گفت‌وگوی روز

بهرام امیراحمدیان، استاد ژئوپولتیک در گفت‌وگو با «اعتماد» مطرح کرد

ایران در پیچ و خم دالان‌های جهانی

نباید تمام تخم‌مرغ‌های سیاست خارجی‌مان را در سبد ترانزیت بگذاریم

شهاب‌شهسواری

مطرح شدن ابتکار رویایی یک کمربند-یک راه از سوی چین، امروز به یکی از اصلی‌ترین پیشرانه‌های روابط خارجی و رقابت قدرت‌های جهانی در قاره آسیا تبدیل شده است. ایران به عنوان یکی از کشورهای محوری غرب آسیا، همواره یکی از گزینه‌های انتخابی برای قرار گرفتن در این دالان‌های ترانزیت بوده است. روابط در آسیا به رقابت بر ایجاد دالان‌های ترانزیتی به سمت غرب بدل شده است و چین با ابتکار یک کمربند-یک جاده، به پرچمدار این دالان‌های تجاری در آسیا بدل شده است و پروژه‌هایی را با سرمایه‌گذاری معادل ۱۰۰۰ میلیارد دلار به تدریج آغاز کرده است. بهرام امیراحمدیان، استاد جغرافیای سیاسی و عضو هیات علمی دانشکده مطالعات جهان دانشگاه تهران، معتقد است که طرح یک کمربند-یک راه یک ابتکار رویایی است و موانع بسیار جدی بر سر راه آن قرار دارد. امیراحمدیان معتقد است که چین و روسیه، ابتکارهایی مانند یک کمربند-یک راه و دالان شمال- جنوب را به عنوان مسیری برای فرار از فشار غرب استفاده می‌کنند و ایران نباید در این مسیر به ابزار آنها تبدیل شود. به اعتقاد امیراحمدیان ایران باید با تجدیدنظر در دیدگاه‌های سیاست خارجی خود و ایجاد رابطه متوازن و متعادل با همه کشورهای جهان، از شرق، غرب، شمال و جنوب خود را به یک مولفه غیرقابل چشم‌پوشی در دالان‌های تجاری تبدیل کند. در ادامه متن کامل گفت‌وگوی «اعتماد» را با دکتر بهرام امیراحمدیان، استاد جغرافیای سیاسی دانشگاه تهران مطالعه می‌کنید.

■ دلیل اصرار چین بر ایجاد دالان‌های ترانزیتی جدید در محدوده آسیا چیست؟

دالان‌های اقتصادی که چین تعریف می‌کند به این دلیل است که واردات انرژی و صادرات کالا از نقاط مختلف جهان، باید به شرق چین برسد، چراکه چین از جنوب به آب‌های آزاد راه ندارد و از غرب هم در خشکی محصور است. رسیدن کالا و انرژی به شرق چین، به معنای استفاده از تنگه مالاکا است، این مسیر طولانی دریایی خطراتی را برای امنیت ترانزیت کالا از مبدا چین و انرژی به مقصد چین در بر دارد. چین باید مسیرهایی را پیدا کند که امنیت بیشتری داشته‌باشد. وقتی چین با میانمار و بنگلادش توافق می‌کند یکی به این دلیل است که امنیت مسیر خود را حفظ کند و از جهت دیگر به این دلیل است که در حوزه اقیانوس هند، هندوستان را مهار کند. در واقع هدف اصلی چین ایجاد پایگاه‌های نظامی در مسیر گردنبند مروارید در اقیانوس هند است. دالان‌هایی که چین ایجاد می‌کند یعنی گردنبند مروارید از طریق میانمار و بنگلادش و خلیج بنگال و از این سو، پروژه CPEC یا دالان اقتصادی چین-پاکستان که در واقع بندر گوادر در جنوب شرقی پاکستان را به کاشغر چین متصل می‌کند، یکی در شرق و دیگری در غرب هند قرار گرفته‌اند و در واقع مسیرهای نفوذی هستند. هر کدام از این مسیرها مخاطرات خودشان را دارند.

■ چه مخاطراتی؟ یعنی همچنان استفاده از مسیر دریایی قدیمی به صرفه‌تر خواهد بود؟

اجازه بدهید با یک مثال ساده توضیح بدهم، مثلا ایران حدود ۱۰۰ کشتی فله‌بر در اختیار دارد، متوسط حجم این کشتی‌ها معادل ۲۳ هزار تن کالا است. چین ده‌ها برابر این از طریق دریا کالا حمل می‌کند، کشتی‌های اقیانوس‌پیما گاهی تا ۱۰۰ هزار تن کالا حمل می‌کنند، این یعنی صدها تریلی. حالا اگر این کالا بعد از تخلیه در بنادر قرار باشد از طریق مسیرهای زمینی حمل شود، هزینه حمل و نقل آن بسیار بیشتر می‌شود. اگر راه‌آهن باشد هزینه اندکی کمتر، ولی از طریق جاده به‌شدت روی قیمت تمام شده کالا تاثیر می‌گذارد. به اضافه اینکه فقط مساله حمل و نقل زمینی نیست، برای مثال دالان پاکستان، قرار است گوادر را به یک منطقه وسیع توسعه‌نیافته در غرب چین متصل کند، سرزمین‌های بسیار وسیع توسعه‌نیافته با تراکم جمعیت بسیار پایین. منطقه سین‌کیانگ و کاشغر، محل اصلی حضور اویغورها است و ناامنی هم در این منطقه زیاد است. این منطقه تحت تاثیر اندیشه‌های افراطی قرار دارد که بخشی از آن در ایجاد ناامنی در افغانستان و پاکستان هم اثر دارد. حالا دالان پیش‌بینی شده چین قرار است در مسیر خود برای رسیدن به این منطقه از یک منطقه تحت مناقشه عبور کند. هندوستان ادعای ارضی نسبت به کشمیر دارد و مدعی است که این منطقه توسط پاکستان اشغال شده. هندوستان نسبت به عبور دالان از این منطقه اعتراض دارد. فقط یک مورد بندر گوادر با ذهنیت چینی در حال توسعه است، قرار است ظرفیت نهایی این پروژه به ۴۵۰ میلیون تن در سال برسد، مقایسه کنید با کل ظرفیت بندری هندوستان که با سراسر اقیانوس هند ساحل دارد، فقط ۵۰۰ میلیون تن ظرفیت بندری دارد. چین در عین حال میلیون‌ها دلار هم برای نظامی کردن بندر گوادر در نظر گرفته است. سوال بسیار بزرگ این است که آیا چنین جاه‌طلبی‌های بزرگی با چنین موانع عظیم، آیا عملا امکان‌پذیر است؟ ایجاد یک بندر تجاری با ظرفیتی معادل کل ظرفیت بندری هندوستان در پاکستان، آیا امکان‌پذیر خواهد شد؟ حتی اگر بندر گوادر به ظرفیت نهایی برسد، مساله ناامنی در بلوچستان پاکستان، ناامنی در کشمیر و ادعای ارضی هند، ناامنی در سین‌کیانگ و کاشغر، توسعه نیافتگی غرب چین، همه اینها آیا اجازه می‌دهد که جریان امن و آرام کالا استمرار پیدا کند؟ از تمام این مناطق قرار است جاده، راه‌آهن و خطوط لوله رد شود. بخشی از منطقه را در گوادر چین اجاره کرده و عملا حاکمیت ملی پاکستان را نقض می‌کند، همین مساله خودش می‌تواند باعث دردسرهایی برای دولت پاکستان شود.

توسعه نیافتگی غرب چین هم یک مساله مهم است. کاشغر مرکز مصرف کالاهای مبادله شده نخواهد بود. تنها طرح صنعتی و اقتصادی مهم چین در غرب این کشور، طرح اورومچی است که مرکز پشتیبانی و لجستیک جاده ابریشم محسوب می‌شود، اما دیگر مراکز صنعتی، مصرف انرژی و تولید کالای چین در غرب این کشور قرار ندارند، همه مراکز اصلی صنعتی چین در شرق این کشور هستند. دوباره مساله ترانزیت زمینی در داخل چین به وجود می‌آید. چه از نظر واردات مواد اولیه و انرژی و چه از نظر صادرات، مسیر CPEC بسیار گران تمام‌می‌شود.

■ شی جین پینگ طرح یک کمربند یک جاده را به عنوان طرحی برای ایجاد اشتغال و نشاط اقتصادی و حفظ رشد اقتصادی فوق‌العاده چین مطرح کرده است. فکر می‌کنید چنین طرحی موفق شود؟

پیش‌بینی‌ها در مورد چین هر چند در کوتاه‌مدت و میان‌مدت از رشد این کشور در همه زمینه‌ها خبر می‌دهد، اما در عین حال نگرانی‌های زیادی در مورد پایداری این رشد در بلندمدت وجود دارد. بسیاری از اندیشمندان معتقدند که چین می‌تواند در میان‌مدت به رشد خود ادامه دهد، اما در درازمدت، شاید تا پایان قرن ۲۱، کشوری که دورنمای تبدیل شدن به قدرت اول آسیا برای آن متصور است، هندوستان باشد. دلیل اصلی این بدبینی به دلیل مشکلات داخلی چین است. هندوستان یک کشور دموکراتیک محسوب می‌شود، در حالی که چین یک حکومت تمامیت‌خواه است. یک قدرت جهانی دولت مقتدر مرکزی دارد باید با ریسک بسیار بالایی کشور را اداره کند، هر آینه ممکن است تحولاتی در این کشور رخ دهد که باعث تغییر در روند اقتدار این کشور شود.

■ ایران همواره، دست کم در سه دهه گذشته، سرگرم رویای احیای جاده ابریشم بوده، همواره این ایده که ایران به عنوان مرکز دالان حمل و نقل از شرق به غرب و از چین به اروپا باشد، در کلام مسوولان ایرانی پژواک داشت. آیا ایران می‌تواند به طرح یک کمربند- یک جاده چین، به عنوان طرحی پرمنفعت دل ببندد؟

اول باید این نکته را بگویم که جاده ابریشم تاریخی، تفاوت‌های زیادی از نظر وضعیت و شرایط با دالان‌های امروزی دارد. جاده ابریشم تاریخی از چین شروع می‌شد و در ایران به دو شاخه تقسیم می‌شد، یکی به سمت شمال و دیگری به سمت غرب از مسیر بین‌النهرین، به صحرای شام و بعد از آن به تدمر یا پالمیرا و از آنجا در سواحل دریای مدیترانه به مرزهای اروپا متصل می‌شد. در روزگاری که از آن صحبت می‌کنیم، ایران به عنوان یک عضو مهم جاده ابریشم، تولیدکننده کالا بود. از یک سو ابریشم عبوری چین در دوره ساسانیان در ایران فرآوری و تبدیل می‌شد، صنعت نساجی وجود داشت و از سوی دیگر کالاهای ایرانی به دو سوی جاده ابریشم ارسال می‌شدند. اما امروز شرایط فرق کرده. ما در دوران حاضر کالایی برای ارسال به چین نداریم. ما امروز جانمازهای‌مان را هم از چین وارد می‌کنیم! چین بزرگ‌ترین شریک تجاری ما است، اما در واقع چیزی که ما به چین صادر می‌کنیم چیزی جز انرژی نیست، نفت و میعانات گازی اصلی‌ترین صادرات ما به چین است. در نتیجه در شرایط کنونی باید برآورد دقیقی از منافع جاده ابریشم داشته باشیم. دو نکته بنیادین در محاسبات ما در مورد جاده ابریشم مورد ارزیابی دقیق قرار نمی‌گیرد، یکی هزینه‌های نگهداری و دیگری هزینه وابستگی به کالاهای چینی. تقریبا هر ارزیابی که در مورد دالان جاده ابریشم مطرح شده است، فقط بر ارزیابی منافع حاصل از ترانزیت تکیه می‌کند، و خب وقتی فقط یک طرف معادله را نگاه کنیم، همه‌چیز مثبت به نظر می‌رسد. اما ترانزیت به تنهایی نمی‌تواند سودآور باشد. برای مثال در ترانزیت زمینی ما باید هزینه‌های تعمیر و نگهداری جاده‌ها و راه‌آهن را که به ما تحمیل می‌شود نیز محاسبه کنیم. من تاکنون مطالعه‌ای که این هزینه‌ها را در نظر گرفته‌باشد ندیده‌ام. از نظر من با یک محاسبه سرانگشتی و غیردقیق، هزینه و فایده چنین طرحی اگر محاسبه شود، سود و منافع آن مختصر خواهد بود. قرار نیست فقط درآمد حساب شود، باید درآمد خالص حساب شود. به اضافه اینکه ترانزیت یکی از مهم‌ترین آثار ناگزیری که دارد، تحمیل فرهنگ است. مسیر عبور کالا، به یک جاده فرهنگی تبدیل می‌شود که می‌تواند در بلندمدت به تغییر فرهنگ و شیوه زیست محلی تبدیل شود. این هم از مولفه‌هایی است که باید در محاسبات وارد شود. تصور من این است که هزینه‌های چنین طرحی از فایده‌های آن اگر بیشتر نباشد، آنچنان کمتر نیست، در نتیجه در نگاه کلان نمی‌توان آن را یک طرح بسیار مفید دانست.

■ یعنی نباید به این دالان ترانزیت دل ببندیم؟

ببینید، اگر چین بخواهد به اروپا متصل شود، ساده‌ترین مسیر برایش استفاده از راه‌آهن ترانس سیبری در روسیه و استفاده از مسیر اقیانوس منجمد شمالی است. از این مسیر هم مسافت بسیار کوتاه‌تری طی می‌کند و هم به جای چند کشور فقط به یک کشور، یعنی روسیه وابسته می‌شود. اگر چین مسیر جاده ابریشم را هم در نظر بگیرد، بیش از هر چیز به مصرف کالاهای ترانزیتی در مسیر چشم می‌دوزد. چون مسیر بلندتر و وابسته به تعداد کشور بیشتر، باعث می‌شود هزینه‌های حمل و نقل کالا، قیمت تمام‌شده را برای اروپا بیشتر کند. در نتیجه برای رسیدن به اروپا قطعا انتخاب اول چین مسیر ماورای سیبری و اقیانوس منجمد شمالی خواهد بود که با پیش‌بینی‌های تغییرات آب و هوایی این مسیر به دلیل آب شدن یخ‌های قطبی، مسیر ساده، کوتاه و وابسته به یک کشور خواهد بود.

بستر ایران برای ترانزیت آماده است، اما نخبگان ایران در بررسی نهایی نسبت به یک کمربند-یک جاده، نگاه مثبتی ندارند. دلیلش هم این است که ایران اگر نقشی در تولید کالا و تامین کالای عبوری مسیر ترانزیت نداشته‌باشد، نهایتا سود چندانی از آن نخواهد برد. اگر قرار باشد چنین مسیری از ایران عبور کند، دست کم باید مانند جاده ابریشم تاریخی، ایران نقشی در فرآوری کالاهای عبوری داشته‌باشد. کالای صنعتی به ایران بیاید، فرآوری بشود، ارزش افزوده بیشتری ایجاد شود و ادامه‌مسیر بدهد.

حتی در مورد عبور از سیبری هم مشاهده می‌کنیم که روسیه بسیار کمتر از چین در مسیر ترانزیتی سود می‌برد. قراردادی که بین چین و روسیه وجود دارد، صادرات نفت و گاز از منابع سیبری به چین است، رقمی معادل ۴۰۰ میلیارد دلار انرژی در طول ۳۰ سال، عملا رقم بسیار بزرگی نیست و چین هم قرار نیست به ازای دریافت انرژی پول بدهد و به جای آن کالا تهاتر می‌کند. یعنی عملا چین از یک پمپ بنزین، انرژی دریافت می‌کند و کالای ساخت خود را به روسیه می‌دهد. برای روسیه چنین روشی ناگزیر است. چون روسیه چیزی جز انرژی برای صادر کردن مواد خام ندارد. دو محصول عمده روسیه تسلیحات و انرژی هستند و رقم تسلیحات آنچنان در مقابل نیاز روسیه به ارز ارزشی ندارد که حدود ۱۰ تا ۱۲ میلیارد دلار در سال تسلیحاتی روسی به سراسر جهان صادر می‌شود.

■ نهایتا برداشت من از صحبت شما این است که ایرانی‌ها نباید زیاد به طرح بلندپروازانه یک کمربند-یک جاده دل ببندند. در کنار این طرح دالان‌های دیگری هم در دستور کار ایران قرار دارند، دالان شمال- جنوب برای اتصال روسیه به آب‌های گرم یا طرح چابهار برای اتصال هند به آسیای میانه و روسیه. اینها تا چه اندازه برای ایران منفعت‌دارند؟

هر کدام از این طرح‌ها مزایا و معایت خودشان را دارند. به دالان شمال- جنوب لقب دالان کاغذی داده‌شده است. چرا که طرح آن از حدود دو دهه پیش که سال ۲۰۰۰ بین ایران و روسیه و هند امضا شد، هنوز به بهره‌برداری نرسیده است. اخیرا دوباره این طرح زنده شده و فعالیت آن افزایش یافته است.

زمانی که پوتین طرح دالان شمال- جنوب را مطرح کرد، در واقع استمرار سیاست مهار دوره جنگ سرد باعث شده‌بود که به این فکر بیفتد. در دوران جنگ سرد، جزایر اسکاندیناوی از یک سو و از غرب جزایر ژاپن و فیلیپین متحدان غرب برای محاصره شوروی بودند. در جنوب ایران، پاکستان و ترکیه، متحد بلوک غرب بودند، دست‌کم قرار بود اگر نمی‌توانند مستقیما شوروی را از بین ببرند، از رشد آن جلوگیری کنند. نهایتا با کشاندن شوروی به مسابقه تسلیحاتی و طرح‌های جاه‌طلبانه فضایی، عملا بلوک غرب موفق شد بلوک شرق را شکست دهد. این سیاست محاصره شوروی بعد از جنگ سرد برای روسیه هم ادامه پیدا کرده است. وقتی پوتین کار خود را به عنوان رییس‌جمهور روسیه شروع کرد به این فکر افتاد که محلی برای تنفس روسیه تحت محاصره پیدا کند، به همین دلیل دالان شمال- جنوب پیشنهاد شد.

باید توجه کرد که در هر دو دالان مهم کنونی، نگاه کشورهای اصلی یعنی چین و روسیه، به کشورهای کوچک‌تر نگاه ابزاری است. البته معنایش این نیست که ما هیچ استفاده‌ای نمی‌توانیم از این نیاز چین و روسیه ببریم، اما باید واقع‌گرایانه به این مساله نگاه کنیم که طرح‌هایی مانند دالان شمال- جنوب یا دالان یک کمربند-یک جاده، ابزاری برای دور زدن محاصره غرب علیه قدرت‌های جهانی در حال ظهور، یعنی چین و روسیه‌است.

پوتین شاید از سال ۲۰۰۰ کم‌کم جایگزین‌هایی برای دالان شمال - جنوب پیدا کرد، اما بعد از اشغال ضمیمه شدن شبه‌جزیره کریمه به خاک روسیه و بحران اوکراین، مشکلات محاصره سیاسی و اقتصادی روسیه دوباره از نو شروع شده است. این بحران دوباره باعث شده است که روسیه به سمت ایران روی بیاورد، طرح دالان شمال- جنوب نسبت به دو دهه پیش بسیار محکم‌تر مورد توجه قرار می‌گیرد، ضمن اینکه در نقاطی مانند سوریه، روسیه احساس می‌کند که از موقعیت خوب و دست بالای ایران می‌تواند استفاده کند تا اولا محاصره غرب را دور بزند و از سوی دیگر مناطق نفوذ تازه‌ای برای خود تعریف کند.

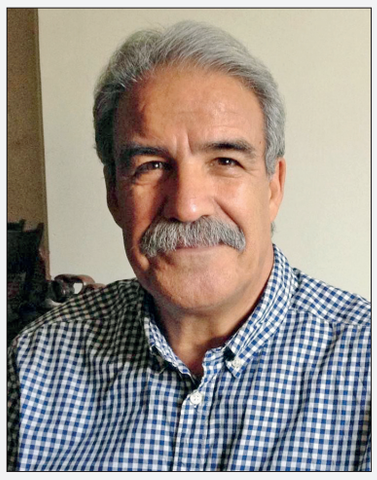
ایران اگر بخواهد در این مسیر، یعنی در مسیر تلاش‌های روسیه برای یافتن راه تنفس، قربانی نشود و به عنوان یک ابزار مورد استفاده قرار نگیرد، باید تلاش کند که شرایط روابط خارجی خودش را بهبود ببخشد. یعنی ایران باید به یک مهره ارزشمند برای همه بازیگران و نه فقط یک طرف بازی تبدیل شود. ما برای ایفای نقش یک ایران چهارراهی، برای اتصال شرق به غرب و شمال به جنوب، نیازمند بازتعریف نقش خود هستیم. اگر بخواهیم چنین جایگاه مهمی در جهان داشته‌باشیم، نمی‌توانیم تصور کنیم که همه لزوما به ما نیازمندند، باید تغییراتی در سیاست خارجی خود اعمال کنیم که برای شرق و غرب و شمال و جنوب، ارزشمند باشیم. با همه روابط داشته‌باشیم و برای همه کسانی که از این مسیرها استفاده می‌کنند غیرقابل چشم‌پوشی باشیم. اگر قرار باشد ما خودمان را از چالش‌های جهانی کنار بکشیم، نمی‌توانیم نقش ایران چهارراهی را برعهده بگیریم.

■ فکر می‌کنید گامی در این جهت برداشته‌شده که ما را به یک مسیر غیرقابل چشم‌پوشی تبدیل کند؟

نه! همین امروز کشورهایی که قرار بود روی ما به عنوان یک مسیر قابل اتکا حساب کنند، مسیرهای خود را تغییر داده‌اند. کشورهای آسیای میانه که قرار بود از ایران بهره‌ببرند از سمت شرق به چین تمایل یافته‌اند، از سمت غرب با اتحادیه اروپا و از شمال با روسیه همکاری می‌کنند، اما با جنوب کاری ندارند. به سادگی برای ارتباط با غرب ما را دور می‌زنند و دالان تراسیکا را تعریف می‌کنند که از وسط دریای خزر می‌گذرد. ما زمانی به جای اینکه در چنین طرح‌هایی مشارکت کنیم، می‌گفتیم تراسیکا غیرعملی و گران است و در آن مشارکت نکردیم، اما حالا مجبوریم که عضو این دالان شویم. افغانستان که می‌توانست به مهم‌ترین شریک ترانزیتی ما بعد از حمله امریکا تبدیل شود، امروز مسیر دیگری را انتخاب کرده است و با ترکمنستان توافق کرده و دالان لاجورد را تعریف کرده است که از طریق همان دالان تراسیکا به اروپا متصل می‌شود.

اما هنوز هم دیر نشده، ما باید روابط خارجی و روابط منطقه‌ای خود را مدیریت کنیم تا اجازه ندهیم بیش از این نادیده گرفته‌شویم. اولین گام این است که فضای سیاسی را در داخل ایجاد کنیم، روابط خارجی را مدیریت کنیم و بستر را در داخل کشور مهیا کنیم. ما باید تلاش کنیم دیگر اقتصادهای جهان را به خودمان گره بزنیم، منافع مشترک با کشورهای جهان ایجاد کنیم. خیلی دالان‌ها و مسیرهای تجاری را تاکنون از دست داده‌ایم، در خط لوله صلح ناموفق بودیم، خط آهن پاکستان به ترکیه را ساختیم اما عملا از آن استفاده نمی‌شود. در واقع طی سال‌های گذشته به دلیل ضعف‌های مختلف سیاست خارجی نتوانسته‌ایم مسیر ترانزیتی ایران را رشد بدهیم.

الان بزرگ‌ترین فرصتی که داریم، مسیر حمل و نقل شرق است. هندی‌ها به ایران آمده‌اند و می‌خواهند از طریق سرمایه‌گذاری در مسیر ترانزیت شرق ایران به افغانستان و آسیای میانه متصل بشوند. این یک فرصت بزرگ است. همزمان چینی‌ها در گوادر پاکستان در حال سرمایه‌گذاری هستند و تلاش می‌کنند که این گوادر را به چابهار متصل کنند و به نوعی چابهار را زیر سایه ببرند. ما باید مستقلا بایستیم و از فرصت سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری هندوستان در بندر چابهار و مسیر ترانزیت شرق استفاده بکنیم. در عین حال در دالان شمال- جنوب هم وضعیت ما خیلی بد نیست، فرصت‌هایی وجود دارد. حالا که آنها علاقه‌مند شده‌اند، ما هم باید از این فرصت استفاده کنیم. نزدیکی ایران و جمهوری آذربایجان نویدبخش است. تغییری که در ماهیت دالان شمال- جنوب ایجاد شده این است که مسیر ریلی جایگزین مسیر دریای خزر شده است. پیش‌تر صحبت از این بود که بندر اولیا به بندر انزلی متصل شود و از آنجا با مسیر زمینی کالاها به بندرعباس منتقل شود، اما حالا جمهوری آذربایجان قرار است که خط آهن آستارا-آستارا را بکشد و مسیر دریایی که هزینه اضافه برای بارگیری و تخلیه اضافه می‌کرد را حذف کند. این هم فرصت خوبی است. البته اشتباهاتی از سوی ما انجام شده است، برای مثال راه‌آهن قزوین- رشت در دوره دولت‌های نهم و دهم، تقریبا همه زیرساخت‌های آن ایجاد شد، ولی با یک ایراد مهم، طرح توسعه دو خطه شدن این خط در نظر گرفته نشد و همه پل‌ها و تونل‌های عظیم این پروژه با دیدگاه خط آهن یک خطه ساخته شدند که دو خطه کردن آن بسیار هزینه‌بر است. با این حال این یک فرصت بزرگ است، الان جمهوری آذربایجان که بعد از کاهش قیمت نفت، تولید ناخالص داخلی‌اش حدودا نصف شد، امروز حاضر است ۵۰۰ میلیون دلار برای ساخت خط آهن رشت- انزلی- آستارا سرمایه‌گذاری کند. ما این فرصت‌ها را چه در جنوب و سرمایه‌گذاری هندوستان و چه در شمال با سرمایه‌گذاری جمهوری آذربایجان نباید از دست بدهیم.



■ حتی اگر بندر گوادر به ظرفیت نهایی برسد، مساله ناامنی در بلوچستان پاکستان، ناامنی در کشمیر و ادعای ارضی هند، ناامنی در سین‌کیانگ و کاشغر، توسعه نیافتگی غرب چین، همه اینها آیا اجازه می‌دهد که جریان امن و آرام کالا استمرار پیدا کند؟

■ شاید تا پایان قرن ۲۱، کشوری که دورنمای تبدیل شدن به قدرت اول آسیا برای آن متصور است، هندوستان باشد. دلیل اصلی این بدبینی به دلیل مشکلات داخلی چین است.

■ ما در دوران حاضر کالایی برای ارسال به چین نداریم. ما امروز جانمازهای‌مان را هم از چین وارد می‌کنیم!

■ از نظر من با یک محاسبه سرانگشتی و غیردقیق، هزینه و فایده چنین طرحی اگر محاسبه شود، سود و منافع آن مختصر خواهد بود. قرار نیست فقط درآمد حساب شود، باید درآمد خالص حساب شود.

■ باید توجه کرد که در هر دو دالان مهم کنونی، نگاه کشورهای اصلی یعنی چین و روسیه، به کشورهای کوچک‌تر نگاه ابزاری است. البته معنایش این نیست که ما هیچ استفاده‌ای نمی‌توانیم از این نیاز چین و روسیه ببریم، اما باید واقع‌گرایانه به این مساله نگاه کنیم.

■ ما باید تلاش کنیم دیگر اقتصادهای جهان را به خودمان گره بزنیم، منافع مشترک با کشورهای جهان ایجاد کنیم. خیلی دالان‌ها و مسیرهای تجاری را تاکنون از دست داده‌ایم، در واقع طی سال‌های گذشته به دلیل ضعف‌های مختلف سیاست خارجی نتوانسته‌ایم مسیر ترانزیتی ایران را رشد بدهیم.

سوژه روز

سخنگوی وزارت خارجه در پاسخ به «اعتماد»:

تشکیل کارگروه مشترک با اروپا درباره ایران، رویای امریکا است

اعتماد | بهرام قاسمی، سخنگوی وزارت خارجه روز گذشته در جلسه پرسش و پاسخ هفتگی به سوال‌های خبرنگاران رسانه‌های داخلی و خارجی پاسخ داد. در این جلسه، خبرنگار اعتماد از او سوال کرد: اخیرا شاهد موافقت سه کشور اروپایی با تشکیل کارگروه مشترک برای بررسی اصلاح یا اضافه کردن الحاقیه به برجام بودیم. آیا این موافقت تروئیکای اروپایی با تشکیل کارگروه به معنای موافقت با شروط رییس‌جمهور ایالات متحده درباره برجام است ؟ آیا این سه کشور پیش یا پس از تشکیل کارگروه با ایران مشورت و تبادل نظری داشته‌اند؟ بهرام قاسمی در پاسخ گفت: فرض سوال نادرست است. ما سخنی درباره تشکیل کارگروه مشترک میان سه کشور اروپایی و امریکا به شکل رسمی از اروپایی‌ها نشنیده‌ایم. تصور می‌کنم باز هم امریکایی‌ها بر اساس عادت غلط و دیرینه رویاهای خود را از زبان دیگران مطرح می‌کنند و این خواب و رویا به این صراحت که امریکایی‌ها مطرح می‌کنند، محقق نخواهد شد. او در پاسخ به سوال دیگری از «اعتماد» مبنی بر اینکه آیا تشکیل این کارگروه را تکذیب می‌کنید، گفت: ما هیچ اطلاعی از تشکیل این کارگروه نداریم و خبری به ما در این خصوص داده نشده است.

عملیات ترکیه در سوریه متوقف شود

قاسمی در پاسخ به سوال دیگری مبنی بر اینکه آیا ایران در دوران پساداعش از تحولات سوریه کنار گذاشته شده است، گفت: من اینگونه به مسائل سوریه نگاه نمی‌کنم. ایران، روسیه و ترکیه بر ادامه رایزنی‌های قبلی خود در آستانه، همکاری خود را ادامه می‌دهند.

وی افزود: آنچه توسط ترکیه درسوریه اتفاق افتاده است و می‌توانم درباره آن صحبت کنم این است که باید عملیات ترکیه متوقف و به حق حاکمیت و تمامیت ارضی سوریه احترام گذاشته شود. ادامه این روند توسط ترکیه می‌تواند به بازگشت بی‌ثباتی و ناامنی و تروریسم در سوریه کمک کند، همانطور که برخی اخبار از دمشق حاکی از اقدامات جدید تروریست‌ها است. حتما ترکیه باید در خصوص اقدامات خود بازنگری کند و هر چیزی که درباره سوریه وجود دارد می‌تواند در قالب پروسه آستانه و مذاکراتی که در جریان است، مورد گفت‌وگو و رایزنی قرار گیرد. ما در حال مذاکره و رایزنی با هر دو کشور (ترکیه و روسیه) هستیم و این رایزنی‌ها ادامه خواهد داشت.

خبر آخر

امریکا به جای گفت‌وگو با ایران، باج خواهی می‌کند

«سرگئی ریابکوف» معاون وزیر امور خارجه روسیه هشدار داد هرگونه بازنگری در متن توافق هسته‌ای ایران (برجام) که واشنگتن به دنبال آن است، غیرممکن خواهد بود. به گزارش فارس، ریابکوف در مصاحبه‌ای با روزنامه «ایزوستیا» گفت: هیچ راهی برای بازنگری، ارتقاء، به‌روزرسانی یا هرنوع اصلاح دیگری در توافق هسته‌ای ایران در شرایط فعلی وجود ندارد. رویدادهای بسیاری که اخیرا نیز افشاشده عدم اعتماد میان واشنگتن و تهران را افزایش داده است. گام‌های خاصی برداشته شده که نه تنها تردیدهایی را درباره تعهد امریکا به توافق هسته‌ای مطرح می‌کند بلکه در حقیقت فشار بر جمهوری اسلامی را نیز افزایش می‌دهد. در چنین شرایطی، من شخصا نمی‌توانم هیچ گونه ازسرگیری مذاکراتی را تصور کنم.

معاون وزیر خارجه روسیه اولتیماتوم واشنگتن برای گرفتن امتیازهای بیشتر از ایران را «روشی غیرقابل قبول» خواند و تاکید کرد که توسل به این شیوه‌ها هیچ نتیجه‌ای در بر نخواهد داشت. این دیپلمات ارشد روسیه به‌طور خاص تاکید کرد که برخی مسائل که واشنگتن به‌طور فعال دنبال می‌کند تا در دستورکار جامعه بین‌المللی قرار دهد هیچ ارتباطی به مفاد توافق هسته‌ای با ایران ندارد.

ریابکوف تاکید کرد: ایران به گناهانی متهم می‌شود و به خاطر اقداماتی مورد انتقاد قرار می‌گیرد که از نظر ما صرفا در جهت تلاش این کشور برای دفاع از منافع خود است. امریکا به جای تلاش برای انجام گفت‌وگویی عادی، به باج‌خواهی متوسل شده است. هیچ کس به این نوع رویکرد در قبال این مسائل هیچ امتیاز بیشتری نخواهد داد. بنابراین، من واقعا نمی‌دانم که طرف امریکایی چطور قصد دارد در خصوص این مساله اقدام کند. در هر صورت، ما مکررا تاکید کرده‌ایم و من یک بار دیگر نیز تاکید می‌کنم که نمی‌توان هیچ گونه بانگری در برجام را در نظر گرفت چرا که این امر مسیر مستقیمی در جهت تضعیف این توافق است. از این واضح‌تر نمی‌توان گفت که عواقب توقف احتمالی توافق، در صورتی که به این مرحله برسیم، به‌شدت منفی خواهد بود؛ چه به لحاظ ثبات رژیم بین‌المللی عدم اشاعه هسته‌ای و چه به لحاظ برداشتی که از توانایی‌های مذاکره امریکا در مکان‌های مختلف دنیا وجود دارد.