

**سنگ گروهِ ترانزیت - اکبر محمودی** - کریدور میانی یک مسیر ضروری برای کشورهای آسیای مرکزی است که مایلند با گسترش تجارت خود را با اروپا از وابستگی به چین بکاهند. اعمال تحریم‌های شدید غرب علیه مسکو در پی جنگ روسیه و اوکراین، کشورهای آسیای میانه را بر آن داشته تا زنجیره‌های تأمین جهانی و مسیرهای تجاری خود را مجدداً بازنگری و سنجش قرار دهند و در این زمان کریدور میانی که به عنوان مسیر حمل و نقل بین‌المللی ترانس خزر (TITR)) نیز شناخته می‌شود، یکی از این مسیرهای ارتباطی است که اهمیت زیادی پیدا کرده است. کریدور ترانس خزر سراسر آسیای مرکزی، دریای خزر و قفقاز جنوبی را در بر می‌نوردد. هدف اصلی این کریدور تقویت اتصال میان آسیا و اروپا است و یک مسیر جایگزین بسیار ضروری است که در مقایسه با کریدور شمالی روسیه (شاخه شمالی کریدور شمال-جنوب) سرعت بالاتری دارد.

کریدور شمال- جنوب که در حال حاضر ۱۳ عضو دارد، زمان ترانزیت را ۴۰+ درصد و هزینه حمل و نقل را ۳۰+ درصد در مقایسه با حمل و نقل از مسیر کانال سوئز کاهش داده است، اما به دلیل خروج ایالات متحده از برنامه جامع اقدام مشترک (برجام) در سال ۲۰۱۸ و تحریم‌های شدید علیه ایران این کریدور با موانع جدی روبرو شده است.

شده نشان می‌دهد. با وجود افزایش قابل توجه ارسال محموله در این مسیر، کریدور میانی تنها حامل ۴ درصد از حجم و ۵ درصد از ارزش تجارت اتحادیه اروپا با چین بوده است. از سوی دیگر، تجارت درون منطقه‌ای میان آسیای مرکزی و منطقه قفقاز و آسیای مرکزی و اروپا غالباً از این مسیر صورت گرفته است.

**انتفاع کریدور میانی به رغم درگیری روسیه و اوکراین**
تحریم‌های اعمال شده توسط اتحادیه اروپا و ایالات متحده علیه مسکو پس از جنگ روسیه و اوکراین در سال ۲۰۲۲، بسیاری از کشتی‌ها و اپراتورهای حمل‌ونقل اروپایی را وادار کرد تا از عبور از کریدور شمالی (شاخه شمالی کریدور شمال-جنوب) ب‌رخذر شوند و در عوض به استفاده از کریدور میانی شدت بخشند. در نتیجه بر اساس داده های جهانی، اکتبر ۲۰۲۲ کاهش ۴۰ درصدی در ارسال محموله های چین و اتحادیه اروپا از مسیر کریدور شمالی را نشان می دهد و در این میان کریدور میانی به یک راه حل ایده آل برای انطباق با تحریم ها تبدیل شده و از سال ۲۰۲۲ به بعد از این جایگزینی خود سود سرشاری عاید خود کرده است. تردد کانتینر ها در مسیر کریدور میانی در سال ۲۰۲۲ در مقایسه با سال پیش از آن افزایش ۳۳ درصدی داشته است و کشورهای این منطقه تعامل دیپلماتیک خود را برای بهبود زیرساخت ها و سایر مسائل افزایش داده اند. در ژوئیه ۲۰۲۳، ایراکلی گاریباشویلی، نخست وزیر گرجستان با هدف ایجاد روابط سیاسی نزدیک تر و بهبود زیرساخت های حمل و نقلی در این کریدور به ازبکستان و قزاقستان سفر کرد. در نوامبر ۲۰۲۲، آذربایجان، گرجستان و قزاقستان اسنادی را برای کاهش ازدحام و توسعه زیرساخت های این کریدور امضا کردند و پس از آن در ژوئن ۲۰۲۳ سرمایه گذاری برای ایجاد یک راه آهن مشترک را اعلام کردند. کریدور میانی به یک راه حل ایده آل برای انطباق با تحریم های غربی علیه روسیه تبدیل شده است و پس از سال ۲۰۲۲ از این جایگزینی خود بسیار سود برده است. اروپا به شدت برای تقویت کریدور میانی تلاش می کند تا منافع ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک خود را که شامل تنوع بخشیدن به منابع تأمین امنیت انرژی است، حفظ کند. در ژوئیه ۲۰۲۲، اتحادیه اروپا قراردادی را برای خرید گاز از دریای خزر از طریق کریدور گاز جنوبی امضا کرد. هم چنین اروپا به شدت برای تقویت کریدور میانی تلاش می کند تا منافع ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک خود را که شامل تنوع بخشیدن به منابع تأمین امنیت انرژی است، حفظ کند. در ژوئیه ۲۰۲۲، اتحادیه اروپا قراردادی را برای خرید گاز از دریای خزر از طریق کریدور گاز



جنوبی امضا کرد.

اگرچه این حجم گاز برای جایگزینی گاز روسیه به اروپا کافی نیست، اما این توافق همچنان یک مورد استراتژیک تلقی می شود. متعاقباً، این مسیر قویا مورد توجه نهادهای مالی بین المللی مانند بانک اروپایی بازسازی و توسعه (EBRD)، بانک توسعه آسیایی (ADB)، بانک جهانی و آژانس توسعه بین المللی ایالات متحده (USAID) قرار گرفت. با توجه به اهمیت ژئواستراتژیکی و ژئواکونومیکی این کریدور برای اروپا و آسیای مرکزی، ایالات متحده نیز حمایت خود را از "سرمایه گذاری مستمر در و توسعه" کریدور میانی و زیرساخت های انرژی نشان داده است. چین نیز در این میان به نوبه خود تلاش هایی برای هم افزایی ابتکار کمربند و جاده (BRI) و کریدور میانی صورت داده است، اما همکاری بین دو پروژه محدود باقی ماند، چرا که پکن هنوز به طور کامل برای توسعه این پروژه سرمایه گذاری نکرده است. در سال ۲۰۱۵، در جریان اجلاس سران گروه ۲۰ در آنتالیا، چین و ترکیه تلاش هایی برای هم افزایی ابتکار کمربند و جاده و کریدور میانی داشتند، اما بسیاری از شرکای منطقه ای پس از موفقیت محدود سایر پروژه های منطقه ای نسبت به پکن بدبین شدند. در آوریل ۲۰۲۳، سفیر چین در گرجستان به حمایت از کریدور میانی پرداخت و در ژوئیه ۲۰۲۳، چین و گرجستان یک شراکت استراتژیک برای ارتقای همکاری در تجارت و تقویت زیرساخت های کریدور میانی امضا کردند.

#### هند و فرصت های کریدور میانی

هند به دنبال توسعه راهبردی و سازنده با مناطق استراتژیک آسیای مرکزی و اوراسیا است که به لحاظ ذخایر هیدرکربن غنی به شمار می آیند. کریدور حمل و نقل بین المللی ۷۲۰۰ کیلومتری شمال-جنوب (INSTC)، شبکه ای متشکل از مسیرهای دریایی، جاده و راه آهن است که که سنت پترزبورگ روسیه را به بمبئی هند متصل می کند و از سال ۲۰۰۲ پیشرفت قابل توجهی داشته است. کریدور شمال-جنوب که در حال حاضر ۱۳ عضو دارد، زمان ترانزیت را ۴۰+ درصد و هزینه حمل و نقل را ۳۰+ درصد در مقایسه با حمل و نقل از مسیر کانال سوئز کاهش داده است، اما به دلیل خروج ایالات متحده از برنامه جامع اقدام مشترک (برجام) در سال ۲۰۱۸ و تحریم های شدید علیه ایران این کریدور با موانع جدی روبرو شده است. اگرچه تحریم‌های غربی تجارت را در شاخه شمالی این کریدور مختل کرده است، اما به صورت کلی کریدور شمال-جنوب برای روسیه حکم حیاتی را دارد. در ماه مه ۲۰۲۳، روسیه و ایران عملیات ساخت یک خط ریلی حیاتی ۱۶۴ کیلومتری که رشت و آستارا را از طریق انزلی از مسیر

نفع هندی ها از اتصال کریدور شمال-جنوب

به کریدور میانی چیست؟ «روزنامه دریایی سرآمد» منتشر می کند

# حکم حیاتی کریدور شمال-جنوب برای روسیه و هند

**هند به دنبال توسعه راهبردی و سازنده با مناطق استراتژیک آسیای مرکزی و اوراسیا**

غربی این کریدور به یکدیگر متصل می کند، شتاب بخشیدند. با وام ۱.۴ میلیارد دلاری روسیه، ساخت راه آهن رشت – آستارا سرعت بیشتری گرفته و در سال ۲۰۲۷ تکمیل می شود.

همچنین ساخت خط آهن حیاتی چابهار – زاهدان به طول ۶۲۸ کیلومتر به بندر استراتژیک چابهار را به سیستم خط آهن ملی ایران و کریدور شمال-جنوب متصل می کند نیز در سال آینده به اتمام می رسد. کریدور شمال-جنوب که در حال حاضر ۱۳ عضو دارد، زمان ترانزیت را ۴۰+ درصد و هزینه حمل و نقل را ۳۰+ درصد در مقایسه با مسیر کانال سوئز کاهش داده است.

هند به عنوان بخشی از کریدور شمال-جنوب می تواند از کریدور میانی که طول آن ۱۶۱۲۹ کیلومتر است، ۴۵ روز زمان مبید، مسیر غربی این مرکزی و فراتر از آن استفاده کند. با تکمیل مسیر ریلی رشت – آستارا، زمان ترانزیت از مسیر غربی این کریدور از ۲۵+ تا ۳۰+ روز فعلی تنها به ۱۰ روز کاهش می یابد.

عبور از مسیر دریایی معمول (مسیر دریایی کریدور شمال-جنوب) که طول آن ۱۶۱۲۹ کیلومتر است، ۴۵ روز زمان مبید، مسیر غربی این کریدور از کریدور میانی در کشور آذربایجان نیز می گذرد و دهلی نواز مسیر کریدور میانی می تواند در مدت کوتاهی از طریق باکو – تفلیس – باتومی یا باکو – تفلیس – قارص به بازارهای اروپا و منطقه وسیع تر دریای سیاه برسد.

کریدور میانی یک مسیر ضروری برای کشورهای آسیای مرکزی است که مایل به گسترش تجارت با اروپا هستند تا به این ترتیب با کاهش وابستگی به چین، خطرات ژئوپلیتیکی مرتبط را نیز کم کنند. انتظار می رود در صورت حمایت ایالات متحده و سایر کشورهای همفکر از این کریدور، تجارت در امتداد کریدور میانی تا سال ۲۰۳۰ افزایش سه برابری داشته باشد.

در نتیجه، افزایش ۳۷ درصدی تجارت میان آذربایجان، گرجستان و قزاقستان و افزایش ۲۸ درصدی در تجارت بین این کشورها و اتحادیه اروپا رقم خواهد خورد. برای هند، همگرایی بیسن کریدور میانی و کریدور شمال-جنوب خطرات اختلالات را کاهش می دهد و به دهلی نو کمک می کند تا نفوذ قدرت نرم خود را در منطقه افزایش دهد. طرح کریدور میانی فرصت های بزرگی را برای کشورهای مانند آذربایجان، گرجستان و جمهوری های آسیای مرکزی فراهم می کند. این کریدور از پتانسیل ایجاد تنوع اقتصادی، تشویق یکپارچگی منطقه ای و تقویت روابط دیپلماتیک قوی تر برخوردار است و بنابراین هند می تواند از اهرم روابط خود در منطقه برای ایجاد مشارکت های فرهنگی و اقتصادی جدید در اوراسیا، حتی در زمان چالش های ژئوپلیتیکی موجود استفاده کند.

**بررسی «روزنامه دریایی سرآمد» از راهبرد تنگه باب المندب**

**پس از ایجاد کانال سوئز**

# استراتژی جنبش تجارت جهانی برای تنگه باب المندب چیست؟

را می دهد که آسیب های اقتصادی قابل توجهی را به خصوص از طریق استفاده از سلاح های کنترل از راه دور وارد کنند.

**اهمیت باب المندب برای تجارت اروپا و آسیا**

سازمان بین‌المللی دریانوردی تخمین می‌زند که تا یک چهارم ترانزیت جهانی از این مسیر (باب‌المندب، دریای سرخ، کانال سوئز) عبور می‌کند که معادل چندین میلیارد تن محموله در سسال است. به گفته اداره اطلاعات انرژی ایالات متحده، این امر شامل حدود ۴.۵ میلیون بشکه نفت در روز است که از کشورهای حوزه خلیج فارس و کشورهای آسیایی تأمین می‌شود. همچنین، تعداد کشتی های عبوری از تنگه باب المندب سالانه بیش از ۲۱ هزار فروند بارآورد می‌شود که معادل ۵۷ کشتی در روز است. برای نمونه، کشتی های نفت خیز خلیج فارس که مقصدشان اروپا و آمریکای شمالی است، می توانند با عبور از باب‌المندب از حرکت در اطراف دماغه امید نیک (نقطه جنوبی آفریقا) اجتناب کنند. برای مثال، سفر از عربستان سعودی به روتردام از طریق باب المندب و کانال سوئز حدود ۲۲ روز طول می‌کشد، در حالی که اگر کشتی آفریقا را دور بزند، ۳۹ روز طول می‌کشد. عربستان سعودی تنها می‌تواند نفت خام بیشتری را از طریق خطوط لوله به بندر ینبع در دریای سرخ منتقل کند و از آنجا می‌توان شبکه‌ها را برای تحویل از طریق کانال سوئز در نفتکش‌ها بارگیری کرد. این مسیر به کشتی ها امکان می‌دهد از عبور از باب المندب خودداری کنند. این خط لوله که شرق و غرب سعودی را به هم متصل می‌کند، ۱۲۰۰ کیلومتر امتداد دارد و ظرفیت تولید ۵ میلیون بشکه در روز دارد، اما برای انتقال نفت خام به ۴ پالایشگاه در امتداد ساحل دریای سرخ نیز استفاده می‌شود.



این تنگه به عرصه درگیری های منطقه‌ای و بین‌المللی تبدیل شده است و قدرت‌های رقیب با ایجاد پایگاه‌های نظامی در جزایر و کشورهای ساحلی آنجا و با استفاده از کنترل تنگه و بستن آن به روی مخالفان، تلاش می‌کنند تا نفوذ خود را در آن تقویت کنند.

**اهمیت راهبردی تنگه باب‌المندب پس از ایجاد کانال سوئز**

امپراتوری بریتانیا جزیره یریم در باب المندب را در طول جنگ‌های متعدد تصرف کرده بود و از این جزیره عمدتاً به‌عنوان ایستگاه سوخت‌گیری برای کشتی‌های بخار زغال‌سنگ استفاده می‌کرد که به پایگاه دریایی خود در عدن و در ساحل جنوبی یمن در حدود ۱۰۰ مایلی شرق باب المندب، رفت و آمد می‌کردند. حضور انگلیس در این منطقه تا اواخر دهه ۱۹۶۰ ادامه داشت تا اینکه جزیره یریم به حاکمان یمن جنوبی واگذار شد. اهمیت تنگه باب المندب

**گروه ترانزیت – توحید و رستان**– تنگه بـاب المندب در هفته‌های گذشته و با تشدید بی‌سابقه تنش‌ها در منطقه حساس استراتژیک تجارت جهانی در صدر خبرها قرار گرفته است. تنگه باب المندب یک آبراه باریک است که دریای سرخ را از اقیانوس هند جدا می‌کند. همچنین، این حلقه‌ای مهم در کوتاه‌ترین و کم هزینه‌ترین مسیر تجاری دریایی است که شرق آسیا را به اروپا متصل می‌کند. این تنگه کلید کنترل تقریباً تمام عملیات کشتیرانی بین اقیانوس هند و دریای مدیترانه از طریق کانال سوئز است. تنگه باب المندب از سمت شمال شرقی با یمن و از سمت جنوب غربی با اتریه و جیبوتی همسایه است. جزیره «یریم» یمن این تنگه را به دو بخش تقسیم و کشتی‌های عظیمی از کانال غربی که وسیع‌ترین و عمیق‌ترین کانال بوده عبور می‌کنند و عرض آن در باریک‌ترین نقطه به حدود ۲۵ کیلومتر و عمق به ۳۱۰ متر می‌رسد. کانال کوچکتر دیگر (اسکندره)، در امتداد سواحل یمن قرار دارد و ۲.۲ کیلومتر عرض دارد. از نظر تاریخی موقعیت استراتژیک