**به نام خدا**

**نقش کریدور میانی**

**در احیای اتصال برای تجارت اتحادیه اروپا و آسیای مرکزی**

ترجمه و تألیف: حسین نوروزفشخامی[[1]](#footnote-1) (Hfashkhami@gmail.com)

**چکیده:**

با توجه به نقش ترانزیت در تامین امنیت و جذب درآمدهای غیر نفتی در سالهای اخیر کریدورهای تجاری عبوری از کشور اهمیت بیشتری یافتند. از سویی دیگر پس از گذشت بیش از دو دهه کریدور شمال - جنوب نتوانست آنطور که پیش بینی می شد به نقش آفرینی جمهوری اسلامی ایران در ترانزیت کالا موثر باشد و همچنان گره های کوری در مسیر فعال شدن این کریدور وجود دارد. با توجه به اینکه کشورهای همسایه ایران در حال تسهیل ترانزیت با استفاده از فعال سازی کریدورهای تجاری جدید و نیز توسعه زیرساختهای لجستیکی خود هستند؛ بررسی اقدامات کریدورهای رقیب و شناخت نقاط قوت و ضعف آن می تواند در استفاده بهینه از ظرفیت های موجود و شناسایی تهدیدها و فرصت ها ما را در توسعه ترانزیت و فعال سازی کریدورهای تجاری عبوری از کشور یاری رساند. از اینرو یکی از کریدورهای فعال در منطقه که می تواند الگوی مناسبی در جهت رفع خلاءهای موجود مورد ارزیابی قرار گیرد، کریدور ترانس کاسپین یا کریدور میانی است. کریدور میانی یک مسیر چندوجهی است که از طریق همکاری چندجانبه بین آذربایجان، گرجستان، قزاقستان و ترکیه در سال 2013 برای بهبود ارتباطات و تجارت شرق و غرب از طریق اوراسیا آغاز شد. این مسیر از آسیای جنوب شرقی و چین شروع می شود و از آسیای مرکزی، دریای خزر، آذربایجان، گرجستان و بیشتر به اتحادیه اروپا می گذرد.

**کلیدواژه ها:** کریدور – حمل و نقل – ترانزیت – لجستیک - ژئوپلتیک

**مقدمه**

تشدید رقابت های ژئوپلیتیک جهانی، کشورهای آسیای مرکزی و اتحادیه اروپا (EU) را وادار می کند تا برنامه های استراتژیک خود را دوباره ارزیابی کنند. جنگ روسیه و اوکراین بر چشم انداز ژئوپلیتیک تأثیر گذاشته است و پیامدهای آن به اتحادیه اروپا و آسیای مرکزی کشیده شده است. تحریم های شدیدتر و اختلالات ناشی از جنگ مانع از رسیدن کالاهای اروپایی به آسیای مرکزی از طریق روسیه شده و دسترسی مستقیم آسیای مرکزی غنی از هیدروکربن به بازارهای اروپایی را کاهش داده است، بنابراین اتحادیه اروپا به دنبال مسیرهای ترانزیتی جایگزین امن برای دور زدن است. (1)

جنگ روسیه و تحریم مسیر شمالی از یک طرف و  پیامدهای جنگ در فلسطین و افزایش ناآرامی در دریای سرخ منجر، به تغییر مسیر محموله‌ها، افزایش هزینه‌ و زمان حمل و نقل شده است. افزایش حضور اقتصادی و استراتژیک چین در حیاط خلوت روسیه، اتحادیه اروپا و آسیای مرکزی را به ارزیابی مجدد روابط استراتژیک خود سوق داده است.

**روابط اتحادیه اروپا و آسیای مرکزی**

پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، اتحادیه اروپا سیاست معتدل آسیای مرکزی را اتخاذ کرد و کشورهای عضو با احتیاط روابط دیپلماتیک را آغاز کردند. اولین برنامه اتحادیه اروپا در آسیای مرکزی، کمک فنی به کشورهای مشترک المنافع (TACIS) در دوره 1991-2006 بود.(2) در سال 2007، راهبرد آسیای مرکزی را معرفی کرد که بر بهبود هماهنگی و همکاری استراتژیک بین کشورهای آسیای مرکزی و کمیسیون اروپا تأکید داشت.(3) این استراتژی منابع عظیم انرژی کشورهای آسیای مرکزی را برای امنیت انرژی اروپا حیاتی می دانست.(4) حمایت اتحادیه اروپا از آسیای مرکزی بین سال‌های 2014 تا 2020 بالغ بر 1.2 میلیارد دلار آمریکا بود که همکاری منطقه‌ای را در زمینه تجارت، انرژی، آب و هوا، آب و توسعه اجتماعی-اقتصادی تسهیل کرد.

روند رو به رشد همکاری روسیه و چین در آسیای مرکزی و جنگ روسیه و اوکراین، اتحادیه اروپا را مجبور کرده تا سیاست آسیای مرکزی خود را دوباره تقویت کند. در سال 2019، اتحادیه اروپا فرصت‌های جدید برای مشارکت قوی‌تر را با تمرکز بر اتصال جامع، پایدار و مبتنی بر قوانین برای ایفای نقش جدیدی در یکپارچگی منطقه‌ای آغاز کرد. کشورهای آسیای مرکزی همچنین بر استقلال استراتژیک خود در اتصال، تجارت و امنیت برای یک سیاست خارجی مستقل تمرکز کردند.

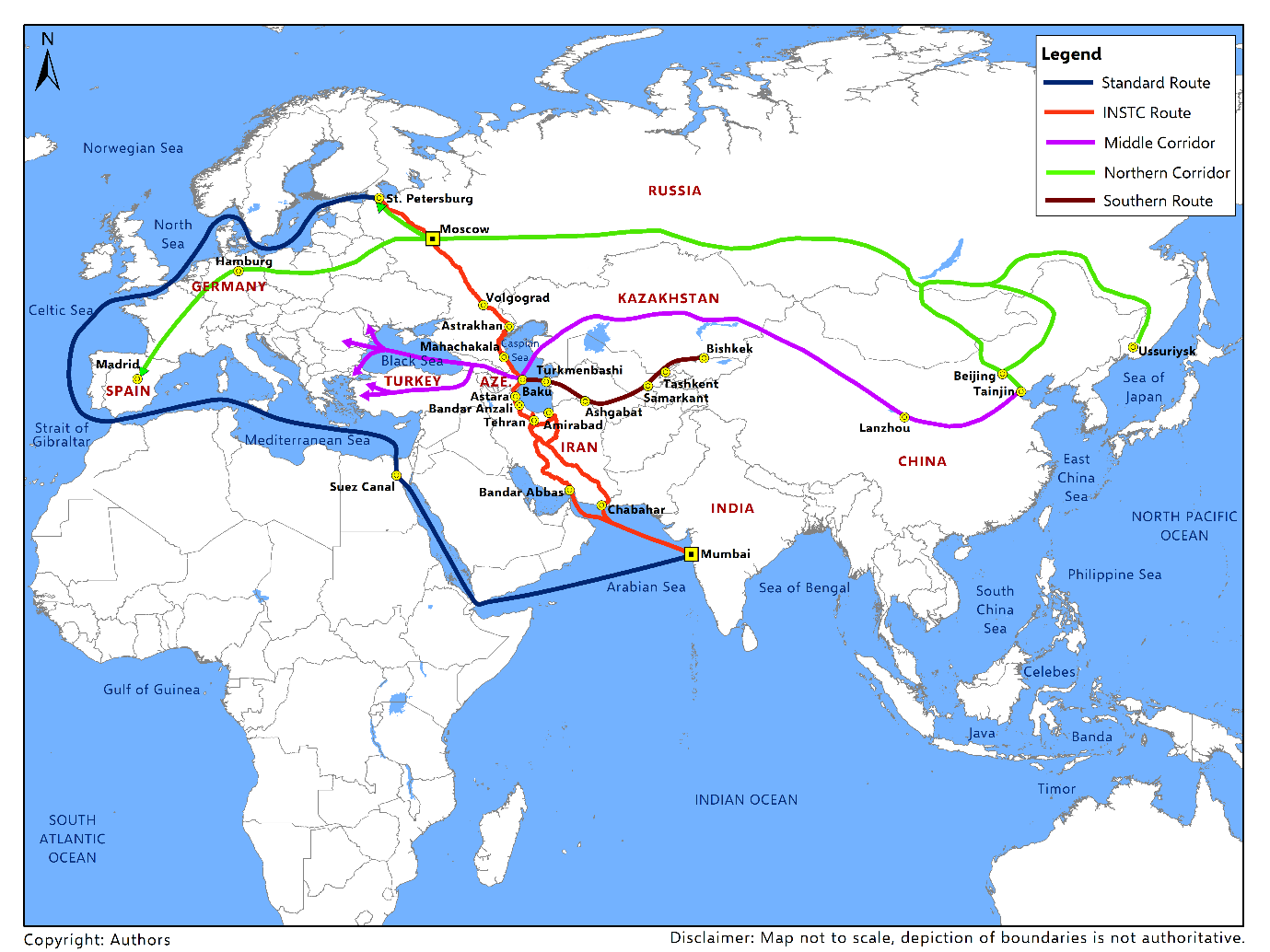
**کریدور میانی و تنوع تجاری**

کریدور میانی که با نام مسیر تجارت بین‌المللی ترانس خزر (TITR) نیز شناخته می‌شود، یک تغییر ژئواستراتژیک و [ژئواکونومیک](https://www.orfonline.org/research/the-middle-corridor-reviving-connectivity-for-eu-central-asia-trade-and-india-s-strategic-imperative" \l "_ftn1) در محیط آسیب‌پذیر ژئوپلیتیک فعلی است و برای تقویت ارتباط بین آسیا و اروپا بسیار مهم است. کریدور میانی همچنین نقش محوری در رویکردهای تطبیقی ​​و آینده نگر ایالات متحده (ایالات متحده) و اتحادیه اروپا برای حفظ نفوذ منطقه ای برای مقابله با هژمونی همکاری چین و روسیه در آسیای مرکزی ایفا می کند.

کریدور میانی یک مسیر چندوجهی است که از طریق همکاری چندجانبه بین آذربایجان، گرجستان، قزاقستان و ترکیه در سال 2013 برای بهبود ارتباطات و تجارت شرق و غرب از طریق اوراسیا آغاز شد. این مسیر از آسیای جنوب شرقی و چین شروع می شود و از آسیای مرکزی، دریای خزر، آذربایجان، گرجستان و بیشتر به اتحادیه اروپا می گذرد. پس از افتتاح خط راه آهن ترانس قزاقستان در سال 2014 و تکمیل خط آهن مدرن باکو- تفلیس- قارص بین ترکیه و آذربایجان از طریق گرجستان در سال 2017، کریدور میانی برای رسیدن به چین از طریق قلب اوراسیا قابل دسترسی تر شد. (5)

این مسیر تقریباً 4250 کیلومتر خطوط ریلی و 500 کیلومتر راه دریایی دارد و از طریق ترکیه و دریای سیاه به اروپا متصل می شود. در مقایسه با کریدور شمالی 10000 کیلومتری که 15 تا 20 روز طول می کشد و مسیر دریایی 20000 کیلومتری از شرق آسیا به اروپا از طریق کانال سوئز که 45 تا 60 روز طول می کشد،  محموله های حمل شده از طریق کریدور میانی تنها 10 تا 15 روز طول می کشد تا از استان سین کیانگ در شمال غربی چین به اروپا برسد.

**نقشه کریدور شمال – جنوب INSTC، کریدور میانی، مسیر شمالی و مسیر استاندارد**

****

بین سال‌های 2014 تا 2021، 49000 قطار باری از کریدور میانی عبور کردند که سالانه 92.7 درصد افزایش داشت. تنها در سال 2021، 15183 قطار کانتینری، 1.464 میلیون واحد معادل 20 فوت (TEUs) بار را حمل کردند که به ترتیب 22.4 درصد و 29 درصد افزایش را در طول کریدور میانی ثبت کردند. (6) تردد کانتینری در طول مسیر در سال 2022 با افزایش 33 درصدی حمل بار به 1.5 میلیون تن و 33000 TEU رسید. در سال 2023، حجم محموله حمل شده حدود سه میلیون تن بود. پیش بینی می شود در سال 2024 حداقل چهار میلیون تن محموله از طریق کریدور میانی حمل و نقل شود. (7)

**منبع:** <https://middlecorridor.com/en/>

در حال حاضر، کریدور میانی توسط 25 شرکت حمل و نقل و لجستیک از 11 کشور عضو خدمات رسانی می شود که در کشتی ها، بنادر، راه آهن و پایانه ها فعالیت می کنند.  موفقیت کریدور میانی را می توان به تلاش مشترک کشورهایی مانند ترکیه، گرجستان، آذربایجان و قزاقستان در توسعه خطوط ریلی، بنادر و کشتیرانی فیدر در دریای خزر نسبت داد. با بهبود زیرساخت ها در طول مسیر، تجارت درون منطقه ای در داخل کشورهای امتداد کریدور افزایش یافته است. تحریم‌ها علیه روسیه باعث شده است که شرکت‌های باربری کریدور شمالی را کنار بگذارند و در نتیجه در سال 2023، حجم حمل‌ونقل به مقصد غرب به میزان 51 درصد و حجم حمل‌ونقل به شرق 44 درصد کاهش یافت.

**منبع:**

[https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/central -asia\_en](https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/central-asia_en)

اتحادیه اروپا عمدتاً نفت خام، فلزات و گاز وارد می‌کند و ماشین‌آلات، تجهیزات، اتومبیل و سایر کالاهای تولیدی را به آسیای مرکزی صادر می‌کند. در سال 2021، اتحادیه اروپا 23.6 درصد از تجارت خارجی منطقه را به خود اختصاص داد و در سال 2023، اتحادیه اروپا شریک تجاری پیشرو آسیای مرکزی شد.

**توسعه زیرساخت و یکپارچگی منطقه ای**

کریدور میانی در حال حاضر ظرفیتی در حدود 5.8 میلیون تن که معادل 80000 کانتینر است. بانک جهانی تخمین می زند که ترافیک محموله تا سال 2030 سه برابر شود و تجارت منطقه ای به سمت اتحادیه اروپا بر کریدور میانی مسلط باشد.  (8) با این وجود، این کریدور نیازمند سرمایه گذاری در ارتقاء زیرساخت ها و ادغام همه کشورهای آسیای مرکزی از طریق راه آهن و جاده است. با وجود سرمایه‌گذاری میلیاردها دلاری چین از طریق طرح کمربند و جاده (BRI)، کشورهای آسیای مرکزی کم‌ترددترین اقتصادهای جهان باقی مانده‌اند. پکن منافع ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک خود را در این منطقه برای بهره برداری از منابع هیدروکربنی و ارتباط با کریدور شمالی روسیه در اولویت قرار داده است.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **سرمایه گذاری در کریدور میانی پس از جنگ روسیه و اوکراین** | | |
| **منبع سرمایه گذاری** | **اندازه سرمایه گذاری** | **اهمیت** |
| بانک توسعه اوراسیا 2024 | 3.5 میلیارد دلار آمریکا | زیرساخت های حمل و نقل |
| کمیسیون اروپا 2022 | 2.3 میلیارد یورو | کابل برق زیر دریا برای انتقال برق از آذربایجان به اتحادیه اروپا |
| بانک اروپایی بازسازی و توسعه 2024 | 1.5 میلیارد یورو | تامین مالی اتصال حمل و نقل درون منطقه ای در آسیای مرکزی |
| بانک سرمایه گذاری اروپا2024 | 1.47 میلیارد یورو | پروژه های حمل و نقل پایدار در سراسر آسیای مرکزی |
| بنادر AD و شرکت ملی نفت قزاقستان 2024 | 780میلیون دلار آمریکا | ارائه خدمات کشتیرانی برای شرکت های انرژی و قالب سرمایه گذاری در اطراف منطقه خزر گسترش ظرفیت حمل 8 تا 10 میلیون تن نفت خام در سال |
| Semurg Invest  2023 | 100 میلیون دلار آمریکا | افزایش ظرفیت حمل و نقل بندر کوریک به 15 تا 20 میلیون تن در سال |
| آذربایجان 2022 | 100 میلیون دلار آمریکا | کمک مالی برای بخش گرجستانی خط راه آهن باکو-تفلیس-قارس برای ارتقاء |
| راه آهن آذربایجان CJSC  2023 | 20.58 میلیون دلار آمریکا | نوسازی شبکه راه آهن |
| Wondernet Express | 20 میلیون دلار آمریکا | ساخت ترمینال کود شیمیایی در بندر باتومی گرجستان |
| آذربایجان2022 | 100 میلیون دلار آمریکا | ارتقا و نوسازی خط ریلی باکو - تفلیس - قارص برای افزایش پنج برابر ظرفیت آن به پنج میلیون تن در سال |
| گروه آلبایراک ترکیه 2022 | 20میلیون دلار آمریکا | توسعه بندر باکو آلبایراک عملیات پایانه کانتینر و کودهای شیمیایی Ro-Ro را بر عهده گرفت. |
| وزارت حمل و نقل قزاقستان | 618 میلیون دلار آمریکا | بندر آکتائو و بندر کوریک ساخت ناوگان جدید کشتی های حمل و نقل، هاب کانتینری جدید و بهبود ظرفیت بندر |

**چالش های رشد کریدور میانی**

بر اساس برآوردها، تردد بار در امتداد کریدور میانی تا سال 2030 سه برابر خواهد شد. با این حال، محدودیت ظرفیت‌های راه‌آهن و بندر، عدم وجود یک فرآیند تعرفه‌ای یکپارچه، عدم دیجیتالی‌سازی و کمبود کانتینرهای حمل‌ونقل در دریای خزر باعث ایجاد گلوگاه‌ها در طول مسیر شده است. مسیر کشورهای آسیای مرکزی همچنین به سرمایه گذاری برای توسعه راه آهن برای ادغام منطقه ای و اتصال کریدور میانی نیاز دارند. سرمایه‌گذاری‌های مورد نیاز برای ارتقای زیرساخت‌ها در طول مسیر حدود 20.5 میلیارد دلار در سال 2023 برآورد شده است . (9)

کریدور میانی با وجود چالش هایی که دارد، یک گزینه رقابتی برای حمل و نقل بار است. پتانسیل کاهش هزینه حمل و نقل و زمان ترانزیت آن را به مسیری جذاب تر از کریدور شمالی روسیه و مسیر دریایی از طریق کانال سوئز تبدیل می کند. در سال 2020، هزینه حمل و نقل به ازای هر کانتینر 40 فوتی از چین به اروپا از طریق کریدور شمالی روسیه بین 2800 تا 3200 دلار آمریکا، برای مسیر دریایی بین 1500 تا 2000 دلار آمریکا و برای کریدور میانی بین 3500 دلار آمریکا باقی مانده است. 4500 دلار آمریکا علیرغم این هزینه ها، پتانسیل کریدور میانی برای کاهش زمان عبور و مرور و ارائه مسیر مستقیم تر، مزیت آشکاری برای ذینفعان ایجاد می کند. (10)

در سال 2022، ترکیه، گرجستان، آذربایجان و قزاقستان نقشه راهی برای بهبود کارایی یک مسیر با حذف تنگناها امضا کردند. در سال 2023، قزاقستان، گرجستان و آذربایجان یک تفاهم سه جانبه برای ایجاد یک شرکت لجستیکی مشترک با مالکیت و مدیریت برای کاهش تأخیرهای عملیاتی و ساده کردن روند تعرفه در طول مسیر تشکیل دادند. آنها اقداماتی را برای حمل و نقل سریع و ظرفیت بخش گرجستانی خط باکو - تفلیس - کارس انجام دادند که به پنج میلیون تن افزایش یافت و ارتقا در می 2024 به پایان رسید. این اقدامات منجر به کاهش زمان ترانزیت به 19 - شد. 23 روز تا پایان سال 2023. (11)

آذربایجان قبلاً ظرفیت خود را با نوسازی بندر باکو افزایش داده است که به خوبی به خطوط راه آهن ملی متصل است و مقرراتی برای کاهش اختلافات مطابق با قوانین بین المللی در نظر گرفته شده است. ظرفیت بندر در حال گسترش است تا شامل دو اسکله بارگیری دیگر شود که 25 میلیون تن بار و یک میلیون TEU را حمل می کند. علاوه بر این، باکو دارای یکی از بزرگترین ناوگان غیرنظامی در دریای خزر با 52 کشتی باری است و کارخانه کشتی سازی باکو می تواند انواع کشتی ها را تولید کند. قزاقستان همچنین قراردادی با گروه AD Ports مستقر در امارات برای ارائه خدمات کشتیرانی برای شرکت های انرژی فعال در دریای خزر تحت این سرمایه گذاری مشترک امضا کرده است. (12)

در سال 2023، قزاقستان و ازبکستان ساخت یک خط ریلی 152 کیلومتری بین دربازا و مکتارال را برای کمک به جابجایی بار بین دو کشور آغاز کردند. قزاقستان همچنین راه آهن جدیدی را با دور زدن آلماتی آغاز کرده است. تا سال 2026، بیش از 1300 کیلومتر راه آهن جدید برای جابجایی محموله در امتداد کریدور میانی در نظر گرفته شده است.  ازبکستان، یک کشور محصور در خشکی دوگانه، 80 درصد تجارت خود را از طریق خاک روسیه از طریق کریدور شمالی انجام می دهد. جنگ در اوکراین تاشکند را مجبور به جستجوی مسیرهای تجاری جدید کرده است و انحراف به سمت کریدور میانی به سرمایه گذاری و پروژه های زیربنایی بیشتری نیاز دارد.

**منطقه قفقاز**

تلاش پکن برای توسعه کریدور حمل و نقل در منطقه قفقاز به عنوان بخشی از ابر پروژه یک کمربند یک جاده دولت چین (BRI) هنوز به نتیجه نرسیده است. علیرغم تلاش ها برای ادغام BRI با کریدور میانی، چین هنوز هیچ سرمایه گذاری قابل توجهی در توسعه این کریدور انجام نداده است. کریدور میانی برای سیاست خارجی چندجانبه کشورهای آسیای مرکزی کوتاهتر و استراتژیک است که منطقه را از هژمونی همکاری چین و روسیه خارج خواهد کرد. این مسیر به طور بالقوه می تواند رقابت پذیری مسیرهای موجود از طریق روسیه را تضعیف کند و در نتیجه روابط پکن با مسکو را متشنج کند. برخی کشورها همچنین با اشاره به موفقیت محدود کریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC) نسبت به همکاری با چین در پروژه ها ابراز نگرانی کرده اند و نسبت به انگیزه های چین محتاط هستند.

تجارت رو به رشد بین کشورهای مسیر و بین آسیای مرکزی و اتحادیه اروپا پس از جنگ روسیه و اوکراین افزایش یافت. در نتیجه، پکن در تلاش است BRI و کریدور میانی را در کشورهای قفقاز آذربایجان و گرجستان همسو کند تا اتکای چین به مسیرهای موجود را کاهش دهد و خطر اختلالات را کاهش دهد. (13)

تفلیس نیز پس از آغاز جنگ اوکراین در موقعیت دشواری قرار گرفته است. از زمان تهاجم سال 2008، روسیه دو قلمرو گرجستان را اشغال کرده است. ترس از تحرکات نظامی مجدد از مسکو، گرجستان را به سمت نزدیک شدن مجدد به روسیه سوق داده است و تفلیس آرزوهای خود را برای عضویت در اتحادیه اروپا و ناتو کاهش داده است. (14) در ژوئیه 2024، روابط رو به رشد گرجستان با پکن و افزایش لفاظی های ضد غرب باعث شد اتحادیه اروپا روند الحاق گرجستان به اتحادیه را متوقف کند.

**آسیای مرکزی**

کشورهای آسیای مرکزی به طور سنتی برای امنیت به روسیه متکی بوده اند، اما رویدادهای اوکراین آنها را بر آن داشته تا به دنبال شرکای امنیتی و اقتصادی جدید و همچنین مسیرهای ارتباطی جدید باشند. مسکو از طریق اتحادیه اقتصادی اوراسیا و سازمان پیمان امنیت جمعی (CSTO) حضور پررنگی در منطقه دارد. به جز ترکمنستان، سایر کشورهای آسیای مرکزی «دوستان پوتین» محسوب می شوند و روسیه از نظر اقتصادی بر منطقه مسلط است. (15)

پکن سرمایه گذاری زیادی در خطوط لوله و بخش نفت و گاز منطقه انجام داده است. در سال 2021، ترکمنستان 34 میلیارد متر مکعب گاز طبیعی به چین عرضه کرد. در حال حاضر چین 30 درصد گاز طبیعی خود را از طریق خطوط لوله ای که پکن و شانگهای را به آسیای مرکزی متصل می کند وارد می کند که بیشتر آن از ترکمنستان تامین می شود.

با توجه به موقعیت جغرافیایی کشورهای قفقاز و آسیای مرکزی و رقابت فزاینده میان بازیگران اصلی، موفقیت کریدور میانی به توانایی بازیگران منطقه ای مانند قزاقستان، ازبکستان و آذربایجان برای همکاری و اولویت دادن به توسعه اقتصادی بر رقابت و اختلافات ژئوپلیتیکی بستگی دارد. رقابت بین ایالات متحده و چین برای نفوذ در منطقه قفقاز، به ویژه با تغییر اخیر گرجستان به سمت پکن، عدم اطمینان ایجاد می کند. کشورهای آسیای مرکزی در حال حرکت در رقابت فزاینده بین قدرت‌های جهانی هستند، زیرا آنها تلاش می‌کنند تا حاکمیت خود را تضمین کنند و کریدورهای اقتصادی جدید ایجاد کنند، در حالی که هدفشان بی‌طرف ماندن و اجتناب از تبدیل شدن به مهره در رقابت است. آنها همچنین قصد دارند از تسلط هر بازیکنی بر منطقه جلوگیری کنند. یک آسیای مرکزی باثبات و مرفه با یک کریدور میانی به خوبی توسعه یافته به نفع همه ذینفعان است و به منطقه اهمیت ژئواستراتژیکی جدیدی می بخشد.

**نتیجه گیری**

در بحبوحه جنگ روسیه و اوکراین و تشدید تنش ها در دریای سرخ، کریدور میانی در حال تبدیل شدن به یک جایگزین استراتژیک است. کریدورهای تجاری فرصت هایی را برای کشورهای مختلف فراهم می کند تا تجارت و ارتباطات را متنوع کنند. با وجود محدودیت‌های زیرساختی، بی‌ثباتی منطقه‌ای و رقابت بین قدرت‌های جهانی، کریدور های تجاری و توسعه ترانزیت می تواند نقش بسزایی در افزایش همکاری‌های اقتصادی و نفوذ ژئوپلیتیکی فراهم کند.

تعهد اتحادیه اروپا به توسعه زیرساخت ها تحت ابتکار دروازه جهانی، رشد کریدور میانی را تسریع می کند، یکپارچگی منطقه ای را تقویت می کند و روابط اقتصادی را تقویت می کند. هند می تواند از پیوندهای تاریخی و اجتماعی-اقتصادی و فرهنگی و نزدیکی جغرافیایی خود با اوراسیا برای ایجاد هم افزایی بین INSTC و کریدورمیانی برای اتصال قابل اعتماد و انعطاف پذیر با آسیای مرکزی، منطقه خزر و اروپا استفاده کند.

با توجه به اتصال ریل به بندر کاسپین در منطقه آزاد انزلی امکان افزایش ترانزیت کالا از دهلیز مرکزی کریدور شمال جنوب و استفاده از ظرفیت بنادر شمالی جهت دسترسی مستقیم به کشور روسیه بدون نیاز به عبور از کشور واسط با استفاده از ظرفیت حمل و نقل ترکیبی را میسر ساخته است که می تواند به عنوان یک ظرفیت جدید در ترانزیت کالا در نظر گرفته شود.

عضویت جمهوری اسلامی ایران در اتحادیه های اقتصادی اوراسیا و نیز سازمان همکاری های شانگهای و ظرفیت قانونی و جغرافیایی مناطق آزاد ایران در نقاط مرزی کشور، در کنار ظرفیت های لجستیکی موجود و توجه به تحرکات و اقدامات کشورهای های همسایه در توسعه زیرساختهای لجستیکی با هدف راه اندازی کریدورهای تجاری جدید؛ لزوم توجه به خلق مزیت های رقابتی می تواند باعث توسعه ترانزیت و نیز صادرات مجدد در کشور گردد.

**منابع :**

<https://www.orfonline.org>

<https://middlecorridor.com>

<https://policy.trade.ec.europa.eu>

[[1]](https://www.orfonline.org/research/the-middle-corridor-reviving-connectivity-for-eu-central-asia-trade-and-india-s-strategic-imperative" \l "_ednref2) Amparo Martí, Vitaliy Stepanyuk and Camino King, *Central Asian Pawns; Game of influences in Stan Region*, Center for Global Affairs & Strategic Studies University of Navarra, 2022, <https://www.unav.edu/documents/16800098/17755721/CA_SAR_2022-Dic_VStepanyuk-CKing-AMarti.pdf#:~:text=Russian%20War.%20Sanctions%20on%20Russia%20have%20prevented%20European,in%20the%20West%2C%20arresting%20their%20progress%20towards%20post-pande>

[[2]](https://www.orfonline.org/research/the-middle-corridor-reviving-connectivity-for-eu-central-asia-trade-and-india-s-strategic-imperative" \l "_ednref4)  European Union, *European Court of Auditors,* Luxembourg, EU Development Assistance To Central Asia, 2013,  <https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR13_13/QJAB13014ENN.pdf>

[[3]](https://www.orfonline.org/research/the-middle-corridor-reviving-connectivity-for-eu-central-asia-trade-and-india-s-strategic-imperative" \l "_ednref6) Martin Russell, *The EU's New Central Asia strategy*, European Parliamentary Research Service, 2019, <https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2019/633162/EPRS_BRI(2019)633162_EN.pdf>

[[4]](https://www.orfonline.org/research/the-middle-corridor-reviving-connectivity-for-eu-central-asia-trade-and-india-s-strategic-imperative" \l "_ednref7) Neil Melvin and Jos Boonstra*, The EU Strategy for Central Asia after One Year,* Europe-Central Asia Monitoring, 2008,  <https://eucentralasia.eu/the-eu-strategy-for-central-asia-one-year/>

[[5]](https://www.orfonline.org/research/the-middle-corridor-reviving-connectivity-for-eu-central-asia-trade-and-india-s-strategic-imperative" \l "_ednref14) Li Yan, “Turkey's First China-bound Exports Cargo Train Crosses Border,” *Ecns.cn*, December 12, 2018, <https://www.ecns.cn/business/2020-12-18/detail-ihaexsqc6149869.shtml>

[[6]](https://www.orfonline.org/research/the-middle-corridor-reviving-connectivity-for-eu-central-asia-trade-and-india-s-strategic-imperative" \l "_ednref19) World Bank*,  Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time By 2030*, November 2023, Washington DC, World Bank Group, 2023, <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor>

[[7]](https://www.orfonline.org/research/the-middle-corridor-reviving-connectivity-for-eu-central-asia-trade-and-india-s-strategic-imperative" \l "_ednref21) Tapdıq Fərhadoğlu, “Cargo Transportation Through the Middle Corridor Continues to Grow,” *VOA*, July 8, 2024, <https://www.amerikaninsesi.org/a/7689024.html>

[[8]](https://www.orfonline.org/research/the-middle-corridor-reviving-connectivity-for-eu-central-asia-trade-and-india-s-strategic-imperative" \l "_ednref29) “Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030, November 2023”

[[9]](https://www.orfonline.org/research/the-middle-corridor-reviving-connectivity-for-eu-central-asia-trade-and-india-s-strategic-imperative" \l "_ednref43) European Commission, “Sustainable Transport Connections Between Europe and Central Asia,” European Bank for Reconstruction and Development (EBRD), June 30, 2023, <https://www.ebrd.com/news/publications/special-reports/sustainable-transport-connections-between-europe-and-central-asia.html>

[[10]](https://www.orfonline.org/research/the-middle-corridor-reviving-connectivity-for-eu-central-asia-trade-and-india-s-strategic-imperative" \l "_ednref44) OECD, “Realising the Potential of the Middle Corridor,” <https://beta.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2023/12/realising-the-potential-of-the-middle-corridor_c458041c/635ad854-en.pdf>

[[11]](https://www.orfonline.org/research/the-middle-corridor-reviving-connectivity-for-eu-central-asia-trade-and-india-s-strategic-imperative" \l "_ednref45) “The Eurasian Transport Network”

[[12]](https://www.orfonline.org/research/the-middle-corridor-reviving-connectivity-for-eu-central-asia-trade-and-india-s-strategic-imperative" \l "_ednref46) “AD Ports, Kazmortransflot in Caspian Sea Offshore Services JV,” *Offshore Engineer Magazine*, December 28, 2022, <https://www.oedigital.com/news/501841-ad-ports-kazmortransflot-in-caspian-sea-offshore-services-jv>

[[13]](https://www.orfonline.org/research/the-middle-corridor-reviving-connectivity-for-eu-central-asia-trade-and-india-s-strategic-imperative" \l "_ednref51) Fred Dews, “China's Energy Vulnerabilities, ”*Brookings Institution*, April 17, 2014,  <https://www.brookings.edu/articles/map-chinas-energy-vulnerabilities/>

[[14]](https://www.orfonline.org/research/the-middle-corridor-reviving-connectivity-for-eu-central-asia-trade-and-india-s-strategic-imperative" \l "_ednref55) Vladimir Solovyov, “What's Behind Russia's Overture to Georgia?,” *Carnegie Endowment for International Peace*, May 17, 2023, <https://carnegieendowment.org/russia-eurasia/politika/2023/05/whats-behind-russias-overture-to-georgia?lang=en>

[[15]](https://www.orfonline.org/research/the-middle-corridor-reviving-connectivity-for-eu-central-asia-trade-and-india-s-strategic-imperative" \l "_ednref58) Bruce Pannier, “Central Asia in Focus: Russian Ties,” *Radio Free Europe RadioLiberty*, March 21, 2023, <https://about.rferl.org/article/central-asia-in-focus-russian-ties/>

1. کارشناس ارشد بازاریابی [↑](#footnote-ref-1)