



مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

## چشم‌انداز کریدور میانی و ظرفیت‌های لجستیکی - ترانزیتی مناطق آزاد و ویژه تجاری - اقتصادی نوار شمالی ایران



شناسنامه گزارش



مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

عنوان:

چشم‌انداز کریدور میانی و ظرفیت‌های لجستیکی-ترانزیتی  
مناطق آزاد و ویژه تجاری-اقتصادی نوار شمالی ایران

دفتر تجارت و دیپلماسی اقتصادی

تاریخ انتشار: مهر ۱۴۰۳

واژه‌های کلیدی: کریدور میانی، کریدور شمال-جنوب، قفقاز جنوبی، مسیر ریلی-جاده ای، مسیر ریلی-دریایی،  
مناطق آزاد و ویژه، کریدور ارس

نشانی: تهران، خیابان طالقانی، نبش خیابان شهید موسوی (فرصت)، پلاک ۱۷۵



## فهرست مطالب

۵	چکیده مدیریتی
۹	مقدمه
۱۱	چشم‌انداز ظرفیت‌های کریدور میانی برای کشورهای مسیر
۱۷	ظرفیت‌های چندوجهی کریدور میانی
۲۰	مسائل و چالش‌های جاری در کریدور میانی
۲۷	موقعیت و گزینه‌های ایران در چشم‌انداز کریدور میانی
۲۹	رویکرد بازیگران ذینفع کریدور میانی
۳۵	اهمیت کریدور شمال-جنوب و لزوم بازتعریف کریدور میانی
۳۶	قفقاز جنوبی گرانگه هم‌افزایی ریلی-جاده‌ای کریدور شمال-جنوب و کریدور میانی
۴۲	مسیر آلترناتیو ریلی-جاده‌ای کریدور ارس
۴۸	ظرفیت‌های ترانزیت ترکیبی (ریلی-دریایی) دریای خزر
۵۱	ظرفیت‌های ترانزیتی-لجستیکی مسیرهای دریایی مناطق آزاد و ویژه بنادر شمالی
۶۰	جمع‌بندی و توصیه‌های سیاستی



## چکیده مدیریتی

- تحت تأثیر پویایی‌های ژئوپلیتیکی در اورآسیای مرکزی، «کریدور میانی» موسوم به «مسیر حمل و نقل بین‌المللی ترانس-خزر» به‌طور فزاینده‌ای در کانون معادلات ترانزیتی-لجستیکی مسیرهای شرق به غرب قرار گرفته است. این کریدور ترکیبی، چین و قزاقستان را از طریق مسیرهای ریلی و دریایی با عبور از دریای خزر به آذربایجان و گرجستان متصل می‌کند و سپس از طریق مسیرهای ریلی یا دریایی (دریای سیاه) از مسیر ترکیه به سمت اروپا تداوم می‌یابد. ظرفیت اسمی ترانزیت بار در کریدور میانی ۶ میلیون تن و ظرفیت عملیاتی آن حدود ۲ میلیون تن در سال است. برآوردها نشان می‌دهد که حمل و نقل بار از طریق کریدور میانی از مسیر دریای خزر تا سال ۲۰۳۰ به بیش از ۱۱ میلیون تن برسد. در میان متغیرهای مختلف و به‌رغم محدودیت‌های فنی و زیرساختی، جنگ اوکراین چشم‌انداز جدیدی را برای کریدور میانی به‌عنوان یک کریدور جایگزین برای تنوع بخشیدن به مسیرهای حمل و نقلی بین آسیا و اروپا به‌منظور ایجاد انعطاف‌پذیری ژئواکونومیکی و کاهش وابستگی به کریدورهای عبوری از روسیه به‌وجود آورده است. برآوردها نشان می‌دهد که کریدور میانی نسبت به کریدور شمالی (از مسیر روسیه) و کریدور جنوبی (از مسیر ایران) به‌تدریج به گزینه اصلی مسیر ترانزیتی بین آسیا و اروپا تبدیل خواهد شد.
- هزینه و زمان ترانزیت دو شاخص اصلی در ارزیابی تحقق چشم‌انداز حجم ترافیک باری بر بستر کریدور میانی است. تحقق هدف‌گذاری ۱۱ میلیون تن ترانزیت بار از طریق این کریدور با چالش‌های متعدد فنی، زیرساختی و ملاحظات سیاسی مواجه است. این چالش‌ها شامل؛ ترکیبی بودن مسیر مواصلاتی (ریلی-دریایی و جاده‌ای)، ضعف زیرساخت‌ها و ساختارهای زیربنایی در کشورهای مسیر، مسائل عملیات بندری و خدمات دریایی، خطوط نامناسب ریلی و محدودیت‌های ظرفیت راه آهن‌های کشورهای مسیر، گذرگاه‌های متعدد مرزی و همچنین ملاحظات سیاسی و بی‌ثباتی‌های ژئوپلیتیکی در آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی است. سرمایه‌گذاری مورد نیاز برای توسعه زیرساخت‌های کریدور میانی حدود ۱۸,۵ میلیارد یورو برآورد شده است. حوزه‌های اولویت‌دار برای سرمایه‌گذاری شامل؛ بازسازی و نوسازی شبکه راه آهن و جاده؛ توسعه ظرفیت انبارها؛ افزایش ظرفیت بنادر؛ بهبود نقاط گذرگاه مرزی، مراکز لجستیک چندوجهی و اتصالات شبکه‌های مواصلاتی در کشورهای مسیر کریدور میانی است. با تحقق چنین اقداماتی، کریدور میانی می‌تواند تا سال ۲۰۳۰ حجم خود را نسبت به سال ۲۰۲۱ سه برابر کند در عین حال که زمان حمل و نقل را به نصف کاهش می‌دهد.
- تا آینده قابل پیش‌بینی بنابر محدودیت‌های فنی و زیرساختی، کریدور میانی عمدتاً یک کریدور

منطقه‌ای باقی خواهد ماند و ترانزیت بین قاره ای تا سال ۲۰۳۰ کمتر از ۴۰ درصد از حجم آن را تشکیل می‌دهد. به‌این معنا که حجم بالای ترانزیت از مسیر کریدور میانی عمدتاً درون-منطقه‌ای و در حاشیه خزر است. به‌منظور افزایش ظرفیت‌های ترانزیتی درون-قاره‌ای، ذی‌نفعان اصلی کریدور میانی علاوه بر سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌های بندری، ریلی و جاده‌ای کشورهای مسیر، دنبال وارد کردن شرکای جدید به این کریدور براساس سیاست «گسترش کریدور میانی» هستند. ایران نیز از شرکای بالقوه توسعه کریدور میانی است. مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در مجاورت مسیرهای ترکیبی کریدور میانی، شبکه‌های ریلی هم‌جوار که در نقاطی از کریدور میانی تقاطع پیدا می‌کنند، و بنادر اصلی در مجاورت کریدور میانی که از ظرفیت خدمات بندری و ترانزیت دریایی برخوردارند، به عنوان سه حوزه جغرافیایی در محوریت توسعه کریدور میانی با وارد کردن ذی‌نفعان جدید تعریف شده‌اند.

- در میان مراکز مطالعاتی و سیاست‌گذاری کشور، کریدور میانی اغلب به‌عنوان کریدور رقیب برای مسیرهای عبوری از ایران همچون کریدور جنوبی و کریدور شمال-جنوب تصویرپردازی می‌شود. ایران همچنین هنوز تعریف مشخصی از موقعیت و مزیت‌های ترانزیتی خود در مجاورت با مسیرهای ترکیبی کریدور میانی ارائه نکرده است. نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که حضور فعال ایران در کریدور میانی مزیت‌های ترانزیت بین‌المللی کشور به‌ویژه در گذرگاه‌های شرقی-غربی را تقویت خواهد کرد و تعارضی با کریدورهای اصلی عبوری از ایران همچون کریدور شمال-جنوب ندارد. ارزیابی‌ها نشان می‌دهد که در بلندمدت مسیر شمال-جنوب هم‌افزایی فزاینده‌ای با کریدور میانی خواهد داشت. حلقه گم‌شده تحقق اتصال کریدور شمال-جنوب به کریدور میانی و هم‌افزایی ترانزیتی این مسیرها، ایران است. این موقعیتی، فرصت ویژه‌ای برای تعریف ایران به عنوان بخش محوری اتصالات (ریلی-جاده‌ای-دریایی) کریدور میانی و کریدور شمال-جنوب فراهم ساخته است. از اینرو، نیازمند بازاندیشی در موقعیت خود در کریدور میانی و اساساً بازنگری در تعریف سنتی از مسیر شمال-جنوب به عنوان میسری رقیب برای مسیر کریدور میانی هستیم. ایران می‌تواند خود را حلقه وصل و پل ارتباطی دو مسیر اصلی تعریف کند.

- در معادلات ژئواکونومیک جهان کنونی، تأمین زیرساخت‌های حمل و نقلی و کریدوری و تنوع‌بخشی به مسیرهای ترانزیتی به کلید تجارت بین‌الملل تبدیل شده است و کشورهای مدعی سعی در ارائه تعریفی جدید از خود در مرکزیت این مسیرها دارند. این در حالی است که مسیرهای آترناتیو در مقابل مزیت‌های ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران به سرعت در مناطق هم‌جوار نوار شمالی ایران در حال پیشرفت هستند و چشم‌انداز عملیاتی‌شدن آنها بیشتر ناظر بر مسئله هزینه و زمان است.

اتصالات ریل و جاده با آسیای مرکزی، بنادر متعدد و بزرگ در سواحل دریای خزر، اتصالات جاده ای با منطقه قفقاز و ارتباط ریلی و جاده ای با ترکیه، از جمله زیر ساخت‌های موجود ایران برای ایفای نقش در کریدور میانی است. تلاش‌های کشورهای مسیر برای توسعه کریدور میانی اکنون بر دو حوزه گسترش ظرفیت فیزیکی کریدور میانی با افزودن بنادر، کشتی‌های باری و قطارهای جدید در طول مسیر؛ و توسعه زیرساخت‌های نرم مانند مدیریت یکپارچه گمرک و اتصالات مرزی متمرکز شده است. ظرفیت‌های بالقوه ایران به بسیاری از چالش‌ها زیرساختی و مسائل عملیاتی این کریدور پاسخ خواهد داد. افزایش نقش ایران در این کریدور باعث ورود و اتصال بیشتر ایران به زنجیره های تجارت منطقه‌ای خواهد شد و در عین حال به رونق دیگر کریدورهای عبوری از ایران مانند کریدور شمال-جنوب کمک خواهد کرد.

- عدم حضور فعال ایران در این کریدور، اتکای مسیرهای ترانزیتی شرقی-غربی به جمهوری آذربایجان و ترکیه را هرچه بیشتر تقویت می‌کند و بتدریج باعث فرسایش ژئواکونومیک مزیت‌های ترانزیت بین‌المللی کشور در نوار شمالی می‌شود. این همزمان اهرم‌های سیاسی و ژئوپلیتیکی باکو و آنکارا در محیط همسایگی شمالی ایران را تقویت خواهد کرد. در بخش غربی خزر، تکمیل کریدور زنگه‌زور بدون حضور فعال و مبتکرانه ایران، هرچه بیشتر ایران را از معادلات مسیرهای ترانزیتی کریدور میانی به حاشیه خواهد برد. چشم‌انداز کریدور زنگه‌زور هرچه باشد، ایران با برجسته‌ساختن ظرفیت‌های ترانزیتی-لجستیکی «کریدور ارس» می‌تواند به بخشی از زنجیره ارزش ترانزیتی شرق به غرب در مسیر کریدور میانی تبدیل شود. فراتر از سیاست‌های کلان و انحصاری دولت‌های مسیر، ذی‌نفعان عملیاتی و اپراتورهای حمل و نقل به زمان، هزینه و ایمنی مسیرها توجه ویژه‌ای دارند. کریدور زنگه‌زور حتی در صورت احداث همچنان با اختلافات حقوقی و تنش بر سر حاکمیت سرزمینی بین جمهوری آذربایجان و ارمنستان مواجه خواهد بود. این ظرفیت ویژه‌ای برای ایران به‌منظور جذب ذی‌نفعان به ترانزیت از مسیر کریدور ارس فراهم می‌سازد. براین اساس، تکمیل و عملیاتی‌سازی کریدور ارس باید به یک «طرح ملی» با عنوان «کریدور ترانزیت بین‌المللی» تبدیل شود و از سوی دولت جدید پیگیری مجدانه شود.

- هرگونه ورودی به کریدور میانی نیازمند ابتکارات سیاسی و دیپلماتیک از سوی جمهوری اسلامی ایران به‌صورت دوجانبه و چندجانبه با ذی‌نفعان اصلی کریدور میانی و کشورهای مسیر است. باوجوداین، ابتدا باید ظرفیت‌های اسمی و عملیاتی و کارویژه‌های ترانزیتی-لجستیکی مناطق آزاد و ویژه تجاری-اقتصادی نوار شمالی کشور را شناسایی و برآورد کرد. ایران در بخش شرقی خزر باید اتصالات ریلی و دریایی خود را با کشورهای ترکمنستان و قزاقستان تقویت کند و در بخش



غربی خزر با جمهوری آذربایجان به تفاهمات موثری برسد. در عین حال که کریدور در حال احداث ارس را به عنوان حلقه وصل مسیرهای ترکیبی کریدور میانی به ترکیه را برجسته سازد. این گفتگوها همچنین نیازمند سازوکارهای دیپلماتیک و فنی چندجانبه با تمامی کشورهای مسیر به‌ویژه ذی‌نفعان کلیدی این کریدور است. تدوین نقشه راه همکاری‌های چندجانبه از سوی ایران در توسعه حمل و نقل و لجستیک در دریای خزر در مسیرهای شرقی-غربی، جذب مشارکت در سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های بنادر شمالی ایران، همکاری در تأمین و توسعه ناوگان کشتیرانی در دریای خزر و جذاب‌سازی تعرفه‌های حمل دریایی و ریلی-جاده‌ای از خاک ایران بسیار راهگشا خواهد بود.

- نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که مناطق آزاد و ویژه تجاری-اقتصادی نوار شمالی ایران از ظرفیت‌های لجستیکی-ترانزیتی ویژه‌ای برای توسعه و حضور فعال در کریدور میانی برخوردارند. هرکدام از این مناطق با تعریف کارویژه خود در مسیرهای دریایی و مسیرهای ریلی-جاده‌ای می‌توانند هم‌افزایی عملیاتی در مسیرهای ترکیبی ترانزیتی کریدور میانی داشته باشند و توجه اپراتورهای حمل و نقل بین‌المللی این مسیر را به خود جلب کنند. از آنجائیکه کریدور میانی به‌عنوان مسیر میانی ابتکار کمربند و راه چین عمل می‌کند و در عین حال ایران نیز بخشی از مسیر میانی (ریلی-جاده‌ای) این ابتکار است، انزوای از خطوط مواصلات دریایی خزر در چارچوب کریدور ترانس-خزر به‌شدت ترافیک ترانزیتی محور شرقی-غربی ایران را کاهش خواهد داد. در مسیر میانی خزر، ارائه خدمات فنی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های بالقوه بنادر شمالی کشور از الزامات حضور فعال و مؤثر ایران برای تکمیل کریدور میانی است. تکمیل راه‌آهن رشت-کاسپین حلقه مفقوده تحقق ظرفیت‌های پیش‌بینی شده ترانزیتی کریدور میانی است که می‌تواند تعریف جدیدی از ایران در چشم‌انداز عملیاتی‌شدن کریدور میانی از سوی ذی‌نفعان این مسیر چندوجهی ارائه دهد. در بخش شرقی دریای خزر علاوه‌بر مسیرهای دریایی، مسیر ریلی-جاده‌ای سرخس-اینچه‌برون قرار دارند که ظرفیت‌های ترانزیتی آن همواره مورد توجه اپراتورهای ترانزیتی چین، ترکمنستان، و قزاقستان بوده است. بهره‌برداری از ظرفیت شاخه شرقی کریدور شمال جنوب می‌تواند حداقل ۹,۸ میلیون تن ترافیک باری به حجم کل کریدور میانی اضافه کند. در بخش غربی خزر نیز، مناطق آزاد ارس و ماکو با برخورداری از زیرساخت گسترده حمل و نقل بار (جاده‌ای، ریلی و هوایی)، شبکه ریلی متصل به خط آهن سراسری سرزمین اصلی و خط آهن سراسری شوروری سابق، دسترسی به شهرک‌های صنعتی و زیرساخت‌های آماده تخلیه و بارگیری و انبارداری، می‌توانند حلقه وصل ریلی-جاده‌ای کشور به کریدور بین‌المللی ارس تعریف شوند.

## مقدمه

در سال‌های اخیر به‌ویژه بعد از جنگ اوکراین (۲۰۲۲) «کریدور میانی»<sup>۱</sup> به‌طور فزاینده‌ای در کانون معادلات ژئواکونومیکی مسیرهای شرق به غرب قرار گرفته است. کریدور میانی یک کریدور حمل و نقل چندوجهی است که چین را به اروپا متصل می‌کند؛ کریدور میانی چین و قزاقستان را از طریق خطوط راه آهن داستیک یا خورگوس / آلتین کول به هم متصل می‌کند، سپس از مسیر قزاقستان با راه آهن به بندر آکتائو می‌رسد، از دریای خزر به بندر باکو/آلیات می‌گذرد و آذربایجان و گرجستان را از طریق راه آهن به هم متصل می‌کند و در ادامه از طریق مسیرهای ریلی یا دریایی (دریای سیاه) از مسیر ترکیه به سمت اروپا تداوم می‌یابد. در حال حاضر، به دلیل ضعف‌های زیرساختی در ترکیه، مسیر دریای سیاه ترجیح اصلی اپراتورها است. ترانزیت در کریدور میانی به دلیل گذرگاه‌های مرزی متعدد، حمل‌ونقل ترکیبی و ضعف‌های عملیاتی/زیرساختی، سه برابر بیشتر از مسیر شمالی (از طریق روسیه) طول می‌کشد و از نظر مدت زمان با مسیرهای دریایی، قابل مقایسه است. در نتیجه، اولویت کمتری برای تجارت از راه دور برای اپراتورهای ترانزیت تجاری بین‌المللی دارد. با وجود این، به‌رغم محدودیت‌های فنی و زیرساختی، کریدور میانی بنابر مسائل ژئوپلیتیکی و ترتیبات امنیتی اورآسیای مرکزی به‌ویژه بعد از جنگ اوکراین در کانون توجهات قرار گرفته است.

یکی از مهم‌ترین مزایای کریدور میانی، کوتاه‌تر بودن طول کلی مسیر آن است که تقریباً ۳۰۰۰ کیلومتر کمتر از مسیر شمالی روسیه است. این مسیر نه تنها زمان ترانزیت را کاهش می‌دهد، بلکه با دور زدن روسیه به مسائل مربوط به لزوم تبعیت از تحریم‌ها نیز می‌پردازد. از اینرو آن را به گزینه‌ای جذاب برای کسب‌وکارهایی که به دنبال مسیرها و بازارهای تجاری جدید هستند تبدیل کرده است. کریدور میانی افزایش قابل توجهی را در حجم ترانزیت بار تجربه کرده است که در مجموع به ۱,۹ میلیون تن در ۹ ماهه اول سال ۲۰۲۳ رسید (۸۹ درصد افزایش سالانه نسبت به مدت مشابه در سال ۲۰۲۲). این رقم رکورد جدیدی را در حجم بار در کریدورهای غیردریایی به ثبت رسانده و ظرفیت رشد آن برای پاسخگویی به تقاضاهای فزاینده تجارت جهانی را برجسته ساخته است. ظرفیت کریدور میانی که در حال حاضر ۵,۸ میلیون تن در سال است، هنوز به میزان قابل توجهی کمتر از حجم کریدور شمالی است، اما در صورت تحقق فازهای عملیاتی آن، ظرفیت آن افزایش خواهد یافت. بانک جهانی طی یک گزارش تحلیلی پیش‌بینی کرده است که تا سال ۲۰۳۰، زمان ترانزیتی بین مرز غربی چین و اروپا به نصف کاهش می‌یابد و حجم حمل‌ونقل سه برابر شده و به ۱۱ میلیون تن خواهد رسید.<sup>۲</sup>

1- The Middle Corridor (MC)

2- World Bank, 2024, The Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030, <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor>

نقشه شماره ۱: کریدور میانی در میان کریدورهای تجاری که آسیا و اروپا را به هم متصل می‌کند (World Bank, 2024)



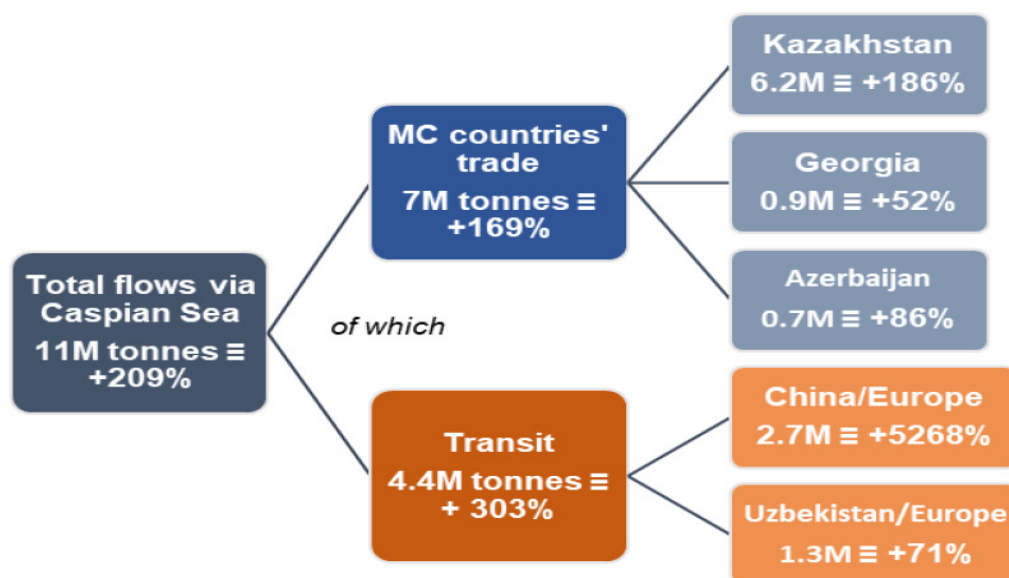
جنگ اوکراین چشم‌انداز جدیدی را برای کریدور میانی به‌عنوان یک کریدور جایگزین برای تنوع بخشیدن به مسیرهای تجاری و ایجاد انعطاف‌پذیری ژئواکونومیکی و کاهش وابستگی به کریدورهای عبوری از روسیه به ارمنان آورده است. به‌گونه‌ای که حتی اپراتورهای روسی نیز اخیراً توجه ویژه‌ای به این مسیر پیدا کرده‌اند. در سال ۲۰۲۲، ترافیک کانتینری در کریدور میانی نسبت به سال ۲۰۲۱، ۳۳ درصد افزایش یافته است. با این حال، از آنجایی که حمل‌کنندگان حجم بی‌سابقه‌ای را بلافاصله پس از جنگ اوکراین به کریدور میانی منتقل کرده‌اند، محدودیت‌های ترانزیت کریدور به‌وضوح آشکار شده است. محدودیت‌های فنی و زیرساختی در توسعه ظرفیت‌های عملیاتی کریدور میانی به‌همراه مسائل گذرگاه‌های مرزی، سازوکارهای حمل و نقل و هماهنگی در کشورهای مسیر، منجر به تأخیر بسیار زیاد حمل و نقل و بازگشت به کریدورهای جایگزین شده است.<sup>۱</sup> در سال ۲۰۲۳، این محدودیت‌ها منجر به کاهش ۳۷ درصدی ترافیک کانتینری نسبت به مدت مشابه در سال ۲۰۲۲ شده است.

با آگاهی از این چالش‌ها و ظرفیت‌های کریدور میانی، توسعه کارایی این مسیر برای کشورهای آذربایجان، گرجستان، قزاقستان و به‌ویژه ترکیه با حمایت قوی جامعه بین‌المللی ضرورت پیدا کرده است. در نوامبر ۲۰۲۲، یک «نقشه راه» ترانزیتی چندجانبه بین جمهوری آذربایجان، گرجستان، قزاقستان و ترکیه امضا شد که براساس آن سرمایه‌گذاری‌های اولویت‌دار زیرساختی و اقدامات مورد نیاز فنی برای توسعه ظرفیت‌های

1- Tuba Eldem, 2022, Russia's War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity, SWP, <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2022C64/>

کریدور میانی فهرست شده‌اند. در ژوئن ۲۰۲۳، آذربایجان، گرجستان و قزاقستان بر سر ایجاد یک اپراتور مشترک لجستیک به توافق رسیدند. همزمان، نهادهایی همچون بانک جهانی، اتحادیه اروپا، بانک اروپایی زیرساخت و توسعه<sup>۱</sup>، بانک توسعه آسیایی<sup>۲</sup>، بانک‌های توسعه چندجانبه<sup>۳</sup> و همچنین شرکای هر کدام از این کشورها حمایت و علاقه خود را در ارایه کمک‌های فنی و سرمایه‌گذاری اعلام کردند. علی‌رغم تمرکز قابل توجه بر نقش کریدور میانی به عنوان پل زمینی بین چین و اروپا، واقعیت این است که این مسیر نقش مهم‌تری در چشم‌انداز توسعه اقتصادی کشورهای امتداد کریدور ایفا می‌کند. در سال ۲۰۲۳، حجم کل تجارت سه کشور قزاقستان، جمهوری آذربایجان و گرجستان با اتحادیه اروپا ۲۸ درصد رشد کرده است و ناظران وزن بیشتری به عاملیت تجارت از مسیر کریدور میانی داده‌اند.<sup>۴</sup>

نمودار شماره ۱: ترافیک کانتینری در مسیر کریدور میانی از طریق دریای خزر تا سال ۲۰۳۰ (CCTT, 2024)



### چشم‌انداز ظرفیت‌های کریدور میانی برای کشورهای مسیر

کریدور میانی یک مسیر حمل و نقل ترکیبی است که قزاقستان، جمهوری آذربایجان، دریای خزر و گرجستان را به هم متصل می‌کند. تقریباً یک‌سوم از تجارت در طول این مسیر به ترانزیت مربوط می‌شود. پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۰، این مسیر تجارت بین اتحادیه اروپا و چین را تا سطح قابل توجهی افزایش دهد. بین سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۲۱، ۴۹,۰۰۰ قطار با نرخ رشد سالانه ۹۲,۷ درصد، از چین

1- European Bank for Reconstruction and Development

2- Asian Development Bank

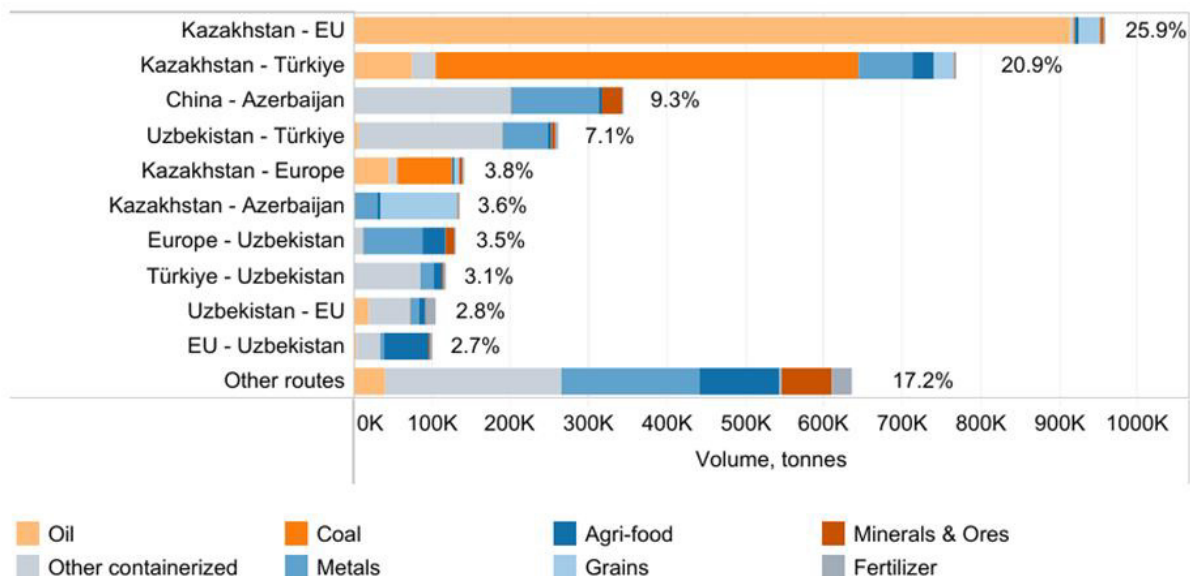
3- Multilateral Development Banks

4- International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank Report, 2023,

و آسیای مرکزی به اروپا کالا ترانزیت کرده‌اند. تنها در سال ۲۰۲۱، ۱۵,۱۸۳ قطار کانتینری در حدود ۱,۴۶۴ میلیون واحد کانتینر در این مسیر حمل کرده‌اند که نشان از افزایش ۲۹ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۰ دارد. با این حال، این ترافیک کانتینری تنها ۴ درصد از حجم و ۵ درصد از ارزش کل تجارت چین و اتحادیه اروپا را تشکیل می‌دهد.<sup>۱</sup> تاکنون مسیر مطلوب، مسیر شمالی از طریق قزاقستان، روسیه و بلاروس بوده است. در مقابل، کریدور میانی که از قزاقستان، آذربایجان، گرجستان، دریای سیاه و یا ترکیه به اروپا عبور می‌کند، به دلیل وجود نقاط مرزی بیشتر، جابجایی‌های متعدد و ناکارآمدی‌های عملیاتی، توسعه چندانی نیافته‌اند. بعد از جنگ اوکراین، مرتفع‌ساختن این گلوگاه‌ها که در دستور کار کشورهای مسیر به ویژه اتحادیه اروپا قرار گرفته است، کریدور میانی را به جایگزینی پررنگ‌تر برای تجارت ترانزیتی بین چین و اروپا تبدیل خواهد کرد. این مسیر همچنین باعث توسعه اتصالات ترانزیتی کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی خواهد شد.

در حال حاضر، کریدور میانی عمدتاً تحت تسلط صادرات قزاقستان و سایر تجارت‌های منطقه‌ای در منطقه ترانس-خزر قرار دارد. تنها حدود ۵ درصد از ترافیک ترانزیتی مربوط به تجارت بین قاره‌ای به ویژه میان اتحادیه اروپا و چین است. پیش از حمله روسیه به اوکراین، در سال ۲۰۲۱، سهم حمل و نقل دریایی از حجم کل تجارت چین و اروپا حدود ۹۱ درصد بود (۵۸ درصد از نظر ارزش)، در حالی که سهم حمل و نقل ریلی تنها ۳.۳ درصد بود (و ۵ درصد از نظر ارزش). در سال‌های ۲۰۱۹-۲۰۲۱، کریدور شمالی از طریق روسیه و بلاروس بیش از ۸۶ درصد از ترافیک زمینی چین و اروپا را به خود اختصاص داده بود، در حالی که ظرفیت مسیر کریدور میانی کمتر از ۱ درصد بود.

نمودار شماره ۲: حجم ترافیک ترانزیتی و کالاهای تجاری در کریدور میانی - ۲۰۲۱ (World Bank, 2024)



1 International Coordinating Council on Trans-Eurasian Transportation (CCTT), 2024, [https://icctt.com/trans-eurasian\\_routes](https://icctt.com/trans-eurasian_routes)

از سال ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۲، تجارت در امتداد کریدور میانی به میزان ۱۰ درصد در حجم (تن) افزایش یافته است که عمدتاً ناشی از تغییر در الگوهای تجارت منطقه‌ای و بین‌قاره‌ای بوده است. بعد از حمله روسیه به اوکراین، حجم مبادلات ترانزیتی کریدور میانی به دلیل تصمیم اپراتورهای حمل و نقل اروپایی به عدم ترانزیت کالاها از طریق سرزمین روسیه و همچنین چالش‌های ناظر بر بیمه‌های حمل و نقل از مسیر روسیه-دریای سیاه، به سرعت افزایش پیدا کرد. بنابراین، گزینه حمل کالاها از طریق دریای خزر به طور نسبی جذاب‌تر شد و از مارس ۲۰۲۲ تمایل بی‌سابقه‌ای از سوی اپراتورهای حمل و نقل و لجستیکی اروپایی به این مسیر شکل گرفت. در سال ۲۰۲۲، از مسیر کریدور میانی حجم تجارت (واردات و صادرات) در قزاقستان و گرجستان حدود ۴۵ درصد و در آذربایجان ۷۲ درصد نسبت به سال‌های ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۱ افزایش یافته است. اتحادیه اروپا بیش از نیمی از افزایش صادرات از این منطقه را به خود اختصاص داده است. بنابراین، به رغم اینکه کریدور میانی آمادگی زیرساختی لازم برای حجم‌های بالای ترانزیتی را نداشت، اما در سال ۲۰۲۲ حجم بالایی از تجارت کالا از این مسیر صورت گرفت.<sup>۱</sup>

با وجود چالش‌های زیرساختی در توسعه ترافیک ترانزیتی کریدور میانی، این مسیر حمل‌ونقل چند وجهی فرصت‌های جدیدی برای کشورهای محصور در خشکی در امتداد این کریدور ایجاد کرده است. کشورهایی که به‌دلیلی دوری از اتصالات ترانزیتی همواره با هزینه‌های بالای مبادلات تجاری مواجه بوده‌اند. برآوردها نشان می‌دهد که کریدور میانی ظرفیت تبدیل شدن از یک خط ترانزیتی منطقه‌ای به یک اکوسیستم با شریان‌های مرکزی و مویرگ‌های حمل‌ونقلی بین‌قاره‌ای را دارد.

سه کشور قزاقستان، جمهوری آذربایجان و گرجستان موقعیت ویژه‌ای در این مسیر دارند. مبادلات تجاری با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی حدود یک سوم از پتانسیل کل تجارت غیرانرژی این سه کشور را تشکیل می‌دهد و عمدتاً شامل ماشین‌آلات، فلزات و مواد معدنی هستند. در صادرات به اروپا و هند، سنگ معدن‌ها غالب هستند، در حالی که پتانسیل قابل توجهی برای صادرات شیمیایی به آسیای جنوب شرقی وجود دارد. صادرات محصولات کشاورزی و غذایی، از جمله غذاهای فرآوری شده، بیشترین حجم را به آفریقا دارد. پتانسیل تحقق نیافته صادرات به برخی از بزرگ‌ترین شرکای تجاری (چین و روسیه) به ویژه در فلزات و ماشین‌آلات وجود دارد. برای این کشورها، مسئله اصلی در افزایش ظرفیت‌های صادراتی (به‌ویژه غیرانرژی) تحقق خطوط مواصلاتی چندوجهی و بهینه است که نیازمند توسعه زیرساخت‌های مسیرهای ریلی-جاده‌ای و دریایی-بندری است. گرانگه این خطوط مواصلاتی ترکیبی، مسیر شرقی و غربی دریای خزر است.<sup>۲</sup>

1 The European Institute for Asian Studies (EIAS), 2024, Forging Sustainable Transport Connectivity: Enhancing EU-Central Asia Transportation Through the Trans-Caspian Corridor, <https://eias.org/policy-briefs/forging-sustainable-transport-connectivity-enhancing-eu-central-asia-transportation-through-the-trans-caspian-corridor/>

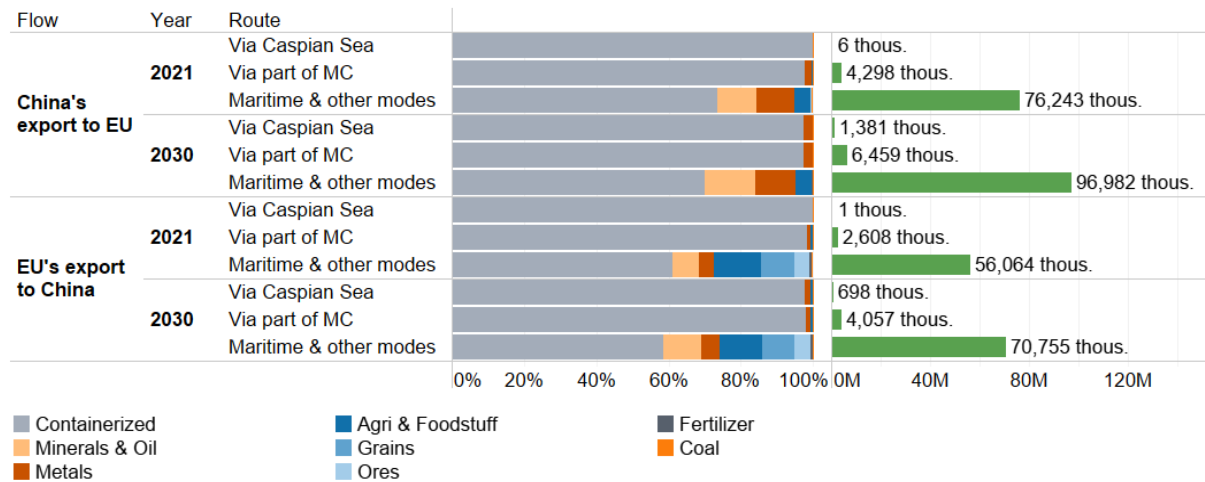
2 The European Council on Foreign Relations (ECFR), 2024, Risk and reward: Why the EU should develop the Middle Corridor trade route, <https://ecfr.eu/article/risk-and-reward-why-the-eu-should-develop-the-middle-corridor-trade-route/>

تا سال ۲۰۳۰، تجارت از طریق کریدور میانی بواسطه‌ی مسیر دریای خزر رشد چشمگیری خواهد کرد. پیش‌بینی می‌شود که سهم حمل و نقل ریلی از ۲۲ درصد به ۲۶ درصد افزایش یابد و همچنین سهم حمل و نقل از طریق مسیر دریای خزر از ۸ درصد به ۱۳ درصد برسد. عمده رشد جریان بار در مسیر دریای خزر ناشی از حمل و نقل بار به و از قزاقستان خواهد بود که پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۰ به اندازه ۴ میلیون تن افزایش یابد. توسعه مسیر دریایی دریای خزر موجب ترانزیت ۱۶ درصد از حمل و نقل ریلی بین چین و اروپا خواهد شد (۲.۳ میلیون تن تا سال ۲۰۳۰). این حجم منجر به افزایش ۳۰ درصدی ترافیک ترانزیتی در مسیر دریای خزر می‌شود. در چنین بستری، برای برخی کشورها و گروه‌های کالایی، توسعه کریدور میانی هم در اطمینان از زنجیره‌های لجستیکی پایدار و هم در تنوع‌بخشی صادرات و افزایش اتصالات اقتصادی، نقش مهمی بازی خواهد کرد.<sup>۱</sup>

برآوردها نشان می‌دهد که حمل و نقل بار از طریق کریدور میانی از مسیر دریای خزر تا سال ۲۰۳۰ به بیش از ۱۱ میلیون تن برسد. اما این پیش‌بینی در صورتی محقق می‌شود که پروژه‌های توسعه زیرساختی اجرایی شوند، در غیر این صورت تقاضای حمل و نقل از این مسیر حداقل ۳۵ درصد کمتر خواهد بود. میزان حمل و نقل و جریان بار از مسیر دریای خزر اساساً یک شاخص کلیدی در ارزیابی از عملکرد کلی کریدور میانی محسوب می‌شود، زیرا گرانیگاهی است که جریان‌ات مسیرهای مختلف (ریلی-جاده-دریایی) به هم می‌پیوندند. از مجموع جریان‌ات عبوری از دریای خزر، تقریباً ۴ میلیون تن تقاضای پیش‌بینی شده برای حمل و نقل کانتینری وجود دارد. اگر زیرساخت‌های عملیاتی در مسیر دریای خزر محقق نشود، تقاضای حمل و نقل از کریدور میانی حدود ۳۵ درصد کاهش خواهد یافت. اکنون اپراتورهای حمل و نقل کالا در تجارت بین چین و اتحادیه اروپا چشم‌انداز مهمی برای حمل و نقل بار از مسیر دریای خزر تعریف کرده‌اند. تا سال ۲۰۳۰، حجم کل تجارت بین چین و اتحادیه اروپا ۳۰ درصد افزایش خواهد یافت. ترانزیت از طریق دریای خزر حدود یک درصد از این تجارت را به خود اختصاص خواهد داد که شامل گروه‌های کالاهایی با ارزش افزوده بالا که به زمان و شرایط حمل و نقل حساس هستند، خواهد بود.

1- World Bank, 2024, The Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030, <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor>

### نمودار شماره ۳: افزایش حجم تجارت اتحادیه اروپا و چین از طریق دریای خزر در سال ۲۰۳۰ (EIAS Reports, 2024)



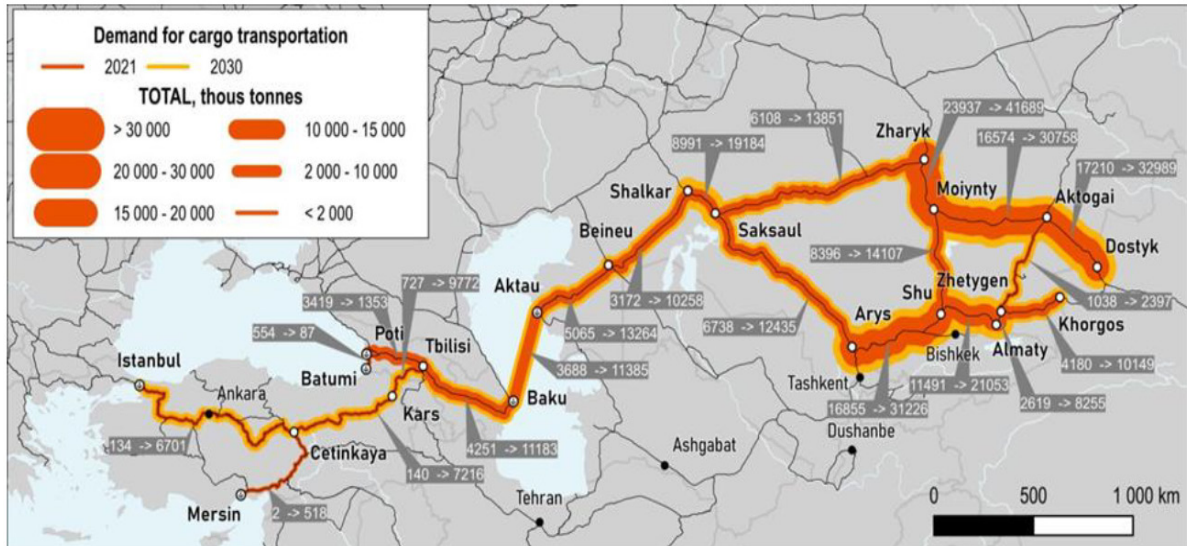
در یک تصویر کلان، چشم‌انداز ظرفیت‌های کریدور میانی در صورت عملیاتی‌شدن مسیرهای ترانزیتی و لجستیکی به‌ویژه در کشورهای مسیر به‌شرح ذیل است:

- تا آینده قابل پیش‌بینی بنابر محدودیت‌های فنی و زیرساختی، کریدور میانی عمدتاً یک کریدور منطقه‌ای باقی خواهد ماند و تجارت بین قاره ای تا سال ۲۰۳۰ کمتر از ۴۰ درصد از حجم آن را تشکیل می‌دهد. در سناریوی عملیاتی‌شدن خطوط مواصلاتی کریدور میانی، پیش‌بینی می‌شود جریان ترانزیتی در مسیر کریدور میانی از طریق دریای خزر تا سال ۲۰۳۰ در مقایسه با ۲۰۲۱ سه برابر شود و به ۱۱ میلیون تن برسد.
- عملیاتی‌شدن کریدور میانی به طور قابل توجهی ترانزیت کالا را افزایش می‌دهد و انتظار می‌رود حجم ترافیک کانتینرها ۱,۵ برابر افزایش یابد. این چشم‌انداز همچنین جریان‌های حمل و نقل و ترانزیت را متنوع می‌کند و به کالاهای با ارزش افزوده بالا مانند کود کمک می‌کند که پیش‌بینی می‌شود تقریباً دو برابر شود. کالاهای دیگر همچون محصولات فلزی، مواد غذایی آماده، ماشین‌آلات و مواد شیمیایی نیز چشم‌انداز رشد قابل توجهی دارند.
- در صورت عملیاتی‌شدن کریدور میانی، کالاهایی با ارزش بالاتر - به‌ویژه آنهایی که به زمان حمل و نقل حساس‌تر هستند و در حال حاضر از مسیر شمالی استفاده می‌کنند - تا حدی به کریدور میانی منتقل می‌شوند. سهم مواد اولیه از ۶۰ درصد به ۵۳ درصد کاهش می‌یابد. در حالی که در هسته‌های کالایی اصلی کریدور میانی از طریق دریای خزر، مانند نفت و فرآورده‌های نفتی، و همچنین فلزات آهنی و غیرآهنی، همچنان حجم مهمی را خواهند داشت. با توجه به بارگیری این کالاها از بخش‌های شرقی کریدور میانی (شکل پایین)، تقاضای کلی برای بخش



های شرقی کریدور بالاتر خواهد ماند. این پیامدهای مثبتی در توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی کشورهای بخش شرقی مسیر خواهد داشت.

نقشه شماره ۲: چشم‌انداز جریان بارگیری در مسیر کریدور میانی در سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۳۰ (ODI Reports, 2024)



کریدور میانی به طور بالقوه نقش بزرگی در تنوع‌سازی مسیر تجاری قزاقستان، آذربایجان و گرجستان دارد و حجم تجارت آنها از این مسیر را به‌طور قابل ملاحظه‌ای به ترکیه وابسته خواهد کرد. از اینروست که ترک‌ها منطقه‌گرایی ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی فعالی در آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی دارند. هدفی که در چارچوب نقشه‌راه ترانزیتی «مسیر-وابستگی» ترکیه دنبال می‌شود. اکنون ترکیه به دنبال توسعه سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌های این مسیر به‌ویژه بنادر مواصلاتی اکتائو، باکو و اخیراً زنگه‌زور است. با سیاست‌های اتخاذ شده، قزاقستان، آذربایجان و گرجستان می‌توانند حجم صادرات و ارزش افزوده محصولات خود را با توسعه فعالیت‌های تولیدی‌شان افزایش دهند. مجموع افزایش بالقوه در پایانه‌های بارگیری سه کشور برای دوره ۲۰۲۱ تا ۲۰۳۰ بالغ بر ۹۰ میلیون تن (+۴۴ درصد) خواهد بود. که ۷۰ میلیون تن آن صادرات مازاد از قزاقستان است.

یک نظرسنجی از اپراتورهای این مسیر نشان داد که هزینه‌های حمل و نقل کریدور میانی در حال حاضر بالا و مهمتر از آن ناپایدار است. هزینه‌های پرنوسان این مسیر اکنون تفاوتی با نرخ ثابت مسیر جایگزین شمال ندارد، حتی اگر زمان حمل و نقل در طول کریدور میانی دو برابر باشد. در سال ۲۰۲۲ به طور متوسط ۵۰ تا ۵۳ روز طول می‌کشد تا محموله از داستیک یا خورگوس

به کنستانتا از طریق کریدور میانی حمل شود. طولانی‌ترین تاخیرها در گذرگاه‌های دریایی اتفاق می‌افتد، حتی با وجود ظرفیت مازاد بنادر. عملیات بندری و تعرفه‌ها مسائل مهمی در این مسیر هستند. مشکلات اصلی گزارش شده مربوط به کمبود کشتی‌ها و همچنین مسائل مربوط به اسناد حمل و نقل است. قیمت‌های بالا، غیرقابل پیش بینی بودن زمان، فقدان سیستم‌های ردیابی، مسائل مربوط به حمل و نقل، کیفیت پایین وسایل حمل و نقل و مراکز لجستیکی به عنوان مسائل کلیدی بر حمل و نقل ریلی در امتداد مسیر کریدور میانی هستند.

### ظرفیت‌های چندوجهی کریدور میانی

فراتر از مزیت‌های اقتصادی و اتصالات ترانزیتی-لجستیکی، توسعه کریدور میانی بسترهای ایجاد زنجیره ارزش منطقه‌ای، همگرایی اجتماعی و مبادلات فرهنگی، توسعه سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی و توسعه یک سیستم حمل و نقل تجاری پایدار میان کشورهای مسیر را فراهم می‌سازد. به این معنا که این کریدور صرفاً منحصر به توسعه اتصالات ترانزیتی نیست و ظرفیت‌های متنوعی از همکاری‌های ژئوآکونومیکی، ژئوپلیتیکی و ژئوکالچر میان کشورهای ذی‌نفع را ایجاد می‌کند. به دلیل ظرفیت محدود، انتظار نمی‌رود که کریدور میانی در آینده قابل پیش‌بینی جایگزین کریدور شمالی شود، اما این کریدور فرصتی برای تنوع‌بخشی به تجارت کشورهای مسیر فراهم کرده است. هرچند که انگیزه استفاده از کریدور میانی در حال حاضر تحت تأثیر متغیرهای ژئوپلیتیکی (یعنی تمایل به دوری از کریدور شمالی بعد از جنگ اوکراین) قرار دارد، توسعه این کریدور فرصت‌هایی برای توسعه اقتصادی در کشورهای ذی‌نفع فراهم می‌آورد.

افزایش حجم ترافیک در کریدور میانی، مجموعه‌ای از آثار مثبت اقتصادی در سطوح مختلف تجارت منطقه‌ای و جامعه محلی را به همراه خواهد داشت: نخست، افزایش ترافیک باربری نیاز به بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل دارد. برای پاسخگویی به حجم بالاتر بار، اتوبان‌ها، راه‌آهن‌ها، بنادر و تأسیسات لجستیک باید به‌روز و گسترش یابند. سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی پیش‌بینی شده در کشورهای مسیر نه تنها باید کارایی و ظرفیت شبکه‌های حمل و نقل را افزایش دهد، بلکه در زمان‌های ساخت، فرصت‌های شغلی نیز ایجاد کند. علاوه بر این، زیرساخت‌های بهبود یافته می‌تواند آثار جانبی مثبتی بر دیگر بخش‌ها داشته باشد؛ با افزایش شاخص پایداری مسیرها و در نهایت قیمت‌های حمل و نقل، مبادلات تجاری هم در سطح منطقه‌ای و هم میان جوامع محلی توسعه پیدا خواهد کرد.

دوم، حجم بالای ترافیک بار می‌تواند فعالیت‌های اقتصادی و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی منطقه‌ای را توسعه دهد. جابجایی بار نیاز به صنایع پشتیبان مختلفی همچون شرکت‌های حمل‌ونقل، خدمات ترخیص بار، تأسیسات انباری و خدمات نگهداری و تعمیر وسایل و تجهیزات دارد. این امر به نوبه خود منجر به ایجاد شغل و تولید درآمد می‌شود. علاوه بر این، افزایش جریان کالا می‌تواند کسب‌وکارها و صنایع را به

سمت مکان‌هایی نزدیک به مراکز حمل‌ونقل جلب کند تا از کارایی لجستیکی که کریدورهای بار ارائه می‌دهند، بهره‌برداری کنند. این اثر خوشه‌ای می‌تواند به توسعه مناطق صنعتی، مناطق ویژه تجاری و پارک‌های لجستیکی کمک کند و تنوع اقتصادی را افزایش داده و سرمایه‌گذاری را به نواحی اطراف مسیرهای بار سوق دهد.

در چنین بستری، سه نوع مکان اصلی وجود دارند که پیش‌بینی می‌شود بیشترین بهره‌وری را از توسعه مراکز حمل‌ونقل کریدور میانی را به دست آورند و از این طریق، اثرات گسترده‌تری در مناطق اطراف مسیرها خواهند داشت<sup>۱</sup>:

- **نخست**، مراکز اقتصادی بزرگ: مراکز اقتصادی موجود، نقاط طبیعی برای تجمیع محلی جریان‌های ترافیکی، حمل‌ونقل چندوجهی و ترویج فعالیت‌های اقتصادی منطقه‌ای هستند. این مراکز در امتداد کریدور میانی قرار گرفته‌اند که ظرفیت تسهیل انتقال ترکیبی کالاها را دارند که شامل بارگیری مجدد و انبارداری می‌شود. تأسیسات انبارداری به عنوان حائل و نقاط تجمیع و تفکیک در زنجیره‌های تأمین عمل می‌کنند. با زیرساخت و حمایت مناسب، این مراکز اقتصادی می‌توانند تبدیل به خوشه‌های لجستیکی روستاهای باری شوند که تأثیر قابل توجهی بر جریان‌های تجاری منطقه‌ای در طول کریدور دارند.
- **دوم**، نقاط اتصالات شبکه: راه‌آهن کریدور میانی با چندین کریدور دیگر که کالاهایی را در جهت شمال-جنوب به سمت روسیه و سایر جمهوری‌های آسیای مرکزی جابه‌جا می‌کنند، متصل می‌شود. نقاط اتصال کریدور میانی و کریدور شمال-جنوب از ظرفیت بالایی برای تسهیل مبادلات کالاها، جابه‌جایی بار بین وسایل نقلیه، و حالت‌های ترکیبی ریلی، جاده‌ای و دریایی را دارند. این تقاطع‌ها نقاطی هستند که می‌توانند انتقال کالا از جاده به راه‌آهن یا از راه‌آهن به جاده و بنادر را تسهیل کنند.
- **سوم**، بنادر: بنادر اصلی در امتداد کریدور میانی این ظرفیت را دارند که به عنوان هسته‌هایی برای خدمات لجستیکی با ارزش افزوده عمل کنند. این بنادر شامل جابه‌جایی کالاها بین مسیرهای ترکیبی و در برخی موارد انبار کردن آن‌ها هستند که در این مدت می‌توان خدمات لجستیکی با ارزش افزوده ارائه داد. خدمات معمولی نیز می‌تواند شامل ترخیص گمرکی، توزیع، مونتاژ نهایی، بسته‌بندی و برچسب‌گذاری برای توزیع باشند.

جدول شماره ۱: مراکز اقتصادی، بنادر، و نقاط مواصلاتی در امتداد کریدور میانی (World Bank, 2023)

1- World Bank, 2024, Unlocking the Potential of the Middle Corridor, <https://www.worldbank.org/en/events/2024/02/27/unlocking-the-potential-of-the-middle-corridor>

کشور	مراکز اقتصادی عمده	نقاط مواصلاتی شبکه	بنادر
آذربایجان	باکو شاماخی باشال گابالا شکی	یولاک گنجه	آلیات
گرجستان	تقلیس روستاوری گوری	کاشوری کوتایسی	پوتی باتومی
قزاقستان	موینتی ژاتیک بینو	داستیک شالکار آریس	آکتائو کورک

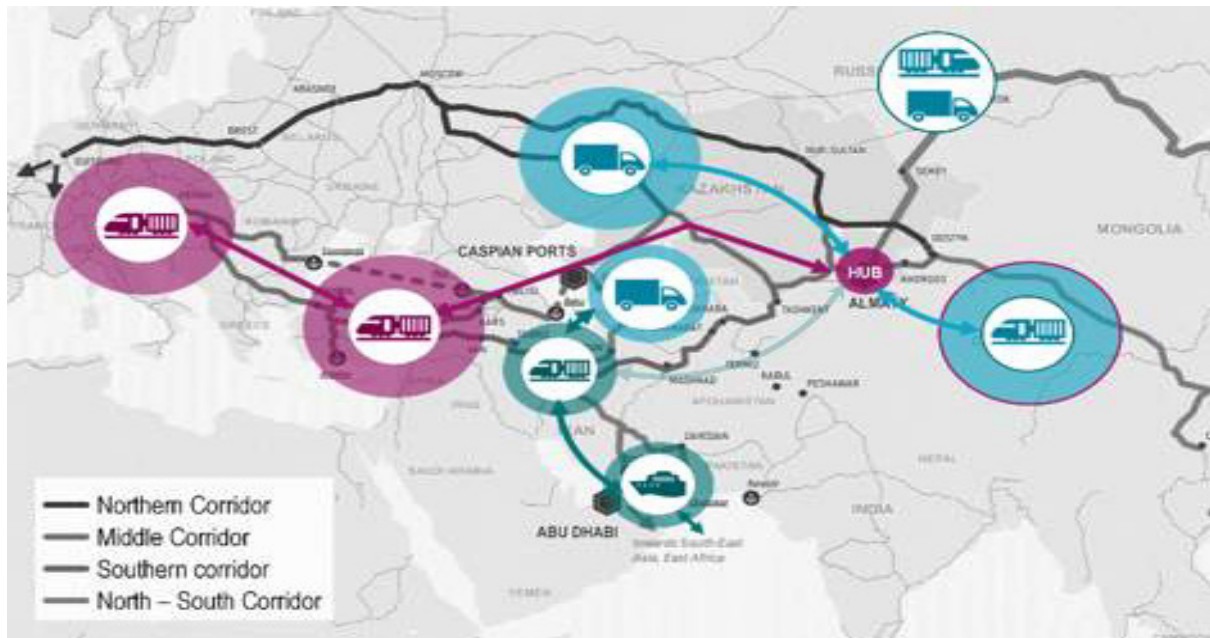
نگاهی به حجم و نوع مبادلات اقتصادی اخیر میان کشورهای هم‌مسیر کریدور میانی نشان می‌دهد که تمرکز فعالیت‌های اقتصادی و تولیدات تجاری بیشتر محدود به تعداد محدودی از بخش‌های اصلی مانند کشاورزی، معدن و محصولات نفتی است. کشورهای ذی‌نفع کریدور میانی در حال حاضر از نظر پیچیدگی اقتصادی حتی در مقایسه با اقتصادهای هم‌حجم و صادرکننده نفت در سطح بسیار پایینی قرار دارند. تحلیل جریان تجارت در ترافیک بار کریدور میانی نشان می‌دهد که گروه‌های کالایی مورد مبادله بیشتر تحت تأثیر نفت، غلات، محصولات صنعت شیمیایی و فلزات آهنی خواهد بود. تا سال ۲۰۴۰ پیش‌بینی می‌شود که:

- باربری سوخت کاهش خواهد یافت
- حجم جریان‌های غلات و مواد غذایی همچنان سهم قابل توجهی از ترافیک کریدور را به خود اختصاص خواهد داد
- سهم فلزات در سطح تقریباً ثابتی نسبت به خط پایه باقی خواهد ماند و حدود یک‌چهارم حجم کلی را تشکیل می‌دهد
- بخش‌هایی که با در نظر گرفتن پروژه‌های توسعه صنعتی موجود ظرفیت افزایش حجم را دارند، شامل محصولات صنعت شیمیایی، از جمله لاستیک‌ها، پلاستیک‌ها و محصولات وابسته به آن‌ها هستند.

براساس سیاست‌های اقتصادی که سه کشور قزاقستان، آذربایجان و گرجستان تدوین کرده‌اند، قرار است تا سال ۲۰۳۰ صادرات سه کشور به ۹۰ میلیون تن برسد. اما تنها بخش کوچکی از این هدف‌گذاری از

طریق کریدور میانی پیش‌بینی شده است. افزایش کلی حجم بار در سه کشور برای دوره ۲۰۲۱ تا ۲۰۳۰ می‌تواند به ۹۰ میلیون تن (معادل ۴۴+ درصد) برسد که از این مقدار، ۷۰ میلیون تن به صادرات اضافی از قزاقستان تعلق دارد. تأثیر عملیاتی شدن کریدور میانی نیز متفاوت است و تا سال ۲۰۳۰، ۵ میلیون تن (+۳,۳ درصد) به صادرات قزاقستان، ۰,۳ میلیون تن (+۰,۲ درصد) به آذربایجان و ۸۴ هزار تن (+۳,۲ درصد) به گرجستان اضافه می‌کند. با وجود اثر کلی کم‌پایه که باعث تغییرات نسبی بالایی می‌شود، بزرگترین فرصت‌های تجاری در افزایش صادرات به بازارهای جدید قرار دارد که به دلیل فقدان ارتباطات حمل‌ونقلی و هزینه‌های بالای تجاری (که بخشی به هزینه‌های حمل‌ونقل بستگی دارد، اما همچنین به مشکلات دیگر مانند تعرفه‌های تجاری مربوط می‌شود)، برای این کشورها تقریباً دور از دسترس است. بالا رفتن حجم مبادلات از طریق کریدور میانی برای هر سه کشور نیازمند وارد کردن شرکای جدیدی در میان همسایگان دارد که بتواند ظرفیت‌های ترکیبی (ریلی-جاده‌ای، دریایی) هم‌افزایی را از مسیر آسیای مرکزی، ترانس خزر و قفقاز جنوبی ایجاد کند که در آن ایران موقعیت ویژه‌ای دارد.<sup>۱</sup>

نقشه شماره ۳: هم‌افزایی مسیرها برای توسعه ظرفیت‌های ترانزیتی-لجستیکی ترکیبی کریدور میانی (Rand, 2024)



### مسائل و چالش‌های جاری در کریدور میانی

هزینه و زمان دو شاخص اصلی در فهم دورنمای حجم تجارت و ترانزیت بر بستر کریدور میانی است. کم و کیف این دو شاخص نیز از سوی بانک جهانی و براساس مطالعات پیمایشی از ذی‌نفعان و در اصطلاح از

1- ODI, 2024, Middle Corridor: what are the economic opportunities and challenges? <https://odi.org/en/events/middle-corridor-what-are-the-economic-opportunities-and-challenges/>

کف بازار و میزان بهینه بودن استفاده از این کریدور احصاء شده است.<sup>۱</sup> پرسش‌های این پژوهش پیمایشی شامل موارد زیر بوده‌اند؛ ظرفیت‌های عملیاتی کشورهای مبدأ و مقصد، مسیرها و کالاها، زمان و هزینه سفر، نقاط عبور مرزی و همچنین مسائل کلیدی که حمل‌کنندگان، باربران و اپراتورهای لجستیکی با آن مواجه هستند.

نتایج نظرسنجی نشان می‌دهد که قیمت‌های حمل و نقل در مسیرهای کریدور میانی بالا و مهم‌تر از آن، ناپایدار هستند. براساس این نظرسنجی، قیمت حمل یک کانتینر FEU (معادل چهل فوت) بین چین و اروپا از طریق کریدور میانی می‌تواند بین ۲۵۰۰ تا ۳۲۵۰ دلار آمریکا متغیر باشد، در حالی که مسیر شمالی از طریق روسیه توسط UTLC-ERA14 قیمت ثابتی دارد که در حال حاضر برای محور شرق به غرب ۲۵۹۹ دلار و برای محور غرب به شرق ۳۱۲۱ دلار است.

علاوه بر هزینه‌های بالا، زمان ارسال کالا از طریق چین به اروپا (از مسیر کریدور میانی) دو برابر بیشتر از مسیر جایگزین از طریق روسیه برای حمل و نقل‌های ترانزیتی است. در سال ۲۰۲۲، انتقال محموله‌ها از خورگوس (در قزاقستان) به کانستنتا (رومانی) از طریق کریدور میانی بیش از ۵۰ روز طول کشید که این زمان دو برابر بیشتر از مسیر شمالی (از طریق روسیه و بلاروس) و مشابه زمان حمل و نقل دریایی از بنادر چین به اروپا بود. با این حال، در سال ۲۰۲۱، زمان حمل و نقل کوتاه‌تر شده و به حدود ۳۰ تا ۳۵ ساعت رسیده است. کاهش قابل توجه زمان در سال ۲۰۲۲ ناشی از افزایش شدید تقاضا و آمادگی زیرساخت‌ها و اپراتورهای حمل و نقل برای بالا بردن حجم باربری بوده است. باوجود این، زیرساخت قابل توجهی به پایانه‌ها اضافه نشده است. بزرگ‌ترین تأخیرها در این مسیر به انتقال‌های بین‌مدالی (ترکیبی) کالا در بنادر و ظرفیت ناکافی در بخش‌های خاص ریلی مرتبط است. زمان حمل و نقل از طریق ترکیه به‌طور قابل توجهی کمتر است (۴۰ تا ۴۵ روز) اما به دلیل کمبود ظرفیت، این مسیر برای اپراتورهای حمل و نقل چندان جذاب نیست.

این تاخیرهای طولانی صرفاً منحصر به کشور خاصی نیست و تقریباً در تمام نقاط مرزی و مواصلاتی کریدور میانی مشاهده می‌شود. مسئله زمان در این مسیر عمدتاً ناشی از کمبود ظرفیت لجستیکی، کمبود ناوگان حمل و نقل یا لوکوموتیوها، یا سازماندهی غیر بهینه فعالیت‌های عملیاتی (فقدان اطلاعات از پیش تعیین شده در مورد نیاز به ناوگان حمل و نقل یا لوکوموتیوها، زمان‌های طولانی تحویل، کمبود اتوماسیون و غیره) است. این مسئله در محدوده اصلی کریدور میانی خیلی پررنگ نیست؛ گذرگاه مرزی قزاقستان-ازبکستان معمولاً زمان زیادی را می‌گیرد (تا ۳ روز) و از نظر عملکرد زمانی غیرقابل پیش‌بینی است. همچنین، برخی از شرکت‌های ازبکستان اظهار کرده‌اند که راه‌آهن قزاقستان تمایل دارد بارها را به دلیل محدودیت‌های

1- "Infrastructure and soft barriers along the Middle Corridor", World Bank, 2023: <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor>

ظرفیت در مسیر مستقیم، از مسیرهای دورتر و فرعی‌تر ارسال کند. این موضوع به‌طور قابل توجهی منجر به عدم استفاده کافی از کریدور حمل و نقل میانی توسط مالکین بار از ازبکستان شده است و استفاده از حمل و نقل جاده‌ای را افزایش داده است که بخشی از مسیر جاده‌ای و ریلی آنها در محور شرقی-غربی از مسیر ایران عبور می‌کند.

یکی از سازوکارهای مرتفع‌ساختن مسئله زمان در افزایش ظرفیت ترابری کریدور میانی، توسعه زیرساخت‌های ریلی و بهره‌برداری از راه‌آهن است. راه‌آهن‌ها زمان‌های حمل و نقل نسبتاً ثابتی دارند اما ظرفیت زیادی برای کاهش زمان در طول کریدور میانی در صورت حل مسائل فنی و زیرساختی دارند. قیمت‌های بالا، عدم پیش‌بینی زمان، کمبود سیستم‌های ردیابی، مشکلات مربوط به ترانزیت و تحویل در آخرین مایل، کیفیت پایین ناوگان و کیفیت پایین مراکز لجستیکی به عنوان مسائل اصلی تأثیرگذار بر حمل و نقل ریلی در طول کریدور میانی مطرح شده‌اند.

هرچند بنادر کشورهای مسیر در سال‌های گذشته توسعه قابل توجهی پیدا کرده‌اند، اما بخش‌های دریایی، به‌رغم ظرفیت مازاد بنادر، اصلی‌ترین عامل تأخیر در کریدور میانی هستند. عملیات بندری، تعرفه‌ها، کمبود کشتی‌ها و اشتباهات مکرر در مستندات حمل و نقل از مشکلات اصلی در بخش دریایی هستند که موجب تشدید تأخیرها در مسیر می‌شوند. از سوی دیگر، بروکراسی دست و پا گیر و عدم دیجیتالی‌سازی عملیات‌ها در بنادر و مرزهای ریلی همچنان موانع مهمی هستند. مسئله اصلی بنادر خزر به‌ویژه قزاقستان فقدان شفافیت داده‌ها و عدم دیجیتالی‌شدن عملیات‌های بندری است. لازم به‌ذکر است که اغلب این مشکلات محلی هستند اما توسعه فرامنطقه‌ای کریدور میانی در محور شرقی-غربی نیازمند یکپارچه‌سازی عملیات بندری و دیجیتالی‌سازی پایانه‌های مرزی (دریایی، ریلی، جاده‌ای) کشورهای مسیر است.

جدول شماره ۲: دلایل اصلی تأخیر در مسیر کریدور میانی (World Bank, 2024)

Border crossing	Shortage of vessels or rolling stock	Congestion or infrastructure insufficiency, long handover of rolling stock	Control procedures, incl. customs	Problems with documents (insufficient digitalization)	Governance (corruption, monopolism)	Capacity shortage in China
CN-KZ: Dostyk-Alashankou (rail)		+	+			+
CN-KZ: Khorgos-Altynkol (rail)				+		+
Port Aktau	++	+	+		+	
Port Quryq	++			++	++	
Port Baku / Alat	++	+			+	
AZ-GE: Boyuk Kasik-Gardabani (rail)		+	+	+		
Port Poti	+	+		+		
Port Batumi	+	+		+		
GE-TR: Kartsakhi-Cildir/Aktas (rail)		+	+			
Port Istanbul	+	+		+		

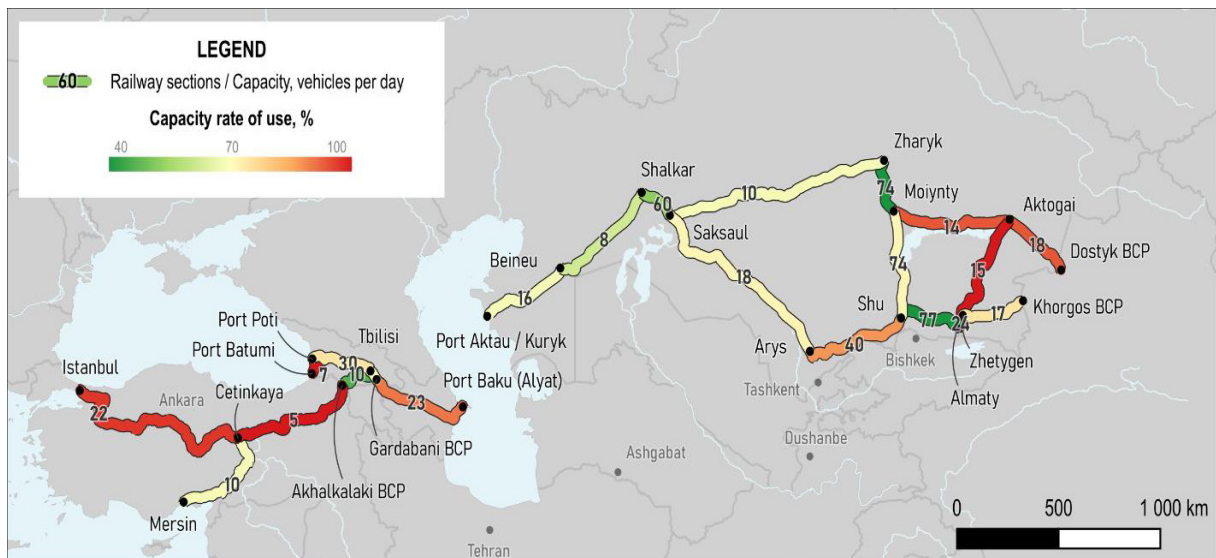
در حالی که بنادر به عنوان گلوگاه‌های کلیدی در مسیر کریدور میانی عمل می‌کنند، اما ظرفیت حمل و نقل کانتینری از طریق دریای خزر نیز محدود است. اساساً یک عدم تقارن در ظرفیت بنادر در دو سوی مختلف دریای خزر در طول مسیر کریدور میانی وجود دارد. بندر باکو ظرفیت محدودی نسبت به آکتائو دارد، بخشی به این دلیل که ظرفیت کانتینر باکو به میزان زیادی به سمت ترکمن‌باشی حمل می‌شود تا بنادر قزاقستان. اما در مورد ظرفیت‌های کانتینری، شرکت‌های حمل و نقل نیز هنوز ظرفیت قابل توجهی برای فعالیت ترانزیت کانتینری خود در دریای خزر تعریف نکرده‌اند. اخیراً پس از اجرای پروژه‌های برنامه‌ریزی شده بندری از سوی کشورهای مسیر کریدور میانی، به ظرفیت‌های کانتینری اضافه خواهد شد: طبق این برنامه، قرار است که کانتینرها حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد از ظرفیت‌های باری بنادر را حمل کنند. فراتر از بخش دریایی، بخش ریلی سهم قابل توجهی در ترانزیت کالا و ظرفیت حمل و نقل کریدور میانی دارد.

حمل و نقل ریلی یکی از اجزای اصلی حمل و نقل در کریدور چندوجهی میانی است. در تئوری، مسافت‌های طولانی در این کریدور برای حمل و نقل ریلی مزیت نسبی‌ای فراهم می‌کند. در این مسیر، سه راه‌آهن اصلی وجود دارد: راه‌آهن قزاقستان، راه‌آهن جمهوری آذربایجان و راه‌آهن گرجستان. این کریدور ریلی، شریان اصلی ترابری در آسیای مرکزی - که نوار مواصلاتی بین آلماتی و تاشکند را شکل می‌دهد - را به هم متصل می‌سازد. کریدور میانی از سمت شرق از خاک چین، از طریق نقاط مرزی آلتینکول و داستیک - به خطوط اصلی ریلی متصل است و به سمت غرب از طریق دو خط اصلی (داستیک - موینتی و آلتینکول - آلماطی - شیمیرکانت) امتداد پیدا می‌کند. این دو خط ریلی در ساکساوولسکی به هم می‌پیوندند و از آنجا



به بندرهای دریای خزر نزدیک آکتائو می‌رسند. خطوط ریلی برقی در این مسیر شامل بخش‌های بین آلماتی و شیمرکانت و یک بخش کوتاه بین مویتنی و ساکساولسکی است، اما بیشتر بخش قزاقی کریدور میانی برقی نشده است. در قفقاز، راه‌آهن جمهوری آذربایجان به بندر باکو و در مرز با گرجستان از طریق یک ریل دو خطی برقی (حدود ۵۱۰ کیلومتر) متصل می‌شود. همچنین، راه‌آهن گرجستان با راه‌آهن آذربایجان در مرز دو کشور متصل شده و به سمت غرب در سواحل دریای سیاه حرکت می‌کند. این خطوط در راه‌آهن گرجستان به بندرهای پوتی و باتومی خدمات می‌دهند. افزون بر این، یک شاخه جدیدتر از تفلیس به مرز ترکیه در آخالکالاکی تعبیه شده است. بخش ریلی کریدور میانی تقریباً ۴,۵۰۰ کیلومتر از آلتینکول تا دریای سیاه و حدود ۶,۲۰۰ کیلومتر از آلتینکول تا استانبول است. تمام خطوط ریلی راه‌آهن کریدور میانی دارای عرض ۱۵۲۰ میلی‌متر هستند که امکان حرکت قطارهای نقلیه برای همه شرکت‌های مختلف راه‌آهن کشورهای مسیر را فراهم کرده است.

نقشه شماره ۴: ظرفیت بخش خطوط ریلی در کریدور میانی (Eurasianet, 2022)



در چشم‌انداز عملیاتی شدن فازهای مختلف مسیرهای ترکیبی کریدور میانی، بدون جذب سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از خطوط ریلی همجوار در مسیر کریدور از جمله روسیه و ایران، زیرساخت‌های فعلی خطوط ریلی خود به مانعی برای توسعه بیشتر ظرفیت‌های حمل و نقل کریدور میانی تبدیل خواهد شد. همان‌طور که در شکل بالا مشاهده می‌شود، ظرفیت‌های خطوط ریلی بسیار متغیر است و مسیرهای سنتی شمال-جنوب به‌طور قابل توجهی ظرفیت بیشتری نسبت به مسیرهای شرقی-غربی دارند (این موضوع میراثی از راه‌آهن شوروی است).

در یک نگاه کلان، مهم‌ترین چالش کریدور میانی در مقایسه با کریدور شمالی که عمدتاً مبتنی بر حمل و نقل ریلی است، شامل این موارد هستند:

- مسیر ترکیبی ریلی-دریایی و زمینی (جاده ای)،
  - ضعف ساختارهای زیربنایی مسیر و محدودیت ظرفیت،
  - ملاحظات سیاسی ناشی از نگرانی از سیطره چین بر کشورهای آسیای میانه که تا سطحی حساسیت‌های ترکیه و اروپا را برانگیخته است
- در یک ارزیابی کلان از نظرات ذی‌نفعان این مسیر، پنج عامل اصلی در محدودیت‌های ظرفیتی و تنگناهای عملیاتی کریدور میانی دخیل هستند که به ترتیب عبارتند از:

۱. هزینه‌های زمانی در طول کریدور،
۲. هماهنگی و مدیریت یکپارچه کریدور،
۳. مسائل عملیات بنادر و خدمات دریایی،
۴. خطوط نامتناسب ریلی و لزوم نوسازی راه‌آهن،
۵. گذرگاه‌های مرزی و تعدد نقاط مواصلاتی،

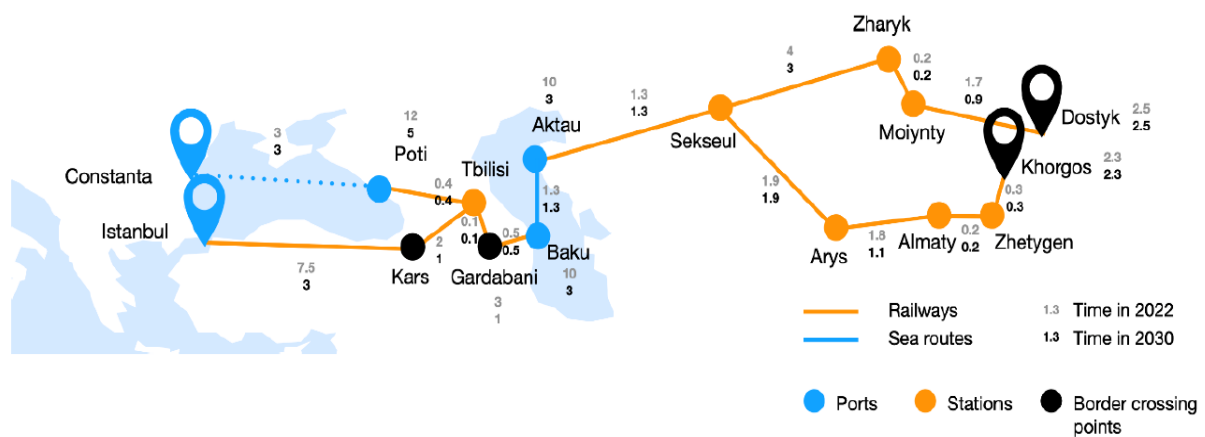
اغلب این عوامل ریشه در مسائل مربوط به تبادل یکپارچه اطلاعات، داده‌ها و هماهنگی‌های مسیرهای چندوجهی این کریدور دارند. از نگاهی دقیق‌تر، تنگنای عملیاتی کریدور میانی بدین شرح هستند:

- اولین و احتمالاً مهم‌ترین آنها عدم هماهنگی و مدیریت گذرگاه است. اغلب اپراتورها و واسطه‌ها به دلیل فقدان اپراتور واحد و مسئول حمل و نقل از مبدا تا مقصد با مشکلات عدیده‌ای مواجه هستند.
- محدودیت نوع دوم مربوط به بازده عملیاتی ضعیف بنادر دریای خزر و دریای سیاه و همچنین خدمات کشتیرانی در دریای خزر است.
- گلوگاه سوم مربوط به زیرساخت‌های سراسری خطوط راه‌آهن در این مسیر است. مسیرهای ریلی از محدودیت‌های اتصالات در رابط‌های بندر-راه‌آهن رنج می‌برد که در آن کمبود تجهیزات، اتصالات ضعیف و شیوه‌های عملیاتی ناکارآمد باعث تأخیر و افزایش هزینه‌ها می‌شود.
- تأخیر در گذرگاه‌های مرزی، جایی که اپراتورهای راه‌آهن کشورهای مختلف به هم مرتبط می‌شوند، چهارمین نوع تنگنای عملیاتی کریدور میانی است.
- تنگنای پنجم به فقدان یک سیستم یکپارچه و واحد فناورانه است. در حالی که بسیاری از ذینفعان

کریدور میانی از راه حل‌های مدرن فناوری اطلاعات استفاده می‌کنند، سیستم‌ها در کشورهای مسیر به طور یکسان استفاده نمی‌شوند و یکپارچه نیستند. این محدودیت به تکرار صدور غیر ضروری اسناد ترانزیتی، داده‌های محلی فاقد استاندارد، و فرآیندهای ناکارآمد در نقاط رابط بین ارائه‌دهندگان خدمات در همان کشور و بین کشورهای کریدور منجر می‌شود.

### نقشه شماره ۵: مقایسه تفکیک زمانی مسیر کریدور میانی در سال ۲۰۲۲ و چشم‌انداز ۲۰۳۰

(در روز)، (World Bank, 2024)



در مواجهه با این چالش‌ها، اکنون مجموعه‌ای از اقدامات از جمله تدوین یک سیستم هماهنگی یکپارچه، بروزرسانی مسیرهای لجستیکی، دیجیتالی کردن مدیریت مسیرها و حمل و نقل، و همچنین جذب سرمایه‌گذاری‌ها در توسعه زیرساخت‌ها از ضرورت‌های توفیق و افزایش جذابیت کریدور میانی در آینده قابل پیش‌بینی است. طی ۱۰ سال آینده، کریدور میانی به سرمایه‌گذاری‌های بزرگی نیاز خواهد داشت که عمدتاً توسط کشورهای شناسایی و مورد توافق قرار گرفته است (نقشه راه در نوامبر ۲۰۲۲ امضا شد)، اما در کوتاه‌مدت، از طریق هماهنگی، لجستیک و دیجیتالی‌سازی می‌توان به بهبود کارایی مسیر کریدور میانی امیدوار بود.

بر اساس آخرین برآوردها، سرمایه‌گذاری مورد نیاز برای ارتقای زیرساخت‌های کریدور میانی حدود ۱۸٫۵ میلیارد یورو برآورد شده است. حوزه‌های اولویت‌دار برای سرمایه‌گذاری به موارد زیر مربوط می‌شوند:

- بازسازی و نوسازی شبکه راه آهن و جاده؛
- توسعه ظرفیت انبارها؛
- افزایش ظرفیت بنادر؛

- بهبود نقاط گذرگاه مرزی، مراکز لجستیک چندوجهی و اتصالات شبکه‌های مواصلاتی در کشورهای مسیر کریدور میانی.

با تحقق چنین اقداماتی، کریدور میانی می‌تواند تا سال ۲۰۳۰ حجم خود را نسبت به سال ۲۰۲۱ سه برابر کند در عین حال که زمان حمل و نقل را به نصف کاهش می‌دهد.

### موقعیت و گزینه‌های ایران در چشم‌انداز کریدور میانی

برخورداری از یک موقعیت ویژه ژئواستراتژیک، ایران را به چهار راه تلاقی راه‌گذرهای مواصلاتی شرقی-غربی و شمالی-جنوبی تبدیل کرده است. موقعیتی تاریخی در مسیر راه ابریشم که همواره حلقه وصل تمدن‌ها و تجارت میان ملل بوده است. در جهان در حال گذار کنونی که مهم‌ترین مشخصه آن بازتوزیع قدرت، بازتوزیع ثروت و بازنویسی قواعد بین‌المللی است، از زنجیره‌های ارزش بین‌المللی غرب‌محور مرکزیت‌زدایی شده است. اکنون کنشگران نوظهور جهانی خوانشی جدید از ماهیت تجارت، امنیت، و رقابت بین‌المللی دارند که بیش‌تر ژئواکونومیک و کم‌تر ژئوپلیتیکی است. اغلب ناظران پویایی‌های سیاست بین‌الملل معاصر متفق‌القول هستند که آینده بازی‌های بزرگ ژئوپلیتیکی در بسترها و میدانی ژئواکونومیک مناطق رقم خواهد خورد. اکنون نحوه اعمال قدرت در نظام بین‌الملل ژئواکونومیک شده و درک جدیدی از اقتدار و جایگاه دولت‌ها براساس توپوگرافی شبکه‌های اقتصادی و وابستگی متقابل نهادینه شده است. اکنون روندهای ژئوپلیتیک جهانی ناظر بر تشدید رقابت بر سر گلوگاه‌های دریایی، سلطه بر خطوط مواصلات فراسرزمینی و امنیتی‌شدن دسترسی به بازارهای بین‌المللی است. تأمین زیرساخت‌های حمل و نقلی و کریدوری و تنوع‌بخشی به مسیرهای ترانزیتی به کلید تجارت بین‌الملل تبدیل شده است و کشورهای مدعی سعی در ارایه تعریفی جدید از خود در مرکزیت این مسیرها دارند.

راه‌گذرها دماسنج و نمود قدرت ژئواکونومیک در جهان در حال گذار هستند؛ هرچند راه‌اندازی راه‌گذرها انگیزه ژئوپلیتیکی داشته باشد، اما سازوکار اعمال قدرت و تبعات آن ژئواکونومیک است. بسترهای ژئواکونومیک نوظهور از یک سو تعاملی هم‌افزا بین ژئوپلیتیک و اقتصاد در معادلات در حال تغییر بین‌المللی ایجاد کرده و از سوی دیگر با مرکزیت‌زدایی از یورو-آتلانتیک فرصت‌های ویژه‌ای برای آسیا-پاسیفیک در ساختارهای حکمرانی جهانی فراهم ساخته است. به تعبیر فرانکوپن<sup>۱</sup>، «هر چقدر دردناک به نظر برسد، بیشترین اهمیت را در قرن بیست‌ویکم کشورهای حوزه راه ابریشم خواهند داشت. تصمیم‌های مهم جهان امروز برخلاف صد سال پیش، در پاریس و لندن و برلین و رم گرفته نمی‌شوند؛ در پکن، مسکو، تهران و ریاض، اسلام‌آباد و دهلی نو، در آنکارا و دمشق گرفته می‌شوند... بدون توجه به سرزمین‌های میان دریای مدیترانه و اقیانوس آرام نمی‌توان آنچه را که امروز و فردا در انتظار ماست معنی کرد».

1- Peter Frankopan, The Silk Roads: A New History of the World, Oxford University, 2020.

مطابق آخرین گزارش بانک جهانی<sup>۱</sup> در مورد کریدورهای اقتصادی جهان، کریدور میانی که آسیا را به اروپا متصل می‌کند، تا سال ۲۰۳۰ محل عبور ۱۱ میلیون تن بار در خواهد بود. اگرچه ایران یکی از دالان‌های مهم و تاریخی این کریدور به حساب می‌آید، اما متأسفانه در سال‌های اخیر از کریدور میانی تقریباً حذف شده است، به طوری که حتی در گزارش اخیر بانک جهانی که بر اساس پروژه‌های بزرگی چون «یک کمربند یک جاده» و «ترنس خزر» تهیه شده است، ایران نادیده انگاشته شده است. مسیرهای آلترناتیو در مقابل مزیت‌های ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران به سرعت در مناطق همجوار نوار شمالی ایران در حال پیشرفت هستند و چشم‌انداز آنها بیشتر ناظر بر مسئله زمان است. هر پروژه‌ای بتواند سریع‌تر عملیاتی و اقتصادی شود، پیشرفت مسیرهای رقیب را تحت تاثیر قرار خواهد داد.

این در حالی است که نقش و موقعیت ایران در کریدور میانی بسیار برجسته و منحصر به فرد است. اتصالات ریل و جاده با آسیای مرکزی، بنادر متعدد و بزرگ در ساحل دریای خزر، اتصالات جاده‌ای با منطقه قفقاز و ارتباط ریلی و جاده‌ای با ترکیه، از جمله زیرساخت‌های موجود ایران برای ایفای نقش در این کریدور است. افزایش نقش ایران در این کریدور باعث ورود و اتصال بیشتر ایران به زنجیره‌های تجارت جهانی خواهد شد و در عین حال به رونق دیگر کریدورهای عبوری از ایران مانند کریدور شمال-جنوب کمک خواهد کرد.

اکنون ایران دو گزینه راهبردی در مواجهه با کریدور میانی دارد؛ نخست اینکه خود را مقابل آن تعریف کند؛ و دوم اینکه خود را بخشی از آن تعریف کند. ارزیابی این گزینه‌ها بیش از همه نیازمند نگاهی کلان و بلندمدت به مسیر مورد نظر ایران یعنی کریدور شمال-جنوب است. ارزیابی‌ها نشان می‌دهد که در بلندمدت مسیر شمال-جنوب هم‌افزایی فزاینده‌ای با کریدور میانی خواهد داشت. حتی روس‌ها نیز در حال تعریف موقعیت خود به عنوان بخشی از کریدور میانی هستند تا این مسیر در حال تکوین به سلطه چین و ترکیه در نیاید. سطره چین در بخش شرقی و سلطه ترکیه در بخش غربی. تکمیل کریدور زنگه‌زو بدون حضور فعال و مبتکرانه ایران، هرچه بیشتر ایران را از معادلات مسیرهای ترانزیتی کریدور میانی به حاشیه خواهد برد.

حلقه گم‌شده تحقق اتصال کریدور شمال-جنوب به کریدور میانی و هم‌افزایی ترانزیتی این مسیرها، ایران است. موقعیت و فرصتی راهبردی برای تعریف ایران به عنوان بخش محوری اتصالات ریلی-جاده‌ای و دریایی کریدور میانی و مسیر شمال-جنوب. همچنین، ظرفیت‌های بالقوه ایران به بسیاری از چالش‌ها زیرساختی و مسائل عملیاتی کریدور میانی پاسخ خواهد داد. از اینرو، نیازمند بازاندیشی در موقعیت خود در کریدور میانی و اساساً بازنگری در تعریف سنتی از مسیر شمال-جنوب به عنوان میسری رقیب برای مسیر کریدور میانی هستیم. ایران می‌تواند خود را حلقه وصل و پل ارتباطی دو مسیر اصلی تعریف کند.

1- World Bank, 2024, The Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030, <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor>

در غیراینصورت، دیگران منتظر مواضع و حساسیت‌های ایران نخواهند ماند و باتوجه به چشم‌انداز تعریف شده، کریدور میانی به مسیر کلیدی اتصالات ترانزیتی شرق-غرب تبدیل خواهد شد.

مناطق آزاد و ویژه اقتصادی نه تنها به‌عنوان مبادی حمل و نقل و ترانزیت بلکه به مثابه سکوی توسعه ارتباطات تجاری و ورود به زنجیره ارزش بین‌المللی، جایگاه ویژه‌ای در بازتعریف موقعیت ژئواستراتژیک ایران در مسیرهای مواصلاتی و معادلات در حال تغییر گذرگاه‌های بین‌المللی دارند. با عنایت به بسترهای قانونی و اسناد بالادستی جمهوری اسلامی، مناطق آزاد و ویژه اقتصادی ورای کارویژه‌های تعریف شده لجستیکی و ترانزیتی، از ظرفیت‌های بالای سخت‌افزاری و نرم‌افزاری برای توسعه اقتصاد منطقه‌ای، رونق تولید، افزایش صادرات غیرنفتی و جلب سرمایه‌گذاری خارجی برخوردارند. عملیاتی ساختن این ظرفیت‌ها مستلزم یک نگاه شبکه‌ای و سیاستگذاری کلان ملی در هم‌افزایی تمامی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی ذیل یک مأموریت ملی یکپارچه، مبتکرانه و عملیاتی است.

### رویکرد بازیگران ذی‌نفع کریدور میانی

تحت تأثیر پویایی‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی در اورآسیای مرکزی، کریدور میانی به یکی از مسیرهای ایمن و مرجح برای ذی‌نفعان تجاری گذرگاه‌های محور شرقی-غربی تبدیل شده است. در حال حاضر، سه مسیر اصلی حمل و نقل درون منطقه‌ای در محور شرقی-غربی وجود دارد که آسیا را به اروپا متصل می‌کند: کریدور شمالی (از طریق روسیه)، کریدور جنوبی (از طریق ایران) و کریدور میانی (از طریق آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی). تبعات اجتناب‌ناپذیر ناشی از جنگ اوکراین هرچه بیشتر چالش‌های مربوط به ایمنی ترافیک حمل و نقل در کریدور شمالی را برجسته ساخته است، در حالی که حمل و نقل بار در کریدور جنوبی از مسیر ایران نیز به دلیل تحریم‌های بین‌المللی و ضعف زیرساخت‌های لجستیکی با مشکلاتی مواجه است. از اینرو، کریدور میانی اهمیت فزاینده‌ای پیدا کرده است. این مسیر شامل بیش از ۴۲۵۰ کیلومتر خط آهن و ۵۰۰ کیلومتر آبراه است و همچنین ۲۰۰۰ کیلومتر کوتاه‌تر از مسیر کریدور شمالی روسیه است.

در سال ۲۰۱۷، خط راه‌آهن باکو-تفلیس-قارص به طول ۸۲۶ کیلومتر افتتاح شد. این مسیر ریلی یکی از مهم‌ترین خطوط مواصلاتی کریدور میانی است که آذربایجان، گرجستان و ترکیه را به هم متصل می‌کند. قطار ترانزیتی از این کریدور که از چین حرکت کرده بود، در مدت ۱۲ روز به ترکیه و در ۱۸ روز به پراگ از طریق دریای مرمره رسید. بین سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۲۱، ۴۹،۰۰۰ قطار باری از کریدور میانی عبور کرده‌اند که افزایش سالانه ۹۲.۷ درصدی را ثبت کرده است. در سال ۲۰۲۱، ۱۵،۱۸۳ قطار کانتینری در حدود ۱،۴۶۴ میلیون کانتینر (معادل واحد ۲۰ فوت) را حمل کرده‌اند که افزایش قابل توجه به ترتیب ۲۲.۴ درصدی و ۲۹ درصدی را نشان می‌دهد. با وجود افزایش قابل توجه در بار، کریدور میانی تنها ۴ درصد از حجم و ۵ درصد از ارزش تجارت اتحادیه اروپا و چین را تشکیل می‌دهد. از سوی دیگر، تجارت درون منطقه‌ای بین

آسیای مرکزی و منطقه قفقاز و همچنین بین آسیای مرکزی و اروپا نسبت به تجارت چین و اروپا از این مسیر بیشتر غالب بوده است.<sup>۱</sup>

در سال ۲۰۲۲، در مقایسه با سال ۲۰۲۱، ترافیک کانتینری در این کریدور به میزان ۳۳ درصد افزایش یافت و کشورهای مسیر به‌منظور توسعه زیرساخت‌ها و مرتفع ساختن چالش‌های عملیاتی، تعاملات دیپلماتیک خود را افزایش داده‌اند. در ژوئیه ۲۰۲۳، نخست‌وزیر گرجستان، ایرکلی گریباشویلی، به قزاقستان و ازبکستان سفر کرد تا روابط سیاسی نزدیک‌تری برقرار کند و زیرساخت‌ها را در این مسیر بهبود بخشد. آذربایجان، گرجستان و قزاقستان در نوامبر ۲۰۲۲ اسنادی را به امضا رساندند تا به‌منظور بالا بردن حجم ترافیک کانتینری زیرساخت‌های کریدور را توسعه دهند که به دنبال آن، در ژوئن ۲۰۲۳ موافقت‌نامه‌ای برای ایجاد یک پروژه مشترک راه‌آهن در این مسیر منعقد کردند.<sup>۲</sup>

کریدور میانی همچنین توجه فزاینده‌ای از سوی نهادهای مالی بین‌المللی مانند بانک اروپایی بازسازی و توسعه (EBRD)، بانک توسعه آسیایی (ADB)، بانک جهانی و آژانس توسعه بین‌المللی ایالات متحده (USAID) جلب کرده است. با توجه به اهمیت ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک این کریدور برای اروپا و آسیای مرکزی، ایالات متحده نیز حمایت خود را از «سرمایه‌گذاری و توسعه مستمر»<sup>۳</sup> کریدور میانی و زیرساخت‌های انرژی این مسیر نشان داده است.<sup>۴</sup>

اگرچه اتحادیه اروپا عزم راسخی برای توسعه کریدور میانی از خود نشان داده است اما چین هنوز چشم‌انداز مشخصی از رویکرد خود به کریدور میانی ارائه نداده است. هرچند چینی‌ها تلاش می‌کنند تا رویکرد هم‌افزایی بین ابتکار کمربند و راه و کریدور میانی عرضه کنند اما هنوز همکاری قابل توجهی بین این دو پروژه وجود ندارد و پکن به‌طور کامل در توسعه آن سرمایه‌گذاری نکرده است. در سال ۲۰۱۵، در اجلاس گروه ۲۰ در آنتالیا، چین و ترکیه گفتگوهای مفصلی برای هم‌افزایی کریدور میانی و ابتکار کمربند و راه داشتند. در آوریل ۲۰۲۳، سفیر چین در گرجستان از کریدور میانی حمایت کرد و در ژوئیه ۲۰۲۳، چین و گرجستان یک همکاری استراتژیک برای ارتقاء همکاری در تقویت زیرساخت‌های کریدور میانی امضا کردند. با این وجود، بسیاری از کشورهای مسیر کریدور میانی نسبت به حضور چین در این گذرگاه بنابر ملاحظات سیاسی سوءظن دارند.<sup>۵</sup>

1- International Institute for Strategic Studies (IISS), 2023, Greater consensus on improving the Middle Corridor, <https://www.iiss.org/publications/strategic-comments/2023/greater-consensus-on-improving-the-middle-corridor/>

2- Commonsplace.eu, 2024, Kazakhstan, Azerbaijan and Georgia to set up joint Middle Corridor railway venture, <https://www.commonspace.eu/news/kazakhstan-azerbaijan-and-georgia-set-joint-middle-corridor-railway-venture>

3- continued investment in and development

4- The White House, 2023, C5+1 Leaders' Joint Statement, [https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/21/c51-leaders-joint-statement/?\\_gl=1\\*1eihfd8\\*\\_gcl\\_au\\*MjAzNjU5OTU5Ni4xNzAyMTkyNzky](https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/21/c51-leaders-joint-statement/?_gl=1*1eihfd8*_gcl_au*MjAzNjU5OTU5Ni4xNzAyMTkyNzky)

5- James Jay Carafano, 2022, Central Asia's Middle Corridor gains traction at Russia's expense, <https://www.gisreportsonline.com/r/middle-corridor/>

فراتر از هدف‌گذاری توسعه مرادوات تجاری با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی، ترکیه کریدور میانی را بخشی از اهداف کلان خود برای احیای جاده ابریشم و به‌دست آوردن موقعیت لجستیکی ویژه در چارچوب ابتکار کمربند و راه تعریف کرده است. برای آنکارا توسعه کریدور میانی نه در مقابل بلکه مکمل مسیر شرقی-غربی ابتکار کمربند و راه تعریف شده است. در این راستا، ترکیه پروژه‌های مختلفی را برای احیای جاده ابریشم از طریق توسعه کریدور میانی در دست اقدام دارد. علاوه بر پروژه «کاروانسرا» که هدف آن توسعه همکاری بین گمرک‌های کشورهای مسیر در کریدور میانی است، پروژه‌های زیرساختی بزرگی که آسیای مرکزی را از طریق ترکیه به اروپا متصل می‌کند، به اتمام رسیده‌اند؛ از جمله راه‌آهن زیرزمینی «مارمارای»، پل یاووز سلطان سلیم در استانبول که در ۲۶ اوت ۲۰۱۶ افتتاح شد، تونل اوراسیا که در ۲۰ دسامبر ۲۰۱۶ افتتاح گردید و فرودگاه استانبول که در ۲۹ اکتبر ۲۰۱۸ افتتاح شد. در این راستا، پروژه تونل سه‌سطحی در استانبول، پروژه پل تنگه چاناک‌قلعه، پروژه راه‌آهن پرسرعت ادرنه-قارس، بزرگراه گبزه-اورهان‌غازی-ازمیر، پروژه بزرگراه شمالی مرمره و ساخت بنادر فیلیوس، چاندارلی و مرسین از نمونه‌های مهم پروژه‌های ملی در حال انجام هستند.<sup>۱</sup>

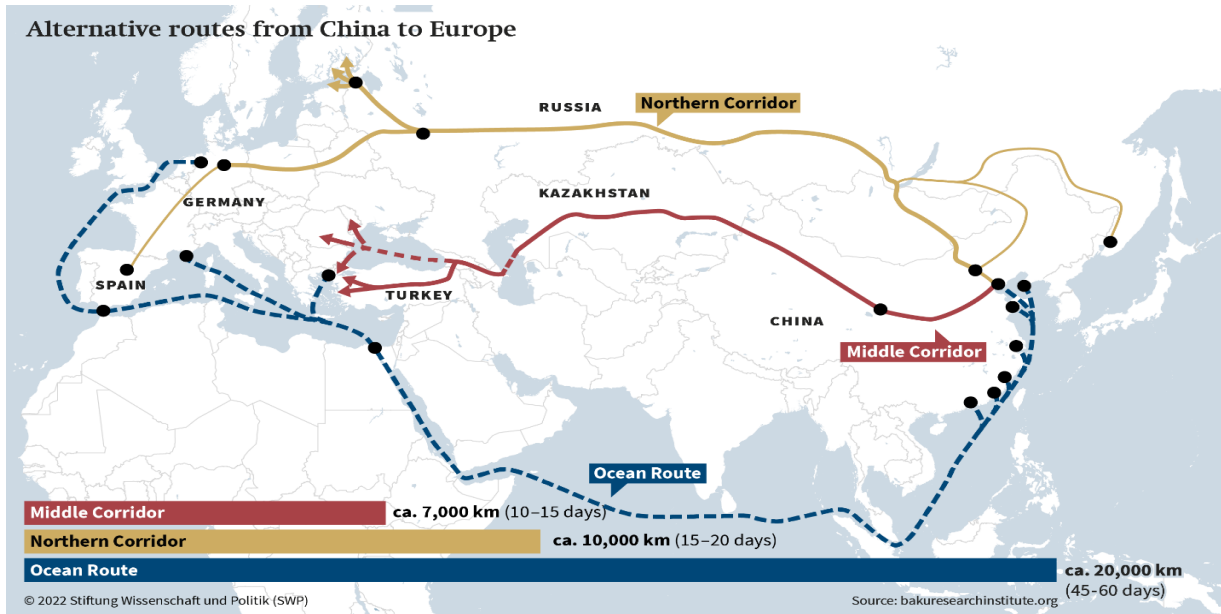
علاوه بر این، ترکیه تلاش‌های دیپلماتیک و فنی متعددی در پیشبرد کریدور میانی از طریق توسعه همکاری با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی دارد. سال ۲۰۲۱، «پروتکل همکاری مشترک» لجستیکی توسط وزرای حمل و نقل کشورهای عضو «شورای ترک» امضا شد. علاوه بر این، یک شورای هماهنگی در سطح معاون وزیر برای ارائه راه‌حل‌های عملی برای مشکلاتی که ممکن است بین این کشورها در زمینه حمل و نقل به وجود آید، آغاز شده است. همچنین یک یادداشت تفاهم به منظور ایجاد رابطه خواهرخواندگی بندری بین بنادر باکو، آکتائو و سامسون امضا گردید. مذاکرات در چارچوب شورای ترک برای امضای «توافق‌نامه حمل و نقل بار ترکیبی بین‌المللی» نیز در حال پیگیری است. در این میان، عملیاتی‌شدن راه‌آهن باکو-تفلیس-قارص (BTK) در ۳۰ اکتبر ۲۰۱۷ با ظرفیت اولیه ۱ میلیون مسافر و ۶٫۵ میلیون تن بار، چشم‌انداز مثبتی از توسعه همکاری‌های فنی-زیرساختی بین ترکیه و کشورهای مسیر کریدور میانی را نشان می‌دهد.<sup>۲</sup>

1- Turkey's Ministry of Foreign Affairs, 2022, Türkiye's Multilateral Transportation Policy, [https://www.mfa.gov.tr/turkiye\\_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa](https://www.mfa.gov.tr/turkiye_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa)

2- China Today, 2022, Turkey-China Freight Trains: A New Page in Turkish-Chinese Partnership [http://www.chinatoday.com.cn/ctenglish/2018/ln/202108/t20210830\\_800256940.html](http://www.chinatoday.com.cn/ctenglish/2018/ln/202108/t20210830_800256940.html)



نقشه شماره ۶: مسیرهای جایگزین شرقی-غربی (چین به اروپا)، (SWP, 2022)



واقعیت این است که حداقل در بخش غربی دریای خزر، کریدور میانی به سلطه‌ی ابتکارات دیپلماتیک و فنی ترکیه در آمده است. از دیدگاه آنکارا، کریدور میانی یک مسیر تجاری جذاب نه تنها برای دسترسی مستقیم به اوراسیاست بلکه با قرار دادن ترکیه در محوریت معادلات کریدوری منطقه، وابستگی سایر کشورهای ترک‌زبان به روسیه و ایران را کاهش می‌دهد. اساساً ریشه‌های این ابتکار به سال ۲۰۰۹ برمی‌گردد؛ زمانی که این ایده توسط سفیر ترکیه، فاتح جیلان، که در آن زمان مدیر کل اداره روسیه و قفقاز در وزارت خارجه این کشور بود، پیشنهاد شد. اهداف اصلی ترکیه در راه‌اندازی ابتکار کریدور میانی، ایجاد یک مسیر چندوجهی جایگزین است که اوراسیا را به هم متصل کرده و همکاری ترانزیتی-لجستیکی با کشورهای مسیر حمل و نقل بین‌المللی ترانس کاسپین را تقویت می‌کند. در بلندمدت، ترکیه به دنبال به دست آوردن حداقل ۳۰ درصد از حجم ترانزیتی است که پیش‌تر از طریق کریدور شمالی (روسیه) حمل می‌شد. سازوکار تحقق چنین هدفی پیشبرد ابتکارات دوجانبه، سه‌جانبه و چندجانبه با کشورهای مسیر و ذی‌نفعان کریدور میانی است.<sup>۱</sup>

1- SWP, 2022, Russia's War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2022C64/>

## نقشه شماره ۷: مسیرهای چندوجهی کریدور میانی (SWP, 2022)



بعد از جنگ کریمه (۲۰۱۴) یعنی حتی قبل از جنگ اوکراین (۲۰۲۲)، ترکیه تلاش فزاینده‌ای برای توسعه خطوط مواصلاتی خود با کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی از طریق کریدور میانی داشته است. در این راستا، تمرکز ویژه‌ای در جذب سرمایه‌گذاری‌های فنی و زیرساختی شرکای اروپایی و چینی داشته است؛ به عنوان مثال، راه‌آهن فدرال اتریش (BB) در همکاری نزدیک با شرکت پاسفیک/اوراسیا یک راه‌حل چندوجهی برای توسعه کریدور میانی ارائه داد که در آن ترمینال گسکوی نزدیک/یزمیت در شرق استانبول، به عنوان هاب اصلی خطوط مواصلاتی بین آسیای مرکزی و اروپا تعریف شده است. بعد از جنگ اوکراین هرچه بیشتر به جذابیت این سرمایه‌گذاری‌ها افزوده شد؛ از ژانویه تا مارس ۲۰۲۲، حجم بار حمل شده از این مسیر بیش از ۱۲۰ درصد نسبت به همین دوره در سال ۲۰۲۱ افزایش یافته است. شرکت حمل و نقل دانمارکی ماکس، شرکت فنلاندی نورمین لجستیکس، شرکت لجستیک هلندی ریل بریج کارگو، شرکت لجستیک آلمانی جو/لجستیک، شرکت کانتینر آذربایجانی آدی و گروهی از اپراتورهای ریلی فورواردهای چینی همه شروع به استفاده از کریدور میانی کرده‌اند. چین همچنین ۱.۵ میلیارد دلار برای توسعه یک پارک صنعتی در منطقه آلت، نزدیک بندر باکو در آذربایجان، اختصاص داده است. حجم بار عبوری از این مسیر نسبت به سال ۲۰۲۱، شش برابر شد و به ۳.۲ میلیون تن در سال ۲۰۲۲ رسید.<sup>۱</sup>

در چنین بستری، کشورهای مسیر کریدور میانی تلاش‌های دوجانبه، سه‌جانبه و چندجانبه خود را برای افزایش مزیت‌های حمل و نقل و خطوط مواصلاتی از این کریدور را تسریع کردند. تلاش‌های آن‌ها بر دو حوزه اصلی متمرکز شده است: گسترش ظرفیت فیزیکی کریدور میانی با افزودن بنادر، کشتی‌های باری و قطارهای جدید در طول مسیر؛ و توسعه زیرساخت‌های نرم مانند مدیریت یکپارچه گمرک و اتصالات مرزی، مقررات یک پارچه و استانداردهای فنی مشترک.

1- Eurasianet, 2022, Georgia, Azerbaijan see surge in transit demand amid Russia's isolation, <https://eurasianet.org/georgia-azerbaijan-see-surge-in-transit-demand-amid-russias-isolation>

در اوایل مارس ۲۰۲۲، قزاقستان، آذربایجان و گرجستان گامی مثبت به سوی توسعه زیرساخت‌های نرم برداشته و توافق کردند تا قوانین خود را هماهنگ کرده و تعرفه‌ها را برای بارهای ترانزیتی کاهش دهند. سپس در تاریخ ۳۱ مارس ۲۰۲۲، گرجستان، آذربایجان، ترکیه و قزاقستان تصمیم به تشکیل یک «شرکت مشترک» در کریدور میانی گرفتند که در سال ۲۰۲۳ عملیاتی شد. این طرح مراحل لازم برای تسهیل فرآیندهای ترانشیپ و عبور آسان کالاها از کشورهای مختلف و روش‌های حمل و نقل را تدوین کرده است. در اوایل می ۲۰۲۲، کارشناسان راه‌آهن دولتی گرجستان در آنکارا با هم‌تایان خود از ترکیه، آذربایجان و قزاقستان ملاقات کردند تا چشم‌اندازهای کریدور میانی را مورد بحث قرار دهند. در نتیجه، شرکت‌های گرجستان، آذربایجان و قزاقستان کشتی‌های جدید باری بین بندر پوتی در گرجستان و بندر کنترا در رومانی را راه‌اندازی کردند.<sup>۱</sup>

در اواخر ژوئن ۲۰۲۲ در باکو، وزیران خارجه و حمل و نقل کشورهای ترکیه، آذربایجان و قزاقستان تصمیم به تشکیل یک «کارگروه بین‌دولتی» در زمینه حمل و نقل گرفتند که وظیفه آن مدرن‌سازی زیرساخت‌های فنی و تعرفه‌ای در تمام بنادر کشورهای مسیر بود. پس از گردهمایی وزرا، اولین جلسه کارگروه آذربایجان و ترکیه در زمینه حمل و نقل و ارتباطات از ۲۹ تا ۳۰ ژوئن برگزار شد. دو طرف گفتگوهایی را برای جذب جریان‌های بیشتر بار از طریق خطوط ریلی خود در مسیر کریدور میانی آغاز کردند. در این گفتگوها بر اهمیت افتتاح کریدور زنگزور و همچنین ساخت ادامه آن از طریق خط ریلی قارص-نخجوان تأکید شد.<sup>۲</sup> از سوی دیگر، در تاریخ ۲ اوت ۲۰۲۲، وزیرای امور خارجه، اقتصاد و حمل و نقل آذربایجان، ترکیه و ازبکستان در تاشکند گرد هم آمدند تا یک سازوکار سه‌جانبه جدید را برای افزایش هماهنگی در مسائل فنی مربوط به کریدور میانی، ایجاد کنند. در این نشست، آنها حمایت خود را از اتصال راه‌آهن چین-قرقیزستان-ازبکستان از طریق کریدور میانی اعلام کردند. این امر شبکه حمل و نقل یکپارچه‌ای را بین این سه کشور در امتداد کریدور میانی ایجاد کرده و امکان ساخت راه‌آهن‌ها و بزرگراه‌ها در کریدور زنگزور را فراهم می‌آورد.<sup>۳</sup> تکمیل این پروژه به‌معنای این است که کریدور میانی کوتاه‌ترین مسیر زمینی از آسیا به اروپا خواهد بود.

1 Agenda, 2022, Georgian Railway discusses prospects of Middle Corridor with Azerbaijan, Turkey, Kazakhstan <https://agenda.ge/en/news/2022/1670#gsc.tab=0>

2 AzerNews, 2022, Azerbaijan, Turkiye discuss boosting cargo flows to BTK, Middle Corridor, <https://www.azernews.az/business/196213.html>

3 Turkey's Ministry of Foreign Affairs, 2022, Trilateral Meeting of the Ministers of Foreign Affairs, Trade and Transport Of Türkiye, Uzbekistan and Azerbaijan, [https://www.mfa.gov.tr/no\\_-242\\_-turkiye-ozbekistan-azerbaycan-uclu-disisleri--ticaret-ve-ulastirma-bakanlari-toplantisi-hk.en.mfa](https://www.mfa.gov.tr/no_-242_-turkiye-ozbekistan-azerbaycan-uclu-disisleri--ticaret-ve-ulastirma-bakanlari-toplantisi-hk.en.mfa)

## اهمیت کریدور شمال-جنوب و لزوم بازتعریف کریدور میانی

در مقابل گذرگاه‌های محور شرقی-غربی، ایران به همراه روسیه و هند تلاش دیرینه‌ای برای توسعه مسیرهای مواصلاتی با آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی از طریق محور گذرگاه‌های شمالی-جنوبی به ویژه کریدور شمال-جنوب داشته است. پس از امضای قرارداد پروژه کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب میان روسیه، ایران و هند در ۱۶ می ۲۰۰۲ اتصال شبکه ریلی سراسری ایران را به بنادر مهم کشور در دریای خزر در شمال و دریای عمان و خلیج فارس در جنوب به یک هدف استراتژیک برای ایران تبدیل شد. کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب، یک شبکه مواصلاتی به طول ۷۲۰۰ کیلومتر از مسیرهای دریایی، جاده‌ای و ریلی است که سن پترزبورگ در روسیه را به بمبئی در هند متصل می‌کند. این کریدور که توسط ۱۳ کشور تصویب شده است، زمان ترانزیت را ۴۰ درصد و هزینه بار را ۳۰ درصد نسبت به مسیر کانال سوئز کاهش داده است.

با وجود این، کریدور شمال-جنوب به دلیل تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران به ویژه پس از خروج ایالات متحده از برجام در سال ۲۰۱۸ متوقف شد. با مختل شدن مسیرهای تجاری در کریدور شمالی به دلیل تحریم‌های غرب علیه روسیه پس از جنگ اکرین، کریدور شمال-جنوب به یک کریدور حیاتی برای روسیه تبدیل شده است. در می ۲۰۲۳، روسیه و ایران از عزم خود برای ساخت خط راه‌آهن ۱۶۴ کیلومتری که رشت را از طریق انزلی به آستارا متصل می‌کند، خبر دادند.<sup>۱</sup> با وام بین‌المللی ۱.۴ میلیارد دلاری از روسیه، ساخت راه‌آهن رشت-آستارا شتاب گرفته و تا سال ۲۰۲۷ به اتمام خواهد رسید. علاوه بر این، راه‌آهن مهم چابهار-زاهدان به طول ۶۲۸ کیلومتر که بندر استراتژیک چابهار را به سیستم راه‌آهن ایران و کریدور شمال-جنوب متصل می‌کند، سال ۲۰۲۵ به اتمام خواهد رسید.<sup>۲</sup>

با برخورداری از یک موقعیت ژئواستراتژیک در مسیر کریدور شمال جنوب، ایران با بازتعریف موقعیت خود در کریدور میانی می‌تواند دسترسی خود به بازارهای اتحادیه اروپا و منطقه ترانس خزر را تسهیل کند. با تکمیل خط راه‌آهن رشت-آستارا، زمان ترانزیت در مسیر غربی کریدور شمال-جنوب تنها به ۱۰ روز کاهش خواهد یافت. در حال حاضر این زمان ۲۵-۳۰ روز است. مسیر غربی کریدور شمال-جنوب، در آذربایجان با کریدور میانی تقاطع پیدا می‌کند. این امر بسترهای هم‌افزایی (تلاقی در گذرگاه میانی و شمال-جنوب) برای موقعیت ترانزیتی ایران به منظور دسترسی به بازارهای اروپا و دریای سیاه از طریق باکو-تفلیس-باتومی یا باکو-تفلیس-قارص را ایجاد می‌کند. در صورت عملیاتی شدن کریدور زنگه‌زو و با حضور فعال ایران، ظرفیت‌های چندوجهی لجستیکی-ترانزیتی ایران در هم‌افزایی کریدور میانی و کریدور شمال-جنوب

1 The Hindu, 2023, Russia and Iran sign deal for railway corridor intended to rival Suez Canal, <https://www.thehindu.com/news/international/russia-and-iran-sign-rail-deal-for-corridor-intended-to-rival-suez-canal/article66861420.ece>

2 Tehran Times, 2022, Zahedan-Chabahar railway to be completed by Mar. 2024, <https://www.tehrantimes.com/news/470675/Zahedan-Chabahar-railway-to-be-completed-by-Mar-2024>

هرچه بیشتر برجسته‌تر خواهد شد که تحقق آن پیوست‌های متعدد ژئوپلیتیکی و امنیتی نیز به‌همراه دارد. اتخاذ یک رویکرد هم‌افزا به کریدور شمال-جنوب و کریدور میانی برای جمهوری اسلامی ایران ظرفیت‌های متنوعی از منطقه‌گرایی فعال اقتصادی در اوراسیای مرکزی را فراهم می‌سازد. کریدور شمال-جنوب همچنین یک مسیر مواصلاتی بالقوه به آسیای مرکزی و کشورهای اتحادیه اقتصادی اوراسیا است و این امکان را به ایران می‌دهد که بواسطه ترکمنستان در بخش شرقی دریای کاسپین و جمهوری آذربایجان در بخش غربی دریای کاسپین از طریق خطوط مواصلاتی چندوجهی به بندر اکتائو در قزاقستان و بندر گرجستان در دریای سیاه متصل شود. چنین ظرفیتی به‌صورت بالقوه دسترسی مستقیم به بازارهای اروپا و حتی شرق مدیترانه را برای ایران میسر می‌سازد؛ راهبرد کلانی که ایران از دیرباز از طریق عراق و سوریه به‌دنبال آن بوده است اما تحت تأثیر پویایی‌های ژئوپلیتیکی شامات و عراق عملیاتی نشده است. توافق ایران و عراق در آوریل ۲۰۲۳ برای اتصال راه آهن شلمچه-بصره و همچنین چشم‌انداز اتصال سیستم ریلی ایران به سوریه در چارچوب خطوط مواصلاتی شرقی-غربی ابتکار کمربند و راه در این راستا قابل ارزیابی است.<sup>۱</sup>

ازاینرو، ایران نیازمند اتخاذ یک نگاه شبکه‌ای به موقعیت ژئواستراتژیک ویژه خود در تعریف از کریدور شمال-جنوب به عنوان مسیر مواصلاتی همگراکننده‌ی کشورهای حاشیه خلیج فارس، پیمان شانگهای و اتحادیه اقتصادی اوراسیا است.<sup>۲</sup> با توجه به روند تنش‌زدایی در روابط ایران و پادشاهی‌های عربی خلیج فارس و همچنین عزم روسیه برای توسعه مرادوات تجاری با شورای همکاری خلیج فارس، ایران یک موقعیت محوری در راستای تعامل میان اوراسیا و خلیج فارس پیدا کرده است. با توجه به اینکه اغلب بازیگران مهم پیمان همکاری‌های شانگهای عضو موافقت‌نامه کریدور شمال-جنوب هستند، و از سوی دیگر ایران دنبال عضویت در اتحادیه اقتصادی اوراسیا است، توسعه این کریدور و هم‌افزایی فرا-منطقه‌ای آن با کریدور میانی جایگاه و نقش کریدوری ایران در اتصالات منطقه‌ای را بازتعریف و تقویت خواهد کرد. تقویت جایگاه ایران فراتر از توسعه تجارت کالا، شامل توسعه زنجیره لجستیکی-ترانزیتی و مناطق آزاد تجاری و اقتصادی در امتداد کریدور شمال-جنوب و تقاطع‌های کریدور میانی در دو سوی دریای کاسپین است.

### قفقاز جنوبی گرانیگاه هم‌افزایی ریلی-جاده‌ای کریدور شمال-جنوب و کریدور میانی

در امتداد حاشیه دریا خزر سه مسیر برای کریدور شمال-جنوب تعریف شده است؛ مسیر غربی (از طریق جمهوری آذربایجان) که مسیر اصلی و اولیه است؛ مسیر مرکزی یا ترانس-خزر و مسیر شرقی (از طریق

۱- خبرگزاری ایسنا، ۱۴۰۳، ۲۳ تفاهم اقتصادی میان ایران و عراق / اتصال راه آهن شلمچه - بصره اولویت ایران، isna.ir/xDRFhk

۲- کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب در ۲۱ سپتامبر ۲۰۰۲ (۲۲ شهریور ۹۷۳۱)، بر اساس توافقنامه بین کشورهای روسیه، ایران و هند امضا شد؛ جمهوری آذربایجان در سال ۵۰۰۲ میلادی (۵۸۳۱) به این قرارداد ملحق شد کشورهای بلاروس، بلغارستان، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، عمان، تاجیکستان، ترکیه و اوکراین نیز بعداً به این توافقنامه کریدور بین‌المللی شمال-جنوب پیوستند. این پروژه مسیریابی چون اروپای شمالی و غربی، روسیه، قفقاز، خلیج فارس (مسیر غربی)، آسیای مرکزی، خلیج فارس (مسیر شرقی) و دریای خزر، ایران و خلیج فارس را به یکدیگر متصل می‌کند.

ترکمنستان). هرکدام از این مسیرها نیز چالش‌های خود را دارند. مسیر شرقی از طریق ترکمنستان به دلیل عدم تراکم جمعیتی روسیه در بخش شرقی دریای کاسپین در اولویت این کشور نبوده است. هرچند ظرفیت ویژه ریلی و جاده‌ای برای اتصال ایران به آسیای مرکزی را از طریق مناطق اینچهبرون و سرخس ایجاد کرده است. مسیر ترانس-کاسپین نیز به دلیل ترکیبی بودن خطوط مواصلاتی و ضعف زیرساخت‌های بندری هزینه‌های ترانزیتی بالاتری نسبت به مسیرهای ریلی-جاده‌ای شرقی و غربی دارد. مسیر غربی از طریق جمهوری آذربایجان نسبت به دو مسیر دیگر از اولویت بیشتری برای ذی‌نفعان برخوردار بوده است و زیرساخت‌های به‌مراتب عملیاتی‌تری دارد که مورد توجه ویژه روسیه نیز است. باوجوداین، این مسیر نیز تحت تأثیر بی‌ثباتی‌های ژئوپلیتیکی در قفقاز جنوبی و امنیتی‌شدن ترجیحات تجاری بازیگران اصلی در این منطقه، چشم‌انداز نامطمئنی دارد.

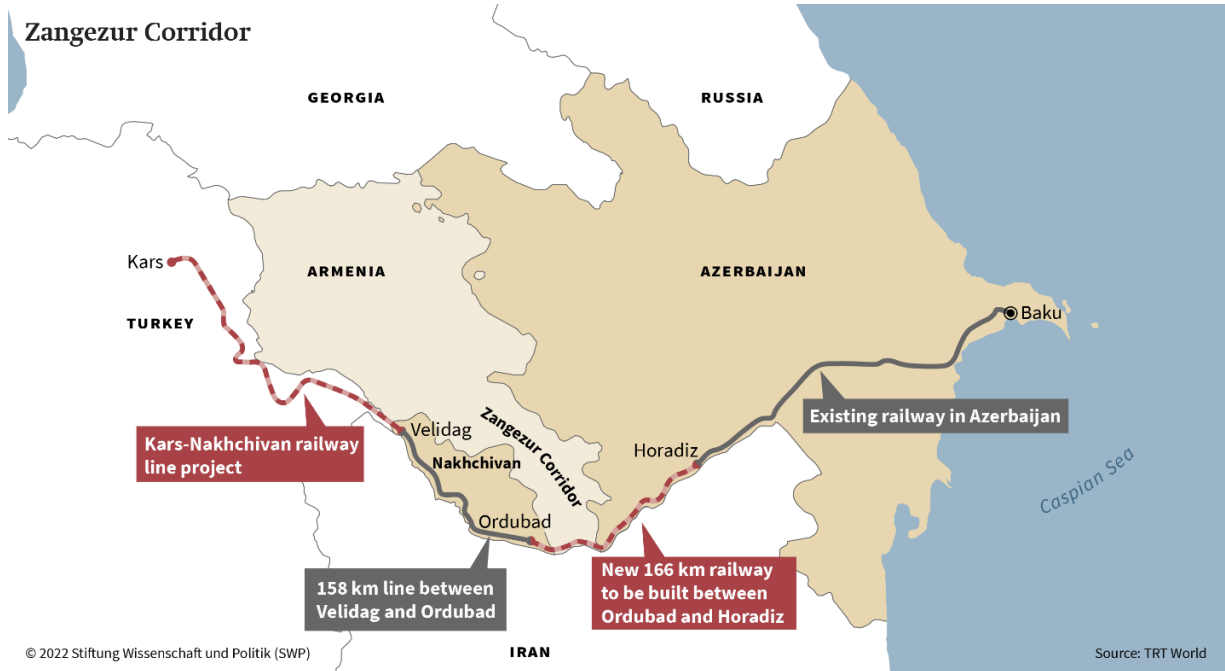
علاوه بر مسیر غربی کریدور شمال-جنوب، دو مسیر ترانزیتی دیگر در قفقاز جنوبی وجود دارد؛ راه‌آهن باکو-تفلیس-قارص و بخش غربی کریدور میانی که آسیای مرکزی را از طریق گرجستان به اروپا متصل می‌کند. این مسیر در مقابل کریدور شمالی از طریق روسیه است که بعد از جنگ اکرابین و سیاست دور زدن روسیه، توسط اروپا و ترکیه اهمیت ویژه‌ای پیدا کرده است. در سال ۲۰۲۲، حدود ۳,۲ میلیون تن کالا از این مسیر ترانزیت شده است.<sup>۱</sup> راه‌آهن باکو-تفلیس-قارص نیز از سال ۲۰۱۷ حدود ۱,۴ میلیون تن کالا ترانزیت کرده است و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۵ حجم کالاهای ترانزیتی از این مسیر به حدود ۱۰ میلیون تن برسد.<sup>۲</sup>

بعد از جنگ دوم قره‌باغ (۲۰۲۰)، مسیر دیگری وارد معادلات کریدوری قفقاز جنوبی به‌ویژه بخش غربی دریای کاسپین شده است. این مسیر کریدور مناقشه‌انگیز «زنگه‌زور» است. این کریدور به‌طور فعالی از سوی جمهوری آذربایجان و ترکیه دنبال می‌شود. عملیاتی‌شدن کریدور زنگه‌زور موجب ارتباط مستقیم زمینی بین ترکیه و جمهوری آذربایجان بدون نیاز به گرجستان می‌شود. این مسیر دسترسی ترکیه به دریای کاسپین و آسیای مرکزی در مقایسه با مسیر باکو-تفلیس-قارص را ۳۴۰ کیلومتر کوتاه‌تر و در نتیجه زمان و هزینه ترانزیت را به‌طور قابل توجهی کاهش می‌دهد.

1- <https://eurasianet.org/georgia-azerbaijan-see-surge-in-transit-demand-amid-russias-isolation>

2- <https://report.az/infrastruktur/baki-tbilisi-qars-demir-yolu-xetti-ile-yuk-dasimalari-1-milyon-tonu-kecib/>

نقشه شماره ۸: حلقه پیشنهادی زنگه‌زور در تکمیل کریدور میان‌رودان (TRT World, 2022)



از نظر ژئواکونومیکی، ترکیه مهم‌ترین رقیب جمهوری اسلامی ایران در قفقاز جنوبی است که با منطقه‌گرایی فعال، به دنبال به حاشیه راندن ایران از مسیرهای ترانزیتی و انتقال انرژی است. هدف کلان ترکیه در این زمینه، ایجاد وضعیت «مسیر-وابستگی» در روابط ترانزیتی و کریدوری ترکیه با مناطق پیرامونی است. به اینصورت که خود را در کانون راهگذرهای انرژی و حمل و نقل کالا از شرق به غرب قرار دهد. چنین هدفی نیازمند حضور میدانی و نظامی ترکیه در مناطق مجاور راهگذرهای مختلف ترانزیتی از چین به اروپاست. در این میان جنوب قفقاز اهمیت ویژه‌ای دارد و جمهوری اسلامی ایران با توجه به داشتن مسیرهای جایگزین (راهگذر شرق به غرب و شمال به جنوب) و به صرفه‌تر، مهم‌ترین مانع و رقیب است که باید دور زده شود. اگر کریدور زنگزور از مسیر استان ارمنی سیونیک راه اندازی شود، ترکیه به شکل مستقیم از خاک آذربایجان و بدون نیاز به گرجستان می‌تواند به دریای خزر راه پیدا کند و از آنجا به آسیای مرکزی دسترسی خواهد داشت. با عملیاتی شدن راهگذر ترکیه-نخجوان-آذربایجان، آنکارا به بازیگر مطلوب چین و ابتکار کمربند و راه در آسیای غربی تبدیل خواهد شد و تحقق چنین سناریویی، ایران را هرچه بیشتر در معادلات در حال تغییر مسیرهای ترانزیتی شرقی-غربی به حاشیه می‌راند.<sup>۱</sup>

علاوه بر ترکیه، روسیه نیز از بازیگران کلیدی معادلات ژئواکونومیکی و ژئوپلیتیکی قفقاز جنوبی است که اخیراً تلاش‌های دیپلماتیک فزاینده‌ای برای حضور فعال در گشایش کریدور زنگه‌زور داشته است که ارتباط معناداری با معادلات در حال تغییر جنگ اکراین دارد. برآوردها نشان می‌دهد که نگاه محافظه‌کارانه مسکو

1- Golmohammadi, V. and Markedonov, S.M., 2024. How Iran Perceives Turkey's Rise in the South Caucasus. Russia in Global Affairs, 22(1), pp. 152-175. DOI: 10.31278/1810-6374-2024-22-1-152-175 <https://eng.globalaffairs.ru/articles/iran-and-turkeys-rise/>

به تحولات قفقاز جنوبی تغییر پیدا کرده است. این تحول در سیاست مسکو ناظر بر علنی ساختن همراهی روسیه با جمهوری آذربایجان در شکل‌دهی به ترتیبات ژئواکونومیکی قفقاز جنوبی پس از جنگ دوم قره‌باغ است. روی دیگر این سیاست، بازتعریف ارمنستان دوره پاشینیان در سیاست منطقه‌ای کرملین است. به این صورت که مسکو به این نتیجه رسیده که منافع چند وجهی خود به ویژه مسائلی که مرتبط با جنگ اوکراین، معادلات انرژی و همچنین تحولات شرق مدیترانه است را به نحو مطلوبی در شراکت راهبردی با دولت الهام علی‌اف می‌تواند پیش ببرد.

کرملین به همان میزان که تعریفی خارج از ساختار امنیتی خود از ایروان ارائه داده، به همان میزان موقعیت جدیدی برای باکو در ترتیبات ژئوپلیتیکی منطقه‌ای خود در نظر گرفته است. نگرانی‌های ژئوپلیتیکی و امنیتی روسیه از دریای سیاه تا کرانه‌های شرقی دریای خزر، به طور فزاینده‌ای در حال تشدید است. مسکو حتی از تداوم اهمیت اهرم انرژی خود در مقابل اروپا هم مطمئن نیست. بعد از جنگ اوکراین و تحریم‌های فراگیر ضدروسی غربی‌ها، در معادلات کریدوری و خطوط مواصلاتی فرامنطقه‌ای، روسیه به تدریج در حال فرسایش ژئوپلیتیکی است. در محور مواصلاتی شرقی - غربی از چین به اروپا، کریدور شمالی که از طریق روسیه کالا را به بازارهای اروپا ترانزیت می‌کرد، تقریباً از معادلات حذف شده است. جایگزین آن، کریدور میانی است که به شدت با سرمایه‌گذاری و حمایت‌های اتحادیه اروپا و بازیگران محلی مانند قزاقستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه در حال رونق گرفتن است.

اکنون روسیه، هم برای دور زدن تحریم‌ها و هم عدم انزوا از معادلات مواصلاتی خزر، در حال تعریف خود به عنوان یک بازیگر ذی‌نفع مسیر ترانس خزر است که در آن، کریدور زنگه‌زور موقعیت لجستیکی ویژه‌ای برای روسیه ایجاد کرده است. این گرانیگاه متمایل کردن دولت علی‌اف به همکاری بلندمدت در ترتیبات بلندمدت امنیتی منطقه با روسیه است. به این معنا که مسکو دست روی خواسته استراتژیک اما ظاهراً ناممکن باکو در گشایش زنگه‌زور گذاشته تا باکو را در سایر پروژه‌های اقتصادی و امنیتی خود همراه سازد. این وضعیت، هر چه بیشتر، موقعیت ارمنستان در منطقه را تضعیف خواهد کرد. باتوجه به حساسیت‌های ویژه ایران در گشایش کریدور زنگه‌زور، روس‌ها به احتمال زیاد به دنبال توافقات و مذاکرات جدیدی با ایران در مورد این کریدور و ساز و کارهای حقوقی حاکمیت سرزمینی بر این راهگذر در استان سیونیک ارمنستان خواهند بود. تغییر معادلات قفقاز جنوبی به‌ویژه تحول در موضع روسیه نیازمند ارزیابی مجدد ایران در نحوه کنشگری در این منطقه پر تلاطم است.

بسیاری از برآوردها نشان می‌دهد که در صورت گشایش دالان زنگه‌زور به‌عنوان پازل تکمیلی پروژه کریدور میانی، مزیت‌های ژئواکونومیکی ایران در راه‌گذرهای محور شرقی-غربی به‌شدت تضعیف می‌شود.<sup>۱</sup> اساساً

۱- کولایی، الهه، نوروزی زرمهری، عابد. (۱۴۰۰). همکاری ایران، روسیه و جمهوری آذربایجان در ایجاد راه‌گذر شمال-جنوب و تأثیر آن بر امنیت ملی ایران. فصلنامه سیاست، ۳۱(۳)، ۸۱۱-۷۸۹. [https://jfq.ut.ac.ir/article\\_84595.html](https://jfq.ut.ac.ir/article_84595.html)



تحقق ظرفیت‌های ترانزیتی پیش‌بینی شده در چشم‌انداز کریدور میانی مستلزم فعال شدن حلقه زنگه‌زور است که توسط ترکیه و جمهوری آذربایجان و اخیراً روسیه دنبال می‌شود. گشایش دالان زنگه‌زور به‌نحوی وابستگی مواصلاتی مسیر شرقی و غربی دریای کاسپین به ایران را تضعیف می‌کند و حتی با وابسته‌ساختن ایران به خطوط مواصلاتی آذربایجان-ترکیه، مزیت‌های رقابتی ترانزیتی شمال-جنوب از ایران در امتداد قفقاز جنوبی را به محاق می‌برد.<sup>۱</sup>

واقعیت این است که چشم‌انداز عملیاتی شدن کریدور زنگه‌زو و منافع اقتصادی آن برای کشورهای مسیر به‌گروگان ملاحظات ژئوپلیتیکی و نگرانی‌های امنیتی در آمده است و به‌جای تقویت همگرایی منطقه‌ای به معمای امنیتی میان ذی‌نفعان این کریدور تبدیل شده است. علاوه بر بی‌ثباتی‌های ژئوپلیتیکی و عدم قطعیت‌های امنیتی در قفقاز جنوبی، عامل واگراکننده دیگر در اتصالات خطوط مواصلاتی کریدور شمال-جنوب و دالان زنگه‌زور، عدم ارایه یک رویکرد مشارکتی از سوی ذی‌نفعان کریدور میانی نسبت به کریدور شمال-جنوب است. امری که ذی‌نفعان اصلی کریدور شمال-جنوب را نیز نسبت مزیت‌های ترانزیتی و لجستیکی کریدور میانی بدبین کرده است.

در مقابل، برآوردهای دیگری نشان می‌دهد که اساساً کریدور شمال-جنوب و کریدور زنگه‌زور تعارض یا توافقی با یکدیگر ندارند.<sup>۲</sup> به این معنا که چشم‌انداز عملیاتی و سرنوشت این دو کریدور به یکدیگر گره نخورده است. با این وجود، دو کریدور به‌ویژه در مسیر غربی دریای کاسپین می‌توانند به یکدیگر پیوند خورند. هرگونه اتصالی در این دو کریدور به‌طور قابل توجهی به همکاری‌های سیاسی و زیرساختی ایران و جمهوری آذربایجان بستگی دارد. روسیه نیز منافع متعددی در اتصال خطوط مواصلاتی این دو کریدور دارد؛ با گشایش زنگه‌زور، راه‌آهن روسیه از طریق آذربایجان به ارمنستان و ترکیه بدون عبور از گرجستان متصل خواهد شد که در شرایط تحریمی اهمیت ویژه‌ای برای کرملین پیدا کرده است.<sup>۳</sup>

در یک ارزیابی کلان از تبعات تلاقی دو کریدور شمال-جنوب و زنگه‌زور، دو پیامد متناقض برای ایران قابل شناسایی است. نخست، اتصال این دو کریدور بسترهای جدیدی از همکاری‌های ترانزیتی-لجستیکی میان کشورهای مسیر را فراهم می‌سازد و چشم‌انداز مثبتی از حجم تعاملات تجاری و همگرایی اقتصادی را نشان می‌دهد و حتی می‌تواند منجر به ثبات منطقه‌ای در قفقاز جنوبی شود. پیوند این دو کریدور به‌صورت بالقوه به یک زنجیره ارزش فرامنطقه‌ای با محوریت قفقاز جنوبی و با حضور فعال ایران شکل خواهد داد.

۱- رشیدی، احمد. (۱۴۰۲). کریدور میانی و منافع ایران در قفقاز جنوبی. فصلنامه علمی مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، ۲۹(۱۲۱)، ۲۷-۵۴. <http://ca.ipisjournals.ir/article.html.۷۰۶۶۱۳>

۲- مرکز پژوهش‌های اتاق ایران، ۱۴۰۲، گذرگاه زنگه‌زور: پیامدهای آن بر موقعیت ژئواکونومیک ایران: <https://otaghiranonline.ir/UFFiles/Docs/2023/11/22/Doc2023112209013261.pdf>

3- De Waal T. (2023) In the South Caucasus, can new trade routes help overcome a geography of conflict? Available at: [https://carnegieendowment.org/files/de\\_Waal\\_South\\_Caucasus\\_Connectivity.pdf](https://carnegieendowment.org/files/de_Waal_South_Caucasus_Connectivity.pdf)

دوم، در صورت تحقق پیوند دو کریدور، جمهوری آذربایجان موقعیت ویژه‌ای در تلاقی دو مسیر مواصلاتی شمالی-جنوبی و شرقی-غربی پیدا خواهد کرد که به‌طور اجتناب‌ناپذیری وزن ژئواکونومیکی و اهرم‌های ژئوپلیتیکی آذربایجان را در مقابل همسایگان تقویت خواهد کرد.

به هر روی، تحقق سناریوهای مثبت در تلاقی دو کریدور به‌طور فزاینده‌ای به روابط حسنه تهران و باکو مرتبط است. بعد از جنگ دوم قره‌باغ، به دلیل مداخله بازیگران ثالث به‌ویژه ترکیه و اسرائیل در منطقه و احتمال تغییرات ژئوپلیتیکی در مرزهای شمالی ایران با ارمنستان، مسئله گشایش کریدور زنگه‌زور به نحوی امنیتی و پروبلماتیک شده است. به‌منظور مدیریت چالش‌ها، پیشنهاد ایران در قالب پلتفرم منطقه‌ای ۳+۳ با حضور شش کشور ایران، آذربایجان، ارمنستان، روسیه، گرجستان و ترکیه برای اتصال مسیر ترانزیتی شرقی-غربی جمهوری آذربایجان-جمهوری نخجوان از طریق ایران هنوز مورد توجه ذی‌نفعان قرار نگرفته است.

ملاحظات ژئوپلیتیکی و نگرانی‌های امنیتی ایران در تغییر مرزهای شمالی با ارمنستان و عدم مشارکت فعال تهران در سازوکارهای فنی و زیرساختی کریدور زنگه‌زور قابل فهم است. به‌ویژه اینکه ایران نگرانی فزاینده‌ای از جایگاه خود در رابطه با ژئوپلیتیک انتقال انرژی از حوضه خزر به بازارهای اروپا دارد. به‌دلیل محدودیت‌های تولید و صادرات گاز طبیعی در ایران و تنوع عرضه‌کنندگان انرژی در حوضه خزر، ایران تا آینده قابل پیش‌بینی نقش مهمی در ژئوپلیتیک تولید و ترانزیت انرژی در منطقه نخواهد داشت. باوجوداین، سیاست کلان کشور هرچه باشد، انزوا از این پروژه‌های مواصلاتی و اتخاذ رویکرد سلبی با عنایت به عزم ذی‌نفعان منطقه‌ای در گشایش حلقه زنگه‌زور و تکمیل پروژه کریدور میانی کارآمد نخواهد بود.

به‌نظر می‌رسد که ایران با بازتعریف نقش و منافع خود در توسعه کریدور میانی از طریق کریدور زنگه‌زور (تحت حاکمیت سرزمینی ارمنستان) می‌تواند انرژی جدیدی به این مسیر مواصلاتی شرقی-غربی وارد کند و خود را به‌عنوان بخشی از مزیت‌های رقابتی این پروژه تعریف نماید. با توجه به اینکه راه آهن ۲۲۰ کیلومتری بین مرز نخجوان-ایغدیر-قارص هنوز عملیاتی نشده است، و راه آهن احداثی در حاشیه رود ارس از طرف جمهوری آذربایجان به سمت نخجوان در مرز ترکیه نیز با موانع مختلف عملیاتی مواجه است و همچنین راه آهن احداثی حاشیه رود ارس جمهوری آذربایجان در منطقه آغبنند (خداآفرین) جهت وصل شدن به نخجوان وارد خاک ایران خواهد شد، ایران می‌تواند با احداث راه آهن ۱۰۰ کیلومتری از جلفا به خوی، ادامه این راه آهن کریدور میانی را از خاک خود به سمت خاک ترکیه و بندر مرسین در دریای مدیترانه و استانبول و اروپا متصل نماید و موقعیت و نقش ایران را در کریدور میانی پررنگ‌تر کند.

اتصال کریدور میانی به بندر مرسین از خاک ایران از مسیر راه آهن جلفا-خوی-قطور-شمال دریایچه وان-بندر مرسین، حدود ۳۰۰ کیلومتر از مسیر پیشنهادی ترکیه از راه آهن جلفا-نخجوان-ایغدیر-قارص

- بندر مرسین که هنوز محدوده ۲۲۰ کیلومتری راه آهن بین مرز نخجوان - ایغدیر - قارص، احداث نشده است، کوتاه‌تر بوده و همچنین به راه آهن آنکارا و اروپا نیز در داخل خاک ترکیه متصل است. البته یک چالش زیرساختی در مسیر راه آهن جلفا - خوی - بندر مرسین وجود دارد. راه آهن بین دو طرف دریاچه وان در خاک ترکیه متصل نیست که قطارهای عبوری از خاک ایران به سمت آنکارا و بندر مرسین ترکیه از طریق کشتی بین دو طرف دریاچه جابجا شوند. این مسیر ترکیبی (دریایی-ریلی) موجب کندی انتقال کالا و مسافر بین ایران و ترکیه می‌شود که ترکیه هم به علت عدم نیاز به این مسیر، هیچ اقدامی در جهت تکمیل رینگ شمالی دریاچه وان انجام نمی‌دهد.

بنابراین با توجه به اینکه مسیر راه آهن جلفا - خوی - شمال دریاچه وان - بندر مرسین نسبت به مسیر پیشنهادی ترکیه یعنی راه آهن جلفا - ایغدیر - قارص - بندر مرسین حدود ۳۰۰ کیلومتر کوتاه‌تر است و ترکیه هم هنوز هیچ اقدامی در جهت احداث مسیر راه آهن ۲۲۰ کیلومتری مرز نخجوان - ایغدیر - قارص انجام نداده است، ترکیه می‌تواند به جای احداث این خط راه آهن در مسیر طولانی‌تر به بندر مرسین، نسبت به مسیر عبوری از خاک ایران از طریق راه آهن جلفا - خوی به بندر مرسین، مسیر راه آهن ۲۰۰ کیلومتری رینگ شمالی دریاچه وان را تکمیل نماید و ایران هم متقابلاً مسیر راه آهن جلفا به خوی را در تداوم این کریدور میانی، احداث نماید. ارزیابی‌های میدانی نشان می‌دهد انتقال کالاهای در مسیر خاک ایران از راه آهن جلفا - خوی - ترکیه در قالب کریدور میانی به بندر مرسین دریای مدیترانه به علت کوتاه‌تر بودن حدود ۳۰۰ کیلومتر این مسیر نسبت به مسیر مد نظر ترکیه که هنوز قسمت ۲۲۰ کیلومتری راه آهن مرز نخجوان - ایغدیر - قارص در این مسیر احداث نشده است، در زمانی کوتاه‌تر و با هزینه حمل بار کمتری صورت خواهد گرفت.<sup>۱</sup> پرواضح است که هرگونه توافقی درخصوص عبور زنگزور از ایران باید با بررسی همه‌جانبه پیامدهای امنیتی، سیاسی و اقتصادی ادغام در این پروژه صورت گیرد.

### مسیر آلترناتیو ریلی-جاده‌ای کریدور ارس

در شهریورماه ۱۴۰۲، ایران و جمهوری آذربایجان برای گشایش یک مسیر ترانزیتی ریلی-جاده‌ای به طول ۵۵ کیلومتر به توافق رسیدند که روستای آغبند در جنوب شرقی زنگیلان را به اردوباد در جنوب نخجوان با عبور از خاک ایران متصل می‌کند. این کریدور به‌عنوان آلترناتیوی برای کریدور زنگه‌زور در خاک سیونیک ارمنستان مطرح شد. مهرداد بذریاش، وزیر وقت راه و شهرسازی، اعلام کرد که توسعه کریدور ارس از طریق احداث پل بر روی رودخانه ارس به‌منظور اتصال زمینی به بزرگراه در کرانه جنوبی رودخانه ارس اجرایی می‌شود.<sup>۲</sup> در حال حاضر یک بزرگراه ترانزیتی به‌منظور اتصال سرزمین اصلی جمهوری آذربایجان

۱- تین نیوز، ۱۴۰۳، کریدور میانی ترکیه و سرنوشت ترانزیت ایران، <https://www.tinn.ir/fa/tiny/news>، ۲۶۹۹۷۳

۲- مهرداد بذریاش، ۱۴۰۲، احداث کریدور ارس طرح راهبردی در قبال تحولات ژئوپلیتیک زنگزور است، پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، <http://Development-of-Aras-Corridor-between-Iran-and-Azerbaijan/۱۶۷۸۸۳/news.mrud.ir/news>

به نخجوان از طریق خاک ایران در حال بهره‌برداری است. این کریدور همچنین مسیر مواصلاتی ریلی نیز دارد که عملیاتی‌شدن آن با چالش‌های فنی و زیرساختی مواجه است. بخش جاده‌ای کریدور ارس توسعه همان مسیری است که طی سه دهه گذشته جمهوری آذربایجان را از خاک ایران (بخشی از جاده ۱۲ ایران: بیله‌سوار-جلفا-نخجوان) به نخجوان متصل کرده بود و اکنون بعد از آزادسازی مناطق اشغالی آذربایجان در قره‌باغ کوهستانی، این مسیر کوتاه‌تر شده و ایران اقدام به نوسازی و بهسازی این جاده ترانزیتی کرده است. فراتر از نگاه کلان ایران به توسعه بخش‌های غربی کریدور شمال-جنوب، کریدور ارس می‌تواند مسیر استراتژیکی در توسعه خطوط مواصلات جاده‌ای و ریلی کریدور میانی باشد. از این جهت مورد حمایت ترکیه و جمهوری آذربایجان است.

نقشه شماره ۹: مسیرهای پیشنهادی کریدور ارس و زنگه‌زور (Almonitor, 2024)



در سطح رسمی، تهران و باکو تعریف متفاوتی از کارکرد کریدور ارس دارند؛ جمهوری آذربایجان کریدور ارس را یکی از مسیرهای توسعه کریدور میانی از طریق زنگیلان، ایران، نخجوان و ترکیه قلمداد می‌کند در حالیکه ایران توسعه این کریدور را به‌عنوان بخشی از مسیرهای کریدور شمال-جنوب تعریف کرده است. البته با توجه به موقعیت مرکزی جمهوری آذربایجان در توسعه بخش غربی کریدور شمال-جنوب و همچنین محل تلاقی کریدور میانی با شمال-جنوب در خاک این کشور، باکو نگاه هم‌افزا به کریدور ارس در تلاقی کریدور میانی و شمال-جنوب در نظر گرفته است. به همین دلیل است که جمهوری آذربایجان در راستای توسعه مسیرهای ریلی کریدور میانی، به‌دنبال ایجاد خط راه آهن آذربایجان-ایران-نخجوان از طریق کریدور ارس است تا

به مسیر نخجوان-قارص اتصال ریلی داشته باشد.<sup>۱</sup> این در حالی است که ایران دنبال احیای راه‌آهن دوران شوروی از نخجوان به ارمنستان و اتصال به شبکه ریلی این کشور است. باوجوداین، توسعه کریدور ارس به‌طور فزاینده‌ای به ملاحظات سیاسی و اختلافات منطقه‌ای در روابط باکو و تهران گره خورده است.

برآوردها نشان می‌دهد که جمهوری آذربایجان با اولویت دادن به گشایش زنگه‌زور به‌جای کریدور ارس، نگاهی فراتر از اتصال صرف زمینی مستقیم به نخجوان از طریق زنگه‌زور دارد. باکو این کریدور را بخش مهمی از حلقه ترازیت ریلی-جاده‌ای توسعه کریدور میانی می‌بیند و کارکرد آن را به‌عنوان یک «کریدور ترازیت بین‌المللی» بدون حاکمیت سرزمینی ارمنستان و دسترسی مستقیم به نخجوان تعریف کرده است. تحقق این کریدور موقعیت ویژه‌ای به جمهوری آذربایجان در معادلات ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی قفقاز جنوبی خواهد داد، وابستگی سده‌های این کشور به مسیر ترازیتی بیله‌سوار-جلفا خاتمه می‌یابد و با انتقال مستقیم گاز به نخجوان دیگر نیازی به گاز وارداتی از ایران نخواهد داشت.

فراتر از مسیرهای مناقشه‌انگیز جاده‌ای در دو سوی ارس، به‌نظر می‌رسد که اغلب ذی‌نفعان خواهان احیای اتصالات ریلی در قفقاز جنوبی هستند. جمهوری آذربایجان، ارمنستان، ایران، روسیه و ترکیه احیای مسیر ریلی دوره شوروی در جنوب قفقاز را اقدامی مثبت در توسعه ظرفیت‌های ترازیتی منطقه می‌بینند. این راه آهن به طول ۳۴۰ کیلومتر در مسیر یراسخ - جلفا - اردوباد - مِقری - هورادیز در دو کشور امتداد می‌یابد. این خط آهن کوتاه‌ترین و کم هزینه‌ترین مسیر ریلی برای ارتباط مجدد شبکه سراسری راه آهن ایران با منطقه قفقاز و نیز فدراسیون است. باوجوداین، باکو و آنکارا نیاتی به‌مراتب ماجراجویانه‌تر از دسترسی‌های ترازیتی در گشایش این خطوط مواصلاتی از طریق زنگه‌زور دنبال می‌کنند که به‌تعبیر کارشناسان گره اصلی عدم توافق جامع از سوی ذی‌نفعان در بهره‌برداری از این مسیر مواصلاتی ترکیبی است.<sup>۲</sup> جمهوری آذربایجان، یک تفسیر تاریخی و جغرافیایی از زنگه‌زور به‌عنوان مسیر پیوند سرزمینی جهان ترک دارد: الهام علی‌اف در این رابطه اظهار داشته است که؛ «جداکردن زنگه‌زور از آذربایجان و الحاق آن به ارمنستان جغرافیای ای جهان تُرک را تقسیم کرده بود. وقتی به نقشه نگاه می‌کردیم انگار به بدنمان خنجر می‌زدند، جهان تُرک تکه‌پاره شده بود. امروز زنگه‌زور به عنوان بخشی از آذربایجان عامل پیوند جهان ترک شده است».<sup>۳</sup>

1- Almonitor, 2024, How significant is Aras corridor for Iran, Azerbaijan to gain Black Sea foothold? <https://www.al-monitor.com/originals/2023/12/how-significant-aras-corridor-iran-azerbaijan-gain-black-sea-foothold>

۲- ایراس، ۱۴۰۳، کریدور زنگه زور: از تفسیرهای متعارض بند نهم موافقتنامه آتش بس قره باغ تا ادعاهای تاریخی و سرزمینی <https://www.iras.ir/?p=11125>

3- Prezident.az, 2024, Speech by Ilham Aliyev at the Informal Summit of Heads of State of Organization of Turkic States in Shusha, <https://president.az/en/articles/view/66441>

نقشه شماره ۱۰: طرح احیای خط راه آهن دوران شوروی در قفقاز جنوبی (Media Reports, 2024)



برخی برآوردها نشان می‌دهد که حمایت از کریدور ارس در کنار تلاش همه‌جانبه برای گشایش زنگه‌زور برای جمهوری آذربایجان و ترکیه ماهیتی تاکتیکی دارد تا از تشدید تنش و اختلاف با جمهوری اسلامی ایران بپرهیزند. به این معنا که اقدامات دیپلماتیک و زیرساختی برای توسعه کریدور ارس برای باکو و آنکارا تاکتیکی است و به‌منظور همراه ساختن ایران و همچنین فشار بر ارمنستان در گشایش زنگه‌زور صورت گرفته است و به محض اینکه اتصالات ریلی و جاده‌ای جمهوری آذربایجان به نخجوان از خاک ارمنستان تحقق پیدا کند، کریدور ارس اهمیت ترازینتی برای ترکیه و آذربایجان به‌ویژه در کریدور میانی نخواهد داشت. روسیه نیز هنوز موضع مشخص و واضحی نسبت به کریدور ارس نداشته است و به‌رغم تأکید ایران در گفتگوهای دوجانبه، روس‌ها اقبالی به این کریدور نداشته‌اند. این بدین معناست که روسیه نیز سودای نظارت و حاکمیت فراسرزمینی بر زنگه‌زور دارد تا فردای صلح بین ایروان و باکو همچنان اهرم نفوذ ژئوپلیتیکی در قفقاز جنوبی داشته باشد. واقعیت این است که کریدور زنگه‌زور به‌عنوان یکی از مسیرهای کلیدی ریلی-جاده‌ای در توسعه کریدور میانی از الویت بالاتری نسبت به کریدور ارس پیدا کرده است و اغلب ذی‌نفعان کریدور میانی در آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی به‌همراه روسیه زنگه‌زور را به ابتکار ترازینتی ایران یعنی کریدور ارس ترجیح داده‌اند.

باوجود این، چشم‌انداز کریدور زنگه‌زور هرچه باشد، ایران با برجسته‌ساختن ظرفیت‌های ترازینتی-لجستیکی

کریدور در حال احداث ارس می‌تواند به بخشی از زنجیره ارزش ترانزیتی شرق به غرب تبدیل شود. فراتر از سیاست‌های کلان و انحصاری دولت‌های مسیر، ذی‌نفعان عملیاتی و اپراتورهای حمل و نقل به زمان، هزینه و ایمنی مسیرها توجه ویژه‌ای دارند. کریدور زنگه‌زور حتی در صورت احداث همچنان با اختلافات حقوقی و تنش بر سر حاکمیت سرزمینی بین جمهوری آذربایجان و ارمنستان مواجه خواهد بود. این ظرفیت ویژه‌ای برای ایران به‌منظور جذب ذی‌نفعان به ترانزیت از مسیر کریدور ارس فراهم می‌سازد. روند کلیدی دیگر این است که قفقاز جنوبی نقش ژئواستراتژیک فزاینده‌ای در کریدورهای میانی و شمال-جنوب پیدا کرده است. این موقعیت ویژه قفقاز جنوبی در معادلات ترانزیتی منطقه، گزینه‌ای جز توسعه و عملیاتی‌سازی کریدور ارس پیش روی ایران نمی‌گذارد. براین اساس، تکمیل و عملیاتی‌سازی کریدور ارس باید به یک «طرح ملی» با عنوان «کریدور ترانزیت بین‌المللی» تبدیل شود و از سوی دولت جدید پیگیری مجدانه شود.

در این راستا، منطقه آزاد تجاری ارس و منطقه آزاد ماکو می‌توانند متولی اجرا و بهره‌برداری از کریدور بین‌المللی ارس شوند. منطقه آزاد ارس شامل مناطقی از شهرستان‌های جلفا و خداآفرین می‌شود و در مجاورت چهار محدوده جغرافیایی منفصل، در شمال غرب ایران و در نقطه صفر مرزی با کشورهای ارمنستان، آذربایجان و جمهوری خودمختار نخجوان قرار دارد. زیرساخت گسترده حمل و نقل بار (جاده‌ای، ریلی و هوایی)، شبکه ریلی متصل به خط آهن سراسری سرزمین اصلی و خط آهن سراسری شوروری سابق، دسترسی به شهرک‌های صنعتی و زیرساخت‌های آماده تخلیه و بارگیری و انبارداری از ویژگی‌های مهم این منطقه به عنوان ورود فعال ایران به کریدور میانی از طریق کریدور ارس است.

ازاینرو، منطقه آزاد ارس باید کارویژه اختصاصی از خود برای دسترسی و اتصال به شبکه ترانزیتی-لجستیکی ترکیبی کریدور میانی از طریق کریدور ارس ارائه دهد. در سال‌های گذشته، مسئولین منطقه آزاد ارس همکاری و رایزنی‌های متعددی را برای اجرای طرح کریدور راه ارس و حتی بازگشایی مسیر ریلی جلفا-نخجوان به‌منظور توسعه چند جانبه شبکه ارتباطات درون منطقه‌ای انجام داده‌اند که با ثوت بیشتری در دولت جدید باید پیگیری شود. از الزامات راهبردی دولت جدید در پیشبرد دیپلماسی اقتصادی خود با کشورهای قفقاز جنوبی جلب همکاری ذی‌نفعان برای عملیاتی‌سازی کریدور ارس و توسعه زون‌های مواصلاتی آن در مسیر ریلی-جاده‌ای کریدور میانی است. این منطقه علاوه بر توسعه مسیر ریلی و جاده‌ای ۵۵ کیلومتری کریدور ارس باید همزمان مسیر ریلی «مرند-نوردوز-مقری-ایروان» با دولت ارمنستان را نیز در دستور کار خود داشته باشند تا هرچه بیشتر به ظرفیت‌های ترانزیتی این منطقه افزوده شود. عملیاتی‌شدن کریدور ارس علاوه بر رفع نگرانی‌های امنیتی ایران در جنوب ارمنستان، اتصالات ترانزیتی کشور با شرق مدیترانه و دریای سیاه از طریق خاک ترکیه را نیز توسعه می‌دهد. از سوی دیگر، از طریق

ایجاد یک مسیر ریلی یکپارچه از روسیه به ایران بواسطه جمهوری آذربایجان، کریدور ارس تنوع بیشتری به مسیرهای غربی کریدور شمال-جنوب خواهد داد.

منطقه آزاد ماکو نیز موقعیت ویژه‌ای در توسعه کریدور ارس به‌منظور اتصال ترانزیتی-لجستیکی به مسیر ریلی-جاده‌ای کریدور میانی دارد. ظرفیت عملیاتی حمل و نقل ترکیبی جاده‌ای و ریلی در دست احداث تبریز-قارص و همچنین فرودگاه بین‌المللی ماکو، بزرگراه سردار سلیمانی، و طرح در دست اجرای دهکده لجستیک منطقه آزاد ماکو به-همراه حجم قابل توجهی از صاحبان ناوگان و شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و داخلی فعال در منطقه، منطقه آزاد ماکو را در موقعیتی مستعد برای تبدیل شدن به هاب لجستیک و ترانزیت در مسیر کریدور ارس قرار داده است. هم‌مرزی با ترکیه و نخجوان، همجواری با ارمنستان و قفقاز جنوبی، این منطقه را به یکی از گلوگاه‌های مسیر غربی جاده‌ای شمال و جنوب تبدیل کرده و فاصله اندک آن از بنادر مرسین در دریای مدیترانه و ترابوزان در دریای سیاه، موقعیت ویژه‌ای به ظرفیت‌های بالقوه ترانزیتی این منطقه در تحقق چشم‌انداز عملیاتی کریدور میانی داده است. عملیاتی‌شدن این ظرفیت‌ها ارتباط مستقیمی با تحقق کریدور ارس به‌عنوان بخش جنوبی کریدور میانی خواهد داشت. قرار گرفتن گمرک مرزی بازرگان، یکی از فعال‌ترین مرزهای زمینی ایران در مبادلات تجاری با ترکیه و اروپا، در منطقه آزاد ماکو هرچه بیشتر به ظرفیت‌های بالقوه ترانزیت بین‌المللی این منطقه افزوده است.<sup>۱</sup>

بنابر اظهارات مدیرعامل منطقه آزاد ماکو، تصویب پروژه اتصال ریلی ایران-ترکیه از مسیر منطقه آزاد ماکو و چشمه ثریا به عنوان چهار طرح اولویت دار کشور در شورای امنیت ملی و تصویب مرز چشمه ثریا به عنوان مرز ریلی طرح اتصال ریلی ایران-ترکیه، جزو برنامه‌های کمیسیون مشترک اقتصادی دو کشور ایران و ترکیه است که مطالعات آن توسط سازمان منطقه آزاد ماکو با نظارت شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران انجام و به اتمام رسیده است. براساس تفاهم منعقد شده بین ایران و ترکیه در خصوص اتصال ریلی تبریز-قارص، این خط ریلی به طول ۲۰۰ کیلومتر و به صورت برقی در ۲ خط با سرعت ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت برای محور ترانزیت چین و اروپا طراحی شده است.<sup>۲</sup> عملیاتی‌شدن اتصال این مسیر ریلی به شبکه راه آهن ترکیه به‌طور اجتناب‌ناپذیری اپراتورهای حمل و نقل چندوجهی میانی را به سمت بهره‌برداری از ظرفیت ترانزیتی منطقه آزاد ماکو سوق خواهد داد.

مجاورت منطقه آزاد ارس و منطقه آزاد ماکو با کریدور ارس می‌تواند این مناطق را به گرانیگاه فراملی ترانزیت و یکی از زون‌های حمل و نقل بین‌المللی کریدور میانی تبدیل کند. مهمترین مزیت راهبردی منطقه این مناطق آزاد، موقعیت ویژه جغرافیایی آنها در کانون مسیرهای مواصلاتی کریدور شمال-جنوب

۱- درگاه منطقه آزاد ماکو، ۱۴۰۳، <https://www.makufz.org/intro>

۲- وبگاه خبری تحلیل بازار، ۱۴۰۳، چرا پروژه راه آهن منطقه آزاد ماکو برای ایران بسیار مهم است؟ <https://www.tahlilbazaar.com/news>



و کریدورهای شرق به غرب به‌ویژه کریدور میانی است که این مناطق را به حلقه بالقوه ارتباطی در مسیرهای حمل و نقل بین‌المللی ترکیبی (ریلی-جاده‌ای) تبدیل کرده است. ظرفیتی که همزمان می‌تواند به مثابه حلقه اتصال اقتصاد شمال غرب کشور با بازارهای اوراسیای مرکزی و شرق مدیترانه عمل کند.

### ظرفیت‌های ترانزیت ترکیبی (ریلی-دریایی) دریای خزر

علاوه‌بر قفقاز جنوبی، دریای خزر به‌عنوان مبادی اصلی مسیر میانی و مسیر شرقی کریدور شمال-جنوب، می‌تواند اهمیت ویژه‌ای در توسعه ظرفیت‌های ترانزیتی-لجستیکی کریدور میانی داشته باشد. شاخه غربی کریدور شمال - جنوب در بخش ریلی با احداث راه‌آهن ۱۶۲ کیلومتری رشت - آستارا تکمیل می‌شود و شاخه شرقی آن نیز با مسیر ریلی چابهار - زاهدان و زاهدان - مشهد تکمیل خواهد شد. در مسیر دریای خزر، تکمیل راه‌آهن رشت-کاسپین حلقه مفقوده تحقق ظرفیت‌های پیش‌بینی شده ترانزیتی کریدور میانی است که می‌تواند تعریف جدیدی از ایران در چشم‌انداز عملیاتی‌شدن کریدور میانی از سوی ذی‌نفعان این مسیر چندوجهی ارایه دهد. هرگونه چشم‌اندازی برای ورود فعال ایران به کریدور میانی جز با عملیاتی‌شدن خط ریلی رشت-کاسپین و بهره‌برداری از حمل و نقل ترکیبی از دریای خزر برای دسترسی به خلیج فارس از طریق شبکه ریلی-دریایی امکانپذیر نخواهد بود. به‌تعبیری دیگر، تکمیل این پروژه موقعیت و مزیت ترانزیتی رقابتی جدیدی برای ایران فراهم می‌سازد که ذی‌نفعان کریدور میانی را براساس محاسبات زمان و هزینه‌های ترابری به سمت همکاری با ایران ترغیب خواهد کرد. باوجوداین، تکمیل راه‌آهن رشت-کاسپین برای ایران بیشتر در چارچوب تحقق اهداف ترانزیتی کشور در توسعه کریدور شمال-جنوب تعریف شده است.

اساساً کریدور میانی مسیر ریلی منتهی به دریای خزر یا همان «ترانس-کاسپین» است که بسترهای بهره‌برداری از تمامی بنادر کشورهای حاشیه خزر را دارد. باوجوداین، بنابر دلایل زیرساختی و ملاحظات ژئوپلیتیکی، بنادر قزاقستان و جمهوری آذربایجان بیش از بنادر ترکمنستان و ایران مورد توجه ذی‌نفعان کریدور میانی قرار گرفته است. از آنجائیکه کریدور میانی به‌عنوان مسیر میانی ابتکار کمربند و راه چین عمل می‌کند و در عین حال ایران نیز بخشی از مسیر میانی (ریلی-جاده‌ای) این ابتکار است، انزوای از خطوط مواصلات دریایی خزر در چارچوب کریدور ترانس-کاسپین به‌شدت ترافیک ترانزیتی محور شرقی-غربی ایران را کاهش خواهد داد. این بدین معناست که ایران علاوه بر احیای موقعیت خود در اتصال چین و آسیای مرکزی به اروپا (ابتکار کمربند-راه) باید با بازتعریف موقعیت خود در کریدور ترانس-کاسپین دنبال ایجاد و توسعه همکاری‌های ترانزیت دریایی با کشورهای حاشیه دریای خزر (قزاقستان، جمهوری آذربایجان، و ترکمنستان) باشد. در مسیر میانی خزر، ارائه خدمات فنی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های بالقوه بنادر شمالی کشور از الزامات حضور فعال و مؤثر ایران برای تکمیل کریدور میانی است.

در چارچوب سیاست‌های کلان جمهوری اسلامی ایران برای توسعه ظرفیت‌های ترانزیتی کشور، توسعه

خطوط مواصلاتی ریلی، جاده‌ای و دریای مسیر شرقی و میانی دریای خزر به‌منظور تکمیل کریدور شمال-جنوب به یک اولویت و هدف راهبردی تبدیل شده است. آستارا، بندر انزلی، کاسپین در استان گیلان، نوشهر و امیرآباد در استان مازندران و بندر ترکمن در استان گلستان بنادر ایران در امتداد سواحل جنوبی دریای خزر هستند. در این میان بندر ترکمن اولین بندری بود که در سال ۱۹۲۷ از طریق شبکه راه آهن سراسری ایران به بندر امام خمینی در خلیج فارس متصل شد. با این حال چندین دهه بود که بنادر قدیمی نوشهر و انزلی در استان‌های مازندران و گیلان به شبکه ریلی سراسری متصل نبودند. در سال ۱۳۸۰ بندر امیرآباد به عنوان بندر جدید ایران در شهرستان بهشهر در استان مازندران افتتاح شد. با توسعه این بندر ترانزیتی و ایجاد منطقه ویژه اقتصادی و بندر امیرآباد، به شبکه ریلی سراسری ایران متصل شد که امروزه نقش مهمی در روند صادرات و واردات ایران با کشورهای ساحلی دریای خزر ایفا می‌کند.<sup>۱</sup>

اما شبکه ریلی سراسری ایران در استان گیلان به سه بندر مهم این استان در دریای خزر شامل بندرانزلی، کاسپین و آستارا متصل نبود. این امر در روند ترانزیت سریع بنادر به شبکه ریلی کشور با مشکل اساسی مواجه شده بود. کالاهای وارداتی از بنادر روسیه و جمهوری آذربایجان پس از تخلیه در بنادر انزلی و کاسپین با کامیون به رشت منتقل و از آنجا برای حمل از طریق شبکه ریلی سراسری ایران بارگیری مجدد می‌شد. بدیهی است که این شرایط ترانزیتی روند صادرات ایران از طریق رشت به انزلی و بنادر خزر را نیز کند می‌کند. همین وضعیت آستارا - شهر و بندر مرزی ایران و جمهوری آذربایجان - را تحت تأثیر قرار می‌دهد. عدم وجود این ارتباط ریلی، انتقال قطارهای باری در ایستگاه راه آهن آستارا در سمت ایران به کامیون‌ها و یا بالعکس را اجتناب ناپذیر کرده است. پرواضح است که این امر باعث کندی تجارت و ترانزیت ایران، آذربایجان و روسیه می‌شود.

از آنجایی که بخش عمده تجارت ایران با روسیه با بخش پرجمعیت غربی این کشور از جمله شهرهای مسکو، سن پترزبورگ، کازان، روستوف و قفقاز شمالی صورت می‌گیرد، مسیر اصلی تجارت و ترانزیت بین این دو کشور لزوماً از جمهوری آذربایجان عبور می‌کند. با توجه به این شرایط، نبود مسیر ریلی مستقیم بر حجم و سرعت مبادلات تجاری در مسیر اصلی ترانزیتی ایران، آذربایجان و روسیه به‌ویژه در «گذرگاه مرزی آستارا-آستارا» تأثیر منفی گذاشته است. از این گذرگاه، از طریق بزرگراه ملی آستارا - باکو به طول ۲۸۷ کیلومتر کامیون و کانتینر به آذربایجان و روسیه منتقل می‌شود. این امر باعث ایجاد ترافیک سنگین و در برخی موارد اختلالات و توقف‌های طولانی در گذرگاه مرزی آستارا (ایران) - آستارا (آذربایجان) و همچنین گذرگاه مرزی سمور در مرز آذربایجان و روسیه می‌شود که حجم و سرعت انتقال را کاهش می‌دهد.

۱- کالجی، ولی، ۱۴۰۳، راه آهن رشت - کاسپین و چرخه حمل و نقل ترکیبی در کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب، موسسه ایراس، <https://www.iras.ir/?p=10935>

برای غلبه بر این چالش، احداث دو خط ریلی مهم در دستور کار دولت ایران قرار گرفت. ابتدا خط آهن ۳۷ کیلومتری پروژه رشت-کاسپین که می‌تواند شهر رشت مرکز استان گیلان را به بندر کاسپین و همچنین بندر انزلی را در کنار دریای خزر متصل کند. این پروژه راه آهن در سال ۲۰۰۶ آغاز شد، اما از آن زمان تا سال ۲۰۱۹، تنها سه درصد پیشرفت داشت. در سال‌های اخیر اما ساخت آن سرعت گرفته است. با وجود کوتاه بودن مسیر ۳۷ کیلومتری، شرایط جغرافیایی استان گیلان ایجاب می‌کرد که ۱۸ پل بزرگ، ۲۴۳ پل کوچک و ۱۸ تقاطع در مسیر راه آهن رشت - خزر احداث شود. سرانجام پروژه رشت-کاسپین در مراسمی با حضور محمد مخبر سرپرست ریاست جمهوری ایران و مهرداد بذریاش وزیر حمل و نقل و شهرسازی در ۲۰ ژوئن ۲۰۲۴ آغاز شد. ایگور لویتین دستیار رئیس جمهور روسیه و فرماندار استان آستراخان ایگور بابوشکین از طرف روسیه در این مراسم شرکت کرد. شاهین مصطفی اف معاون نخست وزیر آذربایجان و سفرای کشورهای همسایه نیز در آنجا حضور داشتند. سرعت قطارهای مسافری بر اساس این طرح ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت و سرعت قطارهای باری ۸۰ کیلومتر بر ساعت است. پیش بینی می‌شود در سال اول بهره برداری سه میلیون تن بار و ۳۰۰ هزار مسافر جابه جا شود و همچنین پیش بینی می‌شود در نهایت میزان باری که در این خط جابه جا می‌شود به هفت میلیون تن و تعداد تعداد مسافران به ۶۰۰۰۰۰ نفر خواهد رسید.<sup>۱</sup>

هدف اصلی راه آهن رشت - کاسپین، تقویت ارتباط و تسهیل حمل و نقل و ارتباطات تجاری در ایران، کشورهای ساحلی دریای خزر و همچنین با شبکه راه آهن به سمت جنوب است. در واقع، این بخش مهمی از کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال به جنوب است که خلیج فارس را از طریق ریل به دریای خزر متصل می‌کند که می‌تواند نقش بسیار مهمی در حمل و نقل ترکیبی دریایی، زمینی و ریلی داشته باشد. شکی نیست که راه آهن رشت-کاسپین روند ترانزیت با بندر باکو در آذربایجان و همچنین ماخاچ قلعه، بندر اولیا، آستراخان، سولیانکا و لاگان - بنادر اصلی روسیه در دریای خزر - را تسهیل خواهد کرد. کانتینرها را می‌توان بلافاصله از کشتی به قطار منتقل کرد و از طریق شبکه راه آهن سراسری ایران به بندرعباس در خلیج فارس در جنوب ایران حمل کرد. از آنجا می‌توان کانتینرها را به بنادر هند و کشورهای عربی جنوب خلیج فارس حمل کرد.<sup>۲</sup>

اما دومین پروژه مهم راه آهن مسیر راه آهن قزوین - رشت - آستارا بود. ساخت راه آهن رشت - قزوین در سال ۱۳۸۸ آغاز شد و به عنوان بخشی از این مسیر ریلی، راه آهن رشت - قزوین در ۱۵ اسفند ۱۳۹۷ توسط رئیس‌جمهور سابق ایران، حسن روحانی افتتاح شد. این مسیر ریلی به اتصال رشت مرکز استان گیلان

۱- پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، ۱۴۰۳، رشت-کاسپین؛ گام پایانی تکمیل کریدور ریلی دریا به دریا، news.mrud.ir/news/170091

2- Vali Kaleji, 2024, The Rasht-Caspian Railway and the Cycle of 'Combined Transport' in the International North-South Transport Corridor, <https://valdaicclub.com/a/highlights/the-rasht-caspian-railway/>

به شبکه سراسری راه آهن ایران منتهی می‌شد. با این وجود مسیر ریلی ۱۶۴ کیلومتری رشت - آستارا همچنان در حال ساخت است. طبق توافق ایران و روسیه، قرار است با سرمایه‌گذاری روس‌ها، پروژه ریلی در مدت سه سال به پایان برسد و به راه آهن آستارا آذربایجان که در سال ۱۹۴۱ به عنوان بخشی از شبکه راه آهن شوروی ساخته شد، متصل شود. احداث مسیر ریلی ۱۶۴ کیلومتری رشت - آستارا در کریدور شمال-جنوب از اهمیت بالایی برخوردار است، زیرا تنها بخش ریلی باقیمانده از این کریدور است و روند ترانزیتی ایران، آذربایجان و روسیه در کریدور شمال-جنوب را تسهیل می‌کند.

در جنوب ایران نیز تلاش می‌شود تا بنادر ترانزیتی به شبکه ریلی سراسری ایران متصل شود. در حالی که بنادر آبادان، خرمشهر و بندر امام خمینی در استان خوزستان و بندرعباس در استان هرمزگان به شبکه ریلی سراسری ایران متصل هستند، بندر بوشهر در استان بوشهر و بندر چابهار هنوز به شبکه ریلی متصل نیستند. برای غلبه بر این چالش‌ها، خط آهن شیراز مرکز استان فارس در جنوب ایران به طول ۶۴۵ کیلومتر تا بندر بوشهر در دست ساخت است. مراحل پایانی خود را طی می‌کند و در آینده نزدیک به بهره برداری می‌رسد. با اجرای این مسیر ریلی، بندر بوشهر در خلیج فارس از طریق راه آهن سراسری به بنادر شمالی ایران از جمله بندر امیرآباد مازندران و بنادر انزلی و کاسپین متصل می‌شود.

در واقع پروژه ۶۲۸ کیلومتری راه آهن بین بندر چابهار به زاهدان (مرکز جنوب شرق استان سیستان و بلوچستان) در حال ساخت است. پیش‌بینی می‌شود که این پروژه در آینده نزدیک تکمیل شود. در صورت احداث و تکمیل مسیر ریلی ۱۶۴ کیلومتری رشت - آستارا و ۶۲۵ کیلومتری مسیر ریلی چابهار - زاهدان، امکان انتقال محموله‌ها و کانتینرها از بندر چابهار به عنوان «تنها بندر اقیانوسی» ایران به‌طور مستقیم به جمهوری آذربایجان و روسیه امکان‌پذیر خواهد شد. در حال حاضر به دلیل تکمیل نشدن مسیر راه آهن چابهار - زاهدان، امکان صادرات و واردات از بندرعباس متصل به شبکه ریلی ایران وجود دارد.<sup>۱</sup>

### ظرفیت‌های ترانزیتی- لجستیکی مسیرهای دریایی مناطق آزاد و ویژه بنادر شمالی

در حال حاضر، ظرفیت اسمی کریدور میانی حدود ۶ میلیون تن در سال است و ظرفیت عملیاتی آن حدود ۲ تا ۳ میلیون تن در سال برآورد می‌شود. تحقق این هدف‌گذاری با چالش‌های متعدد فنی، زیرساختی و ملاحظات سیاسی مواجه است. این چالش‌ها شامل؛ ترکیبی بودن مسیر مواصلاتی (ریلی-دریایی و جاده‌ای)، ضعف زیرساخت‌ها و ساختارهای زیربنایی در کشورهای مسیر، مسائل عملیات بندری و خدمات دریایی، خطوط نامناسب ریلی و محدودیت‌های ظرفیت راه آهن‌های کشورهای مسیر، گذرگاه‌های متعدد مرزی و همچنین ملاحظات سیاسی و بی‌ثباتی‌های ژئوپلیتیکی در آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی است.

۱- کالاجی، ولی، ۱۴۰۳، راه آهن رشت - کاسپین و چرخه حمل و نقل ترکیبی در کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب، موسسه ایراس،

به‌منظور مواجهه با این چالش‌ها، ذی‌نفعان اصلی کریدور میانی علاوه بر سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌های بندری، ریلی و جاده‌ای، دنبال وارد کردن شرکای جدید به این کریدور براساس سیاست «گسترش کریدور میانی»<sup>۱</sup> هستند. چین، هند، روسیه، ایران، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، و ترکمنستان از شرکای بالقوه توسعه کریدور میانی هستند.<sup>۲</sup> شرکای بالقوه برای توسعه کریدور میانی، کشورهای هستند که از ظرفیت‌های ترانزیتی-لجستیکی برای توسعه زیرساخت‌های عملیاتی در مسیرهای ریلی، جاده‌ای و دریایی کریدور میانی برخوردارند.

سه حوزه جغرافیایی در محوریت توسعه کریدور میانی با وارد کردن ذی‌نفعان جدید قرار دارند؛ نخست، مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در مجاورت مسیرهای ترکیبی کریدور میانی که ظرفیت تسهیل انتقال ترکیبی کالاها، بارگیری مجدد و انبارداری را دارند. دوم، اتصالات شبکه ریلی به کریدورهای هم‌جوار که در نقاطی از کریدور میانی تقاطع پیدا می‌کنند. نقاط اتصال کریدور میانی و کریدور شمال-جنوب از ظرفیت بالایی برای تسهیل مبادلات کالاها، جابه‌جایی بار بین وسایل نقلیه، و حالت‌های ترکیبی ریلی، جاده‌ای و دریایی را دارند. این تقاطع‌ها نقاطی هستند که می‌توانند انتقال کالا از جاده به راه‌آهن یا از راه‌آهن به جاده و بنادر را تسهیل کنند. سوم، بنادر اصلی در مجاورت کریدور میانی که از ظرفیت خدمات بندری و ترانزیت دریایی برخوردارند. کارویژه این بنادر شامل جابه‌جایی کالاها بین مسیرهای ترکیبی و در برخی موارد انبار کردن آن‌ها هستند که در این مدت می‌توان خدمات لجستیکی با ارزش افزوده ارائه دهند.

1- Middle Corridor Expansion

2- Asian Development Bank, 2021, Middle Corridor—Policy Development and Trade Potential of the Trans-Caspian International Transport Route, <https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential>

جدول شماره ۳: آمار صادرات و واردات به تفکیک گمرکات طی سال ۱۴۰۲ (میلیون دلار)<sup>۱</sup>

صادرات	واردات	نام گمرک
۲۱۵	۹۶۷	منطقه آزاد تجاری انزلی
۵۲۹	۱۹۶	آستارا
۹	۹۳	منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا
۵۱	۱,۶۵۶	منطقه ویژه اقتصادی امیر آباد
۱۷۳	۴۴۱	منطقه ویژه اقتصادی نوشهر
۳۳۵	۱۵۵	اینچه برون
۱۰	۷۴۷	بندر کاسپین
۱۹۶	۸۷۷	جلفا
۱۴۵	۳	نوردوز
۱۴	۱۵۹	اردبیل
۱۱۹	۵	بیله سوار
۱,۱۵۹	۶۴۳	بازرگان
۵۴	۲۳۷	منطقه ویژه اقتصادی سرخس

مناطق آزاد و ویژه تجاری-اقتصادی نوار شمالی ایران از ظرفیت‌های لجستیکی-ترانزیتی ویژه‌ای برای توسعه و حضور فعال در کریدور میانی برخوردارند. هرکدام از این مناطق با تعریف کارویژه خود در مسیرهای دریایی و مسیرهای ریلی-جاده‌ای می‌توانند هم‌افزایی عملیاتی در مسیرهای ترکیبی ترانزیتی کریدور میانی داشته باشند. البته هرگونه ورودی به کریدور میانی نیازمند ابتکارات سیاسی و دیپلماتیک از سوی جمهوری اسلامی ایران به صورت دوجانبه و چندجانبه با ذی‌نفعان اصلی کریدور میانی و کشورهای مسیر است. با وجود این، ابتدا باید ظرفیت‌های اسمی و عملیاتی و کارویژه‌های ترانزیتی-لجستیکی مناطق آزاد و ویژه تجاری-اقتصادی نوار شمالی کشور را شناسایی و برآورد کرد.

۱ . گمرک جمهوری اسلامی ایران، آمار صادرات و واردات به تفکیک گمرکات طی سال ۱۴۰۲  
[https://www.irica.ir/web\\_directory/55334-%D8%A2%D9%85%D8%A7%D8%B1.html](https://www.irica.ir/web_directory/55334-%D8%A2%D9%85%D8%A7%D8%B1.html)

جدول شماره ۴: ظرفیت عملیاتی و اسمی مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی (میلیون تن)<sup>۱</sup>

ظرفیت اسمی	ظرفیت عملیاتی	نام گمرک
۶	۱,۹	منطقه آزاد تجاری انزلی
۳	۱,۳	منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا
۷,۵	۴,۵	منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد
۳,۵	۱,۲	منطقه ویژه اقتصادی نوشهر
۶	۰/۶	اینچه برون
۴	۰/۷	بندر کاسپین
۲,۵	۰/۶	جلفا
۳	۱,۳	نوردوز
۷,۵	۳,۴	بازرگان
۶	۰/۵	منطقه ویژه اقتصادی سرخس

بنادر مناطق آزاد و ویژه تجاری-اقتصادی نوار شمالی ایران به ویژه انزلی، نوشهر، امیرآباد و آستارا، به دلیل موقعیت ژئواستراتژیک خود در حاشیه دریای خزر، ظرفیت قابل توجهی برای تبدیل شدن به حلقه‌های مواصلات دریایی ایران با کریدور میانی دارند. براساس آمارهای سالنامه سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۴۰۲، بنادر مناطق آزاد و ویژه تجاری شمال کشور ظرفیت تخلیه و بارگیری حدود ۳۵ میلیون تن بار در سال را دارند اما حجم کل عملیاتی این بنادر حدود ۶ میلیون تن در سال است. در سال ۱۴۰۲، بندر انزلی در حدود ۳۰۰ هزار تن کالا صادر و حدوداً ۱,۶ میلیون تن کالا وارد کرده است؛ بندر نوشهر در حدود ۳۰ هزار تن کالا صادر و ۱,۱ میلیون تن کالا وارد کرده است؛ بندر امیرآباد در حدود ۱,۱ میلیون تن کالا صادر و حدود ۳ میلیون تن کالا وارد کرده است؛ بندر آستارا در حدود ۴۷ هزار تن کالا صادر و ۲۸ هزار تن کالا وارد کشور کرده است. آمار عملکرد تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر انزلی نشان می‌دهد که این منطقه در سال ۱۴۰۱ حدود ۹۱۵۰ TEU<sup>۲</sup> و در سال ۱۴۰۲-۲۲۱۱ TEU بار تخلیه و بارگیری کرده است. در سال ۱۴۰۲، بندر امیرآباد نیز ۱۰۵۱۶ TEU بار تخلیه و بارگیری کرده است. بندر نوشهر نیز در سال ۱۴۰۲ حدود ۱ میلیون تن کالای اساسی تخلیه و بارگیری کرده است.<sup>۳</sup>

لازم به ذکر است که از مجموع ظرفیت اسمی بنادر شمال، در حال حاضر فقط از ۱۸ درصد ظرفیت استفاده می‌شود و ۸۲ درصد ظرفیت این بنادر مورد بهره‌برداری قرار نگرفته است. در حال حاضر مجموع ظرفیت بنادر دریای خزر در تمام کشورها حدود ۱۴۸ میلیون تن است که ۳۵ میلیون تن ظرفیت بنادر

۱. گمرک جمهوری اسلامی ایران، آمار مبادی‌های ورودی و خروجی به تفکیک گمرکات طی سال ۱۴۰۲  
[https://www.irica.ir/web\\_directory/55334-%D8%A2%D9%85%D8%A7%D8%B1.html](https://www.irica.ir/web_directory/55334-%D8%A2%D9%85%D8%A7%D8%B1.html)

۲. TEU یک واحد استاندارد در جهان حمل و نقل کالاهای کانتینری و دریایی است و هر TEU معادل یک کانتینر ۲۰ فوتی است.

۳. آمارفکت، آمار عملکرد تخلیه بار در بنادر کشور، ۱۴۰۲، <https://amarfact.com>

شمالی ایران است. ظرفیت عملیاتی کل حاشیه خزر حدود ۲۹ میلیون تن است که روسیه ۶.۱، قزاقستان ۵، آذربایجان ۵.۸، ترکمنستان ۵ و ایران ۶.۵ میلیون تن را به خود اختصاص داده است. نکته مهم دیگر این است که دریای خزر یک دریاچه بسته است و حجم بالای ترانزیت کالا به صورت درون منطقه‌ای است و هنوز حجم ناچیزی از کالا از خزر خارج می‌شود. با توسعه فازهایی از کریدور میانی، از سال‌های گذشته به حجم ترانزیت کالا از خزر به‌ویژه از سوی قزاقستان افزوده شده است. برآوردها از ظرفیت اسمی و عملیاتی بنادر شمالی ایران نشان می‌دهد که بنادر شمالی ایران حداقل در آینده قابل پیش‌بینی نیاز به توسعه ظرفیت‌های تخلیه و بارگیری ندارد. در مقابل، باید دنبال سازوکارهایی برای بهره‌برداری از ظرفیت‌های بلااستفاده بود. توسعه اتصالات دریایی به بنادر کلیدی در مسیر کریدور میانی از جمله اکتائو و باکو از الزامات بهره‌برداری کشور از ظرفیت‌های تخلیه و بارگیری بنادر نوار شمالی است.

بندر انزلی به‌عنوان لنگرگاه مسیر میانی کریدور شمال-جنوب موقعیت ویژه‌ای در ترانزیت کالا از خلیج فارس تا کشورهای حوزه اورآسیا دارد. این بندر دارای ۱۵ اسکله است که امکان پهلوگیری کشتی‌های با ظرفیت ۵ هزار تن را دارد. ظرفیت اسمی بندر انزلی ۱۱ میلیون تن در سال است اما ظرفیت عملیاتی آن تنها ۱.۹ میلیون تن در سال ۱۴۰۲ بوده است. این در حالی است که حدود ۸۰ درصد از ظرفیت ترانزیتی این بندر بلااستفاده مانده است. از ۱۱.۴ میلیون تن ترانزیت بخش دریایی در سال ۱۴۰۲، سهم بندر انزلی ۱۴۲ هزار تن بوده است. در سال‌های اخیر، توسعه بندر کاسپین در نزدیکی بندر انزلی هرچه بیشتر ظرفیت‌های ترانزیت دریایی بندر انزلی را تقویت کرده است. این بندر همچنین دارای ظرفیت ترانزیت ترکیبی است؛ خط راه آهن در دست احداث ۳۷ کیلومتری مسیر رشت-آستارا بندر انزلی و کاسپین را به شبکه ریلی کشور و مسیر غربی کریدور شمال جنوب یعنی به شبکه ریلی جمهوری آذربایجان و روسیه متصل می‌کند.

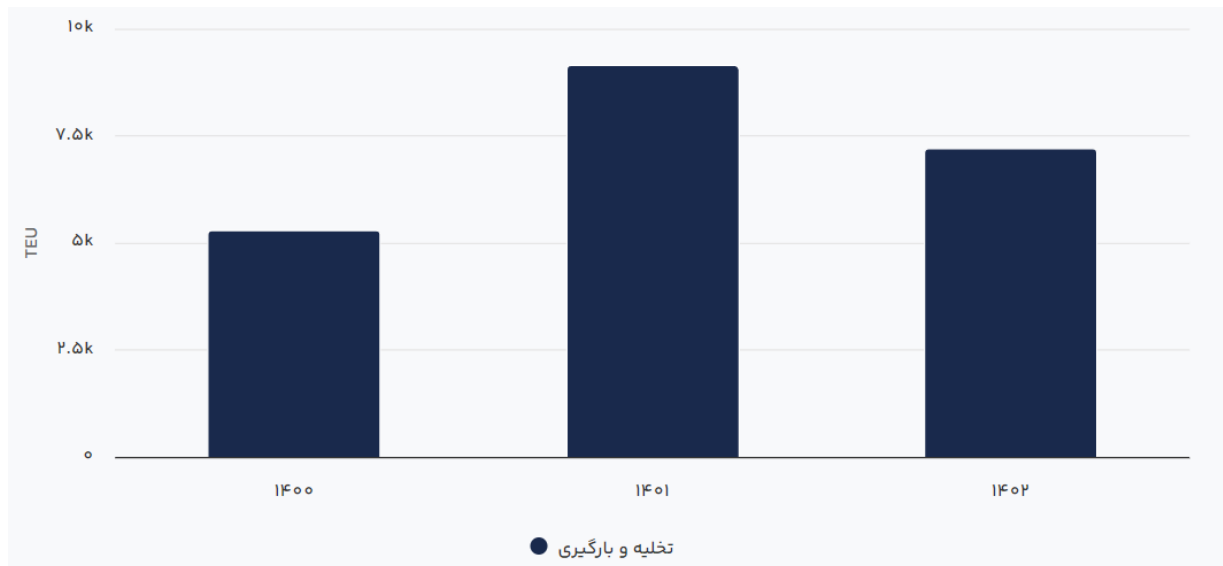
علاوه بر کریدور شمال-جنوب، منطقه آزاد انزلی مزیت‌های ترانزیتی-لجستیکی ویژه‌ای می‌تواند برای توسعه ظرفیت‌های ترانزیت دریایی کریدور میانی داشته باشد. برخی از این ظرفیت‌ها و مزیت‌ها بدین شرح هستند<sup>۱</sup>:

- همجواری و امکان ارتباط دریایی با بنادر آستراخان، علیا و ماخاچ قلعه در روسیه، اکتائو و کوریک در قزاقستان، ترکمن باشی در ترکمنستان و باکو و آلت در آذربایجان
- برخورداری از زیرساخت حمل و نقل ترکیبی دریایی، هوایی، جاده‌ای و ریلی
- ظرفیت‌های مجتمع بندری جدید کاسپین به عنوان یک بندر نسل جدید با برخورداری از پسکرانه مناسب برای ارائه خدمات لجستیک و استقرار و فعالیت خوشه‌های صنعتی



- هاب لجستیک منطقه ای در ترانزیت و صادرات مجدد کالاهای کشورهای حاشیه دریای خزر و اوراسیا به کشورهای همسایه و بالعکس
- ظرفیت عملیاتی بالا برای ترانزیت کانتینری، تخلیه و بارگیری و انبارداری
- برخورداری از ۲۲ پست اسکله‌های پهلوگیری و قابلیت پهلوگیری کشتی با آب‌خور ۷ و نیم متر
- برخورداری از ۵۲ هزار متر مربع انبارهای مسقف، ۴۵ هزار تن سیلوی غلات با ۱۲ کندو سیلو، و مخازن فله مایع با ۱۸ مخزن به ظرفیت ۹۴ هزار متر مربع

نمودار شماره ۴: آمار عملکرد تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر انزلی (سال ۱۴۰۰-۱۴۰۲)<sup>۱</sup>



بندر انزلی همچنین قابلیت پهلوگیری کشتی‌های بزرگ با آب‌خور ۹ متر و ظرفیت ۱۲ هزار تن کالای تجاری و ۲۰ هزار تن کالای نفتی را داراست. با هدف ایجاد نسل سوم از بنادر در حاشیه دریای خزر، در مجتمع بندری کاسپین منطقه آزاد انزلی؛ ۵ ترمینال اصلی با مساحت ۱۲۴/۱ هکتار در نظر گرفته شده است که نوع فعالیت و کاربرد اسکله‌های آن مطابق استانداردهای روز جهانی طراحی گردیده و اهدافی نظیر انتقال کالای ترانزیتی و کانتینری متعلق به کشورهای مختلف در چهار چوب توافقات محور شمال - جنوب، حمل و نقل دریایی شامل (مسافر و بار و مواد سوختی) و توسعه صنایع دریایی و فعالیت‌های دریایی وابسته به آن را دنبال می‌نماید. مجتمع بندری کاسپین منطقه آزاد انزلی با ۵ پست اسکله مشتمل بر پایانه‌های تجاری، کانتینری، چندمنظوره، محوطه عمومی، اسکله‌رو - رو، پایانه غلات، سوخت و صنایع دریایی با طول پهلوگیری ۴۷۲۰ متر و به ظرفیت سالانه ۱۵ میلیون تن در حال احداث است که می‌تواند ظرفیت‌های ترانزیتی ویژه‌ای برای توسعه ظرفیت‌های کریدور میانی ارایه دهد.

۱. سالنامه سازمان بندر و دریا نوردی سال ۱۴۰۲، آمار عملکرد تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر انزلی، <https://shorturl.at/OEhBI>

بندر امیرآباد در حال حاضر یکی از هاب‌های کلیدی غلات در حوضه خزر محسوب می‌شود. اتصال به شبکه ریلی کشور، بهره‌مندی از ۱۵ پست اسکله با ظرفیت ۷.۵ میلیون تن و بهره‌مندی از ظرفیت اتصال کریدور ترانزیت بین‌المللی شمال به جنوب از ظرفیت‌های ویژه بندر امیرآباد برای ایفای نقش فعال ترانزیتی و لجستیکی در کریدور میانی است. در سال ۱۴۰۲، عملکرد عملیاتی این بندر حدود ۴.۷ میلیون تن بوده است و حدود ۳۵ درصد از ظرفیت‌های عملیاتی این بندر مورد بهره‌برداری قرار نگرفته است. در حال حاضر، ۳۵۰ هزار تن ظرفیت سیلو و ۱۰ انبار ۱۶۲ هزارتنی غلات در بندر امیرآباد ظرفیت‌سازی شده است. در چشم‌انداز عملیاتی شدن ظرفیت‌های کریدور میانی، یکی از چالش‌های مهم انبارداری و ترانزیت غلات روسیه و قزاقستان به بازارهای جهانی است که بندر امیرآباد ظرفیت بالقوه‌ای در پاسخگویی به این چالش دارد.

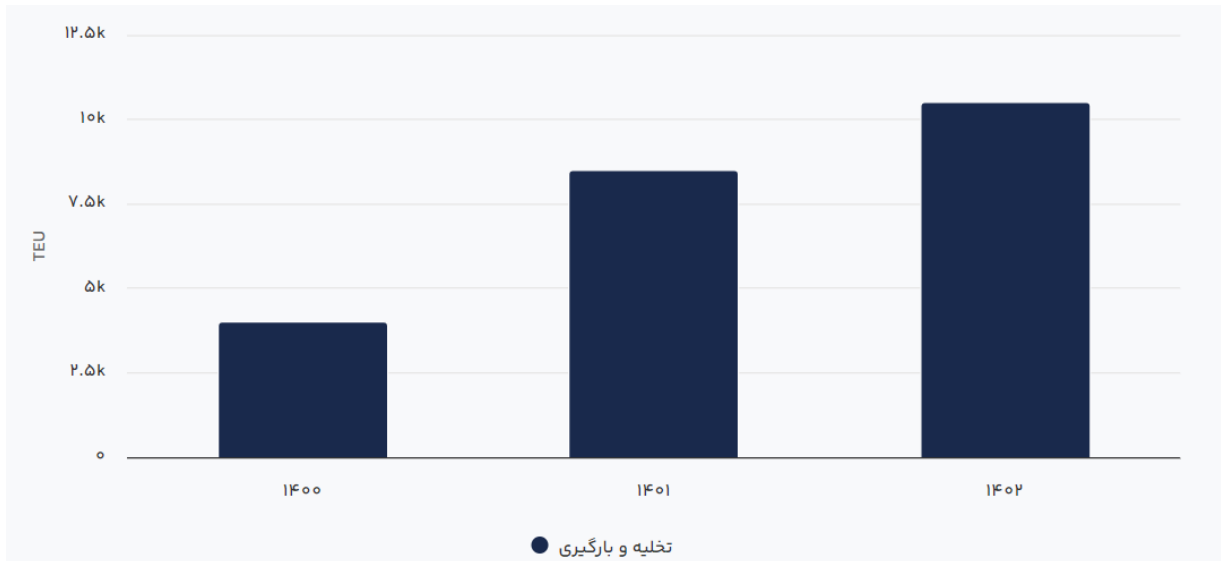
احداث پایانه مکانیزه غلات به ظرفیت ۷۰ هزار تن و با سرمایه‌گذاری حدود ۱۳ هزار میلیارد ریالی، احداث مخازن روغن خوراکی با ظرفیت ۱۶ هزارتنی و سرمایه‌گذاری ۷۵۰ میلیارد ریالی، احداث محوطه کانتینری به ظرفیت ۱۲۰۰۰ TEU و سرمایه‌گذاری حدود چهارده هزار و ۸۰۰ میلیارد ریالی، احداث مخازن روغن خوراکی به ظرفیت ۱۰ هزار تن و سرمایه‌گذاری حدود ۴۷۰ میلیارد ریالی، احداث کارخانه تصفیه روغن و بسته‌بندی با سرمایه‌گذاری حدود پنج هزار میلیارد ریالی و کارخانه تولید نشاسته ذرت و... با سرمایه‌گذاری حدود ۱۳ هزار میلیارد ریالی از جمله طرح‌های مهم زیر ساختی است که در این بندر با ظرفیت‌های ترانزیت ترکیبی در حال پیگیری است.<sup>۱</sup>

یکی دیگر از برنامه‌های هدف‌گذاری شده در این بندر، تسریع در روند تخلیه و بارگیری و انتقال کالاها توسط کانتینر می‌باشد که در این راستا ۱۰ هزار و ۵۱۶ عملیات کانتینری در سال ۱۴۰۲ در بندر امیرآباد انجام شده است. از سوی دیگر، عبور و مرور شناورها به این بندر در سال ۱۴۰۲، ۱۱۷۵ فروند بوده است که اغلب از کشورهای مسیر بخش شرقی خزر در امتداد کریدور میانی انجام گرفته است. همچنین، حدود ۴۶۰ هزار دستگاه کامیون در سال ۱۴۰۲ جهت انتقال کالا به / از بندر امیرآباد از ظرفیت‌های ترانزیتی این بندر بهره‌برداری صورت گرفته است.<sup>۲</sup> مزیت استراتژیک این بندر برخورداری از ظرفیت ترانزیت ترکیبی (دریایی-ریلی) است که اتصال راه آهن ایران به شبکه ریلی کشورهای آسیای میانه را فراهم ساخته است.

۱. ایسنا، ۱۴۰۳، بندر امیرآباد، نگین درخشان کریدور شمال جنوب، [www.irna.ir/sjPPMM](http://www.irna.ir/sjPPMM)

۲. پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، ۱۴۰۳، تخلیه و بارگیری بیش از ۴ میلیون ۷۰۰ هزار تن کالا در بندر امیرآباد، [news.mrud.ir/news/163601](http://news.mrud.ir/news/163601)

### نمودار شماره ۵: آمار عملکرد تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر امیرآباد (سال ۱۴۰۰-۱۴۰۲)



علاوه بر بنادر انزلی و امیرآباد، بندر نوشهر که منطقه ویژه اقتصادی است، ظرفیت‌های ترانزیتی قابل توجهی در توسعه مسیرهای دریایی بخش شرقی کریدور میانی دارد. این بندر اتصالات دریایی ویژه‌ای با بندر ترکمنباشی ترکمنستان دارد. از مزیت‌های ویژه این منطقه می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- دارا بودن انبارها و تاسیسات اختصاصی صادرات و ترانزیت کالا
- دارا بودن انبار روباز به مساحت ۹۰ هزار متر مربع
- دارا بودن انبار سرپوشیده به مساحت ۷۰ هزار متر مربع
- دارا بودن سیلوی غلات به ظرفیت ۳۳ هزار تن
- دارا بودن سایت کانتینر یخچالی به ظرفیت ۷۰ TEU
- امکان ذخیره سازی و جابجایی کالاهای تجاری، نفتی و فله خشک
- مرکز تأمین و شارژ تجهیزات ایمنی و تجهیزات GMDSS و تعمیرات کشتی‌ها

در بخش شرقی دریای خزر علاوه بر مسیرهای دریایی، مسیر ریلی-جاده‌ای سرخس-اینچه‌برون قرار دارند که ظرفیت‌های ترانزیتی آن همواره مورد توجه اپراتورهای ترانزیتی چین، ترکمنستان، و قزاقستان بوده است. در بخش شرقی خزر، ایران چهار گذرگاه مرزی و حدود هزار کیلومتر مرز زمینی با ترکمنستان دارد که ایران را به دروازه کشورهای آسیای مرکزی تبدیل کرده است. از میان گذرگاه‌های زمینی سرخس،

۱. سالنامه سازمان بندر و دریا نوردی سال ۱۴۰۲، آمار عملکرد تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر امیرآباد، <https://shorturl.at/ffFq7>

۲. درگاه خدمات مناطق آزاد و ویژه ایران، منطقه ویژه اقتصادی نوشهر، ۱۴۰۳، <https://freezones.ir/fa/news/84/%D8%A8%D9%86%D8%AF%D8%B1-%D9%86%D9%88%D8%B4%D9%87%D8%B1>

لطف آباد، باجگیران، و اینچه‌برون، خطوط ریلی و جاده‌ای دو گذرگاه سرخس و اینچه‌برون به شبکه ریلی کریدور شمال-جنوب متصل هستند که بعد از جنگ اوکراین به‌طور قابل توجهی مورد توجه اپراتورهای حمل و نقل چینی قرار گرفته است. روزانه حدود ۱۷ خط ریلی کالاهای چینی را به اروپا ترانزیت می‌کند که با توسعه فنی و زیرساختی ظرفیت‌های ریلی مناطق سرخس و اینچه‌برون، ایران می‌تواند سهم قابل توجهی در ترانزیت کالاهای چینی به سمت بازارهای اروپا داشته باشد.<sup>۱</sup>

امکان اتصال به نقطه صفر مرزی کشور ترکمنستان، اتصال به راه آهن مشهد - سرخس - تجن و ارتباط ریلی با کشورهای آسیای مرکزی، و ظرفیت‌های تخلیه و بارگیری و انبارداری از ویژگی‌های مهم منطقه آزاد سرخس است که توجه ذی‌نفعان اپراتورهای حمل و نقل شمال-جنوب و شرق به غرب را جلب کرده است. باوجوداین، این ظرفیت‌های عملیاتی این مناطق همچنان از ظرفیت‌های اسمی خود فاصله دارد. از طریق مرزهای سرخس و اینچه‌برون، ترانزیت ریلی اهمیت ویژه‌ای برای ذی‌نفعان بین‌المللی این مسیر دارد که عملکرد روزانه در این زمینه ۵۰ تا ۱۰۰ دستگاه واگن بوده است. طی دو سال گذشته بندر امیرآباد نیز ۱۵ تا ۲۰ دستگاه واگن را در روز پوشش داده و این در حالی است که بنادر آکتائو در قزاقستان ۸۰۰ دستگاه، ترکمن‌باشی ۴۰۰ دستگاه و باکو نیز همین حدود عملکرد روزانه واگن را دارند. راه‌اندازی و بالا بردن ظرفیت‌های ترانزیتی خط آهن سه جانبه قزاقستان - ترکمنستان - ایران از الزامات زیرساختی حضور فعال ایران در مسیرهای مواصلات ریلی کریدور میانی است.

به‌منظور توسعه ظرفیت‌های ترافیک باری کریدور میانی، شاخه شرقی کریدور شمال جنوب با محوریت ایران و تا سطحی ترکمنستان می‌تواند نقش فزاینده‌ای بازی کند. بهره‌برداری از ظرفیت شاخه شرقی کریدور شمال جنوب می‌تواند حداقل ۹٫۸ میلیون تن ترافیک باری به حجم کل کریدور میانی اضافه کند. توافق اخیر چهارجانبه بین روسیه، قزاقستان، ایران و ترکمنستان برای توسعه ترابری در شاخه شرقی و میانی کریدور شمال جنوب، بسترهای بی‌بدیلی برای توسعه ترافیک باری این کریدور فراهم ساخته است. در سال‌های اولیه که موافقت نامه کریدور شمال - جنوب منعقد شد، زیرساخت‌های مناسبی وجود نداشت اما طرح راه آهن مطلوبی در شرق دریای خزر توسط کشور قزاقستان و ترکمنستان احداث شد که امتداد این خط ریلی در ایران از اینچه‌برون تا گرگان است و در منطقه گرگان به شبکه راه آهن ایران متصل شد. طول این خط ریلی در ایران از اینچه‌برون تا گرگان حدود ۸۰ کیلومتر است که امتداد آن حدود ۶۵۰ کیلومتر در کشورهای قزاقستان و ترکمنستان ساخته شده و حدود ده سال قبل افتتاح شده است. در کشورهای قزاقستان و ترکمنستان نیز سرمایه‌گذاری قابل توجهی در زمینه زیربنای ریلی انجام شده تا شاخه شرقی کریدور شمال - جنوب فعال شود اما تاکنون فعالیت ترانزیتی این خط ریلی نسبت به امکانات بالقوه‌ای که دارد، اندک است. به همین علت هر چهار کشور قصد افزایش ترابری در این مسیر را دارند.

۱ . مهدی صفری، ۱۴۰۲، ترانزیت کالاهای چینی از مسیر ایران با فعال‌سازی مرز اینچه‌برون و سرخس، <https://www.itca-kh.com/?id=43813>

## جمع‌بندی و توصیه‌های سیاستی

سه مسیر عمده حمل و نقل زمینی آسیا را به اروپا متصل می‌کند؛ مسیر کریدور شمالی که چین را از طریق قزاقستان، روسیه و بلاروس به اروپا پیوند می‌زند؛ مسیر ترکیبی کریدور میانی که آسیا را از طریق قزاقستان، دریای خزر، جمهوری آذربایجان، گرجستان، ترکیه و دریای سیاه به اروپا متصل می‌کند؛ مسیر کریدور جنوبی که عمدتاً یک مسیر جاده‌ای است قیرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، ترکمنستان، ایران و ترکیه را به اروپا متصل می‌کند. حجم بالای ترانزیت کالا بین چین و اروپا پیش‌تر از مسیر کریدور شمالی و از طریق روسیه انجام می‌گرفت. بعد از جنگ اوکراین و تحت تأثیر پویایی‌های ژئوپلیتیکی و تحریم‌های اروپا علیه روسیه و همچنین سیاست تنوع‌سازی مسیرهای تجاری از سوی کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی، توسعه کریدور میانی در کانون توجهات ذی‌نفعان ترانزیت بین‌المللی از مرزهای چین تا اروپا قرار گرفته است. در میان متغیرهای مختلف و به‌رغم محدودیت‌های فنی و زیرساختی، جنگ اوکراین چشم‌انداز جدیدی را برای کریدور میانی به‌عنوان یک کریدور جایگزین برای تنوع بخشیدن به مسیرهای حمل و نقلی بین آسیا و اروپا به‌منظور ایجاد انعطاف‌پذیری ژئواکونومیکی و کاهش وابستگی به کریدورهای عبوری از روسیه به‌وجود آورده است. کریدور جنوبی از مسیر ایران نیز به‌دلیل تحریم‌های بین‌المللی، محدودیت‌های زیرساختی، و عدم حضور فعال ایران در کریدورهای شرقی-غربی، مزیت‌های رقابتی برای اپراتورهای حمل و نقل بین‌المللی ایجاد نکرده است.

برآوردها نشان می‌دهد در آینده قابل پیش‌بینی، کریدور میانی به‌تدریج به گزینه اصلی مسیر ترانزیتی بین آسیا و اروپا تبدیل خواهد شد. فراتر از هدف‌گذاری بلندمدت در افزایش حجم ترانزیت زمینی بین چین و اروپا، این کریدور در فازهای ابتدایی خود دنبال توسعه خطوط مواصلاتی و ترانزیتی بین کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی با اتحادیه اروپاست. در سال ۲۰۲۳، حجم کل تجارت سه کشور قزاقستان، جمهوری آذربایجان و گرجستان با اتحادیه اروپا ۲۸ درصد رشد کرده است و ناظران وزن بیشتری به عاملیت تجارت از مسیر کریدور میانی داده‌اند. حجم تجارت بین آسیای مرکزی و اتحادیه اروپا با افزایش ۳۸ درصدی از ۳۴ میلیارد یورو در سال ۲۰۱۲ به ۴۸ میلیارد یورو در سال ۲۰۲۲ رسیده است. از اینرو، کشورهای قزاقستان، جمهوری آذربایجان، گرجستان و ترکیه به‌همراه شرکای اروپایی ذی‌نفعان اصلی این کریدور محسوب می‌شوند. در نوامبر ۲۰۲۲، به‌منظور توسعه ظرفیت‌های کریدور میانی یک «نقشه راه» ترانزیتی چندجانبه بین جمهوری آذربایجان، گرجستان، قزاقستان و ترکیه امضا شد. در ژوئن ۲۰۲۳، آذربایجان، گرجستان و قزاقستان بر سر ایجاد یک اپراتور مشترک لجستیک به توافق رسیدند. همزمان، نهادهایی همچون بانک جهانی، اتحادیه اروپا، بانک اروپایی زیرساخت و توسعه، بانک توسعه آسیایی، بانک‌های توسعه چندجانبه<sup>۱</sup> و همچنین شرکای اروپایی آمادگی خود را برای ارائه کمک‌های فنی و سرمایه‌گذاری برای توسعه این

کریدور اعلام کرده‌اند.

چین هنوز موقعیت محوری برای خود در توسعه کریدور میانی تعریف نکرده است و این مسیر را ابتکار جایگزین اروپا در مقابل «ابتکار کمربند و راه» می‌بیند. با وجود این، اپراتورهای حمل و نقل چینی شروع به بهره‌برداری و سرمایه‌گذاری هدفمند به‌ویژه در بنادر قزاقستان و آذربایجان کرده‌اند. در ظرفیت اسمی ۶ میلیون تنی و ظرفیت عملیاتی حدود ۲ میلیون تنی در کریدور میانی، تنها حدود ۵ درصد از ترافیک ترانزیتی مربوط به تجارت بین قاره‌ای به ویژه میان اتحادیه اروپا و چین است. حمل و نقل دریایی هنوز سهم بی‌بدیلی در تجارت چین و اروپا دارد. حمل و نقل دریایی از حجم کل تجارت چین و اروپا حدود ۹۱ درصد است (۵۸ درصد از نظر ارزش)، در حالی که سهم حمل و نقل ریلی تنها ۳.۳ درصد است (و ۵ درصد از نظر ارزش). پیش‌بینی می‌شود که توسعه مسیر دریایی دریای خزر حجم حمل و نقل ریلی بین چین و اروپا را ۱۶ درصد افزایش دهد (۲.۳ میلیون تن تا سال ۲۰۳۰). این حجم منجر به افزایش ۳۰ درصدی ترافیک ترانزیتی در مسیر دریای خزر می‌شود. همچنین، برآوردها نشان می‌دهد که حمل و نقل بار از طریق کریدور میانی از مسیر دریای خزر تا سال ۲۰۳۰ به بیش از ۱۱ میلیون تن برسد.

در رابطه با موقعیت ایران در کریدور میانی و الزامات بازانديشی در تعريف از این کریدور چند نکته سیاستی شایان توجه است.

- تا آینده قابل پیش‌بینی بنابر محدودیت‌های فنی و زیرساختی، کریدور میانی عمدتاً یک کریدور منطقه‌ای باقی خواهد ماند و ترانزیت بین قاره ای تا سال ۲۰۳۰ کمتر از ۴۰ درصد از حجم آن را تشکیل می‌دهد. به این معنا که حجم بالای ترانزیت از مسیر کریدور میانی عمدتاً درون-منطقه‌ای و در حاشیه خزر است. به‌منظور افزایش ظرفیت‌های ترانزیتی درون-قاره‌ای، کریدور میانی نیازمند حدود ۱۸ میلیارد یورو سرمایه‌گذاری برای بازسازی شبکه‌های راه‌آهن، مواصلات جاده‌ای، نوسازی ناوگان ریلی، افزایش ظرفیت بنادر، توسعه نقاط عبور مرزی و مراکز لجستیک ترکیبی در کشورهای مسیر (قرقیزستان، قزاقستان، ازبکستان، تاجیکستان، ترکمنستان، جمهوری آذربایجان و گرجستان) است. از سوی دیگر، ذی‌نفعان اصلی کریدور میانی علاوه بر سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌های بندری، ریلی و جاده‌ای، دنبال وارد کردن شرکای جدید به این کریدور براساس سیاست «گسترش کریدور میانی» هستند. ایران نیز از شرکای بالقوه توسعه کریدور میانی است.

- مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در مجاورت مسیرهای ترکیبی کریدور میانی، شبکه‌های ریلی هم‌جوار که در نقاطی از کریدور میانی تقاطع پیدا می‌کنند و بنادر اصلی در مجاورت کریدور میانی که از ظرفیت خدمات بندری و ترانزیت دریایی برخوردارند، به عنوان سه حوزه جغرافیایی در محوریت توسعه کریدور میانی با وارد کردن ذی‌نفعان جدید تعریف شده‌اند. مناطق آزاد و ویژه تجاری-اقتصادی نوار شمالی

ایران از ظرفیت‌های لجستیکی-ترانزیتی ویژه‌ای برای توسعه و حضور فعال در کریدور میانی برخوردارند. هر کدام از این مناطق با تعریف کارویژه خود در مسیرهای دریایی و مسیرهای ریلی-جاده‌ای می‌توانند هم‌افزایی عملیاتی در مسیرهای ترکیبی ترانزیتی کریدور میانی داشته باشند و توجه اپراتورهای حمل و نقل بین‌المللی این مسیر را به خود جلب کنند.

- اغلب ناظران پویایی‌های سیاست بین‌الملل معاصر متفق‌القول هستند که آینده بازی‌های بزرگ ژئوپلیتیکی در بسترها و میداین ژئواکونومیکی مناطق رقم خواهد خورد. تأمین زیرساخت‌های حمل و نقلی و کریدوری و تنوع‌بخشی به مسیرهای ترانزیتی به کلید تجارت بین‌الملل تبدیل شده است و کشورهای مدعی سعی در ارایه تعریفی جدید از خود در مرکزیت این مسیرها دارند. این در حالی است که مسیرهای آلترناتیو در مقابل مزیت‌های ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران به سرعت در مناطق همجوار نوار شمالی ایران در حال پیشرفت هستند و چشم‌انداز عملیاتی‌شدن آنها بیشتر ناظر بر مسئله زمان است.

- همانطور که گفته شد عملیاتی‌شدن هدف‌گذاری‌های ترانزیتی کریدور میانی نیازمند وارد کردن شرکای جدیدی در میان کشورهای همجوار دارد که بتواند ظرفیت‌های ترکیبی هم‌افزایی را از مسیر آسیای مرکزی، ترانس خزر و قفقاز جنوبی ایجاد کند که در آن ایران موقعیت ویژه‌ای دارد. اتصالات ریل و جاده با آسیای مرکزی، بنادر متعدد و بزرگ در ساحل دریای خزر، اتصالات جاده‌ای با منطقه قفقاز و ارتباط ریلی و جاده‌ای با ترکیه، از جمله زیر ساخت‌های موجود ایران برای ایفای نقش در این کریدور است. تلاش‌های کشورهای مسیر برای توسعه کریدور میانی اکنون بر دو حوزه گسترش ظرفیت فیزیکی کریدور میانی با افزودن بنادر، کشتی‌های باری و قطارهای جدید در طول مسیر؛ و توسعه زیرساخت‌های نرم مانند مدیریت یکپارچه گمرک و اتصالات مرزی متمرکز شده است. ظرفیت‌های بالقوه ایران به بسیاری از چالش‌ها زیرساختی و مسائل عملیاتی این کریدور پاسخ خواهد داد. افزایش نقش ایران در این کریدور باعث ورود و اتصال بیشتر ایران به زنجیره‌های تجارت منطقه‌ای خواهد شد و در عین حال به رونق دیگر کریدورهای عبوری از ایران مانند کریدور شمال-جنوب کمک خواهد کرد. تقویت جایگاه ایران در این کریدور فراتر از توسعه ظرفیت‌های حمل و نقلی و تجارت، شامل توسعه زنجیره لجستیکی-ترانزیتی و مناطق آزاد تجاری و اقتصادی در امتداد کریدور شمال-جنوب و تقاطع‌های کریدور میانی در دو سوی دریای کاسپین است.

- نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که حضور فعال ایران در کریدور میانی مزیت‌های ترانزیت بین‌المللی کشور به‌ویژه در گذرگاه‌های شرقی-غربی را تقویت خواهد کرد و تعارضی با کریدورهای اصلی عبوری از ایران همچون کریدور شمال-جنوب ندارد. ارزیابی چنین گزینه‌ای بیش از همه نیازمند نگاهی کلان

و بلندمدت به مسیر مورد نظر ایران یعنی کریدور شمال-جنوب است. ارزیابی‌ها نشان می‌دهد که در بلندمدت مسیر شمال-جنوب هم‌افزایی فرآیندهای با کریدور میانی خواهد داشت. حتی روس‌ها نیز در حال تعریف موقعیت خود به‌عنوان بخشی از کریدور میانی هستند تا این مسیر در حال تکوین به سلطه چین، اروپا و ترکیه در نیاید. سلطه چین در بخش شرقی و سلطه ترکیه در بخش غربی. تکمیل کریدور زنگه‌زو بدون حضور فعال و مبتکرانه ایران، هرچه بیشتر ایران را از معادلات مسیرهای ترانزیتی کریدور میانی به حاشیه خواهد برد. چشم‌انداز کریدور زنگه‌زور هرچه باشد، ایران با برجسته‌ساختن ظرفیت‌های ترانزیتی-لجستیکی «کریدور ارس» می‌تواند به بخشی از زنجیره ارزش ترانزیتی شرق به غرب در مسیر کریدور میانی تبدیل شود.

- از آنجائیکه کریدور میانی به‌عنوان مسیر میانی ابتکار کمربند و راه چین عمل می‌کند و در عین حال ایران نیز بخشی از مسیر میانی (ریلی-جاده‌ای) این ابتکار است، انزوای از خطوط مواصلات دریایی خزر در چارچوب کریدور ترانس-کاسپین به‌شدت ترافیک ترانزیتی محور شرقی-غربی ایران را کاهش خواهد داد. این بدین معناست که ایران علاوه بر احیای موقعیت خود در اتصال چین و آسیای مرکزی به اروپا (ابتکار کمربند-راه) باید با بازتعریف موقعیت خود در کریدور ترانس-کاسپین دنبال ایجاد و توسعه همکاری‌های ترانزیت دریایی با کشورهای حاشیه دریای خزر (قزاقستان، جمهوری آذربایجان، و ترکمنستان) باشد. در مسیر میانی خزر، ارائه خدمات فنی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های بالقوه بنادر شمالی کشور از الزامات حضور فعال و مؤثر ایران برای تکمیل کریدور میانی است.

- نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که حلقه گم‌شده تحقق اتصال کریدور شمال-جنوب به کریدور میانی و هم‌افزایی ترانزیتی این مسیرها، ایران است. موقعیت و فرصتی راهبردی برای تعریف ایران به‌عنوان بخش محوری اتصالات ریلی-جاده‌ای و دریایی کریدور میانی و کریدور شمال-جنوب. از اینرو، نیازمند بازاندیشی در موقعیت خود در کریدور میانی و اساساً بازنگری در تعریف سنتی از مسیر شمال-جنوب به‌عنوان میسری رقیب برای مسیر کریدور میانی هستیم. ایران می‌تواند خود را حلقه وصل و پل ارتباطی دو مسیر اصلی تعریف کند.

- عدم حضور فعال ایران در این کریدور بدون تردید اتصالات راهبردی و پیوندهای بالقوه ژئواکونومیکی ایران با اورآسیای مرکزی را هرچه بیشتر تضعیف خواهد کرد. در صورتی که ایران توسعه کریدور جنوبی عبوری از ایران در مجاورت کریدور میانی را در دستور کار نداشته باشد، اتکای مسیرهای ترانزیتی شرقی-غربی هرچه بیشتر به جمهوری آذربایجان و ترکیه تقویت می‌شود و این بتدریج باعث فرسایش ژئواکونومیکی مزیت‌های ترانزیت بین‌المللی کشور می‌شود. این هم‌زمان اهرم‌های سیاسی و ژئوپلیتیکی باکو و آنکارا در محیط همسایگی شمالی ایران را تقویت خواهد کرد. در کنار کریدور شمال-



جنوب، مشارکت فعال در کریدورهای شرقی-غربی همچنین با تقویت موقعیت ایران در زنجیره‌های ارزش منطقه‌ای، فشارهای تحریم‌های بین‌المللی و پروژه منزوی ساختن کشور را تا سطحی خنثی خواهد کرد. گزینه نهایی هرچه باشد، عدم تمایل به حضور فعال در این کریدور و تعریف آن به‌عنوان مسیر ترانزیتی رقیب، در راستای تأمین منافع ملی و توسعه ظرفیت‌های اتصالات راهبردی کشور با کشورهای مسیر در کریدور میانی نخواهد بود.

- ایران ظرفیت سالانه ترانزیت ۸۰ میلیون تن کالا را دارد. در سال ۱۴۰۲، حجم ترانزیت عبوری از ایران حدود ۱۶ میلیون تن بوده است که عمدتاً از مسیر کریدور شمال-جنوب صورت گرفته است. این رقم یعنی فاصله قابل توجهی با ظرفیت اسمی ترانزیت بین‌المللی از مسیر ایران وجود دارد. در حال حاضر بیش از ۳۰۰ میلیون تن کالا به موازات کریدورهای همجوار ایران ترانزیت می‌شود که سهم ایران تنها ۴ درصد است. این در حالی است که زیرساخت‌های موجود بندری، ریلی، جاده‌ای و پایانه‌ای کشور هم اکنون بیش از ۲۰ درصد از این حجم ترانزیت بین‌المللی است. بدون تردید، ابعاد مختلف هرگونه ورود فعال ایران به کریدور میانی برای توسعه ظرفیت‌های ترانزیت بین‌المللی نیازمند مطالعات چندبخشی و تأثیرات احتمالی آن است، اما برآوردها نشان می‌دهد که به‌صورت بالفعل با همین زیرساخت‌های موجود بندری، ریلی و جاده‌ای، ایران می‌تواند تا افق ۲۰۳۰ حدود ۲ میلیون تن از حجم ترانزیت مسیر کریدور میانی را به خود جذب کند.

در صورتی که سیاست کلان مراکز تصمیم‌گیری ذی‌مدخل کشور تعریف از ایران به‌عنوان بخشی از این کریدور باشد، توصیه‌های زیر می‌تواند راهگشا باشد:

- **اتخاذ دیپلماسی فعال راه و اقتصادی با کشورهای مسیر:** هرگونه ورودی به کریدور میانی نیازمند ابتکارات سیاسی و دیپلماتیک از سوی جمهوری اسلامی ایران به‌صورت دوجانبه و چندجانبه با ذی‌نفعان اصلی کریدور میانی و کشورهای مسیر است. باوجوداین، ابتدا باید ظرفیت‌های اسمی و عملیاتی و کارویژه‌های ترانزیتی-لجستیکی مناطق آزاد و ویژه تجاری-اقتصادی نوار شمالی کشور را شناسایی و برآورد کرد. ایران در بخش شرقی خزر باید اتصالات ریلی و دریایی خود را با کشورهای ترکمنستان و قزاقستان تقویت کند و در بخش غربی خزر با جمهوری آذربایجان به تفاهات موثری برسد. در عین حال که کریدور در حال احداث ارس را به‌عنوان حلقه وصل مسیرهای ترکیبی کریدور میانی به ترکیه را برجسته سازد. این گفتگوها همچنین نیازمند سازوکارهای دیپلماتیک و فنی چندجانبه با تمامی کشورهای مسیر به‌ویژه ذی‌نفعان کلیدی این کریدور است. تدوین نقشه راه همکاری‌های چندجانبه از سوی ایران در توسعه حمل و نقل و لجستیک در دریای خزر در مسیرهای شرقی-غربی، جذب مشارکت در سرمایه‌گذاری زیرساخت‌های بنادر شمالی ایران، همکاری در تأمین و توسعه ناوگان

کشتیرانی در دریای خزر و جذاب‌سازی تعرفه‌های حمل دریایی و ریلی-جاده‌ای از خاک ایران بسیار راهگشا خواهد بود.

- **تعریف از کریدور میانی به‌عنوان یک کریدور اقتصادی؛** پیش‌نیاز توسعه و بهره‌برداری از یک کریدور اقتصادی پذیرش سازوکارهای نهادی این کریدور است. تعریف حقوقی ایران به‌عنوان بخشی از کریدور میانی نیازمند تدوین و تصویب موافقت‌نامه‌ها بین الدولی و یادداشت‌های تفاهم دوجانبه و چندجانبه با ذی‌نفعان کلیدی این کریدور است. پیش‌شرط پیشبرد این سازوکار نهادی نیز تعریف یک متولی واحد ترانزیتی در مسیرهای مواصلاتی ایران با کریدور میانی است تا این کریدور را به‌عنوان یک مسیر تجاری-ترانزیتی یکپارچه در سیاست‌گذاری‌های کلان کشور در نظر گرفته شود. چنین ساختار یکپارچه‌ای باید سیاست‌های ترانزیتی، تجاری و حمل و نقل ملی و منطقه‌ای را در راستای توسعه کریدور میانی و تأثیرات احتمالی آن هماهنگ کند؛ که شامل تعریف پروژه‌های زیرساختی، زون‌های مواصلاتی، شناسایی منابع مالی، زمانبندی عملیاتی‌سازی ظرفیت‌های لجستیکی، سازوکارهای اجرای پروژه و ارزیابی تأثیرات اقتصادی آن بر کشور می‌شود.

- **پیشنهاد راه‌حل‌های لجستیکی برای کشورهای مسیر کریدور میانی:** یکی از چالش‌های کلیدی در توسعه خطوط مواصلاتی در کریدور میانی فقدان عملیات یکپارچه در طول این کریدور ترکیبی است. اولویت اصلی برای اپراتورهای حمل و نقل نیز قابلیت اطمینان و پیش‌بینی‌پذیری عملیات و خدمات لجستیکی در طول مسیر کریدور و همچنین شفافیت در مورد تعرفه‌ها و امکانات عملیاتی برای تجمیع ترافیک‌های کانتینری است. ظرفیت‌های عملیاتی کریدور میانی زمانی افزایش پیدا می‌کند که در وهله اول حجم بالای ترافیک باری توسط کشورهای مسیر مدیریت و در چارچوب عملیات یکپارچه لجستیکی در طول کریدور هماهنگ شود. ایران با توجه به موقعیت ترانزیتی از بخش‌های شرقی تا بخش‌های غربی خزر و برخورداری از ظرفیت‌های عملیاتی لجستیکی ترکیبی (ریلی-جاده‌ای-دریایی) می‌تواند نقش فعالی در مدیریت ترافیک و هماهنگی یکپارچه کریدور در مجاورت مناطق تجمیع ترافیک باری کشورهای مسیر داشته باشد. اساساً برای مقابله با جریان‌های کند ترانزیت کانتینر به‌ویژه در بنادر، همکاری قوی با یک اپراتور بین‌المللی کانتینر نیاز است تا فرایند عملیات ترافیک کانتینری را تسهیل و مدیریت کند. تجربه مدیریت ترافیک کانتینری با حجم بالا در کریدور شمال-جنوب به‌ویژه در بنادر جنوبی ایران می‌تواند به‌عنوان سازوکار عملیاتی و با حضور اپراتورهای حمل و نقل ترافیکی کشور در این مسیر مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

- **لزوم بهره‌برداری از تبادل الکترونیکی داده‌ها در طول مسیر:** یکی از مسائل کلیدی ذی‌نفعان کریدور میانی، فقدان پیگیری برخط جریان محموله‌ها و تأخیرها در تحویل بار است که

اغلب به دلیل فقدان تبادلات دیجیتالی داده‌ها صورت می‌گیرد. اولویت اپراتورهای حمل و نقل در کریدور میانی همکاری با کشورهای است که از امکانات تبادل دیجیتالی داده‌ها برای پیگیری برخط بارهای ترانزیتی برخوردارند. اطمینان از تبادل الکترونیکی داده‌ها بین راه‌آهن به راه‌آهن، راه‌آهن به گمرک و گمرک به گمرک، می‌تواند فرایند بروکراسی و کاغذبازی را کاهش داده و از بروز خطاهای ممکن در اسناد جلوگیری کند. این موارد شامل پذیرش متقابل اسناد و امضاهای الکترونیکی توسط تمام ذینفعان و تسهیل کنترل مرزی محموله‌های ترانزیتی و همچنین از طریق استفاده از مهرهای الکترونیکی برای کانتینرها که توسط تمام طرفین پذیرفته شده است، است. براین اساس، کشورهای مسیر کریدور میانی در حال پیاده سازی یک سیستم برنامه بارنامه برخط بدون نیاز به نسخه کاغذی، سیستم پیش‌اعلام، برنامه‌ریزی بدون وقفه ورود، حمل و نقل و خروج قطارها در نقاط کنترل مرزی هستند. پیش از ورود به هرگونه سازوکار حقوقی و عملیاتی در توسعه تعاملات ترانزیتی-لجستیکی با کشورهای مسیر کریدور میانی، باید زیرساخت‌های نرم افزاری و سخت افزاری چنین سیستمی حداقل در مورد بارهای ترانزیتی از مسیر ترکیبی ایران فراهم گردد تا توجه اپراتورهای حمل و نقل این کریدور را به ظرفیت‌های خود جلب کند.

- **توسعه اتصالات زیرساخت‌های چندوجهی.** کریدور میانی یک مسیر ترانزیتی چندوجهی است. این برای برخی از ذی‌نفعان چالش است اما برای کشوری همچون ایران که مزیت ترانزیت ترکیبی به دلیل مرزهای طولانی از شرق تا غرب خزر را دارد، یک ظرفیت بی‌بدیل محسوب می‌شود. باوجوداین، نیاز به توسعه اتصالات زیرساخت‌های ترکیبی در حاشیه خزر وجود دارد. برای این منظور، افزایش تعداد و ظرفیت کشتی‌های کانتینری به ویژه در دریای خزر بسیار حیاتی است. ضعف‌های زیرساختی ارتباطی بین بنادر و بزرگراه‌ها و ایستگاه‌های راه‌آهن؛ کمبود تعداد و کندی بارگیری کشتی و همچنین جرثقیل‌های ریلی در بنادر شمالی کشور؛ کندی حمل ریلی در شبکه راه‌آهن کشور و کمبود واگن ترانزیتی، باید در اولویت توسعه ظرفیت‌های عملیاتی ترانزیت بین‌المللی کشور قرار گیرند.

- **تنوع بخشی به زیرساخت‌های تجمیع بار:** کریدور میانی تأکید ویژه‌ای بر مناطق آزاد اقتصادی و پارک‌های لجستیکی-صنعتی در کشورهای مسیر به‌منظور تنوع بخشی به زیرساخت‌های تجمیع بار و مسیرهای تجاری و ترانزیتی دارد. دلیل اصلی آن مقابله با چالش‌های حجم بالای ترافیک باری در چشم‌انداز عملیاتی این کریدور است. براین اساس، اقداماتی در این راستا در حال پیگیری است؛ ساخت حداقل ۲ پارک لجستیکی و صنعتی (منطقه اقتصادی ویژه) در منطقه آلماتی متصل به راه‌آهن دورزنی، در مناطق بندری آکتائو یا کوریگ، توسعه منطقه اقتصادی ویژه در بندر آلت به عنوان یک پارک لجستیکی و صنعتی و ساخت پارک لجستیکی و صنعتی (منطقه اقتصادی ویژه) نزدیک به پوتی

و مرکز لجستیکی در آخالکلاکی در حال پیگیری است. این در حالی است که ظرفیت‌های عملیاتی ترانزیتی، انبارداری و لجستیکی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی نوار شمالی ایران با همین زیرساخت‌های فعلی می‌تواند پیشنهادات متنوعی به ذی‌نفعان و اپراتورهای حمل و نقل کریدور ارايه کند.

- **تعریف متولی واحد ترانزیتی برای هماهنگی مسیرهای ترکیبی:** برآوردها نشان می‌دهد که حداقل پانزده دستگاه اجرایی در مدیریت ترانزیت عبوری از ایران دخیل هستند که با استقرار جزیره‌ای در مرزهای ترانزیتی کشور هر کدام اقدام به وضع و اعمال پروتکل‌های متفاوتی برای ترانزیت بین‌المللی از مسیر ایران می‌کنند. اساساً یکی از چالش‌های مهم در توسعه ظرفیت‌های ترانزیتی کشور فقدان یک نهاد یا متولی واحد است. به منظور راهبری رشد ترانزیت کالا و مسافر از خاک ایران، ستاد توسعه ترانزیت کشور ذیل معاونت اول رئیس‌جمهور، با عضویت وزرای اقتصاد، صمت، خارجه، راه و شهرسازی، ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز با اختیارات اصل ۱۲۷ و ۱۳۸ قانون اساسی نیاز به تشکیل دارد. در سطح اجرایی در گذرگاه‌های مرزی، مناطق آزاد و ویژه اقتصادی می‌توانند کارگزاری کارآمدی داشته باشند.

- **دیجیتالی کردن و سبز کردن مسیر گمرکات برای کالاهای ترانزیتی:** دیجیتالی کردن و سبز کردن مسیر گمرکات، صدور ویزای یک‌ساله برای رانندگان و لکوموتیورانان و تجار، و برطرف کردن مساله تعرفه‌ها، برای حضور موثر ترانزیتی ایران در کریدور میانی ضروری است. قوانین گمرکی تنها باید در کشور مبدأ و مقصد اعمال شود و اجرای قوانین گمرکی کشور واسط بر روی محموله الزامی ندارد. در این راستا فرآیندهای گمرکی و عبوری کالاهای ترانزیتی باید از فرآیند کالاهای وارداتی و صادراتی منفک و ترانزیت آنها تسهیل گردد. حذف رویه‌ها و ابلاغیه‌های زائد قانونی و اداری نیز از الزامات تسریع زمان و کاهش هزینه‌های ترانزیت در مسیرهای ترکیبی ایران می‌باشد که به‌شدت مورد توجه اپراتورهای حمل و نقل کریدور میانی است.