

آخرین فرصت هند برای اجرای پروژه چابهار



میرا احمد رضا مشرف پژوهشگر حوزه بین‌الملل

در روزهای گذشته تهران میزبان سوبرامانیان جایشنکار، وزیر خارجه هند بود؛ سفری که براساس بیانیه صادرشده از جانب وزارت خارجه این کشور با هدف رایزنی درمورد روابط دوجانبه، منطقه‌ای و بین‌المللی انجام می‌گرفت. برخلاف ادعای منابع خبری هندی به نظر می‌رسد حضور وزیرخارجه دولت مودی در تهران، چندان هم با برنامه‌ریزی قبلی انجام نگرفته و مجموعه حوادث اخیر در سطح بین‌المللی و به‌ویژه تحولات خاورمیانه زمینه‌ساز انجام این سفر بوده است. گسترش جنگ در حوزه خاورمیانه و کشیده شدن آن به آبراهه‌های دریایی بین‌المللی همچون دریای سرخ و کانال سوئز برای هندی‌ها موضوعی بسیار نگران‌کننده تلقی می‌شود، به خصوص اینکه در حوزه واردات و صادرات به شدت به این منطقه وابستگی دارند. پس رایزنی درمورد این تحولات بدون تردید یکی از اهداف مهم این سفر محسوب می‌شد. اما بنا بر اذعان منابع هندی، مسائل مربوط به روابط دوجانبه ایران و هند و در راس آن پیگیری پروژه بزرگ اقتصادی «بندر چابهار» یکی دیگر از موارد مهمی بوده که وزیرخارجه هند را به سوی تهران رهسپار کرده است. در این شرایط اضطراری توافق در تهران و میان وزیر مسکن و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران و وزیر خارجه هند با محوریت بندر چابهار نشان داد این موضوع در صدر اولویت‌های این سفر قرار داشته است. موضوع سرمایه‌گذاری مشترک ایران و هند در پروژه بندر چابهار روشن است و چندان احتیاج به یادآوری دوباره ندارد. بیش از یک دهه است که دو کشور به‌طور جدی برای سرمایه‌گذاری در این بندر رایزنی و توافق کرده‌اند و هر دو طرف این پروژه مهم را هم در روند مبادلات دوسویه و هم در اتصال هند به افغانستان و آسیای مرکزی از یک سو و ایجاد دریاچه شمال - جنوب برای اتصال هند به روسیه و اروپا از سوی دیگر بسیار بااهمیت ارزیابی می‌کنند. اما به رغم وقوف دوجانبه نسبت به مزایا و میزان تاثیرگذاری اقتصادی این پروژه بزرگ و بین‌المللی تاکنون روند پیشرفت آن بسیار به دور از توقعات و برنامه‌ریزی‌های اولیه انجام گرفته است. در این رابطه کوتاهی‌های چندان از جانب طرف ایرانی انجام نگرفته و این مواضع و سیاست‌های دولت هند و بدقولی‌های مکرر دهلی‌نو بوده که در پدیده آمدن چنین شرایطی نقشی بسزا ایفا کرده است.

عوامل تاثیرگذار در اهماال هند نسبت به پروژه چابهار

هندی‌ها هیچ‌گاه منکر موقعیت ویژه و ممتاز بندر اقیانوسی چابهار و امتیازات آن برای کشورشان نبوده‌اند؛ دسترسی آسان‌تر به افغانستان و آسیای مرکزی بدون انکاب به پاکستان و دسترسی به روسیه و اروپا در قالب کریدور شمال - جنوب، آن هم با کاهش تقریباً پنج‌برابری مسافت تنها بخشی از مزایای این پروژه به شمار می‌آید. اما اینکه چرا دهلی‌نو با وجود مزایای چند جانبه، در پیشبرد سرمایه‌گذاری در این بندر کوتاهی به خرج داده است به چند عامل بازمی‌گردد.

۱. **رویکرد دهلی‌نو در گسترش روابط با واشنگتن:** از زمان روی کار آمدن دولت مودی در هند این کشور تمایلات آشکاری به سوی گسترش روابط با ایالات متحده نشان داده و این درحالی است که پیش از این رویکرد سیاست خارجی هند بر حفظ موازنه و پایبندی به «عدم تعهد» استوار بوده است. بدون شک خیزش رقیب سنتی این کشور، یعنی چین به عنوان یک قدرت سیاسی و اقتصادی نوظهور در صحنه بین‌الملل، در این زمینه نقشی تاثیرگذار داشته است. درمورد پروژه بندر چابهار نیز هند در ابتدای امر و با گرفتن معافیت تحریمی از جانب آمریکا کوشید تا در حد ممکن از تاثیرگذاری روابط و تنش‌های متقابل تهران و واشنگتن بر این پروژه بکاهد. اما روی کار آمدن ترامپ در آمریکا و تغییر رویکردهای واشنگتن به سمت اعمال محدودیت‌های هرچه بیشتر نسبت به تهران، دهلی‌نو را نسبت به تبعات مشارکت در این سرمایه‌گذاری دچار تردید و نگرانی کرد. بنابراین ترجیح داده تا نه جای خروج کامل از این پروژه پرمنفعت به شکلی کج‌دار و مریز را بپذیرد.
۲. **اوضاع سیاسی و امنیتی افغانستان:** در شرایطی که دسترسی آسان‌تر به افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی، آن هم بدون انکاب پاکستان یکی از اهداف اصلی هند را برای مشارکت در این طرح شکل می‌داد و سخامت اوضاع سیاسی - امنیتی افغانستان در اواخر دوران جمهوریت و به دنبال آن سقوط این نظام و بازگشت حاکمیت طالبان باعث شد تا هند مجموعه

سرمایه‌گذاری‌های خود در افغانستان را از دست‌رفته ببیند و این موضوع را به اهداف خود در پروژه بندر چابهار نیز تسری دهد. سابقه روابط هند و طالبان در دوره اول حاکمیت طالبان و نزدیکی آنها به پاکستان باعث شد تا هند نسبت به تداوم این سرمایه‌گذاری به شدت بدبین شود و حتی به تضمین‌های ایران در این زمینه نیز توجه چندان نشان نهد.

۳. **وقوع جنگ در اوکراین و دوقطبی شدید معادلات جهانی:** ایجاد یک کریدور اقتصادی بزرگ میان هند، ایران، روسیه و اتصال آن به اروپا یکی از اهدافی محسوب می‌شود که در طی دو دهه اخیر همواره مد نظر هر سه کشور قرار داشته است. توسعه بندر اقیانوسی چابهار و اتصال خطوط زمینی شامل راه‌آهن، در مرکز برنامه‌ریزی‌های توسعه این کریدور (شمال - جنوب) قرار دارد.

برای هند ایجاد چنین کریدوری از مزایای دوگانه سیاسی و اقتصادی برخوردار بود؛ از یک سو باعث ایجاد پروژه‌ای رقیب با طرح «یک کمربند و یک راه» و تضعیف موقعیت درحال رشد چین می‌شد و از سوی دیگر موجب تسریع روند مبادلات اقتصادی چندمیلیارد دلاری دهلی‌نو و مسکو شده و مسیر دسترسی به شمال اروپا را نیز کوتاه‌تر می‌کرد. وقوع جنگ در اوکراین بسیاری از معادلات هندی‌ها را در هم ریخت. ارتباط اقتصادی اروپا و روسیه عملاً قطع شد، تحریم‌هایی از سوی غرب علیه روسیه مقرر شد و صحنه بین‌المللی در فضای دوقطبی همراهی با روسیه یا آمریکا قرار گرفت. اگر چه هند با نبودن به روند تحریم‌ها بر ضد روسیه کوشید تا خود را مستقل نشان دهد اما جانب احتیاط را از دست نداده و از اقداماتی همچون توسعه بندر چابهار و اصرار بر اجرای کریدور شمال - جنوب، که احتمالاً باعث تحریک بیشتر واشنگتن می‌شد پرهیز کرد.

۴. **نگرانی از فعالیت چینی‌ها در ایران:** حضور و فعالیت چینی‌ها در ایران می‌توانست انگیزه‌های دوگانه را در دهلی‌نو ایجاد کند. از یک سو این کشور را تشویق می‌کرد تا در سایه افزایش روند همکاری‌ها با تهران مانع نفوذ هرچه بیشتر چین در ایران شود و از سوی دیگر ایران را عرصه تاخت‌وتاز چینی‌ها دانسته و انگیزه حضور و فعالیت چشمگیر در این کشور را از دست بدهد. انتشار اخباری درمورد سرمایه‌گذاری ۲۵ میلیارد دلاری چین و حتی احتمال پیگیری پروژه چابهار با کمک آنها، در این مقطع بیش از پیش بر نگرانی‌ها و دلسردی‌های هندی‌ها افزود.

۵. **برنامه‌ریزی برای اجرای کریدور «عرب - مد»:** درحالی که معضلات و چالش‌های پیش‌روی پروژه چابهار و کریدور شمال - جنوب بیش از پیش برای هندی‌ها پررنگ می‌شد؛ دهلی‌نو با تشویق و پشتیبانی واشنگتن و در سایه شرایط جدیدی که با کمک آمریکا برای ایجاد آشنی میان اعراب و رژیم صهیونیستی به وجود آمده بود (توافق ابراهیم)؛ به دنبال تحقق کریدور اقتصادی جدیدی برآمد که امکان اتصال هند به اروپا را از مسیرهایی غیر از کانال سوئز یا کریدور بالقوه شمال - جنوب فراهم کند. کشورهای امارات

متحده عربی، عربستان، اسرائیل، قبرس و یونان بخشی از این کریدور را شکل داده و زمینه اتصال هند به اروپا را از این مسیر فراهم می‌کردند. تلاش دولت مودی برای گسترش روابط همزمان با اعراب حاشیه خلیج فارس و تل‌آویو و مشارکت در توافقاتی همچون آی ۲ (هند، اسرائیل، امارات متحده عربی و ایالات متحده آمریکا) نیز دقیقاً به همین منظور انجام گرفت. در نهایت برگزاری نشست سران جی ۲۰ در دهلی‌نو زمان مناسبی بود تا در آن تلاش‌ها برای ایجاد چنین کریدوری به شکل رسمی اعلام شود. این که تحقق چنین کریدوری به لحاظ سیاسی و جغرافیایی تا چه حد امکان‌پذیر به نظر می‌رسد یا زیرساخت‌های لازم آن تا چه حد مهیا بود همگی مسائلی بودند که تحت الشعاع تبلیغات و توسعه هند، اعراب، رژیم صهیونیستی و به‌ویژه ایالات متحده قرار داشتند.

عوامل تمرکز دوباره هند بر پروژه چابهار

سفر اخیر وزیر خارجه هند به تهران با هدف پیگیری پروژه چابهار می‌تواند نشانه‌ای از تغییر رویه هند در برابر این پروژه و تمرکز دوباره روی آن باشد. این که شخص وزیر خارجه هند عهدہ دار چنین ماموریتی شده است از اهمیت دوباره این موضوع برای هندی‌ها و همچنین غیرفنی بودن مشکلات و چالش‌های پیش‌روی این پروژه عظیم حکایت دارد. اما در رابطه با عوامل و دلایل این چرخش باید به چند مورد مهم اشاره کرد:

۱. جنگ غزه و احتمال تشدید و توسعه بحران خاورمیانه:

این نکته روشنی است که هندی‌ها در معادلات سیاسی و اقتصادی جدید خود در منطقه، روی نزدیکی روابط اعراب و اسرائیل و پایان یافتن بحران خاورمیانه حساب ویژه‌ای باز کرده بودند. طرح کریدور «عرب - مد» که بر بنیان همکاری میان اعراب و اسرائیل پایه‌ریزی شده بود دقیقاً از چنین طرز فکری سرمنشأ می‌گرفت. اکنون به نظر می‌رسد وقوع جنگ درغزه و چشم‌انداز نامعلومی که برای آینده به وجود آمده است تمامی این برنامه‌ریزی‌ها را حداقل برای کوتاه‌مدت و میان‌مدت در هم ریخته است. علاوه بر این با اوضاعی که برای یمن و دریای سرخ به وجود آمده و مداخله‌ای که آمریکا و متحدانش در این منطقه انجام داده‌اند احتمال گسترش هرچه بیشتر بحران خاورمیانه نیز دور از انتظار نخواهد بود، موضوعی که نخستین ترکش‌ها و پیامدهای آن به‌طور قطع به هند اصابت خواهد کرد. هندوستان با توجه به شرایط جغرافیایی و همسایگی با پاکستان و چین به‌طور سنتی وابستگی شدیدی به تجارت دریایی دارد و در این بین منطقه خاورمیانه و کانال سوئز مهم‌ترین گذرگاه دسترسی تجاری هند به اروپا محسوب می‌شود. وقوع هرگونه تنش و جنگی در این محدوده مبادلات تجاری هند را فلج خواهد کرد، کما اینکه هم‌اکنون نیز چنین اتفاقی در شرف وقوع است. در چنین شرایطی طبیعی است هند از هم‌اکنون به دنبال مسیرهای موازی و جایگزین باشد

تا حتی المقدور از روند خسارت‌زای کنونی بکاهد. علاوه بر این اتفاقات خاورمیانه درسی برای هند خواهد بود تا خود را در زمینه ترازیت کالا و حتی تامین انرژی به یک یا چند مسیر و منبع محدود نکرده و پیش‌بینی‌های وسیع‌تری را برای آینده داشته باشد.

۲. تغییر صحنه معادلات نظام بین‌المللی:

با چین باعث شد دهلی‌نو در صحنه معادلات جهانی به سوی آمریکا نزدیک‌تر شده و کم‌کم خود را در متحدان آمریکا قرار دهد. این رویکرد دولت هند را طی جنگ اوکراین در موقعیت دشواری قرار داد، هرچند اهمیت جایگاه این کشور در منطقه آسیا و پاسفیک مانع از برخورد سختگیرانه واشنگتن نسبت به مواضع دهلی‌نو شد. با این حال وقوع حوادثی چون خروج خفت بار آمریکایی‌ها از افغانستان، چشم‌انداز تیره و تاریک اوکراین و ناکامی واشنگتن و متحدانش در پشتیبانی از این کشور و در نهایت بر هم خوردن تلاش‌های ایالات متحده برای صلح در خاورمیانه همگی می‌تواند هندی‌ها را به این نتیجه‌گیری نزدیک کرده باشد که آمریکا در آینده دیگر آن ابرقدرت و در واقع یگانه قدرت نظام جهانی نخواهد بود و اتکای بیش از حد به این کشور نیز در چنین شرایطی به نفع این کشور نخواهد بود. این رویکرد شاید بتواند بخشی از تغییر نگرش فعلی دهلی‌نو در قبال پروژه چابهار را توضیح دهد؛ به‌ویژه اینکه جایشنکار در تهران بار دیگر بحث و تبادل نظر درمورد کریدور شمال - جنوب را مطرح کرده است.

۳. رویکرد اقتصاد محور سیاست خارجی طالبان:

که روی کار آمدن طالبان در افغانستان بخش مهمی از انگیزه هند را در پیگیری پروژه چابهار از میان برد یا حداقل کم‌رنگ ساخت رویکردهای اقتصاد محور طالبان در عرصه سیاست خارجی طی دو سال اخیر یکبار دیگر دهلی‌نو را نسبت به امکان بقای این پروژه امیدوار ساخته است. طالبان طی دو سال اخیر بسیار تلاش کرده‌اند تا نشان دهند نمی‌خواهند برای همسایگان و کشورهای منطقه دردسرساز باشند. پیام‌های و توصیه‌های مکرر و موکد آنها برای بازگشت هندی‌ها به افغانستان و حمایت از تداوم سرمایه‌گذاری دهلی‌نو در این کشور را باید از همین زاویه مورد تحلیل قرار داد. علاوه بر این مشکلات به‌وجودآمده میان حاکمیت طالبان و پاکستان نیز می‌تواند مقامات دهلی‌نو را متقاعد کند که حاکمیت فعلی نقش دست‌نشانده اسلام‌آباد را ایفا نخواهد کرد. اما به‌رغم این رویکرد درپیش‌گرفته‌شده از جانب طالبان هم هند و هم دیگر همسایگان افغانستان هنوز ملاحظات سیاسی و امنیتی خود را درمورد آینده افغانستان دارند و رویه کنونی طالبان را در فاصله با ایجاد ثبات پایدار در افغانستان می‌بینند. با این حال همین رویکردهای نیم‌بند فعلی طالبان هم می‌تواند مشوقی برای دهلی‌نو باشد تا یکبار دیگر به پیگیری سرمایه‌گذاری در چابهار و محور ترازینی افغانستان به آسیای مرکزی روی آورد.



آگهی مزایده عمومی یک مرحله‌ای

واگذاری استیجاری فضاهای تبلیغاتی (بسته‌های ۱ و ۲ و ۳) در سطح جزیره زیبای کیش

تاریخ فروش اسناد مزایده: از تاریخ درج آگهی نوبت دوم تا پایان وقت اداری مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۲۴

آخرین مهلت تحویل اسناد و ارائه پیشنهادها: از تاریخ انجام مهلت فروش اسناد تا پایان وقت اداری مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۲۴

محل فروش و تحویل پیشنهادها: دبیرخانه دفتر مرکزی و دفتر تهران مزایده‌گذار

تاریخ و محل گشایش پیشنهادها (پاکت الف و ب و ج): ساعت ۱۰:۰۰ مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۲۴ در دفتر مرکزی مزایده‌گذار

تصوه: حضور نماینده تام‌الاختیار پیشنهاد دهندگان در جلسه بازگشایی پاکت «ج» در صورت ارائه معرفی‌نامه معتبر کتبی، مجاز می‌باشد.

مبلغ خرید هر یک از اسناد مزایده: ۱۰,۰۰۰,۰۰۰ (ده میلیون) ریال که می‌بایست به روش ذیل - رسید واریز نقدی به حساب شماره ۴۱۱۴۳۷۷۸۸۹۹۹۱ نزد بانک سپه شعبه مرکزی جزیره کیش

مبلغ و نوع تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار برای هر بسته، مطابق جدول فوق می‌باشد که می‌بایست به یکی از سه روش ذیل ارائه شود:

- ۱- ارائه رسید بانکی واریز نقدی به شماره حساب ۴۱۱۴۳۷۷۸۸۹۹۹۱ نزد بانک سپه شعبه مرکزی جزیره کیش
- ۲- ارائه چک بانکی تضمینی در وجه مزایده‌گذار
- ۳- ارائه ضمانتنامه بانکی بدون هرگونه قید و شرط به نام شرکت عمران، آب و خدمات منطقه آزاد کیش مطابق اسناد مزایده

ترتیب دریافت اسناد مزایده:

شرکت‌کنندگان در مزایده پس از دریافت یا خرید اسناد باید پیشنهادهای خود را به ترتیب زیر تهیه و به مزایده‌گذار تسلیم نمایند:

- ۱- تهیه و تکمیل اسناد و پیشنهادها
- ۲- تسلیم پیشنهادها در مهلت مقرر در فراخوان
- ۳- دریافت رسید تحویل پیشنهادها

سایر شرایط مزایده:

موضوع اساننامه شرکت‌کننده می‌بایست مرتبط با موضوع مزایده باشد، در غیر این صورت

نوبت دوم

مزایده‌گذار: شرکت عمران، آب و خدمات منطقه آزاد کیش

نشانی مزایده‌گذار:

دفتر مرکزی: جزیره کیش - میدان خلیج فارس - بلوار ایران - مجتمع اداری پارس - شرکت عمران، آب و خدمات منطقه آزاد کیش.

تلفن: ۰۷۶-۴۴۲۱۳۸۰-۴۴۲۱۳۸۰

دفتر تهران: بزرگراه آفریقا - بالاتر از چهارراه شهید حقانی (جهان کودک) - نبش خیابان کیش - ساختمان شماره ۲۵ - طبقه همکف.

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۸۰۷۴۷-۸۸۷۸۰۷۴۷-۰۸-۸۰۱۱۲۲۳۵

موضوع مزایده: واگذاری استیجاری فضاهای تبلیغاتی (بسته‌های ۱ و ۲ و ۳) در سطح جزیره زیبای کیش به شرح مندرج در اسناد به مدت ۱۲ ماه شمسی.

ردیف	موضوع	شماره مزایده	برآورد اولیه (ریال)	مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار (ریال)
۱	واگذاری استیجاری فضاهای تبلیغاتی (بسته یک) در سطح جزیره زیبای کیش	زاع/۰۶/۱۴۰۲	۹۹,۷۹۸,۸۲۸,۵۲۲	۲,۹۸۹,۹۲۴,۲۲۶
۲	واگذاری استیجاری فضاهای تبلیغاتی (بسته دو) در سطح جزیره زیبای کیش	زاع/۰۷/۱۴۰۲	۸۷,۵۲۴,۸۱۶,۲۱۷	۲,۳۷۶,۲۴۰,۲۱۱
۳	واگذاری استیجاری فضاهای تبلیغاتی (بسته سه) در سطح جزیره زیبای کیش	زاع/۰۸/۱۴۰۲	۷۵,۲۴۶,۹۱۶,۳۲۴	۳,۶۱۱,۳۲۰,۸۶۶


مبلغ کل برآورد: ۲۶۲,۵۵۰,۲۸۰,۰۶۳ (دویست و شصت و دو میلیارد و پانصد و پنجاه میلیون و دویست و هشتاد هزار و شصت و سه ریال)



کانون تبلیغاتی

سیهر جوان

۰۹۳۹۸۸۸۸۶۹۹



مجری انحصاری
تبلیغات محیطی
دانشگاه آزاد اسلامی

مدرسه عالی مهارتی
رسانه‌ای فرهیختگان
۰۹۱۰۸۱۰۶۵۳۵
Farhikhteghan_school