




Border changes with the creation of the "Turani Corridor" and its impact on the economic interests of Türkiye and Iran

Mohammad Vali Modarres  *Corresponding Author*, Assistant Professor, Department of International Relations, Kharazmi University Tehran Iran Email: mvmodarres@khu.ac.ir

Seyyed Saeed Mirtorabi  Associate Professor, Department of International Relations, Kharazmi University, Tehran Iran. Email: saeedmirtorabi@gmail.com

Tahere Zadfaraaj  PhD Student in International Relations, Kharazmi University, Tehran Iran Email: taherezadfaraaj@gmil.com

Article Info

Article Type:

Reserch Article

Keywords:

Iran,
Türkiye,
Turani Corridor,
Goeconomy

Article history:

Received 2024-12-17
Received in revised form
2025-4-27
Accepted 2025-6-23
Published Online
2025-8-11

ABSTRACT

The mutual economic interests of Iran and Turkey have been discussed many times, but creating "Turani Corridor" on the borders of Iran with the South Caucasus region, and the new conditions resulting from it, necessitate the need to explain the issue once again. The question is, how will creating a corridor on the borders of Iran and Armenia and the geopolitical changes resulting from it affect the geoeconomic interests of the two countries? The hypothesis is that Turkey's current effort to create Turani Corridor will shape the geoeconomic situation in favor of this country by increasing the transit of goods and energy at various domestic, regional, and international levels, leading to losses and threats against the Islamic Republic of Iran at these levels. To explain the issue, the concepts of energy geopolitics and geoeconomics have been used as the focus of theoretical discussion. this study is applied in terms of research type, descriptive-analytical in terms of method, and library and documentary in terms of data collection technique.

Cite this Article: Modarres, M. V. and Mirtorabi Hoseini, S. S. Zadfaraaj, T. , (2025). Border changes with the creation of the "Turani Corridor" and its impact on the economic interests of Türkiye and Iran. *World Politics*, 14(2), 171-197. doi: 10.22124/wp.2025.30513.3522



© Author(s)

Publisher: University of Guilan

DOI: 10.22124/wp.2025.30513.3522

1. Introduction

While countries in different parts of the world are trying to use trade, especially in the energy sector, to achieve their foreign policy and security goals, the South Caucasus region is no exception to this rule, and the alignment of interested powers in this region shows that economic interests have pitted them against each other in a way. The second Karabakh conflict in 2020 between Armenia and Azerbaijan and the resulting border changes provided an opportunity for Turkey to pursue ways to approach its economic goals more seriously, but what has now made Turkey, as a transit country and one of the interested countries in the region, more eager to exploit this important geoeconomic feature is the demand for creating of a corridor between the main territory of Azerbaijan and the Nakhchivan Autonomous Republic, which Turkey insists will become the shortest land transportation route between the Pacific and Atlantic Oceans, as well as the intersection point of the North-South and East-West routes. The importance of exploring creating of the "Turani Corridor" becomes even more apparent when we know that its creation in the borders of the Islamic Republic of Iran will cause huge losses in the economic sphere, especially in energy exports, for the country. Therefore, in this study, which aims to provide a warning analysis of the strategic economic threats resulting from border changes with creating Turani Corridor for Iran, the question is raised: How will the geopolitical changes resulting from creating Turanian Corridor in the South Caucasus region and on the borders of Iran affect the economic interests of Iran and Turkey? The hypothesis is that Turkey's current effort to create this corridor, through increasing the transit of goods and energy at various domestic, regional and international levels, will benefit this country and lead to losses and threats against the Islamic Republic of Iran."

2. Theoretical Framework

This research is based on geoenergy and geoeconomics, which are components of geopolitical theory. For the authors, "geoenergy" is a new analytical method that refers to political decision-making in national and international affairs and analyzes the impact of factors such as location, energy supply and demand centers, transit routes, or energy prices. Geoeconomic interests are also raised when economics is analyzed from a geopolitical perspective. Otherwise, if economics is studied in terms of politics and power, it has no place in geopolitics and the concept of geoeconomics cannot be attributed to it, and pure economics is raised.

3. Methodology

In this study, descriptive-analytical method and within the framework of Geoenergy and geoeconomics, "border changes with creating Turani Corridor" have been

assumed as the independent variable and "economic interests of Iran and Turkey" as the dependent variable to express the research variables.

4. Results & Discussion

As a transit country, Turkey insists that the "Turani Corridor" (Zangezur) will become the shortest land transportation route between the Pacific and Atlantic Oceans, as well as the intersection point of the North-South and East-West routes. Meanwhile, economic growth in parts of Turkey's interior, the growth of Turkish-Azerbaijani relations in the fields of energy and trade exchanges, the growth of relations with Central Asia, as well as Turkey's increasing role in Caspian Sea gas and its transformation into an energy hub and also increasing economic exchanges between China and Europe via Türkiye are only some of the benefits of creating Turani Corridor for this country. But the importance of investigating this issue becomes even more apparent when we know that creating this corridor on the borders of the Islamic Republic of Iran will not only reduce Turkey's dependence on the energy resources of Iran and Azerbaijan, but also the loss of the market of one of Iran's northern neighbors, Armenia, due to the severance of land connections with this country, and the elimination of the transfer of Iranian gas to Europe via this route, and ultimately, the country's withdrawal from international transportation routes and the reduction of Iran's role in transportation between East and West, will cause enormous losses for the Islamic Republic of Iran in the energy and geoeconomic fields.

5. Conclusions & Suggestions

According to the research findings and considering the topics of energy geopolitics, which studies energy interrelationships at the international, global or regional level, and geoeconomics, which examines strategic economic issues, and after examining the impact of geopolitical changes resulting from the creation of the Turanian Corridor on the economies of Turkey and Iran at three levels, domestic, regional and international, it is clear that these changes are in Türkiye's favor and bring significant benefits to it. On the other hand, creating this corridor will have detrimental geoeconomical consequences for Iran at the three aforementioned levels. Another important point is that achieve its goals, in addition to involving regional countries, including Azerbaijan, Ankara also potentially has the opportunity to involve China and Europe to exert pressure on Iran. In this regard, before Turkey takes advantage of such opportunities, the Islamic Republic of Iran should reach an alternative solution that could be a move towards closer ties with European countries that oppose geopolitical changes in the Caucasus region and the creating the Turanian Corridor, as well as those that favor preserving the territorial integrity of Armenia, while strengthening relations with China.

سیاست جهانی

شاپا چاپی: ۲۳۸۳-۰۱۳۳
شاپا الکترونیکی: ۲۵۳۸-۴۸۹۹

Homepage: <https://interpolitics.guilan.ac.ir/>

تغییرات مرزی با ایجاد "دالان تورانی" و تاثیر آن بر منافع اقتصادی ترکیه و ایران

محمد ولی مدرس نویسنده مسئول، استادیار روابط بین الملل، گروه حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران.

رایانامه: mvmodarres@khu.ac.ir

سید سعید میر ترابی دانشیار روابط بین الملل، گروه حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران.

رایانامه: saeedmirtorabi@gmail.com

طاهره زادفرج دانشجوی دکتری روابط بین الملل، گروه حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران.

رایانامه: taherezadfarj@gmil.com

درباره مقاله	چکیده
<p>نوع مقاله: مقاله پژوهشی</p> <p>کلیدواژه‌ها: ایران، ترکیه، دالان تورانی، ژئواکونومی.</p> <p>تاریخچه مقاله تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۹/۲۶ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۲/۶ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۴/۱ تاریخ انتشار: ۱۴۰۴/۵/۲۰</p>	<p>منافع متقابل اقتصادی ایران و ترکیه بارها مورد توجه قرار گرفته است اما ایجاد «دالان تورانی» در مرزهای ایران با منطقه قفقاز جنوبی، و شرایط جدید ناشی از آن، ضرورت تبیین موضوع را بار دیگر ایجاد می‌کند. پرسش این است که ایجاد دالانی در مرزهای ایران و ارمنستان و تغییرات ژئوپلیتیکی ناشی از آن، چگونه بر منافع ژئواکونومیک دو کشور تاثیرگذار خواهد بود؟ فرضیه این است که تلاش کنونی ترکیه برای ایجاد دالان تورانی، اوضاع ژئواکونومیک را از طریق افزایش ترانزیت کالا و انرژی در سطوح مختلف داخلی، منطقه ای و بین المللی، به نفع این کشور شکل داده، منجر به زیان‌ها و تهدیدهایی علیه جمهوری اسلامی ایران در این سطوح خواهد شد. برای تبیین مساله، از ژئوپلیتیک به عنوان محور بحث نظری و مولفه های ژئوانرژی و ژئواکونومی وابسته به آن بهره گرفته شده است. این پژوهش از حیث نوع تحقیق، کاربردی و از حیث روش، توصیفی - تحلیلی و از حیث تکنیک جمع آوری داده‌ها، کتابخانه‌ای و اسنادی است.</p>

استناد به این مقاله: مدرس، محمد ولی و میر ترابی حسینی، سید سعید زادفرج، طاهره. (۱۴۰۴). تغییرات مرزی با ایجاد "دالان تورانی" و

تاثیر آن بر منافع اقتصادی ترکیه و ایران. سیاست جهانی، ۱۴(۲)، ۱۷۱-۱۹۷. doi: 10.22124/wp.2025.30513.3522

© نویسنده(گان)

ناشر: دانشگاه گیلان



در حالی که کشورها در مناطق مختلف جهان سعی می‌کنند از تجارت به ویژه در حوزه انرژی برای دستیابی به اهداف سیاست خارجی و امنیتی خود استفاده کنند، منطقه قفقاز جنوبی نیز از این قاعده مستثنی نبوده و صف بندی قدرت های ذی نفع در این منطقه نشان می‌دهد که منافع اقتصادی، آنها را به گونه‌ای در مقابل هم قرار داده است. مناقشه دوم قره باغ در سال ۲۰۲۰ میان ارمنستان و آذربایجان و تغییرات مرزی ناشی از آن فرصتی برای ترکیه فراهم آورد تا راههای نزدیک شدن به اهداف اقتصادی خود را با جدیت بیشتری دنبال کند اما آنچه اکنون ترکیه را به عنوان یک کشور ترانزیتی و یکی از کشورهای ذی نفع در منطقه، نسبت به بهره برداری از این ویژگی مهم ژئواکونومیکی حریص تر کرده است، مطالبه ایجاد دالانی میان خاک اصلی آذربایجان و جمهوری خود مختار نخجوان است که ترکیه اصرار دارد به کوتاه ترین مسیر حمل و نقل زمینی بین اقیانوس آرام و اقیانوس اطلس و همچنین نقطه تقاطع مسیرهای شمال - جنوب، و شرق - غرب تبدیل خواهد شد. اهمیت واکاوی ایجاد «دالان تورانی» زمانی نمود بیشتری می یابد که بدانیم ایجاد آن در مرزهای جمهوری اسلامی ایران، خسارت های هنگفتی را در حوزه اقتصادی به ویژه صادرات انرژی برای کشور به بار خواهد آورد.

بنابراین در این پژوهش که هدف از آن، واکاوی هشدار آمیز تهدیدهای اقتصادی استراتژیکی ناشی از تغییرات مرزی با ایجاد دالان تورانی برای ایران است، این سوال مطرح می شود که « تغییرات ژئوپلیتیکی ناشی از ایجاد دالان تورانی در منطقه قفقاز جنوبی و در مرزهای ایران، چگونه بر منافع اقتصادی ج. ا. ایران و ترکیه تاثیر گذار خواهد بود؟ فرضیه این است که تلاش کنونی ترکیه برای ایجاد این دالان، از طریق افزایش ترانزیت کالا و انرژی در سطوح مختلف داخلی، منطقه ای و بین المللی، به نفع این کشور شکل داده، منجر به زیانها و تهدیدهایی علیه جمهوری اسلامی ایران خواهد شد در این راستا اهمیت دالان تورانی برای ترکیه و همچنین تاثیر آن بر منافع ج. ا. ایران در سه سطح داخلی، منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای در چارچوب مفاهیم ژئوپلیتیک انرژی و ژئواکونومی بررسی خواهد شد. مقاله حاضر از حیث نوع تحقیق، کاربردی و از حیث روش، توصیفی - تحلیلی و از حیث تکنیک جمع آوری داده‌ها، کتابخانه‌ای و اسنادی است.

تغییرات مرزی با ایجاد دالان تورانی: مناقشه دوم قره باغ که از ۲۷ سپتامبر ۲۰۲۰ میان جمهوری‌های آذربایجان و ارمنستان آغاز شد و پس از ۴۴ روز با میانجیگری روسیه به توافق آتش بس انجامید، موجب شد تا جمهوری آذربایجان مناطق اشغال شده قره باغ در دهه ۱۹۹۰ میلادی توسط ارمنستان را بازپس

گیرد که منجر به تغییرات ژئوپلیتیک با الحاق این اراضی به خاک آذربایجان شد. این تغییرات مرزی بعدها به ویژه در سپتامبر ۲۰۲۳ که به جنگ سوم قره باغ نیز معروف شد، با ادامه حملات آذربایجان و بازپس گیری مناطقی دیگر تداوم یافت اما آنچه برای جمهوری اسلامی ایران اهمیت دارد تغییرات تغییرات ژئوپلیتیکی با ایجاد «دالان تورانی» (کریدور زنگزور)^۱ در استان جنوبی ارمنستان (سیونیک) مم مرز با ایران است که ترکیه و آذربایجان آن را با جدیت دنبال می کنند؛ چرا که با ایجاد این دالان ارتباط مرزی ایران با ارمنستان قطع و کنترل ارتباط ایران با منطقه قفقاز جنوبی در انحصار یک دولت دیگر یعنی آذربایجان قرار می گیرد.

منافع ژئواکونومیکی ایران و ترکیه: توجه به این نکته لازم است که منافع ژئواکونومیکی زمانی مطرح می شود که اقتصاد از دیدگاه ژئوپلیتیکی مورد تحلیل قرار گیرد، در غیر این صورت اگر اقتصاد معطوف به سیاست و قدرت مطالعه شود، جایگاه آن در ژئوپلیتیک نیست و مفهوم ژئواکونومی را هم نمی توان به آن نسبت داد و اقتصاد محض مطرح می شود. از این روی در پی این تغییرات ژئوپلیتیکی، منافع ژئواکونومیکی ایران و ترکیه نیز به نفع ترکیه و به ضرر ایران دستخوش تغییرات خواهد شد.

۱. پیشینه پژوهش

از میان منابع مورد مطالعه، مواردی که در پی می آید به بخش هایی از سوال پژوهش حاضر پاسخ داده اند: در مقاله « نقش جدید ترکیه در ژئوپلیتیک خطوط لوله انرژی در قفقاز جنوبی: پیامدهای منطقه ای برای ایران» (Fallahi and Vosoughi, 2019) به قابلیت ترکیه به عنوان یک مسیر ترانزیتی انرژی در قفقاز جنوبی در تامین بخشی از نیازهای داخلی خود اشاره و پیامدهای این نقش برای ایران نیز بررسی شده است. به مساله با استفاده از دو مفهوم «کشور ترانزیت انرژی» و «کشور قطب انرژی» پرداخته شده و این فرضیه که ترکیه به یک کشور ترانزیتی برای قفقاز جنوبی تبدیل شده، به اثبات رسیده است. همچنین در این مقاله در زمینه ژئوپلیتیک انرژی و نظریه نئورئالیسم، این بحث مطرح و نتیجه گیری شده است که بدون مشارکت ایران در پروژه های انتقال انرژی، نفوذ منطقه ای ترکیه در مقایسه با تهران به ویژه از نظر اقتصادی افزایش می یابد. در مقاله «ایران و ترکیه در قفقاز جنوبی، رقابت و همکاری» (Javadi Arjmand, 2018) نگارنده با تحلیلی ژئوپلیتیکی کوشیده است ماهیت رقابت ایران و ترکیه در

^۱ . با وجود این که این دو عبارت دارای بار معنایی متفاوتی هستند که در مقاله به آن پرداخته شده است اما در طول متن، به جای یکدیگر به کار برده شده اند.

قفقاز جنوبی و تفاوت نگرش سیاست خارجی این دو کشور نسبت به قفقاز جنوبی را بررسی کند. نتیجه اصلی پژوهش این است که رقبیت ایران و ترکیه چند وجهی بوده و موضوعات فرهنگی، اقتصادی و سیاسی را در بر می گیرد. ایران در روابط خود با قفقاز جنوبی موضع مستقل تری اتخاذ کرده و در عین حال تلاش می کند قدرت و نفوذ آمریکا را در منطقه پیرامونی خود محدود کند، در حالی که ترکیه ترجیح خود را برای رویکرد چندجانبه در همکاری با غرب نشان داده است. »

ژئوپلیتیک انرژی با تاکید بر پتانسیل گاز ایران برای ارتقای امنیت انرژی اروپا» (Ghorbani 2021, Ahmadi Nohadani Sepehr &) مقاله دیگری است که به این سوال پاسخ داده است که استراتژی اروپا برای تامین امنیت انرژی خود چیست و منابع گازی ایران چه تاثیری بر روابط ایران و اروپا دارد؟ بر اساس یافته‌های تحقیق ایران تنها دولتی است که می‌تواند به تسلط روسیه بر تامین انرژی اروپا پایان دهد و کشورهای اروپایی می‌توانند در نقش ایران برای ارتقا امنیت انرژی اروپا و کاهش وابستگی اتحادیه اروپا به روسیه تجدید نظر کنند. مقاله «کریدور زنگزور به عنوان بخشی از مسیر حمل و نقل جهانی (در پس زمینه بازی های قدرت در منطقه قفقاز جنوبی)» (Gawliczek, P., and Iskandarov, K., 2023: در مورد احتمال استفاده از کریدور زنگزور بحث و اهمیت آن را به عنوان یک عنصر جدایی ناپذیر از مسیر ترانزیت جهانی برجسته می کند. در این مقاله شاهد تحلیل تطبیقی مسیرهای ترانزیتی مختلف و بیان مزایای باز کردن این کریدور برای همه ذینفعان به طور کلی و نه جزئی هستیم. و در گزارش «تاثیر افتتاح کریدور زنگزور بر خطوط حمل و نقل و ارتباطات منطقه ای» (2021 Baghirov, هدف اصلی شناسایی فرصت‌هایی است که کریدور زنگزور برای کشورهای منطقه و برخی طرف‌های دیگر ایجاد می‌کند و نتیجه‌گیری این است که افتتاح این کریدور برای ایران نیز مزایایی خواهد داشت اما این مزایا برای ترکیه چشمگیرتر است و گسترش بیشتر روابط اقتصادی آذربایجان و ترکیه، ایجاد ارتباط کوتاه‌تر برای ترکیه با آسیای مرکزی از طریق دریای خزر، و کاهش وابستگی ترکیه به ایران با سرعت بیشتر را فراهم خواهد کرد. این در حالی است که به ویژه به دلیل طولانی بودن روند ایجاد کریدور خلیج فارس - دریای سیاه، ایران همچنان برای دسترسی پایدار به این دریا، به ترکیه وابسته خواهد بود.

در این مقالات اغلب از مفهوم ژئوپلیتیک برای تبیین و تحلیل موضوع بهره گرفته شده است. همچنین در این مقالات، موارد بررسی شده، بدون لحاظ پیامدهای ژئواکونومیک ایجاد دالان تورانی برای دو

کشور ترکیه و ایران (موضوع مقاله حاضر) بوده است. در مواردی نیز مزایای باز کردن این کریدور برای همه ذینفعان به طور کلی و نه جزئی بیان شده است.

۲. رهیافت نظری

ژئوپلیتیک: در طول تاریخ، ژئوپلیتیک همواره نقش اساسی در استراتژی ملی داشته است. قدمت ژئوپلیتیک به اندازه جستجوی انسان برای قلمرو، امنیت و نیز به اندازه قدمت دیپلماسی، استراتژی، حسادت و ترس است (Muir, 2000:365). در تعریف ژئوپلیتیک گفته شده است که «ژئوپلیتیک علم نیست بلکه مجموعه‌ای از مقررات و دستورات حاوی روابط بین الملل بین فضا و سیاست و در واقع بین فضا و فرد است» (Shokar, 2007:5) و چون علم نیست و از سوی دیگر وابسته به علوم انسانی و فاقد قوانین کلی است، بنابراین تعریف جامع و کاملی از آن، آسان به نظر نمی‌رسد (Shokar, 2007:9). از عوامل ثابت در ژئوپلیتیک، موقعیت جغرافیایی به معنای چگونگی قرار گرفتن یک نقطه در سطح کره زمین است که حدود مشارکت و فعالیت هر کشور در امور بین‌المللی اغلب بستگی به این موقعیت جغرافیایی و ارتباط آن کشور با همسایگان خود دارد (Ezzati, 2007:75). نتیجه عدم توجه به درک موقعیت جغرافیایی، گسترش وسیع مشکلات ژئوپلیتیکی خواهد بود (Ezzati, 2007:77). از نظر «هالفورد مکیندر» جغرافی دان مشهور انگلیسی تغییر در یک بخش از سیاره زمین می‌تواند روابط در تمامی بخش‌های دیگر آن را نیز تغییر دهد (Muir 2000:367). از مولفه‌های مرتبط با ژئوپلیتیک، ژئو انرژی و ژئواکونومی هستند که در ادامه اشاره‌ای به مفهوم شناسی و رابطه آن دو با ژئوپلیتیک خواهد شد.

ژئوپلیتیک انرژی: «ژئوانرژی» برای نویسندگان، یک روش تحلیلی جدید است (Patricio Fernandes et.al, 2017:25) که تأثیر عواملی مانند مکان، مراکز عرضه و تقاضای انرژی، مسیرهای ترانزیت یا قیمت انرژی را تحلیل می‌کند (Grivach, Aleksei et.al, 2017). به قول حافظ نیا: «ژئوپلیتیک انرژی به مطالعه نقش و اثر انرژی و جنبه‌ها و ابعاد مختلف آن بر سیاست و قدرت و مناسبات گوناگون ملت‌ها و دولت‌ها می‌پردازد» (Hafeznia, 2014:103). ژئوانرژی به تصمیم‌گیری سیاسی در امور ملی و بین‌المللی اشاره دارد و استفاده بالقوه از منابع انرژی را تفسیر و روابط متقابل انرژی در سطح بین‌المللی، جهانی یا منطقه‌ای را مورد مطالعه قرار می‌دهد (Patricio Fernandes et.al, 2017). درک ژئوپلیتیک انرژی حیاتی به نظر می‌رسد؛ چرا که منافع دولت‌ها را در بر می‌گیرد و می‌تواند تأثیر بسیاری بر اثربخشی استراتژی ملی و رشد اقتصادی داشته باشد (Campos and Patricio Fernandes, 2017:25).

ژئواکونومی: ژئواکونومی را عبارت از «تحلیل استراتژی‌های اقتصادی بدون در نظر گرفتن سود تجاری، که از طرف دولت‌ها به منظور حفظ اقتصاد ملی یا بخش‌های حیاتی آن و به دست آوردن کلیدهای کنترل آن از طریق ساختار سیاسی و حفظ مشی‌های مربوط به آن پرداخت اعمال می‌شود»، دانسته اند (Ezzati, 1386:110). «ادوارد لوتواک»^۱ در مقاله‌ای با عنوان «از ژئوپلیتیک تا ژئواکونومی» مفهوم ژئواکونومی را مطرح کرد. منظور لوتواک از این مفهوم آن بود که روش‌های اقتصادی، جایگزین روش‌های نظامی گردیده و پس از جنگ سرد، ژئوپلیتیک به ژئواکونومی در سیاست جهانی تبدیل شده است (Rahimi, 2013:144-145). در بررسی رابطه ژئواکونومی و ژئوپلیتیک گفته شده است که هر دو، روش و تفسیری برای رابطه بین انسان و عوامل محیطی در مقیاس جهانی هستند اما تفاوت‌های اساسی بین این دو نیز وجود دارد؛ از جمله این که هدف اصلی ژئواکونومی کنترل سرزمین و دستیابی به قدرت فیزیکی نیست بلکه دست یافتن به استیلای تکنولوژی و بازرگانی است (Rahimi, 2013:111-112) و اگر در ژئوپلیتیک، مهم‌ترین عامل قدرت دولت‌ها، کنترل بر سرزمین است، ژئواکونومی از طریق کنترل بر بازارهای جهانی، در پی چنین هدفی است (Smith and Cowen 2009: 42).

ژئواکونومی به دلیل تعدد بازیگران در سطوح مختلف پیچیده تر از ژئوپلیتیک به نظر می‌رسد. یکی از ابعاد آنچه در حوزه ژئواکونومیک مطرح می‌شود در حوزه قلمرو کشورها است و دولت‌ها در تلاش هستند تا بسترهای لازم را برای رقابت در بازارهای جهانی فراهم آورند. منطقه قفقاز جنوبی و اتفاقات پیرامون آن، از نظر سیاسی، اقتصادی و جغرافیایی، برای ایران و کشورهای همسایه از اهمیت خاصی برخوردار است. برای درک اهمیت این جایگاه باید به خاصیت ژئواکونومیکی این منطقه توجه کرد. رقابت ژئواکونومیکی در منطقه قفقاز جنوبی یکی از ابعاد رقابت راهبردی میان ترکیه و ایران و چه بسا مهمترین آن نیز بوده است. ترکیه برای اینکه بتواند از مسیر دریای خزر از سویی خود را به چین و از سوی دیگر به اروپا برساند، در این منطقه حضور یافته است. این کشور در دهه‌های اخیر در موقعیت یک قدرت برتر اقتصادی در جنوب غرب آسیا و نیز یکی از اقتصادهای پویای جهان با ظرفیت‌های تجاری - اقتصادی بالا به دنبال تقویت موقعیت ژئواکونومیکی و بهبود شرایط اقتصادی خود در حوزه ژئوپلیتیک انرژی بوده است. ترکیه همکاری با کشورهای قفقاز جنوبی را فرصتی برای تثبیت

1. Edward Luttwak

جایگاه خود به عنوان یک هاب انرژی، حمل و نقل و لجستیک بین منطقه‌ای می‌داند و در این میان در تلاش است تا بتواند با بسترسازی برای تغییرات ژئوپلیتیکی در منطقه قفقاز جنوبی به این اهداف دست یابد. پس از وقایع قره‌باغ در سال ۲۰۲۰، موضوع مسیرهای حمل و نقل جایگزین، اهمیت ویژه‌ای یافت و ترکیه فعالانه پروژه‌هایی مانند کریدور زنگزور و مسیر حمل و نقل بین‌المللی ترانس خزر (کریدور میانی) را پیگیری و ترویج کرد. در این سوی ج.ا. ایران که از این تغییرات ژئوپلیتیک به ویژه در صورت ایجاد کریدور زنگزور، در حوزه های ژئوانرژی و ژئواکونومیکی متضرر خواهد شد، در تلاش برآمده است تا برای بهره‌گیری از مزایا، ظرفیت‌ها و برتری‌های نسبی اقتصاد ملی، نقش این حوزه‌ها را در رقابت با کشورهای منطقه و جهان در مسیر کنترل بر بازارهای جهانی نادیده نگیرد.

۳. منافع ترکیه از اجرای دالان تورانی در حوزه‌های ژئواکونومیکی و ژئوپلیتیک انرژی

موقعیت استراتژیک ترکیه، این کشور را که در میان ۴۷ درصد از منابع انرژی جهان در روسیه، آسیای مرکزی و خاورمیانه و ۱۷ درصد مصرف جهانی گاز طبیعی در اروپا (Ellinas, 2016) قرار داده است، از نظر ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی مهم می‌کند (Bilgin, 2009). ترکیه که در گزارش رقابت پذیری جهانی (۲۰۱۸ - ۲۰۱۷) در جایگاه ۵۳ در میان ۱۳۷ کشور مورد مطالعه قرار دارد - ایران رتبه شصت و نهم را داراست — (HajiMineh and Hydarzadeh, 2019:147) اکنون به عنوان پل ارتباطی میان صادرکنندگان و مصرف‌کنندگان انرژی عمل می‌کند و در حال تبدیل شدن به کشوری محوری برای ایجاد امنیت انرژی از طریق متنوع سازی منابع انرژی و تامین‌کنندگان و مسیرهای عرضه است و در واقع رهبران این کشور، سودای تبدیل شدن به «کانون انتقال انرژی» (Fallahi and Vosoughi, 2010) را در سر دارند. در این راستا اولویت ترکیه، تامین انرژی برای بازار خود با هدف تنوع بخشیدن به منابع و تبدیل شدن به هاب فیزیکی بین‌المللی و کریدور ترانزیتی گاز طبیعی همزمان است (Austvik and Rzayeva, 2017). در این بخش نیاز ترکیه به ایجاد دالان تورانی از منظر ژئوپلیتیک انرژی و ژئواکونومی در سطوح داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۳-۱. در سطح داخلی

رشد اقتصادی مناطق شرقی ترکیه: بخش‌های جنوب شرق و شرق ترکیه (SE&E) از نظر اقتصادی، اجتماعی و سیاسی به دلیل سیاست‌های نادرست اعمال‌شده توسط دولت‌های ترکیه، سال‌هاست که

توسعه نیافته، و تفاوت آشکاری در توسعه اقتصادی بین بخش غربی و شرقی ترکیه دیده می‌شود (Cuneydi Has, 2022) در صورتی که آناتولی شرقی با بالاترین ثروت معدنی (Geographical 2021 Regions of Turkey)، بزرگترین منطقه ترکیه است. در بخش‌های شرقی، زیرساخت‌های کافی برای انتقال گاز وجود ندارد و به دلیل محدودیت‌های ظرفیت سیستم انتقال، شرکت «بوتاش» (شرکت دولتی انتقال و بازاریابی نفت و گاز ترکیه) در زمینه انتقال گاز ناتوان عمل کرده است (Austvik, 2017).

«دالان تورانی» به عنوان یک کریدور جدید برای ترکیه سود اقتصادی بالایی خواهد داشت؛ چنان که بر اساس نظر تجار و شخصیت‌های سیاسی شرق آناتولی، ظرفیت صادرات فعلی ارزروم، قارص، اردهان، آغری و ایغدیر که بالغ بر ۱۶۰ میلیون دلار است، از طریق دالان تورانی با ۳.۱ برابر افزایش، به ۵۰۰ میلیون دلار خواهد رسید (Gawliczek, 2023:41). بخش مهمی از این تحول ژئواکونومیک در مناطق شرقی ترکیه، در رابطه با ایجاد دالان تورانی، مربوط به تسهیل حمل و نقل کالا از چین به اروپا، از طریق استان‌های شرقی ترکیه و سپس دریای مدیترانه یا تنگه استانبول است؛ چنان که ۳ پایانه کانینری فعال در منطقه مدیترانه شرقی نیز نقش مهمی در صادرات این منطقه دارند. از جمله این بندار، بندر بین‌المللی مرسین (MIP) و بندر لیماک [اسکندرون]، هستند که از طریق اتصالات ریلی مستقیماً با بندر «قارص» که کریدور زنگزور به آن متصل خواهد شد، مرتبط می‌شوند. بنابراین، افتتاح این کریدور باعث می‌شود که ارتباط مستقیم منطقه داخلی با مدیترانه شرقی هم از نظر زمان و هم از نظر هزینه بسیار قوی تر شود (ARACIOĞLU and ESMER, 2023:13).

ترکیه مصمم به تکمیل ساخت خط لوله گاز ایغدیر (استان ترکیه در مرز آذربایجان) - نخجوان به عنوان مشارکت اپراتور شبکه گاز ترکیه «بوتاش» و نفت دولتی آذربایجان «سوکار» (Haridy, 2022) به طول ۸۲ کیلومتر (۵۰.۹۵ مایل) است که گاز طبیعی آذربایجان را به نخجوان منتقل می‌کند (Daily Sabah, 2022). تحقق این برنامه منافع ژئواکونومیکی برای ترکیه خواهد داشت؛ چرا که تجارت ترکیه با آذربایجان را سه برابر می‌کند (Nehri, 2020)، علاوه بر این که بخش نخجوان از کریدور زنگزور، مکمل و پشتیبان اصلی مسیر BTK (راه آهن باکو — تفلیس — قارص) و همچنین منبع مهمی برای دمیدن روحی جدید به جاده تاریخی ابریشم است (Haber7, 2020).

۲-۳. در سطح منطقه ای

ترکیه با پیگیری سیاست‌های پان ترکیستی و پان تورانیستی خود به دنبال اهداف سیاسی، اقتصادی و دستیابی به انرژی در آسیای مرکزی و قفقاز است و در این میان، آذربایجان اولین مقصد در مسیر جهان

پیش روی ترکیه بوده است (Ghorbani and Raisi Nejad, 2023:200) که اهمیت آن باید مورد توجه قرار گیرد.

۳-۲-۱. رشد روابط ترکیه و آذربایجان در حوزه‌های انرژی و مبادلات تجاری: پیوندهای قومی و زبانی میان دو کشور باعث «توسعه روابط با گفتمان دوستی و خویشاوندی» (Yesevi, 2015) شده است. آذربایجان اغلب قوی ترین شریک اقتصادی در قفقاز برای ترکیه به ویژه از اواسط دهه ۲۰۰۰ بوده است؛ به گونه‌ی که در دسامبر ۲۰۲۳ حجم تجارت بین دو کشور از ابتدای سال تا پایان اکتبر ۶.۷ میلیارد دلار اعلام شد (Azertac, 2023). آذربایجان تنها تامین کننده گاز طبیعی ترکیه است که در معرض تضاد قیمتی جدی با «بوتاش» یا تنش‌های سیاسی دیگر قرار نگرفته است؛ از سوی دیگر دو کشور برای تحقق پروژه ۴۰ میلیارد دلاری ¹SGC (کریدور گاز جنوبی) همکاری می‌کنند (Austvik, 2017).

برای ترانزیت گاز طبیعی جدید از خاک ترکیه، قراردادهای الزام آوری با آذربایجان به منظور انتقال گاز طبیعی از میدان SD2 (شاه دنیز)^۲ به بازارهای یونان، بلغارستان و ایتالیا بسته شده است. گاز طبیعی از طریق خط لوله SCP³ (در داخل خاک آذربایجان) و خط لوله TAP⁴ (واقع در ترکیه) و اتصال دهنده بین یونان - بلغارستان جریان خواهد یافت. خط TANAP⁵ در سراسر ترکیه بین مرز ترکیه و گرجستان و دریای مرمره، و همچنین TAP پروژه‌های جدیدی در چارچوب SGC (کریدور گاز جنوبی)^۱ هستند (Austvik, 2017). ترکیه و آذربایجان، کریدور زنگزور (عبارتی که این دو کشور همواره برای دالان تورانی به کار می‌برند) را کوتاه ترین مسیر حمل و نقل زمینی بین اقیانوس آرام و اقیانوس اطلس و همچنین نقطه تقاطع مسیرهای شمال - جنوب، و شرق - غرب می‌دانند که به طور قابل توجهی بهره برداری از مسیرهای حمل و نقل زمینی را که اروپا و آسیا را به هم متصل می‌کند، گسترش و منافع ژئواکونومیک دو کشور را افزایش خواهد داد (Dailysabah, 2022).

1. Southern Gas Corridor
2. Shah Deniz Square SD2
3. South Caucasus Pipeline
4. Trans Adriatic Pipeline
5. The Trans-Anatolian Natural Gas Pipeline
6. Southern Gas Corridor

دالان تورانی (زنگور) در مرز ایران و ارمنستان



چنان که پیش بینی می‌شود با افتتاح این کریدور، خط آهنی که قرار است ساخته شود، کوتاه تر از خطی باشد که از مسیر باکو، تفلیس، قارص BTK می‌گذرد و به عنوان بخشی از کریدورهای "میانی"، "ترانس خزر" و "ترانس قفقاز"، مستقیماً آذربایجان، گرجستان و ترکیه را به هم متصل می‌کند. زمانی که همه این پروژه‌ها محقق شود، یک ارتباط حمل و نقل جدید بین ترکیه و آذربایجان ایجاد خواهد شد (Nagihan, 2022). در این صورت ترکیه که حداقل دو دهه به دنبال یافتن نقش و جایگاهی در ترانزیت گاز به اروپا بوده است، برنده تحولات ژئواستراتژیک منطقه در حوزه تجارت گاز خواهد بود. ترکیه می‌تواند گاز دریافتی را از طریق خط لوله به مدیترانه و اروپا صادر کند و یا در بنادر این کشور از طریق LNG^۱ (گاز طبیعی مایع) به کشورهای مختلف عرضه نماید.

تحولات ژئواکونومیکی حاصل از افتتاح این کریدور برای ترکیه و آذربایجان چشمگیر است. محققان ترک می‌گویند، راه اندازی خطوط حمل و نقل جدید به طور قابل توجهی اندازه و سهم بخش لجستیک را برای این کشور افزایش می‌دهد و بیش از ۵۰.۰۰۰ شغل ایجاد می‌کند (2024:200 Chedia). مقامات ترکیه ابراز امیدواری کرده‌اند، کریدور ایغدیر - نخجوان که شاخه‌ای از راه آهن

1 . Liquefied natural gas

باکو - تفلیس - قارص BTK است، تجارت ترکیه با آذربایجان را سه برابر کند و در عین حال بر اهمیت استراتژیک شهر ایغدیر و کل منطقه اطراف بیافزاید (Nehri, 2022). نکته مهم این است که بخش نخجوان از کریدور زنگزور مکمل و پشتیبان اصلی مسیر BTK و همچنین منبع مهمی برای دمیدن روحی جدید به جاده تاریخی ابریشم خواهد بود (Haber7, 2020).

مرکز تجزیه و تحلیل اصلاحات اقتصادی و ارتباطات دولت آذربایجان (CAERC)^۱ نیز انتظار دارد که رفع انسداد خطوط حمل و نقل در منطقه، باعث کاهش یارانه پروازهای باکو - نخجوان به میزان ۱۰ میلیون دلار شود. بر اساس برآوردهای مرکز، راه‌اندازی خطوط حمل و نقل مستقیم در منطقه، صادرات آذربایجان را ۱.۲ میلیارد منات^۲ (بیش از ۷۰۰ میلیون دلار) افزایش می‌دهد، همچنین تولید ناخالص داخلی غیرنفتی را ۲ درصد، صنایع تولیدی را ۳ درصد و معدن را ۲.۷ درصد افزایش خواهد داد (Tren.Az, 2021).

کریدور زنگزور منجر به ترانزیت بخش قزلبیل توجهی از حمل و نقل بین‌المللی بار از طریق آذربایجان در راستای تسهیل تجارت بین چین و اروپا نیز می‌شود. در دوران اتحاد جماهیر شوروی سابق، مسیرهای مواصلاتی از طریق آق‌بند [در زنگیلان آذربایجان] به اردوباد [دومین شهر جمهوری خودمختار نخجوان] برای ارتباط بین آذربایجان و ارمنستان حیاتی بود؛ و حال آن که پیدایش کریدور زنگزور بعد از ژئواکونومیک را معرفی می‌کند که از آق‌بند عبور می‌کند، از ارمنستان می‌گذرد و به سمت ترکیه و اروپا امتداد می‌یابد (Gasimli, 2023:58). همچنین می‌توان تصور کرد که کشورهای منطقه خواهند توانست افزایش قابل توجهی در گردش کامیون‌ها را تجربه کنند که به طور بالقوه بین ۴۰٪ تا ۵۰٪ متغیر خواهد بود (Gasimli, 2023:56).

۲-۲-۳. پیدایش مسیر جایگزین جدید میان ترکیه و آسیای مرکزی: ترکیه به دنبال نفوذ سیاسی و اقتصادی در قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی است. نگاهی به شاخص‌های آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی نشان می‌دهد، ارزش حداقل برخی از آنها با ارزش شرکای پیشرو ترکیه در منطقه و اروپا قابل مقایسه است. با توجه به اینکه سهم آسیای میانه در تجارت ترکیه کم است، افتتاح دالان تورانی می‌تواند حجم حمل و نقل بار با کشورهای آسیای میانه را افزایش و از سوی دیگر هزینه آن را کاهش دهد (Agayev, 2023:17).

^۱ Center for Analysis of Economic Reforms and Pro-Government Communications of Azerbaijan

۲. واحد پول آذربایجان

کل جمعیت منطقه آسیای مرکزی تا سال ۲۰۲۳ حدود ۷۵ میلیون نفر بوده و به سرعت در حال رشد است؛ بنابراین فرصت فروش کالاهای مصرفی در چنین بازار وسیعی می‌تواند عامل مهمی برای رشد اقتصادی ترکیه برای چندین دهه باشد (Chedia, 2024:205). ترک‌ها معتقدند، «کریدور زنگزور» گردش مالی با کشورهای قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی و همچنین با چین را افزایش می‌دهد، به اعتقاد آنها کریدور زنگزور تجارت ۶.۲ میلیارد دلاری بین ترکیه و آسیای مرکزی را تسهیل می‌کند (2023:45 Gasimli). همچنین اتحاد اقتصادی و استراتژیک دولت‌های ترک با تولید ناخالص داخلی بیش از ۱.۱ تریلیون دلار پیش بینی شده است (Agayev, 2023:20).

در حال حاضر بخش مهمی از تجارت ترکیه با آسیای مرکزی به ترانزیت با کامیون از طریق روسیه و ایران وابسته است و سالانه ۴۳ هزار کامیون ترکیه‌ای از ایران به آسیای مرکزی تردد می‌کنند (Veliyev, 2022). آنکارا به دنبال جایگزین و میانبر جدیدی برای تجارت با آسیای مرکزی است و مدت‌هاست که این هدف را از طریق گرجستان و آذربایجان در مسیر شمالی دنبال می‌کند (Gawliczek, 2023:45) و حالا در راستای کاهش وابستگی به رقیب منطقه‌ای خود ایران، و دور زدن آن قصد دارد از طریق مسیر ارمنستان — آذربایجان، در جنوب نیز با افتتاح کریدور زنگزور به سناریوی مشابهی دست یابد (Gawliczek, 2023:40)؛ این در حالی است که از نظر ترک‌ها مسیری که از ایران می‌گذرد دیگر مساعد تلقی نمی‌شود و به عنوان مثال کامیون‌های ترکیه‌ای در معرض تاخیرهای ناشی از صف‌های طولانی در پست گمرک «گوربولاک» (محل عبور ایران — ترکیه) هستند و مالیات بر سوخت تحمیل شده توسط مقامات ایرانی برای آنها مشکل ساز شده است (Gawlicze, 2023:47).

۳-۳. در سطح فرا منطقه‌ای

۳-۳-۱. گذرگاهی جایگزین برای تبادلات اقتصادی رو به رشد میان چین و اروپا از مسیر ترکیه: دالان تورانی حمل و نقل کالا را از چین به استان‌های شرقی ترکیه و سپس به اروپا، از طریق دریای مدیترانه یا تنگه بسفر استانبول تسهیل می‌کند. در واقع، این نوآوری با استراتژی‌های متنوع سازی حمل و نقل ترکیه و چین همخوانی دارد؛ بنابراین دالان تورانی با توجه به ادغام در کریدور حمل و نقل شرق به غرب در آینده نزدیک، این پتانسیل را دارد که به عنوان یک مسیر تجاری مهم بین بازارهای اروپا و آسیا عمل کند. به عبارتی، کوتاه ترین مسیر حمل و نقل زمینی از اقیانوس آرام به اقیانوس اطلس از طریق دالان تورانی فراهم می‌شود (Agayev, 2023:16). بر اساس داده های آماری

یورواستات^۱ حجم تجارت کالا بین اروپا و چین از سال ۲۰۱۰ رشد ثابتی را نشان داده است، به طوری که تجارت بین اتحادیه اروپا و چین در سال ۲۰۲۰ از ۶۰۰ میلیارد یورو فراتر رفته است (Museyibo, 2021). در سال ۲۰۱۵، از صادرات ۲/۳۷ تریلیون دلاری چین تقریباً ۴۲۳ میلیارد دلار به اروپا و ۱۲/۱ میلیارد دلار به کشورهای آسیای مرکزی (قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان، ترکمنستان و تاجیکستان) ارسال شد که این امر بر اهمیت راهرو فرا اوراسیا برای چین، تأکید می‌کند (Gawliczek, 2023: 44-45). در سال ۲۰۲۲، چین سومین شریک بزرگ برای صادرات کالاهای اتحادیه اروپا (۹.۰٪) و بزرگترین شریک برای واردات کالاهای اتحادیه اروپا (۲۰.۸٪) بود و به عبارتی افزایش شدید واردات اتحادیه اروپا از چین، از ۳۴۲.۶ میلیارد یورو در سال ۲۰۱۸ به ۶۲۶.۵ میلیارد یورو در سال ۲۰۲۲ قابل توجه بوده است (Jochheim, 2023).

افزایش جمعیت اتحادیه اروپا و فعالیت های تولیدی آن اهمیت انرژی را در تامین نیازهای این قاره افزایش می‌دهد. از این روی شکست اتحادیه اروپا در همکاری با برخی کشورها در فرآیندهای تامین انرژی، توانایی آن را برای حرکت اجتماعی و سیاسی نیز محدود می‌کند (Toraman, 2022:17). به عنوان مثال پس از جنگ روسیه و اوکراین، در سال ۲۰۲۲، در نتیجه تحریم های اعمال شده علیه روسیه، روابط بین اتحادیه اروپا و این کشور تقریباً به پایان رسید. به همین دلیل این امکان وجود دارد که ادغام آسیا - که در آینده جایگاه مهمی از نظر تولید خواهد داشت - با غرب، از طریق ترکیه صورت گیرد (Toraman, 2022:21).

از سوی دیگر ترکیه قادر است مسیر حمل و نقل بار را برای کشورهای اروپای جنوب شرقی (بلغارستان، یونان و رومانی)، به ویژه کریدور حمل و نقل اروپا - قفقاز - آسیا (TRACECA)^۲ فراهم کند. برنامه TRACECA که در سال ۱۹۹۳ توسط اتحادیه اروپا پیشنهاد شد، اتصال اروپا به آسیای مرکزی را نیز از طریق کریدورهای حمل و نقل از دریای سیاه، قفقاز جنوبی و دریای خزر مد نظر قرار داد (Gawliczek, 2023: 44). کوتاه ترین مسیر اتصال چین به اروپا از سرزمین های قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان، دریای خزر، آذربایجان، ارمنستان و ترکیه می‌گذرد و مسافت کل را حداقل ۳۰۰۰ کیلومتر کاهش می‌دهد که [از نظر ترکیه و آذربایجان] یک بار دیگر اهمیت باز کردن مسیر زمینی از طریق خاک ارمنستان به نخجوان را ثابت می‌کند (Gawliczek, 2023: 45).

^۱. Eurostat

^۲. Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia

۳-۲-۳. افزایش نقش ترکیه در گاز دریای خزر: قفقاز جنوبی اکنون یک منطقه ژئوپلیتیکی متنوع است که نقش مهمی در حمل و نقل منابع خزر ایفا می‌کند (Sadiyev et al., 2021, pp. 282-294). از سوی دیگر دریای خزر در نقطه تلاقی مشترک دو محور مواصلاتی و تجاری محور شرق به غرب و شمال به جنوب آسیا و اروپا با ۲۹۲ میلیارد فوت مکعب گازی که دارد برای آنها که می‌خواهند بر آن تسلط یابند بسیار مهم است.

همانطور که حوضه خزر یک مرکز لجستیک بین‌المللی کامل است، آذربایجان نیز که در پرترددترین نقطه پروژه‌های دو محور قرار دارد، از موقعیت مهمی در این حوضه برخوردار است (Özdemir, 2023:9). ترکیه که در برخی تقسیم‌بندی‌های جغرافیایی در خاورمیانه شمالی قرار گرفته است (Abbasi 2014:125) با آسیای مرکزی هم‌مرز نیست، همسایه خود، آذربایجان را به عنوان سکوی پرشی برای منطقه می‌بیند؛ چرا که مانند قزاقستان و ترکمنستان دارای خط ساحلی در دریای خزر است و از زمانی که آذربایجان در طول جنگ ۲۰۲۰، قره باغ کوهستانی را از ارمنستان پس گرفت، پیکربندی مجدد منطقه ماوراء قفقاز به این کشور فرصت دسترسی مستقیم بیشتر به دریای خزر و آسیای مرکزی را به ویژه با ایجاد «کریدور حمل و نقل زنگزور» — که ارمنستان را دور می‌زند — خواهد داد (Levystone, 2022:16). در نهایت، با گشایش دالان تورانی اگر ترکیه بتواند سرمایه‌گذاری‌های لازم را انجام دهد، با اتصال واقعی خزر و مدیترانه، به یک دستاورد استراتژیکی و ژئواکونومیکی دست خواهد یافت. ترکیه می‌تواند سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی بزرگی را به ویژه در زیرساخت‌های راه آهن خود جذب کند و در این راستا تبدیل بنادر مدیترانه‌ای به مراکز جذب نیز ممکن است عامل تسهیل‌کننده‌ای برای ترکیه به منظور دسترسی به دریا‌های آزاد ایجاد نماید (Özdemir, 2023:11). در چارچوب طرح دالان تورانی قرار است تقریباً تمام گاز دریای خزر به سمت ترکیه، مدیترانه و از آنجا به اروپا متصل شود که این امر در قالب طرح‌های «راهرو گاز جنوبی» (SGC)^۱ و «خط لوله گاز ترانس خزر» (TCGP)^۲ اتفاق می‌افتد.

ترکیه و آذربایجان کلیدی‌ترین نقش را در «راهروی گاز جنوبی» که اتحادیه اروپا در راستای تأمین امنیت انرژی از ۲۰۰۸ آن را در دستور کار جدی خود قرار داده است، ایفا می‌کنند. هدف اصلی از ایجاد این راهروی گازی (متشکل از: SCP (خط لوله قفقاز جنوبی)، TANAP (ترانس آناتولی) و

^۱. Southern Gas Corridor

^۲. Trans-Caspian Gas Pipeline

TAP (ترانس آدریاتیک)، ترانزیت ۱۰ میلیارد متر مکعب گاز طبیعی در سال، از میدان گازی غول پیکر «شاه دنیز» جمهوری آذربایجان به اتحادیه اروپا بوده است اما این کریدور در واقع دری باز به روی کل ذخایر دریای خزر به شمار می‌رود و از این جهت بسیار مهم است و شرکت بزرگ نفت بریتانیا نیز تا کنون قدرتمندترین و تأثیرگذارترین شرکت کریدور جنوبی بوده است (Livianos, 2013). موضوع مهم در اینجا این است که ایجاد دالان تورانی به کوتاه تر شدن مسیر خزر و ترکیه منجر می‌شود؛ مسیری که گاز ازبکستان، قزاقستان و ترکمنستان را به باکو و از آنجا به ترکیه و در نهایت به اروپا منتقل می‌کند (Rzayeva, 2023: 24). نکته دیگر این است که در صورت تحقق دالان تورانی و اتصال گاز سه کشور مذکور به این خطوط لوله، اروپا به گاز ایران نیاز جدی نخواهد داشت و ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی آن در حوزه انرژی تضعیف خواهد شد.

۳-۳-۳. تبدیل شدن ترکیه به هاب انرژی و کاهش وابستگی به نفت و گاز ایران: ترکیه در نظر دارد به قطب ترانزیت انرژی به اروپا تبدیل شود (Mahdavi-zadeh et al., 2023: 340). این کشور همچنین به عنوان یک بازیگر تأثیرگذار در آسیای مرکزی و قفقاز، نیروی محرکه اکثر پروژه‌های همکاری منطقه‌ای است. آغاز پروژه‌های استراتژیک مانند خط لوله نفت خام باکو - تفلیس - جیحان (BTC) و خطوط لوله گاز طبیعی باکو - تفلیس - ارزروم (BTE)، راه آهن باکو - تفلیس - قارص (BTK)، خط لوله ترانس آناتولی (TANAP)، و پیگیری آن از خط لوله ترانس آدریاتیک (TAP) نقاط عطف این همکاری است (Iskandarov and Gawliczek, 2020: 25-33). میانگین وزنی بالا از هزینه قیمت گاز وارداتی، آنکارا را وادار کرد تا کار بر روی یک مفهوم «هاب محلی» را آغاز کند تا بتواند قیمت گاز وارداتی خود را در آینده به آن مرتبط نماید که برای این منظور باید گاز بیشتری از منابع مختلف در خاک ترکیه مبادله شود؛ این در حالی است که سال‌هاست انحصارطلبی بوتاش - BOTAS بیش از ۹۵ درصد از سهم بازار شامل قراردادهای واردات و صادرات و زیرساخت‌ها، و ۱۰۰ درصد از سیستم انتقال گاز را در اختیار دارد - و بازار آزاد نشده، با نقش‌های جزئی و محدودکننده برای شرکت‌های خصوصی، این امر محقق نشده است (Rzayeva, 2023: 18). بنابراین ترکیه به دنبال تنوع بخشیدن به تامین کنندگان انرژی خود و افزایش نقش و اهمیت راهبردی اش به عنوان یک هاب انرژی است (Austvik, 2017).

۳-۳-۴. تکمیل و به نتیجه رساندن کریدور میانی: نقش دالان تورانی در به نتیجه رسیدن کریدور میانی به عنوان یکی از ۶ کریدوری که در مسیر برنامه عملیاتی پروژه «یک جاده یک کمربند» قرار دارد (Azer, 2021:549) به ویژه با توجه به نقش مهم آن در تقویت همکاری‌های منطقه‌ای، برای ترکیه بسیار مهم است. دالان تورانی در کریدور میانی، در واقع مشابه پروژه کریدور حمل‌ونقل اروپا — قفقاز — آسیا (TRACECA) و همچنین پروژه حمل و نقل جاده ابریشم ترکیه — قفقاز جنوبی — آسیای مرکزی (مورد حمایت ایالات متحده در دهه ۱۹۹۰) است تکمیل و به نتیجه رساندن کریدور میانی که چین و اروپا را به یکدیگر متصل می‌کند، یکی از مهمترین دستاوردهای ایجاد دالان تورانی برای ترکیه است که در آینده می‌تواند به واسطه این موقعیت، از اروپا و چین برای اعمال فشار بر ایران بهره‌بردار و این در حالی است که با افزایش ارزش استراتژیک کریدور میانی با ایجاد دالان تورانی، نقش محوری ایران در حمل و نقل بین شرق و غرب بیش از پیش کاهش خواهد یافت (Veliyev, 2022).

۴. تهدیدها و چالش‌های دالان تورانی برای ایران در حوزه‌های ژئواکونومیکی و ژئوپلیتیک انرژی در نگاهی به اهداف ایجاد دالان تورانی، ایران در حوزه‌های ترانزیتی و انرژی ضربه خواهد خورد. در این راستا مواجهه ایران با این دالان بحث برانگیز است؛ چرا که در صورت اجرای طرح دالان تورانی تهدیدهایی متوجه کشور در ابعاد ژئواکونومیکی و ژئوپلیتیک انرژی خواهد شد که در قالب تهدیدهای داخلی، منطقه‌ای و نیز فرامنطقه‌ای مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۴-۱. در سطح داخلی

۴-۱-۱. از بین رفتن موقعیت ایران به عنوان مسیر اصلی آذربایجان به نخجوان: واقعیت این است که با ایجاد کریدور زنگزور و وابستگی باکو به تهران برای برقراری حمل و نقل با نخجوان کاهش می‌یابد و زمانی که آذربایجان دیگر از طریق ایران به نخجوان متصل نشود، علاوه بر این که از اهرم تهران بر باکو کاسته می‌شود، ایران متحمل ضررهای اقتصادی خواهد شد. به عنوان مثال آذربایجان ۱۵ درصد از ۳۵۰ میلیون متر مکعب گاز ارسالی از طریق ایران به نخجوان را به عنوان هزینه ترانزیت پرداخت می‌کرده است که با افتتاح کریدور جدید، ایران ممکن است این سود را از دست بدهد و در مقابل، دالان تورانی به راه ارتباطی داخلی آذربایجان و ترکیه تبدیل خواهد شد (Valiyev, 2023: 36).

۴-۱-۲. جایگزین شدن گاز آذربایجان با گاز ایران برای صادرات به ترکیه: بر اساس قرارداد گازی میان ترکیه و ایران در سال ۱۹۹۶، ترکیه ۴۹۰ دلار برای هر هزار متر مکعب گاز به ایران می‌پردازد، این

در حالی است که می تواند این میزان گاز را با مبلغ کمتر یعنی ۳۳۵ دلار از آذربایجان خریداری کند. از سوی دیگر ترکیه مصمم به تکمیل ساخت خط لوله گاز ایغدیر - نخجوان، در مرز آذربایجان به طول ۸۲ کیلومتر (۵۰.۹۵ مایل) به عنوان مشارکت اپراتور شبکه گاز ترکیه «بوتاش» و نفت دولتی آذربایجان «سوکار» است (Haridy 2022) که گاز طبیعی به دست آمده از آذربایجان را به نخجوان منتقل می کند (dailysabah.com/business/energy). این بدان معناست که منطقه خود مختار نخجوان می تواند نیازی به گاز ایران نداشته باشد؛ موضوعی که خسارت های اقتصادی متوجه ایران خواهد کرد (Eldem, 2022).

۳-۱-۴. از دست دادن بازار ارمنستان: اگرچه ارمنستان شریک تجاری چندان بزرگی برای ایران به شمار نمی رود - بر اساس پایگاه داده تجارت بین الملل سازمان ملل متحد (UN COMTRADE) صادرات ایران به ارمنستان در سال ۲۰۲۲ بالغ بر ۳۶۹/۷۶ میلیون دلار بوده که رشد قابل توجهی نسبت به سال های پیش تر داشته است (<https://comtradeplus.un.org>) - اما واقعیت این است که مسدود شدن مرز ایران با ارمنستان و از دست رفتن مرز "مغری" به معنای پایان تجارت با ارمنستان خواهد بود. گذرگاه مغری از طریق جاده های کوهستانی به ایروان پایتخت ارمنستان متصل می شود و قرار است با سرمایه گذاری شرکت های ایرانی یک تونل مهم در ارمنستان به نام «تونل کاجاران» احداث شود تا راه ترانزیت ایران به ارمنستان بهبود یابد (<https://sarebanco.ir>). حدود ۷ هزار قلم کالا مشمول تعرفه ترجیحی برای صادرات از ارمنستان به اتحادیه اروپاست که این، فرصت مناسبی را برای ایران جهت صادرات به اروپا فراهم می کند.

۲-۴. در سطح منطقه ای

۲-۴-۱. تهدید مسیرهای حمل و نقل و ترانزیتی زمینی جمهوری اسلامی ایران به ویژه با ارمنستان: ایران، دالان تورانی را تلاشی برای محروم کردن کشور از درآمد حاصل از عبور کالاهای صادراتی ترکیه به کشورهای آسیای مرکزی و همچنین عوارض حاصل از عبور کامیون های جمهوری آذربایجان عازم به منطقه نخجوان - حاصل توافقنامه امضا شده بین ایران و آذربایجان در مارس ۲۰۲۱ - می داند که در صورت تکمیل و راه اندازی کریدور زنگزور، کامیون ها مجبور به استفاده از خاک ایران نخواهند بود و از سوی دیگر کامیون های ایرانی برای سفر به جمهوری آذربایجان در مرز با ارمنستان نیز باید عوارض

بپردازند (Haridy, 2022). با ایجاد دالان تورانی، علاوه بر این که ایران ارتباط مرزی و مستقیم حمل و نقل خود را با ارمنستان از دست می دهد، دسترسی کشور به بنادر دریایی گرجستان با دور زدن آذربایجان و ترکیه و از آنجا به اروپا (در قالب کریدور خلیج فارس - دریای سیاه) نیز مسدود خواهد شد (2022 Jafarli,

۴-۲-۲.. به خطر افتادن موقعیت استراتژیک ایران در ایجاد هاب انرژی منطقه: برای ایران، تبدیل تجارت انرژی بر اساس تجارت گاز، پتانسیل رشد و توسعه اقتصادی قابل توجهی را دارد. ایران با صادرات ذخایر گاز طبیعی خود به سایر کشورها می تواند درآمد قابل توجهی داشته باشد. با توجه به وجود منابع متعدد گازی در کشور و همچنین ظرفیت بسیار بالای خرید گاز از روسیه و همچنین ترکمنستان، ایران می تواند از فرصت بی نظیر تحریم گازی روسیه و همچنین محدودیت عرضه گاز ترکمنستان به اروپا، استفاده حداکثری کند و با گشودن خط واردات گاز از همسایه شمالی یعنی ترکمنستان، علاوه بر خرید گاز و ذخیره سازی آن برای مصارف داخلی در فصول سرد و همچنین صادرات گاز، مسیر سوآپ گاز روسیه به سمت هند را نیز تقویت نماید. بنا بر نظر کارشناسان، امکان واردات سالانه ۳۰ میلیارد متر مکعب گاز از ترکمنستان وجود دارد و به هر میزان این واردات گازی از ترکمنستان انجام گیرد، امکان توسعه زیرساخت لازم برای سوآپ گازی روسیه نیز فراهم خواهد شد (Partovi Mehr, 2023).

همچنین یکی از فرصت های ایران سوآپ گاز ترکمنستان از طریق ایران به آذربایجان است و اگر روابط جمهوری اسلامی ایران و آذربایجان به سمت واگرایی پیش رود و در نهایت با ایجاد دالان تورانی مختل گردد، این امید واهی خواهد بود؛ چرا که موقعیت استراتژیک ایران در ایجاد هاب انرژی منطقه با خطر مواجه خواهد شد (Karimov et al., 2023: 16-17).

۴-۲-۳. از بین رفتن نقطه ادغام ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا (EEU): یکی از دلایل اصلی ایران برای توسعه مسیرهای ارتباطی که از خاک کشور عبور می کنند، به ویژه کریدور خلیج فارس - دریای سیاه و INSTC (کریدور شمال - جنوب) به همکاری ایران با اتحادیه اقتصادی اوراسیا (EEU) مربوط می شود. توافقنامه تجارت ترجیحی (PTA) میان EEU و ایران در ۲۷ اکتبر ۲۰۱۹ اجرا شد که تعرفه

های کمتری را برای ۸۶۲ نوع کالا ارائه می دهد و ۵۰۲ نوع صادرات ایران به EEU است (Kaleji, 2021). ارمنستان تنها عضو اتحادیه اقتصادی (EEU) است که مطمئن ترین دروازه ایران به اوراسیا نیز محسوب می شود و ایران این کشور را «دروازه ای» برای ورود به بازارهای روسیه و سایر کشورهای عضو اتحادیه اروپا می داند. در این زمینه، برنامه ریزی شده است که روابط ارمنستان با ایران، ورود EEU به بازارهای خاورمیانه را تسهیل کرده و در نتیجه، توسعه اقتصادی بیشتری را برای ارمنستان فراهم کند. از نظر مسئولان ایران، ایروان پل بسیار قابل اعتماد و محکمی برای معاملات تجاری با سایر کشورها از جمله منطقه اوراسیا و اتحادیه اروپا به شمار می رود (Veliyev, 2022). این در حالی است که با تصرف بخش جنوبی ارمنستان، ایران از ارتباط با این کشور و در نتیجه با اوراسیا محروم، و در نهایت منزوی خواهد شد.

۴-۲-۴. **اخلال در کریدور ترانزیتی خلیج فارس به دریای سیاه:** هند با هدف خنثی کردن اثرات جاده ابریشم، یک مسیر تجارت اقتصادی جایگزین برای خود برنامه ریزی کرده است تا از انزوا در رقابت با چین جلوگیری کند و آن، حمل کالاهای خود به ایران از طریق دریای عرب و خلیج فارس در جنوب کشور تا مرز ارمنستان است. از طریق این کریدور، کالاها مسیرهای زمینی ایران را طی می کنند و از مرز ارمنستان، تنها مسیر دوستانه موجود برای رسیدن به بنادر پوتی و باتومی گرجستان در سواحل دریای سیاه، برای ارسال به سواحل اروپا عبور کرده، از آنجا، بار با کشتی های رورو (Ro-Ro)^۱ از دریای سیاه و به بنادر بلغارستان (بورگاس و وارنا) منتقل می شود. پس از آن، حمل بار مجدداً از طریق جاده به یونان و فراتر از آن در اتحادیه اروپا ادامه می یابد (Kaleji, 2021). از مهمترین دلایل حمایت ایران از این کریدور، رویکرد تهران برای ایجاد تنوع در مسیرهای ارتباطی خود با کشورهای همسایه با «حمل و نقل ترکیبی» - یعنی ترکیبی از مسیرهای دریایی، زمینی و ریلی چند وجهی - است (Kaleji, 2021). راه اندازی این کریدور برای ارمنستان نیز بسیار مهم است؛ ایروان معتقد است که راه اندازی این پروژه انگیزه ای برای توسعه نوع حمل و نقل چندوجهی و افزایش کارکرد ترانزیت ارمنستان در حمل و نقل بین المللی بار در امتداد محور اروپا- آسیا و سرمایه گذاری و گسترش ظرفیت های لجستیکی خواهد بود و منجر به دریافت تعدادی ترجیحات سیاسی و اقتصادی و در نهایت افزایش نقش ارمنستان در

^۱ . از عبارت "roll-on/roll-off" گرفته شده است که کشتی حمل بار وسایل نقلیه چرخ دار اعم از اتومبیل، کامیون، اتوبوس، تریلر یا حتی وسایل نقلیه صنعتی را توصیف می کند.

منطقه خواهد شد. این در حالی است که ایجاد دالان تورانی، برای ترکیه و آذربایجان این فرصت را فراهم خواهد کرد تا از استفاده هند از ایران به عنوان قطب ترانزیتی خود، جلوگیری کنند و به این ترتیب مسیرهای تجاری اقتصادی به اروپا را در انحصار خود درآورند. ترکیه و آذربایجان همچنین تقریباً به طور کامل، ارمنستان را محاصره می کنند و مرز یک گرجستان بی طرف غیرقابل اعتماد را به عنوان تنها خروجی ارمنستان به جهان خارج باقی می گذارند که متعاقب آن هم ایران و هم ارمنستان با خسارت های ژئواکونومیکی مواجه خواهند شد (Sarian And JD LL.M 2021).

۳-۴. در سطح فرامنطقه ای

۱-۳-۴. از بین رفتن مزیت «مسیر ترانزیت انرژی میان آسیا و اروپا» برای ایران با اخلال در کریدور شمال - جنوب: کریدور حمل و نقل بین المللی شمال- جنوب (INSTC)، یک حمل و نقل چندوجهی است که اقیانوس هند و خلیج فارس را از طریق ایران به دریای خزر متصل می کند و سپس از طریق فدراسیون روسیه به سن پترزبورگ و اروپای شمالی متصل می شود. هدف از کریدور، کاهش زمان تحویل محموله ها از هند به روسیه و همچنین اروپای شمالی و غربی است. بنا بر پیشنهاد هند، بخشی از مسیر غربی جاده بین المللی شمال به جنوب (بزرگراه ایروان - مغری - ایران) از یراسخ در ارمنستان عبور و ایران را به گرجستان و از آنجا به دریای سیاه و کشورهای اروپایی متصل می کند (البته این مسیر مدعی دیگری دارد و آن آذربایجان است). اگر این جاده در نهایت از ارمنستان عبور کند - از سال ۲۰۰۹ تا کنون تنها تنها ۵.۵ درصد از پروژه تکمیل شده است - (farhangemelal.icro.ir/news/19279) تصرف بخش جنوبی خاک این کشور، منافع ایران را در پروژه کریدور شمال- جنوب تهدید خواهد کرد. این در حالی است که پدید آمدن این مسیر عمودی به لحاظ سیاسی و خصوصاً اقتصادی، به ضرر دو دولت آذربایجان و ترکیه است و با منافع آنها در برقراری مسیرهای افقی تعارض دارد.

۲-۳-۴. اخلال در طرح «کمر بند - جاده» چین و تهدیدهای ژئواکونومیکی برای ایران: در برنامه عملیاتی یک کمر بند یک جاده (BRI) ساخت شش کریدور به عنوان اولویت های همکاری مشخص شده است و بیش از ۶۰ کشور در حال توسعه در طول مسیر به عنوان اهداف اولویت دار مبادلات خارجی چین مطرح شده اند. در این میان، کریدور اقتصادی چین- آسیای مرکزی- آسیای غربی از سین کیانگ سرچشمه می گیرد و از آسیای مرکزی به شبه جزیره عربستان و سپس به خلیج فارس و سواحل مدیترانه می رسد و عمدتاً هفت کشور قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، ترکمنستان، ایران و

ترکیه را شامل می‌شود (AZER et al , 2021:550). BRI برای منطقه قفقاز جنوبی نیز از نظر تحقق پتانسیل‌های این منطقه در زمینه حمل و نقل ترانزیتی از اهمیت بالایی برخوردار است اما آنچه این طرح را برای درک مناقشه دالان تورانی (کریدور زنگزور) حیاتی می‌کند، این واقعیت است که جاده ابریشم در عبور از ترکیه به سمت اروپا، ارمنستان را دور می‌زند و اجتناب از ارمنستان، به یک مزیت ژئوپلیتیک محوری برای ترکیه و آذربایجان (که مسیر حمل و نقل بین‌المللی «ترانس خزر» هم از آن می‌گذرد) تبدیل می‌شود (Blank, 2022; Desierto, 2017). از سوی دیگر با وجود این که ترکیه اذعان دارد، آسان‌ترین مسیر برای حمل و نقل کالا از چین به اروپا مسیر ایران است اما این استدلال را که تحریم‌های جاری و عدم تمایل آشکار به سرمایه‌گذاری در راه‌آهن ایران، قابلیت اطمینان این گزینه را تضعیف می‌کند (Blank, 2022; Desierto, 2017) دستاویز قرار داده، بر گذر این مسیر، از دالان تورانی و اتصال آن به مسیر حمل و نقل بین‌المللی ترانس خزر (کریدور میانی) که از آذربایجان می‌گذرد، اصرار دارد (Gawliczek 2023: 45). به این ترتیب در نهایت این ترکیه است که با کوتاه کردن دست ایران از مسیر حمل و نقل کالا از چین به اروپا و همچنین به واسطه رونق گرفتن کریدور میانی به عنوان یکی از مسیرهای مرتبط با یک کمربند یک جاده می‌تواند از منافع آن برخوردار شود و در مقابل آن ایران، با تحقق دالان تورانی، از مزایای ژئواکونومیک این مسیرها محروم خواهد شد.

۳-۳-۴. حذف ایران از کریدور گاز جنوبی و مسدود شدن مسیر انتقال گاز ایران به اروپا: ایران شاخص‌های مناسبی برای تامین گاز مورد نیاز اروپا دارد که برخی از آنها را باید اتصالات خط لوله ایران و اروپا و نبود چالش‌های ژئوپلیتیکی اروپا با دریای خزر و خاورمیانه دانست. مساله مهم دیگر این است که ایران امن‌ترین مسیر از نظر شاخص‌های ژئوپلیتیکی است و دست‌آخر این که هزینه‌های تولید گاز ایران کمتر از سایر تولیدکنندگان گاز است که این ویژگی، قدرت چانه‌زنی اروپا برای تعیین قیمت‌ها را افزایش می‌دهد و اروپا به ویژه در شرایطی که با تهدیدهایی از سوی روسیه مواجه شده است، ایران را به عنوان یکی از گزینه‌های خود در مسیر متنوع کردن بازارهای انرژی، در نظر خواهد داشت و عرضه گاز ایران می‌تواند با خط لوله ترانس آناتولی ترکیه (تاناپ) به اروپا متصل شود

(Ahmadi Nohadani 2021). خط لوله «کریدور گاز جنوبی» طرح احداث خط لوله گاز از بخش جنوبی ارمنستان و اتصال آن به خط لوله تاناپ است. کریدور گاز جنوبی، گاز ترکمنستان را از مسیر خط لوله ترانس خزر به آذربایجان و سپس از مسیر خط لوله قفقاز جنوبی (SCP) به ترکیه و سپس اروپا منتقل می‌کند. اما نکته جالب توجه این است که ظرفیت خط لوله SCP کمتر از خط لوله تاناپ در خاک ترکیه است و به این ترتیب ترک‌ها قصد دارند خط لوله دیگری را از طریق دالان تورانی به خط لوله تاناپ متصل کنند. بنابراین تصرف بخش جنوبی ارمنستان توسط آذربایجان با حمایت‌های ترکیه و ایجاد دالان تورانی، عملاً یک گام جدی برای حذف ایران از «کریدور گاز جنوبی» و مسیر ترانزیت انرژی به سمت اروپا تلقی می‌شود و ضمن این که ایران به جمهوری آذربایجان و ترکیه وابسته شده و اهمیت ترانزیتی خود را در مقابل این دو کشور از دست خواهد داد، مسیر جایگزین خود به سمت اروپا را نیز از دست می‌دهد؛ چیزی که به منتفی شدن انتقال گاز ایران به اروپا و در نتیجه حذف ایران از معادلات ترتیبات گازی و انرژی نفت و گاز باشد منجر خواهد شد.

نتیجه‌گیری

بنابر یافته‌های پژوهش و با توجه به مباحث ژئوپلیتیک انرژی که روابط متقابل انرژی را در سطح بین المللی، جهانی یا منطقه‌ای مورد مطالعه قرار می‌دهد و ژئواکونومی که به بررسی مسائل استراتژیک اقتصادی می‌پردازد، و پس از بررسی تاثیر تغییرات ژئوپلیتیکی ناشی از ایجاد دالان تورانی، بر اقتصاد ترکیه و ایران در سه سطح داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی مشخص می‌شود که این تغییرات، به نفع ترکیه بوده و منافع قابل توجهی را برای آن به ارمغان می‌آورد. در سطح داخلی، به عنوان مثال این کالاها از استان‌های شرقی کمتر برخوردار ترکیه عبور کرده، موجب رشد اقتصادی این مناطق خواهند شد و این در حالی است که در نقطه مقابل برای ایران، در صورت مسدود شدن گذرگاه «مغری» به عنوان یک مسیر تجاری حیاتی میان دو کشور ایران و ارمنستان، علاوه بر پایان صادرات ایران به ارمنستان که می‌تواند با بهبود مسیرهای ترانزیتی افزایش چشمگیری یابد، امکان صادرات مجدد محصولات ایرانی از این کشور به اروپا نیز از دست خواهد رفت. علاوه بر آن ضررهای اقتصادی ناشی از، از دست رفتن سود ناشی از صادرات گاز از طریق ایران به نخجوان را نیز نباید فراموش کرد. در سطح منطقه‌ای، ایجاد دالان تورانی علاوه بر مزایای استراتژیک برای ترکیه، تجارت این کشور با آذربایجان را سه برابر کرده،

تراز اقتصادی دو کشور را افزایش داده، تجارت میان ترکیه و آسیای مرکزی را تسهیل می کند. در مقابل، ایران با خسارت ناشی از کاهش اهمیت مسیر تجاری کنونی ترکیه به آسیای مرکزی از کشور، کاهش تراز تجاری با ترکیه که در حال حاضر یکی از ۱۰ شریک تجاری به شمار می رود، و از دست رفتن درآمدهای ترانزیتی با منطقه قفقاز و آسیای مرکزی مواجه خواهد شد. از همه مهمتر در سطح فرامنطقه ای از آنجا که انتظار می رود در آینده، ادغام آسیا با غرب از طریق ترکیه صورت پذیرد و اتصال اروپا به آسیای مرکزی نیز عملاً از طریق کریدورهای حمل و نقل از دریای سیاه، قفقاز جنوبی و دریای خزر است، و نیز کوتاه ترین مسیر اتصال چین به اروپا از آسیای میانه و قفقاز می گذرد، اهمیت باز کردن مسیر زمینی از طریق خاک ارمنستان به نخجوان در قالب دالان تورانی، برای ترکیه و آذربایجان کاملاً روشن می شود. همچنین دالان تورانی به عنوان بخشی از کریدور بسیار مهم «میانی» که ترکیه اصرار دارد، هر دو، برای اتصال چین به اروپا، با هم بسیار سازگارند، این انگیزه را به آنکارا می دهد تا آن را به سرانجام برساند. بنا بر خواست ترکیه، دالان تورانی به عنوان یک راه اصلی برای تنوع بخشیدن به مسیر تجاری و تقویت اثربخشی کریدور میانی ظاهر شده است که ادغام کریدور میانی در بافت وسیع تر شبکه های حمل و نقل این مناطق، مجموعه ای از منافع را برای این کشورها به همراه خواهد داشت که شامل تقویت روابط تجاری، پیشبرد یکپارچگی اقتصادی تورانی و توسعه اقتصادی، و به دست آوردن امتیازات قابل توجه برای کشورهایی خواهد بود که در مسیر کریدور میانی قرار دارند. ایجاد دالان تورانی علاوه بر این که افزایش نقش ترکیه در گاز دریای خزر و اتصال آن به اروپا را (با کوتاه تر شدن مسیر خزر و ترکیه) در پی خواهد داشت، برای ترکیه حجم حمل و نقل بار با کشورهای آسیای میانه را افزایش و از سوی دیگر هزینه آن را کاهش خواهد داد.

ایجاد دالان تورانی، همچنین به ترکیه و آذربایجان این فرصت را نیز می دهد تا از استفاده هند از ایران به عنوان قطب ترانزیتی خود، جلوگیری کنند و به این ترتیب مسیرهای تجاری اقتصادی به اروپا را در انحصار خود درآورند. این مزیت برای ترکیه به واسطه ایجاد دالان تورانی و با اخلاف در مسیرهای ارتباطی که از خاک ایران به سمت اروپا عبور می کنند، به ویژه کریدور خلیج فارس - دریای سیاه و کریدور شمال جنوب (INSTC) به وجود خواهد آمد. همچنین برای ایران مسدود شدن صادرات انرژی و سایر محصولات به اروپا از طریق ارمنستان، کاهش نیاز اروپا به گاز ایران با انتقال منابع گازی خزر به ترکیه و از آنجا به اروپا در قالب طرح های راهرو گاز جنوبی و همچنین خط لوله گاز ترانس خزر، از تبعات ایجاد دالان تورانی - که در تسهیل و کوتاه تر شدن این طرح ها و مسیرهای اجرای آنها نقش

مهمی ایفا می کند - خواهد بود. نکته قابل توجه این است که آنکارا برای دستیابی به اهداف خود، علاوه بر همراه کردن کشورهای منطقه از جمله آذربایجان، این فرصت را نیز به طور بالقوه در اختیار دارد که چین و اروپا (حتی با وجود برخی اختلافات در داخل اتحادیه اروپا) را برای اعمال فشار به ایران با خود همراه نماید؛ یکی از دلایل مهم آن این است که حجم کالاهای مبادله شده میان چین و اتحادیه اروپا با تریلیون‌ها دلار اندازه گیری می شود و این در حالی است که ترکیه و چین در صدد تعمیق روابط منطقه‌ای در قفقاز جنوبی هستند. در این راستا جمهوری اسلامی ایران باید پیش از بهره بردن ترکیه از چنین فرصت‌هایی، به یک راه حل جایگزین دست یابد که می تواند نزدیک شدن به کشورهای اروپایی مخالف با ایجاد دالان تورانی و طرفدار حفظ تمامیت ارضی ارمنستان و تغییرات ژئوپلیتیکی در منطقه قفقاز، در کنار تقویت روابط با چین باشد. در غیر این صورت ایجاد دالان تورانی با حمایت احتمالی چین و بخشی از اروپا در آینده، منجر به قطع ارتباط ایران با ارمنستان و در نتیجه، متفی شدن انتقال گاز ایران به اروپا و حذف کشور از معادلات ترتیبات گازی و انرژی نفت و گاز و خسارت‌های ژئواکونومیکی ناشی از آن خواهد شد.

References

- Abbasi, E. (2014). The Northern Middle East: A new structure for cooperation in the Middle East regional network. *Quarterly Journal of World Politics*, 3(1), 115–159. [In Persian]
- Ahmadi Nohadani, S., & Ghorbani Sepehr, A. (2021). Energy geopolitics with emphasis on Iran gas potential to promote Europe energy security. *Geopolitics Quarterly*, 16(4), 36–78.
- Agayev, M. (2023). Assessing the importance of new corridors in the South Caucasus in the context of the Russian-Ukrainian war. Center for Economic and Social Development (CESD), Baku.
- Aracıoğlu, B., & Esmer, S. (2023, December). The effects of Zangezur Corridor on Türkiye's Eastern Mediterranean ports hinterland. *Journal of Maritime Research: Amphora*, 2(4).
- Azer, Ö. A., et al. (2021). The strategic importance of the “Belt and Road Initiative” connectivity with the “Middle Corridor” program in Turkey. *Journal of Security Sciences*, 10(2), 543–566. <https://doi.org/10.28956/gbd.1028717>
- Baghirov, O. (2021). The impact of the opening of Zangezur Corridor on regional transportation and communication lines. AIR Center Leading Advisor. www.aircenter.az
- Bilgin, M. (2009). Geopolitics of European natural gas demand: Supplies from Russia. *Energy Policy*, 37, 4482–4492.
- Blank, S. (2022). Armenia must build the Zangezur corridor. *The National Interest*. <https://nationalinterest.org/blog/buzz/armenia-must-build-zangezur-corridor-204894>

- Campos, A., & Fernandes, C. P. (2017). Geopolitics of energy and energy security, Part I: The geopolitics of energy. idn Instituto da Defesa Nacional. https://run.unl.pt/bitstream/10362/41897/1/cf_ac_tfr_geopoliticsofenergy_2017.pdf
- Chedia, A. R. (2024). Zangezur Corridor: Economic potential and political constraints. *Russia in Global Affairs*, 22(1), 194–216. <https://doi.org/10.31278/1810-6374-2024-22-1-194-216>
- Cowen, D., & Smith, N. (2009). After geopolitics? From the geopolitical social to geo-economics. *Antipode*, 41(1).
- Cuneydi Has, A. (2022). Economic mobility of Eastern Anatolia in the Byzantine period. In M. Işikli (Ed.), *The economic structure of Eastern Anatolian highland from Urartian period to the end of late antiquity* (Panel 2.6, pp. 53–60). Heidelberg: Propylaeum. <https://doi.org/10.11588/propylaeum.707.c10602>
- Daily Sabah. (2022, August 9). Zangezur corridor: New transport route to connect Europe and Asia. <https://www.dailysabah.com>
- Daily Sabah. (2022, January 18). Turkey-Azerbaijan pipeline to be laid this year to supply Nakhchivan. <https://www.dailysabah.com/business/energy/turkey-azerbaijan-pipeline-to-be-laid-this-year-to-supply-nakhchivan>
- 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. *CATS SWP Comment*, 64.
- Ellinas, C., et al. (2016). Hydrocarbon developments in the Eastern Mediterranean: The case for pragmatism. Atlantic Council, Global Energy Center.
- Ezzati, E. (2015). *Geopolitics in the 21st century* (6th ed.). Tehran: Samt. [In Persian]
- Fallahi, E., & Saeed, V. (2019). Turkey's new position in the geopolitics of energy pipelines in the South Caucasus: Regional implications for Iran. *Strategic Studies in Public Policy*, 10(35), 61–86. [In Persian]
- Gasimli, V. (2023). *Turkic states economy*. Center for Analysis of Economic Reforms and Communication of the Republic of Azerbaijan. ISBN: 978-625-397-513-5
- Gawliczek, P., & Iskandarov, K. (2023). The Zangezur corridor as part of the global transport route (against the backdrop of power games in the South Caucasus region). *Security and Defence Quarterly*, 41(1), 36–53.
- Grivach, A., et al. (2017, July). Geopolitics of energy and energy security. Instituto da Defesa Nacional, Lisboa.
- Hafeznia, M. R. (2014). *Principles and concepts of geopolitics* (4th ed.). Mashhad: Papli. [In Persian]
- Haji Mineh, R., & Heydarzadeh, T. (2019). Explaining the status of Iran and Türkiye in international competition law. *Quarterly Journal of World Politics*, 8(1), 129–160. [In Persian]
- Haridy, S. (2022, November 29). Examining the Iranian-Azeri tensions over Zangezur Corridor. <https://futureuae.com/en-US/Mainpage/Item/7826>
- Iranian Chamber of Commerce. (2021, November 13). Armenia is a suitable route for exports to Eurasia and Europe. <https://otaghiranonline.ir/news/40347> [In Persian]
- IRAN'S STRATEGIC ROLE IN REGIONAL ROAD TRANSPORT. (2022, October 28). <https://sarebanco.ir/irans-strategic-role-in-regional-road-transport>

- Iran's Persian Gulf-Black Sea corridor important: Armenia. (2023, August 7). <https://en.mehrnews.com/news/204290/Iran-s-Persian-Gulf-Black-Sea-corridor-important-Armenia>
- Jafari, S. (2022, November 28). A new direction in Azerbaijan's foreign policy: Irredentism. <https://bakuresearchinstitute.org/en/a-new-direction-in-azerbaijans-foreign-policy-irredentism/>
- Javadi Arjman, M. J. (2018). Iran and Turkey in the South Caucasus: Competition and cooperation. *Journal of Iran and Central Eurasia Studies*, 1(Spring), 15–31.
- Kaleji, V. (2021). Iran and South Caucasus railway connections after the Nagorno-Karabakh war. *The Central Asia-Caucasus Analyst*.
- Karimov, B. A., et al. (2023). The use of smart systems in the Zangezur transport corridor to increase the transit potential of Azerbaijan. *Vestnik Akademii Grazhdanskoi Aviatsii*, 1(28), 37–40. https://doi.org/10.53364/24138614_2022_24_1_17
- LevyStone, M. (2022, November). Connectivity in Central Asia at the crossroads of international crises: Transport, energy and water from interdependence to new cooperation ways. The French Institute of International Relations (Ifri). ISBN: 979-10-373-0637-1
- Mahdavizadeh, et al. (2023). Explaining Iran's position in comparison to the extensive influence of global actors in the strategic region of the South Caucasus. *Quarterly Journal of World Politics*, 12(1), 325–365. [In Persian]
- Ghorbani, M., & Raeisi Nejad, A. (2023). Iran's foreign policy in the second Karabakh war: Factors and approach. *Quarterly Journal of World Politics*, 12(1), 199–234. [In Persian]
- Muir, R. (1990). *A new introduction to political geography*. (D. Mir Heydar & Y. Safavi, Trans.). Tehran: Armed Forces Geographical Organization. [In Persian]
- Nagihan, E. (2022, October 20). One more step to the Zangezur Corridor. <https://expatguideturkey.com/one-more-step-to-the-zangezur-corridor/>
- Özdemir, V. (2023, October). The increasing importance of the Caspian & the Zangezur corridor. ATASAM Analysis, Stratejik Araştırmalar Merkezi Center for Strategic Research.
- Patrício Fernandes, C., et al. (2017). Geopolitics of energy and energy security. (S. Fevereiro, Trans.). Lisboa: Instituto da Defesa Nacional.
- Partovi Mehr, G. (2023, May 3). Iran is one step away from becoming the regional energy hub?! *Tabal Newspaper*. <https://www.taadolnewspaper.ir/> [In Persian]
- Rahimi, H. (2013). *Geopolitical theories*. Tehran: Entekhab. [In Persian]
- Rzayeva, G. (2023). Expansion of the Southern Gas Corridor pipelines and future supplies to Europe. Oxford Institute for Energy Studies. ISBN: 978-1-78467-200-3
- Sadiyev, S., Nasirov, E., Iskandarov, K., & Simons, G. (2021). South Caucasus and a “new great game: The communication of competition in securitized international relations. *Journal of Contemporary European Studies*, 29(2), 282–294. <https://doi.org/10.1080/14782804.2020.1826914>
- Sarian, A. J. (2021, October 15). The Zangezur corridor: Iran's gateway to Europe or Turkey's highway to Turan. <https://www.linkedin.com/pulse/zangezur-corridor-irans-gateway-europe-turkeys-highway-sarian/>
- Shokar, S. (2007). *Understanding and recognizing the concepts of political geography*. (S. H. Razi'i, Trans.). Tehran: Samt. [In Persian]

- Specialized analytical database for society and culture of nations. (2024, May 10). Baku and Yerevan compete over the North-South Corridor. farhangemelal.icro.ir/news/19279 [In Persian]
- Toraman, Y. (2022). Turkey's role in silk road routes: Energy supply security of European Union after Ukraine-Russian war. *Journal of Management, Marketing and Logistics*, 9(1), 16–26.
- Veliyev, C. (2022, September 23). Iran's frustrations with the Zangezur corridor. <https://jamestown.org/program/irans-frustrations-with-the-zangezur-corridor/>
- Valiyev, J. (2023). The role of the existing Middle Corridor and the planned Zangezur Corridor in the economy of Azerbaijan. *Scientific Collection «InterConf»*, (144), 34–42.