

## گسترش و اتصال زیرساخت‌های حمل‌ونقل و انرژی اتحادیه اروپا به حوزه خزر و دریای سیاه: ابعاد، فرصت‌ها و تهدیدها

بهاره سازمند\*

دانشیار مطالعات منطقه‌ای، دانشگاه تهران

### پیمان کاویانی‌فر

دانش‌آموخته کارشناسی ارشد مطالعات منطقه‌ای، دانشگاه تهران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۰۷/۲۸ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۴/۱۰/۲۵)

### چکیده

راهروهای بین‌دولتی یکی از عرصه‌های رقابت بین قدرت‌های بزرگ هستند. از دیدگاهی واقع‌گرایانه می‌توان این راهروها را شاهراه انتقال ثروت و قدرت دانست که افزون بر برتری‌های اقتصادی، به کشورهای واقع در مسیر، قدرت چانه‌زنی بیشتری می‌دهد. از این‌رو هر یک از قدرت‌های بزرگ راهروی مورد حمایت خود را در مناطق مختلف به‌ویژه برای اتصال آسیا و اروپا طراحی و ارائه کرده‌اند که برنامه تراسیکا و راهروی گاز جنوبی اتحادیه اروپا، جاده ابریشم جدید آمریکایی و خطوط لوله مورد حمایت این کشور و راهروی بین‌المللی شمال-جنوب روسیه در این زمینه قابل اشاره هستند. با توجه به تأثیر مستقیم این برنامه‌ها بر منافع ملی ایران و اهمیت شناخت دقیق این طرح‌ها، در این نوشتار اصول، هدف‌ها، اولویت‌ها، برنامه‌ها و اقدام‌های انجام‌شده یا برنامه‌ریزی‌شده در زمینه تلاش اتحادیه اروپا برای اتصال زیرساختی اروپا به حوزه دریای سیاه، دریای خزر و فراتر از آن تشریح شده و راهکارهایی هم برای پیشبرد منافع ملی جمهوری اسلامی ایران در این حوزه‌ها ارائه شده است. پرسش اصلی که در این پژوهش به آن پاسخ داده خواهد شد این است که پیامدهای برنامه‌های اتحادیه اروپا در حوزه اتصال زیرساخت‌های حمل‌ونقل و انرژی خود به حوزه دریای سیاه و دریای خزر بر منافع ملی جمهوری اسلامی ایران چیست؟ فرضیه پژوهش این است که منافع و تهدیدهایی به شکل هم‌زمان برای جمهوری اسلامی ایران پدید آمده است. یافته پژوهش این است که سیاست خارجی توسعه‌محور، مؤلفه تعیین‌کننده در این حوزه است. روش پژوهش نیز توصیفی-تحلیلی است.

### کلیدواژه‌ها

اتحادیه اروپا، برنامه تأسیس، تراسیکا، حوزه خزر، حوزه دریای سیاه، راهروی گاز جنوبی.

\* E-mail: bsazmand@ut.ac.ir

## مقدمه

اتحادیه اروپا با چند سال تأخیر پس از نابودی اتحاد شوروی و همچنین بازشدن نسبی درهای جمهوری‌های بازمانده به سوی غرب، فضای پسا شوروی را مورد توجه قرار داد و در چارچوب ابتکارهای مختلف کوشید تا در این فضا نقشی هرچه پررنگ‌تر بازی کند. این اتحادیه روابط، برنامه‌ها و ابتکارهای دوجانبه و چندجانبه‌ای را در فضای پسا شوروی مورد توجه قرار داده است که برخی از این روابط، برنامه‌ها و ابتکارها بر منافع ملی ایران اثری مستقیم دارد. در این نوشتار، تلاش شده است تا طرح‌های اصلی برای اتصال زیرساختی اروپا به حوزه دریای سیاه، حوزه خزر و فراتر از آن تشریح شود؛ زیرا تاکنون ادبیات زیادی در مورد برنامه‌های اتحادیه اروپا برای برقراری اتصالات زیرساختی با این مناطق تولید نشده است. برای پاسخ به پرسش نوشتار، سه مبحث مهم ارائه شده است. نخست، موضوع ژئواکونومی و ابعاد و ویژگی‌های آن بررسی شده است؛ دوم، طرح‌های اصلی چندجانبه و فرامنطقه‌ای برای اتصال اروپا به حوزه دریای سیاه، حوزه خزر و فراتر از آن تشریح شده و در این راستا اصول، هدف‌ها و اولویت‌های اتحادیه اروپا بررسی شده و ظرفیت‌ها و محدودیت‌های طرح‌های مورد مطالعه نیز ارائه شده است؛ سوم، تأثیرات این اقدام‌ها و برنامه‌ها بر منافع ملی جمهوری اسلامی ایران مورد توجه قرار گرفته است.

## ژئواکونومی، موضوعی جدید در تعاملات بین دولتی

در عصر حاکمیت گفتمان ژئواکونومیک، اقتصاد نسبت به هر زمان دیگر نقش برجسته‌تری یافته و ژئواکونومی انرژی فصل نوینی را در روابط بین‌المللی گشوده است. منابع انرژی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین متغیرهای ژئوپلیتیکی در نظام سیاسی کنونی جهان در تعاملات بین‌المللی میان کشورها مطرح شده و کنترل منابع تولید و مسیرهای انتقال انرژی و نیز فناوری‌ها و ابزارهای تولید، فراوری و انتقال و حتی مصرف انرژی برای حفظ برتری جهانی و منطقه‌ای و به چالش کشیدن رقبای در عرصه بین‌المللی اهمیتی ویژه یافته تا جایی که انرژی به موضوع ژئوپلیتیکی مهمی تبدیل شده است (بروجردی و دیگران، ۱۳۹۰: ۱۱-۱۲).

تابه حال از ژئواکونومی تعریف‌های مختلفی شده است؛ اما به شکل کلی ژئواکونومی را متشکل از سه مؤلفه مهم قدرت، اقتصاد و جغرافیا می‌دانند. به بیان دیگر آن زمان که ظرفیت و توان یک کشور در جغرافیا هویت می‌یابد اقتصاد جغرافیایی یا ژئواکونومیک شکل می‌گیرد؛ بنابراین با تغییر شاخص‌ها در انتخاب قلمروهای ژئواکونومیک پس از پایان جنگ سرد و اولویت‌یافتن مسائل اقتصادی بر مسائل نظامی، انطباقی بین قلمروهای ژئواکونومیک و استراتژیک پدید آمد (رحیم‌پور، ۱۳۸۱: ۵۸). بدین ترتیب در دهه‌های اخیر که نظام جهانی به سوی اقتصاد بازار آزاد در حرکت است، وزن حوزه اقتصاد سیاسی

پررنگ شده و جهت‌گیری ژئوپلیتیک به سوی ژئواکونومیک میل می‌کند. بر این اساس، تنها کشورهایایی که بنیان‌های قوی اقتصادی در گستره نظام بین‌الملل دارند، توانایی قدرت‌نمایی بیشتری را خواهند داشت. در حقیقت هم‌اکنون برخلاف دوران جنگ سرد، در تعامل میان دولت - ملت‌ها، کشورهایایی توان تأثیرگذاری بیشتر و به تبع آن نفوذ بالاتر دارند که قدرت بالای «تکنولوژیکی، اقتصادی، سیاسی و نظامی» داشته باشند (قاسمیان، ۱۳۹۰: ۲۸ و ۳۰).

### اصول، هدف‌ها و اولویت‌های اتحادیه اروپا

در ده سال نخست پس از فروپاشی اتحاد شوروی، حوزه خزر در سیاست‌ها و منافع اتحادیه اروپا جایگاه برجسته‌ای نداشته است. از اواخر دهه ۱۹۹۰ در پرتوی نیاز روزافزون به منابع انرژی و احیای قدرت فدراسیون روسیه از یک‌سو و فرایند گسترش مرزهای اتحادیه اروپا از سوی دیگر، توجه اتحادیه اروپا (به همسایگان اروپا در شمال آفریقا، خاورمیانه، قفقاز، حوزه دریای سیاه و حتی آسیای مرکزی) دچار تحول اساسی شد (واعظی، ۱۳۸۹: ۲۱۸). امروزه برخلاف دوران جنگ سرد، دغدغه‌های اتحادیه اروپا در قبال همسایگانش مسائل گوناگونی را در حوزه‌های مختلف دربر می‌گیرد. با بررسی اسناد و مقاله‌های مرتبط با برنامه بیشتر دوجانبه، سیاست همسایگی اروپا<sup>۱</sup> و ابتکارهای چندجانبه و منطقه‌ای مانند طرح مشارکت شرقی<sup>۲</sup>، مشارکت اورو-مدیترانه‌ای<sup>۳</sup> و همچنین هم‌افزایی دریای سیاه<sup>۴</sup> مجموعه‌ای از نگرانی‌ها و هدف‌ها را می‌توان استخراج کرد که مهم‌ترین آن‌ها عبارتند از: جلوگیری از گسترش مناقشات در همسایگی و اقدام‌های خصمانه علیه اتحادیه اروپا، گسترش روابط منطقه‌ای و تشویق همکاری درون مناطق (حوزه دریای سیاه، قفقاز و ...)، حل مناقشات موجود و تضمین صلح پایدار، ایجاد مشارکت سیاسی و اقتصادی بر پایه ارزش‌ها و امنیت مشترک، جلوگیری از تمامی شکل‌های قاچاق انسان و مهار مهاجرت به اتحادیه اروپا، حفظ امنیت اتباع اتحادیه اروپا که در خارج از کشور زندگی می‌کنند، تلاش برای عرضه و حمل‌ونقل انرژی حوزه خزر به اروپا از راه قفقاز و حوزه دریای سیاه، تقویت حاکمیت سیاسی و اقتصادی در فضای پساشوروی و توانمندسازی آن کشورها برای مشارکت مؤثر در اقتصاد جهانی، حمایت از همکاری منطقه‌ای بین اعضای تراسیکا، افزایش سرمایه‌گذاری منطقه‌ای به وسیله منابع مالی بین‌المللی و خصوصی (Gorshkov and Bagaturia, 2001: 52-53)، امنیت انرژی و

- 
1. European Neighborhood Policy-ENP
  2. Eastern Partnership Initiative-EaP
  3. Euro-Mediterranean Partnership-formerly known as Barcelona Process
  4. Black Sea Synergy

متنوع‌سازی منابع و مسیرهای انرژی. در ادامه، مهم‌ترین این هدف‌ها در حوزه حمل‌ونقل و انرژی بررسی خواهد شد.

### برنامه‌ها و اقدام‌های اتحادیه اروپا در منطقه (آسیای مرکزی، حوزه خزر، قفقاز جنوبی و حوزه دریای سیاه)

قبل از تنش‌های بین روسیه و اوکراین در سال ۲۰۰۶ اروپا چندان نگران این مسئله نبود که روسیه در سال ۲۰۲۰ هفتاد درصد از واردات گاز اروپا را تأمین خواهد کرد و اروپایی‌ها بعد از این رویداد متوجه شکنندگی امنیت انرژی خود شدند. کمیسیون اروپایی در ماه مارس همان سال، سند مهمی را با عنوان راهبرد اروپا برای انرژی بادوام، رقابتی و امن<sup>۱</sup> منتشر کرد. این راهبرد جدید چشم‌انداز متفاوتی را پیشنهاد کرده و از متنوع‌سازی مسیرها حمایت می‌کند (Lussac, 2010: 619). بنابر آمار رسمی، اتحادیه اروپا هم‌اکنون ۶۶ درصد گاز طبیعی خود را وارد می‌کند (The European Commission, 2015). مجموع این شرایط نشان‌دهنده اولویت متنوع‌سازی منابع و مسیرهای انرژی برای اتحادیه است و ایران با در اختیار داشتن ۱۸/۲ درصد ذخایر گازی اثبات‌شده دنیا ظرفیت بالقوه شایان توجهی در تحقق این راهبرد دارد. همچنین برنامه تأسیس، ابتکار تراسیکا و اینوگیت و به‌ویژه راهروی گاز جنوبی اهمیت دارند که به تفصیل بررسی خواهند شد.

### الف) کمک‌های فنی به کشورهای مستقل هم‌سود - برنامه تأسیس<sup>۲</sup>

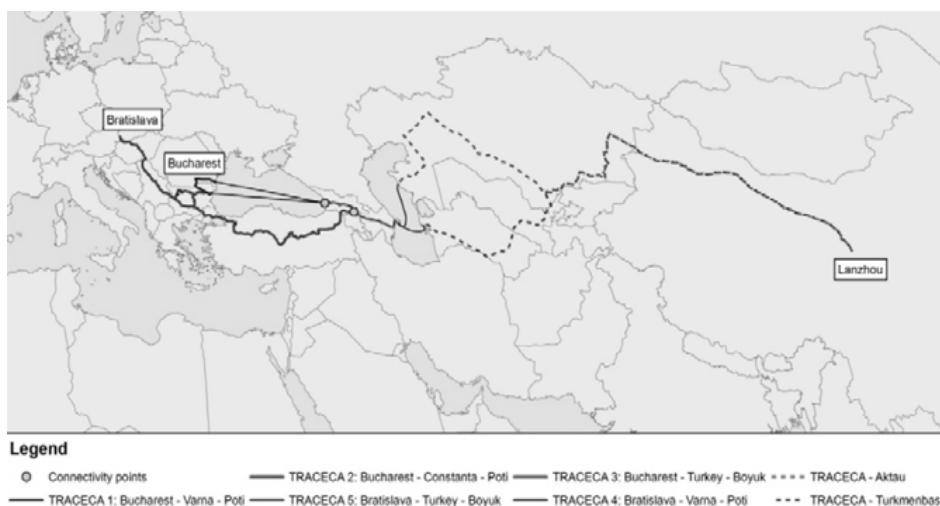
این برنامه به‌دنبال کمک به کشورهای بازمانده از اتحاد - به جز بالتیک - برای به‌کارگرفتن اصلاحاتی در بخش‌های مدیریتی، اداری، نهادی و قانونی، روندهای اصلاحات اقتصاد کلان و همچنین اصلاحات بخشی بود. بعد از سال ۱۹۹۲، تأسیس به ابزار اصلی اتحادیه اروپا برای تعامل با کشورهای قفقاز جنوبی تبدیل شد. تأسیس دو سطح ملی و منطقه‌ای داشت که در بعد منطقه‌ای روی دو ابتکار «تراسیکا» و «اینوگیت» متمرکز می‌شد (Lussac, 2010: 610). در سال ۱۹۹۹ موافقت‌نامه‌های مشارکت و همکاری<sup>۳</sup> اجرا شدند و برنامه تأسیس را در یک چارچوب روشن قانونی قرار دادند. برنامه تأسیس که از سال ۱۹۹۱ آغاز شده بود از سال ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۳ با سند «همسایگی و مشارکت اروپایی»<sup>۴</sup> جایگزین شد و تأمین مالی برنامه‌های مربوطه از این راه انجام می‌شد. از سال ۲۰۱۴ دستورالعمل سومی

1. Green Paper - a European Strategy for Sustainable, Competitive and Secure Energy  
2. Technical Assistance to the Commonwealth of Independent States-TACIS  
3. PCAs  
4. European Neighborhood and Partnership Instrument-ENPI

به نام دستورالعمل همسایگی اروپایی<sup>۱</sup> به عنوان جایگزین سند همسایگی و مشارکت اروپایی به اجرا گذاشته شده است و هم‌اکنون تأمین مالی برنامه‌ها از این مسیر انجام می‌شود. دستورالعمل همسایگی اروپایی هم از سال ۲۰۱۴ اجرا شده است و تا سال ۲۰۲۰ ادامه خواهد یافت. در مجموع، برنامه تأسیس به شکل فعال از تغییر جهت کشورهای بازمانده از اتحاد به سمت اروپا و کاهش توجه آن‌ها به مسکو حمایت می‌کرد.

### ب) راهروی حمل‌ونقل اروپا- قفقاز- آسیا<sup>۲</sup> - تراسیکا

سطح «بین‌دولتی برنامه» تأسیس بر چند طرح منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای تمرکز دارد که تراسیکا و اینوگیت مهم‌ترین آن‌ها است. در زمان باستان، تجارت در جاده‌ای که بعدها به جاده ابریشم یا جاده خراسان مشهور شد، نه تنها بعد اقتصادی داشت بلکه به تبادلات علمی و فرهنگی بین مردم شرق و غرب کمک کرد (Abazov, 2007: 22). ایده احیای تجارت بین شرق و غرب را برای نخستین بار وزیر امور خارجه اتحاد شوروی، ادوارد شوارندادزه در سپتامبر ۱۹۹۰ مطرح کرد. این طرح در چشم‌انداز نهایی بخشی از طرح راهبردی، اقتصادی و فرهنگی جهان آینده است. از هدف‌های برنامه تراسیکا، اتصال دریای سیاه به دریای خزر به وسیله نظام‌های جدید ارتباطی و حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی، دریایی و حتی هوایی برای این هدف است (Gorshkov and Bagaturia, 2001: 51-52).



نقشه شماره ۱: مسیرهای ریلی و آبی تراسیکا

منبع: Islam and Others, 2013: 52

1. European Neighborhood Instrument-ENI
2. Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia- TRACECA

توافق‌نامه چندجانبه پایه<sup>۱</sup>، نقش مهمی در اجرایی‌شدن تراسیکا داشته است. دولت‌های آسیای مرکزی و قفقاز به جز ترکمنستان، تمام کشورهای حوزه دریای سیاه به جز روسیه یعنی ترکیه، بلغارستان، مولداوی، رومانی و اوکراین این توافق‌نامه را امضا کرده‌اند (Yildirim Keser, 2014: 173). ترکمنستان عضو ابتکار نیست؛ اما به صورت فعال در آن مشارکت می‌کند. ایران در سال ۲۰۰۹ به این سازمان پیوست و توافق‌نامه پایه را امضا کرد؛ اما از سال ۲۰۱۰ به دلیل به کارگرفتن تحریم‌های شورای امنیت سازمان ملل و اتحادیه اروپا، کمک‌های فنی طرح‌های اتحادیه اروپا برای این کشور فراهم نشد و در نتیجه ایران نیز در این سازمان، مشارکت مناسب و شایان توجهی نداشته است.

### مسیر ریلی و جاده‌ای تراسیکا

تراسیکا یک راهروی حمل‌ونقل چندحالتی<sup>۲</sup> است که باهدف یکپارچه‌کردن قاره اروپا و آسیا توسعه یافته است. در این طرح، تمرکز بر حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی، دریایی و ترکیبی است (Yildirim Keser, 2014: 171).

**تراسیکا و حمل‌ونقل جاده‌ای<sup>۳</sup>:** یکی از رایج‌ترین روش‌های حمل بار، حمل‌ونقل جاده‌ای است. بخش زیادی از نقل و انتقال‌ها در منطقه از محموله‌های مربوط به ناتو گرفته تا سایر بارها را شرکت‌های ترکیه‌ای انجام می‌دهند. کامیون‌های ترک برای رسیدن به آسیای مرکزی یا افغانستان با سه انتخاب مواجه هستند:

ترکیه => سامسون<sup>۴</sup> ترکیه (حمل با کشتی به: ) => روسیه => قزاقستان => قرقیزستان (مسیر ۱)

ترکیه => گرجستان => آذربایجان (حمل با کشتی به: ) => قزاقستان => قرقیزستان (مسیر ۲)

ترکیه => ایران => آسیای مرکزی (مسیر ۳)

طی مسیر روسیه (مسیر ۱) و ایران (مسیر ۳) به مقصد بیشکک حدود ۱۰ روز طول می‌کشد و طی مسیر ۲ (مسیر تراسیکا) نیز بین ۱۴ تا ۲۰ روز وقت می‌گیرد (Ziyadov, 2011: 33-34).

**تراسیکا و حمل‌ونقل ریلی:** نوع دوم حمل‌ونقل در چارچوب تراسیکا حمل‌ونقل ریلی است. در حال حاضر، شبکه ریلی یکپارچه اتصال اروپا به چین وجود خارجی ندارد. مسیر

- 
1. Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe-the Caucasus-Asia Corridor-MLA
  2. Multimode Transportation Corridor
  3. Trucking
  4. Samsun

انتقال محموله‌ها بدین صورت است که بار پس از عبور از دریای سیاه در بندر پوتی یا باتومی گرجستان تخلیه می‌شود و سپس به وسیله خط ریلی باکو-تفلیس-باتومی/پوتی وارد جمهوری آذربایجان می‌شود. در ادامه دو مسیر ترکمن‌باشی (ترکمنستان) و آکتائو (قزاقستان) وجود دارد. این دو مسیر با هم متفاوت هستند و پس از انتقال دریایی محموله‌ها از خزر به مقصد دو بندر، مسیر ترکمن‌باشی قبل از رسیدن به چین و قزاقستان، از ازبکستان و ترکمنستان هم عبور می‌کند. همچنین با توجه به شکست مسیر یکپارچه ریلی تراسیکا در نقاط مختلف، ایده اتصال شبکه ریلی جمهوری آذربایجان، گرجستان و ترکیه نخستین بار در نشست مشترک کمیسیون حمل‌ونقل در ژوئیه ۱۹۹۳ مطرح شد. این ابتکار بعدها در طرح کلان خط ریلی فراروی اروپایی ادغام شد (Railturkey, 2014). در حال حاضر، عملیاتی شدن این ابتکار به تکمیل خط ۹۸ کیلومتری اخالکالاکي گرجستان تا کارس ترکیه (که ۶۸ کیلومتر آن در ترکیه و ۳۰ کیلومتر آن در گرجستان خاک است) و نوسازی خط اخالکالاکي-تفلیس بستگی دارد (Ziyadov, 2006). بدین ترتیب، خط ریلی کارس-اخالکالاکي<sup>۱</sup> با اتصال گرجستان به ترکیه می‌تواند در یکپارچه کردن شبکه ریلی چین-آسیای مرکزی-قفقاز-ترکیه-اروپا مؤثر باشد.

**موانع تراسیکا:** اگرچه تراسیکا یک راهروی بین‌دولتی است؛ اما در واقع بیشتر نقل‌وانتقال محموله‌ها داخلی است. برای نمونه، در سال ۲۰۱۰ جمهوری آذربایجان تنها ۱/۳ میلیون تن از ۲۱/۷ میلیون تن بار منتقل شده کامیونی خود را از مرزش با گرجستان عبور داده است (Ziyadov, 2011: 31). همچنین طرح‌های بهبود و نوسازی زیرساخت‌ها بیشتر بعد ملی دارند تا فراملی.

#### جدول ۱. مسیرهای بدیل از استانبول تا دستیک (مرز قزاقستان و چین)

مسافت	مسیرهای ریلی
۳۸۷۳	استانبول ← کارس ← اخالکالاکي ← تفلیس ← باکو ← دریای خزر (حمل دریایی به): ← ترکمن‌باشی ← عشق‌آباد ← تاشکند ← آلماتی ← دوستیک
۷۰۸۹	استانبول ← کارس ← اخالکالاکي ← تفلیس ← باکو ← دریای خزر (حمل دریایی به): ← آکتائو ← عشق‌آباد ← اورسک ← آکمولا ← دوستیک
۷۲۸۶	استانبول ← دریاچه وان (حمل دریایی به): ← کاپیکوی ← تهران ← مشهد ← سرخس ← تاشکند ← آلماتی ← دستیک

منبع: Ziyadov, 2011: 41

مانع اصلی تراسیکا، هزینه تمام شده و پیش‌بینی ناپذیری زمان تحویل است. تخلیه‌ها و بارگیری‌های مجدد، عبور از مرزها، شفافیت نداشتن گمرکی، ایستگاه‌های بازرسی و... تأخیر زیادی در تحویل به موقع بار به وجود می‌آورند. مطالعات نشان می‌دهد که مسیری که از مدیترانه شروع شده و از جمهوری آذربایجان به چین می‌رود یکی از پیش‌بینی ناپذیرترین مسیرها از نظر زمانی است. زمانی که هیچ تأخیری وجود نداشته باشد سرعت گذراندن مسیر، مناسب و در حدود ۴۰/۵ تا ۴۹/۴ کیلومتر بر ساعت است. در حالی که با محاسبه تأخیرها این سرعت به ۱۶/۱ تا ۱۹/۳ کیلومتر بر ساعت کاهش می‌یابد (Ziyadov, 2011: 32). تراسیکا هم‌اینک ۱۳ کشور از جمله چهار کشور آسیای مرکزی به جز ترکمنستان، سه کشور قفقاز، اوکراین، مولداوی، بلغارستان، رومانی و ترکیه را شامل می‌شود. ایران نیز به تراسیکا پیوسته است.

### ج) برنامه حمل و نقل بین‌دولتی نفت و گاز - اینوگیت<sup>۱</sup>

برنامه اینوگیت یک برنامه بین‌المللی همکاری در زمینه انرژی بین اتحادیه اروپا و دولت‌های حاشیه دریای سیاه و دریای خزر و همچنین همسایگان آن‌ها است. برنامه از سال ۱۹۹۶ به صورت نهادمند در حال فعالیت است. زمینه اصلی فعالیت برنامه اینوگیت عرصه‌های مرتبط با انرژی است و بر شش رکن شناسایی زمینه‌های تحول و شبکه‌های جدید، بازبینی و بررسی شبکه‌های انرژی موجود، بهبود تجارت و انتقال بین‌دولتی هیدروکربن‌ها، افزایش امنیت زیرساخت‌های انرژی، انتقال دانش به فعالان بخش انرژی، هماهنگی سرمایه‌گذاری‌ها در طرح‌های راهبردی انرژی تمرکز دارد. این برنامه به شکل رسمی کمک‌های فنی برای تأسیس خط لوله قفقاز جنوبی - بخش قفقازی خط لوله باکو-تفلیس-ارزروم-را فراهم آورده است. هزینه ارزیابی‌های فنی خط لوله ناکو در چارچوب این برنامه اختصاص داده شده است و مطالعات فنی و مالی و پیش سرمایه‌گذاری در راهروی گازی فراروی خزر نیز در چارچوب این برنامه در حال اجرا است. اینک، دوازده کشور شامل تمام جمهوری‌های پسا شوروی جز روسیه به علاوه ترکیه عضو این برنامه هستند. ایران در این برنامه نیست.

### د) راهروی گاز جنوبی<sup>۲</sup>

گاز طبیعی بخش مهمی از ترکیب انرژی مصرفی اتحادیه اروپا است و یک چهارم از مصرف انرژی آن را تشکیل می‌دهد. کمیسیون اروپایی در پاسخ به نگرانی‌های ناشی از امنیت انرژی

1. Interstate Oil and Gas Transportation to Europe-INOGATE
2. Southern Gas Corridor-SGC



که پس از بحران گازی روسیه- اوکراین- اتحادیه اروپا بروز کرده بود در سال ۲۰۰۸ راهبرد جدیدی را آغاز کرد که گسترش راهروی چهارم گازی یکی از پایه‌های اصلی آن است. پس از انتشار سند مهم طرح عملیاتی امنیت انرژی و انسجام اتحادیه اروپا<sup>۱</sup> و پیشنهاد تأسیس راهروی چهارم گازی از جنوب، پیشبرد عینی این ابتکار در نشست‌هایی تضمین شد. اسناد کمیسیون اروپا نشان می‌دهد که در چند سال اخیر، گسترش راهروی چهارم، معروف به راهروی گاز جنوبی یکی از مهم‌ترین اولویت‌های اتحادیه اروپا بوده است. اینک، بخش اعظم گاز اتحادیه از سه راهروی گاز شمالی (نروژ)، راهروی گاز شرقی (روسیه) و راهروی گاز غربی (آفریقای شمالی) تأمین می‌شود و تأسیس راهروی چهارم از جنوب، انتقال منابع گازی حوزه خزر و خاورمیانه به اروپا و به‌طور طبیعی امنیت انرژی بیشتر را ممکن خواهد کرد.



نقشه ۲: مسیرهای بدیل در راهروی گاز جنوبی

Source: Geopolitical Analysis and Monitoring, 2014, Available at: <https://goo.gl/RDgvgZ>, (Accessed on: 6/24/2016)

اتحادیه اروپا برای توسعه راهروی گاز جنوبی و در تکمیل برنامه شبکه‌های انرژی فراروی اروپایی<sup>۲</sup> خود خطوط لوله ماوراء آدریاتیک، ترکیه- یونان- ایتالیا، نابوکو و جریان سفید را در مجموع به‌عنوان راهروی گاز جنوبی در نظر گرفته است. در ادامه، این چهار خط لوله در مجموعه راهروی گاز جنوبی بررسی می‌شود:

**جریان سفید:** مقام‌های اوکراین برای اولین بار ایده تأسیس خط لوله جریان سفید را در سال ۲۰۰۵ مطرح کردند و در مه ۲۰۰۷ به مجمع گاز وین ارائه شد (Trend, 2008).

1. Second Strategic Energy Review  
2. Trans European Networks-Energy

دولت گرجستان نیز در مارس ۲۰۰۹ یادداشت تفاهمی با جریان سفید امضا کرد. استمرار انحصار ترکیه اسلام‌گرایان در صادرات گاز دیگر کشورها از خاک خود، سبب اهمیت مضاعف این خط لوله شده است و دولت جمهوری آذربایجان نیز مسیر گرجستان را به‌عنوان طرح جایگزین احتمالی مسیر ترکیه مورد توجه قرار داد (The Jamestown Foundation, 2009).

در طرح اولیه قرار بود که بخش مهمی از خطلوله جریان سفید از کف دریای سیاه و بدون عبور از حوزه ترکیه بگذرد، از این‌رو سه کشور جمهوری آذربایجان، گرجستان و رومانی بازیگران اصلی در این طرح هستند. پیش‌بینی می‌شود که خطلوله در آغاز کار با استفاده از ذخایر شاه دنیز حدود ۸ میلیارد متر مکعب و در صورت اضافه‌شدن منابع گازی آن سوی خزر، در چشم‌انداز بلندمدت به ظرفیت به ۳۲ میلیارد مترمکعب افزایش یابد (OSCE, 2010).

**نابوکو:** خطلوله نابوکو بسیار بلندپروازانه‌تر از خطوط رقیب خود طراحی شده و نماد تنوع‌بخشی به منابع گازی و راهبرد امنیت منابع گازی اتحادیه اروپا است. کمیسیون اروپا در سال ۲۰۰۸ تصریح کرد که کشورهای تأمین‌کننده خطلوله نابوکو جمهوری آذربایجان، ترکمنستان، عراق و در بلندمدت ازبکستان و ایران خواهند بود (Quaker Council for European Affairs, 2009). هزینه تخمینی طرح، حدود پنج میلیارد یورو است و کمیسیون اروپایی هزینه‌هایی را در چارچوب برنامه اینوگیت به ارزیابی‌های فنی طرح اختصاص داده است (Mitrova, 2012: 69). نابوکو به طول ۳۳۰۰ کیلومتر قبل از رسیدن به اتریش از چهار کشور ترکیه، بلغارستان، رومانی و مجارستان می‌گذرد، گاز حوزه خزر و خاورمیانه را با ظرفیت ۳۱ میلیارد متر مکعب در سال به بازار اروپا انتقال خواهد داد که بیش از پنج درصد مصرف کنونی گاز اتحادیه است. این خطلوله پس از انتخاب طرح ماوراء آدریاتیک برای انتقال گاز شاه دنیز ۲ درعمل لغو شد و اگرچه نیاز اروپا به گاز خزر فراتر از خطلوله ماوراء آدریاتیک است؛ اما احیای نابوکو در کوتاه‌مدت دور از انتظار است.

**خطلوله ترکیه- یونان- ایتالیا:** طرح سوم که خطلوله ترکیه- یونان- ایتالیا نام دارد و جفت مشابه و رقیب خط ماوراء آدریاتیک است شامل خطلوله‌ای بین ترکیه و یونان با ظرفیت انتقال ۱۱/۱۵ میلیارد متر مکعب می‌شود که بیشتر تأسیس شده است. این خط لوله شباهت بسیاری به خط لوله ماوراء آدریاتیک داشت، تنها با این تفاوت که از آلبانی نمی‌گذشت و مستقیم از یونان وارد ایتالیا می‌شد (Sartori, 2012: 3-4). خطلوله اتصالی یونان- بلغارستان نیز بخشی از این طرح است.

**خط لوله ماوراء آدریاتیک:** خط لوله ماوراء آدریاتیک در ژوئن ۲۰۱۳ از میان خطوط لوله رقیب برای انتقال گاز جمهوری آذربایجان به یونان و ایتالیا از مسیر ترکیه انتخاب شد. با توجه به اینکه ساخت و ساز سه خط لوله دیگر هنوز آغاز نشده است، بخش در حال تأسیس یا عملیاتی شده راهروی گاز جنوبی، اینک چهار جزء دارد که ساخت خط لوله ماوراء آدریاتیک (به‌عنوان رقیب نابوکو، جریان سفید و خط لوله ترکیه- یونان- ایتالیا) قلب آن را تشکیل می‌دهد: ذخایر گازی شاه دنیز ۲، خط لوله قفقاز جنوبی، خط لوله ماوراء آناتولی و خط لوله ماوراء آدریاتیک.

خط لوله ماوراء آدریاتیک یک خط لوله ۸۷۰ کیلومتری است که باهدف ایجاد اتصال به خط لوله تاناب از شهر کیپوی در مرز ترکیه و یونان شروع شده و با گذر از یونان، آلبانی و دریای آدریاتیک به بریندیسی ایتالیا ختم می‌شود. ظرفیت اولیه خط لوله ۱۰ میلیارد متر مکعب در سال خواهد بود و به‌وسیله میدان شاه دنیز ۲ تغذیه خواهد شد و در آینده با اضافه شدن ۲ مرکز فشرده‌سازی جدید به بیش از ۲۰ میلیارد متر مکعب در سال خواهد رسید (Natural Gas Europe (a), 2015). افزون بر این، راهرو باید اتصالی را با خاورمیانه برقرار کند. در چشم‌انداز بلندمدت کشورهایمانند ترکمنستان، عراق و ایران- در صورتی که رژیم تحریم‌ها برداشته شود- در گسترش این راهرو نقش بسیار مهمی خواهند داشت (Natural Gas Europe (b), 2015).

جدول ۲. ذخایر اثبات شده، تولید و مصرف گاز- سال 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)
جمهوری 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			۵۴۱

Source: Clingendael International Energy Programme (CIEP), 2013, Available at: <https://goo.gl/MnKDZD>, (Accessed on: 7/19/2015), BP Statistical Review, 2014, Available at: <https://goo.gl/Ui904Q>, (Accessed on: 7/19/2015).

جدول ۳: خطوط لوله در یک نگاه

نام خط لوله	ظرفیت احتمالی به میلیارد متر مکعب در سال (bcm)	آخرین وضعیت
ماوراء خزر / بخش زیر بستر خزری راهروی گاز جنوبی	۳۰	تا تعیین رژیم حقوقی خزر لوله گذاری نخواهد شد
قفقاز جنوبی / بخش قفقازی راهروی گاز جنوبی	۲۵	در حال فعالیت - احتمالاً زیر ظرفیت / این خط لوله برای اتصال به خط فراروی خزر طراحی شده است
ماوراء آناتولی-تاناپ / بخش ترکیه‌ای راهروی گاز جنوبی	قابل گسترش به ۶۰ در بلندمدت	در حال ساخت و ساز
ماوراء آدریاتیک-تاپ / بخش اروپایی راهروی گاز جنوبی	۲۰ تا ۱۰	در حال ساخت و ساز
نابوکو	۳۱	با انتخاب طرح «تاپ» لغو شد
جریان جنوبی	۶۳	لغو شد
جریان ترکی	۶۳	فقط پیشنهاد شده
صلح	۴۰	با آغاز عملیات ساخت خط لوله ماوراء افغانستان آینده این خط لوله در ابهام فرو رفته است.
ماوراء افغانستان- تاپی	۲۷	عملیات ساخت این خط لوله در آستانه لغو تحریم‌های ایران به صورت رسمی آغاز شد.

منبع: نویسندگان

### گسترش اتصالات‌های زیرساختی به حوزه دریای سیاه و دریای خزر و منافع ملی جمهوری اسلامی ایران

از چشم‌اندازی واقع‌گرایانه، مورگنتا مفهوم منافع ملی را در چارچوب قدرت تعریف کرده است. از این منظر، هر اقدامی که بتواند بر قدرت کشور بیفزاید منطبق بر منافع ملی است (تاجیک، ۱۳۸۱: ۵۳). با چنین تعریفی از منافع ملی، هر گفتمان، طرح، ابتکار یا طرحی که نتیجه احتمالی آن تضعیف قدرت چانه‌زنی و نفوذ ایران در مسائل منطقه‌ای و بین‌المللی باشد را می‌توان برخلاف منافع ملی ارزیابی کرد. از این‌رو تغییر وضعیت «وابسته» هر کشور به وضعیت «وابستگی متقابل» معیاری برای ارزیابی درجه موفقیت آن کشور در تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی است. طرح‌های زیرساختی اتحادیه اروپا - که با هدف گسترش اتصالات‌های اروپا و آسیا در حال اجرا هستند و عملیاتی شدن آن‌ها افزایش وابستگی متقابل اقتصادی بین طرف‌های ذی‌نفع را در پی خواهد داشت - نیز در دایره منافع ملی ایران جای می‌گیرند؛ پس حضور جمهوری اسلامی ایران چه به عنوان منبع (در مورد راهروهای انتقال انرژی) چه به عنوان مسیر (در مورد کلیه راهروها) بر قدرت ملی این کشور خواهد افزود.

نظر به اهمیت و اولویت «امنیت انرژی» برای اتحادیه اروپا از یک سو و ذخائر عظیم گازی ایران از سوی دیگر، می‌توان ادعا کرد که گسترش روابط دوجانبه می‌تواند منافع متقابل در پی

داشته باشد. بیژن زنگنه، وزیر نفت ایران در ۱۱ شهریور ۱۳۹۴ بیان کرد: «برای بهره‌برداری از فازهای پارس جنوبی به سرمایه‌گذاری ۳۰ میلیارد دلاری نیاز داریم» (تارنمای رسمی وزارت نفت، ۱۳۹۴). در مجموع حضور در نهادهای بین‌المللی مانند اینوگیت و جذب منابع مالی برای طرح‌های امکان‌سنجی، گسترش تعاملات با بازیگران فعال در عرصه انرژی، افزایش تبادل اطلاعات و هماهنگی برنامه‌ها و طرح‌ها، افزایش سرمایه‌گذاری خارجی و گسترش زیرساخت‌های مرتبط با گاز طبیعی و ایجاد تولید مازاد، افزایش درآمد ناشی از صادرات گاز و سرانجام حرکت به سوی وابستگی متقابل با همسایگانی مانند عراق، پاکستان و عمان و در چشم‌اندازی دورتر اعضای اتحادیه اروپا موارد مرتبط با منافع ملی ایران هستند.

در مورد راهروهای حمل‌ونقل، چنان‌که در مقدمه نیز بدان اشاره شد هر یک از قدرت‌های بزرگ به دلیل آثار و پیامدهای اقتصادی، سیاسی و حتی امنیتی که این خطوط مواصلاتی دارند، گسترش مسیرهای ویژه‌ای را حمایت می‌کنند. تراسیقای اروپایی، جاده ابریشم جدید آمریکایی، جاده ابریشم چینی، راهروی فراروی سبیری روس‌ها، مسیرهای فراروی قزاقستان و همچنین راهروی بین‌المللی شمال-جنوب در این زمینه قابل اشاره هستند. هندسه این راهروها ممکن است برای ایران در بردارنده منافع و تهدیدهایی باشد. اگرچه ایران از سال ۲۰۰۹ به عضویت تراسیقا پذیرفته شد؛ اما گسترش تراسیقا بدون بهره‌گیری از زیرساخت‌های ایران و با سیاست‌های کنونی تأثیری منفی بر حجم حمل‌ونقل کالا و مسافر از مسیر ایران خواهد داشت. شایان توجه اینکه، یکی از دلایل پیش‌بینی ناپذیری زمان و افزایش هزینه‌ها در راهروی تراسیقا بهره‌نبردن از ظرفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل ایران است و از این‌رو مشارکت فعال ایران در برنامه تراسیقا و جلسه‌های این سازمان و جذب کمک‌های مالی و فنی که در این چارچوب به اعضا اختصاص می‌یابد، تأمین‌کننده منافع ایران خواهد بود. در چشم‌انداز بلندمدت نیز ایران باید بکوشد تا با بهره‌گیری از سیاست خارجی توسعه‌محور، با تلاش‌های برخی قدرت‌ها در جهت «دورزدن ایران از مسیر تراسیقا» مقابله کند.

همچنین گسترش همکاری‌ها بین دو سازمان اکو و تراسیقا نیز یکی از سناریوهای محتمل و منطقی است. از ۱۳ عضو تراسیقا، هشت کشور، هم‌زمان عضو سازمان اکو هستند. فصل مشترک راهروهای فرامنطقه‌ای غیرروسی برای اتصال شرق و غرب- از جمله تراسیقا- عبور از منطقه اکو است. همچنین، هم سازمان اکو و هم برنامه تراسیقا با هدف افزایش استقلال جمهوری‌ها از مسکو گسترش یافته‌اند. این دو سازمان از برخی ابعاد به یکدیگر شبیه هستند و جنبه هم‌تکمیل‌کنندگی دارند. این سازمان با در اختیار داشتن منابع، نهادها و رویه‌های پایدار، قابلیت‌ها و ظرفیت‌های بالقوه فراوانی در اختیار دارد که می‌تواند در تسهیل و کاهش موانع راهروی تراسیقا مؤثر باشند. همچنین در این راستا، گسترش منطقه تراسیقا و استفاده از ظرفیت‌های زیرساختی ایران نیز می‌تواند مورد توجه قرار گیرد. از سوی دیگر، ضعف

راهروهای حمل و نقل و زیرساخت‌های ارتباطی همواره به‌عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل ناکارآمدی سازمان اکو بیان شده است و با چنین رویکردی گسترش تراسیکا خود نبود زیرساخت‌های حمل و نقل منطقه اکو را تا حدی برطرف خواهد کرد.

### نتیجه

در این نوشتار مهم‌ترین اقدام‌ها، ابتکارها و برنامه‌های عملیاتی شده در حال اجرا یا تأسیس و یا پیش‌بینی شده اتحادیه اروپا برای گسترش زیرساخت‌ها به حوزه دریای سیاه و دریای خزر بررسی شد. گسترش این زیرساخت‌ها برای این اتحادیه و کشورهای مرتبط تأمین‌کننده منافع گوناگونی است. از آن جمله می‌توان به بازشدن محاصره ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی برای کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز، تبدیل شدن کشورهای چینی و ترکیه و حتی گرجستان و جمهوری آذربایجان به مرکز نقل و انتقال‌ها، بهره‌گیری اعضای اتحادیه از منابع حوزه خزر و امنیت انرژی بیشتر برای اتحادیه اشاره کرد. گسترش این زیرساخت‌ها می‌تواند تأمین یا تهدید منافع ملی ایران را در پی داشته باشد. انزوا و نادیده‌گرفتن ایران، عبور خطوط لوله از بستر خزر، کاهش مزیت نسبی ظرفیت‌های زیرساختی ایران و گسترش مسیرهای بدیل باصرفه - چه حمل و نقل و چه انتقال انرژی - از تهدیدهای متوجه منافع ملی ایران هستند. از سوی دیگر، سیاست خارجی مناسب ایران می‌تواند تأمین منافع ملی را در پی داشته باشد که از آن جمله می‌توان به مشارکت ایران در گسترش خط لوله ماوراء آناتولی - تاناپ، ورود رسمی ایران به راهروی گاز جنوبی، جذب کمک‌های مالی و فنی سازمان‌هایی مانند اینوگیت و تراسیکا، ارتباط بیشتر با بازیگران هر حوزه و سرانجام هماهنگی طرح‌ها و چشم‌اندازهای میان‌مدت و بلندمدت در زمینه گسترش راهروهای حمل و نقل و انرژی اشاره کرد. پیشنهاد می‌شود که جمهوری اسلامی ایران با جذب سرمایه‌گذاری و گسترش راه‌های جاده‌ای و تسهیل مسائل اداری و حذف موانع غیرضروری بتواند حمل و نقل جاده‌ای را تسهیل کند و تحت توافق‌نامه‌های تراسیکا درآورد. آغاز دوباره کمک‌های فنی اتحادیه اروپا به ایران در چارچوب تراسیکا - که از سال ۲۰۱۰ و در پی تحریم‌ها متوقف شده بود - تحولی محتمل در دوران پساتحریم خواهد بود که باید پیگیری شود. جذب سرمایه‌های خارجی و افزایش سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های مرتبط با گاز طبیعی، بهینه‌سازی مصرف داخلی گاز و ایجاد ظرفیت مازاد در دوران پساتحریم می‌تواند از اولویت‌ها باشد.

### منابع

#### الف) فارسی

۱. بروجردی، علاءالدین، سلمان انصاری‌زاده و مهرداد کرمی (۱۳۹۰)، «ژئواکونومی دریای خزر و تأثیر آن بر امنیت انرژی در اتحادیه اروپا»، راهبرد، دوره ۱، شماره ۱، صص ۲۸-۵.

۲. تاجیک، محمدرضا (۱۳۸۱)، *مقدمه‌ای بر استراتژی امنیت ملی ایران*، تهران: فرهنگ گفتمان.
۳. تارنمای رسمی وزارت نفت (۱۳۹۴)، «سرمایه‌گذاری ۵۰ میلیارد دلاری برای توسعه میدان‌های مشترک گازی و نفتی»، <https://goo.gl/i3nNNK>، (تاریخ دسترسی: ۱۳۹۴/۹/۲۹).
۴. رحیم‌پور، علی (۱۳۸۱)، «تحولات ژئواستراتژیک در سده بیست و یکم و جایگاه منطقه‌ای ایران»، *اطلاعات سیاسی و اقتصادی*، شماره ۱۸۴-۱۸۳، صص ۵۸-۵۶.
۵. قاسمیان، سلیمان (۱۳۹۰)، «بررسی نقش انرژی در شکل‌گیری قلمروهای ژئواستراتژیک جهان»، *اکتشاف و تولید*، دوره ۱، شماره ۸۷، صص ۳۱-۲۷.
۶. واعظی، محمود (۱۳۸۹)، *سیاست و امنیت در قفقاز*، تهران: پژوهشکده تحقیقات راهبردی.

#### ب) انگلیسی

1. Abazov, R. (2007), **Culture and Customs of the Central Asian Republics**, United States of America: Greenwood Press.
2. **BP Statistical Review** (2014), Available at: <https://goo.gl/QQi2B1>, (Accessed on: 19/7/2015).
3. **Clingendael International Energy Programme (CIEP)** (2013), Available at: <https://goo.gl/cl1hkV>, (Accessed on: 10/7/2015).
4. Dekanozishvili, M. (2004), "The EU in the South Caucasus by What Means, to What Ends", **The Georgian Foundation for Strategic and International Studies**, Available at: <https://goo.gl/zrIz3D>, (Accessed on: 5/4/2017).
5. **Geopolitical Analysis and Monitoring** (2014), "EU's Contradictions", Available on : <http://geopoliticsrst.blogspot.nl/2014/12/turkey-germany-russia-and-eus.html>, (Accessed on: 18/12/2015).
6. Gorshkov, T. and G. Bagaturia (2001), "TRACECA—Restoration of Silk Route", **Japan Railway and Transport Review**, Available at: [jrtr.net/jrtr28/pdf/f50\\_gor.pdf](http://jrtr.net/jrtr28/pdf/f50_gor.pdf), (Accessed on: 5/3/2017).
7. Islam, D., T. Zunder, R. Jackson and N. Nesterova (2013), "The Potential of Alternative Rail Freight Transport Corridors between Central Europe and China", **Transport Problems**, Vol. 8, No. 4, pp. 45-57.
8. Lussac, S. J. (2010), "Ensuring European Energy Security in Russian 'Near Abroad' the case of the South Caucasus", **European Security**, Vol. 19, No. 4, pp. 607-619.
9. Mitrova, T. (2012), "Russia's Energy Policy in Central Asia and The Caspian Sea Region", **Security Index**, Vol. 14, No. 1, pp. 67-76.
10. **Natural Gas Europe (a)** (2015), "The Southern Gas Corridor and the EU Gas Security of Supply: What's Next?", Available at: <http://naturalgaseurope.com/>

- southern-gas-corridor-and-eu-gas-security-of-supply-22688, (Accessed on: 5/4/2017).
11. **Natural Gas Europe (b)** (2015), "Removal of Sanctions from Iran: What Does it Promise for the Southern Gas Corridor?", Available on: <http://www.naturalgaseurope.com/removal-of-iran-sanctions-and-southern-gas-corridor-23389>, (Accessed on: 9/7/2015).
  12. **OSCE** (2010), "White Stream™, A Priority Project of the EU and Integral Component of the Southern Gas Corridor", Available at: <http://www.osce.org/ashgabat/67922?download=true>, (Accessed on: 7/7/2015).
  13. **Quaker Council for European Affairs (QCEA)** (2009), "The Nabucco Gas Pipeline: A Chance for the EU to Push for Change in Turkmenistan", Available at: <https://goo.gl/RMxQqx>, (Accessed on: 5/3/2017).
  14. **Rail Turkey** (2014), "10 Things to Know about Baku-Tbilisi-Kars Railway Project", Available at: <http://railandturkey.org/2014/10/20/baku-tbilisi-kars-railway/>, (Accessed on: 6/7/2015).
  15. Sartori, N. (2012), "The European Commission's Policy towards the Southern Gas Corridor between National Interests and Economic Fundamentals", **Institute Affair International**, Available at: [pubblicazioni.iai.it/pdf/DocIAI/iaiwpl201.pdf](http://pubblicazioni.iai.it/pdf/DocIAI/iaiwpl201.pdf), (Accessed on: 5/4/2017).
  15. **The European Commission** (2015), Available at: <https://goo.gl/dBZbhC>, (Accessed on: 5/5/2015).
  16. **The Jamestown Foundation** (2009), "White Stream can De-monopolize the Turkish Transit of Gas to Europe", Available at: <https://goo.gl/B5qg37>, (Accessed on: 7/7/2015).
  17. **Trend** (2008), "White Stream Gas Pipeline Double Profitable for Azerbaijan – Ukraine's President", Available at: <http://en.trend.az/business/economy/1211915.html>, (Accessed on: 7/7/2015).
  18. Yildirim Keser, H. (2014), "Importance of Transport Corridors in Regional Development - The Case of TRACECA", **Sosyoekonomi**, Vol. 23, No. 24, pp. 163-182.
  19. Ziyadov, T. (2006), "The Kars-Akhalkalaki Railroad: a Missing Link between Europe and Asia", **The Central Asia-Caucasus Analyst**, 19 April, Available at: <https://goo.gl/eYXVfQ>, (Accessed on: 6/7/2015).
  20. Ziyadov, T. (2011), **Azerbaijan as a Regional Hub in Central Eurasia**, Washington D.C.: Johns Hopkins University and Baku: Azerbaijan Diplomatic Academy.