

**Թարնված «Գազային պատերազմներ» Իսրայելի և Թուրքիայի միջև
ԱՌՎԱԿ կենտրոնի մեկնաբանությունը, 21.01.2025 թ.**

Սիրիայում 2024 թ. վերջերին տեղի ունեցած իրադարձությունները միջազգային օրակարգում վերակենդանացրին Պարսից ծոց–Եվրոպա միջտարածաշրջանային էներգետիկ երթուղու թեման: Այս նախագծի վերաբերյալ առաջին բովանդակային քննարկումներն ի հայտ են եկել 2009 թ., երբ Վ. Պուտինի՝ միաբևեռ աշխարհը վերակազմավորելու անհրաժեշտության մասին հայտնի մյունխենյան ելույթից (2007 թ.) հետո Արևմուտքն սկսեց ուղիներ որոնել Եվրոպայում ՌԴ «գազային գերիշխանությունից» խուսափելու համար: Սա էր, որ ՌԴ-ին թույլ տվեց ԵՄ-ում, ԱՄՆ-ի շահերին հակառակ, առաջ մղել իր շահերը, մեծացնել բյուջեն, աշխուժացնել ռազմաարդյունաբերական համալիրը և արդյունքում իր ձայնն ավելի զգալի դարձնել միջազգային բեմահարթակում:

Վերոնշյալ նպատակի շրջանակներում մշակված նախագիծը նախատեսում էր գազատարի կառուցում Կատար–Սաուդյան Արաբիա–Հորդանան–Սիրիա–Թուրքիա–Բուլղարիա երթուղու երկայնքով: Ակնկալվում էր, որ Դոհայի 25 տրլն մ³ փորձված գազի պաշարները տասնամյակների ընթացքում ամբողջությամբ կբավարարեն եվրոպական երկրների կարիքները:

Սակայն նախագծի իրականացմանը խոչընդոտեց տարածաշրջանի քաղաքական իրավիճակը, և հիմնական խոչընդոտներից մեկը Բ. Ասադի գլխավորած Սիրիան էր, որը հրաժարվեց մասնակցել այս միջազգային կոնսորցիումին և փակեց իր տարածքը գազային երթուղու համար: Մի շարք փորձագետներ կարծում են, որ դա էր արտաքին խաղացողների կողմից Մերձավոր Արևելքում և Մաղրիբի երկրներում իրավիճակը գլոբալ փոփոխելու պատճառներից մեկը, որը հայտնի դարձավ որպես «արաբական գարուն»: Դրա նպատակն էր վերացնել «ոչ համակարգային» արաբական վարչակարգերը, ինչպիսիք են՝ Լիբիան, Սիրիան և Եգիպտոսը, որոնք, ի թիվս այլոց, դեմ էին հսկայական տարածաշրջանում առևտրի և էներգետիկ սխեմաների վերափոխմանը: Լիբիայի առաջնորդ Մուամար Քադաֆին բացահայտ խոսում էր այս մասին և կանխատեսում, որ Լիբիայից հետո Արևմուտքի հաջորդ թիրախը լինելու է Սիրիան: Բ. Ասադը, Մոսկվայի և Թեհրանի աջակցությամբ, շատ ավելի երկար մնաց իշխանության ղեկին, քան ինքը՝ Մ. Քադաֆին, սակայն Ուկրաինայում ՌԴ 24.02.2022 թ. սկսված Հատուկ ռազմական գործողությունը (ՀՌԳ) նրան զրկեց ռուսական ռազմական և դիվանագիտական աջակցությունից բավականաչափ օգտվելու հնարավորությունից: Փորձագետները կարծում են, որ ռուս-ուկրաինական պատերազմն սկսվելու, ինչպես նաև Իրանում տնտեսական ճգնաժամը խորանալու և 19.05.2024 թ. օդային աղետի արդյունքում Ի. Ռախի–Հ. Աբդոլլահիան երկյակի զոհվելուց հետո անխուսափելի էր դարձել «Ասադի վարչակարգի» տապալումը: Եվ արդեն այս ժամանակահատվածում Դամասկոսում

իշխանափոխության գլխավոր շահառուն ոչ թե հավաքական Արևմուտքն էր, այլ՝ Թուրքիան: Կարծիք կա, որ սիրիական ներքին վերափոխման պարտադրումը մեծապես անհրաժեշտ էր Անկարային՝ արագ վերակենդանացնելու Կատար–Եվրոպա գազային միջտարածաշրջանային երթուղու նախագիծը, որն արդեն մոռացվել է Արևմուտքի կողմից և կարող է Թուրքիան վերածել մայրցամաքային գլխավոր գազային հանգույցի:

Ըստ արաբական աղբյուրների՝ Դամասկոսում անցումային կառավարություն ստեղծելու մասին հայտարարությունից անմիջապես հետո Անկարան Սիրիայի վարչապետի պաշտոնակատար Մուհամմեդ ալ-Բաշիրին հրահանգել է իրավական և տեխնիկական հիմք նախապատրաստել գազի ապագա երթուղու սիրիական հատվածի շուրջ բանակցությունների համար: Արդեն 09.01.2025 թ. հայտնի դարձավ, որ Թուրքիան, Սաուդյան Արաբիան և Կատարն ինտենսիվ բանակցություններ են վարում Հորդանանի և Սիրիայի տարածքով դեպի Թուրքիա խողովակաշարերի կառուցման, Կատարի գազի և սաուդյան նավթի Եվրոպա հետագա փոխադրման հարցի շուրջ: 12.01.2025 թ. Թուրքիայի ԱԳ նախարար Հաքան Ֆիդանն էր Ռիադում Սիրիայի հարցով բանակցություններ է վարել արաբական մոտ մեկ տասնյակ երկրների ԱԳՆ ղեկավարների հետ, և ենթադրաբար, գազի հարցը եղել է օրակարգի առանցքային թեմաներից մեկը:

Ինչպես կարելի է դատել Թուրքիայի պահվածքից, Անկարան փորձում է Արևմուտքին ցույց տալ, որ նախագիծը կենսունակ է և, չնայած դրա իրականացման բարձր արժեքին և աշխարհաքաղաքական բարդություններին, Պարսից ծոցի էներգապաշարները Եվրոպական շուկա հասցնելու ամենահուսալի միջոցն է: Սա չափազանց կարևոր խնդիր է Թուրքիայի համար, քանի որ վերջին երկու տասնամյակի ընթացքում Ռ. Էրդողանը նպատակասլաց շարժվում է երկիրը գազային հանգույցի վերածելու գաղափարի իրականացման ուղղությամբ, ընդ որում՝ հանգույց, որն իր մեջ կներառի ռուսական, իրանական և Կատարի գազային հոսքերը: Թեհրանի դեմ արևմտյան պատժամիջոցների պատճառով պետք էր հրաժարվել «*իրանական տարբերակից*»: Ռուսական գազի շուրջ բանակցությունները ձգձգվեցին նույն այդ արևմտյան պատժամիջոցների և կողմերի՝ ինքնուրույն և առանց միջազգային ներդրումների անհրաժեշտ ենթակառուցվածքների կառուցման համար սահմանափակ հնարավորությունների պատճառով: Բացի այդ, կողմերը տարածայնություններ ունեին գնագոյացման և Թուրքիայում, այսպես կոչված, «*գազային բորսայի*» կառուցման հարցերի շուրջ:

Երկրի տարածքով ռուսական գազի հետագա տարանցման ցանկացած հնարավորությունից Ուկրաինայի հրաժարվելու մասին Վ. Ջելենսկու հայտարարությունից հետո Մոսկվան սկսել է առաջ մղել այն նախագծերը, որոնք դեռևս չեն քննարկվել Թուրքիայի հետ: Այսպես, 01.09.2025 թ. ռուսական լրատվամիջոցները, վկայակոչելով *The Moscow Times* իրազեկ պարբերականի հրապարակումը, հայտնել են, որ ռուսական «Գազպրոմը» Եվրոպայում շտապ փակում է իր գրասենյակները և դրանց

աշխատակիցներին տեղափոխում Թուրքիա՝ նրանց համար բնակարաններ վարձելով և կազմակերպելով թուրքերեն լեզվի դասեր: Անկարայի համար գազային հավակնությունների համատեքստում ռուսական կոնցեռնի այս քայլը կարող էր նշանակալի համարվել, սակայն, ինչպես հայտնի դարձավ, այս հարցում լավատեսությունը վաղաժամ է: 11.01.2025 թ. ՌԴ ՊՆ-ն հայտնել է, որ ուկրաինական անօդաչու թռչող սարքերը փորձել են հարվածել Կրասնոդարի երկրամասի Անապա քաղաքի մերձակայքում գտնվող «Ռուսկայա» գազային կոմպրեսորային կայանին, որով գազը մերձափնյա ծանծաղուտով մղվում է դեպի «Թուրքական հոսք» սևծովյան խողովակաշար: Սա ուկրաինական ուժերի կողմից «Թուրքական հոսք» ենթակառուցվածքի վրա առաջին հարձակումն է և, հնարավոր է, ոչ վերջինը: Կրեմլի ներկայացուցիչ Դ. Պեսկովն արդեն հայտարարել է, որ Ուկրաինան՝ ինքը չէր համարձակվի նման հարձակում նախաձեռնել. «Այս ամենի շահառուն ԱՄՆ-ն է, որն զգալիորեն ավելացնում, հետևողականորեն ավելացնում է հեղուկ գազի մատակարարումները եվրոպական շուկաներ: Ընդ որում՝ սա գազ է, որը վաճառվում է միանգամայն ու միանգամայն ուռճացված գներով»:

Դ. Պեսկովի հայտարարությունը որոշակիորեն կարելի է ոչ անհիմն համարել, քանի որ դժվար թե Կիևը, հաշվի առնելով Անկարայի հետ սերտ հարաբերությունները, անկախ որոշում կայացնեի խարխուլու համար թուրքական տնտեսական շահերը: Կոմպրեսորային կայանի վրա հարձակումը կարող է ցույց տալ, որ դրա նախաձեռնողները կարող են փորձել պայթեցնել մերձափնյա ծանծաղուտով անցնող խողովակաշարը, ինչպես դա եղավ «Հյուսիսային հոսքի» հետ 2022 թ. սեպտեմբերին: Համենայնդեպս, վտանգի տակ է նաև ռուսաստանյան խողովակով գազը Եվրոպա առաքելու միակ գործող երթուղին: Հաշվի առնելով դա՝ Թուրքիան բոլոր հիմքերն ունի կարծելու, որ «ոչ Ուկրաինայի կողմից» արտոնված հարձակումները միտումնավոր ուղղված են ոչ միայն Մոսկվայի, այլ նաև, ըստ էության, հենց Անկարայի և դրա պլանների դեմ. այն է՝ դառնալ ԵՄ մուտք գործող երկնագույն վառելիքի գլխավոր օպերատորն ու բաշխողը:

Հնարավոր է, որ Անկարայում հակաթուրքական էներգետիկ քաղաքականության մեջ Վաշինգտոնին կասկածելու հիմքեր չունենային, եթե Թուրքիան այժմ բարդությունների չբախվեր՝ նաև Կատարի գազային նախագծի հետ կապված: Եվ դրանք միանշանակ կան, և հիմնականում կապված են Սիրիայի ու քրդական խնդրի հետ, որի վերաբերյալ Վաշինգտոնի և Մերձավոր Արևելքում դրա մերձավոր դաշնակցի՝ Թել Ավիվի ծրագրերն արմատապես տարբերվում են Թուրքիայի ծրագրերից: Խոսքը Սիրիան որպես միասնական պետություն պահպանելու Անկարայի ցանկության մասին է, մինչդեռ ԱՄՆ-ն ու Իսրայելն առարկայորեն խոչընդոտում են այդ ծրագրերին, ինչի մասին ԱՌՎԱԿ կենտրոնն արդեն գրել է [նախորդ հրապարակումներում](#): Իսկ դեպի ԵՄ Կատարի գազի երթուղու անդրտարածաշրջանային ծրագրի վերակենդանացման թուրքական

նախաձեռնության հաջողությունն ուղղակիորեն կապված է Սիրիայում և, մասնավորապես, «քրդական ուղու» հետ առնչվող իրավիճակի հետ:

Վերլուծաբանները համակարծիք են այն հարցի շուրջ, որ Անկարան ստիպված կլինի հրաժարվել Կատարի խողովակաշարի անցկացման գաղափարից, եթե չկարողանա պահպանել Սիրիայի միասնությունը՝ ուժեղ կենտրոնացված կառավարության ներքո և վերջ չդնի «անջափողական քրդական շարժմանն» ինչպես Սիրիայում, այնպես էլ, ըստ էության, հենց Թուրքիայում: Միջազգային ներդրողները ներդրումներ չեն կատարի մի նախագծում, որը հղի է հիմնախնդիրներով՝ անընդհատ ապակայունացող գոտու պատճառով, որը ձգվում է մոտ 1000 կմ՝ Հորդանանից մինչև Թուրքիայի հարավ-արևելյան քրդաբնակ շրջանները:

Անկարայում լավատեղյակ են ներդրողների տրամադրություններին և վերջին իրադարձություններից շատ առաջ Պարսից ծոցի տարածաշրջանից գազի լոգիստիկայի այլընտրանքային ծրագիր էին պատրաստել: Վերջին մի քանի տարվա ընթացքում Ռ. Էրդողանի թիմը մշակել է հայեցակարգ՝ գազի նշված երթուղին անհրաժեշտության դեպքում «իրաքյան փարբերակով» փոխարինելու համար: Ընդ որում, այս նախագիծը ենթադրում է ոչ միայն գազատարի, այլև նավթամուղի անցկացում, ինչպես նաև երկաթուղի և մայրուղի Ծոցից Իրաքի ողջ տարածքով մինչև թուրքական սահման: Նման լայնածավալ ծրագիր իրականացնելու համար Անկարան նույնիսկ որոշեց Բաղդադին զիջել «ջրի հարցում» և ավելացնել Եփրատ և Տիգրիս գետերից ջրի հոսքը դեպի այդ արաբական հանրապետություն, ինչից կտրականապես հրաժարվել էր նախորդ տարիներին: Էրդողանը 22.04.2024 թ., 12 տարվա մեջ առաջին անգամ, ժամանել է Բաղդադ, որտեղ, բացի ջրի քվոտաների և համատեղ անվտանգության փաստաթղթերի համաձայնագրերից, նրա թիմը նաև հուշագրեր է ստորագրել իրաքցիների հետ Գրան Ֆաու (նավահանգիստ հարավային Իրաքում)–Մերսին (նավահանգիստը Թուրքիայում) առևտրա-էներգետիկ երթուղու մշակման վերաբերյալ: Նախագիծը ստացել է «Չարգացման ուղի» կամ ոչ պաշտոնական՝ «Չոր ջրանցք» անվանումը՝ ակնարկելով, որ դրա ենթակառուցվածքն ի զորու կլինի ցամաքային ճանապարհով ամբողջությամբ Եվրոպա տեղափոխել ջրային ճանապարհով Պարսից ծոց հասնող ողջ բեռնահոսքը: *Rail Freight* պարբերականի տվյալներով՝ միայն երկաթուղու կառուցման համար կպահանջվի մոտ \$18 մլրդ, մինչդեռ այլ հաղորդակցությունների արժեքի մասին հանրությանը հասանելի տվյալներ չկան:

Կարող է թվալ, թե բավականին խոստումնալից է բեռնափոխադրումների և էներգապաշարների Թուրքիա առաքման իրաքյան համատեղ երթուղին: Հատկապես հաշվի առնելով, որ դրան աջակցել է Նավթ արտահանող երկրների կազմակերպությունը (ՕՊԵԿ): Ըստ *Logist. Today* պարբերականի վերլուծաբանների, այն նաև տեղավորվում է ԵՄ «*Global Gateway*» նոր նախաձեռնության մեջ՝ ուղղված «մայրցամաքի

ենթակառուցվածքների, հեռահաղորդակցության և էներգամատակարարման ամրապնդմանը»: Սակայն, ինչպես սիրիական գազի երթուղու պարագայում է, այն նույնպես ունի իր «ստորջրյա սահանքները»: Նախ, լիովին պարզ չէ սաուդցիների դիրքորոշումը, ովքեր Կատարից դեպի իրաքյան Բասրա գազատար խողովակների անցկացման համար պետք է տրամադրեն իրենց տարածքը: Երկրորդ, Թուրքիայի համար հարցերն այստեղ նույնպես կապված են նույն «քրդական հիմնախնդրի» հետ, քանի որ Մոսուլի հյուսիսում նախատեսված հաղորդակցությունները կրկին պետք է անցնեն Իրաքի քրդաբնակ տարածքներով: Ի տարբերություն Իրաքի հյուսիս-արևելքում գտնվող քրդական ինքնավարության, որ գլխավորում է Թուրքիայի նկատմամբ բարեհաճ Բարզանի կլանը, գրեթե ողջ իրաքա-թուրքական սահմանային գոտին գտնվում է Անկարայի նկատմամբ թշնամաբար տրամադրված Քրդստանի աշխատավորական կուսակցության (PKK) վերահսկողության տակ, որն իր քայլերը գրեթե ամբողջությամբ ներդաշնակեցրել է Սիրիայում քրդական Ռոժավայի ոչ պաշտոնական վարչակազմի և դրա մարտական ուժերի հետ: Թուրքիան գործնականում, նույնիսկ իրաքյան բանակի հետ համագործակցությամբ, չի կարողանում ապահովել այս երթուղու անվտանգությունը՝ չնայած Ռ. Էրդողանի և իր իրաքցի գործընկեր Աբդուլ Լաթիֆ Ռաշիդի և այդ արաբական հանրապետության վարչապետ Շիա ալ-Սուդանիի հետ 2024 թ. ապրիլին Բաղդադում ձեռք բերված համապատասխան պայմանավորվածություններին:

Հնարավոր է դա լուծելի խնդիր լիներ Թուրքիայի համար, եթե ԱՄՆ-ն ու Իսրայելը չմիջամտեին այդ հարցում՝ հետևողականորեն առաջ տանելով տարածաշրջանի ու դրա տրանսպորտային և էներգետիկ հաղորդակցության սեփական ծրագրերը: Սիրիայում և Իրաքում իրենց բնակության վայրերում պետականություն ստեղծելու քրդերի իրավունքներին աջակցելու համատեքստում Վաշինգտոնի և Թեյ Ավիվի վերջին հայտարարություններն ու գործողությունները վկայում են, որ Միացյալ Նահանգները և Իսրայելը գրեթե բացահայտորեն խոչընդոտում են Պարսից ծոցի պաշարներին վերաբերող թուրքական ծրագրերին: Այս հանգամանքը լույս է սփռում Իսրայելի և Թուրքիայի միջև Սիրիայի, ինչպես նաև Իրաքի ապագայի շուրջ տարածայնությունների պատճառների վրա:

Ակնհայտ է թվում, որ ամերիկա-իսրայելական երկյակը չի ցանկանում «կայունության գոյրի» ստեղծել Թուրքիայի հարավային սահմանների երկայնքով ու Սև ծովի ավազանում՝ դրանով իսկ խոչընդոտներ ստեղծելով նրա տնտեսական շահերի համար: Հենց այդ նպատակով Թեյ Ավիվը պնդում է նոր Սիրիայի դաշնայնացման նախագիծը, մինչդեռ ԱՄՆ-ն իր հերթին տրամաբանական ավարտին չի հասցնում ԴԱԻՇ-ի պարտությունը սիրիա-իրաքյան սահմանին: Երկու դեպքում էլ քրդական գործոնը կարևոր տարր է Վաշինգտոնի և Թեյ Ավիվի զինանոցում՝ Անկարայի հավակնությունները ճնշելու և Արևմտյան Ասիայի ու Մադրիբի ողջ տարածքում գերիշխանություն հաստատելու նրա ծրագրերը խափանելու համար:

Տարածաշրջանում առաջնայնության և հանքային պաշարների նկատմամբ վերահսկողության ու դրանց փոխադրման համար Իսրայելի և Թուրքիայի միջև առճակատումը սկսվել է նկարագրված իրադարձություններից շատ առաջ: Թուրքիան առաջինն էր, որ լուրջ հարված ստացավ իր դիրքերին, երբ 2010 թ. Լևանտական ծովի (Արևելյան Միջերկրական ծով) մերձափնյա ծանծաղուտում հայտնաբերվեց հարուստ «Լևիաֆան» հանքավայրը՝ այն ժամանակվա ավելի քան 600 մլրդ մ³ հաստատված գազի պաշարներով: Իսրայելը դարձավ հանքավայրի գլխավոր սեփականատերերից մեկն ու գազի որոնման և արդյունահանման միջազգային կոնսորցիումի հիմնադիրը: Իսրայելի ճնշման ներքո ԱՄՆ-ը, Հունաստանը և Կիպրոսը թույլ չտվեցին Թուրքիային մտնել «Լևիաֆանի» գազային գործարքն օգտագործող երկրների շրջանակը՝ չնայած, Անկարայի կողմից, այսպես կոչված, «Հյուսիսային Կիպրոսի Թուրքական Հանրապետություն» (ՀԿԹՀ) գործոնի միջոցով գազի պաշարների անուղղակի իրավունքներ ստանալու փորձերին: Սակայն աշխարհում չճանաչված այս խամաճիկ վարչախումբը միջազգային իրավունքի սուբյեկտ չէ և, հետևաբար, չէր կարող հավակնել Կիպրոսի մերձափնյա ծանծաղուտի մի մասին, ինչպես պահանջում էր Անկարան:

Թուրքիայի համար առանձնահատուկ նշանակություն ունի այն փաստը, որ «Լևիաֆան» հանքավայրը հայտնաբերվել է 2010 թ. մայիսին Գազայի ափերի մոտ Իսրայելի ռազմածովային ուժերի՝ «Մավի Մարմարա» նավի հետ տեղի ունեցած միջադեպից ամիսներ անց: Այնուհետև Անկարան աղմկահարույց սկանդալ էր նախաձեռնել և խզել դիվանագիտական հարաբերությունները Թել Ավիվի հետ: Իսրայելը չէր կարող չօգտվել այս իրավիճակից, որպեսզի ԱՄՆ-ի աջակցությամբ և կոնսորցիումի մյուս անդամների հետ միասին Թուրքիային չզրկի շահաբաժիններ ստանալու հնարավորությունից՝ կապված «Լևիաֆանի» առնչությամբ 2020 թ. մեկնարկած էներգետիկ նախագծերի հետ:

Սակայն առևտրի, տնտեսական և էներգետիկ շահերի ոլորտում հաջորդ ուժեղ հարվածն արդեն բաժին հասավ Իսրայելին: 09.09.2023 թ. ԱՄՆ-ի նախագահ Դ. Բայդենը Նյու Դելիում G20 հանդիպման ժամանակ ներկայացրեց «Հնդկաստան-Եվրոպա» համաշխարհային առևտրի և էներգետիկայի նախագիծը: Ծրագրի կենտրոնական երթուղին, որը մշակվել է չինական «Մեկ գոտի, մեկ ճանապարհ» ծրագրին հակառակ, ԱՄԷ-Սաուդյան Արաբիա-Հորդանան-Իսրայել միջանցքն էր: Ծրագրի համաձայն՝ երթուղին ներառում էր համակցված երկաթուղային գծեր, մայրուղիներ, գազատարներ, նավթատարներ, էլեկտրոնային կապի մալուխներ և «կանաչ էներգիայի» մալուխներ: Ըստ էության, նախագիծը պետք է Իսրայելը վերածեր Արևելք-Արևմուտք առանցքի երկայնքով մայրցամաքային առևտրի կենտրոնական հարթակի՝ հրեական պետությունում հանգուցելով ապրանքների հոսքը Եվրոպայից և Ասիայից, ներառյալ էներգետիկ պաշարները Պարսից ծոցից: Իսրայելը պետք է դառնար

այն գազային հանգույցը, որը երազում է դառնալ Թուրքիան՝ ստանձնելով Հարավային Պարսև Հյուսիսային Պարսև հանքավայրերից Կատարի գազի փոխադրման մենաշնորհը: Սակայն վերոնշյալ նախագիծը ներկայացնելուց մեկ ամիս չանցած՝ ՀԱՄԱՍ-ը լայնածավալ հարձակում իրականացրեց Իսրայելի վրա՝ նոր դաժան պատերազմ սկսելով Գազայում: Դրա հետևանքներից մեկն ամերիկա-իսրայելական վիթխարի ծրագրի դադարեցումն էր կամ անժամկետ հետաձգումը:

Չկան բաց հասանելի փաստեր, որոնք կապացուցեին, թե Թուրքիան կարող էր ներգրավված լինել ՀԱՄԱՍ-ի լայնածավալ ռազմագործողության մեջ, բայց, միևնույն ժամանակ, կասկած չկա, որ Անկարան դարձել է պաղեստինա-իսրայելական նոր ավերիչ պատերազմի ոչ պաշտոնական գլխավոր շահառու: Արդյունքում Իսրայելը կորցրեց համակցված երթուղի կառուցելու և Պարսից ծոցից գազի հոսքերը ներառելու հեռանկարները, ևս մեկ անգամ բարդացրեց հարաբերություններն արաբական աշխարհի հետ, կորցրեց առևտրաշրջանառությունը Կարմիր ծովով (Սուեզի ջրանցքով) և, ի վերջո, զգալի կախվածության մեջ ընկավ թուրքական ապրանքներից և մատակարարման ուղիներից:

Հաշվի առնելով տարածաշրջանի ռազմավարական ռեսուրսային բազայի և լոգիստիկ ուղիների մրցակցության վերը նշված փաստերը՝ կարելի է ենթադրել, որ Սիրիայում տեղի ունեցող վերջին իրադարձությունները նույնպես տեղավորվում են թուրք-իսրայելական տնտեսական առճակատման համատեքստում: Այժմ հերթը հասել է ամերիկա-իսրայելական երկյակին՝ Սիրիայի դաշնայնացման և քրդական հարցի վերակենդանացման ծրագրերի միջոցով փլուզելու Թուրքիայի սիրիական և իրաքյան նախագծերը՝ ուղղված Պարսից ծոց դրա մուտքի ապահովմանը: Նրանք միանշանակ ցանկանում են Անկարային զրկել էներգակիրների մատակարարման բոլոր տարբերակներից (ռուսական, իրանական, արաբական, միջերկրածովյան գազի երթուղիներ), հասկանալով, որ էժան ածխաջրածնայինների հասանելիությունը և դրանց լոգիստիկ վերահսկողությունը Թուրքիայի համար անհրաժեշտ տնտեսական հիմք կապահովի Արևմտյան Ասիայում և Եվրոպայում գերիշխելու համար: Միևնույն ժամանակ, Իսրայելը և ԱՄՆ-ն ունեն այս հսկայական տարածաշրջանի ապագայի իրենց տեսլականը, որն արտացոլված է «Նոր Մերձավոր Արևելք» ռազմավարական հայեցակարգում: Եվ այս հայեցակարգը հիշատակվող տարածաշրջանի նկատմամբ տնտեսական և էներգետիկ գերակայությունը դնում է հենց «իսրայելական գերիշխանության» առաջնագծում: