

فصلنامه ژئوپلیتیک - سال هفدهم، شماره سوم، پاییز ۱۴۰۰ Scopus

صص ۸۷-۶۱

ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک و چشم‌انداز همکاری ایران و هند در چابهار

دکتر امیرمحمد حاجی یوسفی* - دانشیار علوم سیاسی و روابط بین‌الملل دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران.
هادی نارویی - دانش‌آموخته کارشناسی ارشد روابط بین‌الملل دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران.

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۲/۰۴

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۹/۰۹

DOR:20.1001.1.17354331.1400.17.63.3.8

چکیده

با آغاز سده بیست و یکم ایران و هند موافقت‌نامه‌های زیادی جهت گسترش همکاری اقتصادی و سیاسی با یکدیگر امضا کرده‌اند. یکی از مهم‌ترین همکاری‌های دو کشور، توافق‌نامه سرمایه‌گذاری هند در چابهار است. ایران و هند طبق اعلامیه دهلی‌نو در سال ۲۰۰۳ توافق کردند که بندر چابهار را توسعه بخشند اما توافق نهایی بین دو کشور در می ۲۰۱۶ حاصل شد و در سال ۲۰۱۹ سرمایه‌گذاری هند در چابهار عملیاتی شد. مقاله حاضر به بررسی دلایل تأخیر سرمایه‌گذاری هند (۲۰۰۳ تا ۲۰۱۹) در بندر چابهار و چشم‌انداز همکاری ایران و هند در این بندر می‌پردازد. روش پژوهش مورد استفاده در این تحقیق از نوع قیاسی-فرضیه‌ای است یعنی با استفاده از مفاهیم کلیدی ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک به توصیف و تحلیل مسئله پرداخته می‌شود. گردآوری داده‌ها عمدتاً به صورت اسنادی است. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که به‌رغم منافع و اهداف مشترک ژئواکونومیک، اما اهداف متضاد ژئوپلیتیکی دو کشور باعث شده تا روند سرمایه‌گذاری هند در چابهار با تأخیر روبه‌رو شده و نتایج ملموسی برای آن در آینده تصور نشود.

واژه‌های کلیدی: ایران، چابهار، ژئواکونومیک، ژئوپلیتیک، هند.

۱. مقدمه

چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران در جنوب شرق کشور و در سواحل دریای عمان واقع شده است. هند در طی چند سال گذشته به دنبال سرمایه‌گذاری در این بندر بوده است. طی سفر محمد خاتمی به هند در سال ۲۰۰۳، «اعلامیه دهلی‌نو» توسط رئیس‌جمهور ایران و نخست‌وزیر وقت هند امضا شد. در این اعلامیه موضوعات مختلفی مانند توسعه کریدور بین‌المللی شمال-جنوب، گسترش روابط تجاری و افزایش سرمایه‌گذاری متقابل مطرح شد اما آنچه که در این بیانیه جدید بود موضوع سرمایه‌گذاری هند در بندر چابهار بود. با وجود اینکه ایران و هند در طی چند سال گذشته تمایل خود را به توسعه بندر چابهار اعلام کرده بودند، اما موافقت‌نامه چابهار نهایتاً در می ۲۰۱۶ با سفر نخست‌وزیر هند به تهران نهایی شد و پس از آن در مجالس دو کشور به تصویب رسید. طبق توافق نهایی، هند متعهد شد در سال ۲۰۱۸ سرمایه‌گذاری و تجهیز بندر را آغاز کند اما این روند به سال ۲۰۱۹ موکول شد و نهایتاً سرمایه‌گذاری هند در سال ۲۰۱۹ در چابهار عملیاتی شد. این سرمایه‌گذاری در قالب قرارداد به صورت ساخت، تملک، بهره‌برداری و واگذاری است. طبق این قرارداد، هند به میزان ۸۵ میلیون دلار در چابهار تجهیزات حمل و بارگیری خریداری و نصب می‌کند. علاوه بر مبلغ فوق، هند ۱۵۰ میلیون دلار برای توسعه پس‌کرانه‌های بندر خط اعتباری از طریق اگزیم بانک اختصاص داده است. طبق این قرارداد، اداره بندر چابهار به مدت ده سال به هند واگذار می‌گردد.

با وجود اینکه سرمایه‌گذاری هند در بندر عملیاتی شده و مسیر توسعه آن مشخص شده، اما روند سرمایه‌گذاری و پیشرفت بندر به کندی پیش می‌رود به طوری که نمی‌توان انتظار داشت که توسعه بندر در کوتاه‌مدت عملیاتی شود. به طور خلاصه، به رغم تمایل ایران و هند برای توسعه بندر چابهار، همکاری آن‌ها در این بندر با فراز و نشیب همراه بوده و هنوز به یک سرانجام مشخص نرسیده است. با این مقدمه این مسئله مطرح می‌شود که با توجه به این تأخیر صورت گرفته در توسعه چابهار چه موانعی در همکاری دو کشور وجود دارد و اینکه اهداف ایران و هند از توسعه بندر چابهار چیست و آیا اهداف دو کشور همپوشانی دارد. لذا سؤال محوری مقاله این است که مهم‌ترین دلایل تطویل پروژه سرمایه‌گذاری هند در چابهار (از ۲۰۰۳ تا ۲۰۱۹) و به

تأخیر افتادن آن کدام است و چه چشم‌اندازی برای همکاری دو کشور در بندر چابهار وجود دارد؟ فرضیه پژوهش این چنین است که به‌رغم اهداف مشترک ژئواکونومیکی (تبدیل بندر چابهار به یک مرکز تجاری و ترانزیتی، جذب سرمایه و دسترسی هند به بازارها و منابع انرژی آسیای مرکزی و افغانستان) اما اهداف متضاد ژئوپلیتیکی (مقابله با آمریکا برای ایران و مقابله با چین و پاکستان برای هند) موجب شده پروژه سرمایه‌گذاری هند در بندر چابهار علی‌رغم تمایل دو طرف طولانی شده و نتایج ملموسی برای آن در آینده تصور نشود.

۲. پیشینه پژوهش

پژوهش‌های متعددی درباره سرمایه‌گذاری هند در بندر چابهار انجام شده است. سودهی در مقاله خود معتقد است که چابهار با توجه به محدودیت‌های پاکستان یک دروازه‌ی استراتژیک جهت دسترسی هند به افغانستان است. در ادامه ذکر شده است که از آنجا که چابهار یک منطقه تجاری آزاد است، برای هند می‌تواند مزیت‌های اقتصادی و تجاری فراوانی داشته باشد (Sodhi, 2015). در مقاله‌ای مشابه استدلال شده که چابهار نه تنها باعث دسترسی هند به افغانستان و منابع انرژی ایران می‌شود بلکه فرصت‌ها و پتانسیل‌های فراوانی در حوزه‌های مختلف برای سرمایه‌گذاری هند فراهم می‌کند (Behuria and Rizvi, 2015). امیرسن با تأکید بر اهمیت اقتصادی چابهار ذکر کرده است که هند در کوتاه‌مدت می‌تواند روابط تجاری به‌خصوص در زمینه انرژی را با ایران تقویت کند و در بلندمدت می‌تواند به افغانستان دسترسی پیدا کند. در مقابل، ایران می‌تواند از انزوای بین‌المللی خارج شود و برای افغانستان چابهار می‌تواند دسترسی افغانستان به دریا را فراهم کند و روابط تجاری آن را با هند افزایش دهد (Amirthan, 2017).

سید عباس احمدی و ابراهیم احمدی در مقاله خود به بررسی وزن ژئوپلیتیکی چابهار پرداخته‌اند. نویسندگان معتقدند که بندر چابهار دارای سه سطح از توانمندی ملی، منطقه‌ای و جهانی است. در سطح ملی، توسعه چابهار راهی برای توسعه پایدار استان سیستان و بلوچستان است. در سطح منطقه‌ای، چابهار می‌تواند مهیاکننده اسباب همگرایی منطقه‌ای شود. در سطح بین‌المللی، قرار گرفتن چابهار در کریدور شمال- جنوب نشان دهنده اهمیت ژئوپلیتیکی برجسته چابهار برای هند است (Ahmadi and Ahmadi, 2017). عزتی و شکری در مقاله‌ای تقریباً مشابه معتقدند که

بندر چابهار می‌تواند نقش مهمی در توسعه شهرهای هم‌جوار از طریق فعال‌سازی کریدور شمال-جنوب ایفا کند (Ezati and Shokri, 2012).

ویسی در مقاله خود به مقایسه گوادر و چابهار و رقابت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی ایران و پاکستان برای ایجاد کریدور جنوبی-شمالی پرداخته است. نویسنده معتقد است که مسیر کریدور جنوبی-شمالی از طریق ایران بر اساس توسعه بندر چابهار نسبت به مسیر کریدور جنوبی-شمالی از طریق پاکستان و بندر گوادر از مزیت نسبی بیشتری برخوردار است (Veicy, 2017). دنیلز درباره رقابت چابهار و گوادر بیان می‌دارد که سرمایه‌گذاری هند در چابهار به دلیل محاصره این کشور توسط چین و پاکستان از طریق «شبکه مروارید» و گوادر در پاکستان است (Daniels, 2013).

همان‌گونه که از مرور مختصر مقالات فوق برمی‌آید پژوهشگران کمتر به تأخیر در پروژه بندر چابهار که بالغ بر دو دهه به درازا کشیده و همچنین چشم‌انداز همکاری دو کشور در بندر چابهار اشاره کرده‌اند. لذا نویسندگان در این پژوهش به دنبال پر کردن این خلأ پژوهشی هستند و دلایل تأخیر در توسعه چابهار و چشم‌انداز همکاری دو کشور را در بندر بررسی می‌کنند.

۳. روش پژوهش

پژوهش حاضر با روش قیاسی-فرضیه‌ای یعنی با استفاده از مفاهیم کلیدی ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک به توصیف و تحلیل مساله خود یعنی بررسی دلایل تأخیر سرمایه‌گذاری هند (۲۰۰۳ تا ۲۰۱۹) در بندر چابهار و چشم‌اندازی همکاری ایران و هند در این بندر می‌پردازد. روش گردآوری داده‌ها و اطلاعات عمدتاً به شکل اسنادی بوده و از مصاحبه (با مدیران بندر چابهار) در جهت تایید ادعاهای تحلیل مقاله هم بهره برده شده است.

۴. چارچوب مفهومی: ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک

- اندیشمندان روابط بین‌الملل و سیاست خارجی اقدامات کشورها را در چارچوب نظریه‌ها و مفاهیم مختلف تحلیل و تبیین می‌کنند. در این میان، نظریه ژئوپلیتیک، یکی از نظریه‌هایی است که در تحلیل و تبیین سیاست خارجی کشورها مورد استفاده قرار می‌گیرد. به نظر می‌رسد تأثیر عناصر جغرافیایی بر روی رفتار سیاسی باعث شده تا واژه ژئوپلیتیک بوجود

آید (Agnew, 2004). در این چارچوب، نظریه ژئوپلیتیک به بررسی تأثیر عوامل و واقعیت‌های فیزیکی جغرافیایی بر اقدامات سیاسی کشورها می‌پردازد (Parker, 1998:5). به عبارت دیگر، ژئوپلیتیک به این می‌پردازد که چگونه واقعیت‌های جغرافیایی مانند موقعیت، جایگاه، توپوگرافی و منابع بر سیاست‌های دولت‌ها تأثیر می‌گذارد. ژئوپلیتیک در تعریف دیگر «تأثیر محیط و پدیده‌های محیطی، مانند موقعیت جغرافیایی، امکانات ارتباطی و انتقالی (زمینی، دریایی، هوایی و فضایی)، شکل زمین و غیره را بر تصمیم‌گیری‌های سیاسی در سطوح مختلف از جمله منطقه‌ای و جهانی بررسی می‌کند» (Mojtahedzadeh, 2002:128). دیدگاه‌های فوق تأثیر یک‌طرفه جغرافیا بر سیاست را بیان می‌دارد؛ اما در یک تعریف تعاملی، ژئوپلیتیک عبارت از مطالعه روابط متقابل سه عنصر جغرافیا، سیاست و قدرت و کنش‌ها و نتایج ناشی از تعامل آن‌ها با یکدیگر است (Hafeznia, 2017:49).

- اقتصاد نیز همواره یک عامل تعیین‌کننده در سیاست خارجی کشورها بوده است و امروزه به عامل مرکزی برای تأثیرگذاری بر رفتار خارجی کشورها تبدیل شده است. از ابتدای سده بیستم میلادی، ژئواکونومیست‌ها تعامل بین فضا و «بازیگر اقتصادی» را مورد مطالعه قرار می‌دادند؛ یعنی تأثیر فضا بر جریان کالاها و تولیدات و نیز توانایی‌های فضایی در فرآیند توسعه فعالیت‌های اقتصادی بکار برده می‌شد.

عناصر فضایی شامل موقعیت گذرگاه‌ها و قطب‌های تولیدی، سرمایه لازم برای استخراج و انتقال منابع و کالا، ساختار و ویژگی شبکه‌ها و راه‌های ریلی و ارتباطی و غیره می‌شد. با اینکه منطق اقتصاد در دوران جنگ سرد به فراموشی سپرده شده بود اما اکنون در تحلیل روابط انسان و فضای پیرامونی او، یعنی در تحلیل وضعیت ژئوپلیتیک نقش اصلی را بازی می‌کند و این باعث شده تا ارتباط بین اقتصاد و ژئوپلیتیک بازنگری شود (Zaki and Gholizadeh, 2009:26-27). در همین راستا، واژه ژئواکونومی برای اولین بار به معنای امروزی آن توسط ادوارد لوتواک به کار برده شد. لوتواک در مقاله خود با تأکید بر تجارت و بازرگانی می‌نویسد که فقط زمانی منطق تجارت می‌تواند امور دنیا را اداره کند که اولاً، اهمیت کسب قدرت نظامی کاهش پیدا کند و ثانیاً، رقابت ماهیت اقتصادی داشته باشد؛ بدین صورت، به جای روابط قدرت در عرصه بین‌المللی

روابط تجاری در سراسر جهان پدیدار خواهد شد و این روابط تجاری ممکن است در قالب رقابت یا در قالب همکاری باشند که در قالب همکاری منجر به ائتلاف‌ها و همکاری‌های مشترک اقتصادی به منظور سرمایه‌گذاری در امور متعدد در نقاط مختلف جهان می‌شود؛ به طور خلاصه، لوتواک معتقد است که در عصر ژئواکونومی علل رقابت ماهیت اقتصادی پیدا می‌کند (Luttwak, 1990: 17-21). البته با وجود اینکه لوتواک ژئواکونومی را از ژئوپلیتیک مجزا می‌داند، اما شاید نتوان ژئواکونومی را به مانند دیگر زیرمجموعه‌های ژئوپلیتیک بحث جداگانه‌ای از مبحث مادر دانست؛ چرا که هر کدام از مباحث برداشت و قرائت خود را از ژئوپلیتیک ارائه می‌دهند؛ به عبارت دیگر، از آنجا که اقتصاد انگیزه رقابت‌ها برای قدرت است ژئوپلیتیک قرائتی اقتصادی از شرایط موجود ارائه و جنبه ژئواکونومیک به خود می‌گیرد (Mojtahedzadeh, 2007: 54). خلاصه این که چه دو مفهوم ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک را مجزا از یکدیگر یا متداخل در یکدیگر بدانیم هر دو بر سیاست خارجی دولت‌ها تاثیرگذارند و در این مقاله با فرض جدایی مفهومی ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک، تاثیرشان بر سیاست خارجی دولت‌هایی چون هند و ایران در موضوع چابهار راهنمای توصیف و تحلیل مساله مورد بررسی می‌باشد.

۵. یافته‌های پژوهش

۵-۱. اهداف ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک هند از سرمایه‌گذاری در بندر چابهار

هرچند شاید بتوان اهداف زیادی را در ارتباط با همکاری هند و ایران در بندر چابهار از منظر هندی‌ها در نظر گرفت (Veicy, 2017: 113-18; Nasirpour, 2019) اما مهم‌ترین اهداف ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک این کشور به شرح زیر می‌باشد.

۵-۱-۱. مقابله با چین

امروزه رقابت بین دهلی و پکن به عنوان دو رقیب بلندمدت در عرصه مسیرهای ارتباطی و جغرافیایی و بازارها در آسیا تشدید یافته است که کریدور بندر چابهار و کریدور اقتصادی چین - پاکستان از نمادهای آن هستند (Muzalevsky, 2014: 30-33). کریدور اقتصادی چین - پاکستان

بخشی از ابتکار جاده و کمربند چین است که مناطق غربی چین را از طریق خطوط جاده‌ای، ریلی و خطوط انرژی با عبور از پاکستان به دریای عرب و اقیانوس هند وصل می‌کند و باعث دسترسی مستقیم چین به اقیانوس هند و دریای عربی از طریق بندر گوادر می‌شود. دسترسی مستقیم چین به اقیانوس هند باعث می‌شود تا یک موقعیت مهمی جهت نظارت بر مسیرهای کلیدی دریایی به دست آورد. چین علاوه بر گوادر در بنادر میانمار، بنگلادش و سریلانکا حضور دارد. کریدور اقتصادی چین- پاکستان و حضور چین در بنادر اقیانوس هند باعث تقویت این نگرش شده است که چین به دنبال کنار گذاشتن هند از محاسبات ژئوپلیتیکی آسیا و اقیانوس هند است (Rahim and Ali, 2017:93).

بندر چابهار در چنین شرایط رقابتی از اهمیت مهمی برای هند برخوردار است و به‌مثابه یک تکیه‌گاهی برای مقابله با نفوذ دریایی و زمینی چین است. اولین اهمیت بندر چابهار برای هند دور زدن محدودیت‌های ایجاد شده توسط چین و پاکستان و همچنین کریدور اقتصادی چین- پاکستان است که از منظر هند برای محدود کردن راه‌های زمینی و ارتباطی این کشور به سمت شمال و شمال غرب یا همان آسیای مرکزی و افغانستان است (Daniels, 2013:96)؛ به عبارت دیگر، از لحاظ زمینی، چابهار به هند کمک می‌کند تا از تنگنای ژئوپلیتیکی چین و پاکستان خارج شود و به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان و حتی فراتر از آن دست یابد. با توجه به محصور بودن کشورهای آسیای مرکزی در خشکی، چین و هند تلاش می‌کنند تا از طریق بندر چابهار و گوادر دسترسی این کشورها را به دریا فراهم کنند؛ لذا هر دو کشور سعی می‌کنند تا مسیرهای ارتباطی به بنادر را تقویت کنند تا دامنه نفوذ خود را افزایش دهند (Daniels, 2013:95). به‌طور خلاصه، در زمانی که چین تلاش می‌کند تا مرزهای منطقه‌ای را از طریق ابتکار جاده و کمربند و کریدور اقتصادی چین- پاکستان بازطراحی کند، هند از طریق چابهار به دنبال افزایش ظرفیت‌های خود در پیوندهای منطقه‌ای است (Pant, 2018:18).

بندر چابهار همچنین به هند امکان می‌دهد تا با نفوذ روزافزون چین در اقیانوس هند، دریای عرب و خلیج فارس رقابت کند (Conrad, 2017:56). چین از طریق گوادر حضور خود را در

دریای عربی گسترش داده است. موسسه مطالعات دفاعی وابسته به دهلی نو بیان می‌دارد که «بندر گوادر الزاماتی را برای هند ایجاد می‌کند و چین می‌تواند از طریق آن به مشاهده فعالیت‌های هند و آمریکا در خلیج فارس و دریای عربی بپردازد و خطوط انرژی و مسیرهای دریایی را نظارت کند» (Jaffrelot, 2011). بندر چابهار با واقع شدن در ۱۷۰ کیلومتری گوادر موقعیت مهمی به هند جهت نظارت بر فعالیت‌های چین در خلیج عمان می‌بخشد. علاوه بر این، بندر چابهار با واقع شدن در کنار خطوط حمل و نقل دریایی به هند کمک خواهد کرد تا خطوط ارتباطی دریایی که از خلیج فارس و تنگه هرمز منشأ می‌گیرند را رصد کند، چرا که روزانه ۱۷ میلیون بشکه نفت از این مسیر عبور می‌کند (Daniels, 2013: 95).

۲-۱-۵. مقابله با پاکستان

بخشی از سیاست خارجی هند نسبت به افغانستان و آسیای جنوب تحت تأثیر سیاست‌های پاکستان قرار دارد. برای هند همواره مهم است که پاکستان جای پای در افغانستان به دست نیاورد و از این رو به‌طور تاریخی هند می‌خواهد تا نفوذ و دخالت پاکستان در امور افغانستان را به حداقل برساند و اطمینان حاصل کند که یک رژیم بنیادگرا دیگر از نوع طالبان دوباره ریشه نگیرد (Pant, 2010: 138). در مقابل، پاکستان با استفاده از مزیت جغرافیایی خود مانع از دسترسی و نفوذ هند در افغانستان شده است. با توجه به این شرایط چابهار دارای مزیت‌های مختلفی برای هند و افغانستان جهت مقابله با پاکستان است.

اول اینکه چابهار باعث کاهش وابستگی افغانستان به پاکستان و دسترسی افغانستان به دریا بدون مداخله پاکستان می‌شود. پاکستان با اجازه ندادن حق ترانزیت هند به افغانستان از طریق قلمرو خود سعی کرده است تا نفوذ خود را از طریق وابستگی افغانستان به بندر کراچی به عنوان تنها دروازه جهان برای افغانستان حفظ کند (Pant, 2010: 140). قبل از موافقت‌نامه چابهار همه مسیرهای تجارت دریایی افغانستان از طریق بندر کراچی عبور می‌کردند که هزینه سالیانه آن برای افغانستان بالغ بر ۵۰۰ میلیون دلار بود (Nader et al, 2014: 11-12)، در حالی که از طریق چابهار هزینه‌های جابه‌جایی کالا برای هر کامیون بین هند و افغانستان از ۳۰۰۰ دلار به ۱۸۶۰ دلار کاهش می‌یابد (B. Aghaei, personal interview, November 18, 2018). با حضور هند در

چابهار شاهراه‌های تجاری تورخم و سپین‌بولدک بین افغانستان و پاکستان و وگه‌آیین هند و پاکستان اهمیت خود را از دست می‌دهند. از زمان قرارداد بندر چابهار در سال ۲۰۱۶، میزان تجارت پاکستان با افغانستان از طریق مرز تورخم از ۲,۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۶ به ۵۰۰ میلیون دلار در سال ۲۰۱۸ کاهش یافته است و میزان ترافیک کامیون‌ها از پاکستان به افغانستان از ۷۰,۰۰۰ به ۷,۰۰۰ در سال کاهش یافته است؛ در مقابل، افغانستان ۸۰ درصد از تجارت خود را به دو بندر چابهار و بندرعباس منتقل کرده است (Pant and Mehta, 2018: 671). دوم اینکه هند با کاهش نفوذ پاکستان در افغانستان می‌خواهد تا مانع از تبدیل افغانستان به یک پایگاهی برای افراط‌گرایان ضد هندی شود؛ چرا که بعضی از شورشگرانی که در کشمیر و جامو حضور دارند توسط پاکستان در افغانستان آموزش داده می‌شوند و افغانستان عملاً به یک پایگاهی برای آموزش گروه‌های مانند شبکه حقانی، لشکر طیبه و حتی حرکت المجاهدین و جیش‌المحمد تبدیل شده است (Hanauer and Chalk, 2012: 25-28).

لذا برای ایجاد ثبات و توسعه در افغانستان، کابل می‌تواند با استخراج منابع معدنی و صدور آن‌ها به هند از طریق چابهار به یک منبع باثبات از درآمد دست یابد که می‌تواند به توسعه و ثبات در افغانستان کمک کند (Shafiee et al., 2012).

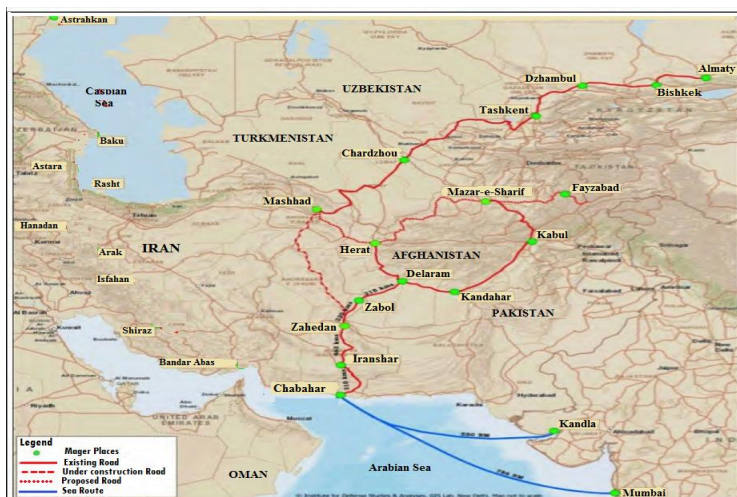
۳-۱-۵. دسترسی به بازارها و منابع انرژی آسیای مرکزی و افغانستان

روابط تجاری و اقتصادی با کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی و افغانستان یکی از مهم‌ترین اولویت سیاست خارجی هند است (Kothari, 2014: 239). بندر چابهار این امکان را به هند می‌دهد تا کالاهای خود را از طریق یک مسیر امن و با هزینه‌های پایین به افغانستان و آسیای مرکزی صادر کند و در مقابل مواد معدنی و انرژی از آنجا وارد کند. سوشما سوراج، وزیر امور خارجه سابق هند، در نشست مربوط به «اولین دیالوگ هند و آسیای مرکزی» در ژانویه ۲۰۱۹، با تأکید بر اهمیت بندر چابهار بیان داشت که «این بندر قابل اعتمادترین مسیر برای همکاری اقتصادی هند با افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی است» (MEA, 2019). اتصال بنادر هند به

کشورهای مستقل مشترک‌المنافع او به‌طور کل به کشورهای آسیای مرکزی از طریق بندر چابهار و کریدور شمال-جنوب، هزینه‌های جابه‌جایی کالا برای هند به میزان ۳۰ تا ۴۰ درصد کاهش می‌یابد و برای هر ۱۵ تن کالا حدود ۲۵۰۰ دلار صرفه‌جویی ارزی نسبت به مسیر دریایی خواهد داشت (Patnaik, 2016).

در حال حاضر هند به دلیل محدودیت‌های دسترسی زمینی جهت مبادلات تجاری با آسیای مرکزی، از بازیگران رقیبی مانند چین، روسیه و ترکیه عقب مانده است؛ برای مثال، در سال ۲۰۱۷ حجم کل صادرات هند برابر با ۲۹۲ میلیارد دلار بود که در این میان سهم آسیای مرکزی و افغانستان فقط ۱,۰۷۵ میلیارد دلار بوده است، در حالی که صادرات چین به آسیای مرکزی و افغانستان ۱۲,۸۵۳ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۷ بوده است (OECD, 2019). هند می‌تواند کالاهای مصرفی مانند دارو، چای، پوشاک آماده، محصولات پزشکی، برنج و ماشین‌آلات و کالاهای الکترونیکی به آسیای مرکزی و افغانستان صادر کند و در مقابل این کشورها می‌تواند کالاهای عمدتاً کشاورزی و مواد اولیه را به بازار هند صادر کند (Storch, 2017).

شکل (۱): نقشه مسیرهای ارتباطی هند به آسیای مرکزی و افغانستان از طریق چابهار



(Source: Behuria and Rizvi, 2015:5)

1. Commonwealth of Independent States (CIS)

یکی دیگر از عوامل مهم سرمایه‌گذاری هند در چابهار دسترسی و تسهیل جابه‌جایی مواد معدنی است. بندر چابهار به هند به عنوان چهارمین مصرف‌کننده بزرگ انرژی اجازه می‌دهد تا به منابع انرژی آسیای مرکزی، از جمله قزاقستان با ۳۰ میلیارد بشکه نفت و ترکمنستان با ۲۶۵ تریلیون فوت مکعب گاز، دسترسی پیدا کند (EIA, 2019). علاوه بر این، قزاقستان با دارا بودن بیش از ۶۷۹,۳۰۰ تن اورانیوم (World Nuclear Association, 2019) و بیش از ۳۷,۳۰۰ میلیون تن ذخایر زغال‌سنگ (EIA, 2019) دارای اهمیت حیاتی برای هند است. افغانستان در کنار کشورهای آسیای مرکزی یکی از کشورهای سرشار از مواد معدنی است؛ به طوری که ذخایر معدنی آن بالغ بر ۱ تا ۳ تریلیون دلار تخمین زده شده است (Price, 2013:5). شرکت ملی استیل هند در سال ۲۰۱۱ برای ساخت و بهره‌برداری معادن آهن از جمله معدن سنگ آهن حاجی گک در بامیان (که ارزش آن ۶,۶ میلیارد دلار برآورد شده است) سرمایه‌گذاری کرده است (Storch, 2017). هند برنامه‌ریزی کرده است تا یک خط ریلی از حاجی گک در بامیان از طریق زرنج به سمت چابهار ایجاد کند و سپس این خط را به راه آهن زاهدان-چابهار وصل کند (Price, 2013:7).

۲-۵. اهداف ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ایران در استقبال از سرمایه‌گذاری هند در چابهار

با توجه به تحریم‌های بین‌المللی ایران و سیاست تقابلی با آمریکا می‌توان اهداف ایران در توسعه بندر چابهار و گسترش همکاری با هندوستان را به شرح زیر برشمرد.

۱-۲-۵. تبدیل بندر چابهار به یک مرکز ترانزیتی بین‌المللی

ایران به واسطه موقعیت جغرافیایی مناسب خود از مزیت‌های ترانزیتی فراوانی برخوردار است که می‌تواند با گسترش شبکه حمل‌ونقل و ارتباطات از این مزیت در راستای افزایش دارنده ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه استفاده کند (Ezati and Shokri, 2012:1). یکی از مزیت‌های ترانزیتی ایران، بندر چابهار است. بندر چابهار از ویژگی‌های مهمی در بخش ترانزیت بین‌المللی برخوردار است. موقعیت جغرافیایی راهبردی در کنار آبراه‌های بین‌المللی، نزدیکی به خطوط بین‌المللی کشتیرانی، تنها بندر تجاری ایران در خارج از منطقه خلیج فارس و

1. Steel Authority of India Ltd (SAIL)

2. Hajigak

نزدیکی به بازارهای آسیای مرکزی و افغانستان و در نتیجه پیوند جنوب آسیا با آسیای مرکزی از جمله این ویژگی‌ها هستند (Hafeznia and Romina, 2006:419)؛ اما مهم‌ترین مزیت بندر چابهار محدوده گسترده بازارهای اطراف بندر است.

بندر چابهار با قرار گرفتن در مسیر کریدور شمال-جنوب و حد واسط برای برقراری ارتباط بین کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز از یک سو و کشورهای آسیای جنوب، جنوب شرق، خاور دور و اقیانوسیه و همچنین کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس از سوی دیگر از مزیت ترانزیتی و ارتباطی مهمی برخوردار است (Ahmadi and Ahmadi, 2017:237). در همین راستا، بر اساس نخستین مطالعات صورت گرفته برای تعیین استراتژی بندر چابهار در سطح بین‌المللی و منطقه‌ای یکی از اهداف عمده آن نقش آفرینی در ترانزیت بین‌المللی به خصوص برای کشورهای همسایه ایران تعریف شده است (Partovi, 2006:18).

حسن روحانی در خرداد ۱۳۹۸، با اشاره به اینکه ترانزیت به‌عنوان یک امتیاز جغرافیایی ایران است بیان داشت که بندر چابهار یکی از عوامل تعامل سازنده با جهان و به‌عنوان «قدرت ترانزیتی ایران» است (Tasnim, 2019a). ایران در همین راستا، نه تنها از سرمایه‌گذاری هند برای توسعه چابهار استقبال کرده بلکه اقداماتی را به‌منظور تقویت خطوط ارتباطی و ارتقاء بندر چابهار آغاز کرده است که عبارت‌اند از ساخت راه‌آهن چابهار-مشهد و افزایش ظرفیت بندر از ۲٫۵ میلیون تن به ۸٫۵ میلیون تن در فاز اول که طبق برنامه جامع توسعه بندر، ظرفیت بندر در فاز پنجم به ۸۰ میلیون تن در سال می‌رسد. یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های ترانزیتی و ارتباطی کشور، پروژه خط آهن چابهار-زاهدان-سرخس است. این پروژه با طول ۱۳۵۰ کیلومتر در دو قطعه در حال ساخت است. قطعه اول به طول ۶۱۰ کیلومتر چابهار را به زاهدان و به شبکه ریلی کشور تا مرز میلک وصل می‌کند و قطعه دوم نیز زاهدان را به بیرجند و سپس به سرخس به طول ۷۶۰ کیلومتر وصل می‌کند و امکان اتصال ریلی چابهار با مرز ترکمنستان و آسیای مرکزی را نیز فراهم می‌کند (Azimi, 2018).

۲-۵. دسترسی به بازار و سرمایه

ایران از طریق مناطق آزادی مانند چابهار، می‌خواهد فرایند تعامل اقتصادی ملی با اقتصاد جهانی

را تسهیل کند. مطابق با تصویب قانون ایجاد مناطق آزاد یکی از اهداف بندر چابهار دسترسی به سرمایه و بازارهای بین‌المللی و ایجاد مناسبات آزاد با اقتصاد جهانی و جذب سرمایه خارجی است (Partovi, 2006: 17). ایران با استقبال از ورود هند به چابهار می‌تواند بازارهای خود را گسترش و سرمایه‌گذار خارجی جذب کند. در طی چند سال گذشته و به خصوص بعد از حضور هند در چابهار، ۳۵۴ شرکت خارجی با سرمایه بالغ بر ۷۷۰ میلیون دلار در بندر ثبت شده است؛ همچنین به دنبال توافق سه‌جانبه چابهار ۱۶۰ شرکت افغان در چابهار سرمایه‌گذاری کرده‌اند و میزان سرمایه‌گذاری آن‌ها بالغ بر ۲۵۰ میلیون دلار است (Kordi, 2017).

از لحاظ تجاری، بندر چابهار علاوه بر اینکه برای ایران یک دروازه و چهارراهی برای تجارت بین‌المللی است، ایران می‌تواند روابط تجاری و اقتصادی خود را با هند به‌عنوان یک قدرت اقتصادی نوظهور و افغانستان به‌عنوان یک بازار دست‌نخورده افزایش دهد. به عبارت دیگر، چابهار نه تنها برای ایران راه‌های تجاری بیشتری برای افزایش تجارت باز می‌کند بلکه امنیت تجاری و اقتصادی نیز فراهم می‌کند زیرا چابهار در خارج از تنگه هرمز قرار دارد، بنابراین آسیب‌پذیری کشور را در زمان فشارهای بین‌المللی و تشدید تنش کاهش می‌دهد. در نهایت، با توجه به عمق بالای بندر چابهار وابستگی ایران به بنادر تجاری امارات کاهش می‌یابد، چرا که چابهار توانایی پذیرش کشتی‌های قاره‌پیما و بزرگ تجاری را دارد (Mitra, 2019: 43).

علاوه بر این، ایران در نظر دارد تا چابهار را با توجه به نزدیکی‌اش به بازارهای بزرگ آسیا مانند هند، به قطب سوم پتروشیمی کشور و مرکز مهمی برای فرآورده‌های نفتی و شیمیایی در منطقه تبدیل کند تا صادرات غیرنفتی را افزایش دهد. لذا برای ایران مهم است تا فعالیت و مشارکت اقتصادی هند در بندر چابهار را افزایش دهد (Yuldasheva, 2017: 91).

۳-۲-۵. مقابله با آمریکا

سیاست‌های آمریکا در چند دهه گذشته نسبت به ایران، انزوای بلندمدت و استراتژیک از طریق سیاست‌های مانند تحریم و حذف ایران از ژئوپلیتیک منطقه بوده است تا از نقش ایران در عرصه منطقه‌ای و بین‌المللی بکاهد. به دنبال این سیاست‌ها، یکی از اهداف آمریکا نسبت به ایران، کاستن از نقش ایران در آینده اقتصاد و ترانزیت منطقه‌ای و بین‌المللی است که در راستای

سیاست حذف و کنار گذاشتن ایران است (Tishehyar and Tuyserkani, 2017:10-11). این انزوا باعث شده است تا فرصت‌ها و مزیت‌های زیادی از کشور از دست برود و ایران در کمتر و یا هیچ پروژه ارتباطی، بندری و هیچ پروژه کلیدی حضور نداشته باشد و حتی خط لوله‌ی مهمی از ایران کشیده نشود؛ اما با این وجود ایران هنوز از اهمیت ارتباطی مهمی برخوردار است (Asgari Kermani, 2016:22).

از آنجا که یکی از مهم‌ترین ویژگی‌ها موقعیت جغرافیایی ایران، جایگاه انکارناپذیر آن در پیوند آسیای جنوب و آسیای مرکزی است، آمریکا در سال‌های گذشته تلاش کرده است تا این مزیت ایران را کمرنگ کند. نمودهای سیاست‌های ضد ایرانی آمریکا در این دو منطقه، طرح جاده ابریشم جدید آمریکا برای اتصال آسیای مرکزی و آسیای جنوب و همچنین پروژه تاپی نمایان شد. هیلاری کلینتون در جولای ۲۰۱۱ چشم‌انداز جاده ابریشم آمریکایی را در هند مطرح کرد که یکی از اهداف آن جلوگیری و پیشگیری از محوریت ایران در بازرگانی منطقه‌ای و در مقابل گسترش نفوذ و تأثیرگذاری آمریکا بر معادلات ژئوپلیتیکی آسیای جنوب و آسیای مرکزی بود (Tishehyar and Tuyserkani, 2017:10-11). بندر چابهار با جایگاه انکارناپذیر خود می‌تواند یکی از ابزارهای ایران برای مقابله با نفوذ آمریکا و ابتکارهای آن در این مناطق باشد. بندر چابهار به عنوان یک نقشه عملی برای مقابله با نفوذ آمریکا در افغانستان و آسیای مرکزی و به طور کلی طرح‌های آمریکا علیه انزوای ایران در منطقه از طریق افزایش نقش منطقه‌ای ایران از طریق پیوند آسیای جنوب و آسیای مرکزی است (Yuldasheva, 2017:35-36). با اتصال و دسترسی کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان به دریا و اقیانوس هند از طریق چابهار، علاوه بر مزیت‌های اقتصادی برآمده از جابه‌جایی کالا، باعث می‌شود تا ایران امکان نفوذ سیاسی و تأثیرگذاری بیشتری را در فرایندهای سیاسی و ژئوپلیتیکی این کشورها در جهت مقابله با نفوذ آمریکا به دست بیاورد (Yuldasheva, 2017:43). همچنین تقویت زیرساخت‌های ارتباطی چابهار به آسیای مرکزی باعث می‌شود تا منطق اقتصادی پروژه تاپی برای انتقال انرژی از آسیای مرکزی به هند

۱. هر چند تردیدهای برای تحقق این پروژه وجود دارد.

که مورد حمایت آمریکا بوده است، کم‌رنگ شود (Asgari Kermani, 2016: 23). از طرف دیگر، با توجه به روابط دوستانه هند و آمریکا، ایران با توسعه همکاری با هند و پیوند منافع آن به ژئوپلیتیک خود می‌تواند در میان‌مدت هرچند به صورت محدود از پتانسیل‌های این کشور برای حل برخی از مشکلات خود استفاده نماید. ایران می‌تواند حمایت هند را جهت مخالف با تحریم‌های یک‌جانبه آمریکا علیه ایران را جلب کند (Asgari Kermani, 2016: 22). به طور خلاصه، با توجه به حضور آمریکا در منطقه و تلاش آن برای انزوای ایران، توسعه و فعال شدن بندر چابهار این امکان را به ایران می‌دهد که اولاً با نفوذ آمریکا در افغانستان و آسیای مرکزی مقابله کند و نفوذ و تأثیرگذاری خود را بر کشورهای ذینفع از چابهار افزایش دهد. دوماً با ورود به رقابت‌های ژئوپلیتیکی و افزایش تعاملات با قدرت‌های نوظهور سهم خود را در تحولات و تعاملات منطقه‌ای افزایش دهد و نقشی به اندازه وزن ژئوپلیتیکی خود در مسائل پیرامون ایفا کند و از این طریق سیاست‌های انزواگرایانه آمریکا را خنثی کند (Daniels, 2013: 96).

۳-۵. علل تأخیر و نافرجامی پروژه چابهار

دو کشور ایران و هند در مورد اهداف و منافع ژئواکونومیکی خود در بندر چابهار دارای هم‌پوشانی هستند و سرمایه‌گذاری هند در چابهار و استفاده از آن به عنوان یک مرکز ترانزیتی در راستای اهداف ژئواکونومیکی ایران از بندر چابهار قرار دارد؛ اما از جنبه ژئوپلیتیکی، اهداف دو کشور با یکدیگر هم‌پوشانی ندارد. این تعارض در اهداف ژئوپلیتیکی دو کشور بیشتر ناشی از اهداف و نوع روابط هند و ایران با بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای همچون آمریکا، چین و پاکستان است و اهداف ژئوپلیتیکی هند و ایران با نوع روابط آنها با هر کدام از این بازیگران در تضاد است. عدم هم‌پوشانی منافع دو کشور در چابهار می‌تواند توسعه سرمایه‌گذاری و آینده بندر چابهار را با مشکل روبه‌رو کند. مهم‌ترین عواملی که موجب می‌شود آینده‌ای مبهم فراروی پروژه بندر چابهار قرار داشته باشد در زیر تشریح می‌گردد.

۱-۳-۵. روابط هند با آمریکا

پیوند قوی میان هند و آمریکا از یک سو و تمایل هند به تثبیت و گسترش این پیوندها از سوی

دیگر، محدودیتی مهم در روابط هند با ایران و چه بسا پروژه بندر چابهار است. هند و آمریکا با فاصله گرفتن از بی‌اعتمادی و دشمنی در دوران جنگ سرد به شرکای طبیعی یکدیگر تبدیل شده‌اند و در زمینه‌های از جمله دفاعی، آموزشی، کشاورزی، تجارت فناوری پیشرفته، هوا فضا و مهاجرین هندی همکاری‌های گسترده‌ای دارند. در همین راستا، در سند استراتژی امنیت ملی آمریکا در سال ۲۰۱۷ ضمن اشاره به اینکه هند شریک استراتژیک و دفاعی آمریکا است ذکر شده است که «ما [آمریکا] روابط استراتژیک خود را با هند عمیق‌تر خواهیم کرد» (The White House, 2017:46-50). روابط استراتژیک هند با آمریکا در صورتی است که ایران آمریکا را بزرگ‌ترین تهدید خود می‌داند و تلاش می‌کند تا با نفوذ آن در مناطق اطراف ایران مقابله کند. در چنین شرایطی، تمایل هند به گسترش روابط با آمریکا و در مقابل، تلاش ایران برای مقابله با آمریکا باعث شده تا با اهداف دو کشور هم‌خوانی نداشته باشد.

زمانی که موافقت‌نامه چابهار بین هند و ایران در سال ۲۰۰۳ در دوره نخست‌وزیری واجپایی به امضا رسید، روابط هند و ایران به سطح شکل‌گیری روابط استراتژیک نزدیک شده بود و دو کشور علاوه بر موضوع چابهار همکاری‌های اقتصادی، سیاسی و نظامی با یکدیگر را طبق اعلامیه تهران (۲۰۰۱) و اعلامیه دهلی‌نو (۲۰۰۳) گسترش داده بودند؛ اما یک سال بعد از موافقت‌نامه چابهار با روی کار آمدن سینگ در سال ۲۰۰۴، روابط هند و آمریکا متحول شد و هند گسترش روابط با آمریکا را یکی از اولویت‌های سیاست خارجی خود قرار داد. سینگ در اولین قدم سیاست خارجی خود مذاکرات هسته را با دولت بوش آغاز کرد که منجر به توافق هسته‌ای هند و آمریکا شد (Chari, 2009:34). در همین زمان دولت بوش ایران را به‌عنوان یک تهدیدی برای صلح جهانی در سخنرانی «محور شرارت» نامید (Storch, 2017). در فوریه ۲۰۰۷، تام لانتوس، رئیس کمیته امور خارجی مجلس نمایندگان آمریکا با صدور بیانیه‌ای به هند مبنی بر اینکه ایالات متحده با روابط تجاری دوستانه بین هند و ایران مخالف است و دولت ایران را به‌عنوان یک «دولت تروریست» توصیف کرد و نارضایتی خود را از گسترش روابط هند و ایران اعلام کرد (Alam, 2010:43). هند جهت نزدیکی بیشتر به آمریکا و تصویب موافقت‌نامه هسته‌ای در

کنگره آمریکا، در سال‌های ۲۰۰۵، ۲۰۰۶ و ۲۰۰۹ علیه ایران در آژانس بین‌المللی انرژی اتمی رأی داد (Alam, 2010:43). این آراء مهر پایانی بر روابط استراتژیک ایران و هند و در مقابل آغاز فصلی جدید برای روابط استراتژیک هند و آمریکا بود. سانجیای بارو، سخنگوی ارشد و مشاور رسانه‌ای نخست وزیر سابق هند، مان موهان سینگ، این توافق و این دوره را به عنوان پایین‌ترین نقطه در روابط ایران و هند توصیف کرد (Pethiyagoda, 2018:13).

هر چند به گفته استفن کوهن، هند اصل استقلال استراتژیک را سرلوحه روابط خود با ایران و آمریکا قرار داده (Cohen, 2001)، اما دهلی عملاً سطح همکاری‌های خود را با تهران کاهش داده و در مقابل همکاری‌های خود را با واشنگتن جهت انزوای ایران افزایش داده است. تغییر در روابط هند با آمریکا به‌طور قابل‌توجهی بر موافقت‌نامه چابهار تأثیر گذاشته است. در چنین شرایطی و با توجه به اختلافات ایران و آمریکا و تلاش آمریکا برای انزوای ایران، چابهار (و حتی خط لوله صلح) به یک موضوعی برای چانه‌زنی هند با آمریکا تبدیل شد و نه یک عاملی برای همکاری ایران و هند. زمانی که مذاکرات توافق‌نامه هسته‌ای هند با آمریکا در سال ۲۰۰۵ شروع شد دولت سینگ، مورلی مانوهر جوشی، وزیر نفت آن دوره را که یکی از افراد تأثیرگذار در ایجاد موافقت‌نامه چابهار در سال ۲۰۰۳ و طرفدار روابط نزدیک بین ایران و هند بود را برکنار کرد؛ بسیاری از منتقدان این اقدام سینگ را برای خوشحالی و تسهیل روند مذاکرات با آمریکا می‌دانستند (Winand et al, 2015:290-91). علاوه بر تغییر در نوع روابط هند و آمریکا و به دنبال آن روابط هند با ایران، تحریم‌های آمریکا و سازمان ملل علیه ایران مانعی دیگر در توسعه پروژه چابهار بود. با این حال، تنها اقدامی که در دولت سینگ انجام شد ساخت بزرگراه زرنج-دلارام به‌عنوان بخشی از پروژه چابهار در سال ۲۰۰۹ بود. با این حال تحولات ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی موجود در آسیا باعث شد تا هند قادر به چشم‌پوشی از مزایای بندر چابهار نباشد و پس از توافق هسته‌ای ایران، توافق‌نامه نهایی توسعه بندر چابهار را با ایران در سال ۲۰۱۶ امضا کرد. لازم به ذکر است که در بحبوحه سفر نارندرا مودی به تهران و امضای موافقت‌نامه چابهار

1.Sanjaya Baru

2.Murli Manohar Joshi

آمریکا باز هم به دنبال سنگ اندازی در مسیر توافق چابهار بود، چرا که آمریکا در همین زمان موضوع موافقت نامه رسمی همکاری امنیتی هند با واشنگتن را مطرح کرد (Pethiyagoda, 2018: 14).

با سیاست فشار حداکثری آمریکا و خروج از برجام در می ۲۰۱۸ تحریم های اقتصادی علیه ایران از سر گرفته شد. در مورد بندر چابهار اگر چه مقامات آمریکایی اظهار داشته اند که واشنگتن مایل به مداخله در سرمایه گذاری هند در چابهار نیست و آن را از تحریم ها معاف کرده اند (Pethiyagoda, 2018: 17). اما اولویت های سیاست خارجی ایالات متحده برای مهار و انزوای ایران و همکاری هند با این سیاست ها ممکن است باعث کند شدن توسعه بندر چابهار شود. هند در همین راستا، برای سال ۲۰۱۹ و ۲۰۲۰ بودجه روند توسعه بندر چابهار را به یک سوم کاهش داد، یعنی بودجه سالانه را از ۲۲ میلیون دلار به ۶٫۵ میلیون دلار در سال کاهش داد (Bhattacharjee, 2019). از طرف دیگر، تحریم های ایالات متحده منجر به تأخیر و امتناع شرکت های سوئیسی و فنلاندی برای تأمین لجستیک و تجهیزات بندری و همچنین تردد کشتی های بین المللی و ورود بانک های هندی و افغانستانی به چابهار شده است. با پیش بینی چنین پیچیدگی هایی هند در سال ۲۰۱۸ اعلام کرد جهت دور زدن تحریم های اقتصادی ایالات متحده، سرمایه گذاری خود را از طریق رویه انجام می دهد (Pant and Mehta, 2018: 677).

۲-۳-۵. روابط ایران با چین و پاکستان

منافع ایران و چین در خیلی از موارد دارای همپوشانی هستند. از لحاظ اقتصادی، چین بزرگ ترین شریک تجاری و اقتصادی ایران است به طوری که در سال ۲۰۱۷ حجم تجارت پکن و تهران بالغ بر ۳۵٫۴ میلیارد دلار بوده است (OECD, 2020). با سفر شی جین پینگ به ایران در ژانویه ۲۰۱۶، دو کشور قصد خود را برای گسترش تجارت دوجانبه در بلند اعلام کردند (Pant and Mehta, 2018: 675). علاوه بر تجارت، چین بزرگ ترین سرمایه گذار در بازار ایران است. حدود ۱۰۰ شرکت بزرگ چینی در بخش های کلیدی اقتصاد ایران به ویژه انرژی و حمل و نقل سرمایه گذاری می کنند. در کنار همه این موارد ایران با منابع طبیعی فراوان، سرمایه انسانی، بازار

بزرگ و نسبتاً دست‌نخورده دارای اهمیت اقتصادی مهمی برای چین است (Vatanka, 2019). همچنین با تبدیل شدن چین به‌عنوان یک قدرت اقتصادی، گشایشی استراتژیک برای ایران پدید آورده است تا بتواند با تحریم‌ها و فشارهای آمریکا مقابله کند (Shariatinia, 2012: 192). خروج آمریکا از توافق هسته‌ای در سال ۲۰۱۸، باعث شده تا آمریکا سخت‌ترین تحریم‌ها را علیه ایران وضع کند و از کشورهای مختلف خواست تا واردات نفت خود را از ایران به صفر برسانند. با این حال این تحریم‌ها با مانع قابل توجه چین روبه‌رو شد که بزرگ‌ترین خریدار نفت ایران است. پکن به دلیل نیاز خود به نفت و همچنین حفظ روابط نزدیک خود با تهران واردات نفت از ایران را به صفر نرساند (Mitra, 2019: 44).

علاوه بر همکاری‌های اقتصادی، دو کشور در ابعاد ژئوپلیتیکی دارای همپوشانی منافع هستند. ایران و چین نسبت به جایگاه خود در نظم جهانی موجود ناراضی هستند و تلاش می‌کنند تا با تغییر در توزیع قدرت در عرصه بین‌المللی و منطقه‌ای، جایگاه خود را ارتقا بخشند، اگرچه در نوع تجدیدنظرطلبی آن‌ها تفاوت وجود دارد (Shariatinia, 2012: 188-191). این همپوشانی زمینه‌های شکل‌گیری طیفی از همکاری‌ها میان دو کشور را باعث شده است. همچنین همکاری دو کشور در سازمان‌های بین‌المللی به‌ویژه سازمان ملل، آژانس بین‌المللی انرژی اتمی و سازمان همکاری شانگهای، حمایت چین از مسئله هسته‌ای ایران و برجام و همکاری دو کشور در بحران‌های خاورمیانه بخشی از روابط دوستانه دو کشور است (Shariatinia, 2012: 190). به‌طور خلاصه، ظریف در روزنامه گلوبال تایمز چین، روابط ایران و چین را چنین توصیف می‌کند که «چین امروزه به یک شریک اقتصادی ضروری برای ایران تبدیل شده است و دو کشور در بسیاری از جبهه‌ها شریک استراتژیک هستند» (Zarif, 2019).

حضور هند در بندر چابهار جهت مقابله با چین، با منافع ایران و چین هم‌پوشانی ندارد. چین بخش عظیمی از نفت خود را از خلیج فارس تهیه می‌کند و این نفت از طریق اقیانوس هند به تنگه مالاکا و سپس چین می‌رسد. همان‌طور که قبلاً ذکر شد یکی از اهداف هند از سرمایه‌گذاری در بندر چابهار کنترل بر مسیرهای دریایی و مهار چین در مناطق حاشیه اقیانوس هند است. این نه‌تنها با منافع ایران و چین در تضاد است بلکه باعث ایجاد نوعی هم‌پوشانی بین منافع هند و

آمریکا می‌شود.

در سند استراتژی امنیت ملی آمریکا آشکارا ذکر شده است که علاوه بر اینکه از حضور هند و کمک‌های اقتصادی آن در آسیای جنوب و مرکزی استقبال می‌شود بلکه «ما [آمریکا] از حضور و رهبری هند در اقیانوس هند حمایت می‌کنیم» (The White House, 2017, 50). لذا یکی از اهداف آمریکا جهت حمایت هند در اقیانوس هند و آسیای جنوب، مقابله با افزایش قدرت چین در این مناطق است. از این رو می‌توان گفت که معافیت بندر چابهار از تحریم‌های آمریکا در راستای استراتژی آمریکا یعنی نفوذ هند در افغانستان و مسیرهای دریایی و به چالش کشیدن چین و پاکستان در این مناطق است.

از طرف دیگر، حضور هند در بندر چابهار باعث ایجاد نگرانی‌های ژئوپلیتیکی برای پاکستان شده است. پاکستان تمایل ندارد هند در مرزهای غربی آن و در افغانستان حضور یابد، چرا که از منظر پاکستان حضور هند در این مناطق باعث افزایش تحرکات قومی در مناطق داخلی پاکستان می‌شود. علاوه بر این، پاکستان همیشه نگران استراتژی هند برای انزوا پاکستان و نظارت بر بندر گوادر از طریق چابهار بوده است (Ahmad and Akbarzadeh, 2018: 89). در چنین شرایطی اگر ایران به نگرانی‌های اسلام‌آباد توجه نکند ممکن است اسلام‌آباد همکاری خود را با رقبای ایران در منطقه از جمله عربستان افزایش دهد. مونیر اکرم، سفیر سابق پاکستان در سازمان ملل، بیان می‌دارد که «هند در حال کار کردن با ایران برای موازنه ابتکار جاده و کمربند است که شامل کریدور اقتصاد بین چین و پاکستان است» او همچنین اضافه می‌کند که «این همکاری ممکن است باعث تحریک همکاری روابط بین اسلام‌آباد، پکن و ریاض شود» (Akram, 2016). دو کشور ایران و پاکستان تلاش می‌کند تا به نگرانی‌ها یکدیگر بی‌اعتنا نباشند و گسترش روابط آن‌ها با بازیگران منطقه‌ای به ضرر دیگری تمام نشود. پاکستان در همین راستا از شرکت در ائتلاف نظامی به رهبری عربستان علیه حوثی‌ها در یمن خودداری کرد و مجلس پاکستان مانع از ارسال نیروهای نظامی پاکستان به یمن و پیوستن آن به ائتلاف سعودی شد (Karim, 2017: 6). تهران این اطمینان را به پکن و اسلام‌آباد داده است که به دهلی‌نو یا هر کشور دیگری اجازه نخواهد داد که بندر چابهار را علیه منافع چین و پاکستان استفاده کند. لذا ایران احتمال پیوستن

پاکستان و چین به پروژه چابهار را در آینده‌ی نزدیک از بین نبرده است. در مه ۲۰۱۶، همان سالی که توافق چابهار امضا شد مهدی هردوست، سفیر ایران در پاکستان، ضمن اشاره به اینکه قرارداد بندر چابهار به پایان نرسیده و فقط به سه کشور شریک (ایران، هند و افغانستان) محدود نمی‌شود، اظهار داشت «این توافق به پایان نرسیده است. ما منتظر اعضای جدید هستیم. پاکستان به عنوان همسایه برادر ما و چین شریک بزرگ ایران و دوست پاکستان از ورود آن‌ها به موافقت‌نامه استقبال می‌کنیم» (The Time of India, 2016). تهران همچنین همواره درصدد برطرف کردن این نگرانی بوده که چابهار رقیب استراتژیک گوادر نیست و حتی ایده دو بندر را به‌عنوان دو بندر خواهر تأیید کرده است. ایران معتقد است که هر دو بندر باید در کنار یکدیگر عمل کنند. ظریف به همین منظور بیان می‌دارد که «بندر چابهار و بندر گوادر رقیب یکدیگر نیستند و این دو بندر مکمل یکدیگر هستند و چنانچه در مقابل همدیگر باشند قطعاً هر دو بندر متضرر خواهند شد» (Tasnim, 2019b). ایران در همین راستا قصد دارد برق و سایر کالاها را به گوادر صادر کند. این تلاش‌های ایران جهت حمایت از گوادر و دعوت به مشارکت چین و پاکستان در چابهار در تضاد آشکار با اهداف ژئوپلیتیکی هند در استفاده از بندر چابهار است.

۶. نتیجه‌گیری

همان‌گونه که مشخص شد دستیابی به اهداف ژئواکونومیکی از طریق بندر چابهار برای ایران و هند مهم است. هند به آرزوی دیرینه خود یعنی به منابع و بازارهای کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان دسترسی می‌یابد و ایران در همین راستا به دنبال توسعه بندر چابهار به‌عنوان یک مرکز ترانزیتی و محلی برای گسترش همکاری‌های اقتصادی و تعامل با اقتصاد جهانی است. در واقع نوعی همپوشانی بین منافع ژئواکونومیکی دو کشور وجود دارد اما در مقابل اهداف ژئوپلیتیکی دو کشور برای استفاده از بندر با یکدیگر هم‌خوانی ندارد. از آنجا که تضاد در اهداف ژئوپلیتیکی مربوط به نوع روابط ایران و هند با بازیگران تأثیرگذار در عرصه بین‌المللی شامل آمریکا و چین و بازیگر منطقه‌ای همچون پاکستان است، باعث شده تا پروژه بندر چابهار در طی چند سال گذشته با کندی مواجه شود و به دنبال آن چابهار به شدت از منظر ژئوپلیتیکی نگرسته و درگیر اختلافات ژئوپلیتیکی شود.

در حالی که هند تمایل دارد تا از بندر چابهار برای مقابله با چین و پاکستان استفاده کند، ایران می‌خواهد این دو بازیگر را با توجه به نوع روابط دوستانه‌شان در پروژه چابهار شریک کند. از طرف دیگر، تداوم سیاست تقابلی ایران و آمریکا و تلاش ایران برای استفاده از بندر برای مقابله با انزوای آمریکا باعث شده تا با سیاست‌های هند همپوشانی نداشته باشد. علاوه بر این، آمریکا از طریق تحریم‌ها مانع از حضور همه‌جانبه سرمایه‌گذاران هندی در چابهار شده است. این تضاد و عدم همخوانی در منافع ژئوپلیتیکی از یک طرف باعث کندی در موافقت‌نامه در سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۱۹ بوده و از طرف دیگر باعث شده تا نتوان چشم‌انداز روشنی برای موفقیت پروژه در سال‌های آینده تعریف و دستاورد ملموسی برای آن انتظار داشت؛ چرا که مزایای ژئواکونومیکی و اقتصادی آن تحت تأثیر مسائل ژئوپلیتیکی قرار گرفته و نقش اقتصادی آن در آینده کم‌رنگ خواهد شد و حتی ممکن است عملاً اهمیت ژئواکونومیکی چابهار از بین برود. لذا تصمیم‌گیران تهران و دهلی‌نو باید توجه کنند که در صورت تداوم این روند چابهار در یک موضع ضعف قرار خواهد گرفت.

هند و ایران نیاز دارند تا از یک منظر بلندمدت به چابهار بیندیشند و با تقویت جنبه‌های تجاری و اقتصادی بندر و بازنگری در اهداف خود از بندر چابهار، چشم‌انداز مثبتی برای آن ایجاد کنند. این باعث می‌شود تا از حساسیت روابط هند و ایران با بازیگران دیگر کاسته شود. ایران باید از طریق تقویت خطوط ارتباطی به بندر به خصوص خط آهن چابهار به سرخس، ارتباط بندر با آسیای مرکزی را تقویت کند و مشوق‌های اقتصادی برای کشورهای موجود در بندر و کشورهای که تمایل دارند در بندر حضور پیدا کنند را تقویت کند. در مقابل هند باید تلاش‌های خود را برای بازاریابی و جابه‌جایی بیشتر کالا به خصوص به کشورهای آسیای مرکزی را افزایش دهد. علاوه بر این، برای کاهش ناهمپوشانی‌های ژئوپلیتیکی و افزایش مزیت‌های ژئواکونومیکی چابهار، از کشورهایی که قبلاً برای حضور در چابهار تمایل نشان داده بودند استقبال شود و آن‌ها را در مراحل توسعه بندر شریک کنند و در عین حال هند همچنان سهم اکثریت در سرمایه‌گذاری را حفظ کند. کشورهایی مانند ژاپن و کره جنوبی و حتی چین تمایل خود را به سرمایه‌گذاری در بندر نشان داده‌اند. از این طریق می‌توان انتظار داشت که چابهار به یک مکانی برای تعاملات

_____ ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک و چشم‌انداز همکاری..... ۸۳

چندجانبه اقتصادی تبدیل شود. به عبارت دیگر، حضور کشورهای مانند ژاپن و کره جنوبی باعث می‌شود تا منافع ژئوپلیتیکی کمرنگ‌تر و ابعاد ژئواکونومیکی بندر برجسته شود. همچنین با حضور کشورهای بیشتر در چابهار باعث می‌شود تا سرمایه بیشتری وارد بندر چابهار شود.

۷. قدرتدانی

نگارندگان از معاونت پژوهشی دانشگاه شهید بهشتی به واسطه حمایت‌های مادی و معنوی در راستای انجام این پژوهش، و هم‌چنین سردبیر و هیات محترم تحریریه فصلنامه بین‌المللی ژئوپلیتیک کمال تشکر را دارند.

References

1. Aghaei, B (2018). personal interview.
2. Agnew, J (2004). *Geopolitics: Re-Visioning World Politics*, London: Routledge.
3. Ahmadi, S.A; Ahmadi, I (2017). Investigating the Strategic Capabilities of Chabahar Free Zone in Line with Iran's Geopolitical Weight and National Strength (from Domestic, Regional and International Perspective), *Strategic Quarterly*, No. 83, pp. 235-263. **[In Persian]**
4. Ahmed, Z. Sh; Akbarzadeh, Sh (2018). Understanding Pakistan's Relationship with Iran. *Middle East Policy*, 25(4), 86-100. doi: 10.1111/mepo.12380.
5. Akram, M (2016). The New Great Game, DAWN, Available at: <https://www.dawn.com/news/1264242/>.
6. Alam, A (Ed). (2011). *India and Iran: an assessment of contemporary relations*. New Century Publications. doi:10.1111/dome.12014.
7. Amirthan, Sh (2017). What Are India, Iran, and Afghanistan's Benefits from the Chabahar Port Agreement?, *Strategic Analysis*, 41(1), 87-93. doi:10.1080/09700161.2016.1249184.
8. Asgari Kermani, H (2016). Chabahar Port and Region, *Journal of Foreign Relations*, No, 1, pp. 17-23. **[In Persian]**
9. Azimi, A.H (2018). The Most Economical Railway Project needs money; Can Indians Finance the Chabahar-Zahedan Railway?, Available at: <https://cfzo.ir/ns/163>. **[In Persian]**
10. Behuria, A; Alam Rizvi, M. M (2015). *India's Renewed Interest in Chabahar: Need to Stay the Course*. Institute for Defense Studies and Analyses. Available at: https://www.files.ethz.ch/isn/191336/IB_Chabahar_BehuriaRizvi_130515.pdf
11. Bhattacharjee, K (2019). Union Budget 2019-20: Bhutan Gains, Chabahar Loses in Budget pie, *The Hindu*, Available at: <https://www.thehindu.com/business>.
12. Chari, P. R. (Ed.). (2014). *Indo-US nuclear deal: seeking synergy in bilateralism*. New Delhi: Routledge.
13. Cohen, S (2001). *India: Emerging Power*, Washington D.C.: Brookings Institution Press.
14. Conrad, M.P (2017). China's Access to Gwadar Port: Strategic Implications and Options for India. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 13(1), 55-62. doi:10.1080/09733159.2017.1317123.
15. Daniels, R (2013). Strategic competition in South Asia: Gwadar, Chabahar, and the risks of infrastructure development. *American Foreign Policy Interests*, 35(2), 93-100. doi:10.1080/10803920.2013.776887.
16. EIA (2019), *Executive Summary of Kazakhstan and Turkmenistan*, EIA Beta, Available at: <https://www.eia.gov/beta/international/analysis.php?iso=KAZ/>

TUR.

17. Ezati, E; Shokri, Sh (2012). Investigating the Position of Chabahar in North-South Transit and its Role in the Development of Neighboring Cities, *Geographical Land Quarterly*, No.36. pp. 1-14. **[In Persian]**
18. Hafeznia, M.R (2017). Principles and Concept of Geopolitics, Mashhad: Papoli Publications. **[In Persian]**
19. Hafeznia, M.R; Romina, I (2005). Analysis of Geopolitical Capacities of the South-East Coast of Iran in National Interest (Neglected Space), *Geography and Development Quarterly*, No. 6, pp. 5-20. **[In Persian]**
20. Hanauer, L; Chalk, P (2012). India's and Pakistan's Strategies in Afghanistan, Rand Corporation.
21. Jaffrelot, Ch (2011). A Tale of Two Ports, Yale Global Online, Available at: <https://yaleglobal.yale.edu/content/tale-two-ports>.
22. Karim, U (2017). Iran-Pakistan Relations: The Current State of Affairs, Ankara: Center for Iranian Studies in Ankara.
23. Kordi, A (2017). "Afghan Investment Companies Record Holder of Foreign Registration Company in Chabahar Free Zone", Chabahar Free Zone, Available at: <https://cfzo.ir/ns/163>. **[In Persian]**
24. Kumar Kothari, R (2014). India's Connect Central Asia Policy: Emerging Economic and Security Dimensions, *Sociology and Anthropology*, 2(6): 239-254. doi:10.13189/sa.2014.020605.
25. Luttwak, E. N. (1990). From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, *Grammar of Commerce, The National Interest*, (20), 17-23.
26. MEA (2019). Press Statement by EAM after First India-Central Asia Dialogue, Available at: <https://www.mea.gov.in/Speeches-Statements.htm?dtl/30907/>.
27. Mitra, R (2019). India's Persian desire—analyzing India's maritime trade strategy vis-à-vis the Port of Chabahar. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 41-50. doi.: 10.1080/09733159.2019.1625226.
28. Mojtahedzadeh, P (2002). Political Geography and Geographical Politics, Tehran, SAMT Publications. **[In Persian]**
29. Mojtahedzadeh, P (2007). Iranian Democracy and Identity, Tehran: Kavir Publications. **[In Persian]**
30. Muzalevsky, R(2014). Central Asia's Shrinking Connectivity Gap: Implications for US Strategy, Army War College Carlisle Barracks Strategic Studies Institute.
31. Nader, A.R; Scotten, A. G; Rahmani, A. I; Stewart, Robert; Mahnad, L (2014). Iran's Influence in Afghanistan: Implications for the US Drawdown, Rand Corporation.
32. Nasirpour, Gh.R (2019). "Iran-India Relations with Future Prospects", *Geopolitics Quarterly*, Vol. 14, Issue 52, pp. 165-187. **[In Persian]**

33. OEC (2019). India and China Export Profile in 2017, Available at: <https://oec.world/en/visualize/>.
34. OEC (2020). Iran Profile: Iran and China Trade, Available at: <https://oec.world/en/profile/>.
35. Pant, H.V. (2010). "India in Afghanistan: A test case for a rising power". *Contemporary South Asia*, 18(2), 133-153. doi:10.1080/09700161.2012.689527.
36. Pant, H. V. (2018). India-Iran Cooperation at Chabahar Port: Choppy Waters. *CSIS Briefs*.
37. Pant, H. V; Mehta, K (2018). "India in Chabahar: A Regional Imperative", *Asian Survey*, 58(4), pp: 660-678. doi: 10.1525/as.2018.58.4.660.
38. Partovi, M (2006). Obstacles and Limits of Chabahar Port Development as a Free Zone, *Economic Journal*, vol 64. pp. 17-22. **[In Persian]**
39. Patnaik, A (2016). *Central Asia: Geopolitics, security and stability*. Routledge.
40. Pethiyagoda, K (2018). *India's Pursuit of Strategic and Economic Interests in Iran*. Rand Corporation.
41. Price, G (2013). *India's policy towards Afghanistan*. Chatham House.
42. Rahim, N; Asghar, A (2018). The Sino-Indian Geo-Strategic Rivalry: A Comparative Study of Gwadar and Chabahar Ports. *Dialogue*, 13(1). Available at: <http://www.qurtuba.edu.pk/thedialogue/>.
43. Shafiee, N; et. all. (2012). "India Approach toward Afghanistan after September 11, 2011, *Geopolitics Quarterly*, Issue 26, pp. 125-52. **[In Persian]**
44. Shariatnia, M (2012). Determinant Factors of Iran and China Relations, *Journal of Foreign Relations*, No. 2, pp. 179-210. **[In Persian]**
45. Sidhu, W.P.S (2016). *The United States, India, and Iran: Managing a Delicate Balance*, NYU, CIC, Center on International Cooperation.
46. Storch, B (2017). *Balancing Security and Development: The Case of Chabahar: Iran*, Chennai Centre for China Studied. Available at: <https://www.c3sindia.org/>.
47. Tasnim (2019a). *Developing Chabahar Port Transit Routes is Constructive Inter-action with the World*, Available at: <https://www.tasnimnews.com/fa/news/>. **[In Persian]**
48. Tasnim (2019b). *Zarif: Chabahar plays an important role in transit of goods*, Available at: <https://www.tasnimnews.com/fa/news/1398/03/02>. **[In Persian]**
49. *The Time of India* (2016). *Chabahar Deal 'not finished'; Pakistan, China welcome: Iran*, Available at: <https://timesofindia.indiatimes.com>.
50. *The White House* (2017). *National Security Strategy of the United State of America*, Available at: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf>.
51. Tishehyar, M; Tuyserkani, M (2017). "The Geopolitical Basis of the US and China Silk Road in Central Asia", *Central Asia and Caucasus Journal*, No. 99,

- pp. 1-25. **[In Persian]**
52. Vatanka, A (2019). China's Great Game in Iran, Foreign Policy, Available at: <https://foreignpolicy.com/2019/09/05/chinas-great-game-in-iran/>.
 53. Veicy, H (2017). "Investigation of Geopolitical and Geo-economic Competitions of Pakistan and Iran to Create South-North Corridor of Eurasia: Preferences and Threats", Geopolitics Quarterly, Vol. 13, No. 2, pp. 101-124. **[In Persian]**
 54. Winand, P; Vicziany, M; Datar, P (2015). The European Union and India: Rhetoric Or Meaningful Partnership?. Edward Elgar Publishing.
 55. World Nuclear Association (2019). Uranium Mining Overview, Available at: <https://www.world-nuclear.org/>.
 56. Yuldasheva, G (2016). The Role of Iran and the United States of America in Geopolitics of Central Asia, Riga: Latvian Institute of International Affairs.
 57. Zaki, Y; Vali Gholizadeh, A (2009). "Investigation and Analysis of Iran's Geopolitical and Geoeconomics Status for CIS Countries", Geopolitics Quarterly, Issue 3, pp. 21-56. **[In Persian]**
 58. Zarif, M.J (2019). Shared vision binds Iran-China Relations, Global Times, Available at: <http://www.globaltimes.cn/content/1162671.shtml>.