ارمنستان، حلقه‌ای مفقود در کریدور بین‌المللی ترانزیت شمال - جنوب (INSTC)

هستهٔ مطالعات استراتژیک کریدورها[1]

در ۸مارس۲۰۲۱، سفیر هند در ایران اعلام کرد که هند در حال برنامه‌ریزی برای اتصال بندر چابهار و اقیانوس هند به اوراسیا و هلسینکی از طریق خاک ارمنستان است. این برنامه که در قالب طرح کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال به جنوب (INSTC) مطرح می‌شود می‌تواند بندر چابهار را به مهم‌ترین بندر منطقه تبدیل کند. این خبر در مطبوعات ارمنستان و برخی محافل دولتی سروصدای زیادی به پا کرد. در همین باره، معاون نخست‌وزیر ارمنستان در۱۶ مارس دیداری با سفیر هند در ارمنستان انجام داد. در این گفت‌وگو به راه‌های تقویت تجارت بین دو کشور و نقش ارمنستان در کریدور تجاری شمال-جنوب پرداخته شد؛ با این حال، ارمنستان هنوز از ایفای نقش فعال در این پروژه فاصلهٔ زیادی دارد.

INSTC چیست؟

پروژهٔ INSTC را در ابتدا، هند و ایران و روسیه در سال ۲۰۰۰ ایجاد کردند. پس از آن بود که کشورهای دیگری از جمله آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان، سوریه و بلغارستان، به‌عنوان ناظر به این کریدور اضافه شدند. این شبکهٔ ۷هزار و ۲۰۰ کیلومتری، از مسیرهای دریایی و راه‌آهن و جاده‌ای برای حمل بار استفاده می‌کند تا هزینهٔ حمل‌ونقل بین هند و روسیه را تا ۳۰ درصد و زمان ترانزیت را از ۴۰ روز به بیش از نصف کاهش دهد.



کریدور شمال-جنوب که با دو بال شرقی و غربی از ایران عبور می‌کند

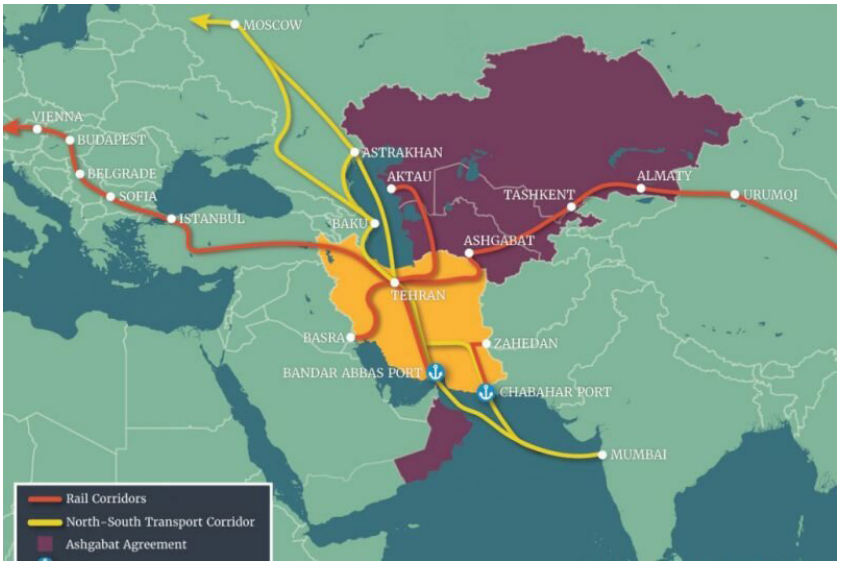
۱. علی حسنی، فرشاد عادل، علی هادوی

هدف این کریدور افزایش ارتباط تجاری بین شهرهای بزرگ کشورهای عضو است. این پروژه همچنین اهدافی نظیر کاهش هزینه‌ها از نظر زمان و هزینه و نیز افزایش حجم تجارت بین کشورهای عضو را دنبال می‌کند. بر اساس پژوهش فدراسیون اتحادیه‌های حمل‌ونقل هند (FFFAI) این مسیر ۳۰ درصد ارزان‌تر و ۴۰ درصد کوتاه‌تر از مسیر فعلی است. تخمین زده می‌شود که این کریدور، حمل ۲۰ تا ۳۰ میلیون تن کالا در سال را تسهیل کند.

INSTC و اهمیت آن برای هند و ایران و روسیه

این کریدور به هند کمک می‌کند از طریق ایران به آسیای میانه، روسیه و شمال اروپا متصل شود. همچنین، هند INSTC را از نظر ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک، استراتژی‌ای در برابر ابتکار کمربند و راه چین (BRI) می‌داند. این کریدور تأثیر عمیقی بر تعامل هند و اوراسیا خواهد گذاشت و نقش مهمی در جهت تقویت نقش هند در این منطقه ایفا خواهد کرد؛ در عین حالی که استراتژی مناسبی برای دورزدن پاکستان خواهد بود.

از منظر تحلیلگران روسی و هندی، جمهوری اسلامی ایران از نقش محوری پراهمیتی در این کریدور برخوردار است. با توجه به سابقه و نقش تاریخی ایران در اتصال راه‌های تجاری، این کریدور برای ایران فرصت مهمی خواهد بود که نقش خود را به‌عنوان هاب ترانزیت منطقه بازیابی کند و با جذب بخشی از بار ترانزیتی کانال سوئز، نقش‌آفرینی ویژه‌ای در اتصال اوراسیا به اقیانوس هند بر عهده گیرد. در این میان، توسعهٔ بندر چابهار، به‌عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران در بخش عمیق دریای عمان، از اهمیت بسیاری برخوردار است و به همین سبب، هند برنامه‌ای برای سرمایه‌گذاری ۶۳۵میلیون‌دلاری برای توسعهٔ این بندر در دستورکار قرار داده است. دهلی‌نو آمریکا را متقاعد کرده است که هیچ‌گونه تحریمی علیه سرمایه‌گذاری هندی‌ها در چابهار اعمال نکند. همچنین، برای تسهیل تجارت میان هند و ایران، تفاهم‌نامه‌ای در سال ۲۰۱۵ برای ساخت پروژهٔ راه‌آهن چابهار–زاهدان امضا شد که این مسیر می‌تواند دروازه‌ای برای ورود هند به آسیای میانه باشد و در عین حال به توسعهٔ زیرساخت‌های ایران نیز کمک کند. شکل‌گیری کریدور شمال–جنوب، در کنار توسعهٔ خطوط ترانزیت ریلی شرق به غرب در ایران و اتصال این خطوط به کریدورهای تجاری بین‌المللی، شرایط لازم برای تبدیل‌شدن ایران به چهارراه کریدوری جهان را فراهم خواهد کرد. این فرصت، علاوه بر تولید ثروت، بازدارندگی امنیتی قابل‌توجهی برای ایران به همراه خواهد داشت.

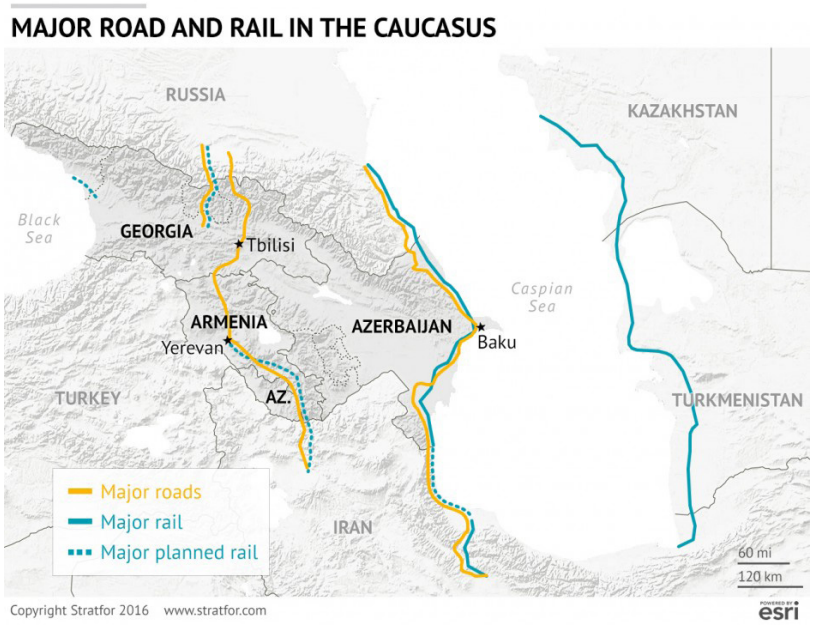


ایران به‌عنوان چهارراه کریدوری جهان

مسیر زمینی و راه‌آهن شمال–جنوب ایران یگانه مسیر روسیه برای اتصال به خلیج‌فارس و اقیانوس هند است و ازاین‌رو، کریدور شمال–جنوب برای روسیه نیز اهمیت بسیاری دارد و عزم روس‌ها برای راه‌اندازی این کریدور جدی است. روسیه همچنین به‌واسطهٔ پل زمینی اوراسیا که چین را با گذر از مغولستان و روسیه به اروپا متصل می‌کند، شریک ابتکار کمربند و راه نیز به شمار می‌رود؛ با این حال، روسیه نگاه ویژه‌ای به همکاری با هند دارد و این کشور را قدرتی می‌داند که می‌تواند به ارتقای موضع روسیه در برابر چین کمک کند و در این میان، کریدور شمال–جنوب می‌تواند نقش ابزار مهم استراتژیک را ایفا کند.

اتصال به INSTC، راه نجات ارمنستان از انزوا

ارمنستان به‌عنوان کشوری محصور در خشکی و با وجود اختلافاتش با ترکیه و آذربایجان، موقعیت شکننده‌ای در منطقه دارد. هرچند بر اساس توافق سه‌جانبهٔ ۹ نوامبر، مسیرهای تجاری میان آذربایجان و ارمنستان باید باز می‌شد، این اقدام نمی‌توانست به شکستن انزوای ارمنستان و پیوستن این کشور به کریدورهای تجاری بین‌المللی کمک خاصی بکند. در مقابل، عبور INSTC از ارمنستان می‌تواند معادلات را به‌نفع این کشور تغییر دهد و امکان اتصال خلیج‌فارس به دریای سیاه را فراهم آورد. این رخداد، فرصت تجاری ویژه‌ای برای اتصال ارمنستان به بازارهای جهانی خواهد بود؛ ازاین‌رو، ارمنستان ساخت جادهٔ حمل‌ونقل شمال–جنوب به‌طول ۵۵۰ کیلومتر را در دستورکار قرار داد. این جاده، ارتباط میان ایران و گرجستان را میسر می‌کند. این پروژه قرار بود در سال ۲۰۱۶ به بهره‌برداری برسد؛ اما با سه سال تأخیر آغاز شد.



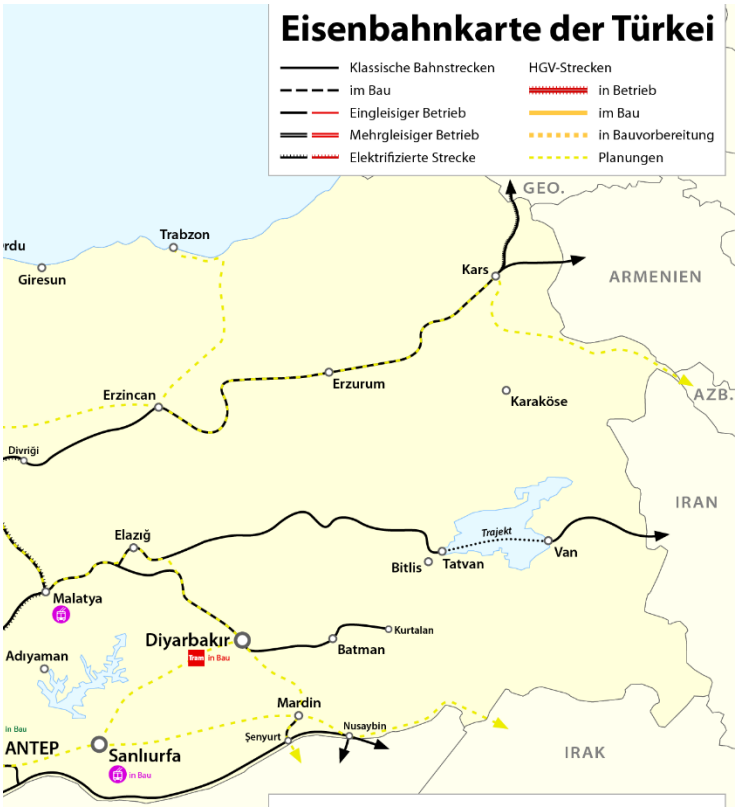
چشم‌انداز مسیرهای اتصال آذربایجان و ارمنستان به ایران

ارمنستان پیشنهاد ساخت راه‌آهن ارمنستان–ایران را ارائه کرده است. این پروژه که راه‌آهن ارمنستان جنوبی نام دارد، شهر گاوار را به مگری، در نزدیکی مرز ایران، متصل می‌کند. این مسیر می‌تواند نقش مهمی در کریدور شمال–جنوب ایفا کند و در عین حال، دسترسی به دریای سیاه از بنادر جنوب ایران را ممکن خواهد کرد. بررسی‌های لازم برای احداث این خط‌آهن در حال انجام است و پیش‌بینی می‌شود برای احداث آن به سرمایه‌ای ۳/۵میلیارددلاری نیاز باشد که البته تا به امروز، جذب سرمایه‌ای در این خصوص صورت نگرفته است. طول این مسیر ریلی حدود ۳۱۰ کیلومتر خواهد بود که تقریباً ۶۰ کیلومتر آن در خاک ایران و ۲۵۰ کیلومتر آن در خاک ارمنستان باید ساخته شود. بر اساس پیش‌بینی‌ها، ظرفیت ترانزیت این کریدور بیش از ۱۸ میلیون تن کالا از اروپا به خلیج‌فارس است. از سوی دیگر، این راه‌آهن امکان اتصال ارمنستان را به‌عنوان عضوی از اتحادیهٔ اقتصادی اوراسیا (EEU) به سایر کشورهای عضو این اتحادیه فراهم خواهد کرد که این، اهمیت استراتژیک مسیر ریلی جنوب ارمنستان را بیشتر می‌کند.

اهمیت اتصال ارمنستان به INSTC برای ایران

این خط‌آهن برای ایران نیز دارای اهمیت استراتژیک است؛ چراکه یکی از اهداف مهم ترکیه، به‌عنوان رقیب منطقه‌ای ایران، مسدودکردن مسیر دسترسی ایران به اروپا از مسیر قفقاز و در پی آن، مجبورساختن ایران به استفاده از مسیر ترکیه برای دسترسی به اروپاست. این در حالی است که ترکیه، به‌همراه آذربایجان، تحرکات گسترده‌ای را به‌منظور ساخت مسیری برای اتصال ترکیه به قفقاز و پس از آن به آسیای میانه انجام می‌دهند. پروژهٔ احداث خط‌آهن کارس به نخجوان و سپس ایجاد خطوط تجاری جدیدی که در توافق سه‌جانبهٔ ۹ نوامبر بر سر آن‌ها تفاهم شده است، از جملهٔ این اقدامات است. بر اساس این توافق مقرر شده است که کریدورهای جدیدی در جنوب ارمنستان برای اتصال نخجوان به سرزمین اصلی آذربایجان ایجاد شود. این اقدام

می‌تواند به حذف ایران از مسیر ترانزیت ترکیه به قفقاز و آسیای میانه منجر شود.



چشم‌انداز احداث خط‌آهن کارس نخجوان (نقطه‌چین زرد)

گفتنی است ایران عزمی جدی برای پیشبرد این پروژه ندارد و برای ارمنستان نیز تأمین مالی این پروژه کاری دشوار به نظر می‌رسد. در مقابل، آذربایجان به‌سرعت در حال تمهید زیرساخت‌های لازم برای اتصال به کریدور شمال-جنوب است و یکی از این اقدامات، متصل‌کردن راه‌آهنش به آستارا در مرز ایران است. این خط‌آهن عملاً امکان اتصال آذربایجان به جنوب ایران و اقیانوس هند را فراهم خواهد کرد؛ در حالی که مزیتی نسبتاً ناچیز برای ایران خواهد داشت.

نتیجه‌گیری

کریدور بین‌المللی ترانزیت شمال-جنوب (INSTC) علاوه بر اهمیت استراتژیکی که برای هند و ایران و روسیه دارد، منافع برخی از کشورهای کوچک منطقه را نیز می‌تواند تأمین کند. آذربایجان این امکان را به‌خوبی درک کرده است و به همین سبب، تلاش گسترده‌ای را برای نقش‌آفرینی در این کریدور انجام می‌دهد. اما کشور ارمنستان، با وجود منزوی‌بودن در منطقهٔ قفقاز، هنوز استراتژی مشخصی برای ملحق‌شدن به این کریدور در پیش نگرفته است. همچنین، آماده‌سازی زیرساخت‌های این کشور به سرمایه‌گذاری بسیار نیاز دارد و به همین سبب، فاصلهٔ ارمنستان تا نقش‌آفرینی در کریدور شمال-جنوب، در حال حاضر، بسیار است. اتصال این کشور به کریدور شمال-جنوب مزیت بسیاری برای این کشور دارد و به‌لحاظ استراتژیک نیز برای ایران منفعت بیشتری به همراه خواهد داشت؛ چراکه علاوه بر متصل‌ساختن ایران به گرجستان و سپس دریای سیاه، موقعیت ایران

را در رقابت با ترکیه در منطقهٔ قفقاز ارتقا خواهد داد. می‌توان پیش‌بینی کرد که با نزدیک‌شدن روابط آذربایجان و پاکستان در قالب محور ترکیه و پاکستان و آذربایجان، هند در پی ایجاد ارتباط نزدیک‌تری با ارمنستان باشد. این ممکن است فرصتی برای ارمنستان فراهم سازد که به‌منظور پایان‌دادن به انزوای جغرافیایی خود، به کریدور شمال–جنوب ملحق شود. به نظر می‌رسد اخیراً ارمنستان بیشتر به این اهمیت استراتژیک پی برده است. تصویب کمک ۶۰۰میلیون‌دلاری اتحادیهٔ اروپا به ارمنستان برای ایجاد زیرساخت‌های لازم برای اتصال به کریدور شمال–جنوب، اولین گام این کشور برای نقش‌آفرینی جدی‌تر در کریدور شمال–جنوب است.