



مرکز پژوهش‌های علمی و
مطالعات استراتژیک خاورمیانه

فصلنامه علمی مطالعات خاورمیانه

سال ۲۹، شماره ۳، پیاپی (۱۰۹)، پاییز ۱۴۰۱

Home page: www.cmess.sinaweb.net

سخن فصل

معمای اوکراین

سید حسین موسوی^۱

اکنون که بیش از یک سال از مداخله روسیه در اوکراین می‌گذرد، چگونه می‌توان به این پرسش پاسخ داد آنچه را که روس‌ها عملیات ویژه نام نهادند، در مجموع هزینه و فایده آن برای غرب، روسیه و اوکراین چه دستاوردی داشته است یا هدف چه بوده است؟ آیا طرف‌های درگیر به اهداف خود رسیده‌اند و آیا چنانکه گفته‌اند تنش با گسترش حمله بزرگ روسیه در بهار آینده افزایش خواهد یافت و یا آنکه این بحران در آینده نزدیک به پایان خواهد رسید؟ به نظر می‌رسد پاسخ به این پرسش‌ها شاید با فهم آینده ژئواکونومیک و یا به عبارت بهتر درک ژئواستراتژیک از نقشه اقتصادی جهان ارتباط داشته باشد.

به سادگی می‌توان پرسید، تصرف بخش جنوب شرقی اوکراین که روسیه را به کریمه متصل کرده است، آیا آن میزان ارزش دارد که روس‌ها برای حفظ آن اروپا و آمریکا را به جنگ هسته‌ای تهدید کنند و پیمان‌های هسته‌ای با غرب را به حالت تعلیق درآورند؟ آیا می‌توان باور کرد که ناتو آنچنانکه گفته‌اند قصد داشته است با موافقت به پیوستن اوکراین به اتحادیه اروپا و نیز عضویت این کشور در ناتو با روسیه هم‌مرز شده و پایتخت روسیه را در معرض خطر قرار دهد؟ اگر چنین طرحی وجود داشت می‌بایست در همین فرصت یکساله تحقق می‌یافت و یا حداقل نشانه‌های آن دیده می‌شد. در مقابل روس‌ها نیز با آنکه در نبرد هوایی دست بالا را دارند، چرا نبرد را از زمین به هوا انتقال ندادند و چرا علی‌رغم اصرار مکرر اوکراین برای دریافت هواپیما، غرب تمایلی به انتقال نبرد از زمین به آسمان را ندارد و محدود ماندن تنش را ترجیح می‌دهد؟ چرا ورود پهپادها که گفته می‌شود منشاء ایرانی دارد، نگرانی از تغییر توازن را در جنگ افزایش داده است و از همه مهم‌تر دیدگاه منسوب به روسیه است که برای پایان دادن به عملیات نظامی مسئله زمین در برابر صلح را مطرح می‌کند، یعنی آنکه همان کریدور در صورتیکه اوکراین از آن صرف‌نظر کند، می‌تواند دربردارنده طرح صلح میان روسیه و اوکراین قرار گیرد.

برای حل این معماها باید به گذشته بازگشت، آن زمان که چینی‌ها از راه ابریشم و «یک جاده، یک کمربند» سخن به میان آوردند؛ گویا سیاستمداران چینی به این نتیجه رسیده بودند که اگر قرار باشد تولید انبوه و همه‌جانبه این کشور به مصرف‌کنندگان در غرب برسد باید یک نقشه راه «خشکی پایه» نیز در کنار حمل‌ونقل دریایی ترسیم شود، یعنی کریدورهایی برای انتقال کالا و خدمات گشوده شود که مقصد آن اروپا خواهد بود. در این میان کشورهای میان‌راهی نظیر پاکستان، ایران، ترکیه، افغانستان و بسیاری از کشورهای غرب آسیا نامزد این ترانزیت شدند. پاکستان با ارائه یک کریدور از غرب چین به بندر گوادرنخستین گام را برداشت، پس از آن ایران نیز در مذاکرات با هند کوشید بندر چابهار را برای باز کردن این کریدور

در نظر گیرد. از آن زمان تا کنون فراز و نشیب‌های بسیاری برای انتخاب مناسب‌ترین گزینه‌های این گذرگاه‌های «خشکی پایه» که البته یک سویه آن با توسعه بنادر امکان‌پذیر بود، مطرح شد.

ترکیه نیز در دهه گذشته آنچنانکه گفته شده است، بسیاری از زیرساخت لازم را برای این حجم بزرگ گردش کالا، خدمات و انرژی فراهم کرد، اما در ایران توسعه این کریدور به دلایل مختلف از جمله تحریم‌ها و عدم سرمایه‌گذاری لازم با کندی روبه‌رو بود. در این میان روسیه با افق بازتری به این پدیده توجه کرد، روسیه یک کشور «خشکی پایه‌ای» است که از شرق به دوردست‌های آسیا و از غرب به دوردست‌های قطب و نیز اروپا مرز زمینی دارد. روسیه به همه غول‌های تولید آسیا توجه داشت و با توجه به موقعیت کشورهای هند، اندونزی، ویتنام، بنگلادش و البته چین که بازار بزرگ صادرات و انتقال کالا به اروپا و حتی کانادا و قاره آمریکا را می‌توانست با توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل پیشرفته شرایط مناسب را فراهم کند، یعنی آنچه که ولادیمیر پوتین در سخنرانی سالانه خود بدان اشاره کرد، توسعه شبکه حمل‌ونقل از غازان به مغولستان و نیز باز کردن کریدور هند - ایران - روسیه و نیز سایر کشورهای منطقه غرب آسیا و به‌دست گرفتن کنترل انتقال کالا و خدمات و البته انرژی بود که رویای بزرگ اقتصادی روسیه را تحقق می‌بخشید. اگر این نقشه اقتصادی و چینش پازل‌گونه گردش تولید - مصرف جهانی به درستی درک شود، آنگاه ارزش آن باریکه‌ای که از خاک اوکراین به سرزمین روسیه متصل می‌شود و در حقیقت مکان ورود از در پشته به کشورهای اروپایی است نشان می‌دهد که این باریکه ارزش تهدید به جنگ اتمی را دارد. در این میان کریدور هند - ایران - روسیه که در سخنرانی پوتین مورد اشاره قرار گرفت نیز می‌تواند از اهمیت زیادی برخوردار باشد. در صورتیکه در گذرگاه شمال جنوب، خط‌آهن باقیمانده رشت - آستارا تکمیل شود اهمیت استراتژیک این گذرگاه بیش از پیش خواهد شد چرا که از یک‌سو برای هند و از سوی دیگر برای روسیه و از همه مهم‌تر برای ایران به‌عنوان یک قطب گذرگاهی، راه‌اندازی آن می‌تواند به کاهش تعیین‌کنندگی گذرگاه‌های رقیب، نظیر گذرگاه اقتصادی چین - پاکستان و نیز خلیج فارس به خاورمیانه منجر گردد. ترانزیت کالا از هند به روسیه شبکه‌ای از منافع اقتصادی را ایجاد می‌کند؛ البته در صورتیکه کشور آذربایجان به این مسیر پیوندد اهمیت راهبردی آن افزایش چشمگیری خواهد داشت، در غیر اینصورت مسیر دریای خزر از بندر انزلی به آستراخان می‌تواند جایگزین خوبی برای آن باشد. دالان ترانزیت هند - ایران و ترکیه نیز هند را به اروپا متصل خواهد کرد. گمان می‌رود رقابت بسیار پیچیده و بزرگی در جریان است، در این میان به نظر می‌رسد چین در حال انتخاب مسیرهای جایگزین دیگری است که از بندر گوادر به انتهای خلیج فارس نظیر کشور عربستان و بندر فاو در عراق و یا بویان در کویت و سپس از آنجا به بندر ایلات رژیم صهیونیستی و نیز دریای مدیترانه و همچنین به قاره آفریقا نیز راه باز می‌کند. به نظر می‌رسد کشور ایران برای آنکه در این گذرگاه‌های تجارت جهانی به قطب تبدیل شود به سرمایه‌گذاری فراوانی نیاز دارد که منابع آن در همکاری با ذی‌نفعان تأمین می‌شود. روسیه در حال حاضر در مسیر خشکی ساخت یک گذرگاه اوراسیایی و توسعه کریدورهای چین - مغولستان - روسیه و چین - آسیای مرکزی - غرب آسیا و نیز کریدور هند - ایران - روسیه و اروپا را در دستور کار دارد و مهم آنکه کریدور تصرف‌شده در اوکراین این موقعیت پازل‌گونه را تکمیل می‌کند.