«فرهیختگان» به بهانه چالش اخیر کامیون‌های ایران و ترکیه، به بررسی امکان جنگ کریدوری در منطقه پرداخته است

اتحاد نفتی ایران و ارمنستان علیه خفگی ژئوپلیتیکی

سید احسان حسینی
خبرنگار گروه اقتصاد

در روزهای گذشته، تنش‌های ترانزیتی بین ایران و ترکیه افزایش‌یافته و به نظر می‌رسد که دو کشور اقداماتی تنبیهی برای ناوگان کامیون‌های یکدیگر در حوزه سوخت اعمال کرده‌اند. سخنگوی وزارت امور خارجه در نشست خبری اخیر خود اعلام کرده که مشکلات به وجود آمده یک مسئله فنی و غیرسیاسی است. معاون اول رئیس جمهور نیز در خصوص مشکل کامیون‌داران ایرانی در مرز ترکیه گفت که این یک اختلاف مرزی بین دو کشور بوده و با رابطه خوبی که دو کشور دارند، طی یک یا دو روز آینده مشکل حل می‌شود. البته برخی کارشناسان این موضوع را در قالب جنگ کریدورها بین ایران و ترکیه تفسیر می‌کنند. در این راستا، با احسان موحدیان، کارشناس مسائل قفقاز، به گفت‌وگو نشستیم. در ادامه مشروح این گفت‌وگو را در قالب یادداشت شفاهی از نظر می‌گذرانید.

اختلاف گازوئیلی بین ایران و ترکیه چگونه شکل گرفت؟

ریشه نزاع شکل گرفته به تلاش ایران برای جلوگیری از قاچاق سوخت خود برمی‌گردد. ایران قانون «باک پُر» را اجرا کرده تا قاچاق سوخت به ترکیه را متوقف کند. به‌هرحال، هم‌اکنون کشور ما با ناترازی انرژی مواجه است و قاچاق سوخت نیز به دلیل اختلاف قیمتی که بین ایران و همسایگان وجود دارد، ناترازی انرژی را تشدید کرده است.

البته قاچاق سوخت ایران فقط به مقصد ترکیه نیست، بلکه به افغانستان و پاکستان و سایر کشورها نیز انجام می‌شود و اجرای قانون برای کل نقاط مرزی ایران است که البته ظاهراً ترک‌ها ناراحت شده‌اند. ترکیه در پاسخ به اقدام ایران برای جلوگیری از قاچاق، عوارض ۱۱۵ درصدی برای کامیون‌های ایرانی وضع کرده است.

ماجرا این است که کامیون‌های ترک از مدت‌ها پیش، از مسیر ایران به آذربایجان و ترکمنستان می‌روند و در طول مسیر از گازوئیل ارزان ایران استفاده می‌کردند. این کامیون‌ها بیشتر باک اضافه دارند و از ایران سوخت قاچاق می‌کنند. حال بعد از مدت‌ها، وزارت نفت قانونی مصوب کرده که هر کامیون ترک که از کشور خارج می‌شود، باید معادل یک باک پُر از گازوئیل به قیمت واقعی به ایران پرداخت کند.

نزدیک به یک دهه است که وزارت نفت ایران از ترکیه مطالبه کرده که با قاچاق سوخت توسط کامیون‌های ترک برخورد کند، اما اتفاق خاصی از سمت ترکیه نیفتاده است. حالا ترکیه در واکنش به قانون «باک پُر» علیه کامیون‌های ایرانی عوارض وضع کرده است، گویا ایران وظیفه تأمین سوخت قاچاق برای کامیون‌های ترک را دارد! هم‌اکنون هر کامیون ایرانی بابت هر لیتر سوخت باید ۲۷ دلار عوارض بدهد و نزدیک ۶۰۰ دلار برای هر راننده ایرانی هزینه مضاعف دارد.

مشخص نیست ترکیه چرا اقدام به‌اصطلاح متقابل انجام داده است، چون قیمت سوخت در این کشور که آزاد است و وضع عوارض بر آن بی‌معناست. از ۸ دی تاکنون، بیش از ۱۰۰۰ کامیون در مرز بازرگان معطل مانده‌اند. فعلاً خود ایران تصمیم گرفته که ۸۰۰ لیتر گازوئیل سهمیه‌ای به ناوگان ایران که در ترکیه ترانزیت می‌کنند بدهد و همچنین ۱۴۰۰ لیتر نیز به ناوگانی که از مسیر ترکیه به سایر کشورها ترانزیت می‌کنند، اعطا شود تا بعد از اتمام تعطیلات سال نو مسیحی، دو کشور ایران و ترکیه در این باره مذاکره کنند.

جنگ کریدوری در جریان است؟

ظاهراً اختلاف ایجاد شده بین ایران و ترکیه یک اختلاف‌نظر فنی و سوءبرداشت است، اما برخورد سخت‌گیرانه دولت ترکیه در مواجهه با توقف قاچاق سوخت از ایران، ریشه‌های دیگری هم دارد. به نظر بنده، ترکیه در شرایط فعلی بهانه‌ای پیدا کرده که به سمت آرزوهای خام خود؛ یعنی تبدیل‌شدن به هاب ترانزیتی منطقه حرکت کند و بتواند مسیرهای ترانزیتی ایران را تحت نظارت و مدیریت خود قرار دهد.

اقدامات اخیر ترکیه باید زنگ خطر جدی را برای ایران به صدا دربیاورد که از خواب بیدار شوند. این رفتار خصمانه ترکیه در مقابل یک اقدام منطقی ایران برای جلوگیری از قاچاق سوخت، به‌هیچ‌وجه یک موضوع فنی نیست، به‌خصوص اینکه یک دهه است که ایران با ترکیه برای حل این موضوع از طرف خود ترک‌ها مکاتبه و مطالبه کرده است.

به نظر بنده، این اتفاقات نشان‌دهنده در جریان بودن یک جنگ کریدوری بین ایران و ترکیه است. در واکنش به محدودشدن دسترسی ایران به بازار اروپا از مسیر ترکیه، ایران باید هر چه زودتر کریدور خلیج‌فارس به دریای سیاه را فعال‌سازی کند و این کریدور را به‌عنوان مسیر جایگزین ترکیه، تقویت کند. این کریدور از مسیر ایران به ارمنستان و گرجستان به دریای سیاه وصل می‌شود.

نکته جالب اینکه این وسط، باکو نیز وارد عرصه شده و در حمایت از ترکیه، پایانه ترانزیتی پل دشت به نخجوان را مسدود کرده است. بدین ترتیب، در مرز پل دشت نیز علی‌اف برای ترانزیت ایران اختلال ایجاد کرده است. یعنی بین ترکیه و آذربایجان یک هماهنگی جدی در جنگ کریدوری با ایران وجود دارد و این دو کشور به دنبال ایجاد خفگی ژئوپلیتیک علیه ایران هستند.

احتمال حمله آذربایجان به سیونیک ارمنستان!

اقدام اخیر ترکیه و آذربایجان یک پیام واضح دارد؛ اینکه این دو کشور برای انسداد مسیر ایران به اروپا کاملاً متحد هستند. ترکیه از یک‌طرف توانسته سوریه را تحت کنترل خود بگیرد و به دنبال تسلط کامل و آرام‌شدن اوضاع در این کشور است تا بتواند طرح انتقال گاز از قطر به ترکیه را از مسیر سوریه کلید بزند.

همچنین ترکیه یک طرح کریدوری به نام کریدور توسعه نیز با عراقی‌ها تعریف کرده که از بندر فاو به ترکیه و اروپا وصل شود و جریان کالا و انرژی در آن ایجاد شود. ترکیه با این اقدام می‌تواند حشدالشعبی و نیروهای هم‌فکر با ایران در عراق را تضعیف کند.

طرح کریدوری دیگر ترکیه این است که یک مسیر ترانزیتی از آسیای مرکزی به دریای کاسپین و منطقه قفقاز جنوبی ایجاد کند. هم‌اکنون تنها مسیر دسترسی ایران به اروپا از مرز ۴۰ کیلومتری ایران و ارمنستان است که سپس به گرجستان رسیده و از طریق این کشور به دریای سیاه متصل می‌شود.

در نتیجه، ترکیه و آذربایجان به دنبال تسلط بر مرز ایران و ارمنستان نیز هستند تا از طریق فشارآوردن به ارمنستان، بتوانند کریدور زنگزور را ایجاد کنند و برای این کار باید بخش جنوبی خاک ارمنستان به تصرف ترکیه و آذربایجان درآید. احتمالاً آذربایجان از منطقه سیسیان در استان سیونیک ارمنستان که از مرز با ایران فاصله دارد، یک حمله شدیدی را آغاز خواهد کرد که آن منطقه را تصرف کنند و زمینه برای تکمیل طرح زنگزور را فراهم کنند؛ ایران باید در این باره کاملاً هوشیار باشد.

لزوم احداث پل دوم ارس در مرز ارمنستان

ارمنستان، نقطه تنفس کانونی ایران برای دسترسی به اروپا است، چون ترکیه و آذربایجان رفتار خصمانه‌ای با ایران دارند و می‌خواهند جهان ترک خیالی خود را تشکیل دهند و یک ناتوی ترکی را تحت‌تأثیر القائات انگلیس و اسرائیل ایجاد کنند. این ناتوی ترکی ابزار آزار، اعمال فشار و تهدید علیه منافع اقتصادی، سیاسی و امنیتی ایران، چین و روسیه خواهد بود. انتشار جعلیات فرهنگی، تاریخ‌سازی و تمدن‌سازی جعلی و هویت‌سازی غیرواقعی از دیگر کارکردهای این ناتوی ترکی است.

در این شرایط، تنها کشوری که در منطقه قفقاز جنوبی در حال مقاومت جدی علیه پیوستن به جهان ترک است، کشور ارمنستان است که به دلیل مرز مشترک با ایران می‌تواند به مفری برای کشور ما و دسترسی به بازار اروپا تبدیل شود. در نتیجه، حفظ و تقویت روابط با ارمنستان برای ایران بسیار اهمیت دارد.

روابط ایران و ارمنستان در حوزه اقتصادی در ۳ سال اخیر به‌شدت افزایش‌یافته است و حجم تبادلات تجاری دو کشور از ۳۰۰ میلیون دلار به بیش از ۷۰۰ میلیون دلار رسیده است. برای گسترش این روابط، ضرورت دارد پل مرزی دوم بر روی رودخانه ارس ایجاد شود تا کامیون‌هایی که تعدادشان روزبه‌روز در حال افزایش است، راحت‌تر رفت‌وآمد کنند.

امارات به دنبال احداث یک پالایشگاه در مرز ایران و ارمنستان!

متأسفانه، ایران درباره رفع نیازهای اقتصادی ارمنستان کم‌کاری و کم‌توجهی می‌کند. مثلاً ارمنستان در حوزه انرژی که اتفاقاً نقطه قوت ایران است، نیازهای زیادی دارد. این کشور در تأمین بنزین و گازوئیل خود دچار مشکل است که ما می‌توانیم با ایجاد پالایشگاه‌های کوچک این نیاز را برطرف کنیم. به دلیل غفلت ما، هنوز یک خط لوله نفت به سمت ارمنستان ایجاد نشده تا با ایجاد پالایشگاه، انرژی ارمنستان تأمین شود و این کشور بیش از گذشته به ایران نزدیک شود. در حال حاضر امارات تلاش می‌کند جای ایران را در بازار فراورده‌های نفتی ارمنستان بگیرد و به دنبال تأسیس یک پالایشگاه در این کشور است. نکته جالب اینکه امارات می‌خواهد این پالایشگاه را در استان سیونیک ایجاد کند که باتوجه‌به روابط حسنه امارات و آذربایجان، نفت موردنیازش را از باکو خریداری خواهد کرد. اگر امارات و آذربایجان یک خط لوله نفت به استان سیونیک احداث کنند، امنیت ایران بیش از گذشته به خطر خواهد افتاد. این پالایشگاه زمینه‌ساز ایجاد کریدور جعلی زنگزور خواهد شد و ایران باید جلوی این اقدام ایستادگی کند.

چه مسیرهای ترانزیتی بین ایران و ارمنستان وجود دارد؟

در کنار این موضوعات، ایران یک جاده ترانزیتی بی‌کیفیت از مرز مغری به ایروان پایتخت ارمنستان دارد. شیب این جاده خیلی تند است و در مسیر تردد خود باریک است و در زمستان عبورومرور از این جاده به‌شدت سخت می‌شود. این جاده پیچ‌های تندی دارد و پُر از دره بوده و از منطقه کوهستانی می‌گذرد. خوشبختانه در سال‌های اخیر تلاش شد که این جاده توسعه پیدا کند و کمی عریض‌تر شود. یک شرکت ایرانی نیز در مناقصه توسعه و بازسازی این جاده برنده شد و خوشبختانه کار را هم شروع کرده است.

جاده‌ای برای ترانزیت به ارمنستان وجود دارد که معروف است به مسیر ۳۲ کیلومتری جاده آگاراک- کاجاران؛ اگر این جاده ایجاد شود مسیری که طول آن یک ساعت‌ونیم است به ۲۰ دقیقه کاهش می‌یابد و عرض جاده فعلی نیز از ۶ متر به ۱۸ متر افزایش می‌یابد. در ادامه نیز باید تونل کاجاران احداث شود. بخش دیگر این مسیر نیز از کاجاران تا سیسیان باید امتداد یابد که در این صورت می‌توان روزانه چند ۱۰۰ کامیون به ارمنستان ارسال کرد. برای احداث این جاده‌ها، اقدامات لازم در حال اجراست و شرکت ایرانی در حال ساخت بخش اول جاده، یعنی مسیر ۳۲ کیلومتری جاده آگاراک- کاجاران است. خوشبختانه دولت ارمنستان نیز بیشترین همکاری را داشته و از بانک اروپایی بازسازی و توسعه یک وام ۲۳۶ میلیون یورویی دریافت کرده است.

این جاده شامل ۲۷ پل و ۹ تونل است و پیچیدگی بالایی دارد. وقتی این جاده تکمیل شود، سرعت وسایل نقلیه در مسیر ایران به ارمنستان از ۵۰ به ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت افزایش خواهد یافت. این اتفاق باعث کاهش هزینه حمل‌ونقل، افزایش ترانزیت و توسعه گردشگری خواهد شد. شرکت ایرانی نیز قول داده است که در عرض ۳ سال این جاده را بسازد.

در مسیر این جاده، یک روستایی به نام تیگراناشن واقع شده است که باکو روی این روستا ادعای ارضی دارد. در کنار این روستا یک منطقه کوهستانی قرار دارد و اگر کشوری بر این روستا مسلط شود، عملاً بر منطقه کوهستانی و جاده آگاراک- کاجاران نیز مسلط خواهد شد. در نتیجه ارمنستان و ایران نباید اجازه دهند که این روستا توسط آذربایجان تصرف شود. از طرفی یک روستای دیگر نیز در باکو وجود دارد که ارمنستان روی آن روستا ادعای ارضی دارد. بدین ترتیب دو کشور می‌توانند درباره این دو روستا با یکدیگر به توافق برسند و هر یک روستای خود را حفظ کند.

پیشنهاد پروژه ریلی مشترک بین ایران، ارمنستان و گرجستان

اینکه کریدوری از خلیج‌فارس به دریای سیاه از مسیر ایران، ارمنستان و گرجستان متصل شود، نه‌تنها امکان‌پذیر است؛ بلکه به‌شدت برای ایران ضرورت دارد. ما هم‌اکنون در حال کشیدن ریل از چابهار به زاهدانیم و مسیر ریلی ایران تا مرکز ترکمنستان ادامه می‌یابد. خط ریلی رشت به آستارا نیز مسیر غربی کریدور شمال-جنوب را تکمیل می‌کند. اما ما نباید در کریدور شمال-جنوب وابسته به آذربایجان باشیم تا بتوانیم از مسیر این کشور به قفقاز و اروپا متصل شویم. دلیلش هم واضح است، چون علی‌اف در پازل ترکیه و اسرائیل بازی می‌کند و بارها اتفاق افتاده که مسیر ترانزیتی ایران به روسیه را مسدود کرده و منجر به فاسدشدن بار کامیون‌های ایرانی شده است. درنتیجه طبیعی است که اولویت ایران دسترسی به قفقاز از مسیر ارمنستان است.

ما باید تلاش کنیم که یک خط ریلی مستقیم بین ایران و ارمنستان ایجاد شود. الان ارمنستان به دلیل مشکلات مالی قصد دارد از طریق نخجوان به راه‌آهن متصل شود که البته یک اشتباه کاملاً راهبردی است؛ زیرا باکو هر زمان اراده کند می‌تواند مسیر ریلی ارمنستان به ایران از طریق نخجوان را مسدود کند. در اواسط دهه هشتاد مذاکراتی بین ایران و ارمنستان برای ایجاد خط ریلی مستقیم انجام شده بود و آن زمان چینی‌ها تمایل داشتند با سرمایه‌گذاری ۴ الی ۵ میلیارد دلاری، راه‌آهن را احداث کنند که متأسفانه پیگیری نشد و پرونده این پروژه بایگانی شد.

خوشبختانه در شمال ارمنستان، مسیرهای ریلی خوبی تا گرجستان وجود دارد. در مرز ارمنستان و گرجستان ۴ مسیر ترانزیتی نیز وجود دارد و آن منطقه نیز کمتر کوهستانی است و دسترسی‌ها آسان‌تر است. درنتیجه اگر کارهای عمرانی در منطقه کوهستانی استان سیونیک در مرز ایران و ارمنستان زودتر انجام شود و این جاده‌ها تکمیل شود، می‌توان با جذب سرمایه‌گذار، خط ریلی از مرز ایران تا پایتخت ارمنستان نیز ایجاد کرد و در ادامه نیز خطوط ریلی موجود است.

در گرجستان نیز با تحولات سیاسی اخیری که رخ‌داده، نخست‌وزیری سر کار آمده که مستقل است و رئیس‌جمهور این کشور نیز در حال تغییر است و احتمالاً فرد مستقلی سر کار بیاید که به غرب و اتحادیه اروپا وابستگی ندارد. در نتیجه سه کشور ایران، ارمنستان و گرجستان می‌توانند وارد همکاری جدی‌تری شوند که یکی از این موارد، همکاری‌های کریدوری و ایجاد مسیر موازی ترکیه و آذربایجان است.

خط ریلی رشت- آستارا، مسیر مطمئنی در کریدور شمال- جنوب نیست

ایران با آذربایجان ۴ گذرگاه مرزی دارد که به‌صورت ریلی و جاده‌ای تعریف شده‌اند. این چهار گذرگاه عبارتند از آستارا، بیله‌سوار، جلفا و پل دشت. دولت آذربایجان به بهانه کرونا ۴ الی ۵ سالی است که ارتباطات زمینی با ایران را به حالت تعلیق درآورده است (ارتباطات زمینی شامل مسافرت مردم است نه ترانزیت کالا).

واضح است که دلیل این اتفاق کرونا نیست، بلکه تحت‌تأثیر فشار اسرائیل مرز ایران و آذربایجان بسته شده است تا مانع نفوذ فرهنگی ایران در کشوری شود که زمانی بخشی از ایران بود. یعنی دولت آذربایجان نمی‌خواهد بین مردم دو کشور همدلی ایجاد شود و به‌جای این اقدام به دنبال افزایش همکاری‌های فرهنگی، اقتصادی، امنیتی و سیاسی با ترکیه و اسرائیل است تا مردم آذربایجان نیز به این دو کشور گرایش پیدا کنند.

اخیراً ایران و آذربایجان برای باز شدن مرزهای زمینی مذاکراتی را آغاز کردند؛ ولی فعلاً اتفاقی نیفتاده است و ارتباط دو کشور فقط به‌صورت هوایی برقرار است که باتوجه‌به گرانی بلیت هواپیما و درآمد سرانه پایین مردم آذربایجان، این ارتباطات هوایی و سفر به ایران، اصلاً برای مردم این کشور مقرون‌به‌صرفه نیست. از طرفی پرواز از آذربایجان به ایران نیز هفتگی یکی دو بار بیشتر صورت نمی‌گیرد و عملاً ارتباط فرهنگی دو کشور تقریباً قطع شده است.

ایجاد کریدور شمال- جنوب با تکمیل پروژه ریلی رشت- آستارا در کوتاه‌مدت با ابهاماتی مواجه بوده و به سرمایه‌گذاری و زمان زیادی نیاز دارد. باوجود تکمیل نیز این مسیر به مرز آستارا با آذربایجان ختم می‌شود که اصلاً مسیر مطمئنی نیست. ما باید روی سایر گزینه‌های ریلی از جمله مسیر سرخس و اینچه‌برون و مسیر دریایی بندر کاسپین و... سرمایه‌گذاری کنیم که این مسیرها ذیل کریدور شمال- جنوب فعال شوند.

تکمیل راه‌آهن رشت- آستارا چقدر زمان و هزینه نیاز دارد؟

همچنین ابهاماتی درباره جدیت روس‌ها در سرمایه‌گذاری در پروژه ریلی رشت- آستارا وجود دارد. اگر همه موانع برطرف شود و تملک زمین‌ها به‌سرعت صورت بگیرد (که اکثر این زمین‌ها هم زمین کشاورزی هستند)، به نظر می‌رسد حدود ۱۵ سال ایجاد این مسیر ریلی به مسافت ۱۷۰ کیلومتر زمان‌بر خواهد بود، درحالی‌که ادعا می‌شود در عرض ۴ سال تکمیل خواهد شد.

پروژه راه‌آهن رشت به منطقه آزاد کاسپین که فقط ۳۸ کیلومتر بود، با تأخیر فراوان تازه سال گذشته به اتمام رسید، در نتیجه راه‌آهن رشت- آستارا در کوتاه‌مدت تکمیل نمی‌شود. ضمن اینکه در طول این مسیر، زمین‌های کشاورزی نابود خواهد شد و آسیب محیط‌زیستی به کشور وارد می‌شود. همچنین گفته می‌شود تکمیل پروژه رشت- آستارا باعث درآمدزایی سالانه ۲۰ میلیارد دلار می‌شود که در این موضوع نیز تردید وجود دارد، زیرا اولاً آذربایجان و اسرائیل اجازه اتصال آن به روسیه را نخواهند داد و ثانیاً خط ریلی باکو به روسیه، یک خط ریلی قدیمی است و ظرفیت ترانزیت چندانی ندارد.

احداث کریدور ارس بهانه ایجاد زنگزور جعلی را از ترکیه می‌گیرد

اگر کریدور ارس (تصویر ۲) از مسیر ایران شکل بگیرد، بهانه ترکیه و آذربایجان برای ایجاد کریدور جعلی زنگزور از دست می‌رود، زیرا این دو کشور اکنون ادعا می‌کنند که به دنبال یک مسیر با دسترسی سریع و آسان به یکدیگرند. هم‌اکنون مسیری که در ایران وجود دارد یک کریدور نیست، بلکه یک جاده دوطرفه و معمولی است که خیلی جاها از داخل شهرها عبور می‌کند.

مسیر در نظر گرفته شده برای کریدور ارس ابتدا از پُلی شروع می‌شود که از روی رودخانه ارس عبور می‌کند و سپس در یک جاده ترانزیتی به طول ۱۰۷ کیلومتر ادامه می‌یابد. ایران نیز برای ساخت آن، یک اعتبار ۴/۹ هزار میلیارد تومانی تعریف کرده است. این کریدور از کلاله شهرستان جلفا در شمال آذربایجان شرقی آغاز می‌شود و جاده آق‌بند نیز روی رودخانه ارس ذیل این کریدور تعریف می‌شود.

متأسفانه، کار عملیاتی ایران در این کریدور سرعت ندارد. آذربایجان و نخجوان به‌سرعت در حال کشیدن مسیرهای ریلی و جاده‌ای در دو طرف مرز ارمنستان هستند که تا سال ۲۰۲۶ به پایان خواهد رسید. در نتیجه ایران با وضعیت فعلی نمی‌تواند با مسیرهای جایگزین و البته جعلی برای کریدور ارس به خوبی رقابت کند. ما باید سرعت عمل داشته باشیم تا بهانه آذربایجان برای اشغال جنوب ارمنستان گرفته شود.

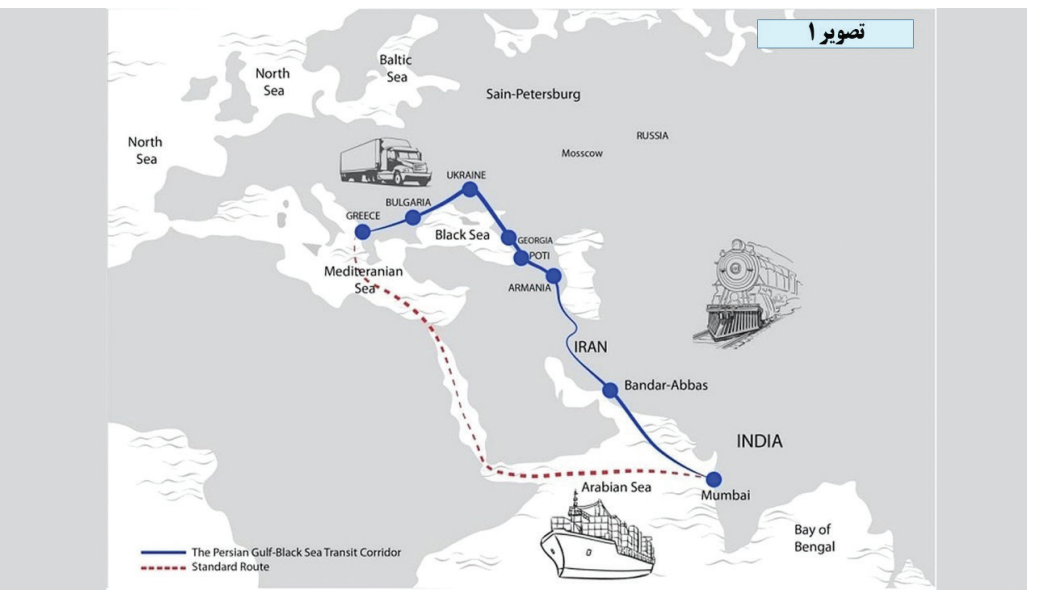
فرصت ایران برای صادرات نفت به ارمنستان

ارمنستان یک کشور کوچک با ۳ میلیون نفر جمعیت است و ایران می‌تواند نیاز این کشور به انرژی را خیلی راحت برطرف کند. اگر این کشور در زمینه تأمین انرژی به ایران وابسته شود، همکاری و نفوذ ایران در ارمنستان افزایش خواهد یافت و این کشور انگیزه‌ای برای همکاری با رقبای ایران نخواهد داشت.

در حال حاضر خط سوم انتقال برق از ارمنستان به ایران در حال احداث است که امید است تا سال آینده به پایان برسد. همچنین نیاز این کشور به گاز نیز توسط ایران تأمین می‌شود و در واقع یک قرارداد تهاتر برق و گاز بین دو کشور برقرار است. اما ارمنستان به محصولات پالایشی و پتروشیمی هم نیاز زیادی دارد.

در چند سال اخیر اقتصاد ارمنستان شکوفا بوده و ساخت‌وساز در این کشور رونق گرفته است. ایده ایجاد پالایشگاه در ارمنستان مدتی است که مطرح شده، اما برای تأمین خوراک این پالایشگاه نیاز به احداث یک خط لوله است. این واحد پالایشی قرار است در استان سیونیک در مرز ایران و ارمنستان احداث شود و وزارت نفت می‌تواند با سرعت و هزینه معقولی این خط لوله را احداث و نفت پالایشگاه ارمنستان را تأمین کند، اما متأسفانه بی‌توجهی می‌شود.

در شرایطی که این موضوع برای وزارت نفت ایران اهمیتی ندارد، اماراتی‌ها به‌سرعت وارد عمل شدند و یک تفاهم‌نامه برای ایجاد این پالایشگاه امضا کرده‌اند و احتمالاً قصد دارند نفت موردنیاز را نیز با خط لوله از آذربایجان دریافت کنند. بدین ترتیب امارات به‌عنوان یکی از متحدان اسرائیل، بنزین ارمنستان را تأمین خواهد کرد و این کشور را به خود وابسته می‌کند. این اتفاق منجر به تقویت کریدور جعلی زنگزور می‌شود و نیروهای فنی و تکنسین‌های آذربایجان رسماً در ارمنستان مستقر می‌شوند.



پنجشنبه ۲۰ دی ۱۴۰۳
شماره ۴۳۲۶
FARHIKHTEGANDAILY.COM
FARHIKHTEGANONLINE

مدیرمسئول:
محمدامین ایمانجانی
قائم‌مقام مدیرمسئول:
مسعود فروغی
سردبیر:
محمد زعیم‌زاده
تلفن و فکس:
(۰۲۱) ۶۲۹۹۹۴۹۵
کدپستی:
۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶
چاپ:
چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
نشانی:
خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری
روبه‌روی ساختمان بورس
ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم