

ادامه از صفحه اول

#### ماجرای خطوط قرمز

و به اصول کلی حاکم بر توافقات بین‌المللی اشراف دارند؟ این‌دسته از دل‌پایسان ادعا می‌کنند خطوط قرمز نظام در توافق رعایت نشده است. مذاکرات برجام نزدیک به دو سال ادامه یافت و روزهای پایانی منتهی به امضای برجام بیش از ۲۰ روز طول کشید تا جایی که گفته شد بعد از جنگ جهانی دوم این طولانی‌ترین زمانی است که وزیر امور خارجه آمریکا در خارج از آن کشور به سر برده است. هرچند اطلاعی از خطوط قرمزی که این‌دسته از دل‌پایسان مدعی‌اند رعایت نشده است، نداریم. ولی باور عمومی بر این است با توجه به حمایتی که در طول مذاکرات و بعد از آن توسط مقام معظم رهبری از تیم مذاکره‌کننده -که آنان را فرزندان انقلاب نامیدند- می‌شد، آیا پذیرفتنی است در مذاکرات نفس‌گیر برجام و حالا پس از خروج یک‌جانبه آمریکا از آن، به این شکل با مسائل برخورد شود و همه کاستی‌های طبیعی یک مذاکره چندجانبه -به تیم مذاکره‌کننده و دولت نسبت داده شود؟ نمی‌دانم کسانی که این‌گونه به قضایا نگاه می‌کنند فکر آن را نمی‌کنند که متهم‌کردن تیم مذاکره‌کننده به رعایت‌نکردن خطوط قرمز نظام، این ذهنیت را در جامعه القا می‌کنند که در سطوح عالی نظام اختلاف وجود دارد؟ از منظر حقوقی برابر قانون اساسی تعیین سیاست‌های کلی نظام و نظارت بر حسن اجرای این سیاست‌ها بر عهده مقام معظم رهبری است و مهم‌ترین چالش پیش پای نظام و جهان قبل از برجام، موضوع تحریم‌های دشوار و تحدیدکننده هسته‌ای بود که با مذاکرات طولانی و با تکیه بر فتوای ایشان که داشتن و استفاده از بمب اتم را حرام اعلام کرده‌اند، به نتیجه رسید. یعنی مسئله هسته‌ای از نظر فقهی هم مورد توجه رهبر انقلاب قرار گرفت که فتوای حرمت‌داشتن آن را اعلام کردند. تیم مذاکره‌کننده هسته‌ای نیز با همه اشراف و اطلاعی که از تعهداتی که در توافق برجام وجود دارد و با اجماع مسئولان نظام، آن را امضا کردند تا تحریم‌های ظالمانه که ما حاصل دیپلماسی نادرست دولت محبوب دل‌پایسان بود، از روی شانه‌های ملت ایران برداشته شود. کاش این گروه دل‌پایسان حرمت جایگاه‌ها را پاس می‌داشتند و مخالف خود در رئیس‌جمهور و تیم مذاکره‌کننده را وصل به بی‌اعتنایی به خطوط قرمز ترسیمی نظام قلمداد نمی‌کردند.

#### قیمت‌گذاری زمین در مناطق آزاد

قیمت‌گذاری اراضی در محدوده مناطق آزاد مستند به بند ۲ ماده ۳ دستورالعمل اجرایی آیین‌نامه نحوه استفاده از زمین و منابع ملی در مناطق آزاد، در اختیار کمیته پنج‌نفره ارزیابی قیمت زمین است که ریاست این کمیته با معاون اقتصاد و سازمان منطقه آزاد است. طبیعتاً هر توسعه‌ای که دارد، می‌تواند در این حوزه اعمال نظر کند، هرچند که بدیهی است قیمت‌گذاری اراضی با کاربری تجاری متفاوت از قیمت‌گذاری با کاربری صنعتی با رویکرد ایجاد اشتغال مولد عباس بود. به‌هرروی دراین‌باره با توجه به اداره سازمان منطقه آزاد به صورت شرکت با سرمایه دولتی، تصمیم‌گیرنده نهایی درباره نحوه انعقاد قرارداد و واگذاری زمین با متقاضی آن، اعضای هیئت‌مدیره سازمان منطقه آزاد هستند که در چارچوب مقررات ابلاغی شورای‌عالی مناطق آزاد تصمیم‌گیری می‌کنند.

**شرق:** قصد کوتاه‌آمدن ندارند، البته تا زمانی که پاسخ روشنی بگیرند. آن‌قدر اوضاع به‌هم ریخته که وقتی می‌خواهند با کسی حرف بزنند چندبار با تأکید می‌گویند ما مجبوریم اعتصاب کنیم، نام‌مان در نمی‌آید، چاره‌ای نداریم. کار نکنیم لاقال ضرر نمی‌کنیم و از جیب خرج نمی‌کنیم. مشکل کامیون‌داران یکی، دوتا نیست؛ تا ناکافی بودن حقوقشان گرفته و یارانه بیمه تا دلالاتی که قطعات ماشین‌های سنگین را دپو کرده‌اند و حاضر نیستند بفروشند. می‌گویند دلار گران شده و نمی‌صرفد با قیمت قبلی قطعات را بفروشیم. یکی از رانندگان به «شرق» می‌گوید: «اگر لاستیک کامیون خراب شود، بیچاره می‌شویم، قبلاً دو میلیون و ۵۰۰ قیمت یک لاستیک بود، الان شده سه‌میلیون و ۵۰۰. از کجا بیاوریم؟». کله مشترکشان روی کمیسیون شرکت‌های حمل‌ونقل بار است. می‌گویند: «آن‌قدر رقم‌های کلانی از ما می‌گیرند که چیزی برایمان نمی‌ماند. حتی حمل بارمان یک میلیون تومان بشود هم ۵۰۰ تومان را

کمیسیون می‌گیرند، مابقی هزینه‌ها، از جمله عوارض را خودمان باید از جیب بدهیم. چیزی برایمان نمی‌ماند». دیگری از افزایش عوارض آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها سه تا چهاربار در سال می‌نالد. منصف است، می‌گوید: «درست است که بخش خصوصی است و هزینه‌هایش بالا رفته، اما لاقال تعرفه مشخصی باشد، یک‌بار در سال گران کند، نه‌اینکه چهاربار در سال، عوارض را زیاد کنند. هیچ نظارتی روی این عوارض نیست». برخی در این گفت‌وگو بین رانندگان معترض و افرادی که اعتراضشان مسیرها را هم مختل کرده و گروگان‌گیری و زدوخورد می‌کنند، خط قرمز می‌کشند. می‌گویند ما اعتصابمان آرام است. برای اینکه جرمه هم نشویم، داخل پایانه‌ها و پارکینگ‌ها کامیون‌ها را گذاشته‌ایم تا مشکلی ایجاد نشود. «باین‌حال مدیرکل حمل‌ونقل کلانی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در گفت‌وگو با «شرق» اعلام می‌کند که با نمایندگان کامیون‌داران توافق شده و آنها در بیانیه‌ای خطاب به رانندگان از آنها خواسته‌اند

#### مردگاران سراسر کشور به یارانه‌ای که از جیب به دولت پرداخت می‌کنند، اعتراض کردند

## تجمع در پاستور



کرده است، با اعمال نرخ جدید دلار، هر کیلو ذرت را به قیمت هزار و ۱۵۰ تومان و هر کیلو سویا را به بهای سه‌هزار و ۶۰۰ تومان به بازار عرضه می‌کند. این در حالی است که در بورس شیکاگو هر بشکه ذرت که بین ۲۵ تا ۲۷ کیلوگرم وزن دارد، به بهای چهار دلار و هفت سنت معامله می‌شود. سلطانی اضافه می‌کند: ذرتی که مدلل به کشور وارد کرده است، با درنظرگرفتن تعرفه‌های قانونی و غیره، برای واردکننده ۷۵۰ تومان هزینه داشته است، اما واردکنندگان آن را با قیمت ۵۰ درصد گران‌تر می‌فروشند. قیمت سویا هم که در زمان تجمع قبلی مرغداران مقابل وزارت جهاد کشاورزی ۸۰۰ تومان بود، امروز به هزار و ۱۵۰ تومان رسیده است. باوجوداین، به ما گفته می‌شود شما نباید تولید کنید زیرا تعدادتان زیاد است.

به گفته این کارشناس صنعت طیور، در شرایط کنونی، یک مرغدار ۲۰ هزار قطعه‌ای با فروش محصول مزرعه خود بالغ بر ۲۰ تا ۳۰ میلیون تومان ضرر می‌کند. او همچنین با اشاره به ثابت‌نگه‌داشتن دستوری قیمت مرغ عنوان می‌کند: استاندارد به شرکت پشتیبانی دستور می‌دهد که مرغ را با قیمت پایین به بازار تزریق کند، بنابراین قیمت‌گذاری مرغ تابع قانون عرضه و تقاضا نیست و این مسئله برای زنجیره تولید مرغ گران تمام می‌شود، زیرا صنعت مرغداری زنجیره کاملی از کارخانه دان، تولید کنستانتنر، مرغ مادر و... است.

##### رات‌حاصل از تغییر نرخ ارز

به گفته سلطانی مزارع پرورش مرغ گوشتی ماهانه ۵۰۰ میلیون کیلوگرم نهاده مصرف می‌کنند. از آنجاکه واردکنندگان محموله‌های واردشده در سه‌ماهه ابتدای سال جاری را با نرخ سه‌هزارو ۲۰۰ تومانی خریداری کرده‌اند، با تغییر نرخ ارز به چهارهزارو ۲۰۰ تومان، در همین مدت سود سرشاری برای آنها ایجاد می‌شود، اما معلوم نیست این پول کجا می‌رود. او ادامه می‌دهد:

#### کامیون‌داران در گفت‌وگو با «شرق» از دلایل استمرار اعتراضشان می‌گویند

## اعتصاب اجباری

اعتصاب پایان دهند. باین‌حال او اعلام کرد که نمی‌داند آیا این اعتصاب‌ها ادامه پیدا خواهد کرد یا خیر. در این بیانیه که به امضای اعضای شرکت‌کننده در جلسه دیدار با علی ربیعی، وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی، رسیده است که بخش خصوصی است و هزینه‌هایش بالا رفته، اما لاقال تعرفه مشخصی باشد، یک‌بار در سال گران کند، نه‌اینکه چهاربار در سال، عوارض را زیاد کنند. هیچ نظارتی روی این عوارض نیست». برخی در این گفت‌وگو بین رانندگان معترض و افرادی که اعتراضشان مسیرها را هم مختل کرده و گروگان‌گیری و زدوخورد می‌کنند، خط قرمز می‌کشند. می‌گویند ما اعتصابمان آرام است. برای اینکه جرمه هم نشویم، داخل پایانه‌ها و پارکینگ‌ها کامیون‌ها را گذاشته‌ایم تا مشکلی ایجاد نشود. «باین‌حال مدیرکل حمل‌ونقل کلانی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در گفت‌وگو با «شرق» اعلام می‌کند که با نمایندگان کامیون‌داران توافق شده و آنها در بیانیه‌ای خطاب به رانندگان از آنها خواسته‌اند

حامد، یکی از رانندگان کامیون که در چهارمحال‌وختیاری دست به اعتصاب زده، به «شرق» می‌گوید: «حدود شش ماه پیش، سهم بیمه تأمین اجتماعی رانندگان کامیون حدود ۱۳۰ هزار تومان بود، اما اکنون ۲۳۰ هزار تومان شده است، درحالی‌که اصلاً خدمات ارائه نمی‌دهد. بازنستسکی رانندگان ۳۰ ساله در نظر گرفته شده است. آخر یک راننده کامیون با این کار سنگین ۳۰ سال دوام می‌آورد که پشت کامیون کار کند؟». قبلاً به هر سختی بود، کنار می‌آمدیم و زندگی می‌کردیم؛ اما از وقتی دلار گران شد، همه چیز به‌هم ریخت». این را در ادامه حرف‌هایش می‌گوید و حرف‌هایش را به گرانی قطعات می‌کشاند: «قیمت قطعات کامیون سه برابر شده است. در همین یک ماه اخیر که دلار بالاتر رفته، یک میلیون تومان روی قیمت لاستیک رفته است و فروشنده هم چنان قدری قطعات را نمی‌فروشد؛ یعنی اگر ماشینمان خراب شد، دیگر نمی‌توانیم کامیون را تعمیر کنیم». حامد مکت می‌کند و با ناراحتی می‌گوید: «درد اجباری و بی‌کاری است. من خودم قووق‌دیلم دارم. راننده قووق‌لیاسس هم داریم. مجبوریم با کامیون کار کنیم؛ اما این‌طور برایمان نمی‌صرف. اعتراض کردیم و ماشین‌هایمان را را در پارکینگ گذاشتیم. کاری به سیاست نداریم، فقط می‌خواهیم مشکلاتمان برطرف شود». او با انتقاد از جلسه دولت با نمایندگانشان می‌گوید: «تعرفه‌ای ایجاد کرد، ۲۰ درصد روی کرایه بار بگذاردند، بابری‌ها به نفع خودشان آن را مصادره کرده‌اند. آنهایی که در جلسه‌ها هستند، مسیرها را نمی‌شناسند که نشسته‌اند و دیمی، تعرفه تعیین کرده‌اند». حامد تأکید می‌کند: «مسئولانمان ترسیده‌اند. حتی نمی‌گذارند مشکلاتمان را به آنها بگویم. می‌گویند سرمان شلوع است».

##### می‌خواهند ما را خراب‌کنند

این فعال حوزه حمل‌ونقل می‌گوید: «اوضاع به این شکل پیش برود، برایمان نمی‌صرف ماشین را بیرون بیاوریم. او البته در حین صحبت‌هایش، به نکته عجیبی اشاره می‌کند: «اصلاً امنیت نداریم که بار بزنیم. بار را می‌برند، جواب صاحب بار را چگونه بدهیم؟ راننده را با چوب می‌زنند. هزاران راننده داریم که در پارکینگ کامیون‌هایشان را پارک کرده‌اند. اینهایی که ماشین آتش می‌زنند و گروگان می‌گیرند، راننده نیستند، افشاگرند. می‌خواهند به نام ما تمام شود. ما نمی‌شناسیمشان.

وزارت صنعت و معدن متولی تنظیم بازار است. این وزارتخانه با شعار حمایت از مصرف‌کننده اجازه افزایش قیمت مرغ را نمی‌دهد. اگر قیمت مرغ از هشت هزار تومان به ۹ هزار تومان برسد، به اقتصاد خانواده ایرانی که در ماه صرفاً ۲۰ کیلوگرم گوشت مرغ مصرف می‌کند، فشار وارد می‌شود یا اینکه قیمت نان در دو سال از صد تومان به هزار تومان برسد؟

##### ضرر هزار تومانی به‌ازای فروش هر کیلوگرم مرغ

نصرالله دهقانیان، عضو هیئت‌مدیره اتحادیه مرغداران فارس، دیگر معترض تجمع دیروز است که از قیمت مرغ کله دارد. او به «شرق» می‌گوید: امروز با توجه به میانکین قیمت کشوری و بهای تمام‌شده، مرغدار به‌ازای تولید هر کیلوگرم مرغ هزار تومان متضرر می‌شود. اواز انحصار در بازار واردات نهاده‌های صنعت طیور کله‌مند است و تعداد واردکنندگان نهاده را کمتر از انگشتان دو دست می‌داند که نام برخی شرکت‌های دولتی هم در میان واردکنندگان به چشم می‌خورد. دهقانیان تأکید می‌کند: در شرایط کنونی احتمال ورشکست‌شدن مرغداران وجود دارد، زیرا مرغداری که سرمایه‌اش را از دست داده است، به‌صورت مدت‌دار هزینه می‌کند و دولت هم فکری به حال وام و بدهی مرغداران نکرده است. درحال‌حاضر وضعیت تولید خوب نیست. در سه سال اخیر ۳۰ درصد مرغداری‌ها تعطیل شده‌اند و با تداوم این روند پیش‌بینی می‌شود که امسال ۵۰ درصد مرغداران دچار مشکل می‌شوند. او اضافه می‌کند: امروز هر کیلوگرم مرغ وارداتی دو دلار قیمت دارد. یعنی قیمت آن برای مصرف‌کننده بین ۱۰ تا ۱۲ هزار تومان تمام می‌شود، درحالی‌که ستاد تنظیم بازار قیمت مرغ تولید داخل در مرغداری‌ها را با درنظرگرفتن ۱۰ درصد سود، شش‌هزارو ۲۰۰ تومان اعلام کرده است و تا پایان ماه مبارک رمضان هم حق تغییر قیمت ندارم.

##### دخالت دولت، مشکل سازشده‌است

امیر سیدی مرغدار نمونه شرکت‌کننده در اعتراض دیروز، دخالت در قیمت‌گذاری‌های میادین میوه و تره‌بار توسط دولت را عامل بروز مشکل برای صنعت طیور اعلام می‌کند. او که در جلسه با اعضای هیئت‌مدیره قبلی اتحادیه مرغداران حضور یافته است، در گفت‌وگو با «شرق» به مشکلات متعدد صنعت مرغداری در زمینه لای‌نی‌گری اعضای هیئت‌مدیره قبلی اتحادیه مرغداران برای باقی‌ماندن در سمت خود، سیاست‌های سازمان حمایت برای فریز قیمت مرغ و تحقق نیافتن وعده‌های وزارت جهاد کشاورزی اشاره می‌کند. سیدی می‌گوید: سه ماه پیش انتخابات اتحادیه برگزار شد، اما اعضای هیئت‌مدیره قبلی اجازه نمی‌دهند نمایندگان واقعی مرغداران در پست خود قرار گیرند. لای می‌کشند و می‌خواهند بمانند. او با اشاره به خواسته مرغداران معترض برای روی‌کارآمدن اعضای جدید، از استعفا ی اعضای هیئت‌مدیره قبلی در حضور مرغداران خبر می‌دهد.

می‌خواهند ما را خراب کنند».

##### کمیسیون‌ها سنگین‌است

عباس، یکی از رانندگان در همدان که در این اعتصاب حضور دارد، به «شرق» می‌گوید: «بابری‌های که داخل یا خارج پایانه هستند، کمیسیون‌های سنگینی می‌گیرند. فرض کرایه‌ای از ذرفول به تهران را ۸۰۰ هزار تومان می‌گویند؛ اما وقتی بارنامه چاپ می‌شود، نوشته یک‌میلیون و ۳۰۰ هزار تومان. ۵۰۰ هزار تومان کمیسیون می‌گیرند. دنبال شکایت برویم یکی، دو روز علاف می‌شویم و بعد از این پیگیری نیز وقتی می‌خواهیم بار بگیریم، چون شکایت کرده‌ایم، شماره کامیون‌ها را به همکارانشان می‌دهند که به ما بار ندهند. به همین راحتی، بار کنسل شد». از او می‌پرسم تا چه زمانی به اعتصاب ادامه می‌دهید: «معلوم نیست اعتصاب تا کی طول بکشد. جوابمان را بدهند تمام می‌کنیم».

##### تورست هستیت، شغل سخت حساب نمی‌شود!

یکی از کامیون‌داران در بروجرد لرستان نیز به «شرق» می‌گوید: «از زندگی بیزار شده‌ایم. با شرکت‌های دولتی کار می‌کنیم، دو سال است حقوقمان را ندادند. بار برای شرکت حمل‌ونقل خلیج فارس که شرکت دولتی است، از بندر امام به تهران و کرج آوردیم، وعده داده بودند یک‌ماهه کرایه‌ان را می‌دهیم. از تاریخ ۹۴/۲/۲۲ کرایه‌مان را ندادند. دفتر مرکزی هم می‌رویم، می‌گویند پول نداریم. چند ماه چند سال پول ندارد!». علی به بیمه رانندگان اشاره کرده و می‌گوید: «ما را بعنوان تورست می‌دانند. می‌گویند از این شهر به آن شهر می‌روید! ۲۴ ساعت وقت استراحت نداریم. کنایه می‌زنند شما تورست هستید. هیچ راننده‌ای ۳۰ سال دلاام نیاورده که پشت فرمان بماند!». او هم از عوارض بالای جاده‌ای انتقاد کرده و می‌گوید: «سه دفعه عوارض در سال گران شده است. می‌گویند کار بخش خصوصی است. سه، چهار ماه یک بار گران کرده‌اند. دولت باید روی عملکرد بخش خصوصی نظارت کند که در سال یک فغه گران می‌کند. می‌دانیم تورم است، ۱۰ درصد گران شود؛ اما سه، چهار ماهه هر بار پنج تا ۱۰ درصد گران می‌شود. از اول ماه ۵۰ درصد عوارض گران شده است». این کامیون‌دار با اشاره به اعتصاب کامیون‌داران می‌گوید: «کامیون‌ها کار نمی‌کنند. پلیس اگر کنار خیابان ماشین‌ها را پارک کنیم، جریمه می‌کند، به‌خاطرهمین در پارکینگ یا جاهایی پارک کردیم که مشکلی نباشد». علی به طعنه می‌گوید: «لاا بابری‌ها التماس می‌کنند بار بزن، نمی‌زنیم؛ می‌گویند از شما حمایت می‌کنیم! شب و روز در خط‌ریم؛ اما طوری عمل کنید که ما هم کمی دلگرم شویم».

##### نمایندگان کامیون‌داران:اعتصاب تمام‌شود

غلامحسین دغفاله، مدیرکل حمل‌ونقل کلانی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در گفت‌وگو با «شرق» از وعده پایان اعتصاب کامیون‌داران می‌گوید و همچنان تأکید دارد که تعداد رانندگان معترض در قیاس با تعداد رانندگان کشور کم است. از او می‌پرسم این به این معاست که دیگر از فردا اعتصابی نداریم؟ پاسخ می‌دهد: «علم غیب ندارم. نمی‌توانم پیش‌بینی کنم؛ اما تا امروز خیلی از کامیون‌داران کار می‌کردند و برخی در اعتراض بودند».

ادامه در صفحه ۵

### اقتصاد

ادامه از صفحه ۲

#### روسیه از ایران ویرجام چه می‌خواهد؟

برای هریک از این مناطق نیز چالش‌ها و تهدیدات، فرصت‌ها و وظایف اصلی سیاست روسیه در برابر هریک از این عوامل ملاحظه می‌شود. روسیه در چارچوب این رهنمودها نقاط قوت خود را معرفی نمی‌کند و برای خود نقاط ضعیفی متصور نیست و خود را اَبَرقدرت جهانی می‌شمارد. این سیاست خارجی روسیه البته ناگوارآمی‌هایی هم دارد؛ زیرا از نظر مدیریت استراتژیک نقاط قوت و ضعف خود را معرفی نمی‌کند. حلالا ایران در این سیاست خارجی در خاورمیانه تعریف می‌شود که منطقه‌ای مهم است. خاورمیانه به‌عنوان جبهه‌ای از ایدئولوژی اسلام‌گرای رادیکال، تهدیدی برای روسیه و متحدان آن به‌شمار می‌رود. درعین‌حال روسیه نقش خود را تحکیم می‌کند و دارای قدرت جهانی مسئولیت‌پذیر است که در حل مسائل امنیتی مشترک کمک می‌کند. نتایج اصلی سال ۲۰۱۷ در این زمینه عبارت‌اند از:

– آزادسازی بخش درخور توجهی از سوریه از دست داعش با مشارکت مستقیم روسیه؛ ایجاد شرایط برای حرکت روند صلح و بازگرداندن آرامش به سوریه و همکاری روسیه با ایران در سوریه در این چارچوب ارزیابی می‌شود و دیدیم که پس از ختم مبارزه با تروریسم ولادیمیر پوتین در پایگاه نظامی سوریه خود را قهرمان و پیروز میدان اعلام کرد و سخنی از ایران به‌هم نیاورد. بنا بر سیاست خارجی روسیه توافق‌نامه در زمینه افزایش مناطق، جلوگیری از درگیری‌های بین روسیه و ایالات متحده در سوریه و پیشرفت در روند صلح آستانه از دیگر موارد است. عادی‌سازی روابط با ترکیه، توسعه روابط با عربستان سعودی، برای هماهنگ‌سازی تعامل در بازار نفت و در پایان حفظ وضع موجود با توجه به برنامه هسته‌ای ایران ذکر شده است. از سرگنی ریابکوف، معاون وزیر خارجه روسیه، نقل شده که گفته کنشورش خواهان حفظ توافق هسته‌ای است، اما در کنار آن معتقد است به یک توافق الحاقی نیاز است که نگرانی‌های غرب را درباره برنامه موشکی ایران و نقشنش در خاورمیانه و سوریه برطرف کند. این چیزی است که ایران تاکنون در مقابل آن مقاومت کرده است. البته مورد دیگر حمله رژیم صهیونیستی به پایگاه‌های نظامی در مرز سوریه با فلسطین اشغالی است که گفته می‌شود بدون هماهنگی با روسیه نمی‌توانست امکان‌پذیر باشد. در آغاز همکاری و حضور ایران و روسیه در صحنه سوریه اگرچه هر دو در یک نقطه مبارزه با تروریسم و تقویت دولت مرکزی سوریه هم‌راستا بوده و فعالیت‌های گسترده مستشاری و فنی و عملیاتی از هوا (روسیه) و از زمین (ایران) در این صحنه داشته و هدف مشترکی را دنبال می‌کردند؛ ولی در روزی‌هایی با رژیم اشغالگر قدس هم‌راستا و هم‌داستان نبوده‌اند. روسیه روابط بسیار نزدیکی با رژیم اشغالگر قدس دارد و ایران در مبارزه با این رژیم است. در اینجا اختلافاتی بین دو کشور وجود و بروز دارد. باید توجه داشت که علاوه بر مسئله سوریه، جمهوری اسلامی به سبب روابط نزدیک با روسیه‌ای که از سسوی عرب تحریم شده است، نتوانسته است از سرمایه‌گذاری غرب و بهبود روابط در چارچوب برجام برخلاف تعهدات اروپا برخوردار شود. هرچه ایران روابط خود را با روسیه گسترده‌تر کرده و آن را به حوزه‌های امنیتی (اظهار تمایل ایران به عضویت در سازمان امنیت دسته‌جمعی)، سازمان همکاری شانگهای (قدرت‌های نظامی، امنیتی) و اتحادیه اقتصادی اوراسیا (اقتصادی) گشانده است، به همان اندازه غرب به تعهدات خود درباره سرمایه‌گذاری و عادی‌سازی روابط خود با ایران مسامحه و تعلل کرده است. در برخی از تحلیل‌ها و گزارش‌ها ایران شریک استراتژیک روسیه با بالعکس شریک استراتژیک ایران اعلام و انتظارات روابط را بالا می‌برند؛ ولی در واقع در محافل رسمی چنین قراردادی با ایران به امضا نرسیده است. ایران به‌عنوان یک کشور قدرتمند خاورمیانه ظرفیت‌های مناسبی برای تبدیل‌شدن به یک قدرت برتر منطقه‌ای را دارد که این ظرفیت‌ها هم مادی و هم انسانی است. اگرچه روسیه بزرگ‌ترین صادرکننده گاز طبیعی است؛ ولی ایران هم از نظر ذخایر اثبات‌شده گاز طبیعی، اکنون مقام اول جهان را دارد و نیازمند سرمایه‌گذاری و تکنولوژی استخراج است. اروپا هم نیاز، هم سرمایه هم تکنولوژی دارد. ایران و اروپا می‌توانند در این معادله با هم همکاری کنند. هم تمایل و هم امکان همکاری باید به وجود بیاید. در آن صورت اروپا هم از سيطرة انحصاری گاز روسیه بیرون خواهد آمد؛ هرچند این معادله به ضرر روسیه است و طبیعی است که دراین‌باره به‌عنوان رقیب عمل کند. ذخایر اثبات‌شده نفت خام ایران ۵۰ درصد بیشتر از روسیه است. نیروی انسانی ماهر و طبقه تحصیل‌کرده و انسجام ملی ایران از نقاط قوت این کشور است که بدون نیاز به پشتیبانی روسیه می‌تواند در عرصه بین‌الملل به ایفای نقش بپردازد. ایران از نظر علوم، تکنولوژی از نانوتکنولوژی تا هوافضا و بالستیک و هسته‌ای ایران در منطقه خود بی‌مانند است. در علوم پزشکی از سطوح ماهر و طبقه تحصیل‌کرده و بسیاری جهات دیگر، بیوتکنولوژی و آی‌تی ایران می‌تواند همه آنها را برای تبدیل‌شدن به قدرت به کار گیرد. ارتقای سرمایه‌های اجتماعی و حاکمیت قانون و تقویت روحیه دفاع ملی از ارکان تبدیل ایران به قدرت منطقه‌ای است.