«ایران» آخرین اقدامات دولت سیزدهم درباره پروژه بندر چابهار را بررسی می کند

احیای پروژه چابهار؛ نمود عینی سیاست توسعه محور رئیسی

دولت رئیسی برای از میان بردن وابستگی به پایانه‌های دریایی کشورهای خلیج فارس، توجه ویژه‌ای را معطوف به احیای پروژه چابهار کرده است

ایرنا

گزارش

وقتی سید ابراهیم رئیسی، رئیس جمهور پس از آغاز مسئولیتش مقصد دومین سفر استانی خود را جنوب شرقی کشور یعنی استان سیستان و بلوچستان برگزید، معلوم شد این منطقه که بندر چابهار را به‌عنوان تنها بندر «اقیانوسی» کشور در خود جای داده است، تا چه اندازه مورد توجه سیاست جدید دولت سیزدهم مبنی بر احیای کریدورهای بین‌المللی قرار دارد؛ بندری که حتی وجود تحریم‌های سنگین هم نتوانسته موقعیت استراتژیکش در جغرافیای لجستیکی منطقه را بی‌اهمیت سازد. بندر چابهارکه در جنوب استان سیستان‌وبلوچستان و در کرانه دریای مَکران و اقیانوس هند واقع شده، متشکل از دو پایانه شهید بهشتی و شهید کلانتری است که هر کدام پنج لنگرگاه دارند و مساحتی حدود ۴۸۵ هکتار را دربرگرفته‌اند. اگرچه «نارندرا مودی»، نخست‌وزیر هند در نخستین سفر رسمی‌اش به ایران در سال ۲۰۱۶ با امضای یک توافقنامه مواصلاتی سه جانبه شامل هند، ایران و افغانستان وعده داد که دهلی ۵۰۰ میلیون دلار برای تکمیل و گسترش بندر چابهار سرمایه‌گذاری خواهد کرد اما می‌شد انتظار داشت که این وعده و اقدامات مرتبط به آن از یک سو زیر سایه بی‌اعتنایی دولت دوازدهم به بهره‌گیری از ظرفیت‌های بالقوه در رابطه با کشورهای آسیایی و از سوی دیگر ازسرگیری تحریم‌های ایالات متحده در سال ۲۰۱۹ و فروپاشی دولت افغانستان در سال ۲۰۲۱ راهی برای تحقق نیابد و موضوع آن به حاشیه رود.

احیای پروژه

با روی کار آمدن دولت سیزدهم، احیای پروژه بندر چابهار در برنامه‌های توسعه‌ای کشور جایگاه قابل ملاحظه‌ای یافته است. چابهار از منظر ملی و بین‌المللی تنها نقطه‌ای از کشور است که مستقیم به اقیانوس راه دارد و نزدیکی‌اش به افغانستان، پاکستان و هند موقعیت آن را به یک بندر مهم ترانزیتی و کلیدی در کریدور شمال - جنوب تبدیل کرده و از آن یک امکان بالقوه برای تبدیل شدن به یک مرکز تجاری بزرگ جهانی ساخته است. توسعه این بندر در قالب بندر ژرف‌آبی، این امکان را به ایران می‌دهد که با تکمیل و تجهیز آن، خود را از پایانه‌های دریایی کشورهای حوزه خلیج‌فارس بی‌نیاز سازد. چه اتصال ایران به چرخه بازرگانی و تجارت بین‌المللی در گروی وجود زیربناهای مرتبط به آن است که این امر پیش از طرح توسعه بندرچابهار مورد توجه قرار نگرفته بود و هیچ یک از بنادر کشور امکان پهلوگیری و تخلیه بار کشتی‌های تجاری را در ظرفیت فوق نداشتند و درنتیجه حجم زیادی از مبادلات ایران وابسته به بندر «جبل‌علی» امارات بود.

از بین بردن وابستگی

دولت رئیسی برای از میان بردن این وابستگی به بندر اماراتی، توجه ویژه‌ای را معطوف به احیای پروژه چابهار کرده است. این در حالی است که او در این مسیر اهدافی چون فعال‌سازی کریدور شمال - جنوب و رونق یافتن برنامه‌های حمل‌ونقل میان ایران، دهلی و کابل، افزایش قابل توجه بهره‌وری از ظرفیت حمل‌ونقل دریایی در دریای عمان، بی‌نیاز شدن بسیاری از کشتی‌های تجاری از ورود به خلیج فارس و طی مسافت بیشتر، قرار گرفتن ایران در مسیر ترانزیتی هند تا آسیای میانه و در اهداف بلند مدت‌تر توسعه یافتن یکی از محروم‌ترین مناطق ایران را جست‌وجو می‌کند؛ اهدافی که با اهتمام ویژه دولت سیزدهم برای پیشبرد پیش نیازهای سیاسی و اقتصادی این پروژه در آستانه جذب سرمایه‌گذاری بیشتر هند در این برنامه توسعه‌ای است تا این امید شکل گیرد که پروژه بندر چابهار نیز به سرنوشت خط لوله صلح و کارشکنی کشورهای غربی برای جلوگیری از پا گرفتن پروژه‌های توسعه‌ای متحد کننده کشورهای در حال توسعه دچار نشود.

ملاحظات ژئوپلیتیک

اهمیت استراتژیک بندر چابهار برای تهران و دهلی نو را باید از منظر رقابت‌های ژئوپلیتیک در منطقه آسیای جنوبی و میانه که کشورهایی همچون چین، هند، پاکستان، افغانستان و ایران را دربرمی گیرد، جست‌وجو کرد. بندر چابهار ایران یکی از رقبای سرسخت بندر گوادر واقع در استان بلوچستان پاکستان به شمار می‌رود که راه‌اندازی آن، تا حدی با هدف ایجاد موازنه با چابهار و به گفته برخی از ناظران، برای مهار تحرکات دریایی پاکستان در منطقه طراحی شده است. بندر گوادر که تقریباً ۴۰۰ کیلومتر از طریق خشکی و ۱۰۰ کیلومتر از مسیر دریا با بندر چابهار فاصله دارد و همانند بندر چابهار با سواحل عمیق دارای قابلیت پهلوگیری کشتی‌های قاره پیماست، در روند همکاری مشترک پاکستان و چین ساخته شده و از آنجا که این دو کشور جزو رقبای اصلی هند در قاره آسیا به شمار می‌آیند، حضور چنین بندری به فاصله اندکی از شهرهای مهم گجرات و بمبئی در غرب هند نگرانی‌های جدی امنیتی و ژئوپلیتیکی برای این کشور ایجاد کرده است. بنابراین، مشارکت دهلی در بندر چابهار به‌عنوان یک استراتژی کلیدی در جهت تقویت موقعیت قدرت خود از طریق گسترش حضور در بازار منطقه‌ای و استفاده از اتحاد هند و ایران بویژه در خصوص همکاری چین و پاکستان عمل می‌کند. از سوی دیگر عامل دیگر در ملاحظات هند که می‌تواند بر اهمیت مشارکتش در پروژه بندر چابهار بیفزاید، نگرانی از حضور نظامی و اقتصادی چین در اقیانوس هند و به تبع آن خاورمیانه و سپس اروپاست که می‌تواند زیر سایه پروژه «کمربند و جاده» و بهره‌برداری از «جاده ابریشم جدید» تقویت شود؛ پروژه‌ای که یکی از نقاط دریایی کلیدی آن بندر گوادر پاکستان است. این در حالی است که هند با وجود مرز مشترک با چین و سهولت همکاری با آن در پروژه مذکور، دست‌کم در طرح «جاده ابریشم جدید» که چین را از راه خشکی به قرقیزستان، ازبکستان، تاجیکستان، ایران، ترکیه، روسیه، آلمان، هلند و ایتالیا وصل می‌کند، در نظر گرفته نشده و جایی در آن ندارد. این چنین است که از دیدگاه دولت هند، بندر چابهار می‌تواند با تقویت روابط هند و ایران به‌عنوان یک عامل متعادل کننده در برابر گسترش روابط چین و پاکستان عمل کند.

بنابراین ذیل این ملاحظات که هند را در طرفی نشانده که بخش اعظم سرمایه‌گذاری ساخت بندر چابهار را در دست می‌گیرد، دولت رئیسی درصدد است با استفاده از فرصت‌های جاری ضمن تحقق اهداف اقتصادی و تجاری خود از قبال پروژه چابهار، همکاری‌های نظامی میان ایران و هند را تقویت کرده تا بدین طریق بر قدرت تأثیرگذاری و چانه‌زنی تهران در قبال تحولات جاری منطقه از جمله افغانستان تحت سرپرستی طالبان نیز بیفزاید. این در حالی است که تقویت حضور ایران در خلیج فارس می‌تواند امکان استراتژیک جمهوری اسلامی را زیر سایه افزایش قدرت نیروی دریایی‌اش برای مدیریت عبور و مرور بر خلیج فارس و تنگه هرمز نیز افزایش دهد و مقابله با ناامن‌سازی این عرصه از سوی بازیگران خارج از منطقه را در خلیج فارس با پشتیبانی مؤثرتر و مطمئن‌تری صورت دهد.

جست‌وجوی حضور جدی‌تر

در فضایی که هند حضور جدی در چابهار را جست‌وجو می‌کند و در آن‌سو پاکستان به‌عنوان رقیب هند در یک اتحاد استراتژیک با رقیب هند یعنی چین قرار دارد، دولت سیزدهم می‌کوشد، راهبرد منطقه‌ای خود را به دور از تنش‌های پرفراز و فرود بازیگران دو سوی میدان به پیش براند. در این روند دولت رئیسی در حال طی مسیری است که مقامات و نیز شرکت‌های دولتی، خصوصی و صاحبان سرمایه در کشورهای ذینفع را به‌صورت مؤثرتری وارد میدان کند تا سطح اقدامات پیرامون پروژه چابهار را به نحو بارزی تغییر دهد.

دولت سیزدهم فعال‌سازی کریدور شمال - جنوب و رونق یافتن برنامه‌های حمل‌ونقل میان ایران، دهلی و کابل، افزایش قابل توجه بهره‌وری از ظرفیت حمل‌ونقل دریایی در دریای عمان و قرار گرفتن ایران در مسیر ترانزیتی هند تا آسیای میانه را جست‌وجو می‌کند

چالش حقوقی تهران و دهلی نو در خط پایان

روند همکاری تهران و دهلی نو که بر سر رابطه با اجرای قرارداد بلندمدت چابهار به اختلافی به قدمت بیش از یک دهه رسیده بود، حالا در یک‌قدمی حل‌وفصل قرار گرفته است و به نظر می‌رسد دو طرف تا دو ماه آینده یک قرارداد بلندمدت برای توسعه این بندر به‌عنوان دروازه‌ای برای دسترسی هند به بازارهای آسیای میانه امضا کنند.

هند از طریق انعقاد قرارداد یکی از شرکت‌های خصوصی خود و با تعهد سرمایه‌گذاری به میزان ۸۵ میلیون دلار برای خرید تجهیزات مورد نیاز بندر چابهار، از سال ۱۳۹۷ وارد طرح توسعه فاز یک بندر شهید بهشتی چابهار شده بود که این اقدامات به دلیل مشکلات ثانویه ایجاد شده از جمله تحریم‌ها در روند خرید و تأمین تجهیزات مذکور، امکان اجرا نیافت و دو طرف را با اختلافاتی روبه‌رو کرد. ارجاع این موضوع به «داوری» هم گره‌ای از چالش پیش آمده باز نکرد. در پی تلاش‌هایی که دولت رئیسی برای رفع مشکلات پیش آمده بر سر اجرای این همکاری به جریان انداخت، منابع آگاه از توافق جدید ایران و هند خبر داده‌اند مبنی بر اینکه دو کشور گزینه داوری تجاری خارجی برای اختلافات بین کاربران و اپراتورهای بندر چابهار را کنار بگذارند تا راه برای امضای قرارداد بلندمدت دو طرف برای توسعه بندر استراتژیک هموار شود. به گزارش رسانه هندی «لایو مینت» قرار است تیمی از وزارت بندر و کشتیرانی هند در ماه سپتامبر به ایران سفر کرده تا بر سر مواد و نحوه داوری قرارداد به توافق برسند. این مذاکرات بعد از دستیابی دو کشور به توافقی رسمی برای بهره‌برداری طولانی‌مدت از بندر چابهار و مسیر دریایی بدون مانع به سواحل غربی هند انجام می‌شود. به گفته یکی از منابع آگاه، تهران و دهلی نو توافق کرده‌اند اختلافات در چابهار به داوری تجاری در دادگاه‌های خارجی نرود، بلکه به داوری سرمایه‌گذاری یا سایر روش‌های حل اختلاف محول شود. این امر ایران را از پیچ و خم های حقوقی و بوروکراسی نیز بی نیاز می کند، زیرا ارجاع به داوری مکانیزم تقنینی خاصی دارد.

این در حالی است که هند برای سال ۲۰۲۳ میلادی جابه‌جایی بار ۱۳ هزار و ۲۸۲ تی‌ای‌یو را در پایانه شهید بهشتی هدف قرار داده در حالی که این رقم در سال ۲۰۲۲ فقط ۳۰۹۶ تی‌ای‌یو بوده است. به گفته کارشناسان، در صورت اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی، میزان جابه‌جایی کالا از طریق آن به میزان قابل توجهی افزایش خواهد یافت.

در شرایط کنونی ایران و هند قراردادهای یک‌ساله برای توسعه و راه‌اندازی ترمینال بندر چابهار امضا کرده‌اند اما دهلی نو خواهان امضای یک قرارداد بلندمدت با تهران است تا با اطمینان بیشتری سرمایه‌گذاری در بندر چابهار را پیگیری کند. به گفته علی اکبر صفایی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با حل‌وفصل اختلافات میان دو کشور این قرارداد در آینده نزدیک نهایی می‌شود و انتظار می‌رود مقام‌های هند و ایران تا سپتامبر ۲۰۲۳ (شهریور-مهر ۱۴۰۲) و قبل از اجلاس جهانی دریایی هند ۲۰۲۳ که برگزاری آن در دهلی نو برای ماه اکتبر برنامه‌ریزی شده است، آن را امضا کنند. بدین ترتیب پس از سال‌ها مذاکره، دهلی نو و تهران قراردادی چند ساله امضا می کنند که به هند اجازه می‌دهد بندر شهید بهشتی چابهار را به صورت بلندمدت توسعه دهد.

رقابت با بازیگران عربی در اقیانوس هند

تجارت دریایی در سال‌های اخیر حائز اهمیت ویژه‌ای شده است، چنانکه براساس آخرین داده‌ها تقریباً ۸۰درصد از تجارت غلات و به‌نوعی حفظ امنیت غذایی جهان از مسیر دریا انجام می‌شود. به همین دلیل گسترش بنادر، جایگاه مهمی در فهرست سیاست‌های راهبردی کشورهای مختلف از جمله همسایگان ایران مانند عربستان، امارات، جمهوری آذربایجان، کویت، عراق، قطر، پاکستان و.... دارد و به‌نوعی این کشورها به‌دنبال جذب محموله‌های دریایی هستند تا قدرت و نفوذ خود را در اقتصاد بین‌الملل و درنهایت سیاست جهانی تقویت کنند. این درحالی است که به موازات افزایش اهمیت بنادر جنوبی ایران بویژه بندر چابهار، تلاش رقبا نیز برای کاهش اهمیت این بنادر افزایش یافته است. توسعه بنادر جزء سیاست‌های راهبردی کشورهای مختلف از جمله همسایگان ایران مانند عربستان، امارات، جمهوری آذربایجان، کویت، عراق، قطر، پاکستان و... است و به‌نوعی این کشورها به‌دنبال جذب محموله‌های دریایی هستند تا قدرت و نفوذ خود را در اقتصاد بین‌الملل و درنهایت سیاست جهانی تقویت کنند. در همین رابطه شماری از کشورهای عربی از جمله امارات روند توسعه و مدرنیزه کردن بنادر خود را آغاز کرده و عربستان، قطر، کویت، عمان و به‌تازگی عراق تلاش‌های خود را در این راستا افزایش داده‌اند و در واقع به دنبال‌گذار از اقتصاد نفتی به عصر بنادر هستند. کشورهای حاشیه جنوبی خلیج‌فارس هم سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های دریایی و بنادر را شتابان پی گرفته‌اند؛ عربستان سعودی بر زیرساخت‌های لجستیکی برای صادرات کانتینری تمرکز می‌کند که «طرح لجستیک عمان ۲۰۲۰» و «راهبرد لجستیک عمان» نمونه‌ای از این اقدامات به‌شمار می‌آید. این درحالی است که پیش از این، بنادر کشورهای عربی در بخشی از تجارت جهانی بنادر جنوبی ایران حضور داشتند که از نظر زیرساخت شرایط یکسانی ندارند. این موضوع می‌تواند تهدیدی جدی برای توسعه بندر چابهار و البته همکاری با هند باشد. به‌تازگی نیز امریکا برای ایجاد شکاف در این رابطه می‌کوشد با طرح اتصال دریای مدیترانه به خلیج‌فارس (کریدور عرب-مدیترانه) یعنی اتصال رژیم صهیونیستی به هند به‌وسیله کشورهای عربی بویژه امارات، بندر چابهار را برای هند به حاشیه ببرد و ایران و روسیه را با شکست کریدور شمال-جنوب تضعیف کند. به‌نظر می‌آید اقیانوس هند غربی (کانال سوئز، دریای سرخ، باب‌المندب، خلیج عدن، دریای عرب، خلیج عمان، خلیج فارس) میدان نبرد جدید قدرت‌های خلیج‌فارس است. عربستان سعودی، ایران، امارات متحده عربی، قطر، عمان و همچنین ترکیه برای به‌دست آوردن اهرم‌های ژئوپلیتیکی در اقیانوس هند غربی تلاش می‌کنند و این امر در نظام چندقطبی پیش‌رو، ارتباط ژئواستراتژیک را در تقاطع میان آفریقای شرقی، خلیج‌فارس و جنوب آسیا به حداکثر می‌رساند. بنابراین در این آبراه‌ها، بازیگران منطقه‌ای و بین‌المللی منافع امنیتی و انرژی مشترک دارند و در این میان چین و هند در حال طراحی گره‌های نفوذ خود هستند؛ ابتکار چینی «یک کمربند، یک جاده» نیز در همین راستاست.

با حل‌وفصل اختلافات میان دو کشور این قرارداد در آینده نزدیک نهایی می‌شود و انتظار می‌رود مقام‌های هند و ایران تا سپتامبر ۲۰۲۳ (شهریور-مهر ۱۴۰۲) و قبل از اجلاس جهانی دریایی هند ۲۰۲۳ که برگزاری آن در دهلی نو برای ماه اکتبر برنامه‌ریزی شده است، آن را امضا کنند

ادعای جایگزینی «پیرائوس» به جای بندر چابهار

همزمان با تلاش ایران و هند برای دستیابی به یک توافق بلندمدت برای توسعه بندر چابهار، برخی از منابع دیپلماتیک از تلاش‌های موازی دهلی برای یافتن جایگزینی برای بندر چابهار خبر داده‌اند. این ادعا را چندی پیش روزنامه «تریبیون ایندیا» مطرح کرد و در گزارشی سفر نخست‌وزیر هند به آتن بعد از شرکت در اجلاس بریکس را با هدف بررسی امکان جایگزین کردن بندر «پیرائوس» به جای «بندر چابهار» برای ارسال کالا به اروپا ارزیابی کرد. این گزارش ادعا کرده است وقتی هند از ارتقا و گسترش چابهار به عنوان نقطه‌ای کلیدی و در قالب کریدور جنوب-شمال برای اتصال به اروپا دست کشید، بندر حیفا را به صورت مشترک در اختیار گرفت؛ مسیری که البته اگرچه برای هندی‌ها چند برابر طولانی‌تر از مسیر چابهار برای دسترسی به اروپاست اما به نظر می‌رسد کم دردسرتر است.

بندر حیفا برای اتصال به اروپا باید از طریق کشتیرانی به بندر پیرائوس یونان متصل شود و البته یکی از اهداف سفر «نارندرا مودی» نخست‌وزیر هند به یونان بعد از شرکت در اجلاس بریکس همین مسأله بوده است. این سفر اگرچه به دعوت «کیریاکوس میتسوتاکیس» نخست‌وزیر یونان انجام شد اما در واقع اولین سفر عالی‌ترین مقام هند به یونان در ۴۰ سال گذشته به شمار می‌رفت که اهمیت این موضوع را برای هند نشان می‌داد.

بنا به این مفروض ادعایی طبق این طرح قرار است بندر «مومبای» از طریق خط کشتیرانی به بندر «جبل‌علی» دبی سپس با راه‌آهن به شهر کوچک «الغویفات» در نزدیکی دبی وصل شود. مسیر سپس به «حرض» و «ریاض» و از آنجا به «الحدیثه» در مرز اردن خواهد رسید. «الحدیثه» به بندر حیفا وصل خواهد شد و بندر حیفا نیز با خطوط کشتیرانی به بندر پیرائوس یونان متصل خواهد شد و از آنجا بازار بزرگ اروپا در دسترس هند قرار خواهد گرفت.

به ادعای «تریبیون ایندیا» در حال حاضر با توجه به اینکه عادی‌سازی روابط بین عربستان سعودی و اسرائیل هنوز انجام نشده، لذا اتصال بندر حیفا به الحدیثه ناممکن است اما دیر یا زود اسرائیل وارد این طرح خواهد شد. اگر اجرای این طرح عملی شود، بندر چابهار فاقد اهمیت خواهد شد و دیگر برای هند ارزش استراتژیک نخواهد داشت. ادعای این رسانه هندی در حالی مطرح شده که این کشور در ماه‌های اخیر تلاش کم‌سابقه‌ای را برای رسیدن به توافق بلندمدت بر سر چابهار با ایران به جریان انداخته است؛ چه این بندر همچنان برای هند هم از منظر دسترسی به بازار افغانستان و دور زدن پاکستان و هم دسترسی به بازار آسیای میانه حائز اهمیت است. دیگر آنکه نباید از این گزاره غافل شد که چابهار رقیبی برای بندر گوادر پاکستان به شمار می‌آید که عملاً در اختیار چین است و از منظر رقابت با پکن نیز می‌توان پیش‌بینی کرد که دهلی همچنان در جست‌وجوی توسعه پروژه بندر چابهار خواهد بود.

بندر چابهار همچنان برای هند هم از منظر دسترسی به بازار افغانستان و دور زدن پاکستان و هم دسترسی به بازار آسیای میانه حائز اهمیت است