View the original article

فراتر از خبر

ازدواج مصلحتی؛ گسترش تجارت بین ایران و روسیه با وجود محدودیت‌های جدی در شراکت

فرنگیس نجیب‌الله

۰۹/آبان/۱۴۰۵



می‌گویند سیاست گاهی کسانی را کنار هم می‌نشاند که وجه اشتراک چندانی ندارند. ظاهراً تحریم‌های بین‌المللی هم می‌تواند چنین کارکردی داشته باشد.

روسیه و ایران، دو کشور تحت شدیدترین تحریم‌های جهان، در حال گسترش روابط تجاری و مالی هستند تا وابستگی‌شان به نظام مالی و تجاری تحت سلطهٔ غرب کمتر شود. استفاده از ارزهای ملی، ارتباط مستقیم میان بانک‌ها و توسعهٔ مسیرهای جایگزین حمل‌ونقل، از مهم‌ترین زمینه‌های این همکاری مصلحتی است.

گسترش روابط اقتصادی دو کشور شاید بیش از هر جای دیگری در دریای خزر به چشم می‌آید. جنگ روسیه در اوکراین و تنش‌های خاورمیانه مسیرهای معمول تجارت را مختل کرده و در همین شرایط، رفت‌وآمد کشتی‌ها میان ایران و روسیه در دریای خزر افزایش یافته است.

بر اساس داده‌های شرکت بین‌المللی مشاورهٔ ریسک «کاستلوم»، روسیه اکنون با بیش از پنج هزار اقدام تحریمی بین‌المللی، تحریم‌شده‌ترین کشور جهان است و ایران با حدود سه هزار و ۶۰۰ مورد در جایگاه بعدی قرار دارد.

تینا دولبایا و لیا کیف، پژوهشگران مرکز مطالعات راهبردی و بین‌المللی آمریکا (CSIS)، اخیراً گفته‌اند که تهاجم روسیه به اوکراین و اقدامات بی‌ثبات‌کنندهٔ ایران، هم اهمیت راهبردی اوراسیا را برجسته کرده و هم مناسبات تاریخی قدرت در این منطقه را به آزمون گذاشته است.

بخش عمدهٔ تجارت رسمی و ثبت‌شدهٔ میان ایران و روسیه به محصولات کشاورزی اختصاص دارد. روسیه غلات و روغن‌های گیاهی به ایران صادر می‌کند و در مقابل، ایران میوه و سبزیجات به روسیه می‌فروشد.

فلزات، چوب و ماشین‌آلات نیز از دیگر کالاهایی هستند که روسیه به ایران صادر می‌کند.

اما در کنار این مبادلات رسمی، همکاری‌های نظامی نیز بخشی از روابط اقتصادی و راهبردی دو کشور است که جزئیات آن به‌اندازهٔ تجارت معمول شفاف نیست.

بر اساس داده‌های شرکت مستقل اطلاعات دریایی «لویدز لیست اینتلیجنس» مستقر در لندن، شمار کشتی‌های فعال با پرچم ایران و روسیه در دریای خزر در ماه اوت (۱۰ مرداد تا ۹ شهریور) نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۲۱ درصد افزایش یافته است.

روند افزایش رفت‌وآمد کشتی‌ها از ماه مارس (اسفند) آغاز شد. حملات آمریکا و اسرائیل به ایران که از نهم اسفند ۱۴۰۴ آغاز شد، به مختل شدن تردد کشتی‌ها در تنگه هرمز انجامید و محاصرهٔ دریایی آمریکا نیز مشکلات حمل‌ونقل دریایی ایران را افزایش داد.

لویدز لیست گزارش داده است که شناسایی محموله‌های جابه‌جاشده در این مسیر اغلب دشوار است، اما داده‌های تجاری نشان می‌دهند که سهم محصولات کشاورزی در این مبادلات رو به افزایش است.

نیتیا لاب، تحلیلگر مسائل منطقه‌ای که دربارهٔ گسترش ناوگان‌های سایهٔ روسیه و ایران تحقیق کرده، می‌گوید فعالیتی که در ابتدا محدود به شمار اندکی از کشورهای منزوی بود، اکنون به شبکه‌ای جهانی، بسیار گسترده و پیچیده تبدیل شده است.

«ناوگان سایه» اصطلاحی است برای شبکه‌ای از کشتی‌ها که اغلب با ساختارهای مالکیتی پیچیده و شیوه‌هایی که ردیابی آن‌ها را دشوار می‌کند فعالیت دارند و از جمله برای حمل نفت کشورهای تحت تحریم به کار گرفته می‌شوند.

نیتیا لاب به رادیو اروپای آزاد/رادیو آزادی گفت: «برآوردهای کنونی نشان می‌دهد ناوگان سایه بیش از هزار و ۳۰۰ کشتی دارد و دست‌کم از هر پنج نفتکش در جهان، یکی به این ناوگان تعلق دارد.»



بیشتر در این باره:

گفت‌وگو با پومپئو درباره اوکراین و ایران؛ «حکومت ایران دوام نمی‌آورد»

افزایش قابل‌توجه مبادلات تجاری

سفیر روسیه در ایران تیرماه امسال اعلام کرد که حجم تجارت دوجانبه در سال ۲۰۲۵ به حدود پنج میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلار رسیده که نسبت به سال قبل ۲۱ درصد افزایش داشته است.

شرکت مشاورهٔ غلات روسی «پروزِرنو» نیز گزارش داده است که ایران از ژوئیهٔ ۲۰۲۵ تا ژانویهٔ ۲۰۲۶، یک میلیون و ۷۰۰ هزار تن گندم از روسیه وارد کرده است. این رقم در سال زراعی پیش از آن ۵۶۵ هزار تن بود.

تینا دولبایا، پژوهشگر وابسته به مرکز مطالعات راهبردی و بین‌المللی آمریکا، می‌گوید محصولات کشاورزی و مواد غذایی بخش عمدهٔ تجارت رسمی ثبت‌شده میان دو کشور را تشکیل می‌دهند. با این حال، روابط اقتصادی ایران و روسیه بخش کمتر شفافی نیز دارد که شامل مبادلهٔ کالاهای مرتبط با امور نظامی و تلاش برای کاهش آسیب‌پذیری در برابر تحریم‌های غرب است.

به گفتهٔ او، ایران در مراحل اولیهٔ تهاجم گستردهٔ روسیه به اوکراین، پهپادهای تهاجمی در اختیار مسکو قرار داد، اما روسیه از آن زمان تولید این نوع پهپادها را در داخل کشور گسترش داده و فناوری آن‌ها را بهبود بخشیده است.

دولبایا افزود گزارش‌هایی نیز دربارهٔ ارسال قطعات پهپاد از روسیه به ایران از طریق دریای خزر منتشر شده است.

پرداخت‌های مالی خارج از شبکه‌های غربی

ایران و روسیه همچنین در تلاش‌اند برای پرداخت‌ها و مبادلات بانکی خود کمتر به شبکه‌های مالی غرب وابسته باشند.

دو کشور استفاده از روبل و ریال را در تسویهٔ معاملات گسترش داده‌اند و سامانه‌های پیام‌رسان مالی بین‌بانکی خود را به یکدیگر متصل کرده‌اند. این اتصال به بانک‌ها امکان می‌دهد بدون استفاده از سوئیفت، شبکهٔ بین‌المللی تبادل دستورهای پرداخت بانکی، با یکدیگر ارتباط برقرار کنند.

گزارشی که مرکز مطالعات راهبردی و بین‌المللی آمریکا در ماه آوریل با مشارکت دولبایا منتشر کرد، «کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال–جنوب» را یکی از عناصر اصلی این راهبرد معرفی کرده است.

بر اساس این طرح، قرار است شبکه‌ای از جاده‌ها، خطوط راه‌آهن و مسیرهای دریایی، روسیه را از طریق قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی به ایران و سپس خلیج فارس و هند متصل کند.

با این حال، موانع بزرگ زیرساختی و ژئوپلیتیکی همچنان بر سر راه اجرای کامل این طرح وجود دارد.

تجارت بیشتر، ردیابی دشوارتر

بررسی شرکت لویدز لیست اینتلیجنس نشان می‌دهد شمار کشتی‌های باری عمومی فعال در مسیر دریای خزر از ۱۰۵ فروند در فوریه به ۲۱۵ فروند در اوت افزایش یافته است.

بر اساس این گزارش، ظرفیت حمل بار این کشتی‌ها نیز نسبت به مدت مشابه سال قبل ۳۶ درصد افزایش یافته است.

با وجود این، مسیر دریای خزر به‌آسانی نمی‌تواند جایگزین مسیرهای اصلی تجارت دریایی شود و حجم بار جابه‌جاشده در آن مسیرها را جذب کند.

محدودیت‌های آبراه ولگا–دن، کم‌عمق بودن آب، کاهش سطح آب دریای خزر، ظرفیت محدود بنادر و محدودیت ظرفیت خطوط راه‌آهن، از موانع اصلی توسعهٔ حمل‌ونقل در این مسیر هستند.

شمار نفتکش‌های فعال در این مسیر نیز افزایش یافته، هرچند همچنان بسیار محدود است. در ماه اوت، سه نفتکش حامل نفت خام با پرچم روسیه در این مسیر ثبت شده‌اند.

لویدز لیست اعلام کرد که هر سه نفتکش هنگام نزدیک‌شدن به بنادر روسیه و ایران، سامانهٔ شناسایی خودکار کشتی‌ها را خاموش کرده و در جریان حرکت دوباره آن را فعال کرده‌اند. به این ترتیب، ردیابی جابه‌جایی محموله‌های این کشتی‌ها در بنادر دشوارتر شده است.

البته کشتی‌ها در همهٔ شرایط ملزم به روشن نگه‌داشتن سامانهٔ شناسایی خودکار نیستند و همین موضوع بررسی فعالیت‌های دریایی در خزر را دشوار می‌کند.

پژوهشگران مرکز مطالعات راهبردی و بین‌المللی آمریکا معتقدند دورزدن تحریم‌ها یکی از انگیزه‌های ایران و روسیه برای توسعهٔ مسیرها و زیرساخت‌های تجاری جایگزین است.

با این حال، ایجاد مسیرهای تجاری جدید یا خاموش‌کردن سامانهٔ ردیابی کشتی‌ها به‌تنهایی ثابت نمی‌کند که محموله‌ای برخلاف قوانین یا تحریم‌ها جابه‌جا شده است.

انتشار گزارش‌هایی دربارهٔ انتقال تجهیزات نظامی از طریق دریای خزر نیز توجه بیشتری را به فعالیت کشتی‌ها در این مسیر جلب کرده است.

اوکراین مسکو را متهم کرده که از این مسیر برای انتقال تجهیزات نظامی استفاده می‌کند.

مؤسسهٔ مطالعات جنگ (ISW) گزارش داده است که اوکراین چند کشتی باری تحریم‌شده را در دریای خزر هدف قرار داده است. این حملات پس از آن انجام شد که ارزیابی‌هایی نشان داد کشتی‌های یادشده محموله‌های نظامی حمل می‌کردند.

تحلیل‌های این مؤسسه همچنین حاکی از آن است که از این مسیر پنهانی برای جابه‌جایی تجهیزات حساس دفاعی، قطعات پهپاد و مهمات استفاده شده است.

با این حال، لویدز لیست تأکید کرده که این ادعاها هنوز تأیید نشده و هیچ‌یک از دولت‌های روسیه و ایران نیز به‌طور علنی چنین انتقال‌هایی را تأیید نکرده‌اند.

اتحادیهٔ اروپا در سال ۲۰۲۶، با تصویب بیستمین بستهٔ تحریمی خود، دامنهٔ اجرای تحریم‌ها را گسترده‌تر کرد و مالکان، مدیران و شرکت‌های خدمات‌رسانی به ناوگان سایه را هدف قرار داد.

اما نیتیا لاب هشدار می‌دهد که تلاش برای توقیف کشتی‌ها در دریا می‌تواند خطرات نظامی جدی به همراه داشته باشد.

او برای توضیح این خطرات به رویدادی در ماه مه ۲۰۲۵ اشاره کرد که طی آن یک جنگندهٔ سوخو-۳۵ روسیه برای مدت کوتاهی وارد حریم هوایی استونی شد. این اتفاق زمانی رخ داد که استونی تلاش می‌کرد یک نفتکش مظنون به عضویت در ناوگان سایهٔ روسیه را متوقف کند.

ولادیمیر پوتین، رئیس‌جمهور روسیه، نیز در اوت ۲۰۲۶ تهدید کرد که در واکنش به توقیف کشتی‌های تجاری روسیه از سوی کشورهای غربی دست به اقدام تلافی‌جویانه خواهد زد. او این توقیف‌ها را «دزدی دریایی» خواند.

با وجود افزایش تجارت میان ایران و روسیه، تینا دولبایا هشدار می‌دهد که نباید دربارهٔ میزان کمکی که ایران می‌تواند به اقتصاد روسیه بکند، اغراق کرد.

او به رادیو اروپای آزاد/رادیو آزادی گفت: «همکاری با چین برای روسیه در مقابله با پیامدهای تحریم‌های غرب بسیار مهم‌تر از همکاری با ایران است.»

به‌گفتهٔ او، چین از یک سو خریدار انرژی روسیه است و از سوی دیگر قطعات مورد استفاده در صنایع دفاعی این کشور را تأمین می‌کند.

حجم تجارت سالانهٔ روسیه با چین از ۲۰۰ میلیارد دلار فراتر می‌رود که در مقایسه با تجارت چندمیلیارددلاری روسیه و ایران بسیار عظیم‌تر است.

بیشتر در این باره:



آیا دریای خزر به شریان حیاتی تازه‌ای میان ایران و روسیه تبدیل شده است؟

این مطلب بخشی از:

سیاسی | بایگانی | فراتر از خبر

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