گفت‌وگوی «شرق» با دکتر بهرام امیراحمدیان، کارشناس مسائل قفقاز درباره تحولات اخیر در منطقه

کریدور زنگزور؛ تضاد منافع ایران و جمهوری آذربایجان

مهسا مژدهی: کریدورزنگزور در سال‌های اخیر به مسئله‌ای تنش‌آفرین میان ایران و جمهوری آذربایجان تبدیل شده است. این کریدور که هنوز شکل نگرفته و جمهوری آذربایجان در فکر بازگشایی هرچه سریع‌تر آن است و ایالات متحده به فکر افتاده تا به محض بازگشایی آن را برای صدر اسلام آباد رکند. راهی است که جمهوری آذربایجان را به نخجوان متصل خواهد کرد. برای باکو مهم است که بدون نیاز به ایران یا ارمنستان، خطی ارتباطی برای خود داشته باشد. در عوض، ایران تشکیل کریدور زنگزور را به این دلیل که در وهله اول موجب تغییر مرزها به‌واسطه واگذاری بخشی از خاک ارمنستان به جمهوری آذربایجان می‌شود، خلاف منافع منطقه‌ای خود می‌داند. از سوی دیگر، برای تهران بازگشایی کریدور زنگزور، دغدغه‌هایی همچون افزایش نفوذ آمریکا و اسراییل در جنوب قفقاز را هم دارد؛ موضوعی که از نظر امنیتی می‌تواند تهران را وارد یک چالش کند. در ادامه، به گفت‌وگو با دکتر بهرام امیراحمدیان، کارشناس مسائل قفقاز، درباره کریدور زنگزور و رویکرد ایران پرداخته‌ایم.

نزدیک به یک ماه است تحرکات جمهوری آذربایجان و ارمنستان برای بازگشایی کریدور زنگزور افزایش پیدا کرده است. برخی معتقدند شاهد فصل تازه‌ای از مناسبات در منطقه قفقاز خواهیم بود و گروهی دیگر بر این موضوع پافشاری دارند که حتی در شرایط فعلی، بازگشایی زنگزور با توجه به مخالفت ایران و روسیه کارا رخنی نخواهد بود. نظر شما در این زمینه چیست؟

جمهوری آذربایجان کشوری دو تکه است که توسط خاک ارمنستان به دو قسمت تقسیم شده. بخش اصلی آن در شرق جمهوری ارمنستان و بخش کوچک آن به نام «جمهوری خودمختار نخجوان» در غرب ارمنستان واقع شده است. قبل از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی در سال ۱۹۹۱، ارتباط بین خاک اصلی جمهوری آذربایجان با جمهوری خودمختار نخجوان با گذر از خاک جمهوری ارمنستان با جاده و ریلی که در امتداد رود ارس (مرز بین ایران، جمهوری آذربایجان و ارمنستان) کشیده شده بود، برقرار می‌شد.

در دوره حکومت شوروی، جمهوری‌ها مانند واحدهای تقسیمات کشوری در داخل مرزهای سیاسی بودند؛ بنابراین، ارتباط بین نخجوان و بخش اصلی جمهوری آذربایجان، از راه‌هایی بر سر منطقه‌ای ارمنی‌نشین به نام «استان خودمختار قره‌باغ کوهستانی» آغاز شد. در این منطقه که در خاک جمهوری آذربایجان قرار داشت و اکثریت جمعیت آن (حدود ۸۰ درصد) ارمنی بودند، در آغاز بحران‌ها و تحولات سیاسی به دنبال سیاست‌های گورباچف، ارامنه منطقه قره‌باغ اعلام کردند خواستار استقلال یا پیوستن به ارمنستان هستند.

این منطقه که در خاک جمهوری آذربایجان قرار دارد، از طریق معبری به نام دالان لاچین به ارمنستان متصل می‌شد. اختلاف‌ها و درگیری‌ها از همین نقطه آغاز شد. ارامنه منطقه خودمختاری داشتند و خواهان پیوستن به ارمنستان یا استقلال بودند.

دولت جمهوری آذربایجان مخالف خواسته‌های ارامنه قره‌باغ بود. در پی این تحولات از هر دو سو اقدامات مرگ‌باری روی داد که به نزاع مسلحانه بین دو طرف انجامید. ارامنه موفق شدند ضمن تصرف قره‌باغ کوهستانی، بخشی از خاک جمهوری آذربایجان را که بین مرزهای ارمنستان و قره‌باغ کوهستانی قرار داشت، به تصرف درآورند. در مجموع، ارامنه قره‌باغ حدود ۲۰ درصد از خاک جمهوری آذربایجان را اشغال کردند. این جنگ و درگیری همچنان ادامه داشت و قطع‌نامه‌های شورای امنیت برای آتش‌بس به جایی نرسید و از هر دو طرف جابه‌جایی‌های جمعیت روی داد. در دوره شوروی، در جمهوری آذربایجان تعداد درخورتوجهی ارمنی و در خاک جمهوری ارمنستان تعداد پرشماری آذربایجانی زندگی می‌کردند.

در سال ۱۹۹۲، شورای امنیت سازمان ملل مسئله قره‌باغ را به «سازمان امنیت و همکاری در اروپا» محول کرد. این سازمان مسئولیت خود را به گروهی به نام «گروه مینسک» سپرد که متشکل از چند کشور به ریاست سه عضو دائم شورای امنیت (روسیه، فرانسه و آمریکا) بود تا این مسئله را مدیریت کنند؛ بنابراین هرگونه آتش‌بس و مذاکرات میان دو جمهوری باید از طریق این مکانیسم انجام می‌شد.

پس از دو دهه، این وضعیت به جنگ و نه صلح همچنان پایدار بود و گاهی مبادله آتش در خطوط تماس صورت می‌گرفت. در نوامبر سال ۲۰۲۰، جمهوری آذربایجان با به‌کارگیری نیروی نظامی به مناطق اشغالی حمله کرد و بخش‌های زیادی از خاک قره‌باغ و مناطق اطراف را بازپس گرفت. جنگ ۴۴روزه‌ای در پاییز سال ۲۰۲۰ رخ داد که در نهایت منجر به شکست ارمنستان شد.

پس از آن، روسیه به تنهایی به‌عنوان میانجی وارد عمل شد و با توافقی، آتش‌بسی بین دو طرف برقرار کرد که متن آن را خود پوتین تنظیم کرده بود. این توافق‌نامه مورد انتقاد برخی از مقامات منطقه قرار گرفت. اما پوتین در پاسخ اظهار کرد از محتوای آن کاملا آگاه بوده و با اشراف کامل آن را تدوین کرده است. این توافق‌نامه شامل ۹ ماده بود.

در بند ششم این توافق‌نامه، به وضعیت ارامنه‌ای که به‌صورت تاریخی، ذاتی و اجدادی ساکن منطقه قره‌باغ کوهستانی بودند، پرداخته شده بود. این بند تصریح می‌کرد که این افراد با محاصره ارتش جمهوری آذربایجان و تنگناهای تغذیه‌ای و دارویی باید امکان ارتباط با خاک ارمنستان را داشته باشند. به همین منظور، مقرر شد دالانی به نام «دالان لاچین» ایجاد شود که ارامنه بتوانند برای تهیه مایحتاج، دارو، غذا و سایر نیازهای ضروری خود، از طریق آن به ارمنستان رفت‌وآمد کنند. برای جلوگیری از هرگونه مانع‌تراشی توسط نیروهای نظامی یا شبه‌نظامی آذربایجان، مقرر شد این دالان عرضی معادل پنج کیلومتر داشته باشد تا امنیت رفت‌وآمد تضمین شود و ارامنه در مسیر با خطر براندازی یا ایجاد مزاحمت مواجه نشوند.

> **تعریف حقوقی «کریدور» چنین است: بخشی از خاک یک کشور که اجازه داده می‌شود کشور دیگری از آن برای عبور به کشور سوم استفاده کند. بااین‌حال، در طول مسیر، حاکمیت، قوانین، مالکیت و کنترل مرزی همچنان متعلق به کشور صاحب کریدور است. به این معنا که هر فرد یا وسیله‌ای که بخواهد وارد این مسیر شود، باید تحت نظارت مرزبانی قرار گیرد. همچنین باید برای ورود، کنترل ویزا و برای خروج نیز ثبت و بررسی لازم انجام شود.**

بااین‌حال، جمهوری آذربایجان ادعا می‌کند که بدون در نظر گرفتن اجرای بند ۶، ارمنستان موظف به فراهم‌کردن این کریدور برای آن کشور است. جمهوری آذربایجان در برخی موارد به صراحت تهدید کرده که اگر این دسترسی فراهم نشود، ممکن است با توسل به زور، آن را عملی کند.

افزون بر این، در همان دوره (پس از توافق‌نامه ۲۰۲۰)، یک رسانه روسی به نام کامرسانت، نقشه‌ای منتشر کرد که در آن، مسیری تحت عنوان «کریدور زنگزور» ترسیم شده بود. این مسیر، ترکیه را از طریق خاک ارمنستان (منطقه سیونیک) به جمهوری آذربایجان و از آنجا به دریای خزر و سپس اراسلی مرکزی متصل می‌کرد. درحالی‌که ترکیه در شرایط کنونی از مسیر گرجستان و جمهوری آذربایجان به آسیای مرکزی متصل است. ایران بر این باور است که ترکیه و جمهوری آذربایجان در حال حاضر راه‌های ارتباطی جاده‌ای و ریلی با کذر از گرجستان را دارند و سال‌هاست از آن بهره‌مند می‌شوند. چه لزومی دارد بخواهند این کریدور را کسترش دهند؟

موضوع دیگری که باید به تفصیل شرح داده شود، آن است که پس از درگیری‌های آغازین بین جمهوری آذربایجان و ارمنستان در آستانه فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، ارتباط زمینی بین جمهوری آذربایجان و نخجوان از طریق ارمنستان قطع شد. در نتیجه، نخجوان برای دسترسی به خاک اصلی جمهوری آذربایجان از طریق مسیر جنوبی بعنی از خاک ایران استفاده می‌کرد. این مسیر از جنوب رود ارس آغاز شده، وارد ایران می‌شود و سپس از مرز ایران به خاک جمهوری آذربایجان می‌رسد. بدون آنکه نیازی به عبور از خاک ارمنستان داشته باشد.

این مسیر زمینی هم‌اکنون نیز پابرجاست و نزدیک به ۳۵ سال است مورد استفاده جمهوری آذربایجان و نخجوان قرار می‌گیرد. از حدود سال ۱۹۹۰ تا امروز که سال ۲۰۲۵ است، جمهوری اسلامی ایران اجازه داده کامیون‌ها و اتوبوس‌های جمهوری آذربایجان آزادانه از این مسیر عبور کنند و میان نخجوان و جمهوری آذربایجان تردد داشته باشند. در تمام این مدت، هیچ مشکل خاصی در این ارتباط پیش نیامده است.

متأسفانه با وجود این رفتار بشردوستانه و همکاری مستمر ایران، جمهوری آذربایجان هیچ‌گاه قدردانی واقعی یا رسمی از ایران نکرده است. در واقع ایران این ارتباط را کاملا انسانی و صلح‌جویانه مدیریت کرده و نه‌تنها مانعی ایجاد نکرده، بلکه زیرساخت‌هایی نیز فراهم آورده است. همچنین جمهوری اسلامی ایران و ارمنستان مشترکا پلی به نام «پل دوستی» روی رود ارس احداث کرده‌اند که نقش مهمی در تسهیل ارتباط ارمنستان با ایران ایفا کرده است.

جمهوری اسلامی ایران همچنین ارتباط زمینی ارمنستان با جهان خارج را نیز فراهم کرده است. ارمنستان در سال‌های ابتدایی پس از فروپاشی، عملا در محاصره کامل جمهوری آذربایجان بود و هیچ‌گونه دسترسی زمینی نداشت. ایران با گشودن مسیر زمینی از طریق خاک خود، این کشور را از انزوا نجات داد. بنابراین، ایران نه‌تنها برای جمهوری آذربایجان بلکه برای ارمنستان نیز بستر ارتباطی و تنفسی ایجاد کرد. با وجود این، جمهوری آذربایجان به‌طور مکرر از ایران خواسته بود روابط خود را با ارمنستان قطع کند، صرفا به دلیل اشغال منطقه قره‌باغ که آن را متعلق به خود می‌دانست. اما ایران هیچ‌گاه به تحریکات جانبدارانه پاسخ نداد و همواره تلاش کرد نقش متعادل و صلح‌طلبانه‌ای ایفا کند.

اکنون اما شرایط به نقطه‌ای رسیده است که جمهوری آذربایجان، ترکیه را نیز وارد معادله کرده است. جمهوری آذربایجان به ترکیه اعلام کرده از طریق ایجاد کریدوری به نام زنگزور، می‌توان مسیر مستقیم زمینی میان ترکیه و جمهوری آذربایجان ایجاد کرد. از این طریق، ترکیه می‌تواند به‌اصطلاح «جهان ترک» را به هم متصل کرده و دسترسی مستقیمی از ترکیه به دریای خزر، باکو و در نهایت آسیای مرکزی داشته باشد.

ایس کریدور که جمهوری آذربایجان و ترکیه آن را «زنگزور» می‌نامند، اصلا وجود خارجی ندارد و تازه اگر ارمنستان موافقت کند، می‌خواهد آن را بسازند.

هدف اصلی، ایجاد مسیری از ترکیه است که به سمت جنوب بیاید، مسیری شمال غربی-جنوبی-شمال شرقی را طی کند. وارد نخجوان شود، سیس از خاک ارمنستان عبور کند و نهایتا به باکو متصل شود. این در حالی است که هم‌اکنون ترکیه از مسیر گرجستان و جمهوری آذربایجان به باکو در ساحل غربی دریای خزر و از آنجا با طی‌کردن عرض دریای خزر توسط کشتی‌های رو-رو به آسیای مرکزی متصل است و نیازی به مسیر جدید ندارد. اما با مطرح‌کردن این بهانه، هدف ژئوپلیتیکی بزرگ‌تری دنبال می‌شود و می‌خواهد ناامنی در منطقه ایجاد کند. ما حساسیت نشان نمی‌دهیم اما موضوع این است که ایران موافق نیست دولت‌های دیگر، ناتو و اسرائیل به مرزهای ما بیایند. این مرزهای مشترک هست که باید از آنها محافظت کنیم. جمهوری آذربایجان و ترکیه زیاده‌خواهی می‌کنند.

از آن طرف از زمانی که روسیه در درگیری‌های اوکراین مشغول است، موقعیتش در منطقه قفقاز تحت‌تاثیر قرار گرفته و تضعیف شده و بنابراین برخی اوقات با ایجاد کریدور زنگزور موافق بوده است. اما وقتی حساسیت ایران را دیده و استدلال‌هایش را شنیده، می‌گوید باید این موضوع طور دیگری حل شود.

از سوی دیگر اخیرا ترامپ از آن سوی دنیا سیم‌خواهی می‌کند و می‌گوید ما این کریدور را مانند هنگ‌کنگ که ۹۹ ساله به بریتانیا اجاره داده شده، اجاره کرده و آن را با استفاده از شرکت‌های پیمانکار آمریکایی اداره می‌کنیم. دولت ارمنستان به عنوان دولت صاحب‌اختیار که حاکمیت کریدور را در اختیار دارد، موافقتی و مخالفاتی دارد. یعنی باشینیان موضوع چهارراه صلح را پیشنهاد می‌کند که می‌گوید هر نوع کریدور که می‌خواهید در کشور ما ایجاد کنید.

علت مخالفت ایران با ایجاد کریدوری که باکو بر آن اصرار دارد و در این مسیر ترکیه را هم تا حدودی با خود همراه کرده چیست؟

نکته‌ای که وجود دارد این است که خیلی از افرادی که راجع‌به این موضوع حرف می‌زنند به مسئله آگاه نیستند و می‌گویند اگر کریدور زنگزور ایجاد شود، ارتباط ایران با جهان بیرون قطع خواهد شد. این چه استدلالی است؟ برخی هم در مورد خنکی استراتژیک ایران حرف می‌زنند بدون اینکه به مرز ایران با جمهوری آذربایجان اشاره کنند یا بگویند از طریق دریای خزر، ایران با روسیه و در نهایت با اروپا در ارتباط است و از طریق آسیای مرکزی به چین مرتبط می‌شود.

حساسیت جمهوری اسلامی ایران نسبت به موضوع کریدور زنگزور نه از جنبه مسیری یا ارتباطی، بلکه به خاطر مداخلات بازیگران خارج از منطقه است. ایران نمی‌پذیرد که اسراییل یا ناتو، در قالب چنین کریدورهایی به مرزهای شمال غربی کشور نزدیک شوند و امنیت ملی ایران را به خطر بیندازند. ایران خواستار صلح، ثبات و آرامش در منطقه است. ایران در خلیج فارس و دریای عمان بیش از دو هزار کیلومتر خط ساحلی دارد و با جهان ارتباط دارد. کسانی که از «خفکی ژئوپلیتیک» می‌گویند شناخت درستی از موقعیت ایران ندارند.

اگر جمهوری ارمنستان، به عنوان کشوری مستقل، تمایل داشته باشد خاک خود را برای عبور کریدورهایی در اختیار دیگر کشورها قرار دهد و از آن حق ترانزیت دریافت کند، این موضوع در چارچوب حاکمیت ملی آن کشور تعریف می‌شود ولی نباید برای ایران مزاحمت ایجاد کند. اما شرط ایران این است که این کریدورها نباید بهانه‌ای برای حضور نیروهای نظامی بیگانه، اعم از ناتو یا رژیم صهیونیستی، در منطقه شوند. این حضور نیروهای نظامی باید برای مبادلات منطقه‌ای، مستقیم، مستقل و در ابعاد محدود مورد استفاده قرار گیرند.

ایران یک کشور ترانزیتی است. هم‌اکنون مسیرهای زمینی و ریلی متعددی دارد که از شرق کشور به نخجوان و از آنجا به سمت ترکیه و اروپا کشیده شده‌اند. پروژه بزرگ «کریدور شمال - جنوب» نیز در حال تکمیل است. راه‌آهن چابهار هم قرار است به خط آهن سراسری ایران متصل شود.

کریدور شمال - جنوب را داریم که از روسیه آغاز شده. از طریق دریای خزر به ایران می‌رسد. از آنجا به بندرعباس منتقل می‌شود و از بندرعباس نیز با آب‌های آزاد و اقیانوس هند ارتباط دارد. ایران با این موقعیت ژئوپلیتیکی، عملا چهارراه ترانزیتی منطقه است؛ بنابراین کسانی که تهدید می‌کنند کریدور به‌اصطلاح زنگزور ایران را از مسیرهای ارتباطی قطع خواهد کرد، باید بدانند که در عمل، خودشان منزوی خواهند شد. نه ایران.

در همین چارچوب، جمهوری اسلامی ایران تاکید دارد که صلح و ثبات سیاسی، پیش‌نیاز شکوفایی اقتصادی و همکاری‌های منطقه‌ای است. ایران انتظار دارد جمهوری آذربایجان نیز این واقعیت را در نظر بگیرد. تهدیداتی که گاه از سوی برخی مقامات جمهوری آذربایجان مطرح می‌شود مبنی بر بستن مرز ایران و ارمنستان، فاقد وجاهت حقوقی بوده و قابل قبول نیست. این مرز از منظر حقوق بین‌الملل، مرز شناخته‌شده و رسمی میان دو کشور مستقل است. موضع جمهوری اسلامی ایران مخالفت با مرنوع تغییر جغرافیای سیاسی و هرگونه تنش ژئوپلیتیکی در منطقه است.

آقای دکتر امیراحمدیان، روابط میان جمهوری اسلامی ایران و جمهوری آذربایجان همواره فراز و فرودهایی داشته است. آیا در این میان، ماجرای دالان زنگزور می‌تواند به تشدید تنش‌ها میان تهران و باکو منجر شود؟

تعریف حقوقی «کریدور» چنین است: بخشی از خاک یک کشور که اجازه داده می‌شود کشور دیگری از آن برای عبور به کشور سوم استفاده کند. بااین‌حال، در طول مسیر، حاکمیت، قوانین، مالکیت و کنترل مرزی همچنان متعلق به کشور صاحب کریدور است. به این معنا که هر فرد یا وسیله‌ای که بخواهد وارد این مسیر شود، باید تحت نظارت مرزبانی قرار گیرد. همچنین باید برای ورود، کنترل ویزا و برای خروج نیز ثبت و بررسی لازم انجام شود.

بااین‌حال، جمهوری آذربایجان ادعا می‌کند که بدون در نظر گرفتن اجرای بند ۶، ارمنستان موظف به فراهم‌کردن این کریدور برای آن کشور است. جمهوری آذربایجان در برخی موارد به صراحت تهدید کرده که اگر این دسترسی فراهم نشود، ممکن است با توسل به زور، آن را عملی کند.

افزون بر این، در همان دوره (پس از توافق‌نامه ۲۰۲۰)، یک رسانه روسی به نام کامرسانت، نقشه‌ای منتشر کرد که در آن، مسیری تحت عنوان «کریدور زنگزور» ترسیم شده بود. این مسیر، ترکیه را از طریق خاک ارمنستان (منطقه سیونیک) به جمهوری آذربایجان و از آنجا به دریای خزر و سپس اراسلی مرکزی متصل می‌کرد. درحالی‌که ترکیه در شرایط کنونی از مسیر گرجستان و جمهوری آذربایجان به آسیای مرکزی متصل است. ایران بر این باور است که ترکیه و جمهوری آذربایجان در حال حاضر راه‌های ارتباطی جاده‌ای و ریلی با کذر از گرجستان را دارند و سال‌هاست از آن بهره‌مند می‌شوند. چه لزومی دارد بخواهند این کریدور را کسترش دهند؟

موضوع دیگری که باید به تفصیل شرح داده شود، آن است که پس از درگیری‌های آغازین بین جمهوری آذربایجان و ارمنستان در آستانه فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، ارتباط زمینی بین جمهوری آذربایجان و نخجوان از طریق ارمنستان قطع شد. در نتیجه، نخجوان برای دسترسی به خاک اصلی جمهوری آذربایجان از طریق مسیر جنوبی بعنی از خاک ایران استفاده می‌کرد. این مسیر از جنوب رود ارس آغاز شده، وارد ایران می‌شود و سپس از مرز ایران به خاک جمهوری آذربایجان می‌رسد. بدون آنکه نیازی به عبور از خاک ارمنستان داشته باشد.

این مسیر زمینی هم‌اکنون نیز پابرجاست و نزدیک به ۳۵ سال است مورد استفاده جمهوری آذربایجان و نخجوان قرار می‌گیرد. از حدود سال ۱۹۹۰ تا امروز که سال ۲۰۲۵ است، جمهوری اسلامی ایران اجازه داده کامیون‌ها و اتوبوس‌های جمهوری آذربایجان آزادانه از این مسیر عبور کنند و میان نخجوان و جمهوری آذربایجان تردد داشته باشند. در تمام این مدت، هیچ مشکل خاصی در این ارتباط پیش نیامده است.

متأسفانه با وجود این رفتار بشردوستانه و همکاری مستمر ایران، جمهوری آذربایجان هیچ‌گاه قدردانی واقعی یا رسمی از ایران نکرده است. در واقع ایران این ارتباط را کاملا انسانی و صلح‌جویانه مدیریت کرده و نه‌تنها مانعی ایجاد نکرده، بلکه زیرساخت‌هایی نیز فراهم آورده است. همچنین جمهوری اسلامی ایران و ارمنستان مشترکا پلی به نام «پل دوستی» روی رود ارس احداث کرده‌اند که نقش مهمی در تسهیل ارتباط ارمنستان با ایران ایفا کرده است.

جمهوری اسلامی ایران همچنین ارتباط زمینی ارمنستان با جهان خارج را نیز فراهم کرده است. ارمنستان در سال‌های ابتدایی پس از فروپاشی، عملا در محاصره کامل جمهوری آذربایجان بود و هیچ‌گونه دسترسی زمینی نداشت. ایران با گشودن مسیر زمینی از طریق خاک خود، این کشور را از انزوا نجات داد. بنابراین، ایران نه‌تنها برای جمهوری آذربایجان بلکه برای ارمنستان نیز بستر ارتباطی و تنفسی ایجاد کرد. با وجود این، جمهوری آذربایجان به‌طور مکرر از ایران خواسته بود روابط خود را با ارمنستان قطع کند، صرفا به دلیل اشغال منطقه قره‌باغ که آن را متعلق به خود می‌دانست. اما ایران هیچ‌گاه به تحریکات جانبدارانه پاسخ نداد و همواره تلاش کرد نقش متعادل و صلح‌طلبانه‌ای ایفا کند.

اکنون اما شرایط به نقطه‌ای رسیده است که جمهوری آذربایجان، ترکیه را نیز وارد معادله کرده است. جمهوری آذربایجان به ترکیه اعلام کرده از طریق ایجاد کریدوری به نام زنگزور، می‌توان مسیر مستقیم زمینی میان ترکیه و جمهوری آذربایجان ایجاد کرد. از این طریق، ترکیه می‌تواند به‌اصطلاح «جهان ترک» را به هم متصل کرده و دسترسی مستقیمی از ترکیه به دریای خزر، باکو و در نهایت آسیای مرکزی داشته باشد.

ایس کریدور که جمهوری آذربایجان و ترکیه آن را «زنگزور» می‌نامند، اصلا وجود خارجی ندارد و تازه اگر ارمنستان موافقت کند، می‌خواهد آن را بسازند.

هدف اصلی، ایجاد مسیری از ترکیه است که به سمت جنوب بیاید، مسیری شمال غربی-جنوبی-شمال شرقی را طی کند. وارد نخجوان شود، سیس از خاک ارمنستان عبور کند و نهایتا به باکو متصل شود. این در حالی است که هم‌اکنون ترکیه از مسیر گرجستان و جمهوری آذربایجان به باکو در ساحل غربی دریای خزر و از آنجا با طی‌کردن عرض دریای خزر توسط کشتی‌های رو-رو به آسیای مرکزی متصل است و نیازی به مسیر جدید ندارد. اما با مطرح‌کردن این بهانه، هدف ژئوپلیتیکی بزرگ‌تری دنبال می‌شود و می‌خواهد ناامنی در منطقه ایجاد کنند. ما حساسیت نشان نمی‌دهیم اما موضوع این است که ایران موافق نیست دولت‌های دیگر، ناتو و اسرائیل به مرزهای ما بیایند. این مرزهای مشترک هست که باید از آنها محافظت کنیم. جمهوری آذربایجان و ترکیه زیاده‌خواهی می‌کنند.

از آن طرف از زمانی که روسیه در درگیری‌های اوکراین مشغول است، موقعیتش در منطقه قفقاز تحت‌تاثیر قرار گرفته و تضعیف شده و بنابراین برخی اوقات با ایجاد کریدور زنگزور موافق بوده است. اما وقتی حساسیت ایران را دیده و استدلال‌هایش را شنیده، می‌گوید باید این موضوع طور دیگری حل شود.

از سوی دیگر اخیرا ترامپ از آن سوی دنیا سیم‌خواهی می‌کند و می‌گوید ما این کریدور را مانند هنگ‌کنگ که ۹۹ ساله به بریتانیا اجاره داده شده، اجاره کرده و آن را با استفاده از شرکت‌های پیمانکار آمریکایی اداره می‌کنیم. دولت ارمنستان به عنوان دولت صاحب‌اختیار که حاکمیت کریدور را در اختیار دارد، موافقتی و مخالفاتی دارد. یعنی باشینیان موضوع چهارراه صلح را پیشنهاد می‌کند که می‌گوید هر نوع کریدور که می‌خواهید در کشور ما ایجاد کنید.

علت مخالفت ایران با ایجاد کریدوری که باکو بر آن اصرار دارد و در این مسیر ترکیه را هم تا حدودی با خود همراه کرده چیست؟

نکته‌ای که وجود دارد این است که خیلی از افرادی که راجع‌به این موضوع حرف می‌زنند به مسئله آگاه نیستند و می‌گویند اگر کریدور زنگزور ایجاد شود، ارتباط ایران با جهان بیرون قطع خواهد شد. این چه استدلالی است؟ برخی هم در مورد خنکی استراتژیک ایران حرف می‌زنند بدون اینکه به مرز ایران با جمهوری آذربایجان اشاره کنند یا بگویند از طریق دریای خزر، ایران با روسیه و در نهایت با اروپا در ارتباط است و

قمار بزرگ آمریکا در قفقاز

کریدور زنگزور و تغییر توازن قدرت

شرق: ایالات متحده با پیشنهاد جاه‌طلبانه خود برای کریدور زنگزور—یک کذرگاه استراتژیک ۴۳کیلومتری در استان سیونیک ارمنستان—خود را به قلب یک بازی پرمخاطره سیاسی و اقتصادی کشانده که می‌تواند ساختار انرژی اوراسیا را دگرگون کند. هدف آمریکا، شکستن بن‌بست‌های دیرینه، تنوع‌بخشی به منابع انرژی اروپا خارج از چتر روسیه و مقابله با نفوذ روزافزون مسکو، پکن و تهران در این منطقه حساس است. این ابتکار، بخشی از راهبرد کلان واشنگتن برای بهره‌برداری از خلأ قدرتی نادر در قفقاز جنوبی است. منطقه‌ای که به‌طور سنتی تحت سلطه روسیه بوده. اما اکنون پس از شکست آشکار مسکو در حمایت از متحد خود، ارمنستان، در جریان حمله تعیین‌کننده جمهوری آذربایجان به قره‌باغ در سپتامبر ۲۰۲۳، آماده دگرگونی است.

اعتبار روسیه به عنوان تضمین‌کننده امنیت منطقه، در هم شکسته است. باوجود حضور نیروهای حافظ صلح روسی طبق توافق آتش‌بس نوامبر ۲۰۲۰، مسکو هنگام بازبسی‌گیری قره‌باغ توسط جمهوری آذربایجان و کوچ اجباری صد هزار ارمنی ساکن منطقه، مداخله‌ای نکرد. این عدم واکنش، در ایروان به مثابه خیانت تلقی شد و اعتماد به تضمین‌های امنیتی روسیه را نابود کرد؛ تا جایی که ارمنستان رو به غرب آورد.

یامدهای این چرخش استراتژیک بسیار سریع و چشمگیر بوده است. پارلمان ارمنستان در اوریل ۲۰۲۵ قانون الحاق به اتحادیه اروپا را تصویب کرد و منشور راهبردی آمریکا با ارمنستان نیز رسمیت یافت. جیمز اوبرایی، معاون پیشین وزارت خارجه آمریکا، تاکید می‌کند: «آینده‌ای که محور آن روسیه و ایران باشند، هم برای دولت‌های ارمنستان و جمهوری آذربایجان و هم برای منطقه بی‌ثبات و نامطلوب است».

این همسویی با غرب، دریچه‌ای کم‌سابقه برای افزایش نفوذ آمریکا را بر کرده است. واردات روسیه به منطقه که تا پیش از ۲۰۲۲ حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد تجارت منطقه را تامین می‌کرد، اکنون زیر فشار تحریم‌ها کاهش یافته. در همین حال، لوییس یونو، مشاور ارشد وزارت خارجه آمریکا در امور قفقاز، طرح‌هایی برای نظارت بین‌المللی بر این کریدور مطرح کرده و به نمونه‌هایی مانند کانال پاناما و کذرگاه‌های برلین در دوران جنگ سرد استناد می‌کند.

جایزه اقتصادی

پتانسیل اقتصادی کریدور زنگزور چنان چشمگیر است که می‌تواند بر ملاحظات سیاسی و امنیتی غلبه کند. مدل‌های بانک جهانی حاکی از امکان تحقق ۵۰ تا ۱۰۰ میلیارد دلار تجارت سالانه تا سال ۲۰۲۷ است. این جهش به لطف بهبود قابل توجه زیرساخت‌ها رقم خواهد خورد. بر اساس داده‌های بلومبرگ (مهر ۲۰۲۵)، این مسیر زمان ترانزیت اروپا به آسیا را تا ۱۵ روز کاهش می‌دهد. بازکشت سرمایه قابل توجه است: مرکز سیاست‌های خارج هزینه اجرای پروژه را سه تا پنج میلیارد دلار طی پنج تا ۱۰ سال برآورد کرده و مدل‌های اکسفورد اکونومیکس نیز صرفه‌جویی سالانه لجستیکی را ۳۰ تا ۵۰ میلیارد دلار تخمین زده‌اند. برای جمهوری آذربایجان، مرکز تحلیل و ارتباطات اصلاحات اقتصادی پیش‌بینی می‌کند صادرات سالانه کشور بیش از ۷۰۰ میلیون دلار افزایش یافته و تولید ناخالص غیرنفتی، هر سال دو درصد رشد خواهد کرد. جریان انرژی اهمیت حیاتی دارد؛ کریدور جنوبی گاز جمهوری آذربایجان در سال ۲۰۲۳ دوازده میلیارد مترمکعب گاز به اروپا رسانده و قرار است تا ۲۰۲۷ تا ۲۰ به ۳۰ میلیارد برسد. قزاقستان نیز انتقال نفت خود از مسیر جمهوری آذربایجان را افزایش داده است. برای امنیت انرژی اروپا، پیامدها گسترده است. آژانس بین‌المللی انرژی در چشم‌انداز ۲۰۲۵ خود تاکید می‌کند اروپا تا ۲۰۳۰ به ۲۰ میلیارد مترمکعب گاز غیرروسی دیگر نیاز دارد. اگر مرز ارمنستان و ترکیه بسته بماند، دسترسی به ذخایر دریای خزر بیشتر خواهد شد و واردات شرکت‌های مانند BP تا ۱۵ درصد کاهش هزینه خواهد داشت.

تلاشی برای عبور از بن‌بست

چالش اصلی، تضاد مواضع دو کشور است: جمهوری آذربایجان خواهان کریدوری بدون مانع به عنوان دستاورد پیروزی نظامی است؛ اما ارمنستان هرگز حاضر به واگذاری حاکمیت بر این نوار حیاتی نیست. پیشنهاد «اجاره» آمریکا، با الهام از چارچوب‌های حقوقی شرکت‌ها، راهی خلاقانه برای «دورزدن این بن‌بست است؛ ویوکردی که هم امنیت باکو را تضمین می‌کند و هم ایروان را مالک اسمی سرزمین نگه می‌دارد.

این مدل، نمونه‌هایی چون اداره آمریکایی کانال پاناما (۱۹۱۴ تا ۱۹۹۹) را در ذهن تداعی می‌کند؛ جایی که مدیریت خلاقانه، راهگشای اختلافات پیچیده بود. منتقدان اما نسبت به شائبه استعمار نوین و خطر بازکشت واکنش‌های منفی در درازمدت هشدار می‌دهند.

در مذاکرات خط مارس ۲۰۲۵، پیشرفت چشمگیری در زمینه شناسایی متقابل سرزمین‌ها، تعیین مرزها و پرهیز از توسل به زور حاصل شد؛ اما مذاکرات بر سر تضمین‌های حمل‌ونقلی و دسترسی به مناطق محصور، همچنان گره خورده است، دقیقا همان‌جایی که ابتکار واشنگتن می‌تواند تعیین‌کننده باشد.

رقابت‌های ژئوپلیتیک و صحت‌آرایی قدرت‌ها

موفقیت کریدور زنگزور، توازن قوا را دگرگون می‌کند و همین امر بازیگران رقیب را به رانعترف راهبردها واداشته است. ایران با تهدید از دست دادن ۲۰ تا ۳۰ درصد نفش ترانزیتی خود روبه‌رو است، حلقه حیاتی تجارت منطقه، شامل تردد ۴۳ هزار کامیون کرد در سال. روسیه نیز با احتمال کاهش درآمدهای ۱۰ تا ۲۰ میلیارد دلاری و از دست دادن ۱۰ تا ۱۵ درصد از اهرم انرژی خود بر اروپا مواجه خواهد شد.

در این میان، چین چشم به صرفه‌جویی ۲۰ تا ۳۰ میلیارد دلاری در طرح کمربند-راه تا ۲۰۳۰ دوخته. اما باید میان بهره‌مندی از مسیر جدید و کاهش وابستگی به کریدورهای تحت کنترل خود تنوان برقرار کند. ترکیه هم می‌تواند به قطب جدید انرژی منطقه بدل شود و تا ۲۰۳۰ سالانه ۱۵ میلیارد دلار درآمد ترانزیتی کسب کند.

غول‌های انرژی نیز بی‌کار ننشسته‌اند؛ شرکت SOCAR ظرفیت خطوط لوله را گسترش می‌دهد. ADNOC به دنبال پروژه‌های هیدروژن است و Chevron و BP هم افزایش سرمایه‌گذاری پنج تا ۱۰ میلیارد دلاری را در دستور کار دارند. البته، بن‌بست‌های سیاسی می‌تواند هزینه‌ها را تا ۲۰ درصد افزایش دهد و تاخیرهای مقرراتی، بازده سرمایه را تهدید کند.

ترکیه و بازتنظیم منطقه‌ای

راهبرد ترکیه لایه دیگری به پیچیدگی اوضاع افزوده است. آنکارا با ورود به گفت‌وگوهای کاهش تنش با کردها، به دنبال «بازتنظیم بزرگ» است که می‌تواند ثبات مرزها و رونق اقتصادی را به ارمغان ببیاورد. در صورت موفقیت، این دیپلماسی مکمل پروژه زنگزور خواهد شد و بستر لازم برای اجرای پروژه‌های کلان زیرساختی را فراهم می‌کند.

**پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد صادرات استان‌های شرقی ترکیه می‌تواند از ۱۶۰ میلیون به ۵۰۰ میلیون دلار در سال جهش کند. چنین رشد اقتصادی، انگیزه‌ای قوی برای ادامه تعاملات دیپلماتیک ایجاد می‌کند حتی اگر مسائل حساس داخلی و