



همکاری های اقتصادی ایران، روسیه و جمهوری آذربایجان؛ از شعار تا واقعیت!

با شکل گیری نگاه حداکثری به همکاری میان ایران و روسیه و البته همسایه های شمالی به ویژه جمهوری آذربایجان، سوالات بزرگی در خصوص عملیاتی بودن این پروژه ها در ذهن مطرح می شود که باید به آنها پاسخ داد.

به گزارش آران نیوز به نقل از بازار؛ روز پنجشنبه جواد اوجی وزیر نفت جمهوری اسلامی ایران طی دیداری با شاهین مصطفی یف معاون نخست وزیر جمهوری آذربایجان از حصول توافق بر سر سوآپ نفت و برق میان دو کشور خبر داد. گفته می شود این دیدار در راستای فعال سازی دیپلماسی منطقه ای و توسعه روابط با کشورهای همسایه صورت گرفته که ظاهراً وزارت نفت از پیشگامان این عرصه محسوب می شود.

اگرچه این توافق ضمنی که البته باید برای اجرایی سازی آن از طریق تبدیل شدن به معاهده ای رسمی، شکلی قانونی و اجرایی به خود بگیرد، دستاورد خوبی برای دولت سیزدهم محسوب می شود، اما متأسفانه طی سال های اخیر، بسیاری از این دست توافقات و بعضاً تفاهمنامه های به امضا رسیده هیچگاه اجرایی نشده و تنها کارکرد آنها، دیدار برای دیدار است.

ضمن امیدواری نسبت به اجرایی شدن توافق دو روز گذشته میان وزارت نفت ایران و مقامات جمهوری آذربایجان، بهتر است نگاهی به بزرگترین پروژه همکاری دو کشور در بخش توسعه زیر ساخت های ایران، یعنی ساخت خط ریلی رشت - آستارا ببیندیم که در دولت گذشته نیز هیاهوی زیادی برای امضای آن با باکو به پا شد که سرانجام نیز بی نتیجه ماند.

خط ریلی رشت & آستارا، پروژه ای روی کاغذ که اجرایی نشد

همانطور که اشاره شد، پروژه ساخت خط ریلی رشت & آستارا به طول ۱۶۴ کیلومتر بر اساس توافق امضا شده میان ایران و جمهوری آذربایجان در دولت قبل، قرار بود با تامین فایننس ۵۰۰ میلیون دلاری، توسط جمهوری آذربایجان ساخته شود. همین این خط از این روست که در حقیقت، قطعه خط مذکور تنها حلقه مفقوده کریدور شمال & جنوب برای راه اندازی کامل شاخه غربی این کریدور محسوب می شود.

اما نهایتاً طرف آذربایجانی با استناد به اینکه تحریم های وضع شده علیه سیستم بانکی ایران، امکان انتقال مبلغ مورد نظر برای ساخت و راه اندازی خط را به باکو نمی دهد، ساخت این پروژه را رها کرده و در عوض، سرمایه گذاری های هنگفتی در راه اندازی و توسعه کریدور دریایی ترانس کاسپین با همکاری ترکیه و قزاقستان به عنوان مهمترین اعضای سازمان کشورهای ترک زبان انجام داده که در حال حاضر، این کریدور با سرعنت بسیار قابل قبولی در حال پیشرفت و توسعه بوده و بارهای ارسالی از چین و کشورهای آسیای میانه را از طریق باکو و ترکیه به اروپا ارسال می کند.

نهایتاً با آن همه جنجال و هیاهوی به پا شده برای ساخت مسیر رشت & آستارا و اجرایی سازی کریدور ریلی شمال & جنوب پس از قریب به سی سال، این بار در دولت سیزدهم، بدون هیچگونه اشاره قبلی به قرارداد امضا شده با جمهوری آذربایجان در خصوص ساخت این پروژه، رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی در سفر اخیر خود به روسیه از احتمال واگذاری ساخت این پروژه به روسیه خبر داد!

این در حالیست که قرارداد امضا شده میان تهران و باکو برای ساخت این مسیر هنوز به طور رسمی ملغی نشده که ظاهراً دولت سیزدهم به سراغ پیمانکار جدید یعنی روسیه رفته است! البته در خصوص خوش قولی های روسیه نیز داستان های بسیاری وجود دارد که قطعاً همه، آنها را می دانیم. از ساخت نیروگاه هسته ای و راه اندازی فازهای جدید نیروگاه بوشهر توسط شرکت روس اتم گرفته تا قرارداد ساخت خط ریلی برقی گرمسار & اینچه برون که میان راه آهن جمهوری اسلامی ایران و راه آهن روسیه (RZD) امضا شد که هیچگاه عملیاتی نشد!

سردرگمی ایران و پاسکاری همسایگان شمالی!

با توجه به اطلاعات ارائه شده در بالا، به سادگی می توان دریافت که ظاهراً ایران و قراردادهای امضا شده با ایران تنها به بازیچه دست بعضی از همسایگان شمالی تبدیل شده که هر از چندگاهی ظاهراً ما را بین خودشان پاس می دهند تا از این طریق به مطامع سیاسی یا اقتصادی خود برسند.

پورسید آقایی، مدیرعامل اسبق راه آهن جمهوری اسلامی ایران در گفتگویی در توضیح چرایی عدم راه اندازی کریدور شمال & جنوب گفته است: به نظر من خواست دو طرف هم مهم است و روس ها برای انجام ترانزیت کالاها خود از مسیر ایران جدی باشند که ظاهراً روس ها چندین جدی نیستند؛ در سال های مختلف هم بر اهمیت عبور کالاهایشان از خاک ایران تأکید کرده اند اما هیچ گاه روسیه برای ترانزیت کالاها خود از خاک ایران استفاده نکرده است.

وی البته به نکته بسیار مهم و فنی در خصوص فایننس احتمالی پروژه رشت & آستارا توسط روسیه نیز اشاره کرده و افزود: روس ها می گویند ما علاقه مندیم که خط آهن رشت-آستارا احداث شود؛ البته ایران بارها درخواست کرده تا روس ها هم در ساخت این خط آهن سرمایه گذاری کنند تا بارهای خود را به آن منتقل کنند؛ روس ها می گفتند شما خط آهن را بسازید ما برایتان بار ترانزیتی زیادی می آوریم؛ نهایت اینکه ما با هزینه خودمان خط آهن می سازیم ولی ممکن است روس ها باری به این مسیر نیاورند. ران با پول خودش راه آهن گرگان-اینچه برون را احداث کرد ولی روس ها بار به این خط نیاوردند؛ روس ها گفته بودند اگر ایران، ترکمنستان و قزاقستان خط آهن شرق روسیه را بسازند، ما

۱۰ میلیون تن بار به این خط آهن می آوریم؛ راه آهن احداث شد اما دریغ از ۱۰ هزار تن؛ راه آهن رشت-آستارا را هم آذربایجان ابراز علاقه مندی می کرد و هم روس ها؛ ما هم به آنها گفتیم اگر واقعا ۱۰ میلیون تن بار ترانزیتی از این مسیر برای عبور دارید، خودتان هم در هزینه احداث آن شریک شوید؛ چون سالی ۱۰ میلیون تن بار، بسیار سود ده است!…

جمهوری آذربایجان و روسیه قابل اعتماد هستند یا نه؟!

در مطلب حاضر به دو مورد همکاری میان ایران و جمهوری آذربایجان اشاره شد که مورد جدید آن در بخش موافقتنامه های نفتی و البته مورد مهم فراموش شده آن پروژه رشت – آستارا است، اشاره شد. اکنون این سوال مطرح می شود که آیا با توجه به این موارد، جمهوری آذربایجان و روسیه هر دو، قرارداد ساخت پروژه های عمرانی بزرگی را با ایران در دولت قبلی و فعلی به امضا رسانده اند که ظاهرا این قراردادها تنها به منظور اهداف سیاسی داخلی و البته تامین منافع مقطعی این دو کشور صورت میگیرند.

اگر قرار است قراردادهای فعلی میان تهران و باکو اجرایی شده و تصمیم دو طرف برای اجرایی سازی آن جدی است، پس چرا قراردادهای قبلی اجرایی نشده و حتی بدون اینکه فسخ شوند، رها شده و حتی یادی هم از آنها نمی شود؟!