

Iran and the Caucasus Regional Corridors: Opportunities and Challenges*

Vahid Hosseinzadeh¹ & Vali Golmohammadi² & Behzad Nasiri Lotum³

DOI: [10.48308/piaj.2026.242830.1829](https://doi.org/10.48308/piaj.2026.242830.1829) Received: 2025/12/10 Accepted: 2026/2/28

Original Article

Extended Abstract

Introduction: Over the past three decades, the Caucasus has evolved from a peripheral zone under Russian hegemony into a central hub of Eurasian geopolitical and geoeconomic competition. Situated at the crossroads of the East-West and North-South axes, the region is vital to global economic corridors, with regional and extra-regional actors vying to shape trade and energy routes to suit their strategic interests. Due to its unique location at these intersections, the Islamic Republic of Iran possesses significant potential to play a pivotal role in the transit of goods and energy. However, the geopolitical fallout of the Second Nagorno-Karabakh War, the Ukraine conflict, and the emergence of new routes—such as the Middle Corridor and the Zangezur Project—alongside persistent sanctions, have placed Iran at a geoeconomic crossroads. This study addresses a central question: What is Iran’s position within the Caucasus economic corridors, and what specific opportunities and challenges does it face? The hypothesis suggests that Iran’s geostrategic location alone does not guarantee a prominent role; rather, Iran must convert this position into a geoeconomic advantage by investing in the International North-South Transport Corridor and modernizing its transit infrastructure to secure a sustainable foothold in the Caucasus.

* This article is derived from the master’s thesis of Behzad Nasiri Lotum, titled “*Iran’s Role and Position in the Economic Corridors of the Caucasus Region.*” The thesis was supervised by Dr. Vahid Hosseinzadeh (Supervisor) and Dr. Vali Golmohammadi (Advisor) and was successfully defended with high distinction at the Faculty of Humanities, Tarbiat Modares University.

1. Assistant Professor, Department of International Relations, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran (Corresponding Author). v.hosseinzadeh@modares.ac.ir
2. Associate Professor, Department of International Relations, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran vali.golmohammadi@modares.ac.ir
3. Ph.D Candidate in International Relations, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran



Methods: This study adopts a qualitative, descriptive-analytical approach. Data were compiled from library archives, official international reports, policy documents, and strategic academic analyses. The analysis is conducted within a geoeconomic theoretical framework, examining Iran's position through regional economic interactions rather than through a purely security-centric lens. Within this framework, competing and complementary routes (the North-South, Middle, Zangezur, and Aras corridors) serve as the primary units of analysis. Their geoeconomic implications for Iran are evaluated comparatively, with a SWOT analysis employed to synthesize the findings.

Results and discussion: Iran benefits from a geostrategic position that facilitates participation in multiple regional networks, most notably the International North-South Transport Corridor (INSTC), which links India and the Persian Gulf to Russia and Europe. The INSTC offers lower costs and shorter transit times compared to traditional maritime routes and could establish Iran as a premier regional transit hub once critical infrastructure, such as the Rasht–Astara railway, is completed. Nevertheless, emerging routes like the Middle Corridor and the Zangezur Corridor present significant strategic challenges. In response, Iran is reinforcing the Aras Corridor, expanding cooperation with Russia and India, and promoting alternative connectivity frameworks as part of a “multi-corridor strategy” to bolster its geoeconomic relevance. The analysis reveals a highly competitive environment where regional opportunities and systemic threats are deeply intertwined.

Conclusion: The study concludes that Iran's standing within the Caucasus economic corridors is shaped by three core factors: regional geopolitical shifts, strategic competition between rival corridors, and Iran's internal capacity for infrastructural development and corridor diplomacy. While Iran holds notable advantages—such as alignment with the INSTC and Russia's growing reliance on southern transit routes—it faces formidable challenges, including the Zangezur Project, Turkey's expanding regional influence, Israel's presence in Azerbaijan, and the impact of sanctions. Securing Iran's position within the emerging Eurasian order necessitates accelerating the completion of the INSTC, prioritizing the Aras Corridor, practicing proactive economic diplomacy, and deepening strategic cooperation with Russia, India, and Armenia.

Keywords: Caucasus, economic corridors, geoeconomics, Middle Corridor, North – South Corridor.

Citation: Hosseinzadeh, Vahid & Golmohammadi, Vali & Nasiri Lotum, Behzad. 2026. Iran and the Caucasus Regional Corridors: Opportunities and Challenges, *Political and International Approaches*, Spring, Vol 18, No 1, PP 94-116.



ایران و کریدورهای منطقه قفقاز؛ فرصت‌ها و چالش‌ها*

وحید حسین‌زاده^۱، ولی گل‌محمدی^۲ و بهزاد نصیری لتوم^۳

DOI: [10.48308/piaj.2026.242830.1829](https://doi.org/10.48308/piaj.2026.242830.1829)

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۹/۱۹ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۱۲/۹

مقاله پژوهشی

چکیده مبسوط

مقدمه: منطقه قفقاز در سه دهه اخیر، از یک حوزه پیرامونی تحت نفوذ روسیه به یکی از کانون‌های اصلی رقابت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک در اوراسیا تبدیل شده است. این منطقه در پیوند میان شرق و غرب و شمال و جنوب، نقشی حیاتی در شبکه کریدورهای اقتصادی جهانی ایفا می‌کند و بازیگران متعدد منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در تلاش‌اند تا مسیرهای تجاری و انرژی آن را در جهت منافع خود سامان‌دهی کنند. جمهوری اسلامی ایران نیز به دلیل قرارگرفتن در تقاطع مسیرهای شمال-جنوب و شرق-غرب، از ظرفیت مهمی برای ایفای نقشی محوری در ترانزیت کالا و انرژی برخوردار است. با این حال، تحولات ژئوپلیتیکی پس از جنگ دوم قره‌باغ، جنگ اوکراین، ظهور کریدورهای مختلفی مانند کریدور میان‌ی و پروژه زنگزور، و استمرار فشارهای تحریمی، وضعیت ایران را در چهارراه فرصت‌ها و تهدیدهای ژئواکونومیک قرار داده است. پرسش اصلی این پژوهش آن است که ایران در کریدورهای اقتصادی منطقه قفقاز چه جایگاهی دارد و با چه فرصت‌ها و چالش‌هایی روبه‌رو است؟ فرضیه پژوهش بر آن است که جایگاه ژئواستراتژیک ایران، به‌خودی‌خود منجر به ارتقای نقش این کشور در شبکه کریدورهای منطقه‌ای نمی‌شود، بلکه تنها در صورت تبدیل این موقعیت به مزیت ژئواکونومیک از طریق کریدور شمال-جنوب و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ترانزیتی، ایران قادر خواهد بود در رقابت کریدوری منطقه قفقاز جایگاهی مؤثر و پایدار کسب کند.

روش: پژوهش حاضر با استفاده از روش کیفی و با رویکردی توصیفی-تحلیلی انجام شده است. داده‌های پژوهش از طریق مطالعه اسناد کتابخانه‌ای، گزارش‌های رسمی سازمان‌های بین‌المللی، اسناد سیاستی، پژوهش‌های

* این مقاله مستخرج از پایان‌نامه کارشناسی ارشد بهزاد نصیری لتوم تحت عنوان «نقش و جایگاه ایران در کریدورهای اقتصادی منطقه قفقاز» می‌باشد که زیر نظر دکتر وحید حسین‌زاده (استاد راهنما) و دکتر ولی گل‌محمدی (استاد مشاور) در دانشکده علوم انسانی، دانشگاه تربیت مدرس با درجه عالی دفاع گردید.

۱. استادیار گروه روابط بین‌الملل، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران (نویسنده مسئول). v.hosseinzadeh@modares.ac.ir

۲. دانشیار گروه روابط بین‌الملل، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران. vali.golmohammadi@modares.ac.ir

۳. دانشجوی دکتری گروه روابط بین‌الملل، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران. behzad.nasiri@modares.ac.ir



دانشگاهی و تحلیل‌های راهبردی گردآوری شده‌اند. تحلیل داده‌ها در چارچوب مفهومی ژئواکونومی صورت گرفته، به این معنا که جایگاه ایران در کریدورهای اقتصادی منطقه قفقاز نه صرفاً از منظر ژئوپلیتیکی یا امنیتی، بلکه بر اساس نقش مسیرهای ترانزیتی، زیرساخت‌های حمل‌ونقل، پروژه‌های انرژی و تعاملات اقتصادی منطقه‌ای بررسی شده است. در این چارچوب، کریدورهای رقیب و مکمل (شمال-جنوب، میانی، زنگزور و ارس) به‌عنوان واحدهای تحلیل در نظر گرفته شده و پیامدهای ژئواکونومیک هر یک بر موقعیت ایران به‌صورت تطبیقی و تحلیلی مورد ارزیابی قرار گرفته است. همچنین برای جمع‌بندی بهتر یافته‌ها از روش SWOT استفاده شده است.

یافته‌ها: یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که ایران از موقعیتی ژئواستراتژیک برخوردار است که امکان ایفای نقش در چندین کریدور کلیدی را برای کشور فراهم می‌کند؛ مهم‌ترین آن‌ها کریدور شمال-جنوب است که ایران را به حلقه اتصال هند، خلیج فارس، روسیه و اروپا تبدیل می‌کند. این مسیر از نظر زمان و هزینه حمل‌ونقل نسبت به مسیرهای سنتی مزیت رقابتی دارد و در صورت تکمیل زیرساخت‌هایی مانند خط ریلی رشت-آستارا، می‌تواند ایران را به یک هاب ترانزیتی منطقه‌ای بدل کند. در مقابل، قدرت‌گیری کریدورهایی چون کریدور میانی و کریدور زنگزور می‌تواند تهدیدی جدی برای موقعیت ایران محسوب می‌شود. در واکنش، ایران با تقویت کریدور ارس، همکاری با روسیه و هند، و تلاش برای ارائه مسیرهای جایگزین در چارچوب شبکه‌ای از کریدورها، می‌کوشد جایگاه ژئواکونومیک خود را تثبیت کند. تحلیل روابط ایران با بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای نشان می‌دهد که ایران در محیطی رقابتی قرار دارد که در آن منافع و تهدیدها به‌شدت درهم‌تنیده‌اند.

نتیجه‌گیری: نتایج پژوهش نشان می‌دهد که جایگاه ایران در کریدورهای اقتصادی قفقاز حاصل تعامل سه عامل کلیدی است: تحولات ژئوپلیتیکی منطقه، رقابت کریدورهای رقیب، و توان داخلی ایران در توسعه زیرساخت‌ها و دیپلماسی کریدوری. ایران در عین برخورداری از فرصت‌هایی مانند همگرایی با اینستک (کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب (INSTC)) و کریدور میانی و نیاز جدی روسیه به مسیرهای جایگزین، با تهدیدهایی چون پروژه زنگزور، نقش آفرینی ترکیه، حضور فعال اسرائیل در آذربایجان، و فشار تحریم‌ها مواجه است. تثبیت جایگاه ایران در نظم نوظهور اوراسیا نیازمند تسریع در تکمیل کریدور شمال-جنوب، توسعه کریدور ارس، دیپلماسی فعال اقتصادی، و تقویت همکاری با روسیه، هند و ارمنستان است.

واژگان کلیدی: ژئواکونومی، قفقاز، کریدورهای اقتصادی، کریدور شمال-جنوب، کریدور میانی.

استناددهی: حسین زاده، وحید، گل محمدی، ولی و نصیری لتوم، بهزاد. ۱۴۰۵. ایران و کریدورهای منطقه قفقاز؛ فرصت‌ها و چالش‌ها، رهافت‌های سیاسی و بین‌المللی، بهار، سال ۱۸، شماره ۱، ۹۴-۱۱۶.



مقدمه

منطقه قفقاز به واسطه موقعیت منحصر به فرد جغرافیایی و ژئواستراتژیک خود، از جمله کانون‌های اصلی رقابت قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در اوراسیا به شمار می‌آید. این منطقه که میان دریای خزر و دریای سیاه قرار گرفته و در مجاورت سه حوزه تمدنی ایران، روسیه و ترکیه واقع است، از دیرباز نقش پل ارتباطی میان اروپا و آسیا را ایفا کرده است. از این رو، در دهه‌های اخیر، با دگرگونی‌های ژئوپلیتیکی پس از فروپاشی شوروی و تحولات نوین ناشی از جنگ دوم قره‌باغ (۲۰۲۰) و جنگ اوکراین (۲۰۲۲)، این منطقه بیش از هر زمان دیگری در مرکز رقابت قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای قرار گرفته است (Islamov, 2024).

ایران، به‌عنوان کشوری که در همسایگی مستقیم قفقاز جنوبی واقع شده و از موقعیتی ژئواستراتژیک در تقاطع مسیرهای شمال-جنوب و شرق-غرب برخوردار است، ظرفیت آن را دارد که به بازیگری محوری در شبکه کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی تبدیل شود. فرارگرفتن ایران در مسیر پیونددهنده آسیای مرکزی، قفقاز، روسیه، خلیج فارس و آسیای جنوبی، این کشور را در نقطه‌ای کلیدی از نقشه ترانزیتی اوراسیا قرار داده است. با این وجود، ایران هنوز نتوانسته است از این موقعیت ممتاز برای تثبیت جایگاه خود در ساختار در حال تغییر منطقه بهره‌گیرد. این مسئله به‌ویژه در شرایطی اهمیت می‌یابد که تحولات اخیر، موازنه سنتی قدرت در قفقاز را برهم زده و مسیرهای جدیدی از رقابت‌های ژئواکونومیکی را میان بازیگران مختلف در منطقه فعال کرده است. (Kaleji, 2023: 16)

در این راستا، فروپاشی شوروی نقطه عطفی در روابط ایران و قفقاز محسوب می‌شود، زیرا استقلال سه جمهوری آذربایجان، ارمنستان و گرجستان نه تنها مرزهای سیاسی جدیدی در شمال ایران ایجاد کرد، بلکه بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای را برای رقابت بر سر نفوذ در این منطقه به صحنه آورد. مسیرهای متعددی که از این منطقه می‌گذرند، نه تنها برای حمل و نقل کالا، بلکه به‌عنوان ابزارهای قدرت و نفوذ سیاسی نیز عمل می‌کنند (Mohammadi & Hunter, 2011). کریدور بین‌المللی شمال-جنوب از مهم‌ترین مسیرهای ترانزیتی است که نقش ایران در آن محوری است. همچنین کریدور میانی، می‌تواند فرصت مناسبی برای ایران در جهت هم‌افزایی با کریدورهای منطقه باشد.

با این حال ایران با دو چالش راهبردی مواجه است. نخست، رقابت محور ترکی چون ترکیه و جمهوری آذربایجان که با حمایت غرب و اسرائیل در تلاش‌اند مسیرهای جایگزینی برای عبور کالا و انرژی ایجاد کنند تا ایران از چرخه ترانزیتی منطقه حذف شود. دوم، استمرار تحریم‌های اقتصادی و محدودیت‌های زیرساختی داخلی که مانع ایفای کامل نقش ایران در کریدورهای بین‌المللی شده است (Guzarov & Baskakov, 2024). در این میان، جنگ دوم قره‌باغ (۲۰۲۰) و طرح موسوم به کریدور زنگزور و اجاره آن به مدت ۹۹ سال به ایالات متحده آمریکا ابعاد تازه‌ای به این چالش بخشیده است. ترکیه و جمهوری آذربایجان پس از پیروزی نظامی خود، بر آن شدند تا مسیر ارتباطی مستقیمی از خاک ارمنستان میان نخجوان و آذربایجان ایجاد کنند.

تحقق چنین مسیری می‌توانست مرز ایران و ارمنستان را تضعیف کرده و ایران را از مسیر ارتباطی به قفقاز و اروپا محروم سازد. از دید تهران، این طرح نه تنها اقتصادی، بلکه ماهیتاً ژئوپلیتیکی دارد و هدف

آن تغییر ژئوپلیتیک منطقه به زیان منافع ایران است (Azizi & Isachenko, 2023). از همین رو، تهران با تأکید بر لزوم حفظ مرزهای بین‌المللی و مخالفت با تغییر ژئوپلیتیک منطقه، به مخالفت صریح با این طرح برخاست و هم‌زمان ایده کریدور ارس را به‌عنوان مسیر جایگزین برای تقویت پیوند خود با ارمنستان و حوزه قفقاز مطرح ساخته است.

از همین رو تحولات ژئوپلیتیکی قفقاز جنوبی در پی جنگ قره‌باغ، هم‌زمان با تغییرات کلان‌تر در اوراسیا پس از جنگ ۲۰۲۲ اوکراین رخ داد. این جنگ موجب شد روسیه بخش قابل توجهی از توان سیاسی و نظامی خود را به جبهه غربی معطوف سازد و در نتیجه، خلأ قدرت نسبی در خارج نزدیک، از جمله قفقاز جنوبی، پدید آید. این وضعیت فرصتی برای افزایش نفوذ ترکیه، اسرائیل و غرب در منطقه ایجاد کرد و درعین حال، ایران را در برابر ساختار جدیدی از رقابت‌های چندلایه قرار داد. در این بین، مسیرهای ترانزیتی نیز دستخوش تغییر شدند. تحریم‌های گسترده علیه روسیه مسیرهای سنتی تجارت اوراسیا را مختل کرد و موجب شد مسیرهای جایگزینی همچون کریدور میانی و کریدور شمال-جنوب اهمیت بیشتری پیدا کنند (Hosseinzadeh & Nasiri Lotum, 2025). برای ایران، این تحولات فرصتی بی‌نظیر بود تا با همکاری روسیه و هند، نقش خود را در مسیر شمال-جنوب تقویت کند و از فشار تحریم‌های غربی بکاهد. درعین حال، رقابت بر سر کنترل مسیرهای عبوری از قفقاز جنوبی همچنان تهدیدی بالقوه برای منافع ایران به شمار می‌رود.

قفقاز در چنین چارچوبی نه تنها میدان رقابت نظامی، بلکه صحنه‌ای از رقابت اقتصادی میان قدرت‌های بزرگ محسوب می‌شود. ترکیه با سیاست نوعثمانی و پان‌ترکی خود در پی گسترش حوزه نفوذ فرهنگی و اقتصادی در میان کشورهای ترک‌زبان است (Suwanova, 2018). روسیه همچنان قفقاز را بخشی از خارج نزدیک خود می‌داند و از ابزار انرژی و امنیتی برای حفظ نفوذش بهره می‌گیرد. چین از طریق ابتکار کمربند و جاده، با سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل در آذربایجان و گرجستان، به دنبال پیوند دادن قفقاز به شبکه اوراسیایی خود است. اتحادیه اروپا نیز باهدف تنوع‌بخشی به منابع انرژی و کاهش وابستگی به روسیه، در پروژه‌های مرتبط با کریدور میانی و خط لوله گاز جنوبی سرمایه‌گذاری کرده است. در این میان، ایران باید با اتخاذ سیاستی فعال و چندوجهی، جایگاه خود را در میان این رقابت‌های پیچیده تثبیت کند. بنابراین، قفقاز در حال تبدیل شدن به یکی از محورهای اصلی شکل‌گیری نظم نوین اوراسیاست؛ نظمی که در آن منطق ژئواکونومیک جایگزین رقابت نظامی صرف شده و مسیرهای تجاری و انرژی، تعیین‌کننده جایگاه کشورها در معادلات قدرت‌اند.

بنابراین با وجود افزایش مطالعات درباره قفقاز جنوبی، بخش عمده این پژوهش‌ها بر ابعاد امنیتی، ژئوپلیتیکی یا انرژی محور متمرکز بوده‌اند و نقش ایران در شبکه کریدورهای اقتصادی منطقه کمتر در قالب یک چارچوب ژئواکونومیک منسجم بررسی شده است. این مقاله می‌کوشد با تمرکز بر پیوند میان کریدورهای ترانزیتی، رقابت قدرت‌های منطقه‌ای و منافع ملی ایران، این خلأ تحلیلی را پوشش دهد. پرسش اصلی این پژوهش آن است که ایران در کریدورهای اقتصادی منطقه قفقاز چه جایگاهی دارد و با چه فرصت‌ها و چالش‌هایی روبه‌رو است؟ فرضیه پژوهش بر آن است که جایگاه ژئواستراتژیک ایران،

به‌خودی‌خود منجر به ارتقای نقش این کشور در شبکه کریدورهای منطقه‌ای نمی‌شود، بلکه تنها در صورت تبدیل این موقعیت به مزیت ژئواکونومیک از طریق کریدور شمال - جنوب و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ترانزیتی، ایران قادر خواهد بود در رقابت کریدوری منطقه قفقاز جایگاهی مؤثر و پایدار کسب کند.

این پژوهش با استفاده از روش کیفی و با رویکردی توصیفی - تحلیلی انجام شده است. داده‌های پژوهش از طریق مطالعه اسناد کتابخانه‌ای، گزارش‌های رسمی سازمان‌های بین‌المللی، اسناد سیاستی، پژوهش‌های دانشگاهی و تحلیل‌های راهبردی گردآوری شده‌اند. تحلیل داده‌ها در چارچوب مفهومی ژئواکونومی صورت گرفته، به این معنا که جایگاه ایران در کریدورهای اقتصادی منطقه قفقاز نه صرفاً از منظر ژئوپلیتیکی یا امنیتی، بلکه بر اساس نقش مسیرهای ترانزیتی، زیرساخت‌های حمل‌ونقل، پروژه‌های انرژی و تعاملات اقتصادی منطقه‌ای بررسی شده است. همچنین برای جمع‌بندی بهتر یافته‌ها از روش SWOT استفاده شده است. مقاله ابتدا چارچوب مفهومی ژئواکونومی را تبیین می‌کند، سپس جایگاه ایران در کریدورهای اصلی منطقه قفقاز را بررسی کرده و در نهایت، پیامدهای ژئواکونومیک این تحولات برای سیاست خارجی ایران را تحلیل می‌کند.

۱. پیشینه پژوهش

گلمحمدی و عزیزی (۲۰۲۲) در مقاله «جایگاه قفقاز جنوبی در منطقه‌گرایی سیاست خارجی ایران» بیان می‌دارند که منطقه قفقاز جنوبی در حال گذار به نظم جدید ژئوپلیتیکی و زیست اقتصادی است که در آن قدرت‌های منطقه‌ای در حال رقابت با یکدیگر برای عهده‌دار شدن نقشی فعال هستند. ایشان در این پژوهش بیان می‌دارند که ایران با توجه به مرز گسترده خود با این منطقه، تاکنون فرمولی برای همگرایی منطقه‌ای در قفقاز جنوبی ارائه نداده است.

سوانوا (۲۰۱۸) در مقاله «سیاست ترکیه در قفقاز جنوبی» سیاست ترکیه در قفقاز جنوبی را به دو مرحله تقسیم می‌کند: مرحله نخست از فروپاشی شوروی تا روی کار آمدن حزب عدالت و توسعه که با اندیشه‌های پان‌ترکیسم همراه بوده است؛ مرحله دوم از سال ۲۰۰۲ م به بعد، یعنی با روی کار آمدن حزب عدالت و توسعه که در این دوره سیاست ترکیه با دنبال کردن اندیشه‌های نوع‌ثمانی همراه بوده است. سوشنتسوف و نکلیودوف (۲۰۲۰) در مقاله «قفقاز در راهبرد سیاست خارجی روسیه»، با مقایسه قفقاز شمالی و جنوبی بیان می‌دارند که قفقاز جنوبی همیشه منطقه‌ای شکل‌دهنده برای سیاست‌گذاری خارجی روسیه بوده است. در حالی که قفقاز شمالی شکننده‌ترین و از نظر سیاسی بی‌ثبات‌ترین منطقه روسیه است. همچنین، قفقاز جنوبی مهم‌ترین چالش‌های امنیتی در شکل‌گیری سیاست خارجی روسیه از اوایل قرن نوزدهم بوده است.

کولایی (۲۰۱۰) در مقاله «جمهوری اسلامی ایران و ژئوپلیتیک قفقاز جنوبی» موضوع نقش ایران در پرونده انرژی منطقه را یک مرحله بالاتر و به‌صورت کلان‌تر دیده و بر آن است که به دلیل ویژگی‌های ژئوپلیتیکی منطقه و نیز مسائل سیاسی و امنیتی آن، نگرش ایران باید عمیق‌تر و گسترده‌تر از تمرکز صرف بر انرژی یا

مسیرهای ارتباطی باشد و در چارچوب کلان همکاری با منطقه از جمله امور اقتصادی قرار گیرد. واسا و بارکانی (۲۰۲۳) در مقاله «اهمیت ژئوپلیتیکی و زیست اقتصادی کریدور میانی: مروری اجمالی» بیان می‌دارند که مسیر تجاری سنتی آسیا به اروپا از طریق روسیه، به دلیل درگیری‌های اوکراین متوقف شده است، و مسیر بین‌المللی حمل و نقل ترانس خزر جایگزین آن و در حال توسعه است.

رئیس‌نژاد و بوشهری (۱۴۰۱) در مقاله «مثلث جاده ابریشم نوین: چین، روسیه و اروپا» پژوهش را از نگاه ژئوپلیتیکی و زیست اقتصادی بررسی کرده‌اند و به اهمیت جاده ابریشم تأکید می‌کنند. همچنین، درباره همکاری میان چین، روسیه و اروپا در مسیرهای بازرگانی جهانی و تأثیر فشارهای غربی بحث کرده‌اند. البته، تنش‌ها میان چین و روسیه نیز در نقطه اصلی مطرح است، زیرا هر دو کشور به حفظ نفوذ خود در مناطق پیشین شوروی تأکید دارند. در نهایت، تأثیرات این رقابت بین چین و اروپا در اروپا و طرح‌های خودکفایی اروپا نیز بررسی شده است.

چالیکیان و تاشجیان (۲۰۲۱) در مقاله «ژئوپلیتیک کریدور حمل و نقل شمال - جنوب» بیان می‌دارند که اینستک پتانسیل ایجاد یک شبکه اتصال قوی از اقیانوس هند به بالتیک و اسکاندیناوی را دارد. همچنین دارای پتانسیلی است که به‌عنوان یک موازنه اصلی در برابر نفوذ چین در آسیای مرکزی و فراتر از آن عمل کند. اینجاست که نشان می‌دهد پیشرو اینستک، روسیه و هند است. اگر اینستک بر تمام موانع راه خود غلبه کند، ممکن است به یک تغییردهنده بزرگ بازی در تجارت جهانی تبدیل شود.

بررسی پیشینه پژوهش نشان می‌دهد که مطالعات موجود درباره قفقاز عمدتاً بر رقابت قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، به‌ویژه روسیه، ترکیه، ایالات متحده و اتحادیه اروپا، تمرکز داشته و نقش ایران در این میان کمتر به‌صورت نظام‌مند و ژئواکونومیکی تحلیل شده است. اغلب پژوهش‌ها قفقاز را به‌عنوان صحنه‌ای از منازعه امنیتی یا انرژی‌محور بررسی کرده‌اند، در حالی که پیوند میان کریدورهای ترانزیتی، رقابت ژئوپلیتیکی و منافع ملی ایران کمتر مورد توجه قرار گرفته است. این مقاله با تمرکز بر «ایران و کریدورهای منطقه قفقاز» در پی پرکردن این خلأ است و تلاش دارد جایگاه واقعی ایران را در نظم جدید ژئواکونومیکی قفقاز تبیین کند.

۲. چارچوب مفهومی: ژئواکونومی

در دهه‌های اخیر، مفهوم ژئواکونومی به یکی از چارچوب‌های تحلیلی کلیدی در مطالعات روابط بین‌الملل و ژئوپلیتیک تبدیل شده است. این مفهوم در پی گذار نظام بین‌الملل از رقابت صرفاً نظامی به رقابت اقتصادی و فناورانه، ابزاری برای فهم منطق جدید قدرت در جهان کنونی فراهم آورده است. اصطلاح ژئواکونومی نخستین بار توسط ادوارد لوتواک (Luttwak, 1990) در مقاله‌ای تحت عنوان «ظهور ژئواکونومی» مطرح شد. او در این مقاله استدلال کرد که منطق رقابت میان دولت‌ها پس از پایان جنگ سرد از عرصه نظامی به عرصه اقتصاد منتقل شده و ابزارهای اقتصادی جایگزین ابزارهای نظامی برای اعمال قدرت و نفوذ شده‌اند.

در این چارچوب، دولت‌ها دیگر نه از طریق اشغال سرزمین، بلکه از طریق تسلط بر مسیرهای تجاری،

زیرساخت‌های ترانزیتی، منابع انرژی و شبکه‌های مالی به دنبال افزایش قدرت خویش‌اند. براین اساس، ژئواکونومی را می‌توان به منزله تلاقی میان جغرافیا و اقتصاد تعریف کرد که در آن فضا، مسیر و زیرساخت به منابع قدرت تبدیل می‌شوند. لوتواک بر این باور بود که همان‌گونه که در گذشته ژئوپلیتیک به معنای منطق جنگ در صلح بود، ژئواکونومی را می‌توان به معنای منطق جنگ با ابزارهای اقتصادی دانست. در واقع، کشورها از طریق تحریم، سرمایه‌گذاری، پروژه‌های زیرساختی، صادرات انرژی و ترانزیت کالا در پی تأمین منافع ژئوپلیتیکی خود هستند. در این چارچوب، کریدورهای اقتصادی منطقه‌ای مانند شبکه‌های ترانزیتی اوراسیا، به ابزارهایی برای رقابت و هم‌زمان همکاری میان قدرت‌ها بدل شده‌اند. (Blackwill & Harris, 2016) تحول ژئواکونومیک در قرن بیست و یکم را می‌توان در پیوند با تغییرات ساختاری در نظام بین‌الملل تبیین کرد. جهانی‌شدن اقتصاد، ظهور قدرت‌های نوظهور آسیایی، وابستگی متقابل تجاری و نقش فزاینده شرکت‌ها و نهادهای فراملی، مرز میان سیاست و اقتصاد را بیش‌ازپیش درهم‌آمیخته است (Pourahmadi Meybodi & Khani Joyabad: 2017: 15-18). دولت‌ها برای حفظ جایگاه بین‌المللی خود ناگزیرند در شبکه‌ای از وابستگی‌های اقتصادی مشارکت کنند، اما در عین حال تلاش می‌کنند این شبکه را به سود منافع ملی خود مدیریت نمایند. این وضعیت منجر به ظهور نوعی رقابت ژئواکونومیک شده است که در آن پروژه‌های ترانزیتی، انرژی و فناوری، ابزار اصلی رقابت قدرت‌ها محسوب می‌شوند. ژئواکونومی در اصل بر دو مؤلفه بنیادین استوار است: نخست، کنترل بر فضا و مسیرهای ارتباطی؛ دوم، توانایی بهره‌گیری از ابزارهای اقتصادی برای مقاصد سیاسی و امنیتی. کنترل بر مسیرهای ترانزیتی، بنادر، خطوط لوله انرژی و گلوگاه‌های جغرافیایی، دولت‌ها را قادر می‌سازد تا بر جریان کالا و انرژی اثر بگذارند و در مواقع لزوم از آن به‌عنوان اهرم فشار سیاسی استفاده کنند. از سوی دیگر، استفاده از ابزارهای اقتصادی همچون سرمایه‌گذاری، تجارت، و کمک‌های مالی، امکان نفوذ نرم و تدریجی در مناطق هدف را فراهم می‌کند. (Wigell et al., 2018)

بر مبنای این چارچوب، ژئواکونومی نه تنها توصیف‌کننده وضعیت رقابتی میان کشورهاست، بلکه راهبردی برای سیاست‌گذاری نیز به شمار می‌رود. کشورهایمانند چین، روسیه، ترکیه و حتی اتحادیه اروپا، به‌طور فزاینده‌ای از منطق ژئواکونومیک در سیاست خارجی خود بهره می‌گیرند. برای نمونه، چین با طرح یک کمربند - یک جاده کوشیده است تا از طریق سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل و انرژی در آسیا و اوراسیا، شبکه‌ای از وابستگی‌های اقتصادی ایجاد کند که قدرت ساختاری پکن را در سطح جهانی افزایش می‌دهد (Moradi Haghghi & Augustín, 2025). روسیه نیز در واکنش به گسترش نفوذ غرب، تلاش کرده است با استفاده از ابزار انرژی، کنترل مسیرهای صادرات گاز و همکاری در قالب اتحادیه اقتصادی اوراسیا، موقعیت ژئواکونومیک خود را حفظ کند. (Sushentsov & Neklyudov, 2020) از این رو ژئواکونومی را می‌توان امتداد طبیعی نظریات واقع‌گرایی در شرایط جدید دانست. همان‌گونه که واقع‌گرایی سنتی بر بقا و قدرت از طریق کنترل سرزمین تأکید داشت، واقع‌گرایی ژئواکونومیک بر حفظ منافع ملی از طریق کنترل زیرساخت‌ها و مسیرهای حیاتی اقتصادی تأکید می‌کند. به این معنی که اقتصاد به ابزاری برای استمرار منطق قدرت تبدیل می‌شود. باین حال، برخلاف ژئوپلیتیک کلاسیک که

بر رقابت سخت و نظامی تکیه دارد، ژئواکونومی با استفاده از ابزارهای نرم‌تر، نوعی قدرت ترکیبی ایجاد می‌کند که در آن وابستگی اقتصادی، جایگزین اشغال نظامی می‌شود. از سوی دیگر، نظریه‌پردازان نهادگرا و لیبرال نیز ژئواکونومی را نه صرفاً ابزار رقابت، بلکه بستر همکاری می‌دانند. به باور آنان، وابستگی متقابل اقتصادی می‌تواند به کاهش تنش‌ها و گسترش همکاری‌های منطقه‌ای منجر شود (Hover et al., 2025). در این دیدگاه، کریدورهای اقتصادی نه میدان رقابت، بلکه پل‌های اتصال ملت‌ها هستند (Farhadi, 2022). اما واقعیت میدانی قفقاز نشان می‌دهد که این منطقه، بیش از آنکه عرصه همکاری باشد، میدان رقابت ژئواکونومیک میان قدرت‌های بزرگ و منطقه‌ای است.

۳. جایگاه ایران در شبکه کریدورهای منطقه قفقاز

۳-۱. کریدور شمال - جنوب و کریدور میانی

منطقه قفقاز در دهه‌های اخیر به یکی از کانون‌های راهبردی رقابت ژئواکونومیک میان قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای تبدیل شده است. موقعیت جغرافیایی این منطقه در محل تلاقی اروپا، آسیا و خاورمیانه، آن را به گذرگاهی حیاتی برای تجارت جهانی، انرژی و حمل‌ونقل بین‌المللی بدل کرده است. در این میان، جمهوری اسلامی ایران به دلیل مجاورت جغرافیایی با قفقاز جنوبی، برخوردار از پتانسیل حمل‌ونقل زمینی و دریایی، و قرارگیری در محور شمال - جنوب اوراسیا، دارای ظرفیت بالقوه‌ای برای ایفای نقشی محوری در اتصال شرق و غرب و شمال و جنوب است (Bazrpash, 2025: 123-126). این موقعیت ژئواستراتژیک، ایران را در کانون طرح‌های ترانزیتی متعدد قرار داده است که مهم‌ترین آن‌ها شامل کریدور بین‌المللی شمال - جنوب، کریدور میانی و کریدورهای در حال شکل‌گیری چون زنگزور و ارس است. در عین حال، چالش‌های ناشی از تحریم‌های اقتصادی، رقابت قدرت‌های منطقه‌ای مانند ترکیه و آذربایجان، و تحولات ژئوپلیتیکی پس از جنگ قره‌باغ و جنگ اوکراین، بر پیچیدگی موقعیت ایران در این معادلات افزوده است. (Bazrpash, 2025: 123-126)

منطقه قفقاز را نه صرفاً به‌عنوان یک منطقه جغرافیایی، بلکه به‌مثابه گره‌ای در شبکه جهانی مبادلات و انرژی باید مورد بررسی قرار داد. مسیرهای ترانزیتی از این منطقه، حلقه اتصال میان تولیدکنندگان منابع انرژی در آسیای مرکزی و مصرف‌کنندگان عمده در اروپا محسوب می‌شوند. پس از آغاز جنگ اوکراین (۲۰۲۲)، که موجب انسداد بخشی از مسیرهای سنتی ترانزیت انرژی و کالا از روسیه شد، قفقاز و به‌ویژه جمهوری آذربایجان، اهمیت مضاعفی در نقشه کریدورهای بین‌المللی یافتند (Gafarli, 2024). در چنین شرایطی، ایران که پیش‌ازاین در چارچوب کریدور شمال - جنوب به‌عنوان مسیر جایگزین برای تجارت میان هند، روسیه و اروپا مطرح بود، اکنون فرصت مناسبی برای افزایش نقش خود در این مسیر می‌بیند. این کریدور از بندر بمبئی در هند آغاز می‌شود و از طریق بندرعباس و شبکه ریلی ایران، به بندر آستارا و سپس به روسیه و اروپای شمالی متصل می‌گردد (Hosseinzadeh & Nasiri Lotum, 2023).

این مسیر، از نظر صرفه‌جویی در زمان و هزینه، حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد کارآمدتر از مسیر سنتی کانال سوئز است. برای ایران، این کریدور علاوه بر جنبه اقتصادی، اهمیت ژئوپلیتیکی نیز دارد؛ زیرا کشور را به

حلقه اصلی پیوند هند و روسیه تبدیل می‌کند. در واقع، اینستک بستری برای اعمال نفوذ ژئواکونومیکی ایران در فضای اوراسیا فراهم می‌سازد و درعین حال، توان رقابت با طرح‌هایی نظیر کریدور میانی را تقویت می‌کند (Gevorgyan & Das, 2025). مشارکت فعال ایران در این کریدور، مستلزم سرمایه‌گذاری در پروژه‌های ریلی رشت - آستارا و قزوین - رشت است تا بتواند نقش کشور را به‌عنوان یک محور ترانزیت زمینی تثبیت کند.

از سوی دیگر، نگاه رقابتی فزاینده به کریدور شمال - جنوب و کریدور میانی ابعاد جدیدی از رقابت ژئواکونومیک را در قفقاز شکل داده است. کریدور میانی که از چین آغاز شده و از طریق قزاقستان، دریای خزر، جمهوری آذربایجان، گرجستان و ترکیه به اروپا متصل می‌شود، عملاً مسیر جایگزینی برای عبور از روسیه به شمار می‌رود. (Wasa & Barkani, 2023) این کریدور که بخشی از راهبرد کلان ابتکار کمربند و جاده چین محسوب می‌شود، به‌ویژه پس از آغاز جنگ اوکراین و محدود شدن مسیرهای شمالی، مورد توجه بیشتر اتحادیه اروپا و ناتو قرار گرفته است. برای محور ترکی (ترکیه و جمهوری آذربایجان)، این کریدور فرصت طلایی برای تثبیت موقعیت ژئوپلیتیکی خود در معادلات منطقه‌ای فراهم کرده است. ترکیه با بهره‌گیری از پروژه راه آهن باکو - تفلیس - قارص، در پی تبدیل شدن به گره حیاتی اتصال شرق و غرب است.

در مقابل، گسترش نفوذ کریدور میانی، چالشی جدی برای ایران به شمار می‌آید، زیرا در صورت تثبیت کامل این مسیر، بخشی از ظرفیت ترانزیتی منطقه از قلمرو ایران منحرف خواهد شد. با این حال، تحولات ژئواکونومیک نشان می‌دهد که ایران نه تنها می‌تواند در رقابت با این کریدور عمل‌گراتر رفتار کند، بلکه از طریق هم‌افزایی و پیوند متقاطع میان کریدورهای شمال - جنوب و میانی، جایگاه خود را در شبکه ترانزیتی منطقه ارتقا دهد. موقعیت ژئواستراتژیک ایران، امکان اتصال بندر چابهار در جنوب به بندر انزلی در شمال و از آنجا به مسیر ترانس خزر را فراهم می‌کند. به این ترتیب، ایران می‌تواند به جای رویکرد رقابتی صرف، از راهبرد تلفیق شبکه‌ای بهره‌گیرد و با ارائه مسیرهای چندوجهی، به مرکز ثقل ترانزیت اوراسیا تبدیل شود.

از طرفی تعامل ایران با روسیه و هند در چارچوب اینستک، فرصت‌های راهبردی مهمی را در اختیار تهران قرار می‌دهد. روسیه، پس از تحریم‌های گسترده غرب در پی جنگ اوکراین، به دنبال مسیرهای جایگزین برای تجارت با جنوب و شرق است و اینستک را به‌عنوان مسیری برای دورزدن تحریم‌ها و تداوم دسترسی به بازارهای آسیایی در نظر دارد (Chalikián & Tashjian, 2021). از سوی دیگر، هند نیز در تلاش است با دورزدن مسیرهای تحت کنترل پاکستان، از طریق بندر چابهار به بازارهای قفقاز، روسیه و اروپای شرقی دست یابد. در این میان، ایران حلقه پیوند این دو قدرت بزرگ آسیایی است.

چنین موقعیتی، در صورت مدیریت صحیح، می‌تواند ایران را از یک مسیر ترانزیتی صرف، به یک بازیگر ژئواکونومیک فعال در نظام منطقه‌ای تبدیل کند. اما تحریم‌های آمریکا مانع جذب سرمایه‌گذاری خارجی برای توسعه زیرساخت‌های ریلی و بندری ایران شده است. علاوه بر این، تلاش ترکیه برای تقویت کریدور میانی، در صورتی که به‌صورت مستقل و بدون پیوند با مسیرهای عبوری از ایران توسعه یابد،

تهدیدی ژئواکونومیک برای تهران محسوب می‌شود؛ اما در چارچوب منطق شبکه‌ای ژئواکونومی، می‌تواند به فرصتی برای هم‌افزایی و اتصال متقاطع با کریدور شمال - جنوب بدل شود. ترکیه با حمایت اتحادیه اروپا و باکو، در تلاش است مسیر ترانزیتی شرق - غرب را از طریق قفقاز جنوبی و دریای خزر جایگزین مسیر عبوری از ایران کند. در چنین شرایطی، ایران ناگزیر است که از دیپلماسی زیرساختی فعال‌تری در جهت بهره‌وری هر چه بیشتر مسیرهای عبوری از کشور استفاده کند (Rashidi, 2023:40).

علاوه بر رقابت مسیرها، عامل امنیت نیز نقش مهمی در تعیین جایگاه ایران در این معادلات خواهد داشت. تحولات پس از جنگ دوم قره‌باغ (۲۰۲۰) و شکل‌گیری گفتمان جهان ترک در سیاست خارجی ترکیه، پیامدهایی مستقیم برای امنیت ژئوپلیتیکی ایران ایجاد کرده است. تلاش ترکیه و جمهوری آذربایجان برای ایجاد کریدور زنگزور که در صورت تسلط محور ترکی بر آن، می‌تواند ایران را از مرز مستقیم زمینی با ارمنستان محروم کند و عملاً مسیر ارتباطی ایران با قفقاز شمالی و اروپا را به مخاطره اندازد. از این رو، تحولات مربوط به کریدور زنگزور نه تنها مسئله‌ای مرزی، بلکه تهدیدی ژئواکونومیک برای ایران محسوب می‌شود؛ زیرا ایجاد چنین کریدوری توازن ژئوپلیتیکی در جنوب قفقاز را به سود محور آنکارا - باکو - تل‌آویو تغییر می‌دهد.

۳-۲. کریدور زنگزور

در پی تحولات ژئوپلیتیکی پس از جنگ دوم قره‌باغ (۲۰۲۰)، موضوع کریدور زنگزور به‌عنوان یکی از مناقشه‌برانگیزترین محورهای ژئواستراتژیک در قفقاز جنوبی مطرح شد. این کریدور که از نظر باکو و آنکارا، قرار است نخجوان را از طریق اراضی جنوبی ارمنستان به جمهوری آذربایجان متصل کند، در ظاهر یک مسیر ترانزیتی اقتصادی است، اما در واقع ابعادی فراتر از آن دارد و بخشی از راهبرد کلان ترکیه برای ایجاد پیوستگی جغرافیایی در جهان ترک محسوب می‌شود. (Ghaderihajat et al., 2025) تحقق این طرح، به معنای اتصال مستقیم ترکیه به جمهوری آذربایجان و از آنجا به آسیای مرکزی بدون عبور از خاک ایران خواهد بود. در نتیجه، اگر این مسیر عملیاتی شود، ایران نه تنها بخشی از مسیرهای ترانزیتی خود را از دست می‌دهد، بلکه در نظم ژئواکونومیک جدید قفقاز به حاشیه رانده می‌شود.

زنگزور صرفاً یک مسیر حمل‌ونقل نیست، بلکه پروژه‌ای برای بازطراحی نقشه ژئوپلیتیکی قفقاز است. ترکیه و جمهوری آذربایجان، با حمایت برخی قدرتهای غربی و در هماهنگی با ناتو، در پی ایجاد کریدوری هستند که حضور ژئوپلیتیکی ایران و روسیه را در قفقاز جنوبی تضعیف کند. (Gawliczek & Iskandarov, 2023) این طرح با اهداف اقتصادی اتحادیه اروپا نیز هم‌پوشانی دارد؛ زیرا اروپا در پی کاهش وابستگی خود به مسیرهای انرژی و ترانزیت تحت نفوذ روسیه است. در چنین چارچوبی، ایران با تهدیدی مضاعف روبه‌روست: از یک سو احتمال از دست‌دادن موقعیت ترانزیتی در جنوب قفقاز، و از سوی دیگر، محدود شدن دسترسی زمینی به ارمنستان که تنها مسیر مستقیم ارتباطی ایران با بازارهای قفقاز و اروپا به شمار می‌رود.

واکنش ایران نسبت به این پروژه، ترکیبی از بازدارندگی ژئوپلیتیکی و کنشگری ژئواکونومیک بوده است. در سطح بازدارندگی، ایران با اجرای رزمایش‌های نظامی در مرزهای شمال غربی و تأکید بر لزوم حفظ

مرزهای بین‌المللی موجود، پیام روشنی به باکو و آنکارا ارسال کرد مبنی بر اینکه هرگونه تغییر ژئوپلیتیکی در منطقه را تحمل نخواهد کرد. در سطح اقتصادی نیز، تهران طرح‌هایی را برای تقویت کریدور ارس به‌عنوان مسیر جایگزین در دستور کار قرار داده است. (Golmohammadi & Markedonov, 2024)



کریدور زنگزور (Eldem, 2022)

این کریدور از طریق مرز نوردوز - مغری، ایران را به ارمنستان و از آنجا به گرجستان و دریای سیاه متصل می‌کند و در صورت توسعه، می‌تواند جایگاه ژئواکونومیک ایران در قفقاز را حفظ نماید. کریدور ارس نه تنها تداوم ارتباط ایران با قفقاز و اروپا را تضمین می‌کند، بلکه به لحاظ اقتصادی نیز مزیت‌هایی نسبت به مسیر زنگزور دارد. برخلاف زنگزور که با چالش‌های امنیتی و مخالفت‌های سیاسی ارمنستان در جهت تسلط محور ترکی بر این مسیر روبه‌روست که نتیجه آن واگذاری این مسیر به مدت ۹۹ سال به شرکت‌های آمریکایی در امضای توافق صلح بین آذربایجان و ارمنستان به میزبانی ترامپ در واشنگتن بوده است، مسیر ارس می‌تواند با سرمایه‌گذاری مشترک ایران و ارمنستان و بهره‌گیری از حمایت روسیه، به یک محور پایدار تجاری تبدیل شود. (Kaleji, 2024) این کریدور همچنین می‌تواند اتصال‌دهنده کریدور شمال - جنوب به کریدور میانی باشد و نیز می‌تواند موقعیت ایران را در قالب پیونددهنده این دو شبکه مهم تقویت کند. به عبارتی، توسعه کریدور ارس در واقع راهبردی برای تلفیق کریدورها و تقویت نقش ایران در نظم ترانزیتی اوراسیا است. (Kaleji, 2024)

اما اهمیت ارس صرفاً در جنبه اقتصادی آن خلاصه نمی‌شود. این مسیر، یکی از محدود ابزارهای ایران برای حفظ حضور مؤثر در قفقاز جنوبی است. در شرایطی که بازیگرانی چون ترکیه، آذربایجان و حتی اسرائیل بانفوذ فزاینده خود در این منطقه در پی مهار ایران هستند، حفظ مسیرهای ارتباطی و اقتصادی از طریق ارمنستان برای تهران حیاتی است. در واقع، تداوم کریدور ارس به معنای تداوم حضور ژئوپلیتیکی ایران در قفقاز است (Agu-iar, 2025). ایران با بهره‌گیری از ابزارهای ژئواکونومیک، از جمله سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های جاده‌ای و

ریلی مشترک با ارمنستان و ایجاد مناطق آزاد تجاری در جلفا و نوردوز، در حال تثبیت جایگاه خود در این مسیر است. افزون بر این، همکاری سه‌جانبه ایران - روسیه - ارمنستان در قالب طرح‌های لجستیکی می‌تواند موازنه ژئواکونومیک منطقه را به سود ایران تغییر دهد. (Koolae & Rashidi, 2024)

با این حال رقابت میان زنگزور و ارس را می‌توان مصداقی از دو رویکرد متضاد در منطقه قفقاز دانست: رویکرد انحصارگرایانه و ناتو محور ترکیه - آذربایجان در برابر رویکرد همگرایانه و چندجانبه‌گرایانه ایران - روسیه - ارمنستان. در حالی که آنکارا و باکو در پی ایجاد محور ترانزیتی ترک‌زبان هستند، ایران به دنبال شکل‌دهی الگویی از همگرایی اقتصادی چندسطحی است که ضمن تقویت استقلال منطقه از نفوذ غرب، منافع متقابل بازیگران محلی را نیز تضمین کند. به همین دلیل است که سیاست ایران در قبال قفقاز نه صرفاً واکنشی به تهدیدها، بلکه مبتنی بر دیپلماسی زیرساختی فعال و مدیریت رقابت از طریق همکاری اقتصادی است.



مسیرهای پیشنهادی کریدور ارس و زنگزور (Alizade, 2024)

۴. ایران و بازیگران منطقه قفقاز

منطقه قفقاز، پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، از یک زیرسیستم امنیتی تحت هژمونی مسکو به یک عرصه رقابت ژئوپلیتیکی چندلایه و شکننده بدل شد. این منطقه با ساختار پیچیده قومی، مذهبی و سیاسی، و به دلیل موقعیت راهبردی‌اش به‌عنوان پل ارتباطی میان اروپا و آسیا و برخورداری از منابع غنی انرژی، به کانون توجه و رقابت بازیگران منطقه‌ای (ایران، روسیه و ترکیه) و قدرت‌های فرامنطقه‌ای (ایالات متحده، اتحادیه اروپا، چین و اسرائیل) تبدیل شده است. (Huseynov, 2023)

هر یک از این بازیگران با انگیزه‌ها و راهبردهای منحصر به فرد خود، در تلاش برای بازآرایی معادلات امنیتی، اقتصادی و سیاسی این منطقه هستند و کنش‌های آن‌ها به طور مستقیم بر جایگاه و منافع جمهوری اسلامی ایران،

به‌ویژه در عرصه کریدورهای اقتصادی و ترانزیتی، تأثیر می‌گذارد. جنگ دوم قره‌باغ و تحولات پس از آن، نقطه عطفی در نظم ژئوپلیتیکی قفقاز جنوبی بود که توازن قدرت دیرپای منطقه را به شکلی بنیادین دگرگون کرد و ساختاری امنیتی پسا- روسی را به تدریج تثبیت نمود. این جنگ، فرسایش نفوذ روسیه به‌عنوان قدرت مسلط سنتی را آشکار ساخت و فضا را برای نقش‌آفرینی فعال‌تر بازیگرانی چون ترکیه باز کرد و ایران را در برابر واقعیتی جدید قرار داد که نیازمند بازتعریف راهبردهای پیشین خود بود. (Melvin, 2024)

روسیه، به‌عنوان وارث بلافصل اتحاد شوروی، همواره قفقاز جنوبی را بخشی از خارج نزدیک و حوزه نفوذ انحصاری خود تلقی کرده است. سیاست خارجی مسکو در این منطقه، از ابتدا بر مبنای مهار نفوذ قدرت‌های رقیب، به‌ویژه ناتو و ایالات متحده، و حفظ وابستگی جمهوری‌های تازه‌استقلال‌یافته به خود استوار بوده است (Alipour Gorji & Seifi, 2024). کرملین با بهره‌گیری از ابزارهای سخت‌افزاری مانند حضور نظامی در ارمنستان، آبخازیا و اوستیای جنوبی، و همچنین ایفای نقش میانجی در مناقشات قومی و سرزمینی مانند قره‌باغ، تلاش کرده است تا جایگاه خود را به‌عنوان ضامن اصلی امنیت و ثبات در منطقه تثبیت کند (Kasapovic, 2023). با این حال، تحولات دهه اخیر، به‌ویژه جنگ اوکراین (۲۰۲۲)، توانایی و تمرکز استراتژیک روسیه را برای مدیریت هم‌زمان چندین بحران در پیرامون خود به‌شدت تضعیف کرده است. این خلأ قدرت نسبی، به بازیگران دیگر، به‌ویژه ترکیه، اجازه داده است تا نفوذ خود را گسترش دهند و موازنه قوا را به ضرر مسکو تغییر دهند (Soltani-Gishini & Karami, 2025).

ناکارآمدی نیروهای حافظ صلح روسی در قره‌باغ و ناتوانی مسکو در حمایت مؤثر از متحد سنتی خود، ارمنستان، در برابر تهاجمات جمهوری آذربایجان، بی‌اعتمادی فزاینده‌ای را در ایروان به وجود آورده و این کشور را به سمت تنوع‌بخشی به روابط خارجی و نزدیکی محتاطانه به غرب سوق داده است. این فرسایش نفوذ روسیه، برای ایران هم فرصت و هم تهدید است. از یک سو، تضعیف رقیب سنتی در قفقاز می‌تواند فضای مانور بیشتری برای تهران فراهم آورد؛ اما از سوی دیگر، کاهش نقش روسیه به‌عنوان یک نیروی موازنه‌گر در برابر توسعه‌طلبی محور آنکارا - باکو، تهدیدات امنیتی جدیدی را در مرزهای شمالی ایران ایجاد می‌کند. با این حال، نیاز فزاینده روسیه به مسیرهای تجاری جایگزین پس از تحریم‌های غرب، اهمیت کریدور شمال - جنوب را برای مسکو دوچندان کرده و زمینه‌ای برای همکاری راهبردی با ایران در حوزه ترانزیت فراهم آورده است (Kolaee & Zangeneh, 2024)، همکاری که می‌تواند به ابزاری برای مقابله مشترک با انزوای ژئواکونومیک هر دو کشور تبدیل شود. (Vinokurov et al., 2022)

در مقابل تضعیف نسبی نفوذ روسیه، ترکیه به‌عنوان یک قدرت منطقه‌ای نوظهور، با رویکردی تهاجمی و چندوجهی، در حال تبدیل شدن به بازیگر مسلط جدید در قفقاز جنوبی است. سیاست خارجی آنکارا در این منطقه بر سه محور اصلی استوار است: حمایت بی‌قید و شرط نظامی و سیاسی از جمهوری آذربایجان تحت شعار یک ملت، دو دولت؛ تلاش برای ایجاد یک کریدور ترک‌محور که آسیای مرکزی را از طریق قفقاز به آناتولی و اروپا متصل کند و به حاشیه راندن رقبای منطقه‌ای یعنی ایران و روسیه. جنگ دوم قره‌باغ، نقطه اوج این راهبرد بود. حمایت نظامی مستقیم ترکیه، به‌ویژه از طریق ارائه پهپادهای پیشرفته و مشاوره عملیاتی، نقش تعیین‌کننده‌ای در پیروزی جمهوری آذربایجان ایفا کرد و جایگاه آنکارا را از یک

حامی صرف به یک بازیگر میدانی ارتقا داد (Huseynov, 2017).

پس از جنگ، ترکیه با جدیت پروژه کریدور زنگزور را دنبال می‌کند، پروژه‌ای که نه تنها یک مسیر ترانزیتی، بلکه ابزاری ژئوپلیتیکی برای فشار بر ایران و ارمنستان و تکمیل زنجیره ژئواکونومیک جهانی ترک است. این رویکرد تهاجمی، بزرگ‌ترین چالش امنیتی و اقتصادی برای ایران در قفقاز محسوب می‌شود، چرا که نه تنها مسیرهای ترانزیتی ایران را دور می‌زند، بلکه با تقویت گفتمان‌های پان‌ترکیستی، می‌تواند بر انسجام داخلی ایران نیز تأثیر منفی بگذارد. سیاست ایران در قبال این محور نوظهور، از موازنه‌گرایی سنتی به یک راهبرد مواجهه کنترل‌شده تغییر یافته است. تهران ضمن حمایت رسمی از تمامیت ارضی جمهوری آذربایجان، هرگونه تغییر در مرزهای ژئوپلیتیکی منطقه را خط قرمز خود اعلام کرده و با برگزاری رزمایش‌های نظامی در مرزهای شمال غربی و همچنین حمایت سیاسی و اقتصادی از ارمنستان، تلاش کرده تا از تحقق کامل اهداف محور آنکارا - باکو جلوگیری کند (Eldem, 2024).

در کنار این دو قدرت منطقه‌ای، بازیگران فرامنطقه‌ای نیز هر یک با اهداف خاص خود، پیچیدگی معادلات قفقاز را دوچندان کرده‌اند. ایالات متحده از ابتدای دهه ۱۹۹۰، قفقاز را عمدتاً از دریچه رقابت با روسیه و مهار ایران نگرسته است. راهبرد واشنگتن بر حمایت از حاکمیت و استقلال جمهوری‌های منطقه، ترویج دموکراسی و همگرایی آن‌ها با ساختارهای یورو - آتلانتیک و همچنین توسعه کریدورهای انرژی که ایران و روسیه را دور می‌زنند، متمرکز بوده است. پروژه‌هایی مانند خط لوله نفت باکو - تفلیس - جیهان و کریدور گاز جنوبی، با حمایت مستقیم آمریکا و باهدف کاهش وابستگی اروپا به انرژی روسیه و جلوگیری از ایفای نقش ایران به‌عنوان مسیر ترانزیت انرژی، اجرا شدند (Cornell et al., 2015:13-27).

باین حال، در سال‌های اخیر، به‌ویژه پس از جنگ گرجستان در سال ۲۰۰۸ و سپس با چرخش تمرکز استراتژیک آمریکا به سمت رقابت با چین، توجه واشنگتن به قفقاز جنوبی کاهش یافته و این کشور دچار نوعی سردرگمی راهبردی در این منطقه شده است. این انفعال نسبی، به‌ویژه در جریان جنگ دوم قره‌باغ، فضا را برای نقش‌آفرینی بیشتر روسیه و ترکیه باز کرد و نشان داد که آمریکا دیگر توان یا اراده لازم برای مداخله مستقیم در بحران‌های منطقه را ندارد (Yepremyan, 2020). این کاهش حضور آمریکا، می‌تواند فرصتی برای ایران باشد تا با دیپلماسی فعال، خلأ موجود را پر کند، اما هم‌زمان، غیاب یک نیروی موازنه‌گر غربی می‌تواند به جسورتر شدن بازیگرانی چون ترکیه و آذربایجان منجر شود.

اتحادیه اروپا نیز با رویکردی مبتنی بر قدرت نرم و از طریق ابزارهایی مانند سیاست همسایگی اروپا و مشارکت شرقی، در پی گسترش نفوذ خود در قفقاز است. اهداف اصلی اروپا شامل تضمین ثبات در همسایگی شرقی، ترویج دموکراسی و حکمرانی خوب، و مهم‌تر از همه، تنوع‌بخشی به منابع انرژی و کاهش وابستگی به گاز روسیه است. جنگ اوکراین، اهمیت قفقاز به‌عنوان یک منبع و مسیر جایگزین انرژی را برای بروکسل دوچندان کرده است. هرچند اتحادیه اروپا فاقد قدرت سخت‌افزاری برای ایفای نقش امنیتی تعیین‌کننده در منطقه است، اما جذابیت اقتصادی و هنجاری آن، ابزار قدرتمندی برای نفوذ در میان کشورهای منطقه، به‌ویژه گرجستان که به دنبال عضویت در این اتحادیه است، فراهم می‌آورد (European Commission, 2020). این رویکرد اروپایی، با راهبرد ایران که مبتنی بر نظم منطقه‌ای بدون دخالت

قدرت‌های غربی است، در تضاد قرار دارد، اما در عین حال می‌تواند به ایجاد ثبات و توسعه اقتصادی در منطقه کمک کند.

در این میان، حضور دو بازیگر دیگر، یعنی اسرائیل و چین، ابعاد جدیدی به رقابت‌های قفقاز افزوده است. اسرائیل با پیروی از دکترین پیرامونی بن‌گورین که بر ایجاد اتحاد با کشورهای غیرعرب در حاشیه خاورمیانه استوار است، روابط راهبردی عمیقی با جمهوری آذربایجان برقرار کرده است. این روابط چندلایه شامل همکاری‌های گسترده نظامی و فروش تسلیحات پیشرفته، واردات بخش قابل توجهی از نفت مورد نیاز اسرائیل از آذربایجان، و همکاری‌های اطلاعاتی و امنیتی در نزدیکی مرزهای ایران است. از منظر تهران، این اتحاد، یک تهدید امنیتی مستقیم است که بخشی از راهبرد کلان اسرائیل برای محاصره ژئوپلیتیکی و ایجاد عمق استراتژیک علیه ایران محسوب می‌شود (Pinfold & Peters, 2021). حضور اسرائیل در آذربایجان، نه تنها به تقویت توان نظامی باکو در برابر ارمنستان کمک کرده، بلکه به تشدید بی‌اعتمادی میان تهران و باکو دامن زده و زمینه را برای جنگ‌های نیابتی و در سایه در این منطقه فراهم آورده است. (Ramazanova, 2021)

چین، برخلاف سایر بازیگران، با رویکردی عمدتاً ژئواکونومیک و با احتیاط سیاسی در قفقاز حضور دارد. هدف اصلی پکن، ادغام این منطقه در ابتکار یک کمربند، یک جاده و ایجاد مسیرهای ترانزیتی متنوع برای اتصال شرق آسیا به اروپاست. چین با پرهیز از مداخله در مناقشات سیاسی منطقه، تلاش کرده تا با همه کشورهای، از جمله ایران، روسیه و ترکیه، روابط اقتصادی خود را حفظ کند. باین حال، سرمایه‌گذاری‌های چین در پروژه‌های زیرساختی مانند راه آهن باکو-تفلیس-قارص و بنادر گرجستان، به تقویت کریدور میانی که رقیب کریدور شمال-جنوب است، کمک می‌کند. این رویکرد دوگانه چین، ایران را در موقعیت پیچیده‌ای قرار می‌دهد: از یک سو، تهران می‌تواند از ظرفیت سرمایه‌گذاری و نیاز چین به مسیرهای ترانزیتی برای توسعه زیرساخت‌های خود بهره‌برداری کند، اما از سوی دیگر، باید مراقب باشد که در رقابت کریدورها، توسط مسیرهای جایگزین مورد حمایت پکن، به حاشیه رانده نشود (Khorrami, 2020).

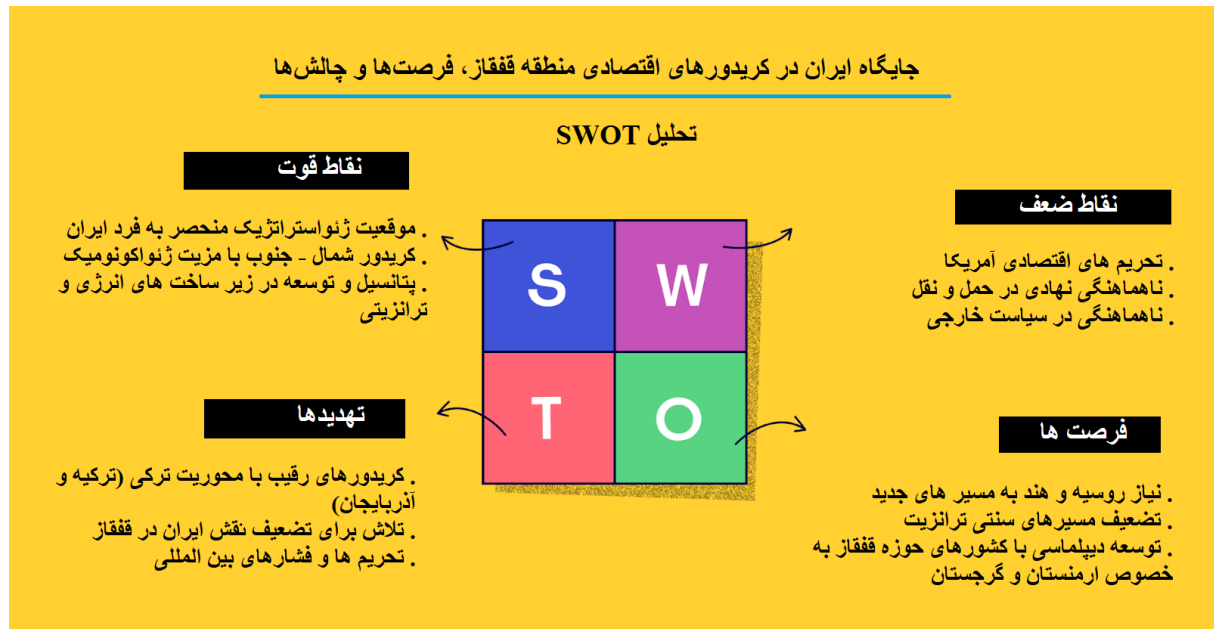
بنابراین، جایگاه ایران در منطقه قفقاز، محصول برآیند نیروهای متضاد و منافع متقاطع بازیگران متعدد است. سیاست خارجی ایران که در دوران پسا شوروی مبتنی بر موازنه‌گرایی پراگماتیک و تلاش برای حفظ وضع موجود بود، اکنون در برابر یک نظم نوظهور و به شدت رقابتی قرار گرفته که نیازمند بازنگری و کنشگری فعال‌تر است. افول نسبی هژمونی روسیه، ظهور تهاجمی محور ترکیه-آذربایجان با حمایت اسرائیل، حضور محتاطانه اما تأثیرگذار غرب، و رویکرد ژئواکونومیک چین، فضایی را ایجاد کرده که در آن فرصت‌ها و تهدیدها برای ایران در هم تنیده‌اند. ایران از یک سو با فرصت تاریخی فعال‌سازی کریدور شمال-جنوب و تبدیل شدن به یک هاب ترانزیتی کلیدی در سایه نیازهای جدید روسیه و هند مواجه است و از سوی دیگر، با تهدید انزوای ژئواکونومیک از طریق کریدورهای رقیب و چالش‌های امنیتی در مرزهای شمال غربی خود روبروست. موفقیت ایران در این عرصه پیچیده، مستلزم اتخاذ یک دیپلماسی چندوجهی، هوشمند و زیرساخت محور است که بتواند ضمن مهار تهدیدات، از فرصت‌های ناشی از رقابت قدرت‌ها به نفع منافع ملی خود بهره‌برداری کند و جایگاه خود را در نقشه ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک در حال تحول اوراسیا تثبیت نماید.

نتیجه‌گیری

تحولات ژئوپلیتیکی سال‌های اخیر، به‌ویژه جنگ اوکراین و بازآرایی زنجیره‌های جهانی تأمین، موجب ارتقای جایگاه منطقه قفقاز از یک پیرامون ژئوپلیتیکی کم‌اهمیت به یکی از کانون‌های اصلی رقابت ژئواکونومیک در فضای اوراسیا شده است. در این چارچوب، منطق رقابت میان بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای نیز دستخوش تغییر شده و تمرکز از کنترل سرزمین به کنترل کریدورها، مسیرهای ترانزیتی، زیرساخت‌های انرژی و لجستیک انتقال یافته است. قفقاز جنوبی اکنون نه فقط صحنه منازعات هویتی و امنیتی، بلکه عرصه‌ای برای بازتعریف موازنه قدرت از مسیر ژئواکونومی محسوب می‌شود. ایران در قلب این دگرگونی ساختاری قرار دارد: کشوری برخوردار از موقعیت ژئواستراتژیک منحصر به فرد که در عین حال، در صورت ناتوانی در همگامی با شتاب تحولات منطقه‌ای، با خطر حاشیه‌رانده شدن از معادلات جدید مواجه است. از این منظر، جایگاه ایران در قفقاز را می‌توان نقطه تلاقی فرصت‌ها و تهدیدها دانست؛ وضعیتی که نیازمند درایت و عقلانیت در رابطه با تحولات منطقه است.

یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد جایگاه ایران در رقابت کریدوری قفقاز را می‌توان به‌طور معنادار در قالب یک چارچوب تحلیلی مبتنی بر رویکرد SWOT تبیین کرد. از منظر درونی، مهم‌ترین نقطه قوت ایران، موقعیت ژئواستراتژیک آن به‌عنوان پیونددهنده خلیج فارس، قفقاز و اوراسیاست؛ ظرفیتی که به‌ویژه در قالب کریدور شمال-جنوب قابلیت تبدیل شدن به مزیت ژئواکونومیک پایدار را دارد. با این حال، ضعف‌های ساختاری قابل توجهی مانع از بالفعل شدن این ظرفیت شده‌اند. تحریم‌های ایالات متحده، نه فقط به‌عنوان محدودیت اقتصادی، بلکه در قالب یک ابزار ژئواکونومیک برای مهار توسعه زیرساخت‌های کلیدی ایران عمل کرده‌اند. در کنار این عامل بیرونی، ناهماهنگی نهادی میان بخش‌های حمل‌ونقل، اقتصاد و سیاست خارجی، تأخیرهای مزمن در پروژه‌هایی مانند راه آهن رشت-آستارا را رقم زده و کارایی سیاست کریدوری ایران را کاهش داده است. بدین ترتیب، ضعف‌های درونی بیش از فشارهای خارجی، نقش تعیین‌کننده‌ای در محدود شدن بهره‌برداری ایران از مزیت‌های جغرافیایی ایفا کرده‌اند.

در سطح محیطی، تحولات ساختاری نظام بین‌الملل و منطقه اوراسیا فرصت‌ها و تهدیدهای هم‌زمانی را پیش روی ایران قرار داده است. از یک سو، تداوم جنگ اوکراین، افزایش نیاز روسیه و هند به مسیرهای ترانزیتی جایگزین، و تضعیف نسبی برخی مسیرهای سنتی، فرصت‌هایی را برای ارتقای نقش ایران در شبکه‌های ترانزیتی و انرژی منطقه فراهم می‌سازد. این تحولات، در صورت اتخاذ سیاست‌های ژئواکونومیک فعال، می‌تواند به تقویت جایگاه ایران در کریدور شمال-جنوب و افزایش پیوندهای اقتصادی با بازیگران غیرغربی بینجامد. از سوی دیگر، تهدیدهایی نظیر پیشبرد پروژه‌های رقیب تحت حمایت ترکیه و جمهوری آذربایجان و تلاش برای بازتعریف ژئواکونومی قفقاز جنوبی به زیان ایران، خطر حذف تدریجی ایران از نقشه رقابت‌های کریدوری را تشدید می‌کند. در این چارچوب، رقابت با ترکیه واجد ابعاد ژئواکونومیک پیچیده‌ای است که در صورت مدیریت نادرست، می‌تواند به بازی با حاصل جمع صفر تبدیل شود؛ حال آنکه اتخاذ دیپلماسی موازی و تقویت پیوندها با کشورهایی مانند ارمنستان و گرجستان، امکان تبدیل این رقابت به تعاملات محدود با منافع نسبی را فراهم می‌آورد.



در سطح کلان‌تر، نتایج پژوهش نشان می‌دهد که آینده نقش ایران در قفقاز نه یک سرنوشت از پیش تعیین شده، بلکه حاصل برهم کنش میان توان داخلی، تصمیمات سیاستی و مدیریت محیط رقابتی منطقه‌ای است. بر این اساس، می‌توان سناریوهای متفاوتی برای آینده جایگاه ایران در قفقاز ترسیم کرد. در سناریوی بهینه، ایران با بهره‌گیری از دیپلماسی فعال کریدوری و ادغام مؤثر کریدور شمال - جنوب در ابتکارهای بزرگ‌تر منطقه‌ای، قادر خواهد بود نقش خود را به‌عنوان یکی از گره‌های اصلی ترانزیت اوراسیا تثبیت کند. در سناریوی میانی، ایران موفق به مدیریت بخشی از رقابت‌های ژئواکونومیک می‌شود، اما تداوم تحریم‌ها و محدودیت‌های زیرساختی مانع از جهش معنادار نقش اقتصادی آن خواهد شد. در مقابل، در سناریوی بدبینانه، تشدید فشارهای بین‌المللی و غلبه کریدورهای رقیب می‌تواند ایران را به بازیگری حاشیه‌ای در معادلات جدید قفقاز بدل سازد؛ وضعیتی که پیامدهای اقتصادی و امنیتی قابل توجهی برای مرزهای شمالی کشور در پی خواهد داشت.

بنابراین، با توجه به این پژوهش باید گفت که جایگاه ایران در شبکه کریدورهای منطقه قفقاز، یک مزیت خودکار و تضمین شده نیست، بلکه ظرفیتی مشروط است که تحقق آن مستلزم هم‌زمانی سیاست‌گذاری ژئواکونومیک منسجم، تکمیل زیرساخت‌های ترانزیتی و مدیریت هوشمند رقابت‌های منطقه‌ای است. رویکرد SWOT به‌کاررفته در این مطالعه آشکار می‌سازد که غفلت از ضعف‌های درونی و تهدیدهای محیطی، می‌تواند حتی قوی‌ترین مزیت‌های ژئواستراتژیک را خنثی کند؛ در حالی که هم‌افزایی میان نقاط قوت داخلی و فرصت‌های بیرونی، امکان بازتعریف نقش ایران به‌عنوان بازیگری مؤثر در ژئواکونومی قفقاز را فراهم خواهد ساخت.

منابع

- پوراحمدی میبدی، حسین؛ خانی جوی‌آباد، م. (۱۳۹۶)، اقتصاد سیاسی سیاست خارجی چین در عصر

- جهانی شدن اقتصادی. رویکردهای سیاسی و بین‌المللی، ۸(3)، 49.
- حسین‌زاده، و؛ نصیری لتوم، ب. (۱۴۰۳)، رقابت ایران و ترکیه در کریدورهای قفقاز. مطالعات اوراسیای مرکزی، ۱۷(2)، 93-123. doi: 10.22059/jcep.2025.381166.450249
 - حسین‌زاده، و؛ نصیری لتوم، ب. (۱۴۰۲)، تأثیر جنگ اوکراین ۲۰۲۲ بر کریدورهای ترانزیتی در منطقه قفقاز. مطالعات کشورها، ۱۵-21. doi:10.22059/jcountst.2023.364611.1061
 - رشیدی، ا. (۱۴۰۲)، کریدور میانی و منافع ایران در قفقاز جنوبی. مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، ۱۲۱(2)، 27-54.
 - رئیس‌نژاد، ا؛ بوشهری، م. (۱۴۰۱)، مثلث جاده ابریشم نوین: چین، روسیه و اروپا. فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، ۲۸(117)، 127-152.
 - سلطانی گیشینی، م؛ کرمی، ج. (۱۴۰۴)، جایگاه ایران در بازی ژئوپلیتیک روسیه: موازنه ناپایدار در شرائط دشوار. رهیافت‌های سیاسی و بین‌المللی، ۱۷(۳)، ۱۱۷-۱۳۸. doi: 10.48308/piaj.2025.239092.1668
 - علی‌پور گرجی، م؛ صیفی، ا. (1403)، نقش قدرت نرم در سیاست خارجی روسیه در قبال جمهوری‌های قفقاز جنوبی. مطالعات بنیادی و کاربردی جهان اسلام، ۶(2)، 195-216.
 - فرهادی، م. (۱۴۰۱)، مطالعه تطبیقی فرصت‌ها و تهدیدات طرح‌های اقتصادی ترکیه و روسیه در آسیای مرکزی برای ایران. رهیافت‌های سیاسی و بین‌المللی، ۱۴(۱)، ۶۹-۹۶. doi: 10.29252/piaj.2022.224989.1170
 - قادری حاجت، م؛ منیری، ک؛ امیرپور، ا. (1404)، تأثیر کریدور زنگزور بر وزن ژئوپلیتیکی ایران. مطالعات اوراسیای مرکزی، ۱۷(2)، 189-213. doi: 10.22059/jcep.2025.379784.450240
 - کولایی، ا؛ زنگنه، س. (1402)، تأثیر جنگ اوکراین بر روابط ایران و روسیه. رهیافت‌های سیاسی و بین‌المللی، ۱۵(2)، 35-56. doi: 10.48308/piaj.2024.233313.1442
 - کولائی، ا. (۱۳۹۰)، جمهوری اسلامی ایران و ژئوپلیتیک قفقاز جنوبی. ژئوپلیتیک، ۶(17)، ۷۵-۱۱۱.
 - گلمحمدی، و؛ عزیززی، ح. (1401)، قفقاز جنوبی در منطقه گرایسی سیاست خارجی ایران. مطالعات اوراسیای مرکزی، ۱۵(1)، 281-305.

References

- Aguiar, P. (2025), The Zangezur Corridor: A key trade link in the South Caucasus and implications of alternative routes. Geopolitical Monitor. <https://www.geopoliticalmonitor.com/the-zangezur-corridor-a-key-trade-link-in-the-south-caucasus/> (Accessed on: 18.09.2025).
- Alizade, Z. (2024), The US does not want the Zangezur corridor to be opened under these conditions. EDNews.net. <https://ednews.net/en/news/politics/657269-the-does-not-want-the>, (Accessed on: 31.07.2025).
- Alipour Gorji, M., & Seifi, A. (2024), The role of soft power in Russia's foreign policy toward the South Caucasus republics. Fundamental and Applied Studies of the Islamic World, 6(2), 195–216 [In Persian].
- Azizi, H. & Isachenko, D(2023).) : Turkey-Iran rivalry in the changing geopolitics of the

- South Caucasus, SWP Comment, No. 49/2023, Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP), Berlin, <https://doi.org/10.18449/2023C49>
- Bazrpash, M. (2025), Iran-Rah: Iran's strategic connectivity initiative at the crossroads of North-South and East-West corridors. Puty Mir/World of Transport, 2025(1), 45–62. doi: 10.20542/2307-1494-2025-1-119-141.
 - Blackwill, R. D., & Harris, J. M. (2016), War by other means: Geoeconomics and statecraft. Harvard University Press.
 - Chalikyan, N., & Tashjian, Y. (2021), Geopolitics of the North–South Transport Corridor. South Asian Voices. <https://southasianvoices.org/geopolitics-of-the-north-south-transport-corridor/> (Accessed on: 09.07.2021),
 - Cornell, S. E., Starr, S. F., & Tsereteli, M. (2015), A Western strategy for the South Caucasus. Silk Road Paper, February. Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program.
 - Eldem, T. (2024), The rising strategic importance of Türkiye's Middle Corridor in Eurasia amid the Ukraine conflict. Avim.org.tr. <https://avim.org.tr/en/Analiz/THE-RISING-STRATEGIC-IMPORTANCE-OF-TURKIYE-S-MIDDLE-CORRIDOR-IN-EURASIA-AMID-THE-UKRAINE-CONFLICT>, (Accessed on: 29.05.2024).
 - Eldem, T. (2022), Russia's war on Ukraine and the rise of the Middle Corridor as a third vector of Eurasian connectivity. SWP Comment, 64, 1–14. [doi:10.18449/2022:C64](https://doi.org/10.18449/2022:C64)
 - European Commission. (2020), The Southern Gas Corridor: Delivering Azerbaijani gas to Europe. https://energy.ec.europa.eu/topics/energy-security/diversification-gas-supply-sources-and-routes_en
 - Farhadi, M. (2022), A Comparative Study of the Opportunities & Threats of Turkish & Russian Economic Plans in Central Asia for Iran. Political and International Approaches, 14(1), 69–96. doi: 10.29252/piaj.2022.224989.1170 [In Persian].
 - Gafarli, T. (2024), Unlocking the potential in the South Caucasus: The Zangezur Corridor's impact on the Trans-Caspian International Transport Route (Middle Corridor). Central Asia and the Caucasus Studies, 6(2), 149–168.
 - 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. doi:10.35467/sdq/16199
 - Gevorgyan, A., & Das, M. (2025), The Crucial Role of the International North-South Transport Corridor in the Indo-Pacific. Central Asia and the Caucasus, 26, 27-47.
 - Ghaderihajat, M., Moniri, K. and Amirpour, I. (2025), The Impact of the Zangezur Corridor on the Geopolitical Weight of Iran. Central Eurasia Studies, 17(2), 189-213. doi: 10.22059/jcep.2025.379784.450240 [In Persian].
 - Golmohammadi, V., & Markedonov, S. M. (2024), How Iran perceives Turkey's rise in the South Caucasus. Russia in Global Affairs, 22(1), 152–175. [doi:10.31278/1810-6374-2024-1-152-175](https://doi.org/10.31278/1810-6374-2024-1-152-175)
 - Golmohammadi, V., & Azizi, H. (2022), The South Caucasus in the regionalism of Iran's foreign policy. Central Eurasia Studies, 15(1), 281–305 [In Persian].
 - Guzaerov, R., & Baskakov, I. D. (2024), Iran and Turkey after the Second Nagorno-Karabakh War. Rossiâ i Novye Gosudarstva Evrazii, 3, 138–152. [doi:10.20542/2073-4786-2024-3-138-152](https://doi.org/10.20542/2073-4786-2024-3-138-152)
 - Hosseinzadeh, V. & Nasiri Lotum, B. (2025), Iran and Türkiye's Competition in the

- Corridors of the Caucasus. *Central Eurasia Studies*, 17(2), 93-123. doi: 10.22059/jcep.2025.381166.450249 [In Persian].
- Hosseinzadeh, V., & Nasiri Lotum, B. (2023), The impact of the 2022 Ukraine war on transit corridors in the Caucasus region. *Countries Studies*, 15-21. [doi10.22059:/jcountst.2023.364611.1061](https://doi.org/10.22059/jcountst.2023.364611.1061) [In Persian].
 - Hover, R., Buchenrieder, G., & Sokolsky, J. (2025), Economic interdependence and the likelihood of war—a systematic literature review. *Cogent Social Sciences*, 11(1), 2488114. <https://doi.org/10.1080/23311886.2025.2488114>
 - Huseynov, Y. (2017), Geopolitics of the Republic of Turkey’s energy policy. *International Journal of Energy Economics and Policy*, 7(3), 336-343.
 - Huseynov, V. (2023), Geopolitics of the South Caucasus in Flux: Towards a New Balance. *Caucasus Strategic Perspectives Journal*, 5(1), 45-61.
 - Islamov, D. R. (2024), The Balance of Power in the Wider Black Sea Region in the 21st Century. *Advances in Public Policy and Administration (APPA) Book Series*, 331-348. doi10.4018/979-8-3693-5688-3::ch017
 - Kaleji, V. (2023), Iran and the Role of Transit Corridors in the South Caucasus in the Context of the War against Ukraine. *Caucasus Analytical Digest*, 132, 14-20. doi10.3929/ethz-b-000613995
 - Kaleji, V. (2024, February 5), Is the Aras Corridor an alternative to Zangezur? *Central Asia-Caucasus Analyst*. Retrieved from <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13788-is-the-aras-corridor-an-alternative-to-zangezur?.html> [cacianalyst.org+1](https://www.cacianalyst.org) (Accessed on: 06.02.2024).
 - Koolae, E. & Rashidi, A. (2024), The Zangezur corridor and threats to the interests of the Islamic Republic of Iran in the South Caucasus. *Caucasus Analytical Digest*, 136, 3-6. <https://doi.org/10.3929/ethz-b-000657553>
 - Kasapovic, M. (2023), Russia and the “Near Abroad”: (Re)producing Identities through Foreign Policy. *E-International Relations*. <https://www.e-ir.info/2023/08/28/russia-and-the-near-abroad-reproducing-identities-through-foreign-policy/> (Accessed on: 28.08.2023).
 - Khorrami, N. (2020), Perspectives: How China gains from Armenia-Azerbaijan war. *Eurasianet*. <https://eurasianet.org/perspectives-how-china-gains-from-armenia-azerbaijan-war> (Accessed on: 02.12.2020).
 - Koolae, E & Zangeneh, S. (2024), The impact of the Ukraine war on the relations between Iran and Russia. *Political and International Approaches*, 15(2), 35-56. <https://doi.org/10.48308/piaj.2024.233313.1442> [In Persian].
 - Koolae, E. (2010), Islamic Republic of Iran and the geopolitics of the South Caucasus. *Geopolitics*, 6(17), 75-111 [In Persian].
 - Luttwak, E. N. (1990), From geopolitics to geo-economics: Logic of conflict, grammar of commerce. *The National Interest*, (20), 17-23.
 - Mohammadi, F. & Hunter, S.T. (2011), Iran’s Foreign Policy in the Post-Soviet Era: Resisting the New International Order. doi:10.5860/choice.48-2942
 - Moradi Haghighi, F., & Augustin, M. (2025), The influence of the belt and road initiative on China’s advancement in Global value chains and developing economies: A systematic review. *The Chinese Economy*, 1-28. <https://doi.org/10.1080/10971475.2025.2526259>
 - Melvin, N. (2024), Retying the Caucasian knot: Russia’s evolving approach to the South

- Caucasus (RUSI Occasional Paper), Royal United Services Institute for Defence and Security Studies. <https://www.rusi.org/explore-our-research/publications/occasional-papers/retying-caucasian-knot-russias-evolving-approach-south-caucasus> (Accessed on: 18.11.2024),
- Pinfold, R. G., & Peters, J. (2021), The limits of Israel's periphery doctrine: Lessons from the Caucasus and Central Asia. *Mediterranean Politics*, 26(1), 25–49.
 - Pourahmadi Meybodi, H., & Khani Joyabad, M. (2017), The political economy of China's foreign policy in the era of economic globalization. *Political and International Approaches*, 8(3), 49 [In Persian].
 - Rashidi, A. (2023), Middle Corridor and Interests of Iran in the South Caucasus. *Central Asia and The Caucasus Journal*, 29(121), 27-54 [In Persian].
 - Raisinejad, A., & Bushehri, M. (2022), New Silk Road Triangle: China, Russia and Europe. *Central Asia and Caucasus Studies Quarterly*, 28(117), 127–152 [In Persian].
 - Soltani-Gishini, M. & Karami, J. (2025), Iran's Position in Russia's Geopolitical Game: Unstable Balance in Difficult Conditions. *Political and International Approaches*, 17(3), 117–138, doi:10.48308/pij.2025.239092.1668 [In Persian].
 - Suvanova, M. S. (2018), Turkey's policy in the South Caucasus. *Problems of the Post-Soviet Space*, 5(3), 284–297.
 - Sushentsov, A., & Neklyudov, N. (2020), The Caucasus in Russian foreign policy strategy. *Caucasus Survey*, 8(2), 127–141. <https://doi.org/10.1080/23761199.2020.1759888>
 - Vinokurov, E. Y., Ahunbaev, A., & Zaboiev, A. I. (2022), International North–South Transport Corridor: Boosting Russia's "pivot to the South" and trans-Eurasian connectivity. *Russian Journal of Economics*, 8(2), 159–173. [doi:10.32609/j.ruje.8.84349](https://doi.org/10.32609/j.ruje.8.84349)
 - Vasa, L., & Barkanyi, P. (2023), Geopolitical and geo-economic importance of the Middle Corridor: A comprehensive overview. *Eurasian Journal of Economic and Business Studies*, 2(67), 20–32. <https://doi.org/10.47703/ejeb.v2i67.295>
 - Wigell, M., Scholvin, S., & Aaltola, M. (2018), *Geo-economics and power politics in the 21st century: The revival of economic statecraft*. Routledge.
 - Yepremyan, T. (2020), Why Europe should care about Nagorno-Karabakh: A civilisational and geopolitical perspective. *New Eastern Europe*. https://neweasterneurope.eu/2020/11/03/why-europe-should-care-about-nagorno-karabakh-a-civilisational-and-geopolitical-perspective/?fbclid=IwAR2DVC_vc9du_HZ0UFh5RIXHZrUXhy9A4pn5ycnlS2aFEPdfSu-jgw8bW7yEM (Accessed on: 11.03.2020).