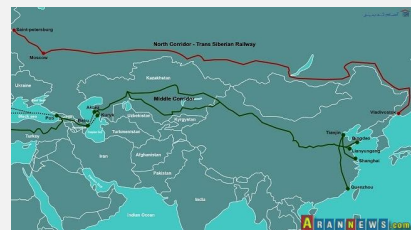


چالش ها و موانع توسعه کریدور میانی

چین، ترکیه و اکثر کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز مدت‌هاست که به دنبال ایجاد مسیر تجاری کریدور میانی بوده‌اند که شرق آسیا و اروپا را به هم متصل می‌کند. از نظر استراتژیک، مسیر تجاری از کریدور شمالی و مسیر دریایی سنتی از طریق اقیانوس هند دور می‌زند.

آران نیوز،



چین، ترکیه و اکثر کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز مدت‌هاست که به دنبال ایجاد مسیر تجاری کریدور میانی بوده‌اند که شرق آسیا و اروپا را به هم متصل می‌کند. از نظر استراتژیک، مسیر تجاری از کریدور شمالی و مسیر دریایی سنتی از طریق اقیانوس هند دور می‌زند. کشورهای کلیدی کریدور میانی، به ویژه آذربایجان، چین، گرجستان، قزاقستان و ترکیه، امیدوارند از منافع بین‌المللی در مسیر تجاری جایگزین اوراسیا که از روسیه دوری می‌کند، سرمایه‌گذاری کنند. در حالی که تجارت در امتداد کریدور میانی رشد کرده است، چندین چالش اداری، زیرساختی و سیاسی باید برطرف شود تا بتواند به طور جدی در دیگر مسیرهای تجاری اصلی اوراسیا قرار گیرد.

براساس گزارش موسسه پژوهش سیاست خارجی؛ این کریدور که به عنوان کریدور چین-آسیای مرکزی-آسیای غربی نیز شناخته می‌شود، چین و بازارهای آسیای شرقی را با گرجستان، ترکیه و بازارهای اروپا مرتبط می‌کند. اجزای اصلی این کریدور شامل ابتکار کریدور شرق-غرب-میانه ترانس خزر، مسیر حمل و نقل بین‌المللی ترانس خزر و کریدور تجاری و ترانزیتی ترانس قفقاز است. به باور این کشورهای درگیر، کریدور میانی جان تازه‌ای به جاده ابریشم باستانی خواهد بخشید.

هیجان آنها در مورد کریدور میانی در پتانسیل آن نهفته است که زمان مورد نیاز برای ارسال کالا بین آسیای شرقی و اروپا را به کمتر از دوازده روز کاهش می‌دهد. کریدور شمالی که شامل پل زمینی جدید اوراسیا و پل زمینی ترانس سبیری از طریق روسیه است، به نوزده روز زمان نیاز دارد و مسیر دریایی سنتی از طریق اقیانوس هند بیست و دو تا سی و هفت روز طول می‌کشد. تحقق کامل پتانسیل کریدور میانی می‌تواند تجارت در سراسر اوراسیا و شاید مراکز قدرت در آن را متحول کند. اما برای تحقق این پتانسیل، کشورهایی که در امتداد کریدور قرار دارند، باید با چالش‌های سخت اداری، زیرساختی و سیاسی مقابله کنند.

پیشرفت در کریدور میانی، تا همین اواخر، کند بوده است. از زمانی که ترکیه برای اولین بار این کریدور را در اواخر دهه ۲۰۰۰ ترسیم کرد، ایجاد زیرساخت‌های کشتی، بندر، راه آهن و جاده در سراسر آسیای مرکزی، دریای خزر و قفقاز فرآیندی طولانی و پیچیده بوده است. در ابتدا، کشورهایی که در امتداد مسیر تجاری قرار داشتند، سعی کردند شبکه‌های حمل و نقل موجود خود را به هم متصل کنند. اما این برای رقابتی شدن مسیر کافی نبود. اولین قدم بزرگ کریدور میانی تا سال ۲۰۱۴، زمانی که راه آهن ترانس قزاقستان افتتاح شد، برداشته نشد. گام بزرگ بعدی تکمیل راه آهن باکو - تفلیس - قارص در سال ۲۰۱۷ بود که برای اولین بار از دهه ۱۹۹۰ امکان عبور ریلی از کوه‌های قفقاز را فراهم کرد.

از آن زمان، محموله‌های در امتداد کریدور میانی به سرعت افزایش یافته است. کالاهای جایجا شده در طول کریدور از حدود ۳۵۰۰۰۰ تن به ۵۳۰۰۰۰ تن بین سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ افزایش یافت. اما آنچه واقعاً استفاده از کریدور را تقویت کرد، حمله روسیه به اوکراین در سال ۲۰۲۲ و تحریم‌های اقتصادی بعدی غرب علیه مسکو بود. اگرچه کشورهای آسیای مرکزی در این مناقشه بی‌طرف مانده‌اند، اما مزیتی را در داشتن جایگزینی برای کریدور شمالی تحت تسلط روسیه، بدون ایجاد زیرساخت‌های بهتر برای حمایت از تجارت درون منطقه‌ای بیشتر دیده‌اند. در نتیجه، محموله‌های در امتداد کریدور میانی در سال ۲۰۲۲ به ۳.۲ میلیون تن افزایش یافت. برخی اکنون پیش‌بینی می‌کنند که ظرفیت کریدور میانی به ۱۰ میلیون تن افزایش یابد، با توجه به تکمیل خط آهن مارماری در زیر تنگه بسفر توسط ترکیه، که امکان ارسال محموله‌های ریلی از آسیای مرکزی برای سفر مستقیم به قلب اروپا را فراهم می‌کند.

جستجوی جایگزین در آسیای مرکزی و قفقاز

با توجه به عدم قطعیت ژئوپلیتیکی ایجاد شده توسط حمله روسیه به اوکراین در سال ۲۰۱۴، برای کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز منطقی بود که به دنبال یک مسیر تجارت زمینی جایگزین به بازارهای جهانی مستقل از روسیه باشند. آذربایجان، گرجستان و قزاقستان، فعالانه برای تبدیل کریدور میانی به واقعیت همکاری کردند. این پنج کشور همراه با چین و ترکیه، یک سری کنفرانس‌ها و نشست‌های وزیران را برای بهبود ارتباطات ریلی برون‌مرزی خود و کاهش اصطکاک تجاری بین آنها برگزار کرده‌اند.

علاقه قزاقستان به کریدور میانی فراتر از تجارت به عرصه ژئوپلیتیک گسترش یافته است. آلمانی احتمالاً ساخت یک بخش کلیدی از کریدور میانی (و همچنین بخشی از کریدور شمالی) را نه تنها برای راهبرد توسعه داخلی، بلکه برای استراتژی کلان خود برای ایجاد توازن بهتر مهم می‌بیند. با جاه‌طلبی‌های مشابه، سایر کشورهای آسیای مرکزی، مانند قرقیزستان، ترکمنستان و ازبکستان، رویکرد قزاقستان را تقلید کرده‌اند و به دنبال ساخت راه آهن خود هستند که به این کریدور متصل می‌شود.

تلاش چین برای دور زدن روسیه و ایالات متحده

چین نیز کمتر به کریدور میانی علاقه نشان داده است. به این دلیل که پکن تمام مسیرهای تجاری جدید در سراسر اوراسیا را به طور گسترده مفید می‌داند. آنها به صنعت چین دسترسی بیشتری به بازارهای بین‌المللی می‌دهند و دولت چین نفوذ بیشتری در آسیای مرکزی می‌دهد، منطقه‌ای که پکن و مسکو مدت‌هاست برای نفوذ در آن رقابت می‌کنند. در واقع، این رقابت در مقیاس بزرگ همان چیزی است که در گذشته شور و شوق پکن را برای سازمان همکاری شانگهای برانگیخت.

با این حال، میزان تأثیر چین بر توسعه کریدور میانی چندان واضح نیست. برخی با اشاره به روابط نزدیک فزاینده بین چین و قزاقستان و تمجیدی که رهبران آذربایجان و قزاقستان به طور مرتب از طرح کمربند اقتصادی جاده ابریشم چین می‌کنند، استدلال کرده‌اند که پکن احتمالاً اولویت‌های زیرساختی کشورهای کلیدی این کریدور را شکل داده باشد. اما در حالی که شکی نیست که این کشورها چین را برای موفقیت کریدور میانی حیاتی می‌دانند، تعداد کمی از ابتکار کمربند و جاده چین برای ایجاد شبکه‌های حمل و نقل خود وام گرفته‌اند. واقعیت این وضعیت ممکن است در نهایت به همان اندازه که با طرح‌های منطقه‌ای چین مرتبط است، با همسویی اهداف آسیای مرکزی و چین نیز مرتبط باشد. واضح است که از دیدگاه پکن، داشتن یک مسیر تجاری که روسیه بر آن تسلط ندارد (مانند کریدور شمالی) و ایالات متحده نمی‌تواند مستقیماً آن را منع کند (مانند مسیر دریایی سنتی) برای چین ارزش استراتژیک دارد.

نگاه ترکیه به آسیای مرکزی

در انتهای اروپایی کریدور میانی، ترکیه قرار دارد. کشوری که علاقه آن به کریدور، اگر بیشتر از چین نباشد، برابر با آن است. آنکارا این کریدور را نه تنها راهی برای ایجاد روابط اقتصادی قوی‌تر با آسیای مرکزی، بلکه برای بهبود موقعیت استراتژیک خود می‌داند. ترکیه امیدوار است با استفاده از ریشه‌های زبانی مشترک خود با کشورهای ترک‌زبان در منطقه و ارائه یک راه تجارت که جایگزین جذابی برای ایران یا روسیه، رقبای دیرینه ترکیه، این کار را انجام دهد.

در واقع، ترکیه کریدور میانی را محور سیاست خارجی خود در آسیای مرکزی قرار داد و بین سال‌های ۲۰۱۳ و ۲۰۱۵، توافق‌نامه‌هایی با جمهوری آذربایجان، چین، گرجستان و

قزاقستان برای بهبود ارتباط این کریدور به اروپا امضا کرد. ترکیه وفادار به قول خود، تونل اوراسیا و پل یاوز سلطان سلیم را در استانبول در سال ۲۰۱۶ ساخت و امروز در حال تکمیل راه آهن سریع السیر Edirne-Kars و بزرگراه مرمره شمالی است. از نظر دیپلماتیک، آنکارا حتی تلاش کرد ارمنستان و آذربایجان را با هم متحد کند تا ساخت راه آهن جدید کریدور میانی را از طریق منطقه زنگزور ارمنستان تسهیل کند.

در حالی که کشورهای امتداد کریدور میانی تلاش می کنند ظرفیت خود را سه برابر کنند و به ۱۰ میلیون تن بار برسانند، راه آهن ترانس سیبری روسیه به تنهایی ۱۴۴ میلیون تن بار را در سال ۲۰۲۰ جابجا کرد و مسیر دریایی سنتی بیش از یک میلیارد تن را در سال ۲۰۲۳ انتقال خواهد داد.

چالش های کریدور میانی

پس از تهاجم روسیه به اوکراین در سال ۲۰۲۲، طرفداران کریدور میانی مملو از هیجان بودند زیرا منافع ژئوپلیتیکی و اقتصادی توجه جهانی را در مسیر تجاری قرار دادند. و با توجه به اینکه اجزای اصلی کریدور میانی اکنون کامل شده است، به نظر می رسد که تجارت در طول کریدور آماده رونق است. اما چالش های متعددی هنوز آن را متوقف می کند و باید قبل از افزایش محموله های مورد توجه قرار گیرد: زیرساخت های توسعه نیافته و خدمات انتقال، آب و هوای تابستانی دریای خزر، تاخیر در عبور از مرزها و بی ثباتی سیاسی دوره ای بخشی از آن است.

اولین چالش مربوط به قابلیت اطمینان کریدور میانی است. یک مسیر تجاری فقط به اندازه توانایی آن در جابجایی کالاها ارزان و طبق برنامه است. این امر مستلزم تسهیلات کارآمد و خدمات انتقال بین وجهی است که هنوز هیچکدام به طور کامل در طول کریدور میانی توسعه نیافته اند. در مقابل، راه آهن ترانس سیبری روسیه از شبکه ای از خدمات بهره می برد که طی چندین دهه توسعه یافته است. علاوه بر این، راه آهن از طریق مراکز صنعتی و جمعیتی بزرگ روسیه و بلاروس عبور می کند، که حجم بار را افزایش می دهد. در حالی که کریدور میانی امیدوار است تجارت درون منطقه ای بیشتری را تقویت کند، مراکز صنعتی و جمعیتی در آسیای مرکزی و قفقاز بسیار کوچکتر از روسیه هستند.

چالش دیگر آب و هوای اطراف دریای خزر است که بخش آبی زیادی از تجارت کریدور میانی باید از آن عبور کند. آب های موج دریای خزر در طول تابستان می تواند کشتی ها را هفته ها به تأخیر بیندازد و ازدحام اغلب نامطلوب در بندر باکو را تشدید کند. در حالی که آذربایجان به دنبال افزایش ظرفیت بندر باکو با ترمینال ها و کشتی های جدید است، نمی تواند در مورد آب و هوا کاری انجام دهد. این احتمالاً یکی از دلایلی است که چرا Rail Bridge Cargo هنوز زمان حمل بار خود را از طریق راهرو بین سی و شش تا چهل روز تخمین می زند.

چالش دیگری که برای کریدور میانی وجود دارد، تشریفات اداری است. از آنجایی که کریدور میانی از چندین کشور عبور می کند، تاخیر در مرزها به دلیل تشریفات گمرک و تعرفه رایج است. مطمئناً مشکل کاملاً شناخته شده است. سال هاست که نمایندگان آذربایجان، گرجستان، قزاقستان و ترکیه برای حل این مشکلات گرد هم آمده اند اما تا نوامبر ۲۰۲۲ بود که آنها نقشه راهی برای انجام این کار تهیه کردند. متأسفانه برای آنها، انتظار می رود که این نقشه راه حداقل پنج سال طول بکشد تا به طور کامل اجرا شود.

موضوع دیگر، چشم انداز درگیری های داخلی و بین المللی در امتداد کریدور میانی است که حداقل می تواند هزینه تجارت را افزایش دهد. در ژانویه ۲۰۲۲، قزاقستان سه هفته ناآرامی را تجربه کرد و قرقیزستان دوره های مشابهی از ناآرامی ها را در سال های ۲۰۱۰ و ۲۰۲۰ تجربه کرد. و در سپتامبر ۲۰۲۲، درگیری های مسلحانه بین آذربایجان و ارمنستان بیش از ۸۰۰ کشته برجای گذاشت و باعث شد که جمهوری آذربایجان سه ماه بعد دسترسی به منطقه مورد مناقشه قره باغ کوهستانی را مسدود کند که به سختی مبنای محکمی برای تجارت فرامرزی بود.

مطمئناً، تجارت در امتداد کریدور میانی، علیرغم نگرانی در مورد تقاضای ضعیفی که تا سال ۲۰۲۱ وجود داشت، رشد کرده اما این رشد باید در چشم انداز باشد. حتی در حالی که کشورهای امتداد کریدور میانی تلاش می کنند ظرفیت خود را سه برابر کنند و به ۱۰ میلیون تن بار برسانند، راه آهن ترانس سیبری روسیه به تنهایی ۱۴۴ میلیون تن بار را در سال ۲۰۲۰ جابجا کرد و مسیر دریایی سنتی بیش از یک میلیارد تن را در سال ۲۰۲۳ انتقال خواهد داد. اگر تقاضای جهانی کاهش یابد، مسیرهای تجاری نوپا مانند کریدور میانی ممکن است دچار مشکل شوند.