

افزایش نقش ایران و قفقاز در زنجیره تامین جهانی

ایران، دوباره در نتیجه مناقشه روسیه و اوکراین، از طریق توسعه کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) که در آن شراکت دارد، به عنوان یک مسیر تجاری بین آسیای جنوبی و اروپا مورد توجه قرار گرفته است.



آران نیوز؛ درگیری روسیه و اوکراین تغییرات قابل توجهی را بر ژئوپلیتیک جهانی تحمیل و نقشه زنجیره تامین اوراسیا را بطور قابل ملاحظه دوباره بازآرایی می‌کند. در این میان، چشم انداز ظهور مجدد تجارت اتحادیه اروپا و روسیه در هر قالبی بسیار مبهم به نظر می‌رسد. این درگیری همچنین دسترسی آسیایی‌ها به بازارهای اروپایی از طریق روسیه را مسدود کرده است، به این معنی که زنجیره‌های تامین در حال حرکت به سمت جنوب هستند.

اگرچه یک مسیر موجود بین آسیا و اروپا از طریق کانال سوئز وجود دارد، اما هزینه حمل و نقل و زمان تحویل بیشتر از مسیرهای جایگزین از طریق دریای خزر است. این امر مستلزم راه حل‌های چندوجهی و همکاری منطقه‌ای بسیار بیشتر بین کشورهای دخیل در آن است که می‌تواند به کشورهای قفقاز جنوبی و ایران اشاره کرد.

گرجستان

بندر باتومی گرجستان در سواحل شرقی دریای سیاه به خوبی توسعه یافته و همچنان در حال گسترش است. برای نمونه بندر پوتی با شرکت مرسک توافق کرد که توسعه قابل توجهی برای افزایش ظرفیت حمل و نقل ایجاد کند. اما مشکل اصلی مربوط به ظرفیت نیست، بلکه ارتباط برای حمل و نقل محموله‌های دریای سیاه گرجستان به/از دریای خزر در انتهای شرقی قفقاز است. این امر مستلزم حمل و نقل ریلی بوده و در معرض تنگناهای سیاسی و زیرساختی و هماهنگی گرجستان، آذربایجان و ترکیه قرار گرفته است. ارمنستان نیز در این ترکیب قرار دارد، هرچند که سرزمین ارمنستان بخشی از مسیر مستقیم گرجستان-آذربایجان نیست.

با این وجود، بانک توسعه آسیایی (ADB) با تأمین مالی حدود ۵۰ میلیون دلار برای کمک به حل مسائل اتصال ریلی وارد عمل شده است. زمانی که این کار تکمیل شود، مسیرها از بنادر اصلی گرجستان در باتومی و پوتی بسیار رقابتی‌تر خواهند شد. جالب اینکه سرمایه‌گذاران چینی که همواره به دنبال فرصت‌های تجاری هستند، کارخانه‌های تولید قطعات خودرو را در منطقه آزاد صنعتی Hualing گرجستان ایجاد کرده‌اند. این شهر به عنوان یک مرکز ارتباطی مهم بین تفلیس و بنادر پوتی و باتومی در حال توسعه است.

همچنین گرجستان یک توافقنامه تجاری مهم با اتحادیه اروپا دارد که شرکت‌های خارجی، مشروط بر رعایت مقررات، می‌توانند برای تقویت تجارت اتحادیه اروپا از آن استفاده کنند. برای تامین بازارهای بین اتحادیه اروپا و آسیای مرکزی و چین؛ گرجستان به همراه آذربایجان و قزاقستان اتحاد ریلی اوراسیا را برای استانداردسازی لجستیک و عملکرد اداری دیجیتال در سراسر مسیر آسیای مرکزی تشکیل داده‌اند.

آذربایجان

بندر باکو جمهوری آذربایجان در حال تبدیل شدن به یک مرکز دسترسی حیاتی برای تجارت آسیا و اتحادیه اروپا است چون مجرای اصلی محموله‌هایی است که از جنوب اتحادیه اروپا و همچنین محموله‌های چین-از طریق قزاقستان- وارد می‌شوند. باید توجه داشت که گردش مالی بندر باکو در سال ۲۰۲۱، ۱۴.۶ درصد افزایش یافت و می‌توان انتظار داشت که در طول سال ۲۰۲۲ به طور قابل توجهی افزایش یابد.

آذربایجان برای بهبود و استانداردسازی کیفیت لجستیک و امکانات با همسایگان خود در دریای خزر در ارتباط است. این تمایل برای تعامل با چین از زمان شروع درگیری روسیه و اوکراین آشکار بود و قطارهای باری چین-قزاقستان-روسیه-اتحادیه اروپا را به مسیر جنوبی چین-قزاقستان-آذربایجان-گرجستان-ترکیه-اروپا تغییر داد. تنها تفاوت این دو مسیر اینکه، دومی چندوجهی است. این مسیر جنوبی ارزان‌تر و سریع‌تر از مسیر سنتی کانال سوئز است. اما شرکت‌های لجستیک هنوز گزینه‌هایی برای حمل بار از آسیا به اروپا و بالعکس را دارند. و حتی اگر مناقشه روسیه حل شود، می‌توان انتظار داشت که این مسیر جنوبی برای خدمات رسانی به کشورهای جنوب اتحادیه اروپا، بالکان و مدیترانه شرقی ترجیح داده شود.

اهمیت استراتژیک آذربایجان چنان بخش مهمی از تجارت شرق و غرب را به خود اختصاص داده است که در حال حاضر که ارتباط روسیه با بنادر اروپایی قطع شده است، به دنبال توسعه دسترسی نزدیک‌تر از طریق جاده و احتمالاً راه آهن به آذربایجان است.

اتصال باکو به عنوان مجرای اصلی بین اروپا و چین تضمین شده به نظر می‌رسد، همچنین با اتصال به جنوب از طریق ایران و INSTC، همچنین بازارهای خاورمیانه و جنوب آسیا را می‌گشاید. اما مسئله مسیر جنوبی از طریق کریدور شمال-جنوب INSTC، بحث پایداری است چون ایران به شدت تحریم شده است. دخالت بیشتر ایالات متحده به ویژه در توانایی ایران برای ترانزیت کالا می‌تواند بار دیگر اتحادیه اروپا-آسیای جنوبی را تحت فشار قرار دهد تا بار دیگر منحصراً بر کانال سوئز تکیه کنند.

ایران

ایران، دوباره در نتیجه مناقشه روسیه و اوکراین، از طریق توسعه کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) که در آن شراکت دارد، به عنوان یک مسیر تجاری بین آسیای جنوبی و اروپا مورد توجه قرار گرفته است. این تفاهم نامه که به سال ۲۰۱۶ برمی‌گردد، در اصل برای توسعه تجارت ایران و هند طراحی شده بود، چون پاکستان در بین دو کشور قرار دارد و با وجود درگیری هند و پاکستان، انجام تجارت ترانزیتی از طریق آن دشوار شده است. در پاسخ به این مشکل، توسعه بندر چابهار ایران که عمدتاً توسط هند تامین مالی می‌شود، در خلیج فارس مورد توجه قرار گرفت.

با توجه به درگیری روسیه و اوکراین که کریدورهای دسترسی روسیه به شرق را بسته است، اکنون این مسیر برای اتحادیه اروپا اهمیت بسیار بیشتری پیدا کرده است. همچنین یک شاخه شرقی شبکه ریلی INSTC وجود دارد که از ایران به سمت شرق و به مرز افغانستان منتهی می‌شود.

البته در مسیر INSTC، هنوز زیرساخت‌های زیادی باید تکمیل شود. در حال حاضر راه آهن شمال-جنوب هنوز تکمیل نشده است و انتظار می‌رود این کار در سال آینده انجام شود. در همین حال، این مسیر توسط حمل و نقل جاده‌ای پوشش داده می‌شود، به این معنی که در حال حاضر INSTC بین آسیا و اروپا به سه مسیر چندوجهی نیاز دارد؛ دریایی، جاده‌ای و ریلی.

بنابراین مشکل اصلی ایران، نگرش آمریکا نسبت به آن است چون به دلیل اختلاف نظر در مورد توسعه توانمندی‌های هسته‌ای ایران، به شدت تحریم شده است. اما اتحادیه اروپا، طبق معمول، خود را در میانه این موقعیت قرار داده و اگر اتفاقی بیفتد، باید تنها به کانال سوئز به عنوان یک مسیر زنجیره تامین از طریق جنوب آسیا متکی باشد. از همین

روی نیاز اتحادیه اروپا مبتنی بر باز نگه داشتن پرونده INSTC، توسعه مسیرهای ترانزیتی و همکاری با تهران است، در حالی که ایالات متحده مایل به محدود کردن آن است.

توحید ورستان - کارشناس مسائل اقتصادی قفقاز