

ادامه از صفحه اول

پس از توقیف «گردون»

فروشکستمس: حالا جز نگرانی از حکم اعدامی که قاضی‌ام داده بود، وزارت ارشاد هم ک‌یفیکون شده بود. خاتمی رفته بود. در همان زمان داشتیم رمان «بلو بالا» را می‌نوشتیم و این جمله جایی خودنمایی می‌کرد: «ما ملت انتظاریم» و در انتظار سرنوشت گردون می‌سوختم. حکم اعدام را برداشتم و به طرف سازگار راه افتادم. چند روز بعد او یه من خبر داد که روزهای سه‌شنبه حجت‌الاسلام ابراهیم رئیسی، دادستان انقلاب، بار عام دارد و قرار شد که من از ساعت شش صبح سه‌شنبه آنجا باشم. این سه‌شنبه رفتن‌ها، چهار بار طول کشید و نوبت به من نرسید، بار پنجم، ساعت ۱۲ من توانستم آقای رئیسی را ببینم. در هر دیدار پنج نفر می‌توانستند به ترتیب شماره، وارد اتاق دادستان انقلاب بشوند. نفر اول که آخوند چاق پیری بود، به دادستان جوان و خوش‌تیپ انقلاب گفت اگر اجازه داشته باشد، بماند و به‌عنوان آخرین نفر با او خصوصی حرف بزند؛ اما رئیسی قبول نکرد. گفت بفرمایید! خودم را معرفی کردم، رئیسی کمی نگاهم کرد، با لبخند گفت: «همون عباس معروفی معروف؟»

«بله همون کرکس شاهنشاهی! همون غول بی‌شاخ‌ودم که هر روز کیهان می‌نویسه» «شما بمونید. نفر بعدی؟»

دادستان انقلاب گفت: «خب آقای معروفی، چه می‌کنید؟»

«رمان می‌نویسم، کتاب چاپ می‌کنم، ادیتوری می‌کنم، هر کار که بشه چون دفترم بازه، اما شما انتشار گردون رو توقیف کردین» «خب فکر می‌کنی چرا توقیف شده؟» «همکاران شما از من می‌پرسن چه‌جوری و با چه پولی این مجله رنگارنگ را منتشر می‌کنم؟» «این سؤال من هم هست»

«مجله روی پای خودش ایستاده، ۲۲ هزار تیراژ داره» «چند سالته؟» «سی‌وسه».

«این چیزهای که درباره شما در روزنامه‌ها می‌نویسن، من فکر کردم بالای ۶۰ سال رو داری.» آن‌وقت در کامپیوتر پرورنده‌ام را نگه کرد و گفت: «عجبیه! خیلی عجیبه! آه لوی تک پرورنده‌ات نیست» گفتم: «می‌دونم. من حتی سمپات کسی یا چیزی نبوده‌ام»

با حیرت خیره‌ام شد: «حتی خانم‌بازی هم نکرده‌ای؟»

گفتم: «نه! من زن و سه تا دختر دارم.» به پشتی صندلی‌اش تکیه داد بسا لبخند نگاهم کرد. یک لحظه فکر کردم عجب آخوند خوش‌سیما و خوش‌تیپی است. گفت: «پیشب در قم منزل یکی از علما، آقای فاضل‌میدبی بودم. قسمتی از کتاب «سَمفونی مردگان» را شما را خوندم. می‌خواستم ازش بگیرم، دیدم براش امضا کردی، بهم دادم. دلم می‌خواد بخونمش». اتفاقا نسخه‌ای از چاپ سوم رمان در کیفم بود. گذاشتم زیر دست به جیب برد که پولش را بپردازد، گفتم: «قابلی نداره». گفت: «نه این میز، میز خطرناکیه. میز قضا و قدر!» و خندید: «باید پولشو بپردازم، شما هم باید بگیري.» ۳۰۰ تومان را روی میز گذاشت و گفت: «تعجب می‌کنم! چرا این‌قدر راجع به شما بد می‌نویسن؟ ام‌کانش هست فوری کلیه گردون‌ها رو به من برسوند تا شخصا مطالعه کنم و تصمیم بگیرم؟». گفتم: «با کمال میل. فردا براتون میارم». گفت: «نه! فردا دیره. همین حالا» و تلفن روی میزش را طرف من گذاشت: «زنگ بزن بیان فوری» و بعد خواست که ناهار بمانم. تشکر کردم، یک دوره گردون از شماره ۱ تا ۲۰ را به دستم دادم و خداحافظی کردم. حدود یک هفته بعد، پرونده من را دادستانی انقلاب «عدم‌صلاحیت» خورد و به دادگستری ارجاع داده شد. در این دوره که خاتمی هم در آخرین روزهای وزارت ارشاد، هیئت منصفه را تشکیل داده بود، باعث شد گردون در دادگاه تیره شود. در تاریخ ۱۶۷ساله مطبوعات ایران، من نخستین مدیر مجله‌ای بودم که با حضور هیئت منصفه محاکمه و تیره شدم. کیهان در تیتز اولش نوشت: «تشکیل هیئت‌منصفه برای نجات یک مجله ضد انقلاب».

پایان دوره نفت با سقوط آزاد

بی‌شک قربانی بعدی کاهش شدید و نمایی هزینه تولید برق تجدیدپذیر، نفت خواهد بود. همان‌گونه که از تجربه زغال‌سنگ برمی‌آید، سقوط آزاد نفت در دو مرحله انجام خواهد شد: در مرحله نخست، شاهد کاهش شدید قیمت نفت و به دنبال آن توقف سرمایه‌گذاری‌های جدید و پروژه‌های نیمه‌تمام در این صنعت خواهیم بود. این توقف در بازه زمانی بسیار کوتاهی اتفاق افتاد. در مرحله دوم، استخراج نفت از برخی میدان‌های درحال‌تولید و همچنین بهره‌برداری از برخی واحدهای تولیدی و پالایشی موجود این صنعت، صرفه اقتصادی خود را از دست خواهد داد. پایین پریشتاب دوره نفت، برای تمام کشورهای تولیدکننده نفت پیامدهای شدید اقتصادی و اجتماعی را در پی خواهد داشت. از اکنون باید برای مواجهه با این پدیده و شیوه‌های کاستن از پیامدهای منفی آن برنامه‌ریزی کرد؛ هرچند چالش‌های ناشی از تحریم‌های ظالمانه خارجی، درحال‌حاضر همه توجه سیاست‌گذاران اقتصادی کشور را به خود جلب کرده و متأسفانه مجالی برای برنامه‌ریزی جامع برای پایان دوره نفت باقی نگذاشته است.

شکوفه حبیب‌زاده: چابهار، محل رقابت نیابتی آمریکا و چین، دو قدرت بزرگ جهانی، دیروز میزان ۳۵ کشور بود تا روز چابهار را پایس بدارد و تیم‌هایی که از کشورهای اطراف و ذی‌نفع به این شهر آمده بودند، در مذاکرات دوجانبه و چندجانبه، منافع خود را از این موقعیت استراتژیک در سواحل مکران بسنجند. درحالی‌که هند با حمایت آمریکا و به‌عنوان پشتیبان افغانستان، سعی دارد سرمایه‌گذاری‌های خود را در این منطقه بیفزاید، در مقابل، چین هم با همراهی پاکستان در صدد است مذاکرات خود را برای سرمایه‌گذاری در بخش‌های حمل‌ونقل و پتروشیمی پیش ببرد. حتی برخی کارشناسان محتمل دانسته‌اند که هر دو کشور (چین و هند) برای حضور پررنگ‌تر در سایر

بنادر شهرهای ساحلی ایران، پیشگام شوند. در این میان که بزرگ‌ترین محموله کندم دو روز پیش از افغانستان به مقصد هندوستان راهی چابهار شده بود و سوروباتی در کشور همسایه و دوست به راه افتاده بود، ایران توجه چندان تبلیغاتی را روی این بندر معطوف نکرد. حتی وقتی اشرف‌غنی، رئیس‌جمهور افغانستان، در اظهارنظری اعلام کرد: «برای مهار آب سرمایه‌گذاری می‌کند، زیرا هر قطره آب افغانستان نسبت به نفت همسایه قیمتی‌تر خواهد بود» و نگرانی‌هایی را برای دریافت حقه‌ابه ایران ایجاد کرد، واکنش در‌خوری از سوی ایران صورت نگرفت و حتی عباس عراقچی، معاون سیاسی وزیر امور خارجه که مسئولیت کمیته آب در مذاکرات ایران و افغانستان را برعهده دارد، در روز مهم چابهار در منطقه حضور نداشت و راهی عراق شد.

امضای ۸ تفاهم‌نامه همکاری

با اینکه به نظر می‌رسید وزارت امور خارجه توجه چندانی به این روز نداشت اما سازمان بنادر ایران به نمایندگی از وزارت راه‌ونهرسازی تلاش کرد محفلی برای برقراری این ارتباطات چندسویه فراهم کند. در همین راستا در حاشیه‌هایش بین‌المللی توسعه بندر چابهار، ۸ تفاهم‌نامه سرمایه‌گذاری و توسعه‌ای بین اداره کل بنادر سیستان‌وبلوچستان و بخش‌های خصوصی ایرانی و خارجی امضا شد. قرارداد اجاره اراضی به‌منظور سرمایه‌گذاری و احداث بهره‌برداری دو باب انبار چندمنظوره به‌صورت BOT با سرمایه‌گذاری ۲۱۰میلیاردریالی بین مدیرکل بنادر چابهار و یک شرکت هندی، تفاهم‌نامه ایجاد خط کشتی‌رانی چابهار-مسقط چابهار-کراچی و بهره‌برداری از ترمینال مسافری دریایی بین‌المللی با شرکت طلایعه عثمان، امضای تفاهم‌نامه ایجاد خط کشتی‌رانی تجاری حمل‌ونقل کالا در مسیر چابهار و کشورهای امارات و عمان و در کنار آن، با حضور رؤسای شرکت‌های بخش خصوصی ایران و افغانستان، تفاهم‌نامه چهارجانبه حمل‌ونقل چندوجهی کشتی‌رانی و تفاهم‌نامه صادرات سنگ‌آهن هند و تفاهم‌نامه‌های صادرات و واردات از طریق بندر چابهار از مهم‌ترین دستاوردهای این همایش در تنها بندر اقیانوسی ایران بود. همچنین در مراسمی با حضور وزیر راه و شهرسازی، معاون وزیر حمل‌ونقل هند و معاون وزیر امور خارجه افغانستان ۱۳ دست‌ساخته استراتژیک بندری در چابهار به بهره‌برداری رسید.

تکمیل کریدور شرقی

وزیر راه‌ونهرسازی در همایش بین‌المللی توسعه بندر چابهار همچنین از مزیت‌های این بندر گفت: خطوط ریلی که بندر چابهار را به افغانستان و آسیای میانه متصل می‌کند و خط ریلی که چین را از طریق ایران به اروپا متصل می‌کند، از اصلی‌ترین برنامه‌های ایران در توسعه خطوط ریلی است. محمد اسلامی با بیان اینکه قرارگرفتن ایران در مسیر

مبادلات تجاری و اقتصادی شرقی- غربی و شمالی- جنوبی می‌تواند به‌عنوان پیوند ترانزیتی مطمئن و مقرون‌به‌صرفه مورد توجه و بهره‌برداری همه کشورهای ذی‌نفع قرار گیرد، افزود: باتوجه به موقعیت ژئوپلیتیک ایران در منطقه، توسعه بندر چابهار به‌عنوان یک قطب بندری در ترانزیت منطقه‌ای، فرصتی را برای رونق تجارت و ترانزیت در منطقه غرب آسیا فراهم کرده که از طریق مشارکت منطقه‌ای و به‌ویژه تسهیلات سرمایه‌گذاری هندوستان شاهد توسعه بیش‌ازپیش آن در آینده خواهیم بود.

مقام هندی: تحریم‌های آمریکا علیه ایران را دور می‌زنیم

معاون وزیر حمل‌ونقل و کشتی‌رانی هندوستان نیز با اشاره به توافق سه‌جانبه ایران، هند و افغانستان اظهار کرد: امیدواریم دیگر کشورهای منطقه هم برای استفاده از ظرفیت بندر چابهار به توافق‌نامه سه‌جانبه چابهار بپیوندند. گویال کریشال با اعلام اینکه «ترمينال‌های بندر چابهار را با کمک سرمایه‌گذاری هندی ارتقا می‌دهیم»، تصریح کرد: باید از تحریم‌هایی که اخیراً روی ایران اعمال شده اندکی فاصله بگیریم و تحریم‌ها را دور بزنیم تا بتوانیم فعالیت‌های سودآور را برای مردم انجام دهیم.

مقام افغانستانی: سرمایه‌گذاری ۶۰میلیون دلاری ۱۱۴تاجر افغانی در بندر چابهار

معاون وزیر حمل‌ونقل افغانستان نیز در حاشیه این همایش خبر داد: تاکنون ۱۱۴ تاجر افغانی حدود ۶۰ میلیون دلار در بندر چابهار سرمایه‌گذاری کرده‌اند. امام محمد وریماچ گفت: سال آینده روز چابهار با موضوع فرصت‌های ترانزیتی در افغانستان برگزار خواهد شد.

مذاکره با بانک جهانی برای تأمین مالی خط آهن خواف-هرات

معاون وزیر حمل‌ونقل افغانستان همچنین گفته بود: طرح تطبیقی چابهار از طرف افغانستان نهایی شده و به‌زودی به دولت تقدیم می‌شود و امیدواریم دولت هرچه زودتر این طرح را تصویب کند. وریماچ اعلام کرد: در خط آهن خواف-هرات کار‌ها جریان دارد. صحبت‌هایی با بانک جهانی داشته‌ایم و امیدواریم بتوانیم در کنار پیشرفت‌ها با مطالعات امکان‌سنجی با جذب بودجه کار‌های بعدی آغاز شود.

ارائه مشق‌های تعرفه‌ای برای جذب سرمایه‌های خارجی در بندر چابهار

محمد راستاد، معاون وزیر راه‌وشهرسازی با اشاره به اینکه بهترین مشوق‌های تعرفه‌ای برای جذب سرمایه‌های خارجی و داخلی تعریف شده است، گفت: در یک سال اخیر ۲۴۰ میلیون دلار قرارداد سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بندر چابهار امضا شده است.

۹۵۰میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در بندر چابهار
بهروز آقایی، مدیرکل بنادر و دریانوردی همچنین از سرمایه‌گذاری ۹۵۰میلیاردتومانی از ابتدای امسال در بندر چابهار به‌واسطه حضور بخش‌های خصوصی در قالب قراردادهای مجزا خبر داد و گفت: برخی سرمایه‌گذاران اعلام کرده‌اند که از ترقه‌بازی‌های دشمن هیچ واهمه‌ای ندارند.

وصول ۶۰تقاضای سرمایه‌گذاری به ارزش ۲۴۰۰میلیارد تومان در بندر چابهار

احمدعلی موهبتی، استاندار سیستان‌وبلوچستان نیز در این همایش خبر داد: درحال‌حاضر یک میلیارد دلار در بندر چابهار سرمایه‌گذاری شده و بیش از ۶۰۰ تقاضای دیگر با ۲۴۰۰میلیارد تومان سرمایه‌گذاری وصول شده که در حال بررسی و انعقاد قرارداد است.

ادامه در صفحه ۵

اقتصاد

جنگ نیابتی آمریکا و چین، ۳۵ کشور را به جنوب شرقی‌ترین نقطه ایران کشاند

چابهار بخشی از یک بازی بزرگ



عکس: مجید طقوس، مهر

رقابت نیابتی چین و آمریکا در چابهار

منوچهر شفیعی - استاد دانشکده روابط بین‌الملل وزارت امور خارجه

چابهار بخشی از یک بازی بزرگ است. ویژگی برجسته این بازی، رقابت قدرت‌های بزرگ در قرن بیست‌ویک است. در یک سر آن چین قرار دارد و استراتژی یک جاده یک کمربند را دنبال می‌کند و تلاش دارد حضور خود را در منطقه آسیاسیفیک و نیز در کل جهان تثبیت کند. در طرف دیگر، آمریکایی‌ها و هندی‌ها قرار دارند که در پروژه دیگری، به نام ایندوپاسیفیک، سعی دارند که نه تنها موقعیت چین را محدود کنند، بلکه جایگاه خود را در عرصه بین‌المللی تقویت کنند. این رقابت در منطقه در نمای حضور چین در بندر گوادر و حضور هند در بندر چابهار ایران متجلی شده است. ممکن است از این پس هند بخواهد این حضور را توسعه دهد و در سواحل دیگری از ایران وارد شود و چین نیز تلاش دارد نه فقط در مکان‌های قبلی که جابجایی کرده و حضور خود را در آنها تقویت کرده، بلکه به سواحل دیگر ایران از جمله جاسک نیز با بگذارد. در واقع عملاً مسئله چابهار، یک مسئله ایرانی- هندی نیست بلکه یک مسئله بین‌المللی است. وقتی این بازی این‌گونه طراحی می‌شود، فرصت‌های فوق‌العاده‌ای برای ایران فراهم می‌کند که بتواند از این شرایط و فرصت‌ها برای تقویت جایگاه خود برای توسعه ملی و منطقه‌ای استفاده کند. آمریکا مهم‌ترین تهدید آینده خود را چین می‌داند. بر همین اساس، برای آن‌که چین را مهار کند، مهم‌ترین ابزاری که در اختیار دارند هند است. البته ائتلاف‌های منطقه‌ای دیگری نیز دارند؛ مربع هند، ژاپن، استرالیا و آمریکا بر همین اساس شکل گرفته، اما مهم‌ترین سیاست آمریکا، محدودسازی چین است که برای تحقق این هدف در چابهار دنبال می‌شود. این چارچوب، آمریکا در تلاش است که هند قدرتمند شود. قدرتمندشدن هند حداقل در تئوری، به معنای ضعیف‌شدن چین است. به همین سبب آمریکا از رابطه و تعامل هند با ایران، استقبال کرده و در مقابل برای چین محدودیت ایجاد می‌کند. وقتی پای رقابت پیش می‌آید، متأسفانه برخی رفتارهای ناسالیم نیز رخ می‌دهد. به‌عنوان نمونه،

یادداشت

این دکان دونیش است

محمدعلی عسکری - کارشناس بندری

● بخش مهمی از سرزمین پهناور ایران سرشار از منابع عظیم طبیعی و خدادادی است. نفت، گاز، دریا و معادن تنها بخشی از این ثروت هستند که ایرانیان از موهب آن برخوردارند. با این حال، چرا بسیاری از هم‌وطنان ما در فقر و تنگدستی زندگی می‌کنند؟ چون مسیری که سرنوشت هر کشور را رقم می‌زند استعداد‌های آن نیست بلکه انتخاب‌های اوست.

سرنوشت بنادر ایران اما مستثنا از این امر است که باوجود ظرفیت‌های دریایی و نیز موقعیت جغرافیایی منحصربه‌فرد، متولیان آن حتی به انتخاب هم دست نمی‌زنند بلکه با اهمال و ندانم‌کاری، این امکان را فراهم می‌کنند که رقیب آن سهم بازارش را به بغما ببرد.

بالاخره پس از طفره‌روی و گریزهای طولانی و بی‌ی حاصل مدیران و سیاست‌گذاران بنادر ایران، اخیراً رئیس کمیسیون عمران مجلس گویی به یک حقیقت جدید دست یافته که در همایش ارگان‌های دریایی از دلایل عقب‌ماندگی تاریخی بنادر ایران گفته و تاکید کرده است درحالی‌که ۶۰ درصد از سهم عملیات بندری در منطقه را بندر جبل‌علی امارات انجام می‌دهد، بندر شهیدرجایی تنها شش درصد آن را برعهده دارد. ظلم و ستمی که سال‌هاست بر پیکره بنادر ایران فرود آمده و بخش خصوصی بندری را به فلاکت رسانده و سال‌ها این راز را به هر دری کوفته ولی گوش شنوایی پیدا نکرده است.

این راز چیست؟ امارات، لابی‌های امارات، دلارهای عربی و... اینها بخشی از سوسوه و طعمه‌ای است که بنادر ما را از مسیر توسعه و رشد بازداشته است. چرا سه دهه است که بنادر استراتژیک ما حتی از کوچک‌ترین بنادر امارات متحده عقب مانده‌اند. آیا دلیل آن تنها موفقیت و سرمایه‌گذاری رقیب است یا ستون پنجمی در کشور، خود را وام‌دار دلارهای عربی می‌داند؟

در کمتر از سه دهه، اماراتی‌ها چنان محملی فراهم کرده‌اند که بسیاری از فرصت‌ها و موقعیت‌های اقتصادی در بنادر ایران نیست و نابود شده‌اند و اکنون حیات بخش خصوصی میکروسکوپی شده است. بخش قابل توجهی از توسعه بنادر امارات قطعاً حاصل بخش خارجی و استراتژی بلندمدت این کشور برای افزایش سهم بازار منطقه است. بخش دیگر اما به لابی‌های ایرانیانی وابسته است که در عقیم‌کردن بسیاری از پروژه‌ها و سرمایه‌گذاری‌های خارجی و بخش خصوصی در بنادر ایران نقش مهمی ایفا کرده‌اند، شبکه سترده‌ای از دلالات و واسطه‌گرانی که نه برای عزت و سربلندی بنادر ایران که برای رونق بنادری چون جبل‌علی و ابوظبی سال‌هاست در کسب‌وکار اماراتی‌ها شریک شده‌اند و به دلالتی آن خو گرفته‌اند. به یاد آوریم که چگونه سرنوشت مزایده پورت اپراتوری بندر شهیدرجایی در سال ۹۰ ناگهان به طرفه‌العینیی به ابطال کشیده شد و در سال ۹۵ با مذاکره واگذار شد! این واگذاری در این دو سال چه ظرفیتی برای بنادر ایران فراهم کرده است؟ پس از آن، در یک‌سال‌واندی از ماه عسل برجام گروه گروه از صاحبان بنادر و خطوط کشتی‌رانی‌های معتبر دنیا می‌آمدند و می‌رفتند، اما مجالی برای سرمایه‌گذاری در بنادر ایران به آنها داده نمی‌شد! بخش عمده‌ای از آنها حتی اذن ملاقات حضوری با مقامات رسمی هم نیافتند. این‌چنین بود که در بزنگاه یکی از مهم‌ترین فرصت‌های تاریخی کشور، بنادر استراتژیک کشور از وجود بسیاری از سرمایه‌گذاران خارجی و حتی حضور حداقلی بخش خصوصی غیروابسته محروم ماندند. اگر بعدعی را تنها یک عامل تعیین‌کننده از سوی رئیس کمیسیون عمران مجلس بدانیم مطمئن باشیم که سهم واسطه‌گران ایرانی در عقب نگه‌داشته‌شدن بنادر کشور کم از ضعف و سوءمدیریت نیست.

آیا این تصادفی است که هرم اصلی مدیریت حمل‌ونقل دریایی کشور سال‌هاست اراده‌ای برای ارتقای ظرفیت و توسعه بنادر پیدا نمی‌کند؟ و هر سال سهم بنادر کمتر و کسب‌وکار کوچک‌تری نصیب آن می‌شود؟ آیا این تصادفی است که افتتاح بسیاری از پروژه‌های بندری، سال‌ها معطل و بلاکلیف می‌مانند؟ آیا این تصادفی است که بسیاری از واگذاری‌ها در سامانه اطلاع‌رسانی وزارت راه اعلام نمی‌شود؟ آیا این تصادفی است که دهه‌هاست ترمینال -ایرپورتی بندر شهیدرجایی بدون تشریفات قانونی واگذار می‌شود؟ آیا این تصادفی است که حتی مزایده‌های قانونی ابطال می‌مانند؟ آیا این تصادفی است که بسیاری از مدیران عالی بنادر پس از پایان خدمات دولتی، جذب شرکت‌هایی می‌شوند که نه با مزایده و تشریفات قانونی که با مذاکره و پشت درهای بسته، فرصت‌های بندری را تصاحب می‌کنند؟ آیا این تصادفی است که انجمن‌های صنفی بنادر ایران در برابر این همه فرصت‌های اقتصادی و اهماال‌کاری سکوت می‌کنند و کوچک‌ترین اعتراضی ندارند؟ آیا این تصادفی است که چراغ بخش خصوصی بنادر ایران یکی یکی خاموش می‌شود و درعوض شبه‌دولتی‌ها قارچ‌گونه رشد می‌کنند؟

ادامه در صفحه ۵