



ارتباطات منطقه ای ایران

و نقش استراتژیک صنعت ریلی

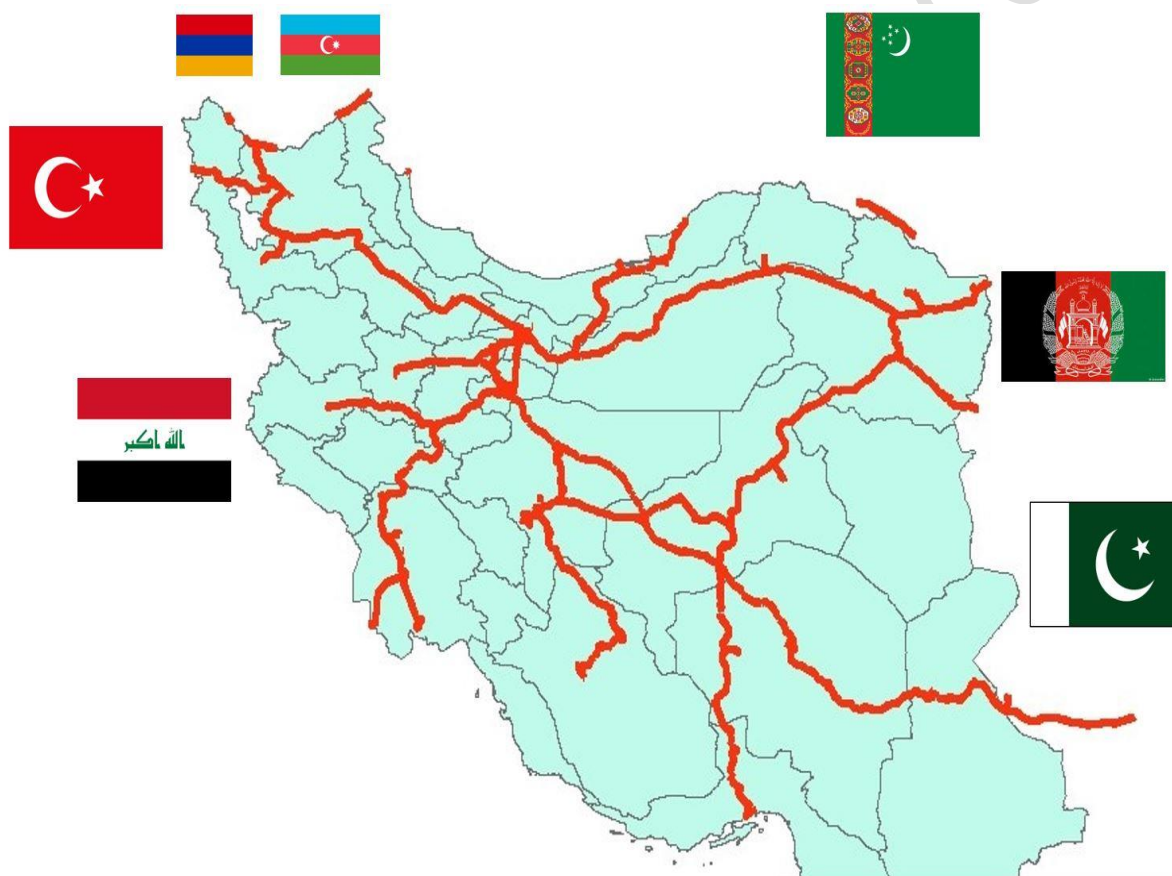
ارتباط منطقه ای، از دیرباز اصلی مهم در روابط سیاسی بین کشورها بوده است و دولت‌ها سعی دارند تا بر اساس حسن همجواری، روابط پایداری با همسایگان خود برقرار کنند، اگرچه این روابط گاه بر اساس سلیقه حکومتگران یا اختلافات فرهنگی یا سیاسی رنگ تنش بخود میگیرند اما در نهایت کشورها نیاز دارند تا در ارتباط با همسایگان خود ثبات رفتاری را پیشه کنند. این ارتباطات دلایل مختلفی دارند، اگر ارتباط میان قدرتهای نابرابر باشد، نفوذ سیاسی و اقتصادی، تامین منابع، حمایت های سیاسی و نظامی و مسایلی از این دست در روابط فی مابین دست بالا خواهند داشت و اگر قدرت های همسنگ در ارتباط با یکدیگر باشند، مبادله نیروی کار، گردشگر، تبادلات فرهنگی و جریان کالایی اهم مسایل خواهند بود.

ارتباطات سیاسی کشورها اما، از یک قرن پیش به ارتباط همسایگی محدود نمانده و فراهمسایگی را نیز در بر گرفته است. بدین معنا که فرضاً کشور الف، برای دستیابی به امکانات کشور ج اظهار علاقه میکند ولی کشور ب در میان این دو کشور قرار گرفته و همسایه مشترک آنهاست بنابراین

پیمانی منطقه ای میان کشورهای الف، ب و ج منعقد میشود و ارتباط میان الف و ج برقرار شده و ب نیز منتفع میگردد، و به این ترتیب ارتباطات منطقه ای و فرامنطقه ای و بین المللی شکل می گیرند. در شکل امروزی ارتباطات سیاسی - اقتصادی، این بلوک ها هستند که با یکدیگر ارتباط برقرار می کنند بعنوان مثال بلوکی از کشورهای منطقه الف با کشور یا بلوکی از کشورهای منطقه ب به برقراری ارتباط میپردازند و به افزایش قدرت بلوک خود میپردازند.

کشور ایران نیز نه تنها از این قضایا مستثنی نیست بلکه بخاطر موقعیت ژئوپلیتیک خود از قدیم، مورد توجه جهانی بوده است. این که ایران در این کانون توجه، عنصری فعال بوده یا منفعل، جای بحث بسیار دارد، اما این نوشته بر آن است تا بطور خلاصه، پتانسیل یکی از ابزارهای در اختیار دولت و اصولاً حکومت ملی ایران برای گسترش نقش ایران در منطقه و فرامنطقه را بررسی نماید:

"صنعت ریلی"



شکل ۱

شکل ۱ موقعیت جغرافیایی ایران را در میان همسایگانی که با آنها مرز زمینی دارد نشان میدهد. ایران با هر ۷ همسایه مرادلات تجاری و فرهنگی دارد و مواد غذایی، گردشگر، کالاهای نیمه ساخته و قطعات صنعتی و حامل های انرژی از میان مرزهای ایران و همسایگانش در حرکت مداوم هستند



ولی نقش راه آهن ملی ایران در این مراودات آنچنان که شایسته است مطلوب نیست. خطوط قرمز رنگ روی نقشه ایران در شکل شماره ۱، نمایانگر پهنه خطوط ریلی ایران هستند که در مرزها بنوعی در بن بست گرفتار آمده اند. پرسش اینجاست که تفکر سرمایه گذاری در خطوط راه آهن برون مرزی با مشارکت همسایگان در کجای تفکر توسعه سیاسی ایران قرار داشته یا دارد؟ اگر نسبت به این مسئله فکر شده است، کدام همسایه، شریک استراتژیک تر و پرمفعت تری است؟ در دهه های پیش مذاکراتی با ترکیه صورت پذیرفته بود ولی اجرای آن عملاً مسکوت مانده است در حالیکه ترکیه همچنان میتواند شریک مطلوبی تلقی شود هم بعلت دسترسی بیشتری که به سرمایه های جهانی دارد، هم بخاطر دارا بودن زیرساختهای لجستیکی بهتر و قویتر بنابراین سرمایه گذاری برای ترکیه نیز میتواند مطلوب باشد چرا که نوع و حجم مبادلات تجاری و انرژی و گردشگری میان دو کشور میتواند در تسریع نرخ بازگشت سرمایه نقش پررنگی داشت باشد.

ارزش دیگر راه آهن در این است که در عین حال که رقیبی جدی برای صنایع هوایی و حمل و نقل جاده ای محسوب میشود، میتواند همکار خوبی برای آنها نیز باشد بعنوان مثال ورود صنعت ریلی به عرصه فرودگاهی برای جابجایی مسافران از فرودگاه به هر نقطه در داخل کشور یا حتی خارج از آن. بنابراین میتوان این پرسش را نیز مطرح کرد که امکان تاسیس چنین کریدورهایی از سایر مرزهای ایران نیز وجود دارد؟ در واقع اگر راه آهن ایران، پل پیروزی متفقین در جنگ جهانی دوم بود، چرا امروزه در قرن بیست و یکم پل توسعه ایران نشود؟

این امکان سنجی که آنرا "تئوری دستان بلند ایران" مینامد نشان میدهد که وجود یک دیپلماسی اقتصادی قوی، چه درهایی را بروی ایران و اقتصاد آن باز خواهد کرد.



شکل ۲

شکل ۲، امکان اتصال ایران به قفقاز را از طریق ارتباط ریلی نشان میدهد بطوری که راه آهن ایران میتواند با اتصال به راه آهن بجا مانده از دوران شوروی در کشورهای حوزه قفقاز جنوبی و نفوذ فرهنگی در منطقه باکو و گنجه و شروان و ارمنستان و گرجستان، به سواحل دریای سیاه دسترسی پیدا کند. و صادرات حامل های انرژی و کالایی خود را بادرستی راحتتر به جنوب اروپا مدیریت کند و حتی واردات خود را با قیمت و زمان کمتری انجام دهد که اینکار مانع گسترش تورم داخلی در زمینه خرده فروشی نیز خواهد شد. حال تصور کنید که با ایجاد خط دریایی با مشارکت کشورهای منطقه، اتصال ایران به اوکراین نیز محقق خواهد بود. مطلب اساسی این است که همانگونه که در نقشه نشان داده شده است فاصله زمینی تهران تا تفلیس ۱۸۲۰ کیلومتر است و این در حالی است در درون مرز، فاصله بین سرخس در استان خراسان رضوی تا چابهار در جنوب سیستان و بلوچستان ۱۷۳۰ کیلومتر است. اما مانع عمده، در این میان روسیه است. روسها هیچگاه تمایلی به گسترش

نفوذ ایران در منطقه نداشته و ندارند ولی از آنجایی که پاشنه آشیل روسیه اقتصاد نسبتاً ضعیف و بی پولی مفرط آن است، یک دیپلماسی قوی درهای باز با مشارکت اقتصادی روسیه میتواند به تحقق این امر کمک کند.

در این فرضیه، امکان توسعه راه آهن به منطقه ماورا قفقاز (مناطق داغستان، چچن و اینگوش) و جنوب مرزهای روسیه مورد بررسی قرار نگرفته است چون هم پارانوای روسی را بشدت تحریک میکند و هم اقلیم ناهموار آن هزینه و زمان بیشتری میطلبد.



شکل ۳



در شکل ۳، امکان اتصال ایران به دریای مدیترانه از طریق اتصال ریلی به غرب آسیا مورد بررسی قرار گرفته است. فرضیه اتصال ریلی ایران به لبنان، کشورهای عراق، سوریه و اردن را وارد یک زنجیره مشارکت خواهد کرد که امکان صادرات حامل های انرژی ایران و عراق از طریق آن برای اتحادیه اروپا بسیار جذاب خواهد بود ضمن اینکه مسیر برگشت این خط، امکان واردات را در حجم زیاد برای تمام کشورهای مسیر به شیوه ای کارآمدتر و ارزانتر فراهم خواهد کرد. اتصال ترکیه به این خط نیز امکان درآمدزایی را برای مدیریت این خط بوجود خواهد آورد. در اینجا نیز طول مسیر ۲۱۰۰ کیلومتری تهران - بیروت، برای ایران فاصله عجیبی محسوب نمیشود در حالی که فاصله زمینی سرخس تا خرمشهر در داخل خاک ایران ۱۹۰۰ کیلومتر است. هزینه احداث این خط بمراتب از خط اتصال ایران به دریای سیاه ارزانتر خواهد بود چون نبود ارتفاعات قابل توجه در طول مسیر، عملیات را ساده تر خواهد کرد، عمده مشکل جغرافیایی این مسیر، منطقه کویری از مرکز عراق و بخشی از خاک اردن است. اما این فرضیه در حال حاضر دارای مشکلات بسیاری است. عمده ترین مشکل این حوزه، عدم وجود ثبات سیاسی و بالطبع نبود سرمایه و انگیزه برای چنین اتصالی است. از طرف دیگر کشورهای این حوزه، مقصر مشکلات داخلی خود را همسایگان خود میدانند و بی اعتماد بالایی نسبت به همسایگان در این منطقه حکمفرماست بطوری که یا امکان ایجاد اتحاد اقتصادی و سرمایه گذاری اساساً وجود ندارد و یا اگر امکان ایجاد چنین اتحادی هم وجود داشته باشد، بعلت نبود بخش های اقتصادی قوی و ذینفع، منافع آن تحت اختیار حکومت های این منطقه بوده و ثبات رفتاری را نمیتوان انتظار داشت. مشکل بزرگتر از اینها که طب یک دهه گذشته شکل مسلطی بخود گرفته است، تردید در موجودیت کشورهای این منطقه است! بعنوان مثال سرنوشت یکپارچگی سوریه و عراق فعلاً در هاله ای از ابهام قرار دارد، اما به هر حال طی دهه های آینده ساکنان این منطقه - تحت هر نام و حکومتی که باشند - نیاز به توسعه اقتصادی خواهند داشت بنابراین پتانسیل ایجاد چنین ارتباطی همواره وجود دارد و یک دیپلماسی فعال و صبور با مدیریت زمان مناسب میتواند پایه گذار چنین ارتباطی باشد.



شکل ۴

یک اتصال تقریباً ۷ هزار کیلومتری، میتواند ایران را از طریق راه آهن به سواحل اقیانوس اطلس شمالی برساند. منافع ارتباط ایران و اروپا از نظر اقتصادی برای هردو طرف، برهیچکس پوشیده نیست. این خط اتصال بطور مستقیم ۱۱ کشور را با یکدیگر و ایران مرتبط خواهد کرد و موجب راحتی انتقال سرمایه و تکنولوژی به ایران خواهد شد. ارتباطات فرهنگی نیز میتواند موجب بهبود و توسعه ساختارهای گردشگری و امنیتی شود، اگرچه باید توجه داشت که این نوع اتصالات مادامی که موجب تغییراتی در زیرساختهای قانونی و سیاسی داخلی نشود موجب کسب منافع همتراز با شرکاء نخواهد شد ولی این موضوع نیز بجای خود صحیح است که صرف اتصالات اینچنینی خواه ناخواه موجب وزیدن نسیم تغییرات خواهد شد و چه بهتر که این تغییرات آگاهانه و مورد پذیرش باشد. موضوع قابل توجه دیگر در این فرضیه اینست که علیرغم طول زیاد این خط، هزینه تاسیس و ایجاد این ارتباط چندان زیاد نخواهد بود چون چنین اتصالی یا در اروپا وجود دارد و یا بخاطر وجود زیرساختهای مدرن و توسعه یافته لجستیکی، امکان اتصالات ریلی با هزینه های معقول امکان

پذیر خواهد بود، بنابراین ایران باید زیرساختهای خود را برای اتصال هماهنگ به زیرساختهای اروپا توسعه بدهد که برای چنین کاری نیز جذب سرمایه های اروپایی بهترین گزینه ممکن برای ایران خواهد بود.

مشکلات عمده فراروی ایران در این فرضیه، چگونگی تنظیم روابط سیاسی ایران با کشورهای اروپایی بخصوص اتحادیه اروپاست بنابراین در اینجا نیز یک دیپلماسی شفاف و پذیرنده، میتواند در ایجاد ارتباطات اقتصادی و فرهنگی و تصحیح تصویر ایران در میان اروپاییان نقشی اساسی ایفا نماید.



شکل ۵

آخرین دست بلند ایران، دست دوستی ۶ هزار کیلومتری است که تا هنگ کنگ قابل دراز شدن است! . این خط پیش از این توسط چین، تحت عناوینی چون احیای جاده ابریشم یا جاده ابریشم جدید طراحی شده است اما این فرضیه بدون عبور از شمال شرق ایران و عبور از کشورهای آسیای



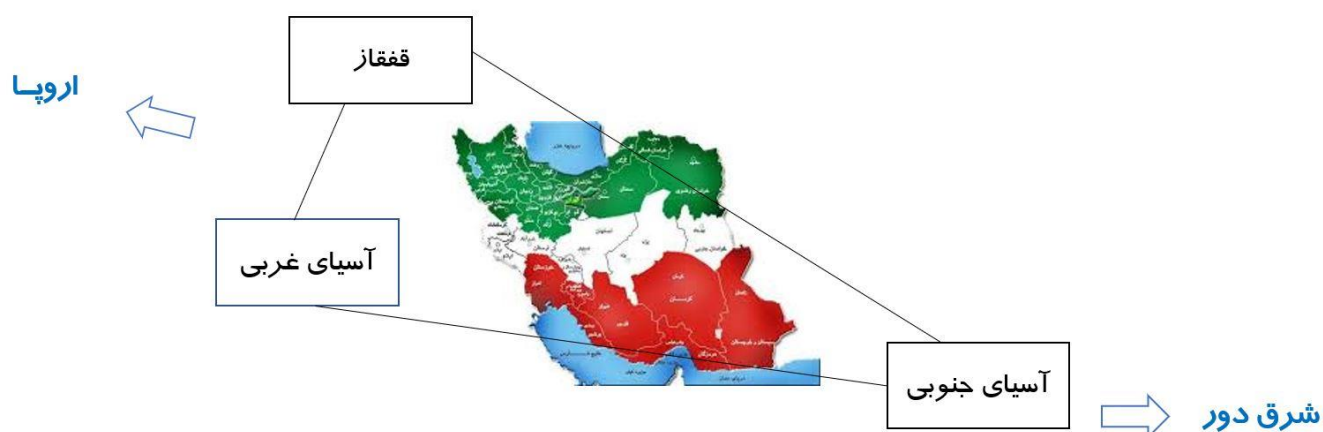
میان، بطور مستقیم اتصال ایران به دریای شرق چین را از طریق عبور از شبه قاره هند و منطقه هندوچین در نظر دارد. علاوه بر امکان ارسال حامل های انرژی به کشورهای مسیر که همگی مصرف کننده انرژی نیز هستند، دسترسی ایران به بازارهای مالی هنگ کنگ، منابع جنگلی، مواد غذایی و چوبهای آسیای شرقی و دسترسی به نیروی کار بی پایان کشورهای جنوب آسیا منافع زیادی را نصیب اقتصاد در حال رشد و توسعه ایران خواهد کرد، ضمن اینکه دسترسی به دریای چین، ایران را به ژاپن و کره جنوبی، دو شرکی اقتصادی عمده آسیای خویس نیز نزدیکتر خواهد کرد. در این منطقه نیز زیرساختهایی قابل قبول - هرچند نه پیشرفته - در کشورهای هند و بنگلادش و پاکستان و زیرساختهایی در حال توسعه و مدرن شدن در چین وجود دارد که میتواند هزینه این اتصال طولانی را کاهش دهد.

مشکلات عمده ای نیز البته، در این منطقه از جهان وجود دارد. درگیری های بنیادی هند و پاکستان، هند و چین، هند و بنگلادش، بنگلادش و میانمار، تایلند و چین، ویتنام و چین. هرچند علیرغم این اختلافات، این کشورها تعامل با یکدیگر را تا حدودی فراگرفته و دارای ارتباطات منطقه ای نیز هستند اما توسعه چنین خطی میتواند نقش یک میانجی بیم المللی با وزن زیاد را برای حفظ ثبات در منطقه، برجسته کند.

مشکل دیگر این منطقه، سربرآوردن پارانویای چینی است که مانند نسخه روسی آن، هر حرکتی را ضربه به منافع ملی خود میپندارد و با توجه به توسعه تهاجم گونه ای که آغاز کرده است، شرکت در چنین اتحادیه هایی را بازی برد برد تلقی نکرده و تمامی منافع را برای خود میخواهد، از طرفی ارتباطات فعلی سیاسی میان چین و هند با ایران، پتانسیل به قهقرا کشاندن نقش ایران را با احتمال بالایی داراست بنابراین باید با گذر زمان و افزایش قدرت چانه زنی ملی به این فرضیه میدان تفکر داد. مورد آخر نیز امحاء هویت مستقل هنگ کنگ توسط چین است که امکان نقش آفرینی هنگ کنگ بعنوان یک شریک تامین کننده مالی، از بین میبرد.



در واقع میتوان گفت که مثلث پیرامونی ایران که در شکل ۶ نشان داده شده است، قابلیت ایجاد نقش استراتژیکی بالایی در منطقه و فرامنطقه برای ایران فراهم میکند.



شکل ۶

اما، آیا این "خود مرکز پنداری" بر اساس واقعیات است یا یک رویای توهمی؟! شاید ۵ گزینه زیر تاحدودی برای سخت اندیش ترین منتقدان نیز قانع کننده باشد که ایران بطور بالقوه - هرچند نه بالفعل! - توانایی و امکانات ایفای چنین نقشی را دارد:

- وسعت: ایران سومین کشور وسیع منطقه خاورمیانه و آسیای میانه پس از قزاقستان و عربستان سعودی و پنجمین کشور وسیع آسیا، بزرگترین قاره جهان است. همچنین ایران جزو سی کشور وسیع دنیاست. این وسعت به ایران اجازه ایجاد و توسعه زیرساختهای لجستیکی و نگهداری بی پایانی را اعطا میکند.



- جمعیت: ایران جزو پرجمعیت ترین کشورهای خاورمیانه و آسیاست که با دارا بودن جمعیت میانسال تحصیلکرده و فعال، گزینه مناسبی برای سرمایه گذاری انسانی و مدیریت اجرای پروژه های زیرساختی است. این جمعیت همچنین بازار کار و مصرف مناسبی برای ارتباطات اقتصادی خارجی است.
- ترکیب وسعت و جمعیت، ایران را به نسبت سایر کشورهای منطقه خاورمیانه و آسیای میانه در بهترین حالت ممکن قرار داده است.
- تنوع اقلیم: وجود منابع زمینی، زیرزمینی و کشاورزی ایران - علیرغم همه سوء مدیریتها - همچنان نقطه قوتی برای اجرای پروژه های زیربنایی است که میتواند جاذب سرمایه های جهانی باشد.
- نفوذ فرهنگی بالا در منطقه و فرامنطقه: نفوذ فرهنگی ایران از دیرباز از مناطق شرقی چین (سین کیانگ یا اویغور) تا مرزهای هند گذر کرده و شمال شرق ایران از خوارزم تا دروازه های اروپا در فلات آناتولی و قفقاز را تحت تاثیر خود قرار داده است. مدیریت صحیح فرهنگی همراه با زدودن تصویر مخدوش از چهره ایران و ایرانی میتواند بعنوان تکیه گاهی مطمئن برای ملل منطقه عمل کند. تلاش برخی کشورهای منطقه برای ایران زدایی فرهنگی و برساختن هویت های ملی مصنوعی، نشانگر نگرانی از سربرآوردن دوباره ایران فرهنگی بزرگی است که دهه است از آن بعنوان ابزار دیپلماسی استفاده ای نمیشود.
- ژئوپلیتیک: ایران با دسترسی به سواحل دریای مازندران و خلیج فارس و تسلط جغرافیایی بر ۶۵ درصد منابع انرژی فسیلی جهان و تسلط طبیعی بر استراتژیک ترین گذرگاه های آبی و خاکی و هوایی جهان، نقشی غیرقابل انکار در سطح جهانی دارد.

حال ببینیم آیا تجربه ای از این دست، در سطح جهان وجود دارد یا نه؟

* کشورهای اروپایی از دهه ۱۹۵۰ میلادی، ارتباطات ریلی و جاده ای خود را آغاز کردند ولی گذر از توسعه خطوط هوایی و توسعه جاده ای بخاطر افزایش کیفیت و کمیت جاده ها، بزرگراه ها و اتومبیل های سبک و سنگین و آلودگی های زیست محیطی و نوسان قیمت سوخت و



معضل ترافیک و ... مجدداً اروپایی ها را ب فکر گسترش و تحکیم ارتباطات ریلی انداخت تا اینکه سرمایه گذاری مشترکی بنام یوروپین اسلیپر در سال ۲۰۲۱ که تحت عنوان یک استارت آپ آغاز بکار کرد، اعلام نمود که از سال ۲۰۲۲ از طریق قطارهای شبانه، بروکسل (پایتخت بلژیک) را به پراگ (پایتخت جمهوری چک) وصل خواهد کرد. (شکل ۷)



شکل ۷

سرچشمه این کار، این بود که سال ۲۰۲۱ در اروپا، سال راه آهن نامیده شد و اهداف زیر بعنوان اهداف راه آهن اروپایی عنوان گردید:

- تسهیل تردد شهروندان اتحادیه اروپا بین کشورها (که بتوانند شبها در قطار بخوابند تا صبح، آماده و سرحال به کار یا جلسات خود برسند)



- صرفه جویی در هزینه های حمل و نقل نسبت به اتومبیل و هواپیما و استهلاک زیرساختها
 - حفظ اقلیم اروپا از گازهای آلاینده محیط زیست
 - رسیدن به وضعیت کربن خنثی تا سال ۲۰۵۰ میلادی
 - تسهیل دسترسی شهروندان به مراکز شهری (چون فرودگاه ها در خارج شهر هستند ولی ایستگاه های راه آهن نزدیک یا در جوار مراکز شهری)
- نکته طنزآمیز قضیه نیز در اینجا بود که شهروندان سوئدی، نام این کمپین را، " خجالت از هواپیما" گذاشته بودند که طعنه ای بود به گرانی مسافرت هوایی و آلودگی ایجاد شده توسط هواپیما.

* مورد دوم تجربه جهانی، همانگونه که در سطور بالاتر ذکر شد، کریدور از پیش محاسبه و طراحی شده توسط چین است که بسیار نیز بر آن تاکید میشود و قرار است چین را به آلمان در شمال اروپا متصل نماید. (شکل ۸) اگرچه چین در طراحی این کریدور، دارای افکاری متناقض است و نهایتاً مسیر شمالی و آبی رنگ را ترجیح میدهد تا هم هند را از دسترسی مستقیم به این خط آهن دور نگه دارد و از نیاز هند بهره برداری کند و هم منابع گازی آسیای میانه را در مسیر دسترسی خویش قرار دهد ولی در هردو حالت نقشی استراتژیک برای ایران قائل شده است.

مزیت های ایران از این خط سراسری البته کم نیست و میتوان بعنوان مثال، به کسب درآمدهای ترانزیتی و صادرات و واردات به صرفه تر اشاره کرد، اما پرسش اساسی اینجاست که آیا ایران برای ایفای نقشی درخور در منطقه، باید منتظر نقشه های استراتژیک دیگر کشورها باشد یا خود بانی یا از بانیان این امر باشد؟ بدیهی است در صورت اول و در پیش گرفتن رفتاری منفعل، منافع ایران بطور کامل و جامع تامین نخواهد شد، چرا که نقش و منافع ایران تابعی از نقش و منافع ملی دیگر کشورها خواهد بود و هر لحظه باید منتظر ایفای نقشیهایی دستوری باشد حتی اگر این نقشها مغایر منافع ملی باشند؛ ولی در صورت داشتن قدرت چانه زنی و استفاده از توانایی ها و ایجاد روابط مبتنی بر صلح با دیگر کشورها چه حسن همجواری با همسایگان و چه روابط مبتنی بر احترام دوجانبه با

دیگر کشورها حتی در دور دست و در پیش گرفتن سیاست توسعه مبتنی بر خرد و تعقل میتواند نقطه اتصالی موثر در چهارراه جهانی باشد.



شکل ۸

سیاست عاقلانه مناسب برای ایران با توجه به تغییرات و رویکردهای جهانی، نه سیاست تبدیل شدن به قطب تولید کارخانه‌ای، آنهم به هر قیمتی، که تبدیل شدن به مرکز اقتصاد خدماتی منطقه است که یا ژئوپلیتیک و منابع فعلی ایران همسازتر است یعنی:

- * تبدیل شدت به مرکز مالی و بانکی منطقه بخاطر مرکزیت جغرافیایی و دسترسی مناسب.
- * تبدیل شدن به مرکز خدمات فنی لجستیکی در منطقه، چه خدمات ریلی، چه هوایی و چه جاده ای و سرمایه گذاری در طراحی و تولید ملزومات لجستیک با جذب سرمایه و دانش و تکنولوژی جهانی و استفاده از وسعت بالا، منابع انرژی، اقلیم متنوع و منابع انسانی وسیع.



* تبدیل شدن به مرکز گردشگری بزرگ منطقه و جهان.

روشن است که نقش راه آهن در تمامی ان موارد، بسیار موثر و کارآمد خواهد بود.

و در آخر، بدون عمیق شدن در چرایی و ریشه ها، نگاهی بسیار مختصر داشته باشیم به دو چالش عمده پیش روی ایران در ایفای نقشی مرکزی و استراتژیک

- خط لوله تاپی
- رقابت بر سر مرکزیت سیاسی - اقتصادی

خط تاپی، خط لوله گازی است که قرار بود گاز ترکمنستان را از طریق افغانستان به پاکستان و هند برساند. اگرچه اجرا و بهره برداری این خط لوله بخاطر عوامل زیر ناکام ماند:

- عدم وجود امنیت در افغانستان و فروپاشی حکومت محمد اشرف غنی.
- اختلافات افغانستان و پاکستان بر سر محل نصب شیرهای فشارشکن گاز و تامین امنیت آنها و هزینه های تامین امنیت خطوط لوله در مرز.
- اختلافات جدید هند و پاکستان بر سر روابط نزدیک هند و افغانستان و احساس خطر پاکستان از این محاصره اقتصادی و نتیجتاً تقویت طالبان برای ناامن کردن مرزهای افغانستان.
- احداث خط لوله ۱۸۰۰ کیلومتری انتقال گاز از ترکمنستان به چین توسط این کشور و ایفای نقش خریدار مطمئن برای ترکمنستان.

اما، این پرسش همچنان قابل طرح است که اصولاً توافق تاپی چرا بدون حضور ایران انجام گرفت در حالی که منابع گازی ایران، بسیار بیشتر از ترکمنستان و احداث خط لوله از ایران تا هند بسیار راحت تر، سریعتر و ارزانتر است؟! و چرا این چهار کشور که همگی با ایران دارای روابط اقتصادی



بوده و در بسیاری موارد نیز از نظر سیاسی همسو هستند، تصمیم به دور نگاه داشتن ایران از این توافق گرفتند؟

پاسخ این پرسش را از جهات گوناگون میتوان به تحلیل گذاشت اما چون در حوصله این نوشته نیست صرفاً به طرح پرسش بسنده شده تا چالش پیش روی ایران نمایان تر شود چون موضوع اینست که بنظر میرسد چنین تفکری همچنان زنده است و ممکن است با تثبیت شرایط، مجدداً این توافق به شکلی دیگر احیا شود.

و اما در مورد دوم، ذکر مواردی از تلاش های کشورهای پیرامون ایران بخوبی نشان میدهد که چه تحرکاتی در منطقه در جریان است تا ایران از مرکزیت طبیعی خود دور افتد و مرکز ثقل منطقه مانند گوی بلورینی دست به دست میشود و هر بازیگری سعی دارد تا آنرا به چنگ خویش درآورد.

- هند: در تلاش برای دسترسی به غرب آسیا از طریق افغانستان و حرکت به سمت آسیای میانه و تجدید ارتباطات سنتی با روسیه و رسیدن به مدیترانه در شمال مسیر و نفت اعراب در جنوب
- ترکیه: در تلاش برای دسترسی به آسیای جنوبی از طریق افزایش ارتباط با پاکستان و سرمایه گذاری در زیرساختها، آموزش و همکاری های نظامی.
- عربستان: در تلاش برای ایفای نقش ریش سفیدی در منطقه با تامین مطمئن نفت کشورهای پیرامون و سرمایه گذاری در تولید و پالایش نفت در کشورها، اعطای وام های بلند مدت به کشورهای نیازمند و افزایش نفوذ سیاسی در هر مسئله ای که انزوای ایران را در پی داشته باشد.
- امارات متحده عربی: با جذب سرمایه در ایجاد زیرساخت ها و روساختهای تجاری و گردشگری و همزمان تسلیح ارتش و شرکت در پیمان های نظامی و جذب پول های بین المللی برای تبدیل شدن به مرکز تجاری و اقتصادی منطقه.



- قطر: با توسعه منابع نفتی و گازی مشترک با ایران به کمک شرکتهای تراز اول جهانی به ضرر ایران و تلاش برای ایفای نقش های بزرگ سیاسی در منطقه برای تاثیرگذاری در تصمیمات سیاسی در منطقه و شرکت در اتحادیه های گوناگون برای خنثی کردن نقش عربستان و امارات متحده عربی.

- باکو: با نزدیکی به ترکیه و تلاش برای صدور گاز و نفت خود از طریق خطوط لوله بدون مشارکت ایران و نزدیکی همزمان به مسکو و واشنگتن برای جلب حمایت آنها برای تبدیل شدن به مرکز اقتصادی و انرژی منطقه قفقاز.

در تمامی موارد بالا و مواردی از این دست، کشورها قراردادهای مشارکت و همکاری منطقه ای با سایر کشورها امضا میکنند ولی کمتر حاضر به شرکت دادن ایران هستند و حتی المقدور سعی بر دورماندن از ایران و دور نگاه داشتن ایران دارند. اکثر موافقتنامه های منعقد شده با ایران نیز یا بسیار کوتاه مدت هستند یا منافع ایران را تامین نمیکند یا اصولاً منافع ایران در آنها در نظر گرفته نشده است.

چنین دیپلماسی منفالانه ای نتیجه ای جز دوز باطل انزوا و بدگمانی دوطرفه و از دست رفتن فرصتها نخواهد داشت. یک دیپلماسی قوی و عقلایی، فرصتهای زیادی را در اختیار ایران قرار خواهد داد که راه آهن ملی ایران یکی از ابزارهای مهم تحقق آن است، فقط معلوم نیست که آیا به این باور خواهیم رسید که راه آهن ابزاری استراتژیک و دیپلماتیک هست یا نه؟.

محمدرضا صدقیانی فر

استراتژیست

زمستان ۱۴۰۰



www.sadaghianifar.com



sadaghianifar

• ۹۱۲-۴۹۶۹-۱۱۲