

سایه سنگین آمریکا بر روابط ایران و هند

مقامات هندی علت تاخیر در سرمایه‌گذاری راه آهن چابهار- زاهدان را نگرانی از تحریم های آمریکا اعلام کرده‌اند در حالیکه پروژه چابهار پیش از این، از تحریم های آمریکا معاف شده بود و شک و تردید مقامات دهلی نو در خصوص تبعات احتمالی، مانع از اقدام موثر هندی‌ها شده است.

تمایل هندی‌ها برای سرمایه‌گذاری در بندر استراتژیک چابهار به حدود دو دهه پیش و سال ۲۰۰۲ میلادی بر می‌گردد ولی ملاحظات و تاخیرهای زیاد باعث شده است که آنها تاکنون به موفقیت چندانی دست نیابند و اکنون نیز به گفته یکی از مقامات هندی، سرمایه‌گذاری در بخش ریلی این پروژه را به بعد از انتخابات ریاست جمهوری آمریکا موکول کرده‌اند.

رسانه های هند روز چهارشنبه در پی اعلام آغاز مراحل اجرایی راه آهن چابهار- زاهدان با استفاده از منابع ملی کشورمان به نقل از یک مقام عالیرتبه در سفارت این کشور در تهران اعلام کردند که هند متعهد به تامین مالی این خط آهن است.

به نظر می‌رسد این اظهار نظر نیز در پی انتقادات داخلی و خارجی از کم کاری دولت هند و احتمال از دست دادن فرصت سرمایه‌گذاری اعلام شده چرا که در ادامه این اظهارنظرها، سرمایه‌گذاری به بررسی تحریم ها و بعد از انتخابات ریاست جمهوری آمریکا منوط شده است.

در حالی که به دلیل تاخیر هند در آغاز پروژه ریلی چابهار به زاهدان، ایران روند تکمیل آن را به تنهایی آغاز کرده است، مقامات این کشور اعلام کردند که هند در مراحل بعدی به این طرح می‌پیوندد.

یک مقام هندی در این رابطه گفت: درحالی که پروژه چابهار از تحریم‌های آمریکا معاف شده است، در مورد اجرای عملیات احداث خط آهن چابهار-زاهدان شک و تردید وجود دارد. هند هم اکنون در حال مذاکره با آمریکا برای رفع این شک و تردیدها است و تا زمانی که وضعیت جغرافیایی و سیاسی مشخص‌تر شود (احتمالا تا پایان سال میلادی جاری و بعد از انتخابات آمریکا) هند خواهد توانست در مراحل بعدی به این پروژه بپیوندد.

وی افزود: در سال جاری هند ۱۰۰ کرور روپیه (معادل تقریبی یک میلیارد روپیه یا ۱۴ میلیون و ۱۰ هزار دلار) بودجه برای پروژه چابهار در نظر گرفته است که این نشان دهنده تعهد هند برای تکمیل این پروژه است، اما هند باید پیش از استفاده از این بودجه "دقت کافی" را به خرج دهد.

خیرالله خادمی مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور در حاشیه عملیات ریل گذاری راه‌آهن زاهدان- چابهار گفت: طول راه‌آهن زاهدان - چابهار ۶۲۸ کیلومتر است و طبق برنامه‌ریزی‌ها، ریل گذاری ۱۵۰ کیلومتر از این محور تا پایان امسال انجام خواهد شد.

یک مقام ایرانی در مصاحبه با نشریه "ایندین اکسپرس" گفت: ایران همیشه متعهد به نقطه نظر مشترک و همکاری با هند برای توسعه بندر چابهار با هدف ایجاد صلح، توسعه پایدار و ادغام اقتصادی منطقه بوده است. لازم به ذکر است که حتی در طول بیماری همه گیر کرونا، محموله‌های ترانزیتی از طریق بندر چابهار که توسط هند اداره می‌شود، هر روز افزایش یافته است.

وی افزود: ایران همچنین در دهه‌های گذشته پیشنهادات سرمایه‌گذاری بیشتری به هند در بخش‌های مختلف از جمله، جاده و ریل آهن، نیرو، پتروشیمی، فولاد و کود شیمیایی در منطقه آزاد چابهار و سواحل مکران ارائه کرده است. بندر چابهار به همراه ریل آهن در

دست ساخت آن، بخشی از کریدور بین المللی شمال - جنوب است که به شکل قابل توجهی زمان تجارت سنتی میان هند، کشورهای اروپایی و آسیای مرکزی را کاهش می‌دهد.

شکست هند در چابهار

یک رهبر مخالف حزب کنگره هند با اشاره به آغاز پروژه راه آهن چابهار به زاهدان توسط ایران و بدون کمک هند، اعلام کرد از دست دادن این پروژه برای هند یک شکست بزرگ محسوب می‌شود.

آبیشک مانو سینگوی افزود: هند پروژه بندر چابهار را از دست داد. این دیپلماسی هست که دولت نارندرا مودی به آن افتخار می‌کند و بدون انجام هیچ اقدامی از آن تقدیر می‌شود. از دست دادن پروژه راه آهن چابهار یک شکست بزرگ برای هند محسوب می‌شود. پیشنهاد چین برای ایرانی‌ها بسیار ارزنده‌تر است.

روز گذشته گزارشی در رسانه‌های هند منتشر شد که حاکی از آغاز اجرای پروژه راه آهن چابهار به زاهدان بدون کمک مالی هند و با استفاده از سرمایه‌گذاری ایران بود.

مقامات ایرانی ضمن تایید این خبر اعلام کردند: انتظار می‌رفت علاوه بر سرمایه‌گذاری در بندر چابهار، هند نقش مهمتری در ساخت و تامین مالی مسیر حمل و نقل راهبردی چابهار به زاهدان و از زاهدان به سرخس در مرز با ترکمنستان ایفا کند. به دلیل نبود همکاری و تعهد فعال هند در این پروژه، ایران با استفاده از ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری و مهندسی خود آن را آغاز کرده است.

قرارداد سه جانبه

پروژه خط آهن چابهار- زاهدان که راه آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت دولتی راه آهن هند (ایرکان-IRCON) مشغول مذاکره در مورد آن بودند، قرار بود بخشی از تعهد هند در راستای قرارداد سه جانبه میان ایران، افغانستان و هند باشد. هدف از انجام این پروژه ایجاد یک مسیر جایگزین دسترسی به افغانستان و آسیای مرکزی است.

در طول سفر سال ۲۰۱۶ نارندرا مودی نخست وزیر هند به ایران برای امضای قرارداد چابهار با حضور حسن روحانی رئیس جمهوری ایران و محمد اشرف غنی رئیس جمهوری افغانستان، شرکت راه آهن هند با شرکت راه آهن ایران یک تفاهم نامه امضا کرده بود.

این تفاهم نامه با هدف ایجاد راه آهن چابهار به زاهدان به عنوان بخشی از کریدور سه جانبه حمل و نقل شمال و جنوب میان ایران، هند و افغانستان امضا شد. شرکت ایرکان هند متعهد شده بود تمام خدمات، امور زیرساختی و تامین مالی این پروژه به ارزش حدود ۱.۶ میلیارد دلار را بر عهده گیرد.

اما با وجود سفرهای مکرر مهندسان شرکت ایرکان به ایران و آماده سازی‌ها از سوی ایران، هند به دلیل نگرانی از تحریم‌های آمریکا هیچگاه این پروژه را آغاز نکرد.

اهمیت بندر چابهار

در ماه جاری نخستین محموله ترانزیتی افغانستان از بندر چابهار به هند ارسال شد. بهروز آقایی مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: کشتی کانتینربر هیزل تعداد ۳۰ دستگاه کانتینر یخچالی و ۹ دستگاه کانتینر معمولی که همه آن‌ها حاوی محموله‌های

ترانزیتی از مبداء کشور افغانستان به مقصد بنادر موندرا و ناواشیوا بودند بارگیری و به همراه ۲۸ دستگاه کانتینر خالی به هند ارسال شد.

در ماه جاری همچنین شورای نگهبان جمهوری اسلامی ایران با ایجاد یک منطقه آزاد در بندر چابهار موافقت کرد که این امر با استقبال هند مواجه شد.

دولت هند متعهد به سرمایه گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری برای توسعه چابهار و همچنین سرمایه گذاری ۱.۵ میلیارد دلاری برای ساخت مجموعه‌ای از جاده‌ها و راه آهن شده است. سال گذشته هند دو محموله گندم را از طریق بندر چابهار به افغانستان صادر کرد. این اقدام با هدف اثبات اعتبار این مسیر و گسترش ورود محموله‌های جهانی پیش از فعال شدن کامل بندر چابهار انجام شد.

دولت نارندرا مودی نخست وزیر هند اعتقاد دارد که بندر چابهار موتور پیشرفت ایران، هند، افغانستان و بسیاری از کشورهای آسیای مرکزی خواهد بود. کشورهای آسیای میانه - ازبکستان و قزاقستان - همچنین بندر چابهار را به عنوان دروازه‌ای برای دسترسی به منطقه اقیانوس هند محسوب می‌کنند.

مقامات هندی معتقدند بندر چابهار که حدود ۱۰۰۰ کیلومتری بندر کاندلا و ۱۴۰۰ کیلومتری مومبای قرار دارد، دسترسی به مسیر دریایی را برای حمل و نقل کالا، تجارت و کسب و کار آسان می‌کند.

نشریه "اکنومیک تایمز" هند اعلام کرد که "طرح توسعه بندر چابهار در ایران همچنین به هند فرصتی برای ارتباط مستقیم با افغانستان و تعدادی از کشورهای آسیای میانه ایجاد می‌کند. حتی قبل از اینکه برجام امضا شود، هند یک معاهده استراتژیک برای توسعه بندر چابهار را امضا کرد. کار در بندر تقریباً تکمیل شده است و هند انتظار دارد که یکی از شرکت‌های این کشور به زودی عملیات در چابهار را بر عهده گیرد. این بندر همچنین برای چندین شرکت هند که خارج از افغانستان فعالیت می‌کنند اما برای تامین کالا و ارسال آن با مشکل روبرو هستند، حیاتی خواهد بود.

از طریق چابهار، هند می‌تواند با استفاده از شبکه جاده‌ای موجود در ایران و جاده زرنج- دلارام که توسط هند در سال ۲۰۰۹ ساخته شد، به بزرگراه گارلند در افغانستان دسترسی داشته باشد. این بندر دسترسی مستقیم هند به چهار شهر مهم افغانستان را فراهم می‌کند. چابهار همچنین فرصت‌های خوبی برای شرکت‌های جاده‌سازی و راه آهن هند برای راه‌اندازی پروژه‌های ارتباطی ایجاد می‌کند. این بندر می‌تواند برای حمل و نقل نفت خام و اوره استفاده شود و هزینه‌های انرژی هند را کاهش دهد. بندر چابهار همچنین هزینه‌های هند را برای صادرات و واردات محصولات از آسیای مرکزی و خلیج فارس تقریباً یک سوم کاهش خواهد داد.

این روزنامه افزود: "ایران همچنین یک کشور بسیار مهم در ساختار هند و اقیانوسیه و دهلی نو جهت اتصال منطقه اوراسیا با اقیانوس هند است. کریدور بین‌المللی حمل و نقل شمال جنوب (INTC) که هم اکنون در حال مذاکره و بررسی است، شهر مومبای هند را به سنت پترزبورگ روسیه متصل می‌کند. این امر از طریق مسیر کوتاه‌تر ایران میسر می‌شود."

روابط هند و ایران در چند دهه گذشته فراز و نشیب‌های بسیاری داشته است. کمترین سطح روابط در جریان جنگ‌های سال‌های ۱۹۶۵ و ۱۹۷۱ بود که جت‌های نیروی هوایی پاکستان برای به دست آوردن «عمق استراتژیک» در مقابل نیروی هوایی هند، در ایران مستقر شدند. با این حال، ایران پس از انقلاب اسلامی ۱۹۷۹ سیاست خارجی ضدغربی را اتخاذ کرد و طبیعتاً، هندوستان را متحدی نزدیک یافت. نظام ایدئولوژیکی مبتنی بر اصولی چون عدالت، آزادی و مقاومت خیلی سریع به تلاش هند در مسیر آزادی، سیاست‌های متمایز و تیزبینی آن در حفظ استقلال استراتژیک جذب شد. این مسائل تحولات و تغییرات در چشم‌انداز سیاست خارجی دهلی نو در دوران پس از جنگ سرد را توضیح می‌دادند.

بهبود روابط هند و آمریکا در دهه ۱۹۹۰ در زمان دولت بیل کلینتون یا هنگامی که توافق هسته‌ای سال ۲۰۰۸ منعقد شد یا حتی در زمان دولت باراک اوباما که واشنگتن و دهلی نو شعار «مشارکت تاثیرگذار قرن بیست و یکم» را آغاز کردند، ایران دچار ناراحتی و

آشفته‌گی نشد و همچنان به هند با محوریت استقلال استراتژیک این کشور مطمئن ماند.

این اعتماد اولین مرتبه در فوریه ۲۰۰۶ و زمانی خدشه دار شد که هند برای اولین بار در آژانس بین‌المللی انرژی اتمی به قطعنامه تحت رهبری غرب علیه ایران رای داد. هند بار دیگر در نوامبر ۲۰۰۹ به قطعنامه پیشنهادی ایالات متحده در آژانس بین‌المللی انرژی اتمی علیه برنامه هسته‌ای صلح‌آمیز ایران و درخواست از این کشور برای متوقف کردن غنی‌سازی اورانیوم رای داد. با این حال، دو کشور به روابط خود ادامه دادند. هیچ ناراحتی آشکاری وجود نداشت.

با روی کار آمدن دونالد ترامپ و خارج شدن یکجانبه آمریکا از برجام فشار این کشور بر دهلی نو برای پیوستن به تحریم‌های ضد ایرانی افزایش یافت و مقامات عالیرتبه دفاع، خارجه و خزانه داری و حتی ترامپ به دهلی نو سفر کردند.

استیون منوچین وزیر خزانهداری آمریکا و جرد کوشنر داماد و مشاور ارشد ترامپ، روز جمعه ۱۰ آبان (اول نوامبر) برای فشار بر هند برای پیوستن به تحریم‌ها به دهلی نو رفتند.

هند پس از مدتی مقاومت و در پی فشار واشنگتن و لغو معافیت نفتی آمریکا از ماه مه ۲۰۱۹ (اردیبهشت ۹۸) خرید نفت از ایران را متوقف و اقدام به واردات نفت از مکزیک کرد.

اسحاق جهانگیری معاون اول رئیس‌جمهوری با نام بردن از هند که پیش از مرحله تحریم‌های آمریکا، مشتری و خریدار نفت ایران بود، گفت: «من هیچ وقت فکر نمی‌کردم که کشور مستقلی مثل هند نیز حاضر به تبعیت از آمریکا شود.

یادآوری همه این مسائل از آن جهت ضروری به نظر رسیدند که می‌توانند درک بهتری از اظهارات انتقادی محمد جواد ظریف وزیر امور خارجه ایران، در دیدار با جمعی از روزنامه‌نگاران درباره نگرش دولت هند به کاهش همکاری‌ها با ایران تحت فشار ایالات متحده، ارائه کنند.

ظریف گفت تهران انتظار داشت که دولت نخست وزیر نارندرا مودی در مقابل زورگویی‌های واشنگتن «مقاومت بیشتری» نشان می‌داد و اینطور گمانه‌زنی کرد که هند احتمالاً نمی‌خواسته با نقض تحریم‌ها علیه ایران، ایالات متحده را تحریک کند. ظریف در ادامه از اینکه دولت مودی از پروژه بندر چابهار پا پس کشیده ابراز ناراحتی کرد و گفت این اقدام هند می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای برای ارتباط، ثبات و امنیت منطقه داشته باشد.

به نظر می‌رسد این بار نیز دهلی نو به دلیل تهدیدهای ترامپ و فشار واشنگتن بر این کشور در حال دست دادن منافع استراتژیک و فرصت‌طلبی دستیابی به آسیای میانه و منطقه از طریق بندر راهبردی چابهار است و در صورت ادامه این رفتار، خدشه جبران‌ناپذیر بر منافع حیاتی این کشور وارد خواهد شد.

منبع: ایرنا