

قبول می کردند، در محاصره کشورهای ترک زبان قرار می گرفتند و نابود می شدند. قصه منطقه سسیونیک در جنوب ارمنستان و درگیری بر سر زنگزور طولانی و مسئله‌ای ریشه‌دار است که تشریح کامل آن از ظرفیت این مصاحبه خارج است. این منطقه مورد مناقشه در مرز ایران و ارمنستان واقع شده و برای کشورمان بسیار مهم است.»

او با تاکید بر اینکه اصل این طرح برای کشورهای غربی است، ادامه داد: «ترکیه، کشورهای غربی و اسرائیل بارها برای ایجاد این دالان علاقه نشان دادند. چون مرز ایران و ارمنستان از بین می‌رود و کریدور شمال-جنوب ایران را از کار می‌اندازد. ایجاد کریدور زنگزور میزان نفوذ آمریکا و اروپا در منطقه قفقاز را افزایش می‌دهد و این مسئله خوشایند روس هان نیست. اما از سوی دیگر، روس‌ها به خاطر جنگ اوکراین تحت فشار هستند. روسیه با تحریم‌های غرب روبه‌رو و مسیرهای صادرات- واردات کالا و انرژی این کشور بسته شده است. به همین دلیل به مسیرهای جایگزین نیاز دارد. چراکه از نظر در اختیار داشتن بنادری که به صورت چهارفصل امکان فعالیت داشته باشد، با محدودیت روبه‌روست. از شرق، با کره و ژاپن مواجه است که عملاً مقابل بندر ولادی وستوک هستند و مشکل ایجاد می‌کنند. شمال روسیه همیشه یخبندان است. دریای سیاه در اختیار ناتوست و ایران که در جنوب قرار دارد هم زیرساخت‌های تکمیل شده و مناسب برای استفاده روسیه‌ندارد. بنابراین آن‌ها دنبال مسیر جایگزینی می‌گردندو فکری می‌کنند که می‌توانند این مسیر را کنترل کنند که بتوانند از طریق آذربایجان صادرات و واردات کالاهای خود را انجام بدهند. از طرف دیگر روسیه دنبال احیای نفوذ خود در قفقاز مرکزی است چراکه به مرور زمان، آمریکا و کشورهای غربی، حوزه‌های نفوذ این کشور در حوزه بالتیک، بالکان، اروپای شرقی و قفقاز را به طرق مختلف از آن گرفتند.»
مोحدیان تاکید کرد: «روس‌ها درباره اینکه می‌توانند این دالان را کنترل کنند، در اشتباه هستند. نفوذ اسرائیلی‌ها در منطقه بیشتر شده، غرب و ناتو بیشتر در آذربایجان، ارمنستان و گرجستان حضور دارند و همکاری‌های نفتی و نظامی دارند. ارمنستان که متحد سنتی روسیه بود هم به سمت غرب گرایش پیدا کرده است. ارمنستان تامین امنیت فرودگاه بین‌المللی این کشور را از نظرهای روسیه گرفت و آن‌ها را از مرزبان‌های این کشور با ترکیه و ایران کنار گذاشت. ارمنستان و آذربایجان در این باره مذاکره می‌کنند که اگر مسیری ایجاد شد، از طریق مجموعه‌ای از شرکت‌های بین‌المللی اداره شود. این هم برای روسیه به معنای کنترل بیشتر غرب است. روسیه می‌خواهد منافع خود را زنده و نقش میانجی‌گری سنتی خود میان ارمنستان و آذربایجان را حفظ کند اما آن‌ها تکروری می‌کنند. می‌خواهند به تنهایی با آمریکا، اروپا و اسرائیل که در این منطقه به صورت هماهنگ عمل می‌کنند، مقابله کنند.» این تحلیلگر مسائل قفقاز اظهار داشت: «ایران باید در قبال منطقه قفقاز راهبرد مشخصی داشته باشد و منتظر دیگران نماند. همانطور که ترکیه منافع خود را در قفقاز دنبال می‌کند و منتظر کشورهای دیگر نمی‌ماند. مادر عین اینکه با روس‌ها تعامل و منافع مشترک داریم، در زمینه‌هایی هم دچار چالش هستیم. الان ارمنستان به ایران امکان بازیگری در قفقاز را می‌دهد. چون ارمنستان با تهدیدهای یاکو، ترکیه، اسرائیل و ناتو مواجه است.»
موحدیان با هشدار نسبت به تلاش‌های برای کنار گذاشتن ایران از مسیرهای بین‌المللی، تاکید کرد: «زنگزور، خیلی از کریدورهای ماراخنشی خواهد کرد. رقبا و دشمنان، در حال دور زدن ایران هستند. آن‌ها شبکه‌ای از کریدورهای ترانزیتی را دور ایران می‌کشند تا کشور ما دیگر جایی در مسیرهای بین‌المللی انتقال کالا و انرژی نداشته باشد. یک کریدور از کشورهای آسیای مرکزی و از طریق افغانستان و پاکستان به آقیانوس هند می‌رسد. قطر، امارات، عراق و ترکیه هم در حال ایجاد یک مسیر از بندر فلو به سمت اروپا هستند. کریدوری هم از هند، خلیج فارس و اسرائیل می‌گذرد. عملاً برنامه این است که نفت و گاز ایران مشتری نداشته باشد و ایران از بازار حذف شود. با توجه به اینکه رویکرد به انرژی‌های سبز و تجدیدپذیر بیشتر شده، ما فرصت کمی در اختیار داریم که خودمان را از این شرایط بیرون بیاوریم و به توسعه کشور بپردازیم. اگر این اتفاق بیفتد، ایران اهمیت خود را از دست می‌دهد. کشوری که بندر، جاده و راه‌آهن بین‌المللی نداشته و ظرفیت‌هایش مورد نیاز کشورهای دیگر نباشد، اهمیتش را از دست می‌دهد و خیلی راحت امنیتش به خطر می‌افتد. برنامه این است که این اتفاق طی ۴ تا ۵ سال آینده رخ دهد و ایران به یک کشور کاملاً منزوی تبدیل شود. در کنار این، انزوا، با کریدور زنگزور امکان نفوذ رقبای ایران هم بالا می‌رود و شرایط برای تهدیدهای امنیتی، انتقال نیروهای ناتو، تکفیری، تجزیه طلب‌پان‌ترک و ضد ایرانی به مناطق شمالی کشور فراهم می‌شود.»

کند و حق ترانزیت پرداخت کند. طی سی سال گذشته آذربایجان از طریق ایران به نخجوان دسترسی کامل داشته است. دسترسی اش قطع نیست. ولی اینکه خطی به عرض ۵ و طول چهل کیلومتر در این کشور بکشد، پذیرفته نیست؛ دالانی که مرز ایران و ارمنستان را از بین می‌برد. دسترسی به گرجستان و دریای سیاه برای ایران اهمیت زیادی دارد. آذربایجان به صورت رندانه سعی می‌کند با حمایت ترکیه، پذیرش این مسئله را به ارمنستان تحمیل کند. طبیعی است که هیچ عقل سلیمی این مسئله را نمی‌پذیرد.»
تحلیلگر مسائل بین‌الملل تاکید کرد: «از سال ۲۰۱۸ که نیکول پاشینیان در ارمنستان به قدرت رسید، فاصله بین روسیه و ارمنستان بیشتر شد. چون پاشینیان گرایش‌های غربی دارد و به اتحادیه اروپا و آمریکا نزدیک است. وقتی آذربایجان مناقش را آزاد کرد، ارمنستان از روسیه انتظار داشت که طبق پیمان جمعی میان هفت کشور از جمله روسیه و ارمنستان، مسکو برای حمایت از آنان وارد عمل شود. اما روس‌ها این کار را در جنگ اخیر قره‌باغ نکردند. چون با پاشینیان مشکل داشتند و یک قرارداد ۵ میلیارد دلاری هم با علی‌اف بسته بودند. می‌توانیم به اصطلاح بگوییم که می‌خواستند فشاری بر پاشینیان بیاورند که در سیاست‌هایش تجدیدنظر کند. الان روسیه مدعی زنگزور شده، چون طبق همان توافق آتش‌بس مسکو که مورد استفاده آذربایجان قرار گرفته، امنیت مناطق مورد اختلاف دو طرف از سوی روس‌ها برقرار می‌شود. دنبال فرصتی هستند که بتوانند جایگاه خود را در جنوب ارمنستان محکم کنند و حضور مؤثری در قفقاز جنوبی داشته باشند. ارمنستان وابستگی زیادی به روسیه دارد. همین الان ۷۵ درصد انرژی این کشور از نسوی روسیه تامین می‌شود. می‌خواهند با استفاده از این حضور، سیاست غرب‌گرایی پاشینیان را تغییر دهند.»
او اضافه کرد: «ترکیه برای اتصال از طریق نخجوان، زنگزور، آذربایجان، دریای خزر، آسیای مرکزی و استان سین‌کیانگ در شمال چین دنبال این دالان است. اینکه چقدر این سیاست قابلیت اجرا دارد، یک بحث جداگانه است. اما در حال حاضر آن‌ها از سیاست آذربایجان حمایت می‌کنند.»
پهتیشور بر منافع کشورهای غربی در این پروژه تاکید کرد و گفت: «کشورهای غربی و به‌طور مشخص آمریکا و فرانسه از کشیده شدن این کریدور ناراضی نیستند اما با حضور روسیه در ارمنستان مخالفند. چون دنبال حضور خود در این منطقه هستند. با گسترش روابط ایران و ارمنستان نیز موافقت ندارند. آن‌ها با ایجاد ترانزیت موافق هستند اما با استفاده از ظرفیت ارمنستان؛ نه آن‌طور که حاکمیت این کشور را نقض کند و باعث استقرار روس‌ها در منطقه شود.»
تحلیلگر مسائل بین‌الملل اظهار داشت: «انکته مهم این است که در این شرایط ایران برای همه طرفین ماجرا روشن کرده که اگر توافقی انجام شود، نباید منظم مخز مشترک بین ایران و ارمنستان باشد. ایران در این موضوع بسیار جدی است. حدود دو سال پیش با هماهنگی ارمنستان یک پل شانور روی ارس زدند و تاکت‌های ایرانی داخل خاک ارمنستان شدند و در آن کشور مانور مشترک برگزار کردند. پیام این بود که مخالفت ایران صرفاً یک موضع‌گیری سیاسی نیست و هیچ‌کس حق ندارد مرز تاریخی میان دو کشور را از بین ببرد. ایران طی ۳۰ سال گذشته همه جور خدمانی به آذربایجان داده است تا دسترسی‌اش به نخجوان قطع نشود. بنابراین آذربایجان بهانه‌ای ندارد که بخواهد مسئله زنگزور را زنده کند.»

▼ زنگزور، مسیر انزوا ی ایران است

احسان موحدیان، کارشناس مسائل قفقاز به هم‌میهن گفت: «توجه به این نکته بسیار مهم است که طمع به منطقه‌ای که امروز زنگزور نامیده می‌شود، ریشه‌ای ۱۰۰ تا ۱۲۰ ساله دارد و ما نیز همواره نسبت به آن غفلت کرده‌ایم. از زمانی که نفت در آن منطقه کشف شد، همه به دنبال این بودند که منابع انرژی را از قفقاز جنوبی به اروپا منتقل کنند. عثمانی دیروز و ترکیه امروز، انگلیسی‌ها و آمریکایی‌ها همواره دنبال این بودند که مسیر مذکور را به دست بیاورند. بعد از تشکیل شوروی و قرار گرفتن این منطقه تحت حاکمیت مسکو، مسئله کریدور مدنی فراموش شد اما از زمان افول و سپس فروپاشی شوروی و رخ دادن جنگ اول قره‌باغ (۱۹۸۸ - ۱۹۹۴) بار دیگر ایجاد کریدور زنگزور مطرح شد. طرح زنگزور در اصل برای آمریکایی‌هاست. آن زمان پل گوبل افسر سازمان سیا که اکنون هم‌زنده است این طرح را در مذاکرات با ارمنی‌ها در سال ۹۲ میلادی مطرح کرد که ما- آمریکایی‌ها- حاکمیت شما بر منطقه ارمنی نشین قره‌باغ را تثبیت می‌کنیم و شما در مقابل منطقه زنگزور (سیونیک) را در اختیار آذربایجان قرار بدهید. ارمنی‌ها هوشیار بودند چون اگر این درخواست را



صریح شعارها و مطالبات معمول اصلاح‌طلبان خودداری کرد و برخلاف حسن روحانی از ورود به مصادیق (به‌ویژه در حوزه سیاست داخلی) خودداری کرد.
باین حال، او تبیینی از دو کلیدواژه «حق» و «عدالت» به دست داد که توانست نسبتی وثیق باشد با شعار «ایران برای همه ایرانیان» جریان اصلاحات پیدا کند و در عین حال، تا حد قابل قبولی از نسوی نیروهای معذوف و به‌حاشیه‌انده‌شده اجتماعی و اقتصادی نیز پذیرفته شد.
بر مبنای این واقعیت‌ها، پرسش کلیدی و کنشوندی درباره مسعود پزشکیان را باید مورد تجدیدنظر قرار داد. به جای آنکه مدام از او درباره رفتارها و پوشش او پرسید یا بی‌زی توجهی‌اش به پروتکل‌ها گفت و تلویحاً پرسنسیب او برای ریاست جمهوری را زیر سوال برد؛ جا دارد مسئولیت و ماموریت ویژه و تاریخی او را مورد توجه قرار دهیم. در این جهت، اتفاقاً هرچه او کمتر سخنان کاریزمانتیک بگوید و با سخنان‌اش خون در تن حامیان و همراهانش بدواند، بهتر است.

پزشکیان اصلاح‌طلب است و به اصلاحات باور نیز دارد و راهبر دو پروژه سیاسی او نیز حتی گاه بسیار بیش از مجموعه اصلاح‌طلبان، اصلاح‌طلبانه بوده است و با همین مشی نیز، به نتیجه رسیده است و توانسته در روزگاری که عموم اصلاح‌طلبان و پیگاهه اجتماعی آنان دل از صندوق رای بریده بودند، از همین صندوق مطرود، فرصتی سازد و روزنی برای اصلاح و تغییر گشاید. بنابراین، در اصلاح‌طلب بودن پزشکیان تردیدی نباید داشت. حتی در همگرایی و همسویی او با خاتمی و تعامل او با جبهه اصلاحات و احزاب و نخبگان اصلاح‌طلب جای تردیدی نیست. روند تشکیل دولت چهاردهم و تشکیل شورای راهبری و کمیته‌های تخصصی، به‌خوبی این همراهی و همگرایی پزشکیان و اصلاح‌طلبان را نشان داد. شاید اگر اصلاح‌طلبی شاخص و تشکیلاتی به جایگاه ریاست جمهوری می‌رسید، هیچ‌گاه در این حد بستر مشارکت نخبگان و کنشگران و متخصصان را فراهم نمی‌کرد.
بالین حال، این واقعیت را هم باید پذیرفت که پزشکیان، خاتمی نیست. همچنان که میرحسین موسوی و حسن روحانی هم خاتمی نبودند.

سمفونی خطوط

جواد علیزاده



عباس عراقچی: میدان و دیپلماسی، مکمل هم هستند



گزارش دو

ماجرای کمبود بنزین در استان‌های شمالی

این را هم گفت که اگر مشکل کمبود بنزین تا دو هفته دیگر در غرب استان حل نشود با معضلات بیشتری روبه‌رو می‌شویم؛ «با پیگیری‌ها از وزارت نفت مقرر شد که سوخت مورد نیاز تا هفته دیگر از بندر نوشهر وارد شهرستان تنکابن و رامسر شود». مدیر شرکت پخش فرآورده‌های نفتی منطقه غرب مازندران هم با اعلام اینکه با ورود بی‌سابقه مسافران به غرب استان روبه‌رو هستیم، گفته بود: «اتبارهای تامین سوخت در رشت مستقر است و مقرر شد تامین مصرف سوخت مسافران را مدیریت کنند.» مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی گفت: «تمهیدهای لازم برای تامین بنزین استان‌های شمالی با خط لوله انتقال فرآورده‌های نفتی و نفتکش‌های سوخت‌رسان از استان‌های همجوار و غیرهمجوار اندیشیده شده است.»

▼ علت کمبود بنزین چه بود؟

روز گذشته اما کرامت ویس کرمی، مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی علت کمبود بنزین در این دواستان را بیان کرد: «تعطیلات پیاپی و چندروز هفته جاری سبب ازدحام بیش از حد و ترافیک فوق‌سنگین خودروها در مبادی ورودی جاده‌های بین‌شهری و خروجی استان‌های شمالی شد. این حجم از ترافیک که تنها در استان مازندران ۲۱ میلیون سفر اعلام شده و بی‌شک استان گیلان نیز شرایط مشابهی را داشته، کم‌سابقه بوده است. این حجم از تردد باعث رشد جهشی و کم‌سابقه مصرف بنزین در یک هفته پیاپی در استان‌های شمالی شد. این افزایش تردد موجب کندی حرکت و تاخیر حداقل پنج‌برابری در تردد نفتکش‌های سوخت‌رسان در جاده‌های مواصلاتی و سبب تعطیلی مقطعی در بعضی از جایگاه‌های عرضه سوخت استان گیلان و غرب مازندران شد. تمهیدهای لازم برای تامین بنزین استان‌های شمالی با خط لوله انتقال فرآورده‌های نفتی و نفتکش‌های سوخت‌رسان از استان‌های همجوار و غیرهمجوار اندیشیده شده است.» او همچنین آماری درباره توزیع بنزین در یک هفته اخیر ارائه داد: «توزیع بنزین از روز شنبه (۱۰ شهریور) تا پنجشنبه (۱۵ شهریور) به ترتیب ۱۴۲ میلیون لیتر، ۱۳۷ میلیون لیتر، ۱۲۲ میلیون لیتر، ۱۴۰ میلیون لیتر، ۱۲۴ میلیون لیتر، ۱۳۶ میلیون لیتر در روز بوده است.» محمدصادق عظیمی‌فر، مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی هم با اشاره به ایجاد ترافیک فوق‌سنگین ۹ روزه در مبادی ورودی شهرهای شمالی و جاده‌های بین‌شهری و بی‌سابقه خواندن این میزان ترافیک به‌ویژه در استان گیلان درباره وضعیت کمبود بنزین گفته است: «نفتکشی که در حالت عادی مسیری را دوساعته طی می‌کرده، ۹ ساعت در راه بوده و این موجب شده بنزین با تاخیر به برخی جایگاه‌ها برسد و مشکل توقف ساعتی عرضه بنزین را فقط در برخی جایگاه‌ها در استان گیلان و غرب مازندران داشتیم.»

گروه خبر: سردار سیدتیمور حسینی رئیس پلیس راهور فراا، از بیش از ۲۰۱ میلیون تردد در جاده‌های کشور در تعطیلات اخیر (۱۰ شهریورماه تا ساعت ۵ صبح دیروز) خبر داده است؛ ترددهایی که نسبت به روزهای عادی ۸ درصد افزایش داشته است. به گفته او استان‌های شمالی کشور همچون مازندران، گیلان و خراسان رضوی در ایام تعطیلات، بیشترین حجم ورودی خودرو را تجربه کرده‌اند. ترافیک سنگین در جاده‌ها همچون غالب تعطیلات یکی از معضلات مسافران بوده به شیوه‌ای که پلیس راهور در راستای مدیریت ترافیک سنگین و جلوگیری از بروز حوادث احتمالی، اقدام به اعمال محدودیت‌های ترافیکی در برخی محورهای پرتردد کرده است. که از جمله این محدودیت‌های می‌توان به یک‌طرفه‌شدن جاده چالوس و آزادراه تهران-شمال از شمال به جنوب اشاره کرد؛ اقدامی که روز گذشته صورت گرفت. همچنین، برای افزایش ایمنی تردد خودروهای شخصی، از ورود کامیون‌ها و تریلر‌ها به محورهای هراز، فیروزکوه، جاده قدیم قزوین-رشت، آستارا و اردبیل تا پایان شب گذشته معانعت شد.

▼ کمبود بنزین در گیلان و مازندران

معضل بزرگ‌تر اما مواجه‌شدن مسافران با کمبود بنزین بود. در روزهای اخیر و به‌ویژه روز چهارشنبه ۱۴ شهریور به دلیل کثرت مسافران در دواستان گیلان و مازندران، پمپ‌بنزین‌ها با مشکلات فراوانی روبه‌رو شدند. برخی از رسانه‌ها در این باره نوشتند که از صبح چهارشنبه بیشتر پمپ‌بنزین‌های استان تعطیل شده و تشکیل صف‌های طولانی در پمپ‌بنزین‌ها باعث شلوغی و ترافیک سنگینی در خیابان‌های این دواستان شمالی شده است. همچنین گفته شد نرسیدن نفتکش‌ها در غرب مازندران باعث غیرفعال شدن مقطعی و چندساعته برخی جایگاه‌ها شده بود. با این حال مجتبی شکوری، مدیر شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه گیلان، روز پنجشنبه اخبار منتشرشده درباره تعطیلی جایگاه‌ها به‌دلیل کمبود بنزین را تکذیب کرد و گفت: «هیچ جایگاهی در استان گیلان به‌دلیل نبود بنزین تعطیل نشده است، اما در برخی موارد به‌دلیل حجم بالای ترافیک درون و برون‌شهری، رسیدن نفتکش‌ها به جایگاه‌های عرضه و مجاری عرضه سوخت با تأخیر روبه‌رو شده است.» او دلیل این موضوع را کند شدن عملیات توزیع سوخت به جایگاه‌های عرضه با توجه به حجم بی‌سابقه مسافر ورودی به استان گیلان عنوان کرد. سیدشمس‌الدین حسینی، نماینده تنکابن، عباس‌آباد و رامسر در مجلس هم روز پنجشنبه اعلام کرد: «طبق تماس‌ها و پیگیری‌های انجام‌شده هفت تا نکر سوخت از استان گیلان وارد شهرستان تنکابن شد. در حال حاضر جایگاه‌های بنزین اشباع شده اما حجم بالای مسافر صف‌های طولانی را ایجاد کرده است.» حسینی