



# המניעים לרצונה של איראן בחיבור רכבתי לים השחור: מכשולים טכניים והשלכות גיאוגרפיות

## רחים רחימוב

איראן מצאה עצמה מפסידה פוטנציאלית ממלחמת נגורנו־קרבאך השנייה בין ארמניה לאזרבייג'ן. הייתה זו רוסיה שבנובמבר 2020, בשיתוף פעולה עם טורקיה, תיווכה הסכם הפסקת אש בשם 'ההצהרה המשולשת', אשר שם קץ למלחמה שנמשכה 44 ימים. למרות מעורבותה ההדוקה באזור דרום הקווקז, טהראן נדחקה הצידה על ידי מוסקבה ואנקרה בתהליך גיבוש ההסכם, אולם כעת היא מעוניינת למצב עצמה מחדש במצב שנוצר לאחר המלחמה, והביקור שערך שר החוץ האיראני ג'וואד זריף באזור נועד לשרת מטרה זו. טהראן מעוניינת מאוד בחיבור רכבתי לים השחור דרך ארמניה, אך לשם כך היא זקוקה להסכמתן של באקו ומוסקבה, אף שהדבר מנוגד לאינטרסים של אזרבייג'ן ורוסיה. זאת ועוד, לתוכניתה של איראן למסילת הרכבת יש השלכות גם על ישראל, ולו בשל העובדה שבאמצעות שותפות אסטרטגית עם ארמניה, איראן מבקשת לייצר משקל נגד בדרום הקווקז לשותפות האסטרטגית של ישראל עם אזרבייג'ן.

**מילות מפתח:** איראן, אזרבייג'ן, רוסיה, טורקיה, גאורגיה, ארמניה, קווקז, ישראל, רכבת, הים השחור

מכך, הנתיב האיראני ממלא תפקיד של "צינור חמצן" משני לנתיב הגאורגי לארמניה, המוקפת מדינות מכל עבריה, ואשר גבולותיה עם אזרבייג'ן וטורקיה נותרו סגורים עקב הסכסוך בנגורנו־קרבאך. באקו וירואן מתחרות ביניהן על תמיכתה של טהראן בנוגע לסכסוך, אולם חידוש הפעלתם של מסילת הרכבת ומסדרונות המעבר בין ארמניה לאזרבייג'ן מימי העידן הסובייטי צפוי להביא לכך שמעמדה הכלכלי והפוליטי של טהראן יספוג פגיעה משמעותית.

**באקו וירואן מתחרות ביניהן על תמיכתה של טהראן בנוגע לסכסוך, אולם חידוש הפעלתם של מסילת הרכבת ומסדרונות המעבר בין ארמניה לאזרבייג'ן מימי העידן הסובייטי צפוי להביא לכך שמעמדה הכלכלי והפוליטי של טהראן יספוג פגיעה משמעותית.**

המשמעות היא ירידה מסוימת במעמדה הגיאופוליטי של איראן באזור דרום הקווקז. בפרט, **נורמליזציה** אפשרית ביחסי ארמניה ואזרבייג'ן ופתיחת חיבור רכבתי טורקי־ארמני־אזרבייג'ני־רוסי עשויות להוביל לנורמליזציה טורקית־ארמנית ולפתיחה מחודשת של הגבולות בין שתי המדינות. עם זאת, היו בטהראן מי ש**קיוו** בתחילה כי ירוואן ובאקו ייכשלו בפתיחת מסדרונות המעבר בין שתי האויבות, או שהפתיחה תהיה בהיקף מוגבל. אולם **הפגישה המשולשת ב־11 בינואר** בין ניקול פשיניאן, אילהם אלייב וולדימיר פוטין, מנהיגי ארמניה, אזרבייג'ן ורוסיה בהתאמה, ניפצה את התקוות הללו. רוסיה וטורקיה הקימו **מרכז צבאי משותף** לפיקוח על קיום הסכמי הפסקת האש בשטח באזור הסכסוך בנגורנו־קרבאך.

אזרבייג'ן ביססה שליטה מלאה בגבול שלה עם איראן, לאחר שבמהלך המלחמה הצליחה להחזיר לידיה מקטע גבול בן 132 ק"מ שהיה בשליטת כוחות של הצבא הארמני. ההצלחה של אזרבייג'ן עוררה התלהבות **ורגשות אתניים־לאומיים** בקרב מיליוני האזרים באיראן, ונראה שגם הארכי־אויבת של איראן, ישראל, מרוצה מתוצאות מלחמת נגורנו־קרבאך השנייה, וזאת מכמה טעמים. אין זה סוד כי במהלך מלחמה זו, ציוד צבאי מתוצרת ישראל ובייחוד מל"טים מתוחכמים ביותר, לצד מל"טים טורקיים שהיו חלק ממאגר הנשק האזרבייג'ני, התגלו כ"**משנים את כללי המשחק**" בלוחמה המודרנית. המלחמה סיפקה הוכחות בשטח לעליונות הטכנולוגית והקרבית ולרמת הדיוק הגבוהה של המל"טים הישראליים ושל ציוד צבאי נוסף. הייתה לכך גם השפעה פסיכולוגית שפעלה לטובת ישראל, לאור העובדה שלתוצרי התעשייה

## המניעים לרצונה של איראן בחיבור רכבתי לארמניה

איראן החלה לפעול לקידום חיבור רכבתי לארמניה כחלק ממאמציה למצב עצמה במצב החדש המתפתח בדרום הקווקז, לאחר מלחמת נגורנו־קרבאך השנייה שהתחוללה בין ארמניה לאזרבייג'ן ונמשכה 44 ימים (27 בספטמבר – 10 בנובמבר 2020). איראן העדיפה אומנם לשמור על הסטטוס קוו באזור דרום הקווקז, אך תוכניתה השתבשה לאחר הניצחון הצבאי המהיר והפתאומי של אזרבייג'ן על ארמניה. הסכם הפסקת האש **ההצהרה המשולשת**, ששם קץ למלחמת נגורנו־קרבאך השנייה בין ארמניה לאזרבייג'ן, הושג בתיווכה של רוסיה ובשיתוף פעולה עם טורקיה. טהראן הורחקה מתיווך בהסכם על ידי מוסקבה ואנקרה, למרות מעורבותה המרובה וארוכת השנים בדרום הקווקז. כתוצאה מכך התברר לאיראן שהיא המפסידה הפוטנציאלית הגדולה מהמלחמה ומהפסקת האש שבעקבותיה. טהראן חדרת מוטיבציה לפעול נגד מה שהיא רואה כתרחיש שלילי, בייחוד לנוכח לחץ מהמתנגדים והמבקרים של הנשיא חסן רוחאני ושר החוץ ג'וואד זריף, והיא חותרת למצב עצמה במצב החדש באופן שיעלה בקנה אחד עם האינטרסים שלה.

מנקודת מבטה של איראן, דרך יעילה לקידום מטרה זו תהיה הקמת קו רכבת לארמניה. ואכן, **הביקור האזורי** שערך שר החוץ האיראני ג'וואד זריף בארמניה, באזרבייג'ן, בגאורגיה, ברוסיה ובטורקיה בין ה־25 ל־28 בינואר 2021 נועד **לשרת את המטרה**. בפרט דחפה טהראן להפעלה מחדש של קו הרכבת מאיראן לארמניה באמצעות חיבור קצר מימי העידן הסובייטי, שכעת אינו פעיל עקב הסכסוך בנגורנו־קרבאך. חיבור זה עובר דרך נחצ'יבאן, מובלעת שהיא אוטונומיה של אזרבייג'ן (בין איראן, טורקיה וארמניה), ומשם ממשיך לים השחור ולרוסיה דרך גאורגיה.

לאחר הביקור באזור **צייץ** זריף בטוויטר את מטרתה העיקרית של נסיעתו: "ביקרתי בג'ולפה האיראנית והאזרבייג'נית [תחנות רכבת בגבול]. שוחחתי עם גורמים רשמיים מקומיים – משני הצדדים – על הזדמנויות חדשות שיביאו לפתיחתו מחדש של קו רכבת שיחבר בין המפרץ הפרסי, הים השחור ורוסיה דרך נחצ'יבאן וארמניה". עם זאת, אף הצהרה פומבית בעניין זה לא פורסמה באף אחת מהבירות במהלך הביקור ולא הועלתה לסדר היום של המשא ומתן – עובדה המשקפת את אופייה השנוי במחלוקת והלא נוח של הסוגיה.

נכון לעכשיו, כל התנועה בין אזרבייג'ן למובלעת שלה נחצ'יבאן עוברת דרך שטח איראני. חלק מהנתיב בין אזרבייג'ן לטורקיה עובר גם הוא דרך איראן. יתרה

**שחוששים** כי משמעות הדבר היא שלאיראן לא יהיה עוד גבול ישיר עם ארמניה. נשיא אזרבייג'ן אלייב אמר כי "זה לא מצב חדש לאיראן", מכיוון שהרוסים ממלא שומרים על הגבול הארמני-איראני כבר זמן רב.

## המטרה האסטרטגית של איראן בחיבור הרכבתי

לאיראן מטרות רבות בדחיפתה לחיבור הרכבתי לים השחור דרך ארמניה. מטרה איראנית מיידיית תושג מכך שהפעלת קו הרכבת לארמניה תהיה אמצעי מרכזי לפצות לפחות על חלק מההפסדים הפוטנציאליים של איראן מתוצאות מלחמת גורנו-קרבאך השנייה, וכן משיקום נתיבי המעבר הארמניים-אזרבייג'ניים-רוסיים בעקבותיה. זאת ועוד, פרויקט כזה יפחית **חששות וביקורות מבית** נגד השלטון, עקב חוסר יכולתו להגן כראוי על האינטרסים האיראניים בשל תוצאות המלחמה. בה בעת קיימים יעדים גיאופוליטיים ואסטרטגיים עמוקים יותר, הטמונים בחתירתה של טהראן לחיבור רכבתי לארמניה.

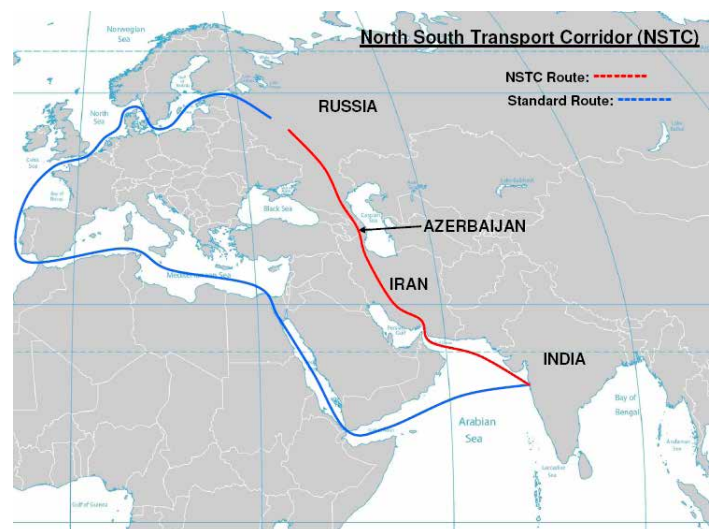
ראשית, טהראן מקווה להפוך ל**מרכז תחבורה** בין אסיה, המפרץ והודו לבין אירופה, תוך תחרות והשלמה ל"וזמת החגורה והדרך" הסינית, ולו בזכות העובדה שהיא ממוקמת לאורך נתיבי המים, ולמעשה היא גם נקודת מפגש בין 'החגורה והדרך' לבין 'המסדרון הצפוני דרומי' (International North-South Transport Corridor). שני מסדרונות התחבורה הללו מתחרים זה בזה בעיקר בגלל היריבות בין בייג'ינג לדלהי. כמו כן, פרויקט המסדרון הצפוני דרומי נחשב גם אלטרנטיבה לתעלת סואץ, והוא **יפחית במידה ניכרת** את זמני ההובלה ועלויות השינוע הנלוות; יתרון זה הודגש בפרט לנוכח החסימה של תעלת סואץ שאירעה לפני חודשים אחדים.

שנית, טהראן רוצה לעקוף את רוסיה ואת אזרבייג'ן, בעלת ברית של טורקיה ושותפה אסטרטגית של ישראל, כדי להגיע לאירופה. למעשה, איראן שואפת **לשנות את הנתיב** של המסדרון הצפוני דרומי כך שיעבור בארמניה, הרחק מאזרבייג'ן.

שלישית, טהראן מעוניינת בגישה מתאימה לים השחור, ומשם לאירופה. איראן רצתה להקים **מסדרון יבשתי נוח** לחוף הים התיכון דרך **מוסול** בצפון עיראק וסוריה, אולם נוכחות **רוסית וטורקית** וכן של הצבא האמריקאי בסוריה מונעת מימוש מסדרון כזה ואת התנועה החופשית של איראן לאורכו. כעת תיתכן נוכחות איראנית בים השחור, כאשר מאז סיפוח חצי האי קרים, הים השחור עולה כאזור רגיש ליריבות גיאופוליטית. הטורקים והרוסים אינם מעוניינים בנוכחות איראנית שם.

הצבאית שלה היה תפקיד בקביעת תוצאות המלחמה שהתנהלה בגבולות איראן. הביצועים המוצלחים של הנשק הישראלי העצימו את המוניטין החיובי המפורסם של ישראל באזרבייג'ן – מדינה בעלת רוב שיעי. ההצלחה של אזרבייג'ן בשחרור השטחים שלה ובהחזרת השליטה המלאה שלה בגבול איראן מקדמת אפשרויות נוספות להרחבת השותפות שלה עם ישראל. במהלך המלחמה קראו כמה מחברי הפרלמנט האזרבייג'ני לממשלתם לפתוח שגרירות בישראל. ב־28 באפריל 2021 הודיע שר הכלכלה האזרבייג'ני מיכאיל ג'בארוב כי אזרבייג'ן תפתח לשכות נציגות מסחר ותיירות בישראל, כדי לשדרג את שיתוף הפעולה. כל אלה מעלים בטהראן חששות חמורים, שבאים לידי ביטוי בדרכים שונות.

**לאיראן מטרות רבות בדחיפתה לחיבור הרכבתי לים השחור דרך ארמניה. מטרה איראנית מיידיית תושג מכך שהפעלת קו הרכבת לארמניה תהיה אמצעי מרכזי לפצות לפחות על חלק מההפסדים הפוטנציאליים של איראן מתוצאות מלחמת גורנו-קרבאך השנייה, וכן משיקום נתיבי המעבר הארמניים-אזרבייג'ניים-רוסיים בעקבותיה.**



המסדרון הצפוני דרומי  
מקור: <https://bit.ly/3x8KZj8>

נוסף על כך, כוחות משמר הגבול הרוסי אחראים על שמירת גבולות ארמניה יחד עם איראן וטורקיה. יתרה מכך, במסגרת הסכם הפסקת האש המשולש יוצבו כוחות רבים יותר של משמר הגבול הרוסי על מנת לאבטח את המסדרון מאזרבייג'ן לאזור נחצ'יבאן לאורך 48 ק"מ של הגבול הארמני-איראני, כך שבעיקרון, השליטה הרוסית בגבול ארמניה-איראן תוכפל. יש באיראן מי

## השלכות אסטרטגיות של רכבת איראנית-ארמנית

רוסיה גמישה יותר מול טורקיה, מכיוון שמוסקבה מעוניינת להרחיק את אנקרה מבריתות אירואטלנטיות שבאופן מסורתי היא משתייכת אליה, ופתיחה מתוכננת של קו רכבת רוסי-אזרבייג'ני-ארמני-טורקי תשרת מטרה זו. כך או כך, אזרבייג'ן וטורקיה מחוברות באמצעות קו הרכבת באקו-טביליסי-קארס (BTK) דרך גאורגיה, ולא מכבר הגיעה רכבת המטען הראשונה מטורקיה לרוסיה בקו BTK דרך אזרבייג'ן. מבחינת איראן, ביטול חסימת החיבור הרכבתי הארמני יקל עליה להגיע ללא הגבלה לארמניה, לגאורגיה, לאזור הים השחור ולאירופה, כולל אוקראינה.

**רוסיה גמישה יותר מול טורקיה, מכיוון שמוסקבה מעוניינת להרחיק את אנקרה מבריתות אירואטלנטיות שבאופן מסורתי היא משתייכת אליה, ופתיחה מתוכננת של קו רכבת רוסי-אזרבייג'ני-ארמני-טורקי תשרת מטרה זו.**



By Giorgi Balakhadze (CC BY-SA 4.0)

למרות שאזרבייג'ן היא שחקנית חשובה הרבה פחות מרוסיה, יש צורך בהסכמתה. בסופו של דבר, הרכבות האיראניות והארמניות אמורות להתחבר דרך המובלעת האזרבייג'נית נחצ'יבאן. מבחינת אזרבייג'ן, הפעלה מחדש של הרכבת האיראנית-נחצ'יבאנית-ארמנית-גאורגית פירושה למעשה לגזול ממנה את תפקידה בהובלת מטענים, כולל ההשלכות הגיאופוליטיות הנלוות, ובמקביל להעצים את יריבתה ארמניה. לכן יהיה קשה מאוד לבאקו להסכים לפתיחת מסדרון נחצ'יבאן למסילת הרכבת האיראנית-ארמנית-גאורגית. קשה גם לשער אם באקו עצמה תוכל לעמוד בלחץ מטהראן.

לאור זאת קיימים חסמים וקשיים אחדים שטהראן לא תוכל להימנע מהם במאמציה לממש את הפרויקט. סעיף 9 להסכם המשולש של רוסיה-ארמניה-אזרבייג'ן קובע את ביטול חסימת "כל" החיבורים התחבורתיים והכלכליים באזור. **טהראן טיימס**, כלי תקשורת איראני מרכזי, מתאר סעיף זה כ"מעורפל" משום היותו מועד לפרשנויות שונות. מבחינת טהראן, "כל" קווי התחבורה כוללים את חיבור הרכבת בין איראן לארמניה דרך נחצ'יבאן, המובלעת האזרבייג'נית שנמצאת בין ארמניה, איראן וטורקיה. אולם בהקשר של ההסכם המשולש עצמו, "כל" פירושו כל אלה שערכו וחתמו על ההסכם, קרי ארמניה, אזרבייג'ן ורוסיה. יתרה מכך, המסמך מציין רק את קו התחבורה בין אזרבייג'ן ונחצ'יבאן.

קו זה היה פעיל בעידן הסובייטי כחיבור רכבתי בין איראן לברית המועצות לשעבר, והוא הפך לבלתי שמיש עם פרוץ הסכסוך על גורנו-קרבאך בין ארמניה לאזרבייג'ן בראשית שנות ה-90. חיבור רכבתי חדש שיעקוף את אזרבייג'ן, טהראן וירואן יחייב השקעה של מיליארדי דולרים עקב התוואי ההררי מאוד באזור, וסכום כזה אינו זמין ואינו תואם את האפשרויות הכספיות של אף אחת מהמדינות. בתחילת שנות ה-2000 ניסו ירואן וטהראן לפעול לקידום רעיון בשם **פרויקט הרכבת הדרומית של ארמניה**, אך בסופו של דבר הוא ננטש מסיבות כלכליות ואחרות. פרויקט הרכבת הדרומית של ארמניה תוכנן אז כחלק מהמסדרון הצפוני דרומי לחיבור הים השחור ואירופה לאזורי המפרץ והודו, אך במקום זאת פנו אזרבייג'ן, איראן ורוסיה לפיתוח המסדרון הצפוני דרומי דרך שטחה של אזרבייג'ן, הרחק מארמניה. ונקודה אחרונה, חברת הרכבות הממלכתית של רוסיה **השתלטה** בשנת 2008 על כל רשת הרכבות הארמנית. כתוצאה מכך, כל חיבור לרשת הרכבות הארמנית או שימוש בה נעשה עתה במסגרת חברת הרכבות הרוסית.

טהראן זקוקה אפוא להסכמה של באקו ומוסקבה לצורך מימוש החיבור הרכבתי לארמניה, אך הבעיה של איראן היא שהפרויקט **נוגד** את האינטרסים של אזרבייג'ן ושל רוסיה לא רק משיקולים כלכליים, אלא גם ואולי חשוב מכך – משיקולים גיאופוליטיים. לאור זאת נראה שעתידי של פרויקט הרכבת מוטל בספק. בינתיים איראן תמשיך להסתמך על כבישים מהירים לארמניה ומשם לגאורגיה, ותקווה לעיכוב או לחוסר היתכנות ביישום ההסכם המשולש הארמני-אזרבייג'ני-רוסי, בכל הנוגע לפתיחת קווי תחבורה חסומים.

ואכן, מבלי להיכנס לפרטים, באקו הודתה שיש אפשרות לפתיחת קו רכבת איראני-ארמני דרך אזור נחצ'יבאן שבשטחה, אך **רמזה** כי קו כזה יוגבל לארמניה ולא יורחב לגאורגיה ומחוצה לה.

על רקע כל אלה, השאלה המרכזית היא אם גאורגיה תיענה להצעותיו של זריף. ההשערה היא שגם אם טהראן תקבל את הסכמתה של באקו ומוסקבה תשתכנע להסכים, האם טביליסי תסכים? גם בתרחיש הטוב ביותר לטהראן, בהנחה שמוסקבה תשתכנע באשר לפתיחת קו איראן-נחצ'יבאן-ארמניה-גאורגיה, הרי בתמורה לאישור הקרמלין ירצה בהסכמת טביליסי להאריך את קו הרכבת איראן-נחצ'יבאן-ארמניה-גאורגיה לרוסיה, כפי שפעל בתקופה הסובייטית.

ייתכן שדרישה כזו הייתה מקובלת על טביליסי, אלמלא קיומו של חיבור הרכבת הרוסי-גאורגי דרך אבחזיה, שהתנתקה מגאורגיה. בגאורגיה קיימת **התנגדות מקומית רבה לקשר עם אזורים מתנתקים** ו/או לתנאים של רוסיה, והסכמה לפתיחת קו כזה משמעותה בפועל הכרה של טביליסי באבחזיה כישות עצמאית. יתרה מזו, החיבור הרכבתי עם רוסיה יגוון את אפשרויות הגישה של מוסקבה לאזור ומעבר לו, ישפר את אחיזתה האזורית ויספק לה מנוף לחץ על גאורגיה. כבר זמן רב לפני מלחמת נגורנו-קרבאך השנייה ביקשה מוסקבה להקים את קו הרכבת לארמניה דרך גאורגיה, אך ללא מעורבות איראנית, והמכשול האבחזי התגלה כבלתי פתיר.

ואולם, ההצעה של טהראן עשויה עדיין להישמע אטרקטיבית לטביליסי, אך לכל אלה יהיו השלכות משמעותיות על גאורגיה ועל שאיפותיה הטרנס-אטלנטיות, מכיוון שגאורגיה חייבת להביא בחשבון את עמדת שותפותיה המערביות, ובייחוד את עמדת ארצות הברית בנושא. סביר להניח שהדבר מסבך את משימתו של ג'ואד זריף בהשגת תמיכתה של טביליסי בפרויקט. בשלב זה לא ברור עדיין כיצד גאורגיה תגיב להצעה האיראנית, ובפרט למרכיב הרוסי שהיא כוללת. ממשלים שונים בארצות הברית **העלימו עין** מהקשרים ההדוקים של ארמניה עם איראן, והשאלה אם ובאיזו מידה ממשל ביידן ירחיק לכת בסוגיית איראן תהיה גורם בולט וקובע בהחלטה של טביליסי בסוגיית הקו האיראני-ארמני-גאורגי, שבסופו של דבר יחבר את איראן לרוסיה. בעיה נוספת היא שארצות הברית ואירופה עדיין חלוקות בנושא האיראני, וטרם הגיעו להסכמה לגבי עתידו של הסכם הגרעין האיראני.

נכון לעכשיו, המערב שומר על שתיקה בסוגיה. ייתכן שאחת הסיבות לכך שהמערב נמנע מפרויקט הרכבת היא שהחיבור הרכבתי מאיראן לים השחור ורוסיה ממילא

אמור להתקדם. אולם בעקבות מלחמת נגורנו-קרבאך השנייה, השאלה היא אם הרכבת תעבור דרך אזרבייג'ן או ארמניה. ניואנס שכדאי למערב לשים לב אליו הוא שהנתיב דרך ארמניה יוביל בסופו של דבר להגברת ההשפעה והנוכחות הרוסית והאיראנית באזור בכלל ובגאורגיה בפרט, בעוד הנתיב דרך אזרבייג'ן ירחיק את גאורגיה במידה ניכרת מהצל הרוסי והאיראני, בעיקר משום שהמקטע הרוסי-איראני של הקו לא יכלול את גאורגיה. יתרה מכך, כל קווי התחבורה הישנים והחדשים הללו משרתים בסופו של דבר את הרגיונליזציה (regionalization) של מדינות דרום הקווקז עם איראן, רוסיה וטורקיה, ולמעשה מרסנים את נקודות המבט של האזוריות (regionalism) מצד ארמניה, אזרבייג'ן וגאורגיה. התוצאה היא שמדינות אלה נותרות בעמדה פגיעה, ללא קשר לכל היתרונות היחסיים ששיגו מהרגיונליזציה עם ההגמוניות האזוריות. מבחינת איראן, מקטע ארוך של המסדרון שעובר בשטח אזרבייג'ן בגלל מחלוקות עכשויות והיסטוריות הוא לכל הפחות מקור לאי-נוחות רבה, ואילו מעמדה של ארמניה נחלש עוד יותר בהשוואה לאזרבייג'ן, בייחוד בעקבות מלחמת נגורנו-קרבאך השנייה. יש בכך רמז לנקודת המבט הישראלית בסוגיה.

כדאי לציין כי ישראל חייבת להמשיך ליישם גישה מבדלת ומותאמת בקפידה לכל אחת משלוש המדינות בדרום הקווקז. ארמניה פתחה לאחרונה שגרירות בישראל, אך ברמה המהותית היחסים בין המדינות נותרו מתוחים ובדרג נמוך. הראיון של ראש הממשלה הארמני ניקול פשיניאן לג'רוזלם פוסט הוא דוגמה לכך. פשיניאן דחה לעיני המצלמות את הצעתה של ישראל לסיוע הומניטרי **ואמר** כי "כמו שישראל פעלה, הגיוני יותר שהיא תשלח את הסיוע לשכירי חרב ולטרוריסטים". היחסים בין ישראל למדינה הפרו-מערבית ביותר באזור, גאורגיה, הם ידידותיים. עם זאת, **התבטאויות אנטישמיות** בוטות מצד אנשי דת בכירים של הכנסייה האורתודוקסית הגאורגית שנאמרו בינואר-פברואר 2021 מלמדות שהיחסים בין המדינות אינם חפים ממחלוקות, בהתחשב במעמדה החזק של הכנסייה האורתודוקסית בגאורגיה. אזרבייג'ן, השותפה האסטרטגית של ישראל, שאימצה את הרב-תרבותיות כמדיניות רשמית, רושמת לזכותה את היותה משכנו של מה שמכונה **"השטעטל האחרון"** באירופה – יישוב יהודי היסטורי במחוז קובה. יתרה מכך, **הייחודיות** והאופי הספציפי של היחסים עם אזרבייג'ן הופכים אותה לבעלת ערך מיוחד עבור ישראל. אולם למעט שדלנות נגד הנתיב הארמני, ישראל לא יכולה לעשות הרבה, שכן אחד המניעים העיקריים לחתירה האיראנית לחיבור רכבתי לים השחור דרך

רחים רחימוב הוא חבר בוועד המנהל של האיגוד למחקר אירופי של הקווקז (AESCI). r\_rahimov@hotmail.com

ארמניה על ידי שינוי תוואי המסדרון הצפוני דרומי כך שיתרחק מאזרבייג'ן הוא שמהלך כזה ישרת את האסטרטגיה של טהראן לייצר משקל נגד לאזרבייג'ן כשותפה אסטרטגית של ישראל, באמצעות שותפות אסטרטגית אזורית של איראן עם ארמניה.