

آیا دهلی نو کریدور شمال- جنوب را یکسره به چین می‌بازد؟

خبرهایی که از تهران می‌رسد برای دهلی نو دلگرم کننده نیست. ایران ۱۷ تیرماه در غیاب طرف هندی که سال‌هاست برای آغاز پروژه راه‌آهن چابهار- زاهدان تعلل می‌کند ریل‌گذاری این مسیر ترانزیتی مهم را آغاز کرد. پیشرفت گفت‌وگوها در مورد سند همکاری راهبردی ۲۵ ساله ایران و چین، خبر دیگری است که هندی‌ها را نگران کرده است. مقام‌های دولتی در هند و ایران تاکید می‌کنند که هیچ تغییری در اراده دو کشور برای همکاری‌های مشترک به وجود نیامده است اما دو سال تعلل هند برای از سرگیری سرمایه‌گذاری‌هایش در پروژه توسعه بندر چابهار، تردیدها را در مورد ادامه این همکاری‌ها بیشتر کرده است. رسانه‌های هندی دایم از کنار گذاشته شدن هند از پروژه‌های مرتبط با توسعه بندر چابهار و کریدور تجاری چابهار به افغانستان و آسیای میانه خبر می‌دهند. اندیشکده‌های هندی هشدار می‌دهند که پیروی کورکورانه دهلی نو از تحریم‌های ضدایرانی امریکا باعث تمایل بیشتر ایران به چین شده است و مقام‌های حزب کنگره از دولت نارندرا مودی به دلیل قربانی کردن فرصت‌های استراتژیک همکاری با ایران به خاطر واشنگتن انتقاد می‌کنند.

فرصت بی‌نظیر از دست رفته

هندوستان سال‌هاست که منتظر فرصتی برای گسترش نفوذ خود در کشورهای آسیایی است. این تلاش همواره با ممانعت رقیب اقتصادی بزرگ‌تر هند یعنی چین مواجه شده است. ابتکار یک جاده یک کمربند چین، تمام دالان‌های تجاری و کریدورهای استراتژیک اطراف هند را تحت سلطه چینی‌ها در می‌آورد. از بنگلادش، فیلیپین، میانمار و سریلانکا گرفته تا پاکستان و جمهوری‌های آسیای میانه، همه کشورها یک به یک به پکن برای اجرای پروژه‌های بلندپروازانه تجاری و ترانزیت چراغ سبز می‌دهند.

چشم امید هندی‌ها تاکنون به بندر چابهار بود. ایران به دهلی نو فرصت داده بود تا از طریق سرمایه‌گذاری در این تنها بندر اقیانوسی ایران، بتوانند به افغانستان، آسیای میانه، قفقاز و روسیه دسترسی داشته باشند. برای ایران کریدور شمال- جنوب یک پروژه استراتژیک و بنیانی برای توسعه روابط راهبردی با هندوستان محسوب می‌شد. پروژه‌ای بسیار جذاب برای هندی‌ها که می‌توانستند از طریق آن رقیب سنتی خود در جنوب آسیا، پاکستان را دور بزنند و به بازارهای افغانستان و آسیای میانه برسند. پروژه‌ای که سرمایه‌گذاری هند در آن سال ۲۰۱۶ در سفر نارندرا مودی، نخست‌وزیر هندوستان به ایران نهایی شد. به گفته مانسوخ مانداویا، وزیر دریانوردی هند استفاده از بندر چابهار می‌تواند ۲۰ درصد از هزینه‌های حمل و نقل کالای هند به کشورهای مشترک‌المنافع در آسیای میانه و قفقاز را کاهش دهد. بندر چابهار در جنوب شرقی ایران، مسیری مطمئن برای هندوستان است که کالاهای صادراتی خود را از این طریق به افغانستان و آسیای میانه صادر کند. اما دو سال بعد از امضای این توافق، با خروج امریکا از برجام و از سرگیری تحریم‌های امریکا، بهانه‌گیری هندی‌ها برای پیشبرد پروژه آغاز شد. لیو زونگ ئی، پژوهشگر موسسه مطالعات بین‌الملل شانگهای می‌گوید: «سال گذشته هندی‌ها خرید نفت خام از ایران را متوقف کردند چرا که به نظر می‌رسد آنها برای توسعه روابط با واشنگتن آمادگی دارند، روابط خود را با تهران قربانی کنند.»

انکار دهلی نو

به‌رغم انتشار خبر آغاز اجرای پروژه خط آهن چابهار- زاهدان بدون مشارکت طرف هندی، وزارت خارجه هند هرگونه تغییر در همکاری‌های دو کشور در موضوع بندر چابهار را رد کرده است. انوراگ سرویاستاوا، سخنگوی وزارت خارجه هند در پاسخ به پرسش‌های خبرنگاران در مورد دلیل خروج هند از این پروژه تاکید کرده است که هند همچنان فعالانه در پروژه توسعه بندر چابهار مشارکت دارد. به گفته این مقام هندی تاکنون ۸۲۰۰ کانتینر بار از طریق بندر چابهار از مبدا یا به مقصد هند جابه‌جا شده است. به گفته سخنگوی وزارت خارجه هند شرکت ساخت راه‌آهن هند (IRCON) یک سال پیش پژوهش‌های امکان‌سنجی خود را تکمیل کرده و طرف هندی «منتظر معرفی یک نماینده رسمی از طرف ایران برای نهایی کردن مشکلات فنی و مالی است.» سفیر هند در تهران

هم در گفت‌وگویی با خبرگزاری تسنیم، قاطعانه بر ادامه همکاری‌های هند و ایران در پروژه توسعه بندر چابهار تاکید کرده است و می‌گوید، اجازه دخالت به امریکایی‌ها در این پروژه داده نمی‌شود. گدام دارمندرا به تسنیم گفته است: «ما در حال کار روی چابهار و خرید تجهیزات و آماده‌سازی چابهار هستیم، ما به امریکایی‌ها گفته‌ایم که حق دخالت درباره چابهار را ندارند.» گدام دارمندرا، عکسی از دیدار خود با سعید رسولی، مدیر عامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در توئیتر منتشر کرد و خبر داد که با مقام‌های وزارت راه و شهرسازی ایران در مورد ادامه همکاری‌های دوجانبه در راه‌آهن چابهار- زاهدان رایزنی کرده است. دی‌جی نارایان، سخنگوی وزارت راه‌آهن هند، در پاسخ به پیگیری‌های پایگاه خبری اینترنشنال ریل‌وی ژورنال حاضر به پاسخ‌گویی نشده است. اما اس‌کی چادواری، سخنگوی شرکت ساخت راه‌آهن هند (IRCON) به این رسانه خبر داده است که در سال‌های اخیر تامین منابع مالی از سوی هند برای ساخت این خط کلیدی راه‌آهن متوقف شده‌اند.

انتقادهای تند حزب کنگره

آبیشک مانو سینگوی، سخنگوی حزب کنگره هند با انتشار پیامی در واکنش به خبرها در مورد اخراج هند از پروژه خط آهن چابهار- زاهدان نوشت: «هند از توافق بندر چابهار اخراج شد. این شیوه دیپلماسی مودی است که بدون اینکه کاری بکند، تحسین می‌شود، چینی‌ها بی‌سر و صدا کار کردند و توافق بهتری به دست آوردند.

زیان بزرگ برای هند. اما کسی حق انتقاد ندارد.» راثول گاندی، رهبر پیشین حزب کنگره هم با انتشار پیامی در حساب کاربری توئیتر خود نوشت: «استراتژی جهانی هند در حال احتضار است. ما قدرت و احترام‌مان را در همه جای دنیا از دست می‌دهیم و دولت هند هیچ نمی‌داند که چه باید بکند.»

بهانه تحریم

هندوستان بعد از دو سال و نیم اجرای فرمان‌های دونالد ترامپ، رییس‌جمهور امریکا و پیروی چشم‌پسته از تحریم‌های ضدایرانی واشنگتن حالا در موقعیتی قرار گرفته است که به نظر می‌رسد تمام جایگاه خود را در کریدور شمال جنوب و مسیر ترانزیتی که اقیانوس هند را به آسیای میانه و افغانستان متصل می‌کند از دست داده است. روزنامه هندو در گزارشی بعد از کلنگ‌زنی راه‌آهن چابهار- زاهدان با مشارکت پیمانکاران ایرانی و غیاب طرف هندی به نقل از منابع آگاه دیپلماتیک در ایران نوشت که تهران تصمیم گرفته است هند را از این پروژه کنار بگذارد. به نوشته روزنامه هندو هر چند طرف ایرانی تاکید کرده است که برای پروژه‌های آینده آمادگی همکاری با دهلی نو دارد اما در توافقات تازه باید طرف هندی تعهد بدهد که تحریم‌های یکجانبه طرف ثالث اثری بر همکاری‌های دوجانبه ندارد. قرار بود هندی‌ها ۴۰۰ میلیون دلار در توسعه این خط آهن سرمایه‌گذاری کنند اما با از سرگیری تحریم‌های امریکا علیه ایران بعد از خروج یک‌جانبه واشنگتن از برجام، هندی‌ها به بهانه نگرانی از تحریم‌ها به‌رغم اینکه طرح توسعه بندر چابهار و مسیر ترانزیت به افغانستان از سوی امریکا از تحریم معاف شده‌بود، این سرمایه‌گذاری را پشت گوش انداختند. هندی‌ها بارها در مذاکرات با طرف ایرانی تاکید کرده‌بودند که با قدرت به سرمایه‌گذاری در پروژه چابهار ادامه می‌دهند اما این وعده‌ها فقط در حد وعده باقی ماند تا جایی که جمله کلیدی وزیر فقید خارجه هند که گفته بود «هند به هیچ تحریمی جز تحریم‌های شورای امنیت سازمان ملل متحد عمل نمی‌کند» با عملکرد امروز دولت هند مانند یک جمله طنز به نظر می‌رسد.

رقابت چین و هند

روزنامه هنگ‌کنگ ساوت چاینا مورنینگ پست می‌نویسد: «هر چند هند و چین توانستند با گفت‌وگوهای دوجانبه درگیری‌های مرزی میان دو کشور در بلندی‌های رشته کوه هیمالیا را خنثی کنند اما بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر آن سوتر از مرزهای دو کشور، جبهه جدید رقابتی میان آنها در ایران باز شده است.» هندی‌ها بندر چابهار را به عنوان یک رقیب جدی و موثر برای بندر گوادر پاکستان و کریدور تجاری چین- پاکستان می‌بینند. گوادر بر اساس توافق جامع میان چین و پاکستان برای مدت ۴۳ سال به طرف چینی واگذار شده است و کمپانی‌های چینی به سرعت در حال توسعه مسیر جاده‌ای و ریلی مورد نیاز برای اتصال این بندر به شمال پاکستان هستند. سفیر پیشین هند در قرقیزستان به ساوت چاینا مورنینگ پست می‌گوید: «سال‌هاست که پاکستان اجازه نمی‌دهد هیچ محموله‌ای با مبدا هندی از

خاک این کشور عبور کند.» فونچوک استوبدان ادامه می‌دهد: «چینی‌ها همواره پاکستان را تشویق می‌کنند که جلوی دسترسی هندوستان به آسیای میانه را بگیرند.

چین اگر دوست داشت، می‌توانست به هند اجازه بدهد که از طریق استان سین‌کیانگ به آسیای میانه دسترسی داشته باشد اما آنها اراده جدی دارند که جلوی دسترسی هندوستان را بگیرند.» با این اوصاف بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران در مرز اقیانوس هند و دریای عمان نزدیک‌ترین مسیری است که دهلی نو برای دسترسی به افغانستان و آسیای میانه می‌تواند از آن استفاده کند. روزنامه هنگ‌کنگ در ادامه می‌نویسد: «به اعتقاد بسیاری از تحلیلگران بدون دسترسی به راه‌آهن زاهدان- چابهار دیگر دسترسی مستقیم هند به آسیای میانه منتفی می‌شود.» کبیر تانجا، پژوهشگر اندیشکده بنیاد آبرور در هند به این روزنامه می‌گوید: «ایرانی‌ها هیچ‌وقت به هند وعده نداده بودند که چابهار یک پروژه اختصاصاً هندی است و دست‌شان را برای انتخاب شرکای دیگر باز گذاشته بودند.»

اندیشکده هندی: ترامپ باید فوراً تجدیدنظر کند

اندیشکده بنیاد «چینتان» هند در گزارشی می‌نویسد: «بندر چابهار ایران مجاور بندرگوادر پاکستان واقع شده است. دسترسی چین به هر دو بندر و احتمال منع هندوستان از دسترسی به آنها جایگاهی قدرتمند به چین در دریای عمان و تنگه هرمز می‌دهد و یک مسیر میان‌بر به پایگاه نظامی دریایی این کشور در جیبوتی به وجود می‌آورد.» این اندیشکده هندی به ضرورت بازنگری در رویکرد ضد ایرانی آمریکا اشاره می‌کند و می‌نویسد: «ایران جایگاه سرزمینی بسیار مهمی در جلوگیری از تسلط کامل سرزمینی چین بر آسیای میانه و اوراسیا دارد. روشن است که دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا باید فوراً با توجه به اهداف وسیع‌تر ثبات جهانی رویکرد خصمانه‌اش نسبت به ایران را عوض کند. اتهام‌های هسته‌ای به ایران به هیچ‌وجه به اندازه تهدید زرادخانه هسته‌ای پاکستان و کره شمالی (که هر دو متحد نزدیک چین هستند) تهدیدآمیز نیست و هیچ دستاوردی برای هل دادن ایران به سمت آغوش چین وجود ندارد.» سان‌دیا جابین، پژوهشگر اندیشکده چینتان ادامه می‌دهد: «خصوصیت بدموقع واشنگتن علیه تهران و بلوک کردن امول ایران در بانک‌های غربی و قطع کردن منابع حیاتی ایران با تحریم نفت، این اجازه را به چین داده است تا با هدف پرکردن خلأ با خرید نفت ایران مشکلات اقتصادی ایران را کمتر کند. روشن است که دیپلماسی زیرکانه چین یکی از دلایل اصلی کنار گذاشتن ناگهانی هندوستان از پروژه راه‌آهن زاهدان- چابهار بود.» این پژوهشگر هندی ادامه می‌دهد: «هر چند چینی‌ها بی‌صبرانه مشتاقند که این پروژه راه‌آهن را خودشان بسازند اما ایرانی‌ها با شکیبایی و صبوری مشهورشان فعلاً خود را به طرف دیگری متعهد نکرده‌اند و در را برای بازگشت هند باز گذاشته‌اند.»

منبع: روزنامه اعتماد

