



سرمقاله

مناقشه قره باغ و نظم نوین قفقاز از منظر ترکیه!



سید فرید پیمان
مدیر مسئول

مناقشه‌ی قره‌باغ پیشینه‌ی صد ساله دارد. جمهوری آذربایجان و جمهوری ارمنستان در داخل اتحاد جماهیر شوروی بر سر حاکمیت برقره باغ در نزاع بودند تا اینکه در ۱۹۲۳ یعنی صد سال پیش، مقامات شوروی منطقه‌ی خودمختار قره باغ را ذیل حاکمیت جمهوری آذربایجان رسماً اعلام کرد. این مناقشه بعد از فروپاشی شوروی، بین جمهوری آذربایجان و ارمنستان از سر گرفته شد و به درگیری و جنگ دو طرف در سال ۱۹۹۳ تا ۱۹۹۴ انجامید. در قطع‌نامه‌ها و کنسوانسیون‌های بین‌المللی چه از طرف شورای امنیت سازمان ملل و چه نهادهای اروپایی از قره‌باغ به عنوان بخشی از جمهوری آذربایجان نامبرده شده است. بنابراین از نظر حقوقی قره باغ بخشی از خاک آذربایجان قلمداد می‌شود. در جنگ اول قره‌باغ بخشی از خاک جمهوری آذربایجان به تصرف ارمنستان

در آمد و در حدود سی سال تحت کنترل غیرمستقیم ارمنستان بود. اما جنگ ۲۰۲۰ میان جمهوری آذربایجان و ارمنستان شرایط را تغییر داد و جمهوری آذربایجان بخش عمده مناطق اشغال شده را آزاد کرد و در نهایت با میانجی‌گری روسیه در ده نوامبر ۲۰۲۰ توافق‌نامه‌ی آتش‌بس بین آذربایجان و ارمنستان امضا شد.

از نظر حقوقی قره‌باغ متعلق به آذربایجان است اما خواست ارمنستان این است که قره باغ به خاطر جمعیت ارمنه ساکن و پیشینه تاریخی آن به شکل خودمختار اداره شود تا حقوق ارمنی‌ها حفظ شود.

انتخاب رییس جدید برای این منطقه توسط نیروهای خودمختار واکنش تند ترکیه و آذربایجان را برانگیخت و اتحادیه‌ی اروپا هم این مساله را تایید نکرد.

اما در این بین بررسی نقش و نگاه بازیگران بین‌المللی به این موضوع بسیار اهمیت دارد. یکی از بازیگران مهم در قفقاز ترکیه است. ترکیه مهم‌ترین و اصلی‌ترین حامی جمهوری آذربایجان در روند تاریخی بررسی مناقشه قره‌باغ به حساب می‌آید. ترکیه هم در جنگ‌های ۱۹۹۳ تا ۱۹۹۴ از آذربایجان حمایت کرد و هم در جنگ ۲۰۲۰ پشتیبان اصلی اقدام نظامی آذربایجان برای آزادسازی اراضی خودش بود. این پشتیبانی از جنبه‌ی فکری، سیاسی، تجهیزاتی و نظامی و بین‌المللی انجام گرفت.

بنابراین از نظر تاریخی هم روابط ترکیه و جمهوری آذربایجان از دوران حیدر علی‌تعبیر «یک ملت و دو دولت» برای نشان دادن همبستگی دو کشور استفاده می‌شود.

حمایت ترکیه از جمهوری آذربایجان برای حفظ تمامیت ارضی و حاکمیت آذربایجان در قره باغ می‌باشد. ترکیه به دنبال کسب رضایت روسیه در قفقاز جنوبی است و به نظر می‌رسد جمهوری آذربایجان در حمله سه شنبه گذشته بایستی نظرموافق روسیه را به دلیل اینکه طبق توافق نامه آتش بس ۲۰۲۰ این کشور ضامن صلح در منطقه قره باغ بوده است را کسب کرده باشد. در هر صورت ترکیه وای همبستگی با جمهوری آذربایجان به دنبال گسترش یک نگاه منطقه‌ای مبتنی بر پیش‌برد برنامه‌های خود در این منطقه است. بیشترین اهمیت را هم موافقت ضمنی روسیه با این طرح‌ها دارد.

در واقع ترکیه به دنبال خطوط مواصلاتی و اتصالات جغرافیایی است که قرار است این کشور از طریق نخجوان به جمهوری آذربایجان واز آنجا به سمت آسیای مرکزی برود. این مساله برای ترکیه به دو دلیل اهمیت دارد. اول این که اتصال بین کشورهای ترک زبان خواهد بود. دوم اینکه ترکیه در چشم‌انداز سیاست خارجی خود در میان مدت و بلند مدت به دنبال پیش‌برد طرح‌های کلان اقتصادی در قفقاز و آسیای میانه است. ترکیه می‌خواهد در این منطقه نقش محوری ایفا کند.

موضوعی که در این رابطه مسئله را پیچیده می‌کند مسئله دالان زنگرور است. ایران با هر گونه تغییر ژئوپلیتیک در حوزه قفقاز جنوبی مخالفت دارد و سیاست ترکیه و آذربایجان بر فشار به ارمنستان برای پذیرش احداث این دالان است. نظر روسیه نیز این موضوع مهم است چرا که سکوت روسیه درباره‌ی طرح‌هایی که آذربایجان و ترکیه در قفقاز تعقیب می‌کنند برای ترکیه بسیار مهم است. از طرفی باتوجه به نفوذ ارمنه در جامعه بین‌المللی مساله‌ی حقوق ارمنه و به رسمیت شناختن حقوق شهروندی آن‌ها به لحاظ دینی و فرهنگی محدود به آذربایجان نمی‌شود و ترکیه می‌کوشد که مساله‌ی پر هزینه و پر حاشیه‌ی ارمنه را که همواره دامن سیاست خارجی ترکیه را گرفته است تقلیل دهد.

بنابراین به نظر می‌رسد ترکیه در این راه به جلب نظر ایران، سکوت روسیه، تامین نظر ارمنستان و حمایت جامعه بین‌المللی نیاز دارد.

ماه اول

با پایان یافتن تعطیلات تابستان ۱۴۰۲ آخرین موج سفرهای بین شهری برای بازگشت نیز خاتمه یافت که سفرهایی بسیار باعجله و شتابان بود و برخی از رانندگان برای رسیدن به مقصد و نگرانی جهت آمادگی فرزندشان برای اعزام به مدرسه در روز سوم مهر وقوع تصادفات را افزایش داد؛ عجله‌ای که ممکن بود سبب شود تا برخی از رانندگان در حالت خستگی و خواب آلودگی به رانندگی ادامه داده و برخی دیگر دست به تخلفاتی مانند سبقت یا سرعت غیرمجاز زده و حادثه ساز شوند.

به گفته فرمانده پلیس راه کشور امسال سفرهای تابستانی نسبت به مدت مشابه سال قبل ۸ درصد افزایش داشت و براساس آمارهای مکانیزه، هر ساعت ۳۴۴ خودرو در جاده های کشور تردد داشته اند در حالی که این رقم در سال قبل ۳۲۰ دستگاه وسیله نقلیه در هر ساعت بود.

طبق آمارهای منتشره، از قرار معلوم یک چهارم خودروهای کشور فرسوده هستند که عددی معادل ۱۰ میلیون و ۵۰۰ وسیله نقلیه را شامل می‌شود و دلایل این چنین وضعیت به دو عامل برمی‌گردد که شامل معایب خودروسازان از گواهی اسقاط و ممنوعیت واردات خودرو می‌شود.

در حقیقت، بسیاری از هموطنان نیز ترجیح می‌دهند همچنان از خودروی فرسوده خود استفاده و حتی بدون انجام هزینه تعمیر و نگهداری با آن سفر کنند؛ این موضوع دلیل روشنی دارد که به قیمت بالای خودرو و هزینه تعمیر و نگهداری آن برمی‌گردد.

این در حالی است که هزینه های زندگی در ایران با تورم، افزایش قابل توجهی پیدا کرده و بسیاری از خانواده ها توان پرداخت هزینه ۲۰ تا ۲۵ میلیونی برای تعمیر و نگهداری متعارف خودرو را ندارند. این موضوع در حالی است که برای خرید یک خودروی سواری که در سن فرسودگی یعنی ۱۵ سال و حتی بالاتر از آن است که یک پراید سال ۱۳۸۶ از جمله آنهاست، حدود ۱۶۰ میلیون تومان هزینه برمی‌دارد و برای خرید یک پژو ۲۰۶ سال ۱۳۸۶ نیز باید ۲۵۶ میلیون تومان هزینه کرد.

در شرایط فعلی، بسیاری از خانواده ها نه توان تعویض خودرو به یک مدل بالاتر را دارند و نه می‌توانند خودروی فعلی خود را تعمیر و نگهداری کنند و از سوی دیگر، بالا رفتن هزینه های حمل و نقل و تمایل به سفر، آنها را ترغیب می‌کند تا حتی با وجود علم به فرسوده بودن خودروی

آیت‌الله رئیسی:

سالم‌سازی فضای فرهنگی برای مقابله با حیزادایی، مطالبه عمومی از مسئولان است



به‌ویژه صداوسیما در فرهنگ‌سازی و مقابله با آثار سوء-ناهنجاری‌های اجتماعی را بسیار مهم ارزیابی و تصریح کرد. همانطور که رهبر معظم انقلاب اسلامی فرمودند بخشی از ناهنجاری‌ها برنامه‌ریزی شده هستند و ضروری است دستگاه‌های مسئول نیز در مقابله با ناهنجاری‌ها، با برنامه وارد شوند.

آیت‌الله رئیسی با بیان اینکه مطالبه عمومی جامعه از مسئولان سالم‌سازی فضای فرهنگی و مقابله جدی با اقدامات سازمان‌یافته جهت حیزادایی از جامعه اسلامی است گفت: قانون به عنوان یک میثاق ملی و اجتماعی، باید ملاک عمل عمومی قرار بگیرد.

به گزارش حوزه دولت ایرنا، آیت‌الله سید ابراهیم رئیسی در جلسه بررسی آسیب‌های اجتماعی و ارائه آخرین گزارش دستگاه‌های مسئول از اقدامات صورت گرفته، با اشاره به تکالیف دستگاه‌های مسئول برای کاهش آسیب‌های اجتماعی بر نقش دستگاه‌های فرهنگی جهت فرهنگ‌سازی و ارائه الگوهای سازنده و به‌کارگیری همه ظرفیت‌های مردمی برای اصلاح برخی ناهنجاری‌ها تأکید کرد.

رئیس جمهور با اشاره به پروژه برنامه‌ریزی شده دشمن برای تخریب ارزش‌های فرهنگی، نقش رسانه

وزیر مسکن و شهرسازی در حالی از کاهش

قیمت مسکن سخن گفته و این روند را ادامه‌دار می‌داند که از آذرماه سال گذشته تا کنون، آماری درباره قیمت و معاملات مسکن از سوی بانک مرکزی منتشر نشده است. خبر آنلاین - زهرا علی‌اکبری - توقف انتشار آمار برای اولین بار در ایران رخ نداده است. پیش از این نیز در دوره‌هایی که افزایش قیمت‌ها با حساسیت ویژه افکار عمومی همراه شده، دولت‌ها در صدور برآمده‌اند با پاک کردن صورت مساله مشکل را برطرف کرده و با توقف انتشار آمار معیار و مقیاسی را در اختیار افکار عمومی قرار ندهند.

در چنین شرایطی آخرین آمار منتشر شده در خصوص میزان قیمت و معالات مسکن نیز به آذرماه سال گذشته مرتبط بوده و از آن تاریخ تا کنون، بانک مرکزی مهر سکوت بر لب زده است.

حالا اما وزیر دولتی که وعده‌ی ساخت سالانه‌ی یک میلیون واحد مسکونی در سال را داده بود، از ارزیابی مسکن به عنوان خبری خوش یاد می‌کند و معتقد است این روند باید ادامه یابد. حلقه‌ی مفقوده اما اینجاست که روشن نیست این ارزیابی نسبت به چه دوره‌ی زمانی رخ داده است.

مهرداد بذریاش گفته است: در حال حاضر در همه کشور خبرهای خوبی از کاهش قیمت مسکن شنیده می‌شود و باز هم باید کاهش پیدا کند. این در حالی است که انتظار می‌رود سخن گفتن در این سطح از مسئولیت با آمار ورقام دقیق و شفاف صورت گیرد.

مسکن ارزان شده است؟

ستاریان، کارشناس بازار مسکن در گفتگو با خبرگزاری خیرآلاین، در پاسخ به این سؤال که آیا شواهدی از کاهش قیمت مسکن را مشاهده می‌کنید؟ گفت: هر آنچه می‌بینیم نشان از رکود عجیب و غریب این بازار دارد و در سایه‌ی این رکود شاید قیمت برخی خانه‌ها برای پول‌لزم‌ها کاهش

وزیر مسکن و شهرسازی در حالی از کاهش

قیمت مسکن سخن گفته و این روند را ادامه‌دار می‌داند که از آذرماه سال گذشته تا کنون، آماری درباره قیمت و معاملات مسکن از سوی بانک مرکزی منتشر نشده است. خبر آنلاین - زهرا علی‌اکبری - توقف انتشار آمار برای اولین بار در ایران رخ نداده است. پیش از این نیز در دوره‌هایی که افزایش قیمت‌ها با حساسیت ویژه افکار عمومی همراه شده، دولت‌ها در صدور برآمده‌اند با پاک کردن صورت مساله مشکل را برطرف کرده و با توقف انتشار آمار معیار و مقیاسی را در اختیار افکار عمومی قرار ندهند.

در چنین شرایطی آخرین آمار منتشر شده در خصوص میزان قیمت و معالات مسکن نیز به آذرماه سال گذشته مرتبط بوده و از آن تاریخ تا کنون، بانک مرکزی مهر سکوت بر لب زده است.

حالا اما وزیر دولتی که وعده‌ی ساخت سالانه‌ی یک میلیون واحد مسکونی در سال را داده بود، از ارزیابی مسکن به عنوان خبری خوش یاد می‌کند و معتقد است این روند باید ادامه یابد. حلقه‌ی مفقوده اما اینجاست که روشن نیست این ارزیابی نسبت به چه دوره‌ی زمانی رخ داده است.

مهرداد بذریاش گفته است: در حال حاضر در همه کشور خبرهای خوبی از کاهش قیمت مسکن شنیده می‌شود و باز هم باید کاهش پیدا کند. این در حالی است که انتظار می‌رود سخن گفتن در این سطح از مسئولیت با آمار ورقام دقیق و شفاف صورت گیرد.

ستاریان، کارشناس بازار مسکن در گفتگو با خبرگزاری خیرآلاین، در پاسخ به این سؤال که آیا شواهدی از کاهش قیمت مسکن را مشاهده می‌کنید؟ گفت: هر آنچه می‌بینیم نشان از رکود عجیب و غریب این بازار دارد و در سایه‌ی این رکود شاید قیمت برخی خانه‌ها برای پول‌لزم‌ها کاهش

سوت رکود در بازار مسکن

ستاریان: باید برای کاهش سرمایه‌گذاری در مسکن نگران بود



مسکن نوعی شوخی است.

چنینی وقتی ایجاد می‌شود که قیمت بالاتر از قدرت خرید است و این اتفاق در ایران رخ داده است. وی با تأکید بر اینکه تا زمانی که بازارهای دقیقی برای افزایش قدرت خرید مسکن فراهم نشود، سخن گفتن از کاهش قیمت مسکن نوعی نقض غرض است، گفت: در این فضا چطور می‌شود از کاهش قیمت مسکن سخن گفت. قیمت دور از دسترس متری صد میلیون تومان حتی اگر به قیمت دور از دسترس متری هشتاد میلیون تومان نیز تبدیل شود، باز هم بالاست و در نتیجه استفاده از صفت ارزانی برای

مسکن نوعی شوخی است. یک روز پلنفرم‌های را متهم میکنند که سبب افزایش قیمت مسکن شده‌اند، یک روز به مشاوران املاک گیر می‌دهند و روزی دیگر از بورس کالا و نقش آن در افزایش قیمت می‌گویند در حالی که مهم‌ترین دلیل رشد قیمت مسکن اول رشد عمومی تورم و در درجه‌ی دوم عدم حمایت از سرمایه‌گذار بوده است.

منتظر دور جدید افزایش قیمت مسکن باشید
وی با اشاره به اینکه کساد بازار، دوره‌ی خواب



ای در ایران کلید خورد که سالانه هزاران نفر از مردم کشور را به کام مرگ می‌فرستد و ده‌ها هزار نفر را نیز معلول و مجروح می‌کند بدون اینکه به عواقب موضوع توجه شود؛ بخش زیادی از جاده‌های مناطق مختلف کشور به دلیل کاهش میزان سرمایه‌گذاری واقعی برای سرویس و نگهداری شرایط مناسبی ندارند و در کنار آن به گفته رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی بخشی از گزارش‌های اسقاط خودروها هم صوری است و در عمل چنین فعالیتی انجام نمی‌شود و طبیعی است که استرس و وقوع حادثه، تعطیلات تابستان را برای خانواده‌ها زهرمار کند...

یک کارشناس حوزه حمل و نقل جاده‌ای می‌گوید قوانین معاملات دولتی باعث شده کیفیت فدای قیمت گردد که با سرمایه‌گذاری واقعی در حوزه عمرانی تطابق ندارد!

اولویت با این دشمن خاموش اجتماعی برخورد کنند لذا ایمن بودن جاده‌ها و استانداردها بودن وسیله نقلیه در کاهش جان‌باختگان تأثیر گذار هستند زیرا جاده باید بخشنده بوده و نباید با کوچکترین خطای انسانی، رانندگان بلافاصله جان خود را از دست بدهند.

یک کارشناس حوزه حمل و نقل جاده‌ای نیز درباره تصادفات جاده‌ای می‌گوید کیفیت جاده‌های ما پایین است که یکی از عوامل آن، قوانین معاملات دولتی است که کیفیت را فدای قیمت می‌کند و با واقعیت در حوزه‌های عمرانی سرمایه‌گذاری نمی‌شود!

"سعدی غلامی" با اشاره به اینکه در حمل و نقل جاده‌ای خودروهای سنگین، عمده تصادفاتی که رخ می‌دهد بیشتر خطای انسانی خود راننده همچون خراب‌الودگی، میزان بار بیش از حد مجاز، نقص فنی خودرو و غیره مطرح می‌شود افزود: خود راننده هم در تصادفات سهم بسزایی دارد؛ چرا که وقتی رانندگان می‌دانند چه وسیله نقلیه بی‌کیفیت یا دارای نقصی را سوار شده‌اند و اینکه در چه جاده بی‌کیفیت و پرترافی رانندگی می‌کنند، باید احتیاط بیشتری کنند و وقتی هم راننده بی‌تجربه است باید دوجندان مراقب بوده و

خوبی داشته است گفت: ولی به لحاظ نگهداری نامناسب، اغلب روکش جاده‌ها دچار آسیب باعث ایجاد حوادث شده‌اند که با حرکت خودروها جهت رد کردن ناهمواری‌ها موجب تلفات جاده‌ای می‌گردد. وی تصادفات را اصلی‌ترین معضل نقلیه بی‌کیفیت یا دارای نقصی را سوار شده‌اند و اینکه در چه جاده بی‌کیفیت و پرترافی رانندگی می‌کنند، باید احتیاط بیشتری کنند و وقتی هم راننده بی‌تجربه است باید دوجندان مراقب بوده و

به هیچ عنوان در لاین سرعت رانندگی نکنند! ماه آخر

هر روز هفته و خصوصاً در روزهای تعطیلات نوروز، تابستان و حتی ایام تعطیل آخر هفته شاهد انتشار اخبار تاسف بار تصادفات مرگبار در جاده‌های کشور هستیم بدون آن که مسئولان امر در این باره حساسیتی نشان دهند مرتباً بر تعداد اخبار مشابه افزوده می‌شود و آنچه به گوش کسی نمی‌رسد فریاد رانندگان و سرنشینان آن خودروهاست. پرسش اصلی این است که چرا اقدامات انجام شده توسط نهادهای مسئول منجر به کاهش تلفات جاده‌ای نشده و چرا بودجه‌هایی که صرف بهبود کیفیت جاده‌ها و افزایش نظارت و کاهش تخلفات خطرناک شده، تأثیر لازم را در کاهش تلفات جاده‌ای نداشته است؟!

مسئولان پلیس راهور هر از چندی انتقادات تندی درباره کیفیت خودروهای تولیدی داخل مطرح می‌کنند که به زعم آنها بخش قابل توجهی از تلفات تصادفات به پایین بودن کیفیت خودروهای داخلی بازمی‌گردد لذا اگر سهم محصولات خودروسازان در تلفات جاده‌ای تا این حد بالاست چرا نمایندگان مجلس در این مورد سکوت پیشه کرده و قوانینی برای جلوگیری از تولید خودروهای بی‌کیفیت و ناایمن به تصویب نمی‌رسانند؟!

برخی از کارشناسان بر این باورند که افزایش بی‌رویه خودرو و سفرهای متعدد جاده‌ای با خودروهای شخصی در کشور ما یک عامل مهم افزایش تلفات جاده‌ای به شمار می‌آید و باید با سیاست‌هایی مانند افزایش قیمت بنزین و وضع عوارض بر تردهای جاده‌ای، مردم را به استفاده از حمل و نقل عمومی سوق داد که البته این سناریو توسط سایر کارشناسان با مخالفت مواجه است چرا که آنها معتقدند در کشور ما توسعه حمل و نقل عمومی موجب کاهش تصادفات و کشته‌ها نمی‌شود چرا که اصولاً اجرای آن را در مقیاس وسیع عملی نمی‌دانند. بدین ترتیب، به نظر می‌رسد هر چند توسعه زیربنایی در کاهش تلفات جاده‌ای اهمیت دارد اما با شرایط وخیم اقتصادی کشور، افزایش زیرساخت‌های جاده‌ای و ریلی نمی‌تواند راهکار مناسبی برای کاهش سوانح باشد و در این وضعیت تمرکز بر امور ترم‌افزاری از جمله رفتار و فرهنگ رانندگی و تقویت قوانین و نظارت بر آن تأثیر دست‌یافتنی‌تری خواهد داشت که باید از هم‌اکنون برای شروع آن استارت زد زیرا تابستان ۱۴۰۳ دیر خواهد شد!