View the original article

فراتر از خبر

نفتکش‌های روسی گرفتار در قطب شمال؛ چرا ذوب یخ‌ها راه دریایی روسیه به چین را هموار نکرده است؟

ری فرلونگ

۰۲/آبان/۱۴۰۵



تصویر آرشیوی از یخ‌شکن هسته‌ای «یامال» روسیه در دریای کارا، در غرب تنگه ویلکیتسکی

تیرماه امسال، چند نفتکش تحریم‌شده روسیه در آب‌های یخ‌زدهٔ قطب شمال گرفتار شدند و به‌ناچار لنگر انداختند. آن‌ها، در فاصلهٔ حدود هزار و ۳۰۰ کیلومتری شمال مدار قطب شمال، باید روزها منتظر رسیدن دو یخ‌شکن هسته‌ای می‌ماندند که برای کمک به آن‌ها راهی منطقه شده بودند.

این نفتکش‌ها در تنگه ویلکیتسکی گرفتار شده بودند؛ گذرگاهی به عرض ۵۵ کیلومتر میان سواحل شمالی سیبری و جزیره بلشویک که بخشی از «مسیر دریایی شمالی» روسیه به مقصد چین است.

کرملین سرمایه‌گذاری هنگفتی برای توسعهٔ این مسیر انجام داده است، با این امید که عقب‌نشینی یخ‌های قطب شمال بر اثر تغییرات اقلیمی، راه دریایی تازه‌ای را باز کند که پیش‌تر عبور از آن ممکن نبود.

این مسیر همچنین از برد حملات پهپادی اوکراین و احتمال توقیف نفتکش‌های موسوم به «ناوگان سایه» روسیه به دست نیروهای دریایی کشورهای اروپایی دورتر است.

ناوگان سایه به شبکه‌ای از نفتکش‌ها گفته می‌شود که روسیه برای انتقال نفت، به‌ویژه با هدف دور زدن محدودیت‌ها و تحریم‌های غرب، از آن‌ها استفاده می‌کند.

صادرات نفت خام و گاز طبیعی مایع‌شدهٔ روسیه از مسیر دریایی شمالی امسال به رکورد تازه‌ای رسیده است. با این حال، گرفتار شدن نفتکش‌ها در تنگه ویلکیتسکی نشان می‌دهد که باز شدن آب‌های قطب شمال به روی کشتی‌ها، لزوماً به معنای آسان‌تر شدن کشتیرانی نیست.

کسنیا واخروشفا، مدیر پروژه قطب شمال در سازمان محیط‌زیستی بلونا، مستقر در لیتوانی، به رادیو اروپای آزاد/رادیو آزادی می‌گوید: «این اتفاق نمونهٔ خوبی از همان نکته‌ای است که ما بارها بر آن تأکید کرده‌ایم؛ کمتر شدن یخ‌ها لزوماً به معنای آسان‌تر شدن دریانوردی نیست.»



مسیر دریایی شمالی از آب‌های قطبی روسیه می‌گذرد و در مقایسه با مسیر سنتی کانال سوئز، زمان حمل‌ونقل از شرق آسیا به سن‌پترزبورگ را دو هفته کاهش می‌دهد، اما به دلیل وجود یخ‌های دریایی، تنها سه ماه از سال قابل کشتیرانی است

او توضیح می‌دهد: «وقتی یخ‌ها شروع به ذوب شدن می‌کنند، بخش‌هایی از آن‌ها جدا می‌شوند و روی آب شناور می‌مانند. گاهی این توده‌ها در نقاط خاصی، به‌ویژه در تنگه‌های باریک، روی هم انباشته می‌شوند و کشتی‌هایی که برای عبور از آب‌های یخ‌زده ساخته نشده‌اند، دیگر نمی‌توانند از آنجا بگذرند.»

اشارهٔ واخروشفا به استانداردی فنی موسوم به «رده یخی» (Ice Class) است که نشان می‌دهد یک کشتی تا چه اندازه توان حرکت در آب‌های پوشیده از یخ را دارد.

کمبود کشتی‌های مجهز به چنین قابلیتی یکی از موانع توسعهٔ مسیر دریایی شمالی روسیه است؛ مسیری که ولادیمیر پوتین، رئیس‌جمهور روسیه، و دیگر مقام‌های این کشور با خوش‌بینی فراوان از آینده آن سخن می‌گویند.

«مسیری امن» به سوی بزرگ‌ترین بازارهای جهان

پوتین ماه گذشتهٔ میلادی هنگام آغاز به کار پروژهٔ عظیم نفتی «وستوک اویل» در شبه‌جزیره تایمیر، در جنوب تنگه ویلکیتسکی، بر اهمیت راهبردی این مسیر تأکید کرد.

او گفت: «در شرایط دشوار کنونی بین‌المللی، مسیر دریایی شمالی اهمیتی حیاتی دارد؛ راهی مطمئن و امن برای دسترسی به بزرگ‌ترین بازارهای جهان.»

به گفتهٔ پوتین، در سال ۲۰۲۵ حدود ۳۷ میلیون تن کالا از این مسیر جابه‌جا شده و انتظار می‌رود این رقم تا سال ۲۰۳۰ تقریباً دو برابر شود. البته همه این محموله‌ها تمام طول مسیر دریایی شمالی را طی نکرده‌اند.

مقایسهٔ این آمار با وعده‌های پیشین کرملین، تصویری متفاوت از میزان پیشرفت پروژه به دست می‌دهد.

در سال ۲۰۱۹، مقام‌های روسیه تلاش می‌کردند به هدفی برسند که پوتین تعیین کرده بود؛ یعنی جابه‌جایی سالانه ۸۰ میلیون تن کالا از این مسیر تا سال ۲۰۲۴.

به بیان دیگر، حجم باری که اکنون پوتین امیدوار است تا سال ۲۰۳۰ به آن نزدیک شود، قرار بود شش سال زودتر محقق شده باشد.

آمارهای مربوط به صادرات نفت نیز نشان می‌دهند که با وجود افزایش فعالیت‌ها، مسیر شمالی هنوز سهم کوچکی از تجارت دریایی روسیه دارد.

بر اساس گزارش «مرکز لجستیک شمال دور» (CHNL)، نهادی که با حمایت مالی نروژ فعالیت می‌کند، روسیه تا پایان سپتامبر حدود دو میلیون تن محموله، عمدتاً نفت خام، معادل تقریبی ۱۵ میلیون بشکه را از تمام طول مسیر دریایی شمالی به چین و دیگر کشورهای آسیایی منتقل کرده بود.

بیشتر این محموله‌ها سفر خود را از بندر مورمانسک در ساحل دریای بارنتز آغاز کرده بودند.

به گزارش رویترز، حجم این صادرات تا اواسط اکتبر به حدود ۲۰ میلیون بشکه رسید؛ رقمی که بر اساس اطلاعات معامله‌گران و داده‌های کشتیرانی، نسبت به سال گذشته ۵۰ درصد افزایش نشان می‌دهد.

اما با وجود این رشد چشمگیر، نفت منتقل‌شده از مسیر شمالی همچنان تنها حدود یک درصد از کل صادرات دریایی نفت روسیه را تشکیل می‌دهد.

توماش الکسا، تحلیلگر ارشد شرکت مشاوره امنیت دریایی «امبری»، به رادیو اروپای آزاد/رادیو آزادی می‌گوید: «تردیدی نیست که فعالیت‌ها در این منطقه به‌شدت افزایش یافته، اما باید توجه داشت که این رشد از سطحی نسبتاً پایین آغاز شده است.»

به‌گفتهٔ او، تبلیغات کرملین درباره موفقیت مسیر دریایی شمالی، بیش از همه افکار عمومی روسیه را هدف گرفته، اما مخاطبان دیگری نیز دارد: چین و هند.

الکسا می‌گوید: «روسیه تلاش می‌کند بار دیگر خود را شریکی قابل اعتماد نشان دهد؛ شریکی که می‌تواند حجم نفت و کالاهای قراردادشده یا پیش‌بینی‌شده را تحویل دهد.»

با این حال، تحریم‌های غرب مانع بزرگی بر سر راه توسعهٔ این مسیر است.

روسیه اگرچه ساخت تعدادی کشتی جدید با قابلیت فعالیت در آب‌های قطبی را آغاز کرده، اما به‌گفتهٔ الکسا، تحریم‌ها توانایی این کشور برای ساخت، تعمیر و نگهداری این شناورها و همچنین توسعه زیرساخت‌های مورد نیاز را به‌شدت محدود کرده‌اند.

او توضیح می‌دهد که بسیاری از قطعات یدکی و مصالح مورد نیاز تنها از آمریکا، ژاپن، کره جنوبی یا کشورهای اروپایی قابل تهیه‌اند و روسیه ناچار است برای دور زدن تحریم‌ها، آن‌ها را اغلب از طریق کشورهای ثالث تأمین کند.

پیش از اعمال تحریم‌ها، بخش مهمی از خدمات تعمیر و نگهداری کشتی‌های روسی را شرکت‌هایی از نروژ، دانمارک و هلند انجام می‌دادند؛ خدماتی که اکنون دیگر در اختیار روسیه قرار نمی‌گیرد.

بیشتر در این باره:



راهی که شمالگان گشود؛ چین و کره جنوبی خاورمیانه را دور می‌زنند

قطب شمال؛ جبهه تازه رقابت قدرت‌های جهانی

هرچند بخش عمده کشتیرانی در مسیر شمالی به صادرات نفت و گاز روسیه اختصاص دارد، کشورهای دیگر نیز به استفاده از این راه دریایی علاقه‌مند شده‌اند.

دولت کره جنوبی روز ۲۲ اکتبر اعلام کرد که نخستین کشتی کانتینری این کشور از مسیر دریایی شمالی عبور کرده است.

مقام‌های کره جنوبی این مسیر را راهی کوتاه‌تر برای رسیدن به اروپا توصیف کردند، اما هم‌زمان از دشواری‌های عبور، از جمله وجود توده‌های بزرگ یخ شناور در تنگه‌های برینگ و ویلکیتسکی، خبر دادند.

چین نیز امسال برای نخستین بار یک خط منظم کشتیرانی کانتینری به مقصد اروپا از طریق مسیر دریایی شمالی راه‌اندازی کرد و چند سفر را با موفقیت به پایان رساند.

با افزایش توجه کشورهای دیگر به این مسیر، پرسش‌های تازه‌ای درباره نحوه مدیریت آن از سوی روسیه مطرح شده است.

کاترین سنداک، مدیر برنامه دفاع و امنیت فراآتلانتیک در «مرکز تحلیل سیاست اروپا» (CEPA)، می‌گوید هنوز روشن نیست روسیه در بلندمدت چه سیاستی برای استفاده کشورهای دیگر از این آبراه در پیش خواهد گرفت.

او به رادیو اروپای آزاد/رادیو آزادی می‌گوید: «روسیه خود را مالک بخش بزرگی از قطب شمال، شاید حتی بیشتر آن، می‌داند و احساس می‌کند این مسیر نوعی آبراه داخلی خودش است.»

به‌گفتهٔ او، بحث‌هایی درباره دریافت عوارض از کشتی‌های عبوری و خدماتی که مقام‌های روسی قرار است در مقابل به کشتی‌های تجاری ارائه کنند، مطرح شده است.

سنداک می‌افزاید: «فکر نمی‌کنم هنوز پاسخ روشنی برای این پرسش‌ها وجود داشته باشد. برایم جالب خواهد بود که یک سال دیگر ببینم آیا روسیه همچنان استفاده از این مسیر را به سود خود می‌داند، اما شاید ترجیح بدهد آن را به همان اندازه به روی دیگران باز نگذارد.»

این ابهام‌ها تنها به مسائل اقتصادی و تجاری محدود نمی‌شود.

مرکز تحلیل سیاست اروپا در گزارشی در ماه سپتامبر هشدار داد که «روسیه در حال تبدیل قطب شمال به یک دژ نظامی است». مقام‌هایی در واشینگتن، بروکسل و دیگر پایتخت‌های غربی نیز برای توصیف تحولات منطقه از تعبیرهای مشابهی استفاده کرده‌اند.

کایا کالاس، مسئول سیاست خارجی اتحادیه اروپا، روز ۲۱ اکتبر هنگام معرفی راهبرد جدید این اتحادیه درباره قطب شمال گفت: «با افزایش حضور و بلندپروازی‌های روسیه و چین، قطب شمال به یکی از خطوط مقدم رقابت قدرت‌های جهانی تبدیل شده است.»

او افزود: «دسترسی به مسیرهای دریایی قطب شمال و منابع طبیعی این منطقه برای اتحادیه اروپا اهمیت راهبردی دارد.»

ناتو نیز در ماه فوریه مأموریت تازه‌ای با نام «دیده‌بان قطب شمال» (Arctic Sentry) را برای تقویت حضور خود در این منطقه آغاز کرد.

ایالات متحده هم ماه گذشته از برنامه‌هایی برای گسترش حضور نظامی خود در گرینلند خبر داد.

این برنامه بخشی از توافقی است که همچنین قرار است به حل اختلاف شدید میان اعضای ناتو بر سر درخواست دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا، برای قرار گرفتن گرینلند تحت حاکمیت ایالات متحده کمک کند؛ اختلافی که روابط درون این ائتلاف را با تنش روبه‌رو کرده است.

به این ترتیب، مسیر دریایی شمالی دیگر صرفاً طرحی برای کوتاه‌تر کردن راه انتقال کالا میان آسیا و اروپا نیست، بلکه به بخشی از رقابت اقتصادی و امنیتی قدرت‌های بزرگ در قطب شمال تبدیل شده است.

خطر نشت نفت در یکی از آسیب‌پذیرترین مناطق جهان

در کنار رقابت‌های اقتصادی و نظامی، گسترش کشتیرانی در قطب شمال نگرانی‌های جدی زیست‌محیطی نیز به همراه دارد.

سازمان‌های محیط‌زیستی، از جمله بلونا، به‌ویژه درباره تردد نفتکش‌های فرسوده ناوگان سایه روسیه هشدار می‌دهند؛ کشتی‌هایی که بسیاری از آن‌ها از تعمیر و نگهداری مناسب برخوردار نیستند و بعضی از همان شناورهایی که در ماه ژوئیه در تنگه ویلکیتسکی گرفتار شدند نیز در این گروه قرار داشتند.

از میان نفتکش‌های گرفتار در این تنگه، تنها یکی توانست عبور کند.

دیگر کشتی‌ها پس از انتظاری که در بعضی موارد تا دو هفته برای رسیدن یخ‌شکن‌ها ادامه یافت، همچنان قادر به عبور از تنگه نبودند و سرانجام مسیر دیگری را انتخاب کردند.

کسنیا واخروشفا از سازمان بلونا می‌گوید نشت نفت در آب‌های قطب شمال می‌تواند پیامدهایی به‌مراتب خطرناک‌تر از حوادث مشابه در مناطق گرم‌تر جهان داشته باشد.

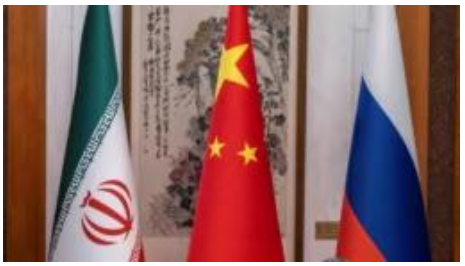
او توضیح می‌دهد: «نشت نفت در محیط قطب شمال خطر بیشتری برای طبیعت دارد، چون نفت در هوای سرد بسیار کندتر از مناطق گرم‌تر به‌طور طبیعی تجزیه می‌شود. افزون بر این، نفت ممکن است روی سطح یخ‌ها پخش شود و آثار تغییرات اقلیمی را تشدید کند.»

نگرانی دیگر، نبود اطلاعات مستقل و قابل اعتماد درباره حوادث احتمالی در این مسیر است.

به گفته واخروشفا، وسعت و دورافتادگی منطقه باعث شده نظارت بر فعالیت کشتی‌ها و پیامدهای زیست‌محیطی آن‌ها بسیار دشوار باشد.

او هشدار می‌دهد: «روسیه هیچ اطلاعاتی درباره رویدادها یا سوانح مسیر دریایی شمالی منتشر نمی‌کند. این منطقه هم آن‌قدر وسیع و دورافتاده است که هیچ سازمان مستقل یا فعال محیط‌زیستی در آنجا حضور ندارد که بتواند چنین حوادثی را گزارش کند.»

بیشتر در این باره:



آن‌چه روسیه، چین، ایران و کره شمالی را به‌عنوان «محور آشوب روسیه» کنار هم نگه می‌دارد



ری فرلونگ

رای فرلونگ، خبرنگار ارشد بین‌المللی رادیو اروپای آزاد/رادیو آزادی است. او از سال ۲۰۱۴ برای این شبکه در حوزه بالکان، قزاقستان، گرجستان و مناطق دیگر گزارش داده است. پیش از آن، ۱۷ سال در بی‌بی‌سی کار کرده و به عنوان خبرنگار خارجی در پراگ و برلین فعالیت داشته است، همچنین به عنوان گزارشگر بین‌المللی سیار در سراسر اروپا و شوروی سابق کار کرده است.

این مطلب بخشی از:

بایگانی | اقتصاد جهان | فراتر از خبر | گزیده‌هایی از رادیو آزادی

© ۲۰۲۶ تمام حقوق این وب‌سایت، بر اساس مقررات کپی‌رایت، برای رادیو فردا محفوظ است.