

نقش آفرینی ایالات متحده در کریدور زنگزور و پیامدهای آن بر

محیط امنیتی قفقاز جنوبی

حسین امام وردی^{۱*}، رضا سلیمانی^۲

۱۵

دوره ۸، شماره ۱، پیاپی ۱۵
بهار و تابستان ۱۴۰۴

مقاله پژوهشی

تاریخ دریافت:
۱۴۰۳/۱۲/۹

تاریخ پذیرش:
۱۴۰۴/۲/۲۵

صص: ۸۱-۱۲۰

شاپا چاپی: ۲۵۳۸-۵۶۴X
شاپا الکترونیکی: ۲۷۱۷-۰۵۵۱



CC BY-NC-SA

چکیده

کریدور زنگزور به‌عنوان یکی از پروژه‌های ترانزیتی نوظهور در قفقاز جنوبی، در پی توافق اخیر جمهوری آذربایجان و ارمنستان و واگذاری مدیریت آن به ایالات متحده، به محور جدیدی در معادلات ژئوپلیتیکی و ترانزیتی منطقه تبدیل شده است. با این ملاحظه، سؤال اصلی این پژوهش این است که حضور و نقش آفرینی ایالات متحده در مدیریت کریدور زنگزور چه پیامدهایی بر محیط امنیتی قفقاز جنوبی و جایگاه بازیگران منطقه‌ای خواهد داشت؟ فرضیه پژوهش بر این مبنا استوار است که واگذاری مدیریت کریدور زنگزور به ایالات متحده ضمن تقویت پیوندهای آذربایجان و ترکیه، ایجاد مسیرهای ترانزیتی جایگزین و افزایش نفوذ فرامطرحه‌ای، موجب تضعیف کنترل روسیه و محدود کردن نقش ایران در منطقه شده و محیط امنیتی قفقاز جنوبی را به سمت رقابت پیچیده‌تر بازیگران سوق خواهد داد. مصادیق این رقابت شامل رقابت ژئوپلیتیکی میان قدرت‌های بزرگ (ایالات متحده و روسیه)، رقابت منطقه‌ای میان کشورهای همسایه (آذربایجان، ترکیه و ایران)، رقابت اقتصادی و ترانزیتی بر سر مسیرهای انرژی و کالا و رقابت نظامی و امنیتی برای کنترل مناطق راهبردی است. این پژوهش از نظر روش‌شناسی، ترکیبی و مبتنی بر رویکرد اکتشافی - تحلیلی است و با بهره‌گیری از منابع کتابخانه‌ای و اسنادی، پیامدهای اقتصادی، امنیتی و ژئوپلیتیکی کریدور زنگزور را تحلیل می‌کند. یافته‌ها نشان می‌دهد که این تحول علاوه بر ایجاد فرصت‌هایی برای همگرایی اقتصادی، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و تسهیل دسترسی به آسیای مرکزی و اروپا، چالش‌ها و ریسک‌های ژئوپلیتیکی متعددی برای ارمنستان، گرجستان، روسیه و جمهوری اسلامی ایران ایجاد می‌کند. آذربایجان و ترکیه از مزایای ژئوپلیتیکی و تسهیل جریان‌های ترانزیتی برخوردار می‌شوند، درحالی‌که ارمنستان هرچند از کاهش انزوای اقتصادی بهره‌مند می‌شود، بخشی از کنترل خود را بر مسیرها از دست می‌دهد. گرجستان جایگاه ترانزیتی خود را تضعیف شده می‌بیند و روسیه و ایران با محدود شدن نفوذ سستی خود در معادلات منطقه‌ای مواجه می‌شوند.

کلیدواژه‌ها: کریدور زنگزور؛ قفقاز جنوبی؛ بازیگران منطقه‌ای؛ ایالات متحده آمریکا؛ پیامدها.

DOI: 10.22080/jpir.2025.29879.1442

۱. دانشجوی دکتری روابط بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران. (نویسنده مسئول).

h.emamverdi@ut.ac.ir

۲. دانشیار، گروه علوم سیاسی، دانشکده علوم اقتصادی و اجتماعی، دانشگاه بوعلی سینا، همدان، ایران.

rsoleimani@basu.ac.ir

۱. مقدمه

قفقاز جنوبی، همواره به عنوان یکی از مناطق ژئوپولیتیکی حساس و استراتژیک، مرکز توجه قدرت های منطقه ای و فرامنطقه ای بوده است. در این راستا، تحولات مربوط به «کریدور زنگزور»^۱ که در نتیجه توافق تاریخی میان ارمنستان و جمهوری آذربایجان در ۹ اوت ۲۰۲۵ میلادی و در کاخ سفید شکل گرفته، این منطقه را بار دیگر به نقطه ای کلیدی در بازی های قدرت بین المللی بدل کرده است. کریدور زنگزور که ارتباط زمینی ارمنستان با جمهوری خودمختار نخجوان و ترکیه را فراهم می کند، فراتر از یک پروژه اقتصادی یا حمل و نقل است و به عنوان ابزاری برای نفوذ ایالات متحده، ناتو و متحدان غربی آن در قلب قفقاز جنوبی مطرح شده است. این گذرگاه که تحت عنوان «مسیر ترامپ برای صلح و رفاه بین المللی»^۲ به یک شرکت آمریکایی واگذار شده، نه تنها قدرت واشنگتن را در این منطقه حساس تقویت می کند، بلکه پیامدهای گسترده ای بر ساختار امنیتی، اقتصادی و سیاسی کشورهای هم جوار خواهد داشت. به همین دلیل، تحولات در قفقاز جنوبی را نمی توان جدا از روند کلی تغییرات و رقابت های ژئوپولیتیکی پس از جنگ های منطقه ای و تحولات نظامی گسترده در این منطقه بررسی کرد.

از یک سو، حضور مستقیم ایالات متحده در کنترل کریدور زنگزور در این منطقه، ساختار امنیتی و تعاملات اقتصادی پیرامون مرزهای شمالی را به شکلی بنیادین تغییر می دهد و مسیرهای ارتباطی سنتی را با تهدیدات جدی مواجه می سازد. اگرچه این توافق در رسانه های بین المللی به عنوان گامی در جهت صلح و توسعه اقتصادی معرفی می شود، اما ابعاد ژئوپولیتیکی آن برای بازیگران منطقه ای پیچیده تر و چالش برانگیزتر است. این کریدور نه تنها ساختار ترانزیتی منطقه را بازتعریف می کند، بلکه وابستگی برخی کشورها به مسیرهای ارتباطی سنتی را کاهش داده و حضور نظامی و مدیریتی

^۱. Zangazur Corridor

^۲. Trump's Path for International Peace and Prosperity

آمریکا را در نزدیکی مرزهای حیاتی تثبیت می‌کند. این امر می‌تواند تهدیدی جدی برای امنیت ملی و استقلال عمل کشورهای هم‌جوار تلقی شود؛ چراکه علاوه بر محدود کردن جایگاه استراتژیک آن‌ها در معادلات انرژی و تجارت منطقه‌ای، زمینه تقویت پیوندهای سیاسی و نظامی برخی بازیگران منطقه‌ای با ناتو را فراهم می‌آورد. از سوی دیگر، در شرایطی که قفقاز جنوبی عرصه رقابت فشرده بازیگران بزرگ منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، از جمله روسیه، ترکیه، اتحادیه اروپا و ایالات متحده است، ورود رسمی واشنگتن به مدیریت این کریدور باید به عنوان بخشی از راهبرد بلندمدت مهار نفوذ برخی قدرت‌ها و بازتعریف موازنه قوا در این منطقه حساس قلمداد شود. پیامدهای این تحولات بر امنیت و اقتصاد کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، به ویژه روسیه، ارمنستان، گرجستان و ایران، بسیار قابل توجه بوده و نیازمند بازنگری دقیق در سیاست‌ها و رویکردهای منطقه‌ای است.

در این چارچوب، جمهوری اسلامی ایران با مواجهه با محدودیت‌های قابل توجه در حوزه نفوذ ژئوپولیتیکی، نیازمند بازتعریف و بازنگری سیاست‌ها و ابزارهای راهبردی خود در قفقاز جنوبی است. کریدور زنگزور که براساس توافقات در امتداد مرز مشترک ایران و ارمنستان قرار دارد، نقش کلیدی و استراتژیکی در تغییر موازنه قدرت و توازن ارتباطات زمینی منطقه ایفا می‌کند. این مسیر، با اتصال جمهوری نخجوان به خاک اصلی جمهوری آذربایجان و ایجاد حلقه‌های جدید لجستیکی میان باکو، آنکارا و شبکه ترانزیتی اروپا، ظرفیت قابل توجهی برای بازتعریف شبکه‌های ترانزیتی و سیاسی منطقه دارد. این کریدور در ارمنستان بیشتر به نام «مغری» یا «کریدور سیونیک»^۱ شناخته می‌شود، در حالی که در گفتمان سیاسی ایران با عنوان «کریدور تورانی ناتو»^۲ مطرح می‌گردد؛ تعبیری که نگرانی‌های تهران از پیامدهای ژئوپولیتیکی و امنیتی این پروژه را برجسته می‌سازد. این تفاوت دیدگاه‌ها اهمیت ویژه کریدور زنگزور را به عنوان نقطه‌ای

^۱ Meghri Corridor / Syunik Corridor

^۲ NATO Turan Corridor

حساس در سیاست‌های منطقه‌ای و موازنه‌های قدرت نشان داده و پیچیدگی‌های تعاملات امنیتی پیرامون آن را افزایش می‌دهد.

این پژوهش در چهار بخش اصلی سازمان‌دهی شده است. در بخش نخست، پیشینه پژوهش مورد بررسی قرار می‌گیرد تا جایگاه موضوع در ادبیات علمی و پژوهشی روشن شود. بخش دوم به مبانی نظری اختصاص دارد و در آن بنیان‌های مفهومی و دستور زبان ژئوپلیتیک تبیین خواهد شد. بخش سوم به روش پژوهش می‌پردازد و چارچوب روش‌شناختی تحقیق را توضیح می‌دهد. در بخش چهارم، یافته‌های پژوهش ارائه می‌شود؛ بدین صورت که ابتدا منافع و ابعاد اقتصادی بالقوه کریدور زنگزور و اهمیت آن برای برخی کشورهای منطقه بررسی و سپس پیامدها و تهدیدات ناشی از واگذاری مدیریت این کریدور به ایالات متحده آمریکا تحلیل می‌شود. در پایان، نتیجه‌گیری کلی پژوهش همراه با پیشنهادهایی کاربردی برای سیاست‌گذاران ارائه خواهد شد.

۲. پیشینه پژوهش

کریدور زنگزور به عنوان یکی از موضوعات برجسته در تحولات ژئوپلیتیکی قفقاز جنوبی، در سال‌های اخیر توجه گسترده‌ای را در ادبیات علمی داخلی و خارجی به خود جلب کرده است. با این حال، بررسی‌های انجام‌شده در حوزه‌های مختلف جغرافیایی و سیاسی تفاوت‌های قابل توجهی در رویکردها و تحلیل‌ها نشان می‌دهند. از نظر بازیگران منطقه‌ای، برداشت‌ها نسبت به کریدور زنگزور بسیار متفاوت است.

پژوهش‌های روسی عمدتاً بر توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل در قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی متمرکز بوده و به ابعاد خاص کریدور زنگزور کم‌تر پرداخته‌اند. در این زمینه، پیوتر گاولیچک و کامل ایسکنداروف^۱ (۲۰۲۳) در اثر خود با عنوان «کریدور

^۱. Piotr Gawliczek & Kamil Iskandarov

^۲. Anri R. Chedia

زنگزور به عنوان بخشی از مسیر حمل و نقل جهانی (در بستر بازی‌های قدرت در منطقه قفقاز جنوبی)، نشان داده‌اند که این کریدور نه تنها یک مسیر منطقه‌ای، بلکه بخشی از شبکه حمل و نقل جهانی است و کنترل مسیر، مقررات عبور و پروتکل‌های مرزی و امنیتی از عناصر کلیدی آن محسوب می‌شوند که تغییرات در آن پیامدهای ژئوپلیتیکی گسترده‌ای به همراه دارد. همچنین، آنری آر. چدیا^۱ (۲۰۲۲) با عنوان «کریدور زنگزور: ظرفیت‌های اقتصادی و محدودیت‌های سیاسی»، بیان می‌کند که با وجود ظرفیت اقتصادی قابل توجه این کریدور به ویژه برای مناطق آسیب‌دیده پس از جنگ قره‌باغ، موانع سیاسی، چالش‌های امنیتی و نفوذ بازیگران خارجی بر تصمیم‌گیری‌های محلی محدودیت‌های جدی ایجاد می‌کنند.

در ارمنستان، پروژه کریدور زنگزور عمدتاً با نگرانی‌هایی جدی در زمینه کاهش کنترل ارمنستان بر مناطق مرزی و تهدیدهای امنیتی همراه است. پژوهشگران محلی و بین‌المللی بارها به این چالش‌ها اشاره کرده‌اند. به عنوان نمونه، هارکاروف و داوتیان^۲ (۲۰۲۲) در مقاله «ژئوپلیتیک حمل و نقل در قفقاز جنوبی در شرایط چالش‌های بازگشایی مسیرها»، تأکید می‌کنند که ایجاد کریدورهایی خارج از قلمرو ارمنستان می‌تواند حاکمیت این کشور بر مناطق مرزی را محدود ساخته و تنش‌های امنیتی را تشدید کند. همچنین، گزارش (۲۰۲۵) «کریدور زنگزور: ریسک‌های ژئوپلیتیکی برای ارمنستان در ۲۰۲۵»، با تحلیل شرایط ژئوپلیتیکی و تهدیدات نظامی ناشی از این پروژه، هشدار می‌دهد که واگذاری کنترل مسیر به بازیگران خارجی می‌تواند ارمنستان را در معرض آسیب‌های امنیتی و اقتصادی جدی قرار دهد. این گزارش تأکید دارد که توجه به پیامدهای بلندمدت امنیتی و اقتصادی این کریدور برای حفظ ثبات منطقه و حاکمیت ملی ارمنستان ضروری است.

³. Markarov & Davtyan

در مقابل، دیدگاه آذربایجانی کریدور را فرصتی راهبردی برای اتصال سرزمینی نخجوان به خاک اصلی کشور و بهبود جایگاه ترانزیتی منطقه تلقی می‌کند که به رشد اقتصادی و پیوندهای منطقه‌ای کمک خواهد کرد. در این زمینه، رئیس‌جمهور الهام علی‌اف^۱ (۲۰۲۵) کریدور زنگزور را به‌عنوان یک مسیر حمل‌ونقل کلیدی برای اتصال سرزمین اصلی جمهوری آذربایجان به نخجوان و تقویت همکاری‌های منطقه‌ای ارزیابی کرده است. وی این کریدور را به‌عنوان یک ضرورت راهبردی برای آذربایجان معرفی و بر اهمیت آن در تقویت پیوندهای اقتصادی و ترانزیتی منطقه تأکید کرده است. همچنین، مراد آغایف^۲ (۲۰۲۵) در مقاله «*ارزیابی منافع اقتصادی بالقوه کریدور زنگزور برای اقتصادهای آذربایجان و ارمنستان*»، نشان می‌دهد که کریدور زنگزور می‌تواند به‌عنوان یک مسیر ترانزیتی کوتاه و مؤثر، ارتباطات میان ارمنستان و جمهوری آذربایجان را بازسازی کرده و به توسعه اقتصادی منطقه کمک کند. این کریدور می‌تواند نقش مهمی در تسهیل حمل‌ونقل کالا و کاهش هزینه‌های ترانزیتی ایفا کند. پژوهشگران ایرانی، به‌ویژه، تأکید دارند که این مسیر می‌تواند امنیت ملی را به‌خطر اندازد و جایگاه ایران را به‌عنوان مسیر ترانزیتی اصلی به ارمنستان و اروپا تضعیف کند. محمود منشی‌پور و جواد هیرانیا (۲۰۲۱) در پژوهشی با عنوان «*منافع و سیاست‌های امنیتی ایران در قفقاز جنوبی*»، سیاست‌های امنیتی ایران در قفقاز جنوبی را تحلیل کرده و بر نگرانی‌های مربوط به کریدور زنگزور تأکید دارند. آن‌ها استدلال می‌کنند که این کریدور می‌تواند جایگاه ایران را به‌عنوان مسیر ترانزیتی اصلی به ارمنستان و اروپا تضعیف و امکان نفوذ قدرت‌های خارجی مانند ایالات متحده و ناتو را در نزدیکی مرزهای ایران را فراهم کند.

۱. Ilham Aliyev

۲. Murad Aghayev

در ترکیه، کریدور زنگزور به‌عنوان بخشی از استراتژی آنکارا برای افزایش نفوذ در قفقاز جنوبی و توسعه شبکه‌های لجستیکی جهت اتصال به آسیای مرکزی و فراتر از آن دیده می‌شود. آکینچی و گول کبا^۱ (۲۰۲۳) در مقاله خود با عنوان «اهمیت ژئوپلیتیکی قفقاز: مورد قره‌باغ و کریدور زنگزور»، تأکید می‌کنند که کنترل و دسترسی به این کریدور می‌تواند موقعیت ترکیه را در تعاملات اقتصادی و سیاسی با کشورهای منطقه، به‌ویژه در ارتباط با آسیای مرکزی، تقویت کند و نقش مهمی در تسهیل ترانزیت کالا و توسعه شبکه‌های لجستیکی ترکیه ایفا نماید. همچنین، معتقدند کریدور زنگزور موقعیت ترکیه را به‌عنوان یک بازیگر کلیدی در حمل‌ونقل و تجارت منطقه‌ای تثبیت می‌کند و توسعه شبکه‌های ترانزیتی آنکارا را تسهیل می‌کند.

درنهایت، پژوهش‌های اروپایی اهمیت قفقاز جنوبی را به‌عنوان یک گذرگاه استراتژیک در زنجیره حمل‌ونقل بین‌المللی مورد تأکید قرار داده‌اند و ظرفیت کریدورها، به‌ویژه کریدور زنگزور را برای کاهش تنش‌های منطقه‌ای برجسته کرده‌اند. دو وال^۲ (۲۰۲۱) در اثر خود با عنوان «آیا مسیرهای تجاری جدید می‌توانند به غلبه بر جغرافیای مناقشه در قفقاز جنوبی کمک کنند؟»، اشاره می‌کند که تغییرات ژئوپلیتیکی ناشی از جنگ ۴۴ روزه بین ارمنستان و آذربایجان فرصت‌هایی برای ایجاد مسیرهای تجاری جدید فراهم کرده و کریدور زنگزور می‌تواند نقش مهمی در تقویت همکاری‌های اقتصادی و کاهش تنش‌های منطقه‌ای ایفا کند. همچنین، گاولیتچک و اسکنداروف^۳ (۲۰۲۳) در مقاله «کریدور زنگزور به‌عنوان بخشی از مسیر حمل‌ونقل جهانی»، تأکید دارند که این کریدور، به‌عنوان یک عنصر کلیدی در شبکه ترانزیت بین اروپا و آسیا، می‌تواند ترانزیت کالا را تسهیل کرده و نقش مهمی در توسعه همکاری‌های اقتصادی و تثبیت موقعیت ژئوپلیتیکی کشورهای منطقه ایفا نماید.

۱. Akıncı & Gül Kaba

۲. Thomas de Waal

۳. Gawliczek & Iskandarov

این تنوع دیدگاه‌ها نشان می‌دهد که کریدور زنگزور نه تنها از حیث اقتصادی بلکه از منظر امنیتی و ژئوپلیتیکی نیز دارای ابعاد متعددی است که تأثیرات آن بر موازنه قدرت در قفقاز جنوبی و امنیت کشورهای هم‌جوار قابل توجه خواهد بود. این مطالعه با تحلیل هم‌زمان و چندبُعدی رقابت‌های ژئوپلیتیکی، اقتصادی و امنیتی در قفقاز جنوبی و ارزیابی پیامدهای آن بر بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، نوآوری می‌کند. برخلاف پژوهش‌های پیشین که عمدتاً یک جنبه از کریدور زنگزور را بررسی کرده‌اند، این مقاله تمرکز ویژه‌ای بر تهدیدات ناشی از انتقال کنترل کریدور به آمریکا و سایر بازیگران فرامنطقه‌ای دارد و نشان می‌دهد که چنین انتقالی چگونه موازنه قدرت سنتی، نفوذ روسیه و ایران و مزایای ژئوپلیتیکی کشورهای منطقه را تغییر می‌دهد.

۳. مبانی نظری: بنیان‌های مفهومی و دستور زبان ژئوپلیتیک

«ژئوپلیتیک»^۱ به عنوان شاخه‌ای بنیادین در تحلیل روابط بین‌الملل، ابزاری کلیدی برای تبیین و تحلیل مسائل سیاست خارجی و رقابت قدرت‌ها به‌شمار می‌آید. این مفهوم که در آغاز قرن بیستم به‌عنوان رشته‌ای جبرگرایانه معرفی شد، معتقد بود که قوانین قطعی جغرافیایی بر سرنوشت راهبردی دولت‌ها تأثیرگذار هستند و بعدها به‌عنوان پایه‌ای برای توسعه «رنال‌پلیتیک»^۲ مطرح گردید (Kuus, 2009: 86). از نظر تاریخی، خاستگاه ژئوپلیتیک در مراکز استعماری امپراتوری‌های اروپایی قرار داشت، جایی که رقابت برای تسلط بر مناطق استراتژیک جهان باعث شد متفکران و سیاست‌گذاران، جغرافیا را به‌عنوان عنصری تعیین‌کننده در سیاست بین‌الملل شناسایی کنند. این رویکرد، نه تنها تأکید بر موقعیت جغرافیایی، منابع و مسیرهای ترانزیتی داشت، بلکه به بررسی نقش دولت‌ها در مدیریت و بهره‌برداری از محیط جغرافیایی پیرامونی نیز می‌پرداخت.

^۱ Geopolitics

^۲ Realpolitik

از زمان شکل‌گیری اولیه، تعاریف ژئوپلیتیک هم‌گام با تحولات تاریخی و تغییرات ساختار قدرت جهانی تکامل یافته‌اند. پیتر تیلور، ژئوپلیتیک را «مطالعه توزیع جغرافیایی قدرت میان کشورها و به‌ویژه رقابت قدرت‌های بزرگ» می‌داند (Taylor, 1989: 4). اسپایکمن آن را به‌عنوان «برنامه‌ریزی برای سیاست‌های امنیتی یک کشور با توجه به شرایط جغرافیایی» تعریف کرده است (عزتی، ۱۳۹۰: ۵). فاستر نیز ژئوپلیتیک را «علم مطالعه نفوذ و تأثیرگذاری عناصر جغرافیایی بر تصمیمات سیاسی» می‌داند و بر این نکته تأکید دارد که مرزبندی‌های درون سیستم بین‌الملل، بازتاب نیروهای ژئوپلیتیکی هستند (قاسمی، ۱۳۹۰: ۲۹). این تعاریف نشان می‌دهد که ژئوپلیتیک نه تنها به موقعیت جغرافیایی، منابع و مسیرهای ترانزیتی توجه دارد، بلکه تعامل میان دولت‌ها و اثرگذاری آن‌ها بر ساختارهای نظام بین‌الملل را نیز در بر می‌گیرد.

با فروپاشی اتحاد شوروی در سال ۱۹۸۹، ساختار نظام بین‌الملل از حالت دوقطبی به تک‌قطبی هژمونیک تحت رهبری ایالات متحده تغییر یافت. این تحولات، نه تنها توزیع قدرت جهانی بلکه محیط ژئوپلیتیکی جهان را نیز دگرگون ساخت. در این نظم نوین، تمامی گستره‌های جغرافیایی به مثابه یک مجموعه امنیتی واحد درآه‌اند که مدیریت آن به‌عهده هژمون قرار گرفت (قاسمی، ۱۳۸۴: ۷۳). باین‌حال، گسترده‌گی این مجموعه هزینه‌های قابل توجهی بر هژمون تحمیل می‌کرد و ایالات متحده ناگزیر شد براساس اهمیت راهبردی هر منطقه، به منطقه‌بندی ژئوپلیتیک جهان بپردازد. در این چارچوب، منطق «دستور زبان ژئوپلیتیک»^۱ شکل گرفت که بر پایه پنج پرسش بنیادین استوار است (Thuathail, 2002: 601).

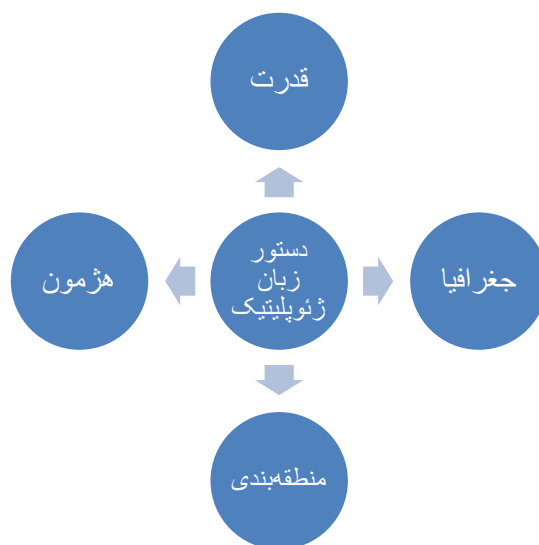
- چه اقدامی ضروری است؟ (سطح عمل و اقدام)
- در چه زمان و مکان باید انجام گیرد؟ (صحنه ژئوپلیتیکی)
- چه کسی آن را انجام می‌دهد؟ (کارگزار)

¹ Geopolitical grammar

- چگونه انجام می‌شود؟ (روش و ابزار)

- چرا باید انجام شود؟ (انگیزه و هدف)

این پنج پرسش نشان می‌دهد که مناطق ژئوپلیتیک نه تنها بازتاب ویژگی‌های ثابت جغرافیایی، بلکه محصول نیازها و اولویت‌های متغیر هژمون برای نظم‌بخشی به محیط بین‌المللی هستند. به عبارت دیگر، هژمون جهانی از طریق پاسخ به این پرسش‌ها، صحنه‌های جغرافیایی مختلف را اولویت‌بندی کرده و نقشه ژئوپلیتیکی خود را ترسیم می‌کند. در نتیجه، مناطقی که بیشترین تأثیر را بر راهبرد هژمون دارند، به‌عنوان کانون‌های ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیک برجسته شده و در سیاست خارجی آن نقش تعیین‌کننده می‌یابند.



با توجه به ملاحظات فوق، کریدور زنگزور از منظر ژئوپلیتیک، در قلب رقابت‌های هارتلند اوراسیا قرار دارد؛ منطقه‌ای که روسیه به‌عنوان قدرت مرکزی و مسلط آن، توانایی بهره‌گیری از مرکزیت جغرافیایی خود برای اعمال سلطه راهبردی بر پیرامون را

داراست. این کریدور، با اتصال جمهوری آذربایجان به نخجوان و ترکیه، موقعیتی استراتژیک در مقیاس اوراسیا ایجاد و هم‌زمان، خطوط داخلی حمل‌ونقل و شبکه‌های ارتباطی منطقه را بازتعریف می‌کند. از منظر «هارتلند»^۱، کریدور زنگزور گذرگاهی حیاتی محسوب می‌شود که امکان کنترل راهبردی بر ماورای قفقاز و آسیای مرکزی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. این مسیر نه تنها بر توازن قدرت منطقه‌ای میان روسیه، ترکیه و آمریکا اثرگذار است، بلکه به دلیل نزدیکی به بخش جنوبی هارتلند و خطوط حمل‌ونقل کلیدی، اهمیت ژئوپلیتیکی قابل توجهی دارد.

از دیدگاه هژمونیک ایالات متحده، کریدور زنگزور به عنوان یک نقطه استراتژیک در سیاست جهانی ایفای نقش می‌کند. کنترل این مسیر، به ویژه در صورت بهره‌برداری مستقیم آمریکا، نه تنها بر ترتیبات ترانزیتی منطقه تأثیر می‌گذارد، بلکه امکان شکل‌گیری یک «گذرگاه برون‌حاکمیتی»^۲ را در امتداد مرزهای شمالی ایران و قفقاز جنوبی فراهم می‌کند. براساس تحلیل اسپایکمن، اهمیت این کریدور در نقشه «ریملند اوراسیا»^۳ به دلیل تأثیرگذاری بر حلقه‌های ژئواستراتژیک پیرامونی و کنترل گذرگاه‌های حیاتی آشکار می‌شود. کریدور زنگزور همچنین نمونه‌ای از چالش پنج‌گانه ژئوپلیتیک هژمون‌ها است:

- چه اقدامی ضروری است؟ ایجاد و مدیریت مسیر ترانزیتی استراتژیک برای تثبیت نفوذ در قفقاز جنوبی.
- در چه زمان و مکان؟ کریدور زنگزور، در جنوب قفقاز و شرایط پساجنگ قره‌باغ، به عنوان صحنه راهبردی.
- چه کسی آن را انجام می‌دهد؟ بازیگران اصلی شامل جمهوری آذربایجان، ترکیه، روسیه و در صورت واگذاری، ایالات متحده.

^۱. Heartland: قلب قاره اوراسیا، مرکز ثقل ژئوپلیتیکی قدرت در منطقه.

^۲. Extraterritorial corridor

^۳. Rimland: مناطق پیرامونی اوراسیا که اهمیت ژئواستراتژیک دارند.

- چگونه انجام می‌شود؟ از طریق توافقات سیاسی، کنترل لجستیکی و تقویت شبکه‌های ترانزیتی و امنیتی.

- چرا؟ برای حفظ یا افزایش نفوذ ژئوپلیتیکی، تسهیل جریان‌های اقتصادی و ترانزیتی و تثبیت هژمونی منطقه‌ای.

در مجموع، کریدور زنگزور نه تنها اهمیت اقتصادی و ترانزیتی دارد، بلکه به عنوان یک نقطه ژئوپلیتیک کلیدی، تعاملات قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی را شکل می‌دهد. تحلیل این کریدور در چارچوب نظری ژئوپلیتیک و دستور زبان پنج‌گانه ژئوپلیتیک هژمونیک، درک عمیق‌تری از پیامدهای راهبردی و امنیتی آن ارائه می‌کند.

۴. روش پژوهش

این پژوهش از نظر روش‌شناسی، ترکیبی است؛ به این معنا که هم از روش‌های کمی و هم روش‌های کیفی بهره می‌برد. استفاده از روش کمی به تحلیل داده‌های عددی و سنجش روابط کمی بین متغیرهای مرتبط کمک می‌کند، درحالی‌که روش کیفی امکان درک عمیق فرآیندها، انگیزه‌ها و زمینه‌های سیاسی - اقتصادی مرتبط را فراهم می‌آورد. از نظر هدف پژوهش، این مطالعه در زمره پژوهش‌های اکتشافی - تحلیلی قرار می‌گیرد. رویکرد اکتشافی به شناسایی پدیده‌ها و روندهای نوظهور می‌پردازد و سعی دارد الگوها و عوامل مؤثر بر عملکرد کریدور زنگزور را کشف کند. درعین حال، بعد تحلیلی پژوهش به تبیین روابط علت و معلولی و بررسی تأثیر نهادها، ساختار قدرت و همکاری‌های بین‌المللی بر پایداری و کارکرد کریدور می‌پردازد. با ترکیب این دو رویکرد، پژوهش حاضر هم عمق تفسیر کیفی و هم قابلیت تعمیم و سنجش کمی یافته‌ها را ارائه و تصویری جامع از ابعاد مختلف موضوع فراهم می‌کند.

۵. یافته‌های پژوهش

۵-۱. منافع اقتصادی بالقوه کریدور زنگزور

منافع اقتصادی بالقوه ناشی از اجرای پروژه کریدور زنگزور نخستین بار به صورت رسمی در چارچوب بیانیه سه‌جانبه آتش بس مناقشه قره‌باغ کوهستانی، مورخ ۱۰ نوامبر ۲۰۲۰ (۲۰ آبان ۱۳۹۹)، مطرح شد. این توافق‌نامه با امضای *الهام علی‌اف*، رئیس‌جمهور جمهوری آذربایجان، *نیکول پاشینیان*، نخست‌وزیر ارمنستان و *ولادیمیر پوتین*، رئیس‌جمهور روسیه، به تصویب رسید. بند نهم این سند به طور مشخص بر ضرورت رفع انسداد کلیه مسیرهای اقتصادی و حمل‌ونقلی در منطقه قفقاز جنوبی تأکید داشت (Kremlin, 2020). در ادامه، طی نشست ژانویه ۲۰۲۱، رهبران سه کشور تشکیل «کارگروه سه‌جانبه معاونان نخست‌وزیر»^۱ را به عنوان سازوکاری برای تدوین و اجرای راهکارهای عملی در حوزه بازسازی و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی در منطقه تصویب کردند. یکی از محورهای اصلی این مذاکرات، طرح ایجاد کریدور زنگزور بود. این گذرگاه با وجود طول نسبتاً کوتاه خود، حدود ۴۴ کیلومتر در استان سیونیک ارمنستان، از اهمیت ژئوپلیتیکی و اقتصادی چشم‌گیری برخوردار است. اجرای این مسیر می‌تواند نه تنها ساختار موجود مسیرهای ارتباطی را بازتعریف کند، بلکه بر الگوهای تثبیت‌شده حمل‌ونقل و تجارت منطقه در دهه‌های اخیر اثرات بنیادین بگذارد. اهمیت کریدور زنگزور مدت‌ها پیش مورد توجه محافل تحلیلی و امنیتی قرار گرفته است. در گزارش منتشرشده توسط شرکت اطلاعات راهبردی آمریکایی «استراتفور»^۲ در تاریخ ۲۷ ژوئن ۲۰۱۲ تصریح شده بود که «هر بازیگری که کنترل کریدور زنگزور را در اختیار داشته باشد، می‌تواند حوزه نفوذ خود را به قلمرو ترکیه در آناتولی، به عمق قفقاز داخلی تحت نفوذ روسیه و حتی به قلب سرزمین‌های مرکزی ایران گسترش دهد».

^۱. Trilateral Working Group of Deputy Prime Ministers

^۲. Stratfor

(Stratfor, 2012). این ارزیابی نشان می‌دهد که زنگزور صرفاً یک مسیر ترانزیتی نیست، بلکه دارای ظرفیت‌های برجسته در حوزه قدرت‌افزایی ژئوپلیتیکی است. افزون بر این ابعاد، تحولات اخیر در اقتصاد جهانی حمل‌ونقل نیز جایگاه چنین کریدورهایی را تقویت کرده است. کاهش کارایی و افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی - از جمله حادثه انسداد کانال سوئز، رشد بهای سوخت و روند نوسازی ناوگان جهانی - سبب شده است تا شریان‌های زمینی، به‌ویژه آن‌هایی که امکان اتصال مستقیم مناطق با حساسیت ژئوپلیتیکی بالا را فراهم می‌کنند، از ارزش راهبردی مضاعفی برخوردار شوند (Migunov, 2021).

ایجاد یک مسیر زمینی جدید در قالب کریدور زنگزور، بالقوه قادر است منافع و موازنه ژئوپلیتیکی چندین بازیگر کلیدی در قفقاز جنوبی - از جمله ارمنستان، جمهوری آذربایجان، ایران و ترکیه - را تحت تأثیر قرار دهد. حتی در مرحله مقدماتی بحث و بررسی، می‌توان دریافت که این گذرگاه چشم‌اندازهای متمایزی را در دو سطح ارائه می‌دهد:

- **در سطح منطقه‌ای**، کریدور زنگزور توانایی بازترسیم جغرافیای ترانزیتی قفقاز جنوبی را داشته و می‌تواند مسیرهای سنتی تجارت و انتقال انرژی را دستخوش تغییرات ساختاری کند. چنین تحولی برای ایران، به‌طور بالقوه، به معنای کاهش نقش ترانزیتی و محدود شدن حوزه نفوذ در شمال غرب کشور خواهد بود.

- **در سطح بین‌المللی**، این کریدور می‌تواند بستری برای تعمیق حضور بازیگران فرامنطقه‌ای، به‌ویژه ایالات متحده و سازمان پیمان آتلانتیک شمالی (ناتو)، در مجاورت مرزهای ایران فراهم آورد. این امر دارای پیامدهایی است که فراتر از حوزه اقتصادی بوده و باید به‌طور جدی در محاسبات امنیتی و راهبردی سیاست‌گذاران ایرانی لحاظ شود.

شکل شماره (۱)، نقشه کریدور زنگزور را نشان می‌دهد که قرار است با عبور از بخش جنوبی ارمنستان، جمهوری خودمختار نخجوان را به سرزمین اصلی جمهوری آذربایجان متصل کند. این مسیر به‌عنوان بخشی از تحولات ژئوپلیتیکی اخیر در قفقاز جنوبی، علاوه بر نقش بالقوه در توسعه حمل‌ونقل و تجارت منطقه، پیامدهای مهمی برای توازن قدرت میان کشورهای همسایه و بازیگران فرامنطقه‌ای دارد. همان‌گونه که در نقشه مشخص است، کریدور زنگزور موقعیتی راهبردی میان ایران، ارمنستان، آذربایجان و ترکیه دارد و می‌تواند مسیرهای ترانزیتی موجود را تحت تأثیر قرار دهد.



شکل ۱. نقشه کریدور زنگزور و مسیر اتصال جمهوری آذربایجان، نخجوان و ترکیه از طریق ارمنستان

Source: <https://wanaen.com/trump-named-zangezur-deal-raises-alarm-in-iran>

۲-۵ ابعاد اقتصادی کریدور زنگزور در آذربایجان، ارمنستان و ترکیه

اهمیت کریدور زنگزور برای بخش‌هایی از جمهوری آذربایجان، ارمنستان و ترکیه صرفاً به ابعاد ژئوپلیتیکی محدود نمی‌شود و واجد پیامدهای اقتصادی قابل توجهی نیز هست. در جنوب غربی جمهوری آذربایجان، مناطقی همچون فیضولی، جبرائیل، قوبادلی، زنگلان و لاجین - که بخش شرقی این کریدور از آن‌ها عبور می‌کند - از اوایل دهه ۱۹۹۰ تا پایان جنگ دوم قرمباغ در سال ۲۰۲۰ تنها به‌طور محدود تحت کنترل دولت باکو قرار داشتند. این شرایط، طی حدود سه دهه، سبب کندی چشم‌گیر روند توسعه اقتصادی در این نواحی شد. پس از خاتمه درگیری‌های ۴۴ روزه، مقامات باکو به‌طور مکرر بر لزوم بازسازی سریع این مناطق تأکید کردند و کریدور زنگزور را به‌عنوان یکی از محرک‌های کلیدی این روند معرفی نمودند (Aliyev, 2022: 23). در ژوئیه ۲۰۲۱، این نواحی در قالب «مناطق اقتصادی شرق زنگزور و قره‌باغ»^۱ تعریف شدند. چند ماه بعد، در اکتبر همان سال، الهام علی‌اف، رئیس‌جمهور آذربایجان و رجب طیب اردوغان، رئیس‌جمهور ترکیه، عملیات ساخت جاده هورادیز - جبرائیل - زنگلان - آغنبند را آغاز کردند. این مسیر قرار است به مرز ارمنستان برسد و به‌عنوان بخش شرقی کریدور زنگزور عمل کند. خط‌آهن موازی این جاده نیز هم‌زمان در حال احداث است.

شهر زنگلان، به‌عنوان گره کلیدی این گذرگاه، در برنامه‌ریزی‌ها برای تبدیل شدن به یک هاب حمل‌ونقل راهبردی منطقه‌ای جایگاه ویژه‌ای دارد. زیرساخت‌های پیش‌بینی شده برای این شهر شامل یک فرودگاه بین‌المللی و شبکه جاده‌ای پیشرفته است. علاوه بر آن، دو منطقه دیگر واقع در مجاورت کریدور، یعنی فیضولی و لاجین، نیز در حال ساخت فرودگاه‌های جدید خود هستند که می‌تواند جایگاه لجستیکی این مسیر را بیش از پیش تقویت کند (Karimov et al., 2023: 38). اگرچه این تحولات

¹. East Zangezur and Karabakh Economic Regions

برای جمهوری آذربایجان و ترکیه فرصت‌های اقتصادی و لجستیکی تازه‌ای ایجاد می‌کند، اما برای ایران معنای متفاوتی دارد. توسعهٔ چنین زیرساخت‌هایی می‌تولند مسیرهای ترانزیتی موازی با گذرگاه‌های موجود ایران را فعال و نقش این کشور را در اتصال قفقاز جنوبی به بازارهای جهانی تضعیف کند. به بیان دیگر، هر کیلومتر جاده و خط آهن جدید در این محور، درحالی‌که برای باکو و آنکارا ارزش اقتصادی افزوده ایجاد می‌کند، می‌تواند به‌عنوان یک چالش بالقوه برای جایگاه ژئوپلیتیکی ایران در شمال غرب کشور تلقی شود.

یکی از ویژگی‌های محوری پروژهٔ کریدور زنگزور، ایجاد مسیر زمینی مستقیم بین مناطق غربی جمهوری آذربایجان و جمهوری خودمختار نخجوان است. پس از آغاز مناقشهٔ ارمنستان و آذربایجان در اوایل دههٔ ۱۹۹۰، ارتباطات حمل‌ونقلی میان این دو بخش به‌طور کامل قطع شد و دولت باکو ناچار شد مسیرهای جایگزین را از طریق گرجستان، ایران و ترکیه برقرار کند. اگرچه این شرایط به آذربایجان انعطاف‌پذیری جغرافیایی بیشتری داد، اما هزینه‌های ترانزیتی و وابستگی به مسیرهای خارجی را نیز به‌شدت افزایش داد. براساس گزارش مرکز تحلیل و ارتباطات /اصلاحات اقتصادی (۲۰۲۱) وابسته به دولت آذربایجان، بازگشایی مسیر زمینی مستقیم با نخجوان می‌تواند یارانهٔ پروازهای باکو - نخجوان را تا ۱۰ میلیون دلار کاهش دهد. همچنین این مرکز پیش‌بینی کرده است که راه‌اندازی این ارتباط مستقیم، صادرات آذربایجان را به میزان ۱.۲ میلیارد منات (بیش از ۷۰۰ میلیون دلار) افزایش می‌دهد و موجب رشد ۲ درصدی تولید ناخالص داخلی غیرنفتی، ۳ درصدی بخش صنایع تولیدی و ۲.۷ درصدی بخش معدن این کشور خواهد شد (Tren.Az, 2021).

با توجه به اینکه بخش عمده‌ای از مسیر کریدور زنگزور در قلمروهای جمهوری آذربایجان و ترکیه قرار دارد، این پروژه ظرفیت قابل‌توجهی برای تقویت روابط اقتصادی و همکاری‌های حمل‌ونقلی میان دو کشور فراهم می‌آورد. این کریدور نه‌تنها

اتصال مستقیم جمهوری آذربایجان به جمهوری خودمختار نخجوان را تسهیل می‌کند، بلکه می‌تواند محرکی مهم برای توسعه اقتصادی مناطق شرقی ترکیه باشد؛ مناطقی که سال‌ها با نابرابری‌های توسعه‌ای نسبت به بخش غربی ترکیه مواجه بوده‌اند. آمارها نشان می‌دهد که مناطق غربی ترکیه بیش از ۶۰ درصد جمعیت و تا ۸۰ درصد تولید ناخالص داخلی ترکیه را تشکیل می‌دهند، درحالی‌که مناطق شرقی تنها کمی بیش از ۲۰ درصد تولید ناخالص داخلی و حدود ۶۰ درصد میانگین درآمد سرانه کشوری را به خود اختصاص داده‌اند (Kuznetsova, 2010: 3-22). در پاسخ به این نابرابری‌ها، از نیمه اول دهه هزاره جدید، دولت ترکیه مجموعه‌ای از برنامه‌های توسعه زیرساخت‌ها و بهبود وضعیت اقتصادی در شرق آناتولی را پیگیری کرده است. یکی از شاخص‌ترین پروژه‌های این سیاست‌ها، ساخت راه‌آهن باکو - تفلیس - قارص است که نقش کلیدی در تقویت شبکه حمل‌ونقلی منطقه‌ای و افزایش ظرفیت لجستیکی دارد. این درحالی است که کریدور زنگزور می‌تواند مکمل این شبکه باشد و فرصت‌های تازه‌ای برای همکاری‌های منطقه‌ای فراهم کند.

در شهر قارص، مرکز حمل‌ونقل و لجستیکی در حال ساخت است که به مدیریت بارهای ورودی از مسیر راه‌آهن باکو - تفلیس - قارص^۱ اختصاص خواهد یافت. پژوهشگران ترکیه‌ای معتقدند که این شبکه حمل‌ونقل، به‌ویژه راه‌آهن باکو - تفلیس - قارص، سهم بخش لجستیک را در اقتصاد منطقه به‌طور قابل توجهی افزایش داده و ایجاد بیش از ۵۰ هزار فرصت شغلی را به دنبال خواهد داشت (Gülpinar, 2018: 109).

پیش از امضای بیانیه سه‌جانبه آتش‌بس در نوامبر ۲۰۲۰ و آغاز بحث‌های رسمی پیرامون پروژه کریدور زنگزور، دولت ترکیه از سال ۲۰۱۲ برنامه‌ای برای توسعه زیرساخت‌های ریلی در مرز با جمهوری آذربایجان را پیگیری می‌کرد. در آن سال،

^۱. Baku-Tbilisi-Kars Railway - BTK

رجب طیب اردوغان، نخست‌وزیر وقت ترکیه، طرح احداث شاخه‌ای از راه‌آهن از «ایغدیر»^۱ به سمت نخجوان را اعلام کرد. کامیل ارسلان، رئیس اتاق بازرگانی و صنایع ایغدیر، ابراز امیدواری کرد که این کریدور ریلی بتواند تجارت ترکیه با آذربایجان را تا سه برابر افزایش داده و جایگاه استراتژیک ایغدیر و مناطق اطراف آن را به‌طور قابل توجهی ارتقا بخشد (Nehri, 2020). این مسیر ریلی، به‌عنوان شاخه‌ای از راه‌آهن باکو - تفلیس - قارص، مکملی حیاتی برای کریدور زنگزور محسوب می‌شود. فعالان اقتصادی شرق آناتولی معتقدند که بخش نخجوان کریدور زنگزور می‌تواند نقش کلیدی در پشتیبانی از مسیر راه‌آهن باکو - تفلیس - قارص ایفا کند و به‌عنوان نقطه محوری در احیای تاریخی جاده ابریشم مطرح باشد (Haber7, 2020).

اجرای پروژه کریدور زنگزور همچنین می‌تواند به توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و خدمات در مناطق شرقی ترکیه که در مجاورت مرز مشترک با آذربایجان قرار دارند، کمک شایانی کند. در مقابل، «منطقه سیونیک»^۲ در ارمنستان، با حدود ۴۴ کیلومتر مرز مشترک با ایران، اهمیت ویژه‌ای برای اقتصاد ارمنستان دارد و نقش کلیدی در اتصال زمینی دو کشور ایفا می‌کند. صنعت معدن‌کاری، به‌ویژه استخراج مس و «مولیبدن»^۳، محور اصلی فعالیت‌های اقتصادی منطقه سیونیک به‌شمار می‌رود و شرکت‌های بزرگ فعال در این حوزه، از ارکان بنیادین اقتصاد منطقه هستند. علاوه‌براین، خط لوله انتقال گاز ایران - ارمنستان که از منطقه سیونیک عبور می‌کند، امکان جریان مستمر گاز طبیعی از ایران به ارمنستان را فراهم آورده است که نقشی حیاتی در تأمین انرژی و تقویت همکاری‌های اقتصادی دو کشور ایفا می‌کند. «منطقه آزاد اقتصادی مگری»^۴ که در سال ۲۰۱۷ در شهر مرزی مگری واقع در استان سیونیک تأسیس شد، ظرفیت چشم‌گیری برای توسعه صادرات ارمنستان دارد و انتظار می‌رود حدود ۲۵۰ میلیون دلار کالا از

^۱. Iğdır

^۲. Syunik Region

^۳. Molybdenum

^۴. the Meghri Free Economic Zone

طریق این منطقه صادر شود؛ رقمی که معادل تقریباً ۱۲ درصد از کل صادرات ارمنستان است. در ماه مه ۲۰۲۲، همکاری‌های مشترک میان منطقه آزاد تجاری ارس در ایران و منطقه آزاد اقتصادی مگری گسترش یافت و یادداشتی رسمی به منظور توسعه همکاری‌های اقتصادی و حمل‌ونقلی میان دو طرف امضا شد. این توافق‌نامه می‌تواند نقش مهمی در تقویت کریدور حمل‌ونقل شمال - جنوب، توسعه بنادر دریای خزر و مدیریتانه و افزایش تعاملات تجاری ایران و ارمنستان ایفا کند (IA Regnum, 2022).

افتتاح کریدور حمل‌ونقل زنگزور می‌تواند انزوای نسبی اقتصادی ایروان را کاهش دهد؛ چراکه بسته بودن مرزهای ارمنستان با ترکیه و جمهوری آذربایجان، دسترسی مستقیم و امن این کشور به مسیر زمینی پایدار به روسیه را محدود کرده است. در دوران اتحاد جماهیر شوروی، «راه آهن ترانس قفقاز»^۱، ارمنستان، آذربایجان و گرجستان را به روسیه متصل می‌کرد، اما پس از آغاز مناقشه میان ارمنستان و آذربایجان، تردد ریلی بین ارمنستان و روسیه متوقف شده است. در حال حاضر، تنها مسیر زمینی موجود برای ارتباط با روسیه، جاده‌ای به طول تقریبی ۳۰۰ کیلومتر از طریق گرجستان و گذرگاه «لارس پلا»^۲ است. کریدور زنگزور که قرار است در امتداد مرز مشترک ایران و ارمنستان و همچنین رودخانه ارس امتداد یابد، دارای منافع اقتصادی بالقوه‌ای برای ایران است که باید با دقت مورد بررسی قرار گیرد. در حال حاضر، مقامات ایرانی دیدگاهی کلی نسبتاً منفی نسبت به احداث این بزرگراه در طول مرز با ارمنستان ابراز کرده‌اند. با وجود این، تهران بر این باور است که حتی در صورت راه‌اندازی کریدور زنگزور، ایران همچنان به‌عنوان گزینه‌ای مقرون‌به‌صرفه و کارآمد برای انتقال کالا از طریق ترکیه و کشورهای اروپایی به بنادر دریای خزر باقی خواهد ماند. ارزان بودن سوخت و زیرساخت‌های حمل‌ونقل موجود از جمله مزیت‌های رقابتی ایران در این حوزه هستند (Farsnews, 2020).

^۱. Trans-Caucasus Railway

^۲. Lars Pass

علاوه بر این، خطوط حمل و نقل موجود که جمهوری خودمختار نخجوان و شهر باکو را از طریق ایران به یکدیگر متصل می‌کنند، یکی از دلایلی است که ایران نسبت به ضرورت کریدور زنگزور تمایل چندانی نشان نمی‌دهد. با این حال، بند مربوط به ازسرگیری تردد ریلی در بیانیه سه‌جانبه ۱۰ نوامبر ۲۰۲۰ می‌تواند گامی مهم در بازسازی ارتباطات ریلی منطقه باشد؛ زیرا از نظر راهبردی، افتتاح کریدور زنگزور می‌تواند نقشی استراتژیک برای ایران در چارچوب برنامه‌های توسعه کریدور حمل و نقل شمال - جنوب ایفا کند.

به طور کلی، کریدور زنگزور به عنوان یک پروژه استراتژیک و ژئوپلیتیکی، تأثیرات گسترده‌ای بر ابعاد اقتصادی کشورهای هم‌جوار خود دارد. جدول زیر، مهم‌ترین ابعاد اقتصادی مرتبط با این کریدور را در هر یک کشورها ارائه می‌دهد تا چشم‌اندازی جامع از تأثیرات مستقیم و غیرمستقیم این پروژه در منطقه ارائه گردد.

جدول ۱. ابعاد اقتصادی کریدور زنگزور در سه کشور آذربایجان، ارمنستان و ترکیه

کشور	ابعاد اقتصادی کلیدی	تأثیرات مهم	نمونه‌های زیرساختی و پروژه‌ها
آذربایجان	بازسازی و توسعه مناطق شرقی پس از جنگ قره‌باغ، افزایش صادرات غیرنفتی، کاهش هزینه‌های ترانزیتی	افزایش تولید ناخالص داخلی غیرنفتی (حدود ۲ درصد)، افزایش صادرات تا بیش از ۷۰۰ میلیون دلار، کاهش یارانه پروازهای داخلی	جاده هورادیز - جبرائیل - زنگلان - آغ‌بند، ساخت خطوط ریلی موازی
ارمنستان	توسعه منطقه سیونیک با محوریت	افزایش صادرات منطقه آزاد مگری	منطقه آزاد اقتصادی مگری، توافق‌نامه

همکاری با منطقه آزاد ارس ایران، امکان بازسازی مسیر ریلی شمال - جنوب	(حدود ۱۲ درصد از کل صادرات کشور)، بهبود اتصال زمینی به بازارهای منطقه‌ای	معدن‌کاری، توسعه منطقه آزاد اقتصادی مگری، تقویت همکاری‌های حمل‌ونقلی با ایران	
پروژه راه‌آهن باکو - تفلیس - قارص، توسعه شبکه ریلی از ایغدیر به نخجوان، ایجاد مرکز لجستیک در قارص	افزایش سهم بخش لجستیک در اقتصاد منطقه، ایجاد بیش از ۵۰ هزار فرصت شغلی	توسعه مناطق شرقی و کاهش نابرابری اقتصادی با غرب کشور، تقویت ظرفیت لجستیکی و حمل‌ونقلی منطقه‌ای	ترکیه

۳-۵ اهمیت کریدور زنگزور برای ترکیه و کشورهای آسیای مرکزی ترک‌زبان

ترکیه به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین ذی‌نفعان اقتصادی و سیاسی کریدور زنگزور، در سال‌های اخیر چشم‌اندازی راهبردی برای تبدیل خود به هاب بین‌المللی حمل‌ونقل کالا از شرق به غرب و بالعکس دنبال کرده است. ایدئولوژی و تبلیغات مرتبط با این کریدور، به بخشی جدایی‌ناپذیر از سیاست‌های حمل‌ونقلی و امنیتی این کشور تبدیل شده است. ایجاد مسیرهای جدید حمل‌ونقل و لجستیک در قفقاز جنوبی، به‌ویژه کریدور زنگزور، با اهداف ترکیه در برقراری ارتباط مستقیم زمینی با آذربایجان و تقویت نفوذ منطقه‌ای آن کاملاً هم‌راستا است. پیش از این، به دلیل مناقشه‌های منطقه‌ای، ارتباط حمل‌ونقلی ترکیه با آذربایجان از مسیرهای طولانی‌تر و پرهزینه‌تر از طریق گرجستان و ایران برقرار می‌شد، اما کریدور زنگزور این معضل را برطرف کرده و فرصت‌های جدیدی برای توسعه روابط اقتصادی میان این دو کشور فراهم می‌آورد. افزون بر این، این کریدور مسیر کوتاه‌تری برای دسترسی ترکیه به کشورهای ترک

آسیای مرکزی و چین، از طریق دریای خزر فراهم و به تقویت جایگاه استراتژیک ترکیه در منطقه کمک می‌کند.

جدول زیر به بررسی جزئیات تجارت ترکیه با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی در سال ۲۰۱۹ می‌پردازد و شامل داده‌های صادرات، واردات، سهم هر کشور در کل تجارت ترکیه، تراز تجاری و حجم کل معاملات است.

جدول ۲. آمار صادرات، واردات و تراز تجاری ترکیه با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی (سال ۲۰۱۹)

کشور	صادرات (هزار دلار)	واردات (هزار دلار)	سهم از کل صادرات ترکیه (درصد)	سهم از کل واردات ترکیه (درصد)	تراز تجاری (صادرات - واردات) (هزار دلار)	جمع کل تجارت (صادرات + واردات) (هزار دلار)
آذربایجان	1,788,397	411,022	0.2	0.99	1,377,375	2,199,418
ارمنستان	19	2,665	۰	۰	-2,646	2,684
گرجستان	1,578,014	272,350	0.13	0.87	1,305,664	1,850,364
قزاقستان	900,144	1,403,956	0.67	0.5	-503,813	2,304,100
قرقیزستان	442,043	77,244	0.04	0.24	364,799	519,286
تاجیکستان	156,570	198,072	0.09	0.09	-41,502	354,643
ترکمنستان	744,691	344,774	0.16	0.41	399,917	1,089,465
ازبکستان	1,232,077	1,140,193	0.54	0.68	91,884	2,372,270

Source: Compiled and calculated on the basis of data from the World Integrated

Trade Solution database, <https://wits.worldbank.org>

براساس داده‌های جدول، بزرگ‌ترین مقاصد صادراتی ترکیه در منطقه به ترتیب آذربایجان با حدود ۱۸ میلیارد دلار، گرجستان با ۱.۶ میلیارد دلار و ازبکستان با ۱.۲ میلیارد دلار بوده‌اند. اگرچه این ارقام از نظر مطلق قابل توجه هستند، اما از نظر نسبی بخش کوچکی از کل صادرات ترکیه را تشکیل می‌دهند؛ به طوری که آذربایجان تنها حدود ۱ درصد، گرجستان ۰.۹ درصد و ازبکستان نزدیک به ۰.۷ درصد از کل صادرات ترکیه را به خود اختصاص داده‌اند. صادرات به کشورهای دیگر منطقه مانند قزاقستان، ترکمنستان، قرقیزستان، تاجیکستان و ارمنستان به مراتب کم‌تر است و ارمنستان با صادراتی حدود ۱۹ هزار دلار کم‌ترین سهم را دارد. با وجود این، این مقادیر نسبت به سهم صادرات ترکیه به شرکای بزرگ‌تر اروپایی مانند آلمان (۹.۲ درصد)، بریتانیا (۶.۲۴ درصد)، ایتالیا (۵.۴ درصد)، اسپانیا (۴.۵ درصد) و فرانسه (۴.۴ درصد) ناچیز نیستند. همچنین، سهم روسیه در صادرات ترکیه برابر با ۲.۳ درصد گزارش شده است که اهمیت نسبی کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی را در سبد تجاری ترکیه نشان می‌دهد.

بررسی شاخص‌های اقتصادی کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی نشان می‌دهد که برخی از این کشورها از نظر جایگاه تجاری در رتبه‌هایی نزدیک به شرکای اصلی ترکیه قرار دارند. به عنوان مثال، آذربایجان، گرجستان، ازبکستان، قزاقستان و ترکمنستان در میان تقریباً ۲۰۰ کشور جهان رتبه‌های قابل توجهی در سال ۲۰۱۹ به خود اختصاص داده‌اند. با این حال، جایگاه این کشورها در زمینه صادرات به ترکیه تفاوت چشم‌گیری دارد؛ به گونه‌ای که قزاقستان، ازبکستان و آذربایجان بزرگ‌ترین صادرکنندگان منطقه به ترکیه هستند. در مقابل، ارمنستان با کم‌ترین میزان صادرات به ترکیه مواجه است، اما ارزش واردات ترکیه از این کشور به مراتب بیشتر بوده و تفاوت قابل توجهی را نشان می‌دهد. همچنین، رتبه‌بندی واردات ترکیه از این کشورها حاکی از اهمیت و پویایی متغیر روابط تجاری ترکیه با منطقه است. این داده‌ها نشان می‌دهد که کشورهای آسیای

مرکزی و قفقاز جنوبی نقش قابل توجهی در سبب تجارت خارجی ترکیه ایفا می‌کنند و توسعه زیرساخت‌هایی مانند کریدور زنگزور می‌تواند این نقش را تقویت کند. افتتاح کریدور زنگزور علاوه بر تقویت جایگاه استراتژیک ترکیه، امکان دسترسی این کشور به کشورهای ترک آسیای مرکزی را از طریق مسیری کوتاه‌تر و کارآمدتر فراهم می‌کند؛ مسیری که عمدتاً از خاک کشورهای ترک‌زبان منطقه عبور می‌کند. اگرچه در آذربایجان این موضوع با استقبال گسترده‌ای روبه‌رو شده، اما در ترکیه با رویکردی محتاطانه دنبال می‌شود. برای کشورهای آسیای مرکزی نیز این مسیر جدید فرصتی است برای تأمین کالاهای ترکیه‌ای با قیمت‌های مناسب‌تر و گسترش صادرات محصولات خود به بازارهای اروپای غربی. اهمیت این کریدور در شرایط بحران اوکراین و تحریم‌های روسیه دوچندان شده است؛ زیرا این کشورها به دنبال مسیرهای جایگزین صادراتی هستند که از قلمرو روسیه عبور نکند. نمونه عملی این روند، ارسال نخستین قطار کانتینری از ازبکستان به «بندر بورگاس»^۱ بلغارستان در دسامبر ۲۰۲۲ از طریق «کریدور ترانس کاسپین»^۲ است که نشان‌دهنده تغییرات مهم در شبکه حمل‌ونقل منطقه‌ای می‌باشد.

۴-۵ پیامدها و تهدیدات منطقه‌ای در سایه تحولات کریدور زنگزور

در اوت ۲۰۲۵، توافقی تاریخی میان ارمنستان و آذربایجان با میانجی‌گری ایالات متحده در کاخ سفید امضا شد که براساس آن، مدیریت کریدور زنگزور به مدت ۹۹ سال به یک کنسرسیوم آمریکایی واگذار گردید. این کریدور که به «مسیر ترامپ برای صلح و رفاه بین‌المللی» نام‌گذاری شده است (RT World Research Centre, 2025)، به طول ۴۳ کیلومتر از جنوب ارمنستان عبور کرده و آذربایجان را به نخجوان متصل می‌کند.

^۱. Port of Burgas

^۲. Trans-Caspian transport

واگذاری این کریدور به ایالات متحده، حضور مستقیم واشنگتن را در منطقه قفقاز جنوبی تقویت می‌کند. این امر به‌ویژه برای ایران نگران‌کننده است؛ زیرا ایالات متحده به‌طور مستقیم در مرز شمالی این کشور قرار می‌گیرد. تحلیل‌گران معتقدند که این حضور می‌تواند منجر به افزایش نفوذ آمریکا در مسائل امنیتی و اقتصادی منطقه شود (Progress Center for Policies, 2025). کریدور ترانزیتی زنگزور می‌تواند جایگزین مسیرهای سنتی ایران برای ترانزیت انرژی و کالا باشد. این موضوع می‌تواند درآمدهای ترانزیتی ایران را کاهش دهد و دسترسی آن به بازارهای اروپایی را محدود کند.

روسیه که در گذشته به‌عنوان بازیگر اصلی در قفقاز جنوبی شناخته می‌شد، با این توافق موقعیت خود را در منطقه از دست می‌دهد. این امر به‌ویژه پس از بازپس‌گیری قره‌باغ توسط آذربایجان در سال ۲۰۲۳ و تغییر سیاست‌های ارمنستان به سمت غرب، مشهود است. در گذشته، روسیه با میانجی‌گری در مناقشات منطقه‌ای و استقرار نیروهای نظامی در ارمنستان، نفوذ خود را حفظ کرده بود. اما در پی این تحولات، ارمنستان گام‌هایی در جهت کاهش وابستگی به روسیه برداشته است. در ژانویه ۲۰۲۵، ارمنستان و ایالات متحده توافق‌نامه‌ای را امضا کردند که روابط استراتژیک دو کشور را تقویت می‌کند. این توافق شامل همکاری در زمینه‌های دموکراسی، حاکمیت، تمامیت ارضی و اصلاحات اقتصادی و نظامی است. همچنین، در اکتبر ۲۰۲۴، ارمنستان کنترل جزئی مرزهای خود با ایران و ترکیه را از نیروهای روسی به عهده گرفت که نشان‌دهنده کاهش نفوذ روسیه در این کشور است (GIS Reports Online, 2025).

در کنار این موضوع، واگذاری کریدور به آمریکا می‌تواند موجب «رقابت‌های امنیتی جدید»^۱ میان بازیگران منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای شود. در چنین شرایطی، کشورها برای محافظت از منافع خود، به سمت «ائتلاف‌های امنیتی»^۲ گرایش پیدا می‌کنند. این

1. New Security Rivalries

2. Security Alliances

3. Military and Intelligence Cooperation

ائتلاف‌ها می‌توانند در قالب «همکاری‌های نظامی و اطلاعاتی»^۱ شکل بگیرند و شامل مانورهای مشترک، تقویت پیمان‌های دفاعی موجود یا ایجاد سازوکارهای امنیتی جدید باشند. نمونه بارز این روند، برگزاری مانورهای نظامی مشترک میان ارمنستان و ایالات متحده در سال‌های اخیر است که واکنش تند مسکو را به دنبال داشته و نشان‌دهنده تغییر موازنه قدرت در قفقاز جنوبی است (Reuters, 2023).

در پاسخ به نفوذ رو به رشد ایالات متحده در کریدور زنگزور و اطراف آن، کشورهای منطقه ممکن است به دنبال ایجاد یا تقویت ائتلاف‌های امنیتی باشند. این ائتلاف‌ها می‌توانند شامل همکاری‌های نظامی و اطلاعاتی، برگزاری تمرینات نظامی مشترک، تقویت قراردادهای دفاعی یا توسعه زیرساخت‌های امنیتی مشترک نظیر رادارها، نظارت سایبری و همکاری مرزی باشند. این ائتلاف‌ها ممکن است به صورت رسمی یا نیمه‌رسمی بین بازیگران منطقه‌ای مانند ترکیه، ایران، روسیه و حتی بازیگران فرامنطقه‌ای شکل گیرند تا موازنه قدرت در منطقه حفظ شود. بنابراین، می‌توان گفت که واگذاری مدیریت کریدور زنگزور نه تنها باعث افزایش تنش‌های امنیتی در منطقه می‌شود، بلکه بستر مناسبی برای شکل‌گیری ائتلاف‌های امنیتی جدید فراهم می‌آورد؛ ائتلاف‌هایی که هدف آن‌ها مقابله با نفوذ فزاینده آمریکا و تلاش برای بازتعریف نقش بازیگران منطقه‌ای در معادلات ژئوپلیتیکی خواهد بود.

۱-۴-۵ منافع راهبردی و تهدیدات ممکن برای روسیه

بیانیه سه‌جانبه، پایان‌دهنده جنگ ۴۴ روزه در قفقاز جنوبی، روسیه را در موقعیت راهبردی کلیدی قرار داده است؛ چراکه این کشور اکنون امکان کنترل مسیرهای حمل‌ونقل عبوری از ارمنستان را در اختیار دارد و حضور نظامی خود را در پایگاه ۱۰۲ ارمنستان تثبیت کرده است. از منظر روسیه، این کنترل، عاملی حیاتی برای حفظ نفوذ ژئوپلیتیک در منطقه است. کریدور زنگزور می‌تواند به عنوان مسیر دسترسی استراتژیک

روسیه به ایران و بخشی از کریدور حمل و نقل شمال - جنوب، موقعیت مسکو را تقویت کند. اما اگر این کریدور به آمریکا واگذار شود، عملاً کنترل و نفوذ روسیه در این مسیر حیاتی به چالش کشیده می شود. این واگذاری می تواند به کاهش نفوذ روسیه در منطقه منجر شود و نقش استراتژیک آن را در قفقاز جنوبی تضعیف کند. از سوی دیگر، تقویت نفوذ ترکیه به عنوان عضو ناتو در قفقاز جنوبی، به واسطه بهره برداری از کریدور زنگزور، برای روسیه تهدیدی جدی محسوب می شود. حضور آمریکا در مدیریت این کریدور، می تواند به نوعی به تقابل مستقیم ژئوپلیتیک بین روسیه و ناتو در این منطقه دامن بزند و امنیت راهبردی روسیه را تحت فشار قرار دهد. بنابراین، روسیه ناچار است برای مقابله با این تهدیدات و حفظ جایگاه خود، راهکارهای سیاسی و نظامی متعددی را در دستور کار قرار دهد که به پیچیدگی اوضاع امنیتی قفقاز جنوبی دامن خواهد زد.

۲-۴-۵ محدودیت‌ها برای گرجستان

افتتاح کریدور زنگزور در قفقاز جنوبی می تواند جایگاه استراتژیک گرجستان را به عنوان هاب ترانزیتی منطقه‌ای به چالش بکشد. در سال‌های گذشته، مسیر باکو - تفلیس - قارص به دلیل عبور از خاک گرجستان، نقش محوری در حمل و نقل کالا بین آذربایجان و ترکیه و همچنین فراتر از آن ایفا کرده است. سرمایه‌گذاری‌های سنگین آذربایجان و ترکیه در توسعه این کریدور نشان‌دهنده اهمیت بالای آن برای تفلیس است. با وجود این، راه‌اندازی کریدور زنگزور که مسیر مستقیمی را از آذربایجان به ارمنستان و ایران فراهم می کند، رقیب جدی این مسیر محسوب می شود و احتمالاً سهم گرجستان از ترانزیت منطقه‌ای را کاهش خواهد داد (De Waal, 2021: 7).

اگر کریدور زنگزور به آمریکا واگذار شود، این موضوع می تواند به منزله تقویت حضور و نفوذ واشنگتن در قفقاز جنوبی باشد که هم‌زمان ممکن است منافع امنیتی و

اقتصادی گرجستان را تحت تأثیر قرار دهد. از سوی دیگر، تقویت روسیه از طریق حضور فعال‌تر در مسیرهای ترانزیتی جدید، مانند کریدور زنگزور، می‌تواند پیچیدگی‌های ژئوپلیتیکی را برای تفلیس افزایش دهد و موقعیت گرجستان را به لحاظ امنیتی تضعیف کند. این شرایط فشار مضاعفی بر گرجستان برای حفظ نقش ترانزیتی خود ایجاد می‌کند و به موجب آن، رقابت منطقه‌ای میان بازیگران کلیدی از جمله آمریکا، روسیه و ترکیه تشدید خواهد شد. بنابراین، واگذاری کریدور زنگزور به آمریکا می‌تواند منافع اقتصادی گرجستان را محدود کند و موجب بروز چالش‌های امنیتی جدید در قفقاز جنوبی شود.

۳-۴-۵ ریسک‌های احتمالی برای ارمنستان

ارمنستان نگرانی عمیقی نسبت به پروژه کریدور زنگزور دارد که آن را تهدیدی جدی برای حاکمیت ملی و امنیت جغرافیایی خود می‌داند. گزارش‌ها و ادعاهای رسانه‌های آذربایجانی و ترکیه‌ای درباره تشکیل جمهوری خودمختار «گویچه - زنگزور ترک»^۱ در استان سیونیک ارمنستان که عمده‌تأ از سوی ارامنه به عنوان اقدامی تحریک‌آمیز و تهدیدآمیز تلقی می‌شود، فضای ناپایداری را در منطقه ایجاد کرده است (7 times, 2022). موقعیت جغرافیایی کریدور زنگزور که مرز حساس ۴۰ کیلومتری ارمنستان با ایران را در بر می‌گیرد، نگرانی‌های امنیتی جدی از جمله احتمال کاهش کنترل دولت ارمنستان بر مرزها و زیرساخت‌های حیاتی مانند خط لوله گاز ایران - ارمنستان را به همراه دارد. اگر این کریدور تحت کنترل یا نظارت مستقیم آمریکا قرار گیرد، امکان اعمال نفوذ خارجی و کاهش حاکمیت ملی ارمنستان افزایش می‌یابد، خصوصاً در شرایطی که ایروان از نگرانی بابت فعالیت‌های برون‌مرزی این مسیر سخن می‌گوید (Nersesyan, 2023).

¹. Goyche-Zengezur Turkish

واگذاری کریدور زنگزور به آمریکا می‌تواند موجب تشدید تنش‌ها در منطقه سیونیک شود، جایی که پس از اظهارات رئیس‌جمهور *الهام علی‌اف* مبنی بر ادامه اجرای پروژه بدون توجه به مخالفت‌های ارمنستان، فضای سیاسی منطقه به شدت ملتهب شده است. با وجود مخالفت‌ها، ارمنستان پیشنهاد ایجاد خط راه‌آهنی را مطرح کرده که بخش‌هایی از آن در محدوده این کریدور قرار دارد و تحت مدیریت مشترک خواهد بود، اما این پیشنهاد نیز نتوانسته نگرانی‌های امنیتی و سیاسی را کاهش دهد. علاوه‌براین، مخالفان پروژه معتقدند که کریدور زنگزور کارآمدی حمل‌ونقل کالاهای ارمنستان را به روسیه کاهش داده و مسیر سنتی *ایجوان - غازاخ*، هرچند نیازمند بازسازی، همچنان مسیر سریع‌تر و بهتر است (Mejlumian, 2021). بنابراین، واگذاری این کریدور به آمریکا می‌تواند نه تنها به افزایش فشارهای ژئوپلیتیکی و امنیتی علیه ارمنستان منجر شود، بلکه استقلال عملیاتی و نفوذ سیاسی این کشور را در منطقه به شدت محدود کند.

۴-۵ پیامدهای راهبردی برای ایران

تحولات اخیر پیرامون کریدور زنگزور نه تنها توازن ژئوپولیتیک قفقاز جنوبی را دگرگون می‌کند، بلکه معادلات امنیتی و اقتصادی منطقه را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد. موقعیت این گذرگاه در نقطه اتصال سه حوزه راهبردی - آسیای مرکزی، خاورمیانه و اروپا - سبب شده تغییر در مدیریت یا کارکرد آن، از سطح یک مسیر ترانزیتی فراتر رفته و به ابزاری برای اعمال نفوذ سیاسی و امنیتی قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای بدل شود. واگذاری مدیریت این کریدور به ایالات متحده، بُعد تازه‌ای به رقابت‌های ژئوپولیتیک بخشیده و می‌تواند پیامدهایی مستقیم و غیرمستقیم بر امنیت ملی، منافع اقتصادی و موقعیت دیپلماتیک ایران داشته باشد. با توجه به جایگاه ژئوپولیتیک و پیوندهای تاریخی و اقتصادی ایران با قفقاز جنوبی، بررسی این پیامدها ضروری است.

این پیامدها را می‌توان در چند محور اصلی طبقه‌بندی و تحلیل کرد که در ادامه به تفصیل به آن‌ها پرداخته می‌شود.

۱-۴-۵ گسترش نفوذ ایالات متحده و ناتو در مرزهای شمال غربی ایران

واگذاری مدیریت کریدور زنگزور به ایالات متحده، به‌ویژه در صورت پیوند خوردن آن با زیرساخت‌های نظامی، می‌تواند پیامدهای سیاسی و امنیتی قابل‌توجهی برای ایران به همراه داشته باشد. از منظر ژئوپلیتیک، یکی از پیامدهای کلیدی ایجاد کریدور زنگزور، امکان گسترش نفوذ بازیگران فرامنطقه‌ای در جنوب قفقاز است. این تهدید می‌تواند با «دکترین اتحاد پیرامونی اسرائیل»^۱ مرتبط شود؛ دکترین امنیتی‌ای که توسط داوید بن‌گورین، نخستین نخست‌وزیر اسرائیل تدوین شد و براساس آن، اسرائیل برای تضمین امنیت ملی خود، به دنبال ایجاد شبکه‌ای از اتحادها و حضور نظامی - امنیتی در پیرامون جغرافیایی خود است (Palestine Chronicle, 2024). علاوه بر آن، این گذرگاه، در موقعیت ژئوپولیتیک حساسی واقع شده و کنترل آن توسط آمریکا عملاً بستر حضور فعال‌تر ناتو را در حاشیه شمال غرب ایران فراهم می‌کند. چنین حضوری نه تنها فعالیت‌های اطلاعاتی و لجستیکی را در مجاورت مرزهای ایران تسهیل می‌کند، بلکه می‌تواند به عنوان ابزار فشار سیاسی در تعاملات آینده با تهران مورد استفاده قرار گیرد.

از منظر موازنه قوا، لغو محدودیت همکاری‌های نظامی آمریکا با جمهوری آذربایجان ظرفیت ارتقاء قابل توجه توان دفاعی باکو را دارد. این تغییر، به‌ویژه در سایه رقابت منطقه‌ای با ارمنستان و نزدیکی جغرافیایی به مرزهای ایران، می‌تواند آرایش امنیتی قفقاز جنوبی را به ضرر تهران بازآرایی کند. تجربه جنگ ۴۴ روزه قره‌باغ و تحولات پس از سال ۲۰۲۲ نشان داده است که کاهش نقش روسیه در منطقه، فضای مانور بازیگران هم‌سو با غرب را افزایش می‌دهد و این روند می‌تواند در آینده شدت گیرد. در سطح کلان‌تر، حضور آمریکا را در کریدور زنگزور باید بخشی از راهبرد مهار

^۱. Israel's Periphery Doctrine

چندلایه دانست؛ راهبردی که هم‌زمان سه هدف را دنبال می‌کند: مهار نفوذ ایران، محدود کردن دامنه عمل روسیه و جلوگیری از گسترش شبکه‌های ترانزیتی چین در مسیر قفقاز جنوبی. رقابت واشنگتن با پکن در اوراسیا و اهمیت کریدورهای جایگزین برای دور زدن مسیرهای تحت نفوذ روسیه، باعث شده که کنترل زنگزور برای ایالات متحده جنبه‌ای فراتر از یک پروژه ترانزیتی صرف پیدا کند. برای ایران، این شرایط می‌تواند به شکل‌گیری یک «کمربند فشار سیاسی و امنیتی»^۱ در مرزهای شمال‌غربی منجر شود. چنین وضعیتی خطر افزایش حضور نیروها و تجهیزات ناتو، گسترش شبکه‌های اطلاعاتی و تشدید رقابت‌های نیابتی در پیرامون مرزهای ایران را به همراه خواهد داشت؛ مسائلی که نیازمند بازنگری در سیاست‌های امنیتی و دیپلماتیک تهران در قبال قفقاز جنوبی است.

۲-۴-۵- تشدید روند حذف ایران از شبکه کریدورهای بین‌المللی

یکی از مهم‌ترین پیامدهای اقتصادی واگذاری کریدور زنگزور به ایالات متحده، تشدید پدیده‌ای است که از آن به‌عنوان «دور زدن ایران»^۲ در مسیرهای ترانزیتی یاد می‌شود. کریدور میانی به‌عنوان یکی از شریان‌های حیاتی حمل‌ونقل بین‌المللی، محور اتصال شرق و غرب بوده و بازیگران کلیدی نظیر چین، روسیه، ترکیه و اتحادیه اروپا در آن منافع مستقیم دارند. اتحادیه اروپا در چارچوب راهبرد توسعه ارتباطات با آسیای مرکزی، برنامه‌ای برای سرمایه‌گذاری ۱۰۰ میلیارد یورویی در این منطقه در دستور کار قرار داده است (European Commission, 2021). هم‌زمان، چین نیز از طریق این کریدور، مسیرهای تجاری خود با اروپا را گسترش داده و به این ترتیب بر اهمیت ژئوپولیتیکی و اقتصادی آن افزوده است. در چنین شرایطی، جایگاه ایران در شبکه کریدورهای بین‌المللی - از جمله کریدور شمال - جنوب، کریدور میانی و سایر

^۱. Political and Security Pressure Belt

^۲. Bypassing Iran

مسیرهای ترانزیتی - نقش تعیین‌کننده‌ای در بهره‌برداری از فرصت‌های اقتصادی و ارتقاء جایگاه ژئوپولیتیک کشور دارد. محروم ماندن از این مسیرها نه تنها روند توسعه بلندمدت ایران را کند، بلکه زمینه‌آز دست‌رفتن فرصت‌های راهبردی را در تجارت و سرمایه‌گذاری بین‌المللی نیز فراهم می‌کند.

۳-۴-۵- حذف ایران از مسیر اتصال ترکیه به آسیای مرکزی

حذف ایران از مسیر ترانزیتی ترکیه به آسیای مرکزی، یکی از پیامدهای مهم و استراتژیک واگذاری کریدور زنگزور به مدیریت آمریکا است که ابعاد سیاسی، اقتصادی و امنیتی گسترده‌ای دارد. این تغییر مسیر، با انتقال کریدور حیاتی حمل‌ونقل از خاک ایران به مسیر جایگزین از طریق قفقاز جنوبی و خاک آذربایجان، تأثیرات متعددی بر جایگاه ژئوپولیتیک و منافع ملی ایران بر جای می‌گذارد. از منظر ژئوپلیتیکی، حذف ایران به منزله کاهش نفوذ و حضور ایران در شبکه ترانزیتی منطقه‌ای است. ایران به عنوان پلی ارتباطی بین آسیای مرکزی و خاورمیانه، طی دهه‌ها نقش مهمی در تسهیل تجارت و مبادلات کالا ایفا کرده است. این نقش هم‌اکنون با ظهور کریدور زنگزور که امکان اتصال مستقیم و کوتاه‌تر ترکیه به آسیای مرکزی را بدون عبور از خاک ایران فراهم می‌کند، تحت تأثیر قرار گرفته است. چنین تغییراتی موجب تضعیف جایگاه تهران به عنوان هاب ترانزیتی و کاهش نفوذ دیپلماتیک آن در تحولات منطقه می‌شود. از منظر اقتصادی، حذف ایران از این مسیر استراتژیک منجر به کاهش سهم ایران در بازار ترانزیت کالاهای عبوری خواهد شد. با توجه به حجم بالای تجارت بین ترکیه و کشورهای آسیای مرکزی، این تغییر مسیر به‌طور قابل‌توجهی درآمدهای حاصل از ترانزیت کالا را برای ایران کاهش می‌دهد. برآوردها نشان می‌دهد ایران ممکن است ۲۰ تا ۳۰ درصد از حجم ترانزیت زمینی را به اروپا که سالانه معادل ۴۳,۰۰۰ کامیون است (Safavi & Nabavi, 2022) از دست بدهد که این موضوع زیان قابل‌توجهی را برای اقتصاد کشور به همراه دارد. از بعد امنیتی، این حذف به معنای کاهش اهرم‌های فشار و

نفوذ ایران در مناسبات منطقه‌ای است. کنترل مسیرهای ترانزیتی به ایران اجازه می‌دهد تا علاوه بر منافع اقتصادی، نفوذ ژئوپلیتیک خود را نیز حفظ کند. با کناررفتن از این مسیر، ایران عملاً به میزان بیشتری وابسته به موافقت و همکاری کشورهای ترکیه و آذربایجان برای دسترسی به بازارهای آسیای مرکزی و اروپا می‌شود که می‌تواند موقعیت آن را در مذاکرات منطقه‌ای تضعیف کند. به‌طور کلی، حذف ایران از مسیر اتصال ترکیه به آسیای مرکزی از طریق کریدور زنگزور یک چالش استراتژیک است که نیازمند بازنگری جدی در سیاست‌های ترانزیتی و دیپلماتیک ایران است. این مسأله به مثابه زنگ خطری برای تقویت زیرساخت‌های حمل‌ونقل داخلی، توسعه کریدورهای جایگزین و پیگیری راهکارهای دیپلماتیک برای حفظ نقش منطقه‌ای ایران محسوب می‌شود.

۶. نتیجه‌گیری و پیشنهاد

توافق اخیر میان جمهوری آذربایجان و ارمنستان برای گشایش کریدور زنگزور و واگذاری مدیریت آن به ایالات متحده، نقطه عطفی در معادلات ژئوپلیتیکی و ترانزیتی قفقاز جنوبی به‌شمار می‌آید. این تحول، علاوه بر ایجاد فرصت‌های تازه برای همگرایی اقتصادی و تسهیل جریان‌های حمل‌ونقل، ریسک‌های امنیتی و ژئوپلیتیکی مهمی را نیز در پی دارد. اصلی‌ترین بهره‌برداران این کریدور، جمهوری آذربایجان و ترکیه هستند. آذربایجان با این مسیر، ارتباط مستقیم و کوتاه‌تری با جمهوری خودمختار نخجوان و شریک راهبردی خود، ترکیه، برقرار می‌کند و امکان توسعه مناطق جنوب‌غربی آسیب‌دیده از مناقشه قره‌باغ را فراهم می‌سازد. ترکیه نیز از طریق این مسیر، دسترسی خود را به آسیای مرکزی و جوامع ترک‌زبان تسهیل کرده و جایگاه ژئوپلیتیکی خود را ارتقا می‌دهد. در مقابل، این توافق و حضور مستقیم ایالات متحده می‌تواند پیامدهای پیچیده‌ای برای سایر بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای به همراه داشته باشد. جایگاه

گرجستان به عنوان یکی از مسیرهای اصلی ترانزیت قفقاز جنوبی ممکن است تضعیف شود. ارمنستان هرچند از انزوای نسبی اقتصادی خارج می‌شود، اما با خطر کاهش کنترل حاکمیتی بر بخشی از قلمرو خود و افزایش نفوذ ترکیه و ایالات متحده مواجه خواهد بود. روسیه، با وجود اینکه بند نهم بیانیه سه‌جانبه ۱۰ نوامبر ۲۰۲۰ کنترل مسیرهای حمل‌ونقل را به سرویس امنیت فدرال این کشور محول کرده، اکنون با چالشی در حفظ نقش سنتی خود در قفقاز جنوبی روبه‌رو است. در عین حال، اهمیت ژئوپلیتیکی این مسیر در شرایط تحریم‌های غرب و بحران اوکراین دوچندان شده؛ زیرا کریدور زنگزور به عنوان یک مسیر غیر وابسته به خاک روسیه، جایگاهی استراتژیک در شبکه گسترده تر کریدورهای منطقه‌ای نظیر باکو - تفلیس - قارص، کریدور میانی، شمال - جنوب و لازم‌الاجرا پیدا می‌کند.

برای ایران، هرچند گشایش مسیرهای جدید میان ارمنستان و جمهوری آذربایجان می‌تواند زمینه‌هایی برای توسعه تجارت و حمل‌ونقل فراهم آورد، اما واگذاری مدیریت این کریدور به ایالات متحده و ایجاد یک گذرگاه برون حاکمیتی در امتداد مرزهای شمالی، خطرات امنیتی و ژئوپلیتیکی قابل توجهی را در پی خواهد داشت. چنین وضعیتی می‌تواند نقش ترانزیتی ایران را در معادلات منطقه‌ای تضعیف کرده و موازنه ژئوپلیتیکی در قفقاز جنوبی را به زیان تهران تغییر دهد. با توجه به ابعاد و پیامدهای بالقوه توافقات مرتبط با کریدور زنگزور، اتخاذ رویکردی چندلایه برای ایران ضروری است:

- نخست، دیپلماسی فعال قفقازی از طریق گسترش رایزنی‌های منظم با ایروان و باکو می‌تواند زمینه تأمین منافع متقابل و پیشگیری حذف ایران را از مسیرهای اصلی ترانزیت فراهم کند.

- دوم، توسعه مسیرهای جایگزین ترانزیتی مانند محور خزر - قفقاز - اروپا یا ایجاد اتصال ریلی به گرجستان می‌تواند وابستگی ایران را به گذرگاه‌های پرریسک کاهش دهد.
 - سوم، ائتلاف‌سازی منطقه‌ای با روسیه و کشورهای آسیای مرکزی از طریق پروژه‌های مشترک، فرصتی برای تثبیت جایگاه ایران در زنجیره‌های تأمین و شبکه‌های حمل‌ونقل اوراسیا ایجاد خواهد کرد.
 - چهارم، اقدامات امنیتی پیشگیرانه نظیر ارتقاء ظرفیت اطلاعاتی و مرزبانی، به‌ویژه در رصد تحرکات لجستیکی و زیرساختی در شمال غرب کشور، برای مدیریت تهدیدات احتمالی ضروری است.
 - پنجم، بهره‌گیری از ابزارهای اقتصادی و قدرت نرم از جمله دیپلماسی انرژی، صادرات برق و گاز و همکاری‌های فرهنگی و آموزشی می‌تواند پیوندهای بلندمدت و پایدار ایران را با همسایگان شمالی تقویت کند.
 - ششم: اخذ تضمین‌های امنیتی از دولت ارمنستان: مذاکرات رسمی با ایروان برای تضمین عدم تهدید منافع و امنیت ملی ایران ضروری است. این تضمین‌ها باید شامل تعهد به جلوگیری از سوءاستفاده‌های اطلاعاتی، امنیتی و نظامی از مسیر کریدور علیه ایران باشد.
- در مجموع، کریدور زنگزور در وضعیت کنونی بیش از آنکه یک واقعیت تثبیت‌شده باشد، پروژه‌ای در حال شکل‌گیری است. تأثیر نهایی آن بر جایگاه ژئوپلیتیکی ایران به چگونگی واکنش و میزان ابتکار عمل تهران وابسته است. رویکرد منفعلانه می‌تواند به کاهش نقش و نفوذ ایران منجر شود، درحالی‌که بهره‌گیری هوشمندانه از ابزارهای دیپلماتیک، ترانزیتی و امنیتی، این تحول را به فرصتی برای بازآرایی راهبردی و حتی تقویت موقعیت ایران در قفقاز جنوبی تبدیل خواهد کرد.

فهرست منابع

- عزتی، عزت‌الله (۱۳۹۰). *ژئوپلیتیک در قرن بیست و یکم*، چاپ چهارم، تهران: نشر سمت.
- قاسمی، فرهاد (۱۳۹۰). *نظریه‌های روابط بین‌الملل و مطالعات منطقه‌ای*، تهران: نشر میزان.
- قاسمی، فرهاد (۱۳۸۴). *ساخت ژئوپلیتیکی سیستم بین‌الملل نوین و راهبرد نظامی - امنیتی ایالات متحده آمریکا*، فصل‌نامه ژئوپلیتیک، سال اول، شماره دوم: ۶۵-۹۵.
- 7times, (2022). Goycha-Zangezur Republic Was Established. 7times, 19 September. Available at: <https://7times.az/goyce-zengezur-respublikasi-yaradildi-beyanat-2>
- Aghayev, Murad, An Evaluation of the Potential Economic Benefits of the Zangezur Corridor for the Economies of Azerbaijan and Armenia (March 10, 2025). Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=5253942> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.5253942>
- Akıncı, A., & Gül Kaba, S. (2023). The Geopolitical Importance of the Caucasus: The Case of Nagorno-Karabakh and the Zangezur Corridor. *Journal of Eurasian Studies*.
- Aliyev, T.N., 2022. Restoring the Economy of Karabakh and Eastern Zangezur on the Basis of Sustainable an Inclusive Development Concepts, *The Scientific Heritage*, 82(4), pp. 19-33.
- Anri R. Chedia (2022). Zangezur Corridor: Economic Potential and Political Constraints. <https://eng.globalaffairs.ru/articles/zangezur-corridor>.
- De Waal, T., 2021. In the South Caucasus, Can New Trade Routes Help Overcome a Geography of Conflict? *Carnegie Endowment for International Peace*, n.d. Available at: https://carnegieendowment.org/files/de_Waal_South_Caucasus_Connectivity.pdf
- European Commission. (2021). Global Gateway: Up to €300 billion for the European Union's strategy to boost smart, clean and secure links in digital, energy and transport. Retrieved from https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_21_6433.
- Farsnews, 2020. Available at: <https://farsnews.ir/draminmoghadam/1754772073082287921>.
- Gawliczek, P., & Iskandarov, K. (2023). The Zangezur Corridor as Part of the Global Transport Route (against the Backdrop of Power Games in

- the South Caucasus Region). Security and Defence Quarterly, 41(1), 36-53.
- GIS Reports Online. (2025). Russia's waning influence in the South Caucasus. GIS Reports Online. <https://www.gisreportsonline.com/r/armenia-azerbaijan-russia>.
- Haber7, 2020. It Will Be of Great Benefit to Turkey! The Corridor is Opening..., Haber7, 6 December. Available at: <https://ekonomi.haber7.com/ekonomi/haber/3041821-turkiyeye-buyuk-fayda-saglayacak-koridor-aciliyor>.
- IA Regnum. 2022. Free Trade Zones of Iran and Armenia Signed an Agreement, Regnum, 13 May. Available at: <https://regnum.ru/news/3589222>.
- Karimov, B.A. et al., 2023. The Use of Smart Systems in the Zangezur Transport Corridor to Increase the Transit Potential of Azerbaijan. Vestnik Akademii grazhdanskoi aviatsii, 1(28), pp. 37-40.
- Kremlin, 2020. Statement by the President of the Republic of Azerbaijan, the Prime Minister of the Republic of Armenia and the President of the Russian Federation. Kremlin, 10 November. Available at: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/64384>.
- Kuus, Merje. (2009), Political Geography and Geopolitic, The Canadian Geographer / Le G'ographe canadien 53(1): 86 -90.
- Kuznetsova, A. M., 2010. The Problems of Regional Disproportions in Turkey and Regional Development Projects, Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 13: Vostokovedenie, 1, pp. 3-22.
- Markarov, A. & Davtyan, V. (2022). Transport Geopolitics in the South Caucasus under the Challenges of Unblocking Communications. Geoeconomics of Energetics, 20(4), 56–73.
- Mejlumian, A., 2021. Armenia Proposing Restoration of Rail Route through Azerbaijan to Russia. Eurasianet, 4 May. Available at: <https://eurasianet.org/armenia-proposing-restoration-of-rail-route-through-azerbaijan-to-russia>.
- Migunov, D., 2021. Morskaya bolezni': kak slomalas' industriya globalnykh perevozok [Seasickness: How the Global Shipping Industry Broke Down]. Izvestiya, 11 August. Available at: <https://iz.ru/1202749/dmitrii-migunov/morskaia-bolezni-kak-slomalas-industriia-globalnykh-perevozok?ysclid=ld4rfzc71r285577153>.

- Monshipouri, M., & Heiran-Nia, J. (2021). "Iran's Security Interests and Policies in the South Caucasus." *Iran and the Caucasus*, 25(3), 284–300.
- Nehri, F., 2020. The Nakhchivan Corridor Will Make the East, *Sabah*, 3 December. Available at: <https://www.sabah.com.tr/dunya/nahcivan-koridoru-doguyu-sahlandiracak-5270360>.
- Nersesyan, A., 2023. Armenian Foreign Ministry: Aliyev Admitted that the 2020 Document Does Not Even Mention the “Zangezur Corridor”. *Sputnik*, 12 January. Available at: <https://ru.armeniasputnik.am/20230112/mid-armeniya-nikogda-ne-soglasitsya-na-eksterritorialnyy-koridor--53754990.html?ysclid=ljcsbnv81w69174681>.
- Palestine Chronicle. (2024). The 'Periphery Doctrine': Is Israel Returning to the 'Minorities Alliance'? *Palestine Chronicle*. <https://www.palestinechronicle.com/the-periphery-doctrine-israel-returning-minorities-alliance>.
- Progress Center for Policies. (2025). The Strategic Implications of US Management of the Zangezur Corridor. <https://www.arabprogress.org/en/america-on-irans-borders-the-implications-of-the-armenia-azerbaijan-agreement/>
- Reuters. (2023, September 11). Armenia launches joint military drills with United States that anger Moscow. *AP News*. <https://apnews.com/article/9bf6319025029ec1a68e19412508f37e>.
- RT World Research Centre. (2025, August 22). Zangezur Corridor: The Strip of Land Reshaping South Caucasus Geopolitics. <https://researchcentre.trtworld.com/publications/analysis/zangezur-corridor-the-strip-of-land-reshaping-south-caucasus-geopolitics>.
- Safavi, Seyed Hamzeh & Nabavi, Seyed Mahdi. (2022). Economic Factors Affecting the Future of Iran-Turkey Relations on the Horizon of 2030. *Journal of Iran and Central Eurasia Studies*, 5(1): 137-165.
- Stratfor, 2012. The Caucasus' Zangezur Corridor. *Stratfor*, 27 June. Available at: <https://worldview.stratfor.com/article/caucasus-zangezur-corridor>
- Taylor, Peter. (1989), *Political Geography*, 2nd . ed , London : Longman Scientific and Technical.
- Thuathail, Gearid. (2002), *Theorizing Practical Geopolitical Reasoning: The Case of The united States Response to The war in Bosnia*, *Political Geography*, Vol .21: 601-628.

Trend.Az, 2021. Opening of Regional Communications by Azerbaijan Forms a New Economic Architecture. Trend.Az, 13 January. Available at: <https://www.trend.az/business/economy/3363202.html>.

Zangezur Corridor: Geopolitical Risks for Armenia in 2025. (2025, August 7). Retrieved from <https://debuglies.com/2025/08/07/zangezur-corridor-geopolitical-risks-for-armenia-in-2025/>.