



Strategic Analysis of the Zangezur Corridor: Assessing Geopolitical Risks and Economic and Financial Opportunities for Iran in the Regional Supply Chain

Meisam shahverdi^{1*} , Afshin Khakbaz² , Masoud Bazrafkan³ 

1. Ph.D. Candidate, Professional Doctorate in Business Administration (DBA), Tarbiat Modares University, Tehran, Iran.

Corresponding Author. Email: Meisam.shahverdi@gmail.com

2. Ph.D., Department of Political Science, Faculty of Humanities, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran.

Email: afshinkhakbaz2012@gmail.com

3. Ph.D. Candidate, Department of Financial Engineering, Qods City Branch, Islamic Azad University, Qods City, Iran .

Email: bazr.m2024@gmail.com

Article Info

Article type:

Research Article

Article history:

Received: 13-09-2025

Accepted: 27-12-2025

Keywords:

Zangezur Transit
Corridor; Geopolitical
Analysis; Iran's
National Interests;
Security Risk;
Adaptive Strategy.

Abstract

The strategically important South Caucasus region is undergoing profound geopolitical transformations, one of the most significant of which is the proposed Zangezur Transit Corridor. This study examines the geopolitical and economic implications of the corridor, with particular emphasis on Iran's national interests and the roles of regional and extra-regional actors, including Türkiye, Armenia, Russia, and the United States. The study adopts an exploratory-explanatory research design using a sequential mixed-methods approach (qualitative-quantitative). In the first phase, content analysis of political documents and official statements was conducted to identify key variables. The resulting variables were then organized into a SWOT matrix to identify and classify internal and external factors. In the final phase, the findings from these analyses were used as inputs for scenario analysis to simulate potential future financial and geopolitical outcomes.

The findings indicate that, under the most pessimistic scenario, full implementation of the Zangezur Corridor could divert transit traffic away from Iran, resulting in an estimated annual net loss of approximately USD 45 million and increasing Iran's geopolitical risk index to a critical level (5 out of 5) on the five-point scale developed in this study. In contrast, under an active-participation scenario, Iran could maintain or even increase its transit volume, potentially generating an estimated annual net gain of USD 105 million while maintaining a low level of geopolitical risk (2 out of 5). The findings suggest that the Zangezur Corridor does not constitute an inevitable threat to Iran; rather, its potential implications depend substantially on Iran's strategic response. Transforming potential risks into economic opportunities would require a proactive two-pronged strategy: first, proactive diplomacy aimed at institutionalizing Iran's role in the emerging regional transit framework and securing an appropriate share of transit flows; and second, targeted investment in border infrastructure and alternative routes, such as the Aras Corridor.

Cite this article: shahverdi, Meisam., Khakbaz, Afshin., & Bazrafkan, Masoud. (2026). Strategic Analysis of the Zangezur Corridor: Assessing Geopolitical Risks and Economic and Financial Opportunities for Iran in the Regional Supply Chain. *Journal of Defense Economics & Sustainable Development*, 11 (41), 145-171.

 [20.1001.1.30607531.1405.11.41.6.9](https://doi.org/10.1001.1.30607531.1405.11.41.6.9)



© The Author(s) 2026. Published by Defense Economics Scientific Association of Iran. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0 license)



اقتصاد دفاع و توسعه پایدار

شابا الکترونیکی: ۲۹۸۱-۰۶۱۶

شابا چاپی: ۲۰۶۰-۷۵۳۱



تحلیل استراتژیک دالان زنگزور: ارزیابی ریسک‌های ژئوپلیتیک و فرصت‌های مالی - اقتصادی برای ایران در زنجیره تأمین منطقه‌ای

میثم شاهوردی^{۱*}، افشین خاکباز^۲، مسعود بذرافکن^۳

۱. دانشجوی دکتری، دوره حرفه‌ای مدیریت کسب و کار (DBA)، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران. نویسنده مسئول.

رایانامه: Meisam.shahverdi@gmail.com

۲. دکتر، گروه علوم سیاسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

رایانامه: afshinkhakbaz2012@gmail.com

۳. دانشجو دکتر، گروه مدیریت مالی، واحد شهر قدس، دانشگاه آزاد اسلامی، شهر قدس، ایران.

رایانامه: bazr.m2024@gmail.com

چکیده

اطلاعات مقاله

نوع مقاله:

مقاله علمی

تاریخچه مقاله:

تاریخ ارسال: ۱۴۰۴/۰۶/۲۲

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۱۰/۰۶

واژگان کلیدی:

کریدور ترانزیتی زنگزور، تحلیل ژئوپلیتیک، منافع ملی ایران، ریسک امنیتی، راهبرد تطبیقی.

منطقه استراتژیک قفقاز جنوبی شاهد تحولات ژئوپلیتیک عمیقی است که از جمله مهم‌ترین آن‌ها طرح کریدور ترانزیتی زنگزور است. این پژوهش با تمرکز بر منافع ملی ایران و نقش آفرینی بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای از جمله ترکیه، ارمنستان، روسیه و آمریکا، به تحلیل پیامدهای ژئوپلیتیک و اقتصادی اجرای این دالان می‌پردازد. مطالعه حاضر از نوع اکتشافی-تبیینی و با رویکرد ترکیبی متوالی (کیفی-کمی) انجام شده است. در مرحله نخست، تحلیل محتوای اسناد و بیانیه‌های سیاسی برای استخراج متغیرهای کلیدی انجام شد؛ سپس داده‌های به‌دست‌آمده در قالب ماتریس SWOT به‌منظور شناسایی عوامل داخلی و خارجی دسته‌بندی گردید؛ در گام نهایی، نتایج این تحلیل‌ها به‌عنوان ورودی تحلیل سناریو برای شبیه‌سازی پیامدهای مالی و ژئوپلیتیک آینده به‌کار رفت.

یافته‌ها نشان می‌دهد که در بدبینانه‌ترین سناریو، اجرای کامل کریدور زنگزور می‌تواند با انحراف ترافیک ترانزیتی، سالانه موجب زیان خالص حدود ۴۵ میلیون دلاری برای ایران شده و شاخص ریسک ژئوپلیتیک کشور (در مقیاس پنج‌درجه‌ای طراحی‌شده در چارچوب تحلیل سناریو) را به سطح بحرانی (۵ از ۵) برساند. در مقابل، در سناریوی مشارکت فعال، ایران می‌تواند با حفظ و حتی افزایش حجم ترانزیت، به سود خالص سالانه ۱۰۵ میلیون دلاری و ریسک ژئوپلیتیک پایین (۲ از ۵) دست یابد. نتیجه‌گیری پژوهش نشان می‌دهد که تهدید دالان زنگزور برای ایران قطعی نیست و تبدیل آن به فرصت، مستلزم اتخاذ راهبردی فعال دو وجهی است: نخست، دیپلماسی تهاجمی برای نهادسازی و تضمین سهم ایران در نظم ترانزیتی جدید، و دوم، سرمایه‌گذاری هدفمند در ارتقای زیرساخت‌های مرزی و مسیرهای جایگزین مانند کریدور ارس.

استناد به مقاله: شاهوردی، میثم؛ خاکباز، افشین و بذرافکن، مسعود. (۱۴۰۵). تحلیل استراتژیک دالان زنگزور: ارزیابی ریسک‌های ژئوپلیتیک و فرصت‌های مالی -

اقتصادی برای ایران در زنجیره تأمین منطقه‌ای. فصلنامه اقتصاد دفاع و توسعه پایدار، ۱۱(۴۱)، ۱۱۴۵-۱۱۷۱.

DOI: 10.1001.1.30607531.1405.11.41.6.9

ناشر: انجمن علمی اقتصاد دفاع ایران

© نویسندگان



۱. مقدمه

منطقه زنگزور در واقع مسیر و دالانی است در حدود ۴۰ کیلومتر^۱ که از زنگزور، واقع در جنوب ارمنستان عبور کرده و جمهوری آذربایجان را به جمهوری خودمختار نخجوان متصل می‌نماید. از آن‌جا که زنگزور در بخش جنوبی ارمنستان و در همسایگی مرزهای شمالی ایران واقع شده، برای کشورمان از اهمیتی خاص برخوردار است. ارمنستان راه ارتباط زمینی ایران با گرجستان، روسیه و تعدادی از کشورهای اروپایی است و از این رو مناطق آن به‌ویژه زنگزور برای ایران اهمیت اقتصادی و ژئوپلیتیکی دارد و هر تغییری در کنترل زنگزور یا حاکمیت آن، بر منافع ملی کشورمان تاثیر مستقیم خواهد داشت. در صورت اجرایی شدن طرح کریدور زنگزور، آذربایجان قادر خواهد بود بدون عبور از خاک ایران، به‌صورت مستقیم و زمینی به جمهوری نخجوان راه پیدا کند و در این صورت، نقش ایران در ترانزیت منطقه‌ای کم‌رنگ خواهد شد. همچنین با اجرای این طرح و کنترل جمهوری آذربایجان بر این کریدور، ممکن است ارتباطات کشورمان با کشورهای دیگر مانند گرجستان تحت‌الشعاع قرار گیرد.



شکل شماره (۱) شماتیک دالان زنگزور

منبع: روسیه در سیاست جهانی (۲۰۲۴)^۲

تحولات اخیر در قفقاز جنوبی، به‌ویژه طرح ایجاد «کریدور زنگزور» میان جمهوری آذربایجان و نخجوان از طریق خاک ارمنستان، پیامدهای گسترده‌ای برای موازنه ژئوپلیتیکی منطقه به‌همراه دارد. این مسیر، در صورت تحقق، می‌تواند موقعیت ژئواکونومیک ایران را در شبکه ترانزیت کالا میان آسیای مرکزی، قفقاز و خلیج فارس به‌طور چشمگیری تحت تأثیر قرار دهد. در حالی که مطالعات متعددی به بررسی ابعاد سیاسی مناقشه قره‌باغ

^۱ طول بخش ارمنی کریدور زنگزور در منابع مختلف بین ۴۰ تا ۴۴ کیلومتر برآورد شده است؛ بر اساس گزارش BBC Monitoring (۲۰۲۳) این مسیر حدود ۴۰ کیلومتر است، در حالی که Eurasianet (۲۰۲۴) طول آن را حدود ۴۳ کیلومتر ذکر می‌کند.

^۲Russia in Global Affairs; <https://eng.globalaffairs.ru/articles/zangezur-corridor>

پرداخته‌اند، بررسی نظام‌مند اثرات ژئوپلیتیکی و اقتصادی دالان زنگزور بر منافع ملی ایران تاکنون کمتر مورد توجه قرار گرفته است.

از سوی دیگر، ساختار تحریم‌ها و محدودیت‌های زیرساختی ایران سبب شده است کشور بخشی از پروژه‌های منطقه‌ای کنار گذاشته شود؛ امری که برخی پژوهش‌ها از آن با عنوان «انزوای ژئوپلیتیکی ایران» یاد کرده‌اند (احمدی و همکاران، ۱۴۰۴).

بنابراین، مسئله‌ی اصلی این پژوهش آن است که تحقق یا عدم تحقق دالان زنگزور چه پیامدهای اقتصادی و ژئوپلیتیکی برای ایران دارد، و ایران از چه مسیرهایی می‌تواند تهدید ناشی از آن را به فرصت تبدیل کند. در همین راستا، پژوهش حاضر با تلفیق چارچوب‌های استراتژیک، اقتصادی و مالی به تحلیل پیامدهای این تحول برای ایران می‌پردازد. محورهای اصلی مورد بررسی عبارت‌اند از:

- تأثیر کریدور زنگزور بر مسیرهای شمال-جنوب ایران
 - تغییر در هزینه‌های لجستیک و زنجیره تأمین صنایع ایرانی
 - ارزیابی ریسک‌های دور زدن مسیرهای ایران در ترانزیت منطقه‌ای
 - مدل‌های سرمایه‌گذاری و توسعه زیرساخت‌های مرزی در برابر سناریوهای آتی
- در بخش‌های بعدی مقاله به مبانی نظری، روش‌شناسی پژوهش، تجزیه و تحلیل داده‌ها و در پایان نتایج و پیشنهادات پرداخته می‌شود.

۲. مبانی نظری و پیشینه پژوهش

دالان زنگزور به عنوان محور ارتباطی بالقوه بین جمهوری آذربایجان و نخجوان از طریق خاک ارمنستان، به کانونی حیاتی در ژئوپلیتیک قفقاز جنوبی تبدیل شده است. تحلیل استراتژیک این دالان مستلزم درک مبانی نظری حاکم بر تعاملات ژئوپلیتیک، اقتصاد سیاسی بین‌الملل و نظریه‌های همکاری و رقابت منطقه‌ای است و به ارزیابی ریسک‌ها و فرصت‌های پیش‌روی ایران در زنجیره تأمین منطقه‌ای کمک می‌کند.

۲-۱. مبانی نظری

۲-۱-۱. نظریه‌های ژئوپلیتیک کلاسیک و نوین

هالفورد مکیندر^۱ (تئوری هارتلند^۲): قفقاز به عنوان بخشی از «حاشیه داخلی»^۳ یا «سرزمین محوری»^۴، همواره از اهمیت راهبردی برخوردار بوده است. کنترل کریدورهایی مانند زنگزور می‌تواند بر دسترسی به این قلب زمین تأثیر بگذارد (مکیندر^۵، ۱۹۰۴). ایران، به عنوان همسایه این منطقه حساس، ذینفع مستقیم در معادلات قدرت جاری در آن است.

^۱ Halford John Mackinder

^۲ Heartland Theory

^۳ Inner Crescent

^۴ Pivot Area

^۵ Mackinder

نیکلاس اسپایکمن^۱ (تئوری ریملند^۲): قفقاز جنوبی بخشی از «حاشیه زمینی»^۳ است که رقابت قدرت‌های دریایی (غرب) و زمینی (روسیه، ایران) در آن جریان دارد (اسپایکمن،^۴ ۱۹۴۴). زنگزور می‌تواند ابزاری برای نفوذ یا مهار در این رقابت باشد. ایران باید موازنه‌ای بین منافع ملی و فشارهای خارجی را بیابد.

ژئوپلیتیک انتقادی و سازمانگاری: این رویکردها بر نقش ادراکات، هویت‌ها، گفتمان‌ها و روایت‌های تاریخی در شکل‌دهی به مناقشات بر سر فضا (مانند زنگزور) تأکید دارند (تاوتیل،^۵ ۱۹۹۶). مناقشه قره‌باغ و حساسیت‌های ارمنستان نسبت به حاکمیتش بر زنگزور، ریشه در این عوامل دارد. درک این لایه‌ها برای پیش‌بینی رفتار بازیگران و مدیریت ریسک برای ایران ضروری است.

۲-۱-۲- اقتصاد سیاسی بین‌الملل و رئالیسم ساختاری

کنت والتز^۶ (رئالیسم ساختاری): سیستم بین‌الملل آنارشیک است و دولت‌ها برای بقا و افزایش قدرت در رقابت هستند (التز، ۱۹۷۹). دالان‌های حمل‌ونقل مانند زنگزور، کالاهای استراتژیک (قدرت، امنیت، ثروت) محسوب می‌شوند. رقابت قدرت‌های منطقه‌ای (ترکیه، روسیه، ایران) و فرامنطقه‌ای (اتحادیه اروپا، چین، آمریکا) بر سر کنترل یا نفوذ بر این کریدور، ریسک اصلی ژئوپلیتیک را تشکیل می‌دهد.

وابستگی متقابل نامتقارن: ایجاد دالان زنگزور می‌تواند وابستگی ارمنستان به ترانزیت از طریق ایران را کاهش دهد (هرچند نه حذف کند). این تغییر در وابستگی متقابل، اهرم اقتصادی و ژئوپلیتیک ایران را تضعیف کرده و نیازمند بازنگری در استراتژی‌های همکاری اقتصادی با ارمنستان است (کئوهان و نی،^۷ ۱۹۷۷).

۲-۱-۳. نظریه‌های یکپارچگی منطقه‌ای و همکاری اقتصادی

لیبرالیسم نهادی: نهادهای و رژیم‌های بین‌المللی می‌توانند همکاری را در محیط آنارشیک تسهیل کنند (کئوهان،^۸ ۱۹۸۴). موفقیت دالان زنگزور به عنوان محور ترانزیت، مستلزم توافقات نهادی قوی بین آذربایجان، ارمنستان و بازیگران ثالث (احتمالاً روسیه و آمریکا) برای تضمین امنیت، حاکمیت و استانداردهای عبور است. ایران می‌تواند حامی ایجاد چنین نهادهایی باشد یا در صورت حاشیه‌نشینی، متضرر شود.

نظریه بازی‌ها: تعاملات حول دالان زنگزور را می‌توان با مدل‌هایی مانند «معمای زندانی» یا «بازی هماهنگی» تحلیل کرد. همکاری (مانند بازگشایی مسیر) برای همه سودمند است، اما عدم اعتماد و انگیزه برای تقلب (مانند تحریم‌های پنهان یا فشارهای سیاسی) می‌تواند به نتیجه پهنه منجر نشود. ایران می‌تواند با ارائه تضمین‌ها یا مشوق‌ها، به سمت تعادل همکاری‌جویانه حرکت کند (اکسلرد،^{۱۰} ۱۹۸۴).

¹ Nicholas J. Spykman

² Rimland Theory

³ Rimland

⁴ Spykman

⁵ O Tuathail

⁶ Kenneth Waltz

⁷ Keohane & Nye

⁸ Keohane

⁹ Game theory

¹⁰ Axelrod

۲-۱-۴. نظریه‌های زنجیره تأمین و کریدورهای ترانزیتی

مزیت رقابتی ملل: کریدورهای کارآمد مانند زنگزور پتانسیل افزایش بهره‌وری و رقابت‌پذیری اقتصادهای منطقه را با کاهش هزینه‌های مبادله و زمان حمل‌ونقل دارند (پورتر^۱، ۱۹۹۰). ایران می‌تواند با اتصال به این کریدور (از طریق نخجوان یا ارمنستان) و ارتقای زیرساخت‌های مرزی خود (مثل توسعه منطقه جلفا)، بخشی از یک زنجیره تأمین منطقه‌ای کارآمدتر شود و از مزایای تجارت افزایش یافته بهره‌مند گردد.

امنیت زنجیره تأمین: کریدورهای ترانزیتی در معرض ریسک‌های ژئوپلیتیک (درگیری، تحریم)، بی‌ثباتی داخلی و امنیتی (خرابکاری) هستند (شفی^۲، ۲۰۰۵). تنش‌های باقیمانده بین آذربایجان و ارمنستان، نقش روسیه و نفوذ بازیگران خارجی (مالیشوا^۳، ۲۰۲۳)، ریسک ذاتی برای زنجیره تأمین متکی بر زنگزور ایجاد می‌کند. ایران نیازمند ارزیابی ریسک و ایجاد برنامه‌های جایگزین (مانند تقویت مسیرهای جنوبی خود) است.

۲-۱-۵. نظریه دولت‌های محصور در خشکی^۴

دسترسی به بنادر و مسیرهای ترانزیتی برای توسعه اقتصادی دولت‌های محصور در خشکی (مثل ارمنستان، آذربایجان [برای نخجوان]، و حتی کشورهای آسیای مرکزی حیاتی است (فایی و همکاران^۵، ۲۰۰۴). دالان زنگزور گزینه‌ای مهم برای آذربایجان (ارتباط با نخجوان) و ارمنستان (دسترسی جایگزین به شرق) محسوب می‌شود. اگرچه احداث این دالان ارتباط زمینی ایران با ارمنستان را قطع می‌کند، ایران، با داشتن مرز زمینی با جمهوری خودمختار نخجوان و دسترسی به آب‌های آزاد که بویژه برای ارمنستان ضروری است، می‌تواند نقش حیاتی به عنوان شریک ترانزیتی ایفا کند و از این موقعیت برای تقویت نفوذ اقتصادی و سیاسی خود استفاده نماید.

۲-۱-۶. نظریه‌های اقتصاد شبکه و ارزش ترانزیت^۶

اقتصاد شبکه‌ها: کریدورهای حمل‌ونقل مانند زنگزور، شبکه‌های فیزیکی را تشکیل می‌دهند که ارزش آنها با افزایش اتصالات و حجم جریان‌ها (کالا، انرژی، داده) به‌طور تصاعدی افزایش می‌یابد (شاپیرو و وارین^۷، ۱۹۹۹). اتصال ایران به این شبکه (از طریق مرز جلفا-نخجوان و یا مرز نوردوز-ارمنستان) می‌تواند:

- ارزش شبکه‌ای ایران را افزایش دهد: ایران به یک گره^۸ مهمتر در شبکه حمل‌ونقل منطقه تبدیل می‌شود.

- جریان تجارت را تقویت کند: دسترسی آسان‌تر به بازارهای قفقاز، روسیه و اروپای شرقی از این مسیر، حجم تجارت عبوری و مبدأ/مقصد ایران را افزایش می‌دهد.

¹ Porter

² Sheffi

³ Malysheva, D.

⁴ Landlocked States

⁵ Faye et al

⁶ Network Economy & Transit Value

⁷ Shapiro & Varian

⁸ Node

— درآمدهای ترانزیت ایجاد کند: ایران می‌تواند از طریق عوارض، خدمات لجستیک (بارگیری، تخلیه، انبارداری، بیمه) و خدمات پشتیبانی (سوخت، تعمیرات) در مرزها و مسیرهای مرتبط داخلی، درآمدزایی کند.

نظریه ارزش زنجیره تأمین^۱: موقعیت ترانزیتی استراتژیک ایران در مجاورت دالان زنگزور، این پتانسیل را ایجاد می‌کند که ایران نه تنها یک مسیر ترانزیت، بلکه یک هاب لجستیک و مرکز ارزش‌افزایی (مثلاً با انجام برخی فرآیندهای تولیدی یا بسته‌بندی در مناطق آزاد مرزی مانند جلفا) در زنجیره تأمین بین‌المللی تبدیل شود (کریستوفر^۲، ۲۰۱۶). این امر سودآوری بیشتری نسبت به صرف ترانزیت کالا دارد.

۲-۱-۷. نظریه دروازه‌بانی^۳ و رانت موقعیت مکانی

این نظریه توضیح می‌دهد که کنترل نقاط دسترسی حیاتی (دروازه‌ها^۴) به منابع یا مسیرها، به دارنده آن موقعیت، قدرت چانه‌زنی و امکان کسب رانت اقتصادی می‌دهد (کاسون^۵، ۲۰۰۰). ایران به‌طور تاریخی به‌عنوان دروازه‌ای حیاتی برای دسترسی ارمنستان به جهان خارج (به‌ویژه تحت تحریم‌ها یا محدودیت‌های دیگر) عمل کرده است. هرچند دالان زنگزور ممکن است تا حدی این انحصار را کاهش دهد، ولی:

— ایران همچنان یک دروازه‌بان مهم برای نخجوان (تنها مرز زمینی) و برای دسترسی جنوبی ارمنستان باقی می‌ماند.

— ایران می‌تواند با ارتقای کیفیت و رقابت‌پذیری خدمات دروازه‌بانی خود (سرعت ترخیص کالا، هزینه‌های رقابتی، خدمات لجستیک پیشرفته)، جذابیت مسیر خود را حفظ کرده و از موقعیت جغرافیایی خود رانت کسب کند.

۲-۱-۸. نظریه کارایی لجستیک و کاهش هزینه‌های مبادله^۶

نظریه هزینه‌های مبادله: هزینه‌های مرتبط با مبادله کالا (اطلاعات، مذاکره، نظارت، حمل‌ونقل) بر الگوهای تجاری تأثیر می‌گذارد. کربدوره‌های کارآمد مانند زنگزور (در صورت تحقق) می‌توانند هزینه‌های مبادله را برای تجارت منطقه‌ای کاهش دهند (ویلیامسون^۷، ۱۹۸۵). ایران می‌تواند با سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های لجستیک مدرن در مرزهای مرتبط (جلفا، نوردوز)، توسعه مناطق آزاد تجاری-صنعتی و تسهیل رویه‌های گمرکی، خود را به یک مسیر کم‌هزینه و قابل اعتماد برای بخشی از جریان تجاری که به دالان زنگزور مرتبط است، تبدیل کند. این امر جذابیت اقتصادی مسیر ایران را افزایش می‌دهد.

¹ Supply Chain Value

² Christopher

³ Gatekeeping Theory

⁴ Gates

⁵ Casson

⁶ Logistics Efficiency & Transaction Costs

⁷ Williamson

نظریه مزیت رقابتی لجستیک: رقابت‌پذیری ملی و منطقه‌ای امروزه شدیداً به کارایی لجستیک وابسته است. بهبود عملکرد لجستیک ایران در گره‌های مرتبط با کریدور زنگزور، مستقیماً بر رقابت‌پذیری صادرات و واردات ایران و توانایی آن در جذب ترانزیت تأثیر می‌گذارد (آرویس و همکاران، ۲۰۱۸).

۲-۱-۹. نظریه توسعه منطقه‌ای و مرزهای اقتصادی^۲

قطب‌های رشد^۳ و جغرافیای اقتصادی جدید: ایجاد کریدورهای حمل‌ونقل اصلی می‌تواند باعث شکل‌گیری قطب‌های رشد جدید در امتداد مسیر شود (خلیل^۴، ۱۹۹۲). شهرها و مناطق مرزی ایران (به‌ویژه جلفا در آذربایجان شرقی و مناطق اطراف مرز نوردوز) پتانسیل تبدیل شدن به کانون‌های فعالیت اقتصادی، سرمایه‌گذاری (خصوصاً در لجستیک، انبارداری، صنایع وابسته به ترانزیت) و اشتغال‌زایی را دارند. اقتصاد مرزی: کریدورها مرزها را از موانع به فضاهای تعامل اقتصادی و همکاری تبدیل می‌کنند. ایران می‌تواند از این فرصت برای توسعه مناطق ویژه اقتصادی مرزی، تقویت تجارت مرزی و گسترش همکاری‌های اقتصادی فرامرزی با نخجوان و ارمنستان استفاده کند (مارتینز^۵، ۱۹۹۴).

۲-۱-۱۰. نظریه همکاری‌های مالی و سرمایه‌گذاری منطقه‌ای

لیبرالیسم اقتصادی و جریان سرمایه: گشایش کریدورهای جدید، اعتماد و همکاری اقتصادی را افزایش داده و می‌تواند جریان‌های سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی^۶ و همکاری‌های مالی (مانند خطوط اعتباری، مشارکت در پروژه‌های زیرساختی) را تسهیل کند (لوندان و دانیگ^۷، ۲۰۰۸). ایران می‌تواند جذب سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های مرتبط (جاده، ریل، ترمینال‌های مرزی، انبارهای توزیع منطقه‌ای) را هدف قرار دهد و همچنین از ظرفیت‌های موسسات مالی و توسعه‌ای خود (مانند صندوق توسعه ملی) برای مشارکت در پروژه‌های منطقه‌ای مرتبط با کریدور استفاده کند و یا توسعه همکاری‌های بانکی و نظام‌های پرداخت با کشورهای منطقه برای تسهیل تجارت و ترانزیت را پیش ببرد.

فرصت‌های ایران در دالان زنگزور عمدتاً در چارچوب نظریه‌های اقتصاد شبکه (افزایش ارزش اتصال و جریان‌ها)، دروازه‌بانی (کسب رانت از موقعیت مکانی استراتژیک)، کاهش هزینه‌های مبادله و کارایی لجستیک (رقابت‌پذیری از طریق خدمات بهینه)، توسعه منطقه‌ای (رشد مراکز اقتصادی مرزی) و جریان سرمایه (جذب سرمایه‌گذاری و توسعه همکاری‌های مالی) قابل تحلیل است. بهره‌برداری موفق از این فرصت‌ها مستلزم بازنگری در سیاست‌های خارجی و نحوه تعامل با قدرت‌های جهانی و منطقه‌ای، سرمایه‌گذاری هدفمند در زیرساخت‌ها و لجستیک، بهبود محیط کسب‌وکار مرزی، دیپلماسی اقتصادی فعال و ایجاد شراکت‌های سودمند

¹ Arvis et al

² Regional Development & Border Economics

³ Perroux

⁴ Khalil, E. L.

⁵ Martinez

⁶ Foreign direct investment (FDI)

⁷ Lundan, Sarianna & Dunning, John.

با کشورهای ذینفع است. تحلیل استراتژیک دالان زنگرور برای ایران در چارچوب تعامل پیچیده رئالیسم ژئوپلیتیک (رقابت قدرت، اهمیت موقعیت مکانی)، اقتصاد سیاسی (وابستگی متقابل، منافع اقتصادی)، لیبرالیسم نهادی (ضرورت همکاری و نهادسازی) و نظریه‌های توسعه منطقه‌ای و زنجیره تأمین (فرصت‌های رقابتی، ریسک‌های امنیتی) قرار می‌گیرد. موفقیت ایران در بهره‌برداری از فرصت‌های مالی-اقتصادی و مدیریت ریسک‌های ژئوپلیتیک این دالان، مستلزم درک عمیق این تعاملات، دیپلماسی تنش‌زدایانه فعال برای شکل‌دهی به نهادها و توافقات مربوطه، سرمایه‌گذاری در اتصال‌پذیری زیرساختی و توسعه گزینه‌های راهبردی برای تنوع‌بخشی به مسیرهای ترانزیتی به منظور کاهش ریسک‌های ترانزیتی است.

۲-۲. پیشینه پژوهش

گرایش منابع این بخش با روش هدفمند و با جستجو در پایگاه‌های علمی معتبر مانند پایگاه‌های ساینس‌دایرکت^۱، اشپرنگر^۲ و گوگل اسکالر^۳ و نیز پایگاه‌های تخصصی سیاست‌گذاری مانند اتاق ایران، مرکز پژوهش‌های مجلس، با کلیدواژه‌های «دالان زنگرور»، «ژئوپلیتیک قفقاز»، «ترانزیت ایران» و معادل‌های انگلیسی آن‌ها در بازه زمانی ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۵ انجام شده است. معیار اصلی، تمرکز منابع بر پیامدهای مستقیم یا غیرمستقیم کریدور بر منافع ملی ایران بوده است.

تحولات ژئوپلیتیکی قفقاز جنوبی، به‌ویژه پس از جنگ‌های قره‌باغ ۲۰۲۰ و ۲۰۲۳، موجب افزایش توجه پژوهشگران به پیامدهای اقتصادی، سیاسی و ژئواکونومیک دالان زنگرور برای بازیگران منطقه‌ای، به‌ویژه جمهوری اسلامی ایران شده است.

در ادبیات خارجی، مطالعات متعددی دالان‌های ترانزیتی قفقاز جنوبی را در چارچوب اقتصاد سیاسی و ژئوپلیتیک بررسی کرده‌اند. اسماعیلیف و پاپاوا^۴ (۲۰۲۱) با استفاده از رویکرد اقتصاد سیاسی ژئوپلیتیک نشان می‌دهند که کریدورهای حمل‌ونقل نه صرفاً پروژه‌هایی فنی، بلکه ابزارهایی برای بازتوزیع قدرت و نفوذ منطقه‌ای هستند و می‌توانند کشورهایی را که در مسیرهای اصلی قرار ندارند، به حاشیه برانند. مالیشوا^۵ (۲۰۲۳) با تلفیق چارچوب رقابت ژئوپلیتیک قدرت‌های بزرگ و نظریه لیبرالیسم نهادی استدلال می‌کند که دالان زنگرور، اگرچه صحنه رقابت است، اما از طریق همکاری نهادی می‌تواند به ابزاری برای ارتقای موقعیت ژئوپلیتیکی کشورهای عضو تبدیل شود.

۲-۲-۱. مطالعات خارجی

مطالعات بیشتری نیز در ادبیات بین‌المللی به تحلیل اثرات ژئوپلیتیکی و اقتصادی کریدور زنگرور پرداخته‌اند. ممانیشویلی^۶ (۲۰۲۵) نشان می‌دهد که ایجاد این کریدور می‌تواند نقش ترانزیتی تاریخی گرجستان را تقویت

¹ ScienceDirect

² Springer

³ Google Scholar

⁴ Ismailov & Papava

⁵ Malysheva

⁶ Memanishvili

یا تضعیف کند و اینکه جذب سرمایه‌گذاری زیرساختی و همکاری با شرکای غربی می‌تواند موقعیت این کشور را در شبکه‌های حمل‌ونقل منطقه‌ای حفظ نماید.

علیف^۱ (۲۰۲۴) به تفصیل جنبه‌های استراتژیک توسعه پایدار زنگزور را بررسی کرده و نشان داده است که این مسیر می‌تواند حمل‌ونقل بین اروپا و آسیا را تسهیل کند و فعلیت‌های رقابتی جدیدی برای کشورهای منطقه ایجاد نماید.

در یک تحلیل مقایسه‌ای، کاوتارادز^۲ (۲۰۲۴) رقابت ژئوپلیتیک بین ارمنستان و آذربایجان را بررسی می‌کند و نشان می‌دهد که اختلافات بر سر حاکمیت و منافع راهبردی، لزوماً به تنش سیاسی و موازنه قدرت منطقه‌ای می‌انجامد. افزون بر این، هاشیموف و همکاران^۳ (۲۰۲۵) با استفاده از تحلیل‌های کمی-کیفی نشان داده‌اند که پیامدهای اجتماعی-اقتصادی کریدور زنگزور فراتر از روابط بین دولت‌ها است و می‌تواند فرصت‌های اشتغال، توسعه بازار و رشد اقتصادی منطقه‌ای را به همراه داشته باشد. اسرایلیان^۴ (۲۰۲۵) نیز از منظر استراتژی‌های پساجنگ به بررسی نحوه تفاوت رویکردهای کشورهای ذی‌نفع پرداخته و این پروژه را در زمینه رقابت ایدئولوژیک و اقتصادی گسترده‌تر در اوراسیا قرار داده است.

در نهایت، گافارلی^۵ (۲۰۲۴) نشان می‌دهد که پتانسیل زنگزور برای ادغام در «مسیر ترانزیت ترانس-کاسپی» می‌تواند نقش آن را از یک پروژه منطقه‌ای محلی به یک عنصر کلیدی در شبکه حمل‌ونقل اوراسیا ارتقا دهد.

از منظر اقتصاد و تجارت بین‌الملل، آرویس و همکاران^۶ (۲۰۱۸) در گزارش «اتصال برای رقابت» نشان می‌دهند که کارایی لجستیک و کیفیت زیرساخت‌ها نقش تعیین‌کننده‌ای در بهره‌برداری کشورها از کریدورهای ترانزیتی دارد. مارکوس اریک^۷ (۲۰۲۴) با بهره‌گیری از مدل‌های جاذبه تجارت، تأکید می‌کند که کاهش هزینه‌های مبادله و بهبود اتصال‌پذیری می‌تواند مسیرهای تجاری را به‌طور معناداری بازآرایی کند. افزون بر این، گزارش سرمایه‌گذاری جهانی آنکتاد^۸ (۲۰۲۴) نشان می‌دهد که ادغام منطقه‌ای در اوراسیا، به‌ویژه از طریق کریدورهای ترانزیتی، می‌تواند جریان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را تقویت کند.

در نهایت، از منظر نظری، مفاهیمی چون مزیت رقابتی ملل (پورتر^۹، ۱۹۹۰، داوینس و الیس^{۱۰}، ۲۰۰۰)، اقتصاد شبکه (شاپیرو و واریان^{۱۱}، ۱۹۹۰) و نظریه فضای اقتصادی و قطب‌های رشد (پروکس^{۱۲}، ۱۹۵۰)

¹ Aliyev

² Kavtaradze

³ Hashimov

⁴ Israyelyan

⁵ Gafarli

⁶ Arvis et al

⁷ Merkus, Erik

⁸ UNCTAD

⁹ Porter

¹⁰ Davies, H. & Ellis, P.

¹¹ Shapiro & Varian

¹² Perroux

چارچوب تحلیلی مناسبی برای درک فرصت‌ها و محدودیت‌های ایران در دالان زنگزور فراهم می‌کند. این ادبیات نشان می‌دهد که موفقیت کشورها در بهره‌برداری از کریدورهای ترانزیتی، مستلزم ترکیب سیاست‌گذاری فعال، نهادسازی، سرمایه‌گذاری هدفمند و دیپلماسی اقتصادی مؤثر است. بر این اساس، پژوهش حاضر می‌کوشد با تلفیق این رویکردها، جایگاه ایران در معادلات ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک دالان زنگزور را به‌طور جامع تحلیل کند.

۲-۲-۲. مطالعات داخلی

در ادبیات داخلی، مطالعات متعددی به بررسی این موضوع پرداخته‌اند. عبدالهی یامچی و همکاران (۱۴۰۳) با تمرکز بر تبعات اقتصادی و سیاسی ایجاد کریدور زنگزور، نشان می‌دهند که این دالان به دلیل تأمین ارتباط سرزمینی میان آذربایجان، نخجوان و ترکیه، برای جمهوری آذربایجان اهمیت راهبردی دارد، اما هم‌زمان می‌تواند به قطع ارتباط زمینی ایران و ارمنستان منجر شده و پیامدهایی چون کاهش پیوندهای اقتصادی ایران با اروپا و افزایش انزوای ژئوپلیتیکی کشور را به همراه داشته باشد. این رویکرد را می‌توان در چارچوب استراتژی کلان ترکیه با عنوان «دیپلماسی کریدور» و دکترین «عمق استراتژیک» نیز تحلیل کرد.

ناصری و شکوری (۱۴۰۳) در پژوهش «ایران و ژئوپلیتیک دالان زنگزور» با رویکردی رئالیستی و امنیت‌محور استدلال می‌کنند که حمایت قدرت‌های بزرگ از این طرح، فرصت استراتژیکی برای محور آذربایجان-ترکیه-اسرائیل ایجاد کرده است. به باور آنان، مخالفت ایران با این دالان نه از منظر تقابل صرف، بلکه با هدف حفظ ثبات منطقه‌ای و جلوگیری از محصور شدن ژئوپلیتیکی در قفقاز جنوبی صورت می‌گیرد.

پوراحمدی مبینی و فیض‌الهی (۱۴۰۲) با بررسی تأثیر جنگ قره‌باغ ۲۰۲۰ بر منافع منطقه‌ای ایران، نشان می‌دهند که تغییر موازنه قدرت به نفع محور آذربایجان-ترکیه-اسرائیل، موجب تشدید رقابت ژئوپلیتیکی و کاهش نقش ایران در معادلات قفقاز جنوبی شده است. آنان کریدور زنگزور را در پیوند با طرح‌هایی چون کمربند و جاده چین، کریدور شمال-جنوب و افزایش حضور اسرائیل در نزدیکی مرزهای ایران تحلیل می‌کنند؛ این کریدور به طور بالقوه می‌تواند با ابتکار کلان «کمربند و راه» چین هم‌سو شده و به آن متصل گردد.

در حوزه سیاست‌گذاری اقتصادی، گزارش مرکز پژوهش‌های اتاق تهران (۱۴۰۲) با نگاهی اقتصادمحور و عمل‌گرایانه و با تمرکز بر پیامدهای ژئواکونومیک دالان زنگزور، نتیجه می‌گیرد که این گذرگاه در کوتاه‌مدت تهدید جدی برای منافع انرژی ایران ایجاد نمی‌کند؛ زیرا محدودیت‌های داخلی (تحریم‌ها، کمبود سرمایه و فناوری) و خارجی (کاهش تمایل اروپا به واردات گاز ایران) مانع از تغییرات بنیادین در معادلات انرژی به زیان ایران می‌شود. با این حال، پژوهش قادری‌حاجت و همکاران (۲۰۲۵) نشان می‌دهد که توسعه این دالان می‌تواند در بلندمدت موقعیت ژئوپلیتیک و ترانزیتی ایران را تضعیف کند. کالچی^۱ (۲۰۲۴) نیز با معرفی مسیر جایگزین ارس، بر امکان کاهش نگرانی‌های ایران از طریق مسیرهای مکمل تأکید دارد.

مرور ادبیات موجود نشان می‌دهد که اگرچه ابعاد مختلف کریدور زنگزور بررسی شده، اما یک شکاف روش‌شناختی و محتوایی آشکار وجود دارد. از یک سو، مطالعات داخلی با محوریت امنیت و تهدیدات

^۱ Kaleji, V

ژئوپلیتیک (مانند ناصری و شکوری، ۱۴۰۳؛ احمدی و همکاران، ۱۴۰۴) نوشته شده‌اند و از سوی دیگر، پژوهش‌های خارجی و برخی گزارش‌های اقتصادی، بیشتر بر فرصت‌های ادغام مناطق و کارایی لجستیک (مانند مالی‌شوا، ۲۰۲۳؛ آرویس و همکاران، ۲۰۱۸) تأکید دارند. این دوگانگی در کانون تحلیل، لزوم ارائه پژوهشی یکپارچه را که هر دو بُعد ژئوپلیتیک و مالی-اقتصادی را هم‌زمان و در تعامل با هم بسنجد، آشکار می‌سازد. پژوهش حاضر با پذیرش این چالش، درصدد است با تلفیق چارچوب‌های نظری مذکور و استفاده از روش ترکیبی، تصویری همه‌جانبه‌تر و کمی‌شده از پیامدهای این کریدور را برای ایران ارائه دهد.

۳. روش‌شناسی پژوهش

در این پژوهش از ترکیب دو روش تحلیل محتوی کیفی و تحلیل سناریو استفاده شده است. این ترکیب ضمن ایجاد نوآوری روش‌شناختی، سبب پوشش نقاط کور و اعتبار سنجی متقاطع خواهد شد. استفاده از ترکیب روش تحلیل محتوای کیفی و تحلیل سناریو در این پژوهش افزون بر ایجاد قابلیت استخراج عمیق ریسک‌ها و فرصت‌ها، امکان سنجش عملی و کمی سناریوهای مختلف آینده را نیز فراهم می‌آورد. تحلیل محتوا با شناسایی دیدگاه‌ها، گفتمان‌ها و شواهد متنی (مانند پژوهش قادری‌حاجت و همکاران (۲۰۲۵) درباره تأثیر ژئوپلیتیک دالان زنگرور)، مبنای کیفی غنی برای شکل‌دهی سناریوها است. سپس تحلیل سناریو امکان تخمین پیامدهای مالی-اقتصادی، برآورد دقیق ریسک‌ها، و طراحی راهبردهای تطبیقی را فراهم می‌کند. بنابراین، این دو روش در کنار هم، قوام، اعتبار و کاربردپذیری مقاله را به‌طور چشمگیری ارتقاء می‌دهند. پوشش نقاط کور: روش‌های تک‌بعدی (مثلاً فقط تحلیل تاریخی) نمی‌توانند هم‌زمان ریسک ژئوپلیتیک و فرصت مالی را بررسی کنند. به عنوان نمونه: تحلیل محتوای اسناد به تنهایی «احتمال تنش نظامی» را نشان می‌دهد، اما با ترکیب آن با تحلیل سناریو می‌توان تأثیر مالی این تنش بر هزینه‌های لجستیک را محاسبه نمود. اعتبارسنجی متقاطع^۱: اگر یافته‌های حاصل از تحلیل شبکه‌ای (مثلاً کاهش مرکزیت ایران در تجارت منطقه) با نتایج تحلیل داده‌های ثانویه (مثلاً افت ۲۰ درصد صادرات به نخجوان) همسو باشد، اعتبار پژوهش افزایش می‌یابد.

۳-۱. تحلیل محتوای کیفی^۲

روشی سیستماتیک برای تفسیر متون (اسناد، مصاحبه، اخبار) با هدف استخراج معانی پنهان، شناسایی الگوها و کشف مفاهیم کلیدی است. کاربرد آن در این پژوهش به شرح ذیل است:

- شناسایی ریسک‌های ژئوپلیتیک (مثل تنش مرزی با آذربایجان) از اسناد سیاسی.
- استخراج فرصت‌های اقتصادی از گزارش‌های سازمانی.
- کشف دیدگاه‌های ذی‌نفعان از مصاحبه‌های منتشرشده.

^۱ Cross-Validation

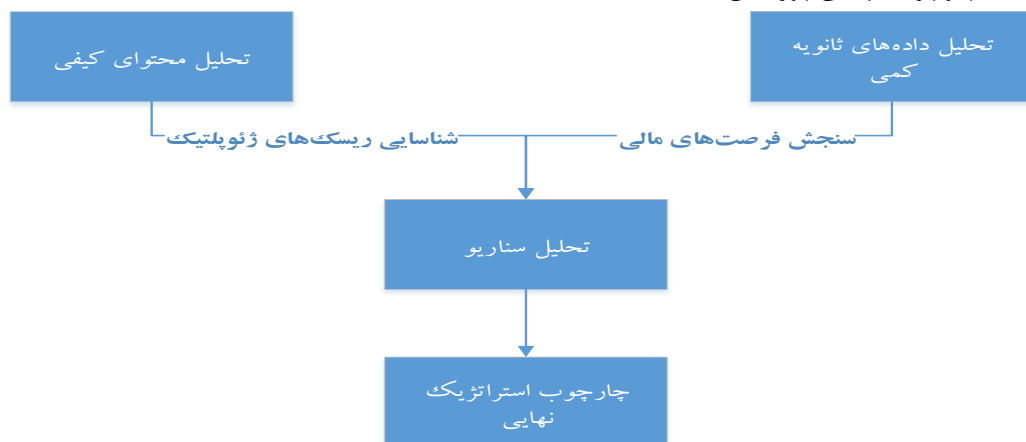
^۲ Qualitative Content Analysis

۳-۲. تحلیل سناریو^۱

روشی برای پیش‌بینی آینده‌های محتمل بر اساس متغیرهای کلیدی و طراحی راهبردهای تطبیقی است. کاربرد آن در این پژوهش به شرح ذیل است:

- پیش‌بینی تأثیر دالان بر تجارت مرزی ایران.
- طراحی راهکارهای مالی برای سناریوهای مختلف (همکاری/تضاد منطقه‌ای).
- محاسبه زیان/سود اقتصادی تحت شرایط مختلف.

۳-۳. چارچوب نهایی پژوهش



شکل شماره (۲) چارچوب نهایی پژوهش
منبع: نگارندگان پژوهش

۴. تجزیه و تحلیل داده‌ها و یافته‌های پژوهش

۴-۱. تحلیل محتوای کیفی

تحلیل محیط پیرامونی دالان زنگرور مستلزم شناسایی بازیگران اصلی و اهداف هر یک است. در این بخش از پژوهش ضمن شناسایی بازیگران اصلی، منافع و انگیزه‌های آنها مورد بررسی قرار گرفته و ماتریس SWOT برای ایران که به شناسایی نقاط قوت (موقعیت جغرافیایی، زیرساخت موجود)، ضعف‌ها (محدودیت سرمایه‌گذاری خارجی، ریسک تحریم‌ها)، فرصت‌ها (توسعه مناطق آزاد مرزی، هاب لجستیکی) و تهدیدها (دور زدن مسیر ایران، کاهش وابستگی ارمنستان) می‌پردازد، ارایه می‌شود و در نهایت سناریوهای محتمل دسته بندی شده و ویژگی‌ها، پیامدها و پیش‌نیازهای هر کدام از سناریوها ارایه شده است.

بازیگران کلیدی در کریدور زنگرور را می‌توان ایران، آذربایجان، ارمنستان، ترکیه، روسیه، آمریکا، اتحادیه اروپا، چین و رژیم اشغالگر قدس (اسرائیل) شناسایی نمود. در جدول زیر به منافع کلیدی، ابزارهای نفوذ و تأثیر هر یک از این بازیگران بر ایران اشاره شده است.

^۱ Scenario Analysis

جدول شماره (۱) شناسایی منافع و انگیزه‌های بازیگران کلیدی و تاثیر آنها بر ایران

بازیگر	منافع کلیدی	ابزارهای نفوذ	تأثیر بر ایران
ایران	توسعه صادرات محور مناطق مرزی همجوار با کریدور زنگرور، تقویت نقش منطقه ای و بهبود وجهه ایران به عنوان بازیگری سازنده	دیپلماسی منطقه‌ای، سرمایه‌گذاری مرزی، استفاده از مسیرهای جایگزین مانند ارس	حفظ، افزایش یا از دست دادن درآمد ترانزیت، اثر بر امنیت مرزها، افزایش امکان محاصره اقتصادی- نظامی کشور
آذربایجان	اتصال مستقیم به نخجوان و ترکیه، کاهش وابستگی به مسیر ایران	قدرت نظامی، سرمایه‌گذاری زیرساختی، حمایت ترکیه	در صورت موفقیت، کاهش نقش ایران در قفقاز جنوبی
ارمنستان	دسترسی به مسیرهای جایگزین تجاری، کاهش وابستگی به ایران و گرجستان	توافقات چندجانبه، بهره‌برداری از فشار بین‌المللی بر آذربایجان	در صورت توافق نامطلوب، کاهش ارتباط با ایران
ترکیه	تقویت محور پان ترکیسم، ایجاد مسیر مستقیم به قفقاز و آسیای مرکزی	سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل، حضور نظامی و امنیتی	افزایش فشار ژئوپلیتیک بر ایران
روسیه	حفظ نفوذ در قفقاز جنوبی، کنترل مسیرهای ترانزیتی و امنیتی	نیروهای حافظ صلح، نفوذ اقتصادی	احتمال هماهنگی یا رقابت با ایران در مدیریت مسیرها
آمریکا	کاهش نفوذ روسیه و ایران، تثبیت حضور در منطقه	توافقات امنیتی، سرمایه‌گذاری مشروط	می‌تواند ایران را از معادلات ترانزیتی حذف کند
چین	اتصال به اروپا از طریق مسیرهای کوتاه‌تر، حمایت از ابتکار کمربند و جاده	سرمایه‌گذاری زیرساختی، توافقات دوجانبه	در صورت همسویی منافع، می‌تواند ایران را شریک کند
رژیم اشغالگر قدس (اسرائیل)	تسلط بر شمال غرب ایران از طریق ایجاد پایگاه‌های نظامی، اتصال به کریدور داوود	قدرت نظامی، سرمایه‌گذاری زیرساختی، حمایت آذربایجان، همسویی راهبردی با آمریکا	افزایش فشار ژئوپلیتیک بر ایران

منبع: یافته‌های پژوهش

به منظور شناسایی نقاط قوت، ضعف و فرصت‌ها و تهدیدها و تشریح آنها، مطالعاتی انجام شده که در خصوص هر یک از عناصر SWOT به ارایه شواهدی در زیر می‌پردازیم:

نقطه قوت (S): موقعیت جغرافیایی ایران به عنوان دروازه ترانزیتی با ارمنستان و نخجوان همچنان حفظ شده است. در تحلیل‌های رسمی عنوان شده که ایران با موضع‌گیری قائل به حفظ مرزهای موجود، به‌طور ضمنی اعلام داشته «نباید مرزهای شمالی ما تغییر کند». این موضع‌گیری، همراه با موقعیت بی‌بدیل ایران در فراهم آوردن امکان دسترسی به آبهای آزاد و خلیج فارس برای آذربایجان و ارمنستان، نمایانگر قدرت چانه‌زنی ایران در عرصه منطقه‌ای است و می‌تواند مبنایی برای تبدیل آن از کشوری منفعل، به بازیگری مهم باشد (ناصری و شکوری، ۱۴۰۳). توضیح اینکه ایران تنها کشوری است که به طور مستقیم هم با ارمنستان و هم با جمهوری آذربایجان مرز مشترک دارد. مرز ۲۱ کیلومتری ایران با ارمنستان در منطقه نوردوز، شاهراهی

حیاتی است و اگر کریدور زنگزور جایگزین شود و ارتباط مستقیم آذربایجان-نخجوان از طریق خاک ارمنستان و بدون کنترل ایروان برقرار گردد، ممکن است مرز ایران و ارمنستان عملاً کارکرد استراتژیک خود را از دست بدهد. بنابراین، نقطه قوت ایران این است که هنوز می‌تواند با بهره‌گیری از قدرت چانه زنی برخاسته از این واقعیت که تنها مسیر مطمئن ارتباطی ارمنستان و آذربایجان با جنوب (خلیج فارس و ایران) است، جایگاه خود در کریدور زنگزور را حفظ کند.

نقاط ضعف (W): ایران به دلیل محدودیت در تنوع مسیرهای بین‌المللی و فقدان سرمایه‌گذاری گسترده در زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای، در برابر تغییرات ژئوپلیتیک مثل فعال‌سازی دالان زنگزور آسیب‌پذیر است. گزارش مرکز مطالعات قفقاز^۱ اشاره می‌کند که «ایران فاقد کریدورهای جایگزین پایدار است و هر تغییر در مسیرهای قفقاز جنوبی می‌تواند اقتصاد ترانزیتی کشور را تضعیف کند» (مرکز پژوهش‌های اتاق ایران، ۱۴۰۲).

فرصت‌ها (O): ایران می‌تواند با توسعه مسیر ارس به‌عنوان جایگزین دالان زنگزور، نقش خود را در اتصال آسیای مرکزی و قفقاز حفظ و حتی تقویت کند. در مقاله کالچی^۲ (۲۰۲۴) که در وب سایت مرکز مطالعات قفقاز منتشر شده، تأکید می‌کند که «کریدور ارس نه تنها تهدید زنگزور را خنثی می‌کند بلکه فرصت اقتصادی جدیدی برای ایران فراهم می‌سازد»^۳. با توجه به رقابت روسیه و آمریکا در قفقاز جنوبی، ایران می‌تواند با همکاری روسیه و چین در قالب پروژه‌های کریدوری، موقعیت خود را تثبیت کند (مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۴۰۰). در گزارش نشریه روسیه در امور جهانی^۴ (۲۰۲۳) بیان شده که «اتصال پروژه‌های ایران به شبکه ترانزیتی اوراسیا می‌تواند موقعیت ژئوپلیتیک کشور را ارتقا داده و وابستگی به مسیرهای ترکیه و آذربایجان را کاهش دهد»^۵.

تهدیدها (T): دالان زنگزور می‌تواند نقش ایران در ترانزیت را به‌طور چشمگیری کاهش دهد. مطالعات نشان می‌دهند که این پروژه عملیاتی، دسترسی ایران به بازارهای قفقاز را تهدید می‌کند. همچنین، گزارش‌ها بر این موضوع تأکید دارند که آمریکا با امتیاز توسعه ۹۹ ساله برای این کریدور، به نفوذ پایدار در منطقه نزدیک می‌شود که یکی از بزرگترین تهدیدهای ژئوپلیتیک برای ایران به‌شمار می‌رود^۶. تحریم‌های غربی باعث شده ایران نتواند از سرمایه‌گذاری‌های مستقیم خارجی در پروژه‌های ترانزیتی بهره‌مند شود و عملاً در رقابت منطقه‌ای از آذربایجان و ترکیه عقب بماند. در پژوهش احمدی و همکاران (۱۴۰۴) اشاره شده است که تحریم‌ها به «انزوای ژئوپلیتیک و کاهش توان مشارکت ایران در پروژه‌های ترانزیتی منطقه» منجر شده است.

^۱ [https://www.cacianalyst.org\(۱۴۰۴/۰۵/۲۰](https://www.cacianalyst.org(۱۴۰۴/۰۵/۲۰) (بازیابی شده)

^۲ Kaleji

^۳ Kaleji, 2024, CACI Analyst: <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13788-is-the-aras-corridor-an-alternative-to-zangezur?.html>

^۴ [https://eng.globalaffairs.ru\(۱۴۰۴/۰۵/۲۰](https://eng.globalaffairs.ru(۱۴۰۴/۰۵/۲۰) (بازیابی شده)

^۵ Zangezur Corridor: Economic Potential and Political Constraints, 2023

^۶ [https://www.theguardian.com/world/2025/aug/09/iran-and-russia-stand-to-lose-from-us-deal-with-azerbaijan-and-armenia\(۱۴۰۴/۰۵/۲۰](https://www.theguardian.com/world/2025/aug/09/iran-and-russia-stand-to-lose-from-us-deal-with-azerbaijan-and-armenia(۱۴۰۴/۰۵/۲۰) (بازیابی شده)

جدول شماره (۲) شناسایی نقاط قوت، ضعف و فرصت‌ها و تهدیدها برای ایران

شرح	SWOT
- موقعیت جغرافیایی در مرزهای ارمنستان و نخجوان - زیرساخت‌های مرزی فعال (جلفا و نوردوز) - تجربه تاریخی در مدیریت مسیرهای ترانزیتی منطقه‌ای - امکان تبدیل شدن به هاب لجستیک مکمل زنگزور - توسعه صنایع تبدیلی و ارزش افزوده در مناطق آزاد مرزی - توسعه کریدور ارس	نقاط قوت (S)
- ضعف در یکپارچگی شبکه‌های ریلی و جاده‌ای با کریدورهای خارجی - فرآیندهای طولانی گمرکی و اداری	نقاط ضعف (W)
- جذب سرمایه‌گذاری مشترک از چین و اتحادیه اقتصادی اوراسیا - تمایل ارمنستان برای حفظ ارتباط زمینی با ایران جهت رسیدن به آب‌های آزاد	فرصت‌ها (O)
- حذف یا کاهش نقش ایران در ترانزیت منطقه‌ای - افزایش نفوذ ترکیه و آمریکا در قفقاز جنوبی - ریسک امنیتی ناشی از رقابت‌های ژئوپلیتیک - محدودیت سرمایه‌گذاری خارجی به دلیل تحریم‌ها - نفوذ اسرائیل به کشورهای همسایه ایران از جمله آذربایجان	تهدیدها (T)

منبع: یافته‌های پژوهش

در ادامه شناسایی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها برای ایران در قبال دالان زنگزور، به‌منظور بهره‌گیری کاربردی از تحلیل SWOT، راهبردهای اصلی با استفاده از ترکیب عوامل چهارگانه (ماتریس تطبیقی) استخراج شده‌اند. هدف از این مرحله، تبیین جهت‌گیری‌های استراتژیک ایران برای تبدیل تهدیدهای ژئوپلیتیک به فرصت‌های اقتصادی و مالی است.

جدول شماره (۳) استخراج راهبردها بر اساس ترکیب عوامل SWOT

نوع راهبرد	توضیح	راهبردهای پیشنهادی
راهبردهای SO (استفاده از قوت‌ها برای بهره‌گیری از فرصت‌ها)	بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی ممتاز و زیرساخت‌های مرزی فعال برای حضور فعال در نظم جدید ترانزیتی	- توسعه مسیر جایگزین ارس و اتصال آن به پروژه‌های اوراسیا با همکاری روسیه و چین - ایجاد هاب لجستیکی در جلفا و نوردوز برای افزایش ارزش افزوده صادرات و ترانزیت - ارتقای ظرفیت مرزهای ایران به‌عنوان مسیر مکمل زنگزور برای حفظ نقش منطقه‌ای

نوع راهبرد	توضیح	راهبردهای پیشنهادی
راهبردهای WO (کاهش ضعیف‌ها با بهره‌گیری از فرصت‌ها)	استفاده از ظرفیت‌های همکاری منطقه‌ای و سرمایه‌گذاری خارجی برای جبران ضعف زیرساختی	- جذب سرمایه‌گذاری مشترک از چین و اتحادیه اقتصادی اوراسیا جهت توسعه خطوط ریلی و پایانه‌های مرزی - استفاده از دیپلماسی اقتصادی برای رفع موانع تحریمی در پروژه‌های ترانزیتی - راه‌اندازی صندوق توسعه زیرساخت‌های مرزی با رویکرد مشارکت عمومی-خصوصی
راهبردهای ST (استفاده از قوت‌ها برای مقابله با تهدیدها)	بهره‌گیری از مزیت جغرافیایی و سیاسی ایران برای مهار تهدید حذف از مسیرهای ترانزیتی	- حفظ نقش ایران به عنوان دروازه جنوبی ارمنستان و نخجوان از طریق قراردادهای دوجانبه پایدار - اعمال سیاست‌های تعرفه‌ای رقابتی برای جلوگیری از انحراف مسیرهای ترانزیتی به زنگزور - تقویت همکاری امنیتی با روسیه و ارمنستان برای کنترل نفوذ قدرت‌های رقیب در قفقاز جنوبی
راهبردهای WT (کاهش ضعیف‌ها و مقابله با تهدیدها)	کاهش آسیب‌پذیری ساختاری از طریق اصلاحات داخلی و اقدامات پیشگیرانه	- بهبود فرآیندهای گمرکی و کاهش زمان عبور کامیون‌ها برای افزایش رقابت‌پذیری مسیر ایران - نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و زیرساخت‌های جاده‌ای مرتبط با مسیرهای قفقازی - توسعه همکاری‌های سه‌جانبه با آذربایجان و ارمنستان برای مدیریت تنش‌های مرزی و جلوگیری از انزوای ترانزیتی

منبع: یافته‌های پژوهش

۴-۲. تحلیل داده‌های ثانویه کمی

۴-۲-۱. ورودی‌های داده^۱

- مقیاس ترانزیت از ایران: کل ترانزیت بین‌المللی عبوری از خاک ایران در سال ۲۰۲۳ حدود ۱۴/۷۵ میلیون تن گزارش شده است؛ این رقم جایگاه و حساسیت درآمدی ایران از ترانزیت را نشان می‌دهد.
- گلوگاه‌های مرتبط با قفقاز: پایانه ریلی-جاده‌ای آستارا (مسیر ایران-آذربایجان) تنها در ۱۱ ماهه ۲۰۲۳ حدود ۸۱۴ تا ۹۳۷ هزار تن جابه‌جایی ثبت کرده است که اهمیت این محور را در جریان‌های قفقازی و نیز بخشی از ترافیک نخجوان نشان می‌دهد.

^۱ بر اساس گزارشات وزارت راه و شهرسازی ایران و سازمان بنادر و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و گزارش عملکرد سالانه گمرک جمهوری اسلامی ایران

- فاصله مسیر جایگزین (باکو-نخجوان از طریق ایران): طبق پژوهش دانشگاهی، از دهه ۱۹۹۰ عبور از مسیر ایران ۷۰۰ کیلومتر و مسیر دورتر از طریق گرجستان-ترکیه ~۱۲۰۰ کیلومتر بوده است.^۱
- طول بخش داخل ایران در مسیر باکو→آستارا→(ایران)→جلفا/پلدشت→نخجوان: برآورد مسافتی قطعه‌به‌قطعه نشان می‌دهد آستارا-تبریز ~۲۲۹ کیلومتر، تبریز-جلفا ~۱۳۰-۱۳۵ کیلومتر و جلفا-پلدشت ~۶۶ کیلومتر است؛ یعنی حدود ۴۳۰-۴۶۰ کیلومتر از کل مسیر ۷۰۰ کیلومتری، داخل خاک ایران طی می‌شود.^۲
- هزینه حمل جاده‌ای (معیار منطقه‌ای^۳ CAREC) (بانک توسعه آسیا، ۲۰۲۱-۲۰۲۳):
 - میانه ۲۰۱۹: ۶۴۶ دلار برای ۵۰۰ کیلومتر بار ۲۰ تنی $\Rightarrow ۰/۰۶۴۶$ دلار به‌ازای تن-کیلومتر
 - میانگین ۲۰۲۲: ۹۴۵ دلار برای ۵۰۰ کیلومتر بار ۲۰ تنی $\Rightarrow ۰/۰۹۴۵$ دلار به‌ازای تن-کیلومتر
- هزینه/زمان گذر مرزی: در پایش CAREC ۲۰۲۲، هزینه عبور مرزی برای کامیون ۲۰ تنی ~ ۲۰۸ دلار و میانگین انتظار مرزی ~ ۱۹ ساعت گزارش شده؛ برآورد UNECE نیز زمان عبور را عموماً کمتر از ۲۴ ساعت می‌داند.^۴
- ظرفیت اولیه گلوگاه ارمنستان: با ارتقای گذرگاه‌ها، ۱۰۰-۱۲۰ کامیون در روز (~۲,۰۰۰-۲,۴۰۰ تن/روز) ظرفیت اعلامی است؛ سقفی که در کوتاه‌مدت بر جریان‌های قابل انتقال به کریدور جدید اثر می‌گذارد.
- نکته: اعداد CAREC/ADB معیار «منطقه‌ای» هستند و برای مقایسه سناریویی به کار می‌روند؛ در ایران نیز نرخ رسمی کرایه داخلی به ریال منتشر می‌شود (برای هم‌سختی بین‌المللی، اینجا از معیار دلاری CAREC استفاده شده است).

۴-۲-۲. مقایسه عددی مسیرها برای محموله باکو→نخجوان (پایه: کامیون ۲۰ تنی)

- سناریو A - عبور از مسیر ایران (وضع موجود):
- مسافت کل تقریبی: ۷۰۰ کیلومتر (دو مرز بین‌المللی: آستارا و پلدشت/جلفا)
- هزینه حمل (بدون مرز):
 - با معیار ۲۰۱۹: $۰/۰۶۴۶ \times ۷۰۰ = ۴۵/۲$ دلار/تن
 - با معیار ۲۰۲۲: $۰/۰۹۴۵ \times ۷۰۰ = ۶۶/۲$ دلار/تن

^۱ <https://withinhours.com/100-km-of-poldasht-iran> (بازیابی شده ۱۴۰۴/۰۵/۲۱)

^۲ <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/asia-pacific-rail-freight-transport-market> (بازیابی شده ۱۴۰۴/۰۵/۲۱)

^۳ اصطلاح UNECE مخفف United Nations Economic Commission for Europe یا «کمیسیون اقتصادی سازمان ملل متحد برای اروپا» است.

^۴ International Comparison of Railway Freight Rates, 2023

- هزینه مرزی (دو مرز): $20.8 \times 2 = 41.6$ دلار/کامیون $\Rightarrow 20.8$ دلار/تن
- جمع کل برای فرستنده: حدود ۶۶ تا $86/9$ دلار/تن (بسته به سال/فرض)^۱
- سناریو - B عبور از دالان زنگزور (فاصله کوتاه‌تر؛ دو حالت مرزی):
از آنجا که طول دقیق عملیاتی دالان در آغاز راه‌اندازی ممکن است بین ۴۰۰ تا ۶۰۰ کیلومتر نوسان کند، دو فرض فاصله و دو رژیم مرزی مقایسه می‌شوند:
- مرز عادی (دو گذر؛ مشابه امروز): 20.8 دلار/تن.
- گرین-لین^۲/کاهش تشریفات (نیمه‌تعرفه): 10.4 دلار/تن.

جدول شماره (۴) مقایسه عددی مسیرها برای محموله باکو $\leftrightarrow$ نخجوان

فاصله مفروض	هزینه کل با معیار ۲۰۱۹	هزینه کل با معیار ۲۰۲۲
۴۰۰ km، مرز عادی	۴۶/۶۴ دلار/تن	۵۸/۶۰ دلار/تن
۴۰۰ km، گرین-لین	۳۶/۲۴ دلار/تن	۴۸/۲۰ دلار/تن
۵۰۰ km، مرز عادی	۵۳/۱۰ دلار/تن	۶۸/۰۵ دلار/تن
۵۰۰ km، گرین-لین	۴۲/۷۰ دلار/تن	۵۷/۶۵ دلار/تن
۶۰۰ km، مرز عادی	۵۹/۵۶ دلار/تن	۷۷/۵۰ دلار/تن
۶۰۰ km، گرین-لین	۴۹/۱۶ دلار/تن	۶۷/۱۰ دلار/تن

منبع: یافته‌های پژوهش

- صرفه‌جویی نسبت به مسیر ایران:
- اگر دالان $400 \sim$ کیلومتر و «مرز عادی» باشد، صرفه‌جویی برای فرستنده $19 \sim 28$ دلار/تن است؛ با «گرین-لین»، صرفه‌جویی $30 \sim 39$ دلار/تن می‌شود.
 - اگر دالان $500 \sim$ کیلومتر باشد، صرفه‌جویی $13 \sim 19$ دلار/تن (مرز عادی) و $23 \sim 29$ دلار/تن (گرین-لین) خواهد بود.
 - حتی با 600 کیلومتر نیز هنوز تفاوت مثبت $6 \sim 10$ دلار/تن (عادی) یا $17 \sim 20$ دلار/تن (گرین-لین) باقی می‌ماند.
- نتیجه عملی برای رفتار مسیرگزینی: هر قدر فاصله عملیاتی دالان کمتر و رژیم مرزی تسهیل‌شده‌تر باشد، انگیزه انحراف جریان باکو $\leftrightarrow$ نخجوان از مسیر ایران بیشتر است؛ البته سقف ظرفیت کوتاه مدت ارمنستان (حدود $73/0 \sim 88/0$ میلیون تن/سال) سرعت جایگزینی را محدود می‌کند.

^۱ RAC | Railway Association of Canada JSTORITF^۲ اصطلاح Green-Lane یا «گرین-لین» معمولاً در زمینه ترانزیت، لجستیک و حمل‌ونقل بین‌المللی به مسیر یا خط ویژه‌ای گفته می‌شود که عبور کالا، وسایل نقلیه یا افراد از آن سریع‌تر و با حداقل توقف و تشریفات انجام می‌گیرد.

۴-۲-۳. ارزش عملیاتی «داخل ایران» و برآورد زیان/فایده

الف) هزینه/هزینه‌کرد «داخل ایران» برای هر تن عبورکننده (مسیر موجود):

- بخش داخلی ایران ≈ 450 $\Rightarrow 29/1 \text{ km}$ تا $42/5$ دلار/تن هزینه حمل که در اقتصاد حمل‌ونقل و خدمات جاده‌ای ایران هزینه/درآمد می‌شود (سوخت، تعمیرات، کرایه، پارکینگ، عوارض، ...).
- سهم ایران از هزینه‌های مرزی: با دو گذر مرزی و برآورد $20/8$ دلار/تن کل، اگر 50 درصد را سهم طرف ایرانی فرض کنیم، $\approx 10/4$ دلار/تن نصیب بازیگران ایرانی مرزی می‌شود (گمرک/ترمینال/خدمات).
- جمع ارزش قابل‌انتساب به ایران $\approx 39/5$ تا $52/9$ دلار/تن^۲

ب) حساسیت به انحراف جریان‌ها:

برای ملموس کردن «بار مالی»، عدد مرجعی ارائه می‌شود - بدون ادعای حجم واقعی - تا سیاست‌گذار بتواند سریع، تبعات هر سطح انحراف را تخمین بزند:

- به‌ازای هر 1 میلیون تن بار که از مسیر ایران به دالان زنگرور منحرف شود، کاهش هزینه/درآمد قابل‌انتساب داخل ایران $\approx 39/5$ تا $52/9$ میلیون دلار خواهد بود.
 - اگر فقط 300 هزار تن منحرف شود، این رقم $\approx 11/8$ تا $15/9$ میلیون دلار است (این محاسبه بر پایه 450 km داخلی ایران و دامنه هزینه CAREC انجام شده است).
- محدودیت/واقع‌نگری: ظرفیت عملیاتی کنونی گلوگاه‌های ارمنستان و اینکه در کوتاه‌مدت همه «دو مرز» حذف یا نیمه‌تعرفه شوند، خود «ترمزی» بر سرعت انحراف است؛ بنابراین در سناریوهای $1-3$ ساله، مقادیر بالا سقف بالقوه‌اند نه قطعیت.

۴-۲-۴. پیامد سیاستی مبتنی بر عدد

- جایگزین‌سازی درآمد: هر 100 هزار تن حفظ/جذب‌شده از جریان‌های باکو $\leftrightarrow$ نخجوان، معادل ≈ 4 تا $5/3$ میلیون دلار «هزینه‌کرد داخل ایران» حفظ می‌کند؛ این مبنای ساده‌ای برای سنجش بازده سرمایه‌گذاری‌های مرزی (نوردوز/جلفا) و مشوق‌های تعرفه‌ای است.
- زمان برابر پول است: با متوسط ≈ 19 ساعت انتظار مرزی، هر کاهش $6-8$ ساعته با ارزش زمانی متعارف کامیون‌ها (منابع بین‌المللی اغلب $20-30$ دلار/ساعت برای تأخیر در نظر می‌گیرند) می‌تواند $120-240$ دلار/کامیون صرفه‌جویی ایجاد کند و رقابت‌پذیری مسیر ایران را بالا ببرد.
- سقف ظرفیت رقیب: حتی اگر دالان از نظر هزینه جذاب‌تر باشد، با $100-120$ کامیون/روز ظرفیت اولیه، انتقال کامل جریان زمان می‌برد؛ بنابراین پنجره‌ای $1-2$ ساله برای بهبود رویه‌های گمرکی،

¹ Shafiee, 2005; Arvis et al., 2018

² RAC | Railway Association of Canada JSTORITF

گرین-لین‌های دوجانبه و ارتقای راه-ترمینال وجود دارد تا بخشی از جریان «درون ایران» حفظ شود.

– پشتوانه واقع‌گرایانه مسیر ایران-نخجوان: توافق اکتبر ۲۰۲۳ تهران-باکو برای ایجاد مسیر جایگزین به نخجوان، در صورت تثبیت و تسهیل بیشتر، می‌تواند بخشی از مزیت هزینه‌ای/زمانی را در خاک ایران نگه دارد.

۳-۴. تحلیل سناریو

با توجه به پویایی‌های ژئوپلیتیک، سه سناریوی اصلی برای آینده دالان زنگزور و جایگاه ایران قابل تصور است:

سناریوی خوش‌بینانه: مشارکت ایران در پروژه به‌عنوان مسیر مکمل یا شریک لجستیکی (مشارکت فعال ایران)
 سناریوی میانه: اجرای کریدور با حفظ بخشی از نقش ترانزیتی ایران (حفظ نقش محدود ایران)
 سناریوی بدبینانه: حذف ایران از مسیر و کاهش شدید جریان تجارت منطقه‌ای از خاک کشور (حذف ایران از مسیر)

جدول شماره (۵) ویژگی‌ها، پیامدها و پیش‌نیازهای سناریوهای محتمل

سناریوی خوش‌بینانه (مشارکت فعال ایران)	سناریوی میانه (حفظ نقش محدود ایران)	سناریوی بدبینانه (حذف ایران از مسیر)	
ایران از طریق توافقات دوجانبه و چندجانبه با آذربایجان و ارمنستان به‌عنوان مسیر مکمل یا شریک لجستیکی وارد کریدور می‌شود	کریدور زنگزور فعال می‌شود، اما بخشی از جریان تجاری همچنان از ایران عبور می‌کند	آذربایجان با پشتیبانی ترکیه و آمریکا، کریدور را به‌طور کامل جایگزین مسیر ایران می‌کند	ویژگی‌ها
- افزایش حجم ترانزیت از خاک ایران به موازات زنگزور. - جذب سرمایه‌گذاری مشترک برای توسعه مرز جلفا و نوردوز - تقویت جایگاه ایران در زنجیره تأمین منطقه‌ای	- کاهش درآمد ترانزیتی ایران در مقایسه با وضع موجود، اما نه به صفر - فشار بیشتر برای بهبود کارایی لجستیک ایران جهت رقابت با مسیر جدید	- افت شدید جریان ترانزیتی ایران به قفقاز - کاهش نفوذ ژئوپلیتیک و اقتصادی ایران در منطقه - افزایش آسیب‌پذیری مرزهای شمالی از نظر امنیتی	پیامدها
دیپلماسی فعال، سرمایه‌گذاری زیرساختی، توافقات تعرفه‌ای، مدیریت تنش‌ها با بازیگران	اصلاح فرآیندهای گمرکی، کاهش هزینه‌های عبور	تنوع‌بخشی به مسیرهای ترانزیتی و ایجاد توافقات راهبردی با کشورهای ثالث (برای جلوگیری از این سناریو)	پیش‌نیازها

منبع: یافته‌های پژوهش

حال به ارزیابی سناریوهای مطرح‌شده بر اساس شاخص‌های درآمد ترانزیتی، نفوذ ژئوپلیتیک، ریسک امنیتی، سرمایه‌گذاری زیر ساختی و وابستگی به کشورهای ثالث پرداخته می‌شود:

جدول شماره (۶) ماتریس ارزیابی سناریوها

سناریو شاخص	سناریوی خوش‌بینانه (مشارکت فعال ایران)	سناریوی میانه (حفظ نقش محدود ایران)	سناریوی بدبینانه (حذف ایران از مسیر)
درآمد ترانزیتی	بالا و رو به رشد	متوسط	بسیار پایین
نفوذ ژئوپلیتیک	تقویت‌شده	کاهش نسبی	تضعیف شدید
ریسک امنیتی	پایین	متوسط	بالا
سرمایه‌گذاری زیرساختی	افزایش قابل توجه	افزایش محدود	کاهش یا توقف
وابستگی به کشورهای ثالث	کنترل‌شده	متوسط	بالا

منبع: یافته‌های پژوهش

حال به منظور مشاهده اثر مالی و اثر ریسک ژئوپلیتیک، سناریوهای محتمل را با مدل کمی و اعداد تقریبی جریان ترانزیت، درآمد و شاخص ریسک برای ایران شبیه‌سازی می‌نماییم. این شبیه‌سازی سبب می‌شود پژوهش از سطح توصیفی به یک گزارش تحلیلی-کاربردی ارتقا پیدا نماید. بدین منظور باید چند فرض پایه را در نظر بگیریم که از گزارش آمار عملکرد پایانه‌های مرزی کشور و آمار گمرک جمهوری اسلامی ایران بدست آمده است:

- حجم ترانزیت فعلی ایران به قفقاز جنوبی ≈ 3 میلیون تن کالا در سال^۱
- درآمد متوسط ایران از هر تن ترانزیت (عوارض، خدمات، سوخت، لجستیک) ≈ 40 دلار
- هزینه عملیاتی و نگهداری زیرساخت‌ها $\approx 25\%$ درآمد ناخالص
- شاخص ریسک ژئوپلیتیک: مقیاس ۱ تا ۵ (۱ = کمترین ریسک، ۵ = بیشترین ریسک)^۲
- حال بر اساس این مفروضات، درآمد سالانه در هر سناریو محاسبه شده که به شرح جدول ذیل می‌باشد:

جدول شماره (۷) محاسبه درآمد سالانه در هر سناریو

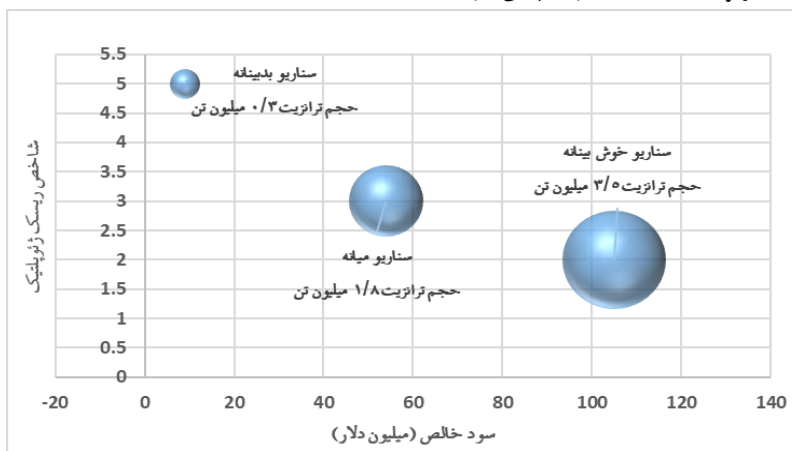
سناریو	شاخص	حجم ترانزیت (میلیون تن)	درآمد ناخالص (میلیون دلار)	هزینه عملیاتی (میلیون دلار)	سود خالص (میلیون دلار)	شاخص ریسک ژئوپلیتیک
سناریوی خوش‌بینانه (مشارکت فعال ایران)	۳/۵	۱۴۰	۳۵	۱۰۵	۲	
سناریوی میانه (حفظ نقش محدود ایران)	۱/۸	۷۲	۱۸	۵۴	۳	
سناریوی بدبینانه (حذف ایران از مسیر)	۰/۳	۱۲	۳	۹	۵	

منبع: یافته‌های پژوهش

^۱ گمرک جمهوری اسلامی ایران. (۲۰۲۲). گزارش عملکرد ترانزیت بین‌المللی ایران. تهران: سازمان گمرک ایران.^۲ Bremmer, I., & Johnston, I. (2009)

تفسیر عددی جدول فوق به شرح ذیل می‌باشد:

- در سناریوی خوش بینانه، حجم ترانزیت نه تنها حفظ می‌شود بلکه با اتصال ایران به بخشی از کریدور و جذب بار ترانزیتی از مسیرهای دیگر، حدود ۱۷٪ رشد دارد. سود خالص سالانه می‌تواند بیش از ۱۰۰ میلیون دلار شود و ریسک ژئوپلیتیک پایین می‌ماند.
- در سناریوی میانه، ایران حدود ۴۰٪ حجم فعلی خود را از دست می‌دهد و سود خالص به نصف کاهش می‌یابد. این حالت نیازمند اصلاح جدی لجستیک و تعرفه‌ها برای باقی ماندن در بازی است.
- در سناریوی بدبینانه، عملاً ایران فقط بخشی از بارهای مرزی نخجوان یا محموله‌های ویژه را عبور می‌دهد و درآمد ترانزیتی به زیر ۱۰ میلیون دلار سقوط می‌کند، در حالی که ریسک ژئوپلیتیک به سطح بحرانی ۵ می‌رسد.
- سناریوی خوش بینانه → درآمد بالا / ریسک پایین
- سناریوی میانه → درآمد متوسط / ریسک متوسط
- سناریوی بدبینانه → درآمد پایین / ریسک بالا



نمودار شماره (۱) مقایسه سناریوها از نظر سود خالص، ریسک ژئوپلیتیک و حجم ترانزیتی

منبع: یافته‌های پژوهش

۵. نتیجه‌گیری و پیشنهادها

تحلیل دالان زنگزور نشان می‌دهد که این پروژه تنها یک مسیر ترانزیتی ساده میان جمهوری آذربایجان و نخجوان نیست، بلکه پیامدهای ژئوپلیتیک و اقتصادی عمیقی برای منطقه قفقاز جنوبی و بازیگران فرامنطقه‌ای دارد. اگرچه منافع اقتصادی مستقیم ناشی از مشارکت فعال ایران در دالان زنگزور، با توجه به حجم اقتصاد ایران چندان قابل توجه نیست، ولی پیامدهای ژئوپلیتیک سنگین احتمالی احداث این دالان در صورت عدم مشارکت فعال ایران، لزوم توجه مسئولان و سیاست‌گذاری‌های منطقه‌ای را نشان می‌دهد. توضیح اینکه این دالان در عمل می‌تواند افزون بر تغییر موازنه قدرت موجود در حوزه حمل‌ونقل و ترانزیت منطقه‌ای،

جایگاه ایران را در معادلات ژئوپلیتیک به چالش بکشد. از یک سو، ترکیه و جمهوری آذربایجان با تحقق این کردیدور قادر خواهند بود پیوند جغرافیایی و اقتصادی خود را تقویت کرده و نقش خود را در تجارت شرق-غرب گسترش دهند؛ از سوی دیگر، ایران با تهدید کاهش موقعیت ژئوپلیتیک و ترانزیتی مواجه خواهد شد، چرا که مسیر سنتی شمال-جنوب و نیز راه‌های جایگزین ایران برای اتصال به قفقاز و اروپا تحت‌الشعاع قرار می‌گیرد. با این حال، بررسی ابعاد مختلف نشان می‌دهد که تهدیدات ناشی از دالان زنگزور برای ایران مطلق و غیرقابل مدیریت نیست. ضعف‌های ساختاری ایران در حوزه ترانزیت، مانند وابستگی بیش از حد به مسیرهای سنتی و محدودیت سرمایه‌گذاری‌های خارجی به دلیل تحریم‌ها، چالش‌هایی واقعی به شمار می‌روند؛ اما همین وضعیت می‌تواند محرک فرصت‌های تازه باشد. طرح کردیدور ارس یکی از نمونه‌های بارز این فرصت‌هاست که نه تنها امکان حفظ جایگاه ایران را فراهم می‌آورد، بلکه می‌تواند به‌عنوان مسیر جایگزین و حتی رقابتی در برابر زنگزور عمل کند. افزون بر آن، همکاری نزدیک‌تر ایران با روسیه، چین و اتحادیه اقتصادی اوراسیا می‌تواند جایگاه کشور را در نظم ترانزیتی جدید منطقه تقویت کرده و از انزوای ژئوپلیتیکی جلوگیری نماید.

البته با توجه به نقش آمریکا در مدیریت بلند مدت این کردیدور، تقویت جایگاه ایران در نظم ترانزیتی جدید نیازمند مدیریت جدی تنش‌ها با آمریکا و کشورهای غربی و همچنین تنش زدایی با سایر کشورهای منطقه نیز هست که افزون بر فراهم آوردن امکان مشارکت فعال ایران در کردیدور زنگزور، امکان جذب سرمایه‌گذاری خارجی برای روزآمد سازی و ارتقای ظرفیت لجستیکی و ترانزیتی ایران از مسیر رفع یا کاهش تحریم‌ها را نیز میسر می‌سازد.

به‌طور کلی، نتیجه این پژوهش نشان می‌دهد که راهبرد ایران در قبال دالان زنگزور باید بر سه محور اصلی متمرکز باشد: نخست، تقویت و به‌روزرسانی زیرساخت‌های ترانزیتی داخلی و کردیدورهای جایگزین نظیر مسیر ارس برای حفظ نقش رقابتی در منطقه؛ دوم، بهره‌گیری از فرصت‌های همکاری منطقه‌ای با قدرت‌های همسو به‌ویژه روسیه و چین برای موازنه‌سازی در برابر نفوذ ترکیه و غرب، و سوم مدیریت تنش‌های منطقه‌ای و بین‌المللی با بازیگران فرامنطقه‌ای بویژه آمریکا. اگر ایران بتواند این سه محور را به‌طور هم‌زمان پیش ببرد، تهدیدات ناشی از زنگزور به فرصتی برای بازتعریف جایگاه ژئوپلیتیکی و اقتصادی کشور تبدیل خواهد شد. چارچوب استراتژیک نهایی پیشنهادی به شرح ذیل می‌باشد:

کوتاه‌مدت (۱-۲ سال آینده):

- دیپلماسی فعال منطقه‌ای برای درج نام ایران در توافقات رسمی کردیدور زنگزور و تضمین سهم ترانزیتی.
- کاهش تعرفه‌ها یا ارائه بسته‌های تشویقی برای ترغیب شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی به انتخاب مسیر ایران.
- سرمایه‌گذاری سریع در گمرکات مرزی برای کاهش زمان عبور کامیون‌ها به زیر ۱۲ ساعت.

بلندمدت (۳-۱۰ سال آینده):

- ایجاد مسیرهای مکمل (مانند توسعه کریدور خلیج فارس-دریای سیاه) برای کاهش وابستگی به زنگزور
- توسعه حمل‌ونقل ریلی به موازات جاده‌ای برای افزایش ظرفیت و امنیت ترانزیت
- انعقاد قراردادهای بلندمدت ترانزیت با کشورهای ثالث به منظور تعهد به جریان کالا به مسیر ایران در صورت فشارهای سیاسی.

منابع و مأخذ

منابع فارسی

- احمدی، ابراهیم؛ حافظ نیا، محمدرضا؛ احمدی پور، زهرا و قادری حاجت، مصطفی. (۱۴۰۴). تحلیل انزوای ژئوپلیتیکی جمهوری اسلامی ایران. *فصلنامه بین‌المللی ژئوپلیتیک*، ۲۱(۱)، ۳۶-۶۸.
- پور احمدی میبدی، حسین و فیض‌اللهی، مهدی. (۱۴۰۲). تشدید تنش در قره‌باغ و چالش منافع منطقه‌ای ایران در سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۲۳. *مطالعات اوراسیای مرکزی*، ۱۶(۲)، ۷۵-۱۰۰.
- سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای. (۱۴۰۲). *گزارش آمار عملکرد پایانه‌های مرزی کشور (۱۴۰۰-۱۴۰۲)* [گزارش]. تهران: سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای <http://www.rmto.ir>.
- عبدالهی یامچی، عباس؛ ابراهیمی، مرتضی و محموداوغلی، رضا. (۱۴۰۳). *بررسی تبعات اقتصادی و سیاسی ایجاد کریدور زنگزور بر جمهوری اسلامی ایران* [پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه محقق اردبیلی].
- مجلس شورای اسلامی. (۱۴۰۰). *راهکارهای تقویت دیپلماسی اقتصادی ایران و جمهوری ارمنستان پس از بحران قره‌باغ* [گزارش شماره ۱۷۵۸۱]. تهران: مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی. <https://rc.majlis.ir/fa/report/show/1666564>
- مرکز پژوهش‌های اتاق ایران. ۱۴۰۲. *گزارش گذرگاه زنگزور: پیامدهای آن بر موفقیت ژئواکونومیک ایران* <https://otaghiranonline.ir/UFiles/Docs/2023/11/22/Doc2023112209013261.pdf>
- ناصری، علی و شکوری، ابوالفضل. (۱۴۰۳). ایران و ژئوپلیتیک دالان زنگزور. *فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز*، ۳۰(۱۲۵)، ۵۵-۹۴.

منابع لاتین

- Aliyev, S. (2025, March 27). *Strategic aspects of the Zangazur transport corridor in the context of sustainable development*. Zenodo.
- Arvis, J.-F., Ojala, L., Wiederer, C., Shepherd, B., Raj, A., Dairabayeva, K., & Kiiski, T. (2018). *Connecting to compete 2018: Trade logistics in the global economy*. World Bank. <https://lpi.worldbank.org/report>
- Asian Development Bank. (2021). *CAREC corridor performance measurement and monitoring annual report*. Asian Development Bank.
- Asian Development Bank. (2023). *Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC) corridor performance measurement and monitoring annual report 2022*. <https://cpmm.carecprogram.org/uploads/CAREC-Corridor-Performance-Measurement-Monitoring-Annual-Report-2022.pdf>
- Axelrod, R. (1984). *The evolution of cooperation*. Basic Books.
- BBC Monitoring. (2023, October 14). Regional tensions rise over the proposed Zangezur corridor. *BBC News*. <https://www.bbc.com>

- Casson, M. (2000). *Economics of international business: A new research agenda*. Edward Elgar Publishing.
- Christopher, M. (2016). *Logistics & supply chain management* (5th ed.). Pearson Education.
- Davies, H., & Ellis, P. (2000). Porter's competitive advantage of nations: Time for the final judgement? *Journal of Management Studies*, 37(8), 1189–1214. <https://doi.org/10.1111/1467-6486.00221>
- Dunning, J. H. (1993). *Multinational enterprises and the global economy*. Addison-Wesley.
- Eurasianet. (2024, February 2). *The Zangezur corridor and Armenia's southern dilemma*. <https://eurasianet.org>
- Faye, M. L., McArthur, J. W., Sachs, J. D., & Snow, T. (2004). The challenges facing landlocked developing countries. *Journal of Human Development*, 5(1), 31–68.
- Gafarlı, T. (2025). Unlocking the potential in the South Caucasus: The Zangezur Corridor's impact on the Trans-Caspian International Transport Route (Middle Corridor). *Perceptions: Journal of International Affairs*, 29(2), 148–173. <https://dergipark.org.tr/en/pub/perception/article/1535350>
- Ghaderi Hajat, M., Moniri, K., & Amirpour, I. (2025). The impact of the Zangezur corridor on the geopolitical weight of Iran. *Central Eurasia Studies*, 17(2), 189–213.
- Hashimov, E., Talibov, A., & Iskandarov, K. (2025). The socioeconomic impact of the Zangezur Corridor on the South Caucasus region. *Social Development and Security*, 15(4), 1–18.
- Ismailov, E., & Papava, V. (2006). *The Central Caucasus: Essays on geopolitical economy*. CA&CC Press.
- Israyelyan, A. (2025). The “Zangezur Corridor” initiative: Postwar geopolitical strategies of Armenia, Azerbaijan, Turkey, and Iran in the South Caucasus. *Pathways to Peace and Security*, 1(68), 142–155.
- Kaleji, V. (2024, February 5). Is the Aras Corridor an alternative to Zangezur? *CACI Analyst*. <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13788-is-the-aras-corridor-an-alternative-to-zangezur.html>
- Kavtaradze, E. (2024). Armenia and Azerbaijan in a geopolitical battle: Zangezur Corridor. *International Scientific Journal “The Caucasus and the World,”* (29), 124–129.
- Keohane, R. O. (1984). *After hegemony: Cooperation and discord in the world political economy*. Princeton University Press.
- Keohane, R. O., & Nye, J. S. (1977). *Power and interdependence: World politics in transition*. Little, Brown.

- Khalil, E. L. (1992). Review of the book *Geography and trade*, by P. Krugman. *Southern Economic Journal*, 59(2), 337–339.
- Lundan, S. M., & Dunning, J. H. (2008). Multinational enterprises and the global economy. In *United Nations Library on Transnational Corporations*.
- Mackinder, H. J. (1904). The geographical pivot of history. *The Geographical Journal*, 23(4), 421–437.
- Malysheva, D. (2023). Russia and Eurasia's transit corridors. *Russia and New States of Eurasia*, (2), 91–102.
- Martinez, O. J. (1994). *Border people: Life and society in the U.S.–Mexico borderlands*. University of Arizona Press.
- Memanishvili, V. (2025). *The impact of the Zangezur Corridor on Georgia's transit function in the South Caucasus region*. Zenodo.
- Merkus, E. (2024). *Gravity models in international trade: A specification curve analysis*. SSRN.
- Ó Tuathail, G. (1996). *Critical geopolitics: The politics of writing global space*. University of Minnesota Press.
- Perroux, F. (1950). Economic space: Theory and applications. *The Quarterly Journal of Economics*, 64(1), 89–104.
- Porter, M. E. (1990). *The competitive advantage of nations*. Free Press.
- Russia in Global Affairs. (2024). Zangezur Corridor: Economic potential and political constraints. *Russia in Global Affairs*. <https://eng.globalaffairs.ru/articles/zangezur-corridor>
- Shapiro, C., & Varian, H. R. (1999). *Information rules: A strategic guide to the network economy*. Harvard Business School Press.
- Sheffi, Y. (2005). *The resilient enterprise: Overcoming vulnerability for competitive advantage*. MIT Press.
- Spykman, N. J. (1944). *The geography of the peace*. Harcourt, Brace & Company.
- United Nations Conference on Trade and Development. (2024). *World investment report 2024: Investment facilitation and digital government*. <https://unctad.org/publication/world-investment-report-2024>
- Waltz, K. N. (1979). *Theory of international politics*. McGraw-Hill.
- Williamson, O. E. (1985). *The economic institutions of capitalism: Firms, markets, relational contracting*. Free Press.