

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

دویست و پنجاهمین
نشست علمی - تخصصی

۲۵۰

بازخوانی جایگاه ایران در معماری نوین گردوره‌های بین‌المللی، ترانزیت و لجستیک: چالش‌ها، فرصت‌ها و افق‌های پیش‌رو

زمان: چهارشنبه ۷ مرداد ماه ۱۴۰۵
ساعت ۹:۳۰ الی ۱۱:۳۰

تالار مجازی مرکز:

<https://nikan.iut.ac.ir/rooms/8oj-1el-gmk-pg8/join>



ارائه دهنده:

حامد رضا حیدری





✓ کریدور صرفاً یک مسیر حمل و نقل نیست.

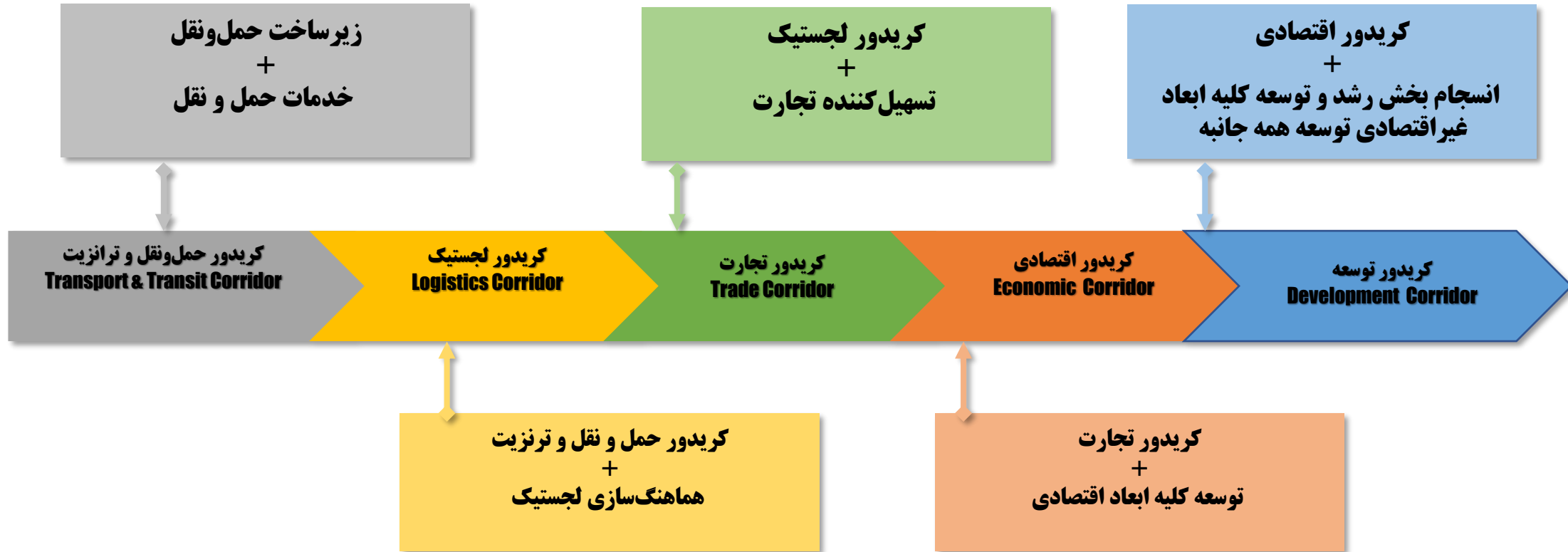
✓ کریدور شامل مجموعه‌ای از عناصر است:

- زیرساخت حمل و نقل
- رژیم‌های گمرکی
- سازوکارهای مالی
- استانداردهای لجستیک
- شبکه‌های داده

✓ کریدور از منظر مفهومی:

شبکه‌ای سازمان‌یافته برای جریان پایدار کالا، سرمایه و داده میان مناطق اقتصادی.

تعریف کلاسیک انواع کریدورها



بر این اساس:

- ✓ لزوماً هر کریدور حمل و نقل و ترانزیت قابلیت ارتقا به سطوح دیگر کریدورها را تا سطح متعالی یعنی کریدورها یعنی کریدور توسعه را ندارد؛
- ✓ لیکن **سنگ بنای** تأسیس کریدور توسعه، کریدور حمل و نقل و ترانزیت می باشد.
- ✓ این⁴ موضوع، **اهمیت ویژه** کریدورهای حمل و نقل و ترانزیت را نشان می دهد.



تغییر پارادایم در تعاریف معتبر جهانی از کریدور: از زیرساخت تا سامانه اتصال

“Corridors are not just infrastructure; they are systems of connectivity.”

— OECD, 2026

کریدورها صرفاً زیرساخت نیستند؛ آن‌ها سیستمهای اتصالند.

✓ سازمان همکاری و توسعه اقتصادی OECD، یکی از معتبرترین و اثرگذارترین نهادهای بین‌المللی در جهان و به عنوان «اتاق فکر اقتصادهای پیشرفته»

✓ حوزه تمرکز OECD در زمینه کریدورهای بین‌المللی:

- تدوین استانداردها، ارائه توصیه‌های سیاست‌گذاری و تحلیل‌های آماری
- تحلیل سیاست‌های اقتصادی و تدوین شاخص‌های اتصال‌پذیری (Connectivity Scoreboard)
- مرجع اصلی در بازطراحی ساختار کریدورها از یک مسیر فیزیکی به یک شبکه هوشمند خدمات‌محور
- طراحی و پیشنهاد قواعد بازی در تجارت بین‌الملل، ترانزیت، و تسهیلات گمرکی در کریدورهای مدرن

سطح عملکردی کریدورها با توجه به روندها و رویدادهای دهه اخیر جهانی

کریدورها در سه سطح عمل می کنند:

کریدورهای حمل و نقل

✓ راه آهن

✓ بندر

✓ جاده

کریدورهای اقتصادی

✓ مناطق صنعتی

✓ زنجیره ارزش

✓ سرمایه گذاری

کریدورهای ژئوپلیتیکی

✓ ابزار نفوذ

✓ رقابت قدرت ها

✓ کنترل شبکه ها



چرا کریدورها اکنون مهم‌تر شده‌اند؟

✓ کریدورها از مسیر حمل‌ونقل به زیرساخت رقابت ژئواقتصادی تبدیل شده‌اند.

✓ اگرچه تجارت جهانی همچنان رشد می‌کند، اما مسیر حرکت کالاها به‌طور معناداری در حال بازآرایی است؛
✓ بنابراین اهمیت کریدورها نه‌تنها کاهش نیافته، بلکه به‌عنوان گره‌های راهبردی تجارت جهانی افزایش یافته است.

✓ **تحولات تکتونیک در کریدورهای تجاری جهانی:** تحولی که ناشی از بازآرایی ژئوپلیتیکی، تحریم‌ها، تعرفه‌ها و سیاست‌های صنعتی منطقه‌ای است.

✓ روندهایی مانند reshoring / nearshoring / friendshoring باعث شده‌اند شرکت‌ها به‌جای کمینه‌سازی صرف هزینه، تاب‌آوری و امنیت زنجیره تأمین را در اولویت قرار دهند.

✓ در نتیجه، جهان از جهانی‌سازی یکپارچه به‌سوی منطقه‌ای‌شدن و تکه‌تکه‌شدن شبکه‌های تجاری حرکت می‌کند.



جهانی‌سازی امروز بیش از آنکه یک شبکه یکپارچه باشد،
به مجموعه‌ای از پیوندهای منطقه‌ای و بلوک‌های به‌هم‌دوخته‌شده شباهت دارد.

نظم تجاری جهان در حال گذار از یک شبکه یکپارچه جهانی به ساختاری خوشه‌ای، منطقه‌ای و ژئوپلیتیک‌محور است.

چرا کریدورها اکنون مهم‌تر شده‌اند؟

در مورد روندهای reshoring / nearshoring / friendshoring



تحول الگوی زنجیره تأمین جهانی
مرحله اول: جهانی‌سازی مبتنی بر کارایی
• برون‌سپاری تولید به کشورهای دوردست و کم‌هزینه (Offshoring)
• تمرکز بر کاهش هزینه و تولید انبوه
• وابستگی شدید به حمل‌ونقل دریایی و Chokepoints



مرحله دوم: جهانی‌سازی مبتنی بر تاب‌آوری
• بازگردانی تولید به داخل کشور (Reshoring)
• انتقال تولید به کشورهای نزدیک (Nearshoring)
• انتقال زنجیره تأمین به کشورهای هم‌پیمان (Friendshoring)

❖ مدل Offshoring اگرچه هزینه‌ها را کاهش داد، اما وابستگی اقتصاد جهانی به مسیرهای محدود و گلوگاه‌های ژئوپلیتیکی را افزایش داد.
❖ در گزارش‌های جدید BCG، McKinsey، WTO و تحلیل‌های ژئواقتصادی، معمولاً Offshoring را به‌عنوان «وضعیت پایه» در نظر می‌گیرند و تمرکز را روی روندهای جایگزین می‌گذارند.

پیامدهای این تحول

- منطقه‌ای شدن تجارت
- کاهش وابستگی به مسیرهای پرریسک
- رقابت برای کنترل زیرساخت‌ها
- افزایش اهمیت کریدورها



✓ این مدل از داده های تاریخی ده ساله و پیش بینی های ده ساله استفاده کرده که بر اساس همبستگی میان داده هایی مانند رشد تولید ناخالص داخلی، قیمت های کلیدی کالاها و شاخص های خاص اقتصاد کلان و نیز مسائلی چون جنگ – مثلاً جنگ روسیه و اوکراین – و مواردی چون پاندمی کرونا است.

✓ بر اساس این مدل، کمتر از یک دهه پیش، خطوط تجارت بین المللی هنوز توسط یک سیستم تجارت آزاد بلندپروازانه با هدف باز کردن بازارهای جدید برای شرکت ها و کارگران شکل می گرفت. این روزها **ملاحظات ژئوپلیتیک** و امنیت اقتصادی در حال تبدیل شدن به نیروهای تعیین کننده هستند.

✓ تحقیقات جدید BCG، که این تغییرات را در تجارت جهانی از سال ۲۰۱۸ دنبال می کند، نشان می دهد که **رقابت های ژئوپلیتیکی، اتحادها و آرمان های مشترک** تا چه حد اقتصاد جهانی را از نو می سازند.

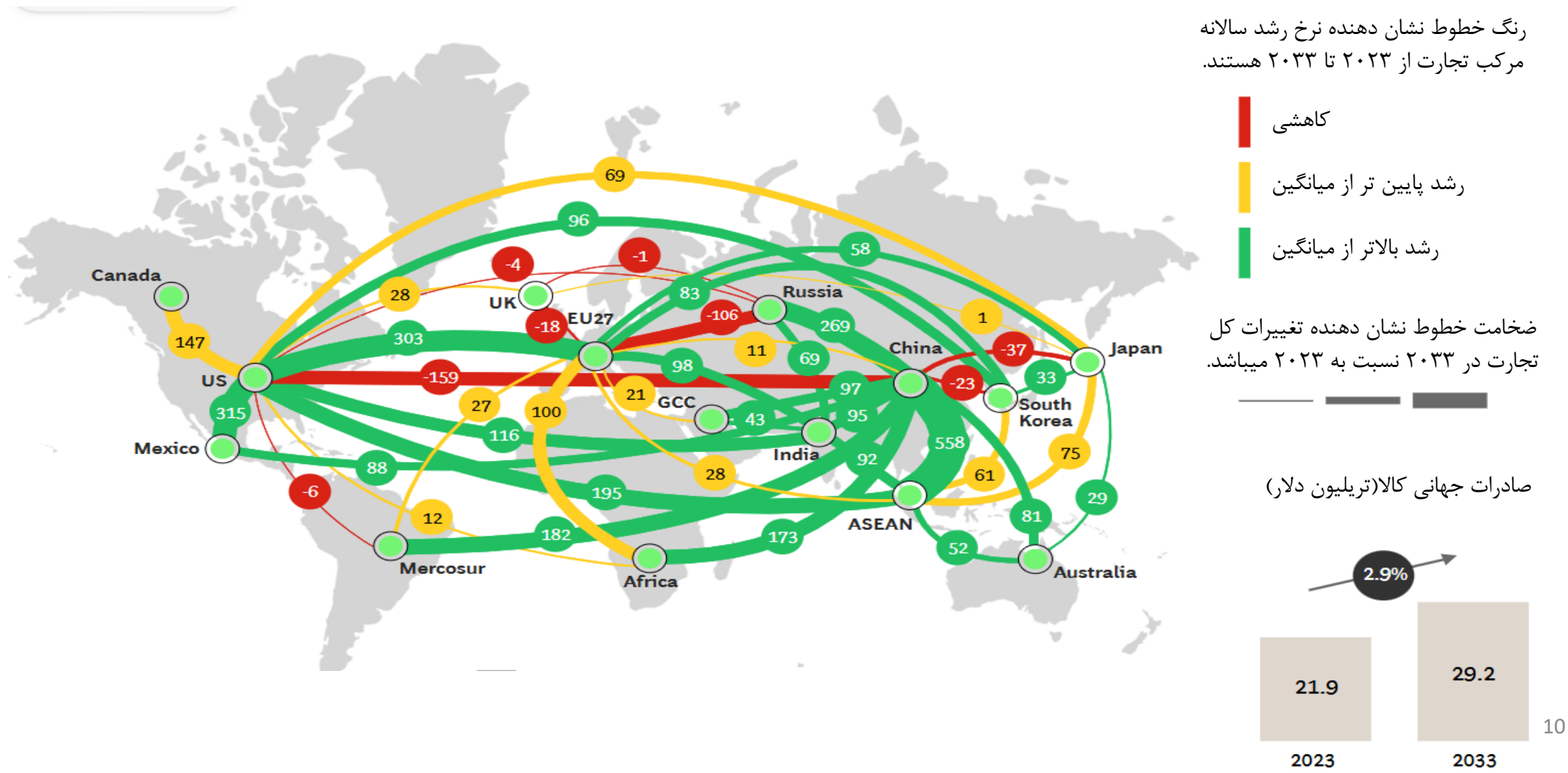
✓ BCG پیش بینی می کند که کل تجارت جهانی کالا در ده سال آینده به طور متوسط سالانه ۲.۹٪ رشد خواهد کرد و مسیرهای جابجایی کالاها به عبارتی ترانزیت کالاها به طور قابل توجهی تغییر خواهد کرد.



قدرت های بزرگ، ژئوپلیتیک و آینده تجارت تا ۲۰۳۳ میلادی

بر اساس مدل معتبر گروه مشاوران بوستون (BCG) منتشره در سال ۲۰۲۴ میلادی

تغییر در تجارت کالا، کریدورهای اصلی (عبوردهنده حدود ۴۵ درصد تجارت جهانی)





قدرت های بزرگ، ژئوپلیتیک و آینده تجارت تا ۲۰۳۳ میلادی

بر اساس مدل معتبر گروه مشاوران بوستون (BCG) منتشره در سال ۲۰۲۴ میلادی

بر اساس یافته های BCG

۱ چین به عنوان شریک تجاری قوی تر برای بقیه ظاهر خواهد شد، زیرا تجارت آن با غرب کاهش می یابد. چین به طور فزاینده ای، در حوزه فناوری های بومی و روابط اقتصادی عمیق تر با بازارهای نوظهور به پیش خواهد رفت. همگام با کاهش تجارت چین با غرب، تجارت چین با هند، روسیه، آسه آن، آفریقا و آمریکای جنوبی افزایش خواهد یافت.

۲ جنوب جهانی به عنوان نیروی در تجارت جهانی با قدرت گیری از محرک هایی مانند هند و آسیای جنوب شرقی افزایش خواهد یافت، زیرا کشورهای در حال توسعه بیشتر به زنجیره های عرضه جهانی کمک می کنند و قابلیت های جدیدی را توسعه می دهند. تجارت جنوب و جنوب نیز افزایش خواهد یافت و فراتر از صادرات کالاهای مبتنی بر منابع طبیعی به سمت کالاهای تولیدی پیچیده تر حرکت می کند.

۳ رشد تجارت اتحادیه اروپا با چین تا حد زیادی دچار رکود خواهد شد. این منطقه هم به شرکای تجاری قدیمی مانند ایالات متحده و ژاپن و هم به بازارهای نوظهور مانند هند، ترکیه و آفریقا وابسته تر می شود.

۴ ژئوپلیتیک به طور پیوسته در حال ترسیم مجدد نقشه تجارت جهانی است. توانایی پیش بینی، تحلیل و انطباق با نیروهای ژئوپلیتیکی که آینده تجارت را تعریف می کنند (بازوهای ژئوپلیتیکی)، به منبع مهمی برای مزیت رقابتی در دهه آینده تبدیل خواهد شد.



ضرورت بازتعریف جایگاه کشور در عرصه کریدورها

- در عرصه رقابتی کریدورها، کشورها به جای تصاحب بازار، مسیرها را تصاحب می کنند.
- امروز کریدور فقط مسیر حمل کالا نیست، بلکه ابزار نفوذ، درآمد پایدار و وابستگی سازی است.
- ایران در قلب این رقابت است، اما الزاماً برنده آن نیست.
- داشتن جغرافیای خوب شرط لازم است، نه کافی.
- کریدور موفق نیازمند مقررات، ثبات، اعتماد و کارایی نهادی است.
- ضعف در یک مؤلفه، کل مسیر را غیررقابتی می کند.
- منطقه به سمت تنوع مسیر حرکت کرده است.

کریدورهای ترانزیتی فعال / در حال تأسیس / محتمل عبوری و غیر عبوری از کشورمان در منطقه





تغییر پارادایم در تجارت جهانی: از «کم‌هزینه‌ترین مسیر» به «تاب‌آورترین مسیر» در پی بحران‌های دهه اخیر در منطقه

✓ بحران‌های دهه اخیر در منطقه نشان داد که گلوگاه‌های اصلی تجارت جهانی تا چه اندازه در برابر شوک‌های امنیتی آسیب‌پذیر هستند.

✓ در جریان این بحران‌ها:

- ترانزیت با افزایش هزینه بیمه و زمان مواجه شد.
- زنجیره‌های تأمین دچار اختلال شد.

✓ این رخدادها موجب شد بسیاری از بازیگران منطقه‌ای و جهانی به دنبال تنوع‌بخشی به مسیرهای ترانزیتی و کاهش وابستگی به مسیرهای پرریسک باشند.

نتیجه :

گذار تدریجی از منطق کارایی اقتصادی به منطق تاب‌آوری ژئوپلیتیکی در طراحی کریدورها



توسعه کریدورهای زمینی و ترکیبی: از مصادیق مهم حرکت کشورها به سمت کریدورهای تاب آور با توجه به افزایش ریسک در مسیرهای دریایی

بازیگران منطقه‌ای

- عربستان سعودی (توسعه شبکه ریلی و لجستیکی شبه جزیره)
- امارات متحده عربی (سرمایه گذاری در بنادر و اتصال ریلی منطقه)
- عراق (پروژه جاده توسعه و بندر فاو)
- ترکیه (تقویت مسیرهای اتصال آسیای میانه به اروپا)
- جمهوری آذربایجان (پروژه‌های اتصال قفقاز به ترکیه)
- رژیم صهیونیستی (توسعه بنادر مدیترانه و اتصال به شبکه‌های زمینی منطقه)
- اردن (پل ارتباطی میان شبه جزیره عربستان و مدیترانه)
- پاکستان (توسعه کریدورهای متصل به بندر گوادر)

بازیگران فرامنطقه‌ای

- چین (پروژه کمربند و راه و مسیر میانی)
- هند (پروژه‌های اتصال به خلیج فارس و اروپا)
- روسیه (توسعه مسیرهای جنوب محور و کریدور شمال-جنوب)
- ایالات متحده و اتحادیه اروپا (حمایت از مسیرهای جایگزین برای تجارت اوراسیا)

نتیجه این روند، شکل گیری شبکه‌ای از کریدورها و به عبارتی معماری نوین کریدورها است.

پل زمینی خلیج فارس - مدیترانه: ترجمه لجستیکی همگرایی جدید منطقه

در پی عادی سازی روابط برخی کشورهای عربی با رژیم صهیونیستی، امکان شکل گیری همکاری های جدید در حوزه زیرساخت و حمل و نقل منطقه ای فراهم شده است.

در این چارچوب، ایده ایجاد یک پل زمینی میان خلیج فارس و مدیترانه مطرح شده است. این مسیر بر سه عنصر استوار است: توسعه شبکه ریلی عربستان در امتداد محور تاریخی حجاز

اتصال لجستیکی عربستان به اردن

دسترسی به بنادر مدیترانه در اراضی اشغالی
در این الگو:

خلیج فارس ← عربستان ← اردن ← بنادر مدیترانه

کالا می تواند از بنادر خلیج فارس وارد شبه جزیره عربستان شده و از طریق شبکه های ریلی و جاده ای به مدیترانه منتقل شود.
هدف این طرح:

- کاهش زمان انتقال کالا
- کاهش وابستگی به مسیرهای دریایی پرریسک
- ایجاد مسیر جایگزین برای تجارت آسیا-اروپا

پل زمینی خلیج فارس - مدیترانه: ترجمه لجستیکی همگرایی جدید منطقه با یا بدون ترکیه؟

سناریو اول: پل مستقیم به مدیترانه (بدون عبور از ترکیه)
مسیر:

خلیج فارس - عربستان - اردن - اسرائیل - مدیترانه
در این مدل:

- خروجی در بندر حيفا یا سایر بنادر مدیترانه‌ای است.
- ترکیه در مسیر زمینی حضور ندارد.
- نقش ترکیه فقط در ادامه مسیر دریایی به اروپا ممکن است مطرح شود.
- این همان مدلی است که بیشتر در چارچوب IMEC مطرح می‌شود.

سناریو دوم: پل زمینی با امتداد اروپایی از طریق ترکیه
مسیر:

خلیج فارس → عربستان → اردن → سوریه → ترکیه → اروپا
یا

عراق → سوریه → ترکیه → اروپا
در این مدل:

✓ ترکیه به گره کلیدی تبدیل می‌شود.
چرا؟

زیرا ترکیه:

- به شبکه ریلی اروپا متصل است
- میزبان کریدورهای انرژی خزر است
- موقعیت جغرافیایی اتصال مدیترانه، دریای سیاه و بالکان را دارد.



«در برخی طراحی‌ها، پل زمینی در مدیترانه متوقف می‌شود؛ اما در برخی دیگر، با عبور از سوریه یا عراق به ترکیه متصل شده و به شبکه اروپایی پیوند می‌خورد.»

همکاری مستقیم امارات و رژیم صهیونیستی در حوزه بنادر



پس از عادی سازی روابط، چند تحول مهم رخ داد:

• امضای توافق میان شرکت های بندری امارات و اسرائیل

• مشارکت شرکت های لجستیکی امارات در مدیریت یا توسعه برخی بنادر اسرائیل

• افزایش خطوط کشتیرانی مستقیم میان بنادر دو طرف

هدف این همکاری ها ایجاد شبکه ای پیوسته از بنادر خلیج فارس تا مدیترانه است.

پیوند این روند با طرح اتصال هند به اروپا

در طرح اتصال هند به اروپا (IMEC) که چند سال اخیر مطرح شده، همین شبکه نقش کلیدی دارد.

در این مدل:

۱. کالا از هند به امارات می رسد

۲. از طریق ریل عربستان به شمال شبه جزیره منتقل می شود

۳. از اسرائیل به اروپا صادر می شود

بنابراین همکاری های ناشی از پیمان ابراهیم بستر سیاسی و اقتصادی لازم برای چنین

طرحی را فراهم کرده است.



تغییر رویکرد کشورهای خلیج فارس و محدودیت‌ها و واقعیت‌های موجود

قبل از تحولات اخیر، اقتصاد لجستیکی منطقه بیشتر بر بنادر و مسیرهای دریایی متکی بود. اما اکنون کشورهایمانند امارات و عربستان در حال سرمایه‌گذاری در:

- شبکه‌های راه‌آهن بین‌کشوری

- مراکز توزیع منطقه‌ای

- اتصال بنادر به مسیرهای زمینی

هستند تا بتوانند **حمل و نقل ترکیبی دریا-خشکی** ایجاد کنند.

با وجود این روندها، چند نکته مهم هم وجود دارد:

- بسیاری از پروژه‌های ریلی هنوز کاملاً تکمیل نشده‌اند.

- برخی همکاری‌ها هنوز در سطح برنامه‌ریزی یا سرمایه‌گذاری اولیه هستند.

- شرایط سیاسی منطقه می‌تواند سرعت اجرای پروژه‌ها را تغییر دهد.

بنابراین این شبکه هنوز در حال شکل‌گیری است، نه اینکه کاملاً عملیاتی شده باشد.



راهبرد هند

راهبرد اصلی: ایجاد مسیرهای متنوع برای دسترسی به بازار اروپا

هند: ایجاد مسیرهای متنوع با رویکرد لجستیک غیرچینی

هند در معماری پسا جنگ رمضان، در یک «تنگنای راهبردی» قرار گرفته است. از یک سو، سرمایه گذاری اش در چابهار با تهدید کریدورهای رقیب مواجه است و از سوی دیگر، نیاز مبرم به دور زدن چین و پاکستان، دهلی نو را به سمت بازی های پیچیده تر سوق داده است.

هند در حال بازی در دو زمین است:

• **در ایران:** حفظ چابهار برای دسترسی به افغانستان و آسیای میانه (رقابت با پاکستان).

• **در کشورهای حاشیه خلیج فارس:** مشارکت در «پل زمینی» برای دسترسی به اروپا (رقابت با مسیرهای ترکیه-چین) هند به دنبال ایجاد زنجیره تأمین است که در آن هیچ گره کلیدی در اختیار چین نباشد. به همین دلیل، هند از هر کریدوری که نفوذ چین را در اقیانوس هند و قفقاز کاهش دهد، حمایت می کند.

راهبرد اصلی: ایجاد مسیرهای متنوع برای دسترسی به بازار اروپا

برنامه ها:

• سرمایه گذاری محدود اما هدفمند در بندر چابهار برای دسترسی به افغانستان و آسیای میانه.

• حمایت از طرح اتصال هند به اروپا از طریق امارات و عربستان.

• تلاش برای کاهش وابستگی به مسیرهایی که تحت نفوذ چین قرار دارند.



راهبرد کشورهای شمال غرب و غرب ایران

ترکیه: تثبیت جایگاه به عنوان گره نهایی کریدور شرق-غرب

منطق راهبردی

- ترکیه آشکارا از پروژه‌های اتصال قفقاز و آسیای مرکزی حمایت می‌کند، چون:
- کریدورهای ترک محور را تقویت می‌کند.
- نقش آنکارا را به عنوان **هاب نهایی اتصال آسیا به اروپا** بالا می‌برد.
- مکمل «کریدور میانی / Middle Corridor» است.

جایگاه ترکیه در معادله زنگزور

- ترکیه زنگزور را فقط یک پروژه دوجانبه ارمنستان-آذربایجان نمی‌بیند؛ بلکه آن را قطعه‌ای از **معماری بزرگ تر ترانزیت اوراسیا** می‌داند.

نکته مهم

- اگر اتصال‌ها کامل شوند، ترکیه:
- از یک کشور ترانزیتی مهم
- به **گره اجتناب‌ناپذیر** در شبکه شرق-غرب تبدیل می‌شود.



راهبرد کشورهای شمال غرب و غرب ایران

ارمنستان: از مقاومت در برابر «کریدور» تا مدیریت «گشایش تحت حاکمیت»

منطق راهبردی

ارمنستان در ظاهر وارد فاز موافقت مشروط با بازگشایی مسیرها شده، اما خط قرمز اصلی اش روشن است:

- به بازگشایی تحت حاکمیت و صلاحیت ارمنستان

راهبرد ایروان

ارمنستان تلاش می کند از یک وضعیت تحمیلی خارج شود و آن را به یک مدل قابل مدیریت تبدیل کند:

- بازگشایی ارتباطات
- حفظ حاکمیت
- جلوگیری از تبدیل مسیر به ابزار اعمال فشار سیاسی

مسیر ترامپ / TRIPP: نام آمریکایی مصالحه ژئوپلیتیک

TRIPP سه کار انجام می دهد:

۱. بسته ی سیاسی توافق را قابل عرضه می کند
۲. به جای ادبیات «کریدور» از واژه های نرم تر و توافق پذیرتر استفاده می کند
۳. نقش آمریکا را در معماری اتصال قفقاز جنوبی تثبیت می کند

عراق

راهبرد جدید: تبدیل شدن از واردکننده کالا به گره ترانزیتی منطقه
برنامه‌ها:

- ساخت بندر بزرگ فاو در جنوب عراق.
 - احداث شبکه راه آهن و بزرگراه از فاو تا مرز ترکیه.
 - جذب سرمایه گذاری کشورهای عربی و شرکت‌های بین‌المللی برای اجرای این طرح.
- پیامد:**

در صورت تکمیل این مسیر، بخشی از تجارت خلیج فارس می‌تواند بدون عبور از ایران به اروپا منتقل شود.

کشورهای آسیای میانه: تنوع بخشی مسیرها و کاهش وابستگی

منطق راهبردی

- کشورهای آسیای میانه (قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان، قرقیزستان) در حال اجرای سیاست **Multi-Vector Connectivity** هستند؛ یعنی:
- وابسته نبودن به یک مسیر
 - استفاده همزمان از چند کریدور

مسیرهای مورد توجه

• کریدور میانی (Trans-Caspian / Middle Corridor)

• چین → قزاقستان → خزر → آذربایجان → ترکیه → اروپا

• مسیر روسیه (شمالی)

• آسیای میانه → روسیه → اروپا

• مسیر جنوبی بالقوه

• آسیای میانه → ایران → خلیج فارس / هند

پیام راهبردی

برای آسیای میانه:

• ایران یکی از گزینه ها است

• نه تنها گزینه

بنابراین رقابت اصلی در آینده میان:

• مسیر خزر-قفقاز-ترکیه

• و مسیر ایران-خلیج فارس

24 خواهد بود.

پاکستان: تبدیل شدن به دروازه جنوبی آسیای مرکزی

منطق راهبردی

پاکستان تلاش می کند خود را به دروازه دریایی آسیای مرکزی تبدیل کند.
ابزارهای اصلی:

• بندر گوادر

• کریدور اقتصادی چین-پاکستان (CPEC)

• اتصال احتمالی به آسیای مرکزی از طریق افغانستان

مسیرهای هدف

• آسیای مرکزی → افغانستان → پاکستان → اقیانوس هند

هدف ژئوپلیتیکی

پاکستان می خواهد:

• جایگزین مسیر ایران برای دسترسی آسیای مرکزی به دریا شود.

• نقش خود را در شبکه های لجستیک چین تقویت کند.

چین و پاکستان توافق کرده‌اند که یک الگوی (۱+۴) همکاری اقتصادی را با نقش محوری دالان به‌عنوان ستون فقرات همکاری‌ها و ۴ حوزه کلیدی بندر گوادر، انرژی، زیرساخت‌های حمل‌ونقلی و همکاری‌های صنعتی توسعه دهند. اجرای این طرح به مدت ۱۵ سال، در سه بازه زمانی (فاز) کوتاه مدت (۲۰۲۲-۲۰۲۵) تحت عنوان CPEC1، میان مدت (۲۰۲۵-۲۰۳۰) تحت عنوان CPEC2 و دراز مدت (۲۰۳۰-۲۰۳۵) تحت عنوان CPEC3 برنامه‌ریزی شده است.

- هاب‌های تجارت منطقه‌ای
- توسعه بلوک‌های منطقه‌ای
- یکپارچه سازی سیاست‌های اجتماعی و اقتصادی

فاز ۳- یکپارچه سازی اقتصادی

- کارکرد کامل بندر گوادر
- ایجاد مناطق ویژه اقتصادی
- توسعه ظرفیت

فاز ۲- توسعه اقتصادی

- توسعه زیرساخت‌ها
- تولید انرژی
- ایجاد شبکه‌ها

فاز ۱- اقدامات زودبازده

مسیر سنتی از ۳۱ مبدأ اصلی تا ۶ بندر بزرگ چین از طریق شبکه جاده ای داخل چین تا مقاصد جبل علی و هامبورگ از طریق مسیر دریایی (تنگه مالاکا)

این مسیر سنتی از تنگه استراتژیک مالاگا می گذرد که با توجه به وابستگی بسیار بالای چین به این تنگه (عبور حدود ۸۰ درصد نفت وارداتی چین از آن) و نیز سهم ۶۰ درصدی چین از تردهای روزانه شناورهای عبوری از این تنگه (از و به چین) و چالش‌های ژئوپلیتیکی که ناشی از این حد وابستگی و معضلات ناشی از حضور آمریکا و متحدان منطقه‌ای آمریکا متوجه چین است، تنگه مالاگا را تبدیل به معضل مالاگا برای چین ساخته است.



مسیرهای جدید در چارچوب سی پک
مسیر زمینی از بنادر بزرگ چین تا سین کیانگ در شمال غرب چین و از آن جا تا گوادر در جنوب غرب پاکستان و در ادامه،
مسیر دریایی از گوادر تا جبل علی و پاکستان، چین را از تنگای مالاکا خارج خواهد ساخت.



افغانستان: تبدیل موقعیت جغرافیایی به دارایی ترانزیتی

منطق راهبردی

افغانستان در تلاش است از موقعیت جغرافیایی خود به عنوان **گره اتصال آسیای مرکزی و جنوب آسیا** استفاده کند.

طرح های مهم

- کریدور ترانس افغان
- مشارکت در کمربند راه چین
- کریدور لاجورد

چالش

بی ثباتی امنیتی همچنان مهم ترین مانع عملیاتی شدن این مسیرهاست.

روسیه: حفظ نقش محوری در اتصالات

منطق راهبردی

روسیه دو هدف اصلی دارد:

۱. حفظ مسیرهای سنتی ترانزیت از طریق قلمرو خود

۲. توسعه مسیرهای جایگزین برای دسترسی به جنوب

طرح مهم، کریدور شمال جنوب در هر ۵ سناریوی کلیدی محتمل پیش رو در ارتباط با جنگ با اوکراین است:

۱. سناریوی تداوم جنگ فرسایشی با بن بست نسبی

۲. سناریوی پیشروی محدود روسیه و تثبیت مرزهای جدید

۳. سناریوی ضد حمله موفق اوکراین و بازپس گیری سرزمینی

۴. سناریوی مذاکرات و آتش بس تحت فشار بین المللی

۵. سناریوی تشدید و گسترش منطقه ای جنگ

جنگ اوکراین یک تغییر پارادایم در استراتژی لجستیکی روسیه ایجاد کرده است.

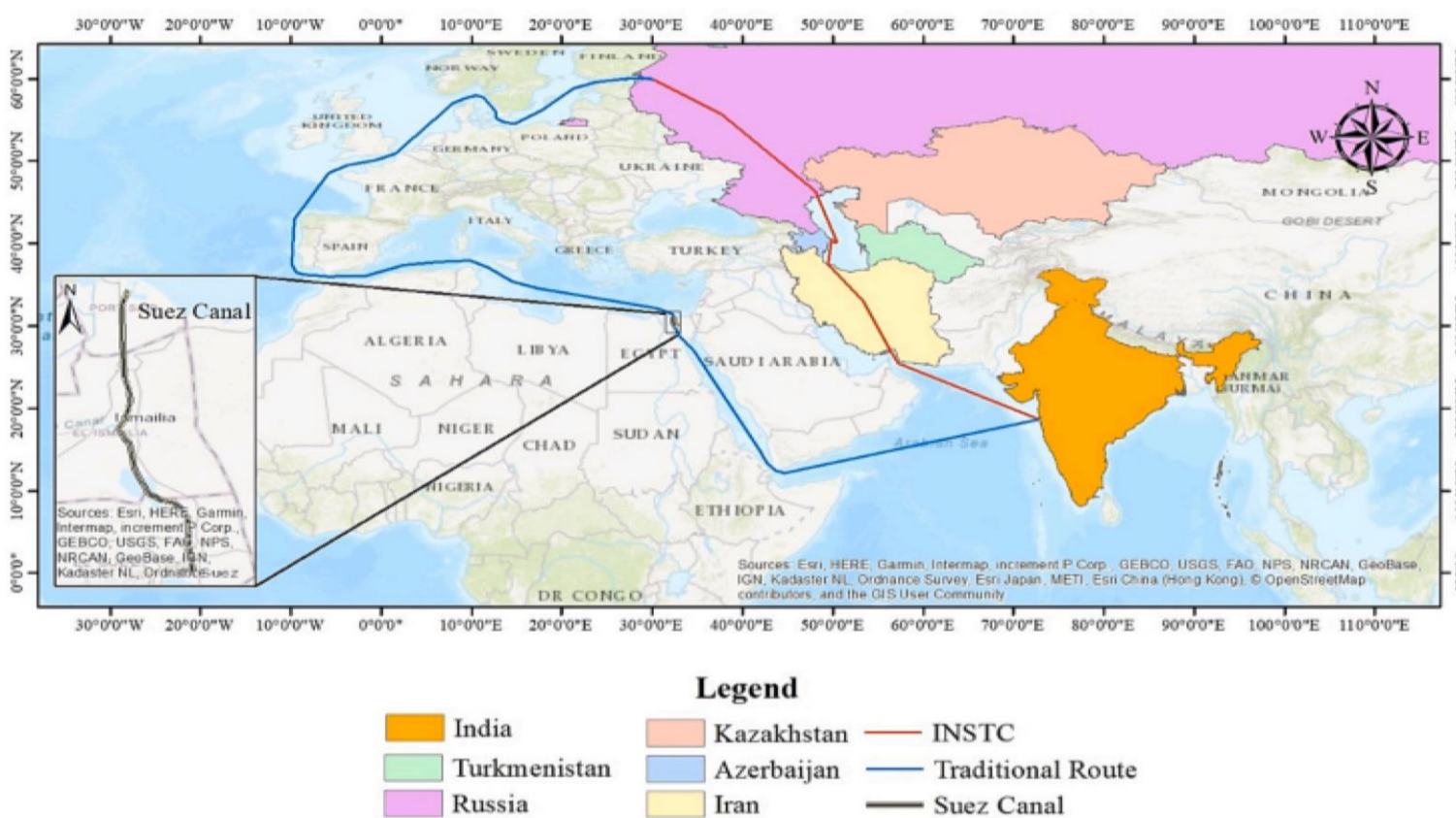
این کشور به طور ساختاری از وابستگی به غرب فاصله گرفته و آینده اقتصادی خود را در ادغام با اوراسیا و جهان جنوب می بیند.

کریدور شمال-جنوب دیگر یک گزینه نیست، بلکه تبدیل به یک ضرورت ژئوپلیتیک شده است.

شدت این ضرورت مستقیماً با شدت تهدیدی که روسیه در جنگ احساس می کند، افزایش می یابد.

این کریدور نماد عینی “چرخش به شرق” روسیه و نقطه کانونی برای دور زدن تحریم ها و ایجاد یک نظم اقتصادی موازی است.

دالان حمل و نقل بین‌المللی شمال – جنوب (INSTC)



مقایسه مسیر سنتی (از طریق کانال سوئز)

و مسیر دالان حمل و نقل بین‌المللی شمال – جنوب

(تبادلات تجاری روسیه با هند: ۲۵ میلیون تن در سال؛ هدف گذاری ۲۰۳۰ میلادی: ۱۰۰ میلیون تن در سال)

✓ این دالان حمل و نقل بین‌المللی در سال ۱۳۷۹ در شهر سن‌پترزبورگ کشور روسیه توسط سه کشور ایران، روسیه و هند به منظور گسترش همکاری‌های حمل و نقلی بین اعضاء تأسیس گردید.

✓ این دالان دارای سه شاخه غرب، مرکز و شرق دریای خزر می‌باشد.

✓ اعضا: ایران، هند، روسیه، ترکیه، آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، بلاروس، تاجیکستان، قرقیزستان، عمان، سوریه، اوکراین و اخیراً ترکمنستان.

✓ بلغارستان بعنوان عضو ناظر می‌باشد.

✓ این مسیر مهم‌ترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا است که مسافت ۱۶ هزار کیلومتری حمل بار از طریق کانال سوئز را با یک مسیر ۷ هزار و ۲۰۰ کیلومتری جایگزین کرده و در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر است.

دالان حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب و سه شاخه آن (شاخه‌های شرقی، مرکزی و غربی دریای خزر)

شاخه شرقی:

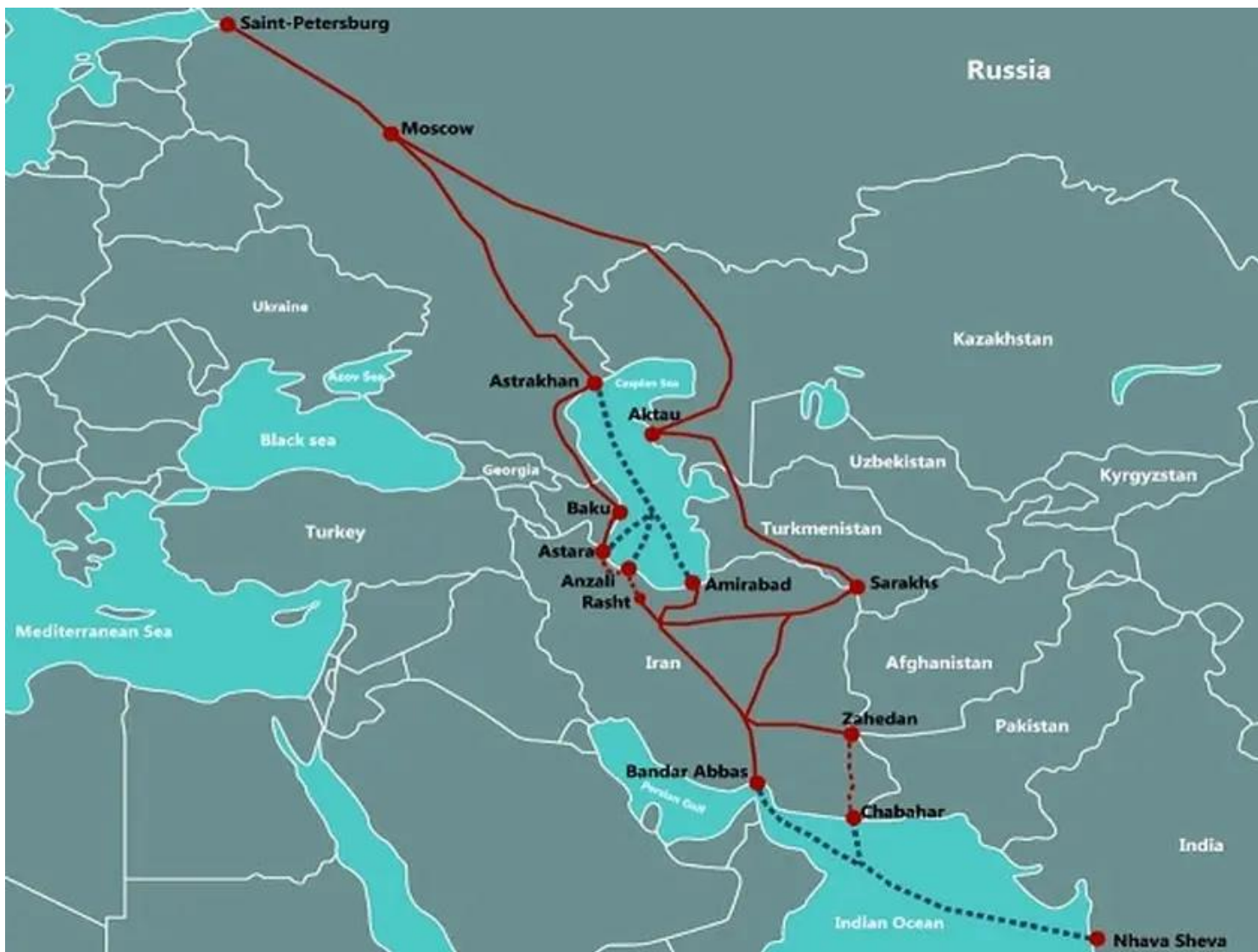
هند-ایران-آسیای مرکزی (ترکمنستان-قزاقستان)-روسیه

شاخه مرکزی:

هند-ایران-دریای خزر-روسیه

شاخه غربی:

هند-ایران-آذربایجان-روسیه



چین: امنیت زنجیره تأمین و تنوع کریدورها

منطق راهبردی

- چین در چارچوب ابتکار کمربند و جاده (BRI) به دنبال:
- کاهش ریسک‌های ژئوپلیتیکی
- تنوع مسیرهای حمل و نقل
- افزایش تاب‌آوری زنجیره تأمین

مسیرهای کلیدی مورد توجه چین

(۱) کریدور میانی (Middle Corridor)

چین → آسیای مرکزی → خزر → قفقاز → ترکیه → اروپا

(۲) کریدور چین-پاکستان (CPEC)

چین → پاکستان → بندر گوادر

(۳) کریدور بالقوه ایران

چین → آسیای مرکزی → ایران → خلیج فارس / ترکیه
چین معمولاً:

- روی چند مسیر همزمان سرمایه‌گذاری می‌کند
- تا در صورت اختلال در یک مسیر، مسیرهای دیگر فعال بمانند.

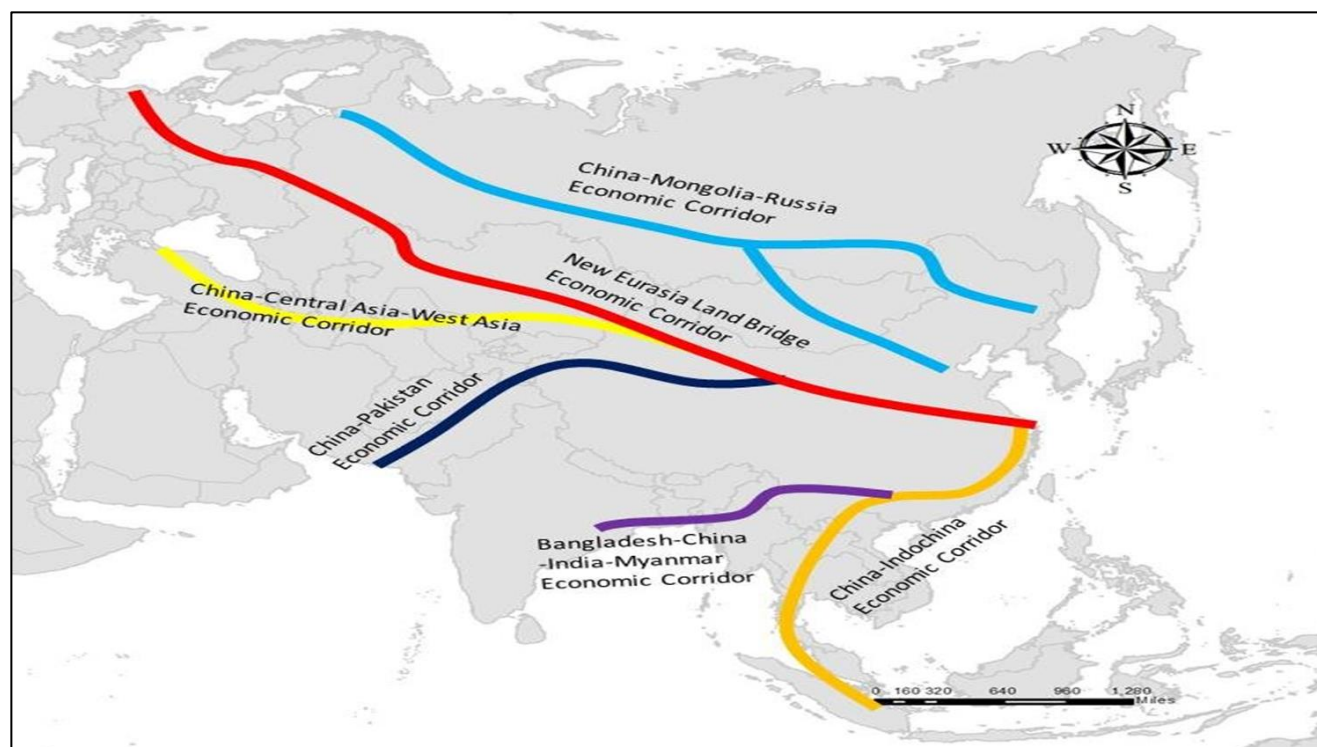


ایران، چین و کریدور جنوبی: بازخوانی فرصت‌های اتصال و همکاری

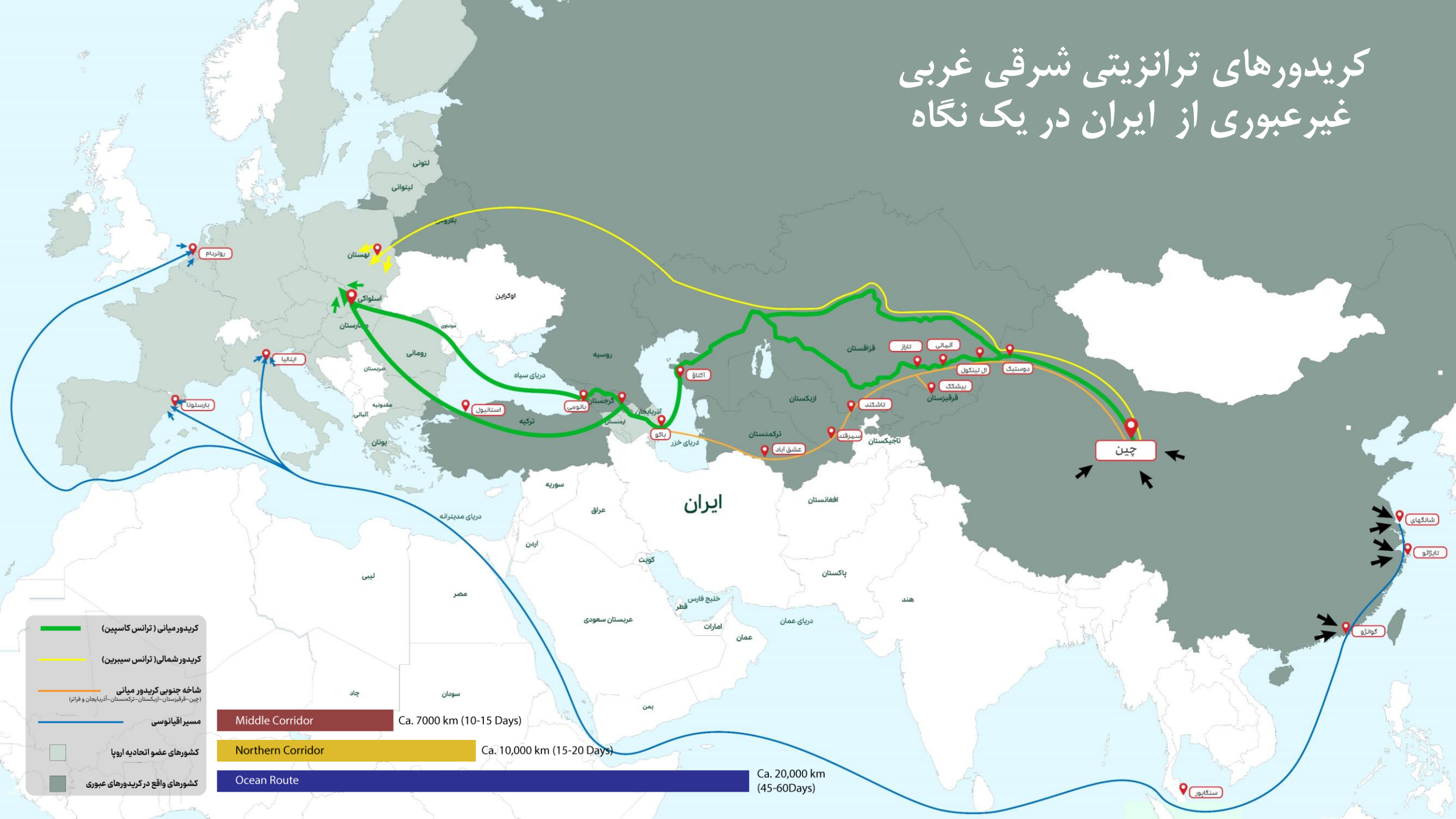
- چین بزرگترین محرک حجم محموله بین اروپا و آسیا است. همچنین یکی از دو شریک تجاری بزرگ اتحادیه اروپا است.
- از نظر تاریخی، اکثر تجارت کالاهای اروپا و چین از طریق مسیرهای دریایی انجام شده است.
- حدود ۸۰ تا ۸۵ درصد از کل حجم تجارت اتحادیه اروپا و چین از طریق مسیرهای دریایی می‌باشد.
- سهم حمل و نقل زمینی حدود ۱۰ درصد است.
- و باقیمانده، حمل و نقل هوایی است.
- حمل و نقل زمینی بین آسیا و اروپا در سه کریدور اصلی قابل انجام است:
 - کریدور شمالی
 - کریدور میانی (ترانس کاسپین)
 - کریدور جنوبی
- کریدور جنوبی (عبوری از ایران) قدیمی‌ترین، طولانی‌ترین و با بیشترین استفاده در طول تاریخ است. اما در دهه های اخیر کمتر مورد توجه قرار گرفته است.

✓ این طرح که از دو بخش «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» و «جاده ابریشم دریایی در قرن ۲۱» تشکیل شده، از سوی شی جین پینگ رئیس‌جمهور چین در پاییز ۲۰۱۳ (۱۳۹۲) ارائه شد.

✓ کمربند و راه شامل ۶ دالان است که یکی از آن‌ها دالان اقتصادی چین - آسیای میانه - غرب آسیا است (موسوم به CCWAEC) که از ایران عبور می‌کند.



کریدورهای ترانزیتی شرقی غربی غیرعبوری از ایران در یک نگاه



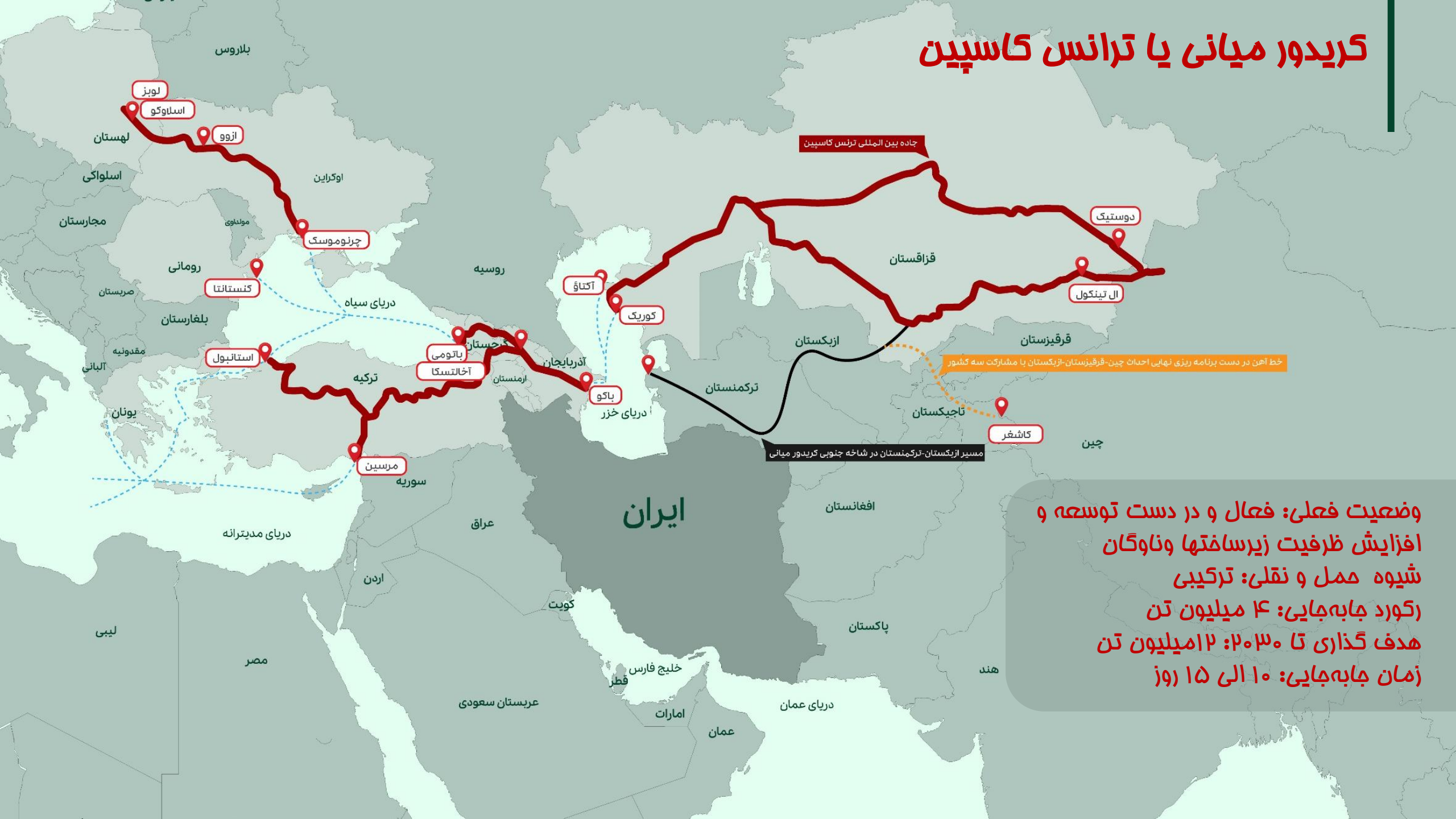
کریدور ریلی شمالی یا ترانس سبیرین

Yakutsk



- وضعیت فعلی: غیر فعال (عدم کارکرد ترانزیتی سمت اروپا بدلیل جنگ روسیه-اوکراین و مسدود شدن مرزهای غربی روسیه)
- شیوه ممل و نقلی: ترکیبی
- رکورد حجم جابه‌جایی: ۳۰ میلیون تن
- زمان جابه‌جایی: ۱۴ الی ۲۰ روز

کریدور میانی یا ترانس کاسپین



جاده بین‌المللی ترانس کاسپین

دوستیک

ال‌تینگول

قزاقستان

ازبکستان

ترکمنستان

قرقیزستان

تاجیکستان

کاشغر

چین

مسیر ازبکستان-ترکمنستان در شاخه جنوبی کریدور میانی

خط آهن در دست برنامه ریزی نهایی احداث چین-قرقیزستان-ازبکستان با مشارکت سه کشور

ایران

افغانستان

پاکستان

هند

دریای عمان

عمان

امارات

خلیج فارس
قطر

عربستان سعودی

کویت

عراق

اردن

مصر

لیبی

دریای مدیترانه

وضعیت فعلی: فعال و در دست توسعه و افزایش ظرفیت زیرساختها و ناوگان شیوه حمل و نقلی: ترکیبی رکورد جابه‌جایی: ۴ میلیون تن هدف گذاری تا ۲۰۳۰: ۱۲ میلیون تن زمان جابه‌جایی: ۱۰ الی ۱۵ روز

ارزیابی راهبردی سه کریدور شمالی (ترانس سیرین)، کریدور میانی (ترانس کاسپین) و کریدور جنوبی (عبوری از ایران)

کریدور جنوبی (ایران محور)	کریدور میانی (عبوری از خزر)	کریدور شمالی (عبوری از روسیه)	کریدور / ویژگی کریدور
چین - آسیای مرکزی / پاکستان / افغانستان - ایران - ترکیه / عراق / آذربایجان / ارمنستان / آب‌های جنوبی و فراتر از آنها	چین - قزاقستان - دریای خزر - آذربایجان - گرجستان / ترکیه اروپا چین - قرقیزستان - ازبکستان - ترکمنستان - دریای خزر - آذربایجان - گرجستان / ترکیه اروپا	چین - قزاقستان / مغولستان - روسیه - اروپا	مسیر اصلی
کوتاه‌ترین و سریع‌ترین مسیر تمام‌زمینی؛ دسترسی مستقیم به همسایگان شمال غربی و غربی ایران و دریاهای آزاد و فراتر از آن به اروپا و آفریقا را فراهم می‌کند.	روسیه و ایران را دور می‌زند؛ از حمایت سیاسی و مالی قوی غرب برخوردار است.	در سنوات گذشته، سریع‌ترین مسیر زمینی با زیرساخت‌های بهره‌ور و ظرفیت بالا.	مزیت اصلی (در گذشته و حال)
۱. ریسک تحریم‌های ایالات متحده: چالش اصلی، مانع سرمایه‌گذاری و بانکداری (اما قابل مدیریت از طریق سازوکارهای دوجانبه) ۲. کسری زیرساخت: نیازمند سرمایه‌گذاری برای تکمیل و نوسازی حلقه‌های مفقوده است (این یک فرصت سرمایه‌گذاری است، نه یک بن‌بست). ۳. بوروکراسی عملیاتی: نیازمند استانداردسازی و دیجیتالی شدن فرآیندها	۱. شکنندگی عملیاتی: ظرفیت پایین، گلوگاه دریای خزر (وابستگی کشتی/بندر) و گذرگاه‌های مرزی متعدد ۲. ریسک زیست‌محیطی بلندمدت: کاهش سطح آب دریای خزر، عدم قطعیت جدی برای عملیات بندری و کشتیرانی آینده ایجاد می‌کند، ۳. ریسک ایجاد «تنگه مالاکای جدید ولی زمینی»: از کشورهای حوزه نفوذ غرب/ناتو عبور می‌کند. یک تغییر ژئوپلیتیکی (مثلاً، روی کار آمدن دولتی شبیه ترامپ) می‌تواند این مسیر را به یک گلوگاه جدید و اهرم فشار علیه چین تبدیل کند.	۱. خطر بالای تحریم‌های ثانویه: قرار گرفتن مستقیم شرکت‌های لجستیک در معرض رژیم تحریم‌های غرب ۲. بی‌ثباتی سیاسی-عملیاتی: ظرفیت لجستیک روسیه درگیر جنگ است و سیاست‌های مسکو غیرقابل پیش‌بینی است ۳. انزوای استراتژیک: اتکای بیش از حد به کشوری که با انزوای جهانی فزاینده‌ای روبرو است. این کشور عملاً یک شریان مسدود شده است.	تحلیل ریسک فعلی و آینده
انعطاف‌پذیری و استقلال استراتژیک. تنها کریدوری که همزمان خارج از حوزه‌های نفوذ مستقیم غرب است. این کریدور یک «بیمه‌نامه ژئوپلیتیکی» واقعی برای زنجیره تأمین چین و اهرمی برای حفظ استقلال استراتژیک ارائه می‌دهد.	وابستگی جدید. این مسیر، اتکای چین را از روسیه به وابستگی جدیدی به بلوک غرب و متحدانش تغییر می‌دهد. این یک راه‌حل تاکتیکی برای چین است، نه یک راه‌حل استراتژیک.	ریسک غیرقابل قبول. این کریدور از یک «دارایی استراتژیک» به یک «مسئولیت ژئوپلیتیکی» برای پکن تبدیل شده است.	پیامدهای استراتژیک برای چین بعنوان بازیگر اصلی و مبدأ بارهای شرقی-غربی



منطق نوین لجستیک بین الملل و ترانزیت با چین: از تحلیل تا اقدام

چین امروز فقط یک شریک تجاری نیست؛ گره اصلی در بازطراحی مسیرهای لجستیکی منطقه است. ایران اگر بخواهد در زنجیره ارزش شرق-غرب بماند، باید از نگاه صرفاً عبوری به نگاه شبکه‌ای و راهبردی برسد.

مسئله اصلی ما فقط «حجم تجارت» نیست؛ پایداری، تداوم، و قابلیت پیش‌بینی مسیرها است. نتیجه این تحلیل‌ها روشن است: تنوع مسیر، تاب‌آوری، و اتصال هوشمندانه به کریدورها یک ضرورت است، نه یک انتخاب.

پارادایم تاب آوری؛

ستون فقرات جانمایی شایسته کشورمان در معماری نوین کریدورهای بین المللی، ترانزیت و لجستیک

۱. جوهره تاب آوری (Resilience Essence):

- ✓ جذب شوک: ظرفیت سیستم برای تحمل نوسانات ناشی از بحران‌های منطقه‌ای.
- ✓ تداوم عملکرد: حفظ جریان کالا حتی در زمان انسداد گلوگاه‌های سنتی.
- ✓ بازیابی چابک: سرعت بازگشت به وضعیت بهینه پس از رفع اختلال.

۲. ابعاد پنج گانه حکمرانی تاب آور:

- ✓ زیرساختی: چندمدی کردن (Multi-modal) و نوسازی ناوگان.
- ✓ نهادی: تمرکز فرماندهی و حذف موازی کاری‌های دستگاهی.
- ✓ اقتصادی: جذابیت تعرفه‌ای و مدل‌های مشارکت عمومی-خصوصی (PPP).
- ✓ دیجیتال: هوشمندسازی مرزها و پلتفرم‌های رصد لحظه‌ای بار.
- ✓ دیپلماتیک: ائتلاف‌سازی کریدوری و پیمان‌های لجستیک منطقه‌ای.

۳. مختصات شبکه تاب آور:

- ✓ تنوع در مسیرها (جایگزین‌سازی آنی)
- ✓ تکرار در گره‌ها (نقاط تخلیه و بارگیری استراتژیک)
- ✓ داده‌محوری (شفافیت در جریان اطلاعات)
- ✓ هم‌راستایی استراتژیک (اراده واحد حاکمیتی)



از «مسیر عبوری» (ترانزیت) به «گره ارزش آفرین»



- ✓ طی دهه های اخیر تمرکز کشور بر «احداث و توسعه زیرساخت های حمل و نقل» بوده است؛ جاده ها ساخته شدند، ریل ها کشیده شدند و بنادر توسعه یافتند.
- ✓ لذا پارادایم جهانی تغییر کرده است. توسعه فیزیکی بدون «یکپارچه سازی» دیگر جواب نمی دهد.
- ✓ بنابراین، باید به دنبال مدیریت جریان کالا باشیم، نه فقط جابجایی آن!
- ✓ تمایز کلیدی: حمل و نقل (عضله) در برابر لجستیک (مغز)
- **حمل و نقل (Transport):** صرفاً جابجایی فیزیکی کالا از نقطه A به B است. (تمرکز بر هزینه – مطلوب سازی زمان و مسافت حمل).
- **لجستیک (Logistics):** مدیریت جریان کالا، اطلاعات و پول است + خدمات ارزش افزوده. (تمرکز بر بهره وری و سودآوری).

در معماری نوین کریدورها، ماندگاری ایران در نقشه تجارت جهانی، نه در گروی طول مسیر،

بلکه در گروی عمق خدمات لجستیکی و میزان اتصال به زنجیره های ارزش بین المللی است.



بُعد دیپلماتیک تاب آوری: مشارکت سازی کریدوری و پیمان های لجستیک منطقه ای

- ✓ توسعه توافق نامه های چند جانبه حمل و نقلی
- ✓ هماهنگی تعرفه ای و یکپارچه سازی گمرکی با همسایگان و شرکای کلیدی (به ویژه در کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب)
- ✓ کاهش اصطکاک های مرزی
- ✓ افزایش قابلیت پیش بینی زمان و هزینه
- ✓ تضمین تداوم جریان کالا در شرایط بحران.

دیپلماسی لجستیکی؛
یعنی به کارگیری پیوندهای منطقه ای برای کاهش هزینه های مبادله
و تقویت اتصال پایدار ایران
به زنجیره های ارزش بین المللی

✓ جایگاه ایران در معماری نوین کریدورها، تنها به عبور کالا یا طول مسیر وابسته نیست؛

✓ فرصت اصلی، تبدیل مسیرهای ترانزیتی به شبکه‌ای پایدار، متنوع و قابل‌پیش‌بینی و گذار از «مسیر عبوری» به «گره

ارزش آفرین» است، یعنی:

- از ترانزیت محوری به لجستیک محوری
- از جابه‌جایی کالا به مدیریت جریان کالا، اطلاعات و ارزش

با تشکر از توجه شما