

ایران از کریدور زنگزور حذف شد!

کشورگشایی به سبک ترامپ

کیمیا ملکی: سال‌هاست بخشی از بار جمهوری آذربایجان برای رسیدن به نخجوان از خاک ایران می‌گذرد. ارزش این رفت‌وآمد فقط در عوارض عبور کامیون‌ها نبود؛ می‌شد آن را به قراردادهای چندساله حمل و مشتریان ثابت برای شرکت‌ها و پایانه‌های ایرانی تبدیل کرد. حالا «مسیر ترامپ برای صلح و شکوفایی بین‌المللی» یا تریپ (TRIPP)، راه دیگری برای اتصال سرزمین اصلی جمهوری آذربایجان به نخجوان پیش‌بینی کرده است: گذر از استان سیونیک در جنوب ارمنستان. ایران نه در مسیر تریپ قرار دارد و نه در سازوکار توسعه آن سهمی دارد. مرز ایران و ارمنستان تغییر نکرده و راه تازه هنوز به بهره‌برداری نرسیده است. آنچه ایران از دست داده، فرصت تثبیت موقعیتش در طرح تازه اتصال نخجوان است، نه درآمدی که امروز از عبور بار به دست می‌آورد. سرنوشت این درآمد و سهم ایران از قراردادهای آینده به یک پرسش بستگی دارد: کدام مسیر با هزینه کمتر بار را سر موعد به مقصد می‌رساند؟

فرصتی که می‌توانست به قرارداد برسد

نخجوان بخشی از جمهوری آذربایجان است اما با سرزمین اصلی آن پیوستگی زمینی ندارد. با بسته‌بودن مسیر مستقیم از خاک ارمنستان، ایران سال‌ها یکی از راه‌های عملی دسترسی به نخجوان را فراهم کرده است. ایران و جمهوری آذربایجان در سال ۲۰۲۲ برای توسعه این اتصال از خاک ایران تفاهم کردند. پل جاده‌ای آغبند ـ کلاله یکی از اجزای این برنامه است که با نام «دالان ارس» پیش می‌رود. مزیت ایران این بود که مسیرش از قبل مشتری داشت و می‌توانست با خدمات منظم، صاحبان بار را به بستن قراردادهای بلندمدت ترغیب کند.

عبور پراکنده کامیون‌ها درآمدی از عوارض و فروش سوخت به‌جا می‌گذارد اما جریان منظم بار برای پایانه، انبار، تعمیرگاه و شرکت حمل‌ونقل مشتری ثابت می‌آورد. وقتی حجم و زمان ورود بار پیش‌بینی‌پذیر باشد، سرمایه‌گذاری در تجهیز پایانه یا ساخت سردخانه هم توجیه بیشتری پیدا می‌کند. تریپ دالان ارس را از نقشه پاک نمی‌کند، اما با گشایش مسیر مستقیم از جنوب ارمنستان، یکی از دلایل انتخاب راه ایران از میان می‌رود. آن‌وقت بار نخجوان را باید در رقابت بر سر کرایه، زمان عبور و کیفیت خدمات حفظ کرد.

از توافق تا نخستین محموله

دولت ارمنستان در ۱۹ نوامبر ۲۰۲۶ کارهای مقدماتی، از جمله تعیین محدوده و پاک‌سازی محل پروژه، را تصویب کرد. به گفته نخست‌وزیر ارمنستان، قرار است ۲۳ نوامبر آغاز طرح به‌طور رسمی اعلام شود؛ این اعلام به معنای بهره‌برداری از مسیر نیست. قطعه حدود ۴۰ کیلومتری سیونیک فقط یکی از حلقه‌های اتصال ریلی است. در شرق، خط هورادیز ـ آغبند قرار است این قطعه را به شبکه جمهوری آذربایجان متصل کند. در غرب، اتصال مستقیم ریلی به ترکیه به آماده‌شدن خطوط نخجوان و تکمیل راه‌آهن ۲۲۴ کیلومتری قارص ـ دیلوجو وابسته است. اختلاف عرض خطوط هم می‌تواند هزینه و زمان حمل را افزایش دهد. فاصله بین دو ریل در بیشتر شبکه‌های به‌جامانده از شوروی ۱۵۲۰ میلی‌متر و در شبکه ترکیه ۱۴۳۵ میلی‌متر است. باید مشخص شود انتقال بار میان دو شبکه در کدام پایانه و به چه شیوه‌ای انجام می‌شود؟

از زنگزور تا تریپ

باکو سال‌ها اتصال مستقیم به نخجوان از جنوب ارمنستان را با عنوان «کریدور زنگزور» پیگیری می‌کرد و ایروان بر حفظ اختیار خود در اداره مرز و گمرک تأکید داشت. در اعلامیه مشترک ۸ اوت ۲۰۲۵ در واشنگتن، دو کشور بر برقراری ارتباط «بدون مانع» میان سرزمین اصلی جمهوری آذربایجان و نخجوان از خاک ارمنستان توافق کردند. دو طرف در همان نشست متن توافق صلح را پاراف کردند؛ اقدامی که به معنای تأیید اولیه متن بود، نه آغاز اجرای پیمان. چارچوب اجرایی تریپ در ژانویه ۲۰۲۶ منتشر شد و پارلمان ارمنستان در ۲۸ اکتبر همان سال موافقت‌نامه جداگانه توسعه طرح با آمریکا را تصویب کرد. رئیس‌جمهور ارمنستان نیز در ۱۲ نوامبر قانون تصویب این موافقت‌نامه را امضا کرد.

آمریکا در این طرح فقط میانجی نیست. سهم اولیه طرف آمریکایی در شرکت توسعه تریپ ۷۴ درصد و سهم ارمنستان ۲۶ درصد در نظر گرفته شده است. شرکت قرار است در محدوده‌های تعیین‌شده به مدت ۴۹ سال حق انحصاری توسعه پروژه و استفاده از زمین را داشته باشد. اگر سهام‌داران بر تمدید ۵۰ساله توافق کنند، سهم ارمنستان به ۴۹ درصد می‌رسد. این ارقام درباره سهام شرکت و حقوق توسعه‌اند، نه مالکیت بر خاک. خدماتی مانند دریافت اولیه مدارک می‌تواند به بهره‌برداران خصوصی واگذار شود، اما اختیار کنترل مرز و اجرای مقررات گمرکی در دست ارمنستان می‌ماند. عبور «بدون مانع» به معنای حذف گمرک نیست. شرکت توسعه قرار است پیمانکاران و بهره‌برداران را انتخاب کند و تصمیم‌هایی مانند اعطای امتیاز بهره‌برداری به موافقت هر دو سهام‌دار نیاز دارد. سهم ۷۴درصدی آمریکا به معنای پرداخت ۷۴ درصد هزینه پروژه نیست؛ کمک این کشور به تأمین مالی به فراهم‌بودن منابع مشروط است. جمهوری آذربایجان، با آنکه سهام‌دار شرکت توسعه نیست، در گروه‌های فنی حمل‌ونقل و انتقال برق با آمریکا و ارمنستان همکاری می‌کند. این گروه‌ها در ۷ نوامبر راه‌اندازی شدند و ایران در آن‌ها حضور ندارد.

رقابت بر سر بار؛ از کرایه تا قرارداد

رقابت مستقیم با ایران بر سر باری است که میان سرزمین اصلی جمهوری آذربایجان و نخجوان جابه‌جا می‌شود. بارهای حجیم و منظم، در صورت دسترسی به قطار باری رقابتی، گزینه تازه‌ای پیدا می‌کنند. برای محموله‌های کوچک یا سفارش‌هایی که تحویل مستقیم در مقصد را می‌طلبند، حمل جاده‌ای همچنان می‌تواند مناسب‌تر باشد. اما ماندن بار روی کامیون لزوما به معنای ماندن آن در ایران نیست؛ تریپ جاده را هم در شمار گزینه‌های توسعه قرار داده است. تغییر مسیر کامیون‌ها نه‌فقط عوارض عبور، که فروش سوخت، خدمات تعمیر، انبارداری و جابه‌جایی بار در پایانه‌های ایرانی را هم تحت تأثیر قرار می‌دهد. حتی اگر پس از گشایش مسیر تازه، حجم بار در ماه‌های نخست تغییر محسوسی نکند، وجود یک گزینه جایگزین می‌تواند قدرت چانه‌زنی صاحب کالا را بالا ببرد. شرکت حمل‌ونقل یا بهره‌بردار پایانه در ایران ممکن است برای نگه‌داشتن مشتری ناچار شود نرخ یا شرایط قرارداد را تغییر دهد. در نتیجه، درآمد ممکن است پیش از کاهش تعداد کامیون‌ها تحت فشار قرار گیرد. زیان بلندمدت هم الزاما با مقایسه آمار دو سال دیده نمی‌شود: ممکن است بار موجود همچنان از ایران بگذرد اما قراردادهای تازه برای حمل بارهای آینده در مسیر دیگری بسته شود. برای سنجش اثر تریپ بر ترانزیت ایران، آمار وزن و نوع بار عبوری، مبدأ و مقصد و نرخ حمل لازم است.

نوردوز، دروازه بازاری دیگر

نوردوز، تنها گذرگاه زمینی فعال ایران و ارمنستان، دروازه تجارت مستقیم دو کشور و یکی از راه‌های دسترسی جاده‌ای ایران به گرجستان و بنادر دریای سیاه است. ارزش تجارت کالایی ایران و ارمنستان در سال ۲۰۲۵ حدود ۷۷۰ میلیون دلار بود؛ رقمی که به مبادلات دوجانبه مربوط است، نه ترانزیت نخجوان. از ۱۵ مه ۲۰۲۵ نیز موافقت‌نامه تجارت آزاد ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا برای کالاهای مشمول، با رعایت ضوابط مبدأ، تعرفه ترجیحی برقرار کرده است. طرح تریپ حکمی برای بستن نوردوز ندارد؛ تداوم فعالیت این گذرگاه هم عبور محموله‌های نخجوان از خاک ایران را تضمین نمی‌کند. راه‌آهن رشت ـ آستارا برای تکمیل شاخه غربی کریدور شمال ـ جنوب در نظر گرفته شده است. بازار بار از خلیج فارس به روسیه با بازار بار از باکو به نخجوان یا ترکیه یکی نیست. بهره‌برداری از رشت ـ آستارا می‌تواند درآمد تازه‌ای برای ایران ایجاد کند، اما جایگاه ایران در اتصال تازه نخجوان را برنمی‌گرداند. در بخش انرژی، ارمنستان اکنون به شبکه‌های برق ایران و گرجستان متصل است و برای اتصال به ترکیه و جمهوری آذربایجان برنامه دارد. اتصال‌های تازه، در صورت اجرا، گزینه‌های ارمنستان برای مبادله برق را بیشتر می‌کنند، اما به‌خودی‌خود جایگزین مبادله گاز و برق با ایران نمی‌شوند. ذکر خطوط لوله و فیبر نوری در چارچوب تریپ نیز به معنای تصویب ساخت آن‌ها نیست. «دروازه آهنین» پرونده‌ای جداگانه است. آمریکا در نوامبر ۲۰۲۶ این کارگروه را برای هماهنگی در رصد و جلوگیری از انتقال تسلیحات و اقلام مشمول تحریم‌های خود از مسیر مرزهای زمینی ایران و دریای خزر معرفی کرد.

دالان ارس؛ مسیر ثابت یا راه روزهای اختلال؟

مستقیم‌ترین پاسخ اقتصادی ایران، افزایش توان رقابت دالان ارس است. در اکتبر ۲۰۲۶، پیشرفت توسعه محور ۱۰۷ کیلومتری کلاله ـ جلفا ۵۳ درصد اعلام شد. در همان مقطع، پل جاده‌ای آغبند ـ کلاله ۹۸ درصد و پایانه مرزی کلاله ۶۵ درصد پیشرفت داشتند. نزدیک‌شدن پل به مرحله تکمیل به معنای آمادگی کل دالان نیست. کارایی مسیر به آمادگی پایانه‌ها، هماهنگی ساعت کار دو سوی مرز و انجام تشریفات در زمانی پیش‌بینی‌پذیر بستگی دارد. برای صاحب بار، پلی که آماده شده اما پشت آن صف شکل می‌گیرد، به‌خودی‌خود مزیت رقابتی نیست. برای صادرکننده‌ای که باید کالا را در موعد مشخص تحویل دهد، متوسط زمان عبور نیز به‌تنهایی کافی نیست. اگر عبور در روزهای خلوت سریع باشد، اما در روزهای پرتردد چند برابر طول بکشد، برنامه حمل باید معطلی بیشتر را هم در نظر بگیرد. کاهش این نوسان، در کنار ساخت راه، برای نگه‌داشتن مشتری تعیین‌کننده است. آزمون دالان ارس این است که آیا صاحب کالا در یک روز عادی هم آن را انتخاب می‌کند یا فقط وقتی در مسیر رقیب اختلالی رخ می‌دهد. انتخاب اول می‌تواند مبنای قراردادهای چندساله و سرمایه‌گذاری در خدمات باشد؛ انتخاب دوم ممکن است بخشی از درآمد عبور را حفظ کند، اما برای توسعه پایانه یا برنامه‌ریزی ناوگان اطمینان کافی نمی‌دهد. انتشار زمان واقعی عبور، روشن‌بودن هزینه‌ها و امکان رزرو منظم حمل، معیارهای ملموس‌تری برای سنجش رقابت‌اند تا درصد پیشرفت یک سازه. این اقدام‌ها ایران را به طرح تریپ برنمی‌گردانند اما می‌توانند به حفظ بخشی از بازار فعلی و جذب مشتریان تازه کمک کنند.

پاسخ ایران به زنگزور از کریدور ارس می‌گذرد

احسان موحدیان، پژوهشگر مسائل بین‌الملل با بیان اینکه کریدور زنگزور با هدف کنار گذاشتن ایران از مسیرهای ترانزیت و انتقال انرژی طراحی شده است به صمت گفت: ایران باید پیش از تکمیل بخش باقی‌مانده این مسیر در ارمنستان، کریدور ارس را برای اتصال جمهوری آذربایجان به نخجوان از خاک ایران ایجاد کند.

■ هزینه کنار گذاشتن ایران

موحدیان با اشاره به پیامدهای کریدور زنگزور برای ایران اظهار داشت: این مسیر برای مشارکت ایران طراحی نشده است؛ هدف از طراحی آن، انتقال کالا و انرژی بدون استفاده از خاک ایران و کنار گذاشتن کشور از مسیر احداث خطوط انتقال نفت و گاز است. وی افزود که رسانه‌ها و اندیشکده‌های آمریکایی و غربی به‌صراحت از آسیب اقتصادی به ایران به‌عنوان یکی از اهداف این طراحی سخن گفته‌اند. این پژوهشگر در توضیح طرح اتصال سرزمین اصلی جمهوری آذربایجان به نخجوان بدون عبور از ایران، از ارمنستان و گرجستان نام برد. موحدیان با اشاره به تفاوت میان پیامدهای مالی و امنیتی این طرح، بیان کرد: عبور نکردن این مسیرها از خاک ایران زیان مالی دارد، اما پیامد مهم‌تر آن امنیتی است. اگر دیگر کشورها برای انتقال نفت و گاز و برقراری ارتباطات منطقه‌ای به ایران متکی نباشند، اهمیت کریدوری ایران کاهش می‌یابد و به خطر انداختن امنیت کشور آسان‌تر می‌شود.

■ تنگه هرمز دوم

موحدیان با اشاره به مواضع مقام‌های آمریکایی گفت: نماینده‌ای از کنگره و مقام‌های وزارت خارجه آمریکا بارها بر دسترسی به منابع نفت، گاز و منابع معدنی قفقاز و آسیای مرکزی از طریق این مسیر تأکید کرده‌اند. هدف این است که آمریکا بدون نیاز به چین به این منابع دسترسی پیدا کند و از این مسیر، فضای تنفسی لازم برای مقابله با ایران، روسیه و چین را به دست آورد. این پژوهشگر طرح یادشده را آمریکایی دانست و اظهار داشت: اسرائیل نیز از مزایای آن برای مقابله با ایران بهره‌مند خواهد شد. آمریکا می‌کوشد در قفقاز یک تنگه هرمز دوم ایجاد کند، مسیری که در اختیار ایران نباشد. به گفته موحدیان، از منطقه قفقاز نفت به اسرائیل منتقل می‌شود و قرار است از این مسیر برای تأمین گاز اروپا نیز استفاده شود. وی همچنین با اشاره به کارکرد هوایی این منطقه اظهار داشت که تحریم‌های روسیه و جنگ در منطقه خلیج فارس، مسیرهای پروازی پیشین را دچار اختلال کرده و تردد هوایی در منطقه جنگی را پرخطر کرده است. موحدیان در ارزیابی واکنش ایران افزود: برنامه مشخصی برای جلوگیری از استفاده از این مسیرها یا تثبیت مسیرهای جایگزین از خاک ایران وجود ندارد. تا زمانی که این وضعیت ادامه داشته باشد، ایران شانسی برای تأمین منافع خود در این رقابت نخواهد داشت.

■ کریدور ارس؛ فرصت بزرگ ایران

موحدیان در پاسخ به پرسشی درباره امکان اثرگذاری ایران در بلندمدت گفت: اگر ایران می‌خواهد در این روند اثرگذار باشد، باید پیش از تکمیل ۴۰ کیلومتر باقی‌مانده مسیر در ارمنستان، مسیرهایی را برای ترانزیت و انتقال انرژی ایجاد کند که به نفع کشور باشند. وی افزود کریدور ارس باید اتصال سرزمین اصلی جمهوری آذربایجان به نخجوان را از خاک ایران فراهم کند و حتما خط ریلی هم داشته باشد. ایران باید بتواند نیازهای کشورهای قفقاز را به انرژی، کالا، حمل‌ونقل و دسترسی به آب‌های آزاد تأمین کند تا این کشورها برای جابه‌جایی کالا و انرژی به مسیر ایران متکی باشند.

رقابت بر سر بار تازه خزر

اهمیت تریپ به بار نخجوان محدود نمی‌شود. کریدور میانی از پیش فعال بوده است: بار از بنادر قزاقستان و ترکمنستان به بندر باکو در منطقه آلات می‌رسد و از آنجا می‌تواند از راه گرجستان به دریای سیاه یا با خط باکو ـ تفلیس ـ قارص به ترکیه برود. بندر باکو در سال ۲۰۲۵ حدود ۸.۲ میلیون تن کالا جابه‌جا کرد. بار کانتینری آن نیز معادل حدود ۱۰۷ هزار کانتینر ۲۰ فوتی بود. این ارقام عملکرد یک بندر فعال را نشان می‌دهند، نه باری که قرار است از ایران کم شود. اتصال سیونیک، در صورت تکمیل، گزینه‌ای در کنار مسیرهای گرجستان خواهد بود. برای ایران، رقابت فقط بر سر جابه‌جایی بار موجود نیست. اگر یک شرکت حمل برای بارهای تازه خزر از ابتدا مسیر دیگری را در برنامه ثابت خود بگنجاند، جذب آن بار برای مسیرهای ایرانی دشوارتر خواهد شد. زمانی که صاحب کالا توانسته برنامه تولید و تحویل خود را با حرکت منظم کشتی و قطار هماهنگ کند، برای تغییر مسیر به مزیتی فراتر از کرایه اندکی پایین‌تر نیاز دارد. در یک سناریوی سرمایه‌گذاری برای ۹ کشور کریدور میانی، حجم تجارت در این مسیر تا سال ۲۰۴۰ می‌تواند بیش از سه برابر شود و زمان حمل به حدود نصف برسد. رفع گلوگاه‌های فیزیکی دست‌کم ۲۵ میلیارد دلار و زیرساخت‌های مکمل، از خطوط اتصال به مراکز تولید تا پایانه‌های بار، حدود ۳۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری می‌طلبد.



سخن پایانی

فرصت ایران این بود که رفت‌وآمد جاافتاده به نخجوان را به کسب‌وکاری ماندگار برای ناوگان، پایانه‌ها و شرکت‌های حمل تبدیل کند. در طرحی که اتصال تازه را تعریف کرده برای ایران نقشی در نظر گرفته نشده است. این غیبت هنوز به معنای کاهش بار یا درآمد نیست. اگر تریپ کرایه کمتر یا تحویل منظم‌تری عرضه کند، ممکن است بخشی از بار فعلی تغییر مسیر دهد و قراردادهای تازه به شرکت‌های فعال در مسیر رقیب برسد. دالان ارس در همین بازار رقابت می‌کند؛ نوردوز و رشت ـ آستارا برای بازارهای دیگری اهمیت دارند. معیار موفقیت ارس فقط تکمیل پل و راه نیست؛ باید روشن شود کامیون چند ساعت در مرز می‌ماند، هزینه هر سفر چقدر است و شرکت حمل چه موعدی را برای تحویل تضمین می‌کند. بهای فرصت ازدست‌رفته را باید در قراردادهای بعدی حمل دید. بار از کدام مسیر می‌رود و چه سهمی از درآمد آن به ایران می‌رسد؟