

راه جنوب روسیه - ایران

http://www.iran.ru/news/analytics/93975/rossiysko_iranskiy_yuzhnyy_koridor

۱۳ تیر - سرطان ۱۳۹۳

روسیه و ایران برای همکاری اقتصادی گسترده در همه زمینه ها آماده اند. این همکاری به توسعه اقتصادی هر دو کشور و تحکیم استقلال عمل آنها از غرب شتاب جدی می بخشد. احداث «راه نقل و انتقال جنوب» - از ساحل اقیانوس هند تا ولگا و ادامه آن تا اروپا، یکی از امیدبخش ترین آنهاست. اجرای چنین پروژه عظیم، افق جدیدی را در جغرافیای سیاسی جهان باز می کند و موجب تحولات جدی در اقتصاد جهان، مقدم بر همه، در زیرساختهای نقل و انتقال می گردد.

متناسب با آنکه ایران هر قدر به لغو تحریمهای مالی - اقتصادی اعمالی غرب بخاطر برنامه هسته ای صلح آمیز آن نزدیک می شود، مسئله توسعه همکاری گسترده روسیه با ایران در همه عرصه ها، پیش از همه، در عرصه های اقتصادی و نظامی - فن آوری جدیت می یابد. بویژه چشم انداز همکاری در زمینه انرژی، در رأس آن، در بخش نفت و گاز، انرژی هسته ای، و، حمل و نقل، که از اهمیت ویژه برای هر دو کشور برخوردار است. زیرا، قلمرو ایران، این کوتاه ترین راه روسیه به جنوب و جنوب شرقی آسیا و در عین حال، خاک روسیه نیز کوتاه ترین مسیر حمل و نقل ایران به بخشهای مرکزی و شمال غربی اروپا (آلمان، لهستان، چک، سلاواکی، مجارستان، کشورهای بنلوکس [بلژیک، هلند، لوکزامبورگ. م.]، اسکاندیناوی و بالتیک) بشمار می آید. تا کنون نقل و انتقال محموله های تجاری از مناطق فوق الذکر به هند، پاکستان، بنگلادش، ویتنام، مالزی، فیلیپین، اندونزی، استرالیا و غیره از راه سخت و طولانی و در عین حال، پر هزینه، تقریباً برابر با راه طاقت فرسای بالعکس، یعنی، از راه کمربندی آفریقا، یا از طریق دریای مدیترانه، سپس، با عبور از کانال سوئز (عبور از آن مستلزم پرداخت عوارض بالاست) و غیره صورت می گیرد. در اینجا نمی توان طرح ۲۰ سال پیش، موسوم به پروژه مسیر

حمل نقل جنوب، که اتصال یکی از بنادر سلطان نشین عمان در دریای عربی اقیانوس هند از طریق خلیج فارس و از آنجا به راه آهن عراق و ایران تا بندر دریای خزر و در نهایت به خطوط آهن و کانالهای آبی روسیه را در نظر داشت، فراموش کرد. اجرای این پروژه، می توانست زمان حمل بارها را تا ۳ برابر و هزینه آنها را تا ۴ برابر نسبت به زمان و هزینه مسیر مثلا از هند از طریق اقیانوس هند، دریای سرخ، دریای مدیترانه و دریای سیاه به **نواراسیسک** یا **توآپس**، یا از راه کمربندی آفریقا و سپس، از دریای آتلانتیک به دریای بالتیک تا سن پترزبورگ، ریگا، کلایپدا، تالین، استکهلم، هلسنکی و سایر و یا از راه دریای شمال تا بندر نروژ و مورمانسک کاهش دهد.

*

اکنون با توجه به تحولات ژئوپلیتیک روی داده، پیش از همه «انقلابات عربی»، «را حمل و نقل جنوب» می تواند موجب کاهش هر چه بیشتر زمان و هزینه حمل و نقل بشود. اجرای این پروژه، لزوماً به احداث بندر بسیار بزرگ در ساحل ایرانی دریای عمان در نزدیکی مرز پاکستان، به سخن دقیق تر، درست در ساحل اقیانوس هند برای متصل کردن آن با بندر کراچی پاکستان و همچنین، به احداث خط آهن سریع السیر با قابلیت بالای اتصال به بندر رشت ایران، از آنجا و به تبع آن، به ساخت کشتی های قدرتمند قادر به حمل واگن های قطار تا بندر آستاراخان یا سایر بنادر روسیه با استفاده از کشتی های عظیم «دریائی - رودخانه ای» و در پایان به دو شاخه کردن راه آهن در شمال غرب تا اروپا و در شرق تا جمهوری خلق چین و کره نیاز دارد (احتمالاً، منظور از بندر رشت، احتمالاً بندر انزلی بوده است. م.). بدین ترتیب، شکلگیری یک مثلث بسته: اتحادیه اروپا- روسیه، ایران- باضافه مسیر چند گانه اتحادیه اروپا- روسیه به شرق دور تا چین و کره (با راه انشعابی از ایران به آسیای جنوبی) باعث می شود که با صرف نظر از مسیر کمربندی آفریقا و دریای مدیترانه، راه ورود به اقیانوس هند باز شود. بعبارت دیگر، روسیه و ایران می توانند کوتاهترین و ارزان ترین مسیر حمل و نقل از اتحادیه اروپا به جنوب و جنوب شرقی آسیا باشند. و این مسیر می تواند شتاب شدیدی به توسعه اقتصادی و زیرساختهای روسیه و ایران بدهد. برای تحقق این پروژه، ساخت یا گسترش بنادر و تأسیسات بندری ایران و روسیه، نه فقط در دریای خزر، حتی در رود ولگا و همچنین، احداث خطوط آهن سریع السیر در اراضی ایران ضروری است. همزمان با آغاز اجرای این پروژه، سیل سفارشات بسوی شرکتهای روسی تولید کننده ریل، تراورس، سمافور و دیگر تجهیزات راه آهن، وسایل ارتباطی فیبر نوری در امتداد راه آهن، تعمیر تعداد زیادی از انواع مختلف لوکوموتیوها و واگن ها، از

تانکرها و غله برها گرفته تا سکوهای سنگین بارگیری و واگنهای ویژه روان خواهد شد. کارخانه های بزرگی مانند واگن سازی «اورال» می توانند به مدت سالهای طولانی با انبوه سفارشات سودآور تأمین شوند. ضمن این، بسیاری از مؤسسات صنعتی ایران نیز با همین وضع مواجه خواهند شد. سهم بزرگی از این پروژه نصیب شرکت سهامی «راه آهن روسیه» و شرکت ملی راه آهن ایران خواهد بود. این امر موجب گشایش تعداد بسیار زیاد مشاغل جدید نه تنها در مؤسسات صنعتی ایران و روسیه، حتی در «راه حمل و نقل جنوب» خواهد گردید. علاوه بر این، برای ارائه خدمات به این مسیر، ساخت ناوگان ویژه در خزر و کشتی های «رودخانه ای دریایی» در رود ولگا ضروری خواهد بود. که این نیز سطح اشتغال در خود شرکت واحد کشتی سازی را افزایش خواهد داد.

در باره اهمیت ژئوپلیتیکی این طرح نیازی به گفتن نیست. چرا که تحقق آن، سبب ایجاد وسایل حمل و نقل خاص خود، و در عین حال، باعث تشکیل اتحاد سیاسی روسیه- ایران- هند و در آتی، موجب پیوستن چین و کشورهای جنوب شرقی آسیا و منطقه آسیا-اقیانوس آرام به آن خواهد گردید. این اتحاد، رقیب بسیار قدرتمند بخش مهاجم پیمان ناتو بسرکردگی آمریکا، قادر به فرسوده کرده آن، و همچنین، در نوع خود وزنه متعارفی در مقابل عظمت طلبی نظامی- سیاسی برخی کشورهای پان آمریکائی اتحادیه اروپا خواهد گشت. در این صورت، منافع تجاری همه کشورهای عضو اتحادیه اروپا تأمین خواهد شد. در همین رابطه، می توان چنین نتیجه گیریها کرد که:

۱- سیاست خارجی روسیه در شرایط تشدید تهاجمات آمریکا و متحدان آن، و همچنین، تداوم «انقلابات عربی» بوسیله آمریکا و پادشاهان عرب باید در جهت ایجاد جهان چند قطبی و چند جانبه: اتحاد روسیه- ایران- هند- چین سمتگیری نماید. این قطب، چهار تمدن مختلف را در همدیگر ادغام می کند، و به امری جهانی بدل می گردد که می تواند با اراده قطب دیگر، پیش از همه، اراده قطب آتلانتیک شمالی که با جاه طلبیهای سلطه جویانه خود در صدد تحمیل دمکراسی غربی و ارزشهای تمدن غربی به بقیه جهان است، مقابله نماید.

۲- سیاست اقتصادی روسیه باید بطرف صادرات سمتگیری نماید. در معاملات با شرکای اقتصادی جهانی، باید به صدور ابزارها و دستگاههای تولیدی، صنعتی و سرمایه، در رابطه با رقبای ژئوپلیتیک، باید به صدور ارزشهای خود معطوف گردد.

۳- بالاخره، سیاست جهانی روسیه اگر معطوف به تأمین و حمایت نقش مثبت «رابط ها» بین غرب و شرق، شمال و جنوب باشد، اثرگذار خواهد بود.

*

برای فرارویاندن چنین مفهومی به سطح «میانجی بین المللی» تمدنها در فنون مشخص، در وهله اول، بهسازی سریع تدارک قطب روسیه- ایران- هند، بویژه در زمینه حمل و نقل و اقتصادی ضروری می باشد. پروژه «راه حمل و نقل جنوب»، بخش اصلی در این زمینه محسوب می شود که جنوب آسیا، شرق میانه، روسیه، اروپای مرکزی و منطقه دریای بالتیک را به هم متصل می سازد. چنین مسیری می تواند محور حمل و نقل اتحاد روسیه- ایران و سازه پایه ای برای اقتصاد همه منطقه باشد. قابل درک است، که در چهارچوب آینده امیدبخش، این راهرو بایستی همه عناصر ساختاری، بخصوص جریان حمل و نقل، مالی و همچنین، روند کنونی را در بر گیرد.

چنین مسیر حمل و نقل برای ایران از اهمیت بسزائی برخوردار است. در اثر انزوای اقتصادی طولانی مدت، دسترسی این کشور به فناوری پیشرفته بشدت دشوار شده است. نظام اقتصادی غرب در توسعه هیچ یک از بخشهای صنعتی ایران، بااستثنای استخراج نفت و گاز ذینفع نیست. اما خلاء ایجاد شده را اکنون مؤسسات راکد روسیه می توانند پر کنند. افزون بر این، گذار ایران از صدور مواد خام به فعالیتهای حمل و نقلی- پردازشی به این کشور اجازه می دهد درجه رشد مستقل اقتصاد خود را ارتقاء بخشد.

تأثیر راه حمل و نقل جنوب بر واقعیات روسیه بسیار بزرگ است. از طریق ایجاد حریم حمل و نقلی و حقوقی در امتداد کانال ولگا-بالتیک و بلامور- بالتیک در سرتاسر روسیه مرکزی و اورال، تأمین حضور نظامی روسیه در برخی مناطق کلیدی و برقراری نظارت نیروی دریای روسیه و ایران بر دریای خزر، محور اضافی برای تحکیم وحدت کشور ما شکل خواهد گرفت. بخصوص که مشکل صنایع روسیه (و بمفهوم کلی- دولتمداری روسیه)، اساساً مشکل لجستیکی و راههای ارتباطی می باشد. روسیه نه تنها در مجموع از شبکه راههای پائین تر از معیارهای اروپایی، حتی از ساختار مدیریتی بسیار ناکارآمد و شکلبندی ناموفق این شبکه برخوردار است. بدین سبب، توسعه بندر آستاراخان و احداث حداقل دو مرکز حمل و نقل جدید در محل تقاطع «راه جنوب» با بزرگراه سراسری سیبری در قازان، و در منطقه سن پترزبورگ، در پتروزاود، بایستی پیامد اساساً مهم این پروژه باشد. مرکز اول وضعیت تاتارستان را تغییر می دهد و زمینه

همپیوندی عمیق آن با ساختار اقتصادی روسیه را و مرکز دوم، امکان هدایت بخشی از جریان حمل و نقل از فنلاند و شمال اروپا به سمت پطرבורگ- هلسینکی و سن پطرבורگ- بالتیک را فراهم می سازد.

افزایش بار صنایع متوسط و سنگین، کارخانه های کشتی سازی و تعمیر کشتی، پیامد مهم دیگر این پروژه خواهد بود. سخن از ساخت و ارائه خدمات به شمار قابل ملاحظه ای از کشتی های «رودخانه ای- دریایی»، و همچنین از سیل سفارشات برای نوسازی زیرساختهای حمل و نقلی ایران و نواحی همجوار دریای خزر روسیه و ولگا در میان است. در مراحل بعدی اجرای این پروژه، مشکل ایجاد صنایع ایران پیش خواهد آمد.

*

بدین ترتیب، نقشه شرطی «راه جنوب»، سیستم حمل و نقل پیچیده در مسیر طولانی از سن پطرבורگ، از طریق راه آهن و کانال ولگا- بالتیک، رود ولگا، دریای خزر و اراضی ایران تا دریای عمان، خلیج فارس و هند را در خود منعکس می سازد. این راه در شمال می تواند بحساب کانال بلامور- بالتیک و مسیر بسته راه دریایی شمال طی شود. در جنوب با بزرگراه سیبری، کانال ولگا- دون و راه حمل و نقل «چین- اروپای غربی» تقاطع ایجاد می کند. علاوه بر این، حضور اقتصادی و نظامی روسیه در دریای خزر تأثیر بزرگی بر جریان حمل و نقل در آسیای مرکزی و ماورای قفقاز خواهد گذاشت.

بموازات راه موجود خزر- ولگا، بزرگراه پر سرعت راه آهن بین آستاراخان- مسکو و مینسک (ادامه دار تا ورشو و برلین)، و خط آهن پر سرعت مسکو- سن پطرבורگ- تالین- ریگا احداث خواهد شد.

محور حمل و نقل از دریای بالتیک به اقیانوس هند، که نه تنها رقیب، حتی راه جایگزین کانال سوئز یا راه کمربندی آفریقا خواهد گردید، ایجاد دو «مرکز ویژه» در آغاز و در پایان مسیر، مراکز حمل و نقلی را که بمثابة ستون فقرات به ترتیب برای منطقه شمال غربی اروپا و برای کشورهای خاورمیانه و جنوب آسیا عمل کند، ضروری می سازد.

مراحل اجرای طرح احتمالاً به ترتیب آتی خواهد بود:

— احداث بندر بین المللی در دهانه خلیج فنلاند و جلب بندر ونتسپیلس لتونی به این هدف، که همه جریان حمل و نقل منطقه دریای بالتیک به آن منتهی می گردد و نقطه پایانی «راه جنوب» شمرده می شود. با ساخت این بندر، منافع اقتصادی خاص کشورهای اتحادیه اروپا، پیش از همه آلمان و کشورهای اروپای مرکزی، بالتیک و اسکاندیناوی تأمین خواهد شد.

*

نوسازی و ساخت خطوط آهن پر سرعت از منطقه شمال غربی روسیه (سن پتربورگ و مورمانسک) و بالتیک تا آستاراخان؛ برای استفاده از کشتی های موجود «رودخانه ای- دریائی» در مسیر بنادر ایران در دریای خزر و آستاراخانه- کانال ولگا بالتیک- سن پتربورگ- اروپای شمالی و مرکزی، زیرساختهای ضروری تقریباً موجود هستند. ولیکن، حرکت از این مسیر بدلائل ژئوپلیتیک تا کنون صورت نگرفته است.

— ایجاد شالوده متناسب با هدف تعیین شده در طرف ایران در ساحل جنوبی و شرقی دریای خزر و احداث خط آهن سریع السیر از ساحل ایرانی خزر تا سواحل ایران در دریای عمان (با استفاده از فناوری موجود روسیه و جلب متخصصان روسیه و دادن سفارشات به مؤسسات روسیه واقع در حوالی «راه جنوب»).

— ساخت بندر بزرگ ایران با مشارکت همه جانبه روسیه. ضمناً، احداث مرکز پر قدرت گاز مایع معادن پارس جنوبی در این منطقه، ارزان تر از حمل آن از طریق خلیج فارس و تنگه هرمز برای تهران تمام می شود.

— احداث خط آهن پر سرعت انشعابی از خزر تا ساحل دریای عمان. برای ساخت و ساز آن احتمالاً جلب سرمایه گذاران خارجی، از آن جمله، جلب سرمایه گذاران از هند و کشورهای جنوب شرقی آسیا، حتی از چین و در صورت لزوم یا علاقمندی، از کشورهای اتحادیه اروپا لازم است. روسیه و مؤسسات صنعتی آن مانند کارخانه واگن سازی «اورال» و کارخانه های سازنده لوکوموتیو و ریل، تراورس، قطعات تونل راه آهن و دیگر قطعات لازم برای ساخت دیرکهای راه آهن متناسب با شرایط زمینی مختلف- دشت تا کوه و بیابان- از عهده اجرای امور فنی پروژه «راه جنوب» برمی آیند.

اجرای این پروژه عظیم جهانی باید تحت رهبری مستقیم رئیس جمهور روسیه صورت گیرد، و برای شروع، ابتدا اتخاذ تصمیم سیاسی در باره این پروژه لازم است. برای بسیج منابع ضروری این پروژه، رویکردهای پایه ای و تعیین سرپرست مخصوص در سطح نماینده ویژه و تام الاختیار رئیس جمهور روسیه الزامی است. همه این مسائل را، در صورت علاقمندی، ولادیمیر پوتین می تواند با رئیس جمهور ایران، حسن روحانی در نشست ماه سپتامبر سال جاری سازمان همکاری شانگهای در تاجیکستان مورد بحث و مذاکره قرار دهد. اما از امروز باید آغاز شود، زیرا، با وجود سرمایه گذاری کافی و انجام مطالعات امکان سنجی در خصوص این پروژه عظیم، اتمام آن به ۵ الی ۷ سال زمان نیاز دارد. اما با راه اندازی آن، یک پیکره حمل و نقلی، اقتصادی و ژئوپلیتیک جهانی کاملا دیگری شکل می گیرد که موجب تحکیم نقش روسیه، ایران و هند در امور جهانی جهانی می گردد.

*

ملاحظات مترجم:

بنظر می رسد که روسیه، ایران و هند بموازات تلاشهای پیگیر برای اجرای پروژه های عظیم جهانی از قبیل «راه جنوب»، باید اهم مساعی خود را بر روی مطالعه، بررسی، تدوین و اجرای آن طرحهایی متمرکز نمایند که بتوانند با جلب گروه کشورهای آلبا، سازمان همکاری شانگهای و کشورهای معروف به گروه «بریکس» به آنها، به لغو نظام تک ارزی در جهان و حذف دلار بمثابة ذخیره ارزی سایر کشورها نائل گردند. زیرا، نظام تک ارزی، به آمریکا در مقام سرکرده رژیمهای مهاجم غرب فرصت و امکان آن را فراهم آورده است که شالوده و اساس توان نظامی، اقتصادی- مالی، سیاسی، تبلیغاتی و بطور کلی، قدرت جنگی و سلطه جویی خود را بر روی چاپ مبالغ نجومی دلار، به تعبیر مردم آمریکا، بر روی «منشاء شرّ جهانی» استوار سازد، گسترش دهد. بعنوان مثال، بانک فدرال رزرو آمریکا فقط در فاصله سالهای ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۱، ۱۶ تریلیون دلار چاپ و بین بانکها توزیع کرد. (<http://eb1384.wordpress.com/2012/12/11/>).

با حرکت از این مبداء، می توان گفت که شکستن اهرمهای مداخله جویی و اعمال سلطه امپریالیسم در کشورهای مختلف جهان مانند، بانک باصلاح جهانی، صندوق بین المللی پول و سازمان تجارت جهانی براحتی میسر می گردد. چه که راه تنفس رژیمهای قلدر غرب بدین طریق مسدود می شود و همه آنها در مدت بسیار کوتاهی به وضعیتی وخیمتر از

وضعیت کشور فقیر پرتقال، کشوری که با تصرف جزایر ایرانی در آبهای جنوب در سال ۱۵۰۳، نظام استعماری را بنیان گذاشت، دچار خواهند شد. برغم همه اینها، شواهد و قرائن حکایت از آن دارند، که متاسفانه، دولت شیخ حسن روحانی کمترین اراده و تمایلی برای تدارک و تحقق چنین برنامه هایی ندارد. * - در محل ستاره های، تصاویر شده است.