

جاده حرمت؛ (حکایت یک انتخاب :
زوال حافظه تاریخی یا بی اخلاقی
دیپلوماتیک)



این مقاله نه یک مقاله سیاسی یا یادداشت دیپلماتیک که بیشتر یک درد دل شخصی و دعوت به یک قضاوت درونی محسوب می شود. اخیراً و پس از جنگ ۴۴ روزه میان جمهوری های آذربایجان و ارمنستان ، دولت آذربایجان با تحت کنترل گرفتن کریدور موسوم به زنگزور، پس از ساعت ها معطل کردن کامیون های ایرانی که قصد عبور از جاده قاپان - گوریس را داشتند ۱۳۰ دلار حق ترانزیت مطالبه نمودند. اینکه انگیزه و هدف اصلی دولت آذربایجان از این اقدام چیست و تبعات آن چه خواهد بود، موضوعی است مستقل که ورود به آن بیرون از مجال و فرصت این نوشته است. دیگر اینکه صدالبته اخذ حقوق گمرکی، عوارض ترانزیتی و حق خاک ، در مباحث تجارت بین المللی و حمل و نقل کالا، حق مسلم هر کشوری است، لکن موضوع اصلی این نوشته یادآوری و بازخوانی یک جریان در تاریخ معاصر روابط ایران - آذربایجان می باشد و به چالش کشیدن منطق و وجدان مخاطبان عزیز برای داوری و قضاوت شخصی.

- زمستان سال ۱۹۹۳ ارتش ارمنستان با سلسه حملاتی به مناطق جنوبی قره باغ شهرهای فضولی ، زنگلان و روستاهای تابع آنها را به تصرف خود درآوردند. تنها علت عدم تکرار کشتار فجیع آذریهای خوجالی(خواجه لو) و کلبر در مناطق یادشده، دخالت

نظامی ایران در حمایت از مردم آذربایجان و پناه دادن مهاجران آواره توسط جمهوری اسلامی با گشودن مرزهای شمالی کشور و اسکان و کمک رسانی سریع به آنان بود. پس از آن واقعه و با انسداد کامل مسیر ارتباط زمینی آذربایجان به جمهوری خودمختار نخجوان، در پاسخ به استمداد دولت وقت باکو، ایران داوطلبانه و باهدف حمایت از کشور دوست و برادر (!) با گشودن نقاط گمرکی بیله سوار و جلفا بروی خودروهای باری و سواری آذربایجان، ۴۸۰ کیلومتر جاده های ترانزیتی خود را در اختیار کامیون های آذربایجان قرار داد تا براحتی بتوانند با جمهوری مختار نخجوان ارتباط برقرار سازند. آن مسیر و آن جاده ها بیش از ۲۵ سال مورد استفاده دولت و مردم آذربایجان قرار گرفت و طی این سالها حتی یک دلار بعنوان حق خاک از آنان مطالبه نشد.

طی قریب به سه دهه ناوگان حمل و نقل جمهوری آذربایجان نه تنها بصورت کاملاً رایگان از مسیر یادشده استفاده می کردند بلکه از خدمات راهداری، بنزین و گازوییل ارزان قیمت جمهوری اسلامی و مراکز تعمیر و تعویض قطعات کامیون های خود در ایران بهره مند بودند. کار به جایی رسید که رانندگان و صاحبان کامیون ها هنگام بازگشت به شهر و خانه خود، ارزاق و مایحتاج خانواده خود را نیز از داخل خاک ایران خریده وبا خود می بردند. تمامی این جریانات در مقابل دید دولت ایران بود. در این مسیرایران هیچگاه به شهروندان آذربایجان بعنوان یک منبع درآمد ننگریست و در تمامی این سالها آنان حکم میهمان را داشتند؛ تا آنجا که در جایگاه های سوخت رسانی، تعمیرگاه ها، رستوران های درون شهری و بین راهی و ... برای رفاه حال این «میهمانان» تابلوهای راهنما و اطلاع رسانی به خط ترکی آذربایجانی نصب شده بود. تمام آذربایجانی هایی که طی این سالها از این مسیر تردد داشتند، شاهدان زنده این مدعا هستند.

مسیر زمینی بیله وار- جلفا بیش از دو دهه آنهم بطور کاملاً رایگان در اختیار آذربایجان و نخجوان بود. صحبت گزافی نیست اگر این مسیر حدوداً ۵۰۰ کیلومتری را «جاده حرمت» یا «جاده برادری» نام گذاریم.

▪ جاده حرمت تنها یکی از ده ها مورد کمک ها و حمایت های بلاعوض داوطلبانه ی جمهوری اسلامی ایران به جمهوری آذربایجان می باشد. از حمایت های مستقیم نظامی در مناقشه قره باغ، ارسال نیروهای رزمنده کارکشته سپاه قدس، آموزش ۸ هزار

نیروی جنگی آذربایجان، حمایت چندین ساله از ۳۰ هزار شهروند جمهوری آذربایجان توسط کمیته امداد امام خمینی، ارسال گاز، برق و مایحتاج اساسی به جمهوری آذربایجان و نخجوان، تخصیص ۵۰۰ میلیون دلار اعتبار، ارسال تجهیزات نظامی، انتقال نیروهای نظامی و رزمندگان افغانستانی به آذربایجان، لغو یک جانبه روادید و ... تنها نمونه هایی معدود از موارد حمایتی ایران نسبت به همسایه شمالیش بشمار می آید.

▪ در تقویم جمهوری آذربایجان یکی از اعیاد مهم ملی آن کشور ۲۶ ژوئن یا روز نجات ملی است. روزی که حیدر علیف رئیس جمهور فقید آذربایجان (که از وی بعنوان رهبر ملی و معمار آذربایجان نوین یاد می شود) از نخجوان به باکو آمد. بسیاری در آذربایجان سعی در کتمان و به فراموشی سپردن نقش ایران در حمایت و بروی کار آمدن حیدر علیف دارند. لکن بجاست تا مردم آذربایجان در این مورد تحقیق و از بازیگران آن سال های عرصه سیاست آذربایجان، در رابطه با نقش ایران در تکوین روز نجات ملی کشورشان سوال کنند. شاید بسیاری ندانند که حیدر علیف با هواپیمای شخصی رییس جمهور وقت جمهوری اسلامی، مرحوم آیت الله هاشمی رفسنجانی از نخجوان به باکو آمد.



از خوانندگان عزیز می‌خواهم با عقل سلیم و وجدان بیدار و به دور از هرگونه حب و بغض دو جمله زیر را در ترازوی قضاوت خود قرار دهند و نتیجه بگیرند:

الف) جمهوری اسلامی بیش از دو دهه مسیر زمینی بطول ۴۸۰ کیلومتر از خاک کشورش را بدون هیچ چشمداشتی در اختیار ناوگان حمل و نقل آذربایجان قرار داد و در این مسیر میهمانان! خود را از تمامی امکانات لجستیکی و رفاهی بهره‌مند ساخت.

ب) جمهوری آذربایجان پس از اتمام جنگ ۴۴ روزه با ارمنستان و کنترل کریدور موسوم به زنگه‌زور با ایجاد پست بازرسی در این نوار هم‌مرز با ایران، بابت تردد هر کامیون ایرانی از این مسیر ۵ کیلومتری، یکصد و سی دلار بعنوان حق ترانزیت مطالبه نمود.

دو جمله فوق جایی برای تفسیر و توضیح باقی نمی‌گذارد لکن بگذارید موضوع را در قالب یک مثال ساده عنوان کنم. مرد خانواده همسایه شما به هر دلیلی به زندان می‌افتد و به مدت ده سال در حبس می‌ماند. در این سال‌ها شما هیچ کمک و حمایت مادی و معنوی را از خانواده وی دریغ نمی‌دارید. از کمک‌های مالی گرفته تا تحصیل فرزندان وی و قس علی‌هذا. حال که همسایه شما آزاد شده، یک شب برای انتقال فرزند بیمارستان به بیمارستان خودروی وی را قرض می‌خواهید. اگر او بابت استفاده شما از ماشینش کرایه هنگفتی مطالبه کند، نسبت به این همسایه چه حس و فکری پیدا خواهید کرد؟ بلاشک در خوش‌بینانه‌ترین حالت یا به حافظه وی شک خواهید کرد و یا به اخلاق و انسانیتش.

سیاست و دیپلماسی هم مانند هر پدیده اجتماعی دیگر دارای اخلاق و ارزش‌های اتیک مخصوص بخود می‌باشد. در نقد و ارزیابی رویکرد دولتها نیز موازین اخلاقی تعریف شده‌ای حاکم است. اقدام اخیر جمهوری آذربایجان در خصوص ادعای حق ترانزیت از کریدور زنگه‌زور، آنهم با آن پیشینه رویکرد حمایتی دوستانه و برادرانه جمهوری اسلامی ایران، در هر ترازوی نقد و قضاوتی که قرار گیرد، به قطع یقین محکوم می‌گردد.

در هر صورت یکی از موارد زیر هدف قضاوت قرار خواهد گرفت: یا حافظه تاریخی و یا اخلاق سیاسی دولت آذربایجان. ایران به شدت اصرار دارد تا طرف‌های آذری تاریخ معاصر روابط دو کشور را بصورت جدی مرور کنند و سیاستها و اقدامات حمایتی و برادرانه جمهوری

اسلامی ایران را بخاطر آورند چراکه در غیر اینصورت اخلاق سیاسی و دیپلماتیک خود را زیر سوال خواهند برد.

والسلام.