

## تأثیر جنگ ۲۰۲۲ اوکراین بر کوریدورهای ترانزیتی قفقاز

وحید حسینزاده ، بهزاد نصیری لتوم

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

مشخصات مقاله	چکیده
مقاله پژوهشی موضوع: روابط بین‌الملل حوزه موضوعی: اوکراین، روسیه، قفقاز	جنگ اوکراین را شاید بتوان جدی‌ترین تنش میان روسیه و غرب پس از جنگ سرد دانست که دامنه آن از اوکراین فراتر رفته و مناطق پیرامونی را در سطوح متفاوت متأثر کرده است. قفقاز یکی از مناطق هم‌جوار این منازعه بوده و از آغاز این جنگ تحت تأثیر جدی قرار گرفته است. در این پژوهش تلاش شده است تا به این سؤال پاسخ داده شود که چگونه جنگ اوکراین بر کوریدورهای اقتصادی قفقاز تأثیر گذاشته است؟ برای پاسخ به این پرسش این فرضیه به آزمون گذاشته شد که افزایش خطرهای اقتصادی حاصل از جنگ، خلأ قدرت در قفقاز به دلیل تمرکز روسیه بر جنگ اوکراین و تقاضای اروپا برای منابع جدید انرژی سه عامل مهم افزایش اهمیت کوریدورهای اقتصادی در قفقاز بوده است. در این مقاله سعی شده است تا با استفاده از اسناد موجود و کتابخانه‌ای، بهره‌گیری از روش پژوهش کیفی و با رویکردی توصیفی-تحلیلی به این سؤال اصلی پاسخ داده شود. داده‌های این پژوهش حاکی از آن است که با شروع جنگ اوکراین، مسیرهای ترانزیت کالا و انرژی از قفقاز در مرکز توجه ذی‌نفعان قرار گرفته است؛ از جمله خطوط لوله باکو-تفلیس-جبهان، دالان غربی کوریدور شمال-جنوب، کوریدور تراسیکا و دالان زنگزور. همچنین، به نظر می‌رسد چین در آینده نزدیک به منطقه قفقاز برای طرح یک کمربند یک جاده تمایل بیشتری از خود نشان دهد.
تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۶/۰۸ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۲/۰۷/۱۴ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۷/۱۵ تاریخ انتشار: ۱۴۰۲/۰۸/۱۳	
<b>واژگان کلیدی:</b> انرژی، جنگ اوکراین، روسیه، قفقاز، کوریدورهای ترانزیتی.	

ارجاع به این مقاله: حسینزاده و، نصیری لتوم ب. (۱۴۰۳). «تأثیر جنگ ۲۰۲۲ اوکراین بر کوریدورهای ترانزیتی قفقاز». مطالعات کشورها. ۲(۱): ۳۵-۶۳. doi: <https://doi.org/10.22059/jcountst.2023.364611.1061>



وبگاه: <https://jcountst.ut.ac.ir> | رایانامه: [jcountst@ut.ac.ir](mailto:jcountst@ut.ac.ir)

شاپای الکترونیکی: ۹۱۹۳-۲۹۸۰

ناشر: دانشگاه تهران

\* نویسنده مسئول: [v.hosseinzadeh@modares.ac.ir](mailto:v.hosseinzadeh@modares.ac.ir) -  <https://orcid.org/0000-0002-4320-8122>

## ۱. مقدمه

جنگ ۲۰۲۲م اوکراین با تهاجم روسیه به اوکراین در ۲۴ فوریه ۲۰۲۲م آغاز شد. این جنگ در پی تداوم درگیری‌ها بین اوکراین و روسیه، طی هشت سال کشمکش پی‌درپی و ضمیمه‌شدن شبه‌جزیره کریمه به خاک روسیه در سال ۲۰۱۴م آغاز شد (Masters, 2023). این درگیری نه تنها چشم‌انداز سیاسی روابط روسیه و غرب را با چالش جدی مواجه کرده است، بلکه تأثیرات عمیقی نیز بر جنبه‌های مختلف اقتصادی-سیاسی در مناطق هم‌جوار داشته است. یکی از مناطق کلیدی که به‌طور قابل‌توجهی تحت‌تأثیر این درگیری قرار گرفت منطقه قفقاز است.

منطقه قفقاز، میزبان شبکه پیچیده‌ای از کوریدورهای ترانزیتی کالا و انرژی است. این منطقه به‌مثابه پلی ارتباطی است که دریای خزر را به دریای سیاه متصل می‌کند. مسیرهای ترانزیتی مختلفی از قفقاز می‌گذرد که نه تنها آسیا را به اروپا متصل کرده است، بلکه دسترسی به منابع غنی انرژی خزر و آسیای مرکزی را تسهیل می‌کند. از این حیث، قفقاز منطقه‌ای است که منافع ژئوپلیتیکی در آن تلاقی پیدا می‌کند. روسیه، اتحادیه اروپا، ایالات متحده و قدرت‌های منطقه‌ای مانند ترکیه و ایران همگی به‌دنبال سهمی برای خود از کوریدورهای ترانزیتی منطقه هستند که اغلب به پویایی و رقابت پیچیده قدرت می‌انجامد.

درگیری در اوکراین تنش‌ها بین قدرت‌های بزرگ را تشدید کرده و اتحادها را تغییر داده است. درگیر شدن روسیه در جبهه اوکراین و متعاقب آن اعمال تحریم‌های غرب علیه مسکو و تغییر پویایی‌های ژئوپلیتیکی بر هم‌سویی منطقه قفقاز و انتخاب‌های سیاسی تأثیر گذاشته است. جنگ اوکراین مسیرهای سنتی تأمین انرژی اروپا از روسیه را مختل کرده است. اروپا نیز به ارزیابی مجدد گزینه‌های ترانزیت انرژی پرداخته است. همچنین، این جنگ تبادلات تجاری از طریق کوریدور شمالی عبوری از روسیه به سمت اروپا را نیز دچار مشکل کرده است. این مسیرها بیشتر از بلاروس، اوکراین و دریای سیاه می‌گذشت. در نتیجه، انتظار می‌رود کوریدور میانی (ترانس‌خزر) که آسیای مرکزی را از طریق قفقاز به ترکیه متصل می‌کند و نیز کوریدور شمال-جنوب (INSTC)<sup>۱</sup> که روسیه را از طریق ایران به هند و چین متصل می‌کند و یکی از دالان‌های مهم آن منطقه قفقاز است، به‌منزله مسیرهای جایگزین، تقویت شود.

1. International North-South Transport Corridor

در این مقاله تلاش کرده‌ایم تا به این سؤال اصلی پاسخ دهیم: چگونه جنگ ۲۰۲۲م اوکراین بر مسیرهای ترانزیتی قفقاز تأثیر گذاشته است؟ برای پاسخ به پرسش، این فرضیه را به بوتۀ آزمون گذارده‌ایم: افزایش خطرهای اقتصادی حاصل از جنگ، خلأ قدرت در قفقاز به دلیل تمرکز روسیه بر جنگ اوکراین و تقاضای اروپا برای منابع جدید انرژی سه عامل مهمی است که اهمیت کوریدورهای ترانزیتی قفقاز را افزایش داده است. با روش پژوهش کیفی و با استفاده از داده‌ها و آمارهای موجود سعی شده است به پرسش اصلی پاسخ داده شود.

اگرچه از زمان آغاز تنش‌ها میان روسیه و اوکراین، پژوهش‌های مختلفی در این باره صورت گرفته است، در این آثار بیشتر بر ابعاد سیاسی و امنیتی این بحران با تمرکز بر رقابت میان روسیه و غرب توجه شده است. این در حالی است که در این نوشتار سعی کرده‌ایم بر آثار ژئوپلیتیکی و زیست‌اقتصادی (ژئواکونومیکی) جنگ اوکراین بر کوریدورهای منطقه قفقاز متمرکز شویم. قفقاز یکی از مناطق پیرامونی کانون این بحران است.

## ۲. پیشینه

پژوهش‌های مرتبط با موضوع مقاله را می‌توان به سه دسته تقسیم کرد. در دستۀ نخست، روندهای سیاسی و اقتصادی در منطقه قفقاز بررسی شده است. در دستۀ دوم، به نقش ذی‌نفعان و بازیگران اصلی در این منطقه توجه شده است. در دستۀ سوم، موقعیت ژئوپلیتیکی این منطقه و کوریدورهای ترانزیتی بررسی شده است. در ادامه به طور مختصر، مهم‌ترین این پژوهش‌ها را مرور خواهیم کرد.

### ۲.۱. پژوهش‌های مربوط به روندهای سیاسی و اقتصادی منطقه قفقاز

سوچکوف و مارکدونوا در مقاله «روسیه و ایالات متحده در قفقاز: همکاری و رقابت» اصطلاح «نامنی متقابل» را برای توصیف وضعیت قفقاز به کار می‌برند و نشان می‌دهند که هیچ‌کدام از بازیگران نمی‌توانند احساس امنیت کنند تا زمانی که تهدیداتی را برای دیگران ایجاد می‌کنند. در این پژوهش، چنین بیان شده است که در قفقاز شمالی فرصت‌های محدودی برای همکاری وجود دارد این در حالی است که حل‌وفصل مناقشات در قفقاز جنوبی دشوار است، زیرا طرف‌ها مواضع خود را بدون فضای کافی برای توافق تثبیت کرده‌اند. در این مقاله همچنین بیان شده است که عوامل خارجی، مانند رقابت روسیه و غرب و درگیری‌های اوکراین و سوریه، مسائل قفقاز را پیچیده‌تر کرده و امکان توافق‌یابی

را کاهش داده است (Sushentsov & Neklyudov, 2020).  
 حیدری (۱۳۹۰) در مقاله «جایگاه ژئوپلیتیک قفقاز در سیاست قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای» به تغییرات ژئوپلیتیکی و زیست‌اقتصادی منطقه خزر و قفقاز بر اثر فروپاشی شوروی و استقلال کشورهای این منطقه اشاره دارد. او بیان می‌دارد که کشورهای این منطقه با برقراری روابط دیپلماتیک با دیگر کشورها توانسته‌اند نیازها و کمبودهای خود را تأمین کنند و به بازارهای جهانی دسترسی پیدا کنند. این کشورها همچنین، به دلیل منابع غنی مانند انرژی و معادن، ممکن است سرمایه‌گذار در اقتصاد جهانی عمل کنند.

۲.۲. پژوهش‌های مربوط به نقش ذی‌نفعان اصلی در منطقه قفقاز  
 گلمحمدی و عزیز (۱۴۰۱) در مقاله «جایگاه قفقاز جنوبی در منطقه‌گرایی سیاست خارجی ایران» بیان می‌دارند که منطقه قفقاز جنوبی در حال گذار به نظم جدید ژئوپلیتیکی و زیست‌اقتصادی است که در آن قدرت‌های منطقه‌ای در حال رقابت با یکدیگر برای عهده‌دار شدن نقشی فعال هستند. ایشان در این پژوهش بیان می‌دارند که ایران با توجه به مرز گسترده خود با این منطقه، تاکنون فرمولی برای همگرایی منطقه‌ای در قفقاز جنوبی ارائه نداده است.

دهقانی فیروزآبادی (۱۳۸۸) در مقاله «سیاست امنیتی جمهوری اسلامی ایران در قفقاز جنوبی» ایران را بازیگر منطقه‌ای بانفوذی می‌داند که با دو کشور از سه کشور حوزه قفقاز مرز مشترک دارد. همچنین، بیان می‌دارد که سیاست امنیتی ایران نسبت به قفقاز واقع‌بینانه و عملگرایانه بوده است تا آرمانگرایانه و ایدئولوژیکی. ایشان در این پژوهش بیان می‌دارد منطقه قفقاز، علی‌رغم اهمیت و جایگاه ژئوپلیتیکی، با تهدیدها و چالش‌های عمده امنیتی مواجه است و از نگاه ایران، امنیت و حفظ صلح و ثبات منطقه نیازمند همکاری مشترک همه کشورهای منطقه، بدون دخالت قدرت‌های فرامنطقه‌ای است. باوجود این، معتقد است که با توجه به چالش‌های مهم موجود در منطقه، حل مشکل باید با مشارکت و مساعدت تمامی بازیگران منطقه و فرامنطقه بر مبنای منافع مشترک و اقدام متقابل باشد.

سوانوا در مقاله «سیاست ترکیه در قفقاز جنوبی» سیاست ترکیه در قبال کشورهای قفقاز جنوبی را بررسی و آن را به دو مرحله تقسیم می‌کند: مرحله نخست از فروپاشی شوروی تا روی کار آمدن حزب عدالت و توسعه که با اندیشه‌های پان‌ترکیسم همراه بوده است؛ مرحله دوم از سال ۲۰۰۲م به بعد،

یعنی با روی کارآمدن حزب عدالت و توسعه که در این دوره سیاست ترکیه با دنبال کردن اندیشه‌های نوعثمانی همراه بوده است. همچنین، بیان می‌دارد که انرژی مهم‌ترین وجه از سیاست ترکیه در قفقاز و همکاری با کشورهای قفقاز جنوبی است (Suvanova, 2018).

فلاح‌پیشه و همکاران (۱۳۹۴) در مقاله «سیاست خارجی ترکیه در قفقاز جنوبی و منافع ایران و روسیه» بیان می‌دارند که ترکیه با روی کارآمدن حزب عدالت و توسعه، پیوسته به دنبال منطقه‌گرایی خود بوده و این را در قالب ابزارهای قدرت نرم در سیاست خارجی خود حاکم کرده است. همچنین، بیان می‌دارند سیاست خارجی ترکیه در قفقاز جنوبی در قالب سه راهبرد کلی شکل گرفته است: ۱. گسترش پان‌ترکیسم و نوعثمانیسم باهدف کسب حوزه نفوذ؛ ۲. ایفای نقش نیابتی از جانب غرب در حوزه‌های سیاسی و امنیتی؛ ۳. ایفای نقش چهارراه ترانزیت کالا و انرژی با ترکیه‌سازی خطوط لوله نفت و گاز.

بیشکو در مقاله «جمهوری‌های قفقاز جنوبی و اسرائیل» بیان می‌دارد که روابط بین اسرائیل و کشورهای منطقه قفقاز جنوبی بر اساس عوامل اقتصادی، امنیتی و سیاسی شکل گرفته است. همچنین، در این مقاله بیان شده است که اسرائیل به دنبال توسعه روابط با کشورهای غیرعربی در خاورمیانه است و با توجه به همسایگان دشمن سعی دارد روابط خود را با کشورهای قفقاز جنوبی و کشورهای آسیای مرکزی توسعه دهد. در نهایت، در مقاله بیان شده است که، به دلایل امنیتی و اقتصادی، روابط اسرائیل با جمهوری‌های قفقاز جنوبی در حال حاضر روبه‌بهبود است (Bishku, 2009).

سوشنتسوف و نکلیودوف در مقاله «قفقاز در راهبرد سیاست خارجی روسیه»، با مقایسه قفقاز شمالی و جنوبی بیان می‌دارند که قفقاز جنوبی همیشه منطقه‌ای شکل‌دهنده برای سیاستگذاری خارجی روسیه بوده است. در حالی که قفقاز شمالی شکننده‌ترین و از نظر سیاسی بی‌ثبات‌ترین منطقه روسیه است. همچنین، قفقاز جنوبی مهم‌ترین چالش‌های امنیتی در شکل‌گیری سیاست خارجی روسیه از اوایل قرن نوزدهم بوده است و استدلال می‌کنند که قفقاز محیطی متمایز دارد که ویژگی‌های مهم و راهبردی کلان روسیه، یعنی تمایل آن به قدرت سخت و ایجاد تعادل، درعین حال، شکنندگی موقعیت روسیه را در چنین محیط آشفته‌ای نشان می‌دهد (Sushentsov & Neklyudov, 2020).

علیوا در مقاله «سیاست اتحادیه اروپا در قفقاز جنوبی» بیان می‌دارد که

سیاست اتحادیه اروپا در قبال منطقه قفقاز جنوبی بر ارتقای ثبات، دموکراسی و توسعه اقتصادی متمرکز است. در این مقاله بیان شده است که منطقه قفقاز جنوبی با پیوندهایی که با آسیای مرکزی و مناطق غنی از انرژی دارد، مورد توجه اتحادیه اروپاست و آذربایجان برای کمک به اتحادیه اروپا برای حل بحران گاز خود موقعیت خوبی دارد، زیرا در حال حاضر بزرگ‌ترین تأمین‌کننده صادرات روزانه گاز به بازار اروپاست (Aliyeva, 2022).

### ۲. پژوهش‌های مربوط به کوریدورهای ترانزیتی این منطقه

اسا و بارکانی در مقاله «اهمیت ژئوپلیتیکی و زیست‌اقتصادی کوریدور میانی: مروری اجمالی» بیان می‌دارند که مسیر تجاری سنتی آسیا به اروپا از طریق روسیه، به دلیل درگیری‌های اوکراین متوقف شده است، و مسیر بین‌المللی حمل‌ونقل ترانس‌خزر (TITR)<sup>۱</sup> جایگزین آن و در حال توسعه است. آن‌ها در این مقاله استدلال می‌کنند که اکنون TITR فقط با ۱۰ درصد ظرفیت کار می‌کند. در نهایت، در این مقاله بیان شده است که این کوریدورها هزینه‌های لجستیک و زمان حمل‌ونقل را کاهش می‌دهند و رشد اقتصادی و رقابت تجاری را ترویج می‌کنند (Vasa & Barkanyi, 2023).

رئیس‌نژاد و بوشهری (۱۴۰۱) در مقاله «مثلث جاده ابریشم نوین: چین، روسیه و اروپا» فرصت‌ها و پیامدهای طرح جاده ابریشم نوین چین را برای روابط میان چین، روسیه و اروپا بررسی می‌کنند. آن‌ها این پژوهش را از نگاه ژئوپلیتیکی و زیست‌اقتصادی بررسی کرده‌اند و به اهمیت جاده ابریشم تأکید می‌کنند. همچنین، درباره همکاری میان چین، روسیه و اروپا در مسیرهای بازرگانی جهانی و تأثیر فشارهای غربی بحث کرده‌اند. البته، تنش‌ها میان چین و روسیه نیز در نقطه اصلی مطرح است، زیرا هر دو کشور به حفظ نفوذ خود در مناطق پیشین شوروی تأکید دارند. در نهایت، تأثیرات این رقابت بین چین و اروپا در اروپا و طرح‌های خودکفایی اروپا نیز بررسی شده است.

### ۳. جنگ اوکراین و برجسته‌شدن کوریدور ترانس‌خزر

جنگ اوکراین سبب شده است تا اهمیت ژئوپلیتیکی قفقاز، به‌منزله دالانی کلیدی، بیش از پیش اهمیت یابد. با شروع تهاجم روسیه به اوکراین در ۲۰۲۲م،

1. The Trans-Caspian International Transport Route

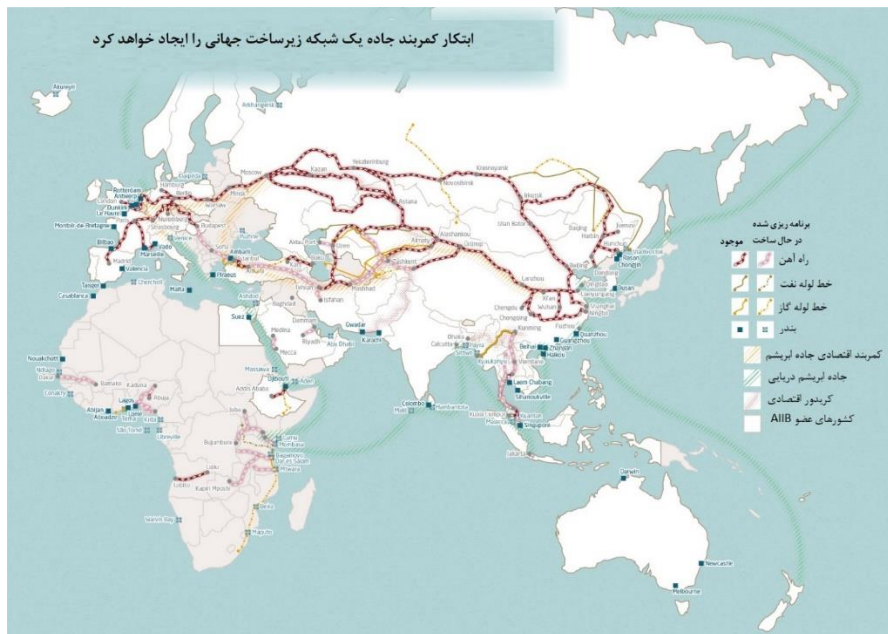
مسیرهای جایگزین نظیر کوریدور ترانس خزر (کوریدور میانی) جایگزین کوریدور شمالی (ترانس‌سیبری) شد. از طریق ترانس‌سیبری، تا قبل از بحران اوکراین، چین از طریق روسیه به اروپا متصل می‌شد. ولی با شروع جنگ و تحریم‌شدن روسیه، این مسیر تا حد زیادی با اختلال همراه شد (Carafano, 2022). به‌نظر می‌رسد این تغییر در کوریدور ترانس‌سیبری، هم‌زمان موقعیت سه کوریدور دیگر را تحت تأثیر قرار می‌دهد: ابتکار کمربند-جاده چین، کوریدور ترانس‌خزر و کوریدور شمال-جنوب. در ادامه، به چگونگی تأثیرپذیری این کوریدورها می‌پردازیم.

### ۳.۱. ابتکار کمربند-جاده (BRI)<sup>۱</sup>

طرح کمربند-جاده را می‌توان یکی از بزرگ‌ترین طرح‌های قرن حاضر دانست. هدف چین از این طرح، حفظ موقعیت مسلط خود بر اقتصاد و تجارت بین‌المللی است. همچنین، چین به‌دنبال حذف مسیرهای طولانی دریایی در جهت رسیدن به بازارهای بزرگ آسیای مرکزی، خاورمیانه، شمال آفریقا و اروپاست. BRI وابستگی چین به تنگه مالاکا را کاهش می‌دهد. مسیر اقیانوسی از جنوب چین شروع و با عبور از دریای چین جنوبی و تنگه مالاکا وارد اقیانوس هند می‌شود. سپس، از طریق دریای سرخ و مدیترانه به اروپا متصل می‌شود. بنابراین، چین در راستای تنوع‌بخشی به مسیرهای ترانزیتی خود در جهت اتصال به اروپا و سایر نقاط جهان با راه‌آهن و راه‌های دریایی جدید، ابتکار کمربند-جاده را طراحی کرده است که از آن به‌عنوان «پروژه قرن» نام برده می‌شود (Pushp, 2022).

چین، علاوه بر مسیرهای دریایی، شش مسیر ترانزیتی برای دسترسی به کشورهای مختلف طرح‌ریزی کرده است: کوریدور اقتصادی چین-مغولستان-روسیه (CMREC)<sup>۲</sup>، بنگلادش-چین-هند-میانمار (BCIM)<sup>۳</sup>، کوریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC)<sup>۴</sup>، کوریدور اقتصادی شبه‌جزیره چین و هندوچین (CIPEC)<sup>۵</sup>، پل زمینی اوراسیای جدید (NELB)<sup>۶</sup> و کوریدور اقتصادی چین-آسیای مرکزی-آسیای غربی (CCAWAEC)<sup>۷</sup> (Yildirimçakar, 2019).

1. Belt and Road Initiative
2. China-Mongolia- Russia Economic Corridor
3. Bangladesh-China-India-Myanmar
4. China-Pakistan Economic Corridor
5. China-Indochina Peninsula Economic Corridor
6. New Eurasian Land Bridge
7. China-Central Asia-West Asia Economic Corridor



شکل ۱. طرح کمربند جاده چین (منبع: merics.org)

هدف چین از این کوریدورها همکاری با حدود ۶۰ کشور است که حدود ۶۵ درصد جمعیت جهان و ۳۰ درصد از ناخالصی جهان را تولید می‌کنند. همچنین، چین به دنبال حجم تجارت بالغ بر ۶۰۰ میلیارد دلاری با اروپاست. BRI ظرفیت تجاری بین چین و اروپا را به ۱ میلیون مسافر و ۵/۶ میلیون تن بار می‌رساند. برآوردها حاکی از آن است که تا سال ۲۰۳۴م، این ظرفیت به بیش از سه برابر افزایش یابد (Leverett & Bingbing, 2017). برای چین استفاده از مسیر ریلی ترانس‌سیبری که چین را از طریق روسیه به اروپا متصل می‌کند، یکی از باقابلیت‌ترین و مورد اعتمادترین مسیرها برای رسیدن به اروپا بود. این کوریدور از طریق چهار دالان اصلی به اروپا متصل می‌شود. دالان زمینی بلاروس، دالان زمینی اوکراین، دالان دریایی بندر سنت‌پترزبورگ-دریای بالتیک و دالان دریایی بندر نووروسیسک<sup>۱</sup>-دریای سیاه. در حال حاضر، به دلیل جنگ اوکراین، تحریم‌های وضع شده علیه روسیه و احتمال کاهش امنیت مسیر، این کوریدور با اختلال مواجه شده است.

1. Novorossiysk Commercial Sea Port



## ۲.۳. کوریدور ترانس‌خزر

با ایجاد اختلال در کوریدور شمالی (ترانس‌سیبری)، مسیر حمل‌ونقل ترانس‌خزر (کوریدور میانی) به کوریدور جایگزین برای دسترسی به اروپا تبدیل شده است. این کوریدور یکی از کوتاه‌ترین، ایمن‌ترین و مطمئن‌ترین مسیرهایی است که آسیا و اروپا را به هم متصل می‌کند. این مسیر، ارتباط بین چین و اروپا را به‌طور متوسط به ۲۰ تا ۲۵ روز کاهش می‌دهد. در کوریدور میانی در سال ۲۰۱۸م، ۱۵ هزار TEU<sup>۱</sup> محموله جابه‌جا شد. این حجم در سال بعد چیزی بالغ بر ۷۰ درصد افزایش یافت (Iskandarov et al., 2020). با توجه به فعالیت‌های سیاسی در جهان، بهبود زیرساخت‌ها و همکاری کشورهای ذی‌نفع در کوریدور میانی، همچنین نگاه مثبت اروپا به این کوریدور، انتظار آن هست که حجم مبادلات انجام‌شده در آینده افزایش قابل‌توجهی داشته باشد. تا قبل از تهاجم روسیه به اوکراین این کوریدور اهمیت چندانی نداشت، اما با شروع بحران اوکراین و تحریم‌ها علیه روسیه، کوریدور میانی در مرکز توجه چین و اروپا قرار گرفت.



شکل ۲. کوریدور میانی (Eldem, 2022)

در ژانویه تا مارس ۲۰۲۲م، حجم مبادلات انجام‌شده از طریق کوریدور میانی نسبت به همین بازه زمانی در سال ۲۰۲۱م رشد ۱۲۰ درصدی را نشان می‌دهد. در گزارش بانک جهانی در رابطه با تأثیر جنگ اوکراین در تجارت جهانی بیان شده است که این جنگ بر تمام مسیرها و جریان‌های تجاری بین اروپا و چین تأثیر گذاشته است. در نتیجه آن، حجم مبادلات انجام‌شده توسط چین و اروپا از طریق کوریدور شمالی حدود ۴۰ درصد کاهش داشته است (Eldem, 2022).

1. Twenty-foot Equivalent Unit

دولتمردان کشورهای حوزه قفقاز و ترکیه معتقدند که کوریدور میانی به افزایش حجم تبادلات تجاری کمک می‌کند. همچنین، باعث می‌شود ثبات و امنیت در منطقه قفقاز حفظ شود. در همین راستا، ترکیه و آذربایجان برای افزایش ظرفیت مسیرهای منطقه قفقاز، به دنبال احیای کوریدور زنگزور هستند. یکی از اهداف اصلی این دو کشور درباره زنگزور، رسیدن به مسیری مکمل برای کوریدور میانی است (Aze.Media, 2022). کوریدور زنگزور با ایجاد ارتباط زمینی بین آذربایجان و ترکیه، نقشه ترانزیت کل منطقه را تغییر خواهد داد. به عبارتی، می‌توان گفت که کوریدور زنگزور هم آذربایجان و ترکیه و هم ارمنستان و روسیه را به هم متصل خواهد کرد. کوریدور زنگزور، اگرچه مساحت اندکی دارد، از اهمیت ژئوپلیتیکی بسیار بالایی برخوردار است.



شکل ۳. کوریدور زنگزور (Eldem, 2022)

### ۳.۳. کوریدور شمال - جنوب (INSTC)

در ۱۲ سپتامبر ۲۰۰۰م، نخستین توافق درباره کوریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب (INSTC) بین روسیه، هند و ایران در سنت‌پترزبورگ روسیه به امضا رسید و دو سال بعد، یعنی در ۲۱ می ۲۰۰۲م، لازم‌الاجرا شد (Khan, 2022). اگر ظرفیت اسمی کوریدور حمل‌ونقل شمال - جنوب محقق شود، تمامی کشورهای حاشیه دریای خزر، آسیای مرکزی، حوزه قفقاز، اسکاندیناوی و روسیه به خلیج فارس و هند دسترسی می‌یابند. هدف از اجرای این کوریدور کاهش زمان لازم برای حمل کالا از هند به روسیه و اروپاست. طول این کوریدور ۷۲۰۰ کیلومتر است؛ یعنی، چیزی بالغ بر ۴۴۰۰ کیلومتر کوتاه‌تر از مسیر کانال سوئز

(۱۱۶۰۰ کیلومتر) (Sputnik.az, 2023).

با شروع جنگ اوکراین و وضع تحریم‌ها علیه روسیه و متعاقب آن مختل شدن کوریدور شمالی، روسیه برای حمل کالاهای خود توجه بیشتری به کوریدور شمال- جنوب معطوف داشته است. این کوریدور، نه تنها برای روسیه اهمیت دارد، بلکه برای کشورهای نظیر ایران و آذربایجان نیز اهمیت بسزایی پیدا کرده است. ایران به دنبال افزایش حجم ترانزیت خود و صادرات محصولات خود به بازارهای جهانی و افزایش درآمد از ترانزیت محموله‌ها از طریق این مسیر است. آذربایجان بعد از جنگ اوکراین در حال تبدیل شدن به هاب ترانزیتی اوراسیاست، چراکه هم در مسیر ترانزیتی کوریدور میانی قرار دارد و هم در دالان غربی کوریدور شمال- جنوب.

در سال ۲۰۲۲م، بیش از ۶۰ هزار TEU محموله از طریق کوریدور شمال- جنوب جابه‌جا شد، اما ذی‌نفعان این کوریدور به دنبال آن هستند تا سال ۲۰۳۰م حجم ترانزیت ایجادشده را به ۳۰ میلیون تن برسانند (İsmayılov, 2022). جنگ اوکراین، اهمیت کوریدور شمال- جنوب را برای ذی‌نفعان تغییر داده است. اگرچه اهمیت این کریدور برای کشورهای نظیر روسیه، ایران، هند و آذربایجان رو به افزایش است، برای کشورهای اروپایی توسعه این کریدور به معنای افزایش توان روسیه در تجارت خارجی خود است که با اهداف تحریم‌های غرب علیه این کشور در تضاد است.

#### ۴. جنگ اوکراین و تغییر موازنه در منطقه قفقاز

بعد از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، روسیه به طور پیوسته اهداف و سیاست‌های خود را در قفقاز دنبال کرده است. اما، توانایی‌های روسیه برای اعمال نفوذ در منطقه همیشه در نوسان بوده است، به گونه‌ای که می‌توان تعامل روسیه با منطقه قفقاز را به شکل جذرومد توصیف کرد. شروع دوباره درگیری‌ها بر سر منطقه مورد مناقشه قره‌باغ کوهستانی از سپتامبر ۲۰۲۰م و هم‌زمانی آن با جنگ اوکراین نشان‌دهنده آن است که منطقه قفقاز از حیث مناسبات امنیتی با چشم‌انداز بسیار پیچیده‌ای روبه‌روست (Minassian, 2022). به نظر می‌رسد که جنگ اوکراین توجه اصلی روسیه را معطوف به خود کرده است. این موضوع باعث شده است که مناطق خارج نزدیک از جمله قفقاز، در اولویت‌های بعدی این کشور قرار بگیرند.



شکل ۴. کوریدور شمال - جنوب (Srivastava, 2016)

هم‌زمانی مناقشه قره‌باغ کوهستانی با جنگ اوکراین، ناامیدی ارمنستان از حمایت‌های سازمان پیمان امنیت جمعی (CSTO)<sup>۱</sup>، افزایش فعالیت کشورهای فرامنطقه‌ای چون رژیم اشغالگر صهیونیستی در قفقاز و افزایش کنشگری ترکیه در این منطقه را می‌توان شواهدی بر این مدعا دانست که خلأ قدرت روسیه، توازن قوا و نیروها در منطقه قفقاز را بر هم زده است.

عدم حمایت جدی روسیه از ارمنستان در مناقشه قره‌باغ کوهستانی سبب شد تا دولت ارمنستان دنبال متحدانی در غرب باشد. ارمنستان یکی از اعضای سازمان پیمان امنیت جمعی به رهبری روسیه است. زمانی که نیروهای آذربایجان در سپتامبر ۲۰۲۲م، به سمت مواضع نیروهای ارمنستان اقدام‌های تهاجمی انجام دادند، نه تنها سازمان پیمان امنیت جمعی از ارمنستان حمایت نکرد، بلکه نیروهای حافظ صلح روسیه که بر اساس توافقنامه آتش‌بس نوامبر ۲۰۲۰م در مناطق مورد مناقشه مستقر شده بودند از پیشروی نیروهای آذربایجانی ممانعت به عمل نیاوردند (فرخی، ۱۴۰۲).

1. Collective Security Treaty Organization

به‌نظر می‌رسد که جنگ اوکراین تمرکز روسیه بر منطقه قفقاز را با چالش مواجه کرده است. این منطقه بخش مهمی از خارج نزدیک است. خلأ قدرت روسیه در این منطقه باعث شده است تغییرات در مناسبات قدرت و نقش آفرینی بازیگران مختلف در این منطقه پدیدار شود. در ادامه آن را مرور خواهیم کرد.

#### ۲.۴. ترکیه

آنکارا در دو دهه گذشته، به‌خصوص بعد از روی کار آمدن دولت حزب عدالت و توسعه (AKP)<sup>۱</sup>، تمام تلاش خود را کرده است تا بتواند به یکی از بازیگران فعال و تأثیرگذار در حوزه پیرامونی خود- از جمله در قفقاز، غرب آسیا و آسیای مرکزی- تبدیل شود (فلاح‌پیشه و همکاران، ۱۳۹۴). اهداف سیاست خارجه ترکیه در قفقاز را می‌توان در دو دسته اهداف سیاسی- امنیتی و اهداف اقتصادی خلاصه کرد. از مناطقی که برای ترکیه اهمیت دارد می‌توان به منطقه قفقاز و آسیای مرکزی اشاره کرد. آنکارا برای نفوذ به این مناطق بهترین گزینه را جمهوری آذربایجان می‌دید، چراکه معتقد بود آذربایجان می‌تواند به‌مثابه پلی باشد برای رسیدن به آسیای مرکزی و نفوذ در قفقاز (Kaya, 2009). در مناقشه قره‌باغ، ترکیه با توان لجستیکی و نظامی خود از دولت باکو حمایت کرد. همچنین، ترکیه در زمینه‌های انرژی نیز روابط نزدیکی با آذربایجان دارد و قراردادهای متعددی در این زمینه با یکدیگر به امضا رسانده‌اند؛ به‌طور مثال، خط لوله گاز ترانس‌آناتولی. نوع‌ثماني‌گرایی بحث دیگری است که در اندیشه‌های حزب عدالت توسعه خود را نشان می‌دهد؛ اندیشه‌ای که هدف آن حرکت در جهت رسیدن به دوران باشکوه امپراتوری عثمانی است. به‌نظر می‌رسد که ترکیه تمایل دارد در ابتدا از اندیشه نوع‌ثماني در جهت قدرت برتر منطقه‌ای شدن و بعد در جهت قدرت جهانی شدن استفاده کند.

پس از روی کار آمدن حزب عدالت و توسعه، ترکیه در لوای شعار حزب AKP، «اتحاد میان ۲۰۰ میلیون ترک‌زبان از بالکان تا آسیای مرکزی و قفقاز»، تلاش کرده است تا خود را به‌عنوان رهبر جهان ترک معرفی کند. ترکیه در زمینه نفوذ قدرت نرم خود نیز در کشورهای حوزه قفقاز تلاش گسترده‌ای کرده است. برنامه‌های ماهواره‌ای ترکیه در آذربایجان طرفداران زیادی دارد و با تبادلات گردشگری متقابل رونق بسیاری گرفته است. نفوذ مذهبی ترکیه، نه‌تنها در

1. Adalet ve Kalkınma Partisi

آذربایجان، با حدود ۸۰ درصد جمعیت شیعی، قابل توجه است، بلکه در مناطق مسلمان گرجستان، به خصوص در منطقه آجارا، نیز در خور توجه است ( Kilinç, 2001).

با روی کار آمدن حزب AKP، تمرکز ترکیه بر طرح‌های ترانزیت انرژی هیدروکربنی از خزر به اروپا متمرکز بوده است. آذربایجان برای ترکیه در انتقال انرژی بین دریای خزر و دریای مدیترانه به لطف خط لوله نفت باکو-تفلیس-جیهان (BTC) و خط لوله گاز باکو-تفلیس-ارزروم (BTE) نقش اساسی دارد. خط لوله BTE گاز را از میدان شاه‌دنیز آذربایجان از طریق گرجستان به آناتولی منتقل می‌کند. از آنجا به خط لوله ترانس آناتولی (TANAP) متصل می‌شود. آن نیز به خط لوله ترانس آدریاتیک (TAP) اتصال دارد. طرح BTC از پایه‌های اصلی سیاست‌گذاری انرژی ترکیه در قفقاز است. با بهره‌برداری از این طرح، ترکیه به حامل اصلی نفت خزر تبدیل می‌شود. خط لوله BTC باعث می‌شود روسیه بتواند خطوط انتقال نفتی را دور بزند. بدین ترتیب، با توجه به اهمیت انرژی در توسعه کشورها، وضعیت ژئوپلیتیکی به‌طور قابل توجهی به نفع ترکیه تغییر خواهد کرد (Suvanov, 2018).

#### ۳.۴. رژیم صهیونیستی

به‌طور کلی، منافع اسرائیل در قفقاز را می‌توان در سه مورد خلاصه کرد: در بلندمدت، به‌منزله راهی برای تسلط اطلاعاتی و نفوذ در ایران؛ در میان مدت، برای سرمایه‌گذاری روی منابع انرژی این منطقه؛ در کوتاه‌مدت، به‌منزله بازاری برای فروش اسلحه و مهمات. آذربایجان را شاید بتوان مهم‌ترین و راهبردی‌ترین کشوری دانست که رژیم صهیونیستی توانسته است در قفقاز با آن رابطه راهبردی برقرار کند. اسرائیل ۳۰ درصد نفت خود را از آذربایجان دریافت می‌کند و باکو را از شرکای قابل اعتماد خود در زمینه انرژی می‌داند (Suchkov, 2015).

منابع انرژی آذربایجان در کنار فناوری‌های پیشرفته اسرائیل در زمینه رایانه، کشاورزی و ارتباطات برای باکو جذابیت بسیاری دارد. علاوه بر این، خرید تسلیحات اسرائیل توسط باکو در جهت مقابله با همسایگان خود، به‌ویژه ارمنستان، یکی دیگر از این دلایل است. اسرائیل بزرگترین صادرکننده تسلیحات به آذربایجان است و نزدیک به ۷۰ درصد تسلیحات و تجهیزات نظامی این کشور را تأمین می‌کند؛ یعنی، چیزی بالغ بر ۱۷ درصد از کل صادرات تسلیحات اسرائیل در جهان (BBC Persian, 2023).

موقعیت ژئوپلیتیکی آذربایجان در کنار مرزهای ایران آن را به متحدی مهم و وسوسه‌برانگیز برای تل‌آویو تبدیل کرده است. باکو احتمالاً به اسرائیل اجازه می‌دهد از پایگاه‌های موجود در خاک این کشور برای انجام عملیات‌های خرابکاری، پروازهای شناسایی بر فراز ایران، اعزام عوامل اطلاعاتی به ایران برای مختل کردن برنامه‌های هسته‌ای و نیز شنود اطلاعاتی ایران استفاده کند (Rajabi, 2022). اسرائیل حامی اصلی تغییرات ژئوپلیتیکی در شمال ایران است و در این مسیر همراهی باکو و آنکارا را نیز به دست آورده است. به نظر می‌رسد برای اسرائیل تجهیز نظامی آذربایجان، اهرم فشار است تا بتواند پیوسته از آن برای تهدید جدی علیه تهران استفاده کند.

#### ۴.۴. جمهوری اسلامی ایران

ایران یکی دیگر از قدرت‌های مهم منطقه‌ای و به دنبال بازتعریف نقش خود در قفقاز است. قفقاز از دیرباز تحت نفوذ فرهنگی، مذهبی، اقتصادی و سیاسی ایران بوده است. بعد از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و به دنبال آن، به استقلال رسیدن کشورهای قفقاز، ایران همواره سعی بر آن داشته است تا بتواند با توجه به اشتراک‌های موجود، نفوذ خود را در این منطقه گسترش دهد. سیاست ایران در رابطه با کشورهای قفقاز همواره تأکید بر حسن هم‌جواری، و جلوگیری از تنش و حل مسائل از طریق گفتگو بوده است (مطلبی و همکاران، ۱۳۹۳). اگرچه ایران در برهه‌های مختلف تلاش کرده است تا بتواند رابطه دوجانبه بین خود و کشورهای قفقاز را گسترش دهد و نقش خود را در اقتصاد و امنیت منطقه تقویت کند، رابطه پرتنشی که بین ایران و ایالات متحده آمریکا وجود دارد، مانع از این مهم شده است.

در حال حاضر، موقعیت ایران در قفقاز با چالش جدی مواجه شده است. جنگ ۲۰۲۰م قره‌باغ باعث شد تا ایران مجبور شود در نگاه سنتی خود به قفقاز، با توجه به گسترش قدرت روبه‌رشد ترکیه، نفوذ اسرائیل و کاهش تمرکز روسیه بر حیاط‌خلوت همیشگی خود، بازبینی انجام دهد. در توافق صلحی که بین آذربایجان و ارمنستان امضا شد، در عمل، ایران تقریباً هیچ نقش و قدرت تأثیرگذاری در آن نداشت و ترکیه و روسیه ابتکار عمل را در دست داشتند. از طرفی، آذربایجان به دنبال احیای خط ریلی از باکو به نخجوان است. این خط ریلی که با اسم دالان زنگزور نیز شناخته می‌شود، دقیقاً از مرز ایران و ارمنستان عبور خواهد کرد. روسیه مخالفی با احیای آن ندارد و ترکیه طرفدار سرسخت آن است

(Avdaliani, 2021). احیای این کوریدور، به معنای تحولات جدی جغرافیایی در مجاورت مرزهای ایران است و آثار طولانی مدت ژئوپلیتیکی به دنبال خواهد داشت. کوریدورهای عبوری از قفقاز بحث دیگری است که در رویکرد سیاست خارجه ایران بدان توجه جدی شده است. جنگ ۲۰۲۲ م اوکراین و تحریم شدن روسیه از جانب غرب باعث شد تا کوریدورهای عبوری از قفقاز نظیر کریدور ترانس خزر (TITR) و کوریدور شمال- جنوب (INSTC) و نیز کوریدور حمل و نقل خلیج فارس- دریای سیاه (ITC) اهمیت بسزایی پیدا کند. ایران تلاش می کند تا از موقعیت پدیدآمده در جهت توسعه کوریدور شمال- جنوب استفاده کند. اما، چالش های متعددی بر سر راه توسعه کوریدور شمال- جنوب قرار دارد: الف) رابطه تهران- باکو رابطه ای راهبردی و عمیق نیست و بارها دچار تنش شده است. ب) جنگ قره باغ محور باکو- آنکارا- تل آویو را در منطقه تقویت کرده است (Kaleji, 2023).

مسیر دیگری که ایران توجه ویژه ای به آن دارد مسیر ترانزیت ITC است. این مسیر خلیج فارس را از طریق گرجستان و ارمنستان به اروپا متصل می کند. اما، در این مسیر چالش های جدی وجود دارد، نظیر نبود خط ریلی بین ایران و ارمنستان که سرعت انتقال کالا را بسیار کاهش می دهد؛ همچنین، تحریم های آمریکا بر نظام مالی و بانکی ایران (عادل، ۱۴۰۱).

خلاً قدرت روسیه در منطقه قفقاز چالش های جدی برای ایران به دنبال داشته است، از جمله افزایش کنشگری کشورهایمانند ترکیه و رژیم صهیونیستی در این منطقه. همچنین، افزایش تنش ها میان کشورهای داخل این منطقه از دیگر چالش های تغییر توازن قواست.

## ۵. اروپا و چالش تأمین انرژی

تا قبل از جنگ اوکراین، اروپا بازار سنتی گاز روسیه به حساب می آمد، به طوری که گاز روسیه به ۲۲ کشور اروپایی صادر می شد (Hosseinzadeh, 2021). یکی از مهم ترین آثار جنگ اوکراین را می توان چالش اروپا در تأمین انرژی، به ویژه گاز طبیعی، نام برد، به گونه ای که باعث شد بروکسل ناچار شود منابع تأمین انرژی خود را افزایش دهد. با این حال، این نخستین بار نیست که اتحادیه اروپا مجبور می شود در سیاست های انرژی خود درباره روسیه تجدیدنظر کند. بحران گازی

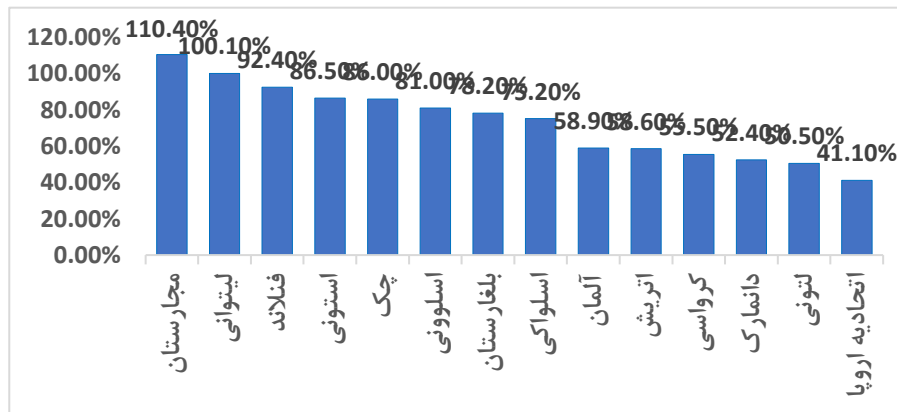


سال‌های ۲۰۰۶ و ۲۰۰۹م بین اوکراین و روسیه به این منجر شد که سیاستگذاران انرژی اتحادیه اروپا به امنیت انرژی خود توجه بیشتری داشته باشند (European Commission, 2022).

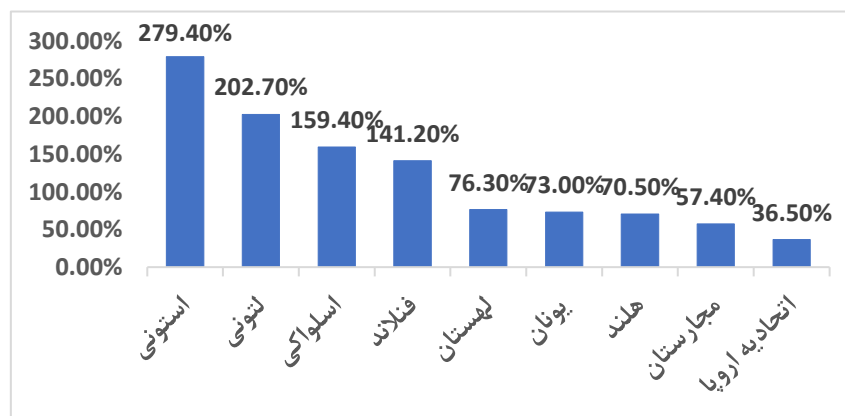
اما، جنگ ۲۰۱۴م بین روسیه و اوکراین بر سر الحاق شبه‌جزیره کریمه به روسیه، باعث شد انگیزه مضاعفی در بین سیاستگذاران انرژی اتحادیه اروپا به‌منظور کاهش وابستگی به انرژی وارداتی از روسیه ایجاد شود و آنها را به سمت سرمایه‌گذاری در بخش انرژی‌های تجدیدپذیر، نظیر انرژی خورشیدی و بادی، و نیز افزایش بهره‌وری از انرژی هسته‌ای، همچنان تنوع‌بخشی در عرصه واردات انرژی از آسیا، آفریقا و آمریکا سوق دهد. در همین زمینه، بروکسل طرح‌های تعریف‌شده خود را سریع‌تر از گذشته پیگیری و اجرا کرده است. به‌طور مثال، می‌توان به طرح خط لوله ترانس‌آدریاتیک (TAP) اشاره کرد که گاز آذربایجان و حوزه خزر را به ایتالیا و از آنجا به کشورهای اروپایی منتقل می‌کند (Johannesson & Clowes, 2022).

نگاه بروکسل به امنیت انرژی در جهت تضمین تأمین نیازهای اساسی چون انرژی چه از طریق منابع موجود داخلی و چه از طریق واردات از منابع خارجی است (دهشیری و همکاران، ۱۳۹۹). این امر باعث شده است که اتحادیه اروپا در جهت کاهش وابستگی خود به مسکو گام بردارد؛ اقدام‌هایی نظیر طرح REPowerEU که در می ۲۰۲۲م در جلسه اتحادیه اروپا به تصویب رسید. هدف این طرح کاهش وابستگی اروپا به سوخت‌های فسیلی وارداتی از روسیه و نیز استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر تا سال ۲۰۲۷م است (Al-saidi, 2023).

طبق آمارهای موجود، میزان ذخایر نفت و گاز کشورهای اروپایی، به‌ترتیب ۷/۴ میلیارد بشکه نفت خام و ۳/۲ تریلیون مترمکعب گاز طبیعی است. در مقایسه با میزان ذخایر جهان، اروپا ۰/۶٪ از ذخایر نفت، ۲ درصد از ذخایر گاز طبیعی و ۴ درصد از منابع زغال‌سنگ را در اختیار دارد. بیشترین میزان ذخایر انرژی اروپا در سه کشور انگلیس با ۳۳۹ میلیارد مترمکعب، هلند با ۱/۴ تریلیون مترمکعب، و نروژ با ۲/۳ تریلیون مترمکعب است. به‌غیر از این سه کشور، باقی کشورهای اروپایی واردکننده گاز هستند و بیشترین میزان واردات آنها از روسیه و سایر واردات آنها از کشورهای نروژ، الجزایر، لیبی و نیجریه است (سلیمی و همکاران، ۱۴۰۱).



شکل ۵. کشورهای اروپایی وابسته به گاز طبیعی روسیه (Eurostat. <https://bit.ly/3LAo8Eb>). (04/03/2022)

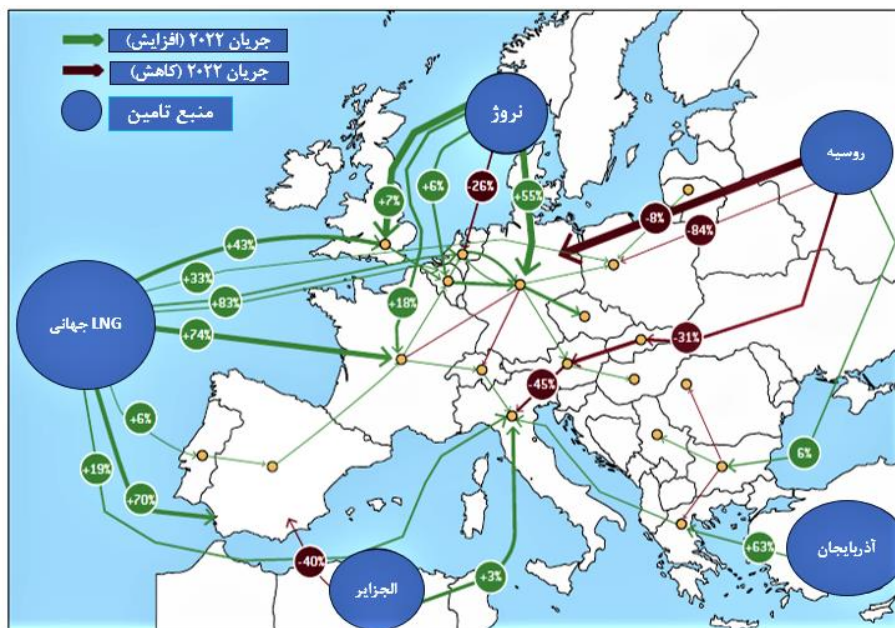


شکل ۶. کشورهای اروپایی وابسته به نفت روسیه (Eurostat. <https://bit.ly/3LAo8Eb>). (31/05/2022)

متکی بودن اتحادیه اروپا به انرژی وارداتی از روسیه در سال ۲۰۲۱، حاکی از آن بود که بروکسل روزانه چیزی بالغ بر ۳۸۰ میلیون مترمکعب گاز از طریق خطوط لوله و نیز ۱۵ میلیارد مترمکعب گاز طبیعی به صورت LNG واردات داشته است. این آمارها نشان‌دهنده آن است که اتحادیه اروپا ۴۰ درصد از کل مصرف گاز خود را از روسیه وارد می‌کرده است (Iea, 2022). تهاجم روسیه به اوکراین در ۲۰۲۲ تغییر و تحول عظیمی را در منابع انرژی اروپا رقم زد و میزان وابستگی اتحادیه اروپا را به نفت و گاز روسیه به خوبی برجسته کرد. وابسته بودن بروکسل به

انرژی در واقع، در سال‌های قبل از جنگ اوکراین خود را نشان داده بود. اروپا در سال ۲۰۲۰م، ۵۷/۵ درصد از انرژی مورد نیاز خود را از طریق واردات تأمین کرد. در این بین، سهم انرژی وارداتی از روسیه در سه ماهه سوم سال ۲۰۲۱م، ۴۰ درصد بود (European Parliament, 2022).

مسکو پس از جنگ، عرضه گاز به لهستان، بلغارستان، فنلاند، لتونی و هلند را قطع کرد یا به میزان قابل توجهی کاهش داد. همین‌طور خط لوله گاز نورداستریم ۱ را بست. این موضوع مشکلات عدیده‌ای را برای کشورهای اروپایی به همراه داشت. بروکسل برای تأمین انرژی خود ابتکارات مختلفی را به کار گرفت تا بتواند فشار ناشی از خلأ انرژی روسیه را تا حدی جبران کند. ابتکاراتی نظیر تنوع‌بخشی به منابع تأمین انرژی، ذخیره‌سازی گاز، استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر و نیز افزایش استفاده از انرژی هسته‌ای از آن جمله است (European Commission, 2022).



شکل ۷. جریان گاز طبیعی در بازار اروپا، نیمه نخست ۲۰۲۲م در مقایسه با نیمه نخست ۲۰۲۱م (McWilliams et al., 2022)

تحریم‌شدن مسکو میزان واردات انرژی روسیه از جانب کشورهای اتحادیه اروپا را از ۵۴ درصد در ژانویه ۲۰۲۱م به ۱۷ درصد در اوت ۲۰۲۲م کاهش داد

که بیشتر اتحادیه اروپا این خلأ انرژی را با واردات گاز طبیعی LNG پوشش داد (Kucharski, 2023). اروپا با نزدیک شدن به کشورهای چون الجزایر، کانادا، ایالات متحده، نروژ و کشورهای حوزه خزر و سایر کشورها توانست میزان قابل توجهی گاز طبیعی LNG وارد کند و برای گسترش این واردات، به خصوص در زمینه انتقال انرژی توسط خطوط لوله از خاورمیانه و کشورهای حوزه خزر، برنامه‌های مدونی دارد.

#### ۵.۱. اتحادیه اروپا و منابع انرژی حوزه خزر

بحران اوکراین که تأثیر جدی بر روند انتقال گاز روسیه به اروپا داشته است، باعث شد که بروکسل دیپلماسی انرژی خود را گسترش دهد تا بتواند خلأ ایجاد شده از عدم عرضه گاز روسیه را جبران کند. یکی از مسیرهایی که بروکسل در جهت تنوع بخشی به منابع انرژی خود بر آن متمرکز شد، انرژی حوزه خزر، قفقاز و آسیای مرکزی است. منطقه قفقاز همچون پلی، بین حوزه خزر و آسیای مرکزی با اروپا قرار دارد و در تأمین و ترانزیت انرژی به اروپا نقش پررنگی داشته است. آذربایجان در منطقه قفقاز از حیث ذخایر گاز و نفت برجسته است. بلغارستان، مجارستان، رومانی و اسلواکی موافقت کردند که با توجه به زیرساخت‌های موجود در کشورهاشان انتقال گاز طبیعی از آذربایجان را افزایش دهند. در این بین الهام علی‌اف، رئیس‌جمهور آذربایجان، امضای توافقنامه بین شرکت‌های دولتی نفت و گاز آذربایجان و بروکسل را «گامی به موقع و بسیار خوب از نظر شرایط زمانی» خواند (Parsi.euronews, 2023). در حالی که آذربایجان از طریق خطوط لوله به اروپا متصل است و نفت و گاز خود را به این کشورها صادر می‌کند، ترکمنستان برای انتقال مواد هیدروکربنی خود به اروپا در تلاش است تا بتواند طرح ترانس خزر (TCGP) را عملیاتی کند که تا به حال موفق به این کار نشده است. در طرح TCGP برای اتصال گاز ترکمنستان از طریق خط لوله زیر دریای خزر به پایانه سنگ‌چال آذربایجان و سپس به خط لوله قفقاز (SCP) برنامه‌ریزی شده است (Bocse, 2019).

حوزه خزر مقادیر قابل توجهی منابع نفتی و گازی دارد. پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که در این منطقه چیزی بالغ بر ۴۸ میلیارد بشکه نفت و ۲۹۰ تریلیون فوت گاز طبیعی وجود داشته باشد. حوزه خزر دارای چندین میدان نفت و گاز است، نظیر میدان آذری-چراغ-گونشلی در آذربایجان، میدان کاراچاگانک در قزاقستان و میدان ترکمنستان شلف در ترکمنستان. حجم بالای انرژی خزر باعث

شده است اهمیت زیادی بیابد. چندین خط لوله برای انتقال انرژی آن به آسیا و اروپا وجود دارد، از جمله خط لوله باکو-تفلیس-جیحان (BTC) که حوزه خزر و نفت و گاز آذربایجان را به سواحل مدیترانه‌ای ترکیه منتقل می‌کند. همچنین، خط لوله ترانس آناتولی (TANAP) که گاز را از آذربایجان به ترکیه و سپس به اروپا منتقل می‌کند (Sarkhanov & Huseynli, 2023). آذربایجان می‌تواند بازیگر فعال و مهمی در توسعه کوریدور گاز جنوبی (SGC) باشد. همچنین، این امکان را به اتحادیه اروپا بدهد که به یکی دیگر از کشورهای دارنده گاز حوزه خزر، یعنی ترکمنستان، دسترسی یابد.



شکل ۸. کوریدور گاز جنوبی (eiu.com)

طرح SGC در جهت تنوع‌بخشی به منابع انرژی اتحادیه اروپا اهمیت بسیاری دارد، چراکه نه تنها به منابع انرژی آذربایجان دسترسی ایجاد می‌شود، بلکه منابع گازی ترکمنستان نیز به اروپا متصل می‌شود و جایگزین مناسبی برای گاز وارداتی از روسیه است. آذربایجان علاوه بر میدان شاه‌دنیز که ذخایر بالایی گاز را در خود جا داده است، میدان تازه‌افتتاح‌شده آبشرون در دریای خزر را نیز دارد. پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که این میدان بالغ بر ۳۵۰ میلیارد مترمکعب گاز و ۴۵ میلیون تن مایعات هیدروکربنی را در خود جای داده است (Gotev, 2016). توجه بروکسل به آذربایجان بعد از تهاجم روسیه به اوکراین موجب شده است تا این کشور به یکی از مهم‌ترین صادرکنندگان گاز در حوزه خزر و قفقاز جنوبی تبدیل شود، به گونه‌ای که آمارها حاکی از آن است که در نیمه نخست ۲۰۲۳م، صادرات گازی این کشور برای نخستین بار از صادرات نفتی آن پیشی گرفت.

آذربایجان سه خط لوله دارد و صادرات نفت خود را از این طریق انجام می‌دهد:

۱. خط لوله باکو-تفلیس-جیهان (BTC) که ۸۰ درصد از صادرات این کشور از طریق آن انجام می‌شود و ظرفیتی بالغ بر ۱/۲ میلیون بشکه در روز دارد. این خط لوله نفت خام تولیدشده در میدان ACG و شاه‌دیز را از طریق پایانه سنگ‌چال به تفلیس و از آنجا به بندر جهان در دریای مدیترانه منتقل می‌کند. این خط لوله به‌علت ظرفیت بالای خود می‌تواند نفت ترکمنستان و قزاقستان را نیز منتقل کند.

۲. خط لوله باکو-نووروسیسک، نفت باکو را به پایانه نووروسیسک روسیه در دریای سیاه منتقل می‌کند. فعالیت این خط لوله در سال ۲۰۱۴م متوقف شد و در سال ۲۰۱۵م در حجم کم دوباره فعالیت خود را از سر گرفت.

۳. خط لوله باکو-سویسا انتقال‌دهنده نفت خام آذربایجان به سوپسای گرجستان در دریای سیاه است. در ادامه، از طریق نفتکش‌ها به بازارهای اروپا منتقل می‌شود و ظرفیتی بالغ بر ۱۴۵ هزار بشکه در روز دارد (سلیمی و همکاران، ۱۴۰۱).

آذربایجان همچنین، دارای دو خط لوله صادرات گاز است. یکی از آن‌ها خط لوله حاجی‌گال-مزدوک است که گاز خریداری‌شده باکو از روسیه را تا قبل از سال ۲۰۰۷م به آذربایجان منتقل می‌کرد. ظرفیت سالانه این خط لوله چیزی بالغ بر ۱۰ میلیارد مترمکعب است. خط لوله بعدی، خط لوله قفقاز (SCP) است. این خط لوله به موازات خط لوله نفتی BTC از میدان شاه‌دیز آذربایجان، گاز را به تفلیس و از آنجا به ترکیه منتقل می‌کند (Iea, 2023).

منابع غنی نفت و گاز منطقه قفقاز از یک سو و زیرساخت مناسب انتقال این مناطق از دیگر سو، همچنین ظرفیت بالای این منطقه برای انتقال منابع انرژی آسیای مرکزی، باعث شد تا پس از جنگ اوکراین، اتحادیه اروپا برای تأمین انرژی مورد نیاز و تنوع‌بخشی به سبد انرژی خود توجه جدی به این منطقه داشته باشد.



شکل ۹. نقشه کوریدورهای عبوری از دریای خزر (منبع: بانک توسعه اوراسیا)

## ۶. نتیجه‌گیری

حمله نظامی روسیه به اوکراین در سال ۲۰۲۰م، بر کوریدورهای ترانزیتی قفقاز تأثیرات مهمی بر جای گذاشته است. این جنگ با ایجاد اختلال در مسیرهای ترانزیتی که از طریق روسیه و با گذر از اروپای شرقی به دیگر مناطق اروپا منتهی می‌شد (کوریدور شمالی یا ترانس‌سیبری) از یک سو و کاهش چشمگیر صادرات نفت و گاز روسیه به اروپا از دیگر سو، موجب شد منطقه قفقاز، به‌ویژه کوریدورهای ترانزیتی آن، بیش‌ازپیش برجسته شود. خطرهای ناشی از جنگ و نیز تحریم‌های روسیه توسط غرب، باعث شد تا جریان عبور کالا از کوریدور شمالی با مشکل مواجه شود. این موضوع به چند کوریدور رونق بخشید، از جمله کوریدور ترانس‌خزر که آسیای مرکزی و قفقاز را به ترکیه و اروپا متصل می‌کند. تحریم‌های غرب علیه روسیه و سیاست‌های روسیه برای تحت‌فشار قراردادن اروپا، صادرات انرژی از روسیه به اروپا را با چالش جدی مواجه کرده است. این امر باعث شده است تا اروپا برای تنوع‌بخشی به کشورهای تأمین‌کننده انرژی، به سراغ آسیای مرکزی، حوزه خزر و قفقاز برود. وجود منابع انرژی نفت و گاز در این مناطق از یک سو و نیز موقعیت ژئوپلیتیکی ممتاز قفقاز برای ترانزیت انرژی این مناطق به اروپا از دیگر سو، باعث شد تا کوریدورهای انرژی قفقاز اهمیت یابد. خلأ قدرت پدیدآمده در قفقاز ناشی از تمرکز روسیه بر جنگ با اوکراین، توازن نیروها در قفقاز را دستخوش تغییر کرده است. این خلأ قدرت، نخست

اختلافات میان کشورهای این منطقه را تشدید کرد. مثال بارز آن درگیری‌های میان آذربایجان و ارمنستان بر سر قره‌باغ کوهستانی است. در وهله دوم، راه را برای افزایش دخالت کشورهای خارجی از جمله ترکیه و رژیم صهیونیستی هموار کرده است. ترکیه به احتمال زیاد با هدف توسعه کوریدورهای این منطقه، به‌ویژه تحقق دالان زنگزور برای ایجاد ارتباط مستقیم و بی‌واسطه از طریق جاده و ریل با آذربایجان در تلاش است تا ارتباط با کشورهای آسیای مرکزی را توسعه دهد تا ضمن استفاده از عواید اقتصادی آن، یک گام به ایده «جهان ترکی» خود نزدیک شود. اسرائیل نیز با اهداف خرابکارانه علیه ایران در تلاش است، در حوزه قفقاز، به‌ویژه آذربایجان، نفوذ پیدا کند. به نظر می‌رسد، توسعه کوریدورهای ترانزیتی در منطقه قفقاز، چه در زمینه ترانزیت کالا و چه ترانزیت انرژی، یکی از نتایج مهم جنگ ۲۰۲۰م اوکراین است که جایگاه ژئوپلیتیکی این منطقه را وارد مرحله جدیدی خواهد کرد.

در این میان، جمهوری اسلامی ایران با استفاده از سه سیاست می‌تواند ضمن بهره‌گیری از این موقعیت، خطرهای ناشی از این تحولات را برای خود به حداقل برساند. سیاست نخست، توجه ویژه است به توسعه کوریدور شمال-جنوب، به‌ویژه دالان غربی آن که از قفقاز می‌گذرد. این کوریدور با کوریدورهای قفقاز تقاطع دارد و نه تباین و تضاد. سیاست دوم، توجه ویژه به مسیرهای ریلی و جاده‌ای شرق به غرب در ایران است که افغانستان، پاکستان و آسیای مرکزی را از طریق ایران به ترکیه و عراق متصل می‌کند. توسعه این مسیرها و بهینه‌بودن ترانزیت کالا از طریق آن، مقداری از ترافیک کالا در کوریدور ترانس خزر را به خود جذب می‌کند و مسیری جایگزین برای این کوریدور به حساب می‌آید. سیاست سوم، عدم تغییر در مرزهای جغرافیایی در منطقه قفقاز و خط‌قرمز جمهوری اسلامی ایران است. تحقق دالان زنگزور که ممکن است با ایجاد تغییرات در مجاورت مرز ایران و ارمنستان محقق شود، به معنای تسلط کامل ترکیه از قفقاز تا آسیای مرکزی و مرگ مسیر ترانزیتی‌ای است که هم اکنون از طریق ایران، ترکیه را به آسیای مرکزی متصل می‌کند. جمهوری اسلامی ایران باید با هر گونه تغییری در مرزهای سیاسی قفقاز با جدیت و اقتدار کامل برخورد کند.





## تعارض منافع

این مقاله مشمول هیچ گونه تعارض منافع نیست.

## مشارکت نویسندگان

نویسندگان در تألیف این مقاله مشارکت یکسان داشته‌اند.

## اصول اخلاقی

نویسندگان در انتشار این مقاله، به‌طور کامل از اخلاق نشر، از جمله سرقت ادبی، سوءرفتار، جعل داده‌ها یا ارسال و انتشار دوگانه پرهیز داشته‌اند؛ منفعت تجاری در این راستا وجود ندارد. این مقاله حاصل تحقیقات خود نویسندگان است و اصالت محتوای آن را اعلام داشته‌اند.

## دسترسی به داده‌ها

در صورت نیاز به اطلاعات بیشتر در خصوص نحوه تجزیه و تحلیل داده‌ها در این مقاله، با نویسنده مسئول مکاتبه فرمایید.

## منابع

- حیدری غ. (۱۳۹۰). «جایگاه ژئوپلیتیک قفقاز در سیاست قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای». *فصلنامه تحقیقات سیاسی و بین‌المللی*. ۷: ۲۰۷-۲۴۵.
- دهشیری م، کاظمی ع، سورتچی م. (۱۳۹۹). «سیاست‌های امنیت انرژی اتحادیه اروپا». *دانش تفسیر سیاسی*. ۲(۳): ۱۱۵-۱۴۱.
- دهقانی فیروزآبادی س. (۱۳۸۸). «سیاست امنیتی جمهوری اسلامی ایران در قفقاز جنوبی». *فصلنامه ژئوپلیتیک*. ۶(۱): ۲۰۸-۲۳۹.
- رئیس‌نژاد آ، بوشهری م. (۱۴۰۱). «مثلث جاده ابریشم نوین: چین، روسیه و اروپا». *فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز*. ۲۸(۱۱۷): ۱۲۷-۱۵۲.
- سلیمی ج، دادگستر هذ. رضایان ا. (۱۴۰۱). «جایگاه آذربایجان در امنیت انرژی اروپا». *دانش تفسیر سیاسی*. ۴(۱۴): ۱-۲۳.
- عادل ف. (۱۴۰۱). *عصر کریدورها و ابتکارات منطقه‌ای: بررسی ابتکارهای ترانزیتی مختلف در منطقه غرب آسیا*. مؤسسه مطالعات جهان معاصر. <https://jahanemoaser.ir/the-era-of-corridors-and-regional-initiatives-a-review-of-various-transit-initiatives-in-the-west-asian-region/>
- فرخی م. (۱۴۰۲). «ارمنستان در مناقشه با جمهوری آذربایجان تنها مانده است/ کاهش نفوذ روسیه در قفقاز جنوبی و پیشروی ترکیه». <https://www.iscanews.ir/news/1182028/>
- فلاح‌پیشه ح، شربتی و، مظفری م. (۱۳۹۴). «سیاست خارجی ترکیه در قفقاز جنوبی و

- منافع ایران و روسیه». فصلنامه پژوهش‌های راهبردی سیاست. ۳(۱۲): ۳۷.  
[https://www.sid.ir/fa/VEWSSID/J\\_pdf/4027313954706.pdf](https://www.sid.ir/fa/VEWSSID/J_pdf/4027313954706.pdf)  
 گل‌محمدی و، عزیزی ح.ر. (۱۴۰۱). «جایگاه قفقاز جنوبی در منطقه‌گرایی سیاست خارجی ایران». *مطالعات اوراسیایی مرکزی*. ۱۵(۱): ۲۸۱-۳۰۵. doi:  
<https://doi.org/10.22059/jcep.2022.345811.450084>
- مطلبی م، موسوی س.م، توتی ح.ع. (۱۳۹۳). «سیاست جمهوری اسلامی ایران و اتحادیه اروپا در قفقاز جنوبی: تقابله‌گرایی یا همکاری جویی». *مطالعات اوراسیایی مرکزی*. ۷(۲): ۳۵۵-۳۷۴. doi: 10.22059/JCEP.2014.52984
- Al-saidi M. (2023). "White knight or partner of choice? The Ukraine war and the role of the Middle East in the energy security of Europe". *Energy Strategy Reviews*. 49(July): 101116. doi: 10.1016/j.esr.2023.101116.
- Aliyeva A. (2022). *The European Union Policy in the South Caucasus Author*. <https://ssrn.com/abstract=4192555>. (Accessed on: 17/08/2022).
- Avdaliani E. (2021). "Iran in the South Caucasus: Adjustment and evolution". *Rusi*. <https://rusi.org/explore-our-research/publications/commentary/iran-south-caucasus-adjustment-and-evolution>. (Accessed on: 26/02/2021).
- Aze.Media. (2022). "Zangezur corridor: new transport route to connect Europe and Asia. August 9". <https://aze.media/zangezur-corridor-new-transport-route-to-connect-europe-and-asia/>. (Accessed on: 09/08/2022).
- BBCPersian. (2023). "Gallant in Baku: We have foiled fifty Iranian assassination plots". <https://www.bbc.com/persian/articles/czqyl30yz6yo>. (Accessed on: 13/01/2023).
- Bishku MB. (2009). "The South Caucasus Republics and Israel". *Middle Eastern Studies*. 45(2): 295-314. doi: 10.1080/00263200802697415.
- Bocse AM. (2019). "EU energy diplomacy: Searching for new suppliers in Azerbaijan and Iran". *Geopolitics*. 24(1): 145-173. doi: 10.1080/14650045.2018.1477755.
- Carafano JJ. (2022). "Central Asia's Middle Corridor gains traction at Russia's expense". *Economy*. <https://www.gisreportsonline.com/t/middle-corridor/>. (Accessed on: 29/08/2022).
- Eldem T. (2022). "Russia's war on Ukraine and the rise of the Middle Corridor as a third vector of Eurasian connectivity: Connecting Europe and Asia via Central Asia, the Caucasus, and Turkey". *SWP Comment*. 64: 1-7. doi: 10.18449/2022C64.
- European Commission. (2022). "REPowerEU: Joint European Action for more affordable, secure and sustainable energy". <https://sanctionsnews.bakermckenzie.com/european-commission-introduces-repowerEU-joint-european-action-for-more-affordable-secure-and-sustainable-energy/#:~:text=On%208%20March%202022%2C%20the,before%202030%2C%20starting%20with%20gas>. (Accessed on: 10/03/2022).
- European Parliament. (2022). "Russia's war on Ukraine: Implications for EU energy supply". [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/729281/EPRS\\_ATA\(2022\)729281\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/729281/EPRS_ATA(2022)729281_EN.pdf). (Accessed on: 30/03/2022).
- Gotev G. (2016). "New discoveries improve the Southern Gas Corridor prospects". *EurActiv*. <https://www.euractiv.com/section/energy/news/new-discoveries-improve-the-southern-gas-corridor-prospects/>. (Accessed on: 05/09/2016).
- Hosseinzadeh V. (2021). "The role of natural gas in energy diplomacy of the Islamic Republic of Iran and the Russian Federation: Capacities and Obstacles". *Journal*

- of *Central Eurasia Studies, Faculty of Law and Political Science*. 14(2): 75-100. doi: 10.22059/JCEP.2022.322674.450000.
- Iea. (2022). "A 10-Point Plan to Reduce the European Union's Reliance on Russian Natural Gas". <https://www.iea.org/reports/a-10-point-plan-to-reduce-the-european-unions-reliance-on-russian-natural-gas>. (Accessed on: 03/03/2022).
- Iskandarov K, Mahammadali VM, Gardashkhan AG. (2020). "Caspian region: Geopolitical arena. Clash of interests and energy security". *Civitas et Lex*. 26(2): 7-22. doi: 10.31648/cetl.5138. [in Russia]
- İsmayılov O. (2022). "Azerbaijan's transit and transport-logistics capabilities are continuously developing. Ikisahil". <https://ikisahil.az/post/347032-azerbaycanin-tranzit-ve-neqliyyat-logistika-imkanlari-davamli-olaraq-inkishaf-edir>. (Accessed on: 21/09/2022). [in Russia]
- Johannesson J, Clowes D. (2022). "Energy resources and markets- perspectives on the Russia-Ukraine war". *European Review*. 30(1): 4-23. doi: 10.1017/S1062798720001040.
- Kaleji V. (2023). "Iran and the Role of Transit Corridors in the South Caucasus in the Context of the War against Ukraine". *Caucasus Analytical Digest*. 132. doi: 10.3929/ethz-b-000613995.
- Kaya MK. (2009). "The Eastern dimension in Turkish foreign policy grows". *Turkey Analyst*. 2(8). <https://www.turkeyanalyst.org/publications/turkey-analyst-articles/item/184-the-eastern-dimension-in-turkish-foreign-policy-grows.html>. (Accessed on: 12/10/2009)
- Khan MA. (2022). "International North South transport corridor". *The Nation*. <https://www.nation.com.pk/columnist/masud-ahmad-khan>. (Accessed on: 01/08/2022).
- Kiliç R. (2001). *The Place of Social Identity in Turkey's Foreign Policy Options in the Post-Cold War Era in the Light of Liberal and Constructivist Approaches*. Bilkent Universitesi. [in Türkiye]
- Kucharski J. (2023). "European energy security". *Macdonald Laurier Institute*. 18. [https://macdonaldlaurier.ca/wp-content/uploads/2023/04/20230401\\_European\\_energy\\_security\\_Kucharski\\_PAPER\\_FWeb.pdf](https://macdonaldlaurier.ca/wp-content/uploads/2023/04/20230401_European_energy_security_Kucharski_PAPER_FWeb.pdf). (Accessed on: 30/04/2023)
- Leverett F, Bingbing W. (2017). "The new silk road and China's evolving grand strategy". *China Journal*. 77(77): 110-132. doi: 10.1086/689684.
- Masters J. (2023). *Ukraine: Conflict at the Crossroads of Europe and Russia*. Council on Foreign Relation. <https://www.cfr.org/backgrounder/ukraine-conflict-crossroads-europe-and-russia#:~:text=Russia's invasion of Ukraine in,turning point for European security>. (Accessed on: 14/02/2023).
- McWilliams B, Sgaravatti G, Tagliapietra S, Zachmann G. (2022). "A grand bargain to steer through the European Union's energy crisis". *Policy Contribution 14/2022, Bruegel*. <https://www.bruegel.org/policy-brief/grand-bargain-steer-through-european-unions-energy-crisis>. (Accessed on: 30/09/2022).
- Minassian G. (2022). "How the War in Ukraine Intersects With the South Caucasus, Part I". *EvnReport*. <https://evnreport.com/opinion/how-the-war-in-ukraine-intersects-with-the-south-caucasus-part-i/>. (Accessed on: 12/12/2022).
- Parsi.euronews. (2023). "European countries increase gas imports from Azerbaijan". <https://parisi.euronews.com/2023/04/25/european-countries-increase-gas-imports-from-azerbaijan>. (Accessed on: 25/04/2023).
- Pushp P. (2022). *Ukraine-Russia Crisis: Belt and Road Initiative and China's diplomacy*. ModernDiplomacy. <https://modernDiplomacy.eu/2022/03/08/ukraine-russia-crisis-belt-and-road-initiative-and-chinas-diplomacy/>. (Accessed on: 08/03/2022).
- Rajabi M. (2022). "Republic of Azerbaijan's strategy and behavioral pattern in the confrontation between the Islamic Republic of Iran and Israel". *Central Eurasia Studies*. 15(1): 53-75. doi: 10.22059/jcep.2022.339448.450063.

- Sarkhanov T, Huseynli N. (2023). "The importance of energy reserves in the Caspian Sea basin in the energy security policy of the European Union". *Multidisciplinary Reviews*. 6(1): doi: 10.31893/multirev.2023004.
- Sputnik.az. (2023). "Iran and Russia have agreed to invest in the construction of the Rasht-Astara railway". <https://sputnik.az/20230118/ran-ve-rusiya-rest-astara-demir-yolunun-tikintisine-sermaye-ile-bagli-raziliga-gelibler-450790456.html>. (Accessed on: 18/01/2023).
- Srivastava ADP. (2016). "North-South transit corridor". *Vivekananda International Foundation*. <https://www.vifindia.org/article/2016/october/24/international-north-south-transit-corridor>. (Accessed on: 24/10/2016). [in Russia]
- Suchkov M. (2015). *Sources of Israel's Policy in the Caucasus*. Carnegie Endowment For International Peace. <https://carnegiemoscow.org/commentary/58972>. (Accessed on: 05/02/2015).
- Sushentsov A, Neklyudov N. (2020). "The Caucasus in Russian foreign policy strategy". *Caucasus Survey*. 8(2): 127-141. doi: 10.1080/23761199.2020.1759888. [in Russia]
- Suvanova MS. (2018). "Turkey's policy in the South Caucasus". *Problems of the Post-Soviet Space*. 5(3): 284-297. [in Russia]
- Vasa L, Barkanyi P. (2023). "Geopolitical and Geo-Economic Importance of the Middle Corridor: A Comprehensive Overview". *Eurasian Journal of Economic and Business Studies*. 2(67): 20-32. doi: 10.47703/ejeb.v2i67.295.
- Yildirimçakar E. (2019). "An evaluation of the rising impact of Turkey and China-Central Asiawest Asia Economic Corridor (CCAWEAC) on The Belt And Road Initiative (BRI)". *Transportation Research, Part E*. 122: 581-604. doi: 0000-0001-6501-5471.