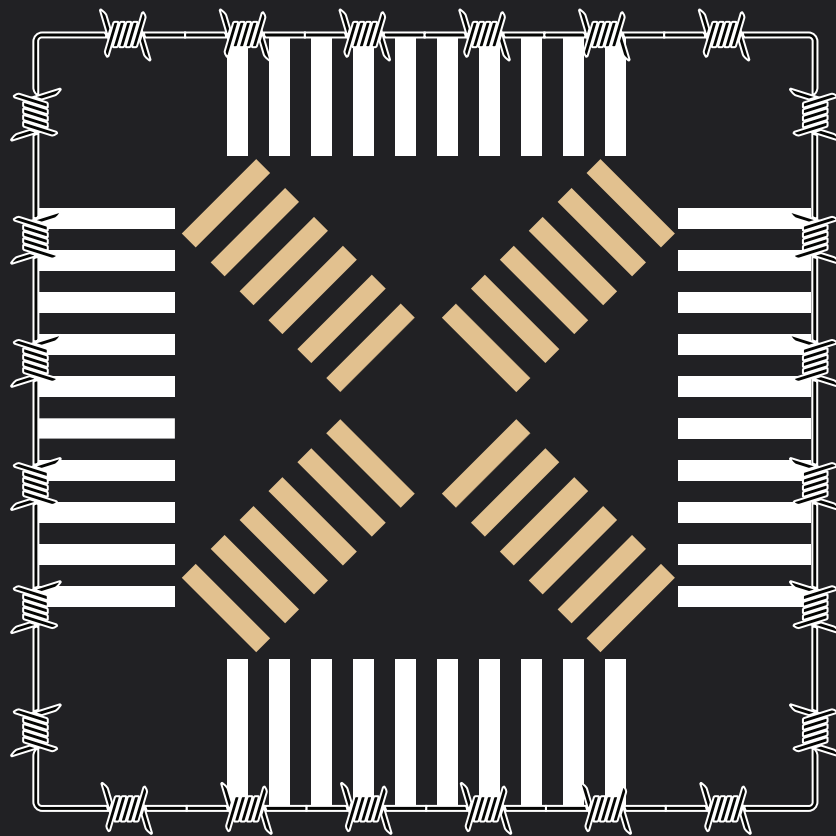




مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

گذرگاه زنگزور:

پیامدهای آن بر موقعیت ژئواکونومیک ایران



آبان ۱۴۰۲

شناسنامه گزارش



عنوان:

گذرگاه زنگزور: پیامدهای آن بر موقعیت ژئواکونومیک ایران

مدیریت اقتصاد کلان و آینده پژوهی

تاریخ انتشار: آبان ۱۴۰۲

واژه‌های کلیدی: گذرگاه زنگزور، منازعه قره‌باغ، صادرات، نفت، گاز، قفقاز، آسیای مرکزی، کریدورهای خشکی، گذرگاه شمال جنوب

نشانی: تهران، خیابان طالقانی، نبش خیابان شهید موسوی (فرصت)، پلاک ۱۷۵

فهرست مطالب

۵	خلاصه کاربردی
۷	مقدمه
۸	بخش اول) منطقه گذرگاه زنگزور: یک زمینه تاریخی و ژئوپولیتیکی
۱۴	بخش دوم) ژئواکونومی گذرگاه زنگزور
۲۷	بخش سوم) معنا و آثار گذرگاه زنگزور بر منافع ایران
۳۷	بخش چهارم: جمع بندی و توصیه های سیاست گذاری (گزینه های بدیل ایران)



خلاصه مدیریتی

- پس از پیروزی جمهوری آذربایجان در جنگ ۴۴ روزه، بر اساس بند ۶ بیانیه توافق سه‌جانبه آتش‌بس میان باکو، ایروان و مسکو، «کریدور لاجین» با عرض ۵ کیلومتر، تحت کنترل «نیروهای حافظ صلح روسی»، از طریق منطقه لاجین آذربایجان، جمهوری ارمنستان را به صلح‌بانان روسیه و بخش‌های ارمنی‌نشین قره‌باغ وصل می‌کرد. در بند ۹ بیانیه بر رفع انسداد از تمامی «اتصالات حمل‌ونقل» در منطقه تأکید شده است. ارمنستان متعهد به ایجاد دسترسی میان جمهوری آذربایجان و نخجوان از طریق استان سیونی، موسوم به گذرگاه زنگزور شده است و مسئولیت محافظت از این مسیر ارتباطی بر عهده «مرزبانان روسیه» گذاشته شده است.
- ایران که از آغاز جنگ، ضمن تأکید بر توقف درگیری‌ها و حل‌وفصل اختلافات از حق جمهوری آذربایجان برای اعاده حاکمیتش بر تمام قلمرو خود حمایت کرده بود، در بالاترین سطوح بر عدم تغییر در مرزهای بین‌المللی کنونی تأکید دارد. از نظر ایران مسیر ترانزیتی آستارا، پيله سوار و جلفا به پایانه مرزی پلدشت، همچون گذشته دسترسی باکو به نخجوان را فراهم می‌کند.
- جایگاه ژئواکونومیک کریدور زنگزور مستلزم سنجش جایگاه آن در میان کریدورهای منطقه اوراسیا است. راه آهن باکو-تفلیس-قارص، کریدور بین‌المللی حمل و نقل شمال-جنوب و کریدور گرجستان مهمترین کریدورهای اوراسیایی در منطقه قفقاز محسوب می‌شوند. در حال حاضر راه آهن ۸۲۶ کیلومتری باکو-تفلیس-قارص مهمترین مسیر اتصال قفقاز به اروپا است که ایجاد کریدور زنگزور، با دور زدن گرجستان طول آن را ۳۴۰ کیلومتر کوتاه‌تر می‌کند.
- با این حال، در تصویر کلان‌تر، یکی از اهداف کریدور زنگزور پیوند زدن دو اقتصاد بزرگ دو سوی اوراسیا به یکدیگر یعنی چین و اروپا بیان شده است. در حالی که ۹۰ درصد از تجارت چین و اروپا از طریق دریا انجام می‌شود، کریدور زنگزور در نهایت می‌تواند تنها کسر کوچکی از ۱۰ درصد باقیمانده را به خود اختصاص دهد.
- اتصال آسیای مرکزی به اروپا یکی دیگر از فرضیه‌هایی است که در مورد کریدور زنگزور بیان می‌شود. عمده صادرات آسیای مرکزی به اروپا را مواد خام و بویژه سوخت‌های فسیلی تشکیل می‌دهد. که عمدتاً از طریق دریا جابجا می‌شود در نتیجه این کریدور نمی‌تواند حجم عظیمی از مواد خام را از آسیای مرکزی به اروپا انتقال دهد.
- با توجه به اینکه ترکیه واردکننده اصلی گاز ایران محسوب می‌شود علیرغم مشارکت فعال این

کشور در ایجاد کریدور زنگزور، این فرضیه که احداث گذرگاه زنگزور با تغییر ژئواکونومی انرژی در منطقه، بازار ایران در این کشور را به مخاطره می‌اندازد با چالش عمده مواجه می‌شود. ترکیه اساساً گزینه‌های متنوعی برای واردات گاز طبیعی دارد و واردات گاز طبیعی به صورت ال‌ان‌جی از کشورهای قطر، ایالات متحده و الجزایر در دستور کار قرار داشته و برنامه‌هایی برای گسترش آن، به ویژه از ایالات متحده وجود دارد. از سوی دیگر قرارداد فعلی صادرات ایران به ترکیه در سال ۲۰۲۶ به پایان می‌رسد و مذاکرات برای تمدید آن به جایی نرسیده است. از سمت آذربایجان هم بدون زنگزور این کشور از سه مسیر دیگر به بازار ترکیه دسترسی دارد. بنابراین، گذرگاه زنگزور گشایش جدیدی برای ترکیه در حوزه صادرات گاز فراهم نکرده و مسئله جدیدی نیز برای ایران ایجاد نمی‌کند.

- آذربایجان برای توسعه زیرساخت‌های انرژی خود نیازمند جذب سرمایه از خود اروپا است و اروپا، تمایل اندکی به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های صنایع تولید انرژی فسیلی دارد که با سیاست‌گذاری کلان کشورهای اتحادیه برای حرکت به سمت انرژی‌های تجدیدپذیر همخوانی ندارد.
- زنگزور و گذرگاه شمال جنوب تعارض یا توافقی با یکدیگر ندارند، چرا که گذرگاه شمال-جنوب یک مسیر ترانزیتی شمالی-جنوبی معطوف به اتصال هند به روسیه است، در حالی که زنگزور یک گذرگاه شرقی-غربی با هدف اتصال ترکیه به قفقاز و سپس آسیای مرکزی و در یک تصویر بزرگتر، اروپا به چین از طریق ادغام در مسیر میانی کمربند و راه است. همچنین، باید توجه شود که هرچند ضرورتاً سرنوشت این دو گذرگاه به یکدیگر پیوند نخورده است، موفقیت دومی در گرو روابط حسنه ایران و آذربایجان است.
- هرچند برخی تحلیل‌گران در ایران و خارج از ایران زنگزور را یک گذرگاه ناتویی برای دسترسی به مرزهای شمالی ایران، جنوبی روسیه و غربی چین می‌دانند، حداقل رفتار روسیه به‌عنوان بازیگری که بیشترین دغدغه را نسبت به ناتو دارد، تصور تهدید را به نمایش نمی‌گذارد.

مقدمه

قره‌باغ که به لحاظ جغرافیایی علاوه بر بخش‌هایی از ایران، ترکیه و روسیه، در بر گیرنده سه جمهوری آذربایجان، ارمنستان و گرجستان است، به واسطه پیچیدگی‌های قومی-زبانی و مرزبندی‌های مصنوعی همواره آبستن منازعات گوناگون بوده است که شاید بتوان مهم‌ترین آن را دست کم از حیث پیامدهای مستقیم آن برای ایران، منازعه قره‌باغ کوهستانی میان جمهوری آذربایجان و ارمنستان دانست. پس از پیروزی نظامی جمهوری آذربایجان در جنگ دوم قره‌باغ و توافق آتش‌بس میان دو کشور با میانجی‌گری روسیه، مسئله «کریدور زنگزور» به عنوان مسیر دسترسی زمینی میان خاک اصلی جمهوری آذربایجان به نخجوان، از طریق قلمرو ارمنستان، به مهم‌ترین مسئله‌ای تبدیل شده است که بالقوه پتانسیل افزایش تنش‌ها و حتی درگیری نظامی در منطقه را دارد. از آنجا که این مسیر-که الزامات آن در توافق صلح سه‌جانبه باکو-ایروان-مسکو پیش‌بینی شده است- از جوار مرزهای ایران می‌گذرد، بالطبع به یکی از مهم‌ترین نقاط تمرکز نهادهای نظامی-امنیتی، سیاسی و اقتصادی ایران بدل شده و به بحث‌های مفصل میان پژوهشگران ایرانی دامن زده است.

الهام علیف، رئیس جمهور آذربایجان مدعی شده است که ایده گذرگاه زنگزور جدید نیست و اساساً سال‌ها پیش مطرح شده است. با این حال، نمی‌توان منکر این واقعیت شد که پیروزی نظامی آذربایجان در نبرد با ارمنستان طی جنگ اخیر قره‌باغ و نیز حمایت همه‌جانبه اردوغان از باکو به این کشور اعتماد به نفس لازم برای پیشبرد ایده این گذرگاه شرقی-غربی را که از ترکیه به آذربایجان متصل خواهد شد، داده است. اساساً در طرح این گذرگاه، بازیگران منطقه‌ای بسیار مؤثر بوده و احتمالاً تا آینده قابل پیش‌بینی خواهند بود. در ایران، سیاست رسمی مخالفت با این گذرگاه و تصویر آن به صورت یک «دالان ناتوی» است که پای کشورهای غربی عضو ناتو را به منطقه قفقاز جنوبی باز خواهد کرد. ایران با الهام علیف موافق است که ایده اتصال ترکیه به آذربایجان ایده جدیدی نیست، بلکه از این هم فراتر رفته و معتقد است که در حال حاضر هم دو کشور از طریق خاک ایران و مرز بازرگان یک مسیر زمینی امن و مطمئن به سوی یکدیگر دارند. بنابراین، تهران به خود حق می‌دهد که این طرح را با سوءظن دنبال کند.

وجود مولفه‌های قدرتمند ژئوپلیتیکی همچون احتمال قطع ارتباط مرزی ایران و ارمنستان، سبب شده است تا بخش عمده مباحث حول کریدور زنگزور در کشور بر مسئله امنیت متمرکز شود؛ در این بستر، در حالی که جمهوری آذربایجان بر پایه اعتماد به نفس ناشی از پیروزی نظامی در جنگ و حمایت قدرتمند ترکیه بر ایجاد «کریدور زنگزور» تأکید دارد و مدعی است که اساساً ایده گذرگاه زنگزور موضوع جدیدی نیست و از سال‌ها پیش مطرح بوده است، ایران معتقد است که در حال حاضر جمهوری آذربایجان از طریق خاک ایران و مرز بازرگان از یک مسیر زمینی امن و مطمئن به نخجوان و ترکیه برخوردار است؛ در نتیجه تهران،

سیاست رسمی خود را بر پایه مخالفت با ایجاد گذرگاه زنگزور تنظیم کرده است و آن را به عنوان یک «دالان ناتوی» و بازکننده پای کشورهای غربی عضو ناتو به منطقه قفقاز جنوبی تصویر می‌کند.

در این میان، غلبه نگرش امنیتی به کریدور زنگزور سبب مغفول ماندن و توجه اندک به ابعاد اقتصادی این گذرگاه شده است؛ در حالی که درک ماهیت کریدور زنگزور و تشخیص و پیش‌بینی پیامدهای آن برای ایران در گرو نگرشی ترکیبی، با در نظر گرفتن توامان ابعاد ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک این گذرگاه است. بر این اساس گزارش حاضر تلاش کرده است تا مناظره حول کریدور زنگزور و پیامدهای آن برای ایران را در یک بستر اولاً تاریخی-ژئوپولتیکی و سپس، ژئواکونومیکی قرار داده و به ویژه به دنبال پاسخی برای این پرسش باشد که ارزش، پیامدها و بدیل‌های گذرگاه زنگزور از لحاظ تجاری برای ایران چقدر است. به این منظور، بحثی در چهار بخش تنظیم شده است که بخش نخست به زمینه تاریخی و ژئوپولتیکی منطقه می‌پردازد، بخش دوم از رویکردی ژئواکونومیکی در سطوح تجارت کالا و انرژی زنگزور را مورد فهم و ارزیابی قرار می‌دهد و بخش سوم، به آثار آن بر محیط پیرامونی و منافع ایران می‌پردازد. در نهایت، بخش چهارم به جمع‌بندی و بحث از گزینه‌های بدیل ایران اختصاص داده شده است.

بخش اول) منطقه گذرگاه زنگزور: یک زمینه تاریخی و ژئوپولتیکی

قفقاز: پیچیدگی‌های قومی-زبانی و مرزهای مصنوعی

به لحاظ تاریخی، قفقاز نام تاریخی سرزمین‌های میان دریای خزر و دریای سیاه بوده است که به دو بخش قفقاز شمالی (شامل مناطق خودمختار روسیه همچون چچن، اینگوش و داغستان) و قفقاز جنوبی (شامل گرجستان، جمهوری آذربایجان، ارمنستان، استان‌های اردبیل و آذربایجان شرقی و غربی ایران و بخش‌های شمال شرقی ترکیه)^۱ تقسیم می‌شود. تصویر ۱ تقسیمات سیاسی قفقاز را نشان می‌دهد.

۱- قفقاز جنوبی در تقسیمات جغرافیایی روسیه با نام ماوراء قفقاز شناخته می‌شود.

از یک سو، اضافه شدن تنوع مذهبی به پیچیدگی‌های قومی-زبانی در منطقه قفقاز و از سوی دیگر مرزبندی‌های ناهمخوان با این پیچیدگی‌ها که عمدتاً ناشی از سیاست مسکو در قبال ملیت‌ها در دوران شوروی است^۱، سبب شده است تا این منطقه -که در سال ۱۹۱۵ نیز شاهد یکی از فجیع‌ترین نسل‌کشی‌های تاریخ بود- پیوسته با منازعه دست به گریبان باشد؛ به طوری که جنگ چچن، دو جنگ قره‌باغ و جنگ اوستیای جنوبی تنها نمونه‌های برجسته از این منازعات در دوران پس از فروپاشی اتحاد شوروی بوده است.^۲

در جوار مرزهای ایران، در قفقاز جنوبی نیز پس از فروپاشی اتحاد شوروی، منازعه قره‌باغ تا کنون عامل دو جنگ با پیامدهای مهم ژئوپلیتیک بوده است؛ در سال‌های اخیر و هم‌زمان با اهمیت یافتن موضوع کریدورهای ترانزیتی، ملاحظات و دغدغه‌های ژئواکونومیک دولت‌های منطقه بعد جدیدی به پیچیدگی‌های این منازعه بخشیده است.

منازعه قره‌باغ

قره‌باغ منطقه‌ای است که از ارتفاعات قفقاز در جنوب غربی جمهوری آذربایجان تا کرانه رود ارس در مرزهای ایران و شرق ارمنستان امتداد یافته است. این ناحیه که در ۱۸۱۳ بر اساس عهدنامه گلستان تحت حاکمیت روسیه تزاری قرار گرفت در سال ۱۸۴۰ به «شوشا» تغییر نام یافت. در دوران شوروی قره‌باغ میان دو جمهوری ارمنستان و آذربایجان تقسیم شد؛ به طوری که قره‌باغ کوهستانی^۳ تحت حاکمیت باکو و سیونیک (زنگزور) تحت حاکمیت ایروان قرار گرفت. این واگذاری سبب شد تا اولاً ساکنان ارمنی قره‌باغ کوهستانی از امتداد قومی خود جدا شده و تحت حاکمیت آذربایجان قرار گیرند و در ثانی ارتباط دو بخش از سرزمین‌های جمهوری آذربایجان قطع و نخجوان به یک برون‌بوم این جمهوری تبدیل شود. موقعیت قره‌باغ و تأثیر تقسیم آن میان ارمنستان و آذربایجان در دو نقشه زیر نشان داده شده است.

۱- در دوران شوروی، با هدف تضعیف گرایش‌های گریز از مرکز، سیاست در قبال ملیت‌ها به گونه‌ای تنظیم شده بود که در تمام جمهوری‌ها یک اقلیت از امتداد قومی جمهوری‌های هم‌جوار و یک اقلیت روس نخبه وجود داشته باشد.

۲- حامد کاظم‌زاده در مقاله «مناقشات قومی در قفقاز شمالی و راهکارهایی برای سیاست قفقازی ایران» تنها در قفقاز شمالی بیش از ۳۰ مسئله که بالقوه می‌تواند به بروز منازعه منجر شود را شناسایی کرده است.

تصویر ۳- موقعیت قره‌باغ و تأثیر تقسیم آن میان ارمنستان و آذربایجان



پس از فروپاشی اتحاد شوروی، ارتش ارمنستان که با اتکا به تجهیزات بازمانده از ارتش سرخ شوروی در سال ۱۹۹۲ تشکیل شده بود، با حمایت نیروهای نظامی فدراسیون روسیه بخش کوهستانی قره‌باغ را که رسماً بخشی از خاک جمهوری آذربایجان محسوب می‌شد، اشغال کردند. در پی این اقدام، ارمنه قره‌باغ کوهستانی نیز در بخشی از قره‌باغ در قالب جمهوری آرتساخ اعلام استقلال کردند؛ هر چند ارمنستان هیچ‌گاه آرتساخ را به رسمیت نشناخت.

تصویر ۴- مرزهای کشور ارمنستان



رهبران جمهوری خودخوانده آرتساخ بر این نکته تأکید داشتند که مخالفت رهبری شوروی با استقلال آرتساخ در قالب یکی از جمهوری‌های شوروی و واگذاری این منطقه به جمهوری آذربایجان مشروط به تضمین حقوق این اقلیت از طریق خودمختاری انجام شده است؛ در حالی که جمهوری آذربایجان در تمام این سال‌ها این شرط را زیر پا گذاشته است. ارمنه آرتساخ حوادثی همچون کشتار ۱۳۰ نفر از ارمنه

گنجه در سال ۱۹۸۹ توسط نیروهای جمهوری آذربایجان، قتل عام ۴۰۰ ارمنی ساکن باکو در سال ۱۹۹۰، کشته شدن بیش از ۵۰ نفر در سومقاییت توسط شورشیان آذری در همین سال و قتل ۴۰ نفر در مارفا در سال ۱۹۹۱ توسط عوامل مورد حمایت جمهوری آذربایجان را تکرار نسل‌کشی ۱۹۱۵ می‌دانستند و استقلال را تنها تضمین تکرار نشدن این فجایع معرفی می‌کردند.^۱

هر چند درگیری‌های ارمنه آرتساخ با جمهوری آذربایجان عملاً از سال ۱۹۸۸ آغاز شده بود، اعلام استقلال این منطقه منجر به بروز جنگ نخست قره‌باغ شد که تا سال ۱۹۹۴ به طول انجامید و منجر به کشته شدن بیش از ۳۰ هزار نفر و آوارگی بیش از ۸۰ هزار نفر شد.^۲ در نهایت، جنگی که در آن هر یک از طرفین دیگری را به اقداماتی در راستای پاکسازی قومی متهم می‌کردند، نتوانست تغییری در زمین ایجاد کند و بر اساس قرارداد آتش‌بس بیشکک پایان یافت. این جنگ منجر به قطع روابط دیپلماتیک جمهوری آذربایجان و ترکیه با ارمنستان و محاصره این کشور از شرق و غرب شد؛ ارمنستان در اقدامی متقابل اجازه دسترسی جمهوری آذربایجان به جمهوری خودمختار نخجوان را نداد و ایران عملاً به تنها راه ارتباطی باکو به نخجوان و ترکیه تبدیل شد.

جنگ دوم (جنگ قره‌باغ کوهستانی)

پس از آتش‌بس بیشکک، وضعیت قره‌باغ تا سال ۲۰۲۰ در حالت «نه جنگ، نه صلح» باقی ماند؛ هر چند درگیری‌های گاه و بیگاه میان نیروهای نظامی ارمنستان و جمهوری آرتساخ با جمهوری آذربایجان ادامه یافت. در سپتامبر ۲۰۲۰ پس از یک درگیری مرزی میان دو کشور، هم‌زمان با افزایش درخواست‌های داخلی برای جنگ، ارمنستان با مشارکت روسیه و جمهوری آذربایجان با مشارکت ترکیه اقدام به برگزاری رزمایش‌های نظامی کردند. این نظر مطرح شده است که با توجه به نوسازی ارتش جمهوری آذربایجان با اتکا به درآمد حاصل از نفت، همکاری‌های نظامی باکو با اسرائیل و ترکیه و پیروزی جریان غرب‌گرا به رهبری نیکول پاشینیان در انتخابات سال ۲۰۱۸ ارمنستان که روسیه را در حمایت از ایروان دچار تردید کرده بود، سبب شده بود تا باکو مترصد فرصت برای آغاز جنگ و اعاده حاکمیت خود بر قره‌باغ کوهستانی باشد.

در این شرایط جنگ دوم قره‌باغ از ۲۷ سپتامبر ۲۰۲۰ آغاز شد و پس از ۴۴ روز با پیروزی قاطع جمهوری آذربایجان، بر اساس بیانیه سه‌جانبه باکو-ایروان-مسکو پایان یافت؛ بیانیه‌ای که از سوی جمهوری آرتساخ نیز پذیرفته شد. بر اساس توافق آتش‌بس باکو موفق شد بخش بزرگی از قلمرو خود در قره‌باغ کوهستانی

۱- یوزاند، پاستوس، تاریخ ارمنیان، ترجمه گارون سارکسیان، نائیری، ۱۳۸۳

۲- عباس اف، علی، چاخاتریان، هاریتون، مناقشه قره‌باغ؛ آرمان‌ها و واقعیت‌ها، ابرار معاصر، ۱۳۸۳

را آزاد کند؛ هر چند بخش قابل توجهی از این منطقه در کنترل جمهوری آرتساخ باقی ماند. بر اساس توافق آتش‌بس، گذرگاه لاجین در خاک جمهوری آذربایجان برای ارتباط میان ارمنستان و آرتساخ، تحت کنترل نیروهای حافظ صلح روسیه در نظر گرفته شد. همچنین ارمنستان متعهد شد تا گذرگاه زنگزور را در استان سیونیک برای دسترسی جمهوری آذربایجان به نخجوان فراهم کند که نظارت بر این گذرگاه هم بر عهده نیروهای روسیه قرار گرفت. تصویر زیر شرایط پس از جنگ دوم قره‌باغ بر زمین را نشان می‌دهد.^۱

تصویر ۵- شرایط منطقه پس از جنگ دوم قره‌باغ



در ادامه تحولات قره‌باغ، جمهوری آذربایجان اقدامات خود برای اعاده حاکمیت خود بر نواحی باقی‌مانده در قره‌باغ کوهستانی را ادامه داد. باکو در ژانویه ۲۰۲۳ با بهره‌گیری از درگیری روسیه در اوکراین، اقدام به مسدود کردن گذرگاه لاجین کرد؛ اقدامی که عملاً به معنی محاصره کامل آرتساخ بود و از سوی مجامع حقوق بشری اقدامی در راستای نسل‌کشی ارمنه تفسیر شد. نهایتاً در سپتامبر ۲۰۲۳ ارتش جمهوری آذربایجان عملیات خود در مناطق تحت کنترل جمهوری آرتساخ را آغاز کرد و هدف خود را نابودی زیرساخت‌های نظامی ارمنستان در خاک آذربایجان، در راستای اجرای توافق سه‌جانبه آتش‌بس خواند و

1-Armenia, Azerbaijan and Russia sign Nagorno-Karabakh peace deal

ارمنستان هم اعلام کرد در درگیری نیروهای جمهوری آذربایجان با نیروهای ارتش آرتساخ دخالت نخواهد کرد. در این شرایط باکو موفق شد مرکز جمهوری آرتساخ، شهر استپاناکرت را در اختیار بگیرد. با اعلام انحلال جمهوری خودخوانده آرتساخ، تا روز ۲۹ سپتامبر نزدیک به ۷۵ درصد از جمعیت ۱۲۰ هزار نفری ارامنه قره‌باغ کوهستانی راه ارمنستان را در پیش گرفته‌اند؛ هر چند باکو اعلام کرده بود که با ارامنه با عنوان شهروندانی برابر برخورد خواهد شد.^۱ با تکمیل اعاده حاکمیت باکو بر تمام قلمرو خود در قره‌باغ کوهستانی، عملاً گذرگاه لاپین موضوعیت خود را از دست داده و مسکو اعلام کرده در خصوص مأموریت نیروهای حافظ صلح خود در این منطقه، پس از مشورت با باکو تصمیم‌گیری خواهد کرد.

بخش دوم) ژئواکونومی گذرگاه زنگزور

گذرگاه زنگزور و مواضع طرف‌ها

هر چند کوچ ارامنه قره‌باغ کوهستانی به ارمنستان - کشوری با اقتصادی شکننده و شکست‌خورده در جنگ - بالقوه می‌تواند سبب یک بحران اجتماعی-اقتصادی در این کشور شود و موقعیت متزلزل نیکول پاشینیان را - که از سوی نیروهای سیاسی ارمنی به خیانت متهم شده است - را به خطر اندازد، هنوز برای اظهار نظر در خصوص پیامدهای سیاسی این کوچ بر تشدید گرایش‌های افراطی ناسیونالیستی در ارمنستان و تداوم یافتن بحران در قفقاز جنوبی زود است.

با این حال مسئله دسترسی زمینی جمهوری آذربایجان به نخجوان، بازیگران منطقه را با عدم قطعیت‌هایی روبه‌رو کرده است که نتایج آن در گرو تصمیمات بخش‌های نظامی-امنیتی، سیاسی و اقتصادی در تهران، ایروان، باکو، مسکو و آنکارا است.

چنان که اشاره شد گذرگاه زنگزور در استان سیونیک ارمنستان، هم مرز با ایران به عنوان مسیر ارتباطی باکو-نخجوان در نظر گرفته شده است. باکو (و آنکارا) بر این موضوع تأکید می‌کنند که طبق بیانیه آتش‌بس، ارمنستان موظف است «دسترسی بدون مانع و دائمی» به نخجوان از مسیر استان سیونیک را تأمین کند؛ دسترسی بدون مانع و دائمی، مطابق دیدگاه باکو به معنی عدم حضور پست‌های بازرسی و تأسیسات کنترلی ارمنستان در امتداد این «دالان» است که عملاً به معنی خروج زنگزور از حاکمیت ایروان و قطع ارتباط مرزی ایران-ارمنستان است.

در مقابل ایروان (و مسکو) بر «رفع انسداد اقتصادی و حمل و نقل» توسط ایروان در خاک ارمنستان و تحت حاکمیت آن تأکید دارند. بر این اساس ارمنستان آمادگی خود را برای نوسازی راه‌آهنی که از زمان

۱- کوچ ۹۰ هزار آواره ارمنی؛ اتحادیه اروپا کمک پنج میلیون یورویی به قره‌باغ اختصاص داد



شوروی دسترسی باکو به نخجوان را تأمین می‌کرده، اعلام کرده است. مطابق دیدگاه ارمنستان تغییری در مرزهای منطقه ایجاد نمی‌شود و زنگزور به عنوان بخشی از قلمرو این کشور مسیر دسترسی زمینی جمهوری آذربایجان به نخجوان را فراهم خواهد کرد.

ریشه این این دو تفسیر متفاوت را می‌توان در متن توافق جستجو کرد؛ بر اساس بند ۶ بیانیه آتش‌بس،^۱ «کریدور لاپین» با عرض ۵ کیلومتر، تحت کنترل «نیروهای حافظ صلح روسی»، از طریق منطقه لاپین آذربایجان، جمهوری ارمنستان را به صلح‌بانان روسیه و بخش‌های ارمنی‌نشین قره‌باغ وصل می‌کرد. همچنین در بند ۹ بیانیه^۲ بر رفع انسداد از تمامی «اتصالات حمل‌ونقل» در منطقه تأکید شده است. در واقع، بیانیه آتش‌بس «دالان لاپین» را از «اتصال/ارتباطات حمل‌ونقل» متمایز می‌کند. از سوی دیگر، مطابق بیانیه آتش‌بس «کریدور لاپین» توسط نیروهای «حافظ صلح روسیه» که معمولاً در مناطق درگیری مستقر هستند، محافظت می‌شود؛ در حالی که مسئولیت محافظت از مسیر ارتباطی جمهوری آذربایجان به نخجوان (زنگزور)، به مانند مرزهای ارمنستان با ایران و ترکیه، بر عهده «مرزبانان روسیه» گذاشته شده است. این موضوع امکان تفسیری که بر اساس آن منطقه زنگزور خارج از حاکمیت ارمنستان تلقی می‌شود را فراهم کرده است. به نظر می‌رسد، باکو که در زمان مذاکرات آتش‌بس با میانجی‌گری روسیه، موفق به گنجاندن واژه «دالان» در بند ۹ بیانیه نشده بود، اکنون به دنبال شکل دادن به گفتمانی است که در آن ارتباطات حمل‌ونقل به عنوان دالانی خارج از کنترل ایروان معنا می‌یابد.^۳

ضعف ارمنستان و درگیری روسیه در اوکراین که امکان مداخله فعال را تا حد زیادی این کشور سلب کرده است از یک سو، موقعیت برتر جمهوری آذربایجان در نتیجه پیروزی در جنگ و حمایت فعال ترکیه از آن سبب شده است که باکو ایروان را به استفاده از زور در صورت عدم پذیرش تفسیر جمهوری آذربایجان در خصوص زنگزور تهدید کند.^۴

در این شرایط ایران که از آغاز جنگ، ضمن تأکید بر توقف درگیری‌ها و حل‌وفصل اختلافات از حق جمهوری آذربایجان برای اعاده حاکمیتش بر تمام قلمرو خود حمایت کرده بود، در بالاترین سطوح بر

۱- جمهوری ارمنستان باید منطقه کلچر را تا ۱۵ نوامبر ۲۰۲۰ و منطقه لاپین را تا ۱ دسامبر ۲۰۲۰ به جمهوری آذربایجان بازگرداند. کریدور لاپین (به عرض ۵ کیلومتر) ارتباط بین قره‌باغ کوهستانی و ارمنستان را بدون گذر از شوشا و تحت کنترل نیروهای حافظ صلح روسیه فراهم خواهد کرد. طبق توافق طرفین، طی سه سال آینده، طرحی برای ساخت یک مسیر جدید از طریق کریدور لاپین برای ایجاد ارتباط بین قره‌باغ کوهستانی و ارمنستان ترسیم خواهد شد و نیروهای حافظ صلح روسیه، به منظور محافظت از آن به این منطقه منتقل خواهند شد. جمهوری آذربایجان امنیت افراد، وسایل نقلیه و محموله‌هایی که در هر دو جهت کریدور لاپین حرکت می‌کنند را تضمین می‌کند.

See: en.kremlin.ru/events/president/news/64384

۲- تمامی ارتباطات اقتصادی و حمل و نقل در منطقه باید رفع انسداد شود. جمهوری ارمنستان امنیت ارتباطات حمل و نقل بین مناطق غربی جمهوری آذربایجان و جمهوری خودمختار نخجوان را به منظور ترتیب دادن تردد بدون مانع افراد، وسایل نقلیه و بار در هر دو جهت تضمین می‌کند. سرویس گارد مرزی سرویس امنیت فدرال روسیه مسئول نظارت بر ارتباطات حمل و نقل خواهد بود.

3-Rahimov, Rahim, Zangezur Discourse: Implication For War And Peace Between Armenia And Azerbaijan, Georgian Foundation For Strategic And International Studies, 2021. Available at: <https://gfsis.org.ge/files/library/opinion-papers/167-expert-opinion-eng.pdf>

4-What will become of the Zangezur corridor?

عدم تغییر در مرزهای بین‌المللی کنونی تأکید دارد که این امر به معنی همراهی تهران با تفسیر ایروان از مسیر زنگزور است. مطابق دیدگاه تهران تأمین زیرساخت‌های ارتباطی و ترانزیتی در زنگزور، تحت حاکمیت ارمنستان و مسیرهای ترانزیتی آستارا، پبله سوار و جلفا به پایانه مرزی پلدشت، همچون گذشته دسترسی باکو به نخجوان را فراهم می‌کند.

در این شرایط و در برابر تهدیدات باکو به استفاده از زور بر سر زنگزور، ایران با هدف نشان دادن اراده خود برای دفاع از وضعیت مرزی کنونی، اقدام به برگزاری رزمایش نظامی در منطقه مرزی کرد. این موضوع سبب شد تا رجب طیب اردوغان اعلام کند که در رابطه با زنگزور «مشکل ما ارمنستان نیست، بلکه مشکل با ایران است»؛ او ضمن انتقاد از موضع ایران تأکید کرد که «اگر ایران رویکرد مثبتی به مسأله داشت، ترکیه، آذربایجان و ایران، چه از طریق جاده و چه از طریق راه آهن، با یکدیگر ادغام می‌شدند و شاید خط پکن - لندن نیز باز می‌شد».^۱

در پی یافتن راهی برای حل اختلافات، رئیس‌جمهور ترکیه در سفر به نخجوان اعلام کرد «ترکیه از کریدور صلح‌آمیز بین آذربایجان و ارمنستان برای اتصال نخجوان حمایت می‌کند، اما اگر ایروان با چنین چیزی مخالفت کند، کریدور می‌تواند از ایران عبور کند که این ایده مثبت است. ما تمام تلاش خود را برای افتتاح کریدور زنگزور انجام می‌دهیم، سیگنال‌های مثبتی نیز از ایران می‌آید، اگر ارمنستان از باز شدن کریدور زنگزور جلوگیری کند، این کریدور می‌تواند از ایران عبور کند».^۲

این موضع اردوغان در میان تحلیل‌گران ایرانی با برداشتهای مختلفی روبه‌رو شده است؛ گروهی بر این نظر هستند که هدف اردوغان از بیان این سخنان، از یک سو تحریک رهبری ارمنستان به بی‌توجهی به مخالفت‌های داخلی،^۳ با تهدید امکان از دست رفتن منافع اقتصادی کریدور زنگزور برای ایروان و از سوی دیگر شکستن اجماع داخلی در ایران در خصوص ضرورت حفظ مرزبندی‌های کنونی منطقه است. در مقابل این دیدگاه مطرح شده است که ایران باید از پیشنهاد اردوغان استقبال کند، چرا که عبور کریدور موصلاتی میان باکو-نخجوان-ترکیه از خاک ایران، (۱) ایران را از منافع اقتصادی ترانزیتی بهره‌مند می‌کند؛ (۲) خطر جنگ را از مرزهای کشور دور می‌کند و مرزهای کنونی بدون تغییر می‌ماند^۴ و (۳) عملاً ایران را به

۱- خبرگزاری آناتولی

۲- خبرآنلاین

۳- رهبری و شخص رئیس‌جمهور ارمنستان از زمان شکست در جنگ، با مخالفت‌ها گسترده نیروهای سیاسی داخلی و تظاهرات گسترده مردمی که خواستار برکناری نیکول پاشینیان هستند، روبه‌رو بوده است. در این شرایط هر چند نشانه‌هایی از آمادگی پاشینیان برای تسلیم در برابر خواست باکو مشاهده می‌شود، عملکرد او در خصوص کریدور زنگزور مورد انتقاد ترکیه و جمهوری آذربایجان قرار گرفته است.

۴- این دیدگاه بر این باور است که اهمیت استراتژیک اتصال زمینی ترکیه به جمهوری آذربایجان برای دو کشور به حدی است که ممکن است باکو را با حمایت ترکیه و اسرائیل به سمت پذیرش خطرات ناشی از درگیری نظامی با ایران سوق دهد.

بخشی از تجارت آسیا-اروپا تبدیل می‌کند.^۱

در این شرایط به نظر می‌رسد فهم تهران از پیشنهاد اردوغان و تصمیمی که بر مبنای آن اتخاذ خواهد شد، پیامدهای مهم و بلند مدتی از حیث منافع ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک کشور خواهد داشت.

ژئواکونومی کریدور زنگزور

کریدور زنگزور در ماههای اخیر بدل به یکی از کلید واژه‌های ادبیات سیاست خارجی و مناظرات ژئوپلیتیکی در کشور شده است. به دیگر سخن نگاه ژئوپلیتیک به این کریدور، نگاه اقتصادی را کاملاً به حاشیه برده است. از همین رو ارائه تصویری ژئواکونومیک از این کریدور و تبیین آثار اقتصادی آن می‌تواند نگاه ژئوپلیتیک محور را متوازن نماید و به طراحی استراتژی‌های دقیق‌تر برای تامین منافع ملی کمک نماید. از همین رو در ادامه ابعاد ژئواکونومیک اجرایی شدن این کریدور مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد.

۱- آثار ژئواکونومیک بر روابط ترکیه و آذربایجان

ترکیه و آذربایجان بازیگران کلیدی در پیشبرد این کریدوراند. از همین رو تبیین آثار آن بر روابط تجاری و اقتصادی دو کشور ضروری می‌نماید. روابط تجاری ترکیه و آذربایجان قوی و رو به رشد است. در سال ۲۰۲۱، حجم مبادلات تجاری بین دو کشور به ۴٫۶۶ میلیارد دلار رسید که نسبت به سال قبل ۲۰ درصد افزایش داشته است. ترکیه بعد از روسیه دومین شریک تجاری آذربایجان است. صادرات ترکیه به آذربایجان در سال ۲۰۲۱ بالغ بر ۲٫۸۲ میلیارد دلار بوده که نسبت به سال قبل ۲۲ درصد افزایش داشته است. حوزه‌های اصلی صادرات ترکیه به آذربایجان عبارتند از:

ماشین آلات و تجهیزات: ۲۴٪

محصولات شیمیایی: ۱۵٪

تجهیزات حمل و نقل: ۱۳٪

آهن و فولاد: ۱۰٪

محصولات غذایی: ۹٪

واردات ترکیه از آذربایجان در سال ۲۰۲۱ بالغ بر ۱٫۸۴ میلیارد دلار بوده که نسبت به سال قبل ۱۸ درصد

۱- نک: بررسی اهداف اردوغان از پیشنهاد عبور دالان زنگه زور از خاک ایران همچنين: عبور زنگزور از ایران؛ تله ترکیه برای تهران یا تحریک ارمنستان؟ بازی جدید اردوغان برای ایران

افزایش داشته است. حوزه های اصلی واردات ترکیه از آذربایجان عبارتند از:

نفت و فرآورده های نفتی: ۳۸ درصد

گاز طبیعی: ۲۷ درصد

فلزات: ۱۰٪

محصولات غذایی: ۹٪

منسوجات: ۵٪^۱

روابط سرمایه گذاری ترکیه و آذربایجان نیز قوی است. ترکیه یکی از بزرگترین سرمایه گذاران در آذربایجان است. از سال ۱۹۹۵ تا ۲۰۲۱ مجموع سرمایه گذاری مستقیم خارجی ترکیه در این کشور بالغ بر ۱۳ میلیارد دلار بوده است. ذکر این نکته ضروری است که ترکیه بزرگترین بازار صادراتی نفت و گاز آذربایجان است. شرکت های آذربایجانی سرمایه گذاری زیادی در پروژه های زیرساختی ترکیه مانند راه آهن باکو-تفلیس-قارص و خط لوله گاز طبیعی ترانس آناتولی (TANAP) انجام داده و می دهند. از دیگر سو شرکت های ترکیه ای در طیف وسیعی از بخش ها از جمله انرژی، ساخت و ساز، گردشگری و کشاورزی در آذربایجان سرمایه گذاری می کنند.

در تصویر کلان، سهم آذربایجان در تجارت خارجی ترکیه از ۱،۵ درصد در سال ۲۰۱۵ به ۳،۵ درصد در سال ۲۰۲۲ افزایش یافته است. سهم ترکیه در تجارت خارجی آذربایجان نیز به طور پیوسته از ۱۰ درصد در سال ۲۰۱۵ به ۲۰ درصد در سال ۲۰۲۲ افزایش یافته است. روابط اقتصادی رو به رشد بین دو کشور عمدتاً بواسطه پروژه های انرژی و زیرساخت هدایت می شود. افزون بر این روابط تجاری دو کشور تا حد قابل توجهی نیز نهادینه شده است. ترکیه و آذربایجان موافقتنامه های تجاری مهمی امضا کرده اند. مهمترین قراردادهای تجاری بین آذربایجان و ترکیه عبارتند از:

موافقتنامه همکاری تجاری و اقتصادی: این قرارداد در سال ۱۹۹۴ به امضا رسید و چارچوبی برای روابط تجاری و سرمایه گذاری دوجانبه بین آذربایجان و ترکیه فراهم می کند. این موافقتنامه شامل مقررات مربوط به همکاری گمرکی، حفاظت از مالکیت معنوی و کاهش موانع فنی تجارت است.^۲

توافقنامه تجارت ترجیحی PTA: PTA در فوریه ۲۰۲۰ امضا شد و در مارس ۲۰۲۱ لازم الاجرا شد. این

1- <https://ankara.mfa.gov.az/en/content/99/economic-relations>

2- <https://ankara.mfa.gov.az/en/content/99/economic-relations>

توافقنامه بخش عمده تعرفه های کالاهای مبادله شده بین دو کشور از جمله محصولات کشاورزی، محصولات صنعتی و محصولات انرژی را حذف کرده است.^۱

از منظر اتصالات زیرساختی، خط لوله BTC که نفت را از آذربایجان به ترکیه و سپس به اروپا صادر می کند نماد اصلی همکاری اقتصادی بین دو کشور است.

۴۷۹۷ شرکت ترک در زمینه های مختلف در آذربایجان از جمله پروژه های زیربنایی بویژه در مناطق آزاد فعالیت می کنند. در حال حاضر ۱۰۷ پروژه مختلف توسط شرکت های ترکیه ای در این مناطق در حال اجراست.

در سطح تحلیل منطقه ای، سهم ترکیه در بازار منطقه قفقاز در سال ۲۰۲۲، ۶٫۸ درصد بوده است. این بدان معناست که ترکیه پس از روسیه دومین صادرکننده بزرگ به منطقه قفقاز بود. از دیگر سو منطقه قفقاز ۴٫۵ درصد صادرات ترکیه را در این سال جذب کرد. این بدان معناست که منطقه قفقاز یک بازار صادراتی نسبتاً مهم برای ترکیه است اما به اندازه برخی بازارهای دیگر مانند اتحادیه اروپا و خاورمیانه اهمیت ندارد. ذکر این نکته ضروری است که این ارقام مربوط به کل منطقه قفقاز است که شامل گرجستان، ارمنستان، آذربایجان و بخش هایی از روسیه می شود. اگر به تک تک کشورهای منطقه قفقاز نگاه کنیم، سهم ترکیه از بازار منطقه حتی بیشتر است. برای مثال ترکیه بزرگترین صادرکننده به گرجستان و آذربایجان است.

تجارت رو به رشد ترکیه با منطقه قفقاز به دلیل عوامل متعددی از جمله نزدیکی جغرافیایی، پیوندهای فرهنگی و همکاری های سیاسی است. ترکیه همچنین در پروژه های زیرساختی در منطقه قفقاز سرمایه گذاری زیادی صورت داده است که تجارت ترکیه با این منطقه را تسهیل می کند.

دسترسی ترکیه به بازارهای آسیای مرکزی یکی دیگر از مزیت های کریدور زنگزور برای این کشور محسوب می شود یا حداقل برخی آن را به عنوان مزیت مطرح می کنند. سهم ترکیه در بازار منطقه آسیای مرکزی در سال ۲۰۲۲ تقریباً ۲ درصد بود. بر اساس گزارش مؤسسه آمار ترکیه، گردش مالی تجارت خارجی ترکیه با کشورهای آسیای مرکزی از ژانویه تا نوامبر ۲۰۲۲ به ۱۱٫۳ میلیارد دلار رسیده است. صادرات ترکیه به آسیای مرکزی در سال ۲۰۲۲ تقریباً ۷٫۵ میلیارد دلار بود که تقریباً ۳ درصد از کل صادرات ترکیه را تشکیل می دهد. به طور کلی، تجارت ترکیه با آسیای مرکزی نسبتاً اندک است، اما در سال های اخیر در حال رشد بوده است.^۲

1- <https://wto.az/en/article/a-preferential-trade-agreement-between-azerbaijan-and-turkey-has-entered-into-force/80>

2- <https://www.silkroadbriefing.com/news/2023/05/22/turkiyes-multilateral-trade-with-central-asia-current-situation-and-future-prospects/>

آثار کریدور بر صادرات نفت و گاز قفقاز و آسیای مرکزی

صادرات مواد خام و انرژی مهم‌ترین بخش صادرات آذربایجان و طیفی از کشورهای آسیای مرکزی محسوب می‌شود. از همین رو تبیین نقش احتمالی کریدور زنگزور در ژئواکونومی انرژی منطقه و نیز موقعیت ایران در این حوزه واجد اهمیت است. بر اساس گزارش سازمان کشورهای صادرکننده نفت (اوپک)، آذربایجان ۴۴۱ میلیون و ۳۳۳ هزار بشکه نفت خام در سال ۲۰۲۲ صادر کرده است که نسبت به سال قبل ۸,۵ درصد کاهش داشته است.

مهمترین واردکنندگان نفت آذربایجان در سال ۲۰۲۲ عبارتند از:

ایتالیا (۲۳,۴ میلیون بشکه)

ترکیه (۱۹,۸ میلیون بشکه)

یونان (۱۲,۷ میلیون بشکه)

اسرائیل (۱۱,۶ میلیون بشکه)

رومانی (۱۰,۵ میلیون بشکه)^۱

به لحاظ مسیرهای نقل و انتقال نفت آذربایجان و جایگاه احتمالی زنگزور در آنها ذکر این نکته ضروری است که خط لوله اصلی مورد استفاده برای صادرات نفت آذربایجان خط لوله باکو-تفلیس-جیهان (BTC) است که ظرفیت انتقال یک میلیون بشکه در روز دارد. خط لوله BTC نفت را از میدان نفتی آذری-چراغ-گونشلی (ACG) در آذربایجان به بندر جیهان در دریای مدیترانه در ترکیه منتقل می‌کند. از دیگر خطوط لوله ای که برای صادرات نفت آذربایجان استفاده می‌شود می‌توان به خط لوله باکو-سوپسا که نفت را به بندر سوپسای گرجستان انتقال می‌دهد و خط لوله باکو-نوروسیسک که نفت را به بندر نوروسیسک روسیه انتقال می‌دهد، اشاره کرد.^۲

در حوزه صادرات گاز، آذربایجان در سال ۲۰۲۲ ۲۲,۳ میلیارد متر مکعب گاز صادر کرده است. مهم‌ترین واردکنندگان گاز آذربایجان عبارتند از:

ایتالیا: ۹,۳ میلیارد متر مکعب

1- <https://www.ceicdata.com/en/indicator/azerbaijan/crude-oil-exports>

2- <https://www.eia.gov/international/analysis/country/AZE/background>

ترکیه: ۸,۴ میلیارد مترمکعب

یونان: ۱,۱ میلیارد مترمکعب

بلغارستان: ۰,۴ میلیارد متر مکعب

گرجستان: ۰,۲ میلیارد مترمکعب^۱

۹۷/۹۸ درصد گاز آذربایجان از طریق خطوط لوله صادر می شود. خطوط لوله اصلی عبارتند از:

کریدور گاز جنوبی: این خط لوله آذربایجان را از طریق ترکیه، یونان و بلغارستان به اروپا وصل می کند. ظرفیت ۱۶ میلیارد متر مکعب در سال دارد.

خط لوله گاز طبیعی ترانس آناتولی (TANAP): این خط لوله آذربایجان را به ترکیه متصل می کند. ظرفیت ۱۶ میلیارد متر مکعب در سال دارد.

خط لوله قفقاز جنوبی: این خط لوله آذربایجان را به گرجستان و ترکیه متصل می کند. ظرفیت آن ۲۴ میلیارد مترمکعب در سال است.^۲ تنها ۱,۰۳ درصد گاز آذربایجان از طریق دریا به گرجستان صادر می شود.^۳

بر مبنای پیش بینی های مقامات آذری، صادرات گاز آذربایجان به اروپا در سال ۲۰۲۳ به ۱۱,۶ میلیارد مترمکعب افزایش می یابد که از رقم ۱۱,۴ میلیارد در سال ۲۰۲۲ افزایش نشان می دهد.^۴ آذربایجان قصد دارد تا سال ۲۰۲۷ صادرات گاز طبیعی خود به اروپا را با افزایش ظرفیت خط TANP از ۱۶ به ۳۲ میلیارد متر مکعب و بهبود ظرفیت خط لوله ترانس آدریاتیک (TAP) از ۱۰ به ۲۰ میلیارد مترمکعب افزایش دهد.^۵

فراتر از آذربایجان، کشورهای آسیای مرکزی نیز تولید کنندگان مهم نفت و گاز محسوب می شوند. این کشورها به آب های آزاد دسترسی ندارند و به کشورهای واسط و کریدورهای ترانزیتی برای انتقال منابع و مواد خام خود به بازارهای مصرف نیازمندند. از همین رو نقش کریدور زنگزور در انتقال احتمالی بخشی از منابع آنان به بازارهای اروپایی نیازمند بررسی است. کشورهای آسیای مرکزی در سال ۲۰۲۲ ۶۳,۵ میلیارد متر مکعب گاز صادر کردند. مهمترین واردکنندگان گاز آسیای مرکزی چین، روسیه و ایران هستند. چین بزرگترین واردکننده گاز آسیای مرکزی است که بیش از ۶۰ درصد از کل صادرات را در سال ۲۰۲۲ به خود

1- <https://caspiannews.com/news-detail/azerbaijan-boosts-natural-gas-exports-to-european-markets-2023-5-25-0/>

2- <https://www.iea.org/reports/azerbaijan-energy-profile/energy-security>

3- <https://www.caspianpolicy.org/research/energy-and-economy-program-eepp/progress-for-the-sgc-azerbaijan-doubles-gas-exports-to-europe>

4- <https://www.eiu.com/n/azerbaijans-gas-exports-to-the-eu-face-challenges/>

5- <https://www.caspianpolicy.org/research/energy-and-economy-program-eepp/progress-for-the-sgc-azerbaijan-doubles-gas-exports-to-europe>

اختصاص داده است. چین گاز را از آسیای مرکزی از طریق خط لوله گاز آسیای مرکزی-چین وارد می‌کند که ظرفیت آن ۵۵ میلیارد متر مکعب در سال است. نکته مهم آنکه کشورهای آسیای مرکزی در مواقعی در تامین گاز صادراتی به چین بویژه در زمستان و با افزایش نیاز داخلی دچار مشکل شده‌اند و ناگزیر به قطع گاز صادراتی یا کاهش آن شده‌اند. این نکته از منظر محدودیت ظرفیت این کشورها برای صادرات گاز به اروپا اهمیت دارد.^۱

در حوزه نفت، در سال ۲۰۲۲ به طور میانگین روزانه ۲,۴ میلیون بشکه نفت از آسیای مرکزی به بازارهای مختلف صادر شده است. این صادرات عمدتاً از طریق خطوط لوله صورت گرفته است. مهمترین خطوط لوله صادرات نفت از آسیای مرکزی در سال ۲۰۲۲ عبارتند از:

خط لوله نفت قزاقستان - چین (یک میلیون بشکه در روز): این خط لوله میدان نفتی تنگیز در قزاقستان را به پالایشگاه دوشانزی در چین متصل می‌کند.

خط لوله نفت آتاسو - آلاشانکو (۰,۸ میلیون بشکه در روز): این خط لوله میدان نفتی آتاسو در قزاقستان را به گذرگاه مرزی آلاشانکو با چین متصل می‌کند.^۲

خط لوله دروژبا (۰,۶ میلیون بشکه در روز): این خط لوله شبکه‌ای از خطوط لوله است که نفت را از روسیه به اروپا منتقل می‌کند و از چندین کشور آسیای مرکزی از جمله قزاقستان، ازبکستان و تاجیکستان نیز عبور می‌کند. توجه به این نکته ضروری است که خط لوله دروژبا به طور انحصاری برای صادرات نفت از آسیای مرکزی استفاده نمی‌شود، زیرا نفت روسیه را نیز حمل می‌کند. با این حال، این خط از خطوط لوله اصلی برای صادرات نفت از منطقه است.^۳

1- <https://www.energypolicy.columbia.edu/central-asias-overlooked-energy-crisis-what-it-means-for-the-global-gas-market/>

2- <https://www.pipeline-journal.net/news/energy-markets-central-asia-opening-policies-and-pipeline-options>

3- <https://www.gisreportsonline.com/tr/eu-energy-security/>

تصویر ۶- مسیرهای مهم صادراتی نفت و گاز طبیعی منطقه

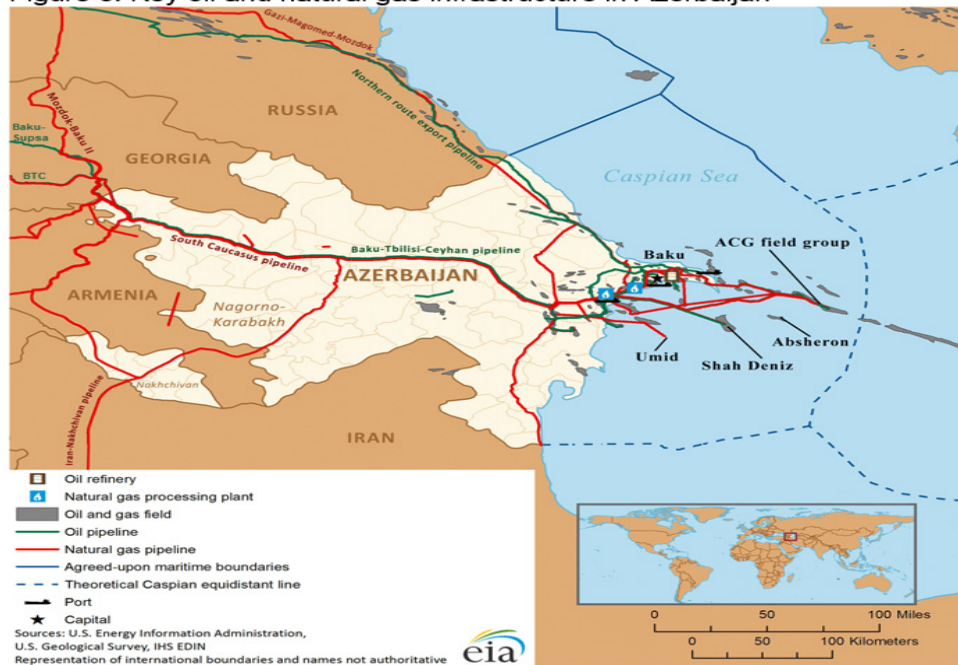
Figure 2. Major Caspian oil and natural gas export routes



Source: U.S. Energy Information Administration based on IHS Markit Midstream Database (IHSM EDIN)

تصویر ۷- زیرساخت‌های مهم نفت و گاز طبیعی در آذربایجان

Figure 3. Key oil and natural gas infrastructure in Azerbaijan



Sources: U.S. Energy Information Administration, U.S. Geological Survey, IHS EDIN
Representation of international boundaries and names not authoritative

کریدور زنگزور در متن کریدورهای منطقه ای

یکی دیگر از مولفه های ارزیابی جایگاه ژئواکونومیک کریدور زنگزور، سنجش جایگاه آن در میان کریدورهای منطقه اوراسیاست. از آنجا که داده های اندکی در مورد کریدورهای موجود، بویژه میزان نقل و انتقال کالا از طریق آنها وجود دارد، لاجرم این مقایسه قدری کلان خواهد بود، اما در شکل دهی به تصویری ژئواکونومیک از زنگزور کمک می کند.

کریدورهای یا مسیرهای ترانزیتی حوزه قفقاز را به چند دسته می توان تقسیم کرد:

- راه آهن باکو-تفلیس-قارص: این خط آهن باکو در آذربایجان را از طریق تفلیس گرجستان به قارص ترکیه متصل می کند و یکی از مسیرهای حمل و نقل کالا بین اروپا و آسیا است. این خط در اکتبر ۲۰۱۷ افتتاح شد. طی سال های ۲۰۱۷-۲۰۲۲، یک میلیون و ۳۴۷ هزار و ۵۸۵ تن کالا از طریق این خط جابجا شده است. از این میان در سال ۲۰۲۲، ۴۳۲ هزار و ۲۸۴ تن بار جابجا شده است.^۱ انتظار می رود راه آهن باکو-تفلیس-قارص تا سال ۲۰۲۵ بیش از ۱۰ میلیون تن کالا در سال جابجا کند.
- کریدور بین المللی حمل و نقل شمال-جنوب یک شبکه حمل و نقل چندوجهی است که هند، ایران، روسیه و اروپا را به هم متصل می کند. این کریدور شامل خطوط راه آهن، جاده و دریا است.
- کریدور گرجستان که در واقع بخشی از کریدور میانی محسوب می شود، یک کریدور حمل و نقل چندوجهی است که آسیای مرکزی را از طریق گرجستان به اروپا متصل می کند. این کریدور بخش مهمی از ابتکار راه ابریشم جدید است که هدف آن ایجاد یک مسیر تجاری جدید بین آسیا و اروپا است و به نوعی روسیه را دور می زند. در سال ۲۰۲۲ میزان انتقال کالا از این کریدور به ۳,۲ میلیون تن رسید.^۲

ایجاد کریدور زنگزور و ارتباط مستقیم زمینی میان ترکیه و جمهوری آذربایجان - بدون عبور از گرجستان - مسیر ارتباطی ترکیه به دریای خزر و جمهوری های آسیای میانه را از مسیر کنونی باکو-تفلیس-قارص (۸۲۶ کیلومتر) ۳۴۰ کیلومتر کوتاه تر می کند که طبعاً به معنی کاهش زمان و هزینه حمل و نقل است.^۳

علاوه بر کریدورهای فوق، تعدادی کریدور ترانزیتی کوچکتر دیگر نیز در قفقاز وجود دارد. از این کریدورها

1- <https://report.az/infrastruktur/baki-tbilisi-qars-demir-yolu-xetti-ile-yuk-dasimalari-1-milyon-tonu-kecib/>

2- <https://eurasianet.org/georgia-azerbaijan-see-surge-in-transit-demand-amid-russias-isolation>

3-Baghirova, Orkhan, The Nakhchivan corridor will boost connectivity in the Caucasus, Euractiv, Jan 2020

برای حمل و نقل کالاهای مختلف از جمله محصولات کشاورزی، کالاهای تولیدی و محصولات انرژی استفاده می‌شود.

نقش کریدورهای خشکی در تجارت چین و اروپا

اتصال چین به اروپا در سال‌های اخیر به یکی از کلیشه‌های رایج در ادبیات ژئواکونومیک ایران و کشورهای همسایه بدل شده است. از همین رو رقابتی درگرفته است و هر از گاهی سخن از دور زدن ایران و حذف ایران به عنوان کلید دسترسی چین به اروپا به میان می‌آید. این موضوع در کشورهای همسایه ایران که خود را حلقه وصل شرق و غرب می‌دانند نیز طنین دارد. از همین رو یکی از اهداف کریدور زنگزور پیوند زدن دو اقتصاد بزرگ دو سوی اوراسیا به یکدیگر یعنی چین و اروپا بیان شده است.^۱ اما این فرضیه تا چه میزان از آزمون واقعیت سربلند بیرون می‌آید؟ بر مبنای آمارها، حجم تجارت چین با اتحادیه اروپا (EU) در سال ۲۰۱۹ به ۵۸۵,۷ میلیارد دلار و در سال ۲۰۲۲ به ۷۹۲,۵ میلیارد دلار رسید که ۳۴,۳ درصد افزایش داشته است.^۲

نکته کلیدی آنکه بخش عمده تجارت چین با اتحادیه اروپا از طریق دریا انجام می‌شود. در سال ۲۰۲۲، حمل و نقل دریایی ۹۲,۳ درصد از کل تجارت چین با اتحادیه اروپا را صورت داد، در حالی که حمل و نقل زمینی ۷,۷ درصد باقی مانده را تشکیل داد.^۳ سهم حمل و نقل زمینی در تجارت چین و اروپا از ۹,۲ درصد در ۲۰۱۹ به ۷,۷ درصد در ۲۰۲۲ کاهش یافته است که احتمالاً تحت تاثیر جنگ اوکراین بوده است.^۴ بنابراین رقابت بر سر حمل و نقل حدود ۱۰ درصد از تجارت بین چین و اروپاست که از این میان سهم کریدور زنگزور در نهایت بخشی از این ۱۰ درصد می‌تواند باشد. بنابراین کلیشه اتصال چین به اروپا با واقعیات تجارت نمی‌خواند. دریا همچنان نقش مسلطی در تجارت چین و اروپا ایفا می‌کند و هیچ یک از دو قدرت نیاز چندانی به این کریدور یا کریدورهای مشابه ندارند.

اتصال آسیای مرکزی به اروپا یکی دیگر از فرضیه‌هایی است که در مورد کریدور زنگزور بیان می‌شود. حجم تجارت بین آسیای مرکزی و اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۲ به ۵۴,۱ میلیارد دلار رسید که نسبت به ۳۵,۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۵ افزایش یافته است. سهم آسیای مرکزی در کل تجارت اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۲، ۱۰,۸ درصد بود که این رقم در سال ۲۰۱۵، ۷,۱ درصد بود. سهم اتحادیه اروپا در کل تجارت آسیای مرکزی در سال ۲۰۲۲ ۲۷,۱ درصد بود که نسبت به ۱۷,۸ درصد در سال ۲۰۱۵ افزایش داشت.^۵ به عبارت

1- <https://emerging-europe.com/voices/the-zangezur-corridor-is-a-geo-economic-revolution/>

2- https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics

3- https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics

4- https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics

5- https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/central-asia_en

دیگر، آسیای مرکزی در سال‌های اخیر به شریک تجاری مهم تری برای اتحادیه اروپا تبدیل شده است،^۱ اتحادیه اروپا شریک تجاری اصلی منطقه است و ۲۳٫۶ درصد از مجموع تجارت خارجی کشورهای آسیای مرکزی را در سال ۲۰۲۱ به خود اختصاص داده است. طبق داده‌های اولیه برای سال ۲۰۲۲، واردات اتحادیه اروپا از آسیای مرکزی همچنان در حال افزایش است (۶۷ درصد افزایش در سال ۲۰۲۲) و صادرات از اتحادیه اروپا به آسیای مرکزی نیز رشد ۷۷ درصد نسبت به سال ۲۰۲۱ رشد کرده است.^۲ نکته مهم آنکه عمده صادرات آسیای مرکزی به اروپا را مواد خام و بویژه سوخت‌های فسیلی تشکیل می‌دهد. این نکته از منظر ظرفیت کریدور زنگزور برای انتقال انرژی یا مواد خام به اروپا اهمیت دارد. قاعدتاً این کریدور نمی‌تواند حجم عظیمی از مواد خام را از آسیای مرکزی به اروپا انتقال دهد.

نقش دریا در تجارت بین‌الملل

یک نکته مهم که در این گزارش مورد تأکید قرار می‌گیرد، نقش مسلط دریاهای در تجارت بین‌الملل است. هم در فضاهای سیاست‌گذاری داخل ایران و هم توسط برخی از بازیگران کلیدی پروژه‌های بزرگ ترانزیتی همواره اهمیت تجاری گذرگاه‌های حمل و نقل مورد اغراق قرار گرفته است و این واقعیت که اصولاً تجارت بین‌الملل به لحاظ تاریخی وابسته به دریاهای است، نادیده گرفته می‌شود. اصولاً در طول تاریخ، تجارت بین‌الملل فرایندی بوده است که عمدتاً از طریق دریاهای انجام می‌شده است و این امر، ساختار درهم‌تنیده‌ای به وجود آورده که به سادگی قابل تغییر نیست و به‌عنوان نمونه می‌توان به شکل‌گیری بیشتر متروپل‌ها و کانون‌های تراکم جمعیتی جهان در ساحل دریاهای اشاره کرد. این واقعیت در داده‌های موجود هم بازتاب دارد و به‌عنوان مثال، داده‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی بیانگر آن است که حدود ۹۰ درصد از کل تجارت جهانی توسط دریا صورت می‌گیرد و تجارت زمینی تنها حدود ۱۰ درصد از کل تجارت را شامل می‌شود. حمل کالا از طریق دریا هم مقرون‌به‌صرفه‌تر و هم اغلب امن‌تر از تجارت زمینی و هوایی است و به ویژه برای محموله‌های بزرگ و حجیم بی‌رقیب است.

مثال تجارت چین در این زمینه رهگشاست. نقاط تراکم تولیدی و صادراتی چین اصولاً در سواحل دریا شکل گرفته است و هم برای واردات کالاهای اولیه، واسطه‌ای و انرژی و هم برای صادرات محصول نهایی به سراسر جهان به اقیانوس‌ها وابسته است. بر اساس برخی تخمین‌ها بین ۷۵ تا ۸۰ درصد از تجارت خارجی چین از طریق آب‌ها انجام می‌شود و این امر، برای کشوری که بزرگترین صادرکننده و دومین واردکننده بزرگ جهان است، عدد بسیار بزرگی به شمار می‌رود. بنادر چین مانند دالیان، گوانگژو، تیانجین و شانگهای سالانه میلیون‌ها تن بار را جابه‌جا کرده و چین را به مقاصد در سرتاسر جهان متصل

1- <https://carnegieeurope.eu/2023/04/13/new-opening-for-eu-central-asia-relations-pub-89454>

2- https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/central-asia_en



می‌کند. خطوط دریایی تثبیت‌شده چین با همسایگان خود در آسه‌ان و نیز اتحادیه اروپا، آفریقا، خاورمیانه، ایالات متحده و دیگر کشورها عملاً یک شبکه متراکم گذرگاه‌های تجاری فراهم کرده است که تسلط انتقال کالا از طریق دریا را طی دهه‌ها تثبیت کرده است.

یک مسئله مهم دیگر در حمل و نقل دریایی جایگاه آن در زنجیره ارزش و زنجیره تأمین است که به آن اهمیتی فراتر از تجارت به معنای کلاسیک آن می‌دهد. زنجیره‌های ارزش طی جهانی شدن تولید در دهه‌های اخیر اهمیت بسیاری در اقتصاد و تجارت جهانی پیدا کرده‌اند و با توجه به تنوع مبادی و مقاصد زنجیره‌های ارزش و فاصله‌های متفاوت آنها، انتقال دریایی به عنوان زیرساخت اصلی این زنجیره‌ها تکامل پیدا کرد است. به عبارت دیگر، امروزه بسیاری از محصولات مصرفی وابسته به اجزا یا مواد اولیه‌ای هستند که از کشورهای گوناگون تأمین می‌شوند. تجارت دریایی زیرساخت جابه‌جایی این قطعات به مراکز تولیدی است که در آنجا کالاهای نهایی سرهم و تولید می‌شوند. دریا امکان جابجایی کارآمد کالاهای واسطه‌ای را فراهم می‌کند و کشورها را قادر می‌سازد در مراحل خاص تولید تخصص داشته باشند و در زنجیره‌های ارزش جهانی شرکت کنند.

بنابراین، به طور کلی زمانی که از گذرگاه‌های خشکی صحبت می‌کنیم باید تمام این واقعیت‌ها و داده‌ها را مد نظر داشته باشیم و بدانیم که اولاً موضوع بحث ما ۱۰ درصد از کل تجارت جهانی است و به ویژه زمانی که از گذرگاه در محیط پیرامونی ایران صحبت به میان می‌آید، موضوع ۵ درصد از همین ۱۰ درصد است که کسر بسیار کوچکی از کل تجارت جهانی را شامل می‌شود و این امر، بیانگر میزان اهمیت و اولویت آن است. ثانیاً، اصولاً تجارت زمینی در همین مقیاس نیز بر اساس آمار آنکتاد بسیار متمرکز است و تقریباً دوسوم آن مبادلات منطقه‌ای هستند که بین همسایگان مستقیم صورت می‌گیرد.

بخش سوم) معنا و آثار گذرگاه زنگزور بر منافع ایران

گذرگاه زنگزور با ترتیباتی که در بخش‌های بالا توصیف شد، یک رویداد مهم در منطقه قفقاز جنوبی و مرزهای شمالی ایران به شمار می‌آید. اما این رویداد دقیقاً چقدر اهمیت دارد و چه تأثیری بر منافع ایران خواهد گذاشت؟ در این بخش از پژوهش، به معنا و پیامدهای گذرگاه بر منافع منطقه‌ای ایران پرداخته خواهد شد.

کریدور زنگزور و ژئواکونومی انرژی ایران

همانگونه که تاکنون شرح داده شده است، از جمله کلیدی‌ترین اهداف کریدور زنگزور اتصال اروپا به قفقاز، آسیای مرکزی و در نهایت آسیای جنوبی و جنوب‌شرقی بدون عبور از روسیه است. ضرورت این مسئله

به دنبال تجاوز روسیه و بحران اوکراین، برای کشورهای اروپایی بیش از همیشه شده است و کشورهای منطقه، به ویژه ترکیه و آذربایجان به دنبال بهره بردن از این فرصت برای تثبیت جایگاه خود در این ارتباط تاریخی هستند. با این حال، اهمیت این اتصال محدود به تجارت کالا نیست و ترانزیت انرژی اگر مهمتر از آن نباشد، به همان اندازه برای ترکیه و برای کشورهای اروپایی از اهمیت برخوردار است.

در این قالب، جمهوری آذربایجان و ترکمنستان و در وهله بعدی قزاقستان، مهمترین مبادی صادراتی انرژی هستند که جمهوری آذربایجان در حال حاضر هم در حال صادرات نفت و گاز به اروپا و ترکیه است و ترکمنستان و قزاقستان عمدتاً نفت و گاز خود را به چین صادر می‌کنند (حدود ۶۰ درصد) و مابقی نیز عمدتاً بر مبنای ساز و کار سوآپ به ایران و روسیه صادر می‌شود. با توجه به اینکه گذرگاه زنگزور در چشم‌انداز کوتاه‌مدت به دنبال ایجاد خطوط صادراتی انرژی از مبدأ آذربایجان بوده و در میان مدت و بلند مدت، سودای اتصال به ترکمنستان از طریق دریای خزر را دارد، بررسی تأثیر این برنامه‌ها بر ژئواکونومی انرژی در ایران اهمیت زیادی دارد. از این منظر، سه سطح قابل طرح است، نخست به لحاظ میزان منابع و ظرفیت تولید، دوم به لحاظ ویژگی‌های کلی بازار انرژی و سوم به لحاظ مقاصد صادراتی.

به لحاظ منابع و ظرفیت تولید، ایران جایگاه متناقضی دارد. از یک سو، ایران سومین ذخایر بزرگ نفت جهان و دومین ذخایر بزرگ گاز جهان را در اختیار داشته^۱ و پنجمین تولیدکننده بزرگ نفت خام در اوپک (۲۰۲۱) و سومین تولیدکننده بزرگ گاز در جهان (۲۰۲۰) است.^۲ با این حال، توان تولید نفت و گاز ایران به دنبال بیش از یک دهه تحریم بین‌المللی و یکجانبه به شدت فرسایش پیدا کرده و با بیشینه ظرفیت آن فاصله زیادی دارد. آژانس بین‌المللی انرژی تخمین می‌زند که حتی در صورت رفع کامل تحریم‌ها، بیشینه ظرفیت تولیدی نفت ایران حدود ۳٫۷ میلیون بشکه در روز خواهد بود (در سال ۲۰۲۰، توان تولیدی نفت کشور در کمترین میزان در ۳۰ سال منتهی به آن بوده است). در واقع، میزان تولید نفت و دیگر فرآورده‌های مایع نفتی^۳ از ۴٫۸ میلیون بشکه در روز، در سال ۲۰۱۷، در سال ۲۰۲۰ به ۳ میلیون بشکه در روز کاهش یافت و در ۲۰۲۱، با اندکی بهبود به ۳٫۵ میلیون بشکه افزایش پیدا کرد.^۴

در حوزه گاز طبیعی نیز وضعیت کمابیش به همین منوال است. ذخایز اثبات شده گاز ایران در ۲۰۲۱ به میزان ۱۲۰۰ تریلیون فوت مکعب بوده و از این لحاظ، دومین بعد از روسیه به شمار می‌رود. ظرفیت تولیدی

1- Oil & Gas Journal, Worldwide look at reserves and production (December 2021).

2- U.S. Energy Information Administration, Short-Term Energy Outlook, September 2022 and International Energy Statistics.

۳- توجه شود که این اعداد شامل نفت خام و دیگر فرآورده‌های نفتی مایع است و تولید نفت خام ایران از این عدد کمتر است و به عنوان مثال در سال ۲۰۲۰ به میزان ۲ میلیون بشکه در روز بوده است.

4- https://www.eia.gov/international/content/analysis/countries_long/Iran/pdf/iran_exe.pdf

ایران نیز در ۲۰۲۱، ۸٫۸ تریلیون فوت مکعب در سال بوده و^۱ سومین تولید کننده گاز طبیعی خشک در جهان پس از ایالات متحده و روسیه به شمار می‌رود.^۲

مسئله بعدی مسئله توان صادراتی ایران است. ایران در این حوزه با دو بحران مواجه است، محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها و مصرف بالای داخلی. در بخش نخست، ایران از سال ۲۰۲۱ و به دنبال افزایش بهای نفت، دریافت استثنائات غیررسمی صدور محدود نفت به برخی کشورها مانند چین از تحریم‌ها و افزایش اندک در ظرفیت صادراتی توانسته است مقدار بیشتری نسبت به سال قبل از آن صادر کند و درآمدهای صادراتی نفت خود را از ۱۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۰ به ۴۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۱ برساند. میزان صادرات نفت خام ایران در سال ۲۰۲۲ حدود ۶۰۰ هزار بشکه در روز بوده است. هرچند در سال ۲۰۱۷، پیش از تحریم‌های یکجانبه امریکا علیه ایران، نفت خام کشور به مشتری‌های متنوعی در اروپا و آسیا صادر می‌شد، در سال ۲۰۲۱ و در اثر تحریم‌ها تقریباً تمام نفت خام ایران به چین و سوریه صادر شده است. به لحاظ مصرف وضعیت حتی از این هم پیچیده‌تر است. ایران بزرگترین مصرف‌کننده انرژی در خاورمیانه است و مهمتر اینکه تقریباً تمام انرژی مصرفی آن از هیدروکربن‌ها است (۹۸ درصد). این کشور در سال ۲۰۱۸ روزانه معادل ۲ میلیون بشکه مصرف داخلی فرآورده‌های نفتی داشته است و هرچند در سال‌های ۲۰۱۹ و ۲۰۲۰ به واسطه همه‌گیری کرونا و افزایش بهای بنزین میزان مصرف مقداری کاهش پیدا کرد، با این حال دوباره از سال ۲۰۲۱ افزایش یافته و تقریباً به همان سطح سابق رسیده است.^۳

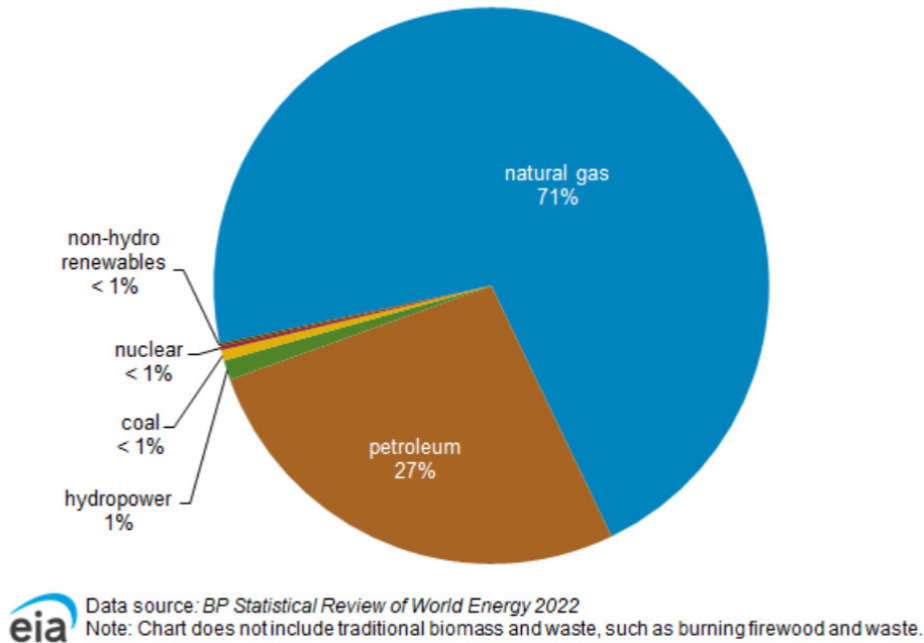
1- U.S. Energy Information Administration, International Energy Statistics

2- BP Statistical Review of World Energy 2022

3- https://www.eia.gov/international/content/analysis/countries_long/Iran/pdf/iran_exe.pdf

تصویر ۸- مجموع عمده مصرف انرژی ایران به تفکیک سوخت، ۲۰۲۱

Figure 2. Iran's total primary energy consumption, share by fuel, 2021



سهم نفت و گاز از مصرف انرژی در ایران^۱

وقتی نفت در بیشینه تولید است، ایران سالیانه ۱,۲ تریلیون فوت مکعب از گاز تولیدی خود را باید به چاه های نفتی تزریق کند برای افزایش تولید نفت، ۶۱۵ میلیارد فوت مکعب نیز به صورت فلیر سوزانده می شود.^۱

در ۲۰۲۱، ایران چهارمین مصرف کننده بزرگ گاز طبیعی در جهان بعد از ایالات متحده، روسیه و چین بود^۲ و مصرف سالیانه کشور به میزان ۸,۲ تریلیون فوت مکعب رسید.^۳ این مسئله تابعی از مصرف بالای بخش خانگی و بخش صنعت در کشور به دلیل سیاست‌های دهه‌های گذشته دولت در جایگزینی منابع انرژی نفتی با گازی بوده است که آن هم در نتیجه یارانه بالای دولتی به مصرف کنندگان گاز طبیعی در کشور است. قیمت گاز خانگی در ایران پایین‌ترین در جهان است و قیمت گاز تجاری حتی از آن هم پایین‌تر است. (به ترتیب، ۰,۰۰۱ دلار برای هر کیلووات ساعت و تقریباً ۰,۰۰۳ دلار برای هر کیلووات ساعت). برای مقایسه، قیمت گاز خانگی در روسیه ۶ برابر، در ترکیه ۱۷ برابر، در امریکا ۵۰ برابر و در سوئد ۴۱۰ برابر ایران است. قیمت گاز تجاری در ایران حدود یک سوم قیمت گاز خانگی است و معادل دلاری آن به قدری ناچیز است که مقایسه آن با بهای گاز تجاری در دیگر کشورها حتی با توجه به چارت قیمت‌های جهانی به

1- Facts Global Energy, Iran's Oil and Gas Annual Report 2020, (December 2020), pages 105-106; Iran's Oil and Gas Annual Report 2021, (December 2021), pages 101, 103-104; Tehran Times, "Over \$1.5b worth of natural gas wasted in Iran annually", August 16, 2022.

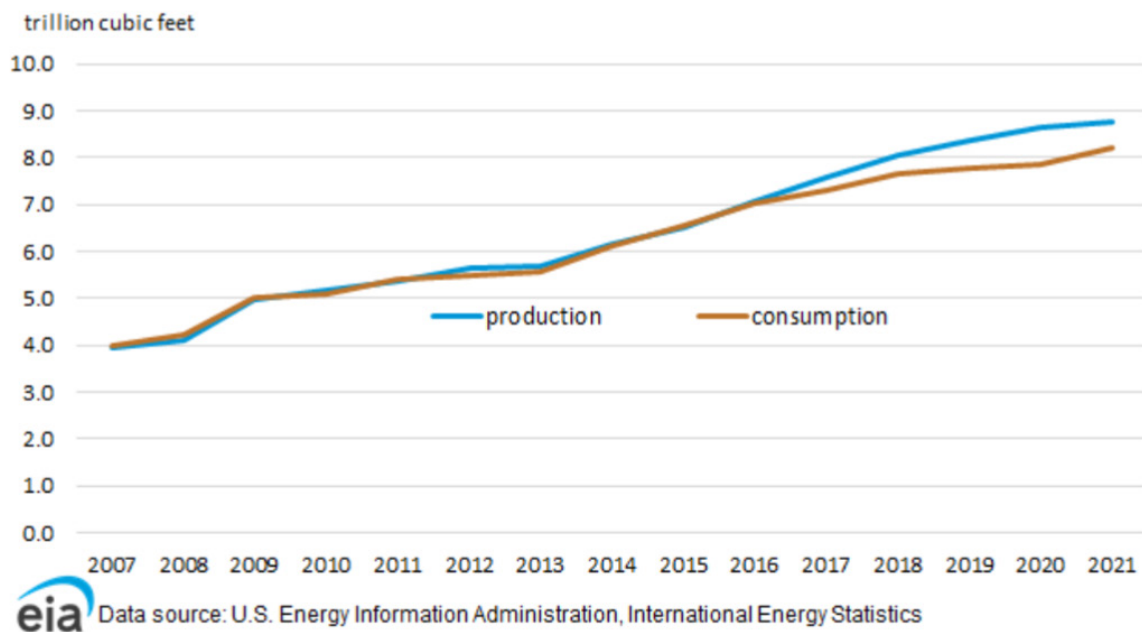
2- BP Statistical Review of World Energy 2022.

3- https://www.eia.gov/international/content/analysis/countries_long/Iran/pdf/iran_exe.pdf

سادگی مقدور نیست. این رویکرد دولت که در گذشته برای جایگزینی مصرف نفت و گاز مایع و حتی بنزین با گاز طبیعی آغاز شد، روندها و ساختارهای پیچیده‌ای را حول مسئله انرژی و به ویژه گاز طبیعی در کشور به وجود آورده است که کمبود مازاد مصرف برای صادرات تنها یکی از مشکلات آن است. در نتیجه، ایران به عنوان کشوری که ۱۲۰۰ تریلیون فوت مکعب گاز منابع اثبات‌شده و ۸,۸ تریلیون فوت مکعب تولید سالانه دارد، حتی به فرض فقدان تحریم و دیگر موانع سیاسی، از توان صادراتی محدودی برخوردار است. به گونه‌ای که صادرات گاز طبیعی ایران در ۲۰۲۲ شامل ۱۸,۸ میلیارد فوت مکعب بوده است^۲ و طی بیشتر بازه زمانی دو دهه اخیر، نمودارهای میزان مصرف و تولید آن تقریباً با یکدیگر مماس بوده‌اند (شکل پایین).

نمودار ۱- میزان مصرف و تولید گاز طبیعی در ایران، ۲۰۰۷-۲۰۲۱

Figure 7. Iran's dry natural gas production and consumption



به لحاظ ویژگی‌های کلی بازار انرژی، هرچند شرح مفصل آن از حوزه کار این گزارش خارج است، با این حال بسیار مهم است که به روندهای کلی حرکت از انرژی‌های فسیلی به سمت انرژی‌های تجدیدپذیر توجه شود. هرچند این روند در حال حاضر در کشورهای توسعه‌یافته بسیار بیشتر از کشورهای در حال توسعه مؤثر است، در هر حال یک مسیر اجتناب‌ناپذیر است و تنها مسئله زمان در آن مطرح است. به ویژه، دو مؤلفه مهم در تسریع این روند تأثیرگذار بوده است، یکی معاهده پاریس که تمام دولت‌های بزرگ جهانی را متعهد به کاهش تولید کربن و در نتیجه، کاهش استفاده از سوخت‌های فسیلی در یک بازه زمانی مشخص کرده است و دیگر، بحران اوکراین که با قطع واردات گاز اروپا از روسیه، روند حرکت به

1- https://www.globalpetrolprices.com/Iran/natural_gas_prices/

2- <https://www.ceicdata.com/en/indicator/iran/natural-gas-exports>

سوی انرژی‌های تجدیدپذیر را در این کشورها با سرعت بیشتر و حتی غیرقابل انتظاری به جلو سوق داد. در ادامه، عدم تمایل کشورهای اروپایی برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های گازی آذربایجان را به عنوان یک نمونه جزئی از این روند مورد اشاره قرار خواهیم داد و این در حالی است که گاز وارداتی از آذربایجان برای اروپایی که تلاش می‌کند به حیات بدون گاز روسیه عادت کند اهمیت چشمگیری، حداقل در کوتاه مدت، دارد.

به لحاظ مقاصد صادراتی، باید در تحلیل شرایط حاضر، نفت را از معادلات انرژی منطقه آسیای مرکزی و قفقاز خارج کرد. تقریباً تمام توان تولیدی و صادراتی ایران در جنوب کشور است و صادرات آن نیز از سواحل جنوبی و با کشتی‌های نفت‌کش صورت می‌پذیرد. در حوزه صادرات گاز اما شرایط متفاوت است. ایران با خط لوله گازی به تمام همسایگان شمالی و غربی خود متصل است و با آنها مبادلات گازی دارد. در سال ۲۰۲۱، تقریباً ۹۷ درصد از گاز صادراتی ایران به ترکیه و عراق بوده است که از طریق خط لوله صورت می‌گرفته است.^۱ ایران بر اساس قراردادهای سوآپ گازی به جمهوری آذربایجان و ارمنستان^۲ نیز گاز صادر می‌کند. در سال ۲۰۲۲ بر اساس قرارداد با ترکمنستان و آذربایجان، ایران برابر با مقدار گازی که از شمال شرقی کشور از ترکمنستان وارد می‌کند، در مرز شمال غربی خود به آذربایجان گاز تحویل می‌دهد. این میزان سالیانه در حدود ۵۰ میلیارد فوت مکعب بود ولی در همین سال، دو کشور توافق کردند تا صادرات ایران به آذربایجان را دو برابر و سالیانه به ۱۰۰ میلیارد متر مکعب برسانند.^۳ هرچند در مجموع، همانگونه که در نمودار پایین مشخص است، طی یک دهه گذشته میزان صادرات گاز ایران از واردات آن پیشی گرفته و بنابراین، صادرات خالص کشور افزایش پیدا کرده است، با این حال کماکان مجموع صادرات کشور و اساساً توان صادراتی ایران کسر بسیار کوچکی از تولید آن را تشکیل می‌دهد.

1- Facts Global Energy, Iran Oil and Gas Monthly, August 2022, page 18.

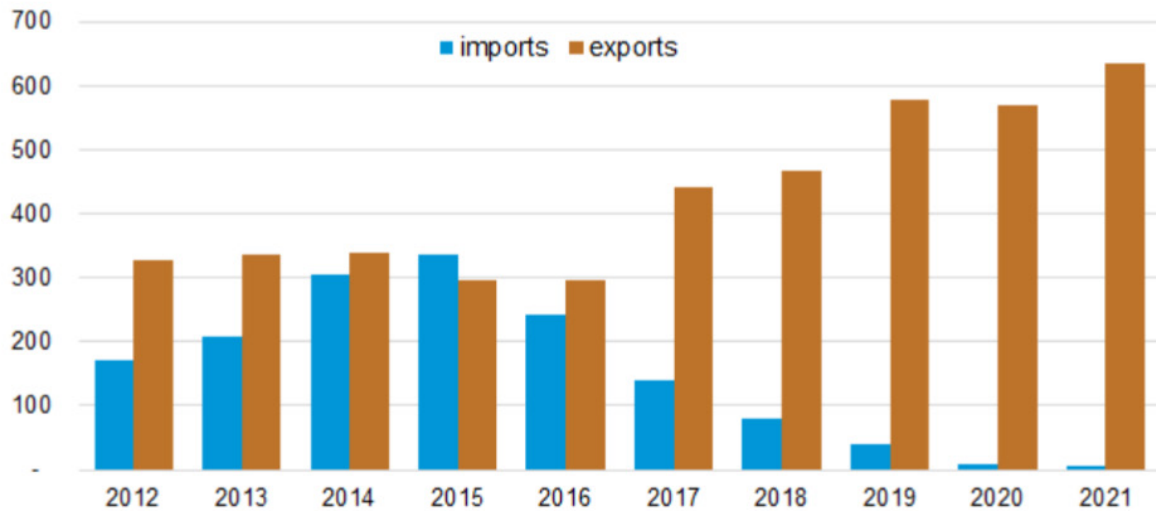
۲- صادرات به ارمنستان ناچیز بوده و عمدتاً برای تولید برق مورد استفاده قرار می‌گیرد.

3- Middle East Economic Survey, "Iran Unveils 10 Year Upstream Investment Plan", December 3, 2021, and "Tehran & Baku Agree to Double Gas Swap", June 10, 2022; Facts Global Energy, Iran Alert, "Iran is keen to expand gas trade with neighbors", June 27, 2022.

نمودار ۲- میزان صادرات و واردات خط لوله گاز طبیعی ایران در بازه ۲۰۲۱-۲۰۱۲

Figure 8. Iran's natural gas pipeline imports and exports, 2012–2021

billion cubic feet



Data source: U.S. Energy Information Administration, International Energy Statistics

اگر ترکیه را مهمترین مشتری گاز صادراتی ایران در نظر بگیریم، و با وجود مشارکت مستقیم این کشور در زنگزور، این فرضیه که احداث گذرگاه زنگزور با تغییر ژئواکونومی انرژی در منطقه، بازار ایران در این کشور را به مخاطره می‌اندازد، با چند چالش عمده مواجه می‌شود. نخست اینکه مصرف گاز در ترکیه طی سال‌های منتهی به ۲۰۲۰ کاهشی بوده است و به عنوان مثال در نوامبر سال ۲۰۱۹، این کشور ۱۵٫۸ درصد کمتر از نوامبر سال ۲۰۱۸ گاز مصرف کرده است.^۱ دوم اینکه ترکیه اساساً گزینه‌های متنوعی برای واردات گاز طبیعی دارد. در مجموع، ترکیه در سال ۲۰۱۸ میزان ۲۳٫۶ میلیارد متر مکعب گاز از روسیه، ۷٫۹ میلیارد متر مکعب از ایران و ۷٫۵ میلیارد متر مکعب از آذربایجان وارد کرده است. با این حال، گزینه‌های ترکیه برای واردات گاز طبیعی حتی از این هم گسترده‌تر است و واردات گاز طبیعی به صورت ال‌ان‌جی از کشورهای قطر، ایالات متحده و الجزایر در دستور کار قرار داشته و برنامه‌هایی برای گسترش آن، به ویژه از ایالات متحده وجود دارد. آسوم اینکه قرارداد فعلی صادرات ایران به ترکیه در سال ۲۰۲۶ به پایان می‌رسد و نه تنها مذاکرات برای تمدید آن به جایی نرسیده است، بلکه ترکیه طی دوران قرارداد هم به شکل پیوسته از کیفیت و قیمت گاز صادراتی ایران ناراضی بوده و حتی به دیوان داوری بین‌المللی نیز شکایت کرده است. در نهایت، چهارم اینکه بدون زنگزور هم آذربایجان از سه مسیر کریدور گاز جنوبی، خط لوله قفقاز جنوبی

1-https://www.asmeascholars.org/index.php?option=com_dailyplanetblog&view=entry&year=2020&month=06&day=25&id=20:the-future-of-iranian-natural-gas-exports-to-turkey

2-https://www.asmeascholars.org/index.php?option=com_dailyplanetblog&view=entry&year=2020&month=06&day=25&id=20:the-future-of-iranian-natural-gas-exports-to-turkey

و خط لوله ترانس آناتولی به بازار ترکیه دسترسی دارد که تنها مورد اخیر، سالیانه ۱۶ میلیارد متر مکعب در سال ظرفیت دارد؛ بیش از دو برابر صادرات فعلی این کشور به ترکیه و با همین نسبت بیشتر از صادرات گاز ایران به ترکیه. بنابراین، گذرگاه زنگزور گشایش جدیدی برای ترکیه در حوزه صادرات گاز فراهم نکرده و مسئله جدیدی نیز برای ایران ایجاد نمی‌کند.

به لحاظ مبادی صادراتی، دو رقیب عمده در این منطقه برای ایران وجود دارد که شامل ترکمنستان و آذربایجان می‌شود. در مورد ترکمنستان، همانگونه که در ابتدای این بخش و نیز بخش‌های قبلی توضیح داده شده است، اولاً بازار صادراتی اصلی آن با توجه به شرایط ژئوپولتیکی چین است و حتی با سطوح بالاتر تولید گاز ترکمنستان نیز در چین تقاضا و ظرفیت انتقال بیشتر برای گاز طبیعی این کشور وجود دارد. ثانیاً حتی در سطح تقاضای فعلی نیز ترکمنستان در فصول سرد سال برای تأمین تقاضای چین با دشواری‌هایی رو به رو است. ثالثاً، ترکمنستان با زیرساخت‌های موجود هم امکان صادرات گاز به مناطق ورای آسیای مرکزی و قفقاز را از طریق سوپا با ایران دارا است و بنابراین، روشن نیست که طرح جاه‌طلبانه ترکیه و آذربایجان برای اتصال زنگزور به ترکمنستان و قزاقستان از میسر دریای خزر که با هزینه‌ها و پیچیدگی‌های بسیاری همراه است، چه نسبتی با انگیزه‌ها و امکانات این کشورهای آسیای مرکزی، به ویژه در کوتاه مدت و میان مدت دارد. بنابراین، برای تمرکز در تحلیل شرایط موجود می‌توان به امکانات، پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های آذربایجان در این حوزه حداقل برای کوتاه مدت اکتفا کرد.

آذربایجان از ۶۰ تریلیون فوت مکعب ذخایر اثبات‌شده گاز طبیعی برخوردار است (یک بیستم ایران) که در این میان، تولید سالیانه آن در سال ۲۰۲۲ بالغ بر ۴۶٫۷ میلیارد متر مکعب، معادل با ۱۶۵۰ میلیارد فوت مکعب بوده است. تقریباً نیمی از تولید گاز طبیعی آذربایجان در داخل مصرف می‌شود و در سال گذشته ۲۲٫۳ میلیارد متر مکعب صادر کرده است.^۱ با این حال، بدون در نظر گرفتن پتانسیل‌های زنگزور و در شرایط حاضر هم جمهوری آذربایجان به دنبال قراردادهای بلندمدت فروش گاز در منطقه و در اروپا است و تلاش دارد علی‌رغم مخاطرات واکنش مسکو، تا ۲۰۲۷ صادرات گاز خود به اروپا را دو برابر کرده و به حدود ۲۰ میلیارد فوت مکعب در سال برساند، هرچند تا اکتبر ۲۰۲۳ توفیق چندانی در جذب سرمایه لازم و امضای قراردادهای بلندمدت نداشته است.^۲ موانع موجود بر سر راه آذربایجان در این مسیر تا حد زیادی مشابه موانع موجود بر سر راه توسعه صادرات گاز ایران است و در رأس آن، افزایش مصرف داخلی و زیرساخت‌های ناکافی قرار دارد.^۳ آذربایجان برای توسعه زیرساخت‌های انرژی خود نیازمند جذب سرمایه از خود اروپا است و اروپا، تمایل اندکی به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های صنایع تولید انرژی فسیلی دارد

1- <https://www.eiu.com/n/azerbaijans-gas-exports-to-the-eu-face-challenges/>

2- <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-10-06/azeri-plan-to-double-gas-exports-to-eu-at-risk-as-talks-stall#xj4y7vzkg>

3- <https://www.eiu.com/n/azerbaijans-gas-exports-to-the-eu-face-challenges/>



که با سیاست‌گذاری کلان کشورهای اتحادیه برای حرکت به سمت انرژی‌های تجدیدپذیر همخوانی ندارد.

گذرگاه زنگزور و گذرگاه شمال جنوب

یکی از مباحثی که در مورد زنگزور مطرح می‌شود سنجش اهمیت و تأثیر آن بر گذرگاه شمال جنوب است که با توجه به اهمیت استراتژیک این گذرگاه برای ایران، نیازمند اشاره است. در نگاه نخست، اصولاً زنگزور و گذرگاه شمال جنوب تعارض یا توافقی با یکدیگر ندارند، چرا که گذرگاه شمال-جنوب یک مسیر ترانزیتی شمالی-جنوبی معطوف به اتصال هند به روسیه است، در حالی که زنگزور یک گذرگاه شرقی-غربی با هدف اتصال ترکیه به قفقاز و سپس آسیای مرکزی، و در یک تصویر بزرگتر، اروپا به چین از طریق ادغام در مسیر میانی کمر بند و راه. با این حال، چند نکته در مورد تأثیری که زنگزور می‌تواند بر شمال-جنوب داشته باشد قابل طرح است. این نکات از منظر رویکرد و نقش بازیگران اصلی گذرگاه شمال-جنوب بایستی مورد توجه قرار بگیرد.

نخست اینکه به رسمیت شناختن گذرگاه زنگزور یکی از نکات کلیدی در روابط حسنه میان ایران و آذربایجان خواهد بود و این امر، با توجه به آنکه گذرگاه شمال-جنوب که ایران آن را دارای اهمیت استراتژیک برای منافع خود می‌داند در گرو همکاری آذربایجان خواهد بود؛ هرچند ضرورتاً سرنوشت این دو گذرگاه به یکدیگر پیوند نخورده است. گذرگاه شمال-جنوب شامل سه مسیر شرقی، میانی و غربی است که مسیر غربی آن از جمهوری آذربایجان عبور می‌کند. در واقع مسیر غربی این گذرگاه، نسبت به دو مسیر دیگر از ترجیحات بیشتری برخوردار بوده و نزدیکترین مسیر نیز به بهره‌برداری کامل است.

دوم، و از منظر روسیه به عنوان بازیگر اصلی گذرگاه شمال جنوب، زنگزور بر خلاف آنچه به نظر می‌رسد با منفعی برای مسکو همراه است. یکی از مزایای گذرگاه زنگزور برای روسیه این است که برای نخستین بار در طول تاریخ توسط راه‌آهن به ترکیه متصل می‌شود و این امر، به لحاظ استراتژیک و اقتصادی برای مسکو ارزش بالایی دارد.^۲ هرچند ترکیه عضو ناتو به شمار می‌رود و به نظر می‌آید رهبران کرملین در حال حاضر حساسیت بالایی در مورد عضویت کشورهای پیرامونی خود در این سازمان نظامی غربی دارد، این مسئله در گذشته و امروز مانعی برای همکاری میان مسکو و آنکارا به شمار نیامده است و دو کشور در موارد زیادی در منطقه همکاری‌های چشمگیری با یکدیگر داشته‌اند. ارزش این مسئله با توجه به بحران اوکراین و مسدود شدن تماس‌های روسیه با اروپا و آمریکا به واسطه تحریم‌های بی‌سابقه، بیش از پیش است و مسکو هم به لحاظ مسیرهای دسترسی و هم به لحاظ شرکای اقتصادی و به ویژه مالی، بهره

۱- گذرگاه شمال جنوب و اهمیت استراتژیک آن از ابعاد گوناگون به طور مفصل در گزارش دیگری مورد بحث قرار گرفته است:

2- The Zangezur corridor as part of the global transport route (against the backdrop of power games in the South Caucasus region) (securityanddefence.pl)



زیادی از دوستی ترکیه خواهد برد. گذرگاه زنگزور نه تنها یک مسیر زمینی میان دو کشور ایجاد خواهد کرد، بلکه همکاری پوتین برای پیشبرد پروژه، نظر مساعد آنکارا را نیز به سوی کرملین جلب خواهد کرد. علاوه بر این، گذرگاه زنگزور دسترسی ریلی روسیه به ارمنستان را بدون عبور از گرجستان و از طریق خاک آذربایجان تأمین می‌کند، امری که برای مسکو و ایروان مهم و تأثیرگذار است.^۱

علاوه بر آن، حضور نیروهای نظامی روسیه به‌عنوان ناظران و صلح‌بانان گذرگاه زنگزور به معنای تسلط استراتژیک بر منطقه قفقاز جنوبی است. هرچند برخی تحلیل‌گران در ایران و خارج از ایران زنگزور را یک گذرگاه ناتویی برای دسترسی به مرزهای شمالی ایران، جنوبی روسیه و غربی چین می‌دانند،^۲ حداقل رفتار روسیه به‌عنوان بازیگری که بیشترین دغدغه را نسبت به ناتو دارد، تصور تهدید را به نمایش نمی‌گذارد. به‌عنوان نمونه، در بند ۹ توافق‌نامه صلح ۲۰۲۰ موسوم به توافق‌نامه سه‌جانبه که میان باکو و ایروان با نظارت مسکو مکتوب شده است، انتقال آزاد و اتصال حمل و نقل اقتصادی میان مناطق غربی آذربایجان و نخجوان برای جابه‌جایی شهروندان، وسایل نقلیه و محموله‌های تجاری تضمین شده است و نیروهای گارد مرزی روسیه نیز به‌عنوان ناظران و تأمین‌کنندگان امنیت مسیر مورد شناسایی قرار گرفته است.^۳ بدیهی است که چنین توافقی که عملاً به‌معنای کریدور زنگزور است، هرچند ارمنستان ملاحظاتی در مورد عنوان «گذرگاه» دارد،^۴ بدون همراهی روسیه و تضمین منافع اقتصادی و امنیتی این کشور با نظارت نیروهای نظامی آن امکان‌پذیر نبوده و به معنای موافقت ضمنی مسکو با این طرح است.

در نهایت، یک ملاحظه ژئواستراتژیکی در مورد ارتباط میان گذرگاه زنگزور و شمال-جنوب قابل طرح است و آن اینکه که در صورت اجرایی شدن هر دو گذرگاه، جمهوری آذربایجان به چهارراه ارتباطی میان دو مسیر عبوری شمالی-جنوبی و شرقی-غربی تبدیل خواهد شد و این امر، به این همسایه شمالی ایران که در وضعیت حاضر هم به دلیل روابط نزدیک با اسرائیل موضوع سوءظن تهران است، وزن ژئوپولیتیکی بالایی می‌بخشد. هرچند جمهوری اسلامی توسعه روابط اقتصادی با همسایگان را در اولویت سیاست خارجی خود به ویژه در دولت جدید قرار داده است و یک محیط پویای اقتصادی در منطقه در نهایت منافع مشترک همه همسایگان را تأمین خواهد کرد، با این حال غرب آسیا صحنه رقابت‌های امنیتی مهمی نیز هست

1- De Waal T. (2021) In the South Caucasus, can new trade routes help overcome a geography of conflict? Available at: https://carnegieendowment.org/files/de_Waal_South_Caucasus_Connectivity.pdf (Accessed: 3 January 2023).

2- Shokri U. (2022) Why Iran opposes Azerbaijan's Zangezur corridor project. Available at: <https://gulffif.org/why-iran-opposes-azerbaijans-zangezur-corridor-project/> (Accessed: 19 December 2022). Also see: Iskandarov Kh., Simons G. and Gawliczek P. (2019) 'The South Caucasus: Stage for a "new great game" between NATO and Russia?', *Connections* QJ, 18(3-4), pp. 7-34. doi: 10.11610/Connections.18.3-4.01. And: Nasirov E., Iskandarov K. and Sadiyev S. (2017) 'The South Caucasus: A playground between NATO and Russia?', *Connections*, 16(3), pp. 47-56. doi: 10.11610/Connections.16.3.03.

3- The Office to the Prime Minister of the Republic of Armenia (2020) Statement by the Prime Minister of the Republic of Armenia, the President of the Republic of Azerbaijan and the President of the Russian Federation. Available at: <https://www.primeminister.am/en/press-release/item/2020/11/10/Announcement/> (Accessed: 26 December 2022).

4- The Zangezur corridor as part of the global transport route (against the backdrop of power games in the South Caucasus region) (securityanddefence.pl)



و ارتباط میان رقابت‌های امنیتی و منافع اقتصادی باید به دقت مورد بررسی قرار گیرد.

بخش چهارم: جمع‌بندی و توصیه‌های سیاست‌گذاری (گزینه‌های بدیل ایران)

با عنایت به مباحث شرح داده شده در بخش تأثیر گذرگاه زنگزور بر جایگاه ایران در ژئوپولیتیک انرژی منطقه، می‌توان به این نتیجه رسید که در کوتاه مدت و احتمالاً در میان مدت، گذرگاه زنگزور تأثیر محدودی بر جایگاه ایران در ژئواکونومی انرژی خواهد داشت. این امر بیش از هرچیز ناشی از محدودیت‌های تولید و صادرات گاز طبیعی در ایران و تنوع عرضه‌کنندگان انرژی و مسیرهای انتقال در شرایط موجود است. از یک سو ساختار درهم تنیده و پیچیده سیاست‌گذاری انرژی در کشور هم در حوزه مصرف خانگی و هم حوزه مصرف تجاری در کنار وضعیت تحریم و محدودیت‌های سرمایه‌ای و فناورانه توسعه استخراج گاز طبیعی در کشور شرایط را به گونه‌ای رقم زده است که ایران بیش از ۹۰ درصد از تولید خود را صرف داخلی می‌کند و این میزان رو به افزایش هم است.

از سوی دیگر، بنا بر شرایط سیاسی موجود و نیز روندهای کلان سیاست‌های امنیت انرژی در اتحادیه اروپا، ایران حتی بر فرض تولید مازاد بر مصرف نیز تقریباً هیچگونه شانس برای صادرات گاز به کشورهای اروپایی از طریق خط لوله ندارد. صادرات به ترکیه نیز که در سوی دیگر طرح گذرگاه زنگزور قرار می‌گیرد با پیچیدگی‌های بسیاری روبه‌رو است و دسترسی ترکیه به دریا برای واردات گاز آل‌ان‌جی، وضعیت قرارداد موجود صادرات گاز ایران به ترکیه و سیاست‌های امنیت انرژی این کشور موجب شده است تا این بزرگترین مشتری گازی ایران حتی در وضعیت موجود نیز ضرورت چندانی برای تداوم وابستگی به گاز ایران نداشته باشد. ترکیه در وضعیت حاضر هم کمابیش به همان مقدار که از ایران گاز وارد می‌کند، از آذربایجان نیز با قیمت پایین‌تری خریداری می‌کند و می‌تواند با حفظ زیرساخت‌های موجود انتقال انرژی منطقه نیز واردات از ایران را با گاز آذربایجان و گاز مایع امریکا یا قطر جایگزین کند. ظرفیت خطوط انتقال گاز کریدور جنوبی SGC و خط لوله ترانس آدریاتیک (TAP) این امکان را به ترکیه و به آذربایجان می‌دهد. در سوی دیگر نیز نه آذربایجان و نه ترکمنستان که در طرح بلندمدت و جاه‌طلبانه زنگزور قرار است به شبکه انتقال انرژی منطقه متصل شود، توان تولید بالایی برای پاسخگویی به نیاز مشتریان جدید، به گونه‌ای که شرایط ژئواکونومی انرژی را به صورت شگرفی برای ایران دشوار کند، ندارند. آذربایجان در تأمین زیرساخت‌های لازم برای دو برابر کردن صادرات خود به اروپا تا ۲۰۲۷ نیز مشکل دارد و احتمال زیادی وجود دارد که قادر به عملیاتی کردن آن نباشد، ترکمنستان نیز حتی برای تأمین گاز چین در زمستان با دشواری‌هایی روبه‌رو است و در هر حال، اگر هم مازاد قابل توجهی برای صادرات داشته باشد، سوپ با ایران برای آن ساده‌تر و در دسترس‌تر است.