



آنچه در این ستون می‌خوانید، دیدگاه‌های رسانه‌های خارجی است که صرفاً جهت اطلاع‌رسانی منتشر می‌شود و این دیدگاه‌ها موضع روزنامه «هم‌میهن» نیست.

RS

شبح جنگ مجدد در قفقاز

جنگ دیگر آذربایجان علیه ارمنستان یا پتانسیل برای بی‌ثباتی قابل توجه منطقه قریب‌الوقوع است. با این حال، قابل پیشگیری است. آذربایجان با حمایت ترکیه و روسیه، مدعی حق داشتن یک «کریدور» فراسرزمینی از طریق جنوب ارمنستان است. پس از کنفرانس تغییرات آب و هوایی سازمان ملل متحد در نوامبر امسال در باکو و زمانی که توجه جهانیان به جای دیگری معطوف شد، خطر حمله آذربایجان برای ایجاد این دالان به میزان قابل توجهی افزایش خواهد یافت. ارمنستان می‌تواند با ورود به مذاکرات همه‌جانبه با آذربایجان و همچنین مشارکت قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی از این نتیجه خوشونت‌آمیز جلوگیری کند. حمله سپتامبر ۲۰۲۳ آذربایجان به قره‌باغ کوهستانی چشم‌انداز ژئوپلیتیکی را به طور اساسی تغییر داد و به توافق آتش‌سوزی ۹ نوامبر سال ۲۰۲۰ بین دو کشور پایان داد. این توافقنامه توسط ارمنستان، آذربایجان و روسیه امضا شد و براساس آن آذربایجان مدعی حق داشتن یک «کریدور» از طریق استان سیونیک در جنوب ارمنستان است که آذربایجان آن را «زنگور» می‌نامد. در این توافق سه‌جانبه که به عنوان «بیانیه» نامگذاری شده، طرفین متعهد شدند که «آتش‌سوزی کامل و پایان همه خصومت‌ها در منطقه مناقشه قره‌باغ کوهستانی» را رعایت کنند علاوه بر این، آنها موافقت کردند که «نیروهای حافظ صلح روسیه را در امتداد خط تماس در قره‌باغ کوهستانی و در امتداد کریدور لاجین» مستقر کنند. اما با محاصره ۹ ماهه کریدور لاجین و خروج نیروهای حافظ صلح روسیه از منطقه و حمله سپتامبر ۲۰۲۳ آذربایجان به قره‌باغ این توافق را می‌توان فسخ‌شده قلمداد کرد. اما ارمنستان ممکن است براساس ملاحظات راهبردی و حسن‌نیت، توافق آتش‌سوزی سه‌جانبه ۹ نوامبر ۲۰۲۰ را فسخ نکند و در عوض ممکن است ترجیح دهد در مورد شرایط پیوندی‌های ارتباطی مطابق با توافق مذاکره کند. ارمنستان می‌تواند ضمن مقاومت در برابر امتیازات درخواستی آذربایجان، ارائه حقوق ترانزیتی و تضمین شده بین آذربایجان و نخجوان را که نیاز اصلی آذربایجان است در نظر بگیرد. به شرط اینکه حقوق ترانزیت باید تحت شرایط کاملاً تعریف‌شده و تحت حاکمیت و کنترل ارمنستان باشد، اما با نظارت بین‌المللی. کریدور توافق شده نباید باعث قطع شدن خطوط مرزی و ارتباطی ارمنستان با ایران شود. علاوه بر این، ارمنستان و آذربایجان باید در مورد گمرک، امنیت مرزی و بازرسی در صورت وجود توافق کنند. حقوق متقابل سفر از طریق آذربایجان نیز باید در نظر گرفته شود. ماه گذشته، عباس عراقچی، وزیر امور خارجه ایران به روسیه و آذربایجان هشدار داد که هیچ کریدوری از طریق ارمنستان جنوبی نباید مرز بین ارمنستان و ایران را مسدود کند. ارمنستان می‌تواند توسعه زیرساخت مشترک ارمنستان، آذربایجان و جامعه بین‌المللی را شامل راه‌آهن، بزرگراه، پل‌ها و تونل‌ها به نفع هر دو کشور و ارتقای یکپارچگی منطقه‌ای در نظر بگیرد. آذربایجان در حال حاضر توسعه زیرساخت‌های ریلی و بزرگراهی را در سمت مرز خود برای اتصال به کریدور زنگور از طریق جنوب ارمنستان آغاز کرده است. ارمنستان و آذربایجان همچنین می‌توانند تغییر نظامی‌سازی برخی مناطق مرزی مرتبط با توسعه زیرساخت‌های کریدور را براساس تضمین‌های متقابل و امنیتی، در نتیجه ایجاد یک منطقه حائل و کاهش خطرات رویارویی نظامی آینده در نظر بگیرند. اینکه آیا پرسنل و تجهیزات نظامی اجازه عبور از کریدور را خواهند داد، باید بخشی از توافق مورد مذاکره باشد. قدرت‌های منطقه‌ای، از جمله ایران و هند، می‌توانند در متقاعد کردن روسیه برای بازداشتن آذربایجان از تصرف نظامی «کریدور زنگور» و در عوض دنبال کردن گزینه صلح‌آمیز که در این مقاله آمده است، نقش داشته باشند. روسیه نیز به نفع خود می‌تواند ترکیه را متقاعد کند که از جایگزین صلح‌آمیز برای کریدوری که سرزمین اصلی آذربایجان را به منطقه نخجوان، ترکیه و فراتر از آن متصل می‌کند، حمایت کند. سیگنال‌های قوی و هماهنگ از ایالات متحده و اروپا به آذربایجان می‌تواند این پیام را برساند که تهدید و استفاده از زور غیرقابل قبول است و هرگونه ترتیبات ارتباطی اقتصادی و حمل و نقل باید به صورت مسالمت‌آمیز مذاکره شود و باید به حاکمیت و تمامیت ارضی ارمنستان احترام گذاشته شود. اگر آذربایجان تنش‌ها را تشدید کند یا دوباره تهدید به استفاده از زور کند، باید گزینه تحریم‌های اروپا میز باشد. ایالات متحده و اتحادیه اروپا می‌توانند مشارکت فعالی در روند صلح داشته باشند و بستری بی‌طرف برای مذاکرات فراهم کنند و تضمین کنند که توافق با حسن‌نیت اجرا می‌شود. ایالات متحده و اروپا باید توجه داشته باشند که حمایت روسیه و ایران از توافق در مورد حل مسالمت‌آمیز ادعای آذربایجان در مورد کریدور راتضعیف‌کننده بدون مشارکت ایران و روسیه، لفاظی‌های کنونی درباره «کریدور زنگور» احتمالاً منجر به تجاوز مجدد آذربایجان به ارمنستان خواهد شد.

تاریخ
دیپلماسی

پیمان اتحاد سه‌گانه ایران با شوروی و بریتانیا در جریان اشغال جنگ جهانی دوم

اتحاد با اشغال‌گر

هیترلر دیدار کرد و پیام محبت‌آمیز رضاشاه را به او رساند. بعد از آن رهبر سازمان جوانان هیتلری، بالدور فون شیراخ به ایران سفر کرد و زمینه روی کار آمدن دولتمردان نزدیک به آلمان در ایران فراهم شد. احمد متین‌دفتری جوان حقوقدان که در مدرسه آلمانی‌ها در تهران تحصیل کرده و تحصیلات خود را در سوئیس پی گرفته بود و در عین حال مدتی در آلمان مشغول به کار بود، سال ۱۳۱۸ به عنوان نخست‌وزیر برگزیده شد. متین‌دفتری به هواداری از آلمان شهره و سیاست دولت وی نیز نزدیکی بیشتر با دولت نازی بود. به تقلید از سازمان تبلیغات آلمان نازی در ایران نیز سازمان پرورش افکار راه‌اندازی شد.

مقدمات اشغال ایران

اما آغاز جنگ جهانی دوم شرایط را برای رضاشاه سخت و سخت‌تر کرد. با وجود آنکه دولت ایران با آغاز جنگ بلافاصله اعلام بی‌طرفی کرد اما بریتانیا و شوروی در رابطه با حضور آلمانی‌ها در ایران شروع به اخطار به ایران کردند. در ۲۸ تیرماه ۱۳۲۰، سرریدر بولارد و اسمیرنوف سفیر انگلیس و شوروی در تهران، اولین یادداشت مشترک دو کشور را تسلیم دولت ایران کردند. متفقین، آلمانی‌های حاضر در ایران را متهم به جاسوسی و تحریک احساسات محلی می‌کردند و ایرانیان اصرار داشتند که این افراد صرفاً تکنیسین و مهندس هستند. یک ماه پس از وقوع جنگ جهانی دوم، دولت ایران به دنبال فشار شوروی و انگلیس برای اخراج آلمانی‌ها از ایران، اظهار کرد: «اتباع آلمان در ایران سه دسته‌اند، گروه اول، متخصصان و تکنیسین‌هایی که مشغول نصب قسمت‌هایی از قطعات کارخانجات هستند و هر وقت کارشان به اتمام رسید، حتی یک دقیقه هم در ایران نخواهند ماند. گروه دوم، بازرگانان آلمانی هستند که شما [متفقین] از عده و نحوه فعالیت آنها کم و بیش اطلاع دارید و تصور نمی‌رود خطری از جانب این دسته متوجه متفقین باشد. گروه سوم را کادر سیاسی و اعضای سفارت تشکیل می‌دهند که آنها هم شناخته‌شده هستند.» علی‌نصیر، نخست‌وزیر در مقابل تبلیغات و فشار دولت‌های شوروی و انگلستان چنین پاسخ داد:

پیش‌نگران شده بود. سخت عقیده داشت که چنانچه راه‌آهنی بین خلیج فارس و درون ایران موجود نباشد، کمک نظامی بریتانیا به ایران در صورت حمله روسیه از شمال غیرممکن خواهد بود. در واقع این خط راه‌آهن از هیچ بندری کوچک در خلیج فارس که بندر شاپور نام گرفت آغاز می‌شد و در مسیری بیابانی که از هیچ شهری مهمی به جز پایتخت نمی‌گذشت عبور می‌کرد و به هیچ‌یک یعنی بندر بلااستفاده گز در دریای خزر می‌رسید. مسیر راه‌آهن عامدانه نه به مسیری خط راه‌آهن شوروی در قفقاز و آسیای میانه نزدیک بود و نه به مسیر راه‌آهن عراق و ترکیه راهی داشت و برخلاف مسیر شرقی به غرب که می‌توانست عراق و ترکیه را به شرق ایران و از آنجا به هند برساند و کاربردی تجاری داشته باشد و از شهرهای مهم ایران عبور کند تنها بر انگیزهای نظامی و جنگ احتمالی با شوروی استوار بود. در حالی که همین خط شمال و جنوب نیز می‌توانست از مهمترین شهر ایرانی در کناره خلیج فارس یعنی بندرعباس آغاز شود و با عبور از شیراز و اصفهان به تهران و مهمترین بندر شمالی یعنی بندر انزلی برسد اما مسیر انتخابی هیچ مبدأ و مقصد مهمی نداشت اما به کار انگلیسی‌ها و روس‌ها آمد و در جریان جنگ جهانی دوم پل پیروزی نام گرفت.

دلخوش به آلمان هیتلری

هم‌زمان با پیشروی آلمان هیتلری در اروپا، رضاشاه بیمناک و ساده‌دلانه به هم‌نژاد آریایی دلپسته بود و چه‌بسا دوست می‌داشت این آلمانی نژادپرست روس‌های مغرور و انگلیسی‌های سلطه‌جور را مهار کند و ایران تحت سلطه او بتواند نفسی به راحتی بکشد و از بیم مداخله و سلطه‌جویی انگلیس و تجاوز شوروی رهایی یابد. با همین امیدها بود که دهه دوم سلطنت رضاشاه شاهد رشد حضور آلمانی‌ها در ایران بود و پروژه‌های صنعتی و عمرانی بسیاری به مهندسان و شرکت‌های آلمانی سپرده شد. سال ۱۳۱۳ حزب نازی قدرت را در آلمان به دست گرفت و در سال ۱۳۱۴ دکتر یالمار شاخت، وزیر اقتصاد آلمان نازی به تهران سفر کرد و معاهده تجارت مهم پایاپای را با ایران امضا کرد. سال ۱۳۱۶ نیز حسن اسفندیاری، رئیس مجلس به آلمان سفر کرد و با آدولف



داود دشتبانی

خبرنگار گروه دیپلماسی

اشغال ایران توسط متفقین در جریان جنگ جهانی دوم یکی از خاطرات تلخ و دشوار ایرانیان در تاریخ معاصر است. در جریان جنگ جهانی دوم زمانی که آلمان نازی توانست با اشغال بخش‌های مهمی از اروپا به مرزهای شوروی نزدیک شود جنگ برای روس‌ها سخت شده بود و تامین مهمات و تدارکات جنگ یکی از ضروری‌ترین امور برای مقاومت آنان در برابر پیشروی دیوانه‌وار ارتش نازی بود. بریتانیا به عنوان قدرت برتر این دوران که تلاش داشت از پیشروی بیشتر هیتلر جلوگیری کند ناگزیر بود که از شوروی حمایت کند. این حمایت نیازمند راه ارتباطی مطمئن و نزدیکی به شوروی بود که در عین حال به جبهه‌های جنگ نزدیک باشد و در عین حال از امنیت و اطمینان کافی نیز برخوردار باشد. شوروی در دریای سیاه نیز بندرهایی داشت که بتواند چنین تدارکاتی را انتقال دهد اما آلمانی‌ها در دریای مدیترانه و دریای سیاه حضور جدی داشتند و با هرگونه تحرک ناوگان انگلیسی مقابله می‌کردند و جنگ دریایی سهمگینی میان دو جبهه در جریان بود. در این میان راه جنوب امن‌ترین و نزدیک‌ترین راه بود؛ راهی که از خلیج فارس و ایران می‌گذشت. پیش‌تر انگلیسی‌ها با ایجاد خط راه‌آهن ایران از مسیری که خلیج فارس را به دریای خزر متصل می‌ساخت پیش‌بینی چنین تدارکاتی را کرده بودند البته آن زمان هدف مقابله و جنگ احتمالی با شوروی بود که اکنون برای یاری به شوروی به کار می‌آمد. ساخت راه‌آهن ایران از شمال به جنوب در دوره رضاشاه به‌زعم اکثر ناظران امری بیهوده بود چراکه خلیج فارس را به شمال ایران متصل می‌ساخت در حالی که ایران کمترین مرادده را با اتحاد جماهیر شوروی داشت و کشور انقلابی تازه دیواری آهنین به دور خود کشیده و روابط با خارج از کشور را محدود کرده بود. دنیس ریاست در کتاب «انگلیسی‌ها در میان ایرانیان» می‌نویسد: «دولت بریتانیا از خطری که روسیه را متوجه ایران ساخته بود، بیش از