

رژیم صهیونیستی همچنان به جنایات خود ادامه می‌دهد

اهداف شوم بی بی برای تصرف غزه



طرح: محمد زمانی

پژوهش‌ها درباره راهکار های برون‌رفت از بحران آب چه می‌گویند؟

چه بکاریم و چه نکاریم؟

صفحه ۸



پشت پرده گرانی نان

نان هم در تله گرانی‌ها افتاده؟

صفحه ۹



آتچه در بازارهای چهارگانه در هفته دوم مرداد اتفاق افتاد

ضرورت پشت ضرر برای سهامداران بورس

صفحه ۱۰



دلایل رد صلاحیت رفع شد؟

سوال بزرگ پس از بازگشت لاریجانی

صفحه ۱۰



محمدعلی وکیلی

سرمقاله



آیا انتخاب لاریجانی، شروع تغییرات مورد مطالبه است ؟

کشور نیازمند تصمیمات سخت است.

برای تصمیم سخت، به وجود مردان تصمیم‌گیر و باضرب عقلایت بالا و دارای خصلت ملی نیاز داریم. یکی از مشکلات کنونی کشور، فقر نیروی ملی است.

بی‌تردید دکتر علی لاریجانی از معدود شخصیت‌های ملی است.

او قدرت عبور از مطلوب شخصی به‌خاطر مصالح ملی را دارد.

انتخاب ایشان به‌عنوان دبیر شورای عالی امنیت ملی در پسا جنگ ۱۲ روزه، گمانه شروع تغییرات در ایران کنونی را تقویت کرده است.

حجم واکنش‌ها نیز ناشی از چنین گمانه‌ای است .

پیش‌تر نوشتم جامعه تکه پاره ایران با جنگ ۱۲روزه یکپارچه شد. جامعه بسط داده شد. اگر دست فرمان حاکمان تا پیشاچنگ با تب یک جامعه چند میلیونی سازگار بود، امروز بایست با تب جامعه چند دهمیلیونی منطبق باشد . این جامعه که به‌نام و به‌خاطر ایران منسجم شده و مطالبات شخصی را کنار گذاشته است

اکتون تغییر طلب می‌کند.

تغییر به منظور بهبود، تغییر برای کارآمد سازی، تغییر به‌خاطر ناامید سازی دشمنان و تقویت حس ایرانیّت و ارتقای منزلت تک تک ایرانیان به گونه‌ای که امکان یارگیری برای دشمنان به صفر برسد .

امروز مهتر از بازسازی پدافند هوایی و توان آفندی نیازمند بازسازی ذهنیت جامعه هستیم.

جامعه ایران به‌شدت نیازمند تغییرات باور پذیر برای نزدیک‌سازی تم حاکم بر رفتار حاکمان با تب جامعه می‌باشد.

ادامه در صفحه ۲

خواب‌زدگی ژئوپلیتیکی

داستان تلخ ایران در رقابت کربدورها



می‌شود. کشورهایی مانند امارات، ترکیه، آذربایجان و حتی عراق، بدون داشتن وسعت ایران یا منابع آن، با تکیه بر سیاست‌گذاری هدفمند و مشارکت بین‌المللی، به بازیگرانی کلیدی در مسیرهای جدید بدل شده‌اند. این توهم که «ما در بهترین نقطه جغرافیایی هستیم، پس دنیا مجبور است با ما کار کند»، بزرگ‌ترین خیانت فکری به ملت ایران است. دنیا امروز مجبور نیست با هیچ‌کس کار کند؛ دنیا مسیرهای خودش را طراحی می‌کند، سرمایه‌گذاری‌اش را انتخاب می‌کند، و اگر کشوری ناامن، تحریم‌شده، غریب‌شاف و بدون برنامه باشد، به‌سادگی دور زده می‌شود.

در سال ۲۰۲۴، ترکیه از طریق سوریه پروژه‌هایی را مطرح کرده که گاز خاورمیانه را از جنوب به شمال منتقل کند. عربستان و امارات در طرح‌های مشترک با اسرائیل، نقشه‌های نوین انرژی و ترانزیت ترسیم کرده‌اند. عراق با بندر فاو، تجارت دریایی ایران را تهدید می‌کند. پاکستان با چین از طریق CPEC به اقیانوس وصل شده. آسیای مرکزی با آذربایجان و ترکیه تعامل زیرساختی ایجاد کرده است.

کریدور میانی (Middle Corridor) معروف است. ایران؟ هنوز منتظر تکمیل یک خط ۱۶۵ کیلومتری رشت-آستارا است؛ خطی که اگر بود، می‌توانست روزانه هزاران تن کالا را بین اروپا، روسیه و هند عبور دهد. هنوز درگیر توافق با هند درباره چابهار است؛ بندری که می‌توانست دروازه ورود جنوب آسیا به آسیای مرکزی باشد. هنوز برای برق صادراتی با همسایگان درگیر است. هنوز خطوط گاز به پاکستان و عراق ناتمام‌اند. هنوز در دنیای ۲۰۲۵، تصور می‌کنیم «جغرافیا کافی است».

اما آینده، به آن‌هایی تعلق دارد که تصمیم می‌گیرند، اجرا می‌کنند، و در رقابت می‌دوند. ما سال‌هاست ایستاده‌ایم. و ایستادن، در دنیای در حال دویدن، یعنی عقب‌ماندن.

کریدورها مسیرهای بی‌جان هندسی نیستند؛ آن‌ها

عربستان با مشارکت در کریدور IMEC، می‌خواهد بازیگر کلیدی هند به اروپا شود. عراق بندر فاو را با سرمایه‌ییلاردی احیا کرده تا تجارت جنوب خلیج‌فارس را از ایران منحرف کند. حتی اسرائیل، در تریبون سازمان ملل، نقشه‌ای به چهلپایان نشان داد که در آن کریدور پیشنهادی اش‌فقت تضعیف ایران بود .

در چنین شرایطی، دولت‌های منطقه با مشارکت قدرت‌های جهانی (از آمریکا تا چین) مسیرهایی می‌کشند که ایران را، نه در مرکز، بلکه در حاشیه قرار می‌دهد. IMEC، کریدور هند-خاورمیانه، اروپا، رسماً اعلام شده است. این یعنی هند دیگر منتظر INSTC نخواهد ماند؛ آن‌ها از دریای عرب، به عربستان و اسرائیل و ترکیه وصل می‌شوند. و این یعنی ایران، با همه هیمنه جغرافیایی‌اش، عملاً کنار گذاشته شده.

دلیل این عقب‌ماندگی چیست؟ یک فهرست بلندبالای می‌توان نوشت که هم فرصت‌سوزند و هم رقیب‌ساز:

- عدم ثبات در سیاست خارجی، همراه با دیپلماسی اقتصادی ناتوان و منزوی؛

- تأخیر در تکمیل پروژه‌های کلیدی دریا-رشت -

آستارا، خواف، هرات)؛ یا بی‌ثباتی در تصمیم‌گیری

- تحریم‌های اقتصادی و بانکی که سرمایه‌گذاری در زیرساخت را دشوار کرده‌اند؛ تحریم‌های مزمن و بی‌پایان

- با آگاهی از ضرب آهنگ توسعه جهانی

- فساد و ناکارآمدی در اجرای پروژه‌ها و ضعف در

استانداردهای بین‌المللی لجستیکی و فنی

یکی از باورهای غلط در ادبیات سیاست‌گذاری ایران،

این است که موقعیت جغرافیایی ارزش ذاتی دارد و

جهان ناگزیر است روزی به اهمیت آن پی ببرد. این

توهم، نه‌تنها موجب غفلت از تحولات محیطی شده،

بلکه ایران را در موضع انفعالی نگه داشته است. در واقع،

موقعیت جغرافیایی تنها یک مزیت نسبی است که اگر با

اراده راهبردی، سرمایه‌گذاری و دیپلماسی همراه نشود،

به هیچ مزیت رقابتی‌ای تبدیل نخواهد شد.

نقشه کریدورها در قرن ۲۱ بیش از آنکه بر مبنای

جغرافیا باشد، بر اساس اراده سیاسی، قدرت تعامل،

ظرفیت لجستیکی، و امنیت سرمایه‌گذاری بازطراحی

یاسر هاشمی

در جهانی که رقابت برای سلطه بر مسیرهای تجارت جهانی ، انتقال انرژی ، دیتا و همچنین مسافرهر روز پیچیده‌تر و فشرده‌تر می‌شود، ایران با موقعیتی که روزگاری مرکز تمدن‌ها و مسیرهای جهانی بود، امروز بیش از هر زمان دیگر از متن به حاشیه رانده شده است. این حاشیه‌نشینی نه از فقر جغرافیا که از سوءمدیریت، لجابت‌های سیاست خارجی، ناتوانی در دیپلماسی اقتصادی، و نادیده‌گرفتن ضرب‌آهنگ توسعه جهانی نشأت می‌گیرد.

این مقاله، یک روایت انتقادی است از یک فرصت‌سوزی ملی. تلاشی است برای هشدار دادن به حاکمیت و تصمیم‌گیران ایرانی که در عصر رقابت راهبردی، درجا زدن، یعنی عقب‌ماندن. روایتی است صریح، مستند و نگران‌کننده درباره اینکه چگونه ایران، در حالی که می‌توانست به چهارراه تجارت جهانی تبدیل شود، به حاشیه کریدورهای جهانی رانده شد. که به گفته اندیشکده استیمسون، موقعیت حساس ژئوپلیتیک ایران می‌توانست این کشور را به هاب ترانزیتی منطقه تبدیل کند، اما حدود دو دهه انزوی سیاسی، تحریم‌های گسترده و زیرساخت‌های ناقص مانع احیای این جایگاه شده است

کریدورها در قرن بیست‌ویکم، دیگر صرفاً مسیرهای حمل‌ونقل نیستند؛ آن‌ها بازیگران خاموش قدرت، تجارت و امنیت‌اند. کشوری که در مسیر کریدورها قرار دارد، فقط کالا و انرژی منتقل نمی‌کند، بلکه سیاست و قدرت نیز جابه‌جا می‌کند. ایران با قرار گرفتن در قلب فلات اوراسیا، در موقعیتی نشسته است که می‌توانست آن را به «هاب» همه‌چیز بدل کند: از ترانزیت کالا گرفته تا گاز، برق، اینترنت و حتی مسافر. اما امروز با تأسف، بیشتر نقشه‌های ترانزیتی جهان، با ایران را دور می‌زنند یا نقش آن را کم‌رنگ‌تر از آتی ترسیم می‌کنند که جغرافیایش ایجاب می‌کرد.

ایران با استقرار باندر مهمی در امتداد خلیج فارس و دریای عمان، جایگاه ترانزیتی برجسته‌ای دارد.

برای نمونه، مسیر بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) که در سال ۱۳۷۵ با کریدور شمال به جنوب از مسیر سرخس تفکر آن آغاز گردید توسط ایران، روسیه و هند تأسیس شد که هند و دریای هند را از طریق ایران به روسیه و اروپا از مسیر دریای خزر متصل می‌کند

تا کنون ایران حدوداً ۱۸ میلیون تن کالا ترانزیت کرده،

آن‌هم با زیرساخت‌هایی که ظرفیت ۸۰ میلیون تن دارند.

آذربایجان و ترکیه در همین سال، بیش از دو برابر این رقم را با همکاری به اروپا رساندند. قطر در پارس جنوبی،

شریک میدان گازی‌اش یعنی ایران است، اما سالانه بیش

از ۱۰ برابر گاز مایع صادر می‌کند. ایران نه خط لوله‌ای

به اروپا دارد، نه زیرساختی برای LNG. خطوط ناتمام

ریلی مانند رشت - آستارا و خواف - هرات به نادهایی از

توسعه ناتمام تبدیل شده‌اند.

بازیگران اصلی منطقه یکی‌یکی به جد پرخاسته اند.

ترکیه با اتصال به اروپا و قفقاز، تبدیل به مسیر میانی

آسیا-اروپا شد. آذربایجان با ساخت خط پاکو -نفلیس

قارص، بخشی از قطارهای چین به اروپا را از خود عبور

می‌دهد. امارات با بندر جبل‌علی، مسیر اصلی توزیع

حاصل پیوند سیاست، ثبات، سرمایه و تصویر جهانی یک کشورند. کشورهایی که می‌خواهند بخشی از مسیر اصلی مبادلات جهانی باشند، ابتدا باید بخشی از نقشه اعتماد جهانی شوند. ایران اما، در سال‌های گذشته، نه‌تنها از این نقشه حذف شده، بلکه با اصرار بر سیاست‌های فرسایشی، حتی دوستان بالقوه‌اش را نیز از خود دور کرده است.

کریدورهای جهانی همچون ریل‌هایی هستند که اگر ایران در طراحی و بهره‌برداری آن‌ها شرکت نکند، مسیرها تثبیت خواهند شد و دیگر جابه‌جایی ممکن نیست

در همین منطقه‌ای که روزگاری مرکز جاده ابریشم بود، اکنون ترکیه نقش «دروازه اوراسیا» را بازی می‌کند.

امارات هاب انرژی و تجارت شده است. قطر صادرکننده

بزرگ گاز جهان شده. عراق در حال تبدیل‌شدن به

مسیر جایگزین تجارت جنوب است. عربستان شریک

استراتژیک هند و اروپا در پروژه IMEC شده. آذربایجان

نقش خود را در کریدور قفقاز تثبیت کرده. اسرائیل نقشه

خودش را روی میز گذاشته. و ما؟ هنوز در تریبون‌های

داخلی از «نقش بی‌بدیل ایران» سخن می‌گوییم.

در میان مدیران و سیاستمداران، هنوز این ایده

فریبنده وجود دارد که «ما آن‌قدر مهم هستیم که دیگران

مجبورند با ما کار کنند». اما نه، دنیا دیگر بر اساس اجبار

جغرافیا تصمیم نمی‌گیرد. دنیا به‌سوی سرعت، امنیت و

اعتماد ای‌رود. کشوری که زیرساخت تکمیل‌شده، ثبات

سیاسی، ندهای شفاف و تعامل با جهان نداشته باشد،

هر قدر هم در مرکز نقشه باشد، از مسیرهای اصلی

حذف خواهد شد.

کدام دولت در دنیا حاضر است میلیاردها دلار بار یا

انرژی را از کشوری عبور دهد که در معرض تحریم‌های

بانکی، سیاسی، و حتی امنیتی است؟ چگونه می‌توان

انتظار داشت هند، اروپا، چین، یا حتی روسیه به‌طور

کامل به ما اعتماد کنند، در حالی که قوانین سرمایه‌گذاری

ما، هر چند مایه تغییر می‌کند، قراردادهای نقض می‌شود، و

تحریم‌های جهانی همچنان پابرجاست؟

داستان تلخ ایران در رقابت کریدورها، داستان غفلت

است. داستانی که روزی در کتاب‌های درسی ثبت می

شود. و نسل آینده می‌خواند که ما چگونه از نقطه اتصال

تمدن‌ها، به حاشیه‌نشین نقشه جهانی تبدیل شدیم. باید

بدانیم که تصمیم نگرفتن، گاهی خطرناک‌تر از تصمیم

غلط است.

تا زمانی‌که فضای بین‌المللی ایران با عدم قطعیت در

روابط خارجی، تحریم‌های فعال و نزاع‌های دیپلماتیک

همراه باشد، هیچ سرمایه‌گذاری بزرگی در کریدورها

محقق نخواهد شد. کاهش تنش با کشورهای منطقه

و بازسازی روابط با دنیا ، با شناخت دقیق نظم جدید

جهانی شرط ضروری مشارکت در پروژه‌های کلان

منطقه‌ای است.

در پایان، باید با شفافیت گفت: اگر امروز در سیاست

خارجی، در اصلاح زیرساخت‌ها، در بازتعریف نقش

منطقه‌ای خود، و در بازسازی تصویر بین‌المللی ایران

تصمیمی نگرفته‌شود، فردا خیلی دیر خواهد بود. دنیا با

سرعت در حال ساختن مسیرهای نو است.

و ما ؟ یا وارد این مسیرها می‌شویم، یا برای همیشه در

حاشیه آن‌ها خواهیم ماند.