

«**گروه سیاست**» دولت سیزدهم به ریاست سیدابراهیم

رئ‌یسی، از بدو تشکیل کابینه در شهریور ۱۴۰۰، تلاش کرددر چندزمینه‌تعیین‌کننده، «پیام‌تغییر»به‌افکارعمومی ارسال کند. یکی از این حوزه‌ها که دولت برای اصلاح مسیرو راهبرد ایران بر روی آن دست گذاشت، سیاست خارجی بود. فشارغ از اینکه حوزه‌های موردنظر دولت برای اعمال تغییر یا اصلاح دقیقاً چه مختصاتی داشته و تاآن‌ک‌ه در آستانه دوساله شدن عمر دولت قرار داریم چه میزان از آن اهداف محقق شده، شاید بهتر باشد به بهانه اتفاق جدیدی که امروز شاهدرقم‌خوردن آن خواهیم بود به روشن‌ترین‌تغییر و تحولات شکل‌گرفته در فضای سیاست خارجی کشور بپردازیم. تغییر و تحولاتی که در این فرصت حدودادوساله دولت، به قدری محسوس و البته در مقاطعی تعیین‌کننده بوده‌اند که بشود کلیدی‌ترین آنها را مورد تحلیل و ارزیابی قرار داد. اما اتفاق جدیدی که به بهانه آن، تصمیم‌گرفتمیم اشاره‌ای هم به برخی از کلیدی‌ترین تغییر راهبردهای دولت در ریل‌گذاری سیاست خارجی داشته باشیم، اقدام امروز دولت در امضای توافقنامه تکمیل راه‌آهن رشت-آستارا با چشم‌انداز تکمیل کریدور شمال-جنوب است. پروژه‌ای که ایران، روسیه و هند در سپتامبر سال ۲۰۰۰، یعنی چیزی حدود ۲۳ سال قبل بر سر کلیات و محورهای آن توافق کردند اما ۲۳ سال زمان برد تا اقدامی مثل توافقنامه امروز، گرهِ‌های باقی‌مانده‌آن را هم‌باز کند. در ادامه گزارش، به مرور پیامدهای مثبت تکمیل راهگذر شمال-جنوب برای اقتصاد ایران در شرایط تحریم، مواهب آن در مسیر توسعه روابط دوجانبه و چندجانبه تهران با پایتخت‌های همسایه و همچنین پیام‌مهمی که به نتیجه‌رسیدن چنین ابرپروژه‌ای بین ایران، روسیه، هند و حدود ۱۱ کشور دیگر منطقه برای دولت‌های غربی و متحدان استراتژیک امریکادر غرب آسیا مخایره خواهد کرد می‌پردازیم. همچنین از رهگذر تکمیل این شاهراه استراتژیک، اشاره‌گذاری به سایر تغییر و تحولات بین‌المللی خواهیم داشت که طی چند ماه اخیر و بعد از شکست تمام‌عیار پروژه انزوای ایران در پاییز ۱۴۰۱ اتفاق افتاده است. تغییر و تحولاتی که رقم‌خوردنش را بیش از هرچیزی می‌توان تحت‌تاثیر تغییر راهبردهای ایران در زمینه دیپلماسی منطقه‌ای و نوع مواجهه با کشورهای منطقه دانست. راهبردی که ضمن پیگیری مساله بزرگی مثل مذاکره برای رفع تحریم‌های هسته‌ای علیه کشورمان، توسعه همه‌جانبه روابط با کشورهای منطقه و البته حرکت به سمت راهبردی کردن روابط دوجانبه با قدرت‌هایی مثل چین و روسیه را دستورکار خود قرار داده است. در ادامه، ضمن اشاره به این جنبه‌از تغییر راهبردهای ایران در زمینه‌سیاست خارجی طی یک سال و چند ماه گذشته، به اصلی‌ترین مولفه‌های آن قسمت از مسیر ترانزیتی شمال-جنوب که از ایران می‌گذرد رابه «شاهراه سن‌پترزبورگ-خلیج فارس» تبدیل کرده است، می‌پردازیم و بررسی‌گذاری نسبت به اصلی‌ترین موارد آن خواهیم داشت.

📍 **تکمیل راهگذر شمال-جنوب**

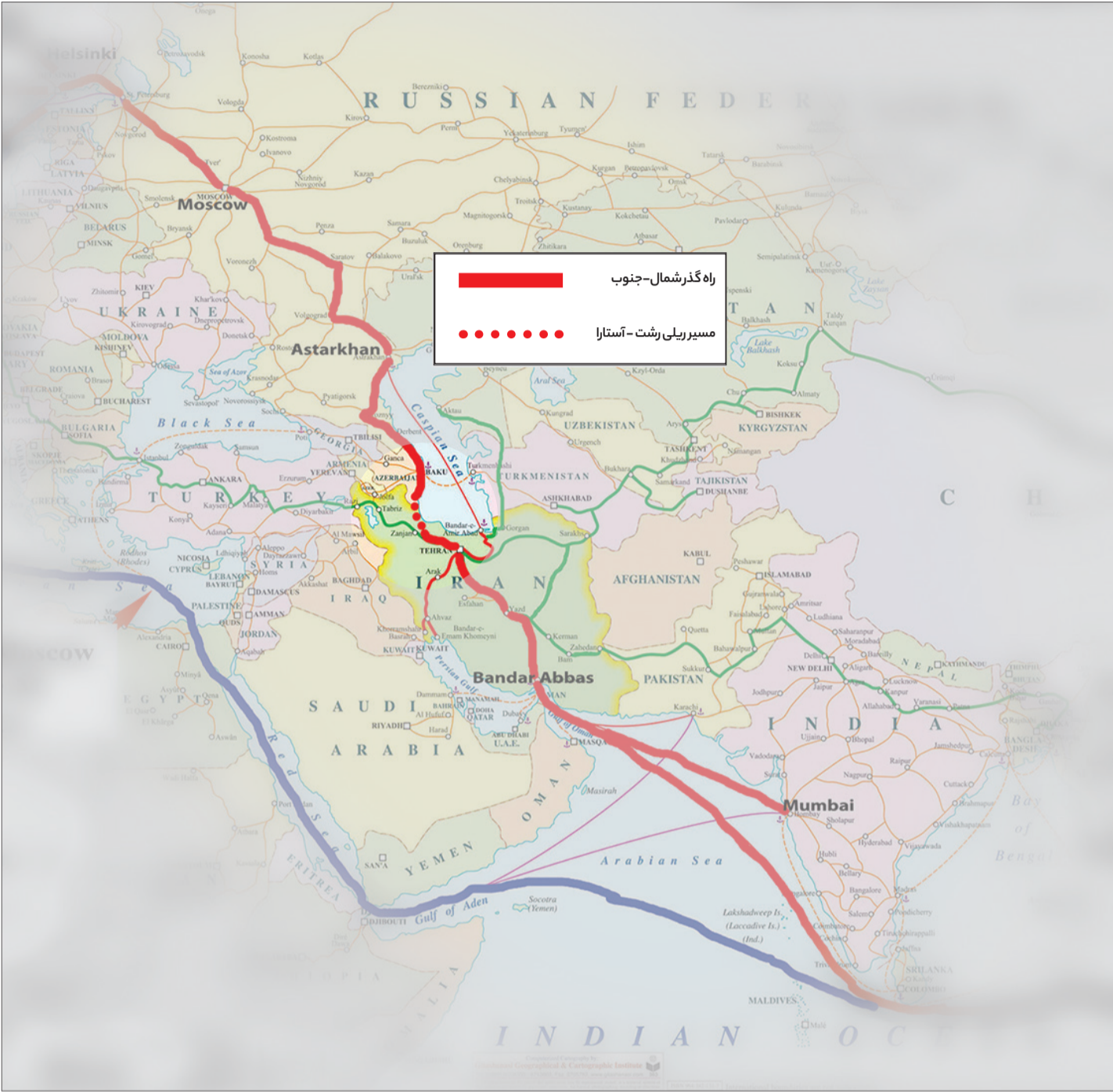
تیر آخ‌ر به پروژه «انزوای ایران»

حدوداً ۶ ماه از روزهای اوج التهابات خیابانی پراکنده در شهرهای ایران می‌گذرد و طی این مدت بارها در همین صفحات «فرهنگ‌یگان» به تحلیل کش جریان‌ات ضد ایرانی، هم‌زمان با التهابات و بعد از خاموش شدن شعله التهابات پرداخته‌ایم. از «نه» بزرگی نوشتیم که مردم و اصناف مختلف ایرانی به جریان‌ات اپوزیسیون گفتند و دلیل همراه نشدن جامعه فراخوان‌های تجمع و اعتصاب سراسری براندازان توییتری را مورد بررسی قرار دادیم. در همان روزها، به نحوه مواجهه دولت‌های غربی با ناآرامی‌های داخلی ایران پرداختیم و حمایت‌های همه‌جانبه‌شان از گروه‌های متوهم تجزیه‌طلب و برانداز را در پازل وادار کردن تهران به عقب‌نشینی پایه‌ی میز مذاکره عنوان کردیم. در میانه آبان ۱۴۰۱ و زمانی که لیدرهای براندازی برای جلب حمایت دولت‌مردان اروپایی و آمریکایی به دوره‌گردی افتاده بودند و از این جلسه به‌آن جلسه می‌رفتند و با قاف‌های دوترفه و چندترفشان با مقامات غربی فخر می‌فروختند، می‌شد پیشبینی کرد دولت‌های غربی چه خوابی برای جریان‌ات تحرم‌برانگیز اپوزیسیون دیده‌اند. دقیقاً در همان ایامی که لادن برومند، یکی از حاضران در جلسه رئیس‌جمهور فرانسه با تعدادی از لیدرهای برانداز به‌طور ناخواسته افشا کرد مگر وین پشت درهای بسته خطاب به‌آنان گفته «نه وظیفه داریم، نه اعتقاد داریم و نه مایلیم که نظام سیاسی شما را تغییر دهیم!» از هدف اصلی مکرو و همتایان اروپایی و آمریکایی اش در سرکار گذاشتن لیدرهای اپوزیسیون نوشتیم و به فاصله چند روز بعد از آن دیدیم غربی‌ها پیام‌رسانی برای از سرگیری مذاکرات وین از طریق واسطه‌ها را مجدداً شروع کردند. در همان ایام بود که براندازان از کمپینی رونمایی کردند که قرار بود در نتیجه‌آن، سفرای جمهوری اسلامی ابتدا از پایتخت‌های اروپایی و بعد از آن کشورهای سراسر جهان اخراج شده و در نتیجه این اخراج گسترده دیپلمات‌های ایرانی از پایتخت‌های دنیا، ایران در انزوای مطلق فرورفته و نظام بیش از هر زمان دیگر به فروپاشی نزدیک شود. اتفاقی که نه تنها در دنیا، بلکه در پایتخت‌های اروپایی هم شکل نگرفت و جریان‌ات تحرم‌برانگیز اپوزیسیون بار دیگر متوجه شدند از طرف دولت‌های غربی سرکار گذاشته شده‌اند. حالا با گذشت تقریباً شش ماه از آن روزها و شکست همه‌جانبه پروژه منزوی کردن ایران، شاهد شلیک آخرین گلوله به پیکر نیمه‌جان جریان‌ات برانداز از سوی حاکمیت ایران هستیم. دولت ایران امروز پای امضای

سیاست

ایران و روسیه پس از ۲۳ سال در آستانه امضای توافقنامه ساخت راه‌آهن رشت به آستارا هستند

شاهراه سن‌پترزبورگ- خلیج فارس در ریل عملیاتی



میانی این کریدور تاریخ دقیقی تعیین نشده است. همین اتفاق به عامل مضاعفی در راستای نامشخص بودن شرایط و سرانجام این پروژه تبدیل شده است. اگرچه امروز شاهد امضای توافقنامه جهت تکمیل بخشی از این مسیر خواهیم بود اما گام اساسی دیگر دولت می‌تواند ارائه برنامه زمانی مشخص و دقیق جهت تکمیل ادامه این مسیر باشد. نکته مهم دیگر لزوم هماهنگی سطوح بالا و میانی دولت در این راستا و تسریع و تکمیل این مسیر است. علی‌رغم اینکه این کریدور در سطح مسئولان رده‌بالای دولت از اهمیت خاصی برخوردار است اما به نظر می‌رسد عدم همراهی کامل بدنه اجرایی دولت یکی دیگر از عوامل پیشرفت‌کنند این پروژه به حساب می‌آید. البته این مانع هم می‌تواند با تعیین یک مسئول مشخص که بتواند سطوح مختلف دولت را با یکدیگر هماهنگ کند و بر عملکرد مدیران میانی دولت در این راستا نظارت کامل داشته باشد به‌طور کامل برداشته شود.

📍 **سلام دوباره ایران به دوستان دوران سخت**

در دهه نوسد تلاش‌های زیادی برای احیای روابط سیاسی و اقتصادی همه‌جانبه با کشورهای غربی صورت گرفت. اما علی‌رغم این تلاش‌ها، تجربیات و خاطرات تلخی از نحوه مواجهه آن دولت‌ها با ایران برای ما به جا مانده است. این تلاش‌های بی‌ثمری که نهایتاً بی از آن برای اقتصاد ایران گرم نشد، از روز اول برای برخی مایه امیدواری بود و این امیدواری به حسن نیت دولت‌های غربی به حدی رسیده بود که عموم کش‌های خود در فضای بین‌المللی راد چهارچوب نسبت‌شان با سیاست‌های آن دولت‌ها تدوین می‌کردند. توهم حسن نیت طرف‌های غربی باعث شده بود که ظرفیت‌های بالقوه کشورهای منطقه و البته لزوم ارتقای کیفیت روابط ایران با دیگر قدرت‌های منطقه‌ای و شرقی مثل روسیه و چین نادیده گرفته شود. به تعبیر محمدجواد ظریف، وزیر امور خارجه دولت‌های یازدهم و دوازدهم، این بی‌توجهی باعث «سرخوردگی دوستان دوران سختی» ما شد. ۲۱ تیرماه ۱۴۰۰ و در هفته‌های پایانی عمر دولت دوازدهم بود که ظریف، آخرین گزارش سه‌ماهه دوران مسئولیت خود درباره روند اجرای برجام رابه کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس ارائه کرد. او در آن گزارش مفصل ۲۶۴ صفحه‌ای، علاوه بر اشاره به مهم‌ترین دستاوردها و چالش‌های برجام در بازه ۶ ساله پیش از آن و همچنین تشریح آخرین نتایج شش دور مذاکرات وین در آن مقطع، به این مساله می‌پردازد که مذاکرات وین به چهارچوب یک توافق محتمل برای رفع تحریم‌های غیرقانونی آمریکا نزدیک شده و با توجه به آن، ابزار امیدواری می‌کند که این فرآیند در دولت سیزدهم تکمیل شود. اما شاید بتوان یکی از مهم‌ترین قسمت‌های آخرین گزارش ظریف به مجلس را، ادعا او به یک بی‌توجهی خسارت‌بار درباره ظرفیت‌های مقابله‌ای با تحریم‌های دولت وقت آمریکا به ریاست ترامپ دانست. وزیر امور خارجه سابق در بخش پایانی این گزارش نوشت: «اگر در مورد ضرورت کار متوازن

التهه نکته قابل توجه درخصوص حداکثری شدن بهره‌وری این مسیر ترانزیتی و رفع موانع موجود، آنکه لازم است دولت سیزدهم، اصلی‌ترین مؤلفه‌های کندکننده سرعت تکمیل راه‌گذر شمال-جنوب از جمله موانع گرم‌گی، بانکی، بیمه‌ای و حمل‌ونقل ترکیبی را هم‌زمان با در دستورکار قرار دادن توسعه عمرانی قسمت‌های باقی‌مانده، مد نظر قرار دهد. رفع موانعی که می‌تواند در نهایت عملیاتی شدن این مسیر ترانزیتی استراتژیک را تسریع کرده و ایران را به یکی از کانیدادهای منطقه‌ای میزبانی از چهارراه ترانزیتی جهان تبدیل کند. مساله‌ای که اگر دولت سیزدهم در مواردی مثل تعیین ماموری ویژه جهت رسیدگی به امور راهگذر شمال-جنوب اقدام کند، چندان دور از انتظار نیست.

📍 **پانزده متولی و صفر پاسخگو!**

۲۳ سال از امضای قرارداد کریدور بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) توسط ایران، هند و روسیه می‌گذرد. این مسیر ترانزیتی ۷۲۰۰ کیلومتری پل ارتباطی اروپا با خلیج فارس و اقیانوس هند محسوب می‌شود و ترانزیت کالا از این مسیر به نسبت به مسیرهای مشابه، حدود ۳۰ درصد هزینه کمتری در پی خواهد داشت. اما علی‌رغم همه مزایای زیادی که تکمیل این کریدور برای کشور ما دارد طی سال‌های گذشته شاهد عزم جدی‌ای از طرف مسئولان دولت‌های مختلف برای اتمام این پروژه نبوده‌ایم. روسای جمهور روسیه و هند به‌عنوان دو کشور اصلی دیگر این کریدور برای پیگیری پروژه دستیار ویژه تعیین کرده‌اند. اما در ایران نه تنها مسئول مشخصی برای پیگیری این پروژه تعیین نشده است بلکه نهادهای مختلف و متنوعی در مقوله ترانزیت کشور تصمیم‌گیر و اثرگذار هستند.

پانزده نهادی که هر یک با سلیقه شخصی خود و احتمالاً بدون اینکه هماهنگی ویژه‌ای با یکدیگر داشته باشند در این پروژه مسئول هستند. در چنین شرایطی طبیعتاً عدم هماهنگی دستگاه‌های مختلف صدمه‌زادی به سرعت و کیفیت پیشبرد این پروژه می‌زند. اما ایراد دیگری که از تعدد متولیان ترانزیت در کشور نشأت می‌گیرد آن است که کسی نمی‌داند تکمیل این کریدور را باید از چه کسی مطالبه کرد و دقیقاً کدام مسئول یا دستگاه را مقصر اصلی تاخیر چندساله در پیشرفت این پروژه مهم دانست. با وجود مزایای زیادی که این مسیر ترانزیتی می‌تواند برای کشور داشته باشد، اگر دولت می‌خواهد عزم جدی خود را برای تکمیل آن نشان دهد باید مسئول مشخصی برای این پروژه تعیین شود. تنها در این صورت است که می‌توان انتظار داشت هماهنگی بین دستگاه‌های مختلف صورت گیرد. علاوه بر این، تعیین مسئول مشخص برای این پروژه می‌تواند سرانجام فردی را نسبت به این مساله پاسخگو کند و افکار عمومی بتوانند مطالبه تکمیل این کریدور را با شدت بیشتری پیگیری کنند. نکته بسیار مهم دیگری که به نظر می‌رسد در تعویق ۲۳ ساله این پروژه بی‌تاثیر نبوده باشد آن است که هیچ‌گاه برای تکمیل نهایی با حتی فازهای