



مهمترین مراکز تجاری تبدیل شود. هند سابقه گسترده‌ای در تعامل با بندر چابهار دارد، زیرا دهلی نو این بندر را فرصتی برای تقویت موقعیت هند به عنوان یک قدرت منطقه‌ای و جهانی می‌داند. هند با داشتن دومین جمعیت بزرگ در جهان، ششمین اقتصاد بزرگ جهان است و با تلاش طولانی مدت برای عضویت دائمی در شورای امنیت سازمان ملل متحد، یکی از رقبای اصلی برای موقعیت ابر قدرت جهانی آینده است. این کشور به دنبال گسترش دامنه بازار خود در غرب و آسیای مرکزی برای تحکیم بیشتر این پتانسیل بوده است. با این حال، هند در ایجاد تجارت زمینی با کشورهای غربی، خود به شدت با مانع مواجه شده است، زیرا تقریباً همه این مسیرها باید از پاکستان، رقیب اصلی هند عبور کنند. ایجاد یک مسیر تجاری دریایی به آسیای غربی و مرکزی از طریق بندر چابهار به هند این امکان را می‌دهد که پاکستان را دور بزند و شبکه‌های تجاری با کشورهای این مناطق ایجاد کند.

(IPGL India Port Global Limited) و سازمان بنادر و دریانوردی ایران قرارداد بلندمدتی را امضا کردند که به دهلی نوا اجازه می‌دهد در مدت ۱۰ سال یک ترمینال را در بندر چابهار ارتقا داده و بهره‌برداری کند. در معرفی شرکت IPGL آمده است: «اینجا پورت گلوبال با مسئولیت محدود اساساً برای مشارکت در پروژه توسعه بندر شهید بهشتی چابهار با هدف ارائه یک مسیر دسترسی جایگزین و قابل اعتماد به افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی که در خشکی قفل شده‌اند، تشکیل شد. با در نظر گرفتن هدف فوق، یک SPV شامل سهام مشترک بندر جواهر لعل نهرو و تراست بندر دیندایال در ۲۲ ژانویه ۲۰۱۵ به ثبت رسید. پس از آن شرکت به‌طور کامل به زیرمجموعه شرکت توسعه ساگار مالانیدیل شد.»

بندر چابهار از دو بندر مجزای شهید کلاتری و شهید بهشتی تشکیل شده است. بندر شهید بهشتی از اهمیت بازرگانی و راهبردی فوق‌العاده‌ای برخوردار است. این بندر به عنوان دومین بندر مهم چابهار در سال ۶۱ با توجه به شرایط خاص حاکم بر خلیج فارس و با تأکید بر لزوم داشتن بندر در خارج از تنگه هرمز و خلیج فارس احداث شد. در زمان جنگ تحمیلی به دلیل واقع شدن در کرانه دریای عمان و دوری از مرکز بحران نقش مهمی در صادرات ایفا کرد.

بر اساس توافق با دهلی نو، هند یک ترمینال در بندر شهید بهشتی راه‌اندازی خواهد کرد و طبق توافق، ۱۲۰ میلیون دلار برای تجهیز آن سرمایه‌گذاری می‌کند. ۲۵۰ میلیون دلار تسهیلات اعتباری اضافی برای پروژه‌های مرتبط در بندر، ارزش قرارداد را به ۳۷۰ میلیون دلار می‌رساند. قرارداد جدید جایگزین توافق اولیه‌ای است که در سال ۲۰۱۶ پس از سفر نازندرا مودی به ایران برای ادامه فعالیت هند در پایانه شهید بهشتی بندر چابهار به اجرا گذاشته شد. این قرارداد همچنین نیاز به تمدید هر سال پیمان موجود را بر طرف می‌کند چراکه توافق کوتاه‌مدت مانعی برای استفاده کشتی‌ها و شرکت‌ها از بندر بود، زیرا آنها به دنبال کثرت‌بندی این ترمینال بودند که تهران و دهلی نو سال‌ها در خصوص آن مذاکره کردند چراکه ایران طرفدار چارچوب دوری بین‌المللی نبوده و می‌گوید این امر مستلزم اصلاح قانون اساسی است. این اختلافات اکنون برطرف شده است



بندر چابهار نسبت به بندر گوادر پاکستان رقابتی تر و به صرفه تر است؛ چراکه اتصال گوادر به کشورهای آسیای میانه و افغانستان به دلیل ناهمواری های گسترده و مناطق کوهستانی شمال پاکستان، سخت تر و هزینه برتر است.

همچنین به دلیل بهای پایین انرژی در ایران، بندر چابهار نسبت به گوادر از نظر انرژی هم به صرفه تر است. علاوه بر اینها، موقعیت شبه جزیره ای بندر گوادر موجب شده این بندر محدودیت توسعه داشته باشد؛ به زبان گویاتر بندر گوادر زمین‌های کمتری برای توسعه دارد



وراه را برای یک قرارداد طولانی مدت با اعتبار یک دهه هموار می‌کند که می‌تواند در زمان انقضاء تمدید شود. براین اساس، هند و ایران توافق کرده‌اند که مواردی که نیاز به داورى در رابطه با عملیات بندر چابهار دارد، مطابق با مرکز داورى بین‌المللی سنگاپور، به یک دادگاه داورى سه‌نفره مستقر در مسقط ارجاع دهند.

▼ چگونه آغاز شد؟

ایده توسعه بندر چابهار تاریخی طولانی دارد؛ از دهه ۱۳۴۰ شمسی تاکنون، همواره طرح‌ها و برنامه‌هایی برای توسعه این بندر ارائه و برخی از آن‌ها اجرایی شده است. مرحله مهم در روند توسعه چابهار در سال ۲۰۰۱ و با سقوط طالبان در افغانستان آغاز شد. در این مرحله، موضوع همکاری‌های تجاری ایران، هند و افغانستان با محوریت چابهار و علاقه کشورهای آسیای مرکزی برای استفاده از امکانات این منطقه، موجب شد به تدریج چابهار به یک حوزه همکاری بین‌المللی و چندجانبه تبدیل شود.

دو کشور اولین بار در سال ۲۰۰۳ و یک‌سال پس از امضای قرارداد میان پاکستان و چین برای توسعه بندر گوادر به ارزش ۲۴۸ میلیون دلار، مذاکرات خود را در مورد پروژه توسعه چابهار آغاز کردند اما رگبار تحریم‌های آمریکا علیه ایران مانع از وقوع هرگونه تحول واقعی شد. تهران و دهلی نو پس از کاهش تحریم‌های واشنگتن براساس توافق هسته‌ای ایران (برجام) در سال ۲۰۱۵، دوباره گفت‌وگوها را احیا کردند. این دو کشور همراه با افغانستان که به دنبال مسیرهای جایگزین دور از پاکستان بودند، در سفر نازندرا مودی، نخست‌وزیر هند به ایران در سال ۲۰۱۶، توافقنامه‌ای سه‌جانبه برای توسعه بندر امضا کردند. در آن زمان، دهلی نو متعهد شد که ۵۰۰ میلیون دلار برای بازسازی یک مرکز حمل و نقل کانیتیری به طول ۶۰۰ متر به‌عنوان بخشی از تلاش‌های خود برای توسعه بندر اعماقی دریا به‌عنوان یک هاب ترانزیتی سرمایه‌گذاری کند. چابهار در حدود ۱۴۰ کیلومتری غرب بندر گوادر پاکستان قرار دارد که به‌عنوان بخشی از طرح کمربند و جاده چین (BRI) توسعه یافته است. در دسامبر ۲۰۱۷، اولین محموله گندم هندی به افغانستان از چابهار عبور کرد که جایگزینی برای مسیر زمینی عبور از پاکستان بود. در سال ۲۰۱۸، اما دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور سابق آمریکا از توافق هسته‌ای خارج شد و تحریم‌های شدیدی را با عنوان «فشار حداکثری» علیه تهران اعمال کرد که عملیات در بندر چابهار را محدود کرد.

هند با صنعت ۶۰۰ میلیارد دلاری بررونق خود، آرزوی تجارت نزدیک با همسایگان داخلی خود در غرب را دارد، اما روابط خصمانه با پاکستان به معنای مانعی برای ایجاد مسیر زمینی برای صادرات است. هند با بندر چابهار از معامله با پاکستان اجتناب می‌کند و می‌تواند کالاها را ابتدا به ایران و سپس از طریق شبکه‌های ریلی یا جاده‌ای به افغانستان و کشورهای محصور در خشکی غنی از منابع مانند ازبکستان و قزاقستان حمل کند. یکی از مقامات هندی حتی از رسیدن به سرزمین‌های دور تا روسیه نیز یاد کرده است.

این بندر در حال حاضر بخش مهمی از پروژه کریدور تجاری بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) را تشکیل می‌دهد که هدف آن اتصال شهرهای بزرگ مانند مرکز مالی هند، بمبئی و باکو، پایتخت آذربایجان، از طریق ایران از طریق کشتی‌های تکه‌ای است. تنجا افزود: مسیرهای جاده‌ای و ریلی INSTC که مسیر ارزان‌تر و سریع‌تری را برای تجارت با آسیای مرکزی به هند ارائه می‌کند، تحت تأثیر تحریم‌های آمریکا علیه روسیه و ایران نیز قرار گرفته است. برخی تحلیلگران می‌گویند توافق چابهار علاوه بر این، سنگری در برابر معاملات رقیب چین با پاکستان است. تنها چهار ساعت در شرق بندر چابهار، بندر گوادر پاکستان قرار دارد که تا حدی توسط توسعه‌دهندگان چینی کنترل می‌شود که از سال ۲۰۱۵ حدود ۶۲/۱ میلیارد دلار برای ارتقاء آن هزینه کرده‌اند.

آرش ریسی نژاد در مقاله‌ای با عنوان «هند راهبردی کلان مانوسام و منافع ملی ایران» می‌نویسد: «هند بزرگترین قدرتی است که پس از آمریکا از راه ابریشم نوین کنار گذاشته شده و رهبران دهلی نو با دیده تردید و بی‌اعتمادی به این طرح می‌نگرند. گذشته از تاریخ راه ابریشم و تنش‌های پیوسته با چین کمونیست، رهبران هند همواره نگران اتحاد راهبردی یکن با اسلام‌آباد و مانور قدرت چین در اقیانوس هند بودند. در واقع ابتکار یک کمربند و یک راه، پیوندهای چین و پاکستان را قدرتمندتر و رقیب سنتی هند در آسیای جنوبی را تقویت می‌کند. همچنین تحقق طرح کلان یک کمربند و یک راه دستیابی هند به آسیای مرکزی را با مشکل روبه‌رو خواهد کرد. این نگاه بدبینانه، پیش‌درآمد ارائه «راهبردی کلان مانوسام» از سوی هند شده است. مانوسام به دنبال برپایی پیوندهای اقتصادی با شرکای تجاری باستانی هند بر پایه ایجاد جهان اقیانوس هند با محوریت دهلی نو است. این جهان اقیانوس هند در بردارنده آفریقای شرقی، جنوب ایران، سریلانکا و آسیای جنوب شرقی خواهد بود. مانوسام تاکنون

دو طرح کلان «راه کتان» و «راه کالادان» را معرفی کرده است که راه کتان، هند را از ایران به افغانستان و آسیای مرکزی پیوند می‌دهد. این راه بندر مومبای و کندلا را به چابهار وصل می‌کند و سپس از طریق شبکه راه‌های ایران، به زرنج و هرات در افغانستان غربی دسترسی خواهد داشت. از این راه هند به ترکمنستان، قزاقستان و روسیه با پیمودن کرانه شرقی دریای کاسپین وصل می‌شود. این راه دسترسی دریایی ۴۵ روزه هند به اروپای شمالی را به نصف کاهش می‌دهد. مسیر جدید ۳۰ درصد ارزان‌تر و ۴۰ درصد کوتاه‌تر از مسیر دریای عرب، دریای سرخ، کانال سوئز، دریای مدیترانه، اقیانوس اطلس، دریای شمال و دریای بالتیک است. همچنین دسترسی به آسیای مرکزی از راه ایران، هند تشنه‌ی انرژی آسیای مرکزی را بی‌نیاز می‌کند... بنیان راه کتان که در کنار راه کالادان یکی از دو بال شکل‌دهنده مانوسام است، بر قلمرو ایران استوار شده و مهمترین پایانه راه‌اندازی شده راه کتان و به تبع آن مانوسام بندر چابهار است.»

▼ چابهار در مقابل گوادر؟

بسیاری از رسانه‌های هندی، توسعه بندر چابهار را با حضور پررنگ هند، پاسخی مستقیم به طرح گسترش بندر گوادر پاکستان با همراهی چین توصیف کرده‌اند؛ دو کشوری که رقبای سنتی دهلی نو در منطقه به شمار می‌روند. اما آیا چابهار با گوادر و هند با چین می‌تواند رقابت کند؟ بندر گوادر به دلیل دوری از مراکز سیاسی و مسائل خاص بلوچستان، در گذشته مورد بی‌توجهی قرار داشت اما در دوره پس از جنگ سرد، نگاه مسئولان پاکستانی به منافع اقتصادی این بندر جلب شد. عملیات توسعه و تجهیز این بندر در سال ۱۹۹۵ با کمک هلندی‌ها آغاز؛ اما به علت بی‌ثباتی‌های دولت پاکستان و نبود اعتبارات لازم متوقف شد. از سال ۱۹۹۹ مجدداً

رایزنی‌هایی در این زمینه با کشورهای مختلف آغاز و این روند در سال ۲۰۰۲ منجر به انعقاد موافقت‌نامه‌ای با دولت چین شد. این موافقت‌نامه بعدها در قالب کریدور اقتصادی چین-پاکستان قرار گرفت. مهمترین شاخصی که در تبیین رقابت یا عدم رقابت چابهار و گوادر اهمیت دارد، بررسی مقایسه‌ای طرح‌های توسعه این بنادر است. طرح توسعه گوادر از دهه‌های قبل همواره مطرح بوده اما تنها در سال‌های اخیر و پس از ورود چین، شتاب گرفته و به‌عنوان یک پروژه راهبردی مطرح شده است؛ بنابراین برای تبیین طرح توسعه گوادر و جایگاه آن در اقتصاد سیاسی جنوب آسیا باید به طرح بزرگتری که همان جاده ابریشم چین و یکی از کریدورهای مهم آن، کریدور چین-پاکستان است، توجه کنیم. با این حال این نکته حائز اهمیت است که بندر چابهار نسبت به بندر گوادر پاکستان رقابتی‌تر و به‌صرفه‌تر است؛ چراکه اتصال گوادر به کشورهای آسیای میانه و افغانستان به دلیل ناهمواری‌های گسترده و مناطق کوهستانی شمال پاکستان، سخت‌تر و هزینه‌برتر است. همچنین به دلیل بهای پایین انرژی در ایران، بندر چابهار نسبت به گوادر از نظر انرژی هم به‌صرفه‌تر است. علاوه بر اینها، موقعیت شبه‌جزیره‌ای بندر گوادر موجب شده این بندر محدودیت توسعه داشته باشد؛ به زبان گویاتر بندر گوادر زمین‌های کمتری برای توسعه دارد، در حالی که بندر چابهار چنین محدودیتی ندارد و زمین‌های بایر و فراوانی برای طرح‌های آبی توسعه به‌عنوان یک ابربندر در اختیار دارد.

▼ دهلی نو تحریم می‌شود؟

ایالات متحده دو بار در گذشته - در سال‌های ۱۹۷۴ و ۱۹۹۸ - پس از انجام آزمایش‌های هسته‌ای دهلی نو، تحریم‌های محدودی را علیه مؤسسه علمی هند اعمال کرده است اما از زمان پایان جنگ سرد، هند و ایالات متحده روابط خود را به‌طور قابل توجهی تقویت کرده‌اند و امروزه یکدیگر را در زمره نزدیکترین شرکای استراتژیک به حساب می‌آورند. اگر چه هند رسماً هیچ تحریمی را که علیه کشورها اعمال شده است به رسمیت نمی‌شناسد مگر اینکه توسط سازمان ملل متحد تأیید شود، اما در بیشتر موارد با تحریم‌های آمریکا علیه ایران همراه بوده است. برای مثال هند تا چند سال قبل ایران را در زمره تأمین‌کنندگان اصلی نفت خود قرار می‌داد. با این حال، از سال ۲۰۱۸، زمانی که دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور وقت آمریکا از توافق هسته‌ای ایران خارج شد و تحریم‌های شدیدی را علیه تهران اعمال کرد، هند خرید نفت از ایران را رد کرده است. با این حال، در سال ۲۰۱۸، دهلی نو با واشنگتن لابی کرد تا معافیت‌های خاص از تحریم‌های مربوط به چابهار را به خاطر این وعده که مسیر ترانزیتی می‌تواند به افغانستان، یکی از منافع کلیدی امنیتی ایالات متحده در آن زمان، کمک کند، به دست آورد. خط آهن در حال ساخت که بندر چابهار را به افغانستان وصل می‌کند نیز از تحریم‌ها مستثنی شد اما امروز بسیاری از تحلیلگران بر این باورند که پس از خروج ایالات متحده از افغانستان در سال ۲۰۲۱، این کشور دیگر اهمیت پیشین را برای واشنگتن ندارد و این موضوع بر حضور هند در چابهار نیز تأثیر خواهد گذاشت.

به یاد جمله تاریخی دکتر مصدق در جریان اعتراض به اعتبارنامه سیدضیاءالدین طباطبایی در مجلس ۲۴ می‌افتم که وقتی سیدضیاء در توجیه استبداد بعد از کودتا به اقدامات عمرانی اشاره کرد مصدق در ستایش دموکراسی سخنی تاریخی گفت و اینکه هیچ خدمت عمرانی توجیه نمی‌دهد دموکراسی نیست. حالا هند می‌تواند کلاه خود را بالاتر بگذارد و به چین फिर بفرودش. نه به خاطر جمعیتی که گفته شده از چین فراتر رفته اگر چه هنوز بر سر آن اتفاق نظر رسمی وجود ندارد بلکه به خاطر جمعیتی که پای صندوق‌های رأی رفته‌اند؛ جمعیتی بالای نیم‌میلیارد نفر. در جهان امروز نرخ مشارکت شهروندان در انتخابات یکی از مهمترین شاخص‌های دموکراسی است. در چارچوب نگاه به شرق هم نمی‌توانیم چشم از انتخابات و دموکراسی و سازوکار حزبی هند برگزیریم. شرق، تنها چین و روسیه نیست.

دیپلمات‌ها



نقش ثبات بخش ایران

علی باقری کنی، سرپرست وزارت امور خارجه جمهوری اسلامی ایران، چهارشنبه در حاشیه جلسه هیئت دولت به خبرنگاران گفت: «ایران در تحولات منطقه به‌عنوان یک کشور مؤثر همواره حاضر بوده و به نقش ثبات‌بخش به‌عنوان یک مسئولیت منطقه‌ای پایبند است.» وی در ادامه افزود: «پس از شهادت رئیس‌جمهور و همراهان، تأکید دیگری بر استمرار و استحکام سیاست نظام در عرصه ثبات‌بخشی به منطقه و هم‌منظور حمایت از مقاومت به‌عنوان یک بازیگر و یک نهاد ثبات‌ساز در منطقه لازم بود. سفر من به لبنان و سوریه در این چارچوب انجام شد و ملاقات بسیار خوبی با مسئولان عالی‌رتبه انجام شد.» باقری درباره نشست فوق‌العاده وزرای خارجه کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اسلامی نیز اظهار داشت: «در تماس‌هایی که با چند تن از وزرای خارجه کشورهای سازمان همکاری‌های اسلامی طی چند روز گذشته داشتم، مجدداً این موضوع مورد تأکید قرار گرفت و آنان هم ضمن موافقت با این پیشنهاد در تلاش هستند نظر دیگر کشورهای اسلامی را نیز به این امر جلب کنند.»



باقری در نشست گروه D8 شرکت می‌کند

نشست فوق‌العاده وزرای امور خارجه‌دی ۸ (گروه هشت کشور اسلامی در حال توسعه) که قرار است شنبه آتی (۱۹ خرداد) در استانبول برگزار شود، از نظر رسیدن به موضعی واحد در قبال جنگ رژیم صهیونیستی در غزه، اهمیت ویژه‌ای برای کشورهای عضو دارد. «محمد اسحاق دار» وزیر امور خارجه پاکستان، «رتنو مرسودی» وزیر امور خارجه اندونزی، «محمد حسن» وزیر امور خارجه مالزی، «علی باقری کنی» سرپرست وزارت امور خارجه ایران و «دیپو موتی» وزیر رفاه بنگلادش و مقامات بلندپایه مصر و نیجریه قرار است در این نشست شرکت کنند. کشورهای دی ۸ قرار است بیانیه مشترکی درباره تحولات غزه صادر کنند.



مردم فلسطین اسرائیل را به زانو در می‌آورند

ناصر کنعانی، سخنگوی وزارت امور خارجه جمهوری اسلامی ایران چهارشنبه با اشاره به شرایط جاری در غزه عنوان کرد: «کنار کشتار جمعی روزمره، از بین رفتن تقریباً همه مراکز بیمارستانی، فقدان دارو و تجهیزات پزشکی، کمبود بسیار شدید مواد غذایی و سوخت و از کار افتادن ژنراتورهای تولید برق در نوار غزه، اکنون بی‌آبی هم به دیگر مشکلات ساکنان غزه آن هم در گرمای شدید هوا اضافه شده است.» وی افزود: «آنروا می‌گوید: اکنون بی‌آبی هم به مشکل قطعی در غزه افزوده شده و به دلیل کمبود سوخت و از کار افتادن تاسیسات حیاتی غزه، مردم ناگزیر از طی مسافتی طولانی در گرمای شدید و ایستادن در نوبت دریافت آب هستند.» سخنگوی دستگاه دیپلماسی عنوان کرد: «بی‌تردید ملت مظلوم اما مقاوم فلسطین بدرغم همه دردها و رنج‌های بی‌شمار و دلخراش، رژیم جنایتکار اسرائیل را به زانو در خواهند آورد و تسلیم و شکست، سرنوشت محتوم اشغالگران بی‌ریشه است، اما ننگ و رسوایی بر پیشانی حامیان رژیم و نیز سکوت‌کنندگان در مقابل این همه جنایت برای همیشه تاریخ نقش خواهد بست.»