

# ایران و برنامه تراسیکا و ابتکار راهرو گاز جنوبی اتحادیه اروپایی در دوران پساتحریم



بهاره سازمند\*  
پیمان کاویانی فر\*\*

sazmand\_bahareh@yahoo.com

\* دانشیار گروه مطالعات منطقه‌ای دانشگاه تهران

\*\* دانشجوی کارشناسی ارشد مطالعات منطقه‌ای دانشگاه تهران

تاریخ تصویب: ۹۴/۹/۱۵

تاریخ دریافت: ۹۴/۵/۲۷

فصلنامه روابط خارجی، سال هفتم، شماره سوم، پاییز ۱۳۹۴، صص ۶۲-۳۳.

## چکیده

موقعیت ژئوپلیتیکی که جمهوری اسلامی ایران در آن قرار دارد، به‌طور بالقوه این کشور را در مسیر راهروهای بین‌المللی انتقال نفت، گاز، کالا و مسافر قرار داده و با سیاست منزوی کردن ایران، این راهروها نیز دچار ناکارآمدی‌های ساختاری شده‌اند. حل‌وفصل احتمالی مناقشه هسته‌ای ایران و غرب که نقطه عطفی در روابط ایران و جامعه بین‌المللی است، این پرسش را مطرح می‌کند که متعاقب کاهش قابل توجه بار امنیتی در روابط اروپا و ایران و استمرار و تقویت سیاست خارجی توسعه‌گرا از سوی ایران، چه تحولاتی در وضعیت پرچالش دو برنامه راهرو گاز جنوبی و راهرو تراسیکا به‌وجود خواهد آمد؟ یافته تحقیق این است که در میان‌مدت مهم‌ترین مانع ابتکار راهرو گاز جنوبی -مانع سیاسی- برداشته خواهد شد، اما راهرو تراسیکای اتحادیه اروپایی به‌دلیل موانع زیرساختی، تغییر عمده‌ای نخواهد کرد. نتیجه تحقیق این است که ایران با برنامه‌ریزی صحیح می‌تواند در راهرو گاز جنوبی حضور موثر داشته باشد و همچنین ذیل برنامه تراسیکا نیز از مزایایی بهره‌مند شود.

**واژه‌های کلیدی:** اتحادیه اروپایی، ایران، دوران پساتحریم، ابتکارهای بین‌دولتی، تراسیکا، راهرو گاز جنوبی

## مقدمه

تصرف سفارت امریکا در سال ۱۳۵۸/۱۹۷۹ که در گفتمان ایرانی ناشی از تجربیات تلخی مثل کودتای ۲۸ مرداد علیه دولت مردمی مصدق و حمایت از حکومت برآمده از کودتا تلقی می‌شود را می‌توان آغازگر دوره‌ای از خصومت در روابط ایران و مجموعه غرب و به‌ویژه امریکا دانست. در سال‌های پس از این واقعه، سیاست ایالات متحده انزوا، تهدید و تضعیف حداکثری ایران بوده است. اگرچه ایران به لحاظ جغرافیایی در مکان بسیار استراتژیک در اتصال دو دریا در شمال و جنوب واقع شده است، اما به علت تنش‌های مستمر و تصمیم‌های خصمانه دو کشور، ایران پس از گذشت دهه‌ها موفق به فعال‌سازی و بهره‌برداری از ظرفیت‌های خود نبوده است. ارجاع پرونده هسته‌ای ایران به شورای امنیت، نقش قاطعی در قانونی کردن -یا رسمی کردن- فشارها و تنظیم تمام اهرم‌های موجود علیه ایران داشته است.

ارتباط غرب با منطقه مورد پژوهش از لحاظ نقشی که در شکل‌گیری رژیم‌های اقتصادی و سیاسی و پیشبرد برنامه‌ها و پروژه‌های بین‌دولتی و اتصال‌های زیرساختی در منطقه دارند و پیامدهایی که این امور برای ایران به دنبال خواهد داشت، حائز اهمیت است. بنابراین سؤال اصلی ما این خواهد بود که در پرتو حل مسئله هسته‌ای و استمرار سیاست خارجی توسعه‌محور، وضعیت پرچالش ابتکارهای فرامنطقه‌ای اروپا چه تغییر بالقوه‌ای خواهد کرد؟ فرصت‌های جدیدی که متعاقب این تحولات برای ایران ایجاد خواهد شد، در انتها مورد توجه قرار خواهد گرفت.

فرضیه‌ای که در پاسخ به این پرسش مطرح می‌شود این است که در سایه یک

سیاست خارجی توسعه محور و با حل مسئله هسته‌ای می‌توان ملاحظات اقتصادی را بر ملاحظات منفی سیاسی فائق آورده و راهرو گاز جنوبی را در میان‌مدت و بلندمدت به بهره‌برداری اقتصادی رساند. وضعیت تراسیکا نیز به دلایل فنی و اقتصادی تغییر چندانی نخواهد کرد.

حدود و ثغور پژوهش، از لحاظ جغرافیایی شامل آسیای مرکزی، حوزه خزر، قفقاز جنوبی و حوزه دریای سیاه به جز خاک روسیه است و در خارج از منطقه مذکور نیز ملاحظات روسیه، اتحادیه اروپایی و امریکا بررسی می‌شود. حدود و ثغور زمانی پژوهش از انحلال اتحاد شوروی به بعد را شامل می‌شود. به لحاظ موضوعی نیز صرفاً پروژه‌های بین‌دولتی مدنظر بوده و از روابط دوجانبه به طور کامل صرف‌نظر خواهد شد.

بنابراین در مقاله حاضر، پس از مرور اجمالی اصول، اهداف، اقدامات و ابتکارهای انجام شده یا پیش‌بینی شده اتحادیه اروپایی، ابتدا محدودیت‌ها و موانع موجود بر سر افزایش بهره‌وری برنامه‌ها و ابتکارها احصا می‌شود و در نهایت تاثیر حذف تحریم‌های هسته‌ای ایران و استمرار سیاست خارجی توسعه‌محور در کاهش این موانع روشن شده و در انتها وارد شدن ایران به راهرو تراسیکا و راهرو گاز جنوبی در پرتو حل‌وفصل مهم‌ترین تنش بین ایران و غرب مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

## ۱. ایران، اروپا و منطقه خزر

در روابط ایران و اتحادیه اروپایی چهار چالش اساسی وجود دارد: اشاعه ادعایی سلاح‌های کشتار جمعی، حمایت ادعایی ایران از تروریسم، اخلال در روند صلح خاورمیانه و وضعیت نامساعد حقوق بشر در ایران. مورد آخر بیش از آنکه خود عاملی مستقل باشد، بیشتر به چالش‌های سیاسی بین تهران و بروکسل بستگی دارد. نقطه اختلاف در بحث صلح خاورمیانه نیز عمدتاً به موضع ایران در قبال موجودیت رژیم صهیونیستی موبوط می‌شود و در سایر موارد، اختلاف حادی وجود ندارد. منظور از حمایت ایران از تروریسم نیز ادعاهایی در خصوص ارتباط ایران با القاعده و همچنین حمایت ایران از گروه‌های مقاومت در لبنان و فلسطین است (مرادی،

۱۳۸۵: ۱۱۱-۱۰۱). چالش جمهوری اسلامی ایران و اتحادیه اروپا در حال حاضر بیش از هر چیز بر سر برنامه هسته‌ای است و از این رو حل این چالش عطف مهمی در روابط ایران و اتحادیه اروپایی خواهد بود.

در شرایط امنیتی، اروپا و ایالات متحده همچون یک همبود امنیتی رفتار می‌کنند. مثلاً تحت وضعیت و جایگاه امنیتی ایران که توسط ایالات متحده مطرح و مدیریت شد، ملاحظات اقتصادی اتحادیه اروپا به حاشیه رانده شده و با رهبری این کشور آنچه به خطر انداختن صلح و امنیت جهانی نامیده می‌شود، به ایران نسبت داده شده بود. برای روشن شدن نقش ایالات متحده در روابط اقتصادی ایران و اروپا می‌توان به سرنوشت خط لوله استراتژیک ناباکو اشاره کرد.<sup>(۱)</sup> تنش‌های سیاسی بر سر برنامه هسته‌ای ایران باعث شد تا ایران نتواند از ظرفیت‌های خود در زمینه تامین گاز اتحادیه اروپایی یا حتی مسیر انتقال گاز آسیای مرکزی استفاده کند. برخلاف وضعیت امنیتی سابق ایران و ویژگی برجسته آن - نزدیکی مواضع دو سوی آتلانتیک - به نظر می‌رسد در وضعیت غیرامنیتی آینده ایران در جامعه جهانی، می‌توان به‌ویژه در زمینه اقتصادی به درجه بالایی از تفاوت رویکردها بین اروپا و آمریکا دست یافت و از آن در جهت تامین منافع ملی استفاده کرد.

در مجموع مسئله هسته‌ای نقش موثری در روابط پرتنش ایران و اروپا داشته است. ترکیب راهبرد هسته‌ای نظام از سال ۲۰۰۵ تا روی کار آمدن دولت جدید و راهبرد تحت مدیریت آمریکا باعث شد ایران به عنوان تهدیدی علیه صلح و امنیت جهانی معرفی شود. از دسامبر ۲۰۰۶ تا ژوئن ۲۰۱۰، شش قطعنامه توسط شورای امنیت سازمان ملل متحد در جهت منع گسترش تسلیحات هسته‌ای علیه برنامه هسته‌ای ایران به تصویب رسید. این تحریم‌ها نقش تعیین کننده‌ای در فراهم آوردن چهارچوب قانونی کاهش تجارت با ایران داشتند. انتظار می‌رود با برداشته شدن گام‌های توافق، چهارچوب‌های ذکر شده رفع و زمینه حضور موثر ایران در راهرو گاز جنوبی و راهرو تراسیکا فراهم آید که به تفصیل بررسی خواهد شد.

امروزه برخلاف دوران جنگ سرد، دغدغه‌های اتحادیه اروپایی در قبال همسایگانش، طیف گوناگونی از مسائل را در حوزه‌های مختلف دربر می‌گیرد. اتحادیه اروپایی در چهارچوب سیاست همسایگی اروپا<sup>(۲)</sup> درصدد هرچه نزدیک‌تر کردن



کشورهای همسایه به اتحادیه اروپایی بدون اعطای عضویت به آنها و همچنین موارد زیر است: ممانعت از گسترش مناقشات در همسایگی و اقدامات خصمانه علیه اتحادیه اروپایی؛ حل و فصل مناقشات موجود و تضمین صلح پایدار؛ همکاری‌های سیاسی و اقتصادی؛ مهار مهاجرت و قاچاق انسان به اتحادیه اروپایی؛ حفظ امنیت اتباع اتحادیه اروپایی که در خارج از کشور زندگی می‌کنند؛ و عرضه و ترانزیت امن انرژی.<sup>(۳)</sup>

همچنین چهار حوزه اصلی همکاری توسط کمیسیون اروپا در چهارچوب **ابتکار مشارکت شرقی**<sup>۱</sup> معرفی شده است: دموکراسی، حاکمیت قانون و باثبات، همگرایی اقتصادی و نزدیکی با سیاست‌های بخش انرژی و تماس‌های میان مردم (خالوزاده، ۱۳۸۸).

## ۲. برنامه‌ها و اقدام‌های اتحادیه اروپایی در منطقه

چنان که در مقدمه بیان شد، تمرکز اصلی این مقاله بر روی چالش‌های طرح‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای - نظیر خطوط ریلی و لوله‌های انتقال نفت و گاز- و نه روابط دوجانبه است. برنامه ترانسیکا و راهرو گاز جنوبی از مهم‌ترین برنامه‌های بین دولتی و فرامنطقه‌ای هستند. معرفی اجمالی برنامه‌ها و ابتکارهای بین‌دولتی اتحادیه اروپایی در منطقه و بررسی ارتباط طرح‌ها با هم، مقدمه‌ای بر بخش اصلی مقاله یعنی موانع این ابتکارها و فرصت‌های پس از توافق هسته‌ای خواهد بود.

**کمک‌های فنی به کشورهای مستقل مشترک‌المنافع**<sup>۲</sup>: در جولای ۱۹۹۱، کمیسیون اروپا برنامه‌ای را با هدف کمک به اتحاد شوروی برای بهبود و تقویت اقتصاد آن آغاز کرد. چند ماه پس از فروپاشی اتحاد شوروی، این برنامه به برنامه کمک‌های تکنیکی به جامعه کشورهای مستقل مشترک‌المنافع تغییر نام یافت. این برنامه به دنبال کمک به کشورهای بازمانده از اتحاد -به جز بالتیک- برای اعمال اصلاحاتی در بخش‌های مدیریتی، اداری، نهادی و قانونی بود. بعد از سال ۱۹۹۲، تاسیس به ابزار اصلی اتحادیه اروپایی برای تعامل با کشورهای قفقاز جنوبی تبدیل شد. تاسیس دو سطح ملی و منطقه‌ای داشت. تاسیس در بعد منطقه‌ای روی دو

---

1. Eastern Partnership Initiative-EaP  
 2. Technical Assistance to the Commonwealth of Independent States-TACIS

ابتکار تراسیکا و اینوگیت متمرکز شد (Lussac, 2010: 610). این برنامه که از سال ۱۹۹۱ آغاز شده بود، از ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۳ با سند همسایگی و مشارکت اروپایی<sup>۱</sup> جایگزین شده و از سال ۲۰۱۴ دستورالعمل سومی به نام دستورالعمل همسایگی اروپایی<sup>۲</sup> به عنوان جایگزین همسایگی و مشارکت اروپایی به اجرا گذاشته شد. دستورالعمل همسایگی اروپایی از ۲۰۱۴ تا ۲۰۲۰ اجرا خواهد شد.

**راهرو حمل و نقل اروپا - قفقاز - آسیا (تراسیکا):**<sup>۳</sup> هدف اصلی برنامه تراسیکا - که می ۱۹۹۳ طی کنفرانسی در بروکسل بین اعضای اتحادیه اروپایی و کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز آغاز شد - اتصال دریای سیاه به دریای خزر توسط سیستم‌های مدرن ارتباطی و حمل و نقل و توسعه یک زیرساخت حمل و نقل مورد اجماع و همگرایانه در منطقه است. تراسیکا از استقلال سیاسی و اقتصادی جمهوری‌های بازمانده از شوروی توسط افزایش قابلیت آنها در دسترسی به بازارهای اروپایی و جهانی از طریق مسیرهای بدیل حمل و نقل، تشویق همکاری‌های منطقه‌ای، بهبود فضای سرمایه‌گذاری و اتصال مسیر تراسیکا به شبکه‌های ماوراء اروپایی<sup>۴</sup> حمایت می‌کند (Dekanozishvili, 2004: 14).

شکل ۱- نقشه تراسیکا



Source: www.traceca.org.tr

1. ENPI
2. European Neighbourhood Instrument-ENI
3. Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia- TRACECA
4. TENs

تراسیکا یک راهرو حمل و نقل چند حالته<sup>۱</sup> است که به منظور اتصال بیشتر قاره اروپا و آسیا و همگرایی زیرساخت‌های ارتباطی توسعه یافته است. در این پروژه، تمرکز بر حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، دریایی و ترکیبی است.

- **تراسیکا و حمل و نقل جاده‌ای**<sup>۲</sup>: در سال ۲۰۱۰، تعداد کامیون‌های ترک که به مقصد آسیای مرکزی، افغانستان و پاکستان حرکت کردند، به ۴۱۰۹۹ افزایش یافت که نود و هشت درصد آنها مسیرهای روسی یا ایرانی را به مسیر تراسیکا - یعنی عبور از ترکیه، گرجستان، آذربایجان، حمل با کشتی به شرق خزر- ترجیح دادند (Ziadow, 2011: 33). ترکیه در بخش حمل و نقل جاده‌ای دارای ظرفیت خوبی است، اما با توجه به موانعی که در ادامه به تفصیل بررسی می‌شود، حمل و نقل جاده‌ای تراسیکا بدون عبور از ایران جذابیت چندانی ندارد.

- **تراسیکا و حمل و نقل ریلی**: نوع دوم حمل و نقل در چهارچوب تراسیکا، حمل و نقل ریلی است. دو مسیر ریلی در چهارچوب تراسیکا قابل بررسی هستند: مسیر ترکمنباشی تراسیکا: این مسیر از بندر پوتی [یا باتومی] گرجستان محموله‌ها را تحویل گرفته و در آذربایجان مجدداً به شکل دریایی به بندر ترکمنستان منتقل شده و با بارگیری مجدد به ازبکستان، دستیک<sup>۳</sup> قزاقستان و در نهایت چین انتقال می‌یابد.

مسیر آکتائو تراسیکا: در این مسیر پس از انتقال محموله‌ها به کشتی‌ها در بندر آذربایجان، این محموله‌ها به بندر آکتائو قزاقستان منتقل شده و توسط خط ریلی سراسری قزاقستان به طور مستقیم به چین منتقل می‌شود. مسیر آکتائو در بخش قفقازی راهرو و نیز در داخل قزاقستان از شهر آریس<sup>۴</sup> به دستیک تا چین مشابه مسیر ترکمنباشی است (Islam, Zunder, Jackson, 2013: 51). بنابراین این دو راهرو در بخش مرکزی با هم متفاوت بوده و مسیر ترکمنباشی علاوه بر قزاقستان، از ترکمنستان و ازبکستان نیز می‌گذرد.

1. Multimode Transportation Corridor
2. Trucking
3. Dostyk
4. Arys



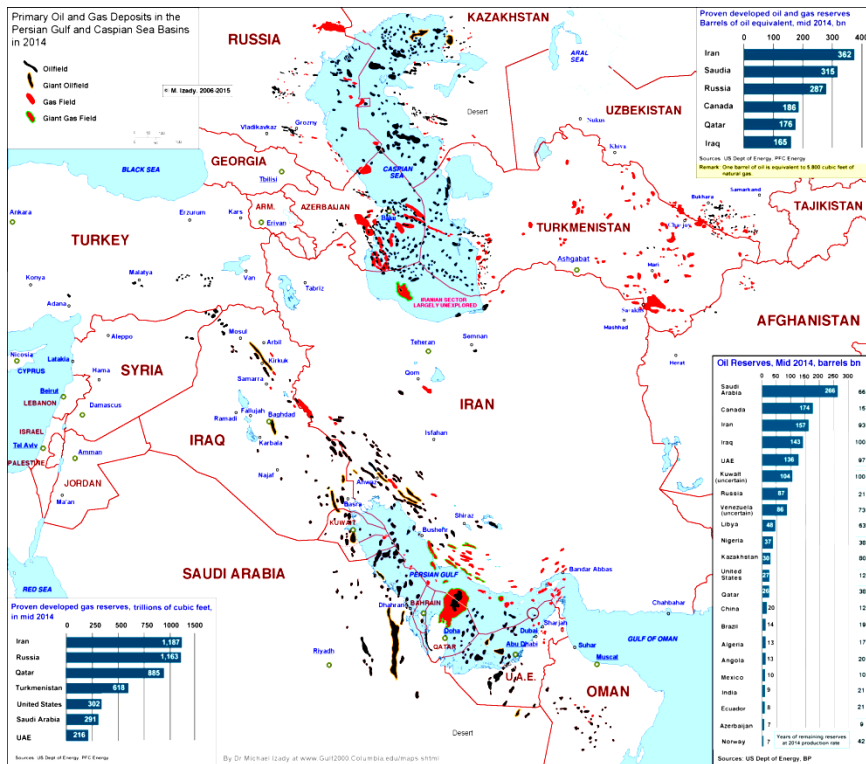
لازم به ذکر است با تکمیل مسیر ریلی باکو-تفلیس-کارس ترانسیکا، به جای تخلیه و بارگیری مجدد در سواحل دریای سیاه، یک خط آهن زمینی با عبور از خاک آذربایجان به گرجستان و سپس ترکیه، به طور مستقیم به اروپا متصل می‌شود که هنوز تکمیل نشده است (Hamed, Bozhydarnik, Gasukha, 2014). این خط با تکمیل در بخش کارس به اخالکالاکی<sup>۱</sup> با اتصال گرجستان و ترکیه می‌تواند در یکپارچه کردن شبکه ریلی چین-آسیای مرکزی-قفقاز-ترکیه-اروپا موثر باشد.<sup>(۴)</sup>

ترانسیکا در حال حاضر شامل ۱۳ کشور از جمله چهار کشور آسیای مرکزی به جز ترکمنستان، سه کشور قفقاز، اوکراین، مولداوی، بلغارستان، رومانی و ترکیه می‌شود. ایران در سال ۲۰۰۹ به این سازمان پیوسته و توافقنامه پایه را امضا کرد، اما از سال ۲۰۱۰ به دلیل اعمال تحریم‌های شورای امنیت سازمان ملل و اتحادیه اروپایی، کمک‌های فنی پروژه‌های اتحادیه اروپایی برای این کشور فراهم نشد و در نتیجه ایران نیز مشارکت مناسب و قابل توجهی در این سازمان نداشته است.

- **راهرو گاز جنوبی:** همان‌طور که در شکل شماره ۱ مشاهده می‌شود، حوزه خزر و خلیج فارس منابع نفت و گاز عظیمی را در خود جای داده‌اند. گاز طبیعی یک جزء مهم از ترکیب انرژی مصرفی اتحادیه اروپایی است و یک‌چهارم از مصرف انرژی آن را تشکیل می‌دهد. یکی از مهم‌ترین اولویت‌های اتحادیه اروپایی در چند سال اخیر، توسعه راهرو چهارم گازی بوده است. در حال حاضر بخش اعظم گاز اتحادیه از سه راهرو گاز شمالی (نروژ)، راهرو گاز شرقی (روسیه) و راهرو گاز غربی (افریقای شمالی) تامین می‌شود. تاسیس راهرو چهارم -راهرو گاز جنوبی- برای بهره‌برداری از منابع گازی حوزه خزر و خاورمیانه به‌خصوص پس از تنش با اوکراین به شدت مورد توجه اتحادیه و کمیسیون اروپایی قرار گرفت. این راهرو ابتدا به اروپای جنوب شرقی و سپس به اتریش و سایر کشورهای اروپایی گازرسانی خواهد کرد.

1. Kars-Akhalkalaki
2. Southern Gas Corridor-SGC

شکل شماره ۲- منابع نفت و گاز شمال ایران



Source: [gulf2000.columbia.edu/maps.shtml](http://gulf2000.columbia.edu/maps.shtml)

حفاری‌های درون دریایی میدان شاه دینیز ۲ در کشور آذربایجان، توسعه کارخانه فرآوری گاز طبیعی در پایانه سنگاچال در سواحل آذربایجان، بسط شبکه انتقال گاز ایتالیا و تلاش برای اتصال‌های بیشتر با شبکه‌های گاز اروپای جنوب شرقی، مرکزی و غربی در چهارچوب کلی ابتکار راهرو گاز جنوبی در حال اجراست<sup>(۵)</sup>. از همه مهم‌تر اتحادیه اروپا در تکمیل برنامه شبکه‌های انرژی ماوراء اروپایی<sup>۱</sup> خود، خطوط لوله ITGI, TAP و جریان سفید را مجموعاً به عنوان راهرو گاز جنوبی در نظر گرفته است.

شکل شماره ۳- خطوط لوله قفقاز جنوبی، ماورای آناتولی، ناباکو و تاپ



Source: The European Institute <sup>(6)</sup>

طبق آمار ۲۰۱۴ بی پی آذربایجان تنها در حدود ۰/۹ (تریلیون مترمکعب) ذخیره گازی دارد، در حالی که ذخایر ایران بالغ بر ۳۳,۸ (تریلیون مترمکعب) است و از این رو عدم مشارکت ایران در راهرو گاز جنوبی این ابتکار را با مشکلات جدی مواجه خواهد کرد.

جدول ۱- ذخایر اثبات شده، تولید و مصرف گاز ۲۰۱۳

کشور	ذخایر اثبات شده گاز هزار میلیارد متر مکعب در سال (tcm/y)	تولید سالانه میلیارد متر مکعب در سال (bcm/y)	مصرف سالانه میلیارد متر مکعب در سال (bcm/y)
آذربایجان	۰,۹	۱۶,۲	۸,۶
ازبکستان	۱,۱	۵۵,۲	۴۵,۲
ایران	۳۳,۸	۱۶۶,۶	۱۶۲,۲
ترکمنستان	۱۷,۵	۶۲,۳	۲۲,۳
عراق	۳,۶	۰,۶	۱,۳
قزاقستان	۱,۵	۱۸,۵	۱۱,۴
اروپا			۵۴

Source: Clingendael International Energy Programme (CIEP) and BP Statistical 2014<sup>(7)</sup>

جدول ۲- خطوط لوله در یک نگاه

نام خط لوله	ظرفیت احتمالی به میلیارد متر مکعب در سال (bcm)	آخرین وضعیت
ماوراء خزر-TCP/ بخش زیربستر خزری راهرو گاز جنوبی	۳۰	تا تعیین رژیم حقوقی خزر لوله گذاری نخواهد شد
قفقاز جنوبی (بخش قفقازی BTE)/ بخش قفقازی راهرو گاز جنوبی	۲۵	در حال فعالیت - احتمالاً زیر ظرفیت / این خط لوله برای اتصال به خط ماوراء خزر طراحی شده است
ماوراء آناطولی-ناپ/ بخش ترکیه‌ای راهرو گاز جنوبی	قابل بسط به ۶۰ در بلندمدت	در حال ساخت و ساز
ماوراء آدریاتیک-ناپ/ بخش اروپایی راهرو گاز جنوبی	۱۰ تا ۲۰	در حال ساخت و ساز
ناباکو	۳۱	با انتخاب پروژه تاپ لغو شد
جریان جنوبی	۶۳	لغو شد
جریان ترکی	۶۳	صرفاً پیشنهاد شده
صلح	۴۰	پیشنهاد و تا مرز پاکستان لوله گذاری شده
ماوراء افغانستان-ناپی	۲۷	تا ۲۰ مارچ ۲۰۱۵ لوله گذاری نشده

Source: Clingendael International Energy Programme 2014 <sup>(8)</sup>

### ۳. چالش‌ها

موانع راهرو گاز جنوبی: یک پایه اساسی سیاست ایالات متحده در منطقه دریای خزر، محروم کردن و دور نگه داشتن ایران از توسعه شبکه‌های انتقال نفت و گاز کشورهای همسایه بوده است و از این رو احتمالاً بتوان اولین و شاید مهم‌ترین عامل پیشرفت کند و راندمان پایین راهرو جنوبی را ملاحظات و سیاست‌های ایالات متحده در منطقه دانست. ایجاد مانع بر سر توسعه روابط ایران و جمهوری‌های آسیای مرکزی و قفقاز، عدم مشارکت دادن ایران در پروژه‌های نفت و گاز و حمایت موثر از شبکه‌های انتقال انرژی به نحوی که از ایران عبور نکنند، اهم اقدامات امریکا بوده است.<sup>(۹)</sup>

ایران به دلیل تحریم‌های گازی ایالات متحده با مشکلات عمده‌ای در توسعه بخش انرژی خود در خلیج فارس مواجه شده است. این کشور در شرایط پسانتحریم حداقل پنج یا شش سال زمان نیاز دارد که با توسعه خطوط لوله جدید و میداین خود، برای صادرات گاز به اروپا آماده شود.<sup>(۱۰)</sup> شرکت‌های اروپایی که از سال ۲۰۰۵ به دلیل تحریم‌ها ایران را ترک کردند و باعث شدند ایران در استخراج

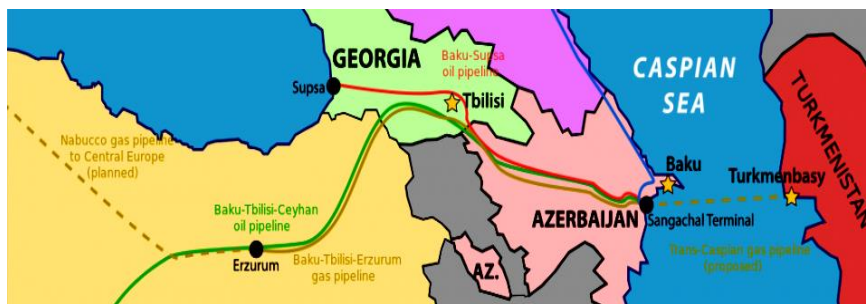
منابع خود با مشکل مواجه شود، در شرایط پساتحریمی می‌توانند به کشور بازگردند. در پاییز ۱۳۹۴، مدیرعامل شرکت انگلیسی «بریتیش پترولیوم» از تمایل این شرکت برای ورود به بازار ایران پس از مشخص شدن جزئیات لغو تحریم‌ها خبر داد.<sup>(۱۱)</sup> همچنین تحریم‌های اعمال شده توسط آمریکا و اتحادیه اروپا اگرچه باعث شد خط لوله ناباکو لغو و مشارکت احتمالی ایران در راهرو جنوبی محقق نشود، اما لیزا گیورت، سخنگوی طرح اجرای خط لوله گازی ترنس آناتولین (بخش ترکی ناباکو یا تاپ)، در فروردین ۱۳۹۴ تاکید کرده است: «درهای ورود و مشارکت در این طرح به روی سهامداران تازه از جمله ایران باز است».<sup>(۱۲)</sup>

محدودیت در منابع هیدروکربنی نیز از مهم‌ترین محدودیت‌ها در زمینه طراحی یا تاسیس خطوط لوله جدید به سمت اروپا است. اساساً آذربایجان منابع گازی اندکی برای صادرات دارد. پیش‌بینی می‌شد که این کشور نهایتاً بتواند ۱۰ (میلیارد مترمکعب) از گاز مورد نیاز ناباکو را تامین کند که طبیعتاً با نهایی شدن خط لوله ماورای آدریاتیک به جای ناباکو، گاز مذکور از طریق این خط لوله منتقل خواهد شد. به علاوه نه ازبکستان و نه قزاقستان در کوتاه‌مدت ظرفیت صادرات مازادی را ندارند که آن را به طرح‌ها اختصاص دهند. همچنین ایران به عنوان اصلی‌ترین تامین‌کننده بالقوه مجموعه خطوط لوله راهرو جنوبی، در حال حاضر بخش اعظم گاز تولیدی خود را به مصرف داخلی می‌رساند (۱۶۲،۲ (میلیارد مترمکعب) از ۱۶۶،۶ (میلیارد مترمکعب) طبق آمار بریتیش پترولیوم). روند توسعه میدان‌های گازی ایران بخصوص پس از شدت گرفتن تحریم‌ها به سرعت کند شده و تقویت روند توسعه زیرساخت‌ها چند سال طول خواهد کشید.

سومین عامل پیشرفت کند راهرو گاز جنوبی و نبود منابع گازی لازم به منظور رساندن ظرفیت خطوط لوله به سطح موثر و اقتصادی را احتمالاً بتوان ابهام در رژیم حقوقی خزر قلمداد کرد. طبق قواعد حقوقی تاسیس زیرساخت‌هایی که مستلزم عبور از دریای خزر باشند، منوط به حل و فصل رژیم حقوقی این دریاست. این موضوع بخصوص در مورد انتقال نفت و گاز از کرانه‌های شرقی به غربی اهمیت دارد. خط لوله پیشنهادی ماورای خزر - که پیش‌بینی شده است مقدار عظیمی گاز - ۳۰ (میلیارد مترمکعب) یعنی برابر با کل ظرفیت خط لوله پیشنهادی ناباکو - از بندر

ترکمن باشی ترکمنستان تا پایانه سنگاچال آذربایجان منتقل کند نه تنها می تواند به شدت در تقویت خط گازی باکو- تفلیس-ارزروم و تامین گاز اروپا موثر باشد، بلکه مزیت های نسبی ایران را در انتقال گاز همسایگان از خاک خود به طور قابل توجهی کاهش می دهد.

شکل شماره ۴- خط لوله ماورای خزر از ترکمن باشی ترکمنستان به سنگاچال آذربایجان



Source: Natural Gas Europe<sup>(13)</sup>

با اجرای این طرح نه تنها ترکمنستان بلکه در بلندمدت ازبکستان و قزاقستان نیز خواهند توانست گاز خود را بدون عبور از خاک ایران به سمت غرب صادرکنند. از این رو حل شدن رژیم حقوقی دریای خزر یک مانع بزرگ را از سر راه اجرای طرح های بین دولتی انتقال نفت و گاز به سمت بازارهای اروپایی برداشته و ضمناً منافع ملی ایران را نیز تحت الشعاع خود قرار خواهد داد.

هم آسیای مرکزی و هم قفقاز که بخش عمده منطقه موردنظر این پژوهش را تشکیل می دهند، هر دو در فضای خارج نزدیک<sup>۱</sup> روسیه قرار دارند. بنابراین سایه روس ها بر هر طرحی که منافع این کشور را نادیده بگیرد سنگین خواهد بود. از آنجایی که یکی از اهداف مهم راهرو تراسیکا و راهرو گاز جنوبی کاهش وابستگی به روسیه است، این کشور در زمینه راهروهای انتقال انرژی، واکنش های فوری تر و شدیدتر را در کنار گزینه خطوط لوله مورد حمایت خود داشته است. از یک سو روس ها از اهرم انرژی حتی علیه متحدان خود بارها استفاده کرده اند و از سوی

دیگر، پیشنهاد و پشتیبانی از خطوط عظیم جریان جنوب<sup>۱</sup> و جریان ترکی<sup>۲</sup> با عبور از روسیه و سپس دریای سیاه یا ترکیه به جای راهرو گاز جنوبی، موید این نکته است که این کشور به شدت به دنبال حفظ جایگاه کنونی خود در بازار انرژی اروپا خواهد بود.<sup>(۱۴)</sup> روس‌ها تنها سه هفته پس از انعقاد قرارداد ناباکو در ترکیه به این کشور رفته و ۶ آگوست ۲۰۰۹، خطلوله جریان جنوبی با عبور از ترکیه را روی میز گذاشتند. این خطلوله عملاً هم مسیر ناباکو و هم مسیر ماوراء آدریاتیک را همزمان تحت پوشش قرار می‌داد. البته بعدها هم ناباکو و هم خطلوله جریان جنوبی کنار گذاشته شدند و ساخت و ساز تاپ شروع شد. با این وجود صحبت از امنیت انرژی اروپا که اکنون به یک اولویت اساسی در اتحادیه بدل شده بیانگر این مسئله است که اروپا در متنوع‌سازی منابع انرژی و اشکال مصرفی انرژی خود مصمم بوده و جداً از اتکای بیش از حد به روسیه می‌پرهیزد. به همین دلیل است که طرح‌های غیرروسی در آینده نیز مورد حمایت جدی اروپا قرار خواهند گرفت و این یکی از فرصت‌های مهم در شرایط پساتحریمی خواهد بود.

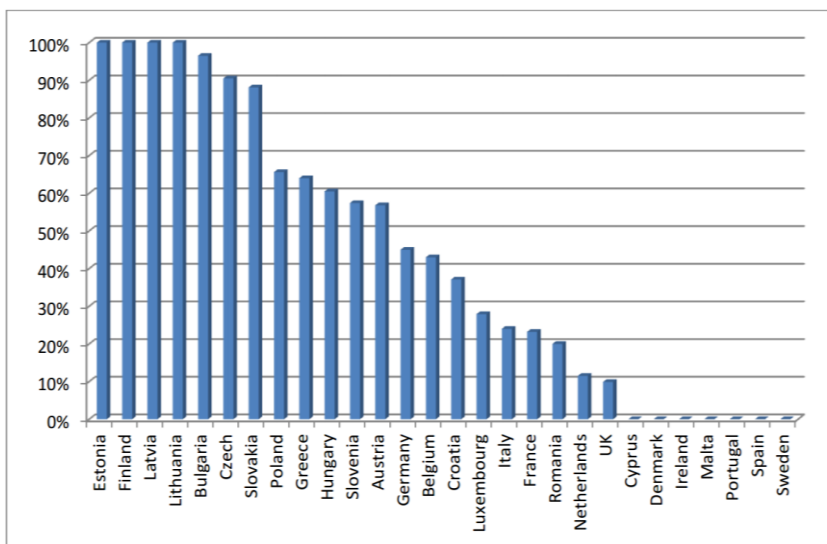
در مورد ضرورت راهرو گاز جنوبی اجماع چندانی بین کشورهای عضو اتحادیه وجود ندارد. دولت‌های فرانسه و ایتالیا از حمایت کمیسیون اروپا از خطلوله ناباکو ناخرسند بوده‌اند. این کشورها به‌علاوه یونان از خطلوله ترکیه-یونان-ایتالیا یا ماورای آدریاتیک حمایت می‌کنند که گاز آذربایجان را مستقیماً به این کشورها منتقل خواهد کرد. به‌علاوه ایتالیا طرفدار خطلوله‌هایی است که روسیه منبع و مسیر ارسال گاز آن باشد. برخی کشورها سیاست متنوع‌سازی منابع، تامین کنندگان و مسیرها را اتخاذ کرده و توسعه داده‌اند. در حالی که برخی دیگر بر انتخاب‌های کمتری تکیه کرده‌اند. کشورهایی که استراتژی واردات متنوع‌تری را دارند عبارتند از ایتالیا، اسپانیا و فرانسه که درک، نیازها و منافع متفاوتی نسبت به اعضای شرقی اتحادیه مثل اسلواکی، مجارستان که تقریباً تمام انرژی وارداتی خود را از روسیه دریافت می‌کنند دارند (Sartori, 2012: 8-14). این وضعیت نشان می‌دهد که اتحادیه اروپا به‌عنوان یک بازیگر کلیدی در سیاست خارجی کماکان فاقد ظرفیت ایفای نقش موثر در این زمینه است و

1. South Stream Pipeline
2. Turkish Stram

دولت‌های اتحادیه اروپایی در زمینه ساختار تامین انرژی، ماهیت انرژی مورد نیاز، منابع انرژی و سطح تقاضا با هم همگون نیستند.

شکل ۵- سهم گاز روسیه در مصرف گاز اعضای اتحادیه اروپا برای سال ۲۰۱۲، طبق آمار ۲۰۱۳ گازپروم و

بی بی



Source: Clingendael International Energy Programme<sup>(15)</sup>

منازعات خاورمیانه و بخصوص عراق و حتی ناامنی در افغانستان نیز به نوبه خود راهرو گاز جنوبی را با چالش‌هایی روبرو می‌کنند. ناامنی‌های افغانستان به طور غیرمستقیم بر خطوط لوله مدنظر اروپا تاثیر دارد. احداث خطلوله تاپی که از طرح‌های بسیار مهم ترکمنستان برای انتقال گاز به افغانستان، پاکستان و هند است، با وضعیت سیاسی و امنیتی افغانستان و پاکستان رابطه مستقیم دارد. ایجاد بازارهای جدید در شرق و جنوب شرق برای گاز ترکمنستان، از ظرفیت این کشور برای مشارکت در تامین راهرو گاز جنوبی می‌کاهد. خطلوله تاپی بایستی از استان‌های قندهار افغانستان و از مجاورت کویته پاکستان که از دیرباز قلب فعالیت‌های نظامی طالبان بوده‌اند عبور کند، به همین دلیل تاکنون پیشرفت در تاپی به تعویق افتاده است.<sup>(۱۶)</sup> بنابراین می‌توان انتظار داشت احداث خطلوله صلح ایران به پاکستان و لغو شدن خط پیشنهادی تاپی، باعث خواهد شد ترکمنستان در پی صادرات حجم



گازی به میزان ۲۷ (میلیارد مترمکعب) (حداکثر ظرفیت تاپی) از سایر مسیرها باشد و در این مرحله ایران می‌تواند به عنوان یکی از مسیرها مطرح شود. برعکس، احداث تاپی از یک سو باعث لغو شدن خط لوله صلح شده و از سوی دیگر بر مزیت ژئوپلیتیکی ایران در انتقال گاز ترکمنستان به اروپا اثر منفی می‌گذارد.

بحران امنیتی در عراق نیز اثر منفی خاص خود را بر برنامه‌های بلندمدت انتقال گاز به اروپا خواهد داشت. عراق در حال حاضر وارد کننده گاز بوده و از بحران امنیتی داعش و بار اقتصادی آن رنج می‌برد، اما دارای ذخایر گاز بوده که در بلندمدت قابل بهره‌برداری است. طبق آمار بی‌پی اگرچه ذخایر اثبات شده گاز عراق چهار برابر آذربایجان است، اما تولید سالانه آن بسیار ناچیز است. عراق حتی یکی از شرکای بالقوه ناباکو تلقی می‌شد که در حال حاضر تمام مسائل این کشور تحت الشعاع بحران امنیتی قرار گرفته است.

**ظرفیت‌ها، محدودیت‌ها و موانع تراسیکا:** شاید بتوان محدودیت‌های زیرساختی را مهم‌ترین موانع راهرو تراسیکا قلمداد کرد. برای عبور از بندر پوتی گرجستان تا دستیک از مسیر ترکمن‌باشی با قطار ۲۱ روز و از مسیر آکتائو ۲۴ روز زمان لازم است. برخی بخش‌های خطوط ریلی به حداکثر ظرفیت حمل و نقل خود رسیده‌اند. در برخی از بخش‌های مسیر ترکمن‌باشی، حداکثر سرعت به ۲۰ تا ۴۰ کیلومتر محدود می‌شود. عدم اطمینان در زمان تحویل محموله، افزایش قیمت تمام شده و فاصله گرفتن از قیمت بازار، احتمال زیاد آسیب یا سرقت محموله، افزایش قیمت تمام شده و سرعت پایین حمل و نقل، عبور مکرر از مرزها، محدودیت‌های اعمالی توسط کشورها و استاندارد نبودن زیرساخت‌ها هزینه و زمان را افزایش می‌دهد. خدمات دریافت و تحویل بار نیز ضعیف و غیرشفاف است. در مجموع مطالعات انجام شده نشان می‌دهد که مسیر تراسیکا در برابر سایر مسیرهای شرقی-غربی (مثل راهروهای ماوراء سیبری که بخش اعظم آن از روسیه می‌گذرد و همچنین راهروی دیگری که قبل از ورود به روسیه، قزاقستان را از شرق تا غرب طی می‌کند) با مشکلات و موانع بیشتری روبروست.<sup>(۱۷)</sup> به همین دلیل اگرچه تراسیکا یک راهرو بین دولتی محسوب می‌شود، اما عملاً بیشتر نقل و انتقال محموله‌ها چه به صورت ریلی و چه جاده‌ای داخلی است.<sup>(۱۸)</sup> علاوه بر این، در حال

حاضر تعداد زیادی ابتکار و پروژه برای احیا و نوسازی زیرساخت‌ها در منطقه تراسیکا در جریان است، اما اکثر این پروژه‌ها بعدی ملی دارند تا فراملی. برخی از این پروژه‌ها با هدف ایجاد زیرساخت‌های جدید و برخی با هدف تقویت زیرساخت‌های موجود انجام می‌شود (Islam, Zunder, Jackson, 2013: 45-56).

شکل ۵- مسیرهای بدیل از استانبول تا دستیک (مرز قزاقستان و چین)

مسافت	مسیر
۶۸۳	استانبول => کارس => اخالکالاکی => تفلیس => باکو => دریای خزر (حمل دریایی به): => ترکمن‌باشی => عشق‌آباد => تاشکند => آلماتی => دوستیک
۷۰۸۹	استانبول => کارس => اخالکالاکی => تفلیس => باکو => دریای خزر (حمل دریایی به): => آکتانو => عشق‌آباد => اورسک => آکموله => دوستیک
۷۲۸۶	استانبول => دریچه وان (حمل دریایی به): => کاپیکوی => تهران => مشهد => سرخص => تاشکند => آلماتی => دستیک

منبع: (Ziadov, 2011)

در مجموع محدودیت‌ها و موانع زیرساختی مهم‌ترین چالش برنامه تراسیکا هستند. ایران در سال ۲۰۰۹ به این سازمان پیوسته و توافقنامه پایه را امضا کرد. اگرچه حضور ایران می‌تواند در تقویت زیرساخت‌ها - که مهم‌ترین چالش تراسیکا است - و افزایش اتصالات زیرساختی موثر باشد، اما از سال ۲۰۱۰ به دلیل اعمال تحریم‌های شورای امنیت سازمان ملل و اتحادیه اروپایی، کمک‌های فنی پروژه‌های اتحادیه اروپایی برای این کشور فراهم نشد. به همین دلیل چشم‌انداز میان‌مدت و بلندمدت حضور ایران در این برنامه پس از برداشته شدن تحریم‌ها در بردارنده فرصت‌های فراوانی برای این کشور است.

مسیرهای مورد حمایت روسیه به لحاظ اقتصادی در برابر تراسیکا دارای مزیت نسبی هستند. روس‌ها در برابر راهرو مرکزی-تراسیکا- از راهروهای شمالی‌تر و جنوبی‌تری حمایت می‌کنند که بخش عمده‌اش از خاک این کشور بگذرد.<sup>(۱۹)</sup>

امریکا نیز در سال‌های پس از فروپاشی همواره سیاست همه‌جز/ایران را دنبال کرده است. امریکا بارها تلاش کرده چه در زمینه خطوط ارتباطی و چه در زمینه



منابع و خطوط انرژی، ایران نادیده گرفته شود. مقام‌های امریکا اعلام کرده‌اند که از برنامه تراسیکای اروپا حمایت می‌کنند اما به شرطی که ایران در آن نادیده گرفته شود. از سوی دیگر، ایالات متحده مجموعه‌ای از زیرساخت‌ها را مورد حمایت خود قرار داده و کشورهای هدف در پروژه راه ابریشم امریکایی پنج کشور آسیای مرکزی با افغانستان، پاکستان و هند است. این ابتکار به احداث راه‌ها محدود نبوده و زیرساخت‌هایی نظیر پل‌ها، شبکه‌های انتقال برق، شبکه‌های ریلی و خطوط لوله می‌شود.<sup>(۲۰)</sup>

در مجموع از میان موانع و محدودیت‌های مختلفی که برای تراسیکا ذکر شد، برخلاف راهرو گاز جنوبی، بهره‌وری پایین و تاثیر اندک تراسیکا بیشتر تابع ملاحظات اقتصادی و ضعف زیرساختی است تا ملاحظات ژئوپلیتیکی و سیاسی و از این رو در دوران پساتحریم، راهرو تراسیکا اگرچه در کوتاه‌مدت فرصت‌هایی را برای حضور فعال‌تر ایران پدید خواهد آورد، اما افزایش جذابیت اقتصادی آن روندی بلندمدت است.

#### ۴. چگونگی اثر بر ایران

دکتر حسن روحانی نماینده وقت مقام معظم رهبری در شورای عالی امنیت ملی، در سخنرانی افتتاحیه کنفرانس ملی چشم‌انداز ۲۰ ساله و الزامات سیاست خارجی توسعه‌گرا در اسفند ۱۳۸۶ با اشاره به بحث‌های پس از پایان جنگ تحمیلی حول استراتژی ملی آینده نظام گفت: «در سال‌های ۱۳۶۹ و ۱۳۷۰، جلسات فراوانی در دبیرخانه شورای عالی امنیت ملی برگزار شد. در این جلسات که با حضور همه وزیران، مسئولان دفاعی و امنیتی و نخبگان کشور برگزار شد، بحث‌ها عمدتاً حول حفظ محوری، رشد محوری و یا بسط محوری بود؛ به این معنا که مبنای استراتژی ملی ما کدام یک از این‌ها خواهد بود؟».

ایشان در ادامه با اشاره به اینکه در آن زمان این بحث‌ها به نتیجه نهایی نرسید، افزود: «مجمع تشخیص مصلحت نظام در دهه هشتاد این تصمیم بسیار مهم را گرفت. اگر ما بگوییم سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ چیزی شبیه استراتژی ملی است، بدین معناست که در واقع مجمع تشخیص مصلحت و رهبری نظام، توسعه را برگزیده‌اند»

(مرکز تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص مصلحت نظام، ۱۳۸۷). توسعه همواره در بخشی از نخبگان کشور امری بااهمیت تلقی شده که با تحولات اخیر بیش از پیش می‌توان به تعامل سازنده با جهان اندیشید. حل و فصل احتمالی مناقشه هسته‌ای و برقراری یک رشته ارتباط‌های تجاری و سیاسی با اتحادیه اروپایی، این سؤال را به ذهن متبادر می‌سازد که وضعیت پرچالش طرح‌های بین‌دولتی مثل راهرو گاز جنوبی که انتقال انرژی به اروپا را دنبال می‌کند و برنامه تراسیکای اتحادیه اروپایی و همچنین جایگاه ایران در این برنامه‌ها و ابتکارها چه تحولاتی به خود خواهد دید.

**تراسیکا:** طبق آمار یورو استات در سال ۲۰۱۰، از کل تجارت بین چین و ۱۵ کشور اروپایی که بیشترین روابط اقتصادی را با این کشور دارند، ۶۲ درصد به شکل دریایی، ۲۳ درصد هوایی، ۹ درصد جاده‌ای و تنها ۰٫۷ درصد ریلی منتقل شده است. این مسئله نشان دهنده آن است که ایران در کوتاه‌مدت و میان‌مدت باید بیشتر بر روی توسعه مسیرهای جاده‌ای و تسهیل مسائل اداری و حذف موانع اضافی که حمل و نقل جاده‌ای را دشوار می‌کند، تمرکز کند. به بیان دیگر، مشارکت فعال ایران در تراسیکا لاقول در کوتاه‌مدت و میان‌مدت بیشتر جاده‌ای است تا ریلی. هم‌اکنون بخشی از حمل و نقل زمینی به آسیای مرکزی و افغانستان از مسیر ایران انجام می‌شود که پیش‌بینی می‌شود با برداشته شدن تحریم‌ها افزایش قابل ملاحظه‌ای یابد. از این رو تقویت زیرساخت‌های حمل و نقل و افزایش هماهنگی‌ها در دوران پساتحریم اهمیت بسیار دارد که می‌تواند در چهارچوب اکو نیز پیگیری شود. این مسئله عملاً در اسناد اکو نیز بارها مورد توجه قرار گرفته است. (۲۱)

نمودار ۳- روش‌های حمل و نقل و حجم تجارت در روابط اروپا و چین در سه بازه زمانی

صادرات به چین	۲۰۰۶	۲۰۰۸	۲۰۱۰
<b>EU27</b>	21,441,020	26,165,257	32,763,233
<b>سهم EU15</b>	96.4%	96.3%	94.8%
<b>دریایی</b>	19,111,954	24,619,995	30,964,818
<b>هوایی</b>	228,120	340,441	569,419
<b>ریلی</b>	209,788	133,802	194,569
<b>جاده‌ای</b>	1,328,491	984,050	981,353
<b>سایر</b>	502,667	86,969	53,074



واردات از چین		
53,586,490 90.5%	67,184,012 90.3%	59,785,557 92.7%
EU27		
سهام EU15		
47,669,628	59,297,255	50,805,154
دریایی		
1,087,719	900,961	879,138
هوایی		
347,114	452,855	378,733
ریلی		
3,138,398	3,119,978	3,172,514
جاده‌ای		
1,343,631	3,412,963	4,550,018
سایر		
86,349,723	93,389,269	81,226,577
مجموع		

منبع: یورو استات به نقل از (Ziadov, 2011).

**راهرو گاز جنوبی:** در مورد راهرو گاز جنوبی اوضاع پیچیده و پرمتغیر است. مجموعه شرایط زیر باعث می‌شوند که شانس ایران برای شرکت در راهرو گاز جنوبی کم شود: واگذاری امتیاز بهره‌برداری از میدان شاه دنیز ۲ به خط ماوراء آدریاتیک - تاپ و لغو پروژه ناباکو تا اطلاع ثانوی؛ حل احتمالی رژیم حقوقی دریای خزر؛ شروع احتمالی لوله‌گذاری خط لوله ماوراء افغانستان-تاپی؛ موارد زیر بر شانس ایران در شرکت در راهرو گاز جنوبی می‌افزاید: برداشته شدن موانع و چهارچوب‌های قانونی تحریم‌های ایران؛ بی‌ثباتی‌های عراق و تبعات بلندمدت آن؛ محدودیت حجم گاز موجود در میدان شاه دنیز ۲ آذربایجان (۱۰ میلیارد مترمکعب) به خط تاپ اختصاص یافته است؛ امکان افزایش ظرفیت انتقال گاز خط لوله ماوراء آدریاتیک- تاپ (قابل بسط به ۲۰ میلیارد مترمکعب)؛ تنش‌های موجود در روابط روسیه و غرب و توجه بیشتر اروپا به متنوع‌سازی مسیرهای انرژی؛ و نیاز اروپا به گاز بیشتر و احتمال احیای خط لوله ناباکو در بلندمدت. عملیاتی نشدن پروژه ماوراء افغانستان-تاپی نیز می‌تواند باعث افزایش رغبت ترکمنستان برای انتقال گاز خود از مسیر ایران به سمت اروپا شود.

ایران برای صدور گاز خود به اروپا در دوران پساتحریم، با چالش‌های مهمی روبرو است. اولاً در مرحله اول صددرصد ظرفیت خط‌لوله تاپ و ناتاپ در یک قرارداد ۲۵ ساله به گاز آذربایجان اختصاص یافته است. این یعنی مشارکت ایران در مرحله اول منوط به چشم‌پوشی آذربایجان از بخشی از سهمیه خود است. چهارچوب قانونی انتقال گاز ایران نیز هنوز مشخص نشده است. لزوم اقدامات اضافی به منظور ایجاد ظرفیت مضاعف در خط‌لوله کنونی نیز یکی از چالش‌ها

است. اعمال تحریم‌ها بر بخش نفت و گاز ایران، در تعلیق بلندمدت پروژه‌های مربوطه بسیار موثر بوده و با سرمایه‌گذاری‌های خارجی پس از توافق و توسعه ظرفیت‌های گازی این کشور، انتظار می‌رود حضور قوی ایران در ابتکارها مورد استقبال قرارگیرد. رئیس شرکت ملی نفت آذربایجان اخیراً اظهار داشت: «بعد از برچیده شدن تحریم‌ها علیه ایران، ما آماده فروش بخشی از سهام خود در ناتاپ هستیم». وزیر انرژی و منابع طبیعی ترکیه تانیر ییلدیز<sup>۱</sup> نیز گفته است: «ایران خواهد توانست در ناتاپ مشارکت کند». حتی رئیس ارتباطات پروژه ماورای آدریاتیک، لیساً گیورت<sup>۲</sup> نیز بدون اشاره مستقیم به ایران، کنسرسیوم تاپ را آماده پذیرفتن سهامداران جدید دانسته است. در واقع ظرفیت ناتاپ بایستی از ظرفیت اولیه ۱۶ (میلیارد مترمکعب) بایستی تا سال ۲۰۲۳ به ۲۴ (میلیارد مترمکعب) و تا سال ۲۰۲۶ به ۳۱ (میلیارد مترمکعب) برسد، در حالی که ظرفیت خط ماورای آدریاتیک نیز از ۱۰ (میلیارد مترمکعب) به ۲۰ (میلیارد مترمکعب) خواهد رسید. با توجه به محدودیت منابع گازی آذربایجان و نیاز مبرم اروپا به افزایش انتقال گاز از راهرو جنوبی، می‌توان انتظار داشت که ورود موثر ایران به این ابتکار مورد توجه طرف‌های اروپایی باشد. نکته مهم‌تر اینکه نام ایران حتی در اسناد رسمی راهرو گاز جنوبی آمده است. در سند بسیار مهم کمیسیون اروپایی با عنوان طرح اجرایی امنیت انرژی و انسجام اتحادیه اروپایی<sup>(۲۲)</sup> که در سال ۲۰۰۸ تصویب شد، مستقیماً از ایران به عنوان یکی از شرکای این ابتکار نام برده شده است. کمیسیون اروپایی در این ابلاغیه که به دلیل اهمیت مضاعف/امنیت/انرژی در اروپا تدوین شده است، یکی از شش اولویت راهبردی را چنین عنوان کرده است: «یک راهرو گاز از جنوب: به طور حتم بایستی یک راهرو برای استفاده از گاز حوزه خزر و خاورمیانه تأسیس شود. این منابع می‌توانند بخش قابل توجهی از نیازهای آینده اتحادیه را تأمین کنند. این یکی از اصلی‌ترین اولویت‌های اتحادیه اروپایی در زمینه امنیت انرژی است. از این رو کمیسیون و کشورهای عضو بایستی با کشورهای مرتبط با این راهرو به‌ویژه آذربایجان، ترکمنستان، عراق و کشورهای شرقی کار کنند. در بلندمدت نیز زمانی

---

1. Taner Yildiz

2. Lisa Givert

که شرایط سیاسی اجازه دهد، منابع دیگر کشورهای منطقه مثل ازبکستان و ایران بایستی بخش مهم دیگری از این راهرو را تامین کند». با توجه به شواهد ذکر شده می‌توان انتظار داشت که با برداشته شدن تحریم‌ها و استمرار سیاست خارجی توسعه‌محور، ایران در راهرو گاز جنوبی مشارکت فعالی خواهد کرد.

### نتیجه‌گیری

پیگیری راهبرد اصلاح نظم موجود جهانی، نسبت به راهبردهای مقابله و یا پذیرش نظم حاضر، یک انتخاب عقلایی‌تر و واقع‌بینانه‌تر برای سیاست خارجی است. این سیاست به لحاظ مفهومی هم قابل تطبیق با اهداف برآمده از انقلاب ۱۹۷۹ ایران و هم قابل تطبیق با مبانی سیاست خارجی توسعه‌گراست. صحنه سیاسی امروز ایران نشان می‌دهد زمینه پیگیری چنین سیاستی فراهم آمده است. حل و فصل مناقشه هسته‌ای ایران اگرچه تمام مشکل‌های بین ایران و غرب را حل نمی‌کند، اما مهم‌ترین اهرم منزوی کردن ایران و سیاسی-امنیتی کردن جایگاه ایران را لغو کرده و نگاه اقتصادی به ایران را بر اروپا حاکم کرده است. به بیان دیگر، کاهش بار امنیتی در روابط اروپا و ایران، غیرامنیتی شدن وضعیت ایران در جامعه جهانی و برجیده شدن چهارچوب‌های قانونی فشار بر ایران در سازمان ملل و عدم تصویب تحریم‌های یکجانبه ثانویه<sup>(۲۳)</sup> توسط ایالات متحده، می‌تواند شرایط ورود ایران در طرح‌های بین‌دولتی اروپایی را فراهم آورد. زمینه‌ها و محرک‌های اقتصادی فراوان میان ایران و اروپا نشان می‌دهند که در سایه یک سیاست خارجی توسعه‌محور، پس از حل و فصل مسئله هسته‌ای می‌توان ملاحظات اقتصادی را بر ملاحظات منفی سیاسی فائق آورد. اگرچه مسائل فنی و اقتصادی بیشترین نقش را در راندمان پایین راهرو حمل و نقل تراسیکا دارند، اما با برداشته شدن تحریم‌ها، مشارکت موثر در پروژه‌های ذیل برنامه تراسیکا و استفاده از منابع مالی اتحادیه اروپا بایستی مورد توجه قرارگیرد. از سوی دیگر توسعه راهرو گاز جنوبی ذیل مسئله امنیت انرژی قرار گرفته و این امنیتی شدن بیانگر درجه اهمیت آن برای اتحادیه است. وضعیت راهرو گاز جنوبی به شدت تابع ملاحظات سیاسی است. با تعدیل این ملاحظات، نقش ایران در این راهرو افزایش می‌یابد.

در مجموع حل پرونده هسته‌ای می‌تواند با استمرار سیاست خارجی توسعه‌محور دنبال شود. این وضعیت کاملاً جدیدی است که وقتی در کنار ضرورت‌های روزافزون مشارکت ایران در طرح‌های امنیتی -مثل بحران داعش- و اقتصادی -مثل دو راهرو مذکور- قرار می‌گیرد و در سایه اراده متقابل برای تخفیف تنش‌ها فهمیده می‌شود، به روشنی بیانگر ضرورت برنامه‌ریزی‌های جدید و مشارکت در رژیم‌ها و برنامه‌های سیاسی، اقتصادی و حتی امنیتی است. امروز، بیش از هر زمان دیگری زمینه‌ها برای مشارکت ایران در جامعه بین‌المللی فراهم شده است.

Archive of SID





## یادداشت‌ها

۱. شرکت ایران در خطلوله ناباکو به‌رغم اهمیت بسیار بالای آن به موضوعی پیچیده بدل شده بود که باعث می‌شد شرکت‌های اروپایی از ترس مواجه شدن با تحریم‌های امریکا وارد معامله با ایران نشوند و این مسئله به نوبه خود از دلایل شکست ناباکو بود.
۲. اتحادیه اروپا براساس سیاست همسایگی اروپایی -ENP با کشورهای همجوار که به عضویت اتحادیه اروپا درنخواهند آمد، خواهان توسعه روابط و همکاری با کشورهای مزبور است. این اتحادیه درصدد است با کشورهای شرق و جنوب روابط گسترده‌ای داشته باشد.
۳. امنیت انرژی -Energy Security و متنوع سازی مسیرهای انتقال انرژی در دهه ی گذشته از اولویت بالایی برای اتحادیه برخوردار بوده. کمیسیون اروپایی در مارس ۲۰۰۶ سند مهمی را تحت عنوان راهبرد اروپا برای انرژی بادوام، رقابتی و امن - **Green Paper - A European Strategy for Sustainable, Competitive and Secure Energy** منتشر کرد. این راهبرد جدید چشم انداز متفاوتی را پیشنهاد کرده و از متنوع سازی مسیرها حمایت می‌کرد. طبق آمار رسمی، اتحادیه اروپایی در حال حاضر ۶۶ درصد گاز طبیعی خود را وارد می‌کند (ec.europa.eu).
۴. به‌علاوه یک خط ریلی ۳۸۵۰ کیلومتری که بندر آکئانو قزاقستان در دریای خزر را به شهر دستیک در مرز قزاقستان و چین متصل می‌کند، اخیرا عملیاتی شده است.
5. <http://www.tap-ag.com/the-pipeline/the-big-picture/southern-gas-corridor>
6. <http://www.europeaninstitute.org/index.php/ei-blog/181-august-2013/1771-azerbaijan-chooses-tap-over-nabucco-to-provide-gas-pipeline-to-europe-88>
۷. در این سال سی درصد این مقدار توسط گاز پروم روسیه تامین شد (منبع: CIEP).
8. <http://www.clingendaelenergy.com/files.cfm?event=files.download&ui=9C1DEEC00-5254-1CF-FD03186604989704>
۹. پس گرفتن سهم پنج درصدی ایران در کنسرسیوم نفتی جمهوری آذربایجان، حمایت موثر از خطلوله‌ای غیراقتصادی باکو- تفلیس-جیحان، پیشنهاد خطلوله بزرگ ماورای خزر-TCP از بستر دریای خزر در سال ۱۹۹۶، حمایت از خطلوله تاپی با مسیر ترکمنستان-افغانستان-پاکستان-هند و فشار به کشور پاکستان برای اجرا

نکردن خطلوله صلح با مسیر ایران-پاکستان-هند و همچنین تعلیق خطلوله جدید ۵۰۰۰ کیلومتری اصطلاحاً به نام خطلوله گاز ایران-ترکیه-اروپا (ITE) با ظرفیت ۳۵bcm در سال که موافقتنامه آن در نوامبر ۲۰۰۸ امضا شد، شواهدی بر این ادعا هستند.

۱۰. در شمال ایران نیز ذخایر عظیمی از گاز طبیعی وجود دارد. این ذخایر در عمق زیاد هزار متری واقع شده‌اند که اگرچه ایران تکنولوژی پیشرفته استخراج آن را ندارد، اما دلیل

اصلی عدم توسعه میادین در شمال این کشور، ابهام در رژیم حقوقی خزر است. ۱۱. پاتریک پویان، رئیس اجرایی شرکت فرانسوی توتال در فروردین ۱۳۹۴ تاکید کرد که این شرکت مسئله بازگشت فوری به ایران پس از لغو تحریم‌ها علیه ایران را بررسی می‌کند. در خرداد همین سال مدیر عامل شرکت شل فرانسه هم برای بازگشت به صنایع نفت و گاز ایران در صورت لغو کامل تحریم‌ها اعلام آمادگی کرد (ilna.ir, baharnews.ir).

۱۲. رونق عبدالله‌یف رئیس شرکت دولتی نفت آذربایجان (سوکار) هم پیشتر گفته بود: اگر ایران در آینده گاز داشته باشد، گزینه‌ای دیگر به جز استفاده از خط لوله ترانس

آناتولین برای عرضه گاز به بازار اروپا ندارد (naftnews.net).

۱۳. نگاه کنید به:

<http://www.naturalgaseurope.com/trans-caspian-pipeline-feasibility>

۱۴. روس‌ها برای تحکیم سلطه خود بر خطوط انتقال نفت و گاز کشورهای منطقه و محروم‌سازی دیگر رقبای منطقه‌ای، حدود بیست و پنج درصد از حجم سرمایه‌گذاری‌ها در عرصه انرژی در خارج نزدیک را از آن خود کرده‌اند. موافقتنامه سال ۲۰۰۲ برای خرید گاز ترکمنستان به مدت ۲۵ سال، تشویق کشورها برای انتقال انرژی‌شان از مسیر روسیه و بندر نورووسکی و برحذر داشتن آنها از انتقال انرژی از مسیرهای خارج از کنترل روسیه، انتقال انرژی کشورهای آسیای مرکزی و انعقاد موافقتنامه ۱۵ ساله با قزاقستان در سال ۲۰۰۲ با هدف جذب نفت قزاقستان از جمله این تلاش‌ها بوده‌اند (صادقی، ۱۳۹۱: ۲۳۳-۲۳۴).

۱۵. نگاه کنید به:

<http://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja>

۱۶. نگاه کنید به:

<http://thediplomat.com/2015/03/a-breakthrough-on-the-tapi-pipeline/>

۱۷. رقبای تراسیکا در حمل و نقل جاده‌ای شامل مسیر شمالی (با عبور از روسیه) و مسیر جنوبی (با عبور از ایران) است. اگرچه مسیر جنوبی به علت طولانی‌تر شدن مسیر قیمت سوخت مصرفی را افزایش می‌دهد و مسیر شمالی نیز تنها به مقصد آن قزاقستان دارای جذابیت و صرفه‌ی اقتصادی است اما این دو مسیر نسبت به تراسیکا ترجیح ترند.

۱۸. مثلاً در سال ۲۰۱۰ آذربایجان تنها ۱,۳ میلیون تن از ۲۱,۷ میلیون تن بار منتقل شده‌ی کامیونی خود را از مرزش با گرجستان عبور داده است. مطالعات نشان می‌دهد

مسیری که از مدیترانه شروع شده و از آذربایجان به چین می‌رود یکی از پیشبینی ناپذیرترین مسیرها از لحاظ زمانی است. زمانی که هیچ تاخیری وجود نداشته باشد سرعت طی مسیر، مناسب و در حدود ۴۰٫۵ تا ۴۹٫۴ کیلومتر بر ساعت است. در حالی که با محاسبه‌ی تاخیرها این سرعت به ۱۶٫۱ تا ۱۹٫۳ کیلومتر بر ساعت کاهش می‌یابد (Ziadov, 2011:31-2).

۱۹. خطوط شمالی مورد حمایت این کشور نظیر خط ریلی ماوراء سبیری<sup>۱۹</sup> که شرق روسیه را در کوتاه‌ترین زمان به مسکو و از آنجا به پایتخت‌های اروپایی متصل می‌کند و همچنین مسیرهای ماوراء قزاقستان<sup>۲۰</sup> که قبل از ورود به خاک روسیه از مرز چین و قزاقستان آغاز شده و در غرب قزاقستان وارد روسیه می‌شوند، به عنوان رقیبی برای مسیر مرکزی (تراسیکا) مطرح بوده‌اند. به موازات مسیرهای شمالی، روسیه از یک مسیر جنوبی به نام راهرو بین‌المللی شمالی-جنوبی نیز حمایت کرده است که پس از اتصال به شمال ایران -توسط دریای خزر یا جمهوری آذربایجان- از طریق خطوط ریلی یا جاده‌ای به بندر عباس و از آنجا با کشتی به هند و سایر کشورها متصل می‌شود.

۲۰. در این طرح منابع آسیای مرکزی به آسیای جنوبی منتقل خواهد شد. به‌علاوه جاده ابریشم جدید امریکایی دو پروژه را در خود جای داده است. این دو پروژه عبارتند از CASA-1000 که مربوط به شبکه برق آبی است و بر دو کشور تاجیکستان و قرقیزستان تکیه کرده است و همچنین خطلوله تاپی که شرح آن رفت (Foreign Policy).

۲۱. در بیانیه پایانی نشست یازدهم سران آکر در استانبول کما فی‌السابق بر لزوم تقویت مسیر جاده ابریشم بزرگ تاکید شده و تاسیس خطوط ریلی باکو-تفلیس-قارص و قزوین-رشت-آستارا (ایران)-آستارا (آذربایجان) و بندر تجاری بین‌المللی باکو در راستای افزایش رقابت‌پذیری راهرو حمل‌ونقل بین‌المللی اروپا، قفقاز، آسیا (تراسیکا) و همچنین کریدور شمال-جنوب تاکید شد (The 11th Summit Declaration).

22. second strategic energy review — an EU energy security and solidarity action plan, Available on: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0781:FIN:EN:PDF>.

۲۳. ایران و ۵+۱ در روز ۱۳ فروردین ۱۳۹۴ (۲ آوریل ۲۰۱۵)، در لوزان سوئیس یک بیانیه مشترک صادر کردند. در این بیانیه مشترک آمده است: "... و ایالات متحده نیز اجرای تحریم‌های مالی و اقتصادی ثانویه مرتبط با هسته‌ای را... متوقف خواهد کرد." عضو تیم مذاکره کننده هسته‌ای درباره تحریم‌های اولیه و ثانویه گفت: «تحریم‌های اولیه تحریم‌هایی است که دولت امریکا و شرکت‌های آن در مبادلات تجاری با ایران وضع کرده‌اند که نیاز به مذاکرات دوجانبه دارد که به هیچ‌وجه در برنامه ما نیست. زیرا این تحریم‌ها برای ما آشناست که از زمان گروگانگیری اعمال شده است».



## منابع

## الف) منابع فارسی

- ایلنا. ۱۳۹۴. "توتال فرانسه به ایران باز می‌گردد" خبر شماره: ۲۷۰۰۶۲.
- انتخاب. ۱۳۹۴. "مدیرعامل بریتیش پترولیوم: برای ورود به بازار ایران آمادگی داریم" خبر شماره: ۲۳۲۰۹۲.
- بیانیه مشترک ایران و ۵+۱ در پایان نشست لوزان، ۱۳ فروردین ۱۳۹۴، برگرفته از: <http://www.irannuc.ir/content/2563>
- خالوزاده، سعید. ۱۳۸۸. *ابتکار مشارکت شرقی و تاثیر آن بر روابط روسیه با اتحادیه اروپایی*، فصلنامه مطالعات ایران و اوراسیا، سال چهارم، شماره پنجم.
- دهقانی فیروزآبادی، سید جلال. ۱۳۸۷. *ضرورت‌ها و کارکرد دیپلماسی در سیاست خارجی توسعه‌گرا*، تهران: مجمع تشخیص مصلحت نظام، مرکز تحقیقات استراتژیک.
- صادقی، سیدشمس‌الدین. ۱۳۹۱. *راهبرد سیاست انرژی روسیه در اوراسیا: فرصت‌ها و موانع*، فصلنامه روابط خارجی، سال چهارم، شماره اول.
- فارس. ۱۳۹۴. *صحبت‌های حمید بعیدی نژاد درباره تفاهم لوزان*.
- مرکز تحقیقات استراتژیک. ۱۳۸۷. "سخنرانی افتتاحیه کنفرانس ملی چشم‌انداز ۲۰ ساله و الزامات سیاست خارجی توسعه‌گرا".
- نفت نیوز. ۱۳۹۴. "آذربایجان برای گاز ایران دعوتنامه فرستاد"، خبر به شماره: ۱۶۹۴۰.

## ب) منابع انگلیسی

- A Hamed, TV Bozhydarnik, LO Gasukha. 2014. Marketing of transport corridors. "A systematic approach to increase market share in transit traffic" Available at: [http://www.irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbu/cgiirbis\\_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE\\_FILE\\_DOWNLOAD=1&Image\\_file\\_name=PDF/ecfor\\_2014\\_2\\_14.pdf](http://www.irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbu/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/ecfor_2014_2_14.pdf), accessed on 2015-07-06.
- BP Statistical Review**. 2014. Available at: <http://www.bp.com/content/>

dam/ bp/pdf/Energy-economics/statistical-review-2014/BP-statistical-review-of-world-energy-2014-full-report.pdf, accessed on: 2015-07-19.

**Clingendael International Energy Programme.** 2013. "Russian gas imports to Europe and security of supply-factsheet".

D Islam, T Zunder, R Jackson, N Nesterova. 2013. "The potential of alternative rail freight transport corridors between Central Europe and China", **Transport Problems**, Vol. 8, No. 4.

ECO 11<sup>th</sup> Summit **Istanbul Declaration**, Istanbul. 23 December, 2010. Available on: <http://www.ecosecretariat.org/ftproot/Documents/Declarations/11sum.htm>.

**Foreign Policy.** 2014. "The United States' Silk Road to Nowhere", available on: <http://foreignpolicy.com/2014/09/29/the-united-states-silk-road-to-nowhere-2/>, accessed on 29 sep 2014.

**Gulf 2000 project**, "Oil and Gas Deposits in the Persian Gulf and the Caspian Sea Basins in 2014", Available on: [http://gulf2000.columbia.edu/images/maps/Oil\\_and\\_Oil\\_Facilities\\_lg.png](http://gulf2000.columbia.edu/images/maps/Oil_and_Oil_Facilities_lg.png).

H Yildirim Keser. 2014. "**Importance of Transport Corridors in Regional Development- The Case of TRACECA**", *Sosyoekonomi*, 2015, VOL. 23(24). Available at: <http://dergipark.ulakbim.gov.tr/sosyoekonomi/article/download/5000113919/5000106073>, accessed on 2015-07-06.

M Dekanozishvili. 2004. "**The EU in the South Caucasus by What Means, to What Ends**", The Georgian Foundation for Strategic and International Studies, Available at: [http://gfsis.org/media/activities/thumb1\\_/pub/files/publications\\_politics/dekanozishvili\\_The\\_EU.pdf](http://gfsis.org/media/activities/thumb1_/pub/files/publications_politics/dekanozishvili_The_EU.pdf).

N Sartori. 2012. "The European Commission's Policy Towards the Southern Gas Corridor Between National Interests and Economic Fundamentals", **Istituto affair internazionali**, available at: [pubblicazioni.iai.it/pdf/DocIAI/iaiw1201.pdf](http://pubblicazioni.iai.it/pdf/DocIAI/iaiw1201.pdf).

Natural Gas Europe. 2014. "**Is the Trans-Caspian Pipeline Feasible Again?**", Available at: <http://www.naturalgaseurope.com/trans-caspian-pipeline-feasibility> accessed on: 2015-07-09

S J Lussac. 2010. "Ensuring European energy security in Russian 'Near Abroad' the case of the South Caucasus", **European Security**, Volume 19, Issue 4, 2010.

ec.europa.eu. 2015. "Imports and secure supplies" Available at: <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/imports-and-secure-supplies>.

T Ziadov. 2011. "Azerbaijan as a Regional Hub in Central Eurasia". John hopkins university and Azerbaijan diplomatic academy.

T Ziyadov. 2006. "The Kars-Akhalkalaki Railroad: a Missing Link between Europe and Asia" available at: <http://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/10802-analytical-articles-cacianalyst-2006-4-19-art-10802.html>, accessed on 2015-07-06.

**The Diplomat**, "A Breakthrough on the TAPI Pipeline?", Available on: <http://thediplomat.com/2015/03/a-breakthrough-on-the-tapi-pipeline/> (accessed on March 20, 2015).

Wikipedia. 2015. "Third-country economic relationships with the European Union", Available on: [https://en.wikipedia.org/wiki/Third-country\\_economic\\_relationships\\_with\\_the\\_European\\_Union](https://en.wikipedia.org/wiki/Third-country_economic_relationships_with_the_European_Union) Accessed on 2015-07-19.

Wikipedia, 2015, **European Neighbourhood Policy**, Available on: [https://en.wikipedia.org/wiki/European\\_Neighbourhood\\_Policy](https://en.wikipedia.org/wiki/European_Neighbourhood_Policy), accessed on 2015-07-19.

Archive of SID

