




باز نشر

# داستان زنگزور



 arashreisi

 Iran\_Simorgh

 arash.reisinezhad

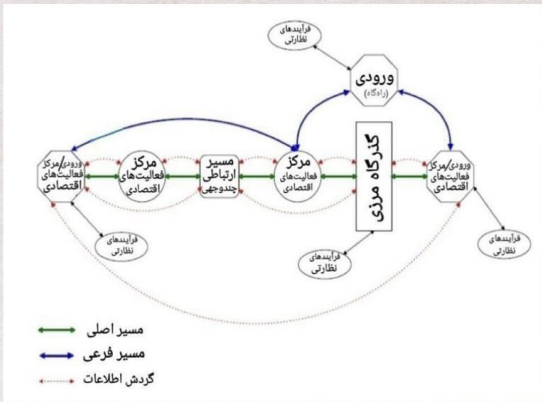
## بخش اول

اینجا جاده گوریس-قاپان در سیونیک است؛ جاده‌ای که پس از پیروزی باکو در جنگ دوم قره‌باغ، دسترسی ایران به ایروان را با مشکل مواجه ساخته. باکو بدون معامله مسکو-آنکارا نمی‌تواند قره‌باغ را دوباره پس بگیرد. پس خواهان دسترسی به نخجوان و ترکیه از طریق کریدور زنگزور است.



## بخش دوم

کریدور تنها شامل جاده‌های ترانزیتی و راه‌آهن نیست؛ بلکه، دربردارنده شبکه لوله‌های انرژی، زیرساخت‌های تجاری و خطوط فیبر نوری است. در واقع، کریدور ۲ نقطه جغرافیایی الف و ب را بهم پیوند می‌زند و همزمان، زیرساخت اقتصادی، حقوقی و اخیراً تکنولوژیک میان این دو نقطه را نیز تغییر می‌دهد.



## بخش سوم

راه اندازی کریدور در قفقاز می تواند با درهم تنیدگی اقتصادی، از تنش ها میان باکو و ایروان بکاهد. مشکل اما درخواست باکو برای کنترل #کریدور\_زنگزور است. تاریخ ثابت کرده که «نخست، راه می آید و پس از آن، تسخیر سرزمینی!» راه اندازی کریدور زنگزور را گام نخست باکو در جاه طلبی ارضی بدانید.



## بخش چهارم

بازیگر اصلی در کریدور زنگزور **ترکیه** است. گو اینکه آنکارا از طریق تفلیس، خطوط سه گانه راه آهن، نفت و گاز تا باکو را ایجاد کرده، اما اکنون خواهان تسهیل دسترسی بیشتر به آسیای مرکزی از طریق این کریدور است. جای شگفتی نیست که زنگزور یکی از سه عنصر بنیادین استراتژی جدید **قرن ترکیه** است.



ترکیه سودای دوزدن قلمرو ایران با سیاست کریدوری خود دارد. **کمر بند بایرام آرزوی آنکارا** است و از ترکیب **کریدور میانی** و **کریدور ترنس کاسپین** و پیوند آن به **کریدور زنگزور** پدید می آید و پیش درآمد **شورای ترک** خواهد بود. اهمیت زنگزور را در اتصال مستقیم ترکیه به قفقاز و آسیای مرکزی ببینید!

## بخش پنجم

شگفت آنکه ایران سالهاست خواهان تسریع در پل دوم زمینی از طریق محور قارص-ایغدیر-بازرگان است چرا که راه آهن کنونی به دریاچه وان رسیده و متوقف می‌شود! رهبران ترکیه اما نقشه آینده کریدورها را از هم اکنون کشیده و بر یک مسئله توافق دارند: دورزدن ایران برای دستیابی به آسیای مرکزی و چین!



اسرائیل نیز با تشدید حضور خود در شمال ارس، سودای جبران حضور ایران در لبنان دارد. تل آویو ۴۰٪ از نفت خود را از باکو وارد کرده و در عوض، بر ارسال جنگ‌افزارهای مدرن، از پهباد تا سامانه ضد موشکی، به این کشور افزوده و از پایگاه هوایی سیتالچای و، در آینده نزدیک، زنگیلان، استفاده می‌کند

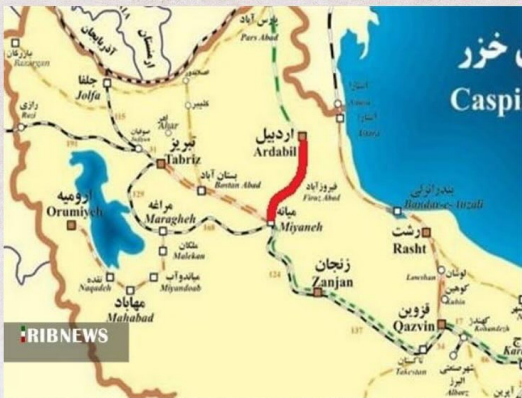
## بخش ششم

حجم ارسال سلاح اسرائیلی به باکو افزایش یافته که نشان از تحکیم رابطه استراتژیک باکو-تل آویو دارد. گزارش‌هایی نیز از حضور مزدوران بنیادگرای تکفیری در شمال ارس هست. در مقابل، گروهی متنفذ در تهران فقط نسبت به رزمایش ایروان با آمریکا حساس شده و هنوز قره‌باغ را خاک اسلام می‌خوانند!



## بخش هفتم

ایران ضمن تاکید بر حق حاکمیت باکو بر قره‌باغ، برای راه‌اندازی کریدور شمال-جنوب در محور رشت-آستارا، باید محور پارس‌آباد-اردبیل-تبریز-ماکو را جایگزین زنگزور مطرح کند که نیازمند ایجاد راه‌آهن پارس‌آباد-میانه و بازرگان-ایغدیر، و تبدیل اردبیل به بندر خشک است. جنگ واپسین ابزار است!





## بخش هشتم

مدیریت بحران در قفقاز مبتنی بر گذر مسیر جایگزین کریدور زنگزور از قلمرو ایران است. مسیر مربوطه باید دو دستور کار را دنبال کند: توسعه زیرساختی اردبیل و راه‌اندازی راه‌آهن از بازرگان تا ایغدیر. چالش ژئواکونومیک را با پاسخی ژئواکونومیک بیابید؛ پاسخی با تبعات مثبت ژئوپلتیکی و هویتی!



همچنین، ایران باید راه‌اندازی جاده ترانزیتی و خطوط انرژی تبریز-ایروان با گذر از عمق سیونیک را دنبال کند چرا که امروزه جاده و خط لوله همچو دژ دفاعی ورای مرزها عمل می‌کند. در صورت تشدید تنش، ایران باید دو سوی رودخانه ارس را تا عمق ۳۰-۵۰ کیلومتری در کنار فضای هوایی سیونیک را کنترل کند.

راه‌اندازی کریدور زنگزور در کنار ازدست‌رفتن ۳ جزیره ایرانی ضرباتی است که در آینده نزدیک **تمامیت ارضی** را ایران برهم می‌زند؛ آینده‌ای محتمل که پیامد انفعال ویرانگر کشور در قفقاز و خلیج فارس است؛ آینده‌ای که با پدیده **فرونشست** تداوم خواهد یافت. گام پس از زنگزور را در تبریز ببینید!

بشت صحنه بحران در مرزهای شمالی بررسی شد

## کارگردان تنش تهران - باکو

شماره روزنامه: ۵۲۸۶ تاریخ چاپ: ۱۴۰۰/۰۷/۱۹ شماره خبر: ۳۸۶۲۳۶ گروه: گفت و گو

دنیای اقتصاد-علی حسنی: تنش بی‌سابقه و شگفت‌انگیز بین ایران و جمهوری آذربایجان که به بهانه ورود غیرقانونی کامیون‌های ایرانی به خاک این کشور رخ داد، پرسش‌های بسیاری را در ذهن کارشناسان و افکار عمومی مطرح کرده است. مواضع تند مقامات باکو و از همه شگفت‌انگیزتر موضع الهام علی‌اف، رئیس‌جمهور این کشور، این پرسش را در اذهان عمومی مطرح کرد که ریشه این مواضع عجیب کجاست و چه تحولاتی در مرزهای شمالی کشور در حال دادن است؟ سوال دیگری که نزد تحلیلگران و افکار عمومی مطرح شد، این بود که چه کشور یا کشورهایی

همه این نکات را در گفتگوی سه سال پیش خود با «دنیای اقتصاد» توضیح داده و پیش از این نیز در سخنرانی‌ها هشدار داده بودم. در کتاب خود، ایران و راه ابریشم نوین، نیز به تفصیل به کریدورهای قفقاز اشارتی داشتم. همه پیش‌بینی‌ها بوقوع پیوست؛ حضرات اما نمی‌خواهند بشنوند!