

پیامدهای ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک اجرای مسیر زنگه زور بر امنیت اقتصادی ایران

زهرا مشفق^۱

چکیده

اجرائی شدن مسیر زنگه زور نقطه عطفی در تحولات ژئوپلیتیکی منطقه اوراسیا به شمار می آید و بر ترتیبات و معادلات ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک این منطقه اثرگذار است. کاهش اهرم فشار و قدرت چانه زنی ایران نسبت به ترکیه و جمهوری آذربایجان، ایجاد پیوستگی جغرافیایی بین کشورهای عضو سازمان کشورهای ترک زبان، افزایش حضور ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی روسیه در قفقاز جنوبی، تعدیل نقش منفی ساز ترکمنستان در روابط ایران با کشورهای آسیای مرکزی و احیای مسیر سنتی تبریز-جلفا-نخجوان از پیامدهای اجرائی شدن مسیر زنگه زور به شمار می آیند. برای تقویت امنیت اقتصادی ایران پیشنهاد می شود راهکارهای راهبردی مانند پیگیری گزینه عضو ناظر در سازمان کشورهای ترک زبان در رویکرد اوراسیایی سیاست خارجی، تثبیت مسیر جایگزین زنگه زور و ایجاد کارگروه سه جانبه با ترکیه و جمهوری آذربایجان برای هماهنگی سیاستها و اقتناع دو کشور، نهایی کردن مسیر رشت-آستارا برای خنثی سازی انگیزه های حمایتی روسیه و مشروط کردن اجرای مسیر زنگه زور در دستور کار دستگاه سیاست خارجی کشور قرار گیرد.

واژگان کلیدی: ایران، جمهوری آذربایجان، زنگه زور، ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک، موازنه.

مقدمه

جنگ دوم قره باغ در سال ۲۰۲۰ که آستان تحولات مهم ژئوپلیتیکی در قفقاز جنوبی بود، به آتش بس سه جانبه بین کشورهای روسیه، ارمنستان و آذربایجان منجر شد. یکی از مهم ترین و اختلاف برانگیزترین مفاد این آتش بس، تفسیرهای متفاوت از ماهیت و نحوه اجرای بند ۹ آن است. در بند ۹ موافقت نامه آتش بس قره باغ آمده است: «همه فعالیت های اقتصادی و حمل و نقل در منطقه بلا مانع است. جمهوری ارمنستان ایمنی ارتباطات

حمل و نقل بین مناطق غربی جمهوری آذربایجان و جمهوری خودمختار نخجوان را برای سازمان دهی حرکت بدون مانع شهروندان، وسایل نقلیه و بار در هر دو جهت تضمین می کند. ارگان های سرویس مرزی (اف اس بی) روسیه کنترل حمل و نقل را انجام می دهند. با توافق طرفین، ساخت زیرساخت های جدیدی که جمهوری خودمختار نخجوان را با مناطق آذربایجان پیوند می دهد، انجام می شود». در این بند هیچ گونه اشاره ای به واژه «کریدور» یا «گذرگاه» و «دالان» نشده است و به همین ترتیب،

بند تنها بر گشایش مسیرهای ارتباطی تأکید دارد. اختلاف دیگر، مربوط به محل عبور این مسیر ارتباطی (به تعبیر ارمنستان) و کریدور (به تعبیر آذربایجان) است. آذربایجانی‌ها معتقدند به‌خاطر وجود زیرساخت‌های ارتباطی از جمله شبکه ریلی و جاده‌ای دوران شوروی که از منطقه نخجوان به شهر مَقری در مرز ایران و ارمنستان عبور می‌کند و از آنجا به جنوب جمهوری آذربایجان می‌رسد (مناطق فیضولی، جبرائیل و زنگیلان که در جنگ دوم قره‌باغ از کنترل ارامنه خارج شدند و به حاکمیت جمهوری آذربایجان برگشتند)، دالان زنگه‌زور قاعداً باید از مسیری عبور کند که از گذشته و دوران شوروی بین جمهوری آذربایجان و نخجوان وجود داشت و نزدیک‌ترین و به‌صرفه‌ترین مسیر ارتباطی بین این دو بخش است. در مقابل، طرف ارمنی معتقد است مسیرها و ظرفیت‌های دیگری برای تحقق این مسیر ارتباطی وجود دارد و عبور این مسیر ارتباطی و به تعبیر طرف آذری کریدور، از شهر مَقری در استان سیونیک و جنوب ارمنستان و در مجاورت مرز این کشور با ایران، به‌منزله از میان بردن یکی از مرزهای حیاتی و تنفسی ارامنه است.

همین ابهامات و اختلافات در تفسیر بند ۹ موافقت‌نامه آتش‌بس قره‌باغ به‌موازات اختلافات در تعیین نقاط مرزی مشترک پس از جنگ سال گذشته، آزادی اسرای دو طرف و اتهام متقابل دو طرف به یکدیگر در استفاده از مزدوران و عوامل تروریستی خارجی در جنگ دوم قره‌باغ موجب شد با وجود چندین نشست سه‌جانبه بین مقامات ارشد روسیه،

به «عرض» و «پهنای» آن و نیز تعداد و ترکیب نیروها و تجهیزات ارگان‌های سرویس مرزی روسیه نیز برخلاف کریدور لاجین (بندهای ۲ و ۶ موافقت‌نامه) اشاره‌ای نشده است. همچنین، مکان دقیق و شهرهای محل عبور این مسیر ارتباطی بین نخجوان و جمهوری آذربایجان که از داخل خاک ارمنستان می‌گذرد، مشخص نشده است. همین ابهامات موجب بروز تفسیرهای متفاوت از سوی طرف‌های ارمنی و آذری در چند ماه گذشته در خصوص توافق بین ارمنستان و آذربایجان شده است.

تفسیر و استدلال جمهوری آذربایجان از بند ۹ موافقت‌نامه این است که منظور از «ارتباطات بین مناطق غربی جمهوری آذربایجان و جمهوری خودمختار نخجوان»، گذرگاه ارتباطی‌ای است که از آن با نام «کریدور زنگه‌زور» یاد می‌کند. در مقابل، طرف ارمنی تعریف کریدور در موافقت‌نامه آتش‌بس را فقط محدود به «کریدور لاجین» می‌داند و به دلیل نبود اشاره مستقیم در بند ۹ به واژگانی مانند کریدور، قائل به تعمیم چنین مفهومی به مسیر ارتباطی نخجوان به جمهوری آذربایجان از داخل خاک ارمنستان نیست. به‌عبارت‌دیگر، ارمنستان معتقد است در موافقت‌نامه آتش‌بس، تنها به «برداشتن موانع مسیرهای مواصلاتی» اشاره شده است نه ایجاد گذرگاه، کریدور یا دالان جدید.

در واقع، طرف ارمنی لفظ و مفهوم کریدور را فقط برای کریدور لاجین می‌پذیرد و استنباط کریدور را از بند ۹ موافقت‌نامه آتش‌بس ندارد و معتقد است این



۱-۱- چالش‌ها

در این بخش کوشیده‌ایم به مهم‌ترین چالش‌های ژئوپلیتیکی و ژئوآکونومیکی اجرایی شدن مسیر زنگه‌زور اشاره شود.

۱-۱-۱- کاهش قدرت چانه‌زنی ایران نسبت به ترکیه

ترکیه از سال ۱۹۹۱، با اعمال راهبرد عثمانیزم و فعال کردن بال‌های مختلف فرهنگی، اقتصادی و دیپلماسی در سیاست خارجی و نهادسازی‌های ناشی از آن، به یکی از مهم‌ترین بازیگران ژئوآکونومیک و ژئوکالچر در مناطق آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی تبدیل شده است. این بازیگر که مجموعه اهدافی مانند تقویت موقعیت ژئوآکونومیکی و ژئوپلیتیکی، هاب‌سازی خود برای چین و قدرت‌های غربی و افزایش قدرت چانه‌زنی در برابر روسیه و امکان امتیازگیری از این کشور در سوریه را در منطقه اوراسیا دنبال می‌کند، اکنون در تلاش است با احیای مسیر ترانزیتی زنگه‌زور، به بازیگر مهم ژئوپلیتیک در این منطقه تبدیل شود. تاکنون این کشور برای بیشتر مراودات تجاری خود با کشورهای آسیای مرکزی از مسیر ایران استفاده کرده است. طبیعی است در صورت احیای مسیر زنگه‌زور، از مسیر مزبور بیشتر از مسیر ایران برای تجارت با آسیای مرکزی استفاده می‌شود. این موضوع منجر به کاهش اهرم فشار و قدرت چانه‌زنی ایران در برابر ترکیه می‌شود.

۱-۱-۲- کاهش قدرت چانه‌زنی ایران نسبت به

جمهوری آذربایجان

بر اساس تقسیمات جغرافیایی استالین در دهه ۱۹۲۰، منطقه برونگان نخجوان تحت حاکمیت جمهوری

جمهوری آذربایجان و ارمنستان، بند ۹ موافقت‌نامه برخلاف ۸ بند دیگر هنوز اجرایی نشده باشد.

اجرای این بند مهم از موافقت‌نامه بین ارمنستان و آذربایجان، پیامدهای متعدد ژئوپلیتیکی و ژئوآکونومیکی مؤثر بر امنیت اقتصادی ایران را در پی دارد. در این پژوهش، کوشیده‌ایم پیامدهای مختلف اجرای این طرح در ابعاد مختلف جغرافیایی و اقتصادی به تصویر کشیده و به راهکارهای لازم برای تقویت امنیت اقتصادی کشور اشاره شود.

یکی از مهم‌ترین و اختلاف‌برانگیزترین مفاد این آتش‌بس، تفسیرهای متفاوت از ماهیت و نحوه اجرای بند ۹ آن است. در بند ۹ موافقت‌نامه آتش‌بس قره باغ آمده است: «همه فعالیت‌های اقتصادی و حمل‌ونقل در منطقه بلامانع است. جمهوری ارمنستان ایمنی ارتباطات حمل‌ونقل بین مناطق غربی جمهوری آذربایجان و جمهوری خودمختار نخجوان را برای سازمان‌دهی حرکت بدون مانع شهروندان، وسایل نقلیه و بار در هر دو جهت تضمین می‌کند. ارگان‌های سرویس مرزی (افاس‌بی) روسیه کنترل حمل‌ونقل را انجام می‌دهند.

۱- پیامدها

در ادامه، به پیامدهای اجرایی شدن مسیر زنگه‌زور که حاوی فرصت‌ها و چالش‌های جدید برای ایران است، اشاره می‌شود.

آسیای مرکزی را به سمت پروژه‌های هم‌گرایی سیاسی، اقتصادی یا فرهنگی خود جذب کنند. شورای همکاری کشورهای ترک‌زبان از محبوبیت زیادی در منطقه برخوردار است. این سازمان جوان در سال ۲۰۰۹، در نشست نخجوان (آذربایجان) برای تقویت دوستی، امنیت و اعتماد بین ملل ترک ایجاد شد. در حال حاضر، آذربایجان، قزاقستان، قرقیزستان، ترکیه و ازبکستان (از سال ۲۰۱۹) اعضای دائمی آن به شمار می‌آیند و ترکمنستان عضو بالقوه این شورا است.

شورای همکاری کشورهای ترک‌زبان، فعالیت اصلی خود را با برگزاری نشست سالانه سران کشورهای ترک انجام می‌دهد. بر اساس تفاهم‌نامه نخجوان، شورای ترک به توسعه همکاری همه‌جانبه بین کشورهای عضو می‌پردازد. با این حال، فعالیت واقعی آن در زمینه تأمین امنیت منطقه و تقویت همکاری فرهنگی-اقتصادی متمرکز شده است. بعد از برگزاری هر نشست، اعضای شورا بیانیه‌هایی در مورد توافق نظر درباره مسائل کلیدی روابط بین‌المللی را امضا می‌کنند. این سازمان که در سال‌های گذشته عملکرد مثبتی در گسترش همکاری‌ها در حوزه‌های فرهنگی، اقتصادی، سیاسی و امنیتی در بین اعضا داشته است، از خلأ راهبردی فقدان پیوستگی ژئوپلیتیکی بین اعضا با یکدیگر رنج می‌برد. احیای مسیر زنگه‌زور باعث پیوستگی بین اعضای این سازمان و تقویت هم‌گرایی میان آن‌ها و تعدیل موقعیت منطقه‌ای ایران می‌شود. این موضوع با تقویت حضور ترکیه در آسیای مرکزی و قفقاز

آذربایجان و در داخل مرزهای جغرافیایی ارمنستان قرار گرفت. با فروپاشی شوروی و وقوع جنگ قره‌باغ، مسئله ارتباط با منطقه برونگان به یکی از چالش‌های روابط خارجی جمهوری آذربایجان تبدیل شد. جمهوری اسلامی ایران تاکنون با اعمال سیاست حسن هم‌جواری و روابط دوستانه با همسایگان، مسیر اتصالی بین نخجوان و جمهوری آذربایجان را فراهم کرده است. در شرایط کنونی، در صورت احیای مسیر ریلی و جاده‌ای زنگه‌زور، جمهوری آذربایجان با استفاده از این مسیر با منطقه برونگان خود ارتباط برقرار می‌کند. این موضوع به کاهش ابزارهای راهبردی و اهرم فشار ایران در برابر جمهوری آذربایجان منجر می‌شود.

در مجموع، افزایش وزن ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک روسیه در نتیجه اجرای این طرح، حاوی فرصت‌ها و چالش‌های خاص خود است؛ هرچند از سویی به‌عنوان سپری در برابر نفوذ غرب عمل می‌کند، از دیگر سو، محدودیت‌هایی را برای گسترش تعاملات سیاسی و اقتصادی ایران با کشورهای منطقه ایجاد می‌کند.

۱-۳-۱-۱- ایجاد پیوستگی جغرافیایی بین کشورهای عضو سازمان کشورهای ترک‌زبان
آسیای مرکزی، منطقه‌ای با سطح بالای فعالیت هم‌گرایانه است. در این منطقه، روسیه، ترکیه، ایران و چین با یکدیگر رقابت و سعی دارند کشورهای

سه‌جانبه صلح (روسیه، ارمنستان و آذربایجان) است که به فعال شدن دوباره گروه مینسک به‌عنوان بال امنیتی غرب در حیاط‌خلوت روسیه منجر می‌شود که در تعارض با منافع این کشور است؛ البته روسیه مفاد موافقت‌نامه‌ای را پیگیری می‌کند که مسئله سرنوشت خان‌کندی را مسکوت گذاشته است تا حتی اگر توافقی حاصل شود، بهانه‌ای برای حضور نیروهای خود در قره‌باغ داشته باشد.

تاکنون این کشور برای بیشتر مراودات تجاری خود با کشورهای آسیای مرکزی از مسیر ایران استفاده کرده است. طبیعی است در صورت احیای مسیر زنگه‌زور، از مسیر مزبور بیشتر از مسیر ایران برای تجارت با آسیای مرکزی استفاده می‌شود. این موضوع منجر به کاهش اهرم فشار و قدرت چانه‌زنی ایران در برابر ترکیه می‌شود.

سومین دلیل، بیشتر از بعد ژئواکونومیکی و اقتصادی برای روسیه مطرح است. با توجه به جنگ اوکراین، مسیرهای این کشور در دریای سیاه به دلیل تحریم‌های غرب که ورود کشتی‌ها با پرچم روسیه را ممنوع اعلام کرده، با مشکلات و موانعی روبه‌رو شده است. احیای مسیر نخجوان ضمن تسهیل مراودات این کشور، با دور زدن گرجستان آن را به ارمنستان و در مسیر غربی به ترکیه متصل

جنوبی، موازنه ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی را در این مناطق به نفع این کشور و به ضرر ایران تغییر می‌دهد.

۲-۱- فرصت‌ها

در این بخش، کوشیده‌ایم به مهم‌ترین فرصت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی اجرایی شدن مسیر زنگه‌زور اشاره کنیم (برخی عوامل به‌طور هم‌زمان حاوی فرصت‌ها در کنار تهدیدات است).

۱-۲-۱- افزایش حضور ژئوپلیتیکی و

ژئواکونومیکی روسیه

احیای مسیر زنگه‌زور از چند جهت در راستای منافع روسیه است. یکی، حضور نیروهای روسی در خط مرزی سیونیک و ایران برای کنترل مسیر است که می‌تواند به معنای تکمیل کمربند امنیتی این کشور در مقابل نفوذ غرب، افزایش قدرت چانه‌زنی و ابزار فشار این کشور در برابر ارمنستان، ترکیه و جمهوری آذربایجان به دلیل کنترل مسیر توسط نیروهای این کشور باشد. این عوامل خود باعث افزایش نفوذ ژئوپلیتیک روسیه در قفقاز جنوبی و کاهش نفوذ عوامل امنیتی غرب مانند ناتو (فرصت) در منطقه می‌شود، اما با توجه به پیش‌بینی‌ناپذیر بودن مسیر تحولات سیاسی و امنیت بین‌الملل، در میان‌مدت و بلندمدت تهدیدی علیه امنیت ملی ایران به شمار می‌رود؛ زیرا برای نخستین بار از زمان فروپاشی شوروی، نیروهای روسی در نوار مرزی کشور قرار خواهند گرفت.

دومین انگیزه امنیتی روسیه برای احیای مسیر، پیامدهای امتناع ارمنستان از امضای موافقت‌نامه

و زنجیره ارتباطی کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا را کامل می‌کند. با توجه به اینکه ایجاد مسیر آستارا-رشت ممکن است چندین سال طول بکشد، روسیه با احیای مسیر نخجوان و اتصال آن به خط ریلی جلفا-تبریز که در دوره اتحاد جماهیر شوروی استفاده می‌شد، زودتر از جغرافیای ایران به آب‌های آزاد بین‌المللی دسترسی می‌یابد؛ سکوت روسیه در این مدت، تأییدکننده منافع این کشور در احیای این مسیر است.

به نظر می‌رسد اقدامات و تنش‌های نظامی اخیر جمهوری آذربایجان با ارمنستان هماهنگ با روسیه در راستای اعمال فشار بر پاشینبان برای اجرای بند ۹ مفاد اعلامیه آتش‌بس مبنی بر احیای مسیرهای جاده‌ای و ریلی است نه اشغال استان سیونیک؛ زیرا اشغال این منطقه در تعارض مستقیم با منافع روسیه، زیر سؤال رفتن فلسفه وجودی تقسیمات جغرافیایی دوره استالین در دهه ۱۹۲۰ و به معنای فعال شدن بند مربوط به اقدام جمعی نظامی سازمان پیمان امنیت دسته‌جمعی است. در مجموع، افزایش وزن ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک روسیه در نتیجه اجرای این طرح، حاوی فرصت‌ها و چالش‌های خاص خود است؛ هرچند ازسویی به‌عنوان سپری در برابر نفوذ غرب عمل می‌کند، از دیگر سو، محدودیت‌هایی را برای گسترش تعاملات سیاسی و اقتصادی ایران با کشورهای منطقه ایجاد می‌کند.

در صورت احیای مسیر ریلی و جاده‌ای زنگه‌زور، جمهوری آذربایجان با استفاده از این مسیر با منطقه برونگان خود ارتباط برقرار می‌کند. این موضوع به کاهش ابزارهای راهبردی و اهرم فشار ایران در برابر جمهوری آذربایجان منجر می‌شود.

۱-۲-۲- تعدیل نقش منفی‌ساز ترکمنستان در ارتباط ایران با کشورهای آسیای مرکزی
در شرایط کنونی، بخش عمده صادرات ایران به کشورهای آسیای مرکزی از ترکمنستان و از طریق سه مسیر سرخس (ریلی-جاده‌ای)، لطف‌آباد-باجگیران (جاده‌ای) و اینچه‌برون (ریلی-جاده‌ای) انجام می‌شود. در سال‌های گذشته، اختلافات ایران با ترکمنستان درباره قیمت گاز بر کل روابط ایران با کشورهای آسیای مرکزی اثر منفی گذاشته و موقعیت انحصاری ترکمنستان در انتقال اقلام ایرانی به آسیای مرکزی، به اهرم فشاری علیه ایران تبدیل شده بود. احیای مسیر زنگه‌زور و متعاقب آن، اتصال ارمنستان به ایران و روسیه، این فرصت را برای ایران فراهم می‌کند که به‌طور مستقیم به بازار کشورهای آسیای مرکزی متصل شود و اهرم فشار ناشی از موقعیت انحصاری ترکمنستان علیه کشور را خنثی کند.

ژئواکونومیکی برای ایران است. کاهش اهرم فشار و قدرت چانه‌زنی ایران نسبت به ترکیه و جمهوری آذربایجان، ایجاد پیوستگی جغرافیایی بین کشورهای عضو سازمان کشورهای ترک‌زبان، افزایش حضور ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی روسیه در قفقاز جنوبی، تعدیل نقش منفی‌ساز ترکمنستان در روابط ایران با کشورهای آسیای مرکزی و احیای مسیر سنتی تبریز-جلفا-نخجوان از پیامدهای اجرایی شدن مسیر زنگه‌زور به شمار می‌آیند. در ادامه، راهکارهای زیر برای استفاده از فرصت‌ها و مدیریت چالش‌ها در راستای تأمین امنیت اقتصادی ایران پیشنهاد می‌شوند.

– پیگیری گزینه عضو ناظر در سازمان کشورهای ترک‌زبان در رویکرد اوراسیایی سیاست خارجی:

سازمان کشورهای ترک‌زبان عنوان و هویت ترکی را دارد، اما کشورهای عضو آن تنها محدود به کشورهای ترک نیست. برای مثال، کشور اروپایی مانند لهستان عضو ناظر این سازمان به شمار می‌آید و از ظرفیت‌های اقتصادی و سیاسی این سازمان در راستای منافع ملی خود استفاده می‌کند. ایران می‌تواند با درخواست و پیگیری گزینه عضویت ناظر در این سازمان، با سازوکار دیپلماسی و چانه‌زنی در چهارچوب این سازمان، ضمن مدیریت چالش‌های ناشی از این سازمان، از ظرفیت‌های اقتصادی آن در راستای تأمین امنیت اقتصادی خود استفاده کند.

– تثبیت مسیر جایگزین زنگه‌زور و ایجاد کارگروه سه‌جانبه با ترکیه و جمهوری آذربایجان

برای هماهنگی سیاست‌ها و اقناع دو کشور: ایران

احیای مسیر زنگه‌زور باعث پیوستگی بین اعضای این سازمان و تقویت هم‌گرایی میان آن‌ها و تعدیل موقعیت منطقه‌ای ایران می‌شود. این موضوع با تقویت حضور ترکیه در آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی، موازنه ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی را در این مناطق به نفع این کشور و به ضرر ایران تغییر می‌دهد.

۱-۲-۳- زمینه‌ساز احیای مسیر قدیم

تبریز-جلفا-نخجوان

در سال‌های گذشته کریدور شمال-جنوب با تکمیل نشدن خط ریلی رشت-آستارا به دلایل حقوقی و مالی، آن‌گونه که باید و شاید مورد بهره‌برداری قرار نگرفت. احیای مسیر زنگه‌زور این فرصت را برای ایران فراهم می‌کند که ضمن فعال کردن خط ریل قدیم تبریز-جلفا-نخجوان، ظرفیت‌های بهره‌برداری از کریدور شمال-جنوب را افزایش دهد.

نتیجه‌گیری و پیشنهاد راهکارها

اماواگرهای زیادی در مسیر اجرایی شدن مسیر ریلی و جاده‌ای زنگه‌زور مانند مخالفت گروه اپوزیسیون جامعه ارامنه وجود دارد، اما اجرایی شدن آن، تغییرات ژئوپلیتیک اثرگذاری بر معادلات اقتصادی، سیاسی و توزیع قدرت منطقه‌ای در پی دارد که هم‌زمان حاوی فرصت‌ها و چالش‌های ژئوپلیتیکی و

منابع

- سلیمانی، افشار (۱۴۰۱)، "فرصت‌ها و تهدیدهای تغییرات ژئوپولیتیکی قفقاز جنوبی برای ایران"، دسترسی در دیپلماسی ایرانی.
- Huseynov, Vasif (2022), "Zangazur corridor is the cornerstone of the post-war regional cooperation projects in the south Caucasus", Available at: <https://valdaiclub.com/a/highlights/zangazur-corridor-is-the-cornerstone-of-the-post/>

طرح ساخت پل روی رود ارس را برای اتصال آذربایجان به نخجوان به‌عنوان مسیر جایگزین زنگه‌زور به جمهوری آذربایجان پیشنهاد داده است، اما نگاه جمهوری آذربایجان به این مسیر موقتی و محدود و تا پایان جنگ اوکراین است. ایران می‌تواند با تشکیل کارگروه سه‌جانبه با ترکیه و جمهوری آذربایجان، ضمن اقناع سیاست‌مداران دو کشور، برای تضمین و دوام استفاده از این مسیر به دو کشور اطمینان دهد.

– نهایی کردن مسیر رشت-آستارا برای خنثی‌سازی انگیزه‌های حمایتی روسیه: از انگیزه‌های حمایتی روسیه از مسیر زنگه‌زور، فارغ از تحریم‌های اروپایی و مشکلات ناشی از آن برای مسیرهای شمالی روسیه، تعلق در تکمیل زیرساخت خط آهن رشت-آستارا است. بنابراین، فوریت تکمیل این زیرساخت برای فعال‌تر کردن کریدور شمال-جنوب توصیه می‌شود.

– مشروط کردن اجرای مسیر زنگه‌زور: با توجه به اشتراک منافع روسیه و ترکیه در اجرای مسیر زنگه‌زور، دور از انتظار نیست در ماه‌ها و سال‌های آینده شاهد اجرای این مسیر باشیم. توصیه می‌شود از طریق چانه‌زنی و اعمال فشار بر طرف‌های طرح و روسیه، این مسیر را تنها محدود به حمل بار و مسافر کنیم و فراتر از آن، این مسیر به مسیر امنیتی تبدیل نشود و در آینده گزینه مربوط به تأسیس شبکه‌های انتقال انرژی از این مسیر منتفی باشد.