

جمهورية أذربيجان والهند زيادة ملحوظة في السنوات الأخيرة، حيث ارتفعت من ٥٠ مليون دولار في عام ٢٠٠٥ إلى ١,٨٨٢ مليار دولار في عام ٢٠٢٢. تُعد الهند من بين أكبر خمسة شركاء تجاريين لأذربيجان. وتشمل الصادرات الهندية الرئيسية إلى جمهورية أذربيجان الأرز والمعدات الإلكترونية والحبوب والمستحضرات الصيدلانية والآلات والمراجل البخارية والمفاعلات النووية والمنتجات السيراميكية والجرارات الزراعية واللحاحات والشاي الأسود. وفي المقابل، تتألف ٩٨٪ من صادرات أذربيجان إلى الهند من النفط الخام. يمكن للهند أن تساعد جمهورية أذربيجان على تنويع اعتمادها على الهيدروكربونات من خلال المشاركة في قطاعات مثل معالجة الأغذية والأدوية والتكنولوجيا، وهناك إمكانيات كبيرة لمزيد من النمو في التجارة بين الهند وأذربيجان من خلال ممر النقل الدولي الشمالي الجنوبي الغربي (INSTC)، والذي يوفر خيارات أسرع وأكثر كفاءة لنقل البضائع بين البلدين. على سبيل المثال، ستقلل إكمال خط السكك الحديدية رشت-أستارا من وقت العبور عبر الممر الغربي للممر الشمالي الجنوبي من ٢٥-٣٠ يومًا حاليًا إلى ١٠ أيام. ولذلك، تحرص الهند وجمهورية أذربيجان على مزيد من تطوير ممر النقل، بل وتدعمان إدراج ميناء تشابهار ضمن الممر الدولي الشمالي الجنوبي. كما تدرس البلدان التعاون في مجالات جديدة مثل السياحة. أدى بدء الرحلات المباشرة بين دلهي وباكوا إلى زيادة عدد السياح بين البلدين. ومن الجدير بالذكر أن الأذربيجانيين ينظرون إلى الهند على أنها قوة بناءة في المنطقة.

يجب على الهند أن توازن بين الأهداف قصيرة وطويلة المدى في المنطقة. وعلى الرغم من الاضطراب الاقتصادي العالمي، ما زالت الهند تشهد أسرع نمو اقتصادي كبير في العالم، ومن المقرر أن تتحول إلى اقتصاد بقيمة ٥ تريليونات دولار ومحرك للنمو العالمي. وتركز الهند، من أجل نمو اقتصادي مستدام، على تطوير سلاسل إمداد موثوقة ومرنة ومتنوعة تتطلب اتصالًا كاملاً. وحقق العبور الكامل عبر أوراسيا. وبحلول عام ٢٠٣٠، ستكون الهند على وشك أن تصبح مركزًا عالميًا للتصنيع مع إمكانية تصدير بضائع بقيمة تريليون دولار. ومن الضروري ضمان روابط قوية بين الهند والمناطق الأخرى بما في ذلك أوروبا لتعزيز النمو الاقتصادي المستدام والازدهار للهند وأوراسيا. وإذا تم تحقيق الاتصال الكامل، فإن الإمكانيات التجارية للهند وأوراسيا تبلغ حوالي ١٧٠ مليار دولار أمريكي (٦,٦ مليار دولار من صادرات الهند إلى أوراسيا و٤,١٠٧ مليار دولار من واردات الهند من أوراسيا).

إن مشاركة الهند في مبادرات الاتصال الإقليمية مثل ممر النقل الدولي الشمالي الجنوبي تدل على طموحها في إنشاء طرق إمداد مستدامة وفعالة من حيث التكلفة يمكن أن تتيح الوصول إلى أسواق أوروبا. وبما أن الممر الغربي للممر الشمالي الجنوبي يمر عبر أذربيجان عبر ممر النقل الدولي عبر البحر الكاسبي (TITR)، فهذا يتيح للهند الوصول بسرعة إلى الأسواق الأوروبية. ونظرًا لوجود المتزايد للصين في المنطقة، يجب على الهند تسريع بناء سكة حديد تشابهار-زاهدان لمواجهة مبادرة الحزام والطريق. بالإضافة إلى ذلك، يجب على الهند منح المستثمرين الهنود في مشاريع ممر النقل الدولي الشمالي الجنوبي إعفاءات ضريبية لجذب المزيد من الاستثمار، لأن المستثمرين الخاصين ليس لديهم اهتمام حاليًا.

**شهدت التجارة الثنائية بين جمهورية أذربيجان والهند زيادة ملحوظة في السنوات الأخيرة، حيث ارتفعت من ٥٠ مليون دولار في عام ٢٠٠٥ إلى ١,٨٨٢ مليار دولار في عام ٢٠٢٢.**



مع تحسن التجارة الثنائية بين البلدين

## هل تساهم ممرات النقل بتعزيز العلاقات بين الهند وجمهورية أذربيجان؟

وأقصر طريق نقل موثوق بين أوروبا وآسيا الوسطى. يغطي ممر النقل الدولي عبر بحر قزوين مسافة تزيد عن ٤٢٥٠ كم من خطوط السكك الحديدية و ٥٠٠ كم من الطرق البحرية، وهو أقصر بنحو ٢٠٠٠ كم من الممر الشمالي الروسي، مما يجعله حلًا مثاليًا للمشاكل المتعلقة بالالتزام بالعقوبات لأنه أكثر ملاءمة من حيث التكلفة.

في ظل الاهتمام العالمي المتزايد بنقل البضائع عبر بحر قزوين، سهّلت جمهورية أذربيجان التجارة بين أوروبا وآسيا من خلال ميناء باكو التجاري البحري الدولي. يضم ميناء باكو رصيفين مرتبطين بـ ١١ خط سكة حديدية تصل بالسكك الحديدية الوطنية والطرق السريعة، وبلغ حجم حركة المرور السنوية فيه ٦,٢ مليون طن في عام ٢٠٢٢. كما أنشأت أذربيجان منطقة اقتصادية حرة في الميناء تضم لوائح لتقليل التضارب وفقًا للقوانين الدولية.

علاوة على ذلك، تمتلك أذربيجان أكبر أسطول مدني في بحر قزوين بـ ٥٢ سفينة شحن، ويمكن لمصنع بناء السفن في باكو إنتاج أنواع مختلفة من السفن. إن قرب الميناء من أسواق رئيسية مثل جمهوريات آسيا الوسطى وتركيا وإيران والهند وروسيا، يعزز إمكانياته كمركز للتجارة والأعمال التجارية. وهذا يعود لخطة أذربيجان الأوسع لتعزيز اقتصادها غير النفط وتتنوع الهيدروكربونات. يتعامل ميناء باكو مع ١٧ مليون طن سنويًا من البضائع الجافة و ١٥٠٠٠ وحدة مكافئة لعشرين قدمًا، وهو قيد التوسع ليشمل رصيفي شحن آخرين لنقل ٢٥ مليون طن من البضائع ومليون وحدة مكافئة لعشرين قدمًا. صُمم هذا الميناء لسفن بوزن يصل إلى ١٣٥٠٠ طن وهو الأمثل لبحر قزوين.

النقطة المهمة هي أن جمهورية أذربيجان أصبحت محور الإمداد الرئيسي لأوروبا في خضم الحرب بين روسيا وأوكرانيا. يمكن نقل البضائع عبر السفن من موانئ بلغاريا ورومانيا إلى جورجيا وتركيا، ثم تحميلها على قطارات ونقلها إلى ميناء باكو. ومن هناك يمكن شحن البضائع عبر ميناء أكتاو الكازاخستاني إلى الصين، أو عبر ميناء تركمن باشي التركمستاني إلى آسيا الوسطى، أو عبر ممر النقل الدولي شمال-جنوب من ميناء أنزلي الإيراني إلى غرب آسيا والهند وجنوب آسيا والتي تنتهي في ميناء بندر عباس في الخليج الفارسي.

**توسيع العلاقات الهندية الأذربيجانية في ظل التحديات**  
شهدت التجارة الثنائية بين

روسيا والهند ويمر عبر إيران وتركمانستان وكازاخستان ويمتد لمسافة حوالي ٦١٠٠ كم من الحدود الروسية الفنلندية إلى ميناء بندر عباس الإيراني. يربط المسار أيضًا "أوزن" في كازاخستان بجيزيلغايا وبيريكيت وإيتراك في تركمانستان، وينتهي في غرغان بمحافظة غلستان الإيرانية، مما يوفر لجمهوريات آسيا الوسطى إمكانية الوصول إلى البحر العربي وموانئ الهند. بدأ بناء المسار الشرقي في عام ٢٠٠٩ بعد اتفاق ثلاثي في عام ٢٠٠٧، وساهم البنك الإسلامي للتنمية بمبلغ ٣٧٠ مليون دولار من إجمالي التكلفة البالغة حوالي ١,٤ مليار دولار.

يربط المسار الغربي للممر النقل الدولي الشمال-الجنوب ميناء جواهر لال نهرو الهندي بإيران وجمهورية أذربيجان، مغطيًا السواحل الغربية لبحر قزوين لمسافة حوالي ٥١٠٠ كم من الحدود الروسية الفنلندية إلى ميناء بندر عباس في إيران. المسار الغربي ليس فقط أقصر بل أكثر اكتظاظًا بالسكان، حيث يربط أكثر المقاطعات الروسية والإيرانية اكتظاظًا بالسكان. جذب هذا المشروع الاهتمام في عام ٢٠١٦ عندما وافقت جمهورية أذربيجان مع روسيا وإيران على بناء خط سكة حديد بين الدول الثلاث. وفي عام ٢٠١٧، قرروا خفض التعريفات لتعزيز التجارة عبر الحدود عبر ممر النقل الدولي الشمال-الجنوب. وفي العام نفسه، قدم البنك الآسيوي للتنمية قرضًا بقيمة ٤٠٠ مليون دولار لتحديث البنية التحتية للسكك الحديدية في جمهورية أذربيجان، حيث تم إنفاق ٢٥٠ مليون دولار لإصلاح المسار الرئيسي ثنائي الخطوط بطول ١٦٦ كم الذي يربط البلاد بروسيا وإيران. بالإضافة إلى ذلك، تلقت جمهورية أذربيجان في عام ٢٠٢٢ دعمًا تقنيًا بقيمة ٩,٣ مليون دولار من البنك الآسيوي للتنمية لتحسين النقل المستدام لديها، وخاصة سككها الحديدية.

**ممر النقل الدولي عبر بحر قزوين**  
بدأ تشغيل ممر النقل الدولي عبر بحر قزوين (TITR) في عام ٢٠١٤ باعتباره ممر نقل يجمع بين مجموعة متنوعة من مشاريع البنية التحتية لتحسين الاتصال والميناءات الاستراتيجية في أوروبا. يمر ممر النقل الدولي عبر بحر قزوين من آسيا الوسطى وبحر قزوين وجنوب القوقاز، ويوفر أسرع

روسيا والهند ويمر عبر إيران وتركمانستان وكازاخستان ويمتد لمسافة حوالي ٦١٠٠ كم من الحدود الروسية الفنلندية إلى ميناء بندر عباس الإيراني. يربط المسار أيضًا "أوزن" في كازاخستان بجيزيلغايا وبيريكيت وإيتراك في تركمانستان، وينتهي في غرغان بمحافظة غلستان الإيرانية، مما يوفر لجمهوريات آسيا الوسطى إمكانية الوصول إلى البحر العربي وموانئ الهند. بدأ بناء المسار الشرقي في عام ٢٠٠٩ بعد اتفاق ثلاثي في عام ٢٠٠٧، وساهم البنك الإسلامي للتنمية بمبلغ ٣٧٠ مليون دولار من إجمالي التكلفة البالغة حوالي ١,٤ مليار دولار.

يربط المسار الغربي للممر النقل الدولي الشمال-الجنوب ميناء جواهر لال نهرو الهندي بإيران وجمهورية أذربيجان، مغطيًا السواحل الغربية لبحر قزوين لمسافة حوالي ٥١٠٠ كم من الحدود الروسية الفنلندية إلى ميناء بندر عباس في إيران. المسار الغربي ليس فقط أقصر بل أكثر اكتظاظًا بالسكان، حيث يربط أكثر المقاطعات الروسية والإيرانية اكتظاظًا بالسكان. جذب هذا المشروع الاهتمام في عام ٢٠١٦ عندما وافقت جمهورية أذربيجان مع روسيا وإيران على بناء خط سكة حديد بين الدول الثلاث. وفي عام ٢٠١٧، قرروا خفض التعريفات لتعزيز التجارة عبر الحدود عبر ممر النقل الدولي الشمال-الجنوب. وفي العام نفسه، قدم البنك الآسيوي للتنمية قرضًا بقيمة ٤٠٠ مليون دولار لتحديث البنية التحتية للسكك الحديدية في جمهورية أذربيجان، حيث تم إنفاق ٢٥٠ مليون دولار لإصلاح المسار الرئيسي ثنائي الخطوط بطول ١٦٦ كم الذي يربط البلاد بروسيا وإيران. بالإضافة إلى ذلك، تلقت جمهورية أذربيجان في عام ٢٠٢٢ دعمًا تقنيًا بقيمة ٩,٣ مليون دولار من البنك الآسيوي للتنمية لتحسين النقل المستدام لديها، وخاصة سككها الحديدية.

**أهمية تطوير الممرات في العلاقة بين دلهي وباكوا**  
سعت الهند لتنفيذ مشاريع اتصال خاصة للتغلب على العقبات أمام الاتصال المباشر وإحياء علاقاتها القديمة مع منطقة القوقاز. في عام ٢٠٠٢، وقعت الهند وروسيا وإيران اتفاقًا ثلاثيًا الدول لبناء ممر النقل الدولي الشمال-الجنوب (INSTC) بطول ٧٢٠٠ كم. يُعد ممر النقل الدولي الشمال-الجنوب ممر نقل متعدد الوسائط يربط بومباي بالهند بسانت بطرسبرغ بروسيا عبر إيران، ويشمل خطوط الشحن البحرية والسكك الحديدية والطرق. كما وقعت الهند استثمارات كبيرة في ميناء شابهار الإيراني. ومع ذلك، في يوليو ٢٠٢٢، سجل ممر النقل الدولي الشمال-الجنوب نقل أول شحنة من ميناء أستاراخان الروسي إلى ميناء جواهر لال نهرو بالهند.

انضمت جمهورية أذربيجان إلى ممر النقل الدولي الشمال-الجنوب في عام ٢٠٠٥، مما مهد الطريق للمسار الغربي للممر عبر سككها الحديدية المتطورة ومينائها الاستراتيجي في باكو. يغطي المسار الشرقي للممر النقل الدولي الشمال-الجنوب، المعروف أيضًا باسم ممر KTI،

**الوقاف/** تعتمد الروابط الحديثة بين الهند وجمهورية أذربيجان على الروابط الثقافية والاقتصادية التي تحققت عبر طريق الحرير القديم، وأدى التنافس بين بريطانيا والاتحاد السوفييتي في أوائل القرن العشرين (عندما كانت الهند ما زالت تحت الحكم البريطاني وكانت جمهورية أذربيجان دولة سوفييتية) إلى إضعاف العلاقات بين الهند وجمهورية أذربيجان. وبعد انهيار الاتحاد السوفييتي، ربطت الهند العلاقات الدبلوماسية مع الدول المستقلة حديثًا في منطقة القوقاز من خلال الجهود الدبلوماسية. كانت الهند من أوائل الدول التي اعترفت باستقلال جمهورية أذربيجان في ديسمبر ١٩٩١ وأقامت علاقات دبلوماسية معها في فبراير ١٩٩٢. وفي يونيو ١٩٩٨، وقعت الدولتان اتفاقية التعاون الاقتصادي والتقني، وفي أبريل ٢٠٠٧ وقعتا اتفاقًا لإنشاء لجنة حكومية بين الهند وأذربيجان للتعاون التجاري والاقتصادي والعلمي والتكنولوجي. مكن هذا الممر من إقامة علاقات أقوى وأكثر معززة مع أذربيجان وخلق فرص جديدة للتعاون والمنافع المتبادلة.

**أهمية تطوير الممرات في العلاقة بين دلهي وباكوا**

سعت الهند لتنفيذ مشاريع اتصال خاصة للتغلب على العقبات أمام الاتصال المباشر وإحياء علاقاتها القديمة مع منطقة القوقاز. في عام ٢٠٠٢، وقعت الهند وروسيا وإيران اتفاقًا ثلاثيًا الدول لبناء ممر النقل الدولي الشمال-الجنوب (INSTC) بطول ٧٢٠٠ كم. يُعد ممر النقل الدولي الشمال-الجنوب ممر نقل متعدد الوسائط يربط بومباي بالهند بسانت بطرسبرغ بروسيا عبر إيران، ويشمل خطوط الشحن البحرية والسكك الحديدية والطرق. كما وقعت الهند استثمارات كبيرة في ميناء شابهار الإيراني. ومع ذلك، في يوليو ٢٠٢٢، سجل ممر النقل الدولي الشمال-الجنوب نقل أول شحنة من ميناء أستاراخان الروسي إلى ميناء جواهر لال نهرو بالهند.

انضمت جمهورية أذربيجان إلى ممر النقل الدولي الشمال-الجنوب في عام ٢٠٠٥، مما مهد الطريق للمسار الغربي للممر عبر سككها الحديدية المتطورة ومينائها الاستراتيجي في باكو. يغطي المسار الشرقي للممر النقل الدولي الشمال-الجنوب، المعروف أيضًا باسم ممر KTI،

### أخبار قصيرة



#### باكستان.. إعلان نتائج الانتخابات البرلمانية

أعلنت لجنة الانتخابات الباكستانية نتائج الانتخابات البرلمانية النهائية في باكستان التي عُقدت قبل ٣ أيام في ٨ فبراير. ووفقًا للجنة، نجح المرشحون المستقلون في الفوز بـ ١٠١ مقعد في البرلمان. وجاء حزب "رابطة عوامي الباكستاني" ثانيًا بفوزه بـ ٧٥ مقعدًا، في حين حصل حزب "شعب باكستان" على ٥٤ مقعدًا ليحتل المركز الثالث. وهذه هي المرة الأولى في التاريخ السياسي لباكستان التي يفوز فيها المرشحون المستقلون، ومعظمهم مدعومون من قبل عمران خان، بأكثر عدد من المقاعد البرلمانية.



#### روسيا تدعم حضور أفغانستان مؤتمر «كوب ٢٩»

قال روسلان إيدلغريف، مستشار الرئيس الروسي الخاص بشؤون تغير المناخ، إن بلاده تدعم حضور وفد طالبان في المؤتمر التاسع والعشرين لتغير المناخ التابع للأمم المتحدة "كوب ٢٩". وذكرت وزارة خارجية طالبان في بيان أن ممثل بوتين أكد خلال اللقاء أن على أفغانستان المشاركة في الاجتماعات الدولية بشأن تغير المناخ. وأضاف البيان أن متي أعرب كذلك عن أنه على الرغم من عدم مساهمة أفغانستان في إنتاج الغازات الدفيئة، إلا أنها لا تسلم من التأثيرات السلبية لتغير المناخ. وبالإضافة إلى طلب دعم روسيا لمشاركة وفد طالبان في الاجتماعات الدولية حول البيئة، طلب وزير خارجية طالبان من روسيا تدريب موظفي البيئة والغابات في أفغانستان.



#### مسؤول مجري: يجب على أوروبا والحوار مع روسيا

صرح بالاج اوربان، مستشار رئيس وزراء المجر -فيكتور اوربان في مقابلة مع صحيفة إكسبريس أن امتناع الدول الغربية عن التحدث إلى روسيا هو خطأ. وقال إنه يجب علينا التحدث إلى المسؤولين الروس وبدء مفاوضات معهم. للأسف يرفض زعماء الدول والحكومات الغربية ذلك.

هم لا يريدون التحدث مع موسكو. لكن بالنسبة لنا، هذا الموقف خاطئ تمامًا وسيكون له عواقب سلبية. ووفقًا لهذا السياسي المجري، يجب على الغرب الجلوس على طاولة المفاوضات مع روسيا لاستعادة الثقة المتبادلة والتوصل إلى حل سلمي للنزاع الحالي بين روسيا وأوكرانيا.