

فرصت طلایی حضور هندی‌ها در استراتژیک‌ترین بندر ایران / دور جدید رقابت ۲ قدرت آسیایی در بندر چابهار

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از خبرگزاری تسنیم؛ اواخر آذرماه امسال نشست سه‌جانبه با حضور سانجیف راجان وزیر حمل و نقل هند، داورون دهقانوف معاون وزیر حمل و نقل ازبکستان و شهرام آدم‌نژاد معاون وزیر حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران برگزار شد. اصلی‌ترین محور گفت‌وگوها در این نشست همکاری سه کشور در راستای توسعه و استفاده از ظرفیت‌های بندر چابهار در مسیر دستیابی به اهداف تجاری و ترانزیتی بود. پیش از این نیز در دیداری که نارندرا مودی نخست وزیر هند و شوکت میرزایف رئیس جمهور ازبکستان با یکدیگر داشتند، روی توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی دو کشور از طریق کریدور شمال- جنوب تبادل نظر شد.

در این میان هند به دنبال این است که با اتصال به بندر چابهار، خود را به بازارهای افغانستان و کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه پیوند دهد و هزینه‌های ترانزیتی خود را تا یک سوم کاهش دهد. با توجه به اهمیت راهبردی آسیای میانه، رقابت بزرگی میان قدرت‌های جهانی بر سر این منطقه در حال شکل‌گیری است. از گذشته آسیای مرکزی به عنوان حیاط خلوت روسیه محسوب می‌شد و مسکو به طور سنتی نقش غالب خود را در روابط با کشورهای این منطقه حفظ کرده است. طی سال‌های اخیر چین نیز دنبال این بوده تا با استفاده از سرمایه‌گذاری‌های کلان، جای پای خودش را در این منطقه تقویت کند. در چنین شرایطی، هند برای عقب نماندن از رقبای خود به دنبال این است که حضور خود را در آنجا شدت ببخشد.

از سوی دیگر هند در نظر دارد تا با استفاده از بندر چابهار تهدیدات ناشی از همکاری‌های ترانزیتی چین و پاکستان، به عنوان دو رقیب سنتی خود در منطقه را خنثی کند. از سال 2015 میلادی در جریان سفر شی جین‌پینگ رئیس جمهور چین به پاکستان، کریدور اقتصادی چین- پاکستان به عنوان یکی از اصلی‌ترین مولفه‌های ابتکار یک کمربند- یک جاده رسمیت پیدا کرد. این کریدور مسیری 3000 کیلومتری را شامل می‌شود که منطقه خودمختار اویغور استان سین‌جیانگ چین را به بنادر گوادر و کراچی پاکستان متصل می‌کند. بر اساس قرارداد منعقد شده میان دو کشور، مقرر شد چین و پاکستان در زمینه احداث زیرساخت‌های حمل و نقل، انرژی و توسعه بندر گوادر پاکستان با یکدیگر همکاری کنند. به گفته مقامات دولت چین، پیش‌بینی می‌شود تا پایان اجرای این طرح مجموع سرمایه‌گذاری‌های این کشور در پاکستان به رقم 62 میلیارد دلار برسد.

با حضور چین در بندر چابهار هزینه‌های ناشی از خروج از این بندر برای هندوستان افزایش پیدا خواهد کرد

یک سال پس از رسمیت یافتن کریدور اقتصادی چین - پاکستان، در سال 1394 پس از رفع تحریم‌های بین‌المللی ایران در طی توافقنامه برجام، هند پیشنهاد شکل‌گیری کریدور اقتصادی سه جانبه شمال- جنوب با محوریت سه کشور هند، ایران و افغانستان را در بندر چابهار داد. در مذاکرات صورت گرفته مقرر شد که این کشور سرمایه‌گذاری به ارزش 85 میلیون دلار به منظور توسعه این بندر داشته باشد. اما پس از گذشت دو سال با خروج یک‌طرفه ترامپ از برجام و آغاز دور جدید تحریم‌های آمریکا علیه ایران، فعالیت‌های طرف هندی در بندر چابهار نیز متوقف شد.

بررسی سیاست‌های دولت نارندرا مودی در سال‌های اخیر نشان می‌دهد که وی علاقه‌ای به دکترین عدم تعهد ندارد و عملاً هندوستان تبدیل به متحد استراتژیک آمریکا در سطح منطقه شده است. در چنین شرایطی اعمال تحریم‌های آمریکا علیه ایران باعث شد تا هزینه‌های ناشی از ماندن در چابهار بیش از منافع احتمالی هندوستان از این بندر شود و این در حالی است که آمریکا بندر چابهار ایران را به دلیل نقش این بندر در توسعه افغانستان از تحریم‌های اعمالی خود مستثنی کرده بود.

با گذشت زمان و مطرح شدن تفاهم‌نامه 25 ساله ایران و چین، مجدداً توجه هند به سمت بندر چابهار ایران جلب شد؛ طوری که در شهریورماه امسال "سابرامانیام جایشانکار" وزیر امور خارجه هند به تهران آمد. این اولین سفر رسمی وزیر امور خارجه هند به یک کشور خارجی پس از وقوع بیماری همه‌گیر کرونا بود. در این سفر، پروژه‌های زیرساختی توسعه بندر چابهار و همچنین پروژه خط آهن چابهار- زاهدان، مجدداً بررسی شد. سه روز پیش از این سفر نیز "راجنات سینگ" وزیر دفاع هند که نقش تعیین‌کننده‌ای در دولت "نارندرا مودی" دارد، در سفری اعلام نشده به ایران آمد تا با امیر حاتمی وزیر دفاع ایران دیدار کند.

به نظر می‌رسد تحرکات اخیر هند در خصوص بندر چابهار ایران تا حد زیادی ناشی از تهدید حضور چین به عنوان رقیب منطقه‌ای این کشور در چابهار است. در چنین شرایطی جمهوری اسلامی ایران می‌تواند با بهره‌گیری از این اهرم فشار در مذاکرات با طرف هندی در راستای توسعه بندر چابهار امتیازات بیشتری از این کشور بگیرد.

رقابت چین و هندوستان در بندر چابهار به نفع ایران است

از طرف دیگر باید به این نکته توجه داشت که حضور هند در بندر چابهار می‌تواند در پیشبرد اهداف ایران در مذاکرات آتی با چین در خصوص توسعه این بندر نیز موثر باشد. با وجود اینکه چین بزرگترین شریک تجاری ایران از سال 2009 تاکنون بوده اما در حال حاضر ایران از لحاظ اولویت روابط خارجی چین در سطح چهارم قرار دارد و در این اولویت‌بندی آمریکا در جایگاه نخست است. رتبه دوم نیز به قدرت‌های جهانی نظیر روسیه اختصاص دارد و در اولویت سوم هم کشورهای همسایه چین در شرق آسیا جای گرفته‌اند. در نهایت اولویت چهارم، کشورهای در حال توسعه جهان هستند که ایران بخشی از آنها به حساب می‌آید.

در همین راستا بر اساس گزارشی که توسط وزارت بازرگانی چین منتشر شده؛ بیشترین میزان حجم تجارت خارجی میان ایران و چین در سال 2014 اتفاق افتاده که معادل 51.85 میلیارد دلار و یا 1.2 درصد از کل تجارت خارجی چین بود. در همان سال نیز چین با عربستان سعودی و امارات به ترتیب 69.5 میلیارد و 54.8 میلیارد دلار تجارت کرده است. در مقابل حجم تجارت میان چین و آمریکا در سال 2014 معادل 555 میلیارد دلار و یا 12.9 درصد از کل تجارت خارجی چین بود. همچنین بر اساس گزارش منتشر شده از طرف سایت Trademap در سال 2019 میلادی میزان تجارت میان ایران و چین به 23 میلیارد دلار رسیده و در مقابل حجم تجارت چین و آمریکا در این سال با وجود شدت گرفتن جنگ تجاری میان دو طرف معادل 541 میلیارد دلار بوده است.

از سوی دیگر با به روی کار آمدن دولت بایدن در آمریکا، طبیعی است که چین به دنبال این خواهد بود که در سال‌های آینده روابط خارجی خود با ایالات متحده آمریکا را ترمیم کند و هرگونه ارتباط با ایران به نحوی تحت تاثیر این مسئله قرار خواهد گرفت. با وجود چنین شرایطی واگذاری کامل بندر چابهار به طرف چینی آن هم در قراردادهای بلندمدت و تنگ کردن فضا برای حضور هند در این بندر اقدام چندان شایسته‌ای به نظر نمی‌رسد؛ زیرا همانطور که امضای جان کری تضمین اجرای برجام نبود، نمی‌توان انتظار داشت که طرف چینی نیز در هر شرایطی حاضر به ادامه پایبندی به قرارداد احتمالی خود با ایران در راستای توسعه بندر چابهار باشد. از طرف دیگر چنین اقدامی عملاً به معنای از دست دادن استقلال اقتصادی این بندر خواهد بود و چنین امری هیچگونه سنخیتی با سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی در کشور نخواهد داشت.

با توجه به مطالب عنوان شده بهترین راهبرد این است که ایران در کنار حفظ استقلال بندر چابهار به دنبال ایجاد یک فضای رقابتی میان هند و چین باشد؛ در واقع با وقوع چنین شرایطی می‌توان انتظار داشت با توجه به شکاف موجود میان پکن و دهلی نو، بندر چابهار ایران بیشترین سود را ببرد.

گزارش احمد کاظمی

