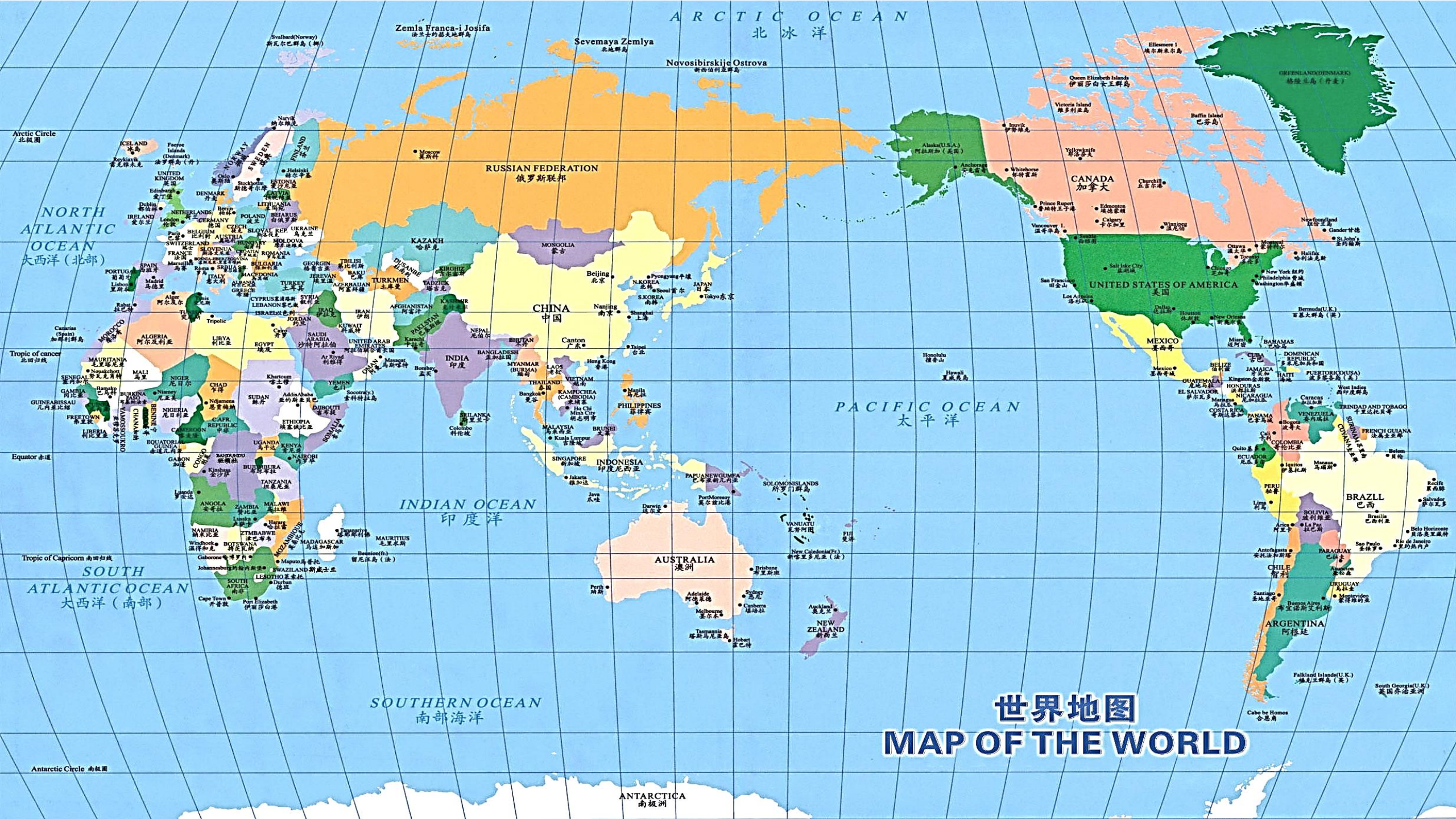




ابتکار کمربند راه چین

(سیاست راهبردی اتصال چین و نمونه ای از کریدور توسعه ای)





ARCTIC OCEAN
北冰洋

NORTH ATLANTIC OCEAN
大西洋(北部)

PACIFIC OCEAN
太平洋

INDIAN OCEAN
印度洋

SOUTH ATLANTIC OCEAN
大西洋(南部)

SOUTHERN OCEAN
南部海洋

世界地图 MAP OF THE WORLD

ANTARCTICA
南极洲



توسعه اقتصادی چین

- ✓ چین با ۱۴ کشور مرز خاکی و با ۷ کشور مرز آبی دارد.
- ✓ سین کیانگ استانی خودمختار در شمال غربی چین (یک‌هشتم کل مساحت جمهوری خلق چین معادل ۱۰۶ میلیون کیلومتر مربع) است که در مسیر راه‌های ارتباطی مهم چین با کشورهای دیگر در غرب آسیا و اروپا از قرون گذشته، قرار گرفته‌است.
- ✓ این استان پهناور با کشورهای روسیه، قزاقستان، پاکستان، مغولستان، قرقیزستان و افغانستان دارای مرز مشترک است.
- ✓ جمهوری خلق چین از زمان بنیان‌گذاری در سال ۱۹۴۹ تا سال ۱۹۷۸ اقتصاد دستوری متمرکزی به سبک شوروی داشت و پس از مرگ مائو در ۱۹۷۶ و پایان انقلاب فرهنگی، دنگ شیائوپنگ و نسل جدید رهبران چین شروع به اصلاحات اقتصادی کرده و اقتصاد چین را به سوی نظام اقتصاد آزاد بازار محور سوق دادند.
- ✓ چین در عین ابقای چارچوب حاکمیت عمومی، سیاست گشودن درها به روی جهان را اتخاذ کرد، برنامه ریزی دستوری واگذاشته شد، نقش ارشادی دولت افزایش یافت و به نیروهای بازار و بخش غیردولتی اجازه مداخله در عرصه اقتصادی داده شد. ساختار بنگاه‌های ناکارآمد دولتی تغییر اساسی پیدا کرد و بنگاه‌های زیان‌ده تعطیل شدند که بیکاری گسترده‌ای ایجاد نمود.
- ✓ در این دوران، توسعه تجارت خارجی با تکیه بر مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در حاشیه دریای چین مورد توجه قرار گرفت و ایفای نقش موتور محرک توسعه توسط استان‌های شرقی چین برنامه ریزی شد به نحوی که توسعه آنها به سراسر چین تسری یابد.



توسعه اقتصادی چین

- ✓ اروپا حرکت به سوی توسعه را در ۳۵۰ سال پشت سر گذاشت اما چین این حرکت را ۳۵ ساله به سرانجام رساند.
- ✓ چین در قرون گذشته نیز بالاترین GDP را در جهان داشت اما افول آن زمانی رخ داد که جریان تجارت از بر به بحر منتقل شد.
- ✓ جریان توسعه چین تا سال ۲۰۰۲ منجر به ایجاد شکاف طبقاتی عمیق و توسعه نامتوازن در شرق و غرب چین شد. به نحوی که ۹۲ درصد جمعیت چین در شرق و تنها ۸ درصد در غرب این کشور استقرار داشتند.
- ✓ این عدم توازن شرق و غرب، تنها به شکاف اقتصادی محدود نبود بلکه تفاوت های عمیق فرهنگی، قومی و مذهبی نیز وجود داشت که این تفاوت ها، بر عمیق تر شدن شکاف اقتصادی دامن زد.
- ✓ درک این شکاف های عمیق و پیامدهای منفی آن در دولتمردان چین، منجر به شکل گیری ایده اولیه کمربند راه برای پر کردن این شکاف ها در چین شد.
- ✓ برای کم کردن فاصله ها در چین، حدفواصل سالهای ۲۰۰۴ تا ۲۰۱۹ شبکه قطار پرسرعت چین با سرعت ۴۲۰ کیلومتر در ساعت به طول ۲۴۵۰۰ کیلومتر کشیده شد و اخیراً نیز سرعت آن در برخی مسیرها به ۶۶۰ کیلومتر در ساعت رسیده است.



东经 70° 75° 80° 85° 90° 95° 100° 105° 110° 115° 120° 125° 130° 135° 140° 145°

北纬 10° 20° 30° 40° 50° 60° 70° 80° 90°

- 首都
- 自治区、直辖市
- 省级行政中心
- 地级行政中心
- 县级行政中心
- 县、镇、村庄
- 国界
- 省、自治区、直辖市界
- 地区界
- 军事分界线
- 高等级公路
- 铁路
- 常年河
- 时令河
- 水运
- 陆运
- 运河
- 山脉及走向
- 湖泊
- 时令湖
- 山口、关隘
- 瀑布
- 泉

比例尺 1:11 000 000
0 110 220千米

双标准纬线等距圆锥投影 标准纬线25°、47°



比例尺 1:2 000 000



فلسفه وجودی ابتکار کمربند راه

- ✓ فلسفه وجودی ابتکار کمربند راه تسری توسعه شرق به سمت غرب در داخل خاک چین و از سوی، پیشروی مرزهای اقتصادی و امنیتی چین به سمت غرب و کشورهای آسیای مرکزی و اروپا بود.
- ✓ فلسفه دیگر، انتقال جریان تجارت از بحر به بر، به تبعیت از تجربه قرون گذشته بود.
- ✓ این فلسفه وجودی، آثار مهمی در انتقال زنجیره های ارزش به سمت غرب داشته که این آثار، مبنای تقسیم کار جهانی نوینی حول این ابتکار شده است. (نمونه بارز، پاکستان)
- ✓ از سوی لازم بود تا مسیرهای جایگزین تنگه مالاکا که پس از تنگه هرمز، دومین شاهراه حمل و نقل دریایی نفت در جهان است و سالانه ۸۰ الی ۸۵ درصد انرژی فسیلی چین از آن عبور می کند، ایجاد شود.
- ✓ در سال ۲۰۱۳ شی جین پینگ رییس جمهور چین برای نخستین بار درباره ابتکار «یک کمربند، یک راه» در **قزاقستان** سخن گفت.
- ✓ نقش آفرینان اصلی در **BRI** همسایگان هم مرز چین با بالاترین نرخ **GDP** در منطقه هستند. (روسیه، قزاقستان، پاکستان)
- ✓ این ابتکار **سیاست راهبردی اتصال** کشور چین با **رویکرد شبکه ای** است.



آموزه های راهبرد اتصال چین

- ✓ حمل و نقل یک حلقه از زنجیره عوامل کلان همگرایی منطقه ای در سیاست اتصال است.
- ✓ اولویت اول در ابتکار کمربند راه، توسعه جغرافیا و سرزمین و افزایش تولید و صادرات چین است و ورود سرمایه چینی به کشورهای واسط در توسعه به سمت غرب با همین هدف صورت می گیرد.
- ✓ سرمایه چینی در سرزمین هایی با حداقل تنش های داخلی و خارجی وارد می شود.
- ✓ چین برای توسعه به سمت غرب، از الگوی شبکه سازی در پهنه های مختلف با حربه همگرایی اقتصادی و سیاسی تبعیت می کند.
- ✓ با توجه به وجود دو قطب صنعت و تکنولوژی در چین و اروپا، بخش اعظم جریان تجارت در منطقه ما، بصورت شرقی غربی تردد می کند.

اولویت کشور ما تقویت ترانزیت در کدام مسیر یا جهت است؟

کریدورهای ترانزیتی

رقیب ایران





کریدورهای شرقی غربی روسیه

✓ مسیر ریلی ترنس سیبرین: سرمایه گذاری ۸۵۰ میلیون دلاری روسیه در این مسیر، عملکرد فعلی بیش از ۱۰ میلیون تن، هدفگذاری قبلی برای تحقق حمل ۱ میلیون TEU تا سال ۲۰۳۰ در این مسیر

✓ جاده ابریشم یخی: مسیر اصلی تجارت انرژی بین روسیه و چین، تا ۵۵٪ کوتاه تر نسبت به مسیر سنتی

✓ این مسیرها، از جدی ترین رقبای ایران در ترانزیت شرقی غربی بوده است. البته انسداد مرزهای ریلی و جاده ای روسیه و اروپا اختلال جدید در ترانزیت کریدور شمالی و میانی شرقی-غربی ایجاد کرده و تقاضا برای مسیرهای جایگزین افزایش یافته است.



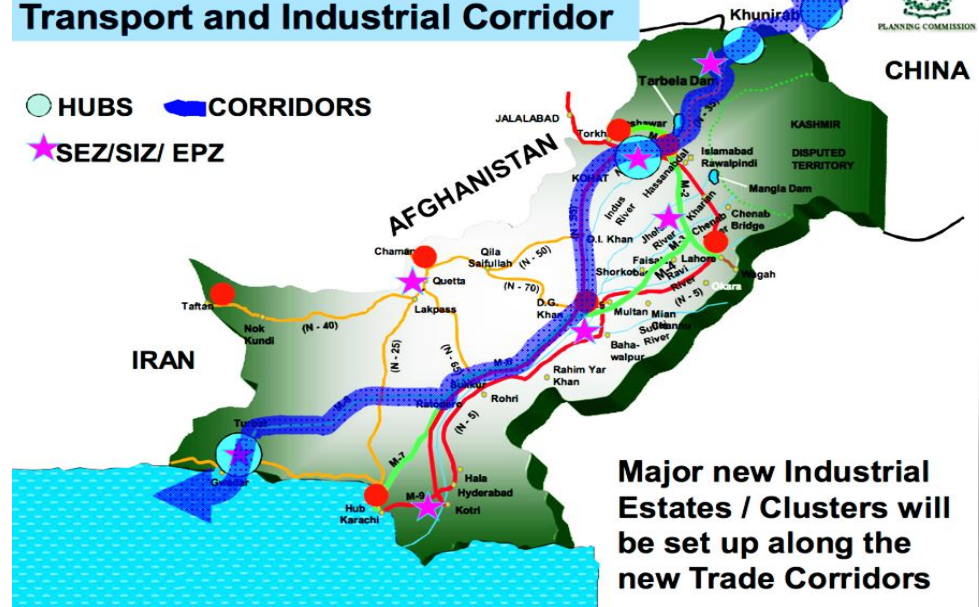


کریدور اقتصادی چین پاکستان (CPEC)

- ✓ امضای برنامه مشترک بلند مدت در سال ۲۰۱۷ میان رئیس جمهور چین و نخست وزیر پاکستان به منظور سرمایه گذاری ۴۶ میلیارد دلاری تا سال ۲۰۳۰ در کلیه زیرساختهای اقتصادی پاکستان از جمله حمل و نقل
- ✓ ساخت و توسعه راه های ارتباطی جاده ای در مرز بین دو کشور به طول مجموعاً ۶۷۸ کیلومتر و سرمایه گذاری حداقل ۱.۲۱ میلیارد دلار
- ✓ ساخت ریل جدید حویلیان کاش به طول ۱۰۵۹ کیلومتر و خط سریع کراچی پیشاور به طول ۱۶۰۰ کیلومتر و خط ریل گوادر به جاکوب آباد به طول ۱۳۲۸ کیلومتر با سرمایه گذاری ۴.۵ میلیارد دلار
- ✓ ساخت بندر خشک حویلیان با سرمایه گذاری ۴۰ میلیون دلار و توسعه ظرفیت بندر گوادر تا ۴۰۰ میلیون تن در سال ۲۰۴۵
- ✓ بهسازی خط ریل موجود کوئته تفتان به طول ۶۳۳ کیلومتر در اولویت بلند مدت این کریدور اقتصادی است.

Development of Energy, Trade, Transport and Industrial Corridor

● HUBS ■ CORRIDORS
★ SEZ/SIZ/ EPZ





برنامه همکاری اقتصادی منطقه ای آسیای مرکزی (CAREC)

این برنامه توسط بانک توسعه آسیایی جهت تقویت همکاری های اقتصادی میان کشورهای واقع در ناحیه آسیای مرکزی در سال ۱۹۹۷ ایجاد گردید و ادامه دهنده ابتکار راه ابریشم نوین آمریکا است.

دارای ۶ کریدور حمل و نقلی با هدف برقراری ارتباط بین هاب های اقتصادی منطقه در راستای افزایش تجارت بین کشورهای عضو و همچنین اتصال کشورهای آسیای مرکزی محصور در خشکی به آب های آزاد و اوراسیا

مهم ترین رقیب ترانزیتی ایران و حمایت کامل آمریکا از این برنامه ۱۱ کشور عضو: چین، مغولستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، ترکمنستان، افغانستان، پاکستان، آذربایجان، گرجستان

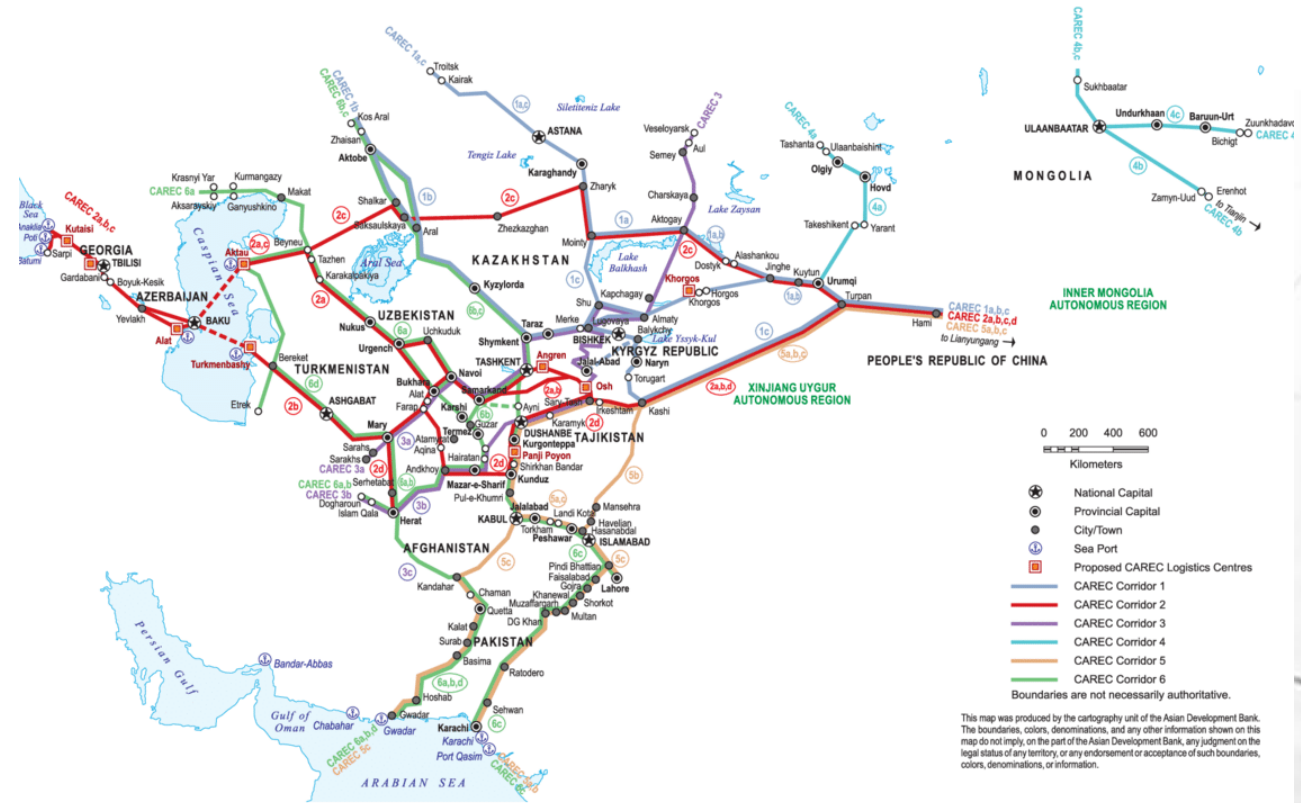
آذربایجان، ارمنستان و گرجستان اخیرا به شبکه کریدوری TEN-T اروپا ملحق شده اند.

کریدورهای ترنس کاسپین، کریدور میانی و راه لاجورد از جمله کریدورهای این برنامه است.

اتصال ترکیه به این شبکه از طریق خط جاده ابریشم آهنی (قارص، تفلیس، باکو)

- ✓
- ✓
- ✓
- ✓
- ✓
- ✓
- ✓
- ✓

SIX CENTRAL ASIA REGIONAL ECONOMIC COOPERATION CORRIDORS



CAREC = Central Asia Regional Economic Cooperation. Source: Asian Development Bank.



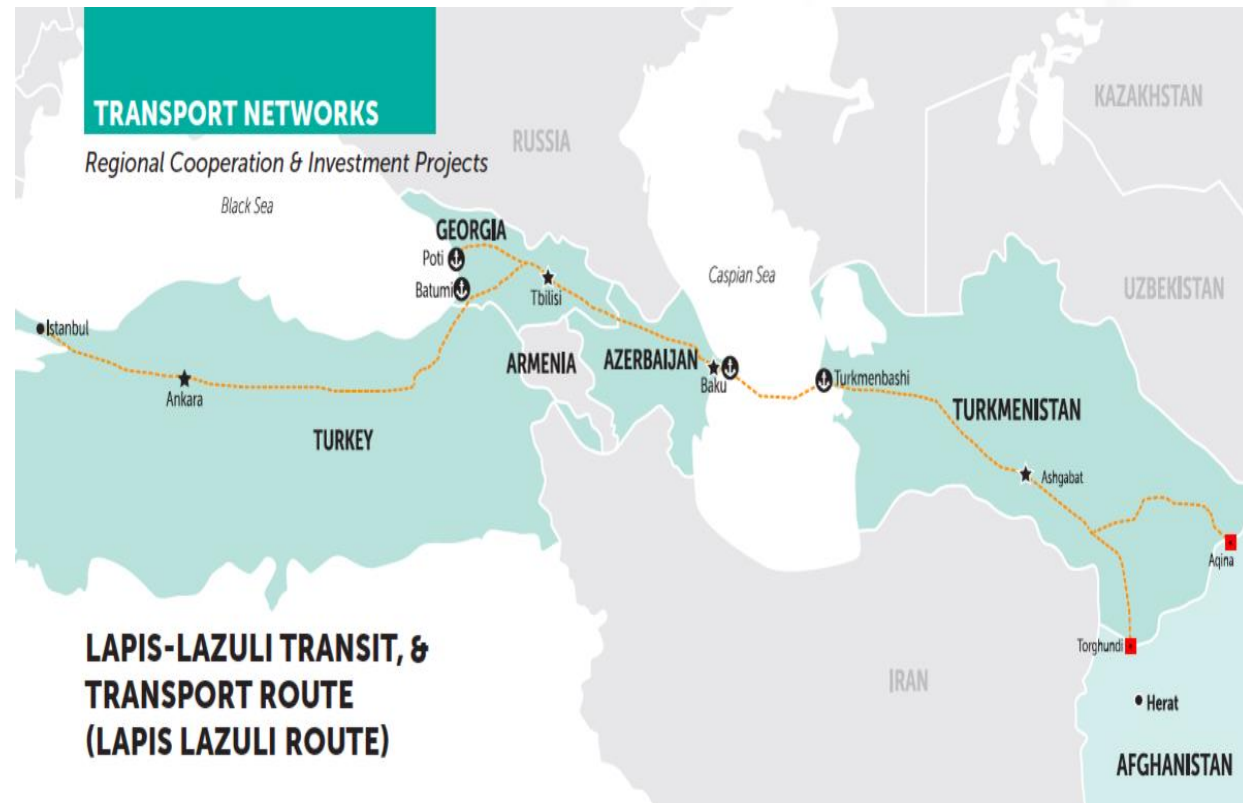
راه لاجورد

✓ این مسیر افغانستان را از طریق ترکمنستان، آذربایجان و گرجستان به دریای سیاه و سپس با عبور از ترکیه به آبهای آزاد متصل می سازد.

✓ راه لاجورد در حقیقت احیای قسمتی از راه ابریشم قدیم بوده که لاجورد و سایر سنگ های قیمتی افغانستان از طریق آن به کشورهای قفقاز، روسیه، بالکان و اروپا و شمال آفریقا صادر می گردید.

✓ پیشنهاد دولت افغانستان جهت راه اندازی مسیر راجورد در سال ۲۰۱۵

✓ راه لاجورد بخشی از مجموعه کریدورهای تعریف شده ذیل برنامه CAREC است.



کریدور دریای خزر دریای سیاه

- ✓ این ابتکار با محوریت رومانی سال ۲۰۱۹ مطرح گردید و هدف آن اتصال بنادر دریای سیاه به بنادر دریای خزر جهت تسهیل ترانزیت شرقی غربی خصوصا از مسیر دریای خزر است.
- ✓ رومانی از کشورهای گرجستان، آذربایجان و ترکمنستان برای پیوستن به این ابتکار دعوت کرده است.
- ✓ در گزارشات اولیه منتشر شده از این ابتکار در سال ۲۰۱۹، اتصال رومانی به عنوان یکی از اعضای ناتو به افغانستان به عنوان پایگاه متحدان ناتو از طریق مسیر لاجورد به عنوان یکی از اهداف شکل گیری آن ذکر شده است.
- ✓ با توجه به ماهیت این ابتکار و به جهت تبدیل تهدیدهای آن به فرصت همکاری، موضوع عضویت ایران در این ابتکار با رومانی مورد رایزنی قرار گرفت که آن کشور اظهار نظر را به هماهنگی با سایر کشورهای عضو موکول نموده است.





کریدور چین قزاقستان اروپا

✓ از ابتدای در سال ۲۰۲۱، ۱ میلیون TEU **کانتینر ترانزیتی** چین از مسیر قزاقستان عبور کرد که نسبت به سال ۲۰۲۰، افزایش ۵ درصدی و **نسبت به سال ۲۰۱۰ رشد ۱.۵ برابری** داشته است.

✓ قزاقستان در حال برنامه ریزی است تا بتواند با افزایش ظرفیتهای خود تا سال ۲۰۲۵ میزان کالای ترانزیتی در این مسیر را به ۱.۵ میلیون TEU برساند.

✓ ۹۰٪ ترافیک جابجایی بار در قزاقستان به صورت ریلی حمل می شود.

✓ ترافیک جابجایی داخلی بار کانتینری در قزاقستان در سال ۲۰۲۱ به ۸۷۶ هزار TEU رسید که نسبت به سال ۲۰۲۰، ۳۲٪ رشد داشته است.



کریدور بین المللی دریای خزر (TITR)

- ✓ تشکیل نخستین کمیته هماهنگی توسط کشورهای عضو در سال ۲۰۱۳
- ✓ اتصال کشورهای چین، قزاقستان، آذربایجان، گرجستان، ترکیه، اروپا
- ✓ تشکیل کنسرسیوم جهت حمل بار از چین به اروپا
- ✓ ظرفیت برنامه ریزی شده: ۸ قطار کانتینری در ماه و حمل ۶ میلیون تن بار سالیانه
- ✓ حمل ۱۰ روزه کانتینر از چین تا ترکیه با هزینه حمل ۵ هزار دلار



مسیر دریایی ترنس کاسپین

✓ در این مسیر، بنادر آکتائو قزاقستان و ترکمنباشی ترکمنستان از طریق دریای خزر به بندر باکو متصل می شوند.

✓ عملکرد ترانزیتی این مسیر در سال ۲۰۲۰، ۴.۸ میلیون تن بوده که ۲۰٪ نسبت به سال ۲۰۱۹ رشد داشته است.

✓ در این سال، ۴۳.۲۱۸ کامیون و ۳۷.۴۴۷ واگن ترانزیتی در این مسیر توسط کشتی های رو-رو جابجا شده اند.

✓ مسیر دریای خزر، به طور مستقیم کالای ترانزیتی که می توانسته از ایران عبور کند را جذب خود کرده است.



جاده ابریشم آهنی (باکو تفلیس قارص)

- آغاز پروژه در سال ۲۰۰۷ از شهر باکو و زمان اتمام ۳۰ اکتبر ۲۰۱۷
- طول خط ۸۲۶ کیلومتر با هزینه تقریبی بیش از ۱ میلیارد دلار (تامین بخش عمده ای از آن توسط صندوق دولتی نفت آذربایجان)
- ایجاد اتصال ریلی از دریای خزر به اروپا از طریق ترکیه با تقویت مسیرهای ترنس کاسپین
- از نظر اتحادیه اروپا خط ریلی باکو تفلیس قارص نقش مهمی در اتصال اتحادیه اروپا، ترکیه، گرجستان، آذربایجان و آسیای مرکزی دارد.
- پیش بینی ظرفیت در ابتدای بهره برداری: جابجایی ۱ میلیون مسافر و ۶.۵ میلیون تن بار
- ظرفیت برنامه ریزی شده: ۳ میلیون مسافر و ۲۰ میلیون تن بار تا پایان سال ۲۰۳۴

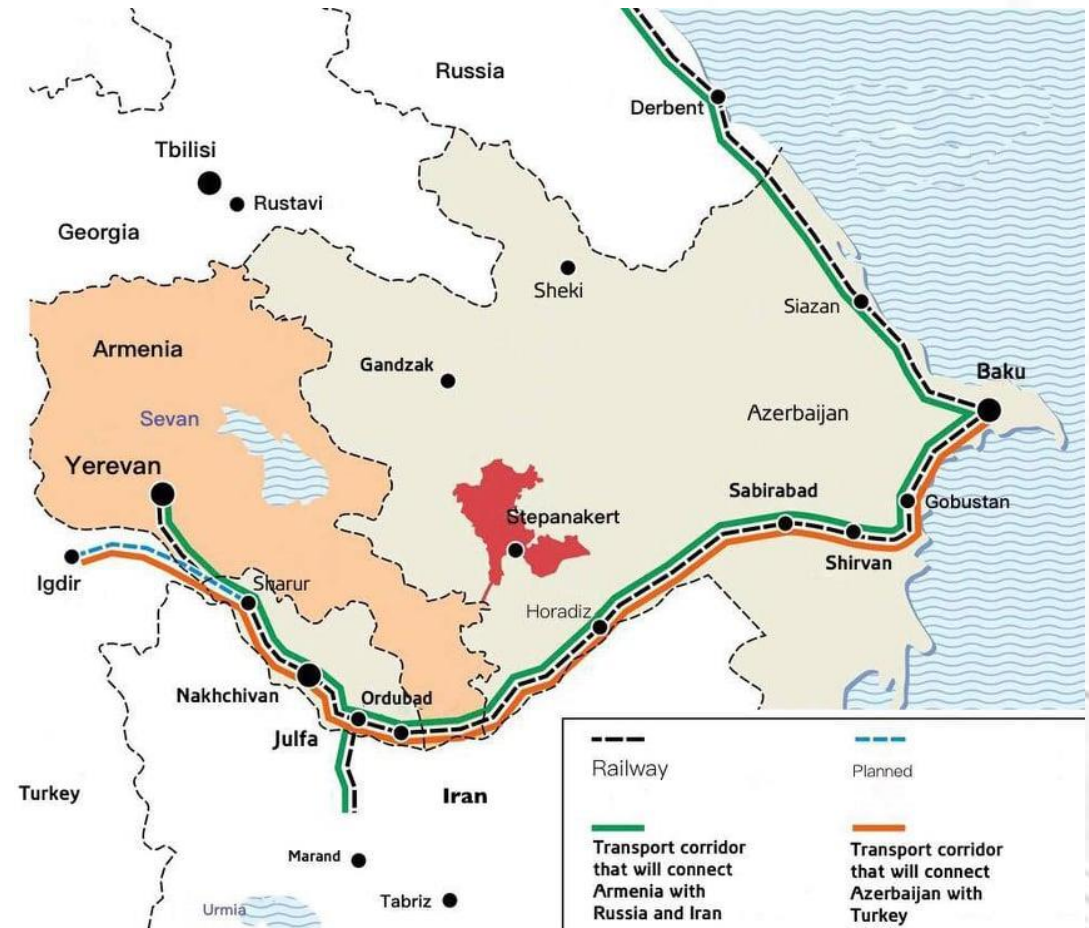




کریدور زنگزور

✓ جمهوری آذربایجان در منطقه دچار انزوای ادراکی بوده و از همسایگان شمالی و جنوبی خود احساس تهدید می کند. لذا پای قدرت های مداخله گر از قبیل رژیم صهیونیستی و قدرتهای پیرامونی از قبیل ترکیه را برای کاهش احساس تهدید خود به کشورش باز کرده است.

✓ ترکیه در منطقه به عنوان تسهیل کننده سیاست غرب و توسعه دهنده ناتو عمل می کند و ایجاد سازمان های کشور های ترک و تلاش برای ایجاد پیوستگی ارضی، تکمیل کننده رویای ناتو برای رسیدن به مرزهای چین با حربه زبان و فرهنگ است. (مصاحبه آدام تامسون سفیر سابق انگلیس در ناتو- اکتبر ۲۰۲۱)





کریدور زنگزور

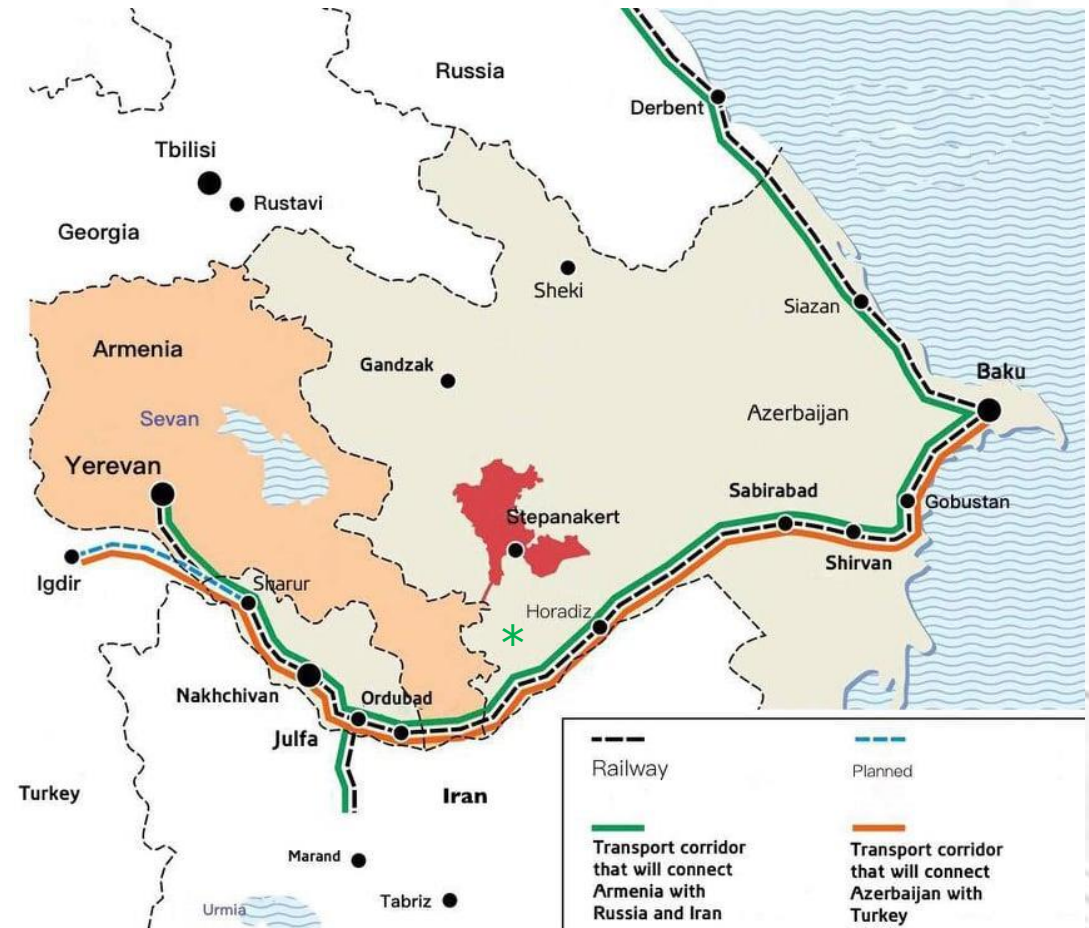
✓ طی جنگ ۴۴ روزه آذربایجان و ارمنستان در مهر ماه ۱۳۹۹، مناطق (* از خاک آذربایجان که قبلا توسط ارمنستان تصرف شده بود آزاد شد اما مناقشه منطقه قره باغ هنوز حل نشده و کماکان در کنترل ارمنستان است.

✓ پس از پایان جنگ دولت آذربایجان با همکاری قدرتهای مداخله گر و پیرامونی اقدام به برگزاری مانورهای نظامی در منطقه خزر نمود و در خصوص تصرف جنوب ارمنستان و اتصال نخجوان به آذربایجان تلاش نمود که تاکنون محقق نشده است. (PfP)

✓ کریدور زنگزور را کریدور پان ترک هم نامیده اند و نسبت به لزوم شکل گیری آن ترکیه حمایت و غرب سکوت کرده است. اما این برنامه تکمیل کننده برنامه ناتو در توسعه به شرق بوده و اعلام شده که در صورت تحقق آن با عضویت آذربایجان در ناتو موافقت خواهد شد.

✓ در صورت اتصال این کریدور با حذف مرزهای ایران و ارمنستان، با توجه به برنامه های غرب در منطقه، عملا برای ترانزیت به اروپا و روسیه محتاج آذربایجان و ترکیه خواهیم بود. (شعار همه علیه یکی ناتو)

✓ از ابتدای سال ۲۰۲۲ ارمنستان تحریم کالاهای ترکیه را برداشت و طرفین برلی عادی سازی روابط و گشایش مرزها اعلام آمادگی نمودند.





طرح راهبردی کانال خشک عراق

✓ این طرح **سیاست راهبردی اتصال** کشور عراق با **نگاه شبکه ای** بوده و هدف آن اتصال بنادر خلیج فارس با آسیا و اروپا است.

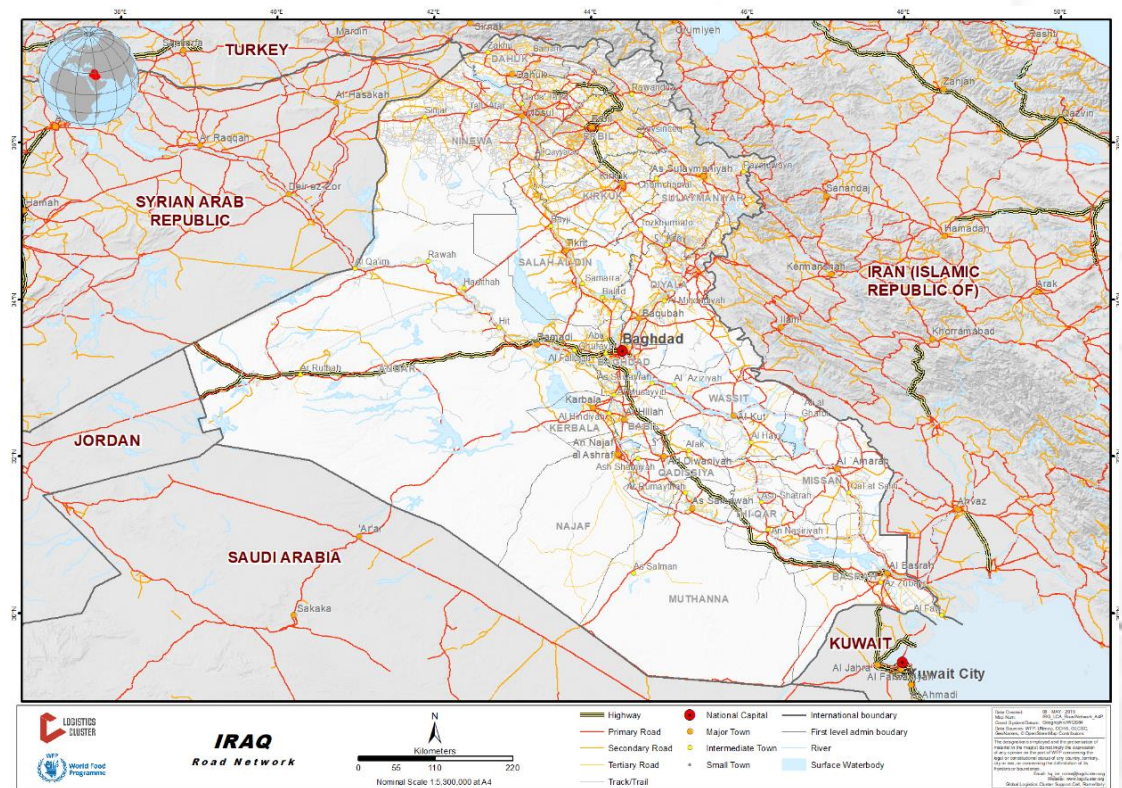
✓ در چارچوب این طرح، سیمای سنتی حمل و نقل بین المللی کالا در سرزمین عراق و کارکرد شبکه های ریلی و جاده ای و بندری و دریایی و حتی هوایی، متحول می شود.

✓ پیوستن عراق به کنوانسیون تیر و تعریف مرزهای ترانزیتی با کشورهای همسایه خود در کنار اعمال تعرفه های ارزان عبور ترافیک هوایی، در چارچوب این طرح راهبردی قلمداد می شود.

✓ این پروژه، با توجه اعلام به پیوستن عراق به ابتکار کمربند راه چین در جریان سفر عادل عبدالمهدی نخست وزیر وقت عراق به چین در سال ۲۰۱۹ اهمیت مضاعف پیدا می کند. رئیس جمهور چین در این ملاقات اعلام کرد چین دوست دارد، از یک نقطه شروع جدید، مشارکت راهبردی چین و عراق را پیش برد.

✓ در ژانویه ۲۰۲۱ میلادی خبری مبنی بر مذاکره راه آهن عراق و شرکت چینی **CRRC** برای همکاری شرکت چینی در پروژه های ریلی این کانال منتشر شد.

✓ با وجود روابط حسنه کشور عراق با کشورهای منطقه از جمله ایران، سوریه، کویت، اردن، عربستان و ترکیه، اجرای این پروژه راهبردی نقش آن کشور را بیش از پیش در ترانزیت منطقه پررنگ خواهد ساخت.





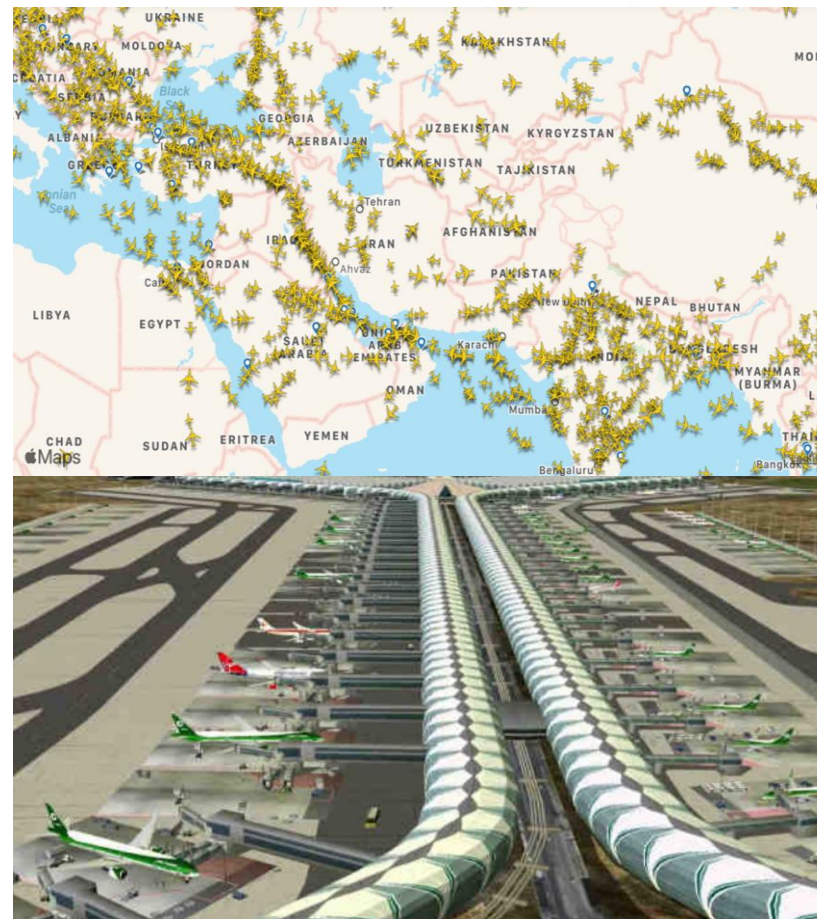
کریدور هوایی عراق

✓ عراق بواسطه پاسخگویی به تقاضای قابل توجه پروازهای عبوری، علاوه بر مرزهای هوایی قبلی با کشور ترکیه، مرز جدیدی را ایجاد و فعال نموده است.

✓ تصویر مربوط به ترافیک پروازهای عبوری، گویای وضعیت فعلی ترانزیت هوایی در منطقه است.

✓ طرح توسعه فرودگاه بغداد، نشان دهنده عزم این کشور در نقش آفرینی حوزه هوایی منطقه دارد.

✓ عراق روزانه ۱۱۷ هزار دلار از فضای ترانزیت هوایی درآمد دارد و به دنبال توافق با دیگر کشورها جهت افزایش این درآمدها می باشد.





خطوط ریلی خلیج فارس (GCC Railway)

- ✓ خطوط ریلی خلیج برنامه مشترک کشورهای عربی حوزه خلیج فارس در ایجاد شبکه ریلی برای اتصال ۶ کشور به یکدیگر است که طول آن مجموعاً به ۲۱۷۷ کیلومتر می‌رسد.
- ✓ کشورهای عضو امارات متحده عربی، عربستان سعودی، قطر، کویت، عمان و بحرین هستند.
- ✓ هزینه ساخت ۲۵۰ میلیارد دلار برای این پروژه تخمین زده شده که همه کشورهای عضو متعهد شده‌اند تا با ساخت خطوط ریلی، ایستگاه‌ها و ترمینال‌های بار تا پایان سال ۲۰۲۳ پروژه را به اتمام برسانند.
- ✓ برابر گزارشات منتشر شده هنوز عملیات اجرایی این پروژه شروع نشده است.



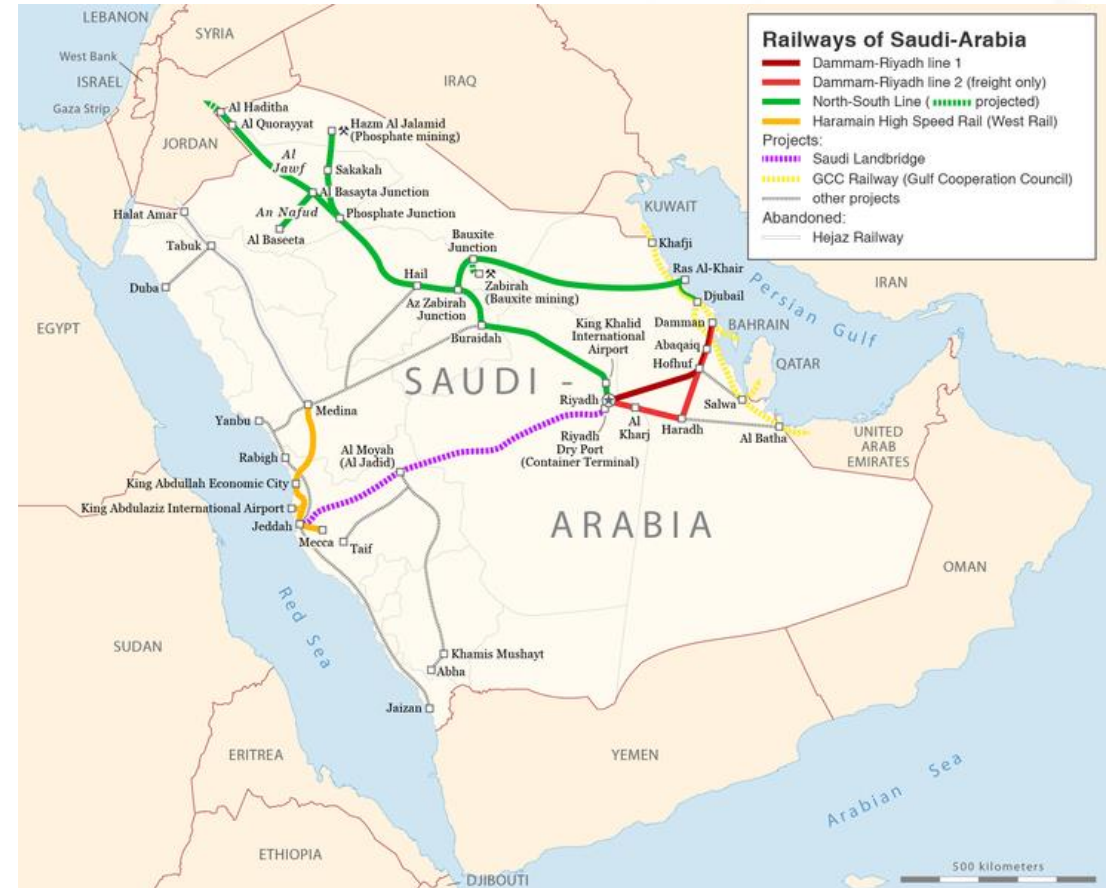


پروژه پل زمینی عربستان

✓ پروژه پل زمینی عربستان سعودی بخشی از برنامه توسعه ریل در این کشور است که با هدف افزایش درآمدهای ترانزیتی، جده را به ریاض در ساحل دریای سرخ متصل خواهد کرد.

✓ در این راستا علاوه بر بهسازی خط ریلی موجود بین ریاض و دمام جهت اتصال لندبریج به خط ریلی خلیج، خط جدیدی به طول ۱۱۵ کیلومتر برای اتصال دمام به الجبیل در خلیج فارس نیز کشیده خواهد شد.

✓ خطوط ریلی در حال ساخت تک مسیره در نظر گرفته شده‌اند، اما زیرساخت آنها برای مسیر دوطرفه تعبیه می شود تا برای توسعه های آتی مورد استفاده قرار گیرد.

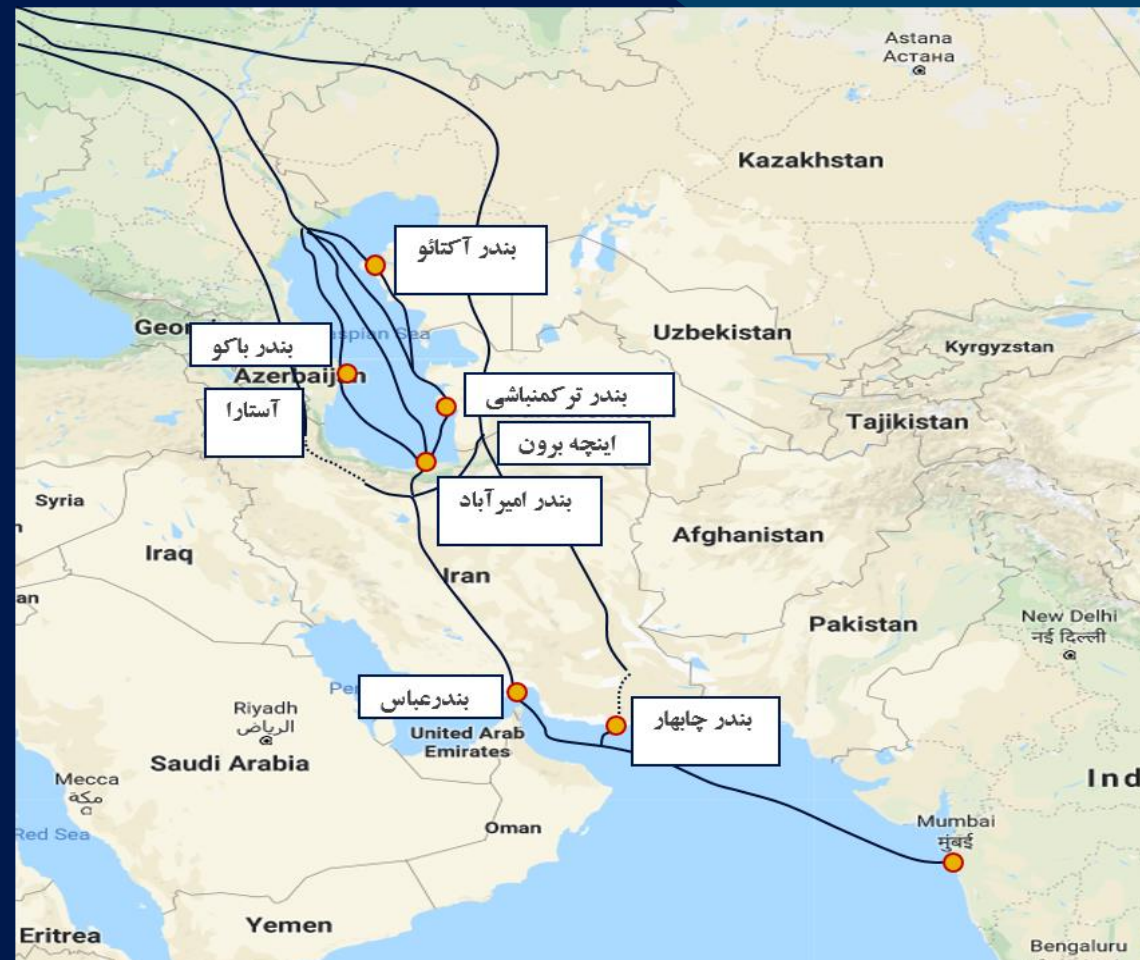


کریدورهای حمل و نقلی ایران



کریدور حمل و نقل بین المللی شمال جنوب

- اعضای کریدور ۱۴ کشور: ایران، هند، روسیه، بلاروس، قزاقستان، تاجیکستان، عمان، ارمنستان، آذربایجان، سوریه، اوکراین، ترکیه، قرقیزستان، بلغارستان (عضو ناظر)
- برگزاری هشتمین اجلاس کارشناسی و هفتمین شورای هماهنگی کریدور در تهران در اسفند ۹۷، برگزاری هشتمین شورای هماهنگی به میزبانی آذربایجان به دلیل شیوع کرونا به تعویق افتاده است.
- حجم تجارت بین کشورهای عضو کریدور: ۲۹۷ میلیون تن (معادل ۷۸ میلیارد دلار)
- چالشهای زیر ساختی کریدور:
 - حلقه مفقوده ریلی (رشت-آستارا): ساخت این ریل سالها توسط جمهوری آذربایجان به تعویق افتاده است.
 - سرمایه گذاری در زیر ساختهای موازی که ظاهرا اهمیت یکسان دارند.
- بر اساس آخرین تفاهات سه جانبه با روسیه و آذربایجان، مقرر است در راستای فعالسازی هر چه بیشتر این کریدور، نظام حمل و نقل یکپارچه بین سه کشور و سپس تعمیم آن به سایر کشورهای عضو کریدور استقرار یابد.
- پیش نویس یادداشت تفاهم تقویت همکاریها در زمینه حمل و نقل بین المللی و ترانزیت با روسیه توسط ایران تهیه و ارسال شده تا مورد مذاکره قرار گیرد.
- در این پیش نویس قابلیت الحاق آذربایجان و کشورهای شرقی دریای خزر و فراتر نیز جهت ایجاد کریدورهای الکترونیکی ترانزیت مبتنی بر توسعه تجارت و بهره گیری حداکثری از ظرفیت زیرساختهای ارتباطی در نظر گرفته شده است.



موافقتنامه چابهار

- مسیر ترانزیتی هند-ایران-افغانستان با محوریت بندر چابهار، با هدف ترانزیت بار هند از طریق ایران به کشور افغانستان و آسیای مرکزی
- امضای متن موافقتنامه در خرداد ۱۳۹۵ با حضور رؤسای جمهور ایران و افغانستان و نخست وزیر هند
- برگزاری اجلاس شورای هماهنگی و کمیته پیگیری کریدور در سالهای ۹۷ و ۹۸
- ارسال بار آزمایشی از/به افغانستان در این کریدور در اسفندماه ۱۳۹۷ و ۱۳۹۹
- اختصاص ۳۰۰ میلیون یورو از محل صندوق توسعه ملی جهت احداث مسیر ریلی چابهار-زاهدان به دستور مقام معظم رهبری در سال ۱۳۹۸ و شروع عملیات اجرایی
- اعلام هندوستان مبنی بر دریافت معافیت از تحریم های آمریکا برای سرمایه گذاری ۸۵ میلیون دلاری در حوزه تجهیزات تخلیه و بارگیری بندر چابهار
- ابراز علاقه ازبکستان برای الحاق به این توافقنامه



موافقتنامه عشق آباد

- امضای قراردادی ۱۰ ساله بین ازبکستان، ترکمنستان، ایران، عمان و قطر در سال ۲۰۱۱
- کناره گیری قطر از این موافقتنامه پس از امضا و درخواست اخیر این کشور برای الحاق مجدد
- کشور امین جمهوری ترکمنستان است تا کنون تنها یک شورای هماهنگی در سال ۲۰۱۵ در تهران برگزار گردیده است.
- اولین نشست کارشناسی در تاشکند ازبکستان در سال ۲۰۱۷ و دومین نشست آن در ۲۲ و ۲۳ آبان ۱۳۹۸ در عشق آباد ترکمنستان برگزار شد.
- اخیراً کشور قزاقستان به این موافقتنامه ملحق شده است و مراحل استصوابی الحاق هندوستان نیز در دست اقدام است.
- مهم ترین تفاهات صورت گرفته در دومین نشست کمیته کارشناسی (عشق آباد-آبان ۱۳۹۸):
- تاکید بر عبور پر تعداد و سریع و آسان کامیون و بار از مرزهای کشورها و کاهش هزینه های ترانزیتی
- تصویب پیشنهاد عبور کانتینر آزمایشی از مسیرهای ریلی و جاده ای از قلمروی ازبکستان، ترکمنستان، ایران و سپس مسپردریایی تا عمان (نیمه اول سال ۲۰۲۰ میلادی) و متعاقباً تدوین چارچوب ابتکاری مفهومی این پروژه توسط ایران و ارائه به طرف ترکمن (کشور امین) از طریق مجاری دیپلماتیک جهت جمع بندی نقطه نظرات سایر کشورهای عضو و سپس جمع بندی آن



کمیسیون بین دولتی تراسیکا

- آغاز فعالیت کمیسیون بین دولتی تراسیکا برای اولین بار در سال ۱۹۹۳ و تعریف یک کریدور حمل و نقل شرق به غرب از طریق دریای سیاه، جمهوری قفقاز، دریای خزر و آسیای میانه، میان اروپا و آسیای میانه
- ۱۳ عضو: ارمنستان، آذربایجان، گرجستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، اوکراین، مولداوی، ایران، بلغارستان، رومانی، ترکیه
- چهاردهمین اجلاس سالانه تراسیکا همزمان با بیستمین سالگرد امضای موافقتنامه آن در آذر ۱۳۹۸ در باکو برگزار و پانزدهمین اجلاس .
- تقاضای افغانستان برای عضویت در این کمیسیون منوط به نظر مثبت ایران است.
- درج نام خلیج فارس برای اولین بار، در حوزه مسیرهای تحت پوشش تراسیکا و تصویب آن
- انتخاب دبیر کل جدید تراسیکا از کشور قزاقستان با حمایت مستقیم ایران پیرو مذاکره قبلی با طرف قزاقی و اعلام شرایط حمایت در راستای توسعه و تسهیل همکاری‌های حمل و نقلی با کشور قزاقستان و سایر کشورهای عضو
- برگزاری جلسه ویدئو کنفرانس دبیران ملی در سال جاری جهت هماهنگ سازی اقدامات مرزی در شرایط شیوع ویروس کرونا
- انتخاب ایران به عنوان حسابرس دبیرخانه تراسیکا از سال ۲۰۲۲



شبکه کریدورهای اکو

- اسلام آباد، تهران، استانبول (ITI)
- قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان، ایران (KTAI)
- قزاقستان، ترکمنستان، ایران (KTI)
- آلماتی، ازبکستان، ترکمنستان، ایران، استانبول
- آلماتی، بندرعباس
- برگزاری پنجمین اجلاس جاده ای کارگروه راهگذر ITI و چهارمین اجلاس جاده ای کارگروه راهگذر KTAI در آذر سال جاری در تهران



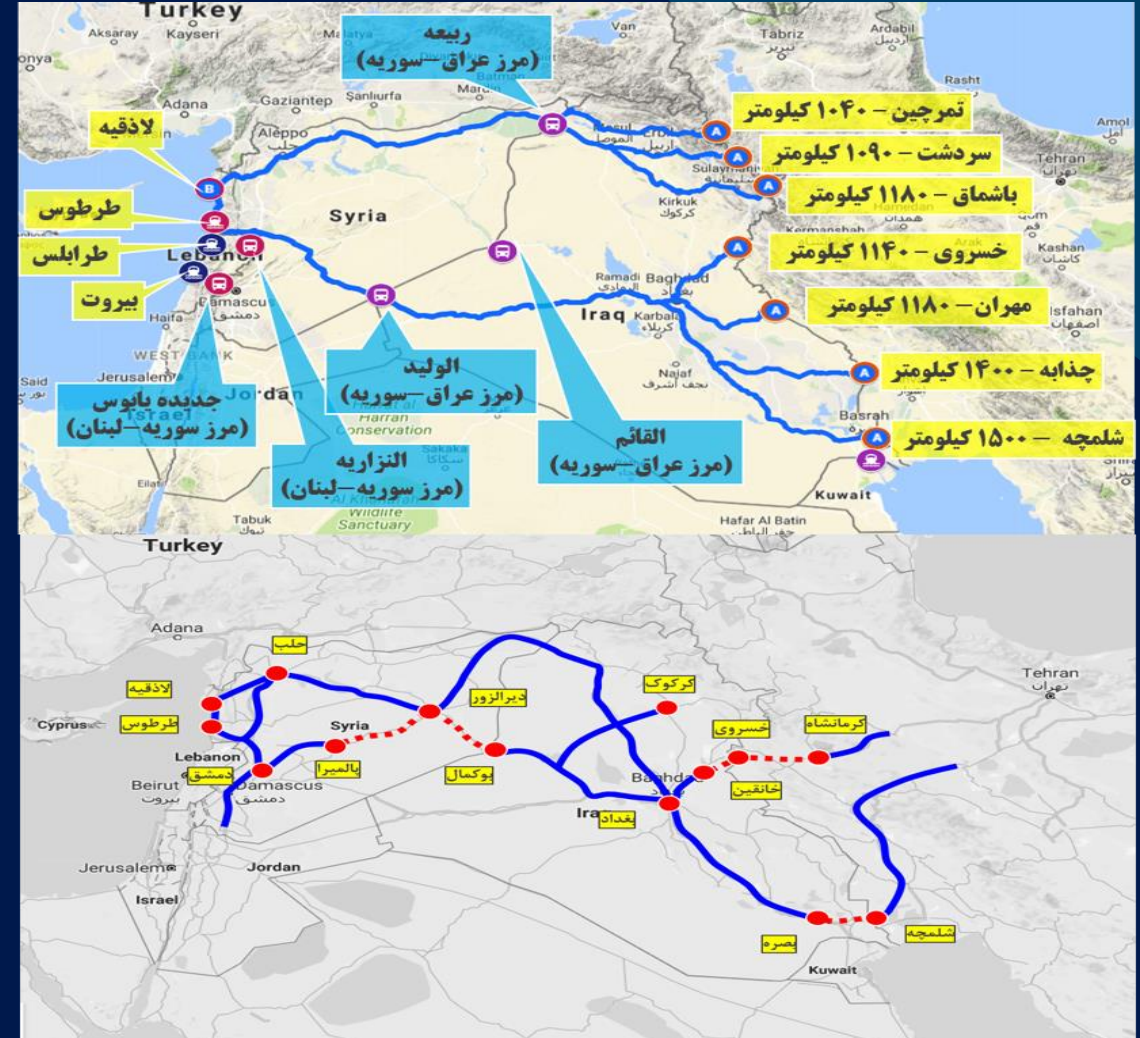
کریدور خلیج فارس دریای سیاه

- تاسیس با هدف تعدیل روابط حمل و نقلی با ترکیه
- کشورهای مذاکره کننده: ایران، آذربایجان، ارمنستان، گرجستان، بلغارستان، یونان
- برگزاری ۵ اجلاس کارشناسی جهت تدوین متن پیش نویس موافقتنامه در تهران، صوفیا، تفلیس، تهران و ایروان
- عدم همکاری آذربایجان جهت نهایی سازی و امضای سند
- فعالسازی هرچه بیشتر این کریدور تاثیر قابل توجهی بر ارتقاء عملکرد مرزهای زمینی (اعم از جاده ای و ریلی) با کشورهای ارمنستان و آذربایجان خواهد داشت.



کریدور ایران عراق سوریه

- وجود تفاهم نامه ترانزیتی سه کشور در سال ۱۳۹۰
- تفاهم با سوریه در جریان کمیسیون مشترک اقتصادی دو کشور جهت فعالسازی این کریدور
- برگزاری نشست سه جانبه کمیته جامع حمل و نقل در تیرماه سال ۹۸ در تهران جهت ایجاد ساز و کار اجرایی کریدور و رفع موانع
- تهیه پیش نویس تفاهم نامه تعهد شده برای ارائه در نشست وزرای سه کشور در آینده نزدیک
- عضویت عراق به کنوانسیون تیر می تواند زمینه اجرایی شدن این کریدور را تسهیل نماید.



توافقنامه ایران افغانستان ازبکستان

- انعقاد موافقتنامه سه جانبه مسیرهای ترانزیتی بین کشورهای ازبکستان، افغانستان و ایران در سال ۱۳۸۲
- به واسطه عدم پیگیری طرف های متعاقد، این قرارداد پس از پایان دوره ۱۰ ساله اول منقضی شد و دیگر تمدید نگردید.
- پیشنهاد احیا و تمدید این موافقت نامه از طرف ایران و موافقت اولیه دو کشور دیگر طی ویدئو منفراانس سه جانبه مرداد ۱۳۹۹
- فعالسازی این کریدور تاثیر قابل توجهی بر ارتقاء عملکرد ترانزیتی با کشورهای آسیای مرکزی از مسیری غیر از ترکمنستان خواهد داشت.



کریدور افغانستان ایران ترکیه

- پیشنهاد ایران و افغانستان جهت ایجاد کریدور افغانستان ایران ترکیه
- مراحل ساخت مسیر ریلی خواف هرات در حال انجام است و تا ماه های آینده، اتصال ریلی تا منطقه جنو به بهره برداری می رسد.
- تصویب وام ۶۰ میلیون یورویی بلند مدت ایتالیا برای ساخت قطعه چهارم خط آهن خواف هرات و ایجاد امکان دسترسی پایدار آسیای مرکزی به اروپا از مسیر ایران
- توافق با ترکیه برای اتصال شبکه ریلی دو کشور از منطقه دیله جو به سمت قارص
- امضای تفاهم نامه کمیسیون مشترک حمل و نقل ایران و ترکیه در اردیبهشت ۹۸ در تهران و توافق بر سر ایجاد کریدور جدید افغانستان ایران ترکیه
- ارسال پیش نویس یادداشت تفاهم ایجاد این کریدور از طرف ایران و پیگیری تبادل نقطه نظرات از طریق مجاری دیپلماتیک



تحلیل مسیرهای ترانزیتی مختلف ایران

- ترانزیت ایران در چارچوب ها و برنامه های تفکیک شده دنبال می شود.
- انتظار عموم تصمیم گیران کشور از ترانزیت، صرفا منحصر به عبور کالای ترانزیتی از جغرافیای ایران به عنوان کشوری واسط است و اهداف توسعه ای مغفول مانده است.
- علل شکل گیری برنامه ها و توافقنامه های ترانزیتی که سالها قبل ایجاد شده، لزوما امروز معتبر نیستند.
- سیاست کشورمان در تعریف همکاری های ترانزیتی مشترک، بر اساس شناخت دقیق از راهبردهای اتصال کشورهای همکار نبوده است.
- نگاه شبکه محور برای راهبری ترانزیت کشور تاکنون شکل نگرفته و نگاه مسیرهای مستقل و اقدامات بخشی حاکم است. (رورو دریای خزر، رشت آستارا، اینچه برون، مرزهای ریلی و جاده ای مختلف با آذربایجان)



با سپاس