

فرصت طلایی توسعه چابهار برای هندی ها

اگرچه هندی ها طی دو سال گذشته و از همان ابتدای امضای قرارداد با ایران در واکنش به هشدارهای آمریکا برای افزایش همکاری با ایران، در اجرای قرارداد تعلل داشتند و همین کندی همکاری ها ابهاماتی را درباره اجرای این قرارداد ایجاد کرد و عملیاتی شدن آن را با اما و اگرهایی همراه کرد که با معاف شدن هند از تحریم ها در هفته گذشته، این نگرانی ها تا حدودی برطرف شد.

البته وزیر راه و شهرسازی در اواسط شهریور ماه از آغاز همکاری هندی ها با ایران در توسعه بندر چابهار طی یک ماه آتی خبر داده و با قطعیت اعلام کرده بود که از ماه آینده همکاری با هندی ها آغاز می شود، اما با گذشت یک ماه از وعده عباس آخوندی، حضور هندی ها در چابهار آغاز نشده است و این موضوع نگرانی ها درباره اجرای این قرارداد را افزایش داده است.

در این میان، با وجود تاخیر در اجرای دوباره قرارداد مشترک ایران و هند برای توسعه بندر چابهار، نباید از این موضوع غافل ماند که حضور هندی ها در این بندر به عنوان اپراتور (که برای هر دو طرف اهمیت به سزایی دارد) توسعه، رونق و اشتغالزایی را برای کشور به همراه دارد و برای هندی ها در سوی دیگر این قرارداد هم مزیت هایی دارد و موجب می شود که این کشور در کوتاه ترین مسیر ممکن به بازار افغانستان که شریک اقتصادی این کشور است، دست پیدا کند؛ درواقع هندی ها ترجیح می دهند، به صورت مستقیم و به واسطه کوتاه بودن مسیر دریایی بنادر هند و چابهار از این بندر استفاده کنند و در افغانستان هم حضور پررنگی داشته باشند.

ناگفته نماند که مشارکت هندی ها در توسعه بندر چابهار کافی نیست و برای پیشرفت این بندر و سایر بنادر کشور، باید اقدامات مکملی هم اجرایی شود تا حمل و نقل کالا در کشور تسهیل شود؛ یکی از این اقدامات ارایه بارنامه سراسری است، بارنامه ای که با صدور آن، میزان توقفگاه های کالا کاهش می یابد و سرعت ترانزیت افزایش می یابد و همین موضوع موجب می شود که تجار سایر کشورها از کاهش زمان جابه جایی کالا استقبال کنند و شاهد افزایش ترانزیت کالا در ایران باشیم.

هم اکنون بارنامه های مختلفی برای ترانزیت کالا در کشور صادر می شود و توقفگاه های بسیاری در کشور وجود دارد که زمان جابه جایی کالاها را افزایش می دهد و طولانی بودن زمان ترانزیت، بی رغبتی صاحبان کالا را به همراه دارد.

ضرورت ایجاد بارنامه سراسری

آنوش رهام، کارشناس ارشد اقتصاد بندری که از همکاری هندی ها در توسعه بندر چابهار استقبال می کند و این همکاری را سرآغاز تبدیل بنادر ایران به بنادر نسل سوم و چهارم (بنادر بین المللی) می داند، معتقد است که در کنار توسعه بنادر باید بسته های تکمیلی مانند ارایه بارنامه سراسری برای کاهش زمان جابه جایی کالا اجرایی شود تا شاهد پیشرفت بنادر داخلی باشیم، او درباره آغاز همکاری با هند در توسعه بندر چابهار به تعادل می گوید: توسعه در حوزه بندری به سه بخش تقسیم می شود که این بخش ها عبارتند از بخش ملی، منطقه ای و جهانی.

رهام می افزاید: براساس برنامه سازمان بنادر و دریانوردی قرار است که بنادر ایران از نسل اول و دوم یعنی بنادر ملی و منطقه ای به سمت بنادر نسل سوم و چهارم یعنی بنادر جهانی و بین المللی حرکت کنند.

او ادامه می دهد: بندر چابهار هم یکی از بنادری است که قرار است به یک بندر بین المللی تبدیل شود و تجارت ایرانی از چارچوب منطقه ای فاصله گرفته و بین المللی شود.

به گفته این کارشناس ارشد اقتصاد بندری، به دلیل موقعیت مناسب بندر چابهار از نظر ترانزیت، دسترسی به بازارهای منطقه ای مثل بازار

افغانستان و پاکستان و همچنین ارتباط با کشورهای که ایران از طریق خشکی با آنها در ارتباط است، هند تصمیم گرفته که از این فرصت طلایی استفاده کند و در توسعه بندرچابهار همکاری کند.

رهام اظهار می‌کند: برنامه سازمان بنادر درباره بندر چابهار براین است که این بندر تغییر ماهیت داده و صادرات ایران به سایر بنادر و کشورها افزایش چشمگیری داشته باشد.

او اضافه می‌کند: توسعه بندرچابهار برای تجارت کشور نیز مزیت‌هایی را به همراه دارد. زیرا حجم صادرات افزایش می‌یابد و بازارهای جدیدی برای ایران ایجاد می‌کند، ضمن اینکه این توسعه به سود بنادر و کشورهای منطقه هم خواهد بود زیرا تجارت منطقه‌ای آنها رشد می‌کند.

این کارشناس ارشد اقتصاد بندری با اشاره به اینکه توسعه بندر چابهار دسترسی ایران به کشورهای سی‌ای‌اس (ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان و ...)، پاکستان و افغانستان افزایش می‌دهد، می‌گوید: این بندر برای اتصال به غرب هم بندری پایه محسوب می‌شود و در کنار بندر شهید رجایی می‌تواند افزایش ظرفیت ورودی کشور را افزایش دهد.

رهام تصریح می‌کند: ایران در شرایط تحریم است و در این شرایط باید گلوگاه‌های کشور باز شود تا جریان ورود و خروج کالاها تسهیل شود.

او بیان می‌کند: ترانزیت کالا، ارز آور است و نوسازی ناوگان و همچنین بنادر به عنوان زیرساخت در زمان اعمال تحریم‌ها به خوبی احساس می‌شود، بر همین اساس توسعه بندرچابهار به افزایش صادرات و واردات کالا کمک به سزایی می‌کند و درآمدهای کسب شده از طریق توسعه این بندر هم ایجاد اشتغال می‌کند و هم ارزآوری به همراه دارد.

این کارشناس ارشد اقتصاد بندری با تاکید بر اینکه سرمایه‌گذاری برای توسعه بندرچابهار، سنجیده است، اظهار می‌کند: این سرمایه‌گذاری منجر به رشد اقتصادی می‌شود و جبهه‌های جدیدی هم در تجارت کشور ایجاد می‌کند که این موضوع نیازمند ارایه بسته‌هایی تکمیلی در حوزه لجستیک ملی است که یکی از ملزومات این بسته‌های تکمیلی وجود برنامه سراسری است که بتواند کالا را بدون توقف از بندرچابهار به مراکز حساس دریافت کالا منتقل کند.

رهام می‌افزاید: برنامه سراسری اگر در کشور اجرایی شود، می‌تواند یکی از بزرگ‌ترین مشکلات یعنی وجود گلوگاه‌های متعدد برای توقف کالا را که هم از حیث اسنادی و هم عملیاتی سیر سرعت ترانزیت را کاهش می‌دهد، حل شود.

او ادامه می‌دهد: اگر سیستم لجستیک یکپارچه در کشور اجرایی شود، کمک می‌کند که بنادر بزرگی مانند چابهار که به بنادر بین‌المللی تبدیل می‌شوند، از داخل قلمرو کشور تمهیداتی در نظر گرفته شود که کالا در کوتاه‌ترین زمان ممکن به مقصد برسد.

به گفته این کارشناس ارشد اقتصاد بندری، اگر توقفگاه‌های متعدد در داخل کشور افزایش یابد عملیات جابه‌جایی کالا زمانبر می‌شود و زمان تحویل کالا هم افزایش می‌یابد. این درحالی است که باید تلاش شود تا کالا با حداکثر سرعت به مقصد برسد.

رهام اضافه می‌کند: یکی از ملزومات بنادر ایران علاوه بر زیرساخت، ایجاد سامانه‌های نرم افزاری قوی، ایجاد عملیات یکپارچه در جابه‌جایی کالا و همچنین قوانینی که بتواند گردش کالا را کاهش دهد تا مشتری در سایر کشورها به ویژه کشورهای فاقد دریا تبدیل به فرصت شوند و از بنادر ایران بتوانند کالاهای خود را عبور دهند.

او تصریح می‌کند: ایران باید نقش بنادر خود را در منطقه افزایش دهد، بالاخص با توجه به اینکه چین برنامه مدونی برای افزایش مسیرهای ریلی و دریایی دارد و برنامه یک کمربند یک جاده را در حال اجرا دارد، بنابراین ایران باید در زنجیره ترانزیت کالا بازی

کند.

این کارشناس ارشد اقتصاد بندری، با اشاره به اهمیت ضرورت توسعه بندرچابهار می‌گوید: این توسعه قابل تقدیر است، اگر زیرساخت، ایجاد سامانه‌های نرم افزاری قوی، ایجاد عملیات یکپارچه در جابه‌جایی کالا و همچنین قوانینی که بتواند گردش کالا را کاهش دهد هم اجرایی شود و اسناد تجاری منطبق با مفاد کنوانسیون تسهیل تجارت کاهش یابد.

رهام ادامه می‌دهد: در عربستان که رقیب ایران در منطقه است جابه‌جایی کالا به مدینه، ریاض و ... با کمترین حجم از اسناد تجاری یعنی با دو یا سه سند، بدون ایجاد مشکل، ترانزیت کالا انجام می‌شود؛ این وضعیت در ترکیه، هند و ... است.

او اظهار می‌کند: بنادر در سایر کشورها تجهیز می‌شوند و در کنار بنادر، ترمینال‌ها و بنادر خشک ایجاد می‌شوند تا گلوگاه ترانزیت کالا تکمیل شوند و به تسریع در تخلیه کالا کمک می‌کند.

به گفته این کارشناس ارشد اقتصاد بندری، اگر بندر چابهار تکمیل شود، ناکارآمدی در حوزه قوانین، حرکت کالا، ایستایی کالا و ... کارکرد این بندر را تحت تاثیر قرار می‌دهد و عملکرد آن را زیر سوال می‌برد.

رهام اضافه می‌کند: کارکرد بندر چابهار تحت تاثیر قرار نمی‌گیرد مگر اینکه فرآیند جابه‌جایی و ترانزیت کالا، زنجیره‌های مختلف اسنادی، اظهار کالا، تشریفات گمرکی و ... در کشور تسهیل شود و بپذیریم که باید فرآیندهای جابه‌جایی کالا در ایران را به عنوان صلیب ترانزیتی منطقه در چهار کریدور بین‌المللی که از کشورمان عبور می‌کنند، تسهیل کنیم تا از این طریق عبور کالا از بندرچابهار برای کشورهای دیگر، مزیت اقتصادی داشته باشد.

او اضافه می‌کند: بندرچابهار بندری قانونی و با موقعیت بکر و طلایی است و اگر تمام این حلقه‌ها تکمیل شود می‌توانیم بندر نسل چهارمی با ضریب فناوری بالا داشته باشیم که دولت نباید انجام تمام امور بندری را به عهده بگیرد.

ضرورت افزایش سهم بخش خصوصی

این کارشناس ارشد اقتصاد بندری با اشاره به اهمیت بخش خصوصی در توسعه بنادر ایران می‌گوید: همان طور که انجام بخشی از توسعه فاز اول بندرچابهار به هندی‌ها واگذار شد، دولت می‌تواند از پتانسیل بخش خصوصی توانمند داخلی هم برای توسعه فازهای دیگر بهره‌گیرد.

او تصریح می‌کند: نباید در توان شرکت‌های ایرانی برای مشارکت در توسعه بنادر خلل ایجاد شود، زیرا این شرکت‌ها با انواع قوانین دست و پاگیر مواجه هستند که اگر دولت این موانع را بردارد می‌توانیم شاهد حضور فعال و پررنگ شرکت‌های ایرانی باشیم.

به گفته رهام، در صورت گشایش فضای همکاری برای بخش خصوصی، این بخش به خوبی می‌تواند در بخش عملیات، سخت‌افزار، نرم‌افزار و تجهیزات به دولت کمک کند، زیرا بندر تنها جایگاه جغرافیایی بندر نیست، مجموعه‌ای از سخت‌افزار، تجهیزات و ... است.

این کارشناس ارشد اقتصاد بندری با اشاره به فعالیت خوب بخش خصوصی در بنادر ایران می‌گوید: در بخش نرم افزاری، شرکت‌های بخش خصوصی نقش پررنگی را ایفا می‌کنند و سامانه رتبه‌بندی کانتینر و کالا را طراحی می‌کند ضمن اینکه این بخش ترمینال‌های بنادر را هم اداره می‌کند. او بیان می‌کند: اگر سهم بخش خصوصی در بنادر کشور جدی گرفته نشود، در بخش دولتی نه توان لازم وجود دارد، نه سواد کافی که بتواند به تنهایی در بنادر فعالیت کند و در سایر کشورها هم بخش خصوصی نقش بزرگی در توسعه بنادر ایفا می‌کند.

رهام اضافه می‌کند: این تفکر که برای توسعه بنادر کشورمان باید شاهد همکاری خارجی‌ها در بنادر باشیم، تفکر اشتباهی است که باید

اصلاح شود زیرا بخش خصوصی کشور این توانایی و دانش را برای توسعه در بخش‌های مختلف دارد.

این کارشناس ارشد اقتصاد بندری، با اشاره به کندی توسعه در بندر چابهار نسبت به بنادر اطراف می‌گوید: برنامه‌ریزی در توسعه بنادر جایگاه مهمی دارد، در بنادر منطقه، برنامه‌ریزی با حضور طرف‌های تجاری، ذینفعان و بخش خصوصی انجام می‌شود و تمام این گروه‌ها در فرآیند برنامه‌ریزی شرکت داده می‌شوند.

او اظهار می‌کند: برنامه‌ریزی درباره بنادر در ایران پشت درهای بسته انجام می‌شود و نتیجه برنامه‌ریزی‌ها در اختیار بخش خصوصی اعلام می‌شود.

به گفته رهام، اجرای بخش گسترده‌ای از برنامه‌های تدوین شده به بخش عمومی غیردولتی و بخش دیگری هم به دولت واگذار می‌شود، درحالی که برای توسعه مناسب بنادر کشور همچون بنادر سایر کشورها، بخش خصوصی باید در فرآیند برنامه‌ریزی، اجرا، بخش سخت افزاری و نرم افزاری و ... حضور داشته باشد.

این کارشناس ارشد اقتصاد بندری، برای توسعه مناسب بنادر کشور، باید در کنار هر آجری که بخش دولتی می‌گذارد بخش خصوصی هم یک آجر بگذارد و در صورتی که این پازل تکمیل باشد سرعت توسعه در بنادر کشور افزایش می‌یابد.

او ادامه می‌دهد: بخش عمرانی و ساخت و ساز بخش پیمانکار اما بخش سخت افزاری، نرم افزاری، برنامه‌ریزی، عملیات و سامانه‌ها است که از بخش خصوصی بهره گرفته نمی‌شود، این بخش تجربه کافی برای توسعه بنادر را دارد و باید سهم بخش خصوصی جدی گرفته شود.

موقعیت طلایی بندر چابهار

رهام درباره معافیت هند از اعمال تحریم‌ها علیه ایران و تاثیر آن بر همکاری‌های این کشور در بندر چابهار می‌گوید: با وجود اعمال تحریم‌ها علیه ایران، کشورها در حوزه استراتژیکی مانند بندر چابهار منافع گسترده خود را در نظر می‌گیرند، چابهار برای هندی‌ها موقعیت استراتژیک و خاصی دارد و هندی‌ها به راحتی از این موقعیت چشم پوشی نمی‌کنند.

این کارشناس ارشد اقتصاد بندری، اضافه می‌کند: تحریم‌ها نباید موجب شود که قدرت چانه‌زنی ایرانی‌ها کاهش یابد و از بخش مطالعات باید از توان شرکت‌های ایرانی استفاده شود حتی در همین فاز یک بندر هم در کنار هندی‌ها باید از حضور ایرانی‌ها بهره گرفته شود، در بخش مدیریت ترمینال، عملیات و ... اگر طرف ایرانی نباشد این توسعه به بلوغ کامل نمی‌رسد.

او تصریح می‌کند: یکی از دلایلی که بنادر ایران به بلوغ نسل سوم و چهارم نرسیده‌اند، سهم اندک بخش خصوصی در بنادر است.

به گفته رهام، تحریم جنگی اقتصادی است که بخش عمده آن جنگ روانی است به عنوان نمونه در زمان جنگ تحمیلی و با وجود خرابی‌های به بار آمده اما جوانان ایرانی به خوبی خود را پیدا کرده و پیشروی کرد در شرایطی که برتری نرم افزاری با طرف مقابل بود، هم‌اکنون هم جنگ، جنگ اقتصادی است و کانال‌های ارتباطی ایران تحت الشعاع قرار گرفته است.

این کارشناس ارشد اقتصاد بندری، ایران در زمره 20 اقتصاد بزرگ دنیاست و این کشور با چنین ظرفیتی اگرچه تحریم‌های آمریکا می‌تواند دردسرساز شود اما با اتکا به توان داخلی می‌تواند اثرات تحریم‌ها را کاهش دهد در این میان بیش از تحریم‌های خارجی مشکل ساز است، تحریم‌های داخلی است که عبارت است از قوانین دست و پاگیر و فساد در بخش‌های مختلف که شفاف‌سازی فعالیت‌ها، واگذاری‌ها و حمایت از بخش خصوصی می‌تواند در این زمینه راهگشا باشد.

بی توجهی به بهره‌گیری از منافع مشترک

هادی حق‌شناس، معاون امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی، آغاز همکاری‌های هند با ایران در توسعه بندر چابهار را گامی مثبت برای توسعه مشارکت با کشورهای منطقه و همسایه در پیشرفت بندر کشور می‌داند و به «تعادل» می‌گوید: یکی از مشکلات همیشگی ایران با 15 کشوری که مرز مشترک زمینی دارد (فارغ از کشورهایی که مرز دریایی داریم) این موضوع است که نتوانسته منافع مشترکی با این کشورها ایجاد کند.

حق‌شناس می‌افزاید: یکی از مثال‌هایی که می‌توان برای ایجاد منافع مشترک میان ایران و سایر کشورها نام برد، صادرات گاز به ترکیه است که موجب شده مسوولان این کشور اعلام کنند که برای حفظ منافع مردم ترکیه (استفاده از گاز در زمستان) از تحریم‌های آمریکا علیه ایران حمایت و تبعیت نمی‌کنند.

حق‌شناس اظهار می‌کند: با اینکه ایران موقعیت‌های منحصر به فردی در میان کشورهای منطقه دارد اما از این فرصت‌ها به درستی بهره نگرفته است. همکاری و سرمایه‌گذاری هندی‌ها در چابهار گامی مثبت برای استفاده از این موقعیت‌ها است. اگرچه حجم سرمایه‌گذاری هندی‌ها در چابهار قابل ملاحظه نیست اما گامی مثبت برای افزایش همکاری‌ها و ایجاد منافع مشترک محسوب می‌شود.

او ادامه می‌دهد: با توجه به اینکه حجم سرمایه‌گذاری سازمان بنادر و دریانوردی هم از منابع داخلی و هم صندوق توسعه ملی یک میلیارد دلار است، سرمایه‌گذاری 85 میلیون دلاری از سوی هندی‌ها آن هم در تأمین تجهیزات تخلیه و بارگیری رقم قابل توجهی نیست.

به گفته معاون امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی، اگرچه این سازمان پتانسیل ارایه منابعی در حد منابع هندی‌ها برای توسعه فاز یک بندر چابهار را داشت اما با توجه به اینکه در صورت مشارکت هند در توسعه این بندر، شاهد حضور کالاهای هندی برای ترانزیت به افغانستان، یا از افغانستان به چابهار را خواهیم بود، سازمان بنادر از این مشارکت استقبال کرد.

حق‌شناس می‌گوید: در واقع سرمایه‌گذاری هندی‌ها در چابهار، افزایش ترانزیت کالاها را در این بندر به همراه دارد و سرمایه‌گذاری هندی‌ها گام اول برای ترانزیت کالا از آسیای میانه به سمت هند و بالعکس است، اقدامی که چینی‌ها از طریق بندر گوادر در حال انجام آن هستند، البته ناگفته نماند که بندر چابهار و گوادر به لحاظ فنی و بندری، مکمل بوده و رقیب نیستند.

او درباره کندی توسعه بندر چابهار نسبت به بنادر اطراف می‌گوید: فاز اول بندر چابهار که سال گذشته راه‌اندازی شد ظرفیت این بندر را از 2.5 میلیون تن به 8.5 میلیون تن رساند که از این ظرفیت استفاده نکردیم زیرا مجموع کالاهای جابه‌جا شده در این بندر کمتر از 2 میلیون تن بوده است و فاصله زیادی برای بهره‌گیری کامل از ظرفیت بندر چابهار داریم و اگر از پتانسیل این فاز به خوبی استفاده شود، می‌توان به توسعه سایر فازهای این بندر امیدوار بود، درواقع برای توسعه بنادر نیازمند جابه‌جایی کالا و درآمدزایی هستیم.

معافیت هند از اعمال تحریم‌ها

حق‌شناس با اشاره به فرصت طلایی ایجاد شده با معافیت هندی‌ها از اعمال تحریم‌ها علیه ایران ادامه می‌دهد: هندی‌ها در خصوص خرید نفت از ایران و همچنین درباره سرمایه‌گذاری در بندر چابهار از تحریم‌های اعمال شده علیه ایران معاف شدند و این موضوع موقعیتی بی‌نظیری است که ایران و هند باید از حداکثر ظرفیت تخلیه و بارگیری استفاده کنند.

معاون امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی اضافه می‌کند: انتظار می‌رود که همچون بندر چابهار در سایر بنادر هم از مشارکت و سرمایه‌گذاری مشترک هم از هند و هم از اپراتورهای بین‌المللی استفاده شود.

به گفته حق‌شناس، در سال میلادی گذشته در بندر جبل علی (امارات) 15 میلیون کانتینر جابه‌جایی انجام شد، درحالی که بندر شهید رجایی کمتر از 3 میلیون جابه‌جایی داشت.

او اضافه می‌کند: کم بودن جابه‌جایی در بندر شهید رجایی نسبت به بندر جبل علی در حالی است که بندر جبل علی پیش از این پتانسیل رقابت با شهید رجایی را نداشت.

این مقام مسوول تصریح می‌کند: سوال این است که چرا بندر جبل علی چنین توسعه‌ای را تجربه کرده است که جواب آن این است که این بندر سرمایه‌گذاری مشترک با اپراتورهای بین‌المللی داشت؛ موضوعی که درباره بنادر ایرانی دیده نمی‌شود.

پیامدهای سرمایه‌گذاری ریاض در گوادر

در حالی که در این گزارش به اهمیت مشارکت هندی‌ها در توسعه بندر چابهار و افزایش منافع مشترک پرداخته شد، گزارشی در مجله تایمز نو منتشر شده است که حکایت می‌کند، سرمایه‌گذاری عربستان در بندر گوادر می‌تواند تهدیدی برای توافق ایران و هند در بندر چابهار باشد و به نوعی زمینه‌ساز افزایش تنش بین ایران و سعودی شود.

به گزارش ایلنا، پاکستان از سرمایه‌گذاری عربستان در پالایشگاه نفت بندر گوادر خبر داده و این زنگ خطری برای جامعه بین‌الملل است.

پاکستان به دنبال رفع نیازهای مالی و جلوگیری از ایجاد بحران به واسطه افزایش بدهی این کشور به چین دست به دامن عربستان شده است.

عربستان سعودی ۱۰ میلیارد دلار در منطقه شبه قاره سرمایه‌گذاری کرده است و سرمایه‌گذاری عربستان می‌تواند منجر به ایجاد منابع نفتی جدید در نزدیکی ایران باشد.

بر اساس این گزارش، پاکستان مجبور به پرداخت ۱۲ میلیارد دلار به صندوق بین‌المللی پول بود که در این صورت هزینه‌های دولت از کنترل خارج می‌شد، این واقعیتی بود که نخست وزیر عمران خان را مجبور به بیان آن کرد.

اسلام آباد برای این منظور از عربستان برای سرمایه‌گذاری در پالایشگاه گوادر و استخراج معدن در بلوچستان دعوت کرد. در واقع مقامات پاکستان این واقعیت را که پیوستن یک کشور خلیج فارس به توافق بین چین و پاکستان عامل نگرانی چینی‌هاست را نادیده گرفت.

از طرفی در صورت بهبود وضعیت مالی پاکستان توسط عربستان، این کشور قادر خواهد بود از تبدیل بندر چابهار ایران به یک بندر قدرتمند در دریای عربی جلوگیری کند. آنها مدعی هستند بندر چابهار تهدید مستقیمی برای کشورهای حاشیه خلیج فارس محسوب می‌شود.

بر اساس مطالعات انجام شده در مرکز مطالعات بین‌المللی ایران، بندر چابهار که با سرمایه‌گذاری هندی‌ها در ایران توسعه پیدا کرده است، درآمد ایران را بالا برده و این کشور را قادر می‌کند تا سهم خود را در بازار نفت هند به قیمت از دست رفتن سهم عربستان افزایش دهد.

بر اساس این گزارش، حمایت عربستان از ناآرامی بلوچستان چالش بزرگی برای توسعه چابهار است و دولت ایران باید امنیت چابهار را حفظ کند به ویژه اینکه این ناآرامی‌ها توسط دشمن منطقه‌ای ایران تقویت و حمایت می‌شود.

مجله تایمز به طرح جان بولتون که سال گذشته برای مقابله با ایران طی یادداشتی ارایه شده بود هم اشاره کرده که در آن به حمایت از گروه‌های اپوزیسیون ایران اشاره شده بود.

توافق پاکستان و عربستان برای چین هم ملاحظات زیادی خواهد داشت اما درگیری ایران و عربستان این توافق را پیچیده‌تر خواهد کرد.

روزنامه تعادل – زهره علامی

