



مجمع کارآفرینان ایران
Iran Entrepreneurs Forum

ژئوپلیتیک «کریدور میانی»

واکاوی پیامدهای اقتصادی-سیاسی حمل‌ونقل پایدار بین اروپا و آسیای مرکزی

مرکز مطالعات استراتژیک کارآفرینی

مهر ماه ۱۴۰۲

هفته گذشته، اولاف شولتز، صدراعظم آلمان، نشست مهمی با رهبران پنج کشور آسیای مرکزی در برلین برگزار کرد. در حالی که مساله مهم این نشست متمرکز بر «چگونگی پیشبرد روابط منطقه‌ای و اقتصادی» با قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ازبکستان بود اما بدون شک تمرکز اصلی کار بر تحولات ژئوپلیتیکی استوار شده بود. روابط بین کشورهای آسیای مرکزی و روسیه پس از تهاجم همه‌جانبه مسکو به اوکراین طی دو سال گذشته دچار پس‌رفت شده و به این پنج کشور، فضای بیشتری برای مانور در سیاست خارجی داده است. این وضعیت، فرصتی را برای کشورهایی که در پی بهره‌برداری اقتصادی-سیاسی از این تحولات هستند همچون اتحادیه اروپا فراهم می‌کند تا روابط خود را با آسیای مرکزی گسترش دهند و نقش برجسته‌تری در این منطقه پویا ایفا کنند.

طی یک‌دهه گذشته، میزان کل تجارت بین اتحادیه اروپا و آسیای مرکزی رشد ۳۸/۸ درصدی را تجربه کرده و از ۳۴/۲ میلیارد یورو در سال ۲۰۱۲ به ۴۷/۵ میلیارد یورو در سال ۲۰۲۲ رسیده است. نکته حائز اهمیت این است که حدود دو سوم از کل این تجارت را واردات اتحادیه اروپا تشکیل می‌دهد. محصولات اصلی وارد شده توسط اتحادیه اروپا شامل محصولات معدنی، فلزات اساسی و محصولات ساخته‌شده از آنها، و همچنین محصولات شیمیایی و مرتبط با آن (۹۲ درصد از کل صادرات اتحادیه اروپا) است. از سوی دیگر، صادرات اصلی اتحادیه اروپا به آسیای مرکزی شامل ماشین‌آلات و لوازم خانگی، محصولات شیمیایی یا وابسته، و تجهیزات حمل‌ونقل است (۷۰/۷ درصد از کل صادرات اتحادیه اروپا). با وجود رشد تجارت بین اروپا و آسیای مرکزی اما چین عهده‌دار بزرگترین حجم حمل‌ونقل دریایی کالا بین اروپا و آسیا است و همچنین یکی از دو شریک تجاری بزرگ اتحادیه اروپا است. به لحاظ تاریخی، بیشترین میزان تجارت کالا بین اروپا و چین از طریق مسیرهای دریایی انجام می‌شود (تخمین زده می‌شود حدود ۸۰ تا ۸۵ درصد کل حجم تجارت اتحادیه اروپا و چین را تشکیل می‌دهد)، و حدود ۱۰ درصد آن با حمل‌ونقل زمینی و بقیه شامل حمل‌ونقل هوایی است.

حمل‌ونقل زمینی بین آسیا و اروپا در سه کریدور اصلی صورت می‌گیرد^۱:

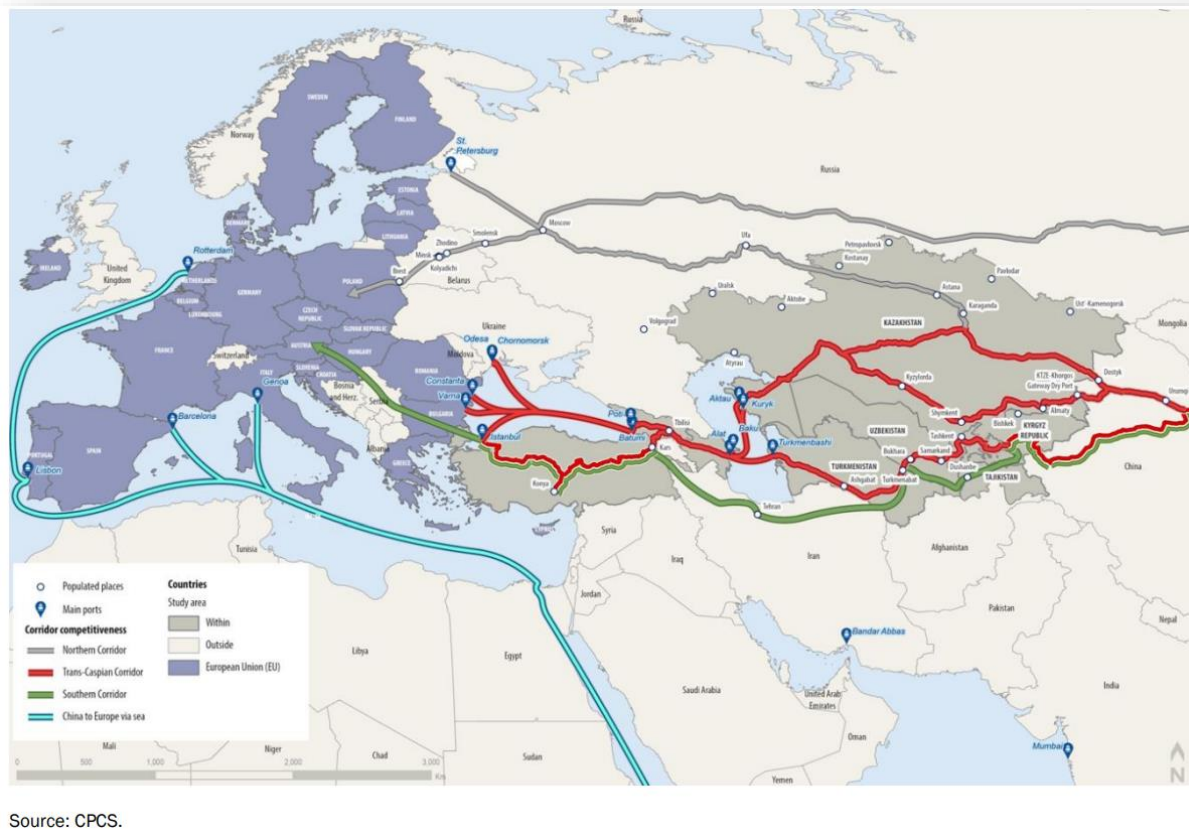
کریدور شمالی بین آسیا و اروپا از چین آغاز و از طریق قزاقستان، روسیه و بلاروس به سوی اروپا می‌رود اما پیش از ورود به اتحادیه اروپا از لهستان می‌گذرد. همچنین قطارهای این مسیر از طریق مغولستان یا به‌طور مستقیم از طریق روسیه در راه‌آهن ترانس-سیبری حرکت می‌کنند. طول این مسیر حدود ۱۰ هزار کیلومتر است و زمان عبور به طور متوسط ۱۴ روز تخمین زده شده است.

کریدور میانی یا مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی ترانس-کاسپین، آسیا و اروپا را از طریق قزاقستان و دریای خزر به یکدیگر متصل می‌کند. کالاهای از طریق بندر باکو وارد قفقاز می‌شوند و مسیر تا گرجستان ادامه می‌یابد، از آنجا می‌توان دو مسیر جایگزین را قبل از ورود به اتحادیه اروپا از طریق بلغارستان یا رومانی طی کرد: یک مسیر زمینی از طریق ترکیه یا یک مسیر دریایی از طریق دریای سیاه. این مسیر با طول ۷ هزار کیلومتر، کوتاه‌تر از کریدور شمالی است.

کریدور جنوبی از جمهوری قرقیزستان یا تاجیکستان آغاز و با عبور از ازبکستان، ترکمنستان، ایران و ترکیه به سمت اروپا گذر می‌کند و پیش از ورود به اروپا از بلغارستان یا یونان می‌گذرد. مسیر بالقوه دیگر در امتداد کریدور جنوبی از افغانستان و آسیای مرکزی عبور می‌کند و از طریق قفقاز به اتحادیه اروپا می‌رسد، اما این جایگزین به دلایل ژئوپلیتیکی مورد توجه قرار نگرفته است. کریدور جنوبی یک «کریدور زمینی» است که عمدتاً توسط شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای ترجیح داده می‌شود؛ چرا که می‌تواند از

^۱ Sustainable transport connections between Europe and Central Asia / The European Bank for Reconstruction and Development (EBRD)

ضرورت عبور از دریای خزر و مشکلات مرتبط با آن، از جمله ناکارآمدی بنادر و زمان محدود و غیرقابل پیش‌بینی کشتی‌ها جلوگیری کند. زمان حمل‌ونقل برای مقاصد غیر اتحادیه اروپا حدود ۱۴ تا ۲۰ روز گزارش شده است؛ اما ممکن است ۶۰ روز یا بیشتر طول بکشد.



شکل ۱. کریدورهای زمینی اصلی بین اروپا و آسیا

کریدور میانی؛ انتخاب نخست

برخلاف مزیت بالای کریدور جنوبی که از ایران گذر می‌کند اما در چندسال اخیر به ویژه سال جاری، کریدوری که چین، کشورهای آسیای مرکزی و اروپا را از طریق دریای خزر، جمهوری‌های قفقاز جنوبی و ترکیه به هم متصل می‌کند، به کانون توجه، سرمایه‌گذاری و رشد تبدیل شده و توجه بسیاری از کشورها را به خود جلب کرده است. کل سرمایه‌گذاری مورد نیاز برای بهره‌برداری و توسعه کریدور میانی با نام رسمی «مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی ترانس-کاسپین» حدود ۱۸/۵ میلیارد یورو برآورد شده است. این حجم از سرمایه‌گذاری مربوط به بازسازی و نوسازی شبکه راه آسفالتی و راه‌آهن، توسعه ناوگان ریلی، افزایش ظرفیت بنادر، بهبود نقاط عبور مرزی، و مراکز لجستیک چندوجهی و اتصال شبکه‌های امدادی در هر پنج کشور قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ازبکستان در آسیای مرکزی است. نیازهای شناسایی شده برای سرمایه‌گذاری، بر اساس نیازها، اولویت‌ها، ظرفیت‌ها و شرایط خاص

هر کشور آسیای مرکزی در نظر گرفته شده است. باتوجه به مجموعه مسائل در نظر گرفته شده، مسیر حمل و نقل بین‌المللی ترانس-کاسپین که از جنوب قزاقستان عبور می‌کند، به عنوان «پایدارترین» گزینه شناسایی شده است. کریدور میانی که امکان ایجاد شبکه حمل و نقل و رویکرد توسعه منطقه‌ای را فراهم می‌کند، بیشتر مراکز عمده جمعیتی و تولیدی در منطقه را نیز پوشش می‌دهد. شبکه ارتباطی شناسایی شده، پتانسیل این را دارد که منافع اقتصادی پایدار را برای کل منطقه به ارمغان آورد و فرصت‌هایی را برای هر پنج کشور آسیای مرکزی فراهم کند تا با برقراری ارتباط بهتر با یکدیگر و با اروپا، توسعه اقتصادی خود را به حداکثر برسانند. توسعه ارتباطات حمل و نقل پایدار مزایایی را برای آسیای مرکزی به ارمغان می‌آورد که از جمله این مزایا می‌توان به افزایش هماهنگی منطقه‌ای قوی‌تر، افزایش اتصال بین مراکز اقتصادی منطقه‌ای، بهبود شیوه‌های عبور از مرز، برنامه‌ریزی بلندمدت بهبود یافته و مزایای زیست‌محیطی بیشتر اشاره کرد.



شکل ۲. مسیرهای جایگزین اروپا و آسیای مرکزی از طریق دریای خزر

به طور عملیاتی نیز مسیر حمل و نقل بین‌المللی ترانس-کاسپین در حال تبدیل شدن به یک کریدور مهم است زیرا میزان استفاده از آن در مقایسه با سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ افزایش قابل توجهی یافته است. حجم کالاهای جابجا شده از چین به اروپا از طریق مسیر حمل و نقل بین‌المللی ترانس-کاسپین در هشت ماهه امسال، افزایش ۸۴ درصدی را ثبت کرده است. مقامات قزاقستان به عنوان یکی از مهمترین بخش‌های این کریدور اعلام کرده‌اند که ظرفیت این کریدور امسال به ۲۷ میلیون تن خواهد رسید. از طرف دیگر، تعمیق روابط بین اروپا و آسیای مرکزی مزایای زیادی برای دو طرف در پی خواهد داشت.

نخست، از آنجایی که یکی از اهداف اصلی کشورهای اروپایی رسیدگی به چالش‌های امنیت انرژی، به‌ویژه اتکالی آن‌ها به انرژی روسیه است، تنوع‌بخشی به منابع تامین انرژی موضوعی بسیار مهم برای آن‌ها است. تقویت روابط با قزاقستان، بزرگترین کشور آسیای

مرکزی هم از نظر جغرافیایی و هم از نظر اقتصادی، می‌تواند راه‌حلی برای رفع نگرانی‌های انرژی اروپا به‌ویژه پس از جنگ اوکراین و تحریم روسیه ارائه دهد. قزاقستان که دارای ذخایر فراوان نفت و مواد معدنی است، در حال حاضر نفت را از طریق خط لوله «دروژبا» به بازار آلمان عرضه می‌کند که از روسیه شروع می‌شود و تا چندین مقصد اروپایی امتداد می‌یابد. قزاقستان از آغاز سال ۲۰۲۳ تاکنون ۵۰۰ هزار تن نفت به آلمان صادر کرده است. قزاقستان و چندین کشور دیگر آسیای مرکزی غنی از عناصر معدنی کمیاب هستند که برای انتقال انرژی‌های سبز، گزینه‌های مهمی در نظر گرفته می‌شوند. این عناصر در ساخت طیف وسیعی از فناوری‌ها، از گوشی‌های هوشمند و توربین‌های بادی گرفته تا باتری‌های قابل شارژ برای وسایل نقلیه الکتریکی، نقش اساسی دارند. در حال حاضر، اروپا به شدت به چین و روسیه برای این مواد معدنی ضروری متکی است.

پیامدهای ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک

با کاهش نفوذ روسیه در امتداد مرزهای جنوبی این کشور، قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی به طور فزاینده‌ای به هم متصل می‌شوند - روندی که می‌تواند راه را برای ظهور یک پل جدید اقتصاد-سیاسی بین اتحادیه اروپا و چین هموار کند. مدت زمان حمل‌ونقل در این مسیر از ۳۸ تا ۵۳ روز در سال گذشته به ۱۹ تا ۲۳ روز کاهش یافته است. هدف نهایی اما کاهش بیشتر این مدت به ۱۴ تا ۱۸ روز است. هم‌افزایی مسیر ترانس-کاسپین با شبکه حمل‌ونقل اتحادیه اروپا، یک استراتژی جهانی برای رقابت با سایر پروژه‌های جهانی از طریق سرمایه‌گذاری در پروژه‌های زیربنایی و ایجاد مشارکت‌های اقتصادی است. در این بین و در بحبوحه جنگ در اوکراین، تشدید تنش‌ها بین چین و ایالات متحده، و بازآرایی ژئوپلیتیکی بزرگ در خاورمیانه، فضایی که از دریای سیاه تا غربی‌ترین مرزهای چین امتداد دارد توجه نسبتاً کمی را به خود جلب می‌کند. با این حال، اینجاست که می‌توان خطوط کلی یک «نظم جهانی جدید» را مشاهده کرد. در قلب اوراسیا، فضای احاطه‌شده توسط قدرت‌های بزرگ جهانی، قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی تغییرات چشمگیری را تجربه می‌کنند. نخست، درک این دو منطقه به عنوان مناطقی متمایز از یکدیگر به‌طور فزاینده‌ای به چالش کشیده می‌شود. در گذشته، دریای خزر به عنوان یک مانع طبیعی، زیرساخت‌های ناکافی و مهم‌تر از همه نفوذ قدرت‌های خارجی، موجب بروز جدایی بین قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی شده بود. در سال‌های اخیر اما ارتباط بین این دو منطقه افزایش یافته است، که عمدتاً به دلیل جنگ در اوکراین و کاهش توانایی روسیه برای ایجاد قدرت در جناح جنوبی خود و همچنین تلاش ترکیه برای نزدیک‌تر کردن کشورهای ترک‌زبان است. تا پیش از تهاجم تمام‌عیار به اوکراین، هم اتحادیه اروپا و هم چین با استفاده از زیرساخت‌های راه‌آهن و کنترل‌های گمرکی به تجارت از طریق روسیه می‌پرداختند.

پس از آن اما، هیچ جایگزین قابل‌قبولی وجود نداشت تا این که گزینه «کریدور میانی» - که از دریای سیاه تا خزر و آسیای مرکزی امتداد دارد - چیزی بیش از یک نقش مکمل را ایفا نمود. با حمله روسیه به اوکراین، قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی به عنوان یک مسیر تجاری جذابیت بیشتری پیدا کردند. در اواخر سال ۲۰۲۲، قزاقستان، جمهوری آذربایجان، گرجستان و ترکیه از نقشه‌راه توسعه کریدور میانی تا سال ۲۰۲۷ رونمایی کردند. در ماه ژوئن، قزاقستان، آذربایجان و گرجستان یک شرکت لجستیکی را برای تسهیل حمل‌ونقل بین دو منطقه راه‌اندازی کردند و ماه بعد، یک هیئت ازبکستانی از تفلیس بازدید کرد تا درباره چگونگی تعمیق روابط بیشتر گفت‌وگو کنند.

کریدور میانی همچنین موضوعی بود که در سفر ژوئیه نخست وزیر گرجستان به قزاقستان مورد بحث قرار گرفت. در بحبوحه افزایش سطوح روبه‌رشد حمل‌ونقل، از جمله افزایش ۲۰ درصدی حمل‌ونقل از طریق بندر باکو در سال گذشته و افزایش میزان مشابه در

ترانزیت محموله و کانتینری از طریق گرجستان، رهبران قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی به بیشتر شدن وابستگی متقابل خود اذعان کردند. قدرت‌های بزرگ نیز طرفدار ایجاد پیوندهای نزدیک‌تر بین قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی هستند. چین در پی همکاری و همراهی با کریدور میانی است و اخیراً با فرقیستان و ازبکستان برای پیشبرد کار روی راه‌آهنی که این سه کشور را به هم متصل می‌کند، به توافق رسیده است. پکن همچنین وارد یک مشارکت استراتژیک با گرجستان شده است که می‌تواند در ساخت بندر عمیق آناکلیا و به‌طور کلی‌تر، افزایش نفوذ خود در منطقه به این کشور بدهد.

از طرف دیگر، اتحادیه اروپا به نقش بزرگتری در هر دو منطقه چشم دوخته است. علاوه بر در نظر گرفتن چشم‌انداز الحاق گرجستان، کریدور میانی را ابزاری برای توسعه زیرساخت‌ها می‌بیند. آسیای میانه به خوبی در «ابتکار دروازه جهانی» اتحادیه اروپا قرار می‌گیرد؛ برنامه‌ای چند میلیارد دلاری برای توسعه زیرساخت‌های بندری و ریلی که در واقع، پاسخ بروکسل به «ابتکار کمربند و راه» چین است. با توجه به روابط پیچیده و گاه‌تیره اروپا با چین و به‌ویژه با روسیه، اروپا فعالانه به دنبال «تنوع‌بخشیدن به زنجیره‌های تامین عناصر معدنی کمیاب» خود است و مشارکت عمیق‌تر با کشورهای آسیای مرکزی می‌تواند یک حرکت راهبردی در این راستا در نظر گرفته شود. با این حال، بسیاری از زنجیره‌های تامین و مسیرهای تجاری اولیه از آسیا به اروپا از روسیه عبور می‌کنند و در صورت تیرگی یا بدتر شدن بیشتر روابط، عوارض بالقوه‌ای را به همراه خواهند داشت. افزون بر این، ایران نیز در هیچ‌یک از این گفت‌وگوها مشارکت جدی نداشته و تمایل یا اصراری برای حضور، همکاری یا تغییر مسیر در راستای مشارکت در این مسیر از خود نشان نداده است؛ وضعیتی که منجر به تشدید ناتوانی ایران در تحولات قفقاز نیز شد. در نتیجه، هم کشورهای آسیای مرکزی و هم کشورهای اروپایی مشتاق ایجاد مسیرهای تجاری جایگزین هستند. مسیر تجاری ترانس-کاسپین با دور زدن روسیه و ایران، به‌عنوان مجرای امیدوارکننده‌ای برای تقویت تجارت بین آسیا و اروپا از طریق قفقاز جنوبی و قزاقستان در نظر گرفته می‌شود.

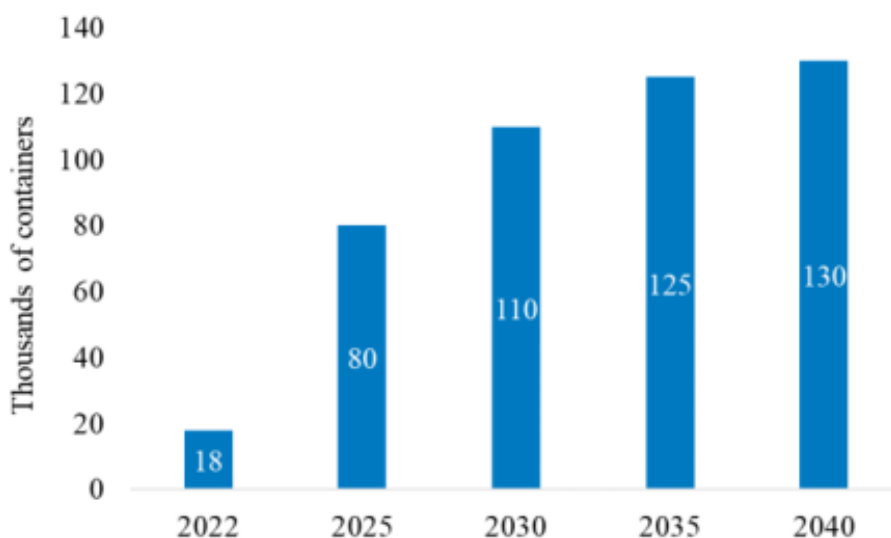
حتی فراتر از محاسبات قدرت‌های خارجی، کشورهای قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی در چشم‌انداز سیاست خارجی خود، در پی افزایش همگرایی با توسل به مشارکت‌های اقتصادی هستند. در مواجهه با تغییرات گسترده‌تر ژئوپلیتیکی، آن‌ها سیاست‌های خارجی چندجانبه را پذیرفته‌اند و همکاری‌های عمیق‌تری با یکدیگر تعریف کرده‌اند. به نظر می‌رسد که مهمترین این تغییرات ژئوپلیتیکی، کاهش نفوذ روسیه، کم‌کاری ایران و تلاش روزافزون ترکیه برای نقش‌آفرینی در این منطقه است. تهاجم نظامی سال گذشته روسیه به اوکراین هم نشانه و هم تسریع‌کننده کاهش نفوذ روسیه بود و یک خلاء قدرت قابل‌توجه در قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی ایجاد کرد. در نتیجه، روسیه اکنون تنها یکی از چند قدرت خارجی است که در کنار ایالات متحده، اتحادیه اروپا، هند، ژاپن، ایران، ترکیه، چین و حتی کشورهای خلیج فارس برای نفوذ در این مناطق رقابت می‌کنند.

برخی از بازیگران ممکن است به دلیل نزدیکی جغرافیایی بیشتر، یا قدرت نظامی یا اقتصادی افزون‌تر، موقعیت بهتری نسبت به سایرین برای سرمایه‌گذاری در این مناطق داشته باشند و برخی به وضوح جاه‌طلب‌تر از دیگران هستند. علی‌رغم این تفاوت‌ها در «اراده» و «ظرفیت»، امروز قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی فضاهای بسیار شلوغی در نظر گرفته می‌شوند که به طور مکرر در آن مسیرهای تجاری و زیرساخت‌های جدید ظاهر می‌شوند - و از همین رو، وفاداری کشورهایی که مقصد این سرمایه‌گذاری‌ها در نظر گرفته می‌شوند و این کریدورها از آن‌ها رد می‌شوند به‌طور پیوسته در نوسان است.

مزایای حمل‌ونقل و آزادسازی اقتصادی در دل ایجاد کریدور

آزادسازی بخش حمل‌ونقل باعث افزایش رقابت در بازار آزاد و افزایش ظرفیت بازار می‌شود و طبیعتاً، افزایش رقابت به افزایش کیفیت خدمات و کاهش هزینه‌ها منجر خواهد شد. حذف محدودیت‌های تجارت دریایی، میزان سفرهای بازگشتی را افزایش می‌دهد و تأثیر مثبتی بر استفاده از دارایی‌ها دارد و در نتیجه، هزینه‌های حمل‌ونقل و میزان انتشار کربن را کاهش می‌دهد. آزادسازی می‌تواند مزایای قابل توجهی برای این بخش به همراه داشته باشد. حذف مجوزها و سهمیه‌های حمل‌ونقل به متصدیان خارجی با مجوز اجازه می‌دهد تا از کریدورهای ملی بدون کسب مجوزهای مشمول ارزش افزوده استفاده کنند.

صدور مجوز به خدمه خارجی نیاز به تغییرات در طول عملیات برون‌مرزی را از بین می‌برد که بر کارایی، زمان و هزینه تأثیر می‌گذارد. برای بخش خصوصی در درجه اول، انتخاب کریدور برای انتقال هر محموله توسط سه عامل هدایت می‌شود: «طول زمان سفر»، «قابل پیش‌بینی بودن» و «هزینه از مبدا تا مقصد». اینها جنبه‌های کلیدی موثر بر تصمیم شرکت‌هایی است که به دنبال فعالیت در یک مسیر معین هستند. در سال ۲۰۲۲، حدود ۳۳ هزار کانتینر بین بنادر آق‌تاو (در قزاقستان) و باکو حمل شد. بر اساس مشاوره با سهامداران، ۱۸ هزار کانتینر از این حجم‌ها در امتداد کریدور میانی فرض شده است. با استفاده از مدل‌های خاص پروژه، تخمین زده می‌شود که ترافیک کانتینری در کریدور میانی از ۱۸ هزار کانتینر در سال ۲۰۲۲ به ۱۳۰ هزار کانتینر تا سال ۲۰۴۰ افزایش یابد.



شکل ۳. برآوردهای مربوط به ترافیک کانتینری در کریدور میانی (۲۰۲۲-۲۰۴۰)

در راستای ماده ۸ توافقنامه تسهیل تجارت (TFA) سازمان تجارت جهانی (WTO)، ایجاد «پست‌های مرزی یک مرحله‌ای» (OSBP) و «کنترل‌های مشترک»، جنبه‌های کلیدی بهبود همکاری فرامرزی و تسهیل تجارت هستند. در یک «پست مرزی یک مرحله‌ای»، تشریفات خروج و ورود در یک مکان انجام می‌شود. چهار رکن «پست‌های مرزی یک مرحله‌ای» عبارتند از:

۱. چارچوب قانونی و نهادی: الف- نهادی: مدیریت یکپارچه مرز که امکان همکاری درون‌سازمانی، بین‌سازمانی و بین‌المللی را فراهم می‌کند. ب- حقوقی/تنظیمی: اعمال فراسرزمینی قوانین، موافقتنامه‌های دوجانبه یا منطقه‌ای که شیوه‌نامه‌های کنترل گمرکی، ساعات کاری و تبادل داده را هماهنگ می‌کند.
۲. رویه‌های ساده: رویه‌ها باید متناسب، ساده و هماهنگ شوند تا با رعایت اصول توافقنامه تسهیل تجارت تا حد امکان کارآمد باشند.
۳. ICT و تبادل داده: دیجیتالی کردن کامل و پیاده‌سازی پنجره‌های واحد و اتصال سیستم‌های بین‌سازمانی و بین‌المللی
۴. زیرساخت سخت: تسهیلات مرزی جدید یا اصلاح‌شده برای استفاده هر دو کشور، با خطوط و تجهیزات مناسب، دفاتر و فضاهای پارکینگ.

اجرای اقدامات تسهیل تجارت، مدیریت یکپارچه مرزها و دیجیتالی کردن پیشروهای کلیدی برای توسعه «پست‌های مرزی یک مرحله‌ای» کارآمد هستند. هنگامی که اقداماتی برای اطمینان از اعمال بهترین شیوه‌ها در پست‌های مرزی هر کشور انجام می‌شود، گام بعدی، توسعه چارچوب قانونی و نهادی است که به واسطه‌ها اجازه می‌دهد تا رویه‌ها را بین دو کشور هماهنگ و تفویض کنند. به طوری که هر فرآیند فقط یکبار انجام می‌شود. این امر مستلزم سیستم‌های IT متصل و تبادل الکترونیکی داده است که به دیجیتالی شدن کامل نیاز دارد.

چالش‌ها و چشم‌انداز

فارغ از رقابت‌های کنونی و ظرفیت بالای کریدور میانی، این منطقه تا حدی آسیب‌پذیر و مستعد بی‌ثباتی در برابر شوک‌های خارجی است و کریدور قزاقستان به دریای سیاه می‌تواند با تشدید رقابت بین غرب و چین تضعیف شود. جنگ در اوکراین نیز می‌تواند عاملی تعیین‌کننده باشد. در صورت چیرگی روسیه، این کشور مانع توسعه یک کریدور رقیب در حوزه‌های اقتصادی، انرژی و حمل‌ونقل خواهد شد. از همین‌رو، شاید بهترین راه در این فرآیند را بتوان «همسویی چندجانبه» توصیف کرد؛ روندی که در اوراسیا در حال شتاب‌گرفتن است و به نظر می‌رسد برای بازیگران کوچک‌تر، فضای بیشتری برای مانور فراهم می‌کند. کشورهای قفقاز جنوبی و آسیای مرکزی ماهرانه از این فرصت استفاده کرده‌اند و از آنجایی که دو منطقه به دنبال روابط نزدیک‌تر هستند، کریدور میانی ممکن است نقش مهمی در اتصال سرزمینی، اقتصادی، سیاسی و تجاری اتحادیه اروپا و چین ایفا کند. عدم تمایل به حضور و نقش‌آفرینی ایران در کریدور میانی طبیعتاً یکی از پیوندهای بالقوه حیاتی ایران با جهان خارج و مشارکت منطقه‌ای را از بین خواهد برد. چنین مساله‌ای می‌تواند مسیرهای حمل‌ونقل را طولانی‌تر و تا حدی پیچیده‌تر کند. همچنین اگر ایران تلاشی برای حضور در این مسیر یا کوششی برای فعالسازی کریدور جنوبی نکند و از این مسیر کنار گذاشته شود، احتمالاً اتکای کریدوری به سایر کشورهای منطقه (مانند ترکیه، جمهوری آذربایجان و گرجستان) افزایش خواهد یافت. این مساله می‌تواند به تمرکز بیشتر قدرت اقتصادی و سیاسی

در این کشورها منجر شود؛ وضعیتی که به طور قطع مطلوب ایران نیست. بسته به شرایط، محرومیت ایران از مشارکت در توسعه کریدوری، می‌تواند پیامدهای ژئوپلیتیکی گسترده‌تری برای آن به همراه داشته باشد. چنین وضعیتی ممکن است بر اتحادها و رقابت‌های اقتصادی-سیاسی منطقه‌ای ایران و همسایگان آن تأثیر بگذارد و به طور بالقوه منجر به تغییر در پویایی‌های قدرت در منطقه شود. امروزه، خلا حضور ایران به ویژه در قفقاز جنوبی و کریدور میانی یا جنوبی، موجب افزایش تنش‌ها در شمال غربی ایران شده و احتمال مسدود شدن دسترسی کامل ایران به اروپا به واسطه زیاده‌خواهی‌های باکو را در پی خواهد داشت.

از سوی دیگر مشارکت در این طرح می‌تواند رشد اقتصادی، افزایش سرمایه‌گذاری خارجی و ایجاد شغل در کشورهای شرکت‌کننده، از جمله ایران را تحریک کند؛ دستاوردی که در وضعیت تحریمی ایران می‌تواند کمک بزرگی به اقتصاد کشور تلقی شود. همچنین هزینه‌های حمل‌ونقل را در مقایسه با مسیرهای کُند، طولانی و پرریسک دریایی کاهش می‌دهد. کشورهایی که در امتداد کریدور میانی قرار دارند به دلیل موقعیت جغرافیایی خود دارای اهمیت استراتژیک هستند. آنها می‌توانند به «قطب تجارت بین قاره‌ای» تبدیل شوند و به طور بالقوه می‌توانند بر جریان کالاها و خدمات بین اروپا و آسیا تأثیر بگذارند و این مساله با توجه به جایگاه ویژه جغرافیایی ایران، مساله فوق‌العاده مهمی است. برای تسهیل وضعیت کریدور میانی، کشورهای شرکت‌کننده اغلب در بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک سرمایه‌گذاری می‌کنند. این اتفاق نه تنها به طور کلی به سود تجارت است، بلکه ارتباط کلی در داخل و بین کشورها را تقویت می‌کند. برخی از کشورها در امتداد کریدور میانی از نظر منابع انرژی غنی هستند. مشارکت در این کریدور امکان صادرات بالقوه منابع انرژی به بازارهای بین‌المللی، فراهم کردن منبع درآمد و افزایش نفوذ ژئوپلیتیکی آنها در سیاست انرژی را نیز فراهم می‌کند؛ امتیازاتی که در صورت مشارکت ایران و تلاش برای حضور در یکی از این مسیرها، می‌تواند در دگرگونی وضعیت شکننده کنونی، تأثیری مثبت و سازنده داشته باشد.