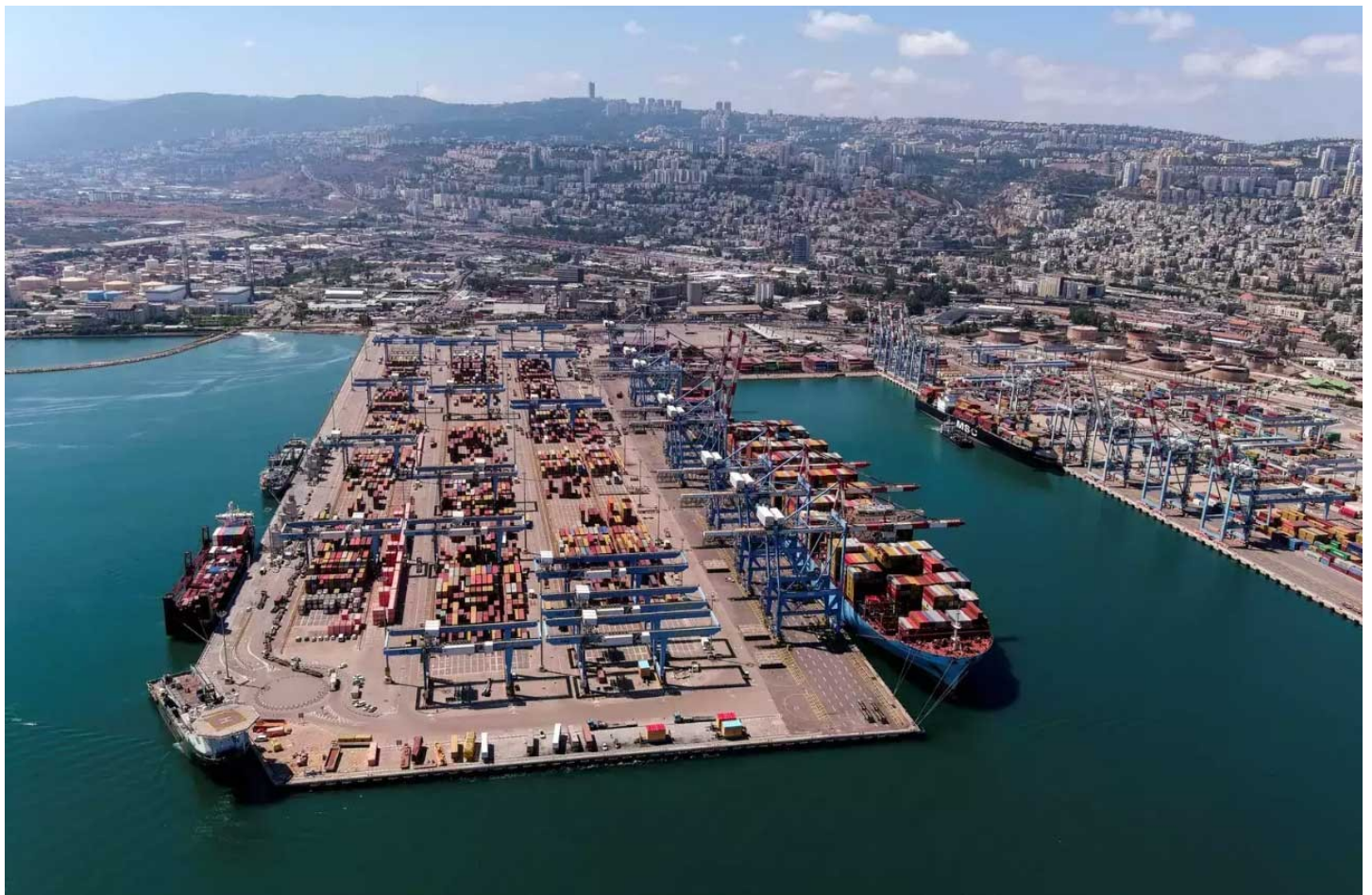


بندر چابهار، بال شرقی کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال – جنوب

به گزارش روابط عمومی منطقه آزاد چابهار به نقل از بازار مشترک، والدای کلاب، سه مسیر اصلی کریدور شمال-جنوب (INSTC) شامل مسیر غربی (روسیه-آذربایجان-ایران-هند)، مسیر میانی یا ترانس خزر (روسیه-ایران-هند) و مسیر شرقی (روسیه-آسیای مرکزی-ایران-هند) است.

در مسیر شرقی INSTC، بندر چابهار در جنوب شرقی ایران در استان سیستان و بلوچستان از اهمیت بالایی برخوردار است، زیرا تنها بندر ایرانی است که دسترسی مستقیم به اقیانوس هند دارد و هزینه حمل‌ونقل کالا را کاهش می‌دهد.

همچنین در چارچوب توافقنامه ترانزیت سه‌جانبه بین ایران، هند و افغانستان که در ۲۴ می ۲۰۱۶ میلادی به امضا رسید، تلاش‌های موفق هند پروژه ترانزیت چابهار را از تحریم‌های یکجانبه آمریکا مستثنی کرد تا فضای تنفس و حیاتی برای ایران و همچنین روسیه به عنوان دو کشور تحت تحریم باشد.



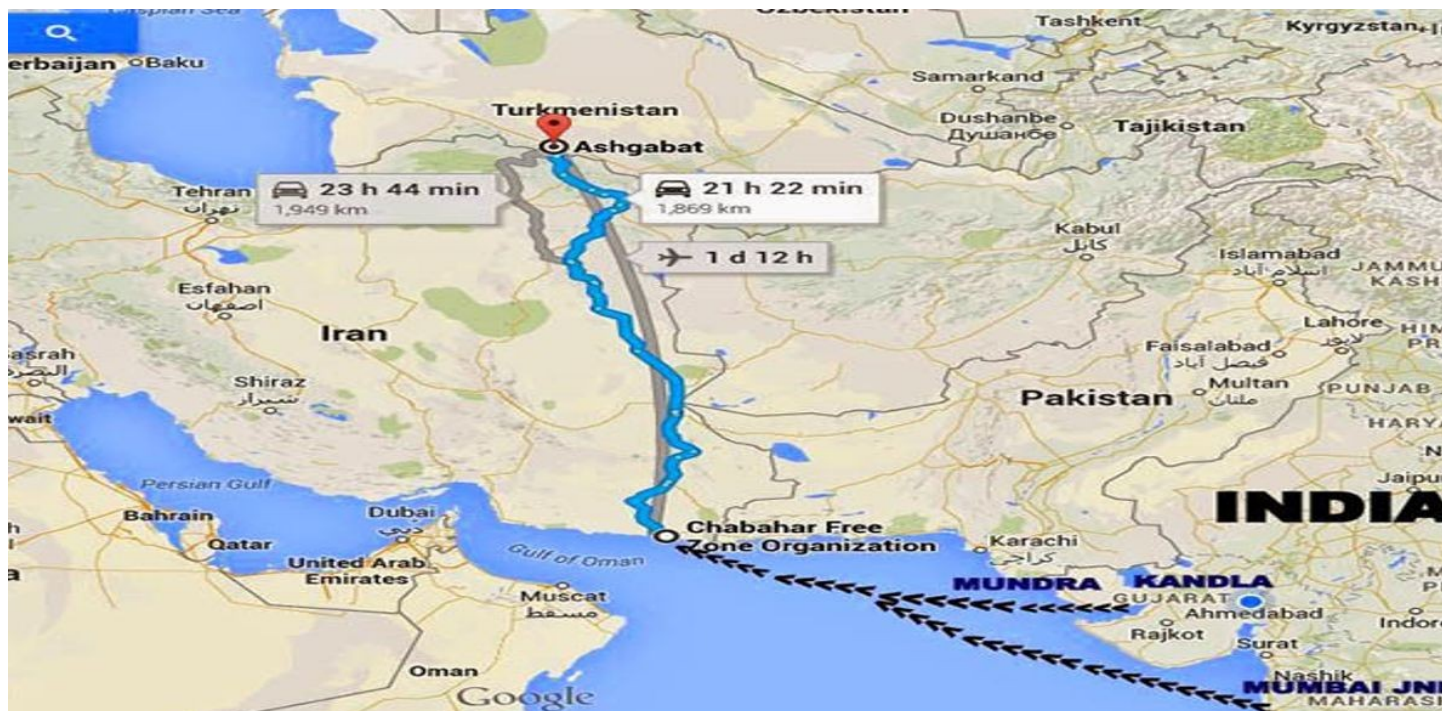
از سوی دیگر، ایران از عملکرد هند در اجرای تعهدات خود در توسعه بندر چابهار و همچنین مسیر راه آهن چابهار – زاهدان ناراضی است و از این رو، علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری شرکت‌های روسی و چینی در توسعه هر دو بندر شهید بهشتی و شهید کلانتری در منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار (CFZ) است.

در میان سه مسیر فوق، مسیر شرقی INSTC از اهمیت بالایی برخوردار است، زیرا بخش شرقی و مناطق مرکزی روسیه را از طریق قزاقستان و ترکمنستان به بنادر جنوبی ایران و همچنین هند و کشورهای عربی در حاشیه جنوبی خلیج فارس متصل می‌کند. مسیر شرقی

INSTC با حرکت اولین قطار در جولای ۲۰۲۲ میلادی به طور رسمی راه اندازی شد.

بنابراین، شاخه شرقی INSTC یک واقعیت است و اکنون شش قطار در مسیر زمینی از روسیه به هند از طریق ترکمنستان و ایران فعالیت می کنند که نشان دهنده افزایش تمایل به حمل و نقل ریلی از روسیه به هند است.

اما اگر به نقشه ایران دقت کنیم، بندر چابهار در منتهی الیه جنوب شرقی ایران در استان سیستان و بلوچستان نسبت به بندرعباس و تنگه هرمز، مسیر نزدیک تری برای روسیه و آسیای مرکزی برای دسترسی به ایران و هند فراهم می کند. اما در خصوص بندر چابهار، ظرفیت های ترانزیتی و تجاری آن و سرمایه گذاری روسیه در این پروژه ترانزیتی، نکات و ملاحظات زیر را در نظر داشت:



۱. بندر چابهار تنها بندر ایرانی است که دسترسی مستقیم به اقیانوس هند دارد و به آن «دروازه طلایی» به افغانستان و آسیای میانه گفته می شود. در واقع، بندر چابهار اولین «بندر عمیق» ایران است. ایران در دهه اخیر توسعه بندر چابهار را در چارچوب «طرح ویژه توسعه مکران» به پیش می برد.

این طرح دارای سه افق بلندمدت ۲۰۲۰، ۲۰۳۰ و ۲۰۴۰ است و ایران سرمایه گذاری کلانی برای توسعه سواحل مکران و بندر چابهار، در بخش های اقتصاد، اجتماعی و نظامی-امنیتی انجام داده است. به نظر می رسد تلاش ایران برای اجرای پروژه ترانزیتی بندر چابهار بخشی از هدف بلندمدت کشور برای تبدیل شدن به یک هاب ترانزیتی منطقه ای باشد.



۲. نقش و جایگاه بندر چابهار زمانی افزایش یافت که هند، ایران و افغانستان در ۲۴ می ۲۰۱۶ میلادی توافقنامه تاریخی سه‌جانبه‌ای را در تهران برای توسعه بندر راهبردی چابهار به عنوان یک نقطه کلیدی در «کریدور ترانزیتی و حمل و نقل افغانستان» امضا کردند. البته اخیراً ازبکستان به عنوان تنها کشور محصور در آسیای مرکزی به آن پیوسته است.

پس از توافق سه‌جانبه ترانزیتی ایران، هند و افغانستان، ظرفیت ترانزیتی بندر چابهار از ۲/۵ میلیون تُن به ۸ میلیون تُن در سال افزایش یافته است. در مرحله دوم توسعه، ظرفیت بندر چابهار به ۳۳ میلیون تُن افزایش می‌یابد.

اگرچه پس از روی کار آمدن طالبان در افغانستان در ماه اوت ۲۰۲۱، این توافق کوتاه‌مدت شد، اما به تدریج این چالش حل و حکومت طالبان در افغانستان در تلاش است تا از طریق پروژه‌های اقتصادی و ترانزیتی مانند پروژه ترانزیت چابهار، مشروعیت سیاسی داخلی و بین‌المللی و وضعیت اقتصادی افغانستان را افزایش دهد.

۳. اگرچه دولت دونالد ترامپ در ۱۸ می ۲۰۱۸ میلادی، ایالات متحده را به طور یکجانبه از توافق هسته‌ای ایران (برجام) خارج کرد، اما تلاش‌های موفقیت‌آمیز لابی هند برای معافیت پروژه ترانزیت چابهار از تحریم‌های یکجانبه آمریکا و «سیاست فشار حداکثری» دولت ترامپ (۲۰۱۸-۲۰۲۰) علیه تهران به نتیجه رسید.

در واقع، هند به پروژه ترانزیت چابهار به عنوان بخشی از «استراتژی گردنبد الماس» در برابر استراتژی «رشته مروارید» چین و همچنین دور زدن رقیب سنتی پاکستان، به ویژه برای مقابله با سرمایه‌گذاری عظیم چین در توسعه بندر گوادر پاکستان و همچنین کریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC) نگاه می‌کند.



۴. تکمیل نشدن راه آهن شرق ایران یک محدودیت مهم در روند سریع، آسان و حجم بالای کالا و کانتینر است. این شرایط باعث شده تا ترانزیت ریلی در مسیر شرقی INSTC از روسیه و آسیای میانی به بندرعباس که به راه آهن سراسری ایران متصل است، انجام شود.

در حالی که بندرعباس ۶۸۰ کیلومتر با بندر چابهار فاصله دارد و در صورت فراهم شدن دسترسی ریلی به بندر چابهار، ترانزیت از هند به افغانستان، آسیای میانه و مناطق شرقی روسیه از مسافت و هزینه کمتر انجام می شود. ایران امیدوار است تا پروژه در حال ساخت و ۶۲۸ کیلومتری راه آهن بندر چابهار به زاهدان تا پایان سال تقویمی ۱۴۰۲ (۲۰ مارس ۲۰۲۴) تکمیل شود.

۵. ایران از عملکرد هند در اجرای تعهدات خود در توسعه بندر چابهار و همچنین مسیر راه آهن چابهار - زاهدان ناراضی است. در همین رابطه محمد مونسان، عضو کمیته دریایی مجمع تشخیص مصلحت نظام در رویکردی انتقادی می گوید: «سفیر هند در تهران اخیراً اعلام کرده است که می خواهیم ۸۵ میلیون دلار در چابهار هزینه کنیم که تاکنون ۲۰ میلیون دلار آن را خرج کرده ایم! در حالی که چینی ها اعلام کرده بودند ۴۶ میلیارد دلار در گوادر پاکستان سرمایه گذاری خواهند کرد که بعداً به ۵۴ میلیارد دلار افزایش یافت. این رقم، بزرگترین سرمایه گذاری خارجی در پاکستان از زمان استقلال این کشور است که برآورد می شود بین سال های ۲۰۱۵ تا ۲۰۳۰، ۲ میلیون شغل ایجاد کند».

ایران برای غلبه بر این چالش سعی در جذب سرمایه گذاران جدید به ویژه چین دارد. به نظر می رسد تهران امیدوار است با مشارکت و سرمایه گذاری چین بتواند پروژه ترانزیت بندر چابهار را به عنوان بخشی از پروژه کمربند و جاده تعریف کند.

۶. درگیری در اوکراین، تحریم های گسترده غرب علیه روسیه، محدودیت های ترانزیت روسیه به اروپای شرقی و افزایش تجارت و ترانزیت بین روسیه و هند باعث شده است که توجه مسکو به INSTC جدی تر از گذشته شود.

به موازات افزایش چشمگیر حجم مبادلات و ترانزیت در مسیرهای غربی و میانی (ترانس خزر) INSTC، شعبه شرقی INSTC با اولین قطار در جولای ۲۰۲۲ میلادی به طور رسمی راه اندازی شد و در دسامبر ۲۰۲۲، راه آهن روسیه (RZD) به همراه راه آهن قزاقستان، ترکمنستان و ایران، تصمیم گرفتند برای استفاده از زیرساخت های مسیر شرقی کریدور شمال-جنوب، نرخ های عوارض کانتینری را در سال ۲۰۲۳ میلادی کاهش دهند.

در همین راستا، راه آهن روسیه در سال ۲۰۲۳ تخفیف ۲۰ درصدی را برای محموله های کانتینری صادراتی و وارداتی از طریق

گذرگاه‌های مرزی بین روسیه و قزاقستان در نظر خواهد گرفت. اگر مسیر راه آهن شرق ایران از سرخس به زاهدان و چابهار سریع‌تر تکمیل شود، تخفیف‌های جدید ترانزیتی در مسیر راه آهن شرق خزر می‌تواند حجم ترانزیت در مسیر شرقی کریدور از طریق بندر چابهار را به میزان قابل توجهی افزایش دهد.

۷. در ۱۹ ژوئن ۲۰۱۹ قرارداد سه‌جانبه بین منطقه اقتصادی لوتوس، سازمان منطقه آزاد انزلی و منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار به امضا رسید که نقش بسیار مهمی در «مسیر چند وجهی» کریدور شمال-جنوب دارد.

اما پس از درگیری اوکراین و محدودیت‌های اقتصادی و ترانزیتی روسیه، مسکو توجه بیشتری به بندر چابهار کرد، زیرا بندر چابهار هزینه حمل کالا از هند به روسیه را یک‌پنجم کاهش و کوتاه‌ترین و کم‌هزینه‌ترین مسیر ترانزیتی در شرق است. به نظر می‌رسد با توجه به نارضایتی ایران از روند مشارکت و سرمایه‌گذاری هند در بندر چابهار، زمینه‌ها و فرصت‌های مناسبی برای سرمایه‌گذاری روسیه در کنار چین وجود دارد.

ایران با هدف ایجاد بازارهای جدید بیشتر برای چابهار، مشوق‌های تجاری متعددی را در مناطق مجاور چابهار با هدف جذب سرمایه‌گذاری خارجی ارائه کرده است. در این راستا، منطقه آزاد تجاری - صنعتی (FTZ) ایجاد شده است.

منطقه آزاد چابهار به ۹ منطقه عملیاتی تقسیم می‌شود که ۲۶ درصد آن به بخش تجارت و خدمات، ۴۹ درصد به صنعت و ۲۵ درصد به اهداف گردشگری و مسکونی اختصاص دارد. بنابراین زمینه‌های زیادی برای مشارکت و سرمایه‌گذاری شرکت‌های روسی در هر دو بندر شهید بهشتی و شهید کلانتری در منطقه آزاد چابهار وجود دارد.

علاوه بر این، روسیه نیز می‌تواند در ساخت و تکمیل خط ریلی چابهار - زاهدان - سرخس مشارکت داشته باشد، همانطور که در ساخت ۱۶۴ کیلومتر راه آهن رشت - آستارا مشارکت داشته است. بدون تردید اجرای پروژه راه آهن شرق ایران می‌تواند حجم مبادلات و ترانزیت روسیه، ایران و هند در بال شرقی INSTC را به میزان قابل توجهی افزایش دهد.

