

تشکیل کنسرسیوم حمل‌ونقل دریایی ایران و روسیه و هم‌زمان عبور نخستین قطار روسیه از ایران، کریدور شمال به جنوب را در دسترس ترکرد

زنگ زور آزمایی کریدورها

■ مهدی سیف‌تبریزی: توسعهٔ مسیرهای اتصال به روسیه امکان اختلال حمل‌ونقلی توسط کشورهای بین‌راهی را کاهش می‌دهد



علی مژزمعی
وزیرکار گروه سیاست

چند روز پیش این خبر در رسانه‌ها منتشر شد که اولین قطار باری روسیه با عبور از ترکمنستان و قزاقستان وارد بندر خشک آپرین ایران شده است. این قطار سفر خود را از ۹۰۰ کیلومتری شمال مسکو آغاز کرده، از مرز «اینچه‌یرون» وارد ایران شده و در مدت ۱۲ روز به بندر خشک آپرین رسیده است. در این مراسم اولگ پولی‌یف، مدیرعامل لجسستیک راه‌آهن روسیه یادآور شد که پاییز سال ۲۰۰۲ نخستین قطار از مسکو به سمت بندرعباس حرکت کرد که در مدت‌زمان طولانی و با صرف هزینه بالا به مقصد رسید؛ اما امروز و با تلاش‌های انجام‌شده از سوی شرکت‌ها و مسئولان کشورهای ترکمنستان، قزاقستان و ایران، این مسیر به ۱۵ روز کاهش یافته و هزینه‌ها نصف شده‌است. هم‌زمان با این خبر کاظم جلالی، سفیر ایران در روسیه در پیامی از توافق ایران و روسیه برای تشکیل نخستین کنسرسیوم حمل‌ونقل دریایی مشترک خبر داد. کنسرسیومی که حاصل نشست رؤسای سازمان بندر و دریانوردی، مدیران ارشد دولتی و مدیران شرکت‌های بزرگ مرتبط بخش خصوصی دو کشور طی روزهای ۱۵ و ۱۶ آبان در مآخاج قلعه است. در این رویداد، ساختار و چهارچوب این کنسرسیوم مورد توافق واقع و مقرر شد جزئیات و متن رسمی آن طرف حداکثر یک‌ماه آینده مذاکره، تدوین و ابلاغ شود. این کنسرسیوم مأموریت گسترش همه‌جانبه تجارت، ترانزیت و ترابری ترکیبی میان دو کشور را به‌عنوان هدفی راهبردی دنبال خواهد کرد. به‌پناه این اخبار با مهدی سیف‌تبریزی، کارشناس مسائل روسیه به‌گفت‌وگو پرداخته‌ایم تا اهمیت این اقدامات در پیشبرد کریدور شمال-جنوب و گسترش حجم تجارت با روسیه را بررسی کنیم. مشروح این گفت‌وگو را در ادامه از نظر می‌گذرانید.

ورود قطار باری روسیه به ایران و همچنین توافق ایران و روسیه برای تشکیل نخستین کنسرسیوم حمل‌ونقل دریایی مشترک چه اهمیتی در پیشبرد کریدور شمال به جنوب دارد؟

هم این اقدام و هم کنسرسیوم دریایی میان ایران و روسیه که آقای کاظم جلالی، سفیر ایران در روسیه در خصوص آن خبر داد و در مآخاج‌قلعه امضا شده است، اقداماتی روبه‌جلو در مسیر پیشبرد کریدور شمال‌به‌جنوب محسوب می‌شوند. این مسیرها برای ما به‌شدت سودآور است، به‌ویژه اگر خط دریایی سریع‌تر فعال شود. مسیر دریایی چندین مزیت‌دارد. نخست اینکه معارض ندارد؛ یعنی در این کریدور تنها ایران وروسیه حضور دارند و کشور ثالثی مانند آذربایجان در میان نیست که مجبور شویم حتی یک‌ریال حق‌گمرکی به آذربایجانی‌ها پرداخت کنیم یا به دلیل اختلافاتی که پیش می‌آید آذربایجانی‌ها اختلال ایجاد کنند. دوم اینکه مسیرهای زمینی (چه ریلی و چه جاده‌ای) در زمستان به‌شدت مستعد یخ‌زدگی هستند؛ اما در مسیر دریایی چنین مشکلی رخ نمی‌دهد. سوم اینکه هزینه‌جابه‌جایی کانتینرهای یک کشتی میان دو کشور، بسیار کمتر از هزینه‌ای است که یک‌قطار برای جابه‌جایی همان حجم متحمل می‌شود. یک کشتی تقریباً معادل حداقل سه قطار باری ظرفیت‌دارد. بنابراین، هزینه‌های کاهش می‌یابد و حجم جابه‌جایی افزایش می‌یابد. این خط میانی کریدور دریایی ما اگر فعال شود آورده‌اش برای ما بسیار بالاتر از

خطوط ریلی و جاده‌ای خواهد بود. فکر می‌کنم تا یک ماه آینده دستورالعمل‌های اجرایی آن اعم از بخش خصوصی و دولتی کاملاًتهایی شود. بنابراین، این یک‌قدم روبه‌جلو و کاملاً بر اساس معاهده‌ای است که با روسیه منعقد شده‌است. ما هنوز نزدیک به ۱۰۰ تن کالا پشت خطوط گمرکی داریم که ۲۰ تن آن متعلق به روسیه است و به دلیل ایرادهای گمرکی از سمت ما که ناشی از به‌روزد نبودن قوانین است، این مبادلات به‌کندی پیش می‌رود. به‌هر حال، اگر این دست‌اندازها برطرف نشود روس‌ها می‌توانند کالاهای خود را از مسیرهای دیگر به سمت کشورهای آسیایی حمل کنند. با این حال با همه اتفاقاتی که در دولت در جریان است می‌توان گفت در زمینه اجرای کنسرسیوم دریایی و حوزه کریدوری یک‌گام روبه‌جلو برداشته‌شده‌است.

در حمل‌ونقل دریایی، مشکل شناور و مسائل بندری مطرح است. این مشکلات قرار است چگونه حل‌وفصل شوند؟

ما مشکل شناور داریم. کشتی‌های رورو (Ro-Ro) نداریم. این یک عیب بزرگ است و ساخت حداقل یک کشتی، ۹ تا ۱۲ ماه زمان می‌برد. شرکت‌های روسی وجود دارند که اگر ماسراغ آن‌ها برویم، می‌توانند این قراردادها را اجرا کنند و کشتی‌ها را بسازند؛ اما مسئله این است که سرمایه‌گذاران ما به این سمت حرکت نکرده‌اند. اگر اشتباه نکنم پیش‌ازاین چند شرکت ایرانی برای سفارش کشتی‌های رورو به روسیه رفتند. آن زمان طرف روسی گفت ۱۲ ماه زمان می‌برد و طرف ایرانی گفت این مدت طولانی است و شدنی نیست. اما حالا می‌بینیم یک سال گذشته و اگر آن زمان سفارش می‌دادیم، اکنون کشتی‌ها را در اختیار داشتیم و می‌توانستیم حجم تجارت دریایی را ارتقا دهیم. نکته بعدی این است که طرف روسی دو بندر دارد- مآخاج‌قلعه و دیگری آستاراخان- و طرف ایرانی سه بندر نوشهر، انزلی و امیرآباد. مشکل در بندر مانیست. مشکل در ایران، پس از تخلیه بار است. یعنی مسیرهایی که باید بارها را از بندر خارج کنند و به جاده‌های اصلی و شاهراه‌ها برسانند. مادر این مسیرها مشکل داریم؛ اما روس‌ها در این مرحله جلوتر از ما هستند.

بیشترین حجم تجارت ما با روسیه از چه مسیری محقق می‌شود؟

میان مسیرهای غربی، میانی و شرقی کریدور شمال-جنوب، فعلاً پیشرفته‌ترین، همین مسیر دریایی است. نصف میزان تجارت ما را مسیر دریایی پوشش می‌دهد. در حوزه حمل‌ونقل دریایی مشکلات به‌گونه‌ای نیست که نتوان آن‌را حل کرد؛ زیرا برخلاف دیگر مسیرها که کشورهای ثالث در میان هستند، در مسیر دریایی تنها ایران وروسیه حضور دارند. بنابراین، می‌توانیم مشکلات را بسیار سریع‌تر حل کنیم. در مقابل، در مسیر غربی مثلاً در ارمنستان قرار است یک کشور ثالث یعنی آمریکا جاده‌سازی کند. همچنین در مسیر ریلی، ما باید از آذربایجان عبور کنیم. در مسیر جاده‌ای هم بارها دیدیم که آذربایجانی‌ها به دلایل مختلف مرز را بستند و مسیر مرزی ما با روسیه با مشکل مواجه شد. حتی در مسیر قاپان که وارد مرز آذربایجان می‌شدیم- مسیر ۱۲ کیلومتری با عوارض گمرکی بسیار بالا- شرایط را برای رانندگان ما بسیار سخت کرده بودند. آن‌ها همچنین می‌توانند با تغییر قوانین این مسیر را دچار اخلال کنند؛ اما در مسیر دریایی، چنین مشکلاتی نداریم. حتی در مسیر کریدور شرقی که از سه مسیر عبور می‌کند تا به ایران برسد، هر کشوری می‌تواند بر اساس شرایط خود قوانینی وضع کند. قراردادهایی که بسته می‌شود،

یک افکارسنجی مهم می‌گوید بیشتر صهیونیست‌ها معتقدند حاکمیت آن‌ها وابسته به آمریکاست

زلزلهٔ نظرسنجی‌ها



سیدمهدی طالبی
نویسندهگروه بین‌الملل

یک نظرسنجی جدید در رژیم صهیونیستی نشان می‌دهد اکثریت ساکنان این رژیم معتقدند آمریکا تأثیرگذار اصلی در تصمیمات امنیتی در سرزمین‌های اشغالی بوده و کابینه صهیونیست‌ها در جایگاه دوم قرار دارد. به گزارش ایرنا، به نقل از موسسه دموکراسی اسرائیل، شرکت‌کنندگان در این نظرسنجی به این سوال پاسخ داده‌اند که «چه کسی بیشترین نفوذ بر شکل‌دهی سیاست امنیتی اسرائیل را دارد؟»

۴۴ درصد از شرکت‌کنندگان آمریکا را تأثیرگذارترین عامل معرفی کرده و تنها ۲۳ درصد از پاسخ‌دهندگان کابینه را به‌عنوان عامل اصلی معرفی کرده‌اند.

تفسیر این نظرسنجی این معنا را می‌دهد که در میان ساکنان رژیم صهیونیستی، کسانی که بر این باورند واشنگتن در تل‌آویو حاکمیت دارد، دو برابر کسانی است که دولت را دارای حاکمیت می‌دانند؛ ادراک اکثریت حکایت از حرکت رژیم صهیونیستی به سمت تحت‌الحمايه‌شدن توسط آمریکااست.

این یافته و به‌ویژه اصل تحقیق صورت‌گرفته در این خصوص دریچه جدیدی نسبت به وضعیت بغرنج موجودیت رژیم صهیونیستی می‌گشاید.

نکات

درخصوص پایان موجودیت رژیم صهیونیستی از مسیر از دست رفتن حاکمیت مستقل نکاتی وجود دارد.

۱

یهودیان در سال‌های منتهی به جنگ‌های جهانی و مهاجرت عظیم به فلسطین، در تعداد قابل توجهی از کشورهای غربی فاقد مشکل بودند. اگر در امپراتوری روسیه، لهستان و آلمان آزارهایی سازمان یافته و خون‌بار در مقیاس جمعیتی علیه یهودیان به وقوع می‌پیوست، در اروپای غربی از انگلیس تا فرانسه و اسپانیا و ایتالیا خبری از چنین اتفاقاتی نبود.

همچنین در تمام سه قاره جدید شامل آمریکای شمالی، جنوبی و اقیانوسیه فضا برای یهودیان مساعد بود؛ آن‌ها به صورت انبوه به دو کشور آمریکا و آرژانتین می‌رفتند.

کانون بهران، بخشی از جمعیت کم‌ترسعه‌یافته یهودی در شرق اروپا بود که با خروج اقشار قدرتمند از آن به سمت دیگر مناطق، ناتوان‌تر و رانداکشان‌تر شد. این گروه تحت فشار قرار داشت و با هادایت بخش‌های رهانشده و قدرتمند خود که در غرب اروپا ساکن شده بودند، وارد فاز ملی‌گرایی شد.

در نتیجه با مهاجرت به فلسطین و اشغال این سرزمین، تشکیل رژیم



ممکن است در آینده با حضور آمریکا در آسیای مرکزی برای ما مشکل ساز شود؛ اما در کریدور میانی، مبادله مستقیم میان بندار ایران و روسیه رخ می‌دهد و کشور واسطی وجود ندارد. بنابراین، بر طرف‌کردن موانع بسیار آسان‌تر است.

مزیت حمل‌ونقل ریلی با روسیه برای ما چیست؟ با وجود مزایای مسیر دریایی مسیر ریلی که جدیداً فعال شده چگونه قابل توجه است؟

کریدور شمال-جنوب با سقف تعهد ۲۰ میلیارد دلاری پیش‌بینی شده است؛ اما این رقم الزامات‌ها از مسیر دریایی محقق نمی‌شود. اگر اشتباه نکنم، ۸ میلیارد دلار آن از کریدور دریایی تأمین خواهد شد. در بهترین حالت ظرفیت کل کریدور دریایی مایش ۱۰ میلیارد دلار نیست. برای همین سقف پیش‌بینی شده برای جابه‌جایی کالا در کریدور شمال-جنوب، نیازمند هر سه مسیر ریلی، جاده‌ای و دریایی است. بایکی از آن‌ها به‌تنهایی به سقف ایدئال نمی‌رسیم. باید همه در کنار هم باشند. مسیر ریلی که وزیر راه اعلام کرد، اولین بار از مسیر قزاقستان و ترکمنستان قطار باری به ایران وارد شده و پیش‌تر اتفاق نیفتاده بود. این بندر برای اولین بار میزان چنین قطاری است. مزیت این مسیر این است که باید روی آن کار شود تا حداقل مسیر لاچورد که آنکارا برای دورزدن ایران از مسیر پاکستان، افغانستان، ترکمنستان، دریای خزر و آذربایجان طراحی کرده و در نهایت به ترکیه منتهی می‌شود، خنثی شود. باید هرچه سریع‌تر روی بخش شرقی این کریدور فعالیت کنیم. می‌توانیم مزایای کریدور لاچورد را کاهش دهیم و حتی از ظرفیت‌های افغانستان نیز بهره ببریم. بنابراین، آن کریدور نیز مهم است؛ اما ظرفیت آن به‌گونه‌ای نیست که تمام نیازهای ما و روسیه را برآورده کند. برای همین هر سه مسیر باید هم‌زمان پیش بروند.

مهم‌ترین دستوره‌های کار ما برای پیشبرد کریدور شمال-جنوب را چه مواردی می‌دانید؟

دو سال و نیم است که ۷۰ کیلومتر جاده در منطقه سیونیک ارمنستان توسط



شرکت‌های ایرانی در دست‌ساخت است. هرچه سریع‌تر این مسیر فعال شود، مشکلات گمرکی بر طرف گردد و تسهیلات بیشتری برای شرکت‌های ایرانی در ارمنستان فراهم شود، مسیر زمینی از ارمنستان به روسیه آورده‌های بسیاری خواهد داشت. در این سه بخش دریایی، ریلی و زمینی، اکنون تنها بخش زمینی مشکل دارد و مسیر فعلی اصلاً قابل اتکا نیست. مسیر ارمنستان قابلیت حرکت روبه‌جلو دارد؛ اما وضعیت فعلی به لحاظ اقتصادی اصلاً قابل حساب نیست.

راه‌اندازی مسیر ریلی ایران به روسیه از طریق ترکمنستان و قزاقستان چه پیام‌هایی در حوزه مبارزه با تحریم‌های اقتصادی دارد؟

اولین باری که جابه‌جایی انجام شد و برای ما آورده داشت، از همین مسیر شرقی بود. این مسیر پیش از فعال‌شدن بندر خشک از طریق حمل‌ونقل کانتینری فعال شده و از یک سال پیش برای ما درآمد داشته است هرچند آنچنان زیاد نبوده؛ اما همین که فعال شده، یک گام روبه‌جلو بوده و برای ما به‌ویژه در شرایطی که ترامپ برنامه‌اش این است در کشورهای آسیای مرکزی حضور پیدا کند تا فشار بر ایران و روسیه را افزایش دهد، بسیار مهم است. مسیر زمینی شرقی با دیپلماسی بهتر می‌تواند به نزدیکی چهار کشور ایران، روسیه، قزاقستان و ترکمنستان در مسیر منجر شود. اگر قوانین گمرکی بر طرف شود و فعالیت‌ها گسترش یابد این مسیر می‌تواند برای دورزدن تحریم‌ها از سمت شرق و آسیای میانه آینده روشنی داشته باشد. با وجود اجرایی‌شدن قرارداد ایران و روسیه هنوز نگاه‌های غرب‌گرایانه که در دهه ۹۰ در روابط دو کشور خلل ایجاد کرده بود، می‌خواهند مانع به سرانجام رسیدن بسیاری از مسائل و موافقت‌نامه‌ها شوند. بهتر است دولت هرچه سریع‌تر وارد عمل شود و فرصت‌ها را از دست ندهد.

شاهدی از دوزخ انسان‌کشی* (بخش ۴)

ادامه از صفحه یک

اجساد تکه‌پاره‌شد. خانه‌ها ویران‌شد. نور در اینجا به معنی مرگ است. نور یعنی شعله توپ‌های لعنتی‌شان؛ همان نوری که آرزوها و یاهوی‌ها ما را نابود می‌کند. زندگی ما را پایان می‌دهد. ما وارد همان کلاسی شدیم که از اول با دقت انتخاب کرده‌بودیم. کلاس در طبقه همکف در ضلع شمالی مدرسه بود. در صورت بمباران یا اصابت گلوله‌های توپ احتمال زنده‌ماندن در این کلاس نسبت به کلاس‌های طبقه‌های بالا بیشتر بود. بله، این نظر ما بود. نکته‌ای که در محاسبه ما در غزه کاملاً مراعات می‌شد. در هر گامی که بر می‌داریم بایست درباره مرگ بیندیشیم و آن را در محاسبه‌مان لحاظ کنیم. مرگ در اینجا در همه‌جا، در هر زمان و در هر چیزی حضور دارد. آیا می‌دانی ما در آن شب چگونه خوابیدیم؟! تمام دارایی ما دو پتوبود. این پتو باستر ۲۰۰۰ کت بود. برای پدر بزرگ و مادر بزرگم در یکی از کلاس‌ها پرده پیدا کردیم. بستر و رواندا‌شان همان پرده‌ها بود؛ اما بقیه، پدرم، مادرم، عموهایم و همسران آن‌ها چیزی به‌عنوان زیرانداز نداشتند. پوشش آنان سر ما و هراس و نگرانی بود. من نسبت به دیگران اقبال بلندتری داشتم. من زیرانداز داشتم. زیرانداز من کف‌پوشی بود که در خودرو، پدر بزرگم زیر پا و آن را در کف انداخته بود. رواندا‌م صفحه چرمی نازکی بود که بر آن قصیده‌شهوری را نوشته بودند. قصیده: «اسعدوئی یا‌فا» ما به‌زودی به یگانایان می‌گردیم. سرانیده‌قصیده شاعر فلسطینی بسیار مشهوری بود. بی‌آنکه به فلسطین باز گردد در غرب جان سپرد. ترسی در درونم پیدار شد. مبادا سرنوشت من هم مانند همان شاعر شود؟ این قصیده را در سال ۱۹۴۸ سروده است؛ اما مصیبت‌های ما تا به امروز همچنان ادامه داشته و دارد. نظام فکری و روش درنله خوبی آن‌ها نیز همان است که بود. به غیر از آدم‌کشی و اخراج فلسطینی‌ها از خانه‌شان و مصادره دارایی‌های فلسطینی‌ها به چیز دیگری باور ندارند. می‌ترسم بنویسم: «ای بیت جانان! من روزی دوباره‌امی می‌گردم.» هراس دارم که تنویسم. می‌ترسم پیش از آنکه زندگی کنم کشته‌شوم... آن شب نخستین شبی بود که خرد و خراب، ناتوان با ضعف بسیار بیدار مانده بودم. در آن شب توانستم برای کودکانم پوششی فراهم کنیم. نخستین شبی بود که در منطقه دره جنوب غزه به سر بردیم. نخستین شب از زنجیره آوارگی مان بود. صبح روز دوم تهدیدها شدت گرفت. آوارگی و اخراج از زندگی شدت یافت. تعداد کسانی که از شمال به سمت جنوب می‌رفتند افزایش یافت. مردم؛ مانند فوج گنجشکان به مدرسه می‌آمدند. گنجشکان بی‌گناهی که در جست‌وجوی پناهی بودند. در برابر گلوله‌های مرگ‌زا می‌گریختند. گنجشکانی که از هراس کلاغ‌های نابودکننده می‌گریختند.

بی‌نوشت:

• کتاب «شهاده‌من جحیم الابداده»، «شاهدی از دوزخ انسان‌کشی» نوشته و سام‌سعید روایتی استثنایی از مقاومت در غزه است که اخیراً به‌نگارش درآمده و قرار است ترجمه آن به‌قلم سیدعطاءالله مهاجرانی در هفته‌در شماره پنجشنبه‌های روزنامه «فرهیختگان» در همین ستون منتشر شود.

۱- توضیح مترجم: شاعر این شعر در خشان هارون هاشم رشید است. هارون رشید در سال ۱۹۲۷ در محله زیتون در شهر غزه متولد شد. در سال ۲۰۰۲ در کانادا در ۹۳ سالگی در غربت در گذشت. اوبیش از هر شاعری درباره «بازگشت به فلسطین» شعر سرود. برخی او را شاعر بازگشت و اردوگاه (حق العوده و المنحیم) لقب دادند. شعر «منرج یوما» سروده او را فیروز ملکه آواز جهان عرب خوانده است.

۲- جنوب‌وادی غزه، وقتی ارتش اسرائیل‌اگر در روز شنبه ۱۴ اکتبر ۲۰۲۳ اعلام کرد ساسکان شمال غزه بایست به سمت جنوب بروند. سازمان ملل این اقدام را جنایت علیه‌انسانیت‌نامید.

فرهیختگان

فرهیختگان

پنجشنبه ۲۲ آبان ۱۴۰۴

شماره ۴۵۵۶

فARHIKHTEGANDAILY.COM

FARHIKHTEGANONLINE

