

## کریدور زنگزور؛ کلید یا گره صلح در قفقاز؟

موضوعی که پس از جنگ دوم قره باغ، شرایط صلح منطقه را شکننده کرده، ایجاد کریدور زنگزور است که در قالب بند 9 و پایانی قابل توضیح است. براساس این بند؛ تمامی ارتباطات اقتصادی و حمل و نقل در منطقه باید رفع انسداد شود



آران نیوز؛ اکنون دو سال است که ارمنستان و آذربایجان آتش بسی را پذیرفته اند که به جنگ چهل و چهار روزه بین آذربایجان و ارمنستان، بر سر حاکمیت قره باغ کوهستانی پایان داده است. این جنگ باعث شد که ارمنستان مناطق آذربایجانی را که در اولین جنگ با این کشور در مدت کوتاهی پس از سقوط اتحاد جماهیر شوروی اشغال کرده بود، بازگرداند. این توافق همچنین به روسیه اجازه داد تا نزدیک به 2000 سرباز را به عنوان نیروهای حافظ صلح وارد منطقه کند.

اما موضوعی که پس از جنگ دوم قره باغ، شرایط صلح منطقه را شکننده کرده، ایجاد کریدور زنگزور است که در قالب بند 9 و پایانی قابل توضیح است. براساس این بند؛ تمامی ارتباطات اقتصادی و حمل و نقل در منطقه باید رفع انسداد شود. جمهوری ارمنستان امنیت ارتباطات حمل و نقل بین مناطق غربی جمهوری آذربایجان و جمهوری خودمختار نخجوان را به منظور ترتیب دادن تردد بدون مانع افراد، وسایل نقلیه و بار در هر دو جهت تضمین می کند و نیروهای مرزی سرویس امنیت فدرال روسیه مسئول نظارت بر اتصالات حمل و نقل خواهد بود.

با این حال، در ماه های اخیر، هر دو طرف به دنبال بازتعریف این بند از دو جهت مهم بوده اند. به این معنا که آذربایجان کریدور را استان سیونیک تعریف می کند در حالیکه ارمنستان آن را ایجاد خطوط ارتباطی تحت حاکمیت ایروان می داند. جدای از بحث حاکمیتی که در مجال این نوشته نیست؛ ایجاد کریدور زنگزور باعث ایجاد تحول در اقتصاد منطقه و افزایش وزن آن در اقتصاد بین الملل خواهد شد.

### واکنش همسایگان

در این میان، ترکیه حمایت خود را از خواسته های باکو برای کریدور زنگزور که توسط ایروان به شدت رد شده، تکرار می کند و مسکو نیز منافع ژئوپلیتیکی و اقتصادی خود را در باز کردن مرزها می بیند و از نظر استراتژیک، اردوغان و پوتین می خواهند مناطق تنش بین کشورهای خود را کاهش دهند. با این حال، مدیریت مشترک روسیه و ارمنستان بر این کریدور ممکن است یک سازش معقول برای ایروان باشد بطوریکه لاوروف در سفر به ایروان پس از سفرش به ترکیه، علناً از حاکمیت ارمنستان بر مسیر پیشنهادی پشتیبانی کرد. این پیشنهاد می تواند به جای یک کریدور، به پیشنهادی برای یک پیوند ساده حمل و نقل فراملی تبدیل شود.

بازریگر دیگری که این تحولات را از نزدیک دنبال می کند، ایران است که با هرگونه تغییر در تمامیت ارضی ارمنستان مخالف است. علی شمخانی، رئیس سازمان امنیت ایران در سفر به ایروان در تاریخ 7 ژوئن، تضمینی برای ایران دریافت کرد که مرز بین دو کشور مورد تهدید قرار نگیرد.

یکی از نگرانی های اصلی ایران در زمینه ارتباطات، اختلال جدی در کریدور شمال-جنوب است که با ایجاد کریدور زنگزور تحت حاکمیت باکو بروز خواهد داد. محور شمال به جنوب به طول 7200 کیلومتر سن پترزبورگ را به بنادر ایران و هند متصل می کند. کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب یا INSTC از طریق شبکه ای از مسیرهای دریایی و رودخانه ای که پنج دریا را در امتداد مرز غربی روسیه (دریای سفید، بالتیک، آرف، سیاه و خزر) به هم متصل می کند، راه اندازی شده است.

### منافع ترک ها

در ابتدا، در میان ترک ها و در آسیای مرکزی خوش بینی وجود داشت که تردد وسایل نقلیه از نخجوان، منطقه ای آذربایجانی که توسط استان سیونیک ارمنستان از بقیه آذربایجان جدا شده است، می تواند اقتصاد کمتر توسعه یافته در شرق ترکیه را احیا کند و تجارت و گردشگری را در سراسر آسیای مرکزی گسترش دهد.

این کریدور برای ترکیه به اندازه ای مهم است که اردوغان اعلام کرده است که هرگونه دیدار با رهبر ارمنستان برای گفتگو درباره پایان تحریم ارمنستان توسط آنکارا، ابتدا مستلزم تحقق خواسته های آذربایجان است. وی گفت که مشکل بین آذربایجان و ارمنستان با باز شدن کریدورها برطرف خواهد شد. در مقابل آرمن گریگوریان، دبیر شورای امنیت ارمنستان، اعلام کرد که جاده های ارمنستان می تواند به روی ترافیک آذربایجان و ترکیه باز باشد، اما تحت کنترل ارمنستان و بدون از دست دادن حاکمیت.

براساس اظهارات مقامات ترکیه "کریدور زنگزور" می تواند بیش از نیمی از گردش کالا بین ترکیه و کشورهای آسیای مرکزی را به خود جذب کند. در حال حاضر، میانگین گردش مالی سالانه بین ترکیه و کشورهای آسیای مرکزی 110 تا 120 هزار کامیون است. ترکیه با استفاده از این کریدور بدون استفاده از مسیرهای زمینی گرجستان و ایران مستقیماً به آذربایجان و آسیای میانه دسترسی خواهد داشت.

در مقایسه با راه آهن باکو - تفلیس - قارص که آذربایجان را از طریق گرجستان به ترکیه وصل می کند، جاده داخل کریدور جدید حدود 340 کیلومتر کوتاهتر خواهد بود. از آنجایی که این کریدور مسافت حمل و نقل را کوتاه می کند و هزینه های حمل و نقل را کاهش می دهد، تجارت دوجانبه بین آذربایجان و ترکیه افزایش می یابد.

ترکیه امیدوار است کامیون هایش بتوانند از طریق زنگزور به ارمنستان بروند، خودروهای ارمنی نیز می توانند از ایروان به استانبول بروند. اگر ترک ها امیدوارند از تجارت بدون مانع با آسیای مرکزی تا مرز چین برخوردار باشند، ارامنه از همان تجارت بدون مانع از طریق ترکیه تا فرانسه یا بریتانیا بهره مند می شوند.

### پتانسیل زنگزور

منطقه قفقاز جنوبی این فرصت را دارد که به شرط رسیدن به توافق جمعی به یکی از مهم ترین کریدورهای حمل و نقل اوراسیا تبدیل شود. چون با رونق گرفتن کریدور میانی که شامل چین-قزاقستان-آذربایجان-گرجستان-ترکیه-اروپا، به دلیل جنگ اوکراین و نزدیک شدن روزافزون روابط بین چین و اروپا، دو اقتصاد از سه اقتصاد بزرگ جهان، کشورهایی که بین آنها قرار گرفته اند را برانگیخته است تا ظرفیت حمل و نقل-لجستیک خود را پیش از تقاضا آغاز کنند. در واقع، پیکربندی ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی منطقه به شدت تغییر و فرصت های جدیدی را برای گسترش مسیرهای بین آسیا و اروپا در کریدور میانی ایجاد کرده است.

توحید ورستان کارشناس مسائل قفقاز