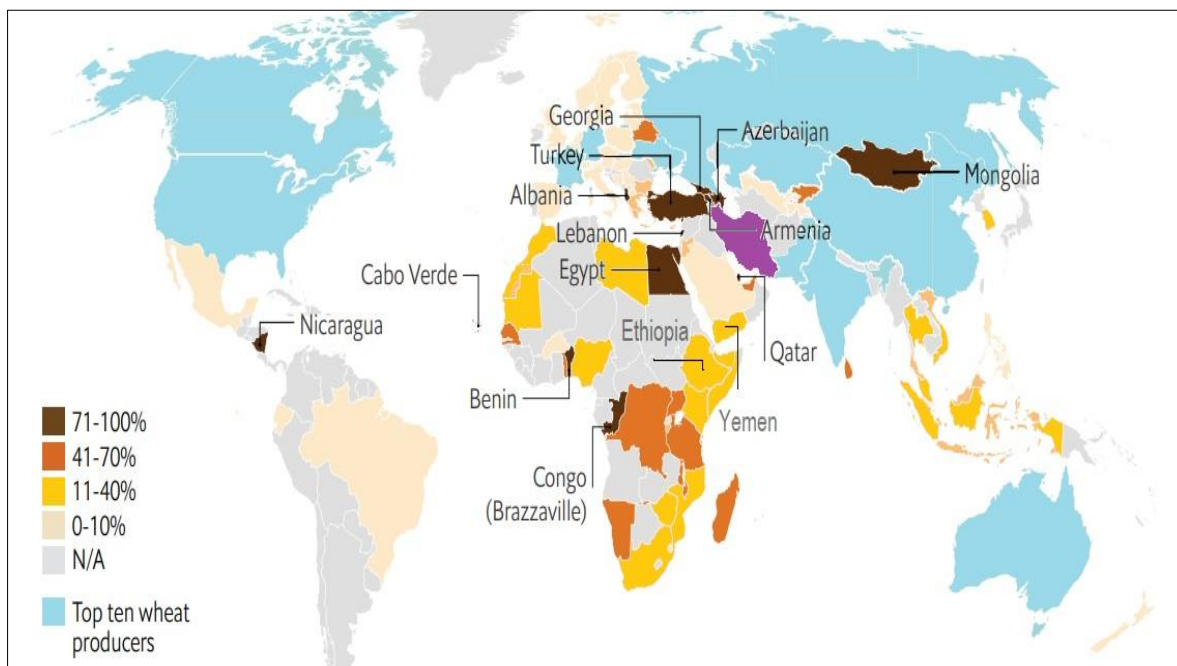
البته گفتنی است که این بُعد از ابتکار به‌هیچ‌وجه نافی تولید داخل و یا عدم سرمایه‌گذاری در ارتقای بهره‌وری تولید غلات (خصوصاً گندم) در کشور نیست، بلکه اتفاقاً افزایش تولید داخل از منظر کمی و ارتقای کیفی آن ضامن موفقیت بیشتر و استمرار ابتکار حاضر است، در بخش ۹ چارچوبی ارائه شده است که تضمین شود برنامه تبیین شده آسیبی به تولید داخل نزند. از طرف دیگر چون صادرات محصولات فراوری شده غلات به سایر کشورها نیز زمینه‌ساز خلق اکمال تجاری با دیگر کشورهاست، لذا بخش کشاورزی می‌تواند نقش مهمی در جهت صنعتی شدن ایران و بهبود روابط تجاری با کشورهای واردکننده محصولات غذایی ایفا کند.

در شکل ۱۸ موقعیت جغرافیایی ایران در مقابل بزرگ‌ترین صادرکنندگان غلات و بزرگ‌ترین واردکنندگان غلات روسیه برجسته شده است. نزدیکی ایران به این دو گروه از کشورها، مزیت ایران به‌لحاظ جغرافیایی را برای هاب غله شدن نشان می‌دهد. در جدول ۷ نیز نقاط قوت و ضعف فعالیت‌های اقتصادی (صنایع) مورد نظر در ابتکار ازجمله فعالیت تولید مواد غذایی و آشامیدنی و دارو، فعالیت تولید ماشین‌آلات و تجهیزات بررسی شده است. باتوجه به این جدول مهم‌ترین مشکل فعالیت تولید مواد غذایی و دارو در تأمین مستمر نهاده‌های اولیه و فعالیت ماشین‌آلات و تجهیزات در مقیاس پایین تولید است که در صورت اتخاذ نگاه برون‌گرا، پتانسیل به انجام رسیدن این بُعد از ابتکار نیز وجود دارد. ضمناً برای برطرف کردن سایر مشکلات در میان‌مدت و بلندمدت باید طرح‌هایی برای ارتقای درونی فعالیت‌ها برنامه‌ریزی شود که در برنامه اجرایی (در بخش‌های بعد) بیان خواهد شد.

۱. اکمال تجاری به معنای تکمیل‌کنندگی کشورها در زمینه تجارت است. به عبارت بهتر، هرچه ترکیب کالاهای صادراتی یک کشور با ترکیب کالاهای وارداتی شریک تجاری اش (و برعکس) مطابقت داشته باشد، این دو کشور به‌لحاظ تجارت مکمل هم خواهند بود. بالا بودن اکمال تجاری بین دو کشور نشانگر ظرفیت بالای همکاری تجاری میان این دو کشور است. باتوجه به آمار و ارقامی که ذکر شد، به دلیل شباهت زیاد در کالاهای تولید شده و مبادله شده در ایران و روسیه، این اکمال در حال حاضر چندان پررنگ نیست. بنابراین نیاز به خلق آن احساس می‌شود. از این رو یکی از زمینه‌های چشمگیر برای ایجاد این اکمال غلات در برابر کالاهای صنعتی است.

۲. علی‌رغم وجود تعرفه‌های بالاتر بر روی گندم و دانه‌های روغنی نسبت به آرد و روغن خام، همچنان امکان هاب غله شدن برای کشور ایران از طریق رایزنی و برقراری تعرفه‌های ترجیحی باتوجه به وقایع اخیر، وجود دارد.

شکل ۱۸. موقعیت جغرافیایی ایران در نسبت با واردکنندگان غلات از روسیه [۶۷]



در این بُعد با ملاحظه مزیت جغرافیایی ایران در صادرات یا سوپ غلات یا صادرات مواد فراوری شده از ایران می‌توان در سه محور از این مزیت استفاده کرد:

- اتصال دریای کاسپین به دریای مدیترانه؛
- اتصال دریای کاسپین به جزیره العرب و شبه‌جزیره عربستان و خلیج عدن (کشورهای آفریقایی)؛
- اتصال دریای کاسپین به پاکستان و هند.

گفتنی است که در ایجاد این اتصالات با استفاده از مزیت جغرافیایی ایران، زمینه مدنظر در ابتکار، صرفاً ترانزیت و حتی لجستیک نیست و به این اتصالات باید به دید کریدوری (خلق زنجیره ارزش افزوده در بلندمدت) نگریسته شود؛ فقط در این صورت است که هم اشتغال افزایش می‌یابد و هم توان بهره‌مندی از فرصت‌های مکمل فراهم می‌شود.

جدول ۷. بررسی نقاط قوت و ضعف فعالیت‌های صنعتی مورد نظر در ابتکار [۶۸]

فعالیت	نقاط قوت	نقاط ضعف
فعالیت مواد غذایی و آشامیدنی	مولد ارزش افزوده	آب‌بری بالا
	اشتغال‌زا و امکان بهره‌مندی از مشارکت مردمی	پایین بودن کیفیت بسته‌بندی در کشور
	توان عملگری در مقیاس کوچک	کمبود و عدم ثبات در زیرساخت‌های حمل‌ونقلی
	ارزبری پایین و توان بالقوه صادراتی	وجود ظرفیت خالی حدوداً ۵۰ درصدی
	سرمایه‌بری به نسبت پایین‌تر	کمبود نهاده‌های اولیه تولیدی به دلیل خشک‌سالی
	وجود خوشه‌های صنعتی شکل‌یافته در کشور	استهلاک ماشین‌آلات و تجهیزات
	تنوع بالای محصولات زیرگروه	ضعف موجود در لجستیک محصولات فسادپذیر
ماشین‌آلات و تجهیزات	آب‌بری و انرژی‌بری پایین	مقیاس تولید پایین
	توان خلق ارزش افزوده بالا	ظرفیت صادراتی پایین
	وفور نهاده‌های اولیه مورد نیاز	ضعف در طراحی و ارگونومی
	تنوع بالای کالاهای تولیدی	وابستگی وارداتی در حلقه‌های کلیدی
دارو و تجهیزات پزشکی	حاشیه سود نسبتاً مناسب	وابستگی بالا به نهاده‌های وارداتی
	کم بودن ریسک سودآوری	بهره‌وری پایین در بخش نهاده‌ها
	وجود هلدینگ‌های بزرگ دارویی در کشور	ضعف تکنولوژیکی
	توان تولید در مقیاس بالا	کمبود ارز برای واردات نهاده مورد نیاز

همچنین باتوجه‌به اینکه ایران توان دانشی و تولیدی خوب و قابل توسعه‌ای در زمینه کالاهای صنعتی و خدمات فنی - مهندسی دارد و مهم‌ترین مسئله در صنایع مربوطه، پایین بودن مقیاس تولیدشان با عملکرد جزیره‌ای شرکت‌ها در خصوص بخش‌های مختلف زنجیره ارزش از قبیل لجستیک، تأمین مالی، برندینگ و... است که به گران‌تر و بالاتر بودن قیمت تمام شده محصولات ایرانی و غیرقابلی شدن آنها منجر شده است، می‌توان به موفقیت این بخش از ابتکار امیدوار بود. اختصاصی‌سازی زنجیره ارزش با افزایش بازده ناشی از مقیاس، هر فعالیت (از قبیل لجستیک، تأمین، تولید، انبارداری، برندینگ، خدمات پس از فروش و...) را می‌تواند رقابت‌پذیرتر کند. شایان توجه است که با بررسی آماری در سال ۱۴۰۲ مبنی بر افزایش ۲۴ درصدی در واردات غلات ایران از روسیه و افزایش چشمگیر صادرات ماشین‌آلات و تجهیزات (توربین‌های گازی و...) در سال ۱۴۰۱ و در سال ۱۴۰۲ (حدود ۲۸ میلیون دلار) می‌توان بیان کرد که این بُعد از ابتکار، با احتمال بالایی توان عملیاتی شدن را دارد.

۳-۶. بسترهای همکاری در حوزه زیرساخت‌های حمل‌ونقل

یکی از حوزه‌های پررنگ و برجسته شده در همکاری‌های دوجانبه ایران و روسیه در سال‌های اخیر، همکاری در ساخت و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل بوده است؛ به‌طوری‌که این محور در مذاکرات سران و دیدارهای مقامات عالی دو کشور مورد توجه جدی

۱. صادرات گروه کالایی ماشین‌آلات و تجهیزات از حدود ۴ میلیون دلار در سال ۱۴۰۰ به ۷۹ میلیون دلار در سال ۱۴۰۱ افزایش یافت.

قرار گرفته و به‌نوعی حتی تبدیل به یکی از نمادهای همکاری ایران و روسیه شده است. با این حال، پیشرفت پروژه‌های مختلف حمل‌ونقلی به دلایل مختلف از جمله نبود نگاه جامع و ابتکار کلان ایران و روسیه و در نگاهی جامع‌تر، عدم تعریف جایگاه مشخص و دقیق در فعال‌سازی کریدور شمال- جنوب، هر از چندگاهی با تغییر مدیران و دولت‌ها، دچار افت‌وخیزهایی در اجرا می‌شوند. باید در نظر داشت که تصمیمات در زمینه این طرح‌ها دارای ابعاد بین‌المللی بوده و تغییر برنامه اجرای طرح‌ها بر اثر تغییر مدیران اجرایی، نه فقط از بُعد اقتصادی و تجاری، بلکه از جنبه روابط راهبردی دو کشور نیز می‌تواند آثاری بسیار سوئی در پی داشته باشد. بنابراین لازم است تصمیماتی که در خصوص چنین طرح‌هایی گرفته می‌شود، مبتنی بر شناخت صحیح و کامل از وضعیت مسیرهای تجاری دو کشور باشد. در ادامه توضیحات مختصری در خصوص وضعیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل در مسیرهای تجاری ایران و روسیه ارائه می‌شود.

کشور روسیه در پی تحولات بین‌المللی ناشی از جنگ اوکراین و افزایش روزافزون مواجهه با قدرت‌های غربی، برنامه جامع اقتصادی تجاری و ترابری کشور خود را طراحی و ارائه کرده است (ابتکار باد جنوبی). این برنامه میزان محمولات به مناطق مختلف و به تفکیک انواع بار و مسیرهای محتمل را ارائه کرده است و برای ترابری به کشورهای جنوب (هند-حوزه خلیج فارس و...) نیاز به دسترسی مناسب به آب‌های آزاد دارد. طرف روسیه مطابق گزارش ارسالی غیررسمی خود که به تأیید ارکان دولتی روسیه رسیده است، مقدار تقاضای ترانزیتی از ایران در کریدور شمال- جنوب را حدود ۵۰ میلیون تن پیش‌بینی و اعلام کرده است. فعال کردن کریدور شمال- جنوب در سه شاخه دنبال می‌شود:

● **شرق کاسپین:** مرزهای اینچ‌برون و سرخس (مشترک با ترکمنستان)؛

● **از میان کاسپین:** بنادر امیرآباد و کاسپین (انزلی)؛

● **غرب کاسپین:** عبور از کشور آذربایجان.

اگرچه حمل‌جاده‌ای برای ترانزیت انبوه مناسب نیست، اکنون ۹۰ درصد حمل ترانزیتی کشور جاده‌ای است و این درحالی است که در مسیرهای ریلی برای ترانزیت در کریدور شمال- جنوب ظرفیت مازاد وجود دارد و این نشان می‌دهد از شبکه ریلی موجود به‌صورت بهینه استفاده نمی‌شود. یکی از نکات مهم در برآورد تقاضای ترانزیتی پروژه‌های مورد نظر در این کریدور، وضعیت توزیع تقاضای ترانزیتی شمالی- جنوبی بین شاخه‌های این کریدور است. وضعیت مسیرهای موجود در هریک از شاخه‌های سه‌گانه اشاره شده و اتصالات ریلی در هریک در جدول ۸ خلاصه شده است. بررسی ظرفیت‌ها و شرایط لجستیک جاده‌ای (اعم از مسیرهای حمل‌ونقل و ناوگان) نیز در تجارت میان ایران و روسیه حائز اهمیت است که باید در گزارش دیگری به‌طور مبسوط بررسی شود. یکی از سؤالات اساسی مطرح شده در سال‌های اخیر آن است که آیا کمبودهای احتمالی در ظرفیت ریلی، با هزینه‌ای کمتر در مقایسه با احداث پروژه‌های بزرگ و نسبتاً پرهزینه نظیر ساخت راه‌آهن رشت- آستارا یا برقی کردن اینچ‌برون- گرمسار قابل رفع است؟ آیا با وجود مسیرهای ترابری ریلی از مرز سرخس و اینچ‌برون و همین‌طور کاسپین، به راه‌آهن رشت- آستارا نیاز است؟ شرایط غرب کاسپین با شرق کاسپین چه تفاوتی دارد؟ در این میان، مدافعان و مخالفان هریک از پروژه‌ها به بیان دیدگاه‌های خود پرداخته‌اند؛ اما بررسی اولیه نشان می‌دهد که تقریباً هیچ‌کدام از این دیدگاه‌ها با لحاظ تمام جوانب و ابعاد مختلف موضوع نبوده و از این‌رو برخی نقاط مبهم و پیچیدگی‌های اصلی مسئله راهبری پروژه‌های حمل‌ونقل با طرف روسی، هنوز به قوت خود باقی است.

جدول ۸. وضعیت اتصالات ریلی در شاخه‌های شرقی، میانی و غربی کریدور شمال-جنوب در ایران

شاخه‌های کریدور		شاخه شرقی			شاخه میانی (گذر از کاسپین)		شاخه غربی	
مسیر (مبدأ- مقصد)	سرخس - چابهار	سرخس - بندرعباس	اینچه‌برون - بندرعباس	بندر امیرآباد - بندرعباس	بندر کاسپین - بندرعباس	آستارا - بندرعباس	جلفا- بندرعباس	
وضعیت زیرساخت ریلی	غالباً موجود نیست	موجود (دوخطه به‌جز حد فاصل مشهد تا بافق)	موجود	موجود	موجود (اتصال بندر کاسپین به شبکه در سال ۱۴۰۳)	انفصال در محدوده رشت-آستارا	موجود	
امکان فعالیت ترابری ترانزیتی تمام‌ریلی یا ترکیبی غالباً ریلی	ندارد	دارد	دارد (اندک)	دارد (اندک)	ندارد	ندارد (امکان حمل ترکیبی جاده‌ای- ریلی)	غیرفعال (مناقشه ج. آذربایجان و ارمنستان)	
ظرفیت ترانزیتی (مازاد بر بار داخلی)	--	دارد (دوخطه کردن بافق- مشهد تصویب شده است)	دارد (در محدوده پل سفید- فیروزکوه. امضای قرارداد برقی‌سازی با روسیه)	دارد (در محدوده پل سفید- فیروزکوه. امضای قرارداد برقی‌سازی با روسیه)	دارد (ظرفیت ترابری ترانزیتی خط رشت- بندرعباس حدود ۵ میلیون تن)	دارد (ظرفیت ترابری ترانزیتی خط رشت- بندرعباس حدود ۵ میلیون تن)	دارد	
مجوزهای توسعه ریلی	اجرا	دارد	دارد	دارد	دارد	دارد	--	
	ترک تشریفات مناقصه	دارد	--	دارد	دارد	--	دارد	
	تهاتر نفتی	دارد	دارد	--	--	دارد	دارد	
	مصوبه ستاد اقتصاد مقاومتی	دارد	دارد	--	--	دارد	دارد	

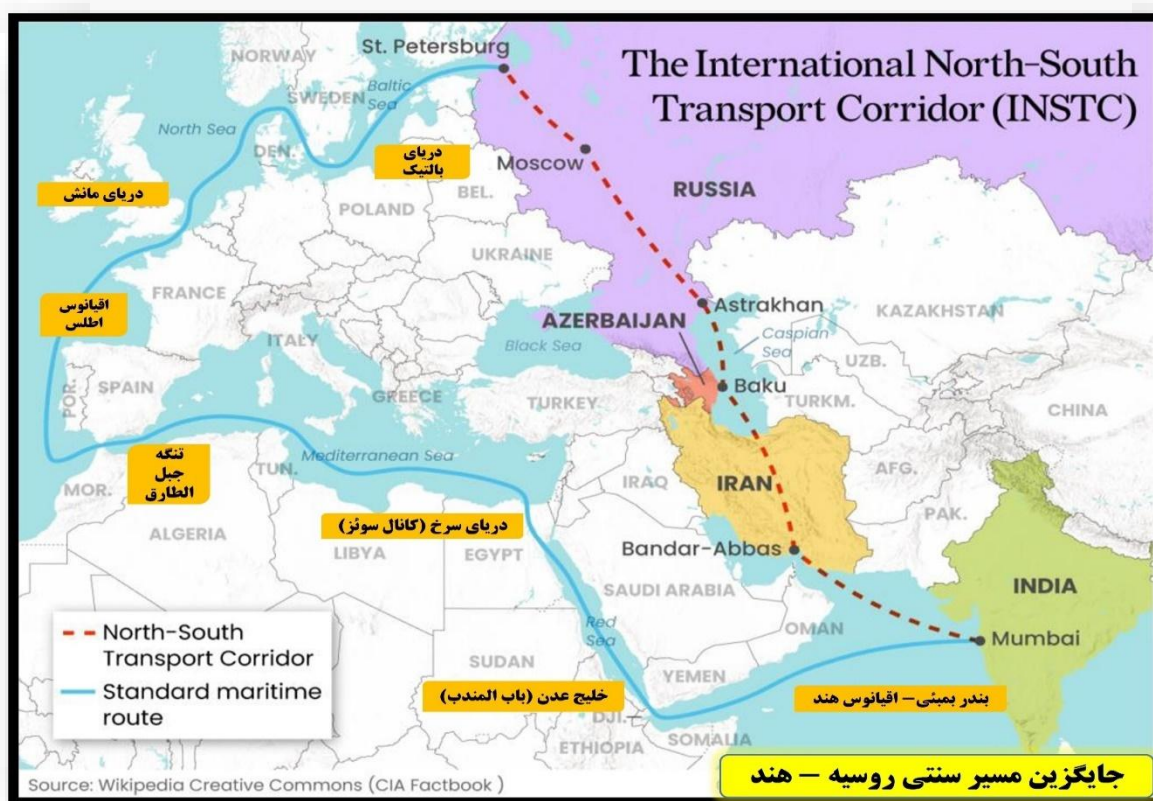
مأخذ: یافته‌های پژوهش.

۱-۳-۶. معرفی اتصالات در شاخه میانی (گذر از کاسپین)

موافقت‌نامه کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب بین سه کشور هند، روسیه و ایران در سال ۱۳۸۰ (سال ۲۰۰۰ میلادی) مقارن با ریاست‌جمهوری ولادیمیر پوتین در کشور روسیه با هدف اصلی امکان‌پذیر ساختن حمل بار انبوه و ارزان امضا شد. مسیر اصلی و ابتدایی توافق شده در کریدور شمال - جنوب، عبور از میانه کاسپین بود که تصویر آن در شکل ۱۹ نشان داده شده است. جمهوری اسلامی ایران مستمراً خواهان رونق یافتن این کریدور بود و برخی از کشورهای منطقه نیز به عضویت این موافقت‌نامه

بین‌المللی درآمدند. اگرچه این کریدور به‌نوعی، یک گزینه جایگزین برای مسیر تجاری از کانال سوئز محسوب می‌شد، در عمل این کریدور رونق نیافته است و می‌توان گفت کشورهای هند و روسیه، که مبادی و مقاصد اصلی این کریدور بودند، به هر علت رغبت چندانی به توسعه روابط از این مسیر را نداشته‌اند یا موانعی وجود داشته است که بررسی تحلیلی سابقه این کریدور برای درک شرایط گذشته و برنامه‌ریزی آتی ضرورت دارد [۶۹]. بررسی حجم روابط اقتصادی روسیه و هند نشان‌دهنده روند رشد مستمر دورقمی (میانگین ۱۸ درصد در سال) طی دوره بیست‌ساله گذشته است که حاکی از حجم اندک حمل‌ونقل بین این دو کشور در ابتدای تأسیس کریدور بوده است.

شکل ۱۹. جایگاه شاخه میانی (عبور از دریای کاسپین) در کریدور شمال-جنوب [۷۰]



در ایران، بندر امیرآباد و بندرانزلی و اخیراً با اضافه شدن بندر کاسپین در مجاورت بندرانزلی، ظرفیت‌های بندری ایران برای اتصال مستقیم ایران و روسیه بدون مداخله کشور ثالث افزایش پیدا کرده‌اند. البته همان‌طور که در جدول ۹ آمده است، بندر امیرآباد و بندر کاسپین علاوه بر اتصال جاده‌ای اتصال ریلی نیز دارند؛ اما بندرانزلی فاقد اتصال ریلی به شبکه ریلی در ایران است و فقط امکان حمل جاده‌ای به/از این بندر وجود دارد. فعالیت دریایی-ریلی در بندر کاسپین نیز هنوز فعال نشده است. موضوع امکانات و تجهیزات این بنادر و نیز ناوگان کشتی فعال در این مسیر حائز اهمیت بالایی است که باید به تفصیل بررسی شود. بررسی زیرساخت بنادر حوزه کاسپین ایران (جدول ۹) نیز نشان می‌دهد، عمق آبخور در بنادر دریای کاسپین ایران نیز همانند روسیه کم (عمدتاً زیر ۷ متر) است. این موضوع موجب می‌شود برای حمل بار از روسیه عمدتاً از کشتی‌های با حداکثر ظرفیت ۶,۰۰۰ تن استفاده شود.

در صورتی که هدف‌گذاری‌های بزرگی برای آینده در این مسیر مدنظر باشد، نمی‌توان به امکانات موجود بسنده کرد. در هر صورت در توسعه آینده این بنادر و امکانات و تجهیزات آنها باید به موضوع همکاری راهبردی با روسیه توجه شود و هرگونه توسعه‌ای فارغ از چنین ارزیابی جامعی نمی‌تواند به خروجی‌های مورد نظر برای کشور منجر شود. ضمناً باید در نظر داشت که در کنار توسعه امکانات سخت‌افزاری و فیزیکی، توجه به اصلاح اقدامات نرم‌افزاری و ایجاد یکپارچگی میان شیوه‌های مختلف حمل دریایی و ریلی و جاده‌ای و اصلاح فرایندها و... بسیار حائز اهمیت است که کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد.

جدول ۹. مشخصات زیرساخت بنادر حوزه دریای کاسپین [۷۱]

مشخصات اسکله با کاربری عمومی یا غلات		حداکثر ظرفیت کشتی (تن)		ظرفیت (میلیون تن در سال)	ظرفیت کانتینری (هزار TEU)	بندر
عمق آب‌خور اسکله (متر)	طول اسکله (متر)	ظرفیت سیلو ذخیره‌سازی (هزار تن)	کالای تجاری	کالای نفتی		
۹-۵	۲,۲۱۷	۱۴۶			۲۲	انزلی
۴/۶	۲,۶۱۶	۳۱۴ و در حال افزایش به ۴۶۰			۱۷۰	امیرآباد
۳/۹	۲۸۰				۰/۵۵	آستارا
۵-۵/۵	۱,۴۸۲			۶,۵۰۰	۱۶	نوشهر
۵	۳۸۰	۳۰			۰/۶	فریدون‌کنار
۹			۱۲,۰۰۰	۲۰,۰۰۰	-	کاسپین

بررسی موقعیت حوزه‌های مختلف بنادر روسیه نشان می‌دهد، بنادر واقع در حوزه دریای کاسپین از نظر موقعیت گزینه‌های مناسب‌تری برای تجارت با کشورهای واقع در جنوب جغرافیایی روسیه محسوب می‌شوند. گفتنی است، کشتی‌ها از طریق کانال ولگا - دریای کاسپین و کانال ولگا - دون امکان رفتن به دریای آزوف و دریای سیاه را دارند. حوزه دریای کاسپین، شامل دو شاخه آستاراخان^۱ و ماخاچ‌کالا^۲ است. شاخه آستاراخان نیز شامل دو بندر آستاراخان و علیا^۳ است.

بندر آستاراخان در دهانه رود ولگا قرار دارد و قلمرو آن از ۳,۰۲۹ کیلومتری رودخانه ولگا تا ۳,۰۶۴ کیلومتری رودخانه و امتداد کانال کشتی‌رانی ولگا - کاسپین را دربرمی‌گیرد. این بندر شامل ۱۴ پایانه است و ظرفیت جابه‌جایی ۱۲ میلیون تن بار در سال را دارد [۷۲]. باتوجه به آنکه در زمستان رودخانه ولگا و بندرهای دریایی مجاور آن یخ می‌زند، دوره ناوبری از آوریل تا نوامبر است. از دسامبر تا مارس نیز کشتی‌های عبوری از آستاراخان به دریای کاسپین، تقریباً باید ۱۰۰ مایل، توسط یخ‌شکن‌ها حرکت کنند [۷۳].

گفتنی است، از یک دهه پیش، خطوط کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران ۵۳ درصد از سهام بندر سولیانکا، یکی ۱۴ بندر واقع در آستاراخان را خریداری کرده است. در این فرایند، شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران ۱۰ میلیون دلار در این بندر سرمایه‌گذاری

1. Astrakhan
2. Makhachkala
3. Olya

کرد. بخشی از این سرمایه‌گذاری که از طریق وام‌های بانکی روسیه تأمین شده، صرف خرید یک کشتی با ظرفیت ۲۷۰ کانتینر شده است. اسکله‌ها و جاده‌های داخلی بندر نیز کلنگ‌زنی شده است. در روند گسترش همکاری‌های ایران و روسیه در دریای کاسپین، رئیس سازمان بنادر و دریانوردی ایران پس از دیدار با معاون وزیر حمل‌ونقل روسیه در ۱۰ اکتبر ۲۰۲۲ در تهران از آمادگی مسکو خبر داد تا کشتی‌های ایرانی از رودخانه ولگا عبور کنند. این موضوع به‌دلیل اینکه قبلاً روسیه به هیچ کشتی خارجی از جمله کشتی‌های ایرانی اجازه تردد در رودخانه ولگا را نمی‌داد، مهم است [۷۴]. بندر لاگان که در منطقه لاگان (جمهوری کالمیکیا) دریای کاسپین واقع شده، یک سرمایه‌گذاری جدید برای احداث یک بندر تجاری جدید در آستاراخان است که در تمام طول سال فعال خواهد بود. گردش سالیانه بار برنامه‌ریزی شده برای این بندر، ۱۲/۵ میلیون تن بوده و شامل ۵ میلیون تن غلات، ۰/۵۰۰ بار مایع، ۵ میلیون تن کانتینر و ۲ میلیون تن محموله عمومی است. این بندر می‌تواند بخشی از جریان‌های باری کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی «شمال - جنوب» و «شرق - غرب» را به سمت خود جذب کند [۷۵].

بندر علیا در ۱۰۰ کیلومتری جنوب آستاراخان در دلتای رودخانه ولگا در ۶۷ کیلومتری کانال کشتی‌رانی ولگا - کاسپین واقع شده است. این بندر چندمنظوره مخصوص جابه‌جایی محموله‌های عمومی، کانتینری و رو-رو^۱ بوده و موقعیتی کلیدی در تقاطع جریان‌های حمل‌ونقل دارد که روسیه را به ایران، کشورهای غرب آسیا و هند وصل می‌کند؛ همچنین این بندر کریدور حمل‌ونقل برای دسترسی به قزاقستان، چین و کشورهای آسیای مرکزی را فراهم می‌کند [۷۶].

ماخاچ کالا در سواحل غربی دریای کاسپین در جمهوری داغستان روسیه واقع شده است. بندر تجاری ماخاچ کالا از دو بندر، بار خشک با امکانات ماهیگیری و نفت تشکیل شده و یگانه بندر بدون یخبندان روسیه در دریای کاسپین است. محموله‌های ترانزیتی مرتبط با اروپای غربی، آسیای مرکزی، هند و کشورهای خلیج فارس در این بندر تخلیه و بارگیری می‌شوند [۷۷]. زیرساخت بندر شامل پایانه بار خشک با ظرفیت ۳ میلیون تن در سال است که شامل اسکله محموله‌های عمومی، فله و کانتینر با ظرفیت حداکثر ۱/۲ میلیون تن در سال، پایانه راه‌آهن و کشتی‌رانی با ظرفیت ۱/۳ میلیون تن و پایانه غلات با ظرفیت ۰/۵۰۰ میلیون تن در سال است [۷۸].

در مارس ۲۰۲۳، بوریس تاشیموف معاون آژانس دولتی حمل‌ونقل رودخانه‌ای و دریایی روسیه^۲ بیان کرد، به‌دلیل افزایش تقاضا از ایران، هند و چین، توسعه بندر ماخاچ کالا شامل افزایش ظرفیت حمل‌ونقل کانتینری و غلات در دست اجراست. با اجرای پروژه توسعه بندر، ظرفیت سالیانه بندر ۲/۳ میلیون تن افزایش خواهد یافت و به بیش از ۱۰ میلیون تن در سال خواهد رسید. این توسعه به‌عنوان بخشی از پروژه کریدور بین‌المللی شمال - جنوب اتفاق خواهد افتاد [۷۹]. در حال حاضر حمل‌ونقل بار به بندر در طول شب انجام می‌شود. احداث جاده‌ای که بندر ماخاچ کالا را به بزرگراه فدرال داغستان متصل می‌کند، امکان تحویل بار به بندر را در طول روز فراهم می‌کند تا با ظرفیت کامل کار کند و ظرفیت بزرگراه‌های موجود و شبکه جاده‌های پایتخت داغستان را کاهش دهد. طول جاده چهارخطه پیش‌بینی شده برای دسترسی جداگانه جاده‌ای به بندر ماخاچ کالا ۶،۲ کیلومتر است. مشخصات بنادر حوزه دریای کاسپین در جدول مربوطه ارائه شده است.

یکی از موضوعات در بنادر حوزه دریای کاسپین، کاهش سطح آب دریای کاسپین است که از سال ۲۰۰۵ مشاهده شده و اخیراً به شدت افزایش یافته است. بحرانی‌ترین وضعیت در بخش شمالی کم‌عمق دریا مشاهده شده و بنادر دریایی روسیه و قزاقستان با مشکلات بزرگ کشتی‌رانی روبه‌رو هستند. روسیه در سال ۲۰۲۲ و قزاقستان در سال ۲۰۲۳ کار لای‌روبی در کانال‌های کشتی‌رانی و راه‌های بندری را آغاز کرده‌اند. ترکمنستان و ایران، که در قسمت جنوبی دریای کاسپین واقع شده‌اند، کمتر از کم‌عمق شدن دریا

1. Ro-Ro

2. RosMorRechFlot

آسیب دیده‌اند. وضعیت جمهوری آذربایجان نسبتاً پایدار است. دو دلیل عمده برای کاهش سطح آب دریای کاسپین وجود دارد: اولین عامل تغییر اقلیم شامل گرم شدن هوا، عدم بارش و افزایش تبخیر از دریای کاسپین است. سطح دریاها به دلیل گرمایش جهانی در بسیاری از نقاط جهان در حال افزایش است، باین حال، دانشمندان خاطرنشان می‌کنند که گرم شدن و افزایش تبخیر احتمالاً برای دریاها و دریاچه‌های داخلی متفاوت است. در مورد دریای کاسپین (از نظر فنی یک دریاچه)، دانشمندان کاهش سریع سطح آب را در دهه‌ها و قرن‌های آینده پیش‌بینی می‌کنند، زیرا تبخیر با دبی رودخانه (حجم آب رودخانه) یا بارندگی متعادل نمی‌شود.

عامل دوم ساخت سدهای روسیه روی رودخانه ولگا و کاهش آب ورودی به دریای کاسپین است. حدود ۱۳۰ رودخانه به دریای کاسپین می‌ریزند، اما در «بالا دست»، حدود ۸۰ درصد آب از رودخانه ولگا، یعنی طولانی‌ترین رودخانه اروپا، می‌آید. در حالی که اورال و سایر رودخانه‌های روسیه نقش فرعی مهمی دارند. روسیه در سال‌های اخیر ۴۰ سد روی رودخانه ولگا ساخته است و ۱۸ سد دیگر نیز در دست مطالعه و ساخت‌اند. این امر باعث کاهش جریان آب ورودی به دریای کاسپین شده است. علاوه بر این، جنگ در اوکراین و تحریم‌های غرب علیه روسیه به کاهش شدید واردات محصولات کشاورزی از اروپا و آمریکا منجر شده است. این امر موجب افزایش بهره‌برداری از منابع آبی ولگا برای توسعه کشاورزی به‌ویژه کشت گندم در مناطق اطراف این رودخانه شده است.

کاهش سطح آب دریای کاسپین و سواحل در حال پیشروی، تأثیر منفی بر بنادر و اسکله‌ها و همچنین ترانزیت و کشتی‌رانی به‌ویژه در امتداد سواحل قزاقستان و روسیه به‌عنوان دو «کشور بالادست» خواهد داشت. پهلوگیری کشتی‌ها در بنادر آکتائو، قوریق (کوریک) و آتیرو در قزاقستان و بنادر آستاراخان و ماخاچ کالا در روسیه دشوار خواهد شد. علاوه بر این، بسیاری از کانال‌های رودخانه ولگا از زمان سقوط اتحاد جماهیر شوروی تعمیر یا حتی لای‌روبی نشده‌اند که خطر تصادفات جدی را افزایش داده و بخش‌هایی از رودخانه را برای همه کشتی‌ها غیر از کوچک‌ترین و سبک‌ترین کشتی‌ها غیرقابل عبور می‌کند. عدم لای‌روبی آب‌ها را کم عمق‌تر کرده و همین امر دشواری حرکت کشتی‌ها را از طریق کانال ولگا و ولگا - دون افزایش داده است. واضح است که کاهش سطح آب رودخانه ولگا و دریای کاسپین این مشکلات را تشدید خواهد کرد. از دیگر آثار کاهش سطح آب دریای کاسپین، می‌توان به تهدید اکوسیستم و محیط زیست دریای کاسپین به‌ویژه در نواحی ساحلی و همچنین تأثیر انسانی و اجتماعی اشاره داشت.

۲-۳-۶. معرفی اتصالات در شرق کاسپین

در شرق کاسپین نیز اتصال حمل‌ونقلی ایران و روسیه می‌تواند از دو مرز سرخس و اینچه‌برون انجام شود که هر دو، هم‌مرز با ترکمنستان و همچنین هر دو مرز به شبکه ریلی متصل‌اند.

الف) مسیر سرخس - بندرعباس؛ سرخس - چابهار

مسیر سرخس به بندرعباس در سال‌های اخیر، مسیر عمده ترانزیت ریلی ایران بوده است (جدول ۱۰ و شکل ۲۰) و می‌تواند علاوه بر کریدور شمال - جنوب در کریدور شرق - به غرب نیز نقش مهمی را ایفا کند. این مسیر در کریدور بندرعباس تا آلماتی قزاقستان نیز نقش مهمی را دارد (شکل ۲۱). در مسیر ریلی سرخس به بندرعباس، فاصله مشهد تا بافق تک‌خطه، اما از بافق تا بندرعباس دوخطه است. دوخطه کردن مشهد - بافق یکی از پروژه‌های مطرح در کشور است که دارای فوریت نیست و می‌توان با اصلاح روش‌های بهره‌برداری، به افزایش ظرفیت اقدام کرد، اگرچه باید توجه داشت که افزایش ظرفیت از طریق دوخطه کردن، برای ترانزیت در حجم‌های بالا در سال‌های آتی باید مدنظر قرار گیرد؛ ضمن آنکه توصیه می‌شود این کار از محل اعتبارات داخلی یا مشارکت ذی‌نفعان بخش خصوصی داخل کشور تأمین مالی شود. برقی کردن محدوده بافق - بندرعباس نیز یکی از پروژه‌های دارای اولویت برای برقی کردن خطوط ریلی در ایران شناخته شده است و می‌تواند طی همکاری مشترک با روس‌های یا سایر شرکای تجاری ایران انجام شود؛ اگرچه انجام این کار نیز از سوی ذی‌نفعان داخلی ممکن است.

علاوه بر مسیر سرخس - بندرعباس، یکی از گزینه‌های دیگر در شرق کاسپین، امکان اتصال ریلی سرخس به بندر چابهار است که هنوز چشم‌انداز روشنی از آن وجود ندارد. اتصال چابهار به زاهدان به عنوان یکی از پروژه‌های بزرگ بخش حمل و نقل در حال اجراست و از اهمیت راهبردی بالایی برخوردار است؛ اما روند تکمیل آن با موانع متعددی در سال‌های گذشته مواجه بوده است و می‌تواند به عنوان اولویت اول ساخت پروژه‌های ریلی کشور در دستور کار باشد. در عین حال، ادامه ساخت راه آهن از زاهدان تا سرخس اگرچه در مصوبات مختلف مورد توجه قرار گرفته، هنوز پیشرفت خاصی نداشته است. این مسیر نیز بهتر است در طی مشارکت با شرکای راهبردی ایران از جمله روسیه و چین یا کشورهای آسیای میانه و در قالب بسته جامع همکاری ساخته شود.

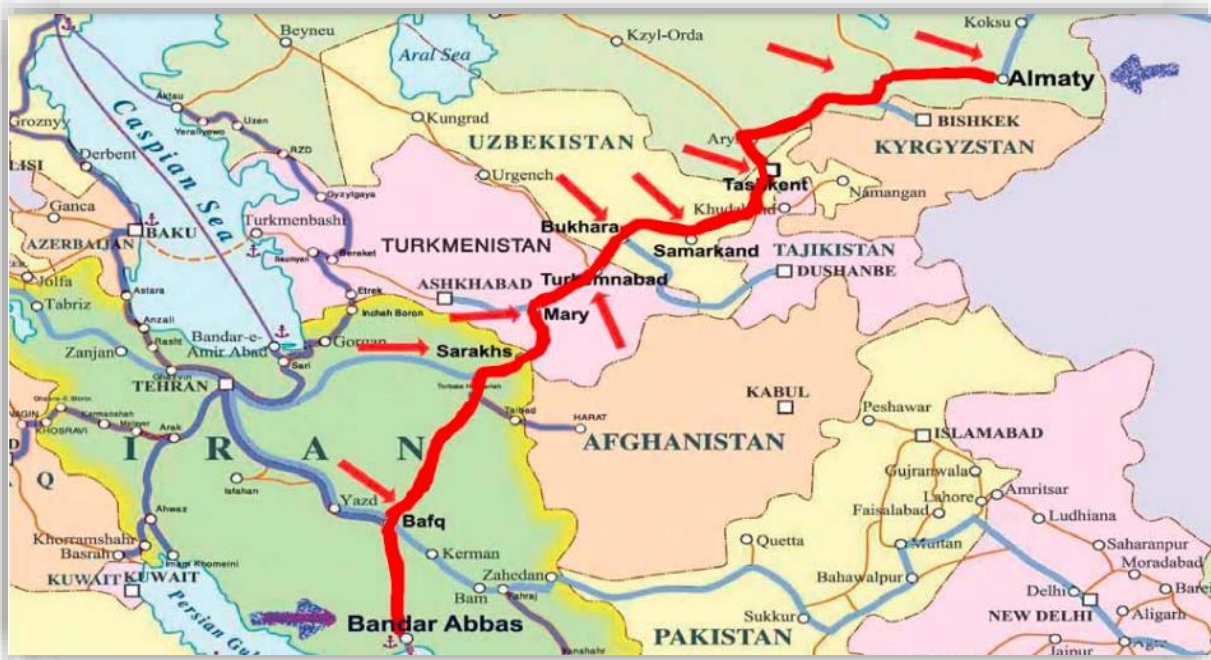
جدول ۱۰. عملکرد مرزهای ریلی از تردد محمولات ترانزیتی کشور در سال ۱۴۰۰ [۸۰]

مرز ریلی	سرخس	رازی	اینچه برون	آستارا	میرجاوه	لطف آباد
تناژ (هزار تن)	۱۶۹۶	۲۳۶	۵۶	۲۲	۱۶	۰
سهم از کل (%)	۸۳/۷	۱۱/۶	۲/۸	۱/۱	۰/۸	۰

شکل ۲۰. سهم مرزهای ریلی از تردد محمولات ترانزیتی کشور در سال ۱۴۰۰ [۸۰]



شکل ۲۱. کریدور بندرعباس - آلماتی [۸۱]



ب) مسیر اینچه‌برون - گرمسار - تهران - بندرعباس

مسیر ریلی تهران - گرمسار - بندر ترکمن به طول ۴۶۱ کیلومتر در سال ۱۳۱۵ به‌عنوان بخشی از مسیر راه‌آهن سراسری افتتاح شد و در سال ۱۳۱۷ به شبکه ریلی کشور اتصال یافت. در سال ۱۳۳۹، راه‌آهن بندر ترکمن - گرگان خاتمه یافت و در نهایت در سال ۱۳۹۲، اتصال گرگان به اینچه‌برون به اتمام رسید و از سال ۱۳۹۴ حمل‌ونقل آن آغاز شد. قطعه رستم‌کلا به بندر امیرآباد به طول ۲۱ کیلومتر نیز در سال ۱۳۷۵ متصل شد.

راه‌آهن محور شمال، در شرق دریای کاسپین واقع شده است و علاوه‌بر نقش‌آفرینی در حمل‌ونقل داخل کشور، می‌تواند در کریدورهای بین‌المللی کشور نقش مهمی ایفا کند. این محور علاوه‌بر اینکه در کریدور شمال - جنوب (که مورد توجه روسیه، قزاقستان و ترکمنستان است) قرار دارد، در اتصال شمال به جنوب غربی کشور و بندر امام خمینی (ره) (یعنی اتصال آب‌های شمال و جنوب کشور) و نیز اتصال کشورهای آسیای میانه به عراق و غرب آسیا نیز حائز اهمیت است. ازسوی دیگر، نباید از امکان نقش‌آفرینی این محور در کریدور شرق - غرب و اتصال چین به اروپا نیز غفلت کرد (شکل ۲۲). مجاورت راه‌آهن شمال با دریای کاسپین و اتصال بندر امیرآباد به آن (شکل ۲۳) و امکان اتصال مستقیم روسیه به ایران بدون حضور کشور ثالث (یعنی قزاقستان و ترکمنستان) از مزیت‌های بالای محور ریلی شمال است.

محور ریلی شمال کشور از محورهای قدیمی و در راستای انتخاب مسیر بهینه در مسیر کوهستانی سخت، دارای مشخصات هندسی پایین مانند قوس‌های تنگ (با شعاع کوچک)، طول کوتاه ایستگاه (عدم تناسب با توقف قطارهای بلند)، کوتاه بودن گاباری تونل‌ها (عدم تناسب با برخی واگن‌های روسی و کشورهای مستقل هم‌سود (CIS)) و شیب و فراز زیاد و نیاز به دالگاز (یعنی ضرورت اضافه شدن کشنده در نزدیکی چنین مکان‌هایی برای عبور قطار از شیب) است و از دشوارترین محورهای ریلی کشور از حیث مشخصات

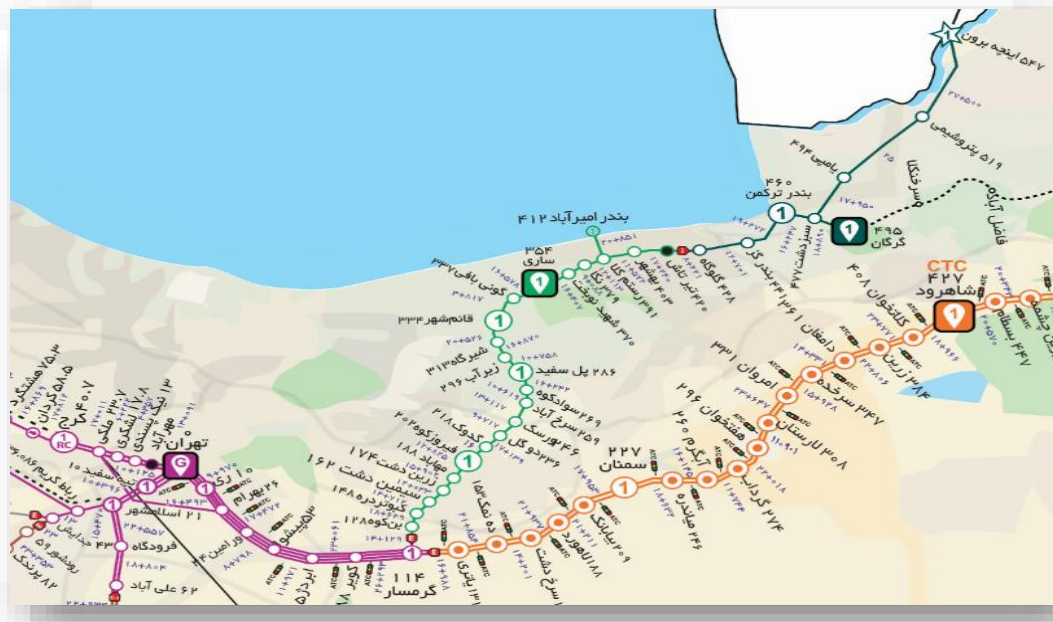
هندسی و شرایط بهره‌برداری محسوب می‌شود. بنابراین، سیر قطار با محدودیت‌هایی روبه‌روست و در نتیجه، بهره‌وری پایینی دارد. راه‌آهن شمال ۹۵ تونل دارد که بزرگ‌ترین آنها تونل گدوک است. همچنین، وجود پل‌ها و آب‌روهای متعدد به‌ویژه پل ورسک از ویژگی‌های برجسته مسیر است که در آثار جهانی نیز ثبت شده است.

ظرفیت فعلی حمل‌ونقل در خط ریلی گرمسار - اینچه‌برون، برابر با کمترین ظرفیت در میان بلاک‌های مسیر یعنی بخش فیروزکوه - پل سفید است که تا ۲,۸ میلیون تن در سال اعلام شده، البته ارقام دیگری مانند امکان بهره‌برداری از این مسیر تا ظرفیت ۴ میلیون تن در سال یا حتی بیشتر از آن نیز توسط برخی کارشناسان بیان شده است. مهم‌ترین عوامل محدودیت ظرفیت راه‌آهن این محور وجود شیب و فراز ۲۸ در هزار در محور فیروزکوه - پل سفید و کوتاه بودن طول خطوط ایستگاه‌های مسیر است. به‌طور متوسط قطارهای این مسیر می‌توانند بارهایی در حدود ۸۰۰ تن را حمل کنند و این در صورتی است که حداقل از دو کشنده استفاده شود. فارغ از میزان ظرفیت، میزان بار عبوری از این خط نشان‌دهنده فاصله قابل توجه میان عملکرد (به‌خصوص تقاضای ترانزیتی) با ظرفیت فعلی خط است. شاهد این ادعا، عملکرد هریک از مرزهای ریلی از تردد محمولات ترانزیتی کشور در سال ۱۴۰۰ است که در جدول ۱۰ ارائه شد.

شکل ۲۲. موقعیت مسیر ریلی گرمسار - اینچه‌برون در کریدورهای بین‌المللی [۸۲]



شکل ۲۳. موقعیت مسیر ریلی گرمسار - اینچه‌برون [۸۰]



در سال‌های پایانی دهه ۱۳۸۰ خورشیدی، اتصال خطوط ریلی سه کشور ایران، ترکمنستان و قزاقستان با هدف اتصال کشورهای آسیای میانه به خلیج فارس مورد تفاهم سه کشور قرار گرفت. طول این خط ریلی برابر ۹۰۸ کیلومتر بوده که ۱۲۰ کیلومتر آن در کشور قزاقستان، ۷۰۰ کیلومتر در ترکمنستان و ۸۸ کیلومتر در ایران است. این خط‌آهن از ناحیه اوزن در کشور قزاقستان شروع شده و پس از عبور از قزل‌قایا، برکت و اترک در کشور ترکمنستان، در مرز اینچه‌برون به ایران وارد و از آنجا به سمت شمال گنبد کاووس و در نهایت به گرگان متصل می‌شود.^۱ با اتصال خط‌آهن گرگان به اینچه‌برون در سال ۱۳۹۳، کریدور شرق کاسپین به‌نوعی کامل شد و در کانون توجه بیشتری برای نقش‌آفرینی در کریدورهای بین‌المللی به‌ویژه کریدور شمال - جنوب قرار گرفت. متقاضی اصلی این مسیر کشور قزاقستان بود که در منطقه، حجم غلات بالایی به‌خصوص گندم تولید و بخش قابل توجهی را نیز صادر می‌کند و یکی از مسیرهای مناسب، صادرات آن از طریق ایران به خلیج فارس است.

براساس مصاحبه‌های موجود توسط مدیران داخل کشور، در آن سال‌ها ادعا می‌شود که تقاضای بالایی برای عبور بار در این مسیر (ارقامی نظیر ۱۵ میلیون تن کالا در سال) وجود دارد. بر همین اساس، قرارداد تجاری طرح برقی کردن و ارتقای خط ریلی گرمسار - اینچه‌برون به طول ۴۹۵ کیلومتر با هدف افزایش ظرفیت مسیر به ۱۰ میلیون تن از طریق افزایش نیروی کشش و حمل قطارهای سنگین‌تر (با استفاده از کشنده‌های برقی) و افزایش ظرفیت حمل بارهای ترانزیتی، پس از مذاکراتی که از سال ۱۳۹۳ آغاز شده بود، در فروردین ۱۳۹۶ در حضور رؤسای جمهور ایران و روسیه بین شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان کارفرما و شرکت راه‌آهن بین‌المللی روسیه^۲ به‌عنوان پیمانکار با رقم ۱۱۷۶ میلیون یورو (یک میلیارد و صد و هفتاد و شش میلیون یورو) با سهم ۸۵ درصد از محل فاینانس (وام خارجی) روسیه به ایران و مابقی از منابع داخل ایران به امضا رسید.

۱. این خط تا مرز اینچه‌برون با عرض کشورهای SIC (۱۵۲۰ میلی‌متر) ساخته شده و سپس با جابه‌جایی واگن‌ها در مرز اینچه‌برون وارد خط با عرض استاندارد (۱۴۲۵ میلی‌متر) در ایران می‌شود.

2. Russian Railways (RZD) International L.L.C

قرارداد این پروژه به صورت اقدامات مهندسی، تدارک و ساخت^۱ منعقد شده است و شامل طراحی، تأمین مواد و مصالح و تجهیزات و اجرای کارهای مربوط به ساخت، نصب، تست و راه‌اندازی، ارتقا، تأمین و تحویل لوکوموتیوهای برقی، تجهیزات و ماشین‌آلات، آموزش کارکنان کارفرما، بیمه، حمل‌ونقل و غیره می‌شود. در تیر ۱۳۹۷، طی مراسمی طرح برقی کردن مسیر با حضور وزیر وقت راه و شهرسازی ایران آغاز شد، اما در عمل به نتیجه خاصی نرسید و به دلایلی اجرایی نشد و تاکنون نیز در عمل اتفاقی در این خصوص رخ نداده و همواره به عنوان یکی از موضوعات مورد مذاکره میان ایران و روسیه در این سال‌ها جریان داشته است. با روی کار آمدن دولت سیزدهم، مذاکرات ایران و روسیه برای طرح مذکور و اجرایی کردن آن در حال انجام بود که آن نیز نتیجه مشخصی نداشت. دیدگاه‌های مختلفی در خصوص این طرح مطرح شده است، اما ارزیابی گزارش تفصیلی مرکز پژوهش‌های مجلس در خصوص این پروژه بیانگر اشتباه راهبردی دولت در **عدم پیشبرد** این کار با طرف روس است. نتایج این مطالعه به اختصار به این شرح است:

● به رغم اهمیت فوق‌العاده زیاد تقویت مشارکت‌های راهبردی و اقتصادی - سیاسی با کشورهای منطقه، موضوع قرارداد برقی کردن خط آهن گرمسار - اینچه‌برون، بدون تصمیم قطعی و بلا تکلیف در کشور باقی مانده است. پیشنهاد های جایگزین شرکت راه آهن ج.ا.ا. در دولت سیزدهم مطابق اولویت اعلامی، پیگیری نشده و با وجود گذشت زمان طولانی و اهمیت بالای دستیابی به توافق در حداقل زمان ممکن، هنوز شرکت راه آهن ج.ا.ا. موفق نشده است به یک توافق مشخص با طرف روس دست پیدا کند. از سویی، زمان برای طراحی و پیگیری سناریوهای دیگر (مانند: مذاکره برای سرمایه‌گذاری مستقیم روسیه در طرح به جای وام به ایران یا انجام اصلاحات دیگر در قرارداد) محدود شده است که یک اشتباه راهبردی ارزیابی می‌شود.

● مطرح کردن عدم تمایل به انجام پروژه یا در دستور کار قرار گرفتن گزینه‌های جایگزین، آن هم فقط اندکی بعد از تمدید رسمی مهلت استفاده از وام روسیه برای پروژه برقی کردن گرمسار - اینچه‌برون در آبان ۱۴۰۱، نشان‌دهنده چندگانگی و عدم هماهنگی دستگاه‌ها و ضعف در هدایت طرح‌های کلان بین‌المللی بوده و ادامه/ تکرار آن آثار مخربی بر اعتماد سایر کشورها در همکاری با ایران خواهد داشت.

● اشکالات فنی مطرح شده توسط شرکت راه آهن ج.ا.ا. در دولت سیزدهم دارای قطعیت کافی برای رد کردن قرارداد ارزیابی نمی‌شود، اما بیش‌برآورد بودن مبلغ قرارداد نسبت به آورده فنی طرح و نه آورده راهبردی و ژئوپلیتیکی طرح مورد تأیید بوده که قابل چاره‌جویی است، اگرچه گذشت زمان، به انجام رساندن آنها را نیز با محدودیت جدی همراه کرده است.

● مناقشه روسیه و اوکراین باعث حائز اهمیت‌تر شدن کریدور ترانزیتی شمال - جنوب ایران برای کشورهای اوراسیا شده است. این تغییر مسیر در تجارت جهانی یک پنجره فرصت برای کشور ایران است تا بتواند معبری برای جذب این جریان کالایی باشد و مسیر اروپا به کشورهای مستقل هم سود (CIS) و همچنین روسیه به جنوب و خلیج فارس را میزبانی کند، اما به دلیل محدودیت‌هایی که در خصوص مشخصات هندسی مسیر وجود دارد، اگر مقرر باشد تقاضای بار بین‌المللی قابل توجهی از محور شرق کاسپین عبور کند، خط فعلی پاسخ‌گو نخواهد بود. در این نگاه، چنین تقاضای بار بین‌المللی فعلاً در شبکه حمل‌ونقل منطقه وجود ندارد، ولی ذی‌نفعان بین‌المللی (کشورهای آسیای میانه و روسیه) قائل به وجود تقاضای بالقوه‌اند و نگاه کلی به بازار بین‌المللی و ظرفیت‌های اقتصادی منطقه نیز نشان‌دهنده **وجود بار بالقوه** است و برای پاسخ به آن باید ظرفیت خط را افزایش داد. برخی تحلیلگران بین‌المللی در ایران معتقدند با وجود ظرفیت فعلی در مسیر اینچه‌برون - گرمسار، کشور روسیه در تجارت با کشورهایی مانند هند، اقدام به تغییر

مسیر انتقال بارهای صادراتی خود از مسیرهای فعلی به مسیرهای عبوری از ایران نخواهد کرد؛ زیرا چنین رویکردی، تصمیمی بزرگ و پرهزینه به حساب می‌آید و نمی‌توان چنین هزینه‌ای را فقط برای ظرفیت محدود پرداخت کرد. به عبارت دیگر، روسیه در صورتی چنین چرخش راهبردی را انجام خواهد داد که از وجود ظرفیت کافی اطمینان داشته باشد. به علاوه، کریدور شمال-جنوب را نباید صرفاً به رابطه میان روسیه و هند تقلیل داد، بلکه کریدور شمال - جنوب در یک معنای عام می‌تواند پیونددهنده کشورهای آسیای میانه، روسیه و قفقاز به کشورهای جنوب ایران و حتی کشورهای آفریقایی باشد.

۳-۳-۶. معرفی اتصالات در غرب کاسپین

اتصالات ایران و روسیه در غرب کاسپین از طریق کشور جمهوری آذربایجان قابل انجام است. در ادامه به معرفی آنها پرداخته شده است:

الف) مرز جلفا

حمل‌ونقل ریلی ایران به روسیه و اروپا تا قبل از فروپاشی شوروی سابق (۱۳۷۰) از طریق مرز جلفا به سمت مسکو دایر بوده و برای حمل بار و مسافر به شوروی و از آنجا به اروپا فعالیت داشته و نیازی به مسیر دیگری برای این منظور مطرح نبوده است، ولی بعد از فروپاشی شوروی سابق و اختلافات ارضی ارمنستان و جمهوری آذربایجان، ترابری ریلی به سمت روسیه و اروپا از این مسیر قطع شد. مسیر ریلی جلفا به علت تعارض منافع ارمنستان و جمهوری آذربایجان از ۳۲ سال قبل مسدود شده است و مقامات وزارت راه و شهرسازی در سال‌های گذشته با مقامات هر دو کشور برای فعال‌سازی مجدد مذاکره کرده‌اند که تاکنون این مذاکرات حاصلی نداشته است. این مسیر همچنان می‌تواند به عنوان یکی از گزینه‌ها در سناریوهای مختلف اتصالات حمل‌ونقلی ایران و روسیه مورد توجه قرار گیرد.

ب) خط آهن رشت - آستارا و خط آهن عریض آستارا - بندرعباس

تأسیس کریدور ترانزیتی شمال - جنوب یکی از عوامل شکل‌گیری و پیگیری طرح احداث خط آهن رشت - آستارا محسوب می‌شود و از ابتدای تأسیس این کریدور، همکاری سه کشور ایران، روسیه و جمهوری آذربایجان برای احداث راه آهن قزوین - رشت - انزلی / آستارا و ارتقای مسیر ریلی موجود در جمهوری آذربایجان مطرح بوده و مذاکرات بسیار طولانی سه کشور در دهه ۱۳۸۰ موفق نبوده و عملاً کشورهای ذکر شده در طرح راه آهن قزوین - رشت - انزلی / آستارا مشارکتی نکردند و احداث راه آهن قزوین - رشت - انزلی (کاسپین) عملاً با منابع مالی داخلی صورت پذیرفت. طرح رشت - آستارا در سال‌های اخیر به عنوان حلقه مفقوده شاخه غربی کریدور شمال - جنوب در گزارش‌ها و مکاتبات بسیار مهم تلقی و اجرای آن از محل منابع داخلی شروع شده است. البته این طرح در مسیر کریدور جنوب - غرب (خلیج فارس به گرجستان و دریای سیاه) نیز قرار می‌گیرد.

مسیر رشت - آستارا یک خطه به طول ۱۶۲ کیلومتر با حداکثر سرعت طراحی باری و مسافری ۱۲۰ و ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت جزء خطوط مصوب و دارای ردیف اعتباری برای اجراست و اجرای آن از چند سال قبل آغاز شده، ولی به علت کمبود تأمین مالی و مسائل مدیریتی و اجرایی پیشرفت نداشته است. وزارت راه و شهرسازی و دستگاه اجرایی (شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور) سال‌ها در تلاش برای تأمین مالی و پیشبرد پروژه رشت - آستارا بوده‌اند تا اعتبار لازم را از طرق مختلف از جمله منابع داخلی (اخذ تسهیلات بانکی و مشارکت بانک‌ها، تأمین اعتبار از صندوق توسعه ملی و تهاتر نفت) یا از طریق فاینانس‌های خارجی با مشارکت کشورهای روسیه، جمهوری خلق چین، جمهوری آذربایجان تأمین کنند که امکان سرمایه‌گذاری یا فاینانس و انعقاد قرارداد با این کشورها، مقدور و میسر نشده است. از جمله موافقت‌نامه و ام با جمهوری آذربایجان در سال ۱۳۹۶ منعقد شد که با وجود پیگیری بسیار و انعطاف طرف ایرانی (هرچند تحویل کالا از سوی طرف آذری معادل مبلغ وام) عملی نشد. این طرح جزء پروژه‌های مصوب برای تأمین مالی از طریق تهاتر نفتی بوده (مرداد ۱۴۰۱) و همچنین در ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی دولت برای توسعه کریدور شمال - جنوب، حائز اولویت شناخته شده (مصوبه ۱۴ دی ۱۴۰۱) و استفاده از منابع مالی داخلی برای آن نیز در کمیته کاری شورای

امنیت ملی توصیه و به نهادهای بانکی و صندوق توسعه ملی محول شده است.

درخصوص مشارکت طرف روسی در تأمین مالی این پروژه، بدون شک اولویت ایران باید سرمایه‌گذاری روسیه باشد که متأسفانه چندان بررسی نشده است. بدیهی است در صورت سرمایه‌گذاری روسیه در این پروژه، ضمانت عبور کالا از این مسیر نیز افزایش خواهد یافت و ریسک‌های ناشی از آن کاهش می‌یابد. آنچه در سال‌های گذشته محور مذاکرات ایران و روسیه در این پروژه بوده، موضوع اخذ وام صادراتی از روسیه (فاینانس خارجی) است که در مقایسه با گزینه‌های تأمین مالی از منابع داخلی یا سرمایه‌گذاری روسیه، فاقد اولویت است و دلایل آن در ادامه ذکر شده است. در مذاکرات با طرف روس، قیمت انجام پروژه از سوی طرف روسی رسماً اعلام نشده، ولی برآورد غیررسمی و پیش از مذاکره طرف روسی حدود ۱,۵ میلیارد دلار (بدون هزینه‌های کارفرمایی) به علاوه یکصد میلیون دلار برای ناوگان و ماشین‌آلات ریلی بیان شده است. اختلاف قابل توجه در برآورد هزینه طرفین نشان‌دهنده دشواری مذاکرات قیمت است و همین امر، احتمال عدم توافق را بالا می‌برد. هزینه این طرح در مقایسه با طرح‌های متعارف ساخت راه‌آهن حدود دوبرابر است؛ به گونه‌ای که برای راه‌آهن چابهار - زاهدان برآورد هزینه به‌روز شده از کارهای انجام شده و باقیمانده نشان‌دهنده قیمت حدود ۲,۵ میلیون یورو به ازای هر کیلومتر است، ولی برای این طرح به حدود ۵ میلیون یورو می‌رسد. علل اصلی این افزایش قیمت، میزان قابل توجه ابنیه فنی (حدود ۴۰ کیلومتر پل) و هزینه تأمین و حمل مصالح خاک‌ریزی است. البته، در این خصوص نیز همچنان اختلاف دیدگاه وجود دارد و طرح نهایی، که تعیین‌کننده وضعیت قطعی مشخصات فنی از جمله طول پل‌های پروژه باشد، هنوز مشخص و درباره آن توافق نشده است.

درخصوص تأمین مالی طرح به‌صورت وام صادراتی روسیه، پس از مذاکرات وزارت راه و شهرسازی با مقامات روسیه، موافقت‌نامه وام بین دولتی برای این طرح مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۲۷ به امضای مقامات دو کشور رسید. سقف وام قابل استفاده در این موافقت‌نامه رقم ۱,۶ میلیارد دلار است و نرخ سود آن (۳ درصد) مناسب است که علاوه بر هزینه پروژه شامل خرید ناوگان ریلی و ماشین‌آلات ریلی و مانند آن. در این خصوص نکات ذیل اهمیت دارند:

- مراحل قانونی تصویب این موافقت‌نامه در ایران انجام نشده و مهلت تعیین شده برای تصویب این موافقت‌نامه در دو کشور، ۹۰ روز بوده که گذشته است. روسیه این موافقت‌نامه را به تصویب رسانده و اعطای وام را مشروط به لازم‌الاجرا شدن موافقت‌نامه بین دولتی می‌داند، اما اولاً شروط گنجانده شده در موافقت‌نامه، فراتر از شروط تعیین شده در مصوبه مجلس (تبصره «۳۸» اصلاحیه قانون بودجه سال ۱۳۹۵ تنفیذ شده در قانون بودجه ۱۴۰۲) است (نظیر طراحی و اجرای رشت - آستارا منطبق با اجرای آتی راه‌آهن عریض آستارا - بندرعباس و ساخت رشت - آستارا با عرض دوگانه و ظرفیت ترابری ۱۵ میلیون تن، تملک زمین برای خط دوم و...) و تصویب آن نیازمند ارائه لایحه به مجلس است که توسط دبیر هیئت دولت در دی ۱۴۰۲ و سازمان سرمایه‌گذاری اقتصادی در ۱۴۰۲/۱۲/۱۵ اعلام شد؛ ثانیاً، مصوبه هیئت وزیران در تاریخ ۱۴۰۲/۱۲/۰۲، اگرچه وزارت امور اقتصادی و دارایی را مجاز به مبادله موافقت‌نامه وام با طرف روسی کرده، برخلاف مصوبه اشاره شده مجلس شورای اسلامی، فقط نظر مساعد سازمان برنامه و بودجه و وزارت امور اقتصادی و دارایی را درخصوص شرایط وام و سهم داخلی و... اخذ کرده و نظر مساعد بانک مرکزی ج.ا.ا. اخذ نشده است. مصوبه دولت اشاره‌ای به موافقت‌نامه بین دولتی و تأیید آن نداشته است؛ ثالثاً، معاونت حقوقی ریاست جمهوری پس از امضای موافقت‌نامه، آن را بررسی کرده و به‌علت کثرت اشکالات، متن را قابل اصلاح ندانسته و نیازمند بازنویسی دانسته است. در نهایت، تصمیم درخصوص موافقت‌نامه بین‌دولتی (اعم از کنار گذاشتن یا مذاکره مجدد یا تصویب باوجود نظر مخالف معاونت حقوقی یا ارائه لایحه به مجلس شورای اسلامی) تاکنون نهایی نشده است.

■ **وام نه سرمایه‌گذاری:** در بیان برخی مسئولین در رسانه‌ها اجرای طرح با سرمایه‌گذاری طرف روسی عنوان شده است که در



واقع منظور وام است و در ادبیات علمی اقتصادی استفاده از وام یا فاینانس، سرمایه‌گذاری تلقی نمی‌شود؛ یعنی بازپرداخت اصل و فرع وام روسی در تعهد دولت ایران است (حتی اگر اجرای طرح با این وام پایان نپذیرد یا به‌علت اختلافات ناتمام بماند یا پروژه به بهره‌برداری نرسد یا منافع پروژه خیلی کم باشد) و لذا ریسکی در این وام متوجه طرف روسیه نیست. عدم سرمایه‌گذاری طرف روسی در این طرح موجب نگرانی است که شاید طرف روسی اطمینانی از مقدار ترابری این طرح ندارد یا خواسته است تا امکان تغییر در سیاست‌های روسی در جهت‌دهی به جریان ترابری به مسیرهای رقیب را داشته باشد.

■ **وام صادراتی:** این وام از نوع اعتبار صادراتی است؛ یعنی مشروط به صدور کالا و خدمات به میزان ۷۰ درصد رقم قرارداد تجاری است (یعنی ۸۵ درصد مبلغ قرارداد تجاری را وام می‌دهند که ۷۰ درصد به کشور روسیه برگردد و فقط ۱۵ درصد مستقیم در ایران هزینه می‌شود). این درحالی است که کشور ما در طراحی و ساخت خطوط ریلی خودکفا شده و نیازهای ارزی طرح راه‌آهن رشت - آستارا کمتر از یک درصد هزینه طرح است (اجزای اندکی از سیستم مخابراتی و میلگرد داخل ترانس‌ها از خارج وارد می‌شود).

به همین لحاظ قرار است به‌موازات تأمین مالی طرح، خرید قابل توجهی از روسیه (ناوگان و ماشین‌آلات ریلی) صورت گیرد تا سهم ۷۰ درصدی مذکور تأمین شود؛ یعنی نوعی خرید تحمیلی برای تأمین مالی طرح مذکور. به همین علت مبلغ وام مزبور بیش از دوبرابر هزینه طرح است. ضمن اینکه خرید تحمیلی ناوگان روسی ممکن است منتهی به تحمیل قیمت بالاتر یا کیفیت نامناسب در این خصوص و تعارض با منافع تولیدکنندگان داخلی و تعارض با سیاست‌های کاهش تصدی‌گری دولت در امور ناوگان ریلی باشد.

در مجموع به‌نظر می‌رسد موافقت‌نامه وام به‌صورت متعادل (برد-برد) نیست و منافع گسترده برای طرف روسی ایجاد کرده است. با ملاحظه آنکه میزان ترانزیت بالایی برای این طرح در نظر گرفته شده است؛ لذا استفاده از سرمایه‌گذاری غیردولتی (مدل BOT یا BLT) می‌تواند مدنظر قرار گیرد. البته مهم‌ترین ریسک سرمایه‌گذاری مستقل از میزان درآمد طرح باشد، امکان جلب سرمایه‌گذاری غیردولتی نیز وجود خواهد داشت. روش BLT که بازپرداخت سرمایه‌گذاری مستقل از میزان درآمد طرح باشد، امکان جلب سرمایه‌گذاری غیردولتی نیز وجود خواهد داشت.

درخصوص خط آهن رشت - آستارا و ادامه آن تا روسیه و تا جنوب جغرافیای ایران نکات مهمی به این شرح قابل ذکر است:

نکته اول آنکه تحقق عملکرد مطلوب طرح بستگی به ظرفیت این طرح و ظرفیت دیگر خطوط در کریدور ترانزیتی دارد. طرف روسی اظهار می‌کند خطوط ریلی در آن کشور برای حمل ۱۵ میلیون تن بار ترانزیتی در این محور ظرفیت دارند. اما بخش‌هایی از خطوط جمهوری آذربایجان بین روسیه تا آستارا فرسوده بوده و ظرفیت ترابری ریلی ترانزیتی آنها بین دو کشور تا سه میلیون تن عنوان می‌شود. گفته می‌شود این محدودیت در مطالعات اقتصادی تأثیرگذار نبوده، زیرا فرض بر این است که جمهوری آذربایجان به‌موازات احداث این طرح، ظرفیت ترابری خطوط خود را افزایش می‌دهد و این فرض مبتنی بر توافقات با آن کشور است که در بیانیه باکو در شهریور ۱۴۰۱ صورت پذیرفته و تحکیم و عملیاتی شدن آن نیز در دستور کار است و پیگیری می‌شود؛ اما باید با تأمل بیشتری نسبت به این موضوع تصمیم گرفت.

همچنین ادامه این مسیر از رشت به بندرعباس محدودیت ظرفیت ترابری دارد و طبق بیانیه باکو، طرف ایرانی ارتقای ظرفیت ترابری ترانزیتی در این مسیر به ۱۵ میلیون تن تا سال ۲۰۳۰ را پذیرفته است. البته تاکنون مطالعه یا برنامه خاصی برای یافتن گلوگاه‌های ظرفیتی در مسیر رشت - بندرعباس و نحوه ارتقای آن برای امکان حمل بار ترانزیتی به میزان ۱۵ میلیون تن (علاوه بر حمل روبه‌رشد بار و مسافر داخلی) ارائه نشده است. با این حال طبق استعلام رسمی از شرکت راه‌آهن مقدار ظرفیت بار ترانزیتی قابل عبور از رشت به بندرعباس در شرایط حاضر معادل ۴ رام قطار باری در شبانه‌روز (معادل ۴ تا ۵ میلیون تن) اعلام شده است. البته، برخی کارشناسان این عدد را تا حد ۲ میلیون تن برآورد می‌کنند.

نکته دوم درمورد ریسک وضعیت جمهوری آذربایجان از حیث اراده سیاسی و ملاحظات اقتصادی است؛ توضیح آنکه ظرفیت خطوط ریلی ج. آذربایجان در پایانه آستارا و از آستارا تا مرزهای روسیه محدود است (حدود ۳ میلیون تن که بخشی برای

نیازهای داخلی استفاده می‌شود). هرچند مطابق بیانیه باکو بر افزایش ظرفیت به ۱۵ میلیون تن در سال ۲۰۳۰ تفاهم کرده‌اند و طرف آذری از منافع ترانزیت بهره‌مند خواهد شد، این تفاهم الزام‌آور نیست و با ملاحظه تنش‌های موجود در روابط سیاسی ایران و جمهوری آذربایجان و نفوذ صهیونیست‌ها در آن کشور ممکن است جمهوری آذربایجان به وعده خود برای ارتقای خط موجود (افزایش ظرفیت به ۱۵ میلیون تن تا سال ۲۰۳۰) عمل نکند یا حتی عبور بار محدود را هم مسدود کند. به همین منظور، وجود موافقت‌نامه دولتی سه‌جانبه (ایران - روسیه - جمهوری آذربایجان) برای تعهدآور کردن این وعده و الزام به روان کردن جریان ترابری در سال‌های آتی از سوی طرف روسی مطرح و متن پیش‌نویس آن را ارائه کرده‌اند که پیگیری برای برگزاری اجلاس سه‌جانبه برای مذاکره و توافق در این زمینه ضرورت حتمی دارد تا صرف هزینه در این طرح به سرنوشتی مشابه خط لوله صلح پاکستان مبتلا نشود. یکی از نکاتی که می‌تواند سرمایه‌گذاری طرح رشت - آستارا را در دوره بهره‌برداری تحت تأثیر قرار دهد، کندی روند امور در جمهوری آذربایجان یا تعرفه‌های سنگین بر حمل ریلی یا عوارض گمرکی و نظایر آن است که می‌تواند در روند کار اختلال ایجاد کرده یا انتفاع مضاعف برای طرف آذری پدید آورد؛ لذا این موضوعات باید به‌دقت در موافقت‌نامه سه‌جانبه پیش‌بینی شود.

علاوه بر ساخت خط آهن رشت - آستارا، یکی دیگر از طرح‌هایی که پس از آغاز جنگ روسیه و اوکراین توسط روس‌ها مطرح شده است، احداث کریدور ریلی سراسری از آستارا به بندرعباس به صورت خط عریض (معروف شده به پروژه دوم) است که به صورت ایده اولیه است؛ ولی چگونگی احداث طرح مشارکتی در یک کریدور سراسری بحث‌های بسیار متنوع و پیچیده‌ای دارد. طرح اولیه پروژه شامل سرمایه‌گذاری بین‌المللی با مدیریت و تعهد طرف روسی است و به صورت مفهومی مطرح شده، ولی هنوز پیشنهاد رسمی و قابل اتکای (فنی، حقوقی و سرمایه‌گذاری) این پروژه از سوی طرف روسی ارائه نشده است. اما در ایران نیز این موضوع نیز تاکنون در یک ساختار کلان و جامع بررسی و ارزیابی نشده است و می‌تواند یک زمینه همکاری با طرف روس باشد.

ج) مرز پارس آباد و بيله‌سوار

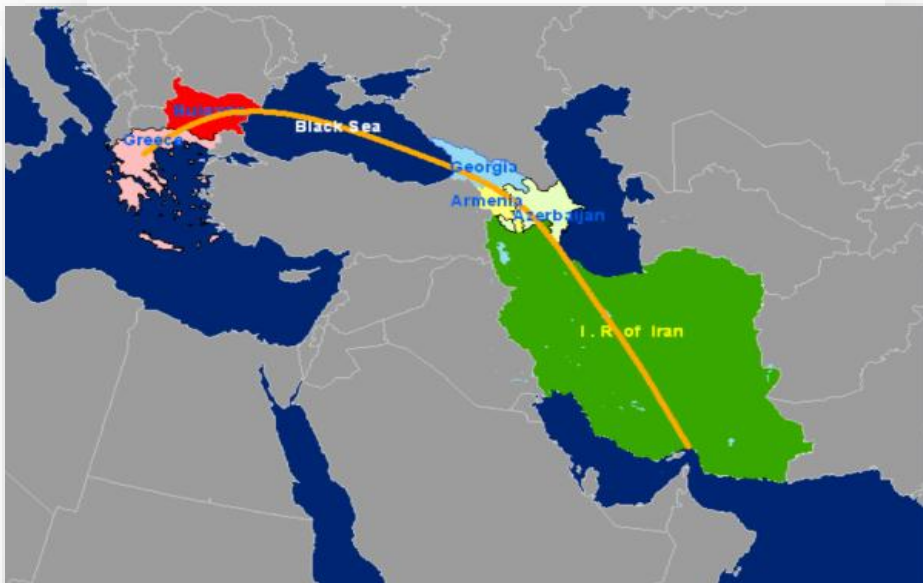
راه آهن اردبیل - آستارا و راه آهن اردبیل - پارس آباد به عنوان مسیرهای محتمل به جای مسیر رشت - آستارا از سوی برخی مقامات محلی پیشنهاد شده‌اند، ولی در مقایسه با مسیر رشت - آستارا از نظر امکان‌سنجی فنی - مالی و جذابیت برای ترابری ترانزیتی مردود شده‌اند. احداث مسیر راه آهن پارس آباد به اردبیل در آینده (با فرض وجود راه آهن رشت - آستارا) به علت هزینه سنگین و کوهستانی بودن آن بعید است. حتی اگر مسیر پارس آباد ساخته شود، قابل رقابت با مسیر رشت - آستارا در ارتباط با جمهوری آذربایجان نخواهد بود. بنابراین با عنایت به آنکه خط ریلی جمهوری آذربایجان در نزدیکی مرز ایران فراهم است، می‌تواند در منطقه بيله‌سوار یا پارس آباد خط ریلی آنها داخل ایران شده و یک بارانداز احداث کرد تا انتقال بارها از آنجا به دیگر مقاصد داخل ایران از طریق جاده‌ای صورت پذیرد (مشابه بارانداز لطف آباد در مرز با ترکمنستان) یعنی مرز آستارا برای تبادل بار ریلی و جاده‌ای و مرز بيله‌سوار (یا پارس آباد) برای حمل بار جاده‌ای اختصاص پیدا کند. در خصوص ساخت راه آهن تا پارس آباد باید از گرایش‌های محلی و فشارهای سیاسی مدیران استانی، که مغایر منافع ملی است، به شدت اجتناب کرد و مانع از خسارت‌های سنگین به کشور شد.

د) کریدور خلیج فارس - دریای سیاه^۱ و ارمنستان

کریدور خلیج فارس - دریای سیاه در سال ۲۰۱۶ از سوی ایران با هدف اتصال بازارهای خاورمیانه به اروپا از طریق گرجستان پیشنهاد شد (شکل ۲۴) و به عنوان یک تغییر واقعی رویکرد برای ایران و قفقاز جنوبی - اروپای شرقی تلقی شد. این کریدور هنوز به مرحله موافقت‌نامه نرسیده است و حداقل هفت مرحله مهم گفت‌وگوهای کارشناسی با میزبانی تقریباً همه کشورهای درگیر انجام شده است که دو بار در تهران (سال‌های ۲۰۱۶، ۲۰۱۹)، سپس در صوفیه (سال‌های ۲۰۱۷، ۲۰۲۲)، تفلیس (سال ۲۰۱۸) و اخیراً در ایروان (سال‌های ۲۰۲۱، ۲۰۲۳) برگزار شد. آخرین نشست سه‌جانبه بین هند، ارمنستان و ایران بوده است.

1. Persian Gulf-Black Sea Corridor (PGBSC)

شکل ۲۴. کریدور خلیج فارس - دریای سیاه [۸۳]



اهمیت این کریدور برای ایران به سه علت است:

۱ روابط اقتصادی میان هند و اروپا چندین برابر روابط اقتصادی هند و روسیه است، تحقق کریدور خلیج فارس - دریای سیاه ارتباط ایران را با چهار حوزه دریایی مختلف (خلیج فارس/ دریای عمان، دریای کاسپین، دریای سیاه و دریای مدیترانه) تقویت می‌کند و روابط تجاری با جمهوری آذربایجان، ارمنستان، گرجستان، بلغارستان، یونان و هند را بهبود می‌بخشد.

۲ تنش‌های طولانی‌مدت بر سر قره‌باغ باعث شد ارمنستان در کریدور خلیج فارس - دریای سیاه و جمهوری آذربایجان در کریدور شمال - جنوب فعال‌تر شوند. ایران امیدوار است از اتصال سه پروژه چندوجهی مختلف که قرار است از خاک ایران عبور کند (شامل کریدور شمال - جنوب، خلیج فارس - دریای سیاه و ابتکار کمربند و راه چین (BRI)) بیشترین سود را به دست آورد. بدون تردید، ترکیب این سه پروژه زیرساختی پیوند قوی بین ایران و چهار منطقه دیگر، یعنی دریای عمان (جنوب)، پاکستان و افغانستان (شرق)، آسیای مرکزی (شمال شرقی) و قفقاز جنوبی (شمال غربی) را ایجاد خواهد کرد.

۳ به‌عنوان انگیزه سوم، کاملاً واضح به‌نظر می‌رسد که تهران در تلاش برای یافتن مسیری جایگزین برای «کریدور میانی» ترکیه است که توسط آنکارا گسترش می‌یابد تا با دور زدن آنکارا به بازارهای اروپایی برسد.

۴-۳-۶. جمع‌بندی در مورد بسترهای همکاری در حوزه زیرساخت‌های حمل‌ونقل

نکات بیان شده در بخش‌های قبل را می‌توان به این شرح جمع‌بندی کرد: برای تسهیل تجارت و کاهش هزینه‌های لجستیکی، ضروری است ضمن بهره‌برداری بهینه از زیرساخت‌های موجود، زیرساخت‌های لجستیکی در کریدور شمال - جنوب ارتقا یابد. این اقدامات بیش از نیازمندی به افزایش ظرفیت در مسیرهای حمل‌ونقل مانند ظرفیت حمل از مسیر دریای کاسپین، و بهبود شبکه حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای که در برخی قسمت‌ها نیازمند اقدامات نرم‌افزاری در اصلاح رویه‌های پایانه‌های مرزی و هم‌گرایی مقررات میان کشورها و همکاری شرکت‌های چندملیتی است. مسیرهای شمالی به‌خصوص از دریای کاسپین برای واردات گندم باید جایگزین درصدی از واردات از مبادی جنوبی ایران شود. به‌طور کلی، پیشرفت پروژه‌های مختلف حمل‌ونقلی در کریدور شمال - جنوب به

دلایل مختلف از جمله نبود نگاه جامع و ابتکار کلان ایران و روسیه و جایگاه مشخص و دقیق آنها در فعال‌سازی کریدور شمال - جنوب و ابهام در وضعیت توزیع تقاضای ترانزیتی شمالی - جنوبی بین شاخه‌های این کریدور، دچار نوعی سردرگمی و بلاتکلیفی از نظر اولویت اجرا در ایران است و هر از چندگاهی با تغییر مدیران و دولت‌ها، دچار افت و خیزهایی می‌شوند که باید اصلاح شود. به‌طور مثال، طرح برقی‌سازی و افزایش ظرفیت خط ریلی اینچه‌برون - گرمسار، که قرارداد تجاری آن در سال ۱۳۹۷ میان دو کشور امضا شد، همواره به‌عنوان یکی از موضوعات مورد مذاکره میان ایران و روسیه در این سال‌ها جریان داشته است. ارزیابی گزارش تفصیلی مرکز پژوهش‌های مجلس در خصوص این پروژه بیانگر اشتباه راهبردی دولت‌های دوازدهم و سیزدهم در عدم پیشبرد این کار با طرف روس است. با توجه به راهاندازی قطارهای چین - ایران از مسیر قزاقستان و ترکمنستان، که از مرز اینچه‌برون وارد ایران می‌شود، فعال‌سازی قرارداد مذکور با روسیه علاوه بر کریدور شمال - جنوب، برای رونق یافتن کریدور شرق به غرب نیز مفید و مؤثر ارزیابی می‌شود. بسیاری از موضوعات دیگر مانند پیشبرد خط آهن رشت - آستارا یا بررسی کریدور آستارا - بندرعباس (به‌صورت خط عریض) یا بازگشایی مرز جلفا و سایر پروژه‌های حمل‌ونقلی به‌طور مشابهی در یک شرایط بلاتکلیفی و بدون تصمیم در کشور باقی مانده است که نشانه‌ای از نداشتن ایده کلی همکاری است.

۷. چالش‌ها و گلوگاه‌های ساختاری - اجرایی پیشبرد ابتکار کلان ایران - روسیه

در این بخش به بررسی چالش‌ها و گلوگاه‌های ساختاری - اجرایی ابتکار پرداخته می‌شود. مهم‌ترین چالش‌های این ابتکار عدم توازن تجاری و بخشی‌نگری و کنش‌های غیرهم‌بست هستند که هر کدام به این صورت شرح داده می‌شوند.

۷-۱. عدم توازن تجاری در مقابل روسیه

تلاش برای ایجاد توازن تجاری، خلق اکمال تجاری و افزایش شدت تجاری در تعامل با کشورهای هدف یک اصل اساسی است که تضمین‌کننده پایداری جریان تجاری و پایداری رشد اقتصادی طرف‌های تجاری است. در چند سال گذشته تراز تجاری ایران در تعامل با روسیه دچار کسری قابل توجه بوده است، در نتیجه تراز کردن تجارت با روسیه یک الزام اساسی است. بررسی مفاد جدول ۱۱ نشان می‌دهد که تراز تجاری ایران و روسیه در سال‌های اخیر منفی بوده است؛ به این معنا که ایران همواره به‌صورت خالص، واردکننده از روسیه محسوب می‌شود.

جدول ۱۱. سری زمانی تراز تجاری کالایی ایران با روسیه (میلیون دلار) [۱۶]

سال	۲۰۱۵	۲۰۱۶	۲۰۱۷	۲۰۱۸	۲۰۱۹	۲۰۲۰	۲۰۲۱	۲۰۲۲
تراز تجاری ایران - روسیه	- ۷۶۲	- ۱۲۴۲	- ۳۱۲	- ۸۱۰	- ۷۷۳	- ۲۳۴	- ۶۹۱	- ۸۳۴



وضعیت شاخص‌های دیگر از جمله شاخص اکمال تجاری بین ایران و روسیه و شاخص پتانسیل صادراتی ایران به روسیه نیز چندان رضایت‌بخش نیست. شاخص اکمال تجاری ایران - روسیه در دهه اخیر در بازه بین ۱۰ تا ۲۰ درصد در نوسان بوده است که این رقم نسبت به اکمال تجاری ایران با مهم‌ترین شرکا چشمگیر نیست. شاخص پتانسیل صادراتی ایران به روسیه نیز در دهه اخیر بین ۸ تا ۱۵ میلیارد دلار بوده است [۸۴]، [۸۵]، [۸۶].

۷-۲. بخشی‌نگری ساختاری و کنش‌های غیرهم‌بست

در رویکرد حاکم که عبارت است از فروش نفت و واردات کالاهای واسطه‌ای و سرمایه‌ای، غذا، دارو و...، نهادها و وزارتخانه‌های ایران از جمله وزارت جهاد کشاورزی و وزارت صمت و... با رویکردی بخشی ساخت یافته‌اند و با هم به‌صورت راهبردی در ارتباط نیستند و هرکدام به‌صورت جداگانه با اخذ ارزهای جهان‌روای حاصل از فروش نفت مایحتاج خود را وارد می‌کنند. به عبارت دیگر بین نهادها و اگرایی وجود دارد و در شرایط حاضر یکپارچگی در برنامه‌های راهبردی وزارتخانه‌ها مشاهده نمی‌شود. درحالی که در رویکرد بدیل، نظام حکمرانی کشور باید در راستای کلان‌معاملات، راهبردی به‌هم‌پیوسته و هم‌بست را اتخاذ کند؛ ذیل این راهبرد، همکاری وزارتخانه‌های اصلی کشور نظیر وزارت صنعت، معدن تجارت، جهاد کشاورزی، وزارت امور اقتصاد و دارایی (گمرک)، وزارت بهداشت، وزارت راه، وزارت کشور و سایر نهادهای ذی‌ربط و همچنین سازمان برنامه‌بودجه ضروری است و اجرایی‌سازی این طرح باید به کنشی هم‌گرا تبدیل شود.

۷-۳. چالش تسویه مبادلات با روسیه

یکی از مهم‌ترین چالش‌های ابتکار ایران در تسویه مبادلات تجاری با روسیه، موضوع انتقالات ارزی است. هرچند که در شرایط کنونی میربانک روسیه و سیستم شتاب ایران به‌هم متصل‌اند، پرداختی‌ها به روسیه بابت واردات کالاهای اساسی عمدتاً از کانال‌های غیررسمی (صرافی‌ها و عمدتاً از مسیر امارات) یا از مسیرهای رسمی با محوریت کشور ثالث (ترکیه^۱ و عراق^۲) انجام می‌شود. حسب بررسی‌ها، واردات از مسیرهای غیررسمی و حتی رسمی (با واسطه‌گری کشور ثالث) تا حدود زیادی تحت رصد و کنترل وزارت خزانه‌داری آمریکا است و در نتیجه، این مسیر وارداتی ایمنی لازم را ندارد.

البته گفتنی است که پیام‌رسان‌های ایرانی (سپام) و روسی در سال‌های اخیر به یکدیگر متصل شده‌اند و بانک VTB از سمت روسیه و برخی از بانک‌های ایرانی از سمت ایران به هم متصل‌اند. این اتصال امکان تسویه تجارت تا سقف ۸۰ میلیون دلار را ایجاد کرده است. این اتصال علاوه بر ایجاد امکان برای انجام خدمات بانکی برای تجار با کارت‌های اعتباری و امکان استفاده از سایر خدمات بانکی از جمله گشایش اعتبارات اسنادی (LC)، اتصال بورس کالای ایران به بورس کالای روسیه (خصوصاً در زمینه مواد غذایی) را برای تجار ایرانی فراهم می‌کند.^۳

۷-۴. چالش تعارض منافع با تغییر رویکرد واردات کالاهای اساسی

در رویکرد فعلی، واردکنندگان با دسترسی به ارزهای جهان‌روا به واردات مواد غذایی اقدام می‌کنند. اما اکنون که دسترسی به ارزهای جهان‌روا کاهش پیدا کرده یا دشوار شده است، ایجاد مسیرهایی در راستای تاب‌آوری بیشتر ضرورت دارد. بنابراین در رویکرد بدیل

1. Halk Bank of Turkey

2. Trade Bank of Iraq

۳. در سال ۱۴۰۲ وزارت جهاد کشاورزی به کمک یکی از شرکت‌های سهامی عام روسی از طریق بانک سپه، در بانک BTV به افتتاح یک ال سی سه‌ماهه برای واردات ذرت، اقدام کرد.

باید از طریق اقدام تدریجی، واردات اقلام اساسی از مبادی دیگر در دستور کار قرار گیرد و تسویه مالی این تجارت نیز نباید از طریق مسیرهای تحت رصد و پرخاطر انجام شود. شکل‌گیری و توسعه مسیرهای جدید باعث کاهش و به تدریج حذف منافع تثبیت شده مسیرهای قبلی می‌شود. مسئله تعارض منافع در این دو مسیر از عواملی است که ممکن است چالش‌هایی جدی در فرایند شکل‌گیری و عمق یافتن مسیر جدید ایجاد کند. بنابراین ذی‌نفع‌سازی بازیگران مسیر فعلی در ابتکار جدید و درگیر کردن آنها در مسیرهای جدید تعریف شده می‌تواند به هرچه بهتر جریان یافتن طرح کمک کند.

۵-۷. محدودیت‌های آب و هوایی و کمبود زیرساخت بندری مناسب در دریای کاسپین

همان‌طور که پیش‌تر نیز اشاره شد، روسیه در دریای کاسپین بنادر متعددی دارد که بندر آستاراخان، بندر اولیا، بندر ماخاچ قلعه، بندر سالیانکا و بندر لاگان از جمله مهم‌ترین بنادر در این حوزه محسوب می‌شوند. چون بنادر آستاراخان و سالیانکا در اطراف رودخانه ولگا قرار دارند و اطراف این رودخانه به دلیل شرایط آب و هوایی نامساعد در ماه‌های سرد سال یخ می‌بندند، لذا این بنادر فقط از آوریل (فروردین - اردیبهشت) تا نوامبر (آبان - آذر) قابلیت کشتی‌رانی دارند. بندر ماخاچ قلعه که در داغستان واقع شده، در تمام سال قابلیت کشتی‌رانی دارد و یکی از عمیق‌ترین بنادر روسیه در دریای کاسپین است. بیشترین زیرساخت بندری روسیه در دریای کاسپین، متعلق به بندر آستاراخان است؛ اما در کل، بنادر روسیه که در دریای کاسپین واقع شده‌اند، نسبت به بنادر سن‌پترزبورگ و ولادی‌وستوک و... از امکانات، تجهیزات و زیرساخت‌های کمتری برخوردارند.

۶-۷. چالش‌های مربوط به مسیرهای لجستیکی

هر کدام از مسیرهای سه‌گانه لجستیکی حوزه دریای کاسپین (شاخه میانی، شرقی و غربی) چالش‌های مخصوص به خود را دارند. به‌طور مثال مسیر شاخه شرقی (اینچه‌برون - سرخس) با اینکه به آسیای میانه و افغانستان و به‌طور کلی شرق ایران دسترسی مناسبی دارد، به‌خاطر متفاوت بودن عرض ریلی ایران و کشورهای آسیای میانه، ضرورت استفاده از بوژی، هزینه و زمان تجارت را افزایش می‌دهد. همچنین این مسیر با چالش‌هایی از قبیل نیاز به افزایش ظرفیت خط‌آهن در مسیر گرمسار - اینچه‌برون روبه‌روست که در کوتاه‌مدت هزینه و زمان حمل را افزایش می‌دهد و چون برطرف کردن این مسئله پرچالش، پرهزینه و زمان‌برند، باید با نگاه میان‌مدت پیگیری شوند. در مقابل، مسیر غربی به‌علت اختلافات بین ایران و جمهوری آذربایجان، در کوتاه‌مدت با تردید همراه است. چالش مسیر میانی نیز کمبود کشتی، کم بودن ظرفیت کشتی‌ها، کمبود زیرساخت بندری، کاهش تراز آب و عمق کم در دریای کاسپین است که باید مورد توجه قرار گیرد. چالش مهم دیگر، تمرکز توجهات به توسعه زیرساخت‌های فیزیکی جدید بدون توجه به بهره‌برداری بهینه از زیرساخت‌های موجود و مهم‌تر از آن، توجه به اصلاح رویه‌ها و فرایندهای زمان‌بر در پایانه‌های مرزی در ایران (یعنی بخش نرم‌افزاری) است.

۸. مزیت‌های کلان‌معامله جدید

از آنجایی که ابتکار ایران در ابعاد مختلفی طراحی شده است، مزیت‌های مختلفی دارد. این ابتکار ضمن افزایش امنیت در زنجیره‌های تأمین مختلف، می‌تواند در رسیدن به استقلال نسبی از ارزهای جهان‌روا، استفاده از ظرفیت‌های خالی در بخش کشاورزی، توسعه زنجیره‌های ارزش کشور، کسب اعتبار و جایگاه سیاسی به‌موجب کنش در زمینه اقلام اساسی، ایجاد درهم‌تنیدگی سیاسی و اقتصادی و... مؤثر باشد.

۸-۱. استقلال نسبی از ارزهای جهان‌روا

به‌صورت کلی با در نظر گرفتن پیامدهای بلندمدت افزایش ریسک تحریم‌های ایالات متحده و شکاف‌های ژئوپلیتیکی، این انگیزه برای کشورهایی که روابط دیپلماتیک نزدیک با ایالات متحده ندارند ایجاد شده که استفاده گسترده‌تر از دلار آمریکا به‌عنوان یک ارز بین‌المللی را کاهش دهند. سهم دلار آمریکا در بین ذخایر ارزی کشورها روبه‌کاهش است [۸۷]. در این ابتکار، از طریق واردات اقلام اساسی از جمله غلات، دانه‌های روغنی و... از روسیه و کشورهای آسیای میانه و صادرات کالاهای صنعتی، نیمه‌صنعتی و صادرات کالاهای صنعتی و خدمات فنی - مهندسی به آن کشورها، می‌توان به مزیت استقلال از دلار دست یافت و با کاهش سهم دلار در بُعد تجاری، کلان‌معامله جدیدی در نسبت با منطقه و فرامنطقه شکل داد.

۸-۲. اقتصاد تحریم؛ چالش مشترک ایران و روسیه مزیتی برای برقرار تجارت راهبردی

مختصات تحریمی اثرهای جدی بر اقتصاد دو کشور گذاشته است، یکی از این اثرها شیوه دسترسی هر دو کشور به ارز جهان‌روا و شیوه تسویه تجارت خارجی بوده است. به‌صورت مشخص روسیه پس از جنگ اوکراین وابستگی بالایی به امارات متحده عربی برای تسویه فروش نفت خود پیدا کرد. به‌نحوی که فروردین ۱۴۰۲ شرکت «روس‌نفت»، بزرگ‌ترین تولیدکننده نفت روسیه، و شرکت هندی «ایندین اویل» توافق کردند، در آخرین معامله برای تحویل نفت روسیه به هند از شاخص قیمت نفت دبی (که بیشتر در آسیا مورد استفاده قرار می‌گیرد)، استفاده کنند [۸۸]. همچنین هند نفت روسیه را به درهم خریداری می‌کند. یکی از بانک‌های اصلی که این پرداخت درهمی را صورت می‌دهد، بانک دولتی استیت بانک هند است [۸۹]. همچنین بخشی از فروش نفت روسیه به هند به واسطه روپیه تسویه می‌شود که هزینه‌های زیادی را برای روسیه به‌جهت تسویه ایجاد می‌کند. ایران نیز برای پوشش معاملات خود (خصوصاً در زمینه تأمین غلات) به ارزهای جهان‌روا وابستگی بالایی دارد. لذا این چالش مشترک می‌تواند مزیتی برای توسعه روابط بین ایران و روسیه قلمداد شود.

۸-۳. حضور مشترک ایران و روسیه در حوزه‌های ائتلاف جهانی

ایران و روسیه در ائتلاف‌های جهانی نیز با یکدیگر هم‌راستایی‌هایی دارند. هر دو کشور عضو سازمان‌های بریکس و شانگهای هستند که ظرفیت‌های مناسبی برای شکل‌دهی به کنش‌های چند بازیگری دارند. هر دو کشور از عضویت در این سازوکارها به‌نوعی اهداف ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی خود را دنبال می‌کنند. روسیه بارها اعلام کرده است که تمایل دارد از ظرفیت بریکس برای کاهش دستور کار جهان‌روایی دلار بهره‌برد. ایران نیز عمدتاً به این سازوکارها به دید خنثی‌سازی تحریم‌ها نگاه می‌کند.

همچنین حضور ایران در اتحادیه اقتصادی اوراسیا مزیتی است که می‌تواند در راستای تحقق ابتکار حاضر مثمر‌تر باشد؛ در سال ۲۰۱۸

ایران موافقت‌نامه‌های مهمی با اتحادیه اروپا منعقد کرد که جزء موافقت‌نامه‌های موقت با دوره اعتبار سه‌ساله بود. تعداد اقلام مشمول ترجیحات تجاری توسط ایران به اوراسیا ۳۶۰ قلم و تعداد اقلام مشمول تجارت ترجیحی اوراسیا ۵۰۲ قلم کالا ذکر شده است. با تحولات اخیر نیز روسیه مجدداً به سمت اتحادیه اقتصادی اوراسیا روی خواهد آورد. در سال ۱۴۰۳ نیز لایحه «موافقت‌نامه تجارت آزاد بین جمهوری اسلامی ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کشورهای عضو آن» در جلسه هیئت وزیران به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید.

اگرچه توجه به این موافقت‌نامه‌ها یک مزیت مهم است و می‌تواند به اطمینان خاطر فعالان حوزه تجارت کمک شایانی کند، بدون وجود ابتکار عمل مشخصی این موافقت‌نامه‌ها اثربخش و هدفمند نخواهند بود [۸۴].

۴-۸. تبدیل شدن ایران به هاب انرژی و تثبیت در منطقه

انرژی در حوزه ابزارهای قدرت نیمه‌سخت در عرصه بین‌المللی قرار می‌گیرد و این ابزار می‌تواند توسط کشورهایی که به منابع انرژی دسترسی دارند برای رسیدن به اهداف سیاست خارجی استفاده شود. ایران نیز علاوه بر دارا بودن ذخایر بزرگ انرژی در داخل کشور، بعد از جنگ اوکراین این فرصت را دارد تا با واردات انرژی و به‌ویژه گاز مازاد روسیه و صادرات آن به کشورهای منطقه، علاوه بر انتفاع اقتصادی، از آورده سیاسی و امنیتی آن بهره‌مند شود. این کار باعث می‌شود کشورهای مجاور با افزایش واردات انرژی خود از ایران، درهم‌تنیدگی بیشتری با جمهوری اسلامی داشته باشند و نسبت به فشارهای آمریکا برای قطع ارتباط با ایران مقاومت بیشتری نشان دهند. این کشورها همچنین به علت دسترسی به گاز با قیمت مناسب، این فرصت را خواهند داشت تا با سرعت بیشتری به توسعه اقتصادی و صنعتی دست یابند و این موضوع می‌تواند موجب پیشرفت منطقه غرب آسیا شود. نقش‌آفرینی ایران در معادلات انرژی منطقه و تبدیل شدن به مرکز مبادلات (هاب) انرژی منطقه موضوعی است که در برنامه هفتم پیشرفت نیز به آن اشاره شده است.

۵-۸. توسعه زنجیره‌های ارزش صنعتی کشور و وارونه ساختن معادله «نفت در برابر غذا» به «صنعت در برابر غذا»

از آنجایی که در الگوی توسعه «نفت در برابر غذا» ارزش افزوده چندانی خلق نمی‌شود، اشتغال زیادی به همراه ندارد و با کشورهای همسایه در منطقه (خصوصاً روسیه، به دلیل مشابهت اقتصادی) درهم‌تنیدگی چندانی نیز ایجاد نمی‌کند، ضرورت وارونه ساختن کلان‌معامله سابق و تبیین کلان‌معامله‌ای جدید به شیوه توسعه زنجیره‌های ارزش صنعتی با رویکرد «صنعت در برابر غذا و نهاده‌های اساسی» وجود دارد. این گذار در الگوی تجارت همان خلق اکمال تجاری است و هرچه اقتصاد ایران و روسیه از درجه تکمیل‌کنندگی بالاتری برخوردار باشند، درهم‌تنیده‌تر نیز خواهند بود.

همان‌طور که پیش‌تر نیز بیان شد، بعد از تحریم‌ها روسیه در بخش واردات کالاهای مورد نیازش به جایگزین کردن سایر کشورها با کشورهای اروپایی اقدام کرده است. این جایگزینی در سایر کالاها تا حد زیادی انجام شده است؛ اما در بحث مواد شیمیایی، دارویی، وسایل حمل‌ونقل و ماشین‌آلات و تجهیزات همچنان ظرفیت مازاد برای جایگزینی وجود دارد. همچنین پوتین در مصاحبه‌های متعددی بیان کرد که نیازی نیست که در همه این اقلام رویکرد جایگزینی واردات اتخاذ شود و این نیاز با جایگزینی در شرکای تجاری می‌تواند سریع‌تر مرتفع شود [۹۰]، [۹۱]، [۹۲]. این چرخش در الگوی تولید و تجارت می‌تواند مزیتی برای ایران باشد؛ چون درنهایت به تولید کالاهای با ارزش افزوده بالاتر و افزایش مقیاس تولید، سودآوری و صنعتی شدن از این طریق، می‌انجامد.

باتوجه به شرایط فعلی اقتصاد ایران و نیازهای کنونی روسیه بعد از تحریم، توسعه زنجیره‌های ارزش می‌تواند در صنایع غذایی، ماشین‌آلات کشاورزی، صنعتی، معدنی، تجهیزات گلخانه‌ای، محصولات سم و کود، رشته محصولات چوبی و مبلمان، دارو و تجهیزات



پزشکی به وقوع پیوند که اولویت اول توسعه زنجیره‌های ارزش کشور در این راستا، می‌تواند با صنایع مواد غذایی، صنایع دارویی، تجهیزات پزشکی و ماشین‌آلات و تجهیزات باشد؛ بنابراین شناسایی این زنجیره‌ها به‌لحاظ توان خلق ارزش افزوده و موقعیت فعلی ایران در این زنجیره‌ها و ایجاد امکان حرکت به سمت تولید محصولات رقابتی‌تر باید در صدر وظایف وزارت صمت باشد.

۶-۸. کسب اعتبار و جایگاه سیاسی به موجب کنش در زمینه اقلام اساسی و ایجاد درهم‌تنیدگی‌های سیاسی - اقتصادی با کشورهای هم‌جوار

همان‌طور که پیش‌تر نیز بیان شد، در تمام تاریخ چند صدسال اخیر و تاریخ قدرت‌یابی روسیه، این کشور به دنبال دسترسی به آب‌های گرم جنوب بوده است. ایران می‌تواند یک واسطه مطمئن در زمینه دسترسی روسیه به جنوب باشد و توضیح اینکه تفاوت اقلیمی میان کشورهای شمالی و جنوبی، امتیاز مهمی برای سرزمین ایران به شمار می‌رود. درحالی‌که همسایه‌های جنوبی و حتی غربی ایران رو به خشکی و تنش آبی هستند، در شمال دریای کاسپین منابع آبی سرشاری وجود دارد که می‌تواند پشتوانه امنیت غذایی منطقه باشد و نزدیک‌ترین و هموارترین راه وصل این دو اقلیم متفاوت، سرزمین ایران است. کنشگری در زمینه غلات و کود و همچنین صادرات این اقلام به کشورهای هدف باعث ایجاد درهم‌تنیدگی‌های اقتصادی با کشورهای هم‌جوار می‌شود. اساساً یکی از اهداف بازتعریف نقش ایران در فضای بین‌الملل آن است که وابستگی کشورهای هم‌جوار به ایران افزایش پیدا کند. افزایش وابستگی کشورهای پیرامونی به ایران در حوزه اقلام اساسی خوراکی، علاوه بر ارتقای روابط تجاری منجر به کسب اعتبار و جایگاه سیاسی - اقتصادی برای کشور خواهد بود. تقویت ارتباطات منطقه‌ای اعم از پیمان‌های منطقه‌ای، ارتباطات دولتی، افزایش تعامل فعالان بخش خصوصی و استفاده از ظرفیت‌های فرهنگی، مواردی‌اند که برای افزایش درهم‌تنیدگی با کشورهای منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای باید در نظر گرفته شوند.

۹. پیش‌نیازهای اجرا و پیاده‌سازی ابتکار ایران و روسیه

ابتکار ایران به‌رغم داشتن مزیت‌های فراوان، پیش‌نیازهایی جهت پیاده‌سازی مطلوب دارد که به این شرح‌اند:

۹-۱. تلقی ابتکار ایران و روسیه به مثابه یک دستور کار مرتبط با امنیت ملی نه صرفاً طرحی اقتصادی

همان‌طور که در گزارش اول از برنامه پژوهشی «ابتکار راهبردی ایران» بیان شد، بازتعریف نقش ایران در عرصه بین‌الملل و جانمایی جدید، اساساً راهبردی ذیل پرونده امنیت ملی (به معنای اعم آن) کشور است نه اقدامی صرفاً اقتصادی و اقدامی از جنس بهبود سطح تجارت با کشورهای خارجی؛ چه اینکه بخش خصوصی، بهتر از هر کنشگر دیگری می‌تواند سطح تجارت خود را با فرامرز افزایش دهد و وظیفه حاکمیت در این زمینه، تسهیل‌گری در امر تجارت، بهبود محیط کسب و کار، خودداری از صدور دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌های دفعی، اطلاع‌رسانی‌های به‌موقع نسبت به سیاست‌ها و برنامه‌ها و در یک کلام «حکمرانی خوب و شفاف» است. جانمایی جدید ایران در نظم بین‌الملل، خاستگاهی سیاسی - حاکمیتی دارد و هدف آن احیای قدرت ایران است که البته این احیای قدرت، براساس تصمیم و اراده‌ی سیاسی و حاکمیتی صورت‌بندی می‌شود و با استفاده از ابزارهای اقتصادی، پیاده‌سازی می‌شود. به بیان دیگر، راهبرد بازتعریف نقش ایران در عرصه بین‌الملل به دنبال ایجاد مجموعه‌ای از درهم‌تنیدگی‌های سیاسی - امنیتی - اقتصادی است که از قبل آن، قدرت ملی ایران، احیا و تثبیت می‌شود.

ویژگی کنش‌های ذیل برنامه جانمایی جدید ایران در نظم بین‌الملل مواردی به این شرح‌اند. همین ویژگی‌ها هستند که به کنش‌های ذیل این برنامه، ماهیتی سیاسی - حاکمیتی می‌دهند:

- (الف) طراحی کنش‌های بزرگ‌مقیاس که پیاده‌سازی آنها نیازمند همراهی حاکمیت‌هاست؛
- (ب) طراحی ابتکارهای «هم‌بست» که معمولاً یکی از بال‌های آن، کنش در زمینه کالاهای اساسی و حیاتی است؛
- (ج) پیاده‌سازی برنامه‌هایی که نظم اجتماعی خاص در پهنه جغرافیایی مورد نظر ایجاد کرده و قادر است گروه‌های ذی‌نفع و هم‌نفع تولید کند؛
- (د) پیاده‌سازی اقدامات و ابتکاراتی که نیازمند همراه کردن جریان‌های سیاسی و پرنفوذ در جغرافیای مورد نظر است؛ این همراه‌سازی، هم می‌تواند در سطح ملی رخ دهد و هم در سطح منطقه‌ای و محلی؛
- (ه) طراحی برنامه‌هایی که پیشبرد آنها در جغرافیای میزبان نیازمند دریافت مجوزهای خاص و احیاناً رانت‌های مولد است.
- بر همین اساس می‌توان گفت که طراحی و پیشبرد ابتکار راهبردی ایران و روسیه، نیاز به دستور کار، فرایند و رویه‌ای دارد که در ادبیات، تحت عنوان «امنیتی‌سازی سیاست اقتصادی»^۱ [۹۳] یا «هنر زمامداری نوین»^۲ [۹۴] نامیده می‌شود. ایده پشتیبان هنر زمامداری نوین یا استیت‌کرفت آن است که می‌توان ابزارهای اقتصادی را در راستای تحقق اهداف راهبردی سیاست خارجی به کار گرفت.

۹-۲. سفارش‌گذاری کلان از طریق رهبران بازار

در ابتدا برای شکل‌دهی کلان‌معامله‌های مورد نظر در ابتکار، نیاز به سفارش‌گذاری کلان توسط رهبران بازار وجود دارد؛ چراکه رهبران بازار به واسطه سفارش‌گذاری کلان، گام‌های اولیه شکل‌گیری تجارت را می‌پیمایند و در ادامه شرکت‌های کوچک را هم راهبری می‌کنند و به هر کدام نقش می‌دهند. شکل‌دهی به این کلان‌معامله توسط رهبران و بازارسازی، جزء مهم‌ترین چالش‌های ابتکار جدید است که نقش رهبران بازار در این موضوع بسیار پررنگ است. به عبارت بهتر در گام اول رهبر بازارسازی می‌کند و در گام بعدی با پیاده‌سازی مدل رهبر - پیرو سایر بازیگران در سیستم ورود پیدا می‌کند. از این‌منظر به نظر می‌رسد جلب مشارکت نهادهای عمومی غیردولتی و تعیین دستور کار برای آنها ضروری است. در این رابطه شایسته است از ظرفیت ستاد اجرایی فرمان امام (به دلیل فعالیت جدی در زمینه تولید دارو و اقلام مرتبط با درمان)، آستان قدس رضوی (به دلیل فعالیت در حوزه کشاورزی)، مپنا و قرارگاه خاتم (جهت صادرات محصولات صنعتی و خدمات فنی - مهندسی) ذیل این ابتکار استفاده شود.

۹-۳. لزوم حفاظت گندم تولید داخل و حراست از عدم نشت گندم وارداتی به بازار داخل

صیانت از تولید داخلی گندم زمانی معنادار و پایدار است که محور سیاست بر افزایش بهره‌وری و ارتقای کیفیت قرار گیرد؛ از اصلاح بذر و بهینه‌سازی نهاده‌ها تا مکانیزاسیون و استانداردهای پس‌برداشت، به نحوی که شاخص‌های کیفیت نانی (پروتئین، گلوتن، افت مفید) به طور مستمر بهبود یابد. هم‌زمان، حراست از عدم نشت گندم وارداتی به بازار داخل برای جلوگیری از اختلال در سازوکار قیمت و تضعیف سیگنال قیمت خرید تضمینی ضروری است؛ به این منظور می‌توان بخشی از عایدی‌های صادرات گندم به صندوق تثبیت قیمت و سامانه‌های ردیابی و نظارت اختصاص یابد.

همچنین در دوره برداشت گندم داخلی، اولویت تأمین نیاز کارخانه‌ها و صنایع وابسته باید با اولویت گندم تولید داخلی باشد و زمان‌بندی واردات و صادرات چنان تنظیم شود که ورود کالای خارجی به بازار، موجب اختلال در قیمت‌گذاری و برهم‌زدن تعادل داخلی نگردد.

1. Securitrizing the Economic Policy
2. New Statecraft



در سطح اجرایی، آرد حاصل از گندم وارداتی باید با بسته‌بندی‌های متمایز، کُد رهگیری یکتا و پلمب‌های شناسگر عرضه شود تا هرگونه اختلاط با آرد تولید داخل قابل پیشگیری و پیگرد باشد؛ و واردکنندگان ذیل رویه ورود موقت مکلف‌اند براساس ضرایب کیل مصرف، معادل گندم مصرفی را در قالب صادرات محصولات گندم‌پایه عیناً بازپس دهند یا کسری را از طریق حقوق ورودی و جریمه تسویه کنند. افزون بر این، شکل‌دهی به بازار با سفارش‌گذاری کلان از سوی رهبران بازار - به سبب محدودتر بودن شمار آنان - فرایند پیگیری و نظارت بر عدم نشت گندم به داخل را تسهیل می‌کند و امکان اعمال مقررات و پاسخ‌گویی را کارآمدتر می‌سازد؛ به این ترتیب، مجموعه سیاستی فوق با تلفیق ارتقای بهره‌وری، صیانت از سیگنال‌های قیمتی و انتظام‌بخشی زنجیره، امنیت غذایی و کارایی منابع حمایتی را هم‌زمان تقویت می‌کند.

۴-۹. لزوم افزایش تناژ واردات غلات روسیه از مبادی شمالی و شرقی

در شرایط کنونی عمده غلات وارداتی ایران از روسیه از طریق گمرک شهید رجایی و گمرک چابهار صورت می‌پذیرد. این درحالی است که باید بیشتر واردات از گمرکات استان‌های شمالی و شرقی کشور، مانند گلستان مازندران، گیلان و خراسان رضوی انجام شود. بنابراین یکی از پیش شرط‌های مهم و قابل توجه ابتکار ایران برای تبدیل شدن به هاب غله و ایجاد ارزش افزوده در کریدورهای ایران، افزایش تناژ واردات غلات از روسیه به‌طور قابل توجه از مبادی شاخه میانی و شرقی نسبت به مبادی جنوب کشور است. چراکه در صورت عدم این تغییر، افزایش واردات غلات ایران از روسیه از مبادی جنوبی نه تنها وجه راهبردی برای ایران نخواهد داشت، بلکه همین واردات موجب خواهد شد که شاخه میانی و شرقی برای خلق ارزش افزوده توسط ایران هرگز شکل نگیرد. کریدور شمالی و شرقی ایران باید بتواند سهمی از خلق ارزش افزوده در تجارت جهانی را از آن خود کنند؛ فلذا برای تحقق این امر افزایش تناژ وارداتی از مبادی استان‌های شمالی و شرقی بسیار کلیدی و الزام‌آور است.

۵-۹. لزوم تهیه برنامه تجارت پایدار

یکی از ارکان اصلی تجارت راهبردی تداوم آن است و شرکای تجاری با نگاهی میان‌مدت و بلندمدت به تجارت می‌پردازند. به‌طور کلی پایداری در تجارت همه کالاها علاوه بر حفظ سهم از بازار و عمق بخشیدن به ارتباط راهبردی، می‌تواند سرمایه‌گذاری در مسیرهای لجستیکی و یا سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها را نیز اقتصادی و به صرفه کند. علاوه بر همه این‌ها بنا بر اینکه کالایی مانند گندم، قوت غالب مردم است و عدم تأمین به‌موقع آن نارضایتی شرکای تجاری را در پی دارد، ضرورت تداوم در پایداری تجارت در این کالا دوچندان بیشتر مورد توجه است. فلذا تجارت پایدار با روسیه ضامن برقراری تجارت مستمر با کشورهای هدف همچون عراق، افغانستان، کشورهای حوزه خلیج فارس، کشورهای آفریقایی و... است. از این رو یکی از الزامات مهم این ابتکار تهیه برنامه برای یک تجارت پایدار است و در این راستا نمی‌توان صرفاً به تولید داخل اکتفا کرد؛ چراکه تولید داخل با نوسانات زیادی همراه است و ضامن تجارت پایدار نیست.

۱۰. تبیین پلتفرم و الگوی کنش هم‌بست در نسبت با فرامرز

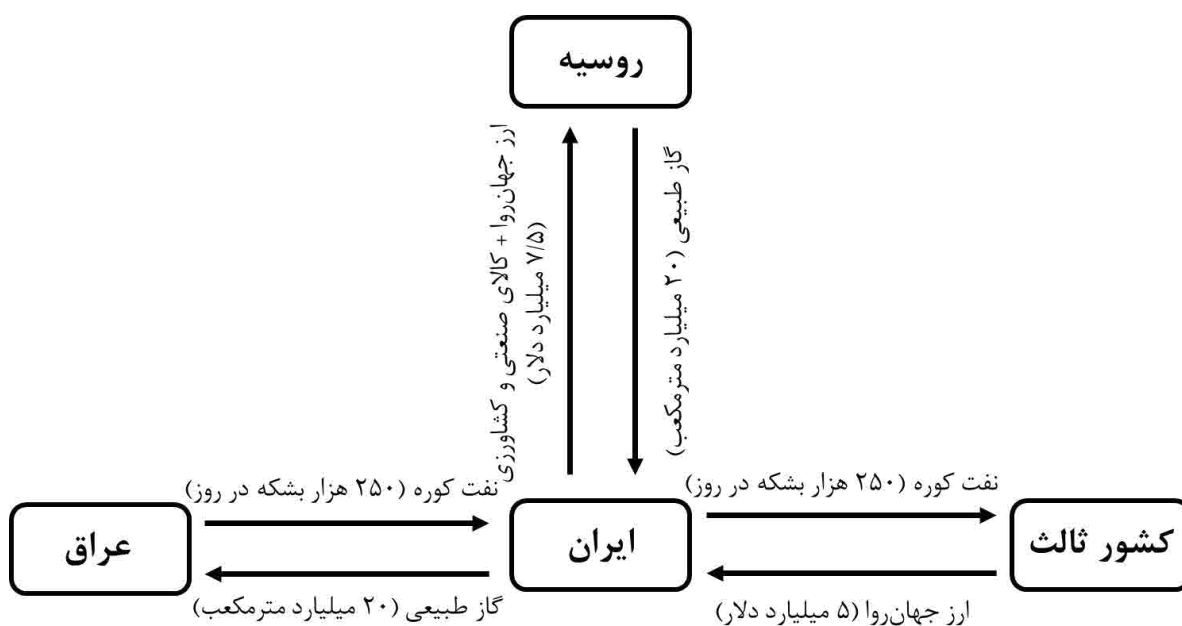
همان‌طور که بیان شد، ابتکار ایران - روسیه برای تعمیق روابط تجاری راهبردی در دو بُعد توان عملیاتی شدن را دارد.

۱. همکاری در زمینه نفت و گاز؛ ۲. صادرات کالاهای صنعتی - دارو و خدمات فنی - مهندسی در برابر واردات کالاهای اساسی (غلات، کود و چوب)

ابتدا هر پلتفرمی به‌تنهایی بررسی و سپس الگوی کنش هم‌بست پلتفرم‌ها تبیین می‌شود:

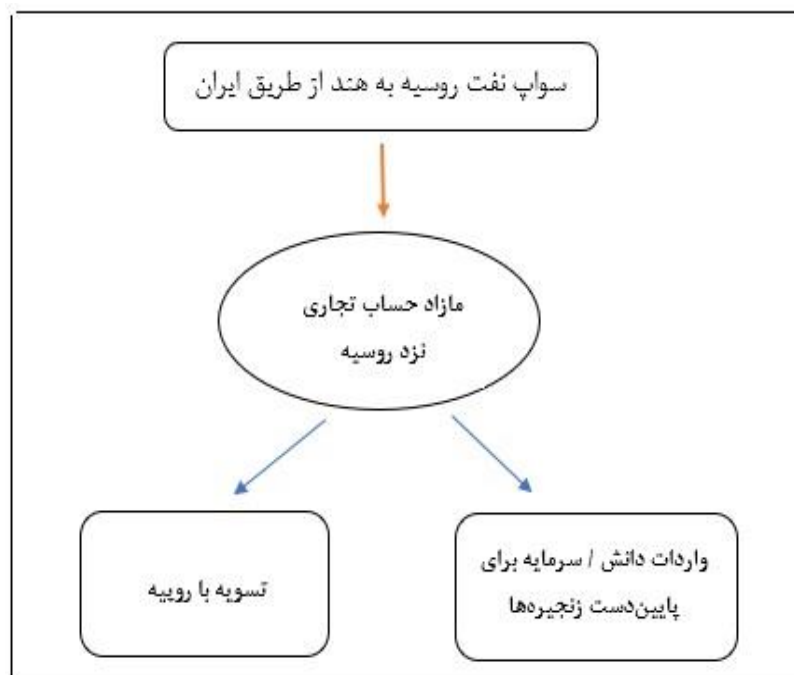
کنش هم‌بست در زمینه نفت و گاز: برای تسهیل مراودات مالی واردات گاز از روسیه، می‌توان نسبت به تعریف معادله‌ای چند جانبه اقدام کرد. بدین شکل که مثلاً ایران گاز وارداتی از روسیه را به عراق صادر و در ازای آن نفت کوره دریافت کند. سپس با صادرات این نفت کوره به کشوری ثالث، مبالغ دریافتی را به همراه کالای صنعتی و کشاورزی به روسیه ارائه کند و به این ترتیب چرخه تسویه با وابستگی کمتر به دلار یا یورو شکل گیرد (شکل ۲۵). در موضوع سوپ نفت روسیه به هند نیز ایران با صادرات نفت خود به هند، مازاد تجاری در روسیه ایجاد می‌کند که بخشی از این مازاد می‌تواند در توسعه صنایع پایین‌دست کالاهای با ارزش افزوده بالاتر و بخشی از آن با تسویه به‌صورت روپیه در استمرار و تقویت واردات نهاده دارو از هند و صادرات دارو به روسیه استفاده شود (شکل ۲۶).

شکل ۲۵. معادله چندجانبه برای تسویه مبالغ گاز دریافتی از روسیه



مأخذ: یافته‌های پژوهش.

شکل ۲۶. سازوکار سوآپ نفت روسیه به هند

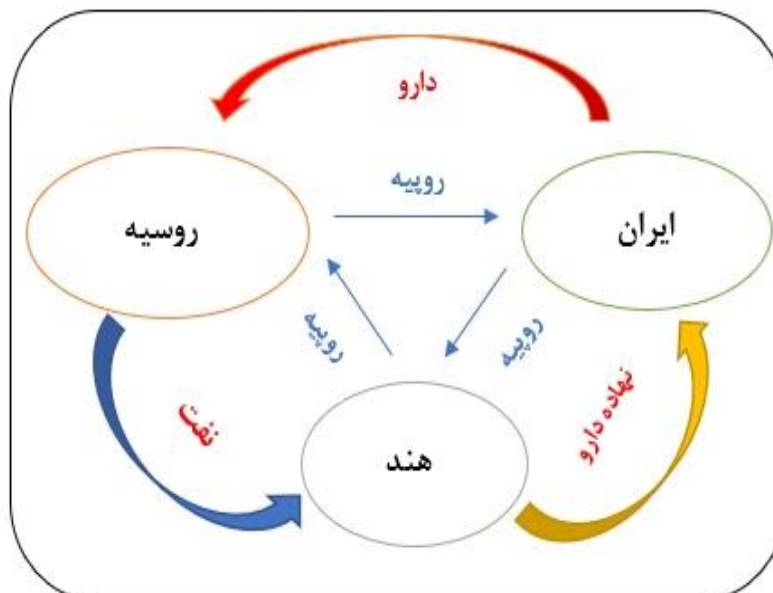


مأخذ: همان.

کنش هم‌بست در زمینه صادرات کالاهای صنعتی - دارو و خدمات فنی - مهندسی در برابر واردات کالاهای اساسی (غلات، کود و چوب): همان‌طور که پیش‌تر نیز بیان شد، بعد از وضع تحریم‌ها چالشی برای کشور روسیه در زمینه دارو ایجاد شد. همین حوزه می‌تواند به محور همکاری دوجانبه ایران - روسیه یا حتی همکاری چندجانبه تبدیل شود. توضیح آنکه در حال حاضر، روسیه بخش عمده نفت خود را به هند می‌فروشد و به‌ناچار به‌جای ارزهای جهان‌روایی نظیر یوآن یا دلار، مجبور به استفاده از روپیه هند است. همچنین ارزی که روسیه برای خرید دارو از امارات و تسویه ارزی تجارت در سایر کالاها در امارات به درهم در سطح وسیعی نیاز دارد و لاجرم باید با هزینه بالا در نقطه تسویه امارات سایر ارزها را به درهم تبدیل کند و آن را برای مصارف خود به کار گیرد. چنین احتیاج‌هایی از سوی روسیه به امارات برای ایران عاملی تهدیدآمیز است. چراکه امارات می‌تواند از این نیازمندی به‌عنوان سلاح علیه ایران بهره‌برد. هند یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان مواد اولیه دارو است و از طرف دیگر، مجموعه‌های داروسازی ایران همیشه روابط خوبی با هند داشته‌اند. ولی به‌دلیل تحریم و کمبود منابع روپیه‌ای نزد بانک مرکزی این کانال به‌خوبی عمل نمی‌کند. ایران می‌تواند با توجه به نیازمندی‌های روسیه به دارو، منابع روپیه‌ای روسیه در هند را در چارچوب یک پیمان ارزی سه‌جانبه خریداری کرده و با روپیه دریافتی از روسیه منابع مواد اولیه دارویی را از هند باهدف فراوری و صادرات دارو به روسیه وارد کند. توسعه چنین مسیر تجاری، یک صرفه مقیاس وسیع برای بخش دارویی کشور فراهم خواهد آورد.

ابتکار ایران در بُعد صادرات دارو را نیز می‌توان با توافق سه‌جانبه و یا حتی چند توافق دوجانبه بین ایران - روسیه و هند برقرار کرد. در این بخش از ابتکار، روسیه روپیه حاصل از فروش نفت خود (که از هند دریافت کرده) را در قبال خرید دارو از ایران به شرکت تولیدکننده ایرانی می‌پردازد و ایران خرید نهاده و مواد اولیه دارویی خود از هند، را به‌وسیله روپیه تسویه می‌کند. در این سازوکار با توجه به خلق ارزش افزوده بیشتر در تولید دارو، عایدی این معامله عمدتاً متوجه ایران خواهد بود.

شکل ۲۷. سازوکار سه‌جانبه ایران - روسیه - هند (در بحث دارو)

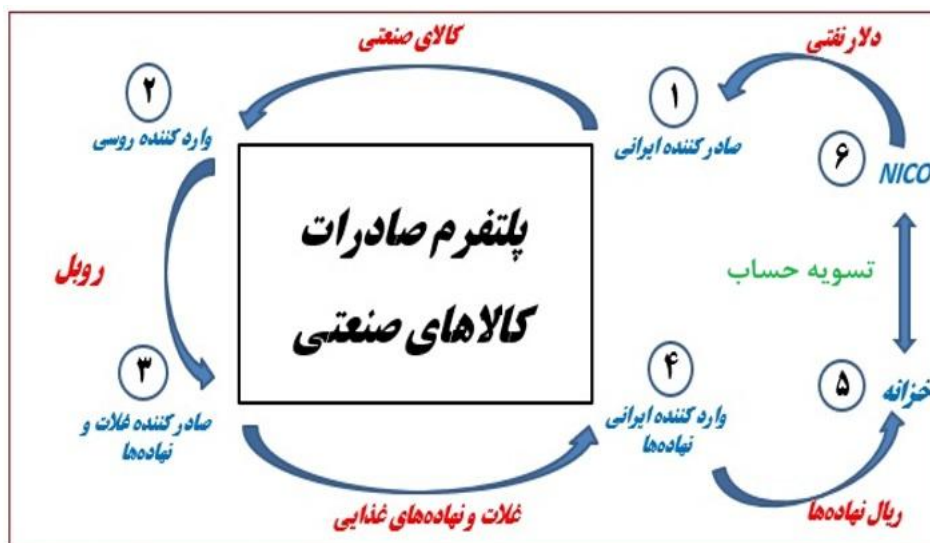


مأخذ: همان.

در بُعد تجارت غلات در برابر کالاهای صنعتی نیز رویه به این صورت خواهد بود:

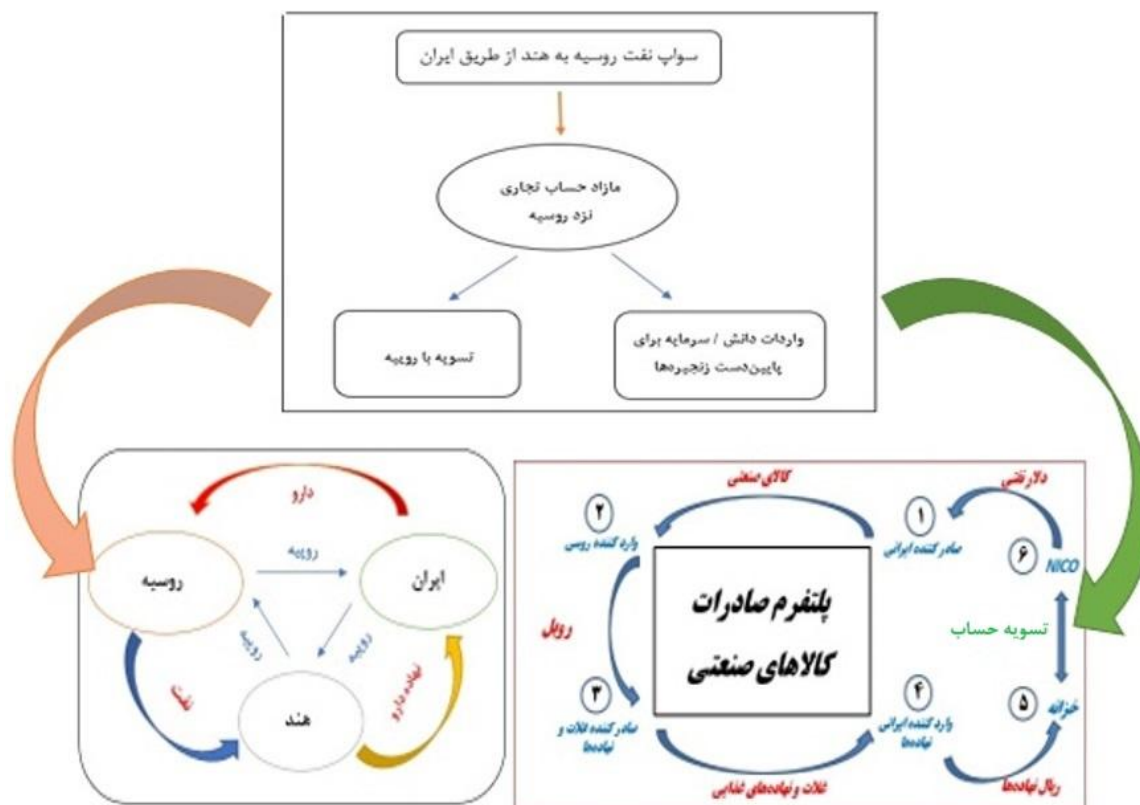
باتوجه به آنکه در حال حاضر یک میلیارد دلار از روسیه غلات وارد می‌شود، می‌توان در گام اول ۱۰۰ میلیون دلار حاصل از صادرات نفت (اخذ شده از شرکت نیکو) را در صندوقی (به‌عنوان تنخواه اولیه) قرار داد که این مبلغ برای واردات غلات از طریق پلت فرم جدید، اختصاص داده می‌شود. در این پلت فرم، دلارهای نفتی اختصاص داده شده در صندوق برای حفظ انگیزه و تأمین واردات نهاده‌های اولیه صنعتی به صادرکننده ایرانی داده می‌شود. صادرکننده ایرانی، محصولات صنعتی یا خدمات فنی - مهندسی خود را به خریدار روسی می‌فروشد و در این مرحله روبل ناشی از صادرات حاصل می‌شود. در گام بعد روبل به دست آمده در ازای خرید غلات، به واردکننده روسی پرداخت می‌شود. تولیدکننده غلات روسی در ازای دریافت روبل، غلات خود را به واردکننده ایرانی تحویل می‌دهد. واردکننده ایرانی مبلغ مورد نظر جهت واردات غلات را به‌صورت ریال به خزانه بانک مرکزی می‌پردازد و بانک مرکزی ریال اخذ شده از واردکننده ایرانی غلات را به شرکت نیکو تحویل داده و در ازای آن از شرکت نیکو، دلارهای نفتی را دریافت می‌کند. سپس مجدد بخشی از ارزهای جهان‌روای دریافت شده را برای حفظ انگیزه و حتی تأمین واردات ارزی به همان صادرکننده کالاهای صنعتی (در ابتدای چرخه) پرداخت می‌کند. شکل شماتیک این پلتفرم به این صورت است.

شکل ۲۸. سازوکار ابتکار در بُعد کالاهای صنعتی در برابر کالاهای اساسی [۹۵]



ضمن اینکه هر کدام از پلتفرم‌های فوق به تنهایی سازوکار خود را پیش می‌برند، برای ایجاد روابط راهبردی با روسیه و اجتناب از عملکرد بخشی بین نهادها در داخل کشور، هم‌بست شدن پلتفرم‌های ابتکار ایران و روسیه ضرورت می‌یابد. در شکل ۲۹ این مسئله به تصویر کشیده شده است. توضیح اینکه در الگوی هم‌بست با سواپ نفت روسیه به هند، مازاد حساب تجاری برای ایران نزد روسیه شکل می‌گیرد که این مازاد حساب می‌تواند به دو صورت مصرف شود. بخشی از آن می‌تواند به صورت واردات فناوری یا کالاهای سرمایه‌ای برای توسعه صنایع پایین‌دست زنجیره‌های ارزش کالاهای صنعتی (چه صنایع پایین‌دست زنجیره‌های نفت و چه صنایع پایین‌دست زنجیره‌های سایر کالاهای صنعتی با ارزش افزوده بالا) مصرف و بخشی از آن نیز به صورت روپیه تسویه و برای تقویت ارتباط راهبردی در بخش دارو استفاده شود.

شکل ۲۹. الگوی کنش هم‌بست پلتفرم‌های ابتکار ایران



مأخذ: یافته‌های پژوهش.

۱۱. برنامه اجرایی



برای ایجاد پیش‌نیازها و رفع چالش‌ها و بهره‌مندی از مزیت‌های ابتکار ایران و روسیه، به برنامه اجرایی جامعی نیاز است که طیف وسیعی از بازیگران مختلف در سطح حاکمیتی و در سطح بخش خصوصی را شامل می‌شود. نهادهای حاکمیتی، دخیل و مسئول در ابتکار ایران - روسیه عبارت‌اند از: سازمان برنامه و بودجه، بانک مرکزی، وزارت امور اقتصاد و دارایی (گمرک)، وزارت نفت، وزارت امور خارجه، وزارت راه و شهرسازی.

برای رسیدن به اهداف مدنظر ابتکار، برنامه اجرایی‌ای به این شرح قابل ارائه است:

در تعامل با روسیه در حوزه انرژی، همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد، زمینه اصلی همکاری در حوزه گاز است. باتوجه به اینکه توافقات اولیه درخصوص واردات گاز از روسیه انجام شده است، لازم است این موضوع با رعایت این نکات تا حصول قرارداد پیگیری شود:

- ۱ اختصاص عمده واردات گاز به خرید و سهم کمتر برای سوآپ.
- ۲ بلندمدت و بالا بودن حجم قرارداد و اخذ تضامین مناسب برای تحویل میزان مناسبی از گاز توسط روسیه.
- ۳ اختصاص تمام گاز وارداتی به صادرات به کشورهای اطراف و پرهیز از استفاده داخلی آن مگر برای جایگزینی محدود سوخت مایع و صادرات سوخت مایع آزاد شده.

باتوجه به اینکه یکی از بازارهای اصلی صادرات گاز ایران عراق است، باید با روش‌هایی از جمله تهاتر گاز با نفت کوره که پیش‌تر اشاره شد، نسبت به کاهش ملاحظات تحریمی خریداران گاز ایران اقدام کرد. گفتنی است تهاتر مذکور به‌طور محدود در حال اجرا و کارکرد آن بهتر از مسیر بانک TBI بوده است و باتوجه به ظرفیت تولید نفت کوره عراق امکان افزایش سهم تهاتر از مبالغ دریافتی توسط ایران نیز امکان‌پذیر است. درمورد ترکیه نیز باتوجه به هدف‌گذاری‌های دو طرف برای افزایش سطح تجارت، امکان افزایش واردات از ترکیه در قبال افزایش صادرات گاز به این کشور دور از دسترس نخواهد بود. همچنین لازم است از ظرفیت سیاسی و فنی روسیه در ورود به بازارهای دیگر به‌ویژه بازار پاکستان و عمان نیز استفاده کرد.

در سطح بعدی می‌توان سوپ نفت روسیه به هند و خریدوفروش برق این کشور را نیز مدنظر قرار داد. نفت این کشور را می‌توان در پالایشگاه‌های نیمه شمالی کشور مورد استفاده قرار داد و در مقابل نفت ایران را به هند سوپ کرد. در صورت بلندمدت بودن همکاری روسیه و هند در زمینه نفت احداث خطلوله برای انتقال مستقیم نفت روسیه به هند نیز یکی از گزینه‌های همکاری است. در برق نیز سنکرون برق ایران و روسیه از مسیر جمهوری آذربایجان مطرح است که در صورت تحقق، باتوجه به اختلاف زمانی اوج تقاضا در طول سال در روسیه و غرب آسیا و قیمت مناسب برق در منطقه، می‌توان واردات برق از روسیه و صادرات آن به کشورهای اطراف به‌ویژه عراق و پاکستان را مدنظر قرار داد.

در بُعد واردات غلات در برابر صادرات کالاهای صنعتی و خدمات فنی - مهندسی، وزارتخانه‌های جهاد کشاورزی و صمت و راه و شهرسازی به‌عنوان نماینده حاکمیت مسئولیت خواهند داشت. وزارت جهاد و صمت مسئولیت رایزنی، انعقاد موافقت‌نامه‌ها و ایجاد بسترهای حقوقی و اجرایی لازم را برعهده داشته و وزارت راه و شهرسازی، عهده‌دار تمهید زیرساخت‌های لجستیکی، رفع نواقص و ایجاد زیرساخت‌های جدید خواهد بود.

در بعد اجرایی، برای عملیاتی شدن ابتکار در مقیاسی بزرگ‌تر، پیشنهاد آن است که از ظرفیت نهادهای عمومی غیردولتی و همچنین نهادهای خصوصی بزرگ استفاده شود. برای این منظور پیشنهاد مشخص آن است که ستاد اجرایی فرمان امام در بخش واردات، فراوری، کشت فراسرزمینی غلات و همچنین صادرات دارو و اقلام پزشکی، بنیاد مستضعفان در حوزه لجستیک و حمل‌ونقل، مپنا در بخش صادرات کالاهای صنعتی (برای مثال توربین‌های گازی) و قرارگاه خاتم در بخش صادرات خدمات فنی - مهندسی فعال شوند. ایجاد کریدور سبز (یا همان کریدور ایجاد ارزش‌افزوده در محصولات غذایی) توسط ستاد اجرایی فرمان امام می‌تواند ضمانت لازم جهت فعالیت دقیق و بدون نشتی این کریدور را فراهم کند. پس از اینکه کریدور سبز ارزش‌افزوده محصولات غذایی شکل گرفت، در سطح سوم که سطح نهایی اجرایی‌سازی ابتکار و در حقیقت، سطح بخش خصوصی است، سایر بازرگانان می‌توانند به ورود موقت گندم برای پردازش و صادرات اقدام کنند. این سطح‌بندی برای حصول اطمینان از عدم اختلال در بازار داخلی و عملیاتی کردن قدم به قدم برای شناسایی هرگونه اختلال اجرایی و رفع به‌موقع آن است.

در کریدور سبز، گندم به‌صورت ورود موقت وارد کشور می‌شود و از آنجایی که هدف اصلی از ورود موقت کالا، ایجاد ارزش‌افزوده، اشتغال و توسعه صادرات است. در ورود موقت گندم نیز ضمن پیگیری اهداف بیان شده، ایجاد وابستگی متقابل و درهم‌تنیدگی اقتصادی با کشورهای همسایه نیز دنبال می‌شود. در صورت استفاده از ظرفیت‌های ورود موقت، عین بهره‌مندی از تولید گندم داخلی، می‌توان از ظرفیت‌های خالی در حوزه آسیابانی و انبارداری و افزایش اشتغال پایدار نیز استفاده کرد. با عنایت به اینکه کارخانه‌های آرد در کشور ظرفیتی جمعاً معادل ۲۷ میلیون تن دارند و باتوجه به آمار، حدود ۵۰ تا ۷۰ درصد از ظرفیت‌های آسیابانی کشور (به تعبیری ۱۳ تا ۱۶ میلیون تن) ظرفیت خالی وجود دارد^۱ که با استفاده از ظرفیت‌های ورود موقت گندم برای پردازش، می‌توانند فعال

شوند. همچنین به‌طور متوسط یک کارخانه آرد با ظرفیت تولید ۷۵ هزار تن آرد، برای ۴۰ نفر به‌طور مستقیم و برای ۱۲۰ نفر به‌طور غیرمستقیم اشتغال‌زایی ایجاد می‌کند. با فعال‌سازی این ظرفیت موجود بلااستفاده، می‌توان برای حدود ۷۰۰۰ نفر به‌طور مستقیم و ۲۱۰۰۰ نفر به‌صورت غیرمستقیم (جمعاً ۲۸۰۰۰ نفر) اشتغال پایدار ایجاد کرد. همچنین کل ظرفیت ذخیره‌سازی غلات در کشور حدود ۲۱ میلیون تن است که حدود ۱۸ میلیون تن آن انبارهایی با امکان نگهداشت بلندمدت و ۳ میلیون تن انبارهای ساده برای نگهداری کوتاه‌مدت است. ۱۰ تا ۱۵ درصد سیلوها دولتی و مابقی خصوصی‌اند. همچنین حدود ۵۰ درصد از این ظرفیت بلااستفاده است از آنجایی‌که متوسط مصرف گندم کشور ۱۱ میلیون تن در سال است، زیرساخت لازم جهت هاب غله شدن در کشور وجود دارد. همچنین با عنایت به خالی بودن ۴۰ درصد از ظرفیت مرگداری کشور به‌عنوان بخشی از صنایع کشاورزی، ابتکار ایران در این بُعد، می‌تواند نیاز به نهاده طیور را نیز برطرف کند [۹۶].

برخی ملاحظات اجرایی در راستای پیاده‌سازی این ابتکار عبارت‌اند از:

۱ برای اینکه کریدورهای صادراتی ایران به‌مرور سهمی از خلق ارزش افزوده مواد غذایی داشته باشند، باید سهم مبادی شمالی و شرقی از واردات غلات، نسبت به واردات از مبادی جنوبی افزایش یابد. در این راستا مسیرهای واردات کالاهای اساسی از روسیه که مورد توجه هستند، عموماً شامل مسیرهای شاخه میانی شامل حمل غلات به‌صورت دریایی (با کشتی‌های کوچک و کشتی‌های مناسب دریا‌های کم‌عمق) و مسیرهای شاخه شرقی (اینچپرون یا سرخس) به‌صورت حمل ریلی‌اند. از این‌رو بررسی چگونگی مرتفع شدن چالش‌های در مسیرهای این دو شاخه و اولویت‌بندی پروژه‌های مرتبط با آن باید توسط ستاد ملی گذر و در قالب سند برنامه ملی گذر در دستور کار جدی قرار گیرد که متأسفانه اهتمام جدی نسبت به فعال‌سازی و نقش‌آفرینی جدی آن در سطوح مختلف تصمیم‌گیری مشاهده نمی‌شود.

۲ مدرنیزه کردن پایانه‌های بار فله و ارتقای زیرساخت‌های بندری به‌منظور افزایش سرعت تخلیه و بارگیری در بنادر ضرورت دارد که گمرک مسئولیت آن را به‌عهده دارد و برای مقابله با کاهش تراز آب دریای کاسپین و افزایش آبخور کشتی‌ها، لای‌روبی بنادر شمالی برای تردد کشتی‌های بزرگ‌تر پیشنهاد می‌شود که وزارت خارجه و وزارت راه و شهرسازی مسئول رایزنی و پیگیری این موضوع خواهند بود.

۳ باتوجه به ظرفیت‌های قابل توجه آسیابانی و انبارداری در استان‌های شمالی، غربی و جنوبی، می‌توان چند هاب غله در این استان‌ها را به این منظور در نظر گرفت و عملیات صادرات آرد، فراورده‌های غذایی (ماکارونی، کیک و...)، سوپ و صادرات بخشی از گندم وارداتی را انجام داد. البته استان‌های شمالی به‌خصوص گلستان و مازندران برای انجام واردات گندم و صادرات کالاهای صنعتی از جایگاه ویژه‌ای برخوردارند.

۴ در راستای ایمنی بخشی به تعامل راهبردی ایران و روسیه، انجام اقداماتی به این شرح در حوزه مالی و بانکی ضروری است: تقویت ارتباط پیام‌رسانی بانک‌های روسیه و ایران، ایجاد پیمان‌های پولی دوجانبه و ایجاد ترتیبات تسویه دوجانبه از کانال‌های رسمی (ترجیحاً با ارزهای محلی).

برای تسویه تجارت علاوه بر توسعه تهاتر، ضروری است توسعه روابط بانکی دوجانبه با بزرگ‌ترین بانک‌های روسیه از جمله میربانک و بانک VTB برای تسویه روبلی و همچنین استفاده از منابع یوآنی موجود در چین (چه برای تسویه و چه به‌عنوان ضمانت) در تجارت اقلام اساسی در دستور کار قرار گیرد که البته حسب بررسی‌ها، این اقدامات در سطوحی توسط بانک مرکزی انجام شده و اینک نیازمند تعمیق و مقیاس گرفتن است.

همچنین بانک مرکزی ایران می‌تواند برای استفاده از سایر امکانات و خدمات بانک‌های روسیه (فعلاً VTB) طلای در اختیار را در



بانک‌های روسیه سپرده کند و اعتبار بیشتری جهت تسویه مبادلات بگیرد. چنین اقدامی برای تغییر شکل تسویه تجارت‌ها از لحظه‌ای^۱ به دوره‌ای^۲ می‌تواند کمک‌کننده باشند. استفاده از چنین امکاناتی، فرصت افزایش مقیاس تجارت ایران با روسیه را نیز به دست می‌دهد. از این رو توصیه می‌شود بخشی از منابع مالی ایران از شبکه‌های صرافی به حساب بانک مرکزی نزد VTB منتقل شود؛ از آنجایی که شعبه شانگهای این بانک، بعد از اعمال تحریم‌های روسیه همچنان به فعالیت خود ادامه می‌دهد، امکان بهره‌گیری از خدمات پولی - مالی چندجانبه نیز وجود خواهد داشت. از سایر مزایای این اقدام، کاهش ریسک تسویه تجارت، کاهش هزینه این تسویه (نسبت به تسویه با صرافی‌ها) و افزایش شفافیت مالی، را می‌توان نام برد؛ فلذا بانک مرکزی نقش بسیار کلیدی در انجام این اقدامات دارد.

۵- برای عملیاتی کردن ابتکار ایران علاوه بر اختصاص تنخواهی برای رفع مشکل تأخیر در پرداخت‌ها از سوی ایران، تغییر قراردادها از نوع CPT به FOB و CFR به منظور بهره‌مندی از پتانسیل‌های کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ضرورت دارد که باید مورد توجه وزارت جهاد کشاورزی قرار گیرد. همچنین برای این تغییر، استفاده از تنخواه مجدد ضرورت می‌یابد که باید از طرف دولت تمهیدات آن فراهم شود؛ اما در ادامه برای رسیدن به عمق راهبردی تجارت و رسیدن به تجارت مستقل از تنخواه اولیه، توسعه تجارت به صورت تهاتر الزام‌آور است.

۶- در بُعد نفت و گاز موافقت‌نامه‌ها و مذاکرات در سطح حاکمیتی نیاز خواهد بود و انجام این مذاکرات چه برای خرید در بحث گاز و چه سواپ، با وزارت نفت هر دو کشور صورت خواهد پذیرفت. در موضوع گاز اقداماتی چون تکمیل خطوط لوله گاز و تنظیم موافقت‌نامه‌های خرید گاز از روسیه و ترکمنستان برای تبدیل شدن به هاب گاز مطرح است که می‌توان به صورت دوجانبه یا چندجانبه پیگیری کرد. در موضوع نفت نیز موضوع سواپ نفت روسیه به هند از طریق ایران مطرح می‌شود که طی یک قرارداد سه‌جانبه انجام می‌پذیرد. ایران با صادرات نفت خود به هند، مازاد تجاری در روسیه ایجاد می‌کند که بخشی از این مازاد می‌تواند در توسعه صنایع پایین‌دست کالاهای با ارزش افزوده بالاتر و بخشی از آن با تسویه به صورت روپیه در استمرار و تقویت واردات نهاده دارو از هند و صادرات دارو به روسیه استفاده شود.

۱۲. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری



روسیه و غرب در طول زمان ارتباط پرفراز و نشیبی داشته‌اند. بعد از جنگ سرد روسیه در تلاش برای عادی‌سازی روابطش با غرب بود؛ این تلاش تا سال ۲۰۱۴ نیز به‌ظاهر موفق بود و غرب (اتحادیه اروپا) ضمن تأمین نیاز انرژی خود، با تأمین کالاهای صنعتی مورد نیاز روسیه، دلارهای نفتی روسیه را نیز بازیابی می‌کرد. لیکن در سال ۲۰۱۴ با وقوع اتفاقاتی که در منطقه کریمه رخ داد، مشخص شد که به‌دلایل ژئوپلیتیکی این ارتباط نمی‌تواند عادی بماند و این حقیقت با جنگ روسیه و اوکراین در سال ۲۰۲۲ عیان شد. این جنگ اختلال‌های زیادی از جمله اختلال در صادرات نفت و گاز و واردات کالاهای صنعتی را برای روسیه ایجاد کرد. همچنین از آنجایی که روسیه و اوکراین هر دو جزء بزرگ‌ترین تولیدکنندگان غلات‌اند و بخش مهمی از درآمد اوکراین از صادرات غلات حاصل می‌شود و در این جنگ خسارات زیادی به کشتی‌های حامل غلات اوکراین وارد شده و روسیه دیگر با تمدید ابتکار غلات دریای سیاه موافقت نمی‌کند، اختلال زیادی در تجارت غلات در جهان ایجاد شده است. روسیه بعد از جنگ ۹۰ درصد از کالاهای اساسی

1. Spot
2. Term

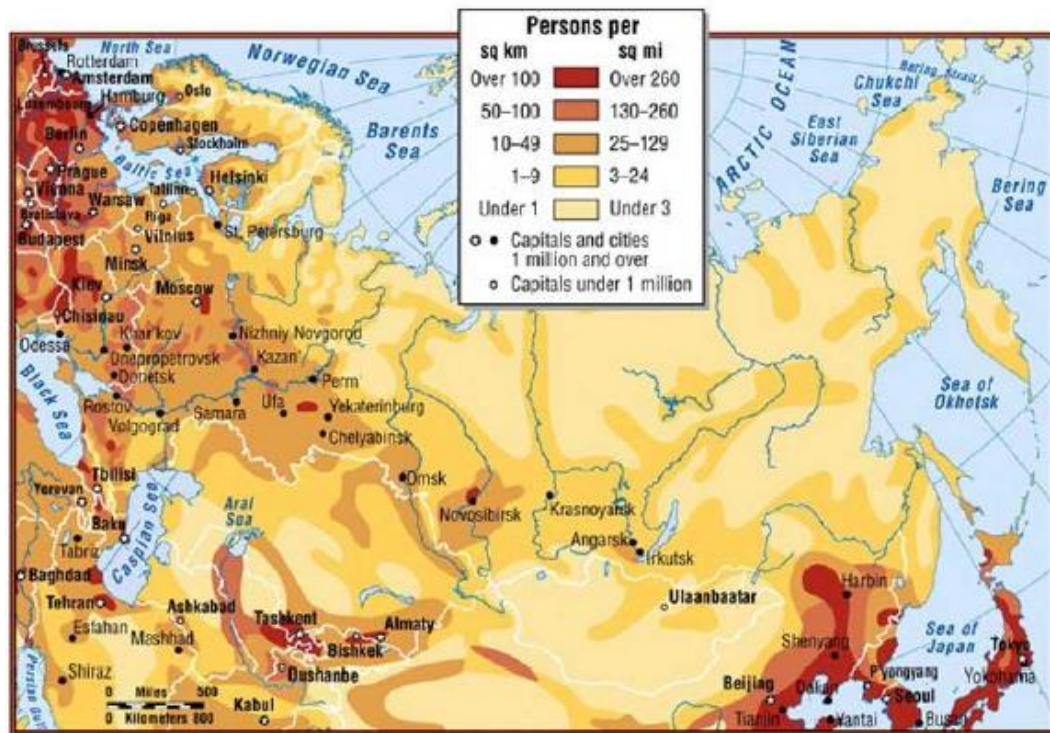
کشاورزی خود را از دریای سیاه صادر می‌کند و این موضوع ریسک بالایی برای روسیه به همراه دارد. همچنین بررسی شد که ایران بعد از تحریم‌ها کلان‌معامله اصلی خود (بر مبنای نفت) را از دست داد. از این رو دسترسی کشور به ارزهای جهان‌روا محدود شده است. با اینکه کشور در تأمین غلات تا حد زیادی خودکفاست، اما در حال حاضر همان میزان اندکی از واردات به شیوه قبل از تحریم‌ها و با مجوز OFAC انجام می‌شود که برای کشور مسیر امنی به حساب نمی‌آید. با توجه به بررسی‌های صورت گرفته ایران و روسیه پتانسیل برقراری یک تجارت راهبردی برد-برد را دارند و تحت ابتکار ایران و روسیه، ایران می‌تواند مبادی واردات خود و روسیه مبادی صادراتی خود را متنوع کنند. در این راستا با توجه به مزیت جغرافیایی ایران در نزدیک بودن به بزرگ‌ترین تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان غلات، ایران می‌تواند به هاب غله تبدیل شود. همچنین با توجه به پتانسیل رشته فعالیت‌های صنعتی در کشور و اختلال‌های موجود در واردات روسیه، این ابتکار در بحث صادرات کالاهای صنعتی و خدمات فنی - مهندسی از ایران به روسیه تراز تجاری را تسویه کند. همچنین همکاری در حوزه انرژی به ویژه خرید و صادرات گاز و نفت روسیه و همکاری در زمینه بهره‌برداری بهینه از زیرساخت‌های موجود با اصلاح روش‌ها و فرایندها به خصوص در پایانه‌های مرزی و تقویت و افزایش ظرفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل به عنوان مسیرهای لجستیکی بین دو کشور، از دیگر فرصت‌های همکاری دو طرف در شرایط فعلی است. این ابتکار مزیت‌ها چالش‌ها و الزامات خاص خود را دارد که باید با طراحی برنامه اجرایی مناسب و بسیج وزارتخانه‌های بخشی چالش‌های موجود مرتفع و الزامات ابتکار فراهم شوند.

۱۳. پیوست‌ها

۱۳-۱. آمار و داده‌های اصلی مرتبط با روسیه

روسیه با حدود ۲,۲۴ تریلیون دلار تولید ناخالص داخلی در سال ۲۰۲۲ یازدهمین اقتصاد بزرگ جهان به شمار می‌رود و وسعتی در حدود ۱۷ میلیون کیلومتر مربع دارد و جزء بزرگ‌ترین کشورهای جهان شناخته شده، جمعیت آن حدود ۱۴۴ میلیون تخمین زده می‌شود. پراکندگی جمعیت روسیه عمدتاً در غرب و تا حدودی در جنوب این کشور است. به لحاظ انرژی سرشار از نفت و گاز است و میادین نفتی آن بیشتر در مرکز این کشور متمرکز است. بررسی‌ها حاکی از آن است که تمرکز زمین‌های حاصلخیز روسیه بیشتر در غرب و تا حدودی در جنوب این کشور واقع شده است. اما معادن روسیه که غالباً شامل آهن و طلا و مس و نیکل است، در جنوب و شرق این کشور یافت می‌شوند.

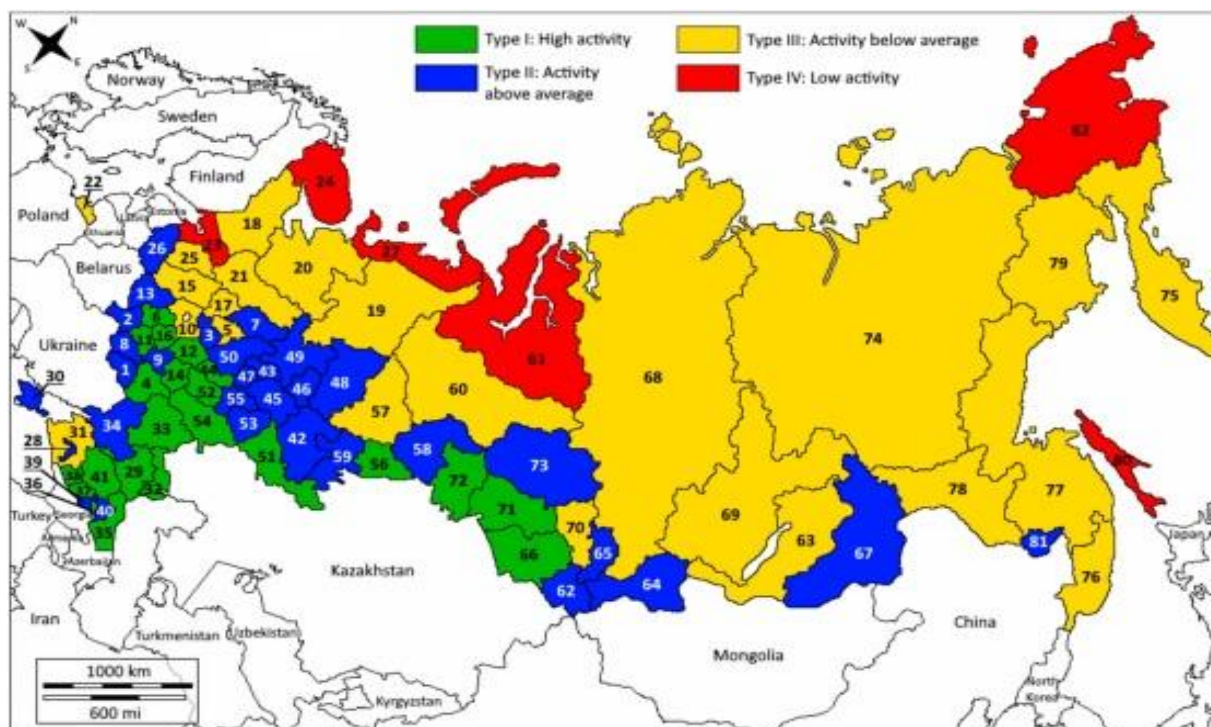
شکل ۱ پیوست: پراکندگی جمعیت روسیه [۹۷]



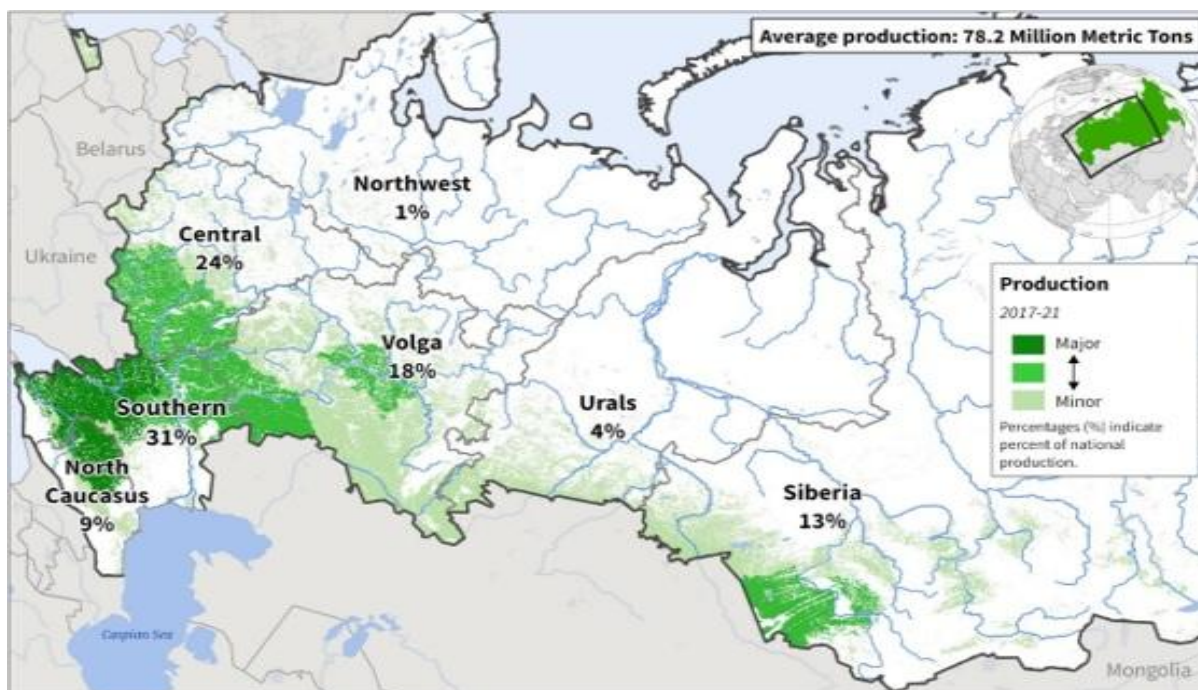
شکل ۲ پیوست: نقشه نفت روسیه [۹۸]



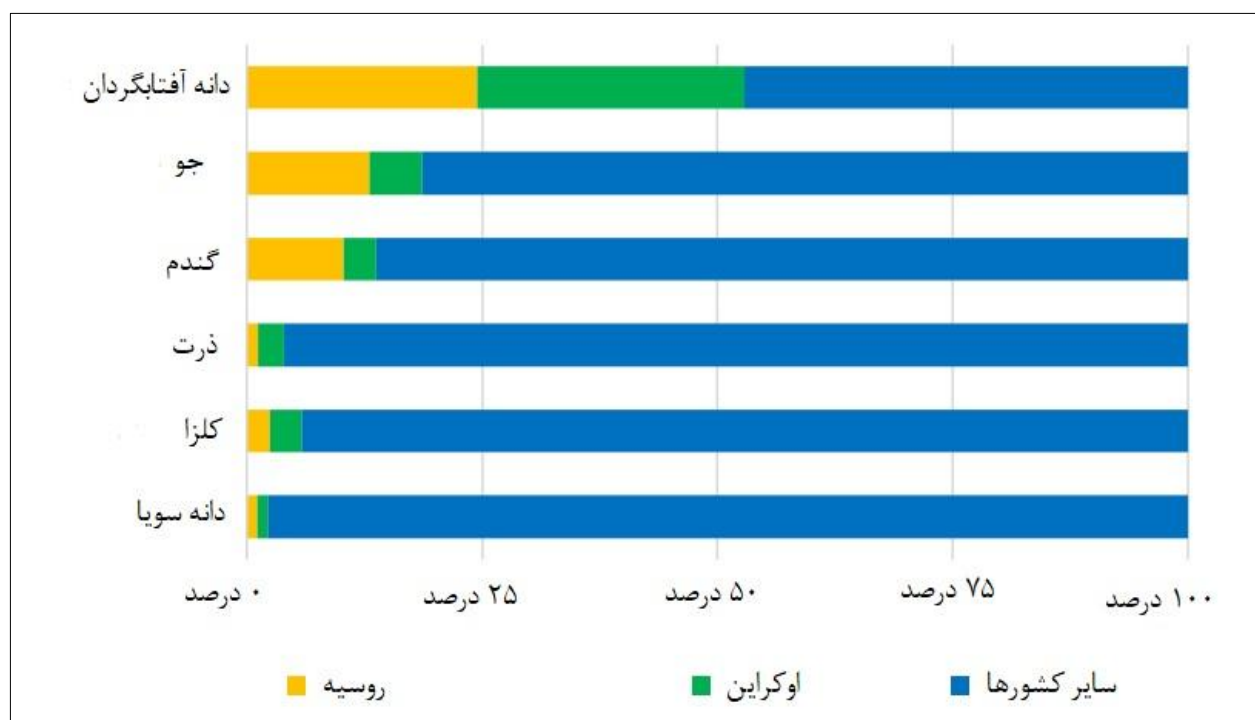
شکل ۳ پیوست. پراکندگی زمین‌های حاصلخیز روسیه [۹۹]



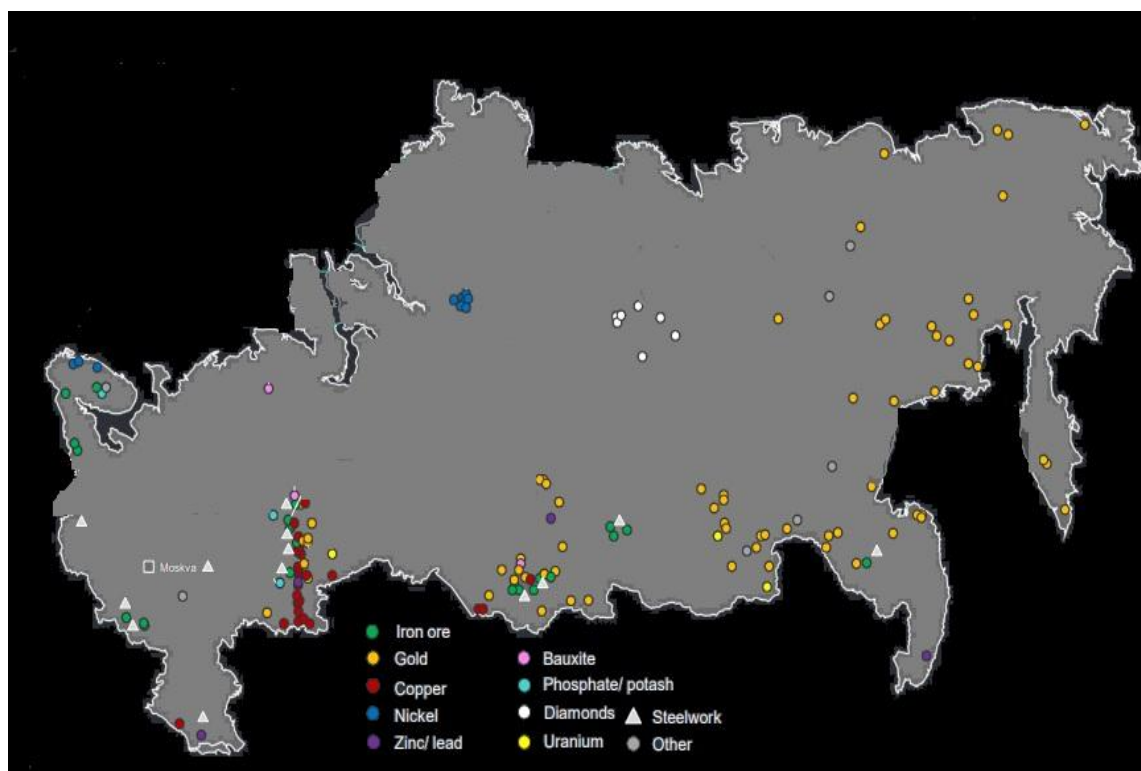
شکل ۴ پیوست. زمین‌های زیر کشت گندم در روسیه [۱۰۰]



شکل ۵ پیوست. نمودار سهم روسیه و اوکراین در تولید غلات در جهان [۱۰۱]



شکل ۶ پیوست. پراکندگی معادن روسیه [۱۰۲]



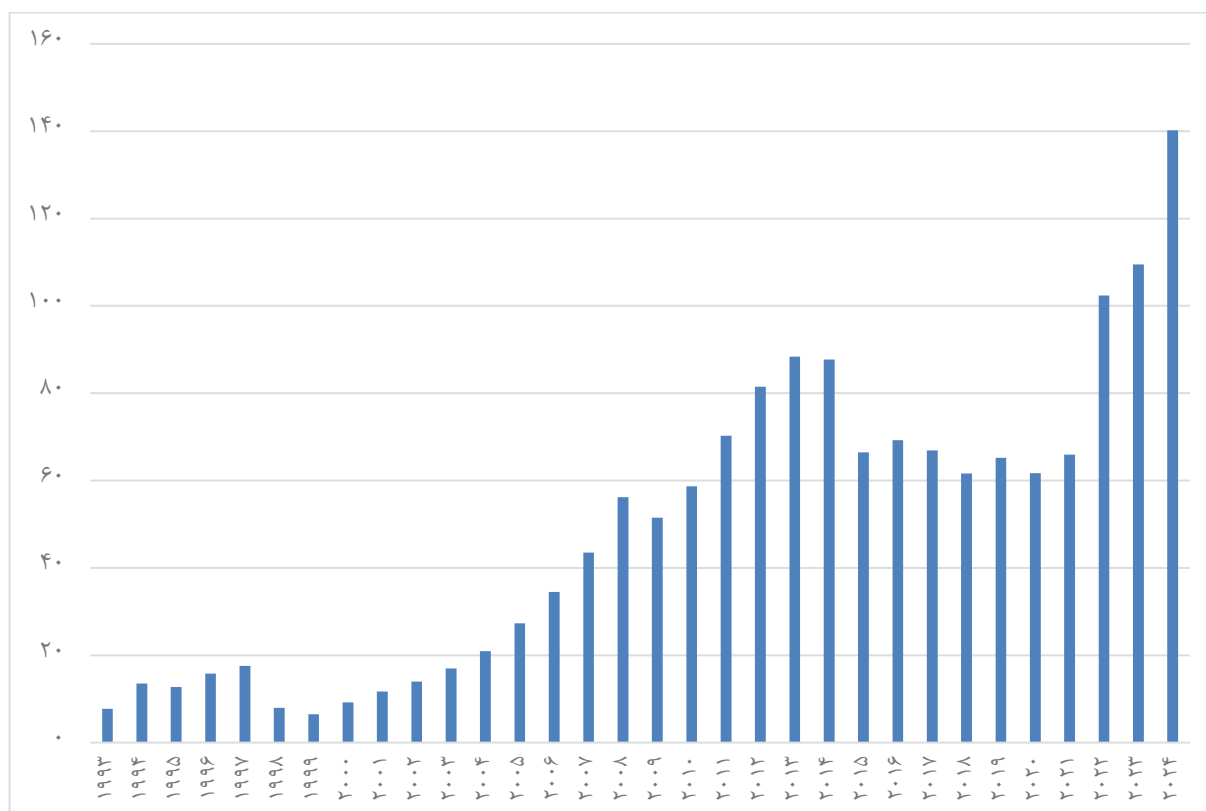
شکل ۷ پیوست. خطوط ریلی روسیه [۱۰۳]



شکل ۸ پیوست. خطوط جاده‌ای روسیه [۱۰۴]



شکل ۹ پیوست. نمودار سری زمانی مخارج نظامی روسیه (میلیارد دلار) ۱۹۹۳-۲۰۲۴ [۱۰۵]



۲-۱۳. آمار و اطلاعات بیشتر در حوزه کالاهای اساسی کشاورزی (غلات، کود و چوب)

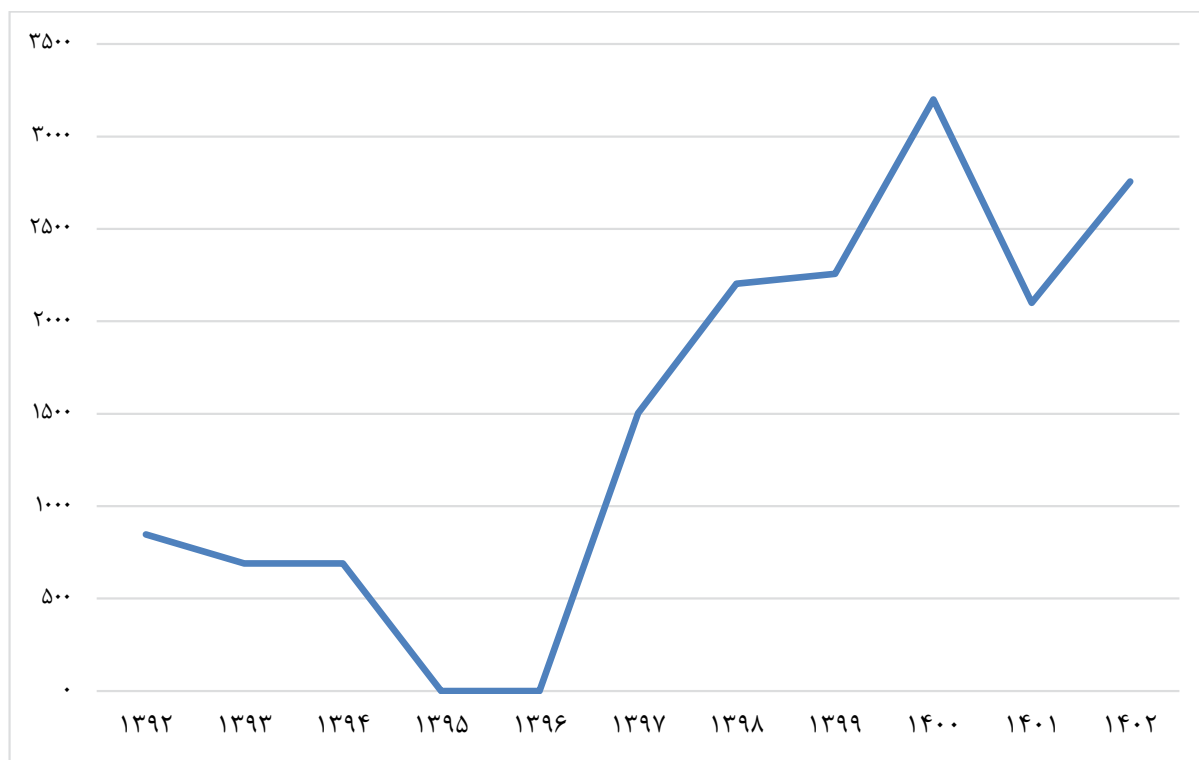
۲-۱۳-۱. غلات

روسیه همواره جزء بزرگ‌ترین صادرکنندگان غلات (گندم، جو و ذرت) بوده است. سری زمانی صادرات غلات توسط روسیه و بزرگ‌ترین واردکنندگان غلات این کشور در زیر نشان داده شده است. ایران با اختلاف نسبتاً زیاد، بعد از ترکیه و مصر، سومین واردکننده بزرگ غلات روسیه است که عمدتاً شامل گندم و جو می‌شود. مهم‌ترین مسیر صادرات غلات روسیه تا قبل از جنگ، از مسیر استاندارد روسیه که با عبور از حوزه دریای مدیترانه و کانال سوئز، کشورهای آفریقایی و سایر کشورها را دربرمی‌گرفت. البته صادرات غلات روسیه از مسیر دریای سیاه قبل از جنگ نیز انجام می‌گرفت.

با دقت در واردکنندگان غلات از روسیه و تعیین نزدیک‌ترین تولیدکنندگان بزرگ غلات (به‌لحاظ جغرافیایی) به ایران، روی نقشه می‌توان به مزیت ایران در این زمینه اذعان کرد. این مهم، در شکل ۱۱ پیوست نیز قابل ملاحظه است.

بااینکه جایگاه جغرافیایی ایران به‌لحاظ نزدیکی به مصرف‌کنندگان غلات روسیه طبق شکل فوق از موقعیت ترکیه بهتر است، عملکرد ترکیه در واردات غلات و بازصادرات آن به کشورهای از قبیل عراق و سوریه و جمهوری آذربایجان بهتر است. حتی موقعیت ایران برای صادرات گندم به افغانستان و عراق برای صادرات گندم روسیه (به‌عنوان بازارهای جدید)، بسیار مناسب است.

شکل ۱۰ پیوست. نمودار سری زمانی واردات گندم ایران از روسیه [۱۰۶]

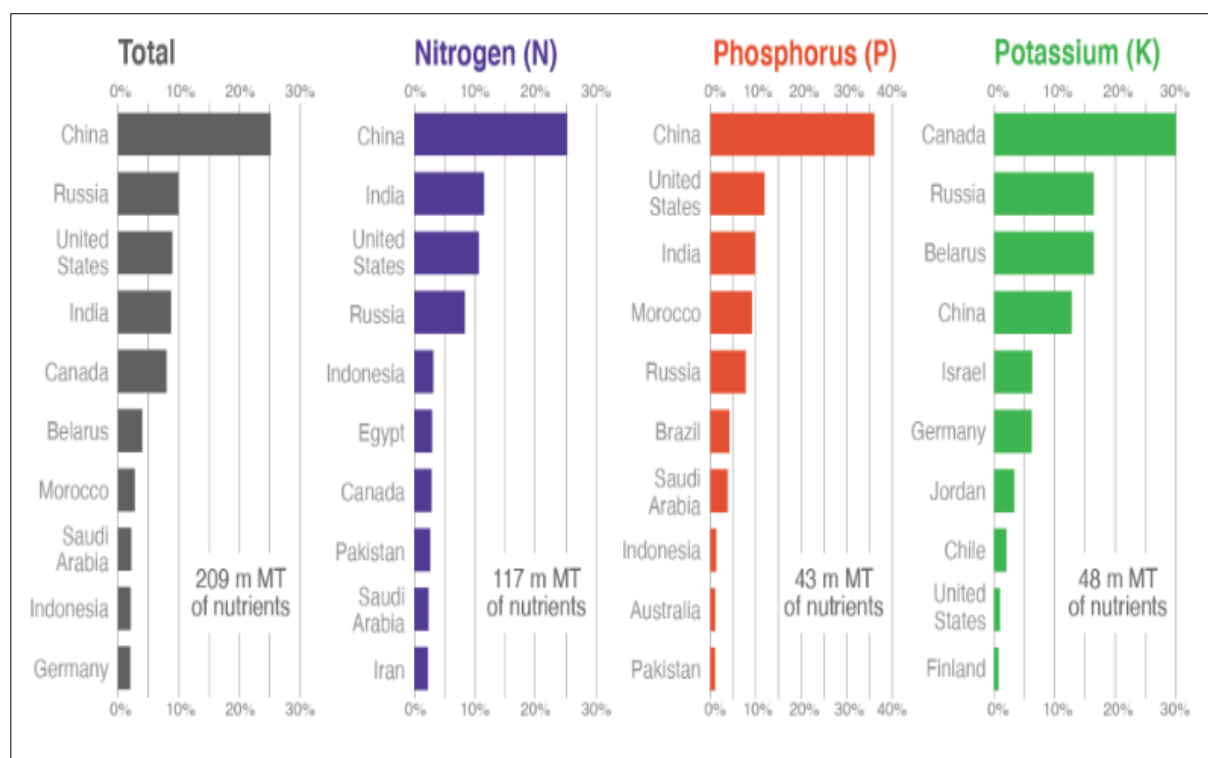


۲-۲-۱۳. کود

روسیه علاوه بر اینکه در تولید گندم و سایر غلات در زمره کشورهای سرآمد جهان قرار دارد، در تولید انواع کود نیز سهم بسزایی در بازار جهانی به خود اختصاص داده است. بنابر آماری که وزارت کشاورزی ایالات متحده آمریکا در ژوئن ۲۰۲۲ منتشر کرده، روسیه پس از چین دومین تولیدکننده بزرگ انواع کود در جهان به شمار می‌رود. این کشور با تولید ۱۰ درصد از کل کود جهان علاوه بر اینکه در زمینه محصولات راهبردی همچون گندم قدرت چشمگیری دارد، توانسته است بازار کشاورزی جهان را نیز با تولید انواع کود تحت تأثیر قرار دهد. همان‌طور که در شکل ۱۲ پیوست مشاهده می‌شود، روسیه در تولید کودهای نیتروژنی، پتاس و فسفات سهم ۱۰ تا ۱۵ درصدی، در بازار جهانی دارد [۵۲].



شکل ۱۱ پیوست. نمودار بزرگ‌ترین تولیدکنندگان انواع کود در جهان [۱۰۷]



باتوجه به این شکل، کودهای صادراتی روسیه به ترتیب شامل کودهای نیتروژنی، کودهای پتاس و کودهای فسفات می‌شود و روند صادرات روسیه در این محصول از سال ۲۰۱۵ تا سال ۲۰۲۱ تقریباً صعودی بوده و کشورهای واردکننده آن به شرح جدول ۱ پیوست است.

جدول ۱ پیوست. سری زمانی صادرات کود روسیه سال‌های ۲۰۲۱-۲۰۱۵ (میلیون دلار) [۱۶]

کشورها	۲۰۲۱	۲۰۲۰	۲۰۱۹	۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵
کل صادرات روسیه	۱۲۴۹۴	۶۹۹۵	۸۴۰۱	۸۲۲۵	۷۲۱۷	۶۶۳۷	۸۶۱۱
سری زمانی سهم کشورها از واردات کود روسیه (درصد)							
برزیل	٪ ۲۸	٪ ۲۰	٪ ۲۲	٪ ۲۳	٪ ۲۰	٪ ۱۹	٪ ۱۸
ایالات متحده آمریکا	٪ ۸	٪ ۵	٪ ۹	٪ ۱۲	٪ ۹	٪ ۷	٪ ۱۳
چین	٪ ۷	٪ ۸	٪ ۱۰	٪ ۷	٪ ۸	٪ ۱۱	٪ ۹
استونی	٪ ۶	٪ ۸	٪ ۷	٪ ۶	٪ ۴	٪ ۴	٪ ۳
فنلاند	٪ ۴	٪ ۵	٪ ۴	٪ ۴	٪ ۳	٪ ۲	٪ ۲
هند	٪ ۴	٪ ۷	٪ ۴	٪ ۴	٪ ۴	٪ ۵	٪ ۷
مکزیک	٪ ۳	٪ ۳	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۱	٪ ۱	٪ ۱
اندونزی	٪ ۲	٪ ۱	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۱
رومانی	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۱	٪ ۲	٪ ۲
لهستان	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۳	٪ ۳	٪ ۳	٪ ۲

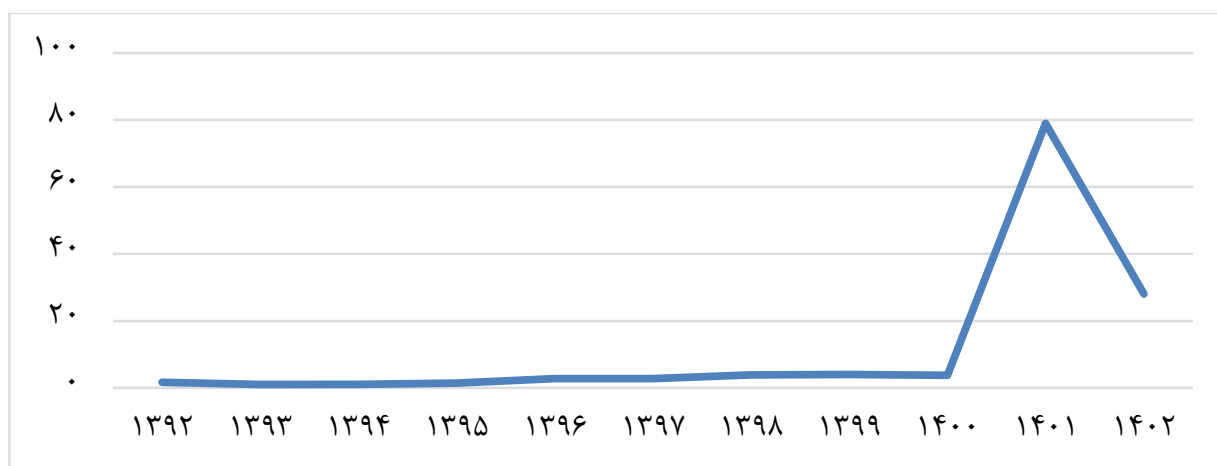
۳-۲-۱۳. چوب

صادرات چوب از روسیه نیز در بازه زمانی ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۱ صعودی بوده و بزرگ‌ترین واردکننده آن با اختلاف خیلی زیاد کشور چین است. سایر واردکنندگان نیز در جدول ۲ پیوست ذکر شده‌اند.

جدول ۲ پیوست. سری زمانی صادرات چوب روسیه ۲۰۱۵-۲۰۲۱ (میلیون دلار) [۱۶]

کشورها	۲۰۲۱	۲۰۲۰	۲۰۱۹	۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵
کل صادرات روسیه	۱۱۷۴۸	۸۱۹۶	۸۶۱۹	۹۰۰۹	۷۹۰۱	۶۵۲۳	۶۱۵۱
سری زمانی سهم کشورها از واردات چوب روسیه (درصد)							
چین	٪ ۳۱	٪ ۳۷	٪ ۳۹	٪ ۳۹	٪ ۴۱	٪ ۴۰	٪ ۳۵
فنلاند	٪ ۶	٪ ۷	٪ ۶	٪ ۶	٪ ۶	٪ ۶	٪ ۷
ژاپن	٪ ۵	٪ ۴	٪ ۵	٪ ۵	٪ ۶	٪ ۶	٪ ۵
ازبکستان	٪ ۵	٪ ۵	٪ ۵	٪ ۵	٪ ۴	٪ ۴	٪ ۵
ایالات متحده آمریکا	٪ ۵	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲
آلمان	٪ ۵	٪ ۴	٪ ۴	٪ ۴	٪ ۴	٪ ۴	٪ ۴
قزاقستان	٪ ۴	٪ ۴	٪ ۴	٪ ۴	٪ ۳	٪ ۳	٪ ۳
استونی	٪ ۳	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲
جمهوری آذربایجان	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲
انگلستان	٪ ۳	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲	٪ ۲

شکل ۱۲ پیوست. نمودار سری زمانی صادرات ماشین‌آلات و تجهیزات به روسیه (میلیون دلار) [۱۰۶]





۳-۱۳. ظرفیت زیرساخت حمل‌ونقل روسیه در نسبت با جنوب جغرافیایی

از یک دهه پیش، خطوط کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران ۵۳ درصد از سهام بندر سولیانکا در آستاراخان را خریداری کرده است. در این فرایند، شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران ۱۰ میلیون دلار در این بندر سرمایه‌گذاری کرد. بخشی از این سرمایه‌گذاری که از طریق وام‌های بانکی روسیه تأمین شده که صرف خرید یک کشتی با ظرفیت ۲۷۰ کانتینر شده است. اسکله‌ها و جاده‌های داخلی بندر نیز کلنگ‌زنی شده است. در روند گسترش همکاری‌های ایران و روسیه در دریای کاسپین، رئیس سازمان بنادر و دریانوردی ایران پس از دیدار با معاون وزیر حمل‌ونقل روسیه در ۱۰ اکتبر ۲۰۲۲ در تهران از آمادگی مسکو خبر داد تا کشتی‌های ایرانی از رودخانه ولگا عبور کنند. این موضوع به دلیل اینکه قبلاً روسیه به هیچ کشتی خارجی از جمله کشتی‌های ایرانی اجازه تردد در رودخانه ولگا را نمی‌داد، مهم است.

روسیه در شرق اروپا و شمال آسیا واقع شده و با چهارده کشور جمهوری آذربایجان، بلاروس، چین، استونی، فنلاند، گرجستان، قزاقستان، کره شمالی، لتونی، لیتوانی، مغولستان، نروژ، لهستان و اوکراین مرز مستقیم دارد. یکی از عوامل اولویت‌دار در توسعه سیستم حمل‌ونقل روسیه، توسعه و عملکرد کارآمد کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی است که از روسیه عبور می‌کند. توسعه چنین کریدورهای حمل‌ونقلی برای همه کشورها اهمیت متقابل دارد. این کشور از طریق ریل، جاده و دریا امکان تجارت با کشورهای مختلف را دارد. باتوجه به اهمیت بنادر و خطوط ریلی در بحث تجارت با سایر کشورها در این بخش، مشخصات زیرساخت‌های بنادر و ریل در روسیه بررسی شده است.

۱-۳-۱۳. بنادر روسیه

بررسی عملکرد بنادر روسیه نشان می‌دهد که بنادر موجود در حوزه دریای کاسپین، از نظر موقعیت گزینه‌های بهتری برای تجارت روسیه با کشورهای واقع در جنوب جغرافیایی هستند. این حوزه شامل دو شاخه آستاراخان و ماخاچ‌قلعه است که شاخه آستاراخان دو بندر آستاراخان^۱ و اولیا را دربرمی‌گیرد. سهم اندک بنادر حوزه کاسپین روسیه در تجارت دریایی به موارد متعددی بستگی دارد که عبارت‌اند از:

- نامناسب بودن امکانات تخلیه و بارگیری این بنادر و تجهیزات فرسوده جهت تخلیه و بارگیری به خصوص در زمینه کانتینر.
- کم بودن عمق آب‌خور بنادر حوزه آستاراخان (۶ متر) و کاهش عمق آب‌خور باتوجه به عدم لای‌روبی (۳ متر).
- نیاز به لای‌روبی رودخانه ولگا و کانال ولگا-دان و حرکت کشتی‌ها با ۷۰ درصد از ظرفیت بارگیری و تردد کشتی‌ها با عمق آب‌خور ۳/۷ متر در این کانال.
- محدود بودن دوره ناوبری بندر آستاراخان و بنادر دریایی مجاور رودخانه ولگا (دوره ناوبری از آوریل تا نوامبر) به علت یخبندان رودخانه ولگا.
- نیاز به استفاده از یخ‌شکن برای کشتی‌های عبوری از آستاراخان به دریای کاسپین در حدود ۱۰۰ مایل در بازه زمانی دسامبر تا مارس.
- فرسودگی زیرساخت‌های ریلی پشتیبان بنادر در شاخه کاسپین و نیاز به تعمیرات و نوسازی در روسیه.
- تعداد کم ناوگان کشتی‌رانی ایران در دریای کاسپین.
- دسترسی بنادر امیرآباد و کاسپین از ایران به شبکه ریلی و بنادر آستاراخان و ماخاچ‌قلعه به راه‌آهن سراسری روسیه.
- تعداد کم «کشتی‌های مناسب برای حمل بار قله» در تجارت دریایی ایران و روسیه در دریای کاسپین.
- نامناسب بودن زمان و روز حرکت کشتی‌ها (که موجب شده مسیرهای زمینی از جمله آستارا - باکو - داغستان باوجود هزینه بیشتر نسبت به مسیر دریایی، بیشتر مورد استفاده قرار گیرند).

۲-۳-۱۳. خطوط ریلی روسیه

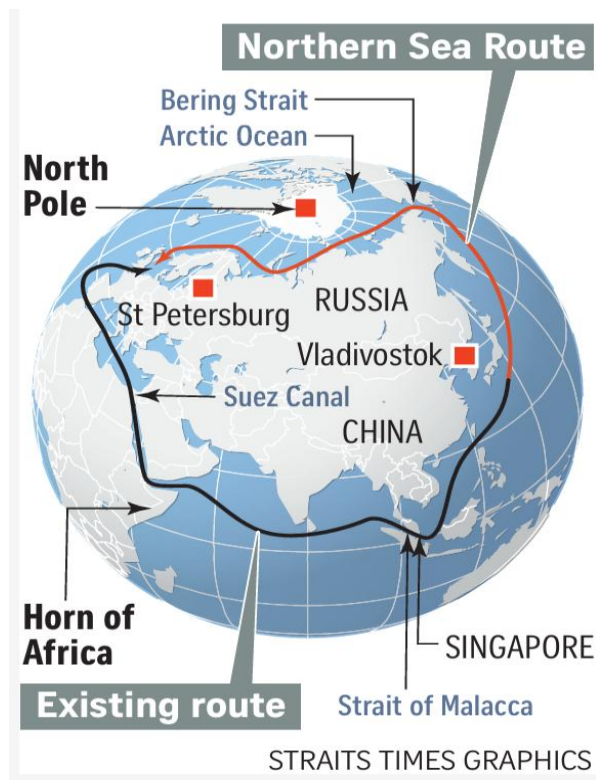
شبکه ریلی روسیه، با ۸۵,۵۰۰ کیلومتر طول، پس از راه‌آهن ایالات متحده و چین، در رتبه سوم قرار دارد. عرض مسیر ریلی در روسیه ۱,۵۲۰ میلی‌متر است. نقشه خطوط ریلی روسیه در شکل و تعدادی از مسیرهای ریلی روسیه به بنادر و نقاط مرزی کشورهای همسایه در ارائه شده است. راه‌آهن سراسری سیبری^۱ از طولانی‌ترین خطوط ریلی روسیه بوده که از مسکو شروع و به بندر ولادی وستک در شرق روسیه متصل می‌شود. همچنین توسعه‌های مختلف برای این خط ریلی ایجاد شده است و اتصال به همسایگان روسیه (یعنی مغولستان، چین و کره شمالی) نیز وجود دارد.

شکل ۱۳ پیوست. شبکه ریلی روسیه



1. Trans-Siberian (Transsib)

شکل ۱۴ پیوست. مسیر شمالی و استاندارد روسیه [۱۰۹]



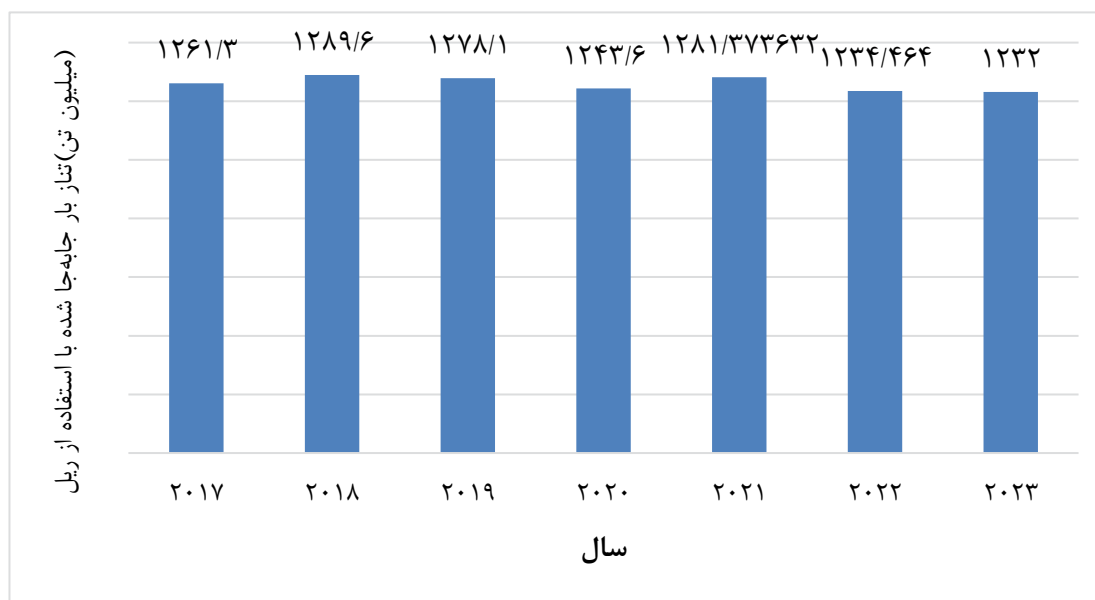
شکل ۱۵ پیوست. مسیر دریای سیاه از روسیه [۱۱۰]



اشکال پیوست به‌وضوح نشان می‌دهند که غرب و جنوب روسیه نسبت به شرق و شمال آن هم به‌لحاظ وجود صنایع هم به‌لحاظ کالاهای اساسی و هم خطوط ریلی و هم به‌لحاظ جاده، ارزشمندی بالاتری دارد و چون غرب این کشور از منظر جغرافیایی به ایران نزدیک‌تر است، باید از طرف ایران بیشتر مورد توجه قرار گیرد. حمل‌ونقل خارجی روسیه عموماً به‌صورت دریایی و ریلی است و حمل جاده‌ای بیشتر برای عبور کالا در داخل خاک روسیه به‌کار می‌رود. سه کریدور حمل بار از/ به روسیه شامل: ۱. مسیر شمال و مسیر استاندارد، ۲. مسیر دریای سیاه و ۳. مسیر دریای کاسپین.

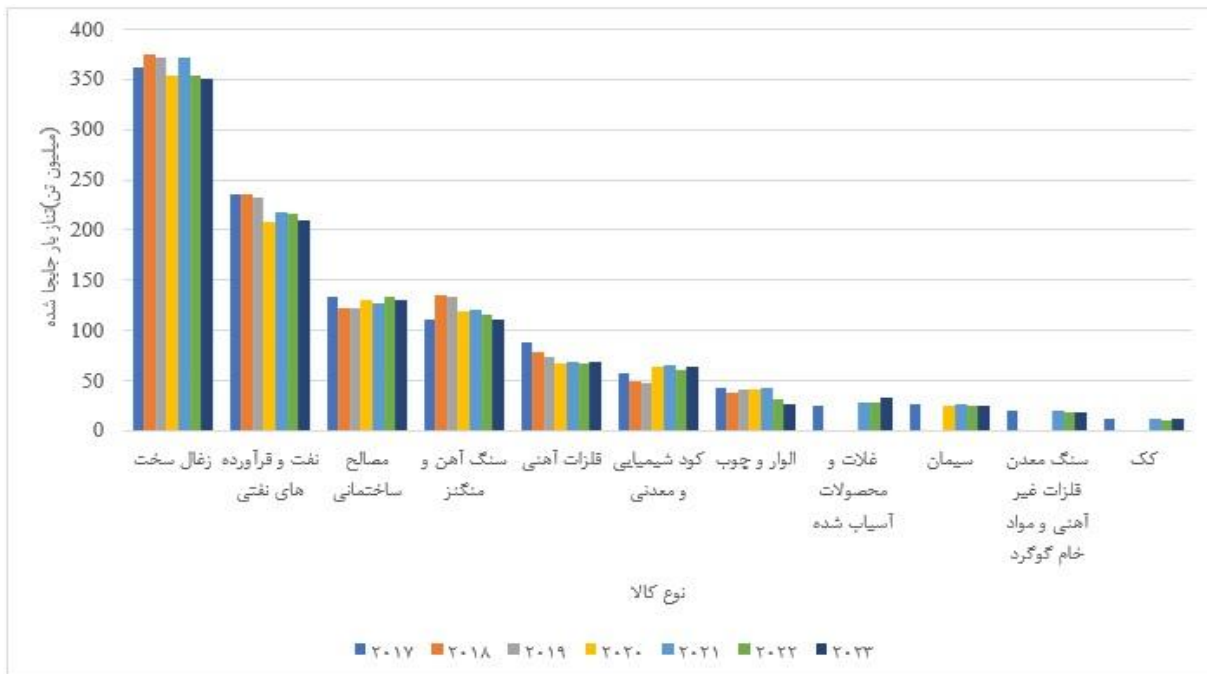
میزان تناژ بار جابه‌جا شده روسیه از طریق دریا به تفکیک محموله خشک و مایع برای سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۲۳ در شکل ۱۶ پیوست ارائه و مشاهده می‌شود، روند بار جابه‌جا شده افزایشی بوده و فقط در سال ۲۰۲۰ روند کاهشی داشته است که می‌تواند ناشی از همه‌گیری بیماری کرونا در جهان و ایجاد محدودیت در کشورهای مختلف باشد. بررسی تناژ بار جابه‌جا شده در بنادر به تفکیک رویه نشان می‌دهد، در تمام سال‌ها به‌جز ۲۰۲۰، بیش از ۷۶ درصد بار جابه‌جا شده در بنادر صادرات است.

شکل ۱۶ پیوست. نمودار تناژ بار جابه‌جا شده در روسیه با استفاده از شبکه ریلی



تناژ بار جابه‌جا شده با استفاده از شبکه ریلی به تفکیک نوع رویه حمل‌ونقل در شکل ۱۷ پیوست ارائه شده و مشاهده می‌شود، بیشترین تناژ بار جابه‌جا شده توسط شبکه ریلی روسیه به بار داخلی، اختصاص دارد. صادرات کالا به بنادر و پایانه مرزی نیز به ترتیب در رتبه‌های دوم و سوم قرار دارد.

شکل ۱۷ پیوست. تناژ بار جابه‌جا شده در روسیه با استفاده از شبکه ریلی به تفکیک نوع کالا



۴-۱۳. مباحث فنی مرتبط با مختصات نظام تحریمی روسیه

مختصات تحریمی روسیه را می‌توان در سه بخش کلی تحریم‌های آمریکا، تحریم‌های اروپا و سیاست سقف قیمت دسته‌بندی کرد. به‌طور کلی می‌توان گفت تحریم‌های وضع شده علیه روسیه به‌صورت همه‌جانبه طراحی شده است.

۴-۱۳. تحریم‌های آمریکا

فرمان اجرایی ۱۴۰۲۴ مهم‌ترین فرمان اجرایی تحریمی آمریکا علیه روسیه است. این فرمان اجرایی تا پیش از پنجم دسامبر ۲۰۲۳ شامل تحریم‌های ثانویه قاعده‌محور بانکی بود. براین اساس، وزارت خزانه‌داری آمریکا در بخش‌نامه‌های مختلف، حوزه‌های متنوعی از اقتصاد روسیه را مشخص می‌کند و اشخاص حقیقی/ حقوقی مرتبط با آن را در فهرست‌های کامل یا محدود تحریمی ذیل این فرمان قرار می‌دهد؛ به این معنا که دایره حامیان و خدمات‌دهندگان و وابستگان آن اشخاص حقیقی/ حقوقی که به‌عنوان عامل آن محسوب می‌شود به‌صورت سلسله‌وار شناسایی می‌شوند و در فهرست تحریم قرار می‌گیرند. به‌علاوه، این اشخاص از نظام مالی آمریکا محروم می‌شوند. بنابراین بانک‌ها و مؤسسات آمریکا یا مؤسسات ذیل نظام مالی آمریکا از انجام یا تسهیل تراکنش مستقیم یا غیرمستقیم ذیل نظام پرداخت دلار برای اشخاص حقیقی/ حقوقی قرار گرفته در فهرست تحریم نیز منع می‌شوند.

اما در تاریخ پنجم دسامبر ۲۰۲۳، رئیس‌جمهور آمریکا فرمان اجرایی ۱۴۱۱۴ با عنوان «انجام اقدامات اضافی در خصوص فعالیت‌های مضر فدراسیون روسیه» را صادر کرد. در این فرمان اعلام شد که از تاریخ پنجم دسامبر ۲۰۲۳، به وزارت خزانه‌داری آمریکا در مشورت با وزارتخانه‌های خارجه و بازرگانی این کشور این اختیار داده شده تا مؤسسات مالی خارجی که تسهیل تراکنش با هدف یا برای بخش فناوری، دفاعی، ساخت‌وساز، هوا فضا یا تولید روسیه را که براساس فرمان اجرایی ۱۴۰۲۴ در فهرست تحریم قرار گرفتند، انجام می‌دهند مجازات کند. مجازاتی که شامل محرومیت از حساب کارگزاری دلار یا قرار گرفتن در فهرست تحریم می‌شود. بنابراین، اگر

یک مؤسسه مالی در دنیا تراکنشی را انجام دهد که مستقیم یا غیرمستقیم و با هر ارزی شامل یکی از اشخاص حقیقی/ حقوقی باشد که به‌عنوان بخش‌های مشخص‌شده اقتصاد روسیه شناخته شده و براساس فرمان اجرایی ۱۴۰۲۴ در فهرست تحریم قرار گرفته، متخلف محسوب می‌شود و از نظام مالی آمریکا حذف می‌شود. موضوعی که برای بانک‌ها و مؤسسات مالی دنیا مجازات بسیار سنگینی است. وزارت خزانه‌داری آمریکا نیز طی بخش‌نامه‌ای در تاریخ ۲۲ دسامبر ۲۰۲۳، بخش‌های جزئی‌تری از حوزه فناوری، دفاعی، ساخت‌وساز، هوا فضا و تولید روسیه را که اشخاص حقیقی/ حقوقی مرتبط با آن در صورت قرار گرفتن در فهرست تحریم، براساس فرمان اجرایی ۱۴۰۲۴ شامل این تحریم می‌شوند مشخص کرد. تحریم‌های آمریکا شامل این موارد می‌شود:

- تحریم‌های ثانویه بانکی قاعده‌محور؛
- تحریم‌های جامع تجاری و سرمایه‌گذاری؛
- تحریم‌های تجاری و سرمایه‌گذاری حوزه انرژی؛
- تحریم تجاری و سرمایه‌گذاری کالا و خدمات خاص؛
- ممنوعیت تجارت کالاهای دوگانه و حساس؛
- محدودیت خدمات بندرگاهی.

۲-۴-۱۳. تحریم‌های اتحادیه اروپا

بعد از شروع جنگ روسیه و اوکراین اتحادیه اروپا به تبعیت از آمریکا و با همکاری کشورهای چوون انگلستان، کانادا، استرالیا و ژاپن، به‌سرعت تدابیر تحریمی سخت‌گیرانه‌ای علیه مسکو اتخاذ کردند که به تصویب دوازده بسته تحریمی علیه روسیه منجر شد. تحریم‌های متنوع اتحادیه اروپا در ابتدا بخش‌های اصلی اقتصاد روسیه و نخبگان سیاسی این کشور را هدف قرار داد. به‌علاوه، اروپا به بهانه مشارکت ایران و بلاروس در تهاجم روسیه علیه اوکراین، برخی تدابیر تحریمی علیه این دو کشور نیز اتخاذ کرد. البته، سابقه تحریم‌های اتحادیه اروپا علیه روسیه به سال ۲۰۱۴ و مناقشات مربوط به الحاق دو منطقه «کریمه» و «سواستوپول» به روسیه برمی‌گردد. در آن زمان پارلمان اروپا ضمن محکوم کردن این اقدام روسیه، تحریم‌هایی علیه مسکو تصویب کرد. از همان زمان، اتحادیه اروپا به دنبال گسترش و اجرای بهتر تحریم‌ها علیه روسیه بود. حدود یک ماه بعد از حمله روسیه به اوکراین در سال ۲۰۲۲، بهانه مناسبی در اختیار اروپا قرار گرفت تا موضع تند خود علیه روسیه را علنی‌تر کند و با نهایت قوت، سناریوی جدایی از روسیه را کلید بزند. در این راستا، شناسایی روسیه به‌عنوان «کشور حامی تروریسم» در تاریخ ۲۳ نوامبر ۲۰۲۲، اولین گام به حساب می‌آمد. اقدامات تحریمی اتحادیه اروپا علیه روسیه در سال ۲۰۱۴ شامل چند نوع تحریم می‌شد: تحریم‌های انفرادی (مسدودسازی دارایی‌ها و امتناع از صدور ویزا) که برخی افراد خاص در روسیه، تعدادی از جدایی‌طلبان در اوکراین و برخی سازمان‌های مرتبط با آنها را شامل می‌شد؛ تحریم‌های دیپلماتیک شامل تعلیق رسمی همه نشست‌های مشترک بین اتحادیه با روسیه و تعلیق عضویت روسیه در «گروه ۸»؛ تحریم‌های اقتصادی شامل ممنوعیت تجارت با منطقه کریمه و تحریم‌های بخشی شامل بخش‌های تسلیحاتی، انرژی و مالی. علاوه بر تحریم‌های جغرافیایی (تحریم‌هایی به بهانه مناقشه اوکراین)، اتحادیه اروپا از سال ۲۰۱۸ سه برنامه تحریمی موضوعی و کلی نیز برای روسیه در حوزه‌های «تسلیمات شیمیایی (۲۰۱۸)»، «حملات سایبری (۲۰۲۰)» و «حقوق بشر (۲۰۲۰)» در نظر گرفت. پس از حمله روسیه به اوکراین، تحریم‌های اتحادیه اروپا ذیل برنامه‌های جامع ائتلاف تحریم، وارد مرحله جدیدی شد. اتحادیه اروپا تحریم‌های خود را در قالب «بسته‌های مختلف تحریمی» اعمال می‌کند. البته به‌علت وابستگی بسیاری از کشورهای عضو اتحادیه اروپا به تأمین انرژی از مبدأ روسیه، بر این تحریم‌ها استثنائاتی نیز وضع شده است. اتحادیه اروپا از زمان شروع جنگ تا پایان سال ۲۰۲۳، دوازده بسته تحریمی علیه مسکو اعمال کرده است که شامل تحریم‌های مختلف بانکی، مالی، تجاری، سرمایه‌گذاری و خدمات خاص می‌شود.

الف) تحریم‌های پولی - بانکی و خدمات مرتبط

اتحادیه اروپا تحریم‌های پولی و بانکی را بر افراد، نهادها، بانک‌ها و شرکت‌های مختلف روسیه اعمال کرده است. همچنین ارائه خدمات سوئیفت بر بسیاری از بانک‌ها و مؤسسات مالی روسیه نیز ممنوع شده است. اتحادیه اروپا برخی مؤسسات مالی و پولی روسیه را هدف تحریم‌های خاص قرار داده است. مهم‌ترین تحریم‌های مرتبط با بخش پولی و بانکی روسیه شامل این موارد است:

- قرار دادن اشخاص حقیقی / حقوقی در فهرست تحریم؛
- عدم ارائه خدمات سوئیفت به بانک‌های مشخص شده روسی؛
- ممنوعیت اعطای وام و خرید اوراق بهادار نهادهای روسی؛
- ممنوعیت تراکنش‌ها؛
- ممنوعیت پذیرش سپرده و ارائه ارزش‌های نقدی و دیجیتالی؛
- ممنوعیت ارائه خدمات ضمانتی، سرمایه‌گذاری و مشارکت.

ب) تحریم حوزه سرمایه‌گذاری و تأمین مالی

یکی از مهم‌ترین تحریم‌های اتحادیه اروپا علیه روسیه، تحریم در حوزه سرمایه‌گذاری و مشارکت مالی است. براین اساس، تأمین یا کمک مالی برای تجارت با روسیه یا سرمایه‌گذاری در این کشور ممنوع شد. البته برای شرکت‌های کوچک و متوسط اروپایی این موضوع تا سقف ۱۰ میلیون یورو در پروژه مجاز است. علاوه بر این، سرمایه‌گذاری مشترک یا مشارکت در پروژه‌هایی که توسط صندوق سرمایه‌گذاری روسیه تأمین مالی می‌شوند ممنوع شد. از دیگر موارد ممنوع در این حوزه، ممنوعیت هرگونه سرمایه‌گذاری، تمدید سرمایه‌گذاری، مشارکت یا تأمین مالی برای پروژه‌های حوزه انرژی و استخراج و اکتشاف مواد معدنی روسیه یا در کشور ثالث برای عملیات در بخش‌های گفته شده روسیه است. البته این ممنوعیت شامل برخی مواد معدنی ارزشمند مانند بوکسیت، کروم، کبالت، سنگ آهن و... نمی‌شود. همچنین تأمین مالی و فراهم کردن کمک مالی برای بسیاری از کالاهایی که صادرات آنها به روسیه ممنوع شده نیز ممنوع است.

ج) تحریم‌های تجاری

تحریم‌های تجاری باتوجه به روابط تجاری اتحادیه اروپا و روسیه، بخش مهمی از تحریم‌ها علیه روسیه را تشکیل می‌دهند. تحریم‌های صادراتی و وارداتی به تدریج و در بسته‌های مختلف تحریمی توسعه پیدا کرده است. مهم‌ترین تحریم‌های تجاری اتحادیه اروپا شامل این موارد است:

- تحریم تجاری سلاح و کالاهای با مصرف دوگانه؛
- تحریم تجاری حوزه انرژی؛
- تحریم تجاری بخش حمل‌ونقل؛
- سایر تحریم‌های تجاری.

د) تحریم ارائه خدمات

ارائه خدمات مرتبط با فعالیت‌های اقتصادی، یکی از اجزای مهم روابط اقتصادی است. تحریم‌های حوزه خدمات شامل چند نوع از خدمات می‌شود که هریک ویژگی مشخصی دارند که باید به آن پرداخت.

■ تحریم خدمات عمومی مرتبط با تحریم تجاری

اکثر تحریم‌های تجاری شامل تحریم خدمات مرتبط نیز می‌شوند. به‌طور مثال تحریم واردات زغال سنگ، واردات کالاهای درآمدزا،

کاتالیست‌ها، آهن، فولاد و... شامل تحریم ارائه کمک‌های فنی، کمک‌های مالی شامل انواع وام‌ها، ضمانت‌ها، ارائه‌ی اوراق، خدمات بیمه، خدمات واسطه‌گری و سایر خدمات مرتبط با تجارت کالاها نیز می‌شود.

■ تحریم خدمات خاص

علاوه بر تحریم‌های عمومی مربوط به تجارت، خدمات خاصی از جمله خدمات مرتبط با هواپیماها، کشتی‌های روسی و بیمه مهم‌ترین موارد تحریم خدمات‌اند و شامل این موارد می‌شوند:

■ **تحریم خدمات هواپیمایی:** اتحادیه اروپا، ارائه خدمات تعمیر، نگهداری یا مالی هواپیما به روسیه را ممنوع کرد. همچنین اتحادیه اروپا استفاده از حریم هوایی این اتحادیه را برای هواپیماهای متعلق به روسیه، ثبت شده یا کنترل شده توسط روسیه، از جمله جت‌های خصوصی الیگارش‌های روس را ممنوع کرد.

■ **تحریم بندرگاهی:** اتحادیه اروپا ورود کشتی‌های با پرچم روسیه به بنادر کشورهای عضو را (به استثنا برای اهداف پزشکی، غذایی، انرژی و بشردوستانه) ممنوع کرد.

■ **خدمات حمل‌ونقل جاده‌ای:** ارائه خدمات حمل‌ونقل توسط هر شرکت حمل‌ونقل جاده‌ای که در روسیه تأسیس شده است و حمل کالا از طریق جاده (به جز برخی استثنایا مانند کشاورزی و محصولات غذایی، کمک‌های بشردوستانه و انرژی) در قلمرو اتحادیه، از جمله در ترانزیت، ممنوع است.

۳-۴-۱۳. سیاست سقف قیمت

تداوم تحریم‌ها علیه روسیه، هزینه‌های زیادی از جمله افزایش قیمت انرژی و نرخ تورم برای کشورهای غربی در پی داشت. افزایش قیمت انرژی باعث شد علی‌رغم کاهش حجم صادرات انرژی روسیه به اروپا، درآمد صادراتی روسیه افزایش پیدا کند. از آنجایی که تحریم‌های اروپا علیه واردات نفت دریایی روسیه به اتحادیه اروپا در دسامبر ۲۰۲۲ شروع می‌شد و تحریم اروپا علیه فراورده‌های نفتی روسیه قرار بود از فوریه ۲۰۲۳ اعمال شود، نگرانی‌ها برای افزایش مجدد قیمت انرژی وجود داشت. لذا ائتلاف تحریمی علیه روسیه به رهبری آمریکا در نشست سپتامبر ۲۰۲۲ «گروه ۷»، اعلام کردند که با شروع تحریم نفتی علیه روسیه، سیاست سقف قیمت نیز اعمال خواهد شد.

براساس این سیاست، شرکت‌های مربوط به کشورهای عضو ائتلاف تحریم فقط در صورتی مجاز خواهند بود خدمات مرتبط با حمل‌ونقل دریایی نفت از جمله خدمات بیمه، بیمه‌ی اتکایی، و کشتی‌رانی برای صادرات نفت از روسیه به کشورهای غیر از ائتلاف تحریم را ارائه کنند که نفت روسیه با قیمتی کمتر از ۶۰ دلار به‌ازای هر بشکه به کشور ثالث فروش برسد. همچنین برای فراورده‌های نفتی نزدیک به قیمت نفت مانند گازوئیل، نفت سفید و بنزین، سقف قیمت ۱۰۰ دلار به‌ازای هر بشکه تعیین شد و برای محصولات کم‌تر از نفت مانند نفت کوره، قیمت ۴۵ دلار تعیین شد. این سیاست با توجه به نقش بالای شرکت‌های غربی در تأمین بیمه و کشتی‌رانی برای انتقال نفت روسیه اتخاذ شد. هدف از اتخاذ این سیاست نیز چنان‌که کشورهای غربی در بیانیه خود اعلام کردند، حفظ جریان نفت روسیه در بازار برای جلوگیری از افزایش قیمت نفت و فراورده‌های نفتی پس از اعمال تحریم اروپا علیه این محصولات و همچنین کاهش درآمد روسیه است. نکته مهم در این سیاست، ایجاد نوعی هم‌پوشانی بین اهداف غرب و کشورهای همکاری‌کننده با روسیه است؛ چراکه این سیاست کشورهای خریدار نفت از روسیه را ترغیب می‌کند تا با توجه به اهمیت و نقش نظام حمل‌ونقل و بیمه اروپا، نفت را با قیمت کمتری از روسیه خریداری کنند و این باعث کم شدن قیمت نفت می‌شود [۱۱۱]، [۱۱۲]، [۱۱۳]، [۱۱۴]، [۱۱۵].

[1] Menkiszak, M. (2016). Russia and the West: What Went Wrong and Can We Do Better. The Eastern Question: Russia, the West, and Europe's Grey Zone, 4, 264.

https://dgap.org/system/files/article_pdfs/chapter_4_menkiszak.pdf/

[2] Zonova, T., & Reinhardt, R. (2014). Main vectors of Russia's foreign policy (1991-2014). Rivista di studi politici internazionali, pp. 501-516.

<https://www.vestnik.mgimo.ru/jour/article/view/1270>.

[۳] زارعی، بهادر، الهه کولایی، زهرا پیشگاهی‌فرد و بهناز اسدی‌کیا (۱۳۹۸). «تبیین تفکر ژئوپلیتیکی در سیاست خارجی روسیه»، فصلنامه پژوهش‌های جغرافیای انسانی، دوره ۱۱۰، شماره ۵۱، صص. ۱۱۱۰ - ۱۰۹۳.

https://jhgr.ut.ac.ir/article_70706.html/

[4] Kerr, D. (1995). "The new Eurasianism: The rise of geopolitics in Russia's foreign policy", Europe-Asia Studies, Vol. 47, No. 6, pp. 977-988.

<https://www.jstor.org/stable/152839/>

[۵] ابوالحسن شیرازی، حبیب‌الله (۱۳۹۵). «مطالعه تطبیقی سیاست خارجی روسیه در دوران پوتین و مدودف»، فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل، دوره ۳۳، شماره ۹، صص. ۵۴ - ۹.

<https://sid.ir/paper/247620/fa/>

[6] Roberts, K. (2017). "Understanding Putin: The politics of identity and geopolitics in Russian foreign policy discourse", International Journal, Vol. 72, No. 1, pp. 28-55.

https://www.researchgate.net/publication/313817944_Understanding_Putin_The_politics_of_identity_and_geopolitics_in_Russian_foreign_policy_discourse.

[7] Kolosov, V. A., Zotova, M. V., & Turov, N. L. (2022). "Geopolitics and political geography in Russia: global context and national characteristics", Regional Research of Russia, Vol. 12, No. 1, pp. 80-95.

https://www.researchgate.net/publication/361550971_Geopolitics_and_Political_Geography_in_Russia_Global_Context_and_National_Characteristics.

[8] <https://oec.world/en/profile/country/rus>.

[۹] صبوچی، سیامک (۱۴۰۳). شناسایی ظرفیت‌های صادراتی ایران برای صادرات دارو و تجهیزات پزشکی به روسیه، معاونت بررسی‌های اقتصادی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران.

<https://economy.tccim.ir/fulldoc?nid=2158&title>

[10] <https://oec.world/en/profile/country/rus?flowSelector1=flow1&yearlyTradeFlowSelector=flow1>.

[11] OECD Input-Output tables (<https://stats.oecd.org>)

[12] <https://wits.worldbank.org/countrysnapshot/Russia/textview>.

[13] https://www.eia.gov/dnav/pet/PET_MOVE_EXPC_DC_NUS-NRS_MBBL_A.htm.

[14] <https://eng.rosstat.gov.ru/publications>.

[15] <https://www.statista.com/topics/6207/russian-natural-gas-industrytopicOverview>.

[16] <https://trademap.org>.

[۱۷] میرترابی حسینی، سید سعید و امید خزایی (۱۳۹۸). «نقش دیپلماسی و راهبرد امنیت انرژی روسیه در سیاست خارجی روسیه (۲۰۱۵-۲۰۰۰)»، نشریه راهبرد سیاسی، دوره ۳، شماره ۱، صص. ۱۰۷-۱۳۲.

<https://www.noormags.ir/view/fa/articlepage/1486164>.

[18] <https://www.apk-inform.com/en/markets/1521905>. <https://en.portnews.ru/>

[19] <https://en.portnews.ru/>

[20] Maksimov, S., & Pyataev, M. (2023). Transport infrastructure of Russia: International corridors and transport hubs. In E3S Web of Conferences, Vol. 460, p. 06016. EDP Sciences.

https://www.e3s-conferences.org/articles/e3sconf/abs/2023/97/e3sconf_bft2023_06016/e3sconf_bft2023_06016.html.

[21] <https://www.iras.ir/>.

[22] <https://beltandroad.hktdc.com/en/insights/russian-far-east-opportunities-multimodal-logistics-network>.

[23] Liadze, I., Macchiarelli, C., Mortimer-Lee, P., & Sanchez Juanino, P. The Economic Costs of the Russia-Ukraine War. The World Economy.

<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/twec.13336>.

[24] Alam, M. K., Tabash, M. I., Billah, M., Kumar, S., & Anagreh, S. (2022). "The Impacts of the Russia-Ukraine Invasion on Global Markets and Commodities: A Dynamic Connectedness among G7 and BRIC Markets", Journal of Risk and Financial Management, , Vol. 15, No. 8, p. 352.

<https://www.mdpi.com/1911-8074/15/8/352>.

[25] Prohorovs, A. (2022). "Russia's war in Ukraine: Consequences for European countries' businesses and economies", Journal of Risk and Financial Management, Vol. 15, No. 7, p. 295.

<https://www.mdpi.com/1911-8074/15/7/295>.

[26] Canuto, O. (2022). War in Ukraine and risks of stagflation. Policy Center for the New South. https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2022-03/PB_18-22_Canuto_0.pdf.

https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2022-03/PB_18-22_Canuto_0.pdf.

[27] Congressional Research Service: R47968, 2022. Russia's War in Ukraine: Military and Intelligence Aspects.

<https://www.congress.gov/crs-product/R47068>.

[28] CNBC. 2022. A Russia-Germany 'Trade Rupture' Could Trigger a Financial Shock, Says S&P Chief Economist.

<https://www.cnbc.com/2022/04/13/trade-rupture-between-russia-germany-could-cause-financial-shock-sp-global.html>.

[29] United Nations, 2022. The Impact on Trade and Development of the war in Ukraine.

https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2022d1_en.pdf.

[30] World Bank Group, 2022. Implications of the War in Ukrain for the Global Economy.

<https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/9cadb485-2629-529d-aa08-46299672d2c9>.

[31] IMF, 2023: Geoeconomic Fragmentation and the Future of Multilateralism.

<https://www.imf.org/en/publications/staff-discussion-notes/issues/2023/01/11/geo-economic-fragmentation-and-the-future-of-multilateralism-527266>.

[32] <https://www.ndtv.com/world-news/russia-ukraine-war-could-last-10-years-uk-foreign-secretary-2927511>.

- [33] https://www.europarl.europa.eu/EPRS/TD_Russia_war_Ukraine.pdf/
- [34] Gressel, G. (2022). Ukraine: Time for the West to Prepare for the Long War. European Council on Foreign Relation. April, 19.
<https://ecfr.eu/article/ukraine-time-for-the-west-to-prepare-for-the-long-war/>
- [35] Prohorovs, A. (2022). “Russia’s war in Ukraine: Consequences for European countries’ businesses and economies”, Journal of risk and financial management, Vol. 15, No. 7, p. 295.
<https://www.mdpi.com/1911-8074/15/7/295>.
- [36] <https://www.eiu.com/n/campaigns/russia-ukraine-outlook-2023>.
- [37] Anna, C., & Angelos, Delivorrias, (2023). EU sanctions on Russia: Overview, impact, challenges.
<https://policycommons.net/artifacts/3495504/eu-sanctions-on-russia/4296020/>
- [38] Johnson, S., Rachel, L., & Wolfram, C. (2023). “Design and implementation of the price cap on Russian oil exports”, Journal of Comparative Economics, Vol. 51, No. 4, pp.1244-1252.
https://www.researchgate.net/publication/372636200_Design_and_implementation_of_the_price_cap_on_Russian_oil_exports.
- [39] <https://home.treasury.gov/news/featured-stories/sanctions-and-russias-war-limiting-putins-capabilities>.
- [40] <https://www.reuters.com/world/us/us-issues-sweeping-sanctions-targeting-russia-over-ukraine-war-2023-12-12>.
- [41] <https://www.politico.eu/article/russia-sanctions-western-companies-intel-huawei-amd-texas-instruments-ibm>.
- [42] <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/sanctions-against-russia/sanctions-against-russia-explained>.
- [43] <https://ofac.treasury.gov/sanctions-programs-and-country-information/russia-related-sanctions>.
- [44] <https://www.chathamhouse.org/2023/05/imagining-russias-future-after-putin>.
- [45] <https://www.atlanticcouncil.org/content-series/russia-tomorrow/five-scenarios-for-russias-future>.
- [46] The Economist, why the china-us contest is entering a new and more dangerous phase, It’s worse than you think, (April 2023).
<https://www.economist.com/leaders/2023/03/30/why-the-china-us-contest-is-entering-a-new-and-more-dangerous-phase>.
- [47] Center for Economic Policy Research, Europe’s Economic Security, (2024).
<https://cepr.org/system/files/publication-files/P380.pdf>.
- [48] Foreign Affairs, The world Putin Made, (2023).
<https://www.goodreads.com/book/show/138371031-foreign-affairs>.
- [49] Foreign Affairs, The Age of Uncertainty, (2022).
<https://www.jstor.org/stable/pdf/27196761.pdf>.
- [50] Energy Institute. Statistical Review of World Energy, 2024. <https://www.energyinst.org/statistical-review>.
<https://www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/statistical-review-of-world-energy.html>.
- [51] SP Global. SP Global, (2023). <https://www.spglobal.com>.

- [52] Corbeau, A. S., & Mitrova, T. (2024). Russia's Gas Export Strategy, Center on Global Energy Policy. <https://www.energypolicy.columbia.edu/publications/russias-gas-export-strategy-adapting-to-the-new-reality>.
- [53] EuroStat. (2023). <https://ec.europa.eu/eurostat>.
- [54] Morningstar, R. L., Simonyi, A., Khakova, O., Ryan, P., (2024). Reducing-Europes-reliance-on-Russian-energy-imports, Atlantic Council. <https://www.atlanticcouncil.org/wp-content/uploads/2024/03/Reducing-Europes-reliance-on-Russian-energy-imports.pdf>.
- [55] Levi, I., (2024). Russian seaborne oil revenues, CREA. <https://energyandcleanair.org/january-2024-monthly-analysis-of-russian-fossil-fuel-exports-and-sanctions>.
- [56] EIA, (2023). Fewer markets are importing Russia's coal. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=61245>.
- [57] Williams, M., (2024). The European Union-Russia energy divorce: state of play, Bruegel. <https://www.bruegel.org/analysis/european-union-russia-energy-divorce-state-play>.
- [58] Reuters, (2024). Russia sees electric power exports flat until 2030; operator says. <https://www.reuters.com/business/energy/russia-sees-electric-power-exports-flat-until-2030-operator-says-2024-08-21/>
- [59] Interfax, (2024). Russia's electricity exports estimated at system operator. <https://interfax.com/newsroom/top-stories/105273>.
- [60] https://www.indexmundi.com/agriculture/?country=ru&commodity=wheat&graph=exports#google_vignette.
- [61] <https://www.ft.com/content/c464267a-a383-11e5-bc70-7ff6d4fd203a>.
- [62] <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/253652/1/180107626X.pdf/>
- [63] <https://www.statista.com/statistics/1118270/pharmaceutical-distributors-by-market-share-russia>.
- [64] <https://www.reuters.com/business/energy/russia-shifts-dubai-benchmark-indian-oil-deal-sources-2023-04-03>.
- [65] <https://www.reuters.com/business/energy/indian-refiners-pay-traders-dirhams-russian-oil-2023-02-03>.
- [66] Sigcha, E., Martinez-Moscoso, A., Siguenza-Guzman, L., & Jadan, D. (2020, July). PESTEL analysis as a Baseline to support decision-making in the local textile industry. In International Conference on Systems and Information Sciences, pp. 144-156. Cham: Springer International Publishing. https://www.researchgate.net/publication/344676570_PESTEL_Analysis_as_a_Baseline_to_Support_Decision-Making_in_the_Local_Textile_Industry.
- [67] EIU, Geopolitics, supply chains and power dynamics in 2023. <https://www.truevaluemetrics.org/DBpdfs/Orgs/EIU/EIU-Ukraine-in-2023-24194.pdf/>
- [۶۸] برنامه راهبردی توسعه صنایع رقابتی و صادراتی (مجلد دوم)، (۱۳۹۶). کارفرما: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، مجری: خانم دکتر افسانه شفیعی، تهران، ایران.
- <http://trindoc.itsr.ir/Search.aspx?query=%D8%A8%D8%B1%D9%86%D8%A7%D9%85%D9%87%20%D8%AA%D9%88%D8%B3%D8%B9%D9%87&subject=1&pagesize=60>.

[۶۹] امینی، وجیه و حمیدرضا فوری (۱۴۰۳). «فرصت‌های کریدوری ایران پس از عملیات وعده صادق»، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، شماره مسلسل: ۱۹۸۹۵.

https://report.mrc.ir/article_10217.html.

[70] <https://newlinesinstitute.org/geo-economics/indias-strategic-interests-in-central-asia-and-afghanistan-go-through-iran>.

[۷۱] سالنامه آماری سازمان بنادر، ۱۴۰۲.

<https://www.pmo.ir/fa/statistics-%D8%A2%D9%85%D8%A7%D8%B1>.

[72] <https://portnews.ru/news/print/362626>.

[73] <https://shipnext.com/port/astrakhan-ruasf-rus>.

[74] <https://en.otaghiranonline.ir/news/45021>.

[75] <https://portlagan.ru/eng>.

[76] <https://portnews.ru/news/print/362626>.

[77] <https://www.portseurope.com/category/ports/makhachkala>.

[78] www.portseurope.com/the-road-to-caspian-makhachkala-port.

[79] www.portseurope.com/the-road-to-caspian-makhachkala-port.

[۸۰] حاتم‌زاده، یاسر (۱۴۰۳). «طرح برقی کردن خط ریلی گرمسار - اینچه‌برون»، مرکز پژوهش‌های مجلس، شماره مسلسل: ۱۹۷۱۵.
https://report.mrc.ir/?_action=article&kw=7156&_kw=%DA%A9%D8%B1%DB%8C%D8%AF%D9%88%D8%B1+%D8%B4%D9%85%D8%A7%D9%84-%D8%AC%D9%86%D9%88%D8%A8.

[81] <https://daryo.uz/convincing-key-players-is-paramount-central-asian-countries-to-enter-ocean-through-chabahar-port>.

[82] <https://vista.ir/n/energypress-nlvmz>.

[83] Dadparvar, S., & Kaleji, V. (2024). "The Persian Gulf-Black Sea international transport and transit corridor: goals and constraints", Journal of Balkan and Near Eastern Studies, Vol. 26, No. 2, pp. 203-225.

https://www.researchgate.net/publication/372279105_The_Persian_Gulf-Black_Sea_International_Transport_and_Transit_Corridor_Goals_and_Constraints.

[۸۴] هرورانی، حسین و صمد عزیزنژاد (۱۳۹۹). «آسیب‌شناسی موافقت‌نامه‌های دوجانبه ترجیحی، بازرگانی و گمرکی در تجارت خارجی کشور، دفتر مطالعات اقتصادی»، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، شماره مسلسل: ۱۷۰۹۲.

<https://rc.majlis.ir/fa/report/show/1551964/>

[۸۵] هرورانی، حسین و صمد عزیزنژاد (۱۴۰۱). «معرفی و تحلیل برخی شاخص‌های حوزه بازرگانی خارجی ایران»، دفتر مطالعات اقتصادی، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، شماره مسلسل: ۱۸۵۹۱.

<https://www.sid.ir/paper/1047731/fa/>

[۸۶] هرورانی، حسین و صمد عزیزنژاد (۱۳۹۹). «وضعیت تجارت و ظرفیت‌های همکاری اقتصادی دوجانبه ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا»، دفتر مطالعات اقتصادی، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، شماره مسلسل: ۱۷۲۱۷.

https://report.mrc.ir/article_8350.html/

[87] Weiss, C. (2022). Geopolitics and the US Dollar's Future as a Reserve Currency. International Finance Discussion Paper, (1359).

- <https://www.federalreserve.gov/econres/ifdp/files/ifdp1359.pdf/>
- [88] <https://www.reuters.com/business/energy/russia-shifts-dubai-benchmark-indian-oil-deal-sources-2023-04-03/>
- [89] <https://www.reuters.com/business/energy/indian-refiners-pay-traders-dirhams-russian-oil-2023-02-03/>
- [90] <https://www.railfreight.com/railfreight/2023/04/21/russia-kazakhstan-and-turkmenistan-form-joint-venture-on-instc>
- [91] <https://tass.com/economy/1753785>
- [92] Bruegel, (2024). Emerging countries have replaced most of Russia's lost trade with advanced economies.
<https://www.bruegel.org/sites/default/files/2026-03/emerging-countries-have-replaced-most-of-russia%E2%80%99s-lost-trade-with-advanced-economies-9829.pdf/>
- [93] Roberts, A., Choer Moraes, H., & Ferguson, V. (2019). "Toward a geoeconomic order in international trade and investment", Journal of International Economic Law, Vol. 22, No. 4, pp. 655-676.
https://www.researchgate.net/publication/344701558_Toward_a_Geoeconomic_Order_in_International_Trade_and_Investment
- [94] Aggarwal, V. K., & Reddie, A. W. (2021). „Economic statecraft in the 21st century: Implications for the future of the global trade regime”, World Trade Review, Vol. 20, No. 2, pp. 137-151.
https://www.researchgate.net/publication/349237522_Economic_Statecraft_in_the_21st_Century_Implications_for_the_Future_of_the_Global_Trade_Regime
- [۹۵] فرتوک‌زاده، حمید (۱۴۰۰). طرح ایلاف، وزارت دفاع، تهران، ایران.
- [96] <https://www.tasnimnews.com/fa/news/1400/04/18/2535187>
- [97] Yegorov, Y. (2015). Renewable Resources as Russian Potential and Challenge. Paper for SKISD 2015, Moscow, 25-30 October 2015. <https://openjournals.wu.ac.at/ojs/index.php/region/article/view/74>
- [98] Heim, I., Vigneau, A. C., & Kalyuzhnova, Y. (2023). Environmental and socio-economic policies in oil and gas regions: triple bottom line approach. Regional Studies, 57(1), 181-195. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00343404.2022.2056589>
- [99] Erokhin, V., Gao, T., & Ivolga, A. (2020). Structural variations in the composition of land funds at regional scales across Russia. Land, 9(6), 201. <https://www.mdpi.com/2073-445X/9/6/201>
- [100] <https://www.fas.usda.gov/data/production/rs>
- [101] FAO. (2022). The importance of Ukraine and the Russian Federation for global agricultural markets and the risks associated with the current conflict. Information Note. Rome: Food and Agriculture Organization of the United Nations. https://www.fao.org/fileadmin/user_upload/faoweb/2022/Info-Note-Ukraine-Russian-Federation.pdf
- [102] <https://link.springer.com/article/10.1134/S1075701523050100>
- [103] <https://www.mapsofworld.com/russia/russia-railway-network-map.html>
- [104] <https://www.worldometers.info/maps/russia-road-map/>
- [105] <https://data.worldbank.org/indicator/MS.MIL.XPND.GD.ZS?locations=RU>
- [۱۰۶] گمرک جمهوری اسلامی ایران. <https://irica.gov.ir/>
- [107] <https://www.fas.usda.gov/data/impacts-and-repercussions-price-increases-global-fertilizer-market>
- [108] <https://valdaiclub.com/a/highlights/expanding-maritime-trade-between-iran-and-russia/>

- [109] https://static1.straitstimes.com.sg/s3fspublic/attachments/2020/01/30/ST_20200130_LVARCTIC30A_5413759.pdf
- [110] [financial times.com](https://www.financialtimes.com)
- [111] <https://home.treasury.gov/news/featured-stories/sanctions-and-russias-war-limiting-putins-capabilities>.
- [112] <https://www.reuters.com/world/us/us-issues-sweeping-sanctions-targeting-russia-over-ukraine-war-2023>.
- [113] <https://www.politico.eu/article/russia-sanctions-western-companies-intel-huawei-amd-texas-instruments-ibm/>
- [114] <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/sanctions-against-russia/sanctions-against-russia-explained/>
- [115] <https://ofac.treasury.gov/sanctions-programs-and-country-information/russia-related-sanctions>.



عنوان: جانمایی جدید و بازتعریف نقش ایران در اقتصاد جهان (۵)؛ ظرفیت‌های شکل‌دهی به ابتکار اقتصادی ایران و روسیه

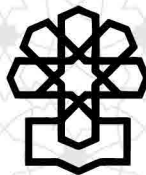
DOI: <https://doi.org/10.22034/mrc.report.21746>

Permanent Link:

Publisher :

گزیده سیاستی

محور انرژی (تبدیل شدن به هاب انرژی) و صادرات کالاهای صنعتی در برابر واردات غلات (تبدیل شدن به هاب غله)، زمینه‌های بالقوه تعامل راهبردی - اقتصادی ایران و روسیه هستند. پیشبرد این ابتکار می‌تواند به بازتعریف نقش ایران در منطقه و فرامنطقه کمک کند.



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۸۳۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: mrc@majles.ir

وبسایت: rc.majles.ir