

افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نښاد تن من مباد بدین بوم و بر زنده یک تن مباد
همه سر به سر تن به کشتن دهیم از آن به که کشور به دشمن دهیم

www.afgazad.com

afgazad@gmail.com

Geo strategic

جيو ستراتژیک

ولادیمیر آلکسیف - (Vladimir Alekseyev)

برگردان: ا. م. شیر

۰۴ جولای ۲۰۱۴

راه جنوب روسیه- ایران



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 آن که ایران هر قدر به لغو تحریمهای مالی- اقتصادی اعمالی غرب به خاطر برنامه هسته ای صلح آمیز آن نزدیک می شود، مسأله توسعه همکاری گسترده روسیه با ایران در همه عرصه ها، پیش از همه، در عرصه های اقتصادی و نظامی- فن آوری جدیت می یابد. به ویژه 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، اسلواکی، مجارستان، کشورهای بنلوکس [بلجیم، هلند، لوکزامبورگ، م.])، اسکاندیناوی و بالتیک) به شمار 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 افریقا، 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 مثلاً از هند از طریق اقیانوس هند، دریای سرخ، دریای مدیترانه و دریای سیاه به **نواراسپسک** یا **توآپس**، یا از راه کمربندی افریقا و سپس، از دریای آتلانتیک به دریای بالتیک تا سن پتربورگ، ریگا، کلاپدا، تالین، استکهلم، هلسنکی و سایرین و یا از راه دریای شمال تا بندر ناروی 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 ئی» و در پایان به دو شاخه کردن راه آهن در شمال غرب تا اروپا و در شرق تا جمهوری خلق چین و کوریا نیاز دارد (احتمالاً، منظور از بندر رشت، بندر انزلی بوده است. م.). بدین ترتیب، شکلگیری یک مثلث بسته: اتحادیه اروپا- روسیه، ایران- به اضافه مسیر چند گانه اتحادیه اروپا- روسیه به شرق دور تا چین و کوریا (با راه انشعابی از ایران به آسیای جنوبی) باعث می شود که با صرف نظر کردن از مسیر کمربندی افریقا و دریای مدیترانه، راه ورود به اقیانوس هند باز شود. به عبارت 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 بندر 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 به سوی 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 سکوها و 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

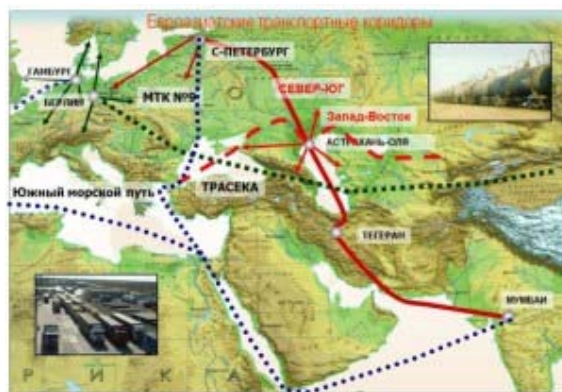
جنوب» خواهد گردید. علاوه بر این، برای ارائه خدمات به این مسیر، ساخت ناوگان ویژه در خزر و کشتی های «رودخانه ئی دریائی» در رود ولگا ضروری خواهد بود. که این نیز سطح اشتغال در خود شرکت واحد کشتی سازی را افزایش خواهد داد.

در باره اهمیت ژئوپلیتیک 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 به سرکردگی امریکا، قادر به فرسوده کرده آن، و همچنین، در نوع خود وزنه متعارفی در مقابل عظمت طلبی نظامی- سیاسی برخی کشورهای پان امریکائی 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:

۱- سیاست خارجی روسیه در شرایط تشدید تهاجمات امریکا و متحدان آن، و همچنین، تداوم «انقلابات عربی» به وسیله امریکا 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 دموکراسی غربی و ارزشهای تمدن غربی به بقیه جهان است، مقابله نماید.

۲- سیاست اقتصادی روسیه باید به طرف 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، به ویژه 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 ئی برای اقتصاد همه منطقه باشد. قابل درک است، که در چهارچوب آینده امیدبخش، این راهرو بایستی همه عناصر ساختاری، به خصوص 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 به شدت دشوار شده است. نظام اقتصادی غرب در توسعه هیچ یک از بخشهای صنعتی

ایران، به استثنای 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 دریائی روسیه و ایران بر دریای خزر، محور اضافی برای تحکیم وحدت کشور ما شکل خواهد گرفت. به خصوص که مشکل صنایع روسیه (و به مفهوم کلی- دولتمداری روسیه)، اساساً مشکل لجستیک و راههای ارتباطی می باشد. روسیه نه تنها در مجموع از شبکه راههای پائین تر از معیارهای اروپائی، 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 پتربورگ، 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 پتربورگ- هلسینکی و سن پتربورگ- 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 ئی- دریائی»، 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 پتربورگ، 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 به حساب کانال بلامور- بالتیک و مسیر بسته راه دریائی 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.

به موازات 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 پتربورگ- 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 افریقا خواهد گردید، ایجاد دو «مرکز ویژه» در آغاز و در پایان مسیر، مراکز حمل و نقلی را که به مثابه 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 و نتسپیلس 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 پترزبورگ و مورمانسک) و بالتیک تا آستاراخان؛ برای استفاده از کشتی های موجود «رودخانه ئی- دریائی» در مسیر بنادر ایران در دریای خزر و آستاراخان- کانال ولگا بالتیک- سن پترزبورگ- اروپای شمالی و مرکزی، زیرساختهای ضروری تقریباً موجود هستند. ولیکن، حرکت از این مسیر به دلایل 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 علاقه مندی، 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، ابتداء اتخاذ تصمیم سیاسی در باره این پروژه لازم است. برای بسیج منابع ضروری این پروژه، رویکردهای پایه ئی و تعیین سرپرست مخصوص در سطح نماینده ویژه و تام الاختیار رئیس جمهور روسیه الزامی است. همه این مسائل را، در

صورت علاقه مندی، ولادیمیر پوتین می تواند با رئیس جمهور ایران، حسن روحانی در جلسه ماه سپتمبر 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 کاملاً دیگری شکل می گیرد که موجب تحکیم نقش روسیه، ایران و هند در امور جهانی جهانی می گردد.

ملاحظات مترجم:

به نظر می رسد که روسیه، ایران و هند به موازات 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 به مثابه ذخیره ارزی سایر کشورها نائل گردند. زیرا، نظام تک ارزی، به امریکا 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 به طور کلی، قدرت جنگی و سلطه جوئی خود را بر روی چاپ مبالغ نجومی دلار، به تعبیر مردم امریکا، بر روی «منشاء شرّ جهانی» استوار ساخته، گسترش دهد. به عنوان مثال، بانک فدرال رزرو امریکا فقط در فاصله سالهای ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۱، ۱۶ تریلیون دلار چاپ و بین بانکها توزیع کرد

<http://www.afgazad.com/Siasi-12/121212-T-AMS-Chaape-16-Trillion-Dollar.pdf>

با حرکت از این مبداء، می توان گفت که شکستن اهرمهای مداخله جوئی و اعمال سلطه امپریالیسم در کشورهای مختلف جهان مانند، بانک به اصطلاح جهانی، صندوق بین المللی پول و سازمان تجارت جهانی براحته 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 پرتغال، کشوری که با تصرف جزایر ایرانی در آبهای جنوب در سال ۱۵۰۳، نظام استعماری را بنیان گذاشت، دچار خواهند شد.

به رغم همه اینها، شواهد و قرائن حکایت از آن دارند، که متأسفانه، دولت شیخ حسن روحانی کمترین اراده و تمایلی برای تدارک و تحقق چنین برنامه هائی ندارد.

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

۱۳ تیر - سرطان ۱۳۹۳