

نگاه ایران و هند به چابهار از دریچه «اوراسیای بزرگ»

در حالی که از دو سال گذشته چشم‌انداز ژئوپلیتیکی منطقه آسیا-اقیانوسیه با وجود پاندمی کرونا و همچنین پدیدار شدن نظمی نوین در جهان پس از وقوع جنگ اوکراین، به شدت در حال تغییر است، غرب آسیا به‌عنوان قلب سرزمین جهان به همراه مجموعه‌ای از رویدادها از جمله احداث راه‌آهن چابهار-زاهدان به منظور ایجاد رقابت‌های جدید میان قدرت‌های بزرگ، نمود بیشتری پیدا کرده است؛ در حالی که توافقنامه راهبردی ایران و چین در سال گذشته نیز، بحثی جنجالی از سوی رسانه‌های هند در خصوص مسیر روابط ایران و هند در سال‌های آینده به راه انداخته است.

با این که ایران تعهد خود را به دیدگاه مشترک خود با هند در مورد چابهار به عنوان یک مرکز ترانزیتی بین‌المللی به خاطر یکپارچگی اقتصادی منطقه‌ای تصریح کرده، اما برخی از کارشناسان هندی معتقدند که بعد امنیتی این بندر بیشتر از منافع تجاری است و در این زمینه مشارکت ایران و چین به ضرر هند تعبیر شده است.

دیدگاه ایران در مورد آسیا و هند

علی‌رغم ناامیدی اولیه در دهه اول قرن بیست و یکم نسبت به حمایت شرکای آسیایی از قطعنامه‌های شورای امنیت، «سیاست نگاه به شرق» ایران با توجه به «قرن آسیایی» طرح‌ریزی شده و در سال‌های اخیر به خصوص از زمان تشکیل دوت سیزدهم شتاب بیشتری گرفته است. در حقیقت این سیاست جدید ایران به تدریج پس از بحران مالی جهانی ۲۰۰۸ به ثمر نشست، زیرا چین آشکارا به منبع جایگزینی برای سرمایه‌گذاری و فناوری تبدیل شد؛ به ویژه در زمانی که تجارت توسط دولت‌های مختلف ایالات متحده به سلاح تبدیل می‌شود.

از طرفی، محاسبات ایران در خصوص هند منبع جایگزینی برای تجارت و سرمایه‌گذاری در نظر گرفته شده است. در حالی که هند از سال‌های اخیر به دنبال فناوری و سرمایه‌گذاری است، چابهار را می‌توان به عنوان منحنی طیف گسترده‌ای از مشارکت بین ایران و هند در اوراسیای بزرگ که در آن منافع آنها در حال تلاقی است، در نظر گرفت.

چابهار؛ منحنی مشارکت ایران و هند

بندر چابهار از مجتمع‌هایی نظیر بندر شهید کلانتری و بندر شهید بهشتی تشکیل شده است. در سال ۲۰۲۰، ترمینال اول چابهار حدود ۲.۱ میلیون تن بار جابجا کرد و پایانه دوم دارای ظرفیت ۸.۵ میلیون تن بود.

برخی از کارشناسان معتقدند که شکوفایی چابهار در گرو اتصال به تمامی بازارهای سراسر اوراسیا است، زیرا این بندر از موقعیت استراتژیک ویژه‌ای برخوردار است و دروازه ورود به افغانستان، آسیای مرکزی، قفقاز، آسیای جنوب غربی، روسیه و اروپا در نظر گرفته می‌شود؛ به گونه‌ای که نخست وزیر هند، از چابهار به عنوان دروازه طلایی یاد کرده است.

ایران با هدف ایجاد بازارهای جدید بیشتر برای چابهار، مشوق‌های تجاری متعددی را در مناطق مجاور این بندر با هدف جذب سرمایه‌گذاری خارجی ارائه کرده است. در این راستا، منطقه آزاد تجاری-صنعتی نیز ایجاد شده است. منطقه آزاد چابهار به ۹ منطقه

کاربردی تقسیم می شود که ۲۶ درصد از قلمرو آن به بخش تجارت و خدمات، ۴۹ درصد به صنعت و ۲۵ درصد به مقاصد گردشگری و مسکونی اختصاص دارد.

تا آنجا که به هند مربوط می شود، چابهار به عنوان یک بندر عمیق دریایی و قطب تجاری، فرصت جذابی را برای همه مناطق به ویژه هند فراهم می کند. در کوتاه مدت، این بندر با کاهش هزینه های حمل و نقل، تجارت هند با ایران را تقویت می کند. با توجه به رغبت و تمایل فزاینده هند برای سرمایه گذاری انرژی در زمینه های مختلف، منطقه آزاد تجاری_ صنعتی چابهار می تواند به بزرگترین مجتمع صنعتی به ویژه در بخش پایین دستی نفت و گاز و پتروشیمی در منطقه تبدیل شود.

علاوه بر آن، این بندر همچنین به بخش کشاورزی هند کمک می کند تا دسترسی ارزان تری به کود و سایر کالاها از ایران داشته باشد. در درازمدت نیز، تامین مالی و توسعه چابهار به عنوان قطب حمل و نقل بین المللی در منطقه به هند کمک می کند تا در اقتصاد اتحادیه اوراسیا ادغام شود.

اما نکته مهم این است که ترتیبات تجاری منطقه ای باید تسهیل شود در حالی که موافقتنامه تجارت آزاد بین هند و اتحادیه اقتصادی اوراسیا می تواند جریان بدون مانع مواد خام و همچنین ورود سرمایه و فناوری به اوراسیا را از طریق زیرساخت های صنعتی جدید در امتداد مسیرهای چابهار و کریدور شمال_ جنوب تسهیل کند. (توافقنامه تجارت آزاد بین هند و اتحادیه اقتصادی اوراسیا در سال ۲۰۲۱ در دستور کار اتحادیه مزبور قرار گرفته است.)

زیرساخت هایی موجود است که می تواند دسترسی هند به بازارهای منطقه را به طور موثر تسهیل کند که از آن جمله می توان به بزرگراه مدرنی که برای اتصال بندر چابهار به زاهدان (۶۸۰ کیلومتر) و بیشتر از زاهدان به مشهد (۹۵۰ کیلومتر) ساخته شده است، اشاره کرد. همچنین از سال ۲۰۲۰، ایران خط لوله گاز عسلویه به ایرانشهر، نزدیک به چابهار را در فاصله حدود ۳۰۰ کیلومتری جاده ای و همچنین مجتمع پتروشیمی با وسعت ۳۰۰۰ هکتار احداث کرده که امکان دسترسی به خوراک گاز طبیعی را فراهم می کند.

همچنین، ایران در گامی مهم روی توسعه پروژه بندر جاسک به عنوان دومین بندر اقیانوسی نزدیک به چابهار کار کرده است که مسیر حمل و نقل نسبتاً بدون ریسک را به بازارهای کلیدی ایران در شرق، به ویژه چین و هند ارائه خواهد کرد. افزون بر این، بندر جاسک برای انتقال خوراک نفت خام به پروپالایشگاه ها و پتروشیمی ها با هدف افزایش این صادرات به آسیا نیز مورد استفاده قرار می گیرد. هند همچنین می تواند از تأسیسات بندر جاسک برای ذخیره سازی ذخایر استراتژیک نفت خام خود در جهت رفع نیازهای اضطراری در صورت بروز اختلال در عرضه استفاده کند.

از آنجایی که راه آهن، کلید اتصال و دسترسی بیشتر به بازارهای خارج از ایران و افغانستان است، کریدور راه آهن چابهار_ ایرانشهر_ زاهدان_ مشهد ایده آل ترین مسیر برای اتصال بندر به سرخس در مرز ترکمنستان و فراتر از آن به آسیای میانه است در حالی که در ماه گذشته عملیات اجرایی فاز اول این پروژه به طول ۱۵۴ کیلومتر که حد فاصل زاهدان تا خاش را شامل می شود، به اتمام رسیده است.

از آن جایی که راه آهن چابهار_ زاهدان در راستای کریدور شمال_ جنوب در قست شرقی ایران نقش مهمی دارد، بندر چابهار با توجه به امتیازات خاص و موقعیتی که دارد، به یک مسیر پس کرانه ای حمل و نقلی برای انتقال بار با شرایط مناسب نیاز دارد و با توجه به حجم انبوه بار این مسیر، راه آهن چابهار نقش مهم تری پیدا می کند.

ایران همچنین برای ساخت خطوط ریلی، خطوط انتقال آب و انرژی با افغانستان و تاجیکستان نیز از دو سال گذشته تفاهم نامه هایی امضا کرده در حالی که با عملیاتی شدن زیرساخت های ریلی راه آهن خواف_ هرات که هنوز عملیاتی نشده، هرات نیز از طریق خط راه آهن به مشهد_ تهران و بندرعباس متصل می شود.

چابهار و کریدور شمال_جنوب

توسعه بندر چابهار و گنجاندن آن به عنوان یک ذینفع از مزیت‌های مناطق آزاد تجاری در توسعه کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال_جنوب و به تبع آن تجارت بین‌المللی در منطقه شتاب خواهد گرفت. راه آهن چابهار_زاهدان نیز که بخشی از کریدور شمال_جنوب است و فرصتی را برای هند فراهم می‌کند تا نه تنها به آسیای مرکزی بلکه به روسیه، قفقاز و اروپا دسترسی داشته باشد، دسترسی به همه بخش‌های ایران را نیز محقق می‌کند و با اتصال کریدور شمال به جنوب و شرق به غرب، بخش زیادی از مشکلات ترانزیتی کشور حل خواهد شد.

در واقع، کریدور شمال_جنوب خود یکی دیگر از محورهای مشارکت است که اگر این پروژه ارتباطی به درستی پرورش داده شود، بازی را در منطقه تغییر خواهد داد و علاوه بر افزایش حجم تجارت دوجانبه می‌تواند تلاشی برای یکپارچگی منطقه‌ای و عاملی قوی برای ابتکار منطقه‌ای در نظر گرفته شود.

چشم انداز چابهار در اوراسیا

ایران و هند باید به چابهار از دریچه «اوراسیای بزرگ» بنگرند، در حالیکه این بندر می‌تواند به عنوان نقطه کانونی زنجیره‌های تامین منطقه‌ای یا یک شبکه مصرف‌کننده_تولیدکننده در سراسر اوراسیا عمل کند. برای تحقق این جاه‌طلبی، دو کشور باید مشارکت همه جانبه‌ای با اتحادیه اقتصادی اوراسیا داشته باشند. همچنین، معرفی بانک‌ها و شرکت‌های بیمه همکار منتخب به منظور ارائه شبکه منطقه‌ای برای حل مشکلات پرداخت‌های فرامرزی امری مهم است.

موافقتنامه ترجیحی یا تجارت آزاد بین کشورهای اوراسیا نیز موضوعی حائز اهمیت است، در حالی که تشویق مشارکت بخش خصوصی در تمامی پروژه‌های اتصال نیز ضروری به نظر می‌رسد. تامین مالی پروژه‌های مرتبط چابهار و کریدور شمال_جنوب توسط بانک توسعه آسیایی و بانک توسعه جدید بریکس نیز مسئله‌ای است که باید مورد توجه قرار گیرد.

تهمینه غمخوار؛ بازار

