

تجارت زمینی ایران، قربانی اختلافات آذربایجان و ارمنستان / غرب در حال موجسواری رسانه‌ای است

خلأهای موجود در آتش‌بس قره‌باغ باعث شده است تا هر از گاهی پروپاگاندای رسانه‌ای غرب از فرصت موجود برای برهم زدن روابط میان ایران و آذربایجان سوءاستفاده کند؛ رویدادی که دود آن به چشم فعالان اقتصادی کشورمان می‌رود.



به گزارش آران نیوز به نقل از خبرگزاری آنا - مجتبی اسماعیلی، مناقشه قره باغ و خلأهای موجود در توافق آتش بس این منطقه باعث شده است تا هر از گاهی پروپاگاندای رسانه ای غرب از فرصت موجود و به بهانه های واهی برای برهم زدن روابط میان کشورهای منطقه از جمله ایران و آذربایجان سوءاستفاده کنند. در این راستا منابع غربی از جمله رادیو آزاد اروپا به عنوان شبکه ضدایرانی مورد حمایت آمریکا به تازگی گزارشی پخش کرد که نشان می دهد مرزبانان آذری از رانندگان ایرانی درخواست پول کردند، ولی رانندگان ایرانی با اعلام اینکه آن ها در نوردوز حق گمرکی پرداخت کرده اند و مسیر بارشان ارمنستان است نه آذربایجان، هزینه ای به طرف آذری پرداخت نکردند. این درحالی است که گمرک آذربایجان در این زمینه بدون اطلاع قبلی و هیچ گونه ابلاغیه رسمی اعلام کرد، هرگونه وسایل نقلیه برای ورود به داخل خاک آذربایجان باید عوارض پرداخت کند. ریشه این اختلاف را که به شیطنت رسانه های غرب منجر شده است، اما باید در ایروان جست وجو کرد. دولت ارمنستان که در یک سال گذشته بارها ارمنی ها را در موقعیت های دشوار قرار داده است، به نظر می آید اکنون قصد دارد همین رویه را برای همسایگانش از جمله ایران و آذربایجان در پیش بگیرد و باعث به وجود آمدن مشکلاتی برای ایرانیان شود. ارمنستان در منطقه ای که مورد مناقشه با آذربایجان است، قصوری مرتکب شده و قصد ندارد مسئولیت قصور خود را برعهده بگیرد. برای دانستن اینکه چه ماجرابی رخ داده و رانندگان ایرانی در منطقه مورد مناقشه ارمنستان و آذربایجان در چه وضعیتی هستند، باید گریزی به یک سال گذشته زد و وضعیت کنونی منطقه مورد مناقشه را تشریح کرد.

آذربایجان به دنبال اعمال حاکمیت بر منطقه مورد مناقشه گوریس

سرویس امنیت ملی ارمنستان یکشنبه گذشته خبر داد، پلیس جمهوری آذربایجان کامیون های با پلاک ایرانی را در منطقه آزاد شده از اشغال ارمنستان در قره باغ و در نزدیکی روستای عیوضلی متوقف کرده و از آن ها عوارض می گیرد. رسانه های محلی نیز گزارش کردند پلیس مبلغ قابل توجهی از کامیون های ایرانی دریافت می کند. روز دوشنبه در واکنش به این خبر یک مقام آذربایجانی تأیید کرد که در منطقه آزاد شده قره باغ ایست های بازرسی ایجاد شده است. الشاد حاجی اف، سخنگوی وزارت کشور آذربایجان گفت، قلمرویی که رانندگان در آن متوقف می شوند، خاک آذربایجان است و اگر این واقعیت وجود دارد که به عنوان نمونه در جاده باکو-یولاخ یک پست پلیس باشد، به طریق اولی نباید تعجب کرد که در مناطق آزاد شده آذربایجان نیز پست های پلیس وجود داشته باشد.



در همان روز کمیته گمرک دولتی آذربایجان با صدور بیانیه ای اعلام کرد در حال جمع آوری عوارض گمرکی در جاده گوریس–کاپان است. در این بیانیه آمده است: طبق قانون مالیات جمهوری آذربایجان، خودروهای خارجی وارد شده به خاک آذربایجان مشمول عوارض جاده ای می شوند. گوریس شهری در ارمنستان و جنوب کاپان، مرکز استان سیونیک واقع شده که فاصله آن از ایروان ۲۴۰ کیلومتر و از شهر کاپان ۷۰ کیلومتر است. بخشی از جاده گوریس-کاپان (گوروش-قافان) که مسیر اصلی ترانزیت و انتقال بار کامیون های ایرانی به ارمنستان است، به دنبال توافق آتش بس سال گذشته به کنترل جمهوری آذربایجان درآمد؛ ولی نکته اینجاست که آذربایجان بر منطقه قره باغ هیچ گونه نظارتی ندارد و قره باغ نیز مانند دونتسک، کریمه، آبخازیا، اوستیای جنوبی و... تحت کنترل نیروهای روسی است.

از طرفی، دولت آذربایجان اوایل سال جاری میلادی برای نخستین بار پاسگاه های مرزی، پرچم ها و تابلوهایی با عنوان «به آذربایجان خوش آمدید» را در بخش های آزاد شده ایجاد و سپس در اواخر آگوست، نزدیک به ۴۸ ساعت جاده را مسدود کرد. پس از بستن دو روزه جاده اصلی از سوی آذربایجان که حمل و نقل میان ارمنستان و ایران را نیز مختل کرد، سفارت ایران در ایروان ابراز نگرانی و امیدواری کرد دولت ارمنستان کار بر روی مسیرهای جایگزین را برای تجارت ایران و ارمنستان سرعت ببخشد. آذربایجان به دنبال اعمال حاکمیت خود بر سرزمین های تازه آزاده شده است و به همین دلیل اعلام کرده اند کامیون های خارجی عبوری از خاک این کشور را بازرسی و از آن ها عوارض جاده ای دریافت می کند

یکی از رانندگان ایرانی درباره عوارض جاده ای جدید در گفت وگو با رسانه های خارجی می گوید آذربایجانی ها از هر کامیون ۱۲۰ دلار عوارض می گیرند. راننده دیگری نیز گفت که در جاده دو بار از آن ها ۱۳۰ دلار عوارض جاده ای دریافت می شود؛ یک بار هنگام حرکت از ایران به سمت ارمنستان و بار دیگر هنگام بازگشت به سمت ایران. این راننده ایرانی گفت: ۲۶۰ دلار برای ما پول زیادی است. اگر نتوانیم این پول را بازپرداخت کنیم، شخصاً دیگر به این مسیر ترانزیتی نخواهیم آمد. مأمورانی که جلوی من را در ایست بازرسی جاده ای برای دریافت عوارض گرفتند، لباس خدمات گمرک آذربایجان را پوشیده بودند و گفتند تلفن را خاموش کنم و فیلم نگیرم.

طنز تلخ اتهام زنی به ایران

ایران با ارمنستان رابطه دیپلماتیک و اقتصادی دارد و شرکت های خصوصی طبق قراردادهایی کالا به مسیر ارمنستان حمل می کنند و ممکن است همین کالاها به قره باغ ارسال

شود و راننده ای که الزاماً ایرانی نیست، در قبال دریافت کرایه به آن مسیر که تحت نظارت روسیه است، تردد کند. وزارت امور خارجه جمهوری آذربایجان ماه گذشته با احضار سیدعباس موسوی، سفیر ایران در باکو به ورود کامیون های حامل کالای ایرانی به مناطق اشغال شده قره باغ اعتراض کرده بود، ولی با توجه به نظارت روسیه بر این جاده، مسکو باید پاسخگو باشد که اجازه تردد به یک کامیون خارجی داده و درواقع باید سفیر روسیه مورد بازخواست واقع می شد، نه سفیر ایران.



آوریل سال جاری نیز به دنبال انتشار برخی گزارش های ادعایی در فضای مجازی در زمینه به وجود آمدن مشکل برای کامیون های ایرانی در قره باغ، وزارت امور خارجه کشورمان اعلام کرد این گزارش ها کاملاً دروغ است و هدفی تحریک آمیز دارد. روز یکشنبه نیز وزارت دفاع آذربایجان اعلام کرد، نامه هایی به وزارت دفاع روسیه و همچنین نیروهای حافظ صلح روسیه در قره باغ ارسال کرده و از آن ها خواسته است عبور غیرقانونی خودروهای کشور سوم به خاک جمهوری آذربایجان را متوقف کنند.

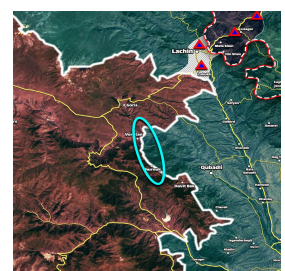
از سوی دیگر، جمهوری آذربایجان اعلام کرده است قصد دارد بر مسیر گوریس-کاپان نظارت داشته باشد و می خواهد بر سرزمین خود اعمال حاکمیت کند. این بهترین اقدام ممکن است؛ ولی چرا این وظیفه تاکنون انجام نشده است؟ باید بخشی از قصور را نیز متوجه آذربایجان دانست که تاکنون بر مسیر عبوری از داخل کشور پست ایست بازرسی ایجاد نکرده است. باکو باید بر این مسیر نظارت و بازرسی کند که مشخص شود چه باری به سمت ارمنستان می رود. قصور باکو این سؤال را در نزد افکار عمومی ایجاد می کند چرا باکو که به کمک های روسیه به جدایی طلبان قره باغ، دیدار و مذاکره فرماندهان روسی با رهبران جدایی طلب، آموزش ۱۳ ساله ها و تلاش برای ایجاد ارتش واکنشی نشان نمی دهد، ناگهان به تردد چند کامیون که به گفته خودشان تعدادشان به ۵۵ مورد هم نمی رسد، اعتراض می کند؟ این درحالی است که تردد ۵۵ کامیون و تخلیه بار در خانکندی تأثیر چندانی در اقتصاد ایران ندارد و متهم کردن کشورمان به اینکه دولت به این وسیله کسب سود می کند، اتهام نادرستی است.

در این میان، برخی کارشناس ناهای ضد ایرانی سیاست متهم کردن ایران به حمایت از جدایی طلبان قره باغ و تلاش برای استقلال قره باغ و تضعیف و تجزیه جمهوری آذربایجان را دنبال کرده اند؛ موضوعی که به یک طنز سیاسی شبیه تر است. رهبر معظم انقلاب اسلامی به طور رسمی و به صراحت از تمامیت ارضی آذربایجان حمایت قاطع به عمل آورده و از ارمنستان خواسته است سرزمین های اشغال شده را تخلیه کند؛ سرزمین هایی که شامل همه مناطق اشغال شده متعلق به جمهوری آذربایجان از جمله قره باغ به مرکزیت خانکندی می شود. بی تردید جمهوری اسلامی ایران مخالف تغییر جغرافیای سیاسی منطقه است و این مهم، یکی از اصول ثابت سیاست خارجی ایران محسوب می شود.

جنجال هدفمند مشکلات رانندگان مسیر گوریس-کاپان و واقعیت های صحنه

به گزارش آنا، بعد دیگر ماجرا به شیطنت های ارمنستان بازمی گردد. پنج شنبه گذشته ارمنستان بخشی از مسیر جاده گوریس-کاپان را بست و مسیر جایگزینی را به خودروها معرفی کرد. طبق تصاویری که بخش ارمنی خبرگزاری اسپوتنیک منتشر کرده است، جاده جایگزین برای عبور خودروهای سنگین مانند انواع کامیون و تریلی مناسب نیست. این خبرگزاری همچنین در صفحه اینستاگرام خود صفتی طولانی از کامیون ها و تریلی های ایرانی منتشر کرد و نوشته بود جاده جایگزینی پیشنهاد شده است، اما عبور از این جاده با خودروهای سنگین امکان پذیر نیست. جاده ای که گذرگاه مرزی نوردوز در مرز مشترک ایران و ارمنستان به ایروان را پیوند می دهد، حد فاصل دو شهر گوریس تا کاپان در چند نقطه وارد خاک جمهوری آذربایجان شده است و بعد از چند کیلومتر دوباره به خاک ارمنستان بازمی گردد. دولت ارمنستان که حدود یک سال گذشته می بایست عاقلانه و متعهدانه مسیر اصلی و جایگزین این جاده در خاک خود را که تنها چند کیلومتر نیاز به تعمیر و بازسازی دارد، آماده می کرد تا شاهرگ حیاتی اش وابسته و زیر نظارت آذربایجانی ها نباشد، به دلایل نامعلوم در این زمینه اقدامی نکرده است.

ضمن اینکه منطقه مورد مناقشه آذربایجان و ارمنستان، یک پنجم اراضی آذربایجان و حدود ۲۰ درصد از خاک این کشور است که ۳۰ سال در اشغال ایروان بود. در این بخش، تنها پنج درصد مسیر با چالش مواجه شده است. طبق حقوق بین الملل درباره مسیر گوریس-کاپان حق با آذربایجان است و این موضوع را روس ها و ارمنه پذیرفته اند و این جاده در بخش هایی کاملاً از دل خاک آذربایجان عبور می کند که باید اصلاح و مسیر جایگزین ایجاد شود. دولت آذربایجان که تجربه تلخ ۳۰ سال اشغال اراضی خود به وسیله نیروهای ارمنی را تحمل کرده اند، با بازپس گیری اراضی خود در جنگ ۴۴ روزه سال گذشته، به دنبال اعمال حاکمیت خود بر سرزمین های تازه آزاد شده هستند و به همین دلیل اعلام کرده اند کامیون های خارجی عبوری از خاک این کشور را بازرسی و از آن ها عوارض جاده ای دریافت می کند.



بنابراین، طبق تصمیم جمهوری آذربایجان، کامیون های ایرانی حامل بار به ایروان که به دلیل متعهد نبودن دولت ارمنستان و دشواری حرکت در مسیر موازی به دلیل خرابی جاده ترجیح می دهند از محور گوریس-کاپان به سمت ایروان عبور کنند، ملزم به پرداخت عوارض دوگانه شده اند؛ یک بار به دولت ارمنستان در بدو ورود به خاک آن در گذرگاه مرزی

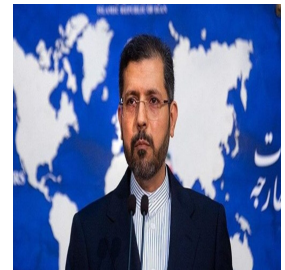
نوردوز و بار دیگر برای ورود به اراضی آذربایجان و برای گذر از محور گوریس-کاپان. در این میان برخی ها دانسته یا ندانسته به جای فشار بر ارمنستان برای سرعت بخشیدن به مرمت جاده موازی و اصلی، نوک پیکان را به سمت آذربایجان گرفته اند و به دنبال تخریب روابط ایران و آذربایجان هستند و در عمل، در زمین بازیگران منطقه ای که اغراض خاص خود را دارند، بازی می کنند. ارمنستان نیز که به تعهدش عمل نکرده است، عوارض جاده ای را کامل می گیرد، بهانه به دست آذربایجان ها داده و بدش نمی آید با این کار به ایران فشار بیاورد و ایران، این فشار را به جمهوری آذربایجان منتقل کند و خود را از زیر فشار خارج و از تعهدش شانه خالی کند.

جمهوری آذربایجان در رایزنی های خود اعلام کرده است، پرونده دو راننده ایرانی باید در چارچوب قضایی دنبال شود و معاون نخست وزیر آذربایجان در زمینه همکاری با ایران برای آزادی آن ها وعده هایی داده است

نکته قابل تأمل در این ماجرا، بی دقتی یا تحت تأثیر جریان ها و لابی های خاص قرار گرفتن بعضی شرکت های حمل و نقل خصوصی ایران است که محموله برخی کامیون ها را به مقصد «استپانکرت-ارمنستان» بارنامه کرده و سند زده اند که با غفلت سازمان راهداری، پایانه مرزی و حتی پست گمرکی نوردوز، وارد خاک ارمنستان شده و در محور گوریس-کاپان، در بدو ورود به خاک جمهوری آذربایجان، به وسیله نیروهای مرزبانی و راهداری جمهوری آذربایجان متوقف شدند. این موضوع ادعاهای برخی مخالفان روابط و جریان ها در زمینه ارسال کالا از ایران به «خانکندی» در قره باغ بدون هماهنگی با دولت آذربایجان که رهبر انقلاب اسلامی بارها بر بخشی از خاک آذربایجان و جهان اسلام بودن آن تأکید کرده است را اثبات می کند.

تحرکات دیپلماتیک ایران

جمهوری اسلامی ایران بلافاصله پس از انتشار خبر بازداشت دو راننده ایرانی در آذربایجان به آن واکنش نشان داد و سعید خطیب زاده، سخنگوی وزارت امور خارجه گفت: سفارت کشورمان این موضوع را پیگیری کرده است و از جمهوری آذربایجان انتظار می رود فوراً این دو نفر را آزاد کنند و اجازه دهند به مسیر خود ادامه دهند. تمامیت ارضی کشورهای همسایه برای ما مهم است.



سخنگوی وزارت امور خارجه کشورمان بلافاصله پس از انتشار خبر بازداشت دو راننده ایرانی در آذربایجان به آن واکنش نشان داد. وی همچنین روز یکشنبه در نشست خبری هفتگی خود تأکید کرد: تمامیت ارضی کشورهای همسایه برای ما از هر چیزی مهم تر است. در عین حال همکاری های منطقه ای مبنای توسعه، صلح و ثبات در منطقه است. فکر می کنیم آن چه الان در حال اتفاق است، باید به همکاری جمعی تبدیل شود. ایران با توجه به روابط بسیار خوب با باکو و ایروان تلاش می کند توافقات قبلی میان دو کشور بعد از جنگ را تسهیل کند. تنها مسیر، مسیری است که با اجماع و مرضی الطرفین انجام شود. ایران توسعه این کشورها را توسعه خود می داند. همه همسایگان باید بدانند مسیر توسعه، صلح و ثبات مسیری جمعی است و در مسیر دسته جمعی قطعاً صلح و ثبات موفق تر خواهد بود.

سیدعباس موسوی، سفیر ایران در باکو نیز روز جمعه با شاهین مصطفی یف، معاون نخست وزیر جمهوری آذربایجان درباره تحولات جاری در منطقه به ویژه وضعیت جدید در مناطق مرزی میان آذربایجان و ارمنستان و شرایط تازه تردها در محور گوریس-کاپان و دیگر موضوعات مرتبط رایزنی و تبادل نظر کرد. طبق گزارش ها، سفارت ایران در باکو در دو حوزه کنسولی و اقتصادی وارد عمل شد و ابتدا به بحث عوارض جاده ای اعتراض کرد و مذاکرات و رایزنی هایی نیز با معاون نخست وزیر آذربایجان انجام شد. ایران معتقد است اقدام باکو با روح دوستی دو کشور هم خوانی ندارد. جمهوری آذربایجان در رایزنی های خود اعلام کرده است، پرونده دو راننده ایرانی باید در چارچوب قضایی دنبال شود و معاون نخست وزیر آذربایجان در زمینه همکاری با ایران برای آزادی دو راننده ایرانی وعده هایی داده است.

به نظر می آید بهتر است برخی رسانه ها و جریان ها از نهادهای مسئول بخواهند تا اتفاقاتی که در آن محور و مسیر می افتد را کارشناسی و بررسی کنند و با یادآوری تعهد دولت ارمنستان در زمینه ایجاد و بازسازی جاده موازی با سپردن آن به شرکت های توانمند ایرانی، موجبات بازگشایی آن مسیر را در اسرع وقت فراهم کنند. همچنین تا آن زمان ارمنستان را مجبور کنند تا تعرفه دوزبلاخ و عوارض جاده ای رانندگان ایرانی را برای جلوگیری از تحمیل هزینه بیشتر تعدیل کند.