



## سفر وزیر اقتصاد ارمنستان به چابهار برگزار نشست چهار جانبه با مشارکت هند - ارمنستان و ارس - چابهار

اگر ارمنستان به این پروژه بپیوندد و کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب از مرزهای ارمنستان عبور کند، این کشور به دریای سیاه و همچنین خلیج فارس دسترسی خواهد داشت.

### آران نیوز : تحلیل نئ گزارش

به گزارش آران نیوز به نقل از گروه بین الملل بازار هند قصد دارد از کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب به عنوان بخشی از همکاری حمل و نقل بین المللی استفاده کند. این امر به موضوع بحث های بین المللی تبدیل شده که اغلب به عنوان یک نوع جایگزین برای پروژه چینی ابتکار کمربند و جاده در نظر گرفته می شود. کریدور بین المللی شمال-جنوب؛ توسط هند، ایران و روسیه در سال ۲۰۰۰ در سن پترزبورگ راه اندازی و بعداً شامل کشورهای دیگر آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان، و بلغارستان شد.

بر اساس گزارش فدراسیون حمل و نقل هند، این مسیر ۳۰ درصد ارزان تر و ۴۰ درصد کوتاه تر از مسیر سنتی است. طبق ارزیابی، این کریدور به حمل و نقل ۲۰ تا ۳۰ میلیون تن کالا در سال کمک می کند. کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب به هند کمک می کند تا از طریق ایران به آسیای مرکزی دسترسی داشته باشد. این مطالعه پیش بینی می کند که این کریدور بر تعامل هند در اوراسیا تاثیر خواهد گذاشت. زیرا هند - پنجمین اقتصاد بزرگ جهان - انتظار دارد روابط قوی تر و عمیق تری در منطقه ایجاد کند و کریدور حمل و نقل بین المللی شمال-جنوب همکاری آن را با روسیه و سایر اعضای پروژه تثبیت و از این طریق به منافع ژئوپلیتیکی هند خدمت می کند.

### نقش بندر چابهار در پروژه حمل و نقل هند

قرارداد سه جانبه ترانزیت که در سال ۲۰۱۶ بین هند، ایران و افغانستان امضا شد، اجازه می دهد کالاهای هندی از طریق ایران به افغانستان منتقل شوند. این امر بخش غربی هند را به بندر چابهار وصل می کند و راه های ارتباطی جاده ای و ریلی بین چابهار و افغانستان را شامل می شود. قرارداد دوجانبه هند و ایران به دهلی حق بهره برداری از بندر چابهار را برای مدت ۱۰ سال (مهلت پایان ۲۰۲۵) می دهد.

طبق این قرارداد، هند پورترز گلوبال مسئولیت ساخت محل تخلیه کانتینر به طول ۶۴۰ متر (۲۱۰۰ فوت) و یک ایستگاه بندر تخلیه کانتینر به طول ۶۰۰ متر (۱۹۷۰ فوت) را بر عهده می گیرد. بر اساس توافقات اولیه، پس از پایان مرحله اول نوسازی، قرار شد توان چابهار از ۲.۵ میلیون تن قبلی به ۸ میلیون تن افزایش یابد. برای اجرای این پروژه اعتباری بالغ بر ۱۵۰ میلیون دلار توسط بانک هندی Exim به ایران منتقل می شود.

هند در ابتدا پیشنهاد تامین فولاد به ارزش ۴۰۰ میلیون دلار برای ساخت راه آهن چابهار - زاهدان و همچنین تامین مالی ساخت خط راه آهن چابهار به زاهدان را با ۱.۶ میلیارد دلار داده بود. پس از بازگرداندن تحریم ها علیه ایران، شرکت های خارجی تمایلی به مشارکت در توسعه بندر نداشتند. در سال ۲۰۱۹ تنها ۱۰ درصد از ظرفیت عمومی ۸.۵ میلیون تنی بندر مورد استفاده قرار گرفت. تحریم ها همچنین در تعهد هند و کاهش ۱.۶ میلیارد دلار سرمایه گذاری برنامه ریزی شده برای راه آهن چابهار - زاهدان نقش داشت. البته در سال ۲۰۱۸، ایالات متحده پروژه بندر چابهار را با در نظر گرفتن اهمیت اقتصادی آن برای افغانستان از تحریم ها علیه ایران حذف کرد.

اما ایران در سال ۱۳۹۹ اعلام کرد که ساخت راه آهن چابهار - زاهدان را خود ادامه خواهد داد و علت قطع همکاری ها را تاخیر در تامین مالی هند اعلام کرد. بر اساس ۱۲ تفاهم نامه امضا شده، هند نیز امکان و حق توسعه شاخه های مختلف صنعتی را در منطقه اقتصادی چابهار، نزدیک بندر، دریافت می کند. چابهار تنها بندر ایران است که به اقیانوس هند دسترسی دارد. این بندر به دلیل

نزدیکی به افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی که راه خروجی به دریا ندارند، «دروازه طلایی» نامیده شد.

تهران قصد دارد بندرعباس را که اکنون ۸۵ درصد تجارت دریایی ایران را انجام می دهد، به عنوان مرکز تجارت با روسیه و اروپا حفظ و از بندر چابهار به عنوان دروازه آسیای میانه استفاده کند

با توجه به اینکه ۹۰ درصد جمعیت ایران در غرب کشور متمرکز شده اند، شرق کشور نسبتاً کمتر توسعه یافته است. ایران قصد دارد این تصویر را از طریق توسعه بندر چابهار، ایجاد منطقه آزاد تجاری و خطوط ریلی بین چابهار و آسیای مرکزی تغییر دهد. تهران قصد دارد بندرعباس را که اکنون ۸۵ درصد تجارت دریایی ایران را انجام می دهد، به عنوان مرکز تجارت با روسیه و اروپا حفظ و از بندر چابهار به عنوان دروازه آسیای میانه استفاده کند. بندرعباس، بندر آب عمیقی نبوده و برای کشتی های باری اقیانوسی با وزن ۲۵۰ هزار تن مناسب نیست. در حال حاضر این کشتی های باری در امارات متحده عربی تخلیه و محموله ها با کشتی های باری کوچک تر ۱۰۰ هزار تنی برای تحویل به ایران منتقل می شوند. این امر درآمد ایران را کاهش می دهد. بر خلاف بندرعباس، موقعیت چابهار از نظر حمل بارهای استاندارد بهتر است.

### چابهار مقابل گوادر

روری دانیلز، تحلیلگر سیاسی آمریکایی، سرمایه گذاری هند در چابهار و سرمایه گذاری چین در گوادر را برداشتی از «محاصره استراتژیک» از سوی این کشورها دانست. یعنی به گفته دانیلز، چین از محاصره ایالات متحده می ترسد و هند از چین و پاکستان هراس دارد. در نتیجه، این پروژه های بزرگ در حال انجام بهترین راه برای جلوگیری از این محاصره ها هستند. بر اساس برخی رویکردها، هند با تعمیق همکاری های خود با افغانستان، هدف مسدود کردن پاکستان و ایجاد وزنه تعادلی واقعی در منطقه برای همکاری چین و پاکستان را دنبال می کند.

بر اساس رویکردی دیگر، هند به دسترسی به معدن آهن «حاجی گک» افغانستان و سایر منابع طبیعی کشورهای آسیای میانه (قزاقستان، ترکمنستان و ازبکستان) نیاز دارد که این امر از طریق بندر چابهار امکان پذیر می شود. از آنجایی که هند بندر گوادر را مظهر ائتلافی قوی بین چین و پاکستان می داند که تمایل دارد سرمایه گذاری های هندی را در منطقه اقیانوس هند نابود کند، بنابراین باید یک وزنه تعادل دریایی برای حضور چین در گوادر ایجاد کند. گوادر همچنین به چین اجازه می دهد تا فعالیت نیروهای دریایی آمریکا و هند در خلیج فارس را نظارت کند و پاسخ آن دقیقاً حمایت از ساخت بندر چابهار بود.

### ریسک ها و فرصت های پروژه

مانند هر پروژه بزرگ مقیاس، پروژه هند نیز نمی تواند عاری از خطرات احتمالی باشد. اولین خطر احتمالی اینکه ممکن است ایران با مشکل انتخاب استراتژیک بین کریدور شمال-جنوب هند و «یک کمر بند، یک راه» چین مواجه شود. احتمال بروز این امر در شرایط رو به رشد همکاری های چین و ایران افزایش یافته است. در مارس ۲۰۲۱، چین با ایران سند همکاری استراتژیک ۲۵ ساله را امضا کرد.

تهدید دیگر به مواضع روسیه مرتبط است که به این پروژه اهمیت می دهد، زیرا امکان اتصال ریلی به خلیج فارس را فراهم می کند. اما خطر تحریم های غرب علیه، امکان اجرای سرمایه گذاری های زیربنایی در سایر کشورهای عضو پروژه را کاهش می دهد. اگرچه روسیه از طریق پل زمینی جدید اوراسیا و کریدور اقتصادی چین-مغولستان-روسیه عضو مستقیم پروژه ابتکار کمر بند و جاده چین است، با این وجود به همکاری با هند اهمیت می دهد، زیرا آن را یک ابرقدرت آسیایی و به عنوان

بهترین راه برای تعادل قدرت با چین تلقی می‌کند.

در مارس ۲۰۲۱، طرف هندی به ایران اعلام کرد که قصد دارد بندر چابهار را از طریق خاک ارمنستان به اوراسیا وصل، کریدور شمال - جنوب (INSTC) را ایجاد و چابهار را به مهم‌ترین و ضروری‌ترین بندر منطقه تبدیل کند.

نقش ارمنستان در این پروژه چیست؟

در مارس ۲۰۲۱، طرف هندی به ایران اعلام کرد که قصد دارد بندر چابهار را از طریق خاک ارمنستان به اوراسیا وصل، کریدور شمال - جنوب (INSTC) را ایجاد و چابهار را به مهم‌ترین و ضروری‌ترین بندر منطقه تبدیل کند. اگرچه این اعلام شور و شوق زیادی را در محافل ارمنی برانگیخت، اما مانند پروژه چینی، ارمنستان بار دیگر از امکان حضور فعال در آن دورتر است. مشکل یک بار دیگر به نبود یا توسعه نیافتگی زیرساخت‌ها مربوط می‌شود. زیرساخت‌های جدید شامل سرمایه‌گذاری‌های خارجی بوده و آن نیز به وضعیت سیاسی، نظامی و اجتماعی کشور مرتبط است. تا زمانی که وضعیت اجتماعی-اقتصادی، سیاسی و نظامی ارمنستان ناپایدار بوده، تصور سرمایه‌گذاری در آن دشوار است.

اگر ارمنستان به این پروژه بپیوندد و کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب از مرزهای ارمنستان عبور کند، این کشور به دریای سیاه و همچنین خلیج فارس دسترسی خواهد داشت. این امر دسترسی شرکت‌های ارمنی را به بازارهای بین‌المللی تسهیل و اجازه می‌دهد که صادرات محصولات با روش‌های ساده از طریق زمین و همچنین از طریق دریا امکانپذیر شود. بر خلاف ارمنستان، آذربایجان به طور کامل در این پروژه مشارکت و خطوط راه آهن و مسیرهای ریلی جدیدی برای تکمیل کریدور شمال-جنوب ایجاد می‌کند. به این ترتیب آذربایجان نه تنها نقش خود را در فرآیندهای بین‌المللی و منطقه‌ای تثبیت می‌کند، بلکه همچنان ارمنستان را در محاصره و انزوای اقتصادی مستمر نگه می‌دارد. آذربایجان شریک استراتژیک پاکستان، دشمن هند، است و نقش مهم‌تری برای کریدور شمال-جنوب در تحقق چشم‌انداز اوراسیای هند ایفا می‌کند تا ارمنستان که نیاز فوری به سرمایه‌گذاری دارد.

با در نظر گرفتن این واقعیت که ارمنستان تنها کشور عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا (EAEU) و با ایران مرز زمینی دارد اهمیت آن را افزایش می‌دهد. در نتیجه، زمانی که ایران بطور کامل به EAEU بپیوندد و هند علاقه مند به برقراری روابط تجاری با EAEU باشد، احتمال مشارکت ارمنستان در پروژه‌های تجاری منطقه‌ای افزایش می‌یابد.

راهکار ارمنستان برای دستیابی به موقعیت مطلوبی

منافع اقتصادی و ژئوپلیتیکی، تأثیر مستقیمی بر تجارت بین‌المللی نیز دارد. نزدیکی پاکستان، آذربایجان و ترکیه، هند را به افزایش علاقه خود به ارمنستان سوق می‌دهد. در نتیجه علاقه به حضور ارمنستان به عنوان یک عضو مستقیم در پروژه را افزایش می‌دهد، همچنین با در نظر گرفتن این واقعیت که ارمنستان تنها کشور عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا (EAEU) و با ایران مرز زمینی دارد اهمیت آن را افزایش می‌دهد. در نتیجه، زمانی که ایران بطور کامل به EAEU بپیوندد و هند علاقه مند به برقراری روابط تجاری با EAEU باشد، احتمال مشارکت ارمنستان در پروژه‌های تجاری منطقه‌ای افزایش می‌یابد.

از همین روی، ارمنستان می‌تواند هند را به سمت سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها هدایت کند، اگر بتواند از تعمیق همکاری‌های سیاسی و اقتصادی دوجانبه اطمینان حاصل کند. یعنی طرف ارمنی نه تنها باید حسن نیت خود را ابراز کند، بلکه باید مجامع تجاری را برای کارآفرینان و سرمایه‌گذاران کشورهای عضو ابرپروژه را سازماندهی کند. در صورت استفاده متناسب از عوامل ذکر شده، فرصت ارمنستان برای حضور در چنین پروژه‌های بزرگ بین‌المللی افزایش می‌یابد.

با پایبندی به چنین پروژه‌هایی، ارمنستان نه تنها می‌تواند خود را از انزوای تجاری تحمیل شده

توسط ترکیه و آذربایجان، فارغ از توافقنامه رفع انسداد مسیرهای تجاری بین ایروان و باکو، رها کند، بلکه تبدیل به یک بازیگر مهم در مسیرهای تجاری بین المللی خواهد شد. این پروژه باید برای ارمنستان به عنوان یک اولویت امنیت ملی باشد. اما ایروان باید نسبت به انزوا و جذب سرمایه گذاری خارجی در پروژه های جاده ای و ریلی اقدامات جدی انجام دهد.