

نشست علمی کارشناسی

مجمع تشخیص مصلحت نظام
(پژوهشکده تحقیقات راهبردی)
با همکاری
انجمن ایرانی مطالعات منطقه‌ای
(کارگروه جنوب آسیا)

۶ تیر ۱۳۹۹

گزارش کامل



نشست علمی-کارشناسی

همکاری ایران و هند در چابهار:

از تصور تا واقعیت

با حضور

آقای مهدی نبی زاده

سفیر پیشین جمهوری اسلامی ایران در هند

آقای ماشاءالله شاکری

سفیر پیشین جمهوری اسلامی ایران در پاکستان

دکتر جعفر حق پناه

استاد دانشگاه و عضو هیئت مدیره انجمن ایرانی مطالعات منطقه‌ای



گزارش کامل

نشست علمی-کارشناسی «همکاری ایران و هند در چابهار: از تصور تا واقعیت» توسط پژوهشکده مطالعات راهبردی مجمع تشخیص مصلحت نظام با همکاری انجمن ایرانی مطالعات منطقه‌ای در ۶ تیر ۱۳۹۹ برگزار شد. در این نشست آقای



ماشالله شاکری سفیر پیشین ایران در پاکستان، آقای مهدی نبی‌زاده سفیر پیشین ایران در هند و آقای دکتر جعفر حق-

پناه استاد دانشگاه و عضو هیأت مدیره انجمن ایرانی مطالعات منطقه‌ای به طرح نقطه‌نظرهای خود پرداختند. این نشست به ابتکار کارگروه جنوب آسیای انجمن ایرانی مطالعات منطقه‌ای برگزار شد.

در این نشست ابعاد مختلف همکاری هند با ایران در پروژه چابهار و تاثیر کاهنده یا افزاینده دیگر متغیرهای منطقه‌ای و بین‌المللی مورد بحث قرار گرفت. در ابتدا آقای دکتر رحیم بایزیدی مدیر گروه روابط بین‌الملل پژوهشکده تحقیقات راهبردی و دبیر نشست رویداد استراتژیک ۱۶، گزارشی از آخرین تحولات و وضعیت داخلی و منطقه‌ای بندر چابهار و همکاری ایران و هند، ارائه دادند و به تشریح مسئله پرداختند. ایشان گفتند: «روابط ایران و هند بعد از انقلاب اسلامی ایران تا به امروز دارای فراز و فرود نسبتاً کمی بوده است. اوج روابط ایران و هند را باید در دهه ۹۰ و مسئله احداث خط لوله صلح مشاهده کرد که البته تا به امروز به نتیجه نرسیده است چراکه همواره در روابط ایران و هند، متغیرهای خارجی و کنش‌گران خارجی تاثیرگذار بوده‌اند. چابهار نیز از این قاعده مستثنی نبوده است، به طوری که تاثیر متغیرهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در

چابهار جدی‌تر است و ایران و هند را مجبور به انتخاب راهبردی در مقابل هم می‌کند و این سیاست باعث می‌شود منافع هردو کشور تحت تاثیر این متغیرها قرار داشته باشد. نمود بارز رفتار هند در سال‌های اخیر نزدیکی بیشتر به امریکا و غرب و کاهش همکاری‌ها و مناسبات با ایران و چین بوده است. حتی مشاهده می‌شود هند در کمپین فشار حداکثری ایالات متحده امریکا علیه جمهوری اسلامی ایران، روابط خود را با ایران به کمترین میزان خود در این سالها رسانده است و در مقابل پیوند وثیقی را با امریکا و غرب در سطح بین‌المللی و با رقبای ایران در سطح منطقه‌ای آغاز کرده است. در مقطع کنونی یکی از مسائل مهم برای هند در چابهار، بحث انتخابات امریکا و نتیجه آن است که می‌توان آن را در همکاری میان ایران و هند موثر دانست».

در ادامه آقای مهدی نبی‌زاده در سخنان خود مولفه و پیشینه تاریخی تعاملات تهران و دهلی که مقوم گسترش همکاری در چابهار هستند را مطرح کردند. به باور ایشان با وجود ایجاد برخی چالش‌ها و موانع و وجود گرایش‌های غرب‌گرایانه دولت کنونی هند، در نهایت این کشور به سمت گسترش همکاری با ایران در چابهار روی خواهد آورد. ایران نیز نباید ادامه همکاری با هند را منتفی سازد هرچند این به معنای نفی دعوت به همکاری دیگر دولت‌ها در این طرح راهبردی نیست. ایشان گفتند: « هند انتظار چابهار امن، چابهار تکمیل شده و آماده و چابهار را که به شمال ایران، روسیه و قفقاز دسترسی داشته باشد، از ایران داشت. بنابراین ضعف و کم کاری داخلی را یکی از عوامل مهم در کاهش همکاری هند با ایران در چابهار دانستند. به عنوان مثال، پروژه کریدور شمال - جنوب بعد از ۲۰ سال در داخل ایران هنوز تکمیل نشده است و روسیه و هند گلایه‌هایی را در این زمینه همواره نسبت به ایران داشته اند. بنابراین عدم هماهنگی‌های داخلی و عدم وجود تفکر راهبردی و

میان مدت و بلند مدت در نزد مسئولین ذیربط، یکی از مشکلات اساسی در این زمینه می باشد. بنابر این در بحث چابهار نیز ما باید هرچه سریع تر مشکلات و موانع موجود را برطرف کنیم تا طرف هندی با رغبت بیشتری در این طرح مشارکت داشته باشد».

در ادامه نشست آقای شاکری با اشاره به بندر گوادر و محدودیت های آن، بر مزیت های جغرافیایی ایران و لزوم بهره گیری از ظرفیت های داخلی و خارجی با تاکید بر ایجاد اتصال راه های شوسه، ریلی و دریایی با افغانستان و آسیای مرکزی تاکید کرده و پیشنهاد ایجاد بندر خشک در شهر هم مرز زرنج افغانستان و نیز خط دریایی مشترک با این کشور را ارایه کردند. ایشان گفتند: «دو مزیت اصلی ایران جغرافیا و انرژی است و در مسئله جغرافیا بنادر به عنوان مبادی ورود و خروج کالا بخش اصلی این پتانسیل جغرافیایی است. با این حال یک بندر تنها با توسعه خود رونق پیدا نمی کند بلکه پس کرانه هایی که بندر را به سرزمین اصلی یا سرزمین های مجاور متصل می کند نقش بسیار تعیین کننده ای دارند. پس تنها با جذب سرمایه گذاری نمی توان یک بندر را توسعه دارد و از مزایای اقتصادی آن بهره مند شد؛ به عنوان مثال باید در کنار هزینه زیر بنایی یک میلیارد دلاری و روبنایی چندصد میلیون دلاری در خود چابهار و پس کرانه منطقه آزاد، بافت شهری، جاده، راه آهن که بندر را به میلک در مرز افغانستان متصل می کند همه در کنار هم تعریف شوند و با هم توسعه پیدا کنند تا چابهار به ظرفیت نهایی خود دست پیدا کند. همه هزینه های هند در چابهار از جمله ۸۵ میلیون دلاری که هزینه کرد تا سقف ۵۰۰ میلیون دلاری را که قصد دارد هزینه کند در مقابل آنچه که ما از منابع ملی در چابهار هزینه کردیم، بسیار ناچیز است. پول، تجهیزات و هر سرمایه گذاری از جمله چین و هند مشکلی را از ما حل نمی کند. مهم این است که با حضور هر کشوری ترافیک را در بندر به وجود بیاورند و

توسعه دهند. آقای شاکری سپس این سوال را مطرح کرد که آیا حضور هند در چابهار منجر به ترافیک در بندر شد یا نه؟ در پاسخ به این سوال اشاره کرد که با توسعه مرحله یک توسط هند تنها مقداری گندم و غیره در قالب کمک با اهداف سیاسی و غیره به افغانستان صادر کرد و در عمل تغییر قابل توجهی در ترافیک چابهار ایجاد نکرد. بنابراین حضور هر کشوری در چابهار (از جمله هند) برای ما هزینه‌های دارد که مستقیم و غیر مستقیم بر ما تحمیل می‌شود. بنابراین باید بتوانیم بیشترین سود را از حضور بازیگران خارجی در چابهار به دست بیاوریم».

در پایان نشست آقای دکتر حق پناه به طرح نقطه‌نظرهای خود پرداختند. ایشان وضعیت جغرافیایی افغانستان را مورد نظر قرار دادند و اشاره کردند که افغانستان به عنوان یک منطقه محصور در خشکی اغلب به عنوان حائل و بی‌طرف در وضعیتی است که در بین سه منطقه مهم آسیای مرکزی، خاورمیانه و شبه قاره قرار گرفته است؛ و این نقش اتصال‌دهنده می‌تواند برای ایران هم بسیار مهم باشد. به دلیل شرایطی که افغانستان



دارد در حوزه ترانزیت چند محور مختلف را در نظر دارد: یکی از طرح‌ها راه ابریشم جدید چین به افغانستان است که البته به دلیل مشکلات

داخلی افغانستان از جمله زیرساخت‌های ضعیف ریلی و جاده‌ای و مسیر جغرافیایی ناهموار برای چین به صرفه نیست. مسیر دوم که باز هم چین طراحی کرد و از افغانستان هم می‌گذرد از کشورهای آسیای مرکزی؛ قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان و ازبکستان عبور می‌کند و برای افغانستان به صرفه است به شرطی که خطوط ریلی و جاده‌ای افغانستان

توسعه پیدا کند و به آسیای مرکزی وصل شود. مسیر سوم که افغانستان دنبال می کند از طریق راه لاجورد هست که از طریق آسیای مرکزی، دریای خزر، قفقاز و سرانجام به اروپا متصل می کند. این مسیر به صورت آزمایشی مورد استفاده قرار گرفت و موفقیت آمیز بود. اولویت افغانستان این است که تنوعی در مسیرهای ترانزیتی خود ایجاد کند و سه مسیر قبلی و مسیر چهارم که چابهار است مورد نظر این کشور است؛ تا از تنگنای محصور در خشکی که بر این کشور تحمیل شده، رهایی پیدا کند. این کشور نسبت به کندی چابهار ناامید شده و در صدد تامین راه-های جدید است. و در عمل افغانستان به غیر از موارد معدود نتوانسته در صادرات و واردات از چابهار سودی دریافت کند. تاثیر تحولات ژئوپلیتیک بر روند توسعه بر منافع ما و افغانستان همزمان تاثیر منفی داشت. در سطح منطقه ای و بین المللی محورهای جدید قدرت هستند که به آینده افغانستان به ویژه مواضع و عملکردش در چابهار تاثیر خواهد گذاشت، عبارتند از: محور هند و پاکستان؛ در این محور نیز چین نقش بسیار اساسی دارد و چین نیز افغانستان را از منظر پاکستان می بیند. محور دوم محور هندی امریکایی است که در مورد آینده افغانستان به همگرایی رسیدند و حتی دولت امریکا در بسیاری از موارد افغانستان را به سمت هند هل می دهد تا نیازمندی هایش در حوزه نظامی را از طریق هند تامین کند که این خود نقش اساسی در دیدگاه افغانستان به چابهار خواهد داشت. محور سوم ایرانی و روسی است که در مورد صلح با طالبان به همگرایی رسیدند، تا حدی ولی ناقص است.

دکتر حق پناه بخش آخر صحبت های خود را به امکان سنجی همکاری ایران و هند در زمینه های مختلف اختصاص داد. وی افزود ما و هند سابقه همکاری مناسبی در افغانستان نداشتیم. از دوره جنگ و جهاد که با مسکو بود و با ما همکاری نکرد. در زمان طالبان با هم همکاری داشتیم

ولی هزینه اصلی را ما دادیم. از ۲۰۰۳ به بعد با این که زمینه همکاری ما با هند در افغانستان بسیار زیاد بود هند در اساس تعامل با امریکا در افغانستان را در دستور کار قرار داده بود و با ما همکاری نکرد. با تاخیری که هند در چابهار داشت ما فرصت های بسیار زیادی با کره با ژاپن در سال های ۹۶-۹۷ و ۹۷ که هنوز برجام برقرار بود را از دست دادیم. همکاری با چین قبل از این هم می توانست شروع شود.

بعد از برجام یک موسسه اعتبار سنجی ایران را یکی از فرصت های بالقوه سرمایه گذاری معرفی کرده بود که چابهار نیز یکی از محوری های اصلی بود. یک نگاه خوشبینانه ای نسبت به اراده سیاسی هند در چابهار وجود داشت ولی ما با هند نه در چابهار نه در فرزاد بی نه در راهروی شمال جنوب همکاری موفق نداشتیم. هند تنها برای موازنه سازی با چین و پاکستان در موارد کمی با ما کار می کند و اقدام جدی نداشته است و تنها زمان را از ما گرفته است. هند به چابهار نیاز دارد، ولی ما باید ابتدا بر مشکلات داخلی غلبه کنیم تا بتوانیم چانه زنی مناسبی در مقابل هند در چابهار داشته باشیم.

در پایان نشست علاوه بر پرسش و پاسخ شرکت کنندگان، توضیح های تکمیلی توسط نماینده وزارت راه و ترابری در مورد آخرین وضعیت بندر چابهار و افزایش تخلیه کالا در آن به میزان سه میلیون و دویست هزار تن در سال -که به طور عمده به افغانستان و آسیای مرکزی انتقال می یابند- ارایه شد.

پایان

انجمن ایرانی مطالعات منطقه‌ای

آدرس: تهران، خیابان انقلاب، دانشکده

حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.

تلفن: ۰۲۱۶۶۴۱۹۸۰۴

نمابر: ۰۲۱۶۶۴۱۹۷۰۴-۰۲۱۶۶۹۵۳۹۹۶۰

پست الکترونیک:

info@irsa.org.ir

تارنما:

irsa.org.ir

Iranian Regional Studies Association

Address: Faculty of Law and
Political Science, University of
Tehran, Enghelab Ave, Tehran,
Iran.

Website: irsa.org.ir

Email: info@irsa.org.ir

Tel No: +982166419704