کریدور زنگزور: از ایده تا واقعیت



الناز میاندوآبچی
هیات علمی موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

نشست تخصصی با عنوان «کریدور زنگزور: از ایده تا واقعیت» در تاریخ ۲۹ مردادماه به میزبانی مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی برگزار گردید. بهرام امیراحمدیان (استاد مدعو دانشگاه علامه طباطبایی)، علی موجانی (دیپلمات و مشاور وزارت امور خارجه)، محمدفرهاد کلینی (دیپلمات و عضو هیأت میانجی‌گری ایران در بحران قره باغ)، عارف بیژن (عضو مرکز مطالعات استراتژیک خاورمیانه)، احسان فلاحی (عضو مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی) از مدعوین این نشست بودند. به گزارش روابط عمومی مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، در بخش نخست این نشست، همکاران مؤسسه امین مالکی (رییس پژوهشکده توسعه بازرگانی)، الناز میاندوآبچی (مدیر گروه بازرگانی داخلی و لجستیک) و پریسا یعقوبی (مدیر گروه بازرگانی خارجی) به بیان دیدگاه‌های خود پرداختند و در بخش دوم، مدعوین ضمن بیان نظرات تخصصی خود به سه سوال ۱- آیا در بدترین سناریو کریدور زنگزور دسترسی ما به خاک ارمنستان را با مشکل مواجه می‌کند؟ ۲- آیا با راه‌اندازی کریدور زنگزور آذربایجان علاقه‌ای به استفاده از کریدور ارس خواهد داشت و ۳- آیا چشم‌انداز مثبتی برای کریدور خلیج فارس-دریای سیاه وجود دارد؟ پاسخ دادند.

در بخش نخست میزگرد، توضیحاتی توسط همکاران مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی به‌عنوان میزبان ارائه شد. در ابتدا امین مالکی عنوان داشت: از زمان امضای یادداشت تفاهم بین ایالات‌متحده، آذربایجان و ارمنستان در کاخ سفید در خصوص کریدور زنگزور یا آنچه در رسانه‌ها تحت عنوان «کریدور ترامپ» نام گرفته، مباحث مفصلی هم در خصوص تهدیدهای این کریدور و هم فرصت‌های پیوستن ایران به آن مطرح شده است. اما از اگر صرفا از پنجره اقتصادی به موضوع نگاه کنیم، حداقل به لحاظ اثرات کالایی و تغییراتی که این کریدور در میان‌مدت در حجم جابجایی کالا ایجاد می‌کند، تهدیدی متوجه ایران نیست. وی افزود: طبق برخی مطالعات، اثرات راه‌اندازی این کریدور بر افزایش صادرات ترکیه به کشورهای آسیای میانه و قفقاز، کمتر از ۱ درصد و بر واردات آن حداکثر ۳ درصد (با اولویت آذربایجان) خواهد بود و مبادی و مقاصد ترانزیت کالا از ایران، مانند دیگر کشورهای منطقه قفقاز یا روسیه و چین، چندان ظرفیت‌های این کریدور را افزایش نمی‌دهند. مالکی در پایان بیان نمود: البته به لحاظ ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی، کریدور زنگزور می‌تواند واجد تهدیدهایی برای ایران در بلندمدت باشد که رفع این چالش‌ها نیازمند دو دسته تدابیر زیرساختی و تجاری احتیاطی است.

در ادامه، الناز میاندوآبچی ضمن ارائه تاریخچه‌ای از کریدور زنگزور از زمان آتش بس دوم قره‌باغ در سال ۲۰۲۰ تا آگوست سال جاری میلادی، به تاثیر آن در کاهش ۳۴۳ کیلومتری فاصله ریلی بین آذربایجان به ترکیه نسبت به خط ریلی باکو- تفلیس- قارص اشاره نمود. وی همچنین با مقایسه جایگاه کریدور و مزیت‌های آن به‌عنوان شاخه جدید کریدور میانی در بین مسیرهای ترانزیتی بین آسیا و اروپا، شامل مسیر فعلی کریدور میانی و کریدور ریلی چین- آسیای میانه- ایران- اروپا، کریدور جدید زنگزور را کوتاه‌ترین مسیر اتصال آسیا با اروپا دانست. وی در عین حال بر مزیت هزینه‌ای کریدور عبوری از ایران و امنیت بالاتر آن در مقایسه با مسیرهای عبور از قفقاز تاکید نمود. میاندوآبچی در بخش بعدی سخنان خود، مقایسه‌ای از روند ترانزیت کالا طی دو دهه گذشته از آذربایجان به‌عنوان ذینفع اصلی کریدور زنگزور و ایران را ارائه داد و افزود: در روند عملکرد دو کشور در زمینه ترانزیت یک الگوی تقریبا مشابهی را می‌توان مشاهده کرد که نشان می‌دهد در بحث ترانزیت فقط تقویت ظرفیت‌های داخلی اثرگذار نبوده و عوامل بیرونی و مسائلی در اقتصاد جهانی نیز موثر بوده‌اند. نکته قابل توجه این است که از سال ۱۴۰۰ به بعد، یک اوج‌گیری را در ترانزیت هر دو کشور شاهد هستیم. این نشان می‌دهد که فعلا استفاده از عنوان رقیب ترانزیتی برای این دو کشور باید با احتیاط زیاد بیان شود. در حال حاضر پتانسیل بزرگی برای ترانزیت در منطقه وجود دارد که هر دو کشور دارند از آن بهره می‌برند.

میاندوآبچی در بخش دوم سخنان خود، منافع اقتصادی کریدور زنگزور برای آذربایجان، ترکیه و ارمنستان را تشریح کرد و مواردی مانند ارتقای جایگاه آذربایجان و ترکیه به‌عنوان هاب‌های ترانزیتی منطقه، تنوع‌بخشی به مسیرهای ترانزیتی عبوری از منطقه، کاهش هزینه و زمان دسترسی آسیای میانه و قفقاز به ترکیه و اروپا و خروج جمهوری خود مختار نخجوان و ارمنستان از انزوای جغرافیایی و اقتصادی را به‌عنوان مهمترین منافع این کریدور برشمرد. وی در ادامه به مهمترین تهدیدهای اقتصادی کریدور زنگزور برای ایران پرداخت و به احتمال فرامرزی شدن کریدور و قطع ارتباط ایران با ارمنستان، تضعیف جایگاه ایران در انتقال انرژی منطقه قفقاز و آسیای میانه و تضعیف چشم‌انداز کریدور خلیج فارس- دریای سیاه به‌عنوان سه اثر اقتصادی مهم اشاره کرد. میاندوآبچی در بخش پایانی سخنان خود، ضمن پرداختن به لزوم اتخاذ تدابیر زیرساختی و تجاری به‌عنوان دو حوزه راهکاری ایران در قبال کریدور زنگزور، در بخش زیرساختی، تمرکز بر فعال‌سازی ظرفیت‌های ترانزیتی داخلی کشور در دیگر مسیرها، به‌ویژه مسیر ریلی چین- اروپا را رویکردی موثر در مقابل کریدورهای رقیب نظیر زنگزور دانست و در عین حال بر توافق با ذینفعان این کریدور برای رفع تهدیدهای احتمالی و حفظ منافع ایران تاکید کرد.

در ادامه میزگرد آقای امین مالکی و خانم پریسا یعقوبی توضیحاتی را در خصوص تدابیر تجاری پیشنهادی برای ایران ارائه نمودند. آقای مالکی عنوان داشت که پیش‌نیاز رونق ترانزیتی، توسعه روابط اقتصادی و جریان تجاری کالایی است و توسعه روابط ترانزیتی میان کشورها بدون شکل‌گیری و تعمیق روابط تجاری کالایی امکان‌پذیر نیست؛ چرا که ترانزیت به مثابه یک خدمت زیربنایی در وهله اول نیازمند حجم پایدار مبادله کالاست تا توجیه اقتصادی، فنی و زیرساختی پیدا کند. وی با اشاره به آثار منفی برخورداری از روابط یک طرفه تجاری با تراز مثبت به سمت یک کشور افزود: روابط تجاری ایران با دو کشور ارمنستان و آذربایجان صرفا بر مازاد تجاری یک‌طرفه استوار شده که در تجربه نظام تجاری جهانی، روابط پایدار و مطلوب تلقی نمی‌شوند؛ زیرا توازن منافع در این گونه روابط تجاری بعد از گذشت چند سال مختل می‌شود.

همچنین خانم یعقوبی، با اشاره به نقشه فضای محصولی دو کشور آذربایجان و ارمنستان، عنوان داشت که آذربایجان می‌تواند مبدا جایگزین برای کالاهای وارداتی ایران و یا مبدا تامین کالاهای مورد نیاز در قالب صادرات مجدد به کشورمان باشد. وی توضیح داد: بهترین گزینه، کالاهای قابل کانتینرسازی با ارزش‌حجمی مناسب بوده و واردات اقلام مصرفی الکترونیکی، لوازم خانگی، قطعات یدکی خودرو، الیاف و منسوجات، لوازم ساختمانی و ماشین‌آلات سبک از این کشور توجیه‌پذیر هستند. کشور ارمنستان نیز در محصولات و صنایع مختلفی ورود کرده، و به ویژه در زنجیره‌های بالادست حوزه کشاورزی و معدنی می‌تواند مبدا جایگزین واردات کالاهای اساسی، محصولات دامی و اقلام ابتدایی حلقه‌های زنجیره ارزش مانند نساجی و مس و طلا برای ایران باشد. یعقوبی در خاتمه اشاره نمود که جایگزینی مبادی تامین فعلی با مبادی جدید در حوزه قفقاز، تمرینی برای بازآرایی روابط تجاری ایران در گام‌های بعدی خواهد بود.

در بخش دوم میزگرد، مدعوین به بیان دیدگاه‌ها و نقطه‌نظرات خود در خصوص منطقه قفقاز و کریدور زنگزور و به‌طور مشخص به پاسخ سه سوال مطرح شده پرداختند. بهرام امیراحمدیان سخنانی را در خصوص اهمیت استرتژیک منطقه قفقاز از منظر تحولات تاریخی و معاصر ایراد نمود و عنوان کرد: در دوره شوروی منطقه قفقاز یکی از ۱۸ منطقه اقتصادی بود که این مناطق، تقسیم کار منطقه‌ای و اقتصادهای مکمل همدیگر داشتند. سه جمهوری گرجستان، ارمنستان و آذربایجان نیز یک منطقه اقتصادی بودند که با یکدیگر تقسیم کار منطقه‌ای داشتند. وی اظهار داشت: منطقه قفقاز یک کمربند شکننده است و در دوره جنگ سرد منطقه برخورد دو قلمرو ژئواستراتژیکی دریایی و زمینی و پیمان ورشو و پیمان ناتو بود. بعد از فروپاشی شوروی، نیز این منطقه به نقطه برخورد تبدیل شد. امروز نیز منافع آمریکا برای حضور در قفقاز و نگرانی روسیه از امنیت مرزهای جنوبی خود، منطقه را بحرانی می‌کند.

وی در تشریح اهمیت جغرافیایی منطقه قفقاز افزود: در دوره جنگ سرد اگر جهان را به استراتژی بَرّی و دریایی تقسیم کنیم، یک منطقه کانونی می‌بینیم که دریای سیاه را به دریای خزر وصل می‌کند و از طرف دیگر به دریای مدیترانه راه دارد. امیراحمدیان نگران‌های مطرح شده در مطبوعات در خصوص کریدور زنگزور و قطع ارتباط ایران و ارمنستان را هیاهوی رسانه‌ای دانست و بر ارائه تعریف اقتصادی درست از کریدور و مرز تاکید نمود و اضافه کرد: بحث تبدیل این منطقه به قلمرو ناتو مطرح نیست و از منظر اقتصادی نیز تهدیدهایی که بیان می‌شود وزن پایینی دارد.

پس از آن، علی موجانی دیگر مباحث میزگرد، با اشاره به ظرفیت‌های تاریخی سرزمینی از گذشته تاکنون، ایران را کشوری دانست که از اتصال و تبادلات تجاری و با اتکا به موقعیت ژئوپلیتیک و جغرافیایی در شرق، غرب، شمال و دسترسی‌های دریایی در جنوب، درآمدزایی خاص خود را شکل داده بود. وی افزود: در فرآیند تاریخی ۲۰۰ ساله گذشته، مهم‌ترین حوزه توسعه‌محور ما منطقه شمال غرب (یعنی در ارتباط با قفقاز) بوده و سپس به سمت غرب و بعد حوزه خلیج فارس رسیده است. به عبارت بهتر، منطقه قفقاز در طول تاریخ «منطقه تنفس تجاری» ما بوده و امکان بقا و حیات ما را فراهم می‌کرده است. موجانی به استفاده کشور آذربایجان از ظرفیت‌های داخلی و جهانی برای ایفای نقش در منطقه تاکید نمود و عنوان داشت: مشابه بحث جابجایی صفحات در زمین‌شناسی، موقعیت‌های ژئوپلیتیک نیز تغییر می‌کنند و ایران همانگونه که در سال‌های اخیر دچار فرونشست زمین است، به لحاظ ژئوپلیتیک هم دچار فرونشست شده و در اتصال با محیط پیرامونی و ۱۵ کشور همسایه نتوانسته است روابط خود را به درستی تنظیم کند و قوانین و قواعد تجاری را شکل دهد.

وی در توضیح مسائل زنگزور بیان داشت: این کریدور در وهله اول، دسترسی به انرژی را به وجود می‌آورد که قدرت ملی را افزایش می‌دهد؛ دوم، کمک می‌کند که صنایع داخلی در جغرافیای آذربایجان و شاید حتی در ارمنستان رشد پیدا کنند که این در امر تجارت خارجی آنها اثر می‌گذارد و به افزایش سرمایه منجر می‌شود. در نهایت، قدرت جذب سرمایه در این منطقه کوهستانی و غیرقابل دسترس افزایش پیدا می‌کند. وی سپس افزود: در بدترین سناریو، راه‌اندازی کریدور زنگزور راه‌های ارتباطی ایران و ارمنستان را قطع می‌کند و ما دچار یک انزوا یا خفگی ژئوپلیتیک می‌شویم. همچنین با نگاه راهبردی، سرمایه‌گذاری‌های ما در کریدور ارس هیچگاه سوخت سرمایه محسوب نخواهد شد؛ به‌خصوص اینکه در میان مدت و بلندمدت احتمال تنش و درگیری مجدد در منطقه قفقاز وجود دارد. در خصوص کریدور خلیج فارس- دریای سیاه نیز با توجه به شرایط فعلی و تنگنای احتمالی گرجستان در آینده و کاهش قدرت تجاری آن در نتیجه راه‌اندازی زنگزور، کریدور مذکور می‌تواند زمینه ارتباط بیشتر بین ایران و این کشور را فراهم کند.

محمد فرهاد کلینی، مباحث دیگر این میزگرد توضیحاتی را در خصوص نقش پررنگ مسائل ژئوپلیتیکی در تحولات قفقاز ارائه نمود و بر نقش شوروی سابق در شکل‌گیری تحولات این منطقه و تلاش تاریخی برای حفظ وابستگی راهبردی جمهوری‌های قفقاز به دولت مرکزی و گره خوردن سرنوشت منطقه به مسائل زیرساختی و ارتباطی تاکید نمود. وی افزود: اولین بار است در منطقه قفقاز شاهد حضور یک شرکت احتمالا اقتصادی- امنیتی هستیم که وارد یک زیرساخت منطقه‌ای می‌شود؛ یعنی ارامنه موفق شدند با یارگیری جدید، یک بازیگر بزرگ‌تر وارد را معادلات کنند. وی سپس به حضور فعال ایران در بخش‌های زیرساختی ارمنستان از گذشته تاکنون اشاره کرد و بر اتخاذ سیاست‌های قوی‌تر و تعامل سازنده با ارمنستان و آذربایجان برای کاهش

تهدیدهای پنهان روند فعلی منطقه و باز نگهداشتن راه ارتباطی با ارمنستان تاکید کرد.

کلینی همچنین در خصوص کریدور خلیج فارس- دریای سیاه عنوان داشت: در زمانی که هنوز اتحادیه اروپا شکل نگرفته بود، این کریدور و پارادایم همسایگی اروپایی (یعنی یک اروپای شرقی وسیع‌تر) مطرح شده بود. مذاکرات گسترده‌ای در خصوص اتصال خلیج فارس و دریای سیاه از طریق کریدور مسیحی یعنی ارمنستان، گرجستان و بعد به سمت اتحادیه اروپا صورت گرفت. وی در پایان اظهار داشت: روس‌ها به حضور ناتو در قلمرو قدرت خود به شدت حساس هستند و اینکه تاکنون حساسیتی به طرح زنگزور نشان نداده‌اند، نشان می‌دهد فعلا خطر معنی‌داری از ناحیه حضور ناتو در منطقه قفقاز مطرح نیست.

سخنرانی بعدی میزگرد، عارف بیژن بود که به لزوم اولویت‌دادن به منطقه مهم قفقاز جنوبی در سیاست خارجی کشور تاکید کرد و عنوان داشت: باید به مشارکت قدرت‌های منطقه و فرامنطقه‌ای در کریدور زنگزوز برای این که در مقابل ایران قرار بگیرند، توجه داشت. بر اساس آنچه در رسانه‌های منطقه بیان می‌شود، نه تنها یک کریدور سیاسی، ژئوپلیتیک و اقتصادی علیه ایران تشکیل شده، بلکه کشورهای فرامنطقه‌ای هم پشتیبانی خود را به لحاظ اقتصادی و نظامی برای شکل‌گیری این کریدور اعلام کردند. وی در ادامه به بحث رابطه ایران با هند و چین پرداخت و اظهار کرد ایران می‌توانست حضور فعال‌تری داشته و از طریق هند و چین که اکنون حضور آنها در قفقاز جنوبی اهمیت یافته و در این منطقه سرمایه‌گذاری‌هایی را انجام داده‌اند، در کریدور زنگزور نقش مثبتی ایفا کند.

بیژن عنوان داشت: در بحث کریدور زنگزور ایران ضعیف عمل کرده و اگر هم بخواهد از پتانسیل‌های کریدور خلیج فارس- دریای سیاه استفاده کند، کشورهای دیگر کمک نخواهند کرد. وی افزود آمریکا چندین سال در قفقاز جنوبی حضور نداشته، ولی به خصوص بعد از جنگ اوکراین، این روند تغییر کرده است. این باعث شده بواسطه روابط خوبی که با آذربایجان و گرجستان برقرار کرده، از طریق ارمنستان حضور خود را در منطقه تثبیت کند. وی همچنین یکی دیگر از اهداف کریدور زنگزور را بحث انرژی و دسترسی اروپا به منابع نفت و گاز آسیای میانه و قفقاز برای تامین نیازهای آتی خود از منابع غیرروسی دانست. بیژن در خصوص راه‌کارهای پیشنهادی برای کاهش تهدیدهای زنگزور، به مذاکره با روسیه برای توسعه کریدور شمال-جنوب، مذاکره با آذربایجان برای کسب حق دائمی یا موقتی عبور از نخجوان برای دسترسی به ایروان، ارائه مشوق‌هایی برای استفاده بازرگانان از کریدور ارس، تلاش برای شکل‌دهی ائتلاف منطقه‌ای با چین و هند و استفاده از ظرفیت‌های آنها برای تامین نیازهای سرمایه‌گذاری در کریدورهای ترانزیتی اشاره نمود.

مجتبی سلیمانی سدهی، سخنران دیگر این میزگرد به ارائه توضیحاتی در ارتباط با سیاست جدید آمریکا در قبال شرق از طریق کریدور زنگزور پرداخت. وی عنوان داشت: نگاه غرب و به خصوص آمریکا به منطقه پیرامونی ایران، مثل خاورمیانه و قفقاز و آسیای میانه، از نگاه انرژی‌محوری به سمت نگاه ژئوپولیتیکی و لجستیکی تغییر کرده و در راستای مهار چین، در منطقه این نقش‌ها را تعیین می‌کند و موضوع کریدور زنگزور نیز در راستای مهار چین ارزیابی می‌شود. وی ادامه داد: کریدور میانی، کریدور مهمی برای دسترسی چین به ترکیه و اروپا شده است که ورود آمریکا به زنگزور، می‌تواند آن را دستخوش تغییراتی کند و بازیگری نقش‌ها را تغییر دهد. سلیمانی با اشاره به نگاه جدید غرب و آمریکا به منطقه، نقش ایران را عمدتا نقش لجستیکی دانست و افزود: آمریکا و اروپا اخیرا سرمایه‌گذاری بسیاری در آسیای میانه انجام داده‌اند. بهترین راه ارتباطی این کشورهای محصور در خشکی با آب‌های آزاد نیز با توجه به مسائل و محدودیت‌های موجود در شرق و غرب این مناطق و حتی افغانستان و پاکستان، از طریق ایران است.

سلیمانی ورود آمریکا در زنگزور را به نفع ایران ارزیابی کرد و همچنین کریدور شمال-جنوب را بیشتر یک کریدور غربی برای اتصال هند به اروپا دانست تا یک کریدور روسی و اظهار داشت: به‌نظر من به زودی کریدور خلیج فارس-دریای سیاه فعال خواهد شد و اتفاقات منطقه در همین راستا است. وی در انتها پیشنهاد کرد به کریدور زنگزور و کریدور ارس نیز، به جای نگاه شرقی-غرب، از منظر شمالی-جنوبی نگریسته شود.

در ادامه میزگرد، احسان فلاحی توضیحاتی را در خصوص ورود منطقه قفقاز به دوره نظم جدید ارائه نمود و عنوان داشت: ما سه مختلف نظم را ظرف یک دهه گذشته در منطقه قفقاز جنوبی تجربه کرده‌ایم؛ یکی نظم روس‌محور تا پیش از سال ۲۰۲۰ که عنصر قوام‌بخش آن ژئوپلیتیک بوده، دوم نظم در حال گذار از نوامبر ۲۰۲۰ تا آگوست ۲۰۲۵

که عنصر قوام‌بخش آن نظم ژئواکونومیک بوده و سوم نظم چندقطبی که از آگوست ۲۰۲۵ شروع شده و عنصر قوام‌بخش آن ترکیب سیاست، قدرت، ثروت و سرزمین یعنی ژئوپلینومیک (Geopolynomics) است. وی با اشاره به اینکه آنچه تحت عنوان مسیر زنگزور در توافق اخیر مطرح شده، بیشتر هم‌ریشه با کانکتیویتی (Connectivity) و نزدیک به مفهوم کریدور است، افزود: بالاترین سطح ایفای نقش در کریدور، عاملیت سیاسی-امنیتی در بلندمدت است و ما در این کریدور از یک کشور اجازه‌دهنده به اجازه‌گیرنده تبدیل شده‌ایم. در خصوص ایفای نقش در سطح جابجایی کالا به ما اجازه داده خواهد شد، اما در سطح عاملیت سیاسی-امنیتی این اجازه را نخواهند داد. فلاحی در خصوص سفر اخیر رئیس جمهور کشورمان به ارمنستان عنوان داشت: می‌شد بیانیه‌ای شبیه «بیانیه شوشی»، با عنوان «بیانیه مغری» در زمینه دسترسی ایران به زنگزور و اهمیت ارس امضا شود. وی همچنین به احتمال ایجاد مشکلاتی برای اتصال با ارمنستان و چشم‌انداز کریدور خلیج فارس- دریای سیاه اشاره کرد و بر لزوم تغییر نگاه ایران به جایگاه هند در سیاست خارجی و همچنین توجه به منافع گرجستان برای همراهی در راه‌اندازی این کریدور تاکید نمود.

در انتهای میزگرد، بهرام امیراحمدیان ضمن جمع‌بندی، توضیحاتی تکمیلی در خصوص سوالات مطرح شده ارائه داد. وی به‌طور مشخص به موانع لجستیکی و سیاسی برای اتصال خلیج فارس به دریای سیاه اشاره کرد و عنوان داشت بالا بودن هزینه‌های حمل‌ونقل و محدودیت‌های لجستیکی برای انتقال دریایی کامیون‌های حامل کالا از بنادر قطر ایران، زیرساخت‌های ضعیف ارمنستان، عدم علاقه آذربایجان برای حضور در این کریدور در کنار ارمنستان و بعدها رفع مشکلات قطر با شورای همکاری خلیج فارس، موجب شد این کریدور در عمل شکل نگیرد. امیراحمدیان نگرانی از بلا استفاده ماندن زیرساخت کریدور ارس در صورت فعال شدن کریدور زنگزور را بی‌مورد دانست و تاکید کرد وجود این زیرساخت‌ها برای اتصال منطقه کشاورزی دشت مغان به دیگر نقاط منطقه بسیار مفید خواهد بود. وی همچنین به امکان‌پذیر بودن اتصال راه‌آهن جلفا به ایروان در صورت رعایت قواعد بازی اشاره کرد و در پایان بر تاثیر تحریم‌ها و عدم رعایت قواعد برای فعال‌سازی کریدور شماره شش ابتکار کمربند -جاده از ایران تاکید نمود.

بر اساس مباحث مطرح شده در این نشست، نظر غالب اعضا این بود که کریدور زنگزور حداقل از منظر اقتصادی و حتی نظامی، فعلا تهدید جدی محسوب نمی‌شود. با این حال، برخی بر این اعتقاد بودند که با توجه به مشارکت قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای احتمال انزوای ژئوپلیتیکی و تهدیدات مترتب آن برای ایران وجود دارد. اما احتمال بروز مشکلاتی برای دسترسی ایران به ارمنستان در بدترین سناریوی راه‌اندازی کریدور نیز مطرح شد. در این راستا، لزوم تعامل سازنده با کشورهای آذربایجان و ارمنستان برای کاهش تهدیدهای این کریدور و باز نگهداشتن راه ارتباطی ایران با قفقاز جنوبی مورد تاکید قرار گرفت. در خصوص کریدور ارس، نقش آن به‌عنوان مسیر جایگزین در صورت بروز مجدد بحران در قفقاز جنوبی و جایگاه آن در تقویت اتصالات زمینی مناطق شمالغرب ایران مورد توجه قرار گرفت. در ارتباط با چشم‌انداز کریدور خلیج فارس-دریای سیاه، برخی محدودیت‌های سیاسی و لجستیکی برای راه‌اندازی آن مطرح گردید و در کنار آن به همراستایی این کریدور با منافع گرجستان و حتی اتحادیه اروپا برای دسترسی به خلیج فارس اشاره شد. همچنین، پیشنهاداتی همچون اولویت‌دادن به منطقه قفقاز جنوبی در سیاست خارجی کشور، لزوم تغییر نگاه سیاست خارجی به کشور هند و تعامل فعالانه با چین و هند با توجه به حضور و سرمایه‌گذاری‌های این دو کشور در منطقه قفقاز، در راستای حفظ منافع ایران در کریدور زنگزور مطرح گردید.