موضع چین، هند و آمریکا درباره بندر شرقی ایران چیست

توسعه چابهار چطور از فیلم هندی عبور کنیم؟

فرهیختگان مساله پروژه چابهار چند وقتی می‌شود که در صدر اخبار رسانه‌ها قرار گرفته است. با توجه به بالا و پایین‌های پروژه چابهار در این سال‌ها و با توجه به کارشکنی‌های هند با حمایت آمریکا، آمریکایی‌ها موافقت نلویحی خود را با اجرای پروژه چابهار اعلام کرده‌اند. در این راستا در حال حاضر دو نگاه وجود دارد. یک سمت این ایده وجود دارد که می‌توان از ظرفیت‌های آن استفاده کرد. براین اساس «فرهیختگان» نظرات افراد مختلف در این حوزه را بررسی کرده که در ادامه می‌خوانید.

اشتباه چابهار!

مصطفی منتظر
پژوهشگر

خبر قرارداد بلندمدت چابهار با هند، برخی امیدها برای تغییر راهبرد درباره این پروژه عظیم و حیاتی را به یأس تبدیل کرد. هند که در ۱۰ سال گذشته امکان و قرارداد ساخت این بندر اقیانوسی را داشت، نشان داده قصدی برای گسترش واقعی آن ندارد ولی حالا به‌واسطه کمک به ایران در قضیه بریکس، پاداشی بسیار بزرگ و استراتژیک را علی‌رغم آن تجربه دریافت کرده است. اما چرا این قرارداد اشتباه است و چرا این اشتباه تکرار شده؟

معنای بزرگ‌تر در اقتصاد سیاسی

باید توجه داشت که چنین پروژه‌های بزرگ و گسترده‌ای در جهان امروز، معنای استراتژیک عمیق دارند. هند با رهبری مودی عموما در چهارچوب بازی آمریکا برای مهار چین نقش‌آفرین بوده و حتی وقتی نفت روسیه را خرید کرده بازهم ذیل خواست آمریکا برای کنترل فروش نفت روسیه اقدام کرده است. این یعنی ایران با دادن چابهار به هند، عملا کمکی شگرف به بلوک غربی و آمریکایی کرده تا چین را کنترل و مهار کند. دروافع استراتژیست است که هند در قرارداد اخیر اما از لحاظ استراتژیک عموما در زمین بازی غربی اقدام می‌کند. عموما از این جهت که این کشور مثل هر کشور دیگری، برخی بازی‌های منحصربه‌فرد را هم در موازد استیتنا برای خود داشته است. اما در این میان نکته اساسی این است که قرارداد مذکور در چهارچوب معاقبت تحریمی آمریکا صورت خواهد گرفت؛ معاقبتی که حتی ترامپ در مبانه آن فشار عظیم تحریمی آن را لغو نکرد، یعنی این موضوع تا زمانی که سیاست‌های آمریکا حیاتی و اساسی است تا جلوی چین در پروژه چابهار را بگیرد. اما آیا کسی توجه داشته که این معاقبت صرفا برای انتقال «غذا» به «افغانستان» است؟ یعنی اساسا فرایش استراتژیک برای ایران ندارد و بیشتر نقش فریب را برای ایران بازی می‌کند تا چابهار را به چین ندهد و در اختیار هند بگذارد. پس اتصال شمال به جنوب یا رسیدن به آسیای میانه، سخنانی برای رسانه و نه برای واقعیت تجارت بین‌المللی است.

کریدور اصلی در جنوب، کریدور فرعی در شمال

این قرارداد در شرایطی بسته می‌شود که آمریکا توانسته کریدور جنوب جنوب طبیعی فیاس را راه‌اندازی کند؛ کریدوری که در مقابل ایتکار چین در شمال قرار است هند بتواند به امارات-سعودی-اردن-رژیم صهیونیستی-ایتالیا و بعد اروپا متصل کند. اکنون هم می‌دانند حفظ قرمز آمریکا هرگونه کریدور شرق به غربی است که خارج از چهارچوب امنیتی خود ساخته شود. پس آنها کریدور مخصوص به خود را با دوستان خود ساختند. دروافع توافق‌های عادی‌سازی هم برای اجرایی شدن همین کریدور پیگیری و اجرا شد و قرار بود سعودی هم به آن بپیوندد که طوفان الاقصی هم چیز را معلق کرد.

در دریای کریدور در عرصه جهانی برای رقابت با چین طراحی شده اما رقیب منطقه‌ای آن ایران است. سوال اینجاست که چطور می‌توان از هند- که طرف اصلی این کریدور است- انتظار داشت رقیب آن در شمال را پیگیری و اجرا کند؟ عجیب سخنان وزیر راه در جلسه امضا قرارداد است؛ جایی که گفته هندی‌ها می‌توانند از ایران برای رسیدن به ترکیه و گرجستان استفاده کنند. حال اینکه کریدور جنوبی راه افتاده و اساسا مسیر جایگزین ایران برای بلوک غربی است و همچنین معاقبت هندی‌ها به آنها صرفا رسیدن به افغانستان آن هم فقط برای انتقال غذا را می‌دهد. اگر این سخنان عجیب دوسال پیش و قبل از رونمایی از کریدور جنوبی زده می‌شد، می‌توانستیم آن را به عدم تبریزبنی و ناشی بودن در صفحه رقابت سیاسی و مساله تضعیف وزارت راه و رفاه دهیم اما امروز و بعد از این همه داستان برملا شده، سخن گفتن از کریدور شرق به غرب برای هند آمریکایی واقعا جای تعجب دارد و باید تبیینی دیگر برای آن پیدا کنیم.

قراردادی برای نساختن

با این توضیحات می‌توان فهمید معنای این قرارداد برای هندی‌ها اتفاقا قراردادی برای نساختن چابهار است، یعنی آنها قصد ندارند رقیب کریدور اصلی خودشان در جنوب را گسترش دهند، بلکه هند در قرارداد آن را کور کنند. این رامی‌توان از حجم عددی قهمیدید که قرار است در ۱۰ سال آینده از چابهار سرمایه‌گذاری کنند؛ عدد ۳۷۰ میلیون دلار را ۱۰ سال و آن هم بدون اقیانوسی مثل کنار گذاشتن سالی ۱۰ میلیون تومان جهت خرید یک لامبورگینی است. برای فهم ناچیز بودن این عدد به بندر الفجیره رجوع کنید. این بندر که بندر دوم امارات حساب می‌شود در چندسال اخیر یک میلیارد دلار جهت گسترش زیرساخت خود سرمایه‌گذاری کرده و فقط در سال گذشته حدود ۵۰۰ میلیون درهم معادل ۱۳۵ میلیون دلار برای مدیریت و امور اجرایی، پول خرج کرده است. این را مقایسه کنید با میانگین سالی ۳۷ میلیون دلار که هند قرارداد در چابهار خرج کند. اعداد به وضوح به ما می‌گوید پروژه اقیانوسی چیز خاصی ساخته شود و اصل ماجرا آن طرف دریا در الفجیره پیگیری خواهد شد.

برای این امر باید به تجربه ساخت راه‌آهن رشت- آستارا توجه کرد؛ چابهی که برای مسئولان عرب‌گردند می‌توان این روش را برای کار آورد تا کریدور جنوب به شمال را از مسیر غرب دریای خزر راه بیندازد. همان زمان توضیح داده شد که روس‌ها به علت ترس از تغییر مسیر این کریدور به گرجستان و تبدیل شدن جهشی به شرق- غرب، آن را خلاف منافع ملی خود می‌دانند.

ولی وزیر محترم راه اصرار داشت قرارداد باید به طرف روسی داده شود. حدود ۲۱ ماه از آن قرارداد می‌گذرد و روسیه عملا «هیچ کاری» برای این کریدور انجام نداده است. برخی دوستان می‌گویند مسئول تعیین‌شده از طرف روسیه در این پروژه یک وظیفه محوله دارد و آن هم به نتیجه نرسیدن این کریدور است.

درحالی‌که آن زمان مسیر ارینچه‌بیرون- گرمسار در شرق دریای خزر به روسیه داده شده بود، احتمالا تا الان ساخته و ایران به روسیه وصل شده بود. گرچه تفاوت ریل روسیه و ایران مشکل بزرگی بوده و هست، می‌شد در خاک ترکمنستان آن را حل کرد.

با این توجیه، می‌توان گفت هند هم تلاش خواهد داشت چابهار واقعا رشد نکند و بندر اقیانوسی ساخته نشود تا امکان هژگونه بهره‌برداری برای مسیر شرق به غرب از آن وجود نداشته باشد. چیزی که آنها با ۳۷ میلیون دلار در سال خواهند ساخت صرفا به درد انتقال غذا به افغانستان خواهد خورد.

آلترناتیو مهم؟ آیا چین می‌توانست؟

حال سوال اینجاست که آیا جایگزینی برای هند در چابهار وجود داشت؟ برخی دوستان می‌اطلاع می‌گویند چون چین چینی‌ها گوادر را با قراردادی بلندمدت همراه با اجازه حضور نظامی گرفته‌اند، دیگر افضایی به چابهار نداشتند. این یک اطلاع قطعی است که چینی‌ها برنامه و منابع خود برای چابهار را گوادر می‌دانند. آنها تجربه بنادر بسیار نزدیک به هم اما متصل و با کارکرد‌های مختلف را در کشور خود داشته‌اند و می‌توانستند این کار را با گوادر- چابهار انجام دهند اما متاسفانه به طرح آنها بی‌توجهی شد. دقت کنید این بی‌توجهی صرفا به یک امر ساخت‌وساز ساده محدود نمی‌شود که حالا از دست رفته باشد، بلکه معنای بزرگ‌تری از همراهی ایران با بلوک غرب در کنترل چین را به همراه داشته، یعنی در وضعیتی که ایران همراه با جبهه مقاومت درحال جنگ امنیتی و نظامی با محور کریدور جنوبی است، یک همراهی وسیع اقتصادی و استراتژیک را با این محور به کار بسته است.

اما چرا این امکان یک بار برای همیشه از دست رفت؟ چرا نمی‌توان بندر جاسک یا جای دیگر یا به چینی‌ها داد؟ اولا باید توجه داشت از لحاظ جغرافیایی و دریایی، صرفا چابهار تنها نقطه ساحلی ایران است که می‌توان در آن یک بندر اقیانوسی واقعی ساخت، یعنی عمق آب، وضعیت جاگیری و نقطه جغرافیایی آن در کل مسیر ساحلی جنوب ایران منحصربه‌فرد است. لذا دلیل جاسک یا هر جای دیگری به جای چابهار بی‌معنی است. ثانیا باید توجه داشت که دلت چابهار به یک کشور قدرتمند، در عمل معنای انتقال تجربه سواحل مکران به آن کشور است و باید فهمید کریدور صرفا یک بندر یا جاده یا ریل نیست، بلکه یک زنجیره زرنان افزوده است، یعنی قرار بود دروظیل ساحل مکران، انواع صنایع تولیدی مستقل شود تا تولید رابط راه افتاده از کشورهای مرکزی به تولیدات با ارزش افزوده بیشتر تبدیل کند و بعد به سمت غرب رهنمون سازد. اما حالا هندی آنجا را گوفته که اساسا قرار نیست مسیر شرق به غرب را در آن پیش‌ببرد.

متغیر دیگر، مساله مناسبات امنیتی با پاکستان است. رخدادهای سه‌ماه اخیر در شرق کشور، دقیقا برای عقیم شدن این مسیر بوده و تحلیل‌ها این است که منابع آن از طریق کشورهای کریدور جنوب تامین می‌شود. حالا با این قرارداد و با ایجاد زمینه همکاری با رقیب سنتی پاکستان یعنی هند، این احتمال بیشتر هم خواهد شد. چون تامین مالی از طرف کشورهای عربی حتما متوقف نمی‌شود و علاوبر اینها حالا دیگر مشخص است که پاکستان براساس تضادش با هند، چه کنشی برای این کریدور خواهد داشت.

اما اگر چین به چابهار می‌آمد، خود اهرمی برای کنترل پاکستان می‌بود و تلاش ارزش این کارت بازسازی برای کنترل مرزهای غربی را افزایش می‌داد. البته باید پذیرفت که تلاش مخرج عربی- غربی برای هرهم زدن امنیت آن نقطه بیشتر می‌شد.

آنچه از دست رفت

اینکه چابهار از دست رفت و دیگر نمی‌توان برای آن امید پیشرفت داشت یا اینکه ایران دیرباز برای بزرگ‌تر به آمریکا کمک کرد تا چین را مهار کند یا اینکه مسیر توسعه مکران تا حد زیادی بسته شده یا اینکه حجم بزرگ سرمایه‌گذاری چین در ایران عملا تضعیف شده و... بخشی از ماجرای از دست رفته است، منافع دیگری هم وجود داشت که می‌شد با بهانه چابهار به سمت آن حرکت کرد. قرارداد با چین در چابهار، معنای حرکت ایران به سمت چین در دگرسوی چین- آمریکا داشت. چنین تغییر حرکتی می‌توانست آمریکا را نگران کند که ایران به‌صورت واقعی به سمت شرق حرکت و با چین در پبازل هند-آمریکایی بسته شود.

این احساس خطر در این لحظه تاریخی که طوفان الاقصی اتفاق افتاده و ایران عملیات خاورِ الحاد وعده صادق را به نتیجه رسانده، می‌توانست آمریکایی‌ها را به سرعت برای میز مذاکره برگرداند تا ایران بیشتر به سمت چین حرکت نکند. آنجا بود که وضعیت منطقه و سخن گفتن از تغییر راهبرد هسته‌ای و کنار چین بودن، یک بسته بزرگ از برگ‌های برنده را در دست آمریکا می‌داد.

دقت کنید منظور بازگشت به برجام مرده نیست، بلکه منظور قرارداد‌های روی زمین و واقعی تحت‌پذیرش آمریکاست که آمریکایی‌ها «مجبور» به پذیرش آن بشوند، یعنی آمریکا برای نرفتن ایران به‌سمت چین، ممکن بود حاضر شود اجازه همکاری واقعی اروپا با ایران در چند پروژه مهم و گسترده مثل فشارقایی پاس جنوبی با ایران بدهد. آنجا بود که می‌توانستیم برای اولین‌بار انتفاع اقتصادی خود را پیگیری کنیم، بدون آنکه در عمل امتیاز خاصی به آمریکا بدهیم. همان‌طور که آنها یک بار روبای انتفاع اقتصادی با برجام را به ما فروختند، می‌شد این بار ما امتیاز نیافت کامل در دامن چین را به آنها بفروشیم. دقت کنید یک سال و نیم است روسیه از خیر و خاتمه و همکاری ایشان آمادگی برای مذاکرات برجامی را تکرار می‌کنند اما طرف مقابل در واشنگتن علاقه چندانی به آن نشان نمی‌دهد، حتی اگر در برخی برهه‌ها مذاکره کرده باشد یا بکنند؛ چراکه ایران بدون گرفتن امتیاز از آمریکا در دوره ساخت «راه‌آهن ۱۲۸ کیلومتری ماله‌بند» به زنزیج (در مرز ایران و افغانستان) نمونه برجسته‌ای از این اقدامات است.

در چنین شرایطی ایالات‌متحده در زمان حضور خود و متحدانش در افغانستان هیچ‌گونه مخالفت علنی با پروژه چابهار نشان نداد؛ چراکه در آن هنگام استراتژی ایالات‌متحده در جنوب آسیا بر حمایت از رشد و توسعه اقتصادی افغانستان و همچنین مشارکت نزدیک هند در پروژه ساخت چابهار تاکید داشت. در عین حال رویکردی بود که پس از توافق برجام، واشنگتن به دولت کابل اجازه مشارکت مستقیم در این پروژه را داد و به این ترتیب توافق سه جانبه برای میان ایران، هند و افغانستان در تهران به امضا رسید. حتی پس ازروی کار آمدن ترامپ، لغو برجام و تشدید تحریم‌های ایران از جانب ایالات‌متحده، باز هم برای پروژه چابهار شرایطی استثنایی در نظر گرفته شد. در این راستا وزارت خارجه آمریکا در بیانیه رسمی اعلام کرد: اعلام کرد پس از بررسی‌های گسترده کاخ سفید به این نتیجه رسیده است که استثنای مشخصی در قوانین تحریمی ایران (اَی‌اف‌سی‌اُی ۲۰۱۶) در نظر گرفته شود تا برای فعالیت‌های محدودی که در راستای بازسازی و در راستای پروژه چابهار به عنوان یکی از منافع کلیدی امنیت ملی آمریکا در منطقه انجام می‌گیرد، مجوزی صادر شود. البته این استثنا ضوابط و چهارچوب مشخصی نیز داشت که در متن بیانیه وزارت خارجه آمریکا ذکر شده بود.

اما در حال حاضر و پس از خروج کامل نیروهای آمریکا و متحدانش از افغانستان و در شرایطی که این کشور تحت سلطه طالبان قرار دارد، روشن است که جایگاه و موقعیت افغانستان در اولویت‌های سیاست خارجی واشنگتن نیز با دگرگونی‌های عمیقی مواجه شده است. این تغییرات پیش و پیش از همه موجبات نگرانی مقامات دهلی نسبت به مواضع آینده آمریکا در قبال پروژه چابهار را فراهم کرده بود؛ چنان‌که یکی از این مقامات خروج آمریکا از افغانستان را دلیلی عمده برای تغییر نگرش مثبت ایالات‌متحده به پروژه چابهار تلقی می‌کند. در عین حال اغلب تحلیل‌گران سیاسی در هند نیز بر این باور بوده‌اند که تحولات در افغانستان می‌تواند زمینه‌ساز تغییرات جدی در نگرش واشنگتن نسبت به پروژه چابهار باشد.

۲. ملاحظات واشنگتن نسبت به موقعیت منطقه‌ای هند: نزدیک به دو دهه است که روابط میان هند و ایالات‌متحده در مسیر صعودی خود قرار گرفته و با بدون شک ظهور چین به عنوان یک قدرت توظهور جهانی و رویکرد ایالات‌متحده در مهار این کشور، نقشی تعیین‌کننده ایفا کرده است. با توجه به همسایگی هند و چین و رقابت توام با خصومت دیرینه میان دو کشور، کاخ سفید تقویت مواضع دهلی نو در منطقه را یکی از راهکارهای اصلی مهار چین در جنوب و حتی در سایر مناطق آسیا ارزیابی می‌کند. در این چهارچوب مهیا ساختن شرایط برای حضور هر چه بیشتر هند در افغانستان و معاقبت پروژه چابهار از تحریم‌های آمریکا می‌تواند بخشی از برنامه مقابله با پروژه‌های کلان سیاسی و اقتصادی چین در منطقه -مانند طرح یک کمربند، یک جاده- محسوب شود.

با این حال مواضع و رویکردهای سیاستمداران هندی به‌گونه‌ای بوده است که برخی اوقات این همکاری قالبی یک طرفه و مبتنی بر نیاز واشنگتن به دهلی نو را به خود گرفته و اسباب رنجش و ناراحتی کاخ سفید را فراهم ساخته است. عدم توجه دهلی نو به تحریم روسیه از جانب جهان غرب و خرید نفت ارزان این کشور نمونه‌ای از این بی‌اعتنایی‌ها به شمار می‌آید. اکنون نیز هیچ بعید نیست که مقامات واشنگتن تصمیم اخیر هند به امضای توافق بلندمدت با جمهوری اسلامی ایران را نوعی دهن‌کجی دیگر هند به سیاست‌های منطقه‌ای آمریکا ارزیابی کرده و با نشان ندادن روی خوش به آن، درصدد یادآوری حد و مرزهاد به دهلی نو برایند.

۳. روتق کریدور شمال و جنوب و تقویت موقعیت ایران و روسیه: پروژه چابهار در کنار اتصال جنوب آسیا به افغانستان و آسیای مرکزی، می‌تواند با ادغام در کریدور عظیم شمال- جنوب (اَی‌اَن‌اس‌تی‌سی)، نقشی مهم و تعیین‌کننده در روتق و شکوفایی آن ایفاکند. این کریدور عظیم بین‌المللی از مدت‌هایش و با مشارکت سه کشور هند و ایران و روسیه و به منظور اتصال شرق و جنوب آسیا به اروپا پایه‌ریزی شده بود. با توجه به شرایط بندرعباس به عنوان یکی از نقاط اتصال مهم کریدور شمال- جنوب، اضافه شدن بندر چابهار به این مسیر ترانزیت بین‌المللی می‌تواند تاثیرات چشمگیری در تسهیل عملکرد آن داشته باشد. در همین ارتباط، «فونچوک استوبدان» کارشناس ارشد مرکز مطالعات و تحلیل‌های دفاعی و سفیر سابق هند در قرقیزستان در گزارش مختصری در ژوئن ۲۰۱۷ این تاثیر را این گونه بازگو می‌کند: «کریدور شمال- جنوب و بندر چابهار مکمل یکدیگر برای بهینه‌سازی ارتباط هند و روسیه و اوراسیا خواهند بود. این در حالی است که با توجه به وقوع حوادثی در اوکراین و اختلافات میان جهان غرب و روسیه از یک‌سو و تشدید اختلافات ایران و آمریکا و اروپا از سوی دیگر، پروژه چابهار می‌تواند با تقویت ظرفیت‌ها و قابلیت‌های سیاسی و اقتصادی مسکو و تهران و خنثی‌سازی اثر تحریم‌ها ارتباط مستقیمی پیدا کند؛ موضوعی که بدون شک برای واشنگتن خوشایند نخواهد بود.

۴. جنگ غزه و نافرجامی کریدور هند- خاورمیانه- اروپا (عرب- مد): دسترسی به بازارهای آسیای مرکزی، روسیه و اروپا همواره در زمره یکی از اهداف و برنامه‌های بلندمدت هند قرار داشته و به این منظور مسیرهای گوناگون و متنوعی نیز از سوی این کشور مورد بررسی و امتحان قرار گرفته است. در این راستا مقامات غربی و در رأس آنها آمریکایی‌ها، در اجلاس «جی ۲۰» تلش زیادی به خرج دادند تا مسیری جدید و قابل رقابت با کریدور شمال- جنوب را به هند معرفی کنند. کریدور هند- خاورمیانه- اروپا (عرب- مد) می‌توانست همان مسیر مطلوب و مورد نظری باشد که واشنگتن هند به کشورهایی چون ایران و روسیه را برای دسترسی به اروپا، بسیار کم‌رنگ می‌کرد. اگرچه این طرح با مشکلات اساسی در حوزه زیرساخت‌ها و امنیت روبه‌رو بود، اما حمایت همه جانبه آمریکا و غرب از این کریدور، دهلی نو را به‌شدت نسبت به آینده آن خوش‌بین می‌کرد. در این شرایط وقوع جنگ در غزه و هم خوردن قواعد بازیِ ساتوش میان اعراب و رژیم صهیونیستی (به عنوان یکی از نقاط اتصال کریدور کریدور) همه این برنامه‌ها را برهم زده و هند را به بازگشت مجدد به سوی کریدورهای سابق همچون کریدور شمال- جنوب و احیای هر چه بیشتر پروژه بندر چابهار سوق داد. شکی نیست که این چرخش به مذاق آمریکا و متحدانش خوش نخواهد آمد و آنها را به کارشکنی در این زمینه ترغیب خواهد کرد.

روابط هند و آمریکا و چشم‌انداز آینده پروژه چابهار

با در نظر گرفتن دلایل عنوان شده، می‌توان این‌گونه استنباط کرد که مقامات واشنگتن در شرایط کنونی رضایت چندانی نسبت به توافق بلندمدت انجام شده میان هند و ایران در پروژه بندر چابهار ندارند. در حالی‌که دهلی نو نسبت به بازگشت به افغانستان و مواضع طالبان در قبال این کشور دچار نوعی دشمن‌دیریته‌ای، یعنی پاکستان، اطمینان خاطر زیادی یافته است؛ آمریکایی‌ها هنوز به مواضع و سیاست‌های روشنی در رابطه با افغانستان پس از خروج و تحت حاکمیت طالبان دست نیافته‌اند. از سوی دیگر آنها نگران آن هستند که توسعه چابهار با مشارکت هند، به نقش تحریم‌های ایران منجر شود؛ به خصوص آن مواردی که در بیانیه سال ۲۰۱۸ وزارت خارجه، به صراحت بر لزوم حفظ و عدم استثنا پذیری آنها تأکید شده بود. در چنین چهارچوبی است که معاون سخنگوی وزارت خارجه آمریکا، هندی‌ها را به گفت‌وگو و تعامل بیشتر در رابطه با توافق فراهم می‌خواند. این نوع بیان یک مقام کاخ سفید می‌تواند نشان دهنده آن باشد که دهلی نو در امضای توافق بلندمدت با ایران، مشورت جدی و مؤثری با واشنگتن نداشته‌اند یا اگر هم مشورتی در کار بوده به این توجهی به مواضع ایالات‌متحده توام بوده است.

آنچه در مجموع می‌توان گفت این است که هندی‌ها از قضیه تحریم‌های غربی علیه روسیه و عکس‌العمل آمریکا در مورد پی‌اعتنایی اش به این تحریم‌ها، درس‌های خوبی آموخته‌اند. در واقع اینکه جایشانکار، وزیر خارجه هند تقریبا با بی‌اعتنایی جواب می‌دهد که ما روی آن (اظهارنظر معاون سخنگوی کاخ سفید) کار خواهیم کرد، کمالگویای عدم‌نگرانی جدی هند از این بابت است. در عین حال برخی منابع نیز این‌گونه مصوغ‌گیری مواضع سخنگوی وزارت خارجه آمریکا را به بی‌اطلاعی و عدم تسلط کامل او بر حقایق نسبت داده و آن را کم‌اهمیت دانسته‌اند. در همین راستا در ساعات گذشته منابع هندی نقل قولی غیر رسمی از «جیسوال»، سخنگوی وزارت خارجه آمریکا را مطرح کرده‌اند که وی ضمن اعلام موافقت با نظرات جایشانکار، یک بار دیگر از اجرای «منفعت این پروژه برای افغانستان و حل کل منطقه سخن گفته و موافقت تلویحی ایالات‌متحده را با این توافق نشان داده است؛ هر چند هنوز از صحت و سقم اظهارات منتسب به سخنگوی وزارت خارجه چیزی نمی‌توان گفت، اما از اوضاع و احوال پیشین، پروژه چابهار به رغم واگرایی در نظرات و دیدگاه‌های هند و ایالات‌متحده، می‌تواند دوران جدیدی از نقش‌آفرینی اقتصادی و تجاری خود را در منطقه آغاز کند.

ادامه در صفحه ۷

چرا واشنگتن به توافق چابهار روی خوش نشان نداد؟

میراحمدرضا مشرف
پژوهشگر مسائل بین‌الملل

امضای توافق بلندمدت ۱۰ساله میان جمهوری اسلامی ایران و هند برای پیگیری پروژه مهم بندر تجاری- اقتصادی چابهار از موضوعات و مسائلی بود که طی هفته گذشته به شدت مورد توجه رسانه‌ها، خبرگزاری‌ها و محافل سیاسی جهان قرار گرفت. همکاری دهلی‌نو و تهران بر سر پروژه چابهار قدمتی دو دهه‌ای دارد که البته با فراز و نشیب‌های زیادی هم توام بوده است. با این حال از زمان آغاز این همکاری و مشارکت ۲۰ساله، برای نخستین‌بار است که یک قرارداد شفاف و طولانی‌مدت بر سر این پروژه عظیم میان دو کشور به امضا می‌رسد. پیش از این دو طرف براساس قراردادهای دوجانبه و حتی سه‌جانبه (تفاهم‌نامه ایران، هند و افغانستان؛ تهران ۲۰۱۶)، تعهداتی اغلب کوتاه‌مدت را برای مشارکت در توسعه این بندر پذیرفته بودند. همان‌طور که «جایشانکار»، وزیر خارجه هند می‌گوید این توافقات کوتاه‌مدت و دوره‌ای به مانعی بر سر راه پیشبرد عملیات اجرایی عدم اطمینان و فاصله گرفتن شرکت‌های کشتیرانی و سرمایه‌گذاران از این بندر را فراهم کرده بود.

اما در مورد دلایلی که موجب عدم امضای توافق طولانی‌مدت میان دو طرف تا به این هنگام شده بود، حرف و حدیث‌های زیادی مطرح است. درحالی‌که طرف‌های ایرانی این موضوع را به اهمال و کم‌کاری هندی‌ها و به‌ویژه شرایط خاص روابط آنها با ایالات‌متحده نسبت می‌دهند؛ مقامات هندی به وجود پاداوای از مشکلات از جانب طرف ایرانی و به‌طور خاص مساله «حکمیت دعاوی» اشاره دارند که به زعم آنها در این توافق بلندمدت حل و فصل شده‌اند. در هر حال دلیل طولانی شدن این فرآیند هر چه باشد، مهم این است که آن سال‌های پر فراز و نشیب سپری شده و دو طرف به توافقی بلندمدت و اطمینان‌بخش دست یافته‌اند که می‌تواند در صورت رضایت‌مندی طرفین، تداوم داشته باشد.

واکنش ایالات‌متحده به توافق چابهار

این باور عمومی وجود دارد که پروژه چابهار از بدو شکل‌گیری تاکنون تحت تاثیر زوجی از روابط دوسویه و همزمان بوده است، اول روابط خصومت‌آمیز و پرتنش ایران و ایالات‌متحده و دوم روابط استراتژیک و رو به گسترش دهلی‌نو و واشنگتن. بر همین اساس شاهد بوده‌ایم که هم دهلی‌نو و هم واشنگتن در اتخاذ مواضع نسبت به این پروژه تجاری و اقتصادی همواره جانب دوراندیشی را نگاه داشته و تا حد زیادی ملاحظات یک‌دیگر را مدنظر قرار داده‌اند. پیشبرد بسیار کند و توام با احتیاط این پروژه توسط هند و اعلام برخی معاقبت‌های تحریمی برای این پروژه از سوی ایالات‌متحده، را می‌توان مصادیقی از این رویکردهای ملاحظه‌کارانه برشمرد. امابر خلاف روند معمول دو دهه گذشته، به نظر می‌رسد این بار ایالات‌متحده به قرارداد بلندمدت میان هند و ایران در پروژه چابهار واکنشی کاملا متفاوت و حتی هشدارآمیز نشان داده که توجهات و واکنش‌های زیادی را در پی داشته است. در این راستا «دانت پاتل» معاون سخنگوی وزارت خارجه آمریکا در نشست خبری روزانه خود، ضمن اشاره با آگاهی ایالات‌متحده از توافق امضا شده میان تهران و دهلی‌نو نسبت به مزایده تجاری با ایران و احتمال تحریم‌ها هشدار می‌دهد. وقتی هم که از وی در مورد وضعیت شرکت‌های هندی به‌طور خاص سوال شد، وی با پاسخ کلی وضعیت آنها را تشریح کرد: «مسائلی را شنیده‌ایم، باید که در موارد متعددی این اگفته‌ها که هر نهاد یا هر کسی با ایران معامله تجاری داشته باشد، بایدا از خطر بالقوه که خود را در معرض آن قرار می‌دهند بدهی خطر احتمالی تحریم‌ها آگاه باشند». در عین حال وی اضافه می‌کند: «تا جایی که به ایالات‌متحده مربوط می‌شود، تحریم‌های این کشور علیه ایران همچنان پابرجاست و ما به اجرای آن ادامه خواهیم داد؛ اگرچه اغلب این پاسخ‌ها به صورت کلی بیان شده‌اند، اما یک پاسخ صریح دیگر گویای همه چیز بود؛ وقتی خبرنگاران از وی درباره اینکه این قرارداد شامل معافیت‌های تحریمی می‌شود یا خیر؟ وی به صراحت پاسخ داد: خیر.

دلایل و عوامل امکان واگرایی در مواضع دهلی‌نو و واشنگتن بر سر چابهار

اگرچه به غیر از اظهارنظر رسمی معاون سخنگوی وزارت خارجه آمریکا تاکنون موضع‌گیری شفاف و رسمی دیگری از جانب سایر مقامات ایالات‌متحده در مورد توافق انجام شده میان ایران و هند بر سر چابهار اظهار نشده است، اما همین اظهارات از سوی یک مقام نه چندان عالی‌رتبه کاخ سفید نیز واکنش دهلی‌نو را در پی داشته است. در این راستا جایشانکار، وزیر خارجه هند با دفاع از توافق انجام گوفته از دیگران خواست تا نگاهی «متفاوت» به آن نداشته باشند؛ چراکه این توافق به نفع کل منطقه خواهد بود. در عین حال این مقام عالی‌رتبه هندی نکته مهم دیگری را هم به‌داوری می‌کند: ایالات‌متحده خود در گذشته بر اهمیت این پروژه صحه گذاشته و از آن قدردانی کرده است. در هر حال مواضع کاخ سفید و عکس‌العمل متقابل دهلی‌نو می‌تواند گواه آن باشد که تحولاتی در رویکرد هند دو طرف در قبال پروژه چابهار به وجود آمده است که در مسیت و سویی کاملا متمایز و مبتنی بر واگرایی دیدگاه‌ها قرار دارد. اما در مورد دلایل و عواملی که موجبات این واگرایی در مواضع دهلی‌نو و واشنگتن را فراهم آورده است، می‌توان به موارد مهم زیر اشاره کرد:

۱. جایگاه افغانستان در اولویت‌های سیاست خارجی آمریکا: پروژه توسعه بندر چابهار یک پروژه چند منظوره است که یکی از قابلیت‌های اصلی آن فراهم ساختن امکان دسترسی منطقه جنوب آسیا و به‌طور خاص شبه‌قاره هند، مناطق محصور در خشکی منطقه مانند افغانستان و آسیای مرکزی است. دقیقا بر همین اساس است که هند نیز از همان ابتدا یک سرمایه‌گذاری دوگانه را در این پروژه دنبال کرده است؛ از یک‌سو در توسعه بندر چابهار و مشارکت هند و ایران در طرح اقدامات فراوانی را در داخل افغانستان و در حوزه حمل‌ونقل و ترانزیت انجام داده که سرمایه‌گذاری به ۱۰ میلیون دلاری هند در پروژه ساخت راه‌آهن ۲۱۸ کیلومتری ماله‌بند به زرنج (در مرز ایران و افغانستان) نمونه برجسته‌ای از این اقدامات است.

در چنین شرایطی ایالات‌متحده در زمان حضور خود و متحدانش در افغانستان هیچ‌گونه مخالفت علنی با پروژه چابهار نشان نداد؛ چراکه در آن هنگام استراتژی ایالات‌متحده در جنوب آسیا بر حمایت از رشد و توسعه اقتصادی افغانستان و همچنین مشارکت نزدیک هند در پروژه ساخت چابهار تاکید می‌کرد. در عین حال رویکردی بود که پس از توافق برجام، واشنگتن به دولت کابل اجازه مشارکت مستقیم در این پروژه را داد و به این ترتیب توافق سه جانبه برای میان ایران، هند و افغانستان در تهران به امضا رسید. حتی پس ازروی کار آمدن ترامپ، لغو برجام و تشدید تحریم‌های ایران از جانب ایالات‌متحده، باز هم برای پروژه چابهار شرایطی استثنایی در نظر گرفته شد. در این راستا وزارت خارجه آمریکا در بیانیه رسمی اعلام کرد: اعلام کرد پس از بررسی‌های گسترده کاخ سفید به این نتیجه رسیده است که استثنای مشخصی در قوانین تحریمی ایران (اَی‌اف‌سی‌اُی ۲۰۱۶) در نظر گرفته شود تا برای فعالیت‌های محدودی که در راستای بازسازی و در راستای پروژه چابهار به عنوان یکی از منافع کلیدی امنیت ملی آمریکا در منطقه انجام می‌گیرد، مجوزی صادر شود. البته این استثنا ضوابط و چهارچوب مشخصی نیز داشت که در متن بیانیه وزارت خارجه آمریکا ذکر شده بود.

اما در حال حاضر و پس از خروج کامل نیروهای آمریکا و متحدانش از افغانستان و در شرایطی که این کشور تحت سلطه طالبان قرار دارد، روشن است که جایگاه و موقعیت افغانستان در اولویت‌های سیاست خارجی واشنگتن نیز با دگرگونی‌های عمیقی مواجه شده است. این تغییرات پیش و بیش از همه موجبات نگرانی مقامات دهلی نسبت به مواضع آینده آمریکا در قبال پروژه چابهار را فراهم کرده بود؛ چنان‌که یکی از این مقامات خروج آمریکا از افغانستان را دلیلی عمده برای تغییر نگرش مثبت ایالات‌متحده به پروژه چابهار تلقی می‌کند. در عین حال اغلب تحلیل‌گران سیاسی در هند نیز بر این باور بوده‌اند که تحولات در افغانستان می‌تواند زمینه‌ساز تغییرات جدی در نگرش واشنگتن نسبت به پروژه چابهار باشد.

۲. ملاحظات واشنگتن نسبت به موقعیت منطقه‌ای هند: نزدیک به دو دهه است که روابط میان هند و ایالات‌متحده در مسیر صعودی خود قرار گرفته و با بدون شک ظهور چین به عنوان یک قدرت توظهور جهانی و رویکرد ایالات‌متحده در مهار این کشور، نقشی تعیین‌کننده ایفا کرده است. با توجه به همسایگی هند و چین و رقابت توام با خصومت دیرینه میان دو کشور، کاخ سفید تقویت مواضع دهلی‌نو در منطقه را یکی از راهکارهای اصلی مهار چین در جنوب و حتی در سایر مناطق آسیا ارزیابی می‌کند. در این چهارچوب مهیا ساختن شرایط برای حضور هر چه بیشتر هند در افغانستان و معاقبت پروژه چابهار از تحریم‌های آمریکا می‌تواند بخشی از برنامه مقابله با پروژه‌های کلان سیاسی و اقتصادی چین در منطق