

Iran and Türkiye's Competition in the Corridors of the Caucasus

Vahid Hosseinzadeh*

Assistant Professor, International Relations Department, Faculty of
Humanities, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran

Behzad Nasiri Lotum

Master's student of International Relations, Faculty of Humanities,
Tarbiat Modares University, Tehran, Iran

Abstract:

Introduction: The Caucasus region, strategically located between Europe and Asia, has long attracted the attention of regional and global powers due to its geographical importance and abundant natural resources. Its vast oil and gas reserves, along with its role as a key transit hub, have placed it at the center of international trade and investment. The region's integration into global economic corridors has increased its strategic value, as major regional and international powers seek secure routes for the transport of goods and energy. In this context, Iran and Türkiye, two influential players in the region, are pursuing their corridor strategies to expand their influence. Iran prioritizes the North-South Corridor to strengthen ties with Eurasia and circumvent sanctions and offer an alternative trade route. Meanwhile, Türkiye is focused on the Middle Corridor, which connects Central Asia to Europe and China through the Caucasus. This pursuit of regional influence through economic corridors has intensified competition between Tehran and Ankara and has shaped

* v.hosseinzadeh@modares.ac.ir,(Corresponding author)

their diplomatic relations. The development of these routes not only facilitates trade but also serves as a tool for geopolitical influence and regional dominance.

Research question: The main question of the research is how different interests and goals of Iran and Türkiye in the Caucasus region lead to competition in the corridors passing through this region?

Research hypothesis: The hypothesis suggests that the significant difference in the goals and interests of the Islamic Republic of Iran and Türkiye regarding the development of corridors passing through the Caucasus region is one of the key factors in the competition between the two countries in this area.

Methodology and theoretical framework: This study uses a qualitative research method with a descriptive-analytical approach, using documentary analysis and library research to examine the dynamics of competition between Iran and Türkiye in the Caucasus region. Additionally, the theoretical framework employs the regional balance of power to analyze strategic interactions between the two countries. According to this theoretical framework, economic corridors play a significant role in the balance of power in two key ways. First, they enable actors to reduce political and economic pressures from rivals by reducing their path dependence, thereby increasing strategic independence. Second, these corridors serve as a tool to strengthen soft power and increase geopolitical influence.

Results and discussion: In this context, the competition between Iran and Türkiye over the development of corridors in the Caucasus has been raised as an important issue in bilateral relations. Fundamental differences in the goals and interests of the Islamic Republic of Iran

and Türkiye in terms of their influence in the Caucasus are the main drivers of this competition. While both countries recognize the strategic importance of the region, they have different views on the development of the corridor. Iran aims to strengthen its cooperation with Eurasian countries, especially Russia and India, using the North-South Corridor as a tool to strengthen these partnerships. In contrast, Türkiye has adopted a more West-centric approach, seeking to strengthen its central role in connecting Europe with Central Asia and China through the development of the Middle Corridor. These different strategies have significantly intensified Iran-Türkiye competition in the Caucasus. Both countries are committed to advancing the vision of regional connectivity, deepening bilateral relations and influencing their geopolitical landscape. The findings of this study indicate that framing the North-South Corridor and the Middle Corridor as two competing routes with distinct stakeholders intensifies the rivalry between Iran and Türkiye in the Caucasus. This competition is likely to shape the dynamics of their bilateral relations, affecting not only their interactions but also the broader security and stability of the Caucasus and beyond. As major external powers also compete for influence in the region, the rivalry between Iran-Türkiye could further complicate regional politics. As both countries seek to maintain their positions and advance their interests, the potential for escalating geopolitical tensions increases, emphasizing the need for careful management of this competition to maintain stability in this strategically sensitive region. Ultimately, the interplay of regional and global interests may change the geopolitical landscape of the

Caucasus and have important implications for both local and international security.

Conclusion: The findings suggest that both countries are actively seeking to expand their influence in this strategically important region. However, fundamental differences in their interests and goals increase competition between them. This growing competition is not only rooted in their national interests but is also influenced by significant geopolitical changes in the region and the external interference by major powers. The growing presence of countries such as China and Russia in the Caucasus further complicates the regional landscape and positions the Iranian-Turkish rivalry as a potential catalyst for escalating tensions and instability. As both countries pursue their ambitions amidst these complex dynamics, the implications for regional security and cooperation become increasingly critical. This study shows that the Iranian-Turkish rivalry in the Caucasus is part of a broader geopolitical competition that involves global powers and has important implications for regional stability. The dynamics of this competition directly affect the development and control of essential transportation corridors in the region. To turn this competition into constructive cooperation, Iran must actively engage with the Middle Corridor. Such interaction will not only strengthen the North-South Corridor, but will also strengthen Iran's relations with its neighbors and help reduce its isolation.

Key words: North-South Corridor, Middle Corridor, Caucasus, Iran, Türkiye.

رقابت ایران و ترکیه در راه‌گذرهای منطقه قفقاز

وحید حسین‌زاده^۱

استادیار گروه روابط بین‌الملل، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران

بهزاد نصیری لتوم

دانشجوی کارشناسی ارشد روابط بین‌الملل، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران

چکیده

منطقه قفقاز به‌عنوان محل تلاقی چند راه‌گذر بین‌المللی در دهه اخیر در مرکز توجه قرار گرفته است. در این میان ایران و ترکیه به‌عنوان دو بازیگر مؤثر در منطقه قفقاز منافع و هدف‌های متفاوتی را در توسعه راه‌گذرهای اقتصادی دنبال می‌کنند. ایران در پی گسترش روابط با حوزه اوراسیا برای توسعه راه‌گذر شمال‌جنوب تلاش می‌کند. در حالی که ترکیه توسعه راه‌گذر میانی را در برنامه خود دارد. پرسش اصلی نوشتار این است که منافع و هدف‌های متفاوت ایران و ترکیه در منطقه قفقاز چگونه سبب رقابت در راه‌گذرهای عبوری از این منطقه می‌شود؟ فرضیه مطرح‌شده بیان می‌کند که تفاوت‌های جدی در هدف‌ها و منافع جمهوری اسلامی ایران با ترکیه در توسعه راه‌گذرهای عبوری از منطقه قفقاز از عوامل جدی رقابت میان دو کشور در این منطقه است. نتایج این نوشتار نشان می‌دهد که راه‌گذر شمال‌جنوب و راه‌گذر میانی با ذی‌نفعانی که هدف‌های متفاوتی را در توسعه این دو راه‌گذر پیگیری می‌کنند، به افزایش رقابت میان ایران و ترکیه در منطقه قفقاز منجر خواهد شد. در این زمینه رقابت ایران و ترکیه بیشتر بر سر افزایش نفوذ سیاسی و گسترش منافع اقتصادی در منطقه است. این رقابت نسبی است و هر دو کشور تلاش می‌کنند در سطح محلی و منطقه‌ای سازوکارهایی ایجاد کنند. این نوشتار با رویکرد توصیفی-تحلیلی، با بهره‌گیری از روش کیفی مبتنی بر تحلیل اسناد و منابع موجود و با استفاده از دو مفهوم ژئوپلیتیک و ژئواکونومی برای تعریف بهتر راه‌گذرهای اقتصادی انجام شده است.

واژگان اصلی: راه‌گذر شمال‌جنوب، راه‌گذر میانی، قفقاز، ایران، ترکیه.

^۱ نویسنده مسئول: v.hosseinzadeh@modares.ac.ir

مقدمه

در پی گذار نظام بین‌الملل و پیچیدگی‌های آن، مناطق مختلف جهان با پویایی‌های بیشتری روبه‌رو شده‌اند. منطقه قفقاز در میان آسیای مرکزی، دریای خزر، خاورمیانه، روسیه و شرق اروپا نیز از این موضوع مستثنا نیست. این منطقه به‌عنوان پلی طبیعی در میان اروپا و آسیا اهمیت راهبردی ویژه‌ای دارد و می‌تواند به‌عنوان منطقه‌ای حیاتی از نظر انرژی جایگزین مناسبی برای مناطق غرب آسیا باشد. در حال حاضر این منطقه به نقطه‌ای راهبردی تبدیل شده است که در آن منافع قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای با یکدیگر تلاقی پیدا کرده‌اند (Avdalian, 2022: 82-84).

منطقه قفقاز با مجموعه‌ای پیچیده از فرهنگ‌ها، زبان‌ها و علایق ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی، از دیرباز کانونی برای قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای بوده است. ایران و ترکیه از بازیگران منطقه‌ای درگیر در این چشم‌انداز در حال تحول هستند. این منطقه در سال‌های اخیر به‌عنوان یکی از محورهای حیاتی سیاست خارجی این دو کشور مطرح بوده است. با فروپاشی اتحاد شوروی این دو کشور اهمیت راهبردی خود را از دست دادند، ولی با توجه به پویایی‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی منطقه، ایران و ترکیه در نقش ارتباط‌دهنده شرق و غرب، در حال بازتعریف جایگاه خود هستند. این دو کشور به‌علت برخورداری از موقعیت راهبردی منطقه‌ای، روابط اقتصادی و سیاسی گسترده‌ای دارند. ایران پل ارتباطی ترکیه برای اتصال به شرق و ترکیه پل ارتباطی ایران برای اتصال به غرب است (Motalebi and Others, 2014: 358). می‌توان گفت روابط این دو کشور آمیزه‌ای از رقابت و اختلاف به‌علت تفاوت در دیدگاه‌های سیاست خارجی آن‌ها نسبت به منطقه قفقاز است. ایران با توجه به نگاه تاریخی فرهنگی خود نسبت به این منطقه، خود را داعیه‌دار سیاست‌های به‌کارگرفته‌شده نسبت به تحول‌های پویای آن می‌داند و تلاش می‌کند بتواند سیاست‌های مورد نظر خود را به کار گیرد و در تصمیم‌گیری‌های منطقه نقش تأثیرگذاری داشته باشد. ترکیه در دو دهه گذشته به‌ویژه با روی کار آمدن حزب عدالت و توسعه از سال ۲۰۰۲ برای نفوذ هرچه بیشتر در منطقه قفقاز و آسیای مرکزی تلاش کرده است. تلاش آنکارا بیشتر پیرامون دو موضوع اصلی بوده است: یکی

بحث جهان ترکی و دیگری در اختیارگرفتن مسیرهای حمل‌ونقلی یا به بیانی، ترکی‌سازی مسیرهای انتقال کالا و انرژی.

این تفاوت دیدگاه‌ها و تلاش هریک در جهت کاربست سیاست‌های خود، سبب شده است میان تهران و آنکارا رقابت به‌جای همکاری در نگاه به این منطقه شکل گیرد (Pizzolo, 2023). این رقابت منطقه‌ای در گسترش شبکه راه‌گذرها و زیرساخت‌های حمل‌ونقل این دو کشور نیز دیده می‌شود. ترکیه در راستای هدف‌های خود بر گسترش راه‌گذر میانی تمرکز دارد. نفوذ در آسیای مرکزی و منطقه قفقاز، اتصال چین به اروپا و ورود به زنجیره ارزش جهانی از هدف‌های این کشور است. در برابر ایران با هدف گسترش روابط با روسیه تا سطح روابط راهبردی، مشارکت در راه‌گذرهای غیرآمریکایی و افزایش روابط با قدرت‌های نوپدید مانند هند، تلاش می‌کند در راه‌گذر شمال‌جنوب نقش محوری داشته باشد. در این نوشتار در پی پاسخ این پرسش هستیم که منافع و هدف‌های متفاوت ایران و ترکیه در منطقه قفقاز چگونه سبب رقابت در راه‌گذرهای عبوری از این منطقه می‌شود؟ فرضیه مطرح‌شده بیان می‌کند که تفاوت‌های اساسی در هدف‌ها و منافع جمهوری اسلامی ایران با ترکیه در توسعه راه‌گذرهای عبوری از منطقه قفقاز از عوامل جدی رقابت میان دو کشور در این منطقه است. این نوشتار با روش کیفی با رویکرد توصیفی تحلیلی و با استفاده از روش گردآوری داده‌های اسنادی و کتابخانه‌ای انجام شده است.

پیشینه پژوهش

با توجه به موضوع و هدف نوشتار، مطالعات انجام‌شده در مورد رقابت‌های ایران و ترکیه در منطقه قفقاز را می‌توان در دو بخش دسته‌بندی کرد: ۱. رقابت و همکاری ایران و ترکیه در منطقه قفقاز؛ ۲. اهمیت ژئوپلیتیکی قفقاز برای راه‌گذرهای اقتصادی.

رقابت و همکاری ایران و ترکیه در منطقه قفقاز

گل محمدی و مارکدونف^۱ (۲۰۲۴) در مقاله «ایران ظهور ترکیه در قفقاز جنوبی را چگونه درک می‌کند؟» تأثیر تحولات ژئوپلیتیکی قفقاز جنوبی بر روابط ایران و ترکیه را بررسی کرده‌اند و نشان می‌دهند که این تحولات رقابت میان دو کشور را تشدید کرده است. ایران همچنین نقش ترکیه را بخشی از توطئه ژئوپلیتیکی غرب علیه خود می‌داند. عزیزی و ایساجنکو^۲ (۲۰۲۳) در مقاله «رقابت ایران و ترکیه در ژئوپلیتیک در حال تغییر قفقاز جنوبی» به افزایش نقش ترکیه در قفقاز جنوبی و تأثیر آن بر ایران می‌پردازند و نشان می‌دهند که کاهش نفوذ روسیه و ساخت راه‌گذر زنگه‌زور، موقعیت ترکیه را تقویت کرده و نگرانی ایران را برانگیخته است. جوفار و محمدی (۲۰۲۳) در مقاله «بررسی تضاد منافع ژئوپلیتیکی ایران و ترکیه در آسیای مرکزی و قفقاز» رقابت ژئوپلیتیکی ایران و ترکیه در آسیای مرکزی و قفقاز را بررسی می‌کنند و نشان می‌دهند که اختلاف‌های ایدئولوژیک، ملی‌گرایانه، اقتصادی و امنیتی، به‌ویژه پس از جنگ قره‌باغ، تنش‌ها را تشدید کرده است. گادجیف^۳ (۲۰۲۰) در مقاله «رابطه ایران و ترکیه با کشورهای قفقاز جنوبی» می‌نویسد ایران و ترکیه در قفقاز روابط پیچیده‌ای دارند که ترکیبی از رقابت و همکاری است. در حالی که ترکیه بر روابط نزدیک با جمهوری آذربایجان تمرکز دارد، ایران این منطقه را برای امنیت ملی خود حیاتی می‌داند. جوادی ارجمند (۲۰۱۸) در مقاله «ایران و ترکیه در قفقاز جنوبی: رقابت و همکاری» می‌نویسد رقابت ایران و ترکیه در قفقاز ابعاد فرهنگی، اقتصادی و سیاسی دارد. ایران با رویکردی مستقل به کاهش نفوذ آمریکا می‌پردازد؛ در حالی که ترکیه با رویکردی چندجانبه و هم‌سو با غرب عمل می‌کند.

اهمیت ژئوپلیتیکی قفقاز برای راه‌گذرهای اقتصادی

کولایی و رشیدی (۲۰۲۴) در مقاله «راه‌گذر زنگه‌زور و تهدیدها برای منافع جمهوری اسلامی ایران در قفقاز جنوبی» پیامدهای ساخت راه‌گذر با هدایت جمهوری آذربایجان و ترکیه را برای ایران بررسی کرده‌اند و تهدیدهایی مانند انزوای راهبردی، کاهش برتری‌های حمل‌ونقل و

1. Sergey M. Markedonov

2. Daria Isachenko

3. Kamaludin Gadzhiev

افزایش نفوذ ترکیه را مطرح می‌کنند. تقویت پان‌ترک‌گرایی و حضور ناتو و روسیه در نزدیکی مرزهای ایران از دیگر نگرانی‌ها هستند. پراوزه^۱ (۲۰۲۴) در مقاله «راه‌گذر حمل‌ونقل قفقاز جنوبی: گزینه جدید حمل‌ونقل اوراسیا»، راه‌گذر حمل‌ونقل قفقاز جنوبی را به‌عنوان گزینه‌ای جدید در مسیر اوراسیا بررسی می‌کند و تأثیرش بر تجارت میان اروپا و چین را تحلیل می‌کند. گاولیچک و اسکندرئف^۲ (۲۰۲۳) در مقاله «راه‌گذر زنگه‌زور به‌عنوان بخشی از مسیر حمل‌ونقل جهانی (در پس‌زمینه بازی‌های قدرت در منطقه قفقاز جنوبی)» بیان کرده‌اند که قفقاز به‌دلیل موقعیت راهبردی خود برای مسیرهای حمل‌ونقل جهانی حیاتی است. همچنین راه‌گذر زنگه‌زور به‌عنوان عنصر جدایی‌ناپذیر مسیر حمل‌ونقل جهانی برجسته است. کولایی و نوروزی زرمهری (۲۰۲۱) در مقاله «همکاری ایران، روسیه و جمهوری آذربایجان در ایجاد راه‌گذر شمال‌جنوب و تأثیر آن بر امنیت ملی ایران» همکاری ایران، جمهوری آذربایجان و روسیه در راه‌گذر شمال‌جنوب را بررسی کرده‌اند و تأثیر آن را بر امنیت ملی ایران تحلیل می‌کنند. همچنین بر نقش راهبردی ایران به‌عنوان پل ارتباطی آسیا و اروپا و کاهش وابستگی به مسیرهای غربی تأکید دارند. اوکلبا و سیخلاشوویلی^۳ (۲۰۲۱) در مقاله «قفقاز جنوبی و فرصت‌های منطقه‌ای از نظر توسعه راه‌گذر حمل‌ونقل و لجستیک» تأثیر تحولات ژئوپلیتیکی پس از جنگ قره‌باغ بر توسعه راه‌گذرهای حمل‌ونقل و لجستیک در قفقاز جنوبی را بررسی می‌کنند. آن‌ها نقش راه‌گذر زنگه‌زور و دیگر مسیرهای حمل‌ونقل را در تغییر توازن قدرت منطقه‌ای و تأثیر آن بر کشورهای هم‌جوار تحلیل می‌کنند.

چارچوب نظری: موازنه قدرت منطقه‌ای^۴

موازنه قدرت منطقه‌ای یکی از مفاهیم بنیادین در روابط بین‌الملل است که در شکل‌دادن به نظم منطقه‌ای و جهانی نقش اساسی دارد. این مفهوم که ریشه در نظریه‌های واقع‌گرایانه روابط بین‌الملل دارد، بر روابط قدرت میان بازیگران منطقه‌ای و تلاش آن‌ها برای ایجاد یا حفظ توازن

1. Gunnar Prause

2. Piotr Gawliczek, Khayal Iskandarov

3. Mikheil Ukleba and Mamuka Tsikhelashvili

4. Regional balance of power

در برابر تهدیدها و رقیبان تأکید دارد. در این چارچوب، دولت‌ها به‌عنوان بازیگران اصلی، همواره به‌دنبال مدیریت و تعدیل قدرت در منطقه هستند تا از تهدیدهای احتمالی جلوگیری کنند یا موقعیت راهبردی خود را بهبود بخشند. موازنه قوا به آن‌ها امکان می‌دهد تا با بهره‌گیری از منابع اقتصادی، نظامی، دیپلماتیک و فرهنگی خود، توازن قدرت را در محیطی رقابتی حفظ کنند یا آن را به سود منافع ملی و امنیتی خود تغییر دهند. در این زمینه نظریه موازنه قدرت در چارچوب دیدگاه‌های واقع‌گرایانه، می‌تواند برای ساختار پژوهشی این نوشتار چارچوب نظری مناسبی باشد.

در ادبیات کلاسیک، مفاهیمی مانند جنگ، همکاری و ائتلاف بر پایه موازنه قدرت مطرح شده‌اند. واقع‌گرایان و نواقع‌گرایان، از توسعیدید تا والتز همه بر اهمیت موازنه قدرت تأکید کرده‌اند، به‌ویژه در سطح بین‌المللی و سپس در سطح منطقه‌ای پس از جنگ سرد (Motaghi, 2013: 166). به باور واقع‌گرایان کلاسیک مانند مورگنتا، سیاست توازن منطقه‌ای به حفظ وضعیت موجود و معادله قدرت وابسته است. این سیاست براساس قدرت و واکنش بازیگران دیگر شکل می‌گیرد. کشورهایی که در معرض تهدیدهای جغرافیایی و تاریخی هستند، برای مقابله با این تهدیدها، سیاست توازن منطقه‌ای را در دستور کار امنیتی خود قرار می‌دهند (MossaliNejad, 2011: 135). همچنین در نظریه‌های نواقع‌گرایی، اصل موازنه قدرت جایگاه ویژه‌ای دارد که ناشی از تمرکز این رویکرد بر موضوع امنیت است. برخلاف واقع‌گرایان کلاسیک که دولت‌ها را قدرت‌طلب می‌دانند، نواقع‌گرایان آن‌ها را امنیت‌جو می‌دانند؛ به این معنا که دولت‌ها تا رسیدن به امنیت، سیاست به‌دست‌آوردن قدرت را دنبال می‌کنند و هدف نهایی آن‌ها تأمین امنیت است، نه فقط افزایش قدرت (Rashidi, 2023: 31-35).

نواقع‌گرایی مانند کنت والتز، استفان والت و جان مرشایمر رقابت بازیگران برای امنیت و ایجاد یا تغییر موازنه قدرت در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی را تحلیل کرده‌اند. به باور والتز موازنه قدرت به کاهش دیگری‌ها و کنترل بحران‌های منطقه‌ای کمک می‌کند. در نظام بین‌الملل آنارشیک، دولت‌ها برای حفظ جایگاه خود به موازنه‌سازی روی می‌آورند، نه برای بیشینه‌سازی قدرت. این راهبرد اساسی به جلوگیری از درگیری‌ها کمک می‌کند، مگر در شرایطی که معمای

امنیتی به سوءبرداشت هدف‌ها و درگیری‌های اجتناب‌ناپذیر منجر شود (Dehghani, 2010). (216) استفان والت، نظریه‌توازن قدرت را به توازن تهدید تغییر داد. به باور او دولت‌ها نه در برابر قدرت، بلکه در برابر تهدیدها واکنش نشان می‌دهند. به بیانی، دولت‌ها فقط به اقدام‌های کشورهای پاسخی می‌دهند که تهدید محسوب می‌شوند، نه به هر بازیگری که به دنبال افزایش قدرت است. برای نمونه، در منطقه قفقاز جنوبی، تلاش ترکیه برای ساخت راه‌گذر زنگه‌زور ممکن است از سوی گرجستان تهدید دانسته نشود، اما ایران آن را تهدید می‌بیند (MossaliNejad, 2011: 147).

توازن منطقه‌ای نیازمند این است که کشورها از ابزارهای متنوعی استفاده کنند. در این میان، راه‌گذرهای اقتصادی به‌عنوان ابزارهای ژئوپلیتیکی می‌توانند نقش اصلی را داشته باشند. این راه‌گذرها، علاوه بر تسهیل تجارت و تقویت زیرساخت‌های ارتباطی، به ابزاری برای گسترش نفوذ ژئوپلیتیکی و تثبیت موقعیت راهبردی بازیگران تبدیل شده‌اند. این راه‌گذرها با ایجاد مسیرهای جایگزین، وابستگی بازیگران به مسیرهای در کنترل رقیبان را کاهش می‌دهند و آسیب‌پذیری‌های ژئوپلیتیکی را محدود می‌کنند. نقش راه‌گذرهای اقتصادی در موازنه قدرت از دو جنبه شایان توجه است: نخست، این راه‌گذرها به بازیگران امکان می‌دهند با کاهش وابستگی به مسیرهای رقیبان و ایجاد استقلال راهبردی، از فشارهای سیاسی و اقتصادی رقیبان بکاهند. دوم، این راه‌گذرها ابزارهایی برای تقویت قدرت نرم و افزایش نفوذ ژئوپلیتیکی محسوب می‌شوند. ارتباطات اقتصادی و فرهنگی ناشی از این راه‌گذرها می‌تواند به تحکیم روابط میان دولت‌ها و تقویت همگرایی منطقه‌ای کمک کند. این نقش در مناطقی مانند قفقاز و آسیای مرکزی که محل رقابت قدرت‌های بزرگ و بازیگران منطقه‌ای است، اهمیت بیشتری دارد. برای نمونه، رقابت ایران و ترکیه بر سر راه‌گذرهای اقتصادی قفقاز، تلاشی برای تثبیت موقعیت و مدیریت توازن قوا در منطقه است. ایران با تمرکز بر راه‌گذر شمال‌جنوب به دنبال کاهش وابستگی به مسیرهای غربی و ترکیه با راه‌گذر میانی در پی تقویت نقش خود میان آسیا و اروپا است. این رقابت، اهمیت راه‌گذرهای اقتصادی را در راهبردهای موازنه قدرت نشان می‌دهد.

هدف‌ها و منافع ترکیه در قفقاز

پس از فروپاشی جهان دوقطبی و پایان جنگ سرد، ترکیه با توجه به تغییرهای گسترده در نظام بین‌الملل، بازتعریف سیاست خارجی خود را ضروری دانست. با توجه به رد درخواست پیوسته‌سازی ترکیه به اتحادیه اروپا در سال ۱۹۸۹، آنکارا به تدریج از محوریت غرب فاصله گرفت و به نقش تاریخی خود به‌عنوان پل میان آسیا و اروپا توجه بیشتری کرد. این تغییر رویکرد، توجه به مناطق پیرامونی مانند آسیای مرکزی و قفقاز را در اولویت قرارداد، جایی که ترکیه با تأکید بر هویت دموکراتیک، غیردینی و اقتصاد بازار آزاد خود تلاش کرد به‌عنوان الگویی برای جمهوری‌های نواستقلال معرفی شود (Falahatpisheh and Others, 2014: 43-45).

ترکیه در چارچوب سیاست جدید خود تلاش کرد با دیپلماسی فعال و اصل «حسن هم‌جواری» ثبات و صلح را در مناطق پیرامونی خود تقویت کند. در این میان، قفقاز به‌عنوان یکی از مناطق حساس با ظرفیت‌های فراوان انرژی، توجه ویژه‌ای به خود جلب کرد و ترکیه با گسترش روابط اقتصادی و اجتماعی خود با این منطقه، تلاش کرد نقش محوری خود را به‌عنوان راه مهم انتقال انرژی به‌وسیله طرح‌های خط لوله‌ای که از قلمروی آن کشور عبور می‌کردند، تثبیت کند.

با رشد اقتصادی ترکیه و افزایش نفوذ آن در مناطق مختلف، آنکارا به تدریج خود را به‌عنوان قدرت منطقه‌ای معرفی کرد. این قدرت منطقه‌ای، نه تنها در قفقاز و آسیای مرکزی، بلکه در خاورمیانه و جهان اسلام نیز به‌دنبال افزایش نقش‌آفرینی بود (Suvanova, 2018: 289).

این‌حال، ترکیه در این مسیر با چالش‌هایی نیز روبه‌رو بود، از جمله تلاش برای ایجاد تعادل میان منافع خود و حساسیت‌های منطقه‌ای به‌ویژه در رابطه با ارمنستان. یکی از نمونه‌های بارز این تضادها، روابط رو به رشد ترکیه با روسیه بود (Dorj, 2023: 311-313). ترکیه از زمان به‌قدرت‌رسیدن حزب عدالت و توسعه، با رویکردی راهبردی به‌دنبال تقویت نفوذ خود در قفقاز و اتحاد با جوامع مسلمان بوده است. آسیایی‌گرایی ترک، شامل پان‌ترک‌گرایی، عثمانی‌گرایی و اوراسیاگرایی کمالی، بر پیوندهای تاریخی ترکیه تأکید دارد. پان‌ترک‌گرایی بر وحدت ترک‌زبان‌ها و اوراسیاگرایی کمالی بر هویت مشترک مسلمان‌ها تمرکز دارد که سیاست

منطقه‌ای ترکیه را منعکس می‌کند (Atai and Others, 2012: 40-42). ترکیه با درک ظرفیت‌ها و چالش‌های منطقه، خود را به‌عنوان بازیگر اصلی به‌ویژه به‌عنوان راه‌گذر انرژی به اروپا معرفی کرد و به‌دنبال تقویت روابط سیاسی و اقتصادی و حمایت از ثبات داخلی، رفاه و صلح و امنیت در منطقه است. در قفقاز جنوبی، تمرکز راهبردی ترکیه به‌طور دقیق بر بخش انرژی است. فراوانی نفت خزر نه‌تنها منطقه را تغییر داده است، بلکه تغییرهای اقتصادی و سیاسی قابل توجهی را در جمهوری آذربایجان و ترکیه ایجاد کرده است. ترکیه با موقعیت راهبردی خود در همسایگی ۷۲ درصد از ذخایر گاز جهان و ۷۳ درصد از ذخایر نفتی در خاورمیانه و حوضه خزر واقع شده است. علاوه بر این، کنترل ترکیه بر مسیرهای حیاتی انرژی، به‌ویژه تنگه‌های بسفر و داردانل، اهمیت ژئوپلیتیکی این کشور را در حوزه امنیت انرژی دو چندان می‌کند. در میان کشورهای قفقاز جنوبی، جمهوری آذربایجان با ذخایر قابل توجهی از منابع خود برجسته است. بر اساس گزارش شرکت دولتی نفت جمهوری آذربایجان^۱، ذخایر هیدروکربنی قابل بهره‌برداری در جمهوری آذربایجان بالغ بر ۰۵،۴ میلیارد تن معادل نفت است که ذخایر پیش‌بینی شده به ۴۵،۵ میلیارد تن می‌رسد. در مجموع ۵،۹ میلیارد تن معادل سوخت برآورد شده است (Suvanov, 2018: 289-290).

گسترش سریع اقتصاد ترکیه اتکای آن به واردات نفت را افزایش داده است و تولید داخلی تنها بخشی از نیازهای آن را پوشش می‌دهد. در نتیجه، تأسیس کنسرسیومی در سال ۱۹۹۴ برای بهره‌برداری از نفت خزر در جمهوری آذربایجان، لحظه‌ای مهم را رقم زد. در پی آن قراردادی که در سال ۱۹۹۵ میان باکو و آنکارا برای ساخت خط لوله نفت باکو، تفلیس و جیهان^۲ امضا شد، نقش ترکیه را به‌عنوان حامل اصلی نفت خزر تثبیت کرد. این خط لوله که به‌عنوان سنگ بنای سیاست ترکیه در قفقاز جنوبی عمل می‌کند، نه‌تنها نفوذ ترکیه را در منطقه تقویت کرد، بلکه زمینه را برای گسترش بیشتر در دیگر کشورهای دریای خزر در حوزه انرژی فراهم کرد. تکمیل‌کننده این تلاش، خط لوله گاز باکو، تفلیس و ارزروم^۳ است که هدف آن انتقال گاز

1.State Oil Company of Azerbaijan Republic (SOCAR)

2.Baku, Tbilisi, Ceyhan (BTC)

3.Baku, Tbilisi, Erzurum (BTE)

طبیعی از میدان شاه‌دینیز جمهوری آذربایجان است. تحقق موفقیت‌آمیز این طرح‌ها نه تنها امنیت انرژی ترکیه را تقویت می‌کند، بلکه موقعیت این کشور را به‌عنوان بازیگر اصلی در منطقه قفقاز مستحکم می‌کند. همچنین خط لوله تاناب^۱ نشان‌دهنده اوج تلاش‌های انرژی ترکیه در قفقاز است و نقش آن را به‌عنوان بازیگر اصلی در پویایی انرژی منطقه تقویت کرده است (Azizi and Isachenko, 2023:2).

ترکیه در سال‌های اخیر به‌طور فعال در منطقه قفقاز، به‌ویژه در جنگ دوم قره‌باغ کوهستانی مشارکت داشته است. این درگیری نقطه کانونی منافع سیاسی و امنیتی ترکیه است که بخشی از هدف گسترده آنکارا برای افزایش نفوذ و حضور خود در منطقه است. مشارکت نزدیک ترکیه با جمهوری آذربایجان با هدایت اصل «یک ملت، دو دولت» موقعیت این کشور را در قفقاز به‌طور قابل توجهی تقویت کرده است (Golmohammadi and Markedonov, 2024:162-164). این اتحاد پویایی قدرت در منطقه را تغییر داده و به نگرانی کشورهای همسایه مانند ایران منجر شده است. با نگاهی به آینده، ترکیه می‌خواهد با قرارداد خود به‌عنوان یک مرکز منطقه‌ای در قفقاز، آسیای مرکزی، بالکان و شمال آفریقا، جایگاه تاریخی خود را بازیابد. ترکیه با حمایت از یکپارچگی اقتصادی و دیپلماسی، خود را الگویی برای کشورهای ترک‌زبان در قفقاز تصور می‌کند که یکپارچگی آن‌ها در اقتصاد جهانی را تسهیل می‌کند. سیاست خارجی ترکیه در برابر مناطق همسایه را می‌توان بر چهار اصل مهم استوار دانست: ۱. ایجاد سازوکارهایی برای گفت‌وگوی سیاسی در سطح بالا برای تقویت روابط میان کشورها، تسهیل حل مشکلات و مدیریت بحران؛ ۲. حمایت از وابستگی متقابل اقتصادی، ترویج طرح‌های اقتصادی مشترک، تجارت آزاد و گردش نیروی کار برای منافع متقابل؛ ۳. توسعه سیاست‌های منطقه‌ای فراگیر با مشارکت همه بازیگران؛ ۴. تمرکز ویژه بر راه‌گذر میانی که به‌عنوان یکی از محورهای راهبردی سیاست خارجی ترکیه در اتصال مناطق همسایه به اقتصاد جهانی نقش حیاتی دارد.

1. Trans-Anatolian Natural Gas Pipeline (TANAP)

راه‌گذر میانی

یکی از پیامدهای مهم ژئوپلیتیکی جنگ اوکراین (۲۰۲۲)، گسترش راه‌گذر میانی بوده است. این راه‌گذر که آسیای مرکزی، قفقاز و ترکیه را در بر می‌گیرد، در حال تبدیل شدن به یک مسیر جایگزین جذاب میان اروپا و چین است. این درگیری استفاده از پل زمینی را که به راه‌گذر شمالی معروف است مختل کرده است. بنابر گزارش بانک جهانی از زمان حمله روسیه به اوکراین، محموله‌های چین و اتحادیه اروپا در امتداد راه‌گذر شمالی ۴۰ درصد کاهش یافته است (Vasa and Barkanyi, 2023: 27-28).

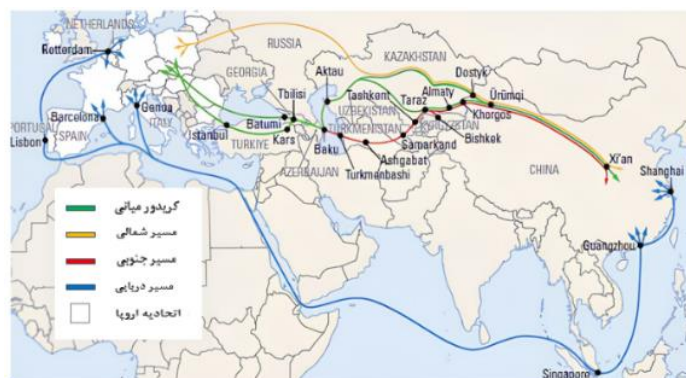
در این شرایط، ترکیه با بهره‌گیری از موقعیت ژئوپلیتیکی خود در راه‌گذر میانی، تلاش می‌کند نقش برجسته‌ای در تسهیل تجارت میان اروپا و آسیا داشته باشد و به‌عنوان مسیر جایگزین پایدار مطرح شود. از سویی، اتحادیه اروپا و ترکیه در تقویت اتصال اوراسیا برای افزایش دسترسی تجاری، افزایش انعطاف‌پذیری زنجیره‌های تأمین اروپا و تنوع‌بخشیدن به منابع انرژی اروپا، منافع راهبردی مشترکی دارند (Hosseinzadeh and Nasiri, 2024: 43-45). راه‌گذر شمالی، به‌ویژه راه‌آهن وراسیبری (مسیر شمالی، شکل ۱)، مسیر اصلی حمل‌ونقل محموله‌های کانتینری در سراسر اوراسیا بوده است. با وجود این، اهمیت راه‌گذر میانی در حال افزایش است. تکمیل خط راه‌آهن باکو، تفلیس و قارص^۱ که به نام «جاده ابریشم آهنین^۲» نیز شناخته می‌شود، در نوامبر ۲۰۱۷ نشان‌دهنده تحول اساسی در افزایش رقابت‌پذیری مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی وراخزر^۳ است (Calabrese, 2019). توسعه این راه‌گذر همچنین با هدف‌های سیاست خارجی آمریکا، مانند تقویت رشد اقتصادی اروپا، ارائه گزینه‌های راهبردی برای شریک‌های اصلی غیرناتو (گرجستان، جمهوری آذربایجان و اوکراین) و حمایت از رژیم‌های تحریمی علیه ایران و روسیه هم‌سو است.

1. Baku, Tbilisi, Kars (BTK)

2. Iron Silk Road

3. Trans-Caspian International Transport Route (TITR)

شکل ۱: مسیرهای اصلی حمل و نقل شرق غرب



Source: Middle-Trade-and-Transport-Corridor-FINAL, 2023: 5

از سوی اسرائیل و برخی بازیگران رقیب ایران در منطقه، به راه‌گذر میانی به‌عنوان اهرمی برای تضعیف ایران در راه‌گذر شرق به غرب و خشتی‌کردن ظرفیت‌های جغرافیایی ایران نگاه می‌کنند. ایوب کارا^۱ وزیر پیشین ارتباطات اسرائیل در این مورد می‌گوید: «به‌عنوان وزیر پیشین اسرائیل معتقدم که اسرائیل باید از ایجاد راه‌گذر میانی حمایت کند، زیرا به اسرائیل، امارات متحد عربی و دیگر کشورهای منطقه، برای «توافق ابراهیم» کمک می‌کند. اگر راه‌گذر میانی ساخته شود، ما اسرائیلی‌ها نیز می‌توانیم تلاش کنیم به آن متصل شویم، زیرا ایجاد ارتباط قوی‌تر میان جمهوری‌های ترک، اسرائیل و جهان عرب، به رویارویی با تهران کمک می‌کند. می‌توانیم با کشتی به ترکیه متصل شویم و سپس از آنجا، قطارهایی داشته باشیم که از اسرائیل به اردن و عربستان سعودی و از آنجا به امارات متحد عربی می‌روند. این موضوع به گسترش تجارت میان چین، جمهوری‌های ترک، اسرائیل و کشورهای عربی کمک می‌کند» (KhoshAyand, 2024).

تهاجم روسیه به اوکراین پویایی قدرت منطقه‌ای را تغییر داد و فرصت‌های جدیدی را برای ترکیه به ارمغان آورد. از نگاه آنکارا، راه‌گذر میانی مسیر تجاری راهبردی است؛ زیرا با اوراسیا

1. Ayoob Kara

ارتباط مستقیم ایجاد می‌کند و وابستگی دیگر کشورهای ترک را به روسیه و ایران کاهش می‌دهد. توجه به این راه‌گذر به‌عنوان مسیر حمل‌ونقل جذاب سبب شده است آمدوشد کانتینری در این مسیر در سال ۲۰۲۲ نسبت به سال ۲۰۲۱، ۳۳ درصد افزایش داشته باشد (Eldem, 2022: 2-4). با وجود پیشرفت‌های بالقوه، پیش‌بینی می‌شود که راه‌گذر میانی بیشتر یک مسیر تجاری منطقه‌ای باقی بماند و تجارت میان‌قاره‌ای تا سال ۲۰۳۰ کمتر از ۴۰ درصد از کل حجم آن را تشکیل دهد. در سناریویی که راه‌گذر میانی عملیاتی می‌شود، پیش‌بینی‌ها حاکی از افزایش قابل توجه جریان تجاری از این مسیر، به‌ویژه از مسیر دریای خزر است. پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۰ حجم نسبت به سال ۲۰۲۱ سه برابر شود و به حدود ۱۱ میلیون تن برسد. در این حجم افزایش‌یافته، پیش‌بینی می‌شود تقاضای حمل‌ونقل کانتینری حدود ۴ میلیون تن باشد (Middle-Trade-and-Transport-Corridor-FINAL, 2023:23).

برای افزایش ظرفیت راه‌گذر میانی، ترکیه با همکاری جمهوری آذربایجان و حمایت اتحادیه اروپا برای احیای راه‌گذر زنگه‌زور تلاش می‌کند. این طرح ظرفیت راه‌گذر میانی را افزایش می‌دهد و نفوذ ترکیه در قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی را تقویت می‌کند. آنکارا با این ابتکار به‌دنبال تثبیت موقعیت خود در ژئوپلیتیک اوراسیاست. راه‌گذر زنگه‌زور همچنین نقش ترکیه را در تجارت جهانی پررنگ‌تر می‌کند. از سوی دیگر، راه‌گذر زنگه‌زور به‌عنوان بخشی از راه‌گذر میانی، می‌تواند تهدیدی برای منافع ژئوپلیتیکی و اقتصادی ایران باشد. این طرح با تغییر مسیرهای تجاری و قطع ارتباط زمینی ایران و ارمنستان، توازن قوا را به زیان ایران تغییر می‌دهد. ایران که به‌وسیله راه‌گذرهای حمل‌ونقلی شمال‌جنوب و مسیرهای سنتی به‌عنوان پلی میان آسیا و اروپا شناخته می‌شود، با احیای این راه‌گذر ممکن است بخشی از برتری‌های راهبردی خود را از دست بدهد. علاوه بر این، راه‌گذر زنگه‌زور احتمال تقویت حضور ترکیه و اسرائیل در نزدیکی مرزهای ایران و تشدید پان‌ترک‌گرایی را به همراه دارد که می‌تواند ثبات داخلی ایران را زیر تأثیر قرار دهد (Rashidi, 2023: 40-45). در دهه گذشته، ترکیه به‌طور فزاینده‌ای در پی کاربست راهبرد وابستگی به مسیر در منطقه بوده است که تجلی آن در راه‌گذر میانی مشهود است. اگرچه حضور فعال ترکیه در قفقاز جنوبی و تأثیرهای

ژئواکونومیکی این حضور در این منطقه، به تحولات ژئوپلیتیکی و آرایش جدید سیاسی منطقه منجر شده است، رویکرد آنکارا در پیشبرد طرح‌های حمل‌ونقلی در بستر راه‌گذر میانی بر همکاری با همسایگان استوار است، نه رقابت و رویارویی. به همین دلیل، ترکیه برای ورود ایران، به‌ویژه در مسیرهای ریلی و جاده‌ای جنوبی راه‌گذر میانی، چالشی جدی نیست. حتی هاکان فیدان در دیدارهای خود بر نقش سازنده ایران در راه‌گذر میانی تأکید کرده است (Fidan, 2023: 16-18).

ایران نسبت به راه‌گذر میانی رویکردی محتاطانه، اما عمل‌گرایانه دارد. از دیدگاه ایران، این راه‌گذر می‌تواند جایگاه حمل‌ونقلی کشور را به چالش بکشد، زیرا با انتقال بخشی از تجارت شرق به غرب از مسیرهای ایران، نفوذ اقتصادی و ژئوپلیتیک ایران کاهش می‌یابد. در این زمینه، ایران به‌جای تقابل مستقیم، به‌دنبال داشتن نقش سازنده در این راه‌گذر است تا ضمن حفظ حضور خود، از انزوای مسیر حمل‌ونقلی منطقه‌ای جلوگیری کند. از دیدگاه ایران، مشارکت فعال در راه‌گذر میانی می‌تواند همگرایی منطقه‌ای را افزایش دهد و برای تقویت نقش مسیر حمل‌ونقلی و اقتصادی کشور فرصت‌های جدیدی ایجاد کند.

هدف‌ها و منافع ایران در قفقاز

ایران یکی از مهم‌ترین بازیگران منطقه قفقاز است. با توجه به ویژگی‌های جغرافیایی و جایگاه ژئوپلیتیکی ایران در منطقه، این کشور به‌عنوان یکی از بازیگران اصلی منطقه خاورمیانه، خلیج فارس، آسیای مرکزی و قفقاز شناخته می‌شود. قفقاز به‌عنوان خط حائل میان ایران و دیگر قدرت‌های منطقه‌ای و بین‌المللی محسوب می‌شود و هرگونه ناامنی در این منطقه می‌تواند به‌شدت بر تهدیدهای علیه ایران تأثیر بگذارد. قفقاز به‌عنوان همسایه‌ای مستقیم و مجاور ایران، از نظر جغرافیایی در اولویت سیاست خارجی تهران قرار دارد. همچنین قرارگرفتن ایران در نزدیکی دریای خزر که اهمیت راهبردی دارد، این منطقه را برای ایران به محور اصلی تبدیل می‌کند. قفقاز از نظر جغرافیایی و منابع انرژی، ارزش ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک بالایی دارد. ایران با دو کشور قفقاز، یعنی جمهوری آذربایجان و ارمنستان مرز مشترک دارد و این ارتباطات مرزی می‌تواند به گسترش همکاری و تبادل در حوزه‌های

مختلف کمک کند (Dehghani Firouzabadi, 2009: 220-222). ایران به‌عنوان یکی از کشورهای ساحلی دریای خزر با منابع غنی نفت و گاز، می‌تواند مسیر انتقال انرژی به اروپا باشد. از این‌رو دستیابی به امنیت پایدار و ثبات در قفقاز برای ایران هدف راهبردی محسوب می‌شود.

جمهوری اسلامی ایران سیاست خود را در منطقه قفقاز براساس اصول همسایگی، تنش‌زدایی و گفت‌وگوی فرهنگی بنا نهاده است و از نظر راهبردی خود را بازیگر محوری در منطقه می‌داند. با این‌حال دیدگاه امنیتی تنش‌زدایی ایران ممکن است به ناخوشایندی برخی کشورهای غربی، به‌ویژه آمریکا و اسرائیل منجر شود. آن‌ها ممکن است فعالیت‌های ایران در قفقاز را مانعی برای برقراری صلح و ثبات در منطقه مطرح کنند (Ebrahimi Kiapi and Zarei, 2019: 132-135). به همین دلیل، رهیافت کلی ایران در منطقه قفقاز، بر اساس همکاری متقابل با کشورهای منطقه، به‌ویژه در رویارویی با تهدیدهای اسرائیل، تأمین امنیت و ثبات منطقه را تعیین می‌کند. همکاری و تعامل در منطقه قفقاز با موانع و چالش‌هایی روبه‌رو است. تفاوت‌های بنیادی سیاسی و ایدئولوژیک، نظام‌های سیاسی متفاوت، رقابت بازیگران منطقه‌ای با قدرت‌های فرامنطقه‌ای و درگیری‌های بین‌المللی مانند درگیری قره‌باغ و اعتمادناداشتن و نبود حسن‌نیت میان کشورهای منطقه فقط برخی از موانع هستند.

رویکرد راهبردی ایران در قفقاز با دستور کار چندوجهی با هدف حفظ منافع امنیتی و گسترش نفوذ منطقه‌ای خود هدایت می‌شود. این مسئله مستلزم پیمایش چشم‌انداز ژئوپلیتیکی پیچیده‌ای است که ویژگی آن قدرت‌های رقیب مانند ایالات متحده، روسیه و ترکیه و در همان‌حال روابط با کشورهای منطقه است. هدف اصلی ایران کاهش نفوذ بازیگران خارجی به‌ویژه ایالات متحده در قفقاز جنوبی است. با این کار، ایران می‌خواهد امنیت خود را افزایش دهد و برای شکوفایی نفوذ خود فضا ایجاد کند. این شامل توازن ظریف قدرت با دیگر بازیگران منطقه‌ای مانند روسیه و ترکیه است (Sharashenidze and Goksel, 2011: 2). حمایت ایران از ارمنستان در جریان درگیری قره‌باغ کوهستانی، مانوری راهبردی باهدف رویارویی با نفوذ ترکیه و کاهش تهدیدهای بی‌تحرکی در داخل مرزهای خود بود. با وجود پیوندهای تاریخی و مذهبی با

جمهوری آذربایجان، ایران در حمایت از ارمنستان ملاحظات واقعی سیاسی را در اولویت قرارداد و روابط دوجانبه میان دو کشور را عمق بخشید.

ایران بی‌ثباتی در قفقاز جنوبی را تهدیدی مستقیم برای امنیت ملی خود برداشت می‌کند که سبب اقدام‌های پیشگیرانه برای ارتقای ثبات و امنیت، از جمله تلاش‌های میانجیگری در درگیری‌های منطقه‌ای مانند بحران قره‌باغ می‌شود. ایران با تأکید بر راه‌حل‌های منطقه‌ای به دنبال کاهش تنش‌ها و تقویت همکاری‌ها به‌ویژه در درگیری‌های مرتبط با انرژی با جمهوری آذربایجان است. در حالی که ایران با ارمنستان روابط پایداری دارد، روابط این کشور با جمهوری آذربایجان با تنش‌های گاه‌به‌گاهی روبه‌رو است که با هم‌سویی جمهوری آذربایجان با ایالات متحد و اسرائیل تشدید می‌شود (Kazemzadeh, 2016: 11-14). ایران و روسیه در قفقاز بیشتر رقیب هستند تا شریک، به‌ویژه در مورد انتقال و بهره‌برداری انرژی در دریای خزر. با وجود واگرایی‌های گاه‌به‌گاه، ایران و روسیه در قفقاز جنوبی به دلیل نگرانی‌های مشترک و پویایی‌های بین‌المللی از جمله روابط آن‌ها با ایالات متحد با یکدیگر همکاری کرده‌اند (Hosseinzadeh, 2017: 1-3).

ایران با آگاهی از فرصت‌ها و چالش‌های ایجادشده به‌طور راهبردی پیشرفت اقتصادی و نفوذ سیاسی خود در منطقه را دنبال کرده است. یکی از نگرانی‌های ویژه برای ایران، مشارکت رو به رشد ترکیه و جمهوری آذربایجان است که ممکن است اهمیت ژئواکونومیک آن در منطقه را تضعیف کند. تقویت روابط بین آنکارا و باکو نه تنها بر مسیرهای حمل‌ونقل ایران تأثیر می‌گذارد، بلکه با محدود کردن دسترسی ایران به ارمنستان، خطر انزوای ایران را نیز به همراه دارد. این محاصره توسط یک جهان ترک یکپارچه در تهران با نگرانی نگریسته می‌شود، زیرا به‌طور بالقوه می‌تواند نفوذ و مانور راهبردی ایران در قفقاز را کاهش دهد (Golmohammadi and Markedonov, 2024: 167-168). ایران، روسیه و ارمنستان در پاسخ به نگرانی‌های مشترک، از جمله مهار پان‌ترک‌گرایی و گسترش نفوذ آمریکا متحد شدند. برای ایران، حفاظت در برابر رکودهای اقتصادی بالقوه و جلوگیری از ناآرامی‌های قومی مهم‌ترین ملاحظات است. پویایی این اتحادها در طول زمان تکامل یافته است و بازتاب‌دهنده جریان‌های در حال تغییر ژئوپلیتیک است. تنظیم دوباره سیاست‌های روسیه در برابر جمهوری آذربایجان از زمان

ریاست‌جمهوری پوتین، پیچیدگی‌های جدیدی را به وجود آورده است و ایران را وادار کرده است که روابط خود را با ارمنستان به‌عنوان موازنه تقویت کند.

با وجود برتری روسیه و تلاش‌های غرب برای منزوی کردن ایران، تهران با احتیاط تحولات قفقاز جنوبی را دنبال می‌کند و رویکردی عمل‌گرایانه در پیش گرفته است. برخلاف هم‌تایان منطقه‌ای تهاجمی‌تر خود، ایران در قفقاز جنوبی سیاست متعادل‌تر و کمتر مداخله‌جویانه‌تری را دنبال می‌کند و بر گسترش روابط راهبردی با جمهوری‌های نواستقلال منطقه تمرکز دارد. نقش و جایگاه ایران در قفقاز جنوبی دستخوش برداشت‌ها و منافع متفاوتی در میان جمهوری‌های منطقه و قدرت‌های تأثیرگذار بوده است. در حالی که برخی سیاست خارجی ایران را مبتنی بر ایدئولوژی می‌دانستند، سیاست خارجی تاریخی ایران در منطقه، بیشتر انگیزه‌های ژئوپلیتیکی و اقتصادی دارد. با وجود این، موضع تقابلی ایران در برابر نظم بین‌المللی لیبرال پس از جنگ سرد، به‌ویژه در خاورمیانه به برداشت سیاست این کشور در قفقاز جنوبی به‌عنوان تهاجمی و مداخله‌جویانه منجر شده است (Fallahi and Omid, 2018: 420-425)؛ در نتیجه، کشورهای قفقاز جنوبی تمایل به کاربست رویکرد بازدارندگی در برابر ایران دارند و در مورد گسترش روابط خود با این کشور تردید دارند. سیاست خارجی و امنیتی ایران در قفقاز بیشتر براساس ملاحظات ژئوپلیتیکی و اقتصادی است تا منافع ایدئولوژیک. برخلاف خاورمیانه، قفقاز در عمق راهبردی ایران برای صدور ارزش‌های ایدئولوژیک قرار نمی‌گیرد (Atai, 2012: 123-126).

تهران همچنین ترکیه را رقیب اصلی خود در قفقاز می‌داند، به‌ویژه در مورد مسیرهای حمل‌ونقلی و انرژی. تلاش‌های ترکیه برای قرارگرفتن خود به‌عنوان بازیگر مرکزی در راه‌گذرهای شرق غرب، از جمله دخالت نظامی، چالشی برای نفوذ ایران است. اما ایران قفقاز جنوبی را محوری برای هدف‌های اقتصادی خود می‌بیند و راه‌های جایگزینی مانند راه‌گذر شمال‌جنوب را ارائه می‌کند که سلطه ترکیه را به چالش می‌کشد.

راه‌گذر شمال جنوب

راه‌گذرهای حمل‌ونقلی، به‌عنوان ساختارهای راهبردی، ارتباطات اقتصادی و جمعیتی را از مسیرهای مستقیم برقرار می‌کنند. برای نمونه، راه‌گذر شمال جنوب به هند دسترسی به آسیای مرکزی و اوراسیا را فراهم می‌کند و ایران و جمهوری آذربایجان را به قطب‌های حمل‌ونقلی منطقه تبدیل می‌کند. کیفیت راه‌گذرها براساس زمان و هزینه حمل‌ونقل کالا ارزیابی می‌شود. راه‌گذرها وابسته به بار و مراکز تولیدی و مصرفی هستند و قوانین ملی کشورها بر روابط تجاری و توسعه آن‌ها تأثیر می‌گذارد. این ساختارها در روابط ژئوپلیتیکی و راهبردی کشورها نقش اصلی را دارند (Koolae and Norouzi Zarmehri, 2021: 791).

در این زمینه، راه‌گذر حمل‌ونقل بین‌المللی شمال جنوب (اینستک) نقطه عطف مهمی در زمینه روابط بین‌الملل و ژئوپلیتیک است که نشان‌دهنده تلاش هماهنگ روسیه، هند و ایران برای ایجاد مسیر تجاری راهبردی با هدف تقویت ارتباط منطقه‌ای و همکاری‌های اقتصادی است. این راه‌گذر بخش شمال غربی اتحادیه اقتصادی اوراسیایی و کشورهای شمال اروپا را به کشورهای آسیای مرکزی، خلیج فارس و اقیانوس هند متصل می‌کند (شکل ۲). راه‌گذر شمال جنوب فقط توافقی دوجانبه نبود، بلکه ابتکار سه‌جانبه‌ای بود که بازتاب‌دهنده منافع مشترک ژئوپلیتیکی و اقتصادی روسیه، ایران و هند است. این اتحاد با دیدگاه جمعی برای توسعه شبکه حمل‌ونقل چندوجهی ایجاد شد تا جابه‌جایی کالاها را میان اروپای شمالی و آسیای جنوبی تسهیل کند و مسیرهای دریایی سنتی را از راه کانال سوئز دور بزند. اهمیت راهبردی این راه‌گذر در ظرفیت آن برای کاهش زمان و هزینه‌های حمل‌ونقلی و در نتیجه افزایش کارایی تجاری و یکپارچگی اقتصادی میان کشورهای عضو نهفته است.

شکل ۲: نقش راه‌گذر شمال‌جنوب در شبکه حمل‌ونقل اوراسیا



Source: Eurasian Development Bank, 2022

اینستک^۱ در حال تبدیل شدن به واقعیتی جدید در اوراسیا است که آن را می‌توان از دریچه پویایی قدرت منطقه‌ای و دولت‌گرایی اقتصادی دید. برای روسیه، این راه‌گذر فرصتی برای تقویت نفوذ خود در منطقه اوراسیا و تنوع‌بخشیدن به مشارکت‌های اقتصادی خود فراتر از بازارهای سنتی اروپا و آسیای مرکزی است. برای هند، مسیر دسترسی حیاتی به بازارهای آسیای مرکزی و اروپا فراهم می‌کند (Zakharov, 2023: 222-226). ایران که در تقاطع این راه‌گذر قرار دارد، از درآمدهای مسیر حمل‌ونقلی بودن و افزایش ارتباطات به‌طور قابل‌توجهی سود می‌برد و نقش خود را به‌عنوان بازیگر اصلی منطقه‌ای تقویت می‌کند. همچنین اینستک نشان‌دهنده تغییر خطوط مسیرهای تجاری جهانی و اهمیت روزافزون راه‌گذرهای زمینی در عصر جهانی شدن است. این راه‌گذر با تسهیل ارتباط مستقیم و کارآمدتر میان اروپا و جنوب آسیا، استقلال راهبردی کشورهای عضو خود را افزایش می‌دهد و آن‌ها را توانا می‌کند در چشم‌انداز پیچیده ژئوپلیتیک قرن بیست‌ویکم به‌طور مؤثرتر حرکت کنند. تحقق موفقیت‌آمیز ظرفیت اسمی کامل راه‌گذر حمل‌ونقل بین‌المللی شمال‌جنوب برای چشم‌اندازهای ژئوپلیتیکی

¹. International North – South Transport Corridor

و اقتصادی منطقه‌ای گسترده ظرفیتی دگرگون‌کننده دارد که دریای خزر، آسیای مرکزی، قفقاز، اسکاندیناوی و روسیه را در بر می‌گیرد (V.I. and Binish, 2021: 22).

راه‌گذر شمال‌جنوب که به‌عنوان شبکه‌ای چندوجهی یکپارچه‌سازی مسیرهای جاده‌ای، ریلی و دریایی در نظر گرفته شده است، آماده تبدیل شدن به شریان حیاتی برای تجارت است. همچنین با ارائه مسیری مستقیم و کارآمد، به کشورهایی که در مسیر خود قرار دارند، این امکان را می‌دهد تا لجستیک تجاری خود را ساده‌تر کنند و زمان و هزینه‌های حمل‌ونقل را به میزان قابل توجهی کاهش دهند (Zakharov, 2023: 226-227). این اتصال افزایش یافته فقط ارتقای لجستیکی نیست، بلکه توانمندسازی راهبردی برای هدف‌های گسترده‌تر اقتصادی و ژئوپلیتیکی به‌ویژه در منطقه قفقاز است.

نوع نگاه ایران و ترکیه به راه‌گذر حمل‌ونقل بین‌المللی شمال‌جنوب و راه‌گذر میانی در حال تغییر چشم‌انداز ژئوپلیتیکی و اقتصادی منطقه قفقاز است. برای ایران، این راه‌گذر چیزی بیش از ارتقای لجستیکی است. این ابزاری راهبردی برای تقویت نفوذ ژئوپلیتیکی، روابط اقتصادی، تقویت اقتصاد ملی و دورزدن تحریم‌ها و انزوای بین‌المللی است. همین‌طور کشورهای پیرامون دریای خزر، مانند جمهوری آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان، مسیرهای تجاری خود را از مسیر این راه‌گذر متنوع می‌کنند و اتکای خود را به کانال‌های سنتی که بیشتر با تنش‌های ژئوپلیتیکی مختل می‌شوند، کاهش می‌دهند (Sputnik.az, 2023). ایران از افزایش درآمدهای حمل‌ونقلی و تقویت پیوندهای اقتصادی با بازارهای اوراسیا سود می‌برد و در نتیجه، موقعیت راهبردی خود را تقویت می‌کند. ترکیه با ابتکارهای راهبردی مانند راه‌آهن باکو، تفلیس و قارص تلاش می‌کند نقش خود را به‌عنوان مجرای اصلی تجارت میان‌قاره‌ای افزایش دهد، قدرت اقتصادی خود را ارتقا دهد و حوزه نفوذ خود را تقویت کند. ترکیه در پی اتصال چین به اروپا از راه آسیای مرکزی و دورزدن روسیه و ایران است. راه‌گذر میانی با ارتقای نقش ترکیه به‌عنوان یک مرکز حمل‌ونقلی و کاهش وابستگی منطقه‌ای به مسیرهای ایران، منافع راهبردی ترکیه را ارتقا می‌دهد.

ترکیه نسبت به راه‌گذر شمال‌جنوب نگاهی راهبردی و چندوجهی دارد، زیرا این راه‌گذر می‌تواند جایگاه ژئوپلیتیک و اقتصادی این کشور را در نظام حمل‌ونقل منطقه زیر تأثیر قرار دهد. ترکیه به تقویت مسیرهای جایگزین مانند راه‌گذر زنگه‌زور و راه‌گذر میانی پرداخته و هم‌زمان به دنبال مشارکت محدود در راه‌گذر شمال‌جنوب است تا از حاشیه‌نشینی در معادلات منطقه‌ای جلوگیری کند. همچنین این کشور با تقویت روابط خود با جمهوری آذربایجان و بازیگران دیگر، تلاش می‌کند از افزایش نفوذ ایران و روسیه در منطقه جلوگیری کند. ترکیه به‌جای مخالفت مستقیم، سیاستی متعادل و عمل‌گرایانه به کار گرفته است و هم‌زمان با رقابت، فرصت‌های همکاری را نیز بررسی می‌کند. رویکرد ترکیه ترکیبی از رقابت و تعامل محدود است که امکان می‌دهد ضمن حفظ منافع خود در برابر تحولات منطقه‌ای، انعطاف‌پذیر بماند.

کشورهای آسیای مرکزی که محصور در خشکی هستند و برای دسترسی به تجارت جهانی به همسایگان قدرتمندتر خود وابسته هستند، میدان‌های اصلی جنگ در این رقابت هستند. راه‌گذر شمال‌جنوب دسترسی مستقیم به اقیانوس هند را از راه خلیج فارس تسهیل می‌کند و این کشورها را توانا می‌کند به‌صورت پویاتر با اقتصادهای بزرگی مانند هند تعامل داشته باشند. این امر چشم‌انداز اقتصادی آن‌ها را تقویت می‌کند و آسیب‌پذیری‌های راهبردی آن‌ها را کاهش می‌دهد. در برابر، ترکیه به‌وسیله راه‌گذر میانی به این کشورها مسیری به اروپا و چین ارائه می‌کند که به‌طور بالقوه سبب افزایش نفوذ و گسترش دیدگاه‌های جهان‌ترکی ترکیه در این منطقه خواهد شد و استقلال اقتصادی آن‌ها را از روسیه و ایران افزایش می‌دهد. همان‌طور که راه‌گذر شمال‌جنوب و راه‌گذر میانی توسعه می‌یابند، نقش‌های مهمی در شکل‌دادن به آینده اقتصادی و ژئوپلیتیکی قفقاز خواهند داشت.

نتیجه

در این نوشتار تلاش کردیم به این پرسش پاسخ دهیم که چگونه منافع و هدف‌های متفاوت ایران و ترکیه در منطقه قفقاز به رقابت در راه‌گذرهای عبوری از این منطقه منجر می‌شود. نتایج نشان می‌دهند که تحولات جدید در نظام بین‌الملل، با توجه به کاهش تمرکز بر منطقه

اوروآتلانتیک و افزایش اهمیت منطقه آسیاپاسفیک در شکل‌دهی به نظم اقتصادی بین‌المللی نوپدید، نقش بسزایی پیدا کرده است. اوراسیای مرکزی، با محوریت منطقه قفقاز، به گرانیگاه زنجیره ارزش آسیا پاسفیک در ارتباطات میان آسیا و اروپا تبدیل شده است. در حال حاضر، بیشتر طرح‌های راه‌گذری جهانی باید موقعیت خود را نسبت به اوراسیای مرکزی تعریف کنند. از ابرطرح یک کمربند و یک راه چین تا راه‌گذر شمال‌جنوب و مسیرهای منطقه‌ای مانند راه‌گذر میانی، همه چشم‌انداز متنوعی از ارتباطات ژئواکونومیکی با محوریت اوراسیای مرکزی را به تصویر می‌کشند. در این شرایط، ایران به بازتعریف نقش اوراسیای مرکزی در سیاست خارجی خود، اولویت‌دادن به همگرایی اقتصادی و حضور فعال در مسیرهای لجستیکی و حمل‌ونقلی منطقه نیازمند دارد. این رویکرد باید مبتنی بر شناخت ایران به‌عنوان شاه‌راه ارتباطی غرب و شرق در نظم در حال گذار جهانی باشد.

منافع ایران در منطقه قفقاز در درجه اول ناشی از نیاز راهبردی کشور برای حفظ نفوذ و تأمین نگرانی‌های اقتصادی و امنیتی خود است. نگاه ایران به توسعه راه‌گذرهای حمل‌ونقلی در جهت تقویت جایگاه ژئوپلیتیکی خود به‌ویژه به‌وسیله راه‌گذر شمال‌جنوب است. از سوی دیگر، هدف‌های ترکیه در قفقاز زیر تأثیر برنامه‌های بلندپروازانه این کشور برای کاربست نفوذ منطقه‌ای خود و تثبیت خود به‌عنوان رابط محوری اروپا و آسیا است. ترکیه به راه‌گذر میانی به‌عنوان بخشی از مسیر گسترده‌تر حمل‌ونقل بین‌المللی وراخزر نگاه می‌کند که هدف آن ایجاد پیوند تجاری از آسیای مرکزی به‌وسیله قفقاز جنوبی تا اروپا است.

هدف‌های متفاوت ایران و ترکیه در قفقاز سبب به‌کارگرفتن سیاست‌های متفاوتی به‌وسیله این دو کشور به‌ویژه در حوزه راه‌گذرهای اقتصادی شده است. راه‌گذر شمال‌جنوب و راه‌گذر میانی نه فقط به‌عنوان دو مسیر حمل‌ونقلی و لجستیکی، بلکه به‌عنوان برون‌ده دو رویکرد متفاوت در سیاست خارجی ایران و ترکیه قابل توضیح است که هدف‌ها و ذی‌نفعان متفاوتی را نمایندگی می‌کند. در حالی‌که مسیرهای حمل‌ونقلی شرق به غرب به‌ویژه راه‌گذر میانی برای همگرایی اقتصادی و هم‌افزایی ژئواستراتژیک برای نقش‌آفرینی فعال قفقاز و آسیای مرکزی ظرفیت‌های بالایی دارد، به نظر می‌رسد همکاری‌های اقتصادی میان ایران و ترکیه و توسعه

مسیرهای حمل‌ونقلی در این منطقه در گرو سیاست خارجی دو کشور است. در رقابت شکل‌گرفته میان ایران و ترکیه در منطقه قفقاز، اگرچه هر کشور هدف‌های راهبردی خود را دنبال می‌کند، می‌توان این رقابت را بخشی از رقابت ژئوپلیتیکی گسترده‌تری دانست که در آن قدرت‌های بزرگی مانند چین، روسیه، آمریکا و اروپا حضور دارند.

محیط رقابتی قفقاز که با ایجاد این دو راه‌گذر اصلی هدایت می‌شود، برای همکاری و ثبات منطقه‌ای پیامدهای مهمی دارد. این نشان می‌دهد تا زمانی که تغییری راهبردی به سوی چارچوب‌های مشارکتی‌تر وجود نداشته باشد، احتمال دارد رقابت‌ها میان دو کشور ادامه داشته باشد و پیامدهای بالقوه‌ای برای چشم‌انداز وسیع‌تر ژئوپلیتیک منطقه به همراه بیاورد. برای حرکت به سوی مدل مشارکتی‌تر که رقابت را به همکاری تبدیل کند، ایران باید فعالانه در راه‌گذر میانی مشارکت کند. مشارکت ایران در راه‌گذر میانی از یک سو بر ظرفیت راه‌گذر شمال‌جنوب به وسیله توسعه راه‌گذر ارتباطی خواهد افزود. از سوی دیگر، به مشارکت فعال ایران در زنجیره‌های راه‌گذری و لجستیکی کمک خواهد کرد که به طور طبیعی خروج از طرح انزوا را به همراه خواهد داشت. این مشارکت مستلزم تلاشی هماهنگ در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل چندوجهی، تسهیل مقررات و رویه‌های تجاری، مشارکت فعال در نهادها و سازمان‌های اقتصادی منطقه‌ای و تسهیل و جذب سرمایه‌گذاری خارجی است.

References

- Atai, Farhad (2012), "Iran and the South Caucasus Countries", **Central Eurasia Studies**, Vol. 5, No. 10, pp. 119-136, (doi:10.22059/jcep.2012.25031) [in Persian].
- Atai, Farhad, Hassan Shekhari and Hamidreza Azizi (2012), "The Foreign Policy of Türkiye's 'Justice and Development' Government in the South Caucasus Region", **A Quarterly Journal of Strategy**, Vol. 21, No. 63, pp. 37-66, Available at: https://rahbord.csr.ir/article_124438.html, (Accessed on: 21/09/2012) [in Persian].
- Avdaliani, Emil (2022), **New World Order and Small Regions: The Case of South Caucasus**, Springer Nature, (doi:10.1007/978-981-19-4037-8).
- Azizi, Hamidreza and Daria Isachenko (2023), "Turkey-Iran Rivalry in the Changing Geopolitics of the South Caucasus", **SWP Comment**, No.

- 49, (doi:10.18449/2023C49).
- Calabrese, John (2019), "Setting the Middle Corridor on Track", **Middle East Institute**, Available at: <https://www.Mei.Edu/Publications/Setting-Middle-Corridor-Track>, (Accessed on: 18/11/2019).
- Dehghani Firouzabadi, Seyed Jalal (2009), "The Security Policy of the Islamic Republic of Iran in the South Caucasus", **International Quarterly of Geopolitics**, Vol. 6, No. 1, pp. 208-239, Available at: https://journal.iag.ir/article_56963.html, (Accessed on: 19/04/2010) [in Persian].
- Dorj, Hamid (2023), "Foreign Policy of Turkey in the South Caucasus and Its Impact on the Country's Sphere of Influence in the Region (1991-2022)", **Journal of Geography and Regional Development**, Vol. 21, No. 3, pp. 299-333, (doi:10.22067/jgrd.2023.83442.1302) [in Persian].
- Ebrahimi Kiapi, Hadi and Kamal Zarei (2019), "Strategies Conflict between Islamic Republic of Iran and the Zionist Regime in the Caucasian Strategic Area", **Political Strategic Studies**, Vol. 9, No. 32, pp. 125-154, (doi:10.22054/qps.2019.41432.2297) [in Persian].
- Eldem, Tuba (2022), "Russia's War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity", **SWP Comment**, No. 64, pp. 1-7, (doi:10.18449/2022C64).
- Eurasian Development Bank (2022), "International North-South Transport Corridor: Investments and Soft Infrastructure", **The Electronic Version of the Report Is Available on the Eurasian Development Bank**, Available at: <https://eabr.org/en/analytics/special-reports/>, (Accessed on: 26/09/2022).
- Falahatpisheh, Heshmat Allah, Vahid Sharbati and Mohammad Mahdi Mozafari (2014), "Türkiye's Foreign Policy in the South Caucasus and the Interests of Iran and Russia", **Political Strategic Studies**, Vol. 3, No. 12, pp. 37-60, Available at: https://qps.atu.ac.ir/article_1221.html, (Accessed on: 20/06/2015) [in Persian].
- Fallahi, Ehsan and Ali, Omidi (2018), "Iran's Foreign Policy in South Caucasus, Offensive or Defensive?", **Central Eurasia Studies**, Vol. 11, No. 2, pp. 417-433, (doi:10.22059/JCEP.2019.231482.449701).
- Fidan, Hakan (2023), "Turkish Foreign Policy at the Turn of the 'Century of Türkiye': Challenges, Vision, Objectives, and Transformation", **Insight Turkey**, Vol. 25, No. 3, pp. 11-25, (doi:10.25253/99.2023253.1).
- Gadzhiev, Kamaludin (2020), "Relationship of Iran and Turkey with the States of the South Caucasus", **Russia and New States of Eurasia**, No. 2, pp. 94-106, (doi:10.20542/2073-4786-2020-2-94-106).
- Gawliczek, Piotr and Khayal Iskandarov (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**, Vol. 41, No. 1, pp. 36-53, (doi:10.35467/sdq/161993).
- Golmohammadi, Vali and Sergey M. Markedonov (2024), "How Iran Perceives Turkey's Rise in the South Caucasus," **Russia in Global Affairs**, Vol. 22, No. 1, pp. 152-175, (doi:10.31278/1810-6374-2024-22-1-152-175).
- Hosseinzadeh, Vahid and Behzad Nasiri (2024), "The Impact of the 2022 War in Ukraine on the Transit Corridors of the Caucasus", **Countries Studies**, Vol. 2, No. 1, pp. 35-63, (doi:10.22059/jcountst.2023.364611.1061) [in Persian].
- Hosseinzadeh, Vahid (2017), "The Russian-Iranian Cooperation to Deter Nato in Central Asia and The South Caucasus", **Diplomatic Academy of the Russian Foreign Ministry**, Vol. 32, No.5, pp. 15-17, (doi:10.24158/pep.2017.5.5) [in Russian].
- Javadi Arjmand, Mohammad Jafar (2018), "Iran and Turkey in the South Caucasus: Competition and Cooperation", **Journal of Iran and Central Eurasia Studies**, Vol. 1, No. 1, pp. 15-31, (Accessed on: 5/05/2018).
- Joufar, Mohammadreza and Hamidreza Mohammadi (2023), "Investigating the clash of geopolitical interests of Iran and Türkiye in Central Asia and the Caucasus", **Journal of Geography**, Vol. 21, No. 78, pp. 93-107, (doi:20.1001.1.27833739.1402.21.78.6.1) [in Persian].
- Kazemzadeh, Hamed (2016), "The Overview of Iran & Caucasus Ties", Available at: <https://www.Researchgate.Net/Publication/341252342>, (Accessed on: 8/05/2020).
- KhoshAyand, Hamid (2024), "Can the Middle Corridor Replace the Red Sea Route?", **Foreign Relations Strategic Council**, Available at: <https://www.Scfr.Ir/Fa/?P=269084>, (Accessed on: 15/03/2024) [in Persian].
- Koolae, Elaheh and Ahmad Rashidi (2024), "The Zangezur Corridor and Threats to the Interests of the Islamic Republic of Iran in the South Caucasus", **Caucasus Analytical Digest**, No. 136, pp. 3-6, (doi:10.3929/ethz-b-000657553).
- Koolae, Elaheh and Abed Norouzi Zarmehri (2021), "The Trilateral Cooperation of Iran-Azerbaijan-Russia in the North-South Corridor and Iran's National Security", **Politics Quarterly**, Vol. 51, No. 3, pp. 789-811, (doi:10.22059/JPQ.2021.318617.1007743).
- Lipkan, Volodymyr, Oksana Kuznichenko and Andrii Ivanov (2023), "Geoeconomics As a Tool of Modern Geostrategy", **Baltic Journal of Economic Studies**, Vol. 9, No. 1, pp. 113-23, (doi:10.30525/2256-0742/2023-9-1-113-123).
- Middle-Trade-and-Transport-Corridor—FINAL (2023), **International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank 1818 H Street NW**, Washington, DC 20433, Telephone: 202-473-1000

- Available at: www.Worldbank.Org (Accessed on: 23/03/2011)
- Motaghi, Ebrahim (2013), "The Evolution of the Balance of Power Approach in Regional Orders: Identity vs. Structuralism", **A Quarterly Journal of Strategy**, Vol. 22 , No. 2, pp. 165–192, (doi: 20.1001.1.10283102.1392.22.2.5.6) [in Persian].
- Motalebi, Massoud, Seyyed Mohammadreza Mousavi and Hosseinali Tooti (2014), "The Policy of the Islamic Republic of Iran and the European Union in the South Caucasus: Confrontation or Cooperation", **Central Eurasia Studies**, Vol. 7, No. 12, pp. 355-374, (doi:10.22059/jcep.2014.52984) [in Persian].
- MossaliNejad, Abbas (2011), "An Analysis of Iran's Balance of Power Policy in Realist and Neorealist Approaches", **International Relations Research Quarterly**, Vol. 1, No. 1, pp. 131–158, Available at: https://www.iisajournals.ir/article_41883.html, (Accessed on: 23/03/2011) [in Persian].
- Pizzolo, Paolo (2023), "Turkey in the South Caucasus: A Trans-Eurasian Connector", **Osservatorio Sul Mediterraneo**, Available at: <https://www.osmed.it/2023/02/09/turkey-in-the-south-caucasus-a-trans-eurasian-connector/>, (Accessed on: 9/02/2023).
- Prause, Gunnar (2024), "The South Caucasian Transport Corridor: A New Eurasian Transport Option", **Wismarer Diskussionspapiere**, No. 03/2024, Wismar: Hochschule Wismar, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften, ISBN 978-3-948862-16-9.
- Rashidi, Ahmad (2023), "The Middle Corridor and Iran's Interests in the South Caucasus", **Central Asia and the Caucasus Studies**, Vol. 29, No. 121, pp. 27–54, Available at: http://ca.ipisjournals.ir/article_706613.html, (Accessed on: 05/05/2023) [in Persian].
- Sputnik.az (2023), "Iran and Russia Have Agreed to Invest in the Construction of the Rasht-Astara Railway", Available at: <https://sputnik.az/20230118/ran-ve-rusiya-rest-astara-demir-yolununtikintisine-sermaye-ile-bagli-raziliga-gelibler-450790456.html>, (Accessed on: 18/01/2023).
- Suvanova, M. S (2018), "Turkish Policy in the South Caucasus", **Post-Soviet Issues**, Vol. 5, No.3, pp. 297-284, (doi:10.24975/2313-8920-2018-5-3-284-297) [in Russian].
- Toraman, Yavuz (2022), "Turkey S Role in Silk Road Routes: Energy Supply Security of European Union After Ukraine – Russian War", **Pressacademia**, Vol. 9, No. 1, pp. 16-26, (doi:10.17261/pressacademia.2022.1545).
- Ukleba, Mikheil and Mamuka Tsikhelashvili (2021), "South Caucasus and Regional Opportunities for Transport and Logistics Corridor

- Development”, Available at: <https://di.gov.ge/wp-content/uploads/2021/09/south-caucasus-and-regional-opportunities-in-terms-of-transport-and-logistics-corridor-development.pdf>, (Accessed on: 1/09/2021).
- V.I., Belov (Yurtaev) and Binish (2021), “India, Russia and Iran: A New Study on ‘North — South’ International Transport Corridor”, **Information and Innovations**, Vol. 16, No. 4, pp. 18-25, (doi:10.31432/1994-2443-2021-16-4-18-25).
- Vasa, Laszlo and Peter Barkanyi (2023), “Geopolitical and Geo-Economic Importance of the Middle Corridor: A Comprehensive Overview”, **Eurasian Journal of Economic and Business Studies**, Vol. 2, No. 67, pp. 20-32, (doi:10.47703/ejeb.v2i67.295).
- Zakharov, Aleksei (2023), “The International North-South Transport Corridor: The Prospects and Challenges for Connectivity between Russia and India”, **MGIMO Review of International Relations**, Vol. 16, No. 2, pp. 216-234, (doi:10.24833/2071-8160-2023-2-89-216-234).