

# جایگاه چابهار در راهبرد خاورمیانه‌ای هند: شرایط هموار برای همکاری تهران-دهلی-

## تاشکند

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان منطقه آزاد چابهار به نقل از بازار، اخیراً «سارباناندا سونووال» وزیر بنادر و کشتیرانی هند با بیان این موضوع گفت که دو کشور هند و ایران به سرعت در حال پیشرفت به سمت امضای قرارداد بلند مدت هستند.

بر اساس این گزارش، چابهار اولین پروژه بندری خارج از کشور هند است و قرارداد بلند مدت آن به مدت ۱۰ سال اعتبار دارد و به صورت خودکار تمدید می‌شود. به گفته سونووال، با افزایش قابل توجه حمل و نقل در این بندر، سرمایه‌گذاری‌های آتی ممکن است. هند در سال ۲۰۱۵ در خصوص توسعه بندر چابهار و احداث خط راه آهنی که هند را به افغانستان متصل می‌کند، با ایران به توافق رسید و در سال ۲۰۱۶، «نارندرا مودی» نخست‌وزیر هند در جریان سفر به ایران، توافقنامه سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری برای توسعه چابهار را با تهران به امضا درآورد.

پیش از این نیز «جی‌اس جایشانکار» وزیر خارجه هند پیشنهاد داده بود که به منظور دسترسی امن و بدون مانع کشورهای آسیای مرکزی به دریا، بندر چابهار در کریدور بین‌المللی شمال-جنوب قرار بگیرد. وی همچنین از طرح کارگروه هند، ایران، افغانستان، ازبکستان برای استفاده مشترک از بندر چابهار استقبال کرده بود. وزیر بنادر و کشتیرانی هند ادامه داد: «بندر چابهار اکنون از نظر تجاری قابل استفاده است و در حال مذاکره با ایران برای امضای قرارداد بلندمدت هستیم. دامنه سرمایه‌گذاری‌های آتی در چابهار بعداً مطرح خواهد شد.»

### برنامه دهلی برای خاورمیانه

توسعه بندر چابهار می‌تواند جای پای دهلی در منطقه خاورمیانه را تحکیم کند. از لحاظ تاریخی، منطقه خاورمیانه زمین بازی آمریکایی بود، اما قدرت‌های بزرگ به ویژه چین و روسیه، در سال‌های اخیر به حضور مسلط در امور منطقه تبدیل شده‌اند و این به وضوح در میانجیگری موفق چین بین عربستان سعودی و ایران منعکس شد. در مورد خلیج فارس، امارات و عربستان سعودی به شدت به دنبال راه‌هایی برای گسترش روابط با هند هستند. این موضوع تغییر قابل توجهی است، زیرا هر دو، به ویژه عربستان سعودی، مدت‌هاست که با پاکستان متحد بوده‌اند. تغییر به سمت هند تا حدی ناشی از علاقه مشترک در مهار برخی گروه‌های مسلح می‌دانند، اما انگیزه بزرگتر اقتصادی است.

از آنجایی که اماراتی‌ها و سعودی‌ها فرصت مناسبی را در کشوری با ۱.۴ میلیارد نفر می‌یابند، نتایج تا کنون مثبت بوده است، برای نمونه توافقنامه مشارکت اقتصادی جامع بین هند و امارات منعقد شده است و تجارت غیرنفتی بین دو کشور به ۴۵ میلیارد دلار رسید که نشان دهنده افزایش نزدیک به ۷ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۲ است. هندی‌ها و اماراتی‌ها همچنین در حال توسعه روابط خود از طریق آنچه واشنگتن گروه "I۲U۲" می‌نامد - گروهی شامل اسرائیل، هند، امارات متحده عربی و ایالات متحده - به دنبال بهره‌مندی از دانش فن‌آوری مشترک و سرمایه خصوصی برای مقابله با انرژی‌های جایگزین است.

موقعیت در حال تحول هند در خاورمیانه، منعکس‌کننده نظم بین‌المللی در حال تغییر و تمایل کشورهای منطقه برای استفاده از نظام چند قطبی جدید است و ایالات متحده کار زیادی نمی‌تواند در مورد این پیشرفت انجام دهد

همچنین، عربستان سعودی که دومین تامین کننده بزرگ نفت و گاز هند است، می‌خواهد روابط انرژی را با افزودن انرژی‌های تجدیدپذیر به سبد انرژی توسعه دهد. ریاض و دهلی نو در حال بررسی طرحی برای اتصال شبکه برق هند به عربستان و امارات متحده عربی از طریق کابل‌های زیردریایی هستند. مشخص نیست که آیا این پروژه بلندپروازانه روزی میسر خواهد شد یا خیر، اما این گفتگوها نشان می‌دهد که دولت‌های هند و عربستان سعودی به دنبال راه‌هایی برای افزایش سطح تجارت فعلی ۴۳ میلیارد دلاری بین دو کشور هستند.

موقعیت در حال تحول هند در خاورمیانه، منعکس کننده نظم بین‌المللی در حال تغییر و تمایل کشورهای منطقه برای استفاده از نظام چند قطبی جدید است و ایالات متحده کار زیادی نمی‌تواند در مورد این پیشرفت انجام دهد. اگر شرکای خاورمیانه‌ای ایالات متحده به دنبال جایگزینی برای واشنگتن باشند، دهلی نو در میان گزینه‌ها خواهد بود. شاید ایالات متحده دیگر ابرقدرت بلامنزاع در منطقه نباشد. همچنین، رویکرد هند به شدت با ایالات متحده و اسرائیل در مورد ایران متفاوت است، بنابراین واشنگتن باید انتظارات خود را در مورد معنای گسترش روابط امنیتی و اقتصادی هند با خاورمیانه کاهش دهد. بعید است که دهلی خود را در پرونده ایران با ایالات متحده همسو کند.

## اهمیت بندر چابهار

تحلیلگران تایید کردند که امضای توافقنامه توسعه بندر چابهار از سوی ایران با افغانستان و هند نتایج مثبت اقتصادی برای سه طرف به همراه خواهد داشت و همچنین مسیر جدیدی را برای تجارت و حمل و نقل از این بندر واقع در اقیانوس هند هموار می‌کند. بطوریکه دروازه آب‌های بین‌المللی را در آن منطقه برای رسیدن به کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز و اروپای شرقی باز می‌کند. «اشرف غنی» رئیس‌جمهور وقت افغانستان و «نارندرا مودی» نخست‌وزیر هند که با حسن روحانی، رئیس‌جمهور سابق ایران، قرارداد این بندر را امضا کردند که ارزش آن ۱۵۰ میلیون دلار است و هدف آن توسعه تجارت حمل و نقل و مبادله کالا از طریق آن است.

نقش هند در ادامه پروژه بندر ترانزیتی چابهار و الحاق ازبکستان به آن حیاتی است. در پی بازگشت طالبان به قدرت در آگوست ۲۰۲۱، ادامه دخالت هند در پروژه چابهار حاشیه‌ای بوده است. با این حال، با شروع به تثبیت وضعیت در افغانستان، دهلی نو موضع خود را تغییر داد

دهلی نو و تهران سال‌هاست که تلاش جدی برای توسعه همکاری‌های خود در این بندر داشته‌اند و هند در دوره قبل معادل ۳۰ میلیون دلار در آن سرمایه‌گذاری کرده و کابل نیز وارد خط بهره‌برداری از مسیر زمینی برای این امر شده است. پروژه‌ای که از شهر مرزی مشهد با افغانستان واقع در شمال کشور در شرق ایران از آن می‌گذرد. همچنین به ایران این فرصت را می‌دهد که علاوه بر توسعه تجارت افغانستان، کالاها را از طریق آن به خارج از بنادر خلیج فارس انتقال دهد. در صورت توسعه، بندر چابهار به منطقه‌ای استراتژیک تبدیل می‌شود که شامل کلیه خدمات از انبارداری گرفته تا بیمه، بانک، حمل و نقل، تجارت و ترانزیت می‌شود.

در واقع، نقش هند در ادامه پروژه بندر ترانزیتی چابهار و الحاق ازبکستان به آن حیاتی است. در پی بازگشت طالبان به قدرت در آگوست ۲۰۲۱، ادامه دخالت هند در پروژه چابهار حاشیه‌ای بوده است. با این حال، با شروع به تثبیت وضعیت در افغانستان، دهلی نو موضع خود را تغییر داد. از دیدگاه دهلی نو، پروژه بندر چابهار در رقابت مستقیم با کریدور اقتصادی چین و پاکستان (پروژه شاخص طرح کمربند و جاده در جنوب آسیا) است و بنابراین برای هند و همچنین ایران از اهمیت استراتژیک برخوردار است. از طریق چابهار، هند شبکه‌ای از جاده‌ها را ایجاد کرد که مناطق افغانستان هم مرز با ایران را با پایتخت، کابل، و شهرهای اصلی افغانستان پیوند می‌دهد.

یکی از راه‌های خروج جمهوری‌های آسیای مرکزی که محصور در خشکی هستند، در صورت تحولات ناگهانی که می‌تواند تجارت بین‌المللی آنها را مختل کند، اتصال دریای خزر به راه‌آهن باکو - تفلیس - قارص (BTK) به حمل و نقل کالاها به مقصد اروپا کمک می‌کند. اما این کشورها گزینه دیگری مهمتر و آسانتر پیدا کردند و آن کریدور ایران بین جنوب و شمال است که مهمترین ارتباط تجاری آسیا و اروپا است و یکی از مهمترین مسیرهای ترانزیتی آسیای مرکزی و چین است.

مشخصه این کریدور در دسترس بودن شبکه‌های حمل و نقل زمینی از جمله ارتباط با ترکیه و اروپا و همچنین بنادر ایران در خلیج فارس و خلیج عمان است. در کانون این کریدور، بندر چابهار ایران خواهد بود که از اهمیت استراتژیک ویژه‌ای برخوردار است، زیرا تنها بندر دریایی ایران بوده که علاوه بر نزدیک‌ترین بندر به اقیانوس هند، دسترسی مستقیم به کشورهای آسیای مرکزی اقیانوس هند دارد.

در عمل حدود ۸۰ درصد صادرات و واردات ازبکستان از روسیه انجام می‌شود. بر این اساس، طبیعی بود که تاشکند حتی قبل از جنگ در اوکراین به دنبال مسیرهای ترانزیتی جدید در مسیرهای دیگر باشد، بنابراین بندر چابهار به یک نقطه منطقی برای تاشکند تبدیل شد. علاوه بر این، ازبکستان در حال حاضر خط آهنی دارد که تا شمال افغانستان امتداد دارد و قصد دارد از طریق هرات به شبکه راه آهن ایران متصل شود تا دسترسی به بندر چابهار را تسهیل کند. زمانی که تهران در پایان سال ۲۰۲۰ راه آهن مرزی خواف - هرات را به افغانستان باز کرد، این امر به وضوح نشان داده شد که ارتباط ترانزیتی چند وجهی (دریایی و ریلی) بین این دو کشور را تقویت کرد.

در عمل حدود ۸۰ درصد صادرات و واردات ازبکستان از روسیه انجام می‌شود. بر این اساس، طبیعی بود که تاشکند حتی قبل از جنگ در اوکراین به دنبال مسیرهای ترانزیتی جدید در مسیرهای دیگر باشد، بنابراین بندر چابهار به یک مسیر منطقی برای تاشکند تبدیل شد

اگرچه جاده تاشکند - کابل - پیشاور به بندر کراچی ممکن است کمی کوتاهتر از جاده ایران باشد، اما بی‌خطر هم نیست، زیرا از مناطق کوهستانی می‌گذرد و از امنیت کمتری نسبت به جاده ایران برخوردار است. همچنین مشارکت ازبکستان در پروژه بندر چابهار، هند را قادر می‌سازد تا دسترسی آسان‌تر و سریع‌تری به بازار ۸۰ میلیون نفری آسیای مرکزی در منطقه‌ای داشته باشد که چین رقیب بزرگ سنتی دهلی نو، بزرگترین شریک تجاری و اقتصادی هند است. نارندرا مودی، نخست وزیر هند در سپتامبر ۲۰۲۱ با تاکید بر اهمیت این بندر حیاتی برای هند، از کشورهای آسیای میانه خواست تا برای توسعه تجارت خود در این منطقه از ظرفیت بندر چابهار بهره‌مند شوند.

در مجموع، نقش هند در ادامه پروژه بندر ترانزیتی چابهار و الحاق ازبکستان به آن حیاتی است. روابط ایران و ازبکستان با «طالبان» نیز برخلاف کریدور لاجورد که پس از تسخیر کابل توسط «طالبان» عملاً متوقف شد، نقش عمده‌ای در حفظ پروژه بندر چابهار داشت. عامل دیگری که به این پروژه انگیزه داد، نیاز طالبان به پیگیری پروژه‌های منطقه‌ای فرامرزی مانند خط لوله گاز طبیعی ترکمنستان - افغانستان - پاکستان - هند (TAPI)، پروژه انتقال و تجارت برق در آسیای مرکزی و جنوبی است.