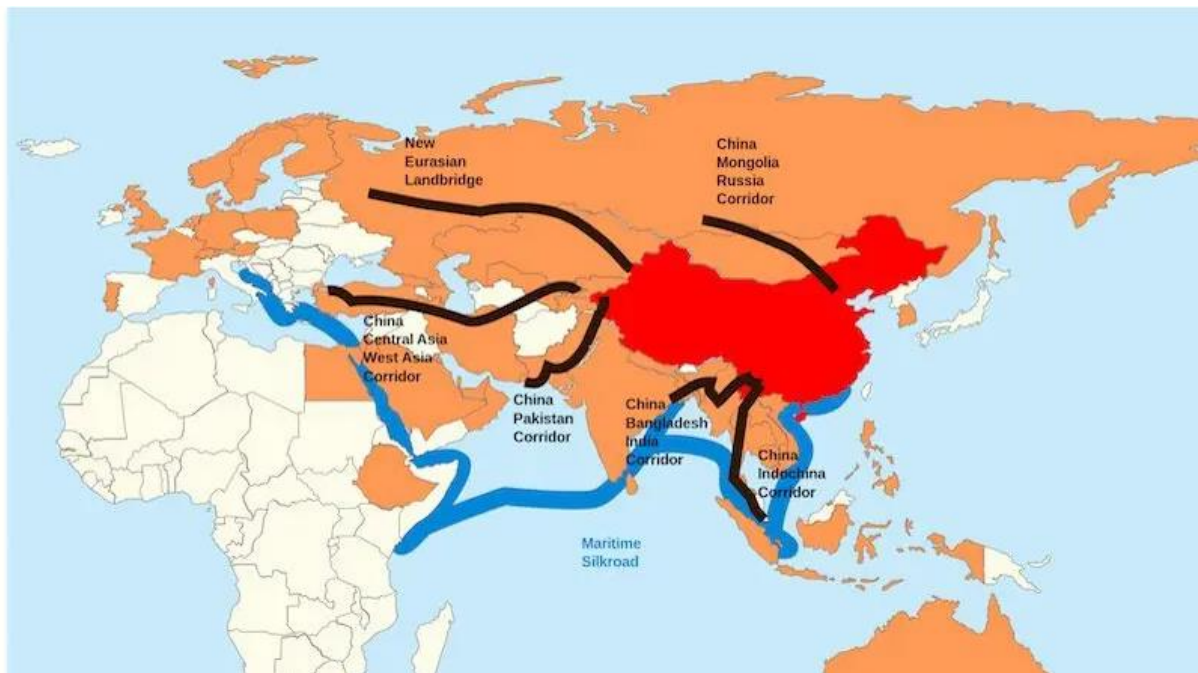


"کریدور(های) میانی اتصال شرق - غرب"



مسیرهای تجاری جایگزین از چین به اروپا

تغییر چشم‌انداز ژئوپلیتیکی دهه 2020، کریدورهای تجاری جهانی، به ویژه مسیرهای زمینی چین به اروپا را عمیقاً تغییر شکل داده است. وقوع جنگ روسیه و اوکراین و روی آوردن ایالات متحده به ملی‌گرایی اقتصادی که با افزایش تعرفه‌ها و جدایی راهبردی مشخص می‌شود، تلاش چین برای تنوع بخشی به مسیرهای حمل و نقل باری خود فراتر از مسیرهای دریایی و تحت سلطه روسیه را تسریع کرده است. این تحولات، زیرساخت‌های ریلی زمینی را به ستون اصلی ابتکار کمربند و جاده پکن (BRI) تبدیل کرده است، نه تنها برای تسهیل تجارت، بلکه برای تاب‌آوری ژئوپلیتیکی.

در قلب این تحول، تأکید مجدد بر به اصطلاح "کریدور میانی"، شبکه‌ای از مسیرهای حمل و نقل چندوجهی که چین را از طریق آسیای مرکزی، قفقاز و ترکیه به اروپا متصل می‌کند، قرار دارد. هر مسیر جایگزین، منعکس کننده ماتریس پیچیده‌ای از خطرات سیاسی، بده بستان‌های لجستیکی و تنظیم مجدد راهبردی، از دور زدن خاک روسیه گرفته تا عبور از تحریم‌های ایالات متحده علیه ایران است.

بازگشت کریدور میانی

کریدور میانی ۱: مسیر چین - قزاقستان - خزر - آذربایجان - ترکیه - اروپا (کریدور ترانس خزر)

پس از جنگ در اوکراین، جایگاه تکمیلی مسیر حمل و نقل بین‌المللی ترانس خزر (TITR) یا کریدور ترانس خزر، حمایت قوی اتحادیه اروپا، ایالات متحده و ترکیه را به دست آورد. چین خود را مجبور به در نظر گرفتن این کریدور دید، اگرچه پکن نگرانی‌های قابل توجهی در مورد وابستگی بیش از حد به ترکیه، به ویژه به دلیل تأثیر بالقوه آن بر منطقه ترک نشین و جدایی طلب چین، سین کیانگ، دارد. در حالی که این مسیر به طور بالقوه می‌تواند با عبور از خاک ایران و استفاده از مسیر طبیعی و تاریخی آن به سمت اروپا، یک مسیر ثانویه اما امن‌تر ایجاد کند، پکن تصمیم گرفت تمرکز خود را به کریدور ترانس خزر تغییر دهد. در این مرحله، چین مسیر ایران را کنار گذاشت تا از قرار گرفتن در معرض تحریم‌های ثانویه ایالات متحده که روابط اقتصادی با ایران را هدف قرار می‌داد، اجتناب کند.

در این میان، توسعه کریدور میانی نقش مهمی در تلاش‌های قزاقستان برای تبدیل شدن به یک قطب اصلی ترانزیت در اوراسیا ایفا می‌کند. این کریدور با هدف دستیابی به ظرفیت سالانه ده میلیون تن بار طراحی شده است. قزاقستان همچنین با عبور سه مسیر ریلی اصلی، میزبان بخش‌های مهمی از برخی کریدورهای بین‌المللی دیگر از جمله کریدور حمل و نقل اروپا، قفقاز و آسیا (TRACECA) و کریدور شمالی (NELB) است. با این حال، پس از جنگ اوکراین و روسیه، کریدور ترانس خزر برای چین اهمیت راهبردی پیدا کرد، زیرا حمل کالا از چین به اروپا مستلزم دور زدن سرزمین‌های روسیه و ایران بود. در این شرایط، حمل و نقل دریایی از طریق دریای خزر به یک جزء اساسی این مسیر تبدیل شد.

کریدور میانی ۲: مسیر چین - قرقیزستان - ازبکستان - اروپا (CKU)

در آن چه که به عنوان "ژانویه خونین" ۲۰۲۲ شناخته شد، قزاقستان موجی از ناآرامی‌های سیاسی مرتبط با سناریوهای مختلف گمانه‌زنی را تجربه کرد، از مبارزات قدرت داخلی و توسعه‌طلبی روسیه گرفته تا تلاش‌های غرب برای مختل کردن طرح کمربند و جاده، واکنش روسیه به تحولات اوکراین یا حتی واکنش مسکو و پکن به افزایش ناسیونالیسم ترکی در قزاقستان. صرف نظر از علت، قزاقستان دیگر به عنوان یک رکن قابل اعتماد در طرح بزرگ چین دیده نمی‌شد. یک انقلاب رنگی پکن را عمیقاً آشفته می‌کرد و ضرورت مسیرهای جایگزین را افزایش می‌داد. این بار، قرقیزستان وارد عمل شد.

راه آهن چین - قرقیزستان - ازبکستان (CKU) که اولین بار در دهه ۱۹۹۰ پیشنهاد شد، به دلیل چالش‌های مالی، فنی و ژئوپلیتیکی با تأخیرهای طولانی مواجه شد. برخلاف شبکه ریلی مسطح و توسعه‌یافته قزاقستان، حدود ۸۰ درصد از مسیر چین - قرقیزستان - ازبکستان (CKU) کوهستانی است و نیاز به ساخت ۷۵ مایل تونل و ۱۶ مایل پل دارد که هزینه‌های طرح را به حدود ۱۰ تا ۱۲ میلیارد دلار می‌رساند. علاوه بر این، عدم تطابق بین استانداردهای ریلی چین و شوروی سابق به این هزینه می‌افزاید.

با وجود این هزینه‌ها، تغییر پویایی منطقه‌ای، چین را وادار به احیای طرح راه آهن چین - قرقیزستان - ازبکستان (CKU) به عنوان یک کریدور راهبردی جدید کرد که چین را به آسیای مرکزی متصل می‌کند و قرقیزستان نقش محوری در اتصال به اروپا ایفا می‌کند و انحصار قزاقستان بر خطوط ریلی چین را کاهش می‌دهد. این مسیر همچنین روابط اقتصادی بین سین کیانگ و دره فرغانه را تقویت می‌کند و تجارت و ادغام را افزایش می‌دهد. با درک اهمیت آن، طرح راه آهن چین - قرقیزستان - ازبکستان (CKU) رسماً در دسامبر ۲۰۲۴ در جلال آباد قرقیزستان آغاز به کار کرد.

قرقیزستان که انتظار درآمد ترانزیتی دارد، این طرح را «طرح قرن» می‌نامد. این راه آهن می‌تواند به طور بالقوه تا ترکمنستان و ایران امتداد یابد و مسیرهایی به اروپا و خاورمیانه ارایه دهد. مسیر ایران مدت‌هاست که از نظر اقتصادی مناسب‌ترین گزینه برای تجارت چین و اروپا از طریق کریدور میانی بوده است، زیرا هزینه‌های پایین‌تر، تحویل سریع‌تر و شرایط ایمن‌تری را ارایه می‌دهد. با این حال، تحریم‌های ثانویه ایالات متحده علیه ایران بارها مانع سرمایه‌گذاری شده و این طرح‌های در غیر این صورت سودمند را به تأخیر انداخته است.

کریدور میانی ۳: چین - قزاقستان - ترکمنستان - ایران - ترکیه - اروپا (KITI)

کریدور راه آهن چین - قرقیزستان - ازبکستان (CKU) ممکن است رقابت منطقه‌ای را تشدید کند و نگرانی‌هایی را در قزاقستان ایجاد کرده است. قزاقستان در رقابت با مسیر نوظهور چین - لهستان از طریق ایران (یعنی کریدور میانی تاریخی)، سرمایه‌گذاری‌های زیادی در زیرساخت‌های داخلی انجام داده است تا نقش خود را به عنوان یک مرکز ترانزیت اوراسیا حفظ کند. در یک نشست دوجانبه در فوریه ۲۰۲۵، ایران و قزاقستان هدفی را برای ترانزیت ۵ میلیون تن بار از طریق ایران طی پنج سال تعیین کردند. قزاقستان، به عنوان بزرگ‌ترین کشور محصور در خشکی جهان، بنادر ایران را به عنوان مسیرهای تجاری حیاتی می‌بیند. ایران همچنین می‌تواند به عنوان کریدوری برای صادرات غلات قزاقستان عمل کند.

ساخت راه‌آهن ۵۶۰ مایلی شرق دریای خزر که قزاقستان، ترکمنستان و ایران را به هم متصل می‌کند، در سال ۲۰۰۹ آغاز شد و در سال ۲۰۱۴ عملیاتی شد و چین بعداً به آن پیوست. از سال ۱۹۹۶، خط سرخس - تجن - مشهد ایران را به آسیای مرکزی و روسیه متصل می‌کرد، اما راه‌آهن جدید این مسیر را ۳۷۰ مایل کوتاه‌تر کرد. صفرمراد نیازوف، رییس جمهور سابق ترکمنستان، خاطرنشان کرد که درآمد حاصل از این خط، طرح‌های ساختمانی ترکمنستان را تأمین مالی می‌کرد.

برای بازیابی اهمیت ترانزیتی در بحبوحه چالش راه‌آهن چین - قرقیزستان - ازبکستان (CKU)، شرکت خدمات حمل و نقل کی. تی. زد. اکسپرس (KTZ Express) قزاقستان با شرکت حمل و نقل کانتینری راه‌آهن چین همکاری کرد تا مسیر جدیدی را از چین از طریق قزاقستان، ترکمنستان، ایران و ترکیه راه‌اندازی کند که در نهایت به لهستان می‌رسد. این خط حمل و نقل شرق به غرب با همکاری ایران و چین همسوار است، به ویژه در حالی که پکن با مهار ایالات متحده مقابله می‌کند. ایران دو کریدور حمل بار به اروپا و خلیج {فارس} پیشنهاد داده که نقاط ورودی آن‌ها در سرخس و اینچه برون است و به ترتیب با مسیرهای چین - قرقیزستان - ازبکستان (CKU) و کریدور میانی چین - قزاقستان - ترکمنستان - ایران - ترکیه - اروپا (KITI) مطابقت دارند. مسیر دوم زمان حمل و نقل را ۲۰۰ درصد کاهش می‌دهد و ترانزیت از چین به لهستان را به ۴۰ روز می‌رساند.

پس از تعلیق‌های دوران کووید، راه‌آهن چین - قزاقستان - ترکمنستان - ایران در ژوئیه ۲۰۲۴ از سر گرفته شد. در ۳ مارس ۲۰۲۵، یک سرویس ریلی کانتینری جدید از چین به لهستان راه‌اندازی شد. این کریدور به ۸ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری نیاز دارد. در ماه مه ۲۰۲۵، مذاکرات شش‌جانبه در تهران به تعرفه‌ها و لجستیک پرداخت و نشان‌دهنده تغییر از انتخاب مسیر به ساخت یک شبکه حمل و نقل در سطح جهانی بود. این مسیر از روسیه عبور می‌کند و وابستگی چین به زیرساخت‌های روسیه را در بحبوحه تنش‌های ژئوپلیتیکی با غرب کاهش می‌دهد. علاوه بر این، این مسیرهای شرق به غرب می‌توانند به کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب (INSTC) نیز متصل شوند، که چین تاکنون تمایلی به پذیرش آن نداشته است.

نتیجه‌گیری و پیامدها

تغییر چشم‌انداز حمل‌ونقل اوراسیا، تأکیدی بر تنظیم مجدد راهبردی در واکنش به تغییر پویایی قدرت جهانی است. با توجه به آسیب‌پذیری فزاینده مسیرهای دریایی در برابر کنترل ایالات متحده و اختلال در ارتباطات

زمینی شمال توسط جنگ روسیه و اوکراین، چین به سرعت در حال تنوع بخشی به شبکه های لجستیکی خود از طریق کریدور میانی است. این طرح ها صرفاً ماهیت اقتصادی ندارند، بلکه در راهبردهای ژئوپلیتیکی گسترده تری با هدف کاهش آسیب پذیری، افزایش نفوذ منطقه ای و تقویت اتصال چندقطبی گنجانده شده اند.

گسترش کریدورها از طریق آسیای مرکزی و ایران، لجستیک حمل و نقل جهانی را مجدداً تنظیم می کند و کشورهایمانند قزاقستان، قرقیزستان، ایران و ترکیه را در قلب تجارت اوراسیا در قرن بیست و یکم قرار می دهد. هر مسیر نشان دهنده یک اقدام متعادل سازی دقیق است: عبور از تحریم های ایالات متحده، بی ثباتی داخلی و رقابت های منطقه ای در عین حفظ پایداری اقتصادی.

در درازمدت، این سرمایه گذاری های زیرساختی ممکن است هنجارهای تجارت جهانی را بازتعریف کنند و پیامدهایی برای تجارت اتحادیه اروپا - آسیا، رقابت ایالات متحده - چین و ادغام منطقه ای داشته باشند. آن ها همچنین اشکال جدیدی از دیپلماسی چندجانبه را فرا می خوانند، زیرا کشورهای کریدور در گفتگوهای اقتصادی و راهبردی ذی نفع می شوند. در صورت موفقیت، راهبردهای متنوع ریلی چین می تواند جایگاه آن را به عنوان محور مرکزی نظم اقتصادی اوراسیای بازطراحی شده تثبیت کند.

<https://www.eurasiareview.com/10092025-chinas-middle-corridors-and-east-west-connectivity-analysis/>