

دیدگاه‌های کارشناسی دربارهٔ راه‌های گسترش مناسبات ایران با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز

اشاره

با وجود آنکه برقراری ارتباطات سیاسی - اقتصادی جمهوری اسلامی ایران با دیگر ملل جهان از جمله کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز و گسترش این ارتباطات برای کمک به حفظ صلح و امنیت منطقه‌ای، توسعه پایدار اقتصادی، بهبود روابط میان ملت‌ها و... مورد تأیید همگان می‌باشد، لیکن دربارهٔ نوع گسترش مناسبات خارجی جمهوری اسلامی با دیگر ملل جهان به‌ویژه آسیای مرکزی و قفقاز، دیدگاه‌های متفاوتی وجود دارد.

در این گزارش تلاش داریم دیدگاه‌های مختلف را بیان

کنیم.

قرار گرفته است. از طرفی جمهوری‌های تازه استقلال‌یافته در حال تلاش برای جذب سرمایه‌های غربی برای توسعهٔ بخش انرژی خود می‌باشند.

○ کشورهای آسیای مرکزی به لحاظ توانمندی‌های اقتصادی عظیم خود، مورد توجه شرکت‌های بین‌المللی غربی قرار گرفته‌اند. منابع نفت و گاز این کشورها توسعه نیافته و مورد عنایت شرکت‌های نفتی است.

وی افزود: «در سسال‌های اخیر شاهد اعلام سرمایه‌گذاری‌های کلانی از سوی شرکت‌های نفتی و گازی غرب در این جمهوری‌ها بوده‌ایم. از آنجا که شرایط سیاسی - حقوقی حاکم بر این جمهوری‌ها به نحوی بوده که رضایت شرکت‌ها، دولت‌ها و بانک‌های غربی را فراهم نمی‌نمود، در

مهندس غلامرضا آقازاده عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام، معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان انرژی اتمی در همایش «بررسی منابع و ظرفیت‌های اقتصادی آسیای مرکزی و قفقاز» اظهار داشت: جمهوری‌های مشترک‌المنافع از زمان فروپاشی شوروی سابق، از زوایای مختلفی توجه بین‌المللی را به خود جلب نمودند. تجزیهٔ شوروی سابق شاید بیش از هر تحول دیگری باعث ایجاد «نظم نوین جهانی» شده است. این کشورها بدون تردید در این مرحله آزادی و استقلال، وارد عصر نوینی از روابط بین‌المللی شده‌اند که بایستی برای انطباق خود با وضعیت جدید، توجه و دقت لازم را مبذول دارند.

وی گفت: کشورهایی که شوروی سابق را تشکیل می‌دادند، فاصله کشورهای آسیای مرکزی به لحاظ توانمندی‌های اقتصادی عظیم خود، مورد توجه شرکت‌های بین‌المللی غربی قرار گرفته‌اند. از آنجا که این کشورها دارای منابع قابل‌توجه نفت و گاز می‌باشند و این منابع توسعهٔ کافی نیافته‌اند، لذا میادین نفت و گاز آنها مورد عنایت شرکت‌های بین‌المللی نفتی

نداشتن ارتباط با دریا‌های آزاد، تنها ارتباطشان با دریای خزر می‌باشد. با توجه به بسته بودن دریای خزر و وجود میادین نفت و گاز مشترک در این دریا، ضرورت دارد که کشورهای ساحلی آن هر چه سریع‌تر مسایل را میان خود حل کنند و به یک رابطه همکاری مناسبی دست یابند. در غیر این صورت اختلاف میان آنها مزمّن خواهد شد و منابع نفت و گاز خزر نیز توسعه نخواهد یافت.

وی افزود: کشورهای ساحلی دریای خزر باید هر چه سریع‌تر وضعیت مربوط به امور حقوقی مالکیت میادین، کشتیرانی و موارد دیگر را حل کنند و به‌ویژه در زمینه حفظ محیط زیست خزر، به‌طور دسته‌جمعی بکوشند.

وی گفت: منافع منطقه درون آن است و نه خارج از آن. لذا توسل به نیروهای خارجی یک راه‌حل موقت است که در درازمدت به مشکلات دائمی و جدایی ریشه‌ای منجر می‌شود. بنابراین باید روابط پایداری میان این جمهوری‌ها برقرار شود و این امر مستلزم ایجاد یک پیوستگی و به‌هم‌وابستگی اقتصادی میان جمهوری‌های آسیای مرکزی است به‌صورتی که هر کشوری که اقدامی می‌نماید، بلافاصله بعد از آن مشکلی ایجاد نگردد.

آقازاده گفت: ایران پروژه‌های مشترک متعددی با جمهوری‌های آسیای مرکزی دارد. در بخش نفت و گاز مهم‌ترین پروژه، انتقال صادرات گاز ترکمنستان از خاک جمهوری اسلامی ایران به ترکیه و اروپا می‌باشد که از نظر توجیه اقتصادی و کاهش هزینه‌ها برای آنها، بهترین راه‌حل است. معاوضه نفت و گاز ترکمنستان با ایران، برای صدور منابع انرژی این کشور، از بهترین و ارزان‌ترین راه‌ها می‌باشد.

○ شرکت‌های نفتی غرب به کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز هشدار دادند که تا استقرار رژیم‌های باثبات حقوقی، سیاسی و مالیاتی در آنها، دست به سرمایه‌گذاری جدی نخواهند زد. این شرکت‌ها نرخ‌های بسیار بالایی برای بازگشت سرمایه‌گذاری‌شان مطالبه می‌کنند.

سال‌های نخست تقریباً تمام سرمایه‌گذاری‌ها فقط روی کاغذ باقی می‌ماند و مؤسسات غربی به‌طور علنی هشدار دادند که تا استقرار رژیم‌های باثبات حقوقی - سیاسی - مالیاتی در این جمهوری‌ها، دست به سرمایه‌گذاری جدی نخواهند زد.

○ در کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز، جمهوری اسلامی ایران ضمن همسایه بودن با آنها و شریک بودن در منابع دریای خزر، دارای وجود مشترک مذهبی، فرهنگی و تاریخی است.

وی گفت: علاوه بر این، شرکت‌های نفتی در تمام طرح‌های مشارکت که با این جمهوری‌ها داشته‌اند، خواهان نرخ‌های بسیار بالای بازگشت سرمایه خود هستند. در اکثر موارد این قراردادها به نحوی است که در نهایت امر، درآمد و منافع قابل‌توجهی برای جمهوری‌های تازه استقلال‌یافته در حین و بعد از توسعه میدان باقی نمی‌ماند.

آقازاده گفت: در کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز، جمهوری اسلامی ایران علاوه بر همسایه بودن با آنها و شریک بودن در منابع دریای خزر، دارای وجوه مشترک مذهبی، فرهنگی و تاریخی است. به‌صورتی که از دیرباز مناسبات عمیقی میان ما و آنها بوده است. بیش از هفتاد سال حکومت مارکسیستی شوروی سابق نیز نتوانست این علائق مشترک را از بین ببرد.

وی گفت: از زمانی که این جمهوری‌ها به استقلال رسیده‌اند، جمهوری اسلامی ایران با استقبال از این تحول عظیم، همکاری گسترده‌ای را با آنها آغاز کرده و در جمهوری‌های مختلف این همکاری‌ها شدت و ضعف دارد. لیکن قدر مسلم این است که تلاش جمهوری اسلامی ایران برای بسط مناسبات با این جمهوری‌ها در همه ابعاد مستمر بوده و با وجود برخی عوامل خارج از منطقه، طرفین قادر بوده‌اند که سطح روابط را در برخی موارد به حد مطلوبی برسانند.

وی گفت: بخش مهمی از این مناسبات در رابطه با دریای خزر است که به تازگی توجه بیشتری را در سطح جهانی به خود جلب کرده است. کشورهای آسیای مرکزی به لحاظ

وقایع تاجیکستان و یا چین، این مسأله را روشن می‌کند که محدودهٔ فعالیت تجاری کشورها در آینده چگونه ترسیم می‌شود.

وی افزود: در واقع ما با کشورهای دادوستد می‌کنیم که بخشی از تصمیم‌گیری آنها خارج از این کشورها به آنها تحمیل می‌شود. البته در دیگر نقاط جهان نیز چنین وضعی هست. وقتی راجع به کشورهای حوزهٔ جنوبی خلیج فارس صحبت می‌کنیم، در آنجا هم تصمیم‌گیری‌ها تحت تأثیر روابط کشورها با غرب است. مشابه آن و کمی جدی‌تر، تصمیم‌گیری در کشورهای آسیای مرکزی متأثر از روابط آنها با روسیه است. اینها عواملی هستند که تأثیر بیشتر و گسترده‌تری دارند. بنابراین برآورد واقعی میزان تقاضا برای تجارت و توسعهٔ تجارت میان کشورهای آسیای مرکزی، متأثر از روابط آنها با روسیه است و تحت تأثیر جدی میزان موافقت روسیه با توسعهٔ روابط تجاری است. البته این امر به معنای آن نیست که استقلال این کشورها را مخدوش بدانیم. بلکه آنها کشورهای مستقلی هستند که به دلیل روابط سنتی دیرینه با روسیه، میزان تصمیم‌گیری‌شان در تجارت و شرکت در تجارت بین‌المللی را محدود می‌کند. وقتی کشمکش‌ها در آسیای مرکزی به یک مرحلهٔ پایدار برسد و سرنوشت آنها روشن شود، برآورد تقاضا آسان‌تر خواهد بود.

وی گفت: حوزه‌ای که دربارهٔ آن بحث می‌کنیم، شامل دریای سیاه، دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان می‌باشد و بنادر مهمی در این مناطق دریایی وجود دارد و حمل و نقل بین این بنادر و پسکرانه این حمل و نقل، توانایی‌ها را به وجود آورده که توانمندی‌های موجود آنها می‌باشد. در حوزه دریای سیاه در بندر پوتی و باتومی متعلق به گرجستان می‌باشد که در برنامه‌ریزی حمل و نقل، این دو بندر نزدیک‌ترین بنداری هستند که قفقاز را به دریای سیاه متصل می‌کنند.

کرانه‌های قابل توجه مانند جاده و راه‌آهن نیز در این بندر وجود دارد. در حوزه دریای خزر بندر باکو در جمهوری آذربایجان، کراسنودسک در ترکمنستان، اوکتاو در قزاقستان و بنادر ماهاج قلعه و استراخان در روسیه و نیز بندر انزلی، نوشهر و بندر ترکمن متعلق به جمهوری اسلامی ایران که در حاشیهٔ این دریا قرار دارند. به جز بندر انزلی و نوشهر میان تمام این بنادر، خط‌آهن وجود دارد. در حال حاضر در جمهوری اسلامی ایران فقط بندر ترکمن به راه‌آهن متصل است که به لحاظ محدودیت ظرفیت، اسکله‌های آن در

پروژه‌های دیگری نیز در زمینهٔ توسعهٔ میادین نفت و گاز منطقه و همکاری در بخش پایین‌دستی، همکاری نفت و گاز در چارچوب سازمان همکاری اقتصادی (اگو)، حمل و نقل دریایی، تولیدات مشترک، خدمات، ایجاد تأسیسات زیربنایی مشترک نفت و گاز، معاملهٔ نفت خام و فرآورده با این جمهوری‌ها، کمک به صادرات نفت و گاز آنها با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران و...

منابع جمهوری‌های آسیای مرکزی به حدی غنی است که اگر به‌طور صحیح از آن بهره‌برداری شود، باعث رشد اقتصادی این کشورها می‌شود. به امید روزی که جمهوری‌های آسیای مرکزی و کشورهای دیگر منطقه به یک نظام کارآمد همکاری‌های منطقه‌ای دست یابند.

اکبر ترکان رییس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در ارتباط با مسایل حمل و نقل در آسیای مرکزی و قفقاز گفت: برنامه‌ریزی برای حمل و نقل، مستلزم داشتن تقاضای حمل و نقل است. برآورد درست تقاضا کمک می‌کند تا طرح‌ریزی‌ها برای توسعهٔ حمل و نقل انجام شود. تقاضای حمل و نقل، یعنی شناختن توانمندی‌های بالقوه‌ای که وجود دارد. بخشی از توانمندی‌ها که بالفعل شده، تجارت میان کشورهای منطقه و همسایه و نیز تجارت میان کشورهای آسیای مرکزی با کشورهای خارج از منطقه و پیش‌بینی توسعهٔ تجارت در آینده، تقاضای حمل و نقل را مشخص می‌کند. البته برآورد دقیق تقاضای حمل و نقل در آینده میسر نیست. مسایل سیاسی در تعیین این تقاضا نقش دارد.

○ حجم قابل توجهی از کالاها می‌تواند میان بنادر دریای سیاه، دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان انتقال یابد. با توجه به امکانات حمل و نقل جاده‌ای و ریلی جمهوری اسلامی ایران، شبکه ارتباطی مطمئنی برای ترانزیت کالا به آسیای مرکزی از طریق ایران در دسترس می‌باشد.

وی گفت: وقایعی که در چند سال گذشته اتفاق افتاده که برخی از آنها نتیجهٔ کشمکش‌های تجاری است، ممکن است بعد از این هم اتفاق بیفتد. موضوع‌هایی که در گرجستان اتفاق افتاده، کشمکش‌های قره‌باغ میان ارمنستان و آذربایجان،

عمان و خلیج فارس، با شبکه ارتباطی مطمئنی به هم متصل می‌باشند.

وی با اشاره به شبکه راه‌های فرعی و اصلی ایران به میزان ۱۰۵ هزار کیلومتر، افزود: در مرزهای شمالی به سمت جنوب و مرکز راه‌های آسفالتی درجه یک احداث شده که در مسیر ترانزیت تمام شبکه می‌تواند مورد بهره‌برداری قرار گیرد. مهم‌ترین مسیر شبکه ترانزیت، مسیر سرخس - چابهار است. در حمل و نقل جاده‌ای، ارتباط بین سرخس و چابهار مهم است. این جاده یک جاده اصلی با مشخصات عالی است و این دو منطقه (سرخس و چابهار) خود ویژگی‌هایی دارند که می‌توانند به حمل و نقل آسیای مرکزی کمک کنند.

وی با تشریح شبکه‌های جاده‌ای و راه آهن ایران افزود: مقررات گمرکی و قوانین و دستورالعمل‌هایی که برای مبادله کالا بین کشورها وجود دارد، مهم است. در کشورهای آسیای مرکزی این مقررات و دستورالعمل‌ها و مدارک مربوط به حمل و نقل با آنچه در کنوانسیون‌های بین‌المللی مورد توجه قرار گرفته، متفاوت است. نزدیک کردن مقررات داخلی این کشورها به موضوعات کنوانسیون‌های بین‌المللی و تطبیق آنها سال‌ها طول می‌کشد. لذا در مرحله گذر ویژگی‌های سرخس - چابهار برای حل این مشکل کارساز است. دو نقطه سرخس و چابهار که مناطق حراست شده گمرکی هستند، با ارتباط جاده‌ای درجه یکی که دارند، از توانمندی‌های مناسب و جدی است که برای ترانزیت کالا از طریق جاده مورد توجه است.

وی گفت: در مورد حمل و نقل ریلی، اتصال راه آهن جمهوری اسلامی ایران به کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز از طریق جلفا و نیز از طریق راه آهن مشهد - سرخس، سرخس - تجن میسر می‌باشد. پیش‌بینی می‌شود که میزان ترانزیت کالا از طریق راه آهن مشهد - سرخس - تجن تا سال ۲۰۰۰ میلادی به ۲/۵ میلیون تن برسد.

○ اختلاف قیمت هر بشکه نفت در خلیج فارس و دریای خزر حدود ۸ دلار می‌باشد، در حالی که هزینه حمل نفت از دریای خزر به خلیج فارس ۴ دلار است، لذا تفاوت قیمت، انگیزه ترانزیت نفت و فرآورده‌های نفتی آسیای مرکزی به خلیج فارس را تقویت می‌کند.

○ پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۰۰ میلادی، سالانه ۲/۵ میلیون تن کالا از طریق راه آهن مشهد - سرخس - تجن ترانزیت شود.

وی افزود: حجم قابل توجه حمل و نقل کالا می‌تواند در میان این بنادر اتفاق بیفتد و در حال حاضر کشتیرانی میان این بنادر رونق خوبی دارد. در حوزه خلیج فارس و دریای عمان، بنادر خرمشهر، آبادان، امام خمینی (ره)، بوشهر، شهید باهنر، شهید رجایی و چابهار از بنادر مهم مستعد حمل و نقل می‌باشند. بنادر بزرگ شهید رجایی و امام خمینی (ره) مهم‌ترین و بزرگ‌ترین بنادر حوزه خلیج فارس هستند. بندر امام خمینی (ره) با ۳۳ پست اسکله و تجهیزات پیشرفته، توانایی زیادی را فراهم می‌کند. در حوزه خلیج فارس هم‌اکنون بنادر امام خمینی و خرمشهر، شهید رجایی و باهنر به راه آهن متصل می‌باشند.



وی اضافه کرد: خط آهن بافق - بندرعباس به طول ۷۰۰ کیلومتر نیز از مهم‌ترین پروژه‌های راه آهن جمهوری اسلامی ایران است. از آن گذشته پسران‌های جاده‌ای و پسرکانه ترکیبی در ایران یعنی وسیله ارتباط بین بنادر شمالی و جنوبی و نیز ارتباط بین گذرگاه‌های مرزی در شمال کشور با دریای

ارتباط منسجم میان مراکز علمی و صنعتی گفت: در حال حاضر در ایران مشکلات مربوط به نبود ارتباط میان مراکز علمی و تولیدی وجود دارد.

وی افزود: در نظام مدیریت سوسیالیستی، کارایی و بهره‌برداری بهینه از توانایی و ظرفیت‌های انسانی کاهش می‌یابد و استعداد‌های انسانی در جهتی که مورد علاقه و انگیزه‌آفرین باشد، رشد پیدا نمی‌کند و این امر از آثار منفی این نظام مدیریتی در ارتباط میان مراکز علمی و تولیدی است.

وی گفت: این اثرات در اقتصاد نیز به چشم می‌خورد و اکنون می‌بایست در کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز، کارها و اقدامات فراوانی صورت بگیرد تا آثار و زنگارهای آن سیستم زدوده شود.

وی افزود: تمامی وجود توسعه صنعتی نوین در آسیای مرکزی با استقرار تمامی تجهیزات و ماشین‌آلات از روسیه و غرب، همچنین راه‌اندازی و اداره آنها توسط اسلاوها و روس‌های مهاجر صورت گرفته است. وجود این محدودیت‌ها و همراهی آن با مقیاس بالایی از وابستگی صنعتی، تولیدی و بازاریابی در هفت دهه اخیر، باعث شده که امروزه کشورهای آسیای مرکزی پس از کسب استقلال سیاسی دچار وابستگی کامل به روسیه باشند و این امری طبیعی و مبرهن است.

هاشمی کلپایگانی گفت: مطالعه وضعیت کنونی روابط بین‌الملل، این نکته حساس را مشخص می‌کند که امروزه اقتصاد، علم و فن‌آوری، هم‌ردیف قدرت نظامی از جمله عوامل بنیادین بقای ملی است و چالش‌های بزرگ برای برتری اقتصادی، علمی و فن‌آوری در صحنه رقابت‌های جهانی، کماکان وجود داشته و دارد. لاجرم کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز نباید از این قافله عقب بمانند. این کشورها باید با روابط و ضوابط جدید، مسایل اقتصادی خود را به سرعت پیش ببرند. زیرا در غیر این صورت، عقب‌ماندگی اقتصادی به‌یقین به استقلال سیاسی و اجتماعی آنها لطمه می‌زند.

وی افزود: واقعیت موجود نشان می‌دهد که هیچ‌کشوری به‌تنهایی قادر به پیشبرد اهداف اقتصادی - فن‌آوری خود نیست و همکاری‌های منطقه‌ای در این جهت، مؤثرترین راهبرد برای دستیابی کشورهای آسیای مرکزی به اهدافشان است. بنابراین برای بازسازی وضعیت اقتصادی این کشورها و قدرت بخشیدن به آن، نیروهای کارآمد و ذیصلاح در زمینه‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی می‌بایست به‌جای آنکه جذب قطب‌های دیگر شوند یا بلااستفاده بمانند، در جهت

وی افزود: نقطه‌سومی که موردنظر می‌باشد، بندر ترکمن است تا بتوان حمل و نقل ریلی را با حمل و نقل ترکیبی با هم داشته باشیم. بدین معنی که کشتیرانی بین بنادر دریای خزر انجام شود و انتقال کالا از بندر ترکمن به وسیله راه‌آهن به بنادر جنوبی ایران صورت گیرد. احداث بندر جدید امیرآباد در نزدیکی بندر ترکمن با ظرفیت حمل و نقل سالانه ۲ میلیون تن کالا و اتصال این بندر به شبکه راه‌آهن نیز در حال انجام است. وی گفت: با در اختیار داشتن این امکانات حمل و نقل (جاده‌ای، ریلی و کشتیرانی) پیش‌بینی می‌شود که بخشی از کالاهای نفتی نیز به خلیج فارس و دریای عمان ترانزیت شود. در سال ۱۳۷۳ تفاوت قیمت نفت در دریای خزر با خلیج فارس ۸ دلار در هر بشکه بود، در حالی که هزینه حمل نفت از دریای خزر تا خلیج فارس ۴ دلار بود. بنابراین تفاوت قیمت، انگیزه ترانزیت نفت و فرآورده‌های نفتی آسیای مرکزی به خلیج فارس را تقویت می‌کند و یک پتانسیل قابل توجه اقتصادی است. وی گفت: برای انتقال میزان کم نفت خام (تا ۱۰۰ هزار بشکه در سال) حمل و نقل ریلی ارزان‌تر از احداث خط لوله می‌باشد و لذا بخشی از ظرفیت حمل و نقل می‌تواند به ترانزیت نفت خام و فرآورده‌های نفتی اختصاص یابد.

وی گفت: در بخش حمل و نقل هوایی نیز در حال حاضر پروازهایی بین تهران و پایتخت‌های کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز وجود دارد. گام بعدی، ارتباط هوایی مشهد با آسیای مرکزی و ارتباط تبریز با کشورهای قفقاز می‌باشد.

سید محمدرضا هاشمی کلپایگانی وزیر سابق فرهنگ و آموزش عالی و رییس کنونی دانشکده مهندسی پزشکی امیرکبیر اظهار داشت: آسیای مرکزی و قفقاز در طول بیش از هفتاد سال سلطه اتحاد شوروی، شاهد رویدادها، دگرگونی‌ها و تغییرات فراوانی با جنبه‌های مثبت و منفی بوده است. این تغییرات خود منشأ بروز تضادها و دوگانگی‌هایی در روند رشد و توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی شده است. در واقع برنامه‌های توسعه سوسیالیستی که از سوی مسکو در سرزمین‌های آسیای مرکزی به اجرا درآمد، ساختار اقتصادی این جوامع را با ایجاد صنایع سنگین به نحوی متحول ساخت که اکنون بخش صنعتی سهم قابل توجهی در اقتصاد آنها دارد و این کشورها توان بالقوه در مناسبات صنعتی دارند.

وی با اشاره به آثار مثبت بهره‌وری از نتایج تحقیقات توسعه علم در لوای مدیریت متمرکز که سبب می‌شود تحقیقات انجام شده در مراکز آموزش عالی همگام با تولید حرکت کند و

○ برای بازسازی وضعیت اقتصادی آسیای مرکزی، باید نیروهای کارآمد در زمینه‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی به جای جذب شدن به قطب‌های دیگر در جهت بهبود شرایط اقتصادی، دخالت و فعالیت نمایند.

عباس ملکی کارشناس امور بین‌المللی معتقد می‌باشد: نقش اقتصاد در روابط بین‌المللی دو وجه دارد. اول نقش اقتصاد در روند همکاری‌ها و همگرایی بین‌المللی و دوم نقش آن در مناقشات و نزاع‌های بین‌المللی که باید هر دو وجه مورد توجه قرار گیرد.

وی گفت: اگر این نظریه را بپذیریم که در سال‌های آینده ساختار نظام جهانی، فرصت بهره‌گیری از حربه نظامی را برای سلطه‌جویی کاهش خواهد داد، باید این نظریه مکمل را نیز قبول کنیم که قدرت‌های جهانی برای تأمین منابع آزمندانه خود از حربه‌های اقتصادی و فن‌آوری استفاده خواهند کرد و در آن صورت تعارض بین شمال و جنوب، افزون‌تر خواهد شد.

وی افزود: این نکته وظیفه سنگینی بر دوش دولتمردان در کشورهای درحال توسعه از جمله آسیای مرکزی و قفقاز می‌گذارد، تا برنامه‌ای دقیق برای آینده اقتصادی خود در نظر بگیرند، زیرا بدون داشتن برنامه دقیق و راهبرد مشخص برای اقتصاد کشور، نمی‌توان از جایگاه مناسبی در نظام بین‌المللی و مناسبات اقتصاد جهانی برخوردار شد.

وی گفت: تدوین راهبرد اقتصادی مستلزم توجه به وضعیت جغرافیای سیاسی و اقتصادی کشورها می‌باشد. در نگاهی گذرا به جغرافیای سیاسی و اقتصادی کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز مشاهده می‌شود که از لحاظ جغرافیایی آنها در محل تقاطع قاره اروپا در غرب و آسیا در شرق واقع شده و از شمال به روسیه و از جنوب به جهان اسلام محدود می‌شوند و این امر منطقه را از موقعیت راهبردی عمده‌ای برخوردار می‌سازد. موضوع دیگر آنکه منطقه آسیای مرکزی و قفقاز فاقد ساحل بوده و به‌طور مستقیم آزادراه ندارند و فقط با عبور از خاک کشورهای همسایه می‌توانند به دریاهای آزاد جهان دسترسی پیدا کنند. این موضوع، ضرورت همکاری‌های منطقه‌ای را مشخص می‌سازد.

وی افزود: نکته قابل توجه دیگر وجود منابع انرژی (نفت و گاز) و دیگر منابع طبیعی سرشار در این کشورهاست. این

ایجاد و بهبود چنین شرایطی دخالت کنند. البته این امر با توانمندی‌های موجود امکان‌پذیر نمی‌باشد و به‌طور قطع اشتراک مساعی و همکاری سایر ملل را طلب می‌کند. برای مثال سازمان همکاری اقتصادی (اگو) می‌تواند مفهوم تقویت شرایط اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی را با یک برنامه‌ریزی صحیح برای تمام کشورها عینیت بخشد.

وی گفت: همکاری‌های منطقه‌ای، مؤثرترین خط‌مشی برای دستیابی ملل به اهداف موردنظر، محسوب می‌شود. بررسی تجارت سازمان‌های منطقه‌ای نشان می‌دهد که سازمان همکاری اقتصادی (اگو) نیز می‌تواند نقش سازنده‌ای در آینده کشورهای عضو ایفا کند. همچنان که مسایل جاری و آتی دریای خزر، ضرورت همکاری کشورهای ساحلی آن را بیش از پیش آشکار می‌سازد و این از مواردی است که می‌توان در زمینه آن تشریح مساعی نمود و به یقین از این ظرفیت به میزان بالایی بهره‌مند شد.

وی با اشاره به مهاجرت متخصصین آسیای مرکزی به روسیه و مهاجرت متخصصان روسی به غرب گفت: این مهاجرت‌ها کاهش تولیدات صنعتی کشورهای موردبحث را به دنبال داشته است.

وی با اشاره به آمارهای کاهش تولیدات در کشورهای آسیای مرکزی گفت: یکی از کشورهایی که می‌تواند این ملل را در بازیافتن تاریخ خود یاری دهد، جمهوری اسلامی ایران است. این کشورها علاوه بر مشترکات تاریخی، علایق زیادی به پیوندهای فرهنگی با ایران دارند و همکاری در جهت بالفعل درآوردن قابلیت‌ها و ظرفیت‌های بالقوه این کشورها ضرورت دارد.

وی افزود: در حال حاضر توجه بیشتر به همکاری‌های علمی در کنار همکاری‌های فرهنگی ضروری است. رشد همکاری‌های علمی در زمینه‌های مختلف می‌تواند به پیش آنها کمک کند. مبادله دانشجویان و استادان و تبادل محققان در مورد برقراری شبکه‌ها، تأسیس مراکز تحقیقاتی و آموزشی مشترک و ایجاد شبکه‌های منطقه‌ای با کمک سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای و... باید مورد توجه باشد.

وی اظهار امیدواری کرد که نسبت به به‌کارگیری ظرفیت‌های علمی، کشف قابلیت‌ها و بهره‌برداری از استعدادهای متخصصان علوم با برنامه‌ریزی صحیح، در جهت تداوم همکاری‌ها گام مؤثری برداشته شود.

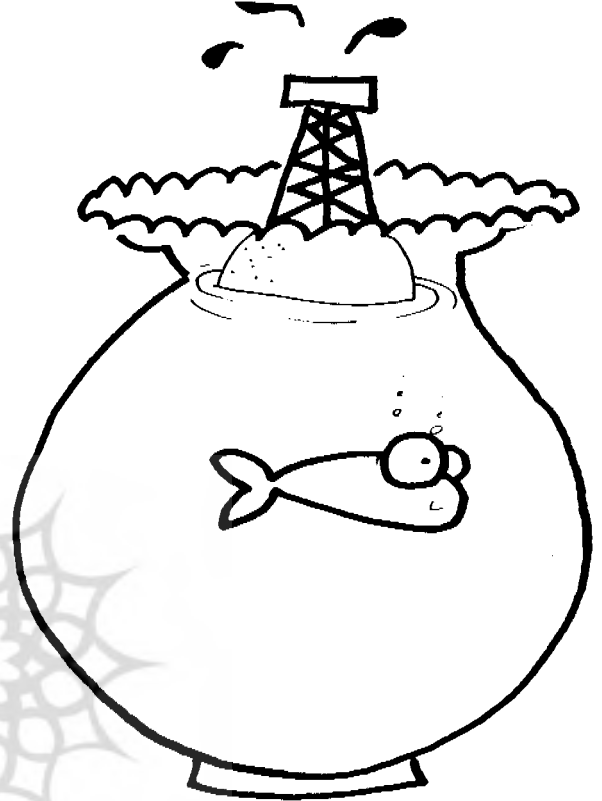
و سرمایه‌گذاری در کشورهای منطقه نویدبخش رشد و توسعه اقتصادی است، اما باید توجه داشت که موانعی در تسریع و پویایی گسترش روابط تجاری و سرمایه‌گذاری وجود دارد که مانع از اجرای قراردادها و موافقت‌نامه‌ها می‌باشد. این موانع ابعاد مختلفی از جمله حقوقی، سیاسی، اطلاعاتی، خدماتی و ارزی دارد.

بخش خصوصی نقش ویژه‌ای در توسعه فعالیت‌های اقتصادی دارد، اما دولت‌ها نقش اساسی را در تسهیل زمینه‌های فعالیت بخش خصوصی دارند. فعالیت بخش خصوصی در آسیای مرکزی و قفقاز نیازمند رفع موانع حقوقی، سیاسی، اطلاعاتی و اقتصادی است که فقط دولت‌ها می‌توانند این موانع را برطرف کنند. از سوی دیگر توسعه تجاری، تولیدی و سرمایه‌گذاری مشروط بر توسعه زیرساخت‌ها و خدمات تسهیل‌کننده می‌باشد.

وی افزود: از آنجا که بهره‌برداری از منابع انرژی و منابع طبیعی، گسترش روابط تجاری، تولید و سرمایه‌گذاری در فضای صلح‌آمیز میسر است. لذا امنیت منطقه‌ای شرط اساسی برای رشد اقتصادی است. بنابراین تلاش جدی برای برقراری صلح و ثبات و امنیت منطقه‌ای، مهم‌ترین وظیفه دولت‌های منطقه است.

وی اضافه کرد: بهره‌گیری از منابع، بدون توجه به مسأله حفظ محیط زیست، امر خطرناکی است. محیط زیست آسیای مرکزی بدون اغراق به فساد و ویرانی نزدیک می‌شود و در حال اضمحلال است. بنابراین اکوسیستم آسیای مرکزی با یک توازن حساس و ظریفی از عوامل به هم پیوسته می‌باشد. متأسفانه دولت‌های منطقه اهمیت مسایل محیط زیست را دست‌کم گرفته‌اند و در برنامه‌های خود اولییتی برای آن قایل نمی‌باشند. ضرورت دارد که صاحب‌نظران، توجه دولت‌ها را به مسایل حساسی مانند کاهش آب و اضمحلال دریاچه آرال، آلودگی شدید دریای خزر، آلودگی آب‌های سطحی ناشی از کاربرد مواد شیمیایی و آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از آزمایش‌های هسته‌ای و تشعشعات رادیواکتیو جلب کنند.

منطقه شرایط خاص کشاورزی (کشت پنبه) نیز دارد. از سوی دیگر فرهنگ و تمدن منطقه بستر مساعدی برای رشد و توسعه فراهم آورده است. آسیای مرکزی زمانی بخش مهمی از جاده ابریشم را دربرمی‌گرفته و در مبادلات فرهنگی و اقتصادی میان شرق و غرب نقش تعیین‌کننده‌ای داشته است.



○ مهاجرت نیروهای متخصص از آسیای مرکزی و قفقاز به روسیه، کاهش تولیدات صنعتی در این جوامع را به دنبال داشته است. یکی از کشورهایایی که می‌تواند این ملل را در بازیافتن تاریخ خود یاری دهد، جمهوری اسلامی ایران است.

وی گفت: با توجه به موقعیت خاص راهبردی آسیای مرکزی و قفقاز، ضرورت دارد که کشورهای منطقه جایگاه مناسب خود را در نظام اقتصاد جهانی پیدا کنند و باید به مسایلی نظیر انرژی که نقش تعیین‌کننده‌ای در نظام فعلی و آینده اقتصاد جهانی دارند، توجه داشته باشند. رقابت‌های حساب‌نشده و بی‌توجهی نسبت به واقعیت‌های موجود در خصوص انتقال نفت و گاز از آفات تدوین راهبردی دقیق درخصوص همکاری‌های نفتی است.

ملکی افزود: قابلیت‌ها و ظرفیت‌های عظیم تجاری - تولیدی