



۱۴ جون، ۲۰۲۵

داکتر ضیا نظام

اهمیت بندر چابهار؛ فرصت‌ها و مشکلات



با توجه به جنجال‌های سرحدی افغانستان و پاکستان و بسته شدن مکرر گذرگاه‌های سرحدی در سال‌های اخیر، رژیم طالبان ناچار شده است برای یافتن مسیرهای بدیل ترانزیتی تلاش کند. یکی از این مسیرها بندر چابهار ایران است. یکی از مقامات طالبان اخیراً اعلام کرد که برای جلوگیری از ضرر تجار، نمی‌خواهند به یک کشور یا یک مسیر متکی باشند. به گفته او، بندر چابهار اکنون فعال است و باید از آن به طور گسترده استفاده شود. لازم به ذکر است که جنگ اوکراین مسیرهای ترانزیتی و تجاری روسیه به اروپا را مسدود کرده و این امر مشکلات ترانزیتی افغانستان را تشدید کرده است.

بندر چابهار یکی از نزدیک‌ترین مسیرهای دسترسی به دریای آزاد برای افغانستان است و فاصله آن تا سرحد افغانستان نسبت به بندر کراچی کمتر است. این بندر می‌تواند به مسیر اصلی ترانزیت اموال افغانستان تبدیل شود. همچنین، چابهار نزدیک‌ترین راه دسترسی ترانزیتی کشورهای محصور در خشکه آسیای میانه به آب‌های آزاد است و از این رو اهمیت استراتژیک دارد.

در ماه می ۲۰۱۶، موافقت نامه سه‌جانبه ترانزیت میان افغانستان، ایران و هند امضا شد که تسهیلات لازم برای استفاده افغانستان از این بندر را فراهم کرد. براساس این توافق، افغانستان می‌تواند تولیدات خود را به هند و سایر کشورها صادر کند و کالاهای مورد نیاز را وارد نماید. در مقدمه این موافقت‌نامه بر تقویت همکاری‌ها و توسعه روابط اقتصادی سه کشور در سطح منطقه‌یی و جهانی تاکید شده است. همچنین، دسترسی افغانستان به دریای آزاد از طریق بندر چابهار مطابق با کنوانسیون‌های بین‌المللی، به‌خاص کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲)، تضمین شده است. این بند به نفع افغانستان است، زیرا این کشور به‌عنوان یک کشور محصور در خشکه از حقوق و امتیازات خاص برخوردار می‌شود.

بندر چابهار، واقع در جنوب شرقی ایران، تنها بندر اقیانوسی این کشور در کرانه خلیج عمان و دریای هند است. ایران حدود سه دهه پیش چابهار را منطقه خاص اقتصادی اعلام کرد و در سال ۲۰۰۳ با هند برای توسعه این بندر به توافق رسید. با این حال، به دلیل تحریم‌های کشورهای غربی به رهبری ایالات متحده و برخی مشکلات دیگر، این بندر تا کنون جایگاه شایسته‌ای در تجارت منطقه‌یی پیدا نکرده و موافقت نامه سه‌جانبه نیز با تاخیر امضا شد. ایران تلاش کرده است تا این بندر را به کانون ارتباط تجاری آسیای مرکزی با خلیج فارس، جنوب آسیا، شرق دور و دیگر مناطق جهان تبدیل کند. از سوی دیگر، فعال‌سازی کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال – جنوب از طریق این بندر، مسیر ترانزیتی دیگری برای افغانستان، کشورهای آسیای میانه و هند فراهم می‌کند. این بندر برای افغانستان، که وابسته‌گی‌اش به مسیرهای ترانزیتی پاکستان همواره درد سرساز بوده، اهمیت خاصی دارد و فشار این وابسته‌گی را کاهش می‌دهد. بندر چابهار نسبت به بندر کراچی حدود ۷۰۰ کیلومتر به مرکز افغانستان نزدیک‌تر است. این امر هزینه‌های انتقال کالا را کاهش می‌دهد و افغانستان را به گذرگاهی برای ترانزیت تجاری کشورهای آسیای میانه تبدیل می‌کند، که می‌تواند درآمد قابل‌توجهی برای کشور به همراه داشته باشد.

اخیراً علاقه هند به بندر چابهار افزایش یافته است. در ماه می سال گذشته، هند موافقت نامه ده‌ساله با ایران برای بهره‌برداری از این بندر امضا کرد. پیش از این، توافقات هند کوتاه‌مدت بود و به همین دلیل سرمایه‌گذاران و شرکت‌های حمل‌ونقل هندی تمایل چندانی به سرمایه‌گذاری نداشتند. براساس توافق جدید، هند ۱۲۰ میلیون دالر برای زیرساخت‌ها و ۲۵۰ میلیون دالر به‌عنوان خط اعتباری به ایران اختصاص داده است. هند، که اکنون پنجمین اقتصاد بزرگ جهان و سریع‌ترین اقتصاد در حال رشد است، به مسیرهای ترانزیتی جدید، به‌خاص برای تجارت با آسیای مرکزی و قفقاز، نیاز دارد.

با وجود این پیشرفت‌ها، مشکلات متعددی وجود دارد. مانع اصلی، تحریم‌های ایالات متحده علیه ایران و قرار گرفتن این کشور در لیست سیاه گروه اقدام مالی (FATF) است. این سازمان نظارتی برای مبارزه با پول‌شویی و تامین مالی تروریسم فعالیت می‌کند و به دلیل حضور ایران در لیست سیاه، دسترسی این کشور به سیستم مالی بین‌المللی سوئیفت قطع شده و تحریم‌ها روابط تجاری و اقتصادی سایر کشورها با ایران را محدود کرده است. اخیراً ودانت پاتل، سخنگوی وزارت خارجه امریکا، اعلام کرد که هر شخص یا نهادی که با ایران معامله تجاری کند، در معرض خطر تحریم قرار می‌گیرد. اگرچه هند برای معافیت تحریم‌ها در مورد بندر چابهار لابی‌گری می‌کند، اما تجارت خود با ایران را به‌طور چشم‌گیری کاهش داده است. در زمان حضور نظامی امریکا در افغانستان، این کشور معافیت‌هایی برای چابهار از تحریم‌ها در نظر گرفته بود. علاوه بر این، نبود زیرساخت‌های مناسب برای کریدور شمال – جنوب و تاخیر در تکمیل خطوط راه‌آهن چابهار – زاهدان و رشت – آستارا، که برای ترانزیت از بندر به کریدور شمال – جنوب ضروری هستند، از دیگر موانع لجستیکی است.

رقابت میان بندر چابهار و بندر گوادر پاکستان نیز تأثیرات خاص خود را دارد. این دو بندر در منطقه بلوچ نشین واقع شده‌اند و تنها ۷۲ کیلومتر از یکدیگر فاصله دارند. توسعه بندر گوادر با سرمایه‌گذاری عظیم چین تحت عنوان کریدور اقتصادی چین – پاکستان پیش می‌رود و این بندر به تجهیزات مدرن بارگیری و سیستم‌های الکترونیک مجهز است. چین قصد دارد از طریق گوادر به دریای عرب دسترسی پیدا کند و پروژه جاده ابریشم خود را گسترش دهد. چین برنامه ریزی کرده تا ۶۲ میلیارد دلار در گوادر سرمایه‌گذاری کند، در حالی که سرمایه‌گذاری هند در چابهار ممکن است از ۵۰۰ میلیون دلار فراتر نرود. این اختلاف ۱۲۴ برابری نشان‌دهنده ظرفیت بالای کریدور چین – پاکستان است. تجارت ترانزیتی میان افغانستان و چین از طریق گوادر نیز آغاز شده است.

با وجود این مشکلات، بندر چابهار برای افغانستان جایگاه استراتژیک دارد و نه تنها برای این کشور، بلکه برای پنج کشور محصور در خشکه آسیای میانه، کوتاه‌ترین مسیر به آب‌های آزاد است. به همین دلیل، اخیراً اوزبیکستان نیز به موافقت‌نامه سه‌جانبه ۲۰۱۶ پیوسته است. هرچند پیشرفت پروژه‌های توسعه‌ای چابهار کند بوده، این بندر مسیر بدیل مناسبی برای ترانزیت افغانستان فراهم می‌کند و وابسته‌گی انحصاری به پاکستان را کاهش می‌دهد. پاکستان همواره از این وابسته‌گی به‌عنوان ابزاری برای فشار بر افغانستان استفاده کرده و جنجال‌های دوجانبه را تشدید کرده است. اگرچه روابط ایران و افغانستان نیز جنجال‌هایی دارد، اما وجود مسیر بدیل برای افغانستان بسیار ارزشمند است.