



مسئولیت متن و شکل بدوش نویسنده مضمون میباشد، عقیده نویسنده لزوماً نظر افغان جرمن آنلاين نمی باشد



۲۰۲۳.۰۹.۲۱

سید عظیم حسینی

## سرمه ای آزموده را آزمودن خطاست

چند روز قبل خبر مسدود شدن بنادر از جانب پاکستان به سمع رسید که این اقدام دور از مروت، غیرقانونی و غیرموجه میباشد. پاکستانی ها با این عمل زشت و ناپسند یکبار دیگر دشمنی تاریخی خویش را با مردم افغانستان اشکارا به نمایش گذاشتند.

انسداد نقاط عبوری ترانزیتی در سرحد دیورند (درین موقع حساس و موسم صادرات میوجات تازه)، ملیارد ها افغانی ضرر را متوجه دهقانان و تاجران افغانستان نمود که بسیار درد آور و در عین زمان آموزنده بود تا مسئولان امور موضوع را جدی پنداشته و بردشمن مکار اعتماد نکنند و سرمه ای آزموده شده را نباید بار بار آزمود.

نیش عقرب نه از بهرکین است      مقتضای طبیعتش این است

### پیشینه تاریخی:

افغانستان، به عنوان یک کشور محاط به خشکه همیشه به مشکل ترانزیتی بخصوص با پاکستان مواجه بوده است. با روکار آمدن طالبان برای بار دوم در کشور، بعضی های به این نظر بودند که مشکل ترانزیتی با پاکستان به نقطه پایان خود رسیده و مشکلی در زمینه وجود نخواهد داشت، در حالیکه پاکستان در طول تاریخ موجودیت خود سعی نموده تا مسایل اقتصادی و تجارتي را با مسایل سیاسی گره زده و بخاطر تأمین منافع ستراتیژیک خویش در افغانستان، تجارت و ترانزیت را منحیث وسیله فشار بالای دولت های افغانستان استفاده نماید. پس از وجود آمدن دولت انتقالی در افغانستان، با درک این موضوع، تلاشهای صورت گرفت تا مسیر یا معبر های جدیدی غیر از مسیر پاکستان جهت ایجاد تسهیلات در ترانزیت کالا ها میسر گردد، تا افغانستان در ترانزیت کالای خویش بخصوص با هند به یک کشور (پاکستان) منحصر نمآنده و راه های دیگر جهت تبادل کالای های تجارتي باهند و سایر کشورها جستجو گردد.

## چرا چابهار؟

کریدور اقتصادی چین و پاکستان که بندر گوادر در انتهای این کریدور قرار دارد، از طرف چین نیز رویدست گرفته شده بود و هندوستان در حالیکه با این پروژه موافق نبود (چون



از مناطق اشغالی کشمیر می‌گذرد) با استفاده از فرصت و موقعیت میسر شده خواست در مقابل اقدام چین، در بندر چابهار ایران سرمایه گذاری نموده و راه را برای تجارت خویش با افغانستان و آسیای مرکزی باز نماید. از سوی دیگر چون افغانستان نیاز مبرم به یک راه جدید ترانزیتی داشت تا از

انحصار بنادر پاکستان رهائی یابد، نظر به تماس های که با کشورهای ایران و هند گرفته شد، موضوع ایجاد بندر چابهار مورد توجه قرار گرفت که هر دو کشور هند و افغانستان را میتوانست به اهداف شان نزدیک سازد. بدین ترتیب یادداشت تفاهم اجلاس کمیسیون مشترک سه جانبه میان دولت انتقالی افغانستان، جمهوری اسلامی ایران و جمهوری هند، بتاريخ ۱۳ خرداد ۱۳۸۱ بین مصطفی کاظمی وزیر تجارت وقت افغانستان، احمد خرم وزیر راه و ترابری ایران و دیگو سنگ وزیر مشاور در امور خارجه هند در تهران به امضاء رسید. همچنین موافقتنامه کمیته مشترک وزارت تجارت افغانستان و سازمان منطقه آزاد چابهار ۱۸ خرداد ۱۳۸۲ بین گل احمد هوشمند رئیس عمومی اتاقهای تجارت و دوکتور عزت الله افشار معاون سازمان منطقه آزاد چابهار به امضاء رسید. در سالهای بعدی اقداماتی از طرف هر سه کشور انجام گردیده و بندر چابهار عملیاتی شد. جانب افغانی از طریق سکتور خصوصی سرمایه گذاری های را انجام داد. فعالیت بندر بتدریج آغاز و انتقالات از این طریق آغاز گردید که بخصوص برای افغانستان امیدوارکننده است.

در ماه اپریل سال ۱۳۹۴ قرارداد بندر چابهار میان هندوستان و ایران به امضاء رسید و بتاريخ ۲۵ حمل ۱۳۹۵ مقامات افغانستان، هند و ایران در دومین نشست تخنیکي روی متن موافقتنامه سه جانبه چابهار برای ایجاد دهلیز ترانسپورتي و ترانزیتی بین المللی در شهر دهلی هند به توافق رسیدند. استفاده مشترک از بندر چابهار، چون صدور کالای های افغانستان از هندوستان و همچنان با استفاده از این بندر صدور کالا های هند از مجرای افغانستان و ایران به کشورهای آسیای مرکزی مطمح نظر بود.

بالاخره بندر چابهار بتاريخ ۵ عقرب ۱۳۹۶ توسط وزرای خارجه افغانستان و هند، رسماً افتتاح گردید. با گشایش بندر چابهار در نظر بود:

- امکان ترانزیت اموال تاجران افغانی از/ به هند و دیگر کشورهای آسیای جنوبی بدون مشکل میسر گردد؛
- مداخلات سیاسی در ترانزیت منتفی شود
- از ضایع شدن و اقلام صادراتی و ضرر ناشی از آن در بندرگاه هاجلوگیری گردد
- پرداخت ترانزیت کاهش یابد؛ و
- از ضیاع وقت نیز جلوگیری شود.

طوری که به ملاحظه میرسد اهداف نهایت مهم در تطبیق این پروژه بزرگ منطقه ئی نهفته است که تا اندازه هم جنبه عملی پیدا نموده و عملاً صادرات و واردات از/ به افغانستان صورت می گرفت که میتواند قسماً بدیل خوبی با ترانزیت پاکستان باشد. از جانب دیگر این کریدور جدید "هند - چابهار ایران - افغانستان - آسیای مرکزی" هم کریدور مهم است. و برای هندوستان نیز همچنانیکه برای ایران و افغانستان مهم است از اهمیت خاصی برخوردار می باشد. در چنین وضعی، آیا هندوستان آنرا نادیده می آنگارد؟

آیا افغانستان با همان علاقمندی که همکاری را آغاز نموده بود، به این همکاری ادامه میدهد؟ سیاست طالبان در زمینه بندر چاه بهار چیست؟

قبل از ورود به موضوع، نخست باید توضیح شود که این بندر در کجا موقعیت دارد؟

"چاه بهار، به زبان بلوچی: چهار، مجهزترین و پیشرفتهترین بندر اوقیانوسی ایران



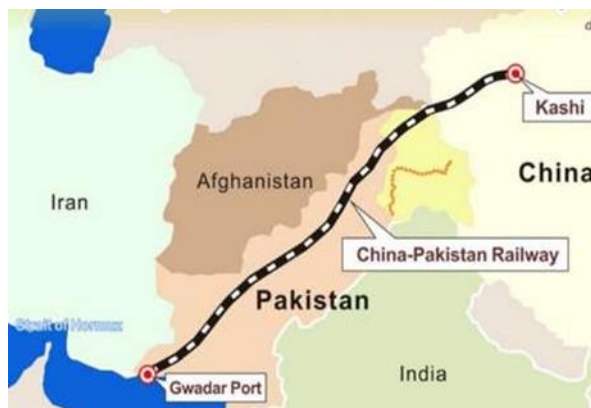
در جنوب ولایت سیستان و بلوچستان است. این بندر در کرانه دریای مکران و اوقیانوس هند واقع شده است که دارای دو اسکله (۱) مجهز با ظرفیت ۵/۸ میلیون تن کالا در سال می باشد. کشتی های اوقیانوس پیما می توانند در اسکله آن پهلو بگیرند. در حال حاضر از هرگونه تحریم معاف است. بندر اوقیانوسی چابهار

به دلیل موقعیت راهبردی اش، که نزدیکترین راه دسترسی کشورهای محاط به خشکه آسیای مرکزی چون افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان،

قرقیزستان و قزاقستان به آبهای آزاد است، اهمیت فراوانی دارد و ساخت و ساز و سرمایه‌گذاری فراوانی منجمله ایجاد لنگرگاه کشتی و افزایش گنجایش بارگیری کشتی‌های اوقیانوس‌پیما در خلیج چابهار و احداث راه آهن به سوی آسیای میانه و احداث میدان هوایی بین‌المللی در آن صورت می‌گیرد که این بندر یکی از مهمترین چهارراه‌های کریدور شمال-جنوب تجارتي جهانی مبدل خواهد کرد.

منطقه آزاد چابهار با مساحت ۱۴ هزار هکتار در منتهی‌الیه جنوب شرقی ایران در ۲۵ درجه و ۲۰ دقیقه عرض شمالی و ۶۰ درجه و ۲۷ دقیقه طول شرقی در شرق خلیج چابهار و در کنار آب‌های دریای عمان قرار دارد. این منطقه به وسیله شبکه حمل و نقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیایی مرکزی و افغانستان، از شرق به پاکستان و از جنوب به اوقیانوس هند اتصال می‌یابد. موقعیت استراتژیکی را برای ایجاد یک گذرگاه ارتباطی بین کشورهای آسیایی مرکزی و سایر کشورهای جهان فراهم آورده است.

در حالیکه امید واری های زیادی در جهت رهائی از انحصارگری های ترانزیت پاکستان، در افغانستان وجود دارد تا از امکانات بندر چابهار استفاده نهائی صورت گیرد، برخی



منابع ایرانی با تحلیل های مختلف و بعضاً متضاد، دورنمای بندر "چابهار" را در مقایسه با بندر "گوادر" پاکستان به چالش میکشند. از جمله، روزنامه همشهری آنلاین در مطلبی تحت عنوان "هند، چابهار را دور زد چابهار، قربانی توسعه کمر بند و راه چین می‌شود؟" مینویسد: ۵ ماه از ارسال آخرین محموله گندم اهدایی هند به افغانستان از

طریق بندر شهید بهشتی چابهار می‌گذرد و از ۲ روز پیش، ارسال این محموله‌ها از سر گرفته شده است، اما این بار، گندم‌های هندی از طریق مسیر زمینی پاکستان به افغانستان می‌رود؛ نه بندر چابهار. بر اساس موافقتنامه سه‌جانبه چابهار میان هند، ایران و افغانستان، محموله‌های اهدایی هند از مسیر ایران به افغانستان ارسال می‌شد و همین مسأله، یکی از پایه‌های حضور هند در توسعه بندر چابهار و همچنین معاف شدن این بندر استراتژیکی از تحریم‌های امریکا با هدف کمک به افغانستان بود. اما بعد از روی کار آمدن امارت اسلامی طالبان در افغانستان، این کمک‌ها تعلیق شد و حالا در شرایطی که افغانستان به شدت به کمک‌های غذایی محتاج است، پس از بحث بسیار میان هند و پاکستان، این محموله‌های اهدایی از خاک پاکستان در حال ارسال است. همچنان این روزنامه می‌افزاید که هند به چابهار بی توجه شده است. و چنین دلیل می‌آورد که: طبق اعلام رسانه‌های

هندی، با وجود اختلافات دیرینه و رقابت‌های منطقه‌ای هند و پاکستان، دور جدید کمک‌های انسان‌دوستانه غذایی و دارویی هند به جای چابهار ایران، از گذرگاه مرزی عطاری هند (واگه پاکستان) و توسط کامیون‌های لاری افغانستان به گذرگاه مرزی تورخم افغانستان منتقل می‌شود. تا پیش از به قدرت رسیدن طالبان در افغانستان، حدود ۷۵ هزار تن گندم اهدایی هند با ۳ هزار و ۲۴۵ کانتینر در قالب ۱۰ پارتی از بندر کاندلای هند به بندر شهیدبهبشتی چابهار انتقال یافته و پس از تخلیه و بارگیری توسط اپراتور هندی این بندر، از طریق مرز "میلک" به افغانستان فرستاده می‌شد.

در پاسخ باید گفت که موضوع انتقال گندم کمکی هند به افغانستان، باید از لحاظ زمانی وضعیت میدانی و روابط سیاسی میان افغانستان و پاکستان مورد دقت قرار داده شود. قرارداد انتقال گندم کمک هند که بادشواریه‌های عدیده مواجه بود، در زمانی عقده‌شده بود که پاکستان با مردم افغانستان و رهبری سیاسی افغانستان با خصومت در جدال بود، اما نظریه تغییر شرایط، سیاست پاکستان در بعضی موارد ولویه شکل مؤقت تغییر یافته و موافقه نمود تا گندم از طریق بندر واگه به افغانستان انتقال گردد که این موضوع بنابر کاهش مسافه و تنزیل قیمت انتقالات، در چنین شرایطی که افغانستان دچار بحران وبی ثباتی اقتصادی است به نفع افغانستان بود، اما به این معنی نیست که هند بندر چابهار را دور زده است.

یکی از اهداف عمده توسعه بندر چابهار تامین روابط تجاری هند از همین کریدور نه تنها با افغانستان، بلکه با کشورهای آسیایی مرکزی، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان نیز میباشد. بناً هند نمیتواند صرف بخاطر محموله گندم افغانستان (که یک امر مؤقتی و صرف برای یک مرتبه میباشد) بندر چابهار را به فراموشی بسپارد، درحالیکه در بندر چابهار میلیون ها دالرسرمایه گذاری نموده است تا ارتباط مستقیم با کشورهای فوق الذکر حتی فدراتیف روسیه داشته باشد.

ازجانب دیگر ایران از نزدیک شدن موقف چین - پاکستان - افغانستان در مورد فاز دوم پروژه « یک راه و یک کمر بند » که به ابتکار چین یک بخش آن در پاکستان در حال تطبیق است در هر اسناد. چنانچه همشهری در ادامه مینویسد: "نکته قابل توجه که منافع ایران و بندر چابهار را نیز تحت تاثیر قرار می‌دهد این است که پاکستان و چین بر سر پیوند زدن افغانستان به این کریدور به تفاهم رسیده اند و پیوند زدن افغانستان به این کریدور با هدف از بین بردن نفوذ هند در این کشور و تضعیف چابهار به عنوان دروازه دسترسی افغانستان به هند و به‌طور کلی آب‌های آزاد صورت می‌گیرد.





به پیشرفت چشمگیر ساخت بندر گوادر در پاکستان، هر روز از اهمیت استراتژیک چابهار در ایران کاسته می شود.

البته درین مورد الزاما باید اشاره کرد که این دو پروژه منطقه ئی را که را اهداف مختلفی را در جغرافیای متفاوت با وجود آنکه به هم نزدیک آند تعقیب مینماید نباید با هم خلط نمود. در این موضوع تامین منافع هریک از طرفین طوری مطرح است که یکی دیگری را نفی کرده نمیتواند، چنانچه صادرات ایران به هند، طی سال ۲۰۲۲ برآبر ۶۰ درصد و در دو ماه نخست سال جاری ۹۰ درصد رشد داشته است. نکته دیگری که قابل توجه است، به "طور خاص منطقه آزاد چابهار از مزیت بالایی برای فعالان اقتصادی هند برخوردار است. توسعه بندر شهید بهشتی با سرمایه گذاری دولت هند در دستور کار قرار دارد و بنادر جنوبی ایران از جمله چابهار به عنوان دروازه ورود به کریدور INSTC دسترسی هند را به بازار آسیای میانه، قفقاز و اروپایی فراهم می آورد. بنا موجه نخواهد بود اگر تاکید صورت گیرد که اهمیت بندر گوادر و اتصال با افغانستان بیشتر از چاه بهار است و یا هند، چابهار را دور زده و درصدد راه دیگری است زیرا در صورتیکه هندوستان سرمایه گذاریها را توقف دهد، در دراز مدت این اقدام به هیچ صورتی به نفع هند نخواهد بود. با تکمیل خط آهن چابهار و اتصال آن با خط ریل خواف - هرات - مزار شریف سینگیانگ چین، کریدور دیگر باز میگردد که حتی هند میتواند ازین کریدور استفاده اعظمی نماید. البته همه چیز در آینده روشنتر خواهد شد.

نتیجه گیری:

گرچه سیاست حکومت سرپرست طالبان با وجود وقایع و اقدامات اخیر پاکستان که ضربه سنگینی بر تجارت و سکتور خصوصی افغانستان وارد کرد، در مورد چاه بهار، خوبی روشن نیست اما موضوعات مختلفی را که از جانب ایرانی ها مطرح گردیده جمع بندی نمائیم، چنین استنباط میشود که در مجموع جانب ایران از وضع فعلی چابهارچندان راضی به نظر نمی رسند که ممکن تا حدی حق به جانب باشند. اما هرگاه موضوع عمیقتر به تحلیل گرفته شود جای چنین نگرانی نیست زیرا:

۱. نظر به رقابت جدی که بین چین و هند موجود است و از لحاظ اقتصادی این رقابت در حال تعمیق و گسترده شدن میباشد، و بندر چابهار که در مقابل بندر واگه ایجاد سرمایه گذاری های هنگفتی صورت گرفته بنابراین لایلی که گفته شد، به هیچ صورتی و به هیچ قیمتی هند از موضع خود عقب نشینی نخواهد کرد.

۲. هندوستان تا به حال سرمایه گذاری های بزرگی در بند بندر چابهار که ممکن یک بخش آن از سکتور خصوصی هند باشد، انجام داده است. هندی ها در اتخاذ تصمیم و برنامه ریزی های بلند مدت نهایت دقیق عمل میکنند و این سرمایه گذاری بدون سنجش استتمام نیافته و آنها بخوبی میفهمند که کدام کار را در کدام زمان انجام دهند.

۳. کشور هند که بنابر آنکشاف و توانمندی هر چه بیشتر اقتصادی، در جستجوی مارکیت های جدید جهت عرضه کالاهای صنعتی خویش میباشد، بازار های بزرگی چون ایران، افغانستان، آسیای مرکزی و قفقازو حتی اروپا را که از همین طریق میتواند کالاهای تجارتي خویش را عرضه نماید، هیچگاهی از دست نخواهد داد و عقب نخواهد کشید.

۴. ایران هم بنابر دلایل بیشماری، به شکل پلان شده و سرسختانه در تکمیل پروژه چاه بهار که در آینده به معبر ترانزیتی مهمی بین هند و آسیای مرکزی و قفقاز و راه کوتاه تجارت با هند خواهد بود، تلاش خواهد کرد.

۵. چاه بهار برای شکستادن طلسم انحصاری ترانزیت پاکستان برای افغانستان یک امر ضروریست تا بعوض کریدور پاکستان، کالاهای تجارتي بخصوص مناطق غربی و شمالغربی افغانستان باید از طریق چاه بهار به هند صادر و تداوم کار درین مسیر در اولویت کاری دولت قرارگیرد و تا جائیکه ممکن است از ضررهای بیشتر مردم افغانستان جلوگیری شود و در عین زمان به پاکستان اجازه داده نشود به بهانه های مختلف استفاده ازین مسیر را به کندي مواجه سازد.

ختم

---

معنی لغت :

(۱) - لنگرگاه، توقف گاه کشتی ها

---

د پانو شمیره: له 8 تر 8

افغان جرمن آنلاین په درنښت تاسو همکارۍ ته رابولي. په دغه پته له مور سره اړیکه ټینگه کړئ [maqalat@afghan-german.de](mailto:maqalat@afghan-german.de)

یادونه: دلیکنی د لیکنیزې بنی پازوالی د لیکوال په غاړه ده ، هیله من یو خپله لیکنه له رالیولو مخکې په څیر و لولئ