

بندر چابهار؛ قابلیت استراتژیک سیاسی و ظرفیتهای اقتصادی

شاید موضوع حمل و نقل بین المللی از جمله مباحثی است که شاید قدمت آن، به دوران ما قبل تاریخ و چه بسا تاریخ بشریت باز گردد. امروزه این صنعت بزرگ، به یکی از پر شاخه ترین و گسترده ترین مباحث روز دولت‌ها و ملت‌های جهان تبدیل شده، بطوریکه شاید کمتر پدیده انسانی را بتوان از مساله حمل و نقل تفکیک کرد.

اما پیدایش کریدورها یا راهروهای بین المللی ترانزیتی از جمله مباحثی است که با قوت گرفتن پدیده جهانی شدن در پس تقویت لیبرالیسم اقتصادی و سیاسی در جهان به قدری پر رنگ شد که امروزه بسیاری از کشورهای جهان مانند لهستان، بدون دارا بودن منابع زیر زمینی آنچنان غنی و حتی تولیدات صنعتی گسترده، به عنوان هاب ترانزیتی جهان مطرح شده و بخش عمده‌ای از درآمد ملی خود را مدیون صنعت حمل و نقل هستند که البته همین قدرت لجستیکی، نقش سیاسی تعیین کننده‌ای برای این کشورهای کوچک ایجاد کرده است. بطوریکه در مورد مثال لهستان، هیچیک از اعضای اتحادیه اروپا نمی‌توانند چشم خود را به روی این هاب توزیع بار مرکزی قاره سبز بسته و نقش تعیین کننده‌ای برای ورشو در نقش آفرینی در زمینه معادلات سیاسی بین المللی در نظر نگیرند.

باید بدانیم که بزرگترین مؤلفه اصلی در تعیین کنندگی نقش کشورها در زمینه ترانزیت بین المللی، جغرافیای سیاسی - اقتصادی آنها است که دستکم باید دو یا چند کشور را به یکدیگر پیوند دهد. لذا به جرأت می‌توان گفت که ایران از جمله کشورهایی است که از این حیث به نسبت بسیاری از کشورهای جهان، دست بالا را داشته و نقش بسیار مهمی در اتصال جنوب، شرق و جنوب شرق آسیا به شمال (منطقه اوراسیا و شمال اروپا) دارد.

دسترسی به دو دریا در شمال و جنوب (آب‌های آزاد)، همسایگی با ترکیه به عنوان نقطه اتصال آسیا و اروپا، همسایگی با ترکمنستان و جمهوری آذربایجان به عنوان نقاط مواصلاتی ایران به منطقه اوراسیا همگی از جمله ویژگی‌هایی هستند که کشورمان را به منطقه‌ای با امتیازات بسیار ویژه تبدیل کرده است. همین موقعیت، «مکیندر» را بر آن داشت تا از ایران به عنوان «قلب زمین» (Heart Land) یاد کند.

چابهار، کلید راهیابی هند به آسیای میانه و افغانستان

بندر چابهار از جمله نقاط طلایی کشورمان است که در حاشیه آب‌های دریای عمان (منطقه مکران) واقع شده و نقش بسیار مهمی در ترانزیت کالا از جنوب آسیا به منطقه CIS، روسیه و شمال اروپا دارد. این بندر در فاصله ۷۰ کیلومتری بندر رقیب پاکستانی خود یعنی بندر گوادر واقع شده که پیمانکاری ساخت و توسعه بندر پاکستانی را دولت چین در قالب پروژه (CPEC) یا پروژه همکاری اقتصادی چین و پاکستان بر عهده دارد.

دولت هند نخستین بار در سال ۲۰۰۳ با انعقاد قراردادی با دولت وقت ایران، به عنوان پیمانکار وارد ساخت و توسعه پروژه بندر شهید بهشتی چابهار شد. البته حضور هندی‌ها در این پروژه در مقطعی از زمان کم‌رنگ شده و حتی در سال ۲۰۱۶ در پی راه اندازی کمپین فشار حداکثری دونالد ترامپ، رئیس جمهور سابق آمریکا به صفر رسید.

اما سفر «نارندرا مودی» نخست وزیر هند به ایران و برگزاری اجلاس سه جانبه ایران - افغانستان و هند با موضوع کمک‌های بشردوستانه به افغانستان و صادرات کالاهای اساسی هندی همچون گندم به این کشور از طریق خاک ایران، بار دیگر حضور هندی‌ها در چابهار تجدید شد؛ اگرچه این حضور تا پیش از اعلام نتایج انتخابات آمریکا چندان پر رنگ نبود.

با پیروزی جو بایدن در انتخابات آمریکا و احتمال کاهش تحریم‌های ایران، هندی‌ها سراسیمه به سمت بندر چابهار روانه شده و

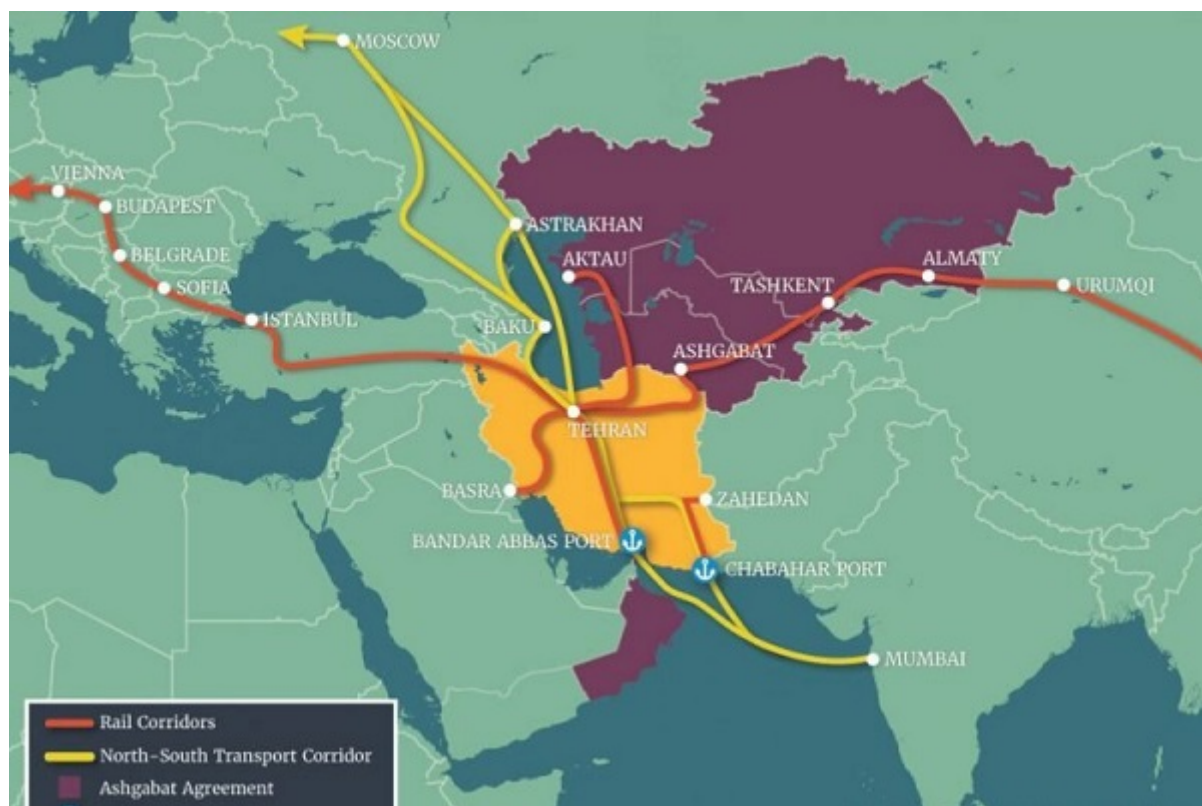
خواستار ادامه حضور در این بندر استراتژیک شدند. اهمیت این بندر برای هندی‌ها تا جایی بود که توانستند با رایزنی‌های متعدد با دولت ترامپ، این بندر را به بهانه ارسال کمک‌های بشر دوستانه هندی به افغانستان و همچنین به دلیل سرمایه‌گذاری‌های گسترده انجام شده هند در این بندر از تحریم‌های واشنگتن معاف کنند.

هند به خوبی به این نکته پی برده که چابهار، تنها نقطه اتصال این کشور به آسیای میانه و روسیه بوده که البته مسیر ایران به نسبت سایر مسیرهای پیش روی هندی‌ها یعنی شرق روسیه و چین، کوتاه‌تر، ارزان‌تر و البته بسیار امن است. همچنین مسیر بندر گوادر پاکستان به سمت شمال نیز به عنوان رقیب اصلی هندی‌ها محسوب شده که دو رقیب بزرگ هند، یعنی چین و پاکستان در آن مشارکت دارند. بدون شک دستیابی چین به آسیای میانه از طریق خاک پاکستان، شاید یکی از دردآورترین وقایع سیاسی - اقتصادی برای هند محسوب شود.

کریدور شمال - جنوب و علاقه روسیه به حضور در جنوب آسیا

موافقتنامه کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب در شهریور ماه ۱۳۷۹ در سن پترزبورگ به امضای وزرای حمل و نقل سه کشور ایران، هند و روسیه رسید.

کریدور شمال - جنوب مهمترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا می‌باشد که در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر می‌باشد. کریدور شمال - جنوب یکی از مسیرهای مهم ترانزیتی در آسیای میانه است و کشورهای در مسیر این کریدور هر یک با تشکیل اتحادیه و انعقاد قراردادهای همکاری در رقابتی همه‌جانبه به توسعه و تجهیز بنادر، جاده‌ها، ترمینال و مسیرهای ریلی خود می‌پردازند.



این کریدور ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا و روسیه از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب آسیا را برقرار می‌سازد. در این میان اتصال خلیج عمان و بندر چابهار در ساحل شرقی دریای مکران یا دریای عرب به عنوان بندری استراتژیک به این راه‌گذر در مبادله کالا به شرق کشور و همسایه‌های شرقی و آسیای میانه نقش مهمی ایفا خواهد کرد.

در صورت فعال شدن تمام حلقه‌های این زنجیره، انتقال کانتینر از بندر بمبئی به مسکو حدود یک ماه زمان نیاز دارد در حالی که ترانزیت کانتینری مشابه از طریق دریای بالتیک افزایش ۲۰ درصدی هزینه حمل و نقل را در پی دارد.

اساساً دو مسیر منطقی برای ورود کالاهای هندی به خاک روسیه وجود دارد که یکی از آنها از طریق شرق روسیه است که مسیری بسیار طولانی بوده و در بسیاری از فصول سال نیز درگیر یخبندان مناطق قطبی سیبری است که همین موضوع منجر به افزایش هزینه و زمان حمل خواهد شد.

اما بهترین مسیر دسترسی هند به خاک روسیه، ورود به دریای عمان و خلیج فارس و گذر از خاک ایران است که در انتها به سه شاخه کلی تقسیم خواهد شد:

(۱) **مسیر شرق دریای خزر** که با عبور از خاک ترکمنستان و قزاقستان وارد روسیه خواهد شد. این مسیر به دو صورت ریلی و جاده‌ای قابل استفاده و بهره برداری است.

(۲) **مسیر غرب دریای خزر** که با عبور از خاک جمهوری آذربایجان راهی روسیه خواهد شد. این مسیر نیز در هر دو بخش ریلی و جاده‌ای فعال بوده که البته بخش ریلی آن در محدوده رشت - آستارا دارای گسستگی است.

(۳) **مسیر دریایی** که با ورود کالا به دو بندر انزلی و امیرآباد و طی طول دریای خزر به سمت روسیه راهی خواهد شد.

برای اثبات مدعای میزان حجم مبادلات تجاری میان هند و روسیه تنها کافی است نگاهی به آمار منتشر شده از سوی سازمان آمار هند بیندازیم تا متوجه اهمیت مسیر ترانزیتی ایران برای انتقال این حجم وسیع از بار هند به سمت روسیه شویم.

اما برای ورود کالاهای هند به ایران نیز دو بندر جنوبی ایران مورد توجه طرف هندی است:

(۱) **بندرعباس**: این بندر از دهه‌ها قبل، همواره برای ورود کالاهای هند به ایران مورد استفاده تجار این کشور قرار می‌گرفته که البته اخیراً به دلیل وجود تحریم‌های آمریکا علیه بندرعباس و همچنین ورود هند به پروژه ساخت و توسعه بندر چابهار، کمتر مورد توجه دهلی نو قرار دارد.

(۲) **چابهار**: این بندر با توجه به فاصله نزدیکتر با هند و همچنین تخصیص سوبسیدهای بسیار قابل توجه در بخش مالیات و سوخت از سوی دولت هند به شرکت‌های حمل و نقلی (فرواردری) در صورت استفاده از این بندر، طی سنوات اخیر تا حد زیادی مورد توجه تجار و دولت این کشور بوده است. البته عدم تکمیل تمامی فازهای این بندر و همچنین نبود زیرساخت‌های مناسب جاده‌ای و ریلی در منطقه، ترانزیت از طریق این بندر به سمت روسیه و دیگر کشورهای آسیای میانه و افغانستان کمی با مشکل مواجه است. همچنین نبود زیرساخت‌های آماده بهره برداری ریلی در این بندر نیز از توان و میزان خروج بار از چابهار خواهد کاست.

رقابت سیاسی - تجاری واشنگتن و پکن در دریای مکران!

همانطور که می‌دانیم، دو کشور هند و چین از دیرباز نه تنها بر سر مسائل مختلف سیاسی مانند تقسیمات مرزی در منطقه تبت و یا موضوع کشمیر، بلکه در خصوص مسائل توسعه بازارهای جهانی خود در مناطق مختلف جهان، در رقابتی سخت با یکدیگر به سر می‌برند. از همین روی، همانطور که پیشتر نیز اشاره شد، تقریباً همزمان با سپرده شدن کار ساخت و توسعه بندر چابهار ایران، چین نیز کار مشترک با شریک استراتژیک خود در منطقه غرب آسیا، یعنی پاکستان بر روی ساخت و توسعه **بندر گوادر** این کشور، آغاز کرد. اکنون این بندر پاکستانی که در فاصله تقریبی ۷۰ کیلومتری بندر چابهار ایران واقع شده، به نقطه عطفی برای انتقال کالاهای صادراتی از مسیر شرق چین به دریای عمان و سواحل مکران تبدیل شده است. با این حساب، دو کشور هند و چین در این منطقه استراتژیک و

حساس، به رقابت تجاری تنگاتنگ با یکدیگر می‌پردازند.



از سوی دیگر، نباید هند را تنها به چشم یک کشور نگاه کنیم. با نگاهی به پیمان‌های بزرگ تجاری این کشور در منطقه جنوب آسیا و پیوندهای عمیق سیاسی میان هند و غرب، در حقیقت می‌توان هند را همزمان به چشم نماینده تجاری آمریکا در منطقه مکران نگاه کرد که تاکنون نیز کمک‌های دارویی و غذایی بیشماری مانند چندین محموله گندم خود را از طریق بندر چابهار و با حمایت آمریکا به افغانستان صادر کرده است.

لذا چینی‌ها به شدت به دنبال مشارکت در ساخت بندر چابهار و زیرساخت‌های این بندر و استفاده از این بندر برای اتصال به ترکیه به عنوان یکی از مسیرهای ویژه، کم هزینه و امن طرح «یک کمربند - یک راه» جهت انتقال بارهای چینی به اروپا هستند. این دقیقاً همان موضوعی است که در بندهای تفاهمنامه امضا شده میان ایران و چین با عنوان دقیق ساخت و توسعه سواحل مکران توسط طرف چینی ذکر شده است. لذا ایران از این پس می‌تواند بندر چابهار و سواحل مکران را به عنوان شاه‌رگ حیاتی آمریکا و هند در منطقه در نظر گرفته و برای گرفتن حداکثر امتیاز از آنها نسبت به واگذاری امتیاز ساخت و توسعه این منطقه به طرف هندی تصمیم‌گیری کند.

سواحل مکران، ابزار چانه زنی ایران در برابر آمریکا

با عنایت به مطالب مندرج در این نوشتار، بدیهی است که اکنون با ورود رسمی چین به حوزه همکاری‌های مشترک در بخش زیرساخت و امور تجاری با ایران، سواحل مکران و بندر چابهار به گوی رقابت میان هند (با پشتوانه آمریکا) و چین تبدیل خواهد شد. از این منظر چند نکته حائز اهمیت به ذهن‌خطور کرده که عبارتند از:

(۱) بهانه جویی طرف هندی برای رها کردن ساخت بندر چابهار و زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای مربوط به آنکه دهلی نو آن را مرتبط با تحریم‌های ایالات متحده می‌دانست، دیگر از سوی ایران قابل پذیرش نیست. چرا که چینی‌ها تنها مترصد شانه خالی کردن طرف هندی از زیر بار قرارداد ساخت این بندر هستند تا سریعاً با استناد به تفاهمنامه امضا شده میان تهران و پکن، جایگزین هند در این پروژه شوند.

۲) تأمین بار مورد نیاز افغانستان و به دنبال آن، نقش آفرینی در عرصه سیاست خارجی این کشور به یک اندازه مورد توجه آمریکا و چین بوده و طبیعتاً از آنجا که دولت بایدن حتی قدمی در راستای اصلاح اشتباهات ترامپ و نزدیک کردن مواضع خود با تهران بر نداشته، طرف چینی به نسبت هند (به عنوان شریک تجاری واشنگتن)، در به دست آوردن امتیاز دسترسی به این مسیر در اولویت قرار دارد.

۳) اتصال ریلی و جاده‌ای میان استان سیستان و بلوچستان ایران به کریدور CPEC چین و پاکستان، از جمله اولویت‌های بسیار مهم در فصل جدید روابط میان دو کشور است تا از این طریق بتوان با استفاده از کریدور ITI، بار چین را به اروپا انتقال داده و این مسیر را به عنوان شاخه‌ای جدید از طرح یک کمربند - یک راه معرفی و مورد بهره برداری قرار داد.

خبرگزاری مهر - وحید پورتجریشی:

