

الدفتري الإيراني: جيوبلوتكس ميناء تشابهار



تعدد الأقطاب ، وتشعر الهند في الوقت الحاضر بقلق عميق بشأن استثماراتها في أفغانستان. تمتلك إيران خطين ساحليين ، إلى الشمال مع بحر قزوين والأهم من ذلك إلى الجنوب مع الخليج وبحر عمان ، مما يربطها بسهولة بالأسواق العالمية وطرق الشحن الرئيسية. عامل رئيسي آخر هو أن إيران ، وفقاً لمنظمة البلدان المصدرة للبترول (أوبك) وبريتش بتروليوم (2019)، تحتل المرتبة الثالثة على مستوى العالم من حيث الموارد النفطية المعروفة (208.600 مليون برميل) والأولى من حيث احتياطيات الغاز الطبيعي (33.8). تريليون متر مكعب). على المستوى العالمي ، يضع هذا إيران في مركز «القطع الناقص للطاقة الاستراتيجي» في القلب الجيوسياسي للقرن الحادي والعشرين. موقف إيران الجيوسياسي لا يتوافق مع الانعزالية ويوحي بطبيعة الحال بسياسة خارجية نشطة ومنفتحة. لقد أتاح وضعها الخاص دائماً فرصاً كبيرة لتطوير مثل هذه العلاقات وتنمية روابط التصدير مع الدول الأخرى لتعزيز التجارة والتنمية الاقتصادية.

د. جهاد عوده

في آسيا. تحتل إيران، وهي دولة شاسعة تقع في جنوب غرب آسيا ويقدر عدد سكانها في عام 2019 بـ 83 مليون نسمة، المرتبة 16 عالمياً من حيث المساحة و 17 من حيث عدد السكان. تحتل إيران المجاورة لأذربيجان وأرمينيا وتركمانستان وأفغانستان وباكستان وتركيا والعراق موقعا جيواستراتيجيا حاسما في وسط أوراسيا وجزء من الشرق الأوسط وكذلك على الحدود مع جنوب آسيا. ليس من المبالغة القول إن إيران والهند معا قادران على التأثير على الظروف السياسية في الشرق الأوسط وجنوب آسيا وما وراءهما ، مما يتسبب في آثار متتالية للتحويلات والعواقب الجيواستراتيجية العالمية. من الواضح أيضا أنه لا الهند ولا إيران يمكنهما العمل في عزلة للتركيز على تنمية الروابط المتعددة بينهما والاحتفاء بها. أصبحت المنطقة بأكملها ، ولا سيما نتيجة التطورات الأخيرة والمستمرة في أفغانستان ، أكثر

■ في يناير/كانون الثاني 2016، وقعت إيران والهند وأفغانستان اتفاقية اقتصادية ثلاثية لتطوير ميناء تشابهار في جنوب شرق إيران. يحمل هذا المشروع قيمة اقتصادية وجيوسياسية هائلة لكل من إيران والهند. تشابهار، أول ميناء للمياه العميقة في إيران، يربطها بطرق التجارة المحيطية. وهذا يساعد إيران على تخفيف العقوبات الأمريكية والحفاظ على العلاقات التجارية مع الدول المجاورة والدول المستقلة مثل الهند. بالنسبة للهند، تشابهار هي النقطة الرئيسية في «ممر النقل الدولي بين الشمال والجنوب» وهو مشروع طموح يربط الهند بآسيا الوسطى وأوروبا. يحلل المقال الأهمية الجيواستراتيجية والاقتصادية والتجارية لميناء تشابهار من منظور إيراني وهندي. يعتبر هذا التعاون التجاري الإيراني الهندي بديلاً استراتيجياً إن لم يكن منافساً. تحتل الهند وإيران، باعتبارهما حضارتين قديمتين كبيرتين تربطهما صلات عمرها قروناً، موقعا حائلا ذا أهمية استراتيجية وسياسية هائلة



ترابط اتفاقية تشابهار الهند وإيران ببعضهما البعض، وترابط إيران بالمحيط الهندي، وتوفر للهند منفذاً إلى أفغانستان ومضيق هرمز وآسيا الوسطى عبر بحر العرب، مما يسمح لها بتجاوز باكستان



الجديدة، سيكون من الممكن رصيف أكبر سفن الحاويات ومعالجتها، الأمر الذي سيقذف بإيران إلى مصاف الدول المتقدمة. تتكون خطة تطوير ميناء شهيد بهشتي من خمس مراحل رئيسية سيتم الانتهاء منها بحلول عام 2024 وهي، وفقاً للموقع الرسمي لعام 2020 لإدارة الموانئ والبحرية سيستان - بلوشستان. في 24 ديسمبر/كانون الأول 2018، استحوذت شركة India Ports Global Limited على جزء من العمليات. بالفعل في أواخر عام 2017، عبر ميناء كاندلا الهندي، أرسلت الهند أول شحنة من ست شحنات من إمدادات القمح إلى تشابهار، كجزء من 1.1 مليون طن من القمح التي قدمتها الهند لأفغانستان كمساعدة. تم توجيه هذا بعد ذلك إلى كابول عبر الطرق البرية والسكك الحديدية. في فبراير/شباط 2019، ولأول مرة، أرسلت أفغانستان سلعا تصديرية إلى الهند عبر ميناء تشابهار. تلقت الهند أربع شحنات من هذا القبيل في وقت لاحق من العام. في الآونة الأخيرة، في ديسمبر/كانون الأول 2019، التقى وزير الشؤون الخارجية الهندي س.جيشانكار بنظيره الإيراني جواد ظريف لمراجعة العلاقات بين البلدين واتفقا على تسريع تطوير مشروع تشابهار، في الوقت الذي يواجه فيه تراجعاً في الأرقام التجارية. ويشير هذا إلى أن تعزيز العلاقات التجارية بين إيران والهند سيظل يمثل تحدياً يتطلب مراقبة واتخاذ إجراءات في حالة تأهب مستمر.

تعود العلاقات التجارية بين الهند وإيران إلى قرون عديدة، ولا ينبغي أن ننسى أن البلدين كان لهما حدود بحرية مستمرة واتصالات برية مباشرة حتى عام 1947. ومع ذلك، فقد هذا الاتصال المباشر عندما ظهرت باكستان المعادية إلى الوجود. وقعت الهند وإيران معاهدة صداقة للسلام الدائم والصداقة في عام 1950. ومع ذلك، خلال الحرب الباردة وحتى الثورة الإيرانية عام 1979، تراجعت العلاقات التجارية بين البلدين. حتى بعد ثورة 1979، لم تظهر العلاقات التجارية بين إيران والهند تحسناً كبيراً حتى انهيار الاتحاد السوفيتي، وظهور الأزمة الأفغانية، والأهمية المتزايدة لدول آسيا الوسطى للهند، مما وفر منصة أقوى لإيران أقرب العلاقات الهندية. تشترك الهند وإيران في حدود مع باكستان، وقد أدت الانقسامات بين إيران

رئيس وزراء هندي يقوم بزيارة رسمية إلى إيران منذ عقدين، تعهد خلالها بمبلغ 500 مليون دولار أمريكي لتطوير وتشغيل ميناء تشابهار الإيراني. كما أدت مشاركة الهند واستثماراتها في هذا الميناء إلى زيادة جاذبيتها للحكومة الأفغانية آنذاك. ثم وقعت إيران والهند وأفغانستان الاتفاقية الثلاثية بشأن ممرات النقل والعبور في أبريل/نيسان 2016. تربط اتفاقية تشابهار الهند وإيران ببعضهما البعض، وتربط إيران بالمحيط الهندي، وتوفر للهند منفذاً إلى أفغانستان ومضيق هرمز وآسيا الوسطى عبر بحر العرب، مما يسمح لها بتجاوز باكستان. كما تمنح الاتفاقية أفغانستان غير الساحلية منفذاً إلى طرق التجارة البحرية. وبموجب أحكامها، تعهدت الهند بتقديم مساعدة تبلغ حوالي 85 مليون دولار أمريكي وتسهيل ائتماني بقيمة 150 مليون دولار أمريكي لتطوير ميناء تشابهار من خلال حكومة العراق، 2019. تم تخصيص 265 مليون دولار أمريكي أخرى لبناء مصانع وروابط طرق وسكك حديدية لأفغانستان وكذلك إلى آسيا الوسطى، مما رفع الاستثمار الهندي المتوقع إلى 500 مليون دولار أمريكي في المشروع بأكمله. هناك خطط ذات صلة بمنطقة التجارة الحرة، مع وعود بتوسيع نطاق توسيع التجارة الإقليمية مع إيران في مركزها. بدأ تطوير الميناء بعد وقت قصير من توقيع الاتفاقية واقتتحت الجزء الأول من الرصيف بحضور رئيس جمهورية إيران (الإسلامية) و 60 ضيفاً أجنياً من 17 دولة في عام 2017. في قلب هذه الترتيبات يقع الشهيد ميناء بهشتي، في تشابهار، أحد جزأين من ميناء تشابهار، حيث يقتصر استثمار الهند عليهما، والآخر هو شهيد كالانتاري. يحتوي هذان الميناءان معا على 12 رصيفاً، وكان من المتوقع مبدئياً أن تبلغ سعة التفريغ والتحميل 8 ملايين طن سنوياً.

في ديسمبر/كانون الأول 2019، أعلن وزير الطرق والتخطيط العمراني الإيراني أن إنشاء محطة رحلات بحرية حديثة في المرحلة الأولى من ميناء شهيد بهشتي زاد من قدرة هذا الميناء وحده إلى 5.8 مليون طن. وذكر أنه في المستقبل القريب، سترتفع السعة الإجمالية لموانئ شهيد كالانتاري وشهيد بهشتي إلى 11 مليون طن. واعتبر ميناء شهيد بهشتي أحد أكبر الموانئ العالمية، مضيفاً أنه من خلال إنشاء المزيد من الأرصفة

الهند، باعتبارها أكبر دولة في جنوب آسيا، هي أيضاً المهيمن على جوار جنوب آسيا. ولكن الأمر الأكثر صلة هنا، هو أنها تحتاج إلى بناء علاقات خارجية قوية لحماية وصول سكانها الهائلين إلى واردات الطاقة التي تشتد الحاجة إليها. مثل هذه الحقائق الجغرافية والديموغرافية والاقتصادية تمنح الهند وإيران أدواراً بارزة في المعادلات العالمية. بينما تبنت الهند نهجاً شبه انعزالي وغير منحاز بعد فترة وجيزة من الاستقلال، فقد طورت في النهاية علاقات متعددة الأطراف وتعزز الآن نظاماً عالمياً متعدد الأقطاب. موقع الهند الجغرافي، والضغط الديموغرافي، والوزن المتزايد كلاعب عالمي رئيسي، يضع البلاد في خضم التجارة، والتجارة، والسياسة وقوة آسيا، مع أصدقاء بعيدة المدى. في هذا السياق، يكتسب مشروع ميناء تشابهار العملاق أهمية جيوسياسية خاصة، ليس فقط لهاتين الدولتين، ولكن أبعد من جوارهما المباشر والممتد. يصف هذا المقال أولاً بإيجاز مشروع ميناء تشابهار ثم يحلل الفوائد الجيوسياسية الهامة التي تسعى إيران والهند إلى جنيها من تطوير هذا الميناء والتأثيرات المترتبة على الديناميكيات الأكبر في المنطقة. ويوضح كيف تطورت العلاقات التجارية بين البلدين في نواح مختلفة ويعرض مشروع تشابهار كمنافس، ولكنه أيضاً مكمل وموازنة للمبادرات التجارية بين الصين وباكستان، مع تداعيات كبيرة على أفغانستان.

تقع تشابهار في مقاطعة سيستان وبلوشستان الجنوبية، الكبيرة ولكنها متخلّفة وذات كثافة سكانية منخفضة. هناك أوجه تشابه ملحوظة مع الوضع في ميناء جواد في بلوشستان الباكستانية. تقع بالقرب من المياه العالية في العالم والمحيط الهندي، تشابهار هي الميناء المحيطي الوحيد لإيران. ن وجود خليج في هذا الميناء ومياهه العميقة يجعل من تشابهار مساحة مناسبة للأرصفة التي يمكن أن تستوعب أكبر السفن العابرة للمحيطات. تمنح هذه الظروف الطبيعية المواتية تشابهار إمكانية التحول إلى ميناء ضخم، وبوابة عبور إلى شرق إيران وما وراءها، ونقطة استراتيجية لتعزيز الصادرات وتطوير روابط النقل والصناعات ذات الصلة. في عام 2016، أصبح ناريندرا مودي أول



دولار أمريكي لإيران. لا يزال ميناء بندر عباس البحري الرئيسي في إيران، والذي يلعب أيضًا دورًا محوريًا في التجارة الثنائية ويقع في جنوب غرب إيران. على الرغم من أنها تتعامل مع 85% من التجارة البحرية الإيرانية في الوقت الحالي، إلا أنها ليست ميناء عميقًا في المحيط، مما يعني أن هناك قيودًا على حجم البضائع التي يمكن مناوئتها. يرسو أي شيء يزيد عن 100000 طن في موانئ في الإمارات العربية المتحدة، ثم يتم نقله من وإلى إيران في سفن أصغر، مما يجعل إيران تعتمد بشكل أساسي على الإمارات العربية المتحدة في تنفيذ التجارة الدولية، بما في ذلك تجارة إضافية كبيرة وتكاليف النقل للهند أيضًا. تشابهار كميناء أعماق المحيط يعالج هذه القيود ويقلل من تكاليف التجارة مع إيران من خلال السماح بشحنات الشحن الكبيرة مباشرة من وإلى إيران دون أي تكاليف إضافية لرسو السفن في الإمارات العربية المتحدة. يوفر الطريق البحري الذي يربط بين ميناء مومباي الغربي في الهند وتشابهار 60% من التكاليف و 50% من الوقت لوصول البضائع الهندية إلى إيران. ومع ذلك، أثرت العقوبات الأمريكية بشكل متكرر على العلاقات الاقتصادية بين الهند وإيران. في 2018-2019، حصلت الهند على إعفاء من العقوبات الأمريكية المتجددة في ضوء ترتيبات ميناء تشابهار. ومع ذلك، فقد سقط هذا الإعفاء في بداية السنة المالية 2019-2020، مما أدى إلى انخفاض التجارة بين الهند وإيران بنحو 80%.

والشاي والصلب والآلات والمستحضرات الصيدلانية إلى إيران، في حين أن الصادرات الإيرانية الأكبر إلى الهند هي بالطبع النفط. لحماية أمن الطاقة، حاولت الهند دائمًا ضمان مجموعة متنوعة من وجهات استيراد النفط، تضم دول الخليج وإيران والعراق. لطالما كانت إيران مصدرًا مهمًا للنفط بالنسبة للهند وهي حيوية لأمن الطاقة في الهند والسعي لتحقيق التنمية الاجتماعية والاقتصادية. حتى 2010 كانت حصة إيران من واردات النفط الهندية في المرتبة الثانية بعد المملكة العربية السعودية. على العكس من ذلك، كانت الهند ثاني أكبر مستهلك للنفط الإيراني. على الرغم من انخفاض حصة إيران في واردات الهند من النفط على مدى السنوات اللاحقة، وجدت الهند أنه من المريح استيراد النفط من إيران بسبب الخصومات الكبيرة على الشحن وامتداد فترات الائتمان التي تبلغ 60 يومًا إلى الهند، لكنها تواجه الآن عقوبات أمريكية. في أوائل عام 2019، بدأت الهند وإيران أيضًا في الاحتفاظ بحسابات الروبية - الريال لتسديد مدفوعات التجارة. يمنح مشروع ميناء تشابهار الهند فرصة لمزيد من الاستثمار في إيران وتوسيع حجم التجارة الثنائية. كما لوحظ، تتضمن الاتفاقية إنشاء منطقة تجارة حرة، والتي من المتوقع أن تجتذب استثمارات بقيمة 14 مليار دولار أمريكي عند اكتمالها. كما تعتزم الهند إنشاء العديد من الصناعات مثل مصهر الألمنيوم ومصانع اليوريا وتوريد سكك حديدية بقيمة 400 مليون

وباكستان، المتجذرة بعمق في التوترات الحدودية الطائفية، إلى تأجيج الاحتكاك بين هذين الجارين. لذلك، فضلت الهند دائمًا إيران التي تكون محايدة على الأقل، إن لم تكن صديقة، على تحالف طهران وإسلام آباد. وترى إيران أيضًا أن هدف الهند المتمثل في إقامة عالم متعدد الأقطاب يتماشى مع مصالحها في الحد من الهيمنة الأمريكية على العالم. كما أن تأكيد البلدين المصمم بهدوء على استقرار وازدهار أفغانستان كان متشابهًا للغاية. يحدد ستراتفور (2018) ببراعة بعض الخيارات الصعبة التي تواجهها الهند. نظرًا لعدد سكانها الكبير واقتصادها الصناعي السريع، اعتبارًا من عام 2018، تعد الهند ثالث أكبر مستهلك ومستورد للنفط في العالم. نظرًا لأن توافر النفط وإنتاجه محليًا غير مهم، فإنه يعتمد على واردات النفط لتلبية احتياجاته من الطاقة. يبلغ النمو السنوي لواردات البلاد من النفط حوالي 5%، وعلى الرغم من خطوات الهند الأخيرة في قطاع الطاقة المتجددة، لا يُتوقع أن ينخفض الطلب على الوقود الأحفوري في المستقبل القريب. هذا يجعل الهند سوقًا رئيسيًا لمصدري الوقود الأحفوري في الخليج الفارسي. التجارة بين الهند وإيران تراجعت بنسبة 79.4% بشكل حاد في الأشهر الثمانية الأولى من السنة المالية 2019-2020 إلى 3.5 مليار دولار من 17 مليار دولار في الفترة المماثلة من العام الماضي بعد العقوبات الأمريكية. كان الميزان التجاري لصالح إيران بشكل كبير. تصدر الهند بشكل أساسي الأرز



في الجغرافيا السياسية العالمية، مما يشير إلى أن الوقت قد حان لإيران للنظر إلى الشرق و جنوب آسيا.

تطوير تشابهار يعني أيضًا إلغاء، أو على الأقل تقليل آثار العقوبات الأمريكية ضد إيران. من خلال تطوير تشابهار بمشاركة هندية مباشرة، وبدعم من أفغانستان وآسيا الوسطى، تأمل إيران في تجاوز الضغوط الأمريكية، بالاعتماد جزئيًا على امتيازاتها الجيوسياسية. في حالة الهند، فإن باكستان هي التي تهدف الهند إلى تجاوزها. على الرغم من الاتصال المباشر عبر البر والبحر، إلا أن العلاقات التجارية بين البلدين سيئة. ذكرت دراسة أجراها البنك الدولي عام 2018 أنه في حالة عدم وجود حواجز تجارية مصطنعة، يمكن أن تزيد التجارة بين الهند وباكستان من ملياري دولار أمريكي إلى 37 مليار دولار أمريكي. ومع ذلك، تمنع باكستان الهند من الوصول إلى الطرق البرية الطبيعية التي تمر عبر أراضيها وتمتد إلى إيران وأفغانستان وآسيا الوسطى. كما لوحظ، فإن التطوير المشترك لميناء تشابهار من قبل إيران والهند على الأراضي الإيرانية مهم للغاية في ضوء ذلك، لثلاثة أسباب. الأول، أنه يعطل الوضع الراهن المتمثل في الانفصال الإقليمي الذي تفرضه باكستان ويعيد العلاقات القديمة بين إيران والهند. ثانيًا، يساهم تشابهار في تثبيت نفوذ الهند في أفغانستان وفي أفغانستان وصورتها الإيجابية بين الأفغان من خلال السماح بالاتصال بالهند عبر إيران. ويقلل هذا أيضًا من تأثير باكستان على الاقتصاد الأفغاني ويفرض مزيدًا من الرقابة على مجال نفوذ باكستان الضيق. ثالثًا، تمكن الهند من كبح استغلال باكستان لجغرافيتها الاستراتيجية. من خلال ربط الهند بإيران مباشرة.

المنظمة بإحكام حوله والانقسامات السياسية العميقة بينهما. حتى الآن، اعتمدت إيران على الموانئ خاصة في الإمارات، لكن العلاقات الإيرانية الإماراتية كانت متقلبة في السنوات الأخيرة. دفعت مشاركة الإمارات في التحالف الذي تقوده السعودية ضد إيران صناع السياسة الإيرانيين إلى التركيز بشكل أكبر على تشابهار والعلاقات مع الهند. في حين أن التنافس الجيوسياسي بين طهران والرياض هو الأكثر وضوحًا، فإن التوترات المتزايدة بين الجيران في مضيق هرمز تجعل إيران في حالة تأهب. نظرًا لأن تشابهار يسمح لإيران بالاحتفاظ بوصولها إلى طرق التجارة العالمية وتجارة النفط المهمة مع الهند، فإنها تعمل كمهرب لإيران من الضغوط السياسية والاقتصادية لدول الخليج وتحافظ على الأمن الاقتصادي لإيران. تمتد الفوائد إلى الهند في شكل وصول غير مقيد إلى النفط الإيراني.

الانسحاب الأمريكي من خطة العمل الشاملة المشتركة (JCPOA) عام 2018، واحادية واشنطن، وتركيزها على السياسات العسكرية الوقائية والوقائية، والعقوبات الشاملة ضد إيران، والخصومات والتقلبات في غرب آسيا، كل ذلك دفع إيران إلى مراجعة سياستها الخارجية. والسلوك. وقد بلغ هذا التحول ذروته في سياسة إيران "نظرة إلى الشرق" (Jathol et al., 2017) التي تؤكد على أقصى قدر من التبادل الاقتصادي والتعاون مع الدول الآسيوية الكبرى، بما في ذلك الهند والصين واليابان وكوريا الجنوبية رداً على الضغوط والعقوبات الأمريكية على إيران. نظرًا لأنه من المعتقد على نطاق واسع أن آسيا ستكون في قلب جميع التطورات الاقتصادية والسياسية العالمية الرئيسية في المستقبل القريب، فإن صناع السياسة الإيرانيين يعدون أنفسهم لهذه التغييرات القادمة

ومع ذلك، على مدى العقود القليلة الماضية، على الرغم من العقوبات المتكررة والضغوط المستمرة من حلفائها العرب والغربيين لقطع علاقاتهم، كانت إيران والهند ثابتتين في الحفاظ على العلاقات التجارية وغيرها. في حين أن التجارة الثنائية لم تصل بالتأكيد إلى كامل إمكاناتها، إلا أنها كانت مرنة إلى حد كبير في مواجهة العقوبات. وإدراكا لأهمية تشابهار في سياق أفغانستان، قدمت الولايات المتحدة استثناء للهند وقدمت تأكيدات بأنها ستساعد الهند في الحصول على معدات بقيمة 85 مليون دولار أمريكي لعملياتها. إلى جانب الولايات المتحدة، أصدر الاتحاد الأوروبي وبعض الدول مثل أستراليا واليابان وكوريا الجنوبية وسويسرا أيضًا أنواعًا مختلفة من العقوبات على إيران. بشكل جماعي، أثرت هذه العقوبات على الاقتصاد الإيراني وقيدت الآخرين، بما في ذلك الهند ودول جنوب آسيا الأخرى، من تطوير علاقاتهم التجارية مع إيران إلى أقصى إمكاناتها. لا يزال المصير العام لمشروع تشابهار عرضة للديناميكيات العدائية بين إيران والولايات المتحدة، ولكنه يعتمد أيضًا على الترتيبات والأحداث الجيوسياسية الأوسع، بما في ذلك التطورات الأخيرة في أفغانستان.

مشروع تشابهار هو في الأساس مشروع اقتصادي وتجاري ونقل. ومع ذلك، فإنه يعيد ترتيب المعادلات الجيوسياسية لإيران والهند مع منافسيهما، لا سيما الدول في الخليج العربي والولايات المتحدة لإيران وباكستان والصين بالنسبة للهند. تشابهار هو أول ميناء بحري عميق في إيران، وتتمتع الموانئ بهذه الميزة بمكانة خاصة في صناعة الشحن العالمية اليوم، حيث يمكنها استيعاب سفن الشحن / الحاويات الضخمة. نظرًا لأن تشابهار تقع خارج مضيق هرمز، فهي مفتوحة لمياه دولية أكبر. يعد مضيق هرمز مرجلاً جيوسياسيًا، نظرًا للعديد من الدول