

## چابهار قلب ترانزیت خاورمیانه است/ رقابت هند و چین بر سر بندر ایرانی

موقعیت ژئواستراتژیک ایران همواره یکی از دلایل اهمیت این کشور از نظر قدرت‌های بزرگ بین‌المللی بوده است. وسعت ایران از شمال تا دریای مازندران و از جنوب تا خلیج فارس و دریای عمان و قرار گرفتن این کشور در قلب مسیرهای تجاری خاورمیانه و آسیا تا اروپا بسیاری از کشورها را ناگزیر از انتخاب بندرهای آبی و خشک ایران کرده است. بسیاری از محموله‌های تجاری از کشورهای مانند چین، هند و پاکستان برای رسیدن به اروپا باید از ایران عبور کنند. ایران نه تنها در بسیاری از این موارد، سریع‌ترین و ارزان‌ترین راه ترانزیتی است، بلکه در همه آن‌ها امن‌ترین مسیر برای برقراری جریان تجاری میان شرق و غرب دنیا محسوب می‌شود.

سرتاسر مرزهای ایران ظرفیت بالقوه تبدیل شدن به قطب‌های تجاری منطقه‌ای و بین‌المللی را دارد، اما از آنجایی که دستیابی به آب‌های آزاد، در تجارت بین‌المللی حائز اهمیت فوق‌العاده‌ای است، مرزهای جنوبی ایران که متصل به آب‌های آزاد هستند، نقطه به نقطه‌اش اهمیت استراتژیک دارد. در همین راستا، بندر شهید بهشتی چابهار در دهانه اقیانوس هند و در نزدیکی مرز ایران با پاکستان، یکی از مهم‌ترین بنادر ایران به شمار می‌رود که پتانسیل تبدیل شدن به یکی از اصلی‌ترین محورهای ترانزیت تجاری در خاورمیانه را دارد.

اخیراً هند به عنوان یکی از کشورهایی که برای صادرات خود به شدت به بندر چابهار چشم دوخته و حتی صدها میلیون دلار برای توسعه این بندر در ایران سرمایه‌گذاری کرده است، [1] از تحریم‌های دولت ترامپ علیه ایران ابراز نگرانی کرده و درصدد است واشینگتن را متقاعد کند تا مانعی جلوی پای استفاده دهلی‌نو از بندر چابهار برای صادرات محصولات، به ویژه به افغانستان، نگذارد. «نیکلی هیلی» نماینده دائم آمریکا در سازمان ملل نیز چند روز پیش (از نگارش این گزارش) خبر داد که آمریکا دارد طرحی را بررسی می‌کند که به موجب آن به هند مجوز استفاده از بندر چابهار داده شود. البته باید منتظر ماند و دید سرنوشت این درخواست هندی‌ها نهایتاً به کجا خواهد کشید.

اندیشکده «مرکز مطالعات استراتژیک و بین‌الملل» آمریکا نیز به عنوان یکی از شناخته‌شده‌ترین اندیشکده‌های آمریکایی که فوق‌العاده دقیق پروژه‌های ترانزیتی-تجاری آسیا و خاورمیانه را تحت نظر دارد، اخیراً طی گزارشی تحت عنوان «همکاری هند-ایران در بندر چابهار» [2] در قالب پروژه بزرگ تحقیقاتی «اتصال دوباره آسیا» [3] به بررسی اهمیت بندر چابهار و همکاری‌های میان ایران و هند درباره این بندر پرداخته است. در ادامه به بررسی گزارش اخیر اندیشکده مرکز مطالعات استراتژیک و بین‌الملل می‌پردازیم.



## اهمیت بندر چابهار برای هند

مرکز مطالعات استراتژیک و بین‌الملل گزارش خود را با اشاره به ارسال اولین محموله از گندم‌های هند به افغانستان در اواخر سال ۲۰۱۷ میلادی از طریق بندر چابهار آغاز می‌کند و می‌نویسد: «چابهار برای هند مهم است، هم به عنوان سکوی پرتابی برای تبدیل شدن به یک زیرساخت‌ساز بزرگ‌تر منطقه‌ای و هم کمک به پا گرفتن تجارت و کمک‌هایش به افغانستان.» با این وجود، اندیشکده مرکز مطالعات استراتژیک و بین‌الملل ادامه می‌دهد: «به‌رغم وجود این انگیزه‌های مهم در دهلی‌نو، این پروژه [توسعه و استفاده هند از بندر چابهار] به شکل همواری پیش نرفته و ممکن است در آینده هم موانعی سر راه آن وجود داشته باشد، چراکه هند اکنون باید موازنه‌ای میان همکاری‌اش با ایران و روابطش با آمریکا و اسرائیل ایجاد و چالش‌های منطقه‌ای از جانب چین و پاکستان را نیز دفع کند.»

«هارش پانت» نویسنده گزارش سپس توضیح می‌دهد که دخالت هندی‌ها در بندر چابهار از دهه ۱۹۹۰ و زمانی آغاز شد که ایرانی‌ها شرکت‌های هندی را برای توسعه این بندر به خدمت گرفتند. نهایتاً سال ۲۰۱۶، هند که تقویت ترانزیت منطقه‌ای را راهی برای بهبود صادرات و اقتصاد خود می‌دید موافقت‌نامه سه‌جانبه‌ای را با ایران و افغانستان امضا کرد تا امکان صادرات از هند به افغانستان از طریق ایران فراهم شود. همان سال، «نارندرا مودی» نخست‌وزیر هند طی قراردادی با ایران، مسئولیت توسعه دو ترمینال بندر چابهار را به عهده گرفت.

مودی که بندر چابهار را بهترین مسیر ترانزیتی برای دستیابی کشورش به بازارهای آسیای مرکزی و مناطق فراتر از آن می‌داند، اوایل سال جاری میلادی (۲۰۱۸) طی سفر حسن روحانی به هند، قرارداد دیگری نیز با ایران منعقد کرد تا شرکت بنادر هند به مدت ۱۸ ماه

مجوز عملیاتی کار در ترمینال شهید بهشتی بندر چابهار را به دست بیاورد. [4] چنان که پانت می‌نویسد، در همین میان نیز «فاز نخست بندر استراتژیک چابهار ماه دسامبر سال ۲۰۱۷ توسط حسن روحانی رئیس‌جمهور ایران با حضور مقاماتی از ۱۷ کشور، افتتاح شد.»

## آینده‌ای که انتظار بندر چابهار را می‌کشد

مرکز مطالعات استراتژیک و بین‌الملل با اشاره به سرمایه‌گذاری‌های هند برای ساخت و اداره دو اسکله در فاز نخست بندر چابهار، درباره آینده این بندر می‌نویسد: «چابهار به یک کوریدور کلیدی حمل‌ونقل میان هند، ایران و افغانستان تبدیل خواهد شد که در قلب یک شبکه حمل‌ونقل بزرگ‌تر چندگانه [خاکی، آبی، ...] برای کالا و مسافر در سرتاسر این سه کشور جای می‌گیرد. پیش‌بینی می‌شود این بندر تا پایان سال ۲۰۱۸ عملیاتی شود. دهلی‌نو متعهد شده تا یک منطقه آزاد تجاری را در اطراف این بندر ایجاد کند و در نهایت، این حلقه را با ساخت خط‌آهنی ۱/۶ میلیارد دلاری تا زاهدان (از شهرهای ایران در نزدیکی مرزهای جنوب غربی افغانستان) تکمیل نماید.»

این اندیشکده آمریکایی ادامه می‌دهد:

با توسعه تأسیسات بندری شهید بهشتی در سال ۲۰۱۷، ظرفیت فعلی بندر چابهار از ۲/۵ میلیون تن در سال به ۸ میلیون تن در سال افزایش یافته و انتظار می‌رود در فاز نهایی، این ظرفیت به ۲۰ میلیون تن در سال برسد. ایران انگیزه‌های متعددی را درباره چابهار مقابل هند گذاشته است، از جمله پیشنهاد پیچیده ایجاد یک منطقه آزاد تجاری و صنعتی. به موجب این پیشنهاد، این منطقه آزاد به ۹ منطقه کاربردی تقسیم و ۲۶ درصد از آن به بخش تجارت و خدمات، ۴۹ درصد به حوزه صنایع و ۲۵ درصد نیز به فعالیت‌های گردشگری و مسکونی اختصاص داده خواهد شد. سایر اقدامات دولت ایران برای تشویق ورود سرمایه خارجی، شامل حفاظت از سرمایه‌گذاری‌های ورودی تحت «قانون تشویق و حمایت سرمایه‌گذاری خارجی» و تبعیت از قوانین و مقررات کلیدی سازمان تجارت جهانی می‌شود.

## ضرورت توجه به بندر چابهار

گزارش مرکز مطالعات استراتژیک و بین‌الملل اهمیت بندر چابهار را از منظرهای دیگری نیز بررسی می‌کند: «بندر چابهار تنها ۷۲ کیلومتر با بندر «گوادار» پاکستان فاصله دارد، بندری که چین در حال سرمایه‌گذاری در آن است. این نزدیکی، به عنوان نشانه دیگری از رقابت استراتژیک میان هند و چین در منطقه تلقی می‌شود. پروژه بندر چابهار برای آرمان ژئواستراتژیک بزرگ‌تر هند یعنی محدود کردن همکاری‌های در حال گسترش چین و پاکستان و تعمیق نفوذ دهلی‌نو بر مناطق فراتر از جنوب آسیا نیز مهم است.»

در ادامه گزارش این‌گونه آمده است:

چابهار ۹۵۰ کیلومتر با روستای مرزی «میلک» [در ایران] در مرز با افغانستان و ۷۶۸ مایل دریایی [۱۴۲۰ کیلومتر] با بندر بمبئی هندوستان فاصله دارد. این بندر برای تحقق آرمان‌های هند و ایران برای کاهش وابستگی به کانال سوئز برای حمل‌ونقل کالا به اروپا اهمیت دارد. موقعیت استراتژیک چابهار نقطه امید برای بین‌المللی پروژه ترسیم‌شده «کوریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال جنوب» است که سال ۲۰۰۰ میان هند، ایران و روسیه امضا شد و قرار است مسیری ارتباطی را برای حمل‌ونقل میان اروپا، آسیای مرکزی و هند ایجاد کند. چابهار هم‌چنین در مسیر کوریدور آسیای جنوبی نیز واقع شده است که از هند و شهر «میرجاوه» در ایران عبور می‌کند و جنوب شرقی آسیا را با اروپا پیوند می‌زند.

پانت، نویسنده گزارش، تأکید می‌کند: «مسئله بزرگ‌تری هم در زمینه اتصال منطقه‌ای در این‌جا وجود دارد. هند، ایران و افغانستان در حال تلاش برای ساخت یک‌پارچه یک زیرساخت ارتباطی متشکل از شبکه‌های بندر، جاده و راه‌آهن با هدف ایجاد فرصت‌های بزرگ‌تری برای دست‌رسی به بازار منطقه‌ای و یک‌پارچه‌سازی اقتصادهای خود هستند. هند پیشاپیش بزرگ‌راه زرنج-دلارام در افغانستان را تکمیل کرده است، بزرگ‌راهی که تجارت با کابل و در نهایت فراتر از آن، با آسیای مرکزی، را تسهیل خواهد کرد. در زمانی که چین می‌کوشد تا مرزهای منطقه‌ای را از طریق طرح «کمربند و جاده [۵]» خود بازترسیم کند، هند و سایر بازیگران منطقه‌ای نیز به دنبال تقویت وجهه خود در ارتباطات منطقه‌ای هستند [۶].»

مرکز مطالعات استراتژیک و بین‌الملل اهمیت پروژه بندر چابهار از دیدگاه دولت افغانستان را نیز از قول رئیس هیأت اجرایی این کشور این‌گونه بیان می‌کند: «چنان‌که «عبدالله عبدالله» تصریح کرده است: «افغانستان تا پیش از این تنها به یک مسیر ترانزیتی تکیه داشت که از کراچی عبور می‌کرد. اما اکنون دیگر این‌گونه نیست و چابهار نیز وجود دارد [۷].» برای کابل، یکی از اولویت‌های مهم سیاست خارجی، غلبه بر وابستگی به اسلام‌آباد است، و برای دهلی‌نو، تقویت ارتباط [ترانزیتی] با کابل، کلید ادامه تلاش‌های چندبُعدی برای ایجاد ظرفیت در بلندمدت در این کشور جنگ‌زده به شمار می‌رود.»

### عوامل دخیل در توسعه بندر چابهار

اندیشکده آمریکایی مرکز مطالعات استراتژیک و بین‌الملل بخش آخر از گزارش خود را به بررسی عواملی اختصاص می‌دهد که ممکن است روی توسعه بندر چابهار تأثیرگذار باشند. این موارد به طور مختصر در ادامه آمده‌اند:

**روابط ایران با هند:** هند جایگاه ویژه‌ای در سیاست خارجی ایران ندارد. تهران بارها درخواست‌های هند برای دستیابی به جای پای محکم‌تری در بخش انرژی ایران را رد کرده است؛ نمونه واضحی از این موارد در مورد میدان‌گازی «فرزاد ب» رخ داد. به‌رغم این‌که هند در حال حاضر دومین خریدار بزرگ نفت از ایران است، تهران قرارداد سودآور توسعه میدان‌گازی‌ای که توسط یک کنسرسیوم هندی کشف شده بود را به روسیه سپرد [۸]. علاوه بر این، اگرچه روابط ایران و هند توسط برخی تحت عنوان یک «همکاری استراتژیک» یاد شده‌اند، اما این روابط در مقایسه با روابط گسترده هند با اسرائیل و کشورهای عضو شورای همکاری خلیج [فارس]، توسعه‌نیافته محسوب می‌شوند.»

**روابط ایران با پاکستان:** اگرچه روابط ایران با پاکستان طی تاریخ، همواره گرفتار سوءظن بوده‌اند، اما تهران به اسلام‌آباد اطمینان داده است که اجازه نخواهد داد هند یا هر کشور دیگری از چابهار علیه پاکستان استفاده کند. ایران نمی‌خواهد پاکستان آشکارا به بلوک منطقه‌ای تحت رهبری سعودی در خاورمیانه بپیوندد. تهران حتی احتمال پیوستن پاکستان به پروژه بندر چابهار در آینده را نیز مطرح کرده است. سال ۲۰۱۶، همان سالی که هند توافق‌نامه تاریخی سه‌جانبه‌ای برای همکاری در پروژه بندر چابهار را با ایران و افغانستان امضا کرد، «مهدی هندروست» سفیر ایران در پاکستان، با ادبیاتی قطعی اعلام کرد که قرارداد چابهار نه پایان یافته و نه محدود به تنها سه کشور شریک است. وی گفت که ایران منتظر اعضای جدیدی در این قرارداد از جمله «پاکستان، کشورهای برادر و همسایه ما، و چین» است [۹].

**روابط ایران با چین:** احتمالاً برای ایران دشوار خواهد بود که چین را وارد پروژه چابهار نکند. پکن بزرگ‌ترین سرمایه‌گذار خارجی در ایران است و جای خالی‌ای را پر کرده که کشورهای غربی طی دهه‌های اخیر در ایران به جا گذاشته‌اند [۱۰]. به علاوه، چین تا کنون چندین پروژه زیرساختی، از جمله متروی تهران، را در ایران با موفقیت تکمیل کرده و ۱/۵ میلیارد دلار نیز از طریق «بانک صادرات-واردات» خود برای راه‌اندازی خط‌آهن تهران-مشهد تأمین نموده است. هر دو کشور چین و ایران سال ۲۰۱۶ اعلام آمادگی کردند تا حجم تجارت دوجانبه خود را به ۶۰۰ میلیارد دلار افزایش دهند. مکمل همه این‌ها، این واقعیت است که چین تجربیات موفقیت‌آمیز بیش‌تری نسبت به هند در تکمیل پروژه‌های زیرساختی برون‌مرزی دارد. گرفتاری‌های بوروکراتیک در کنار تأخیر در انتقال وام ۱۵۰ میلیون دلاری و وعده سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری در منطقه آزادی تجاری اطراف چابهار نیز موجب تشدید تردیدها درباره تعهد

هند در تحقق این پروژه شده است.

**روابط هند با آمریکا:** دیدگاه دولت ترامپ درباره ایران، هند را از تقویت تعاملات اقتصادی با ایران می‌ترساند. تهدید آمریکا مبنی بر اعمال تحریم‌های جدید علیه ایران و شرکت‌هایی که به اقتصاد این کشور کمک کنند، بالای سر دهلی‌نو سنگینی می‌کند.

**نامنی در افغانستان:** بی‌ثباتی در وضعیت امنیتی افغانستان نیز یکی از نگرانی‌های کلیدی‌ای است که می‌تواند سرعت توسعه و تلاش‌های سه‌جانبه هند، ایران و افغانستان در راستای عملیاتی کردن کامل پروژه بندر چابهار را با مانع مواجه کند.

البته به‌رغم همه این موانع، نویسنده گزارش، در آخرین جمله خود، تأکید می‌کند: «هند و ایران بارها بر تمایل خود به تکمیل پروژه چابهار تأکید کرده‌اند و به نظر می‌رسد این درک مشترک در دهلی‌نو و تهران وجود دارد که این پروژه، برای تحقق اولویت‌های استراتژیک آن‌ها کلیدی است.» چنان‌که در ابتدای گزارش نیز خاطرنشان شد، مرزهای جنوبی ایران و به ویژه بندر چابهار پتانسیل فوق‌العاده بالایی برای توسعه دارند و هر گامی در مسیر گسترش ظرفیت‌های ایران در تبدیل شدن به یک مرکز ترانزیت منطقه‌ای و بین‌المللی، قطعاً گامی بلند در مسیر تحقق سیاست‌های اقتصاد مقاومتی خواهد بود.

منابع:

[۱] Shahid Beheshti Port at Chabahar [Link](#)

[۲] India-Iran Cooperation at Chabahar Port: Choppy Waters [Link](#)

[۳] Reconnecting Asia [Link](#)

[۴] India, Iran ink nine pacts after 'substantive' talks between Modi and Rouhani [Link](#)

[۵] China's Belt and Road Initiative: Five Years Later [Link](#)

[۶] India Challenges China's Intentions on One Belt, One Road Initiative [Link](#)

[۷] With Chabahar, Afghanistan is no longer dependent on Pakistan: Abdullah [Link](#)

[۸] India's hopes fade for Farzad-B gas field deal [Link](#)

[۹] Chabahar deal 'not finished'; Pakistan, China welcome: Iran [Link](#)

[۱۰] As U.S. sanctions keep Western businesses out of Iran, China seizes the opportunity [Link](#)

منبع: مشرق نیوز

