



مجلة الدراسات الإيرانية

دراسات وأبحاث علمية متخصصة

مجلة علمية ربع سنوية محكمة تصدر باللغتين العربية والإنجليزية

السنة الأولى - العدد الأول - ديسمبر ٢٠١٦



مركز الخليج العربي
للدراسات الإيرانية
AGCIS

www.arabiangcis.org

الأهمية الاقتصادية لميناء تشابهار والفرص المتاحة لإيران والهند وأفغانستان

أ. أحمد شمس الدين ليلة

باحث اقتصادي - مركز الخليج العربي للدراسات الإيرانية

مقدمة

ميناء تشابهار، مشروع إيراني-هندي قديم تَوَقَّفَ لعدة سنوات جرّاء العقوبات الدوليّة المفروضة على إيران، وعاد المشروع مؤخراً للحياة بعد توقيع اتفاقية شراكة بملايين الدولارات بين الهند وإيران وأفغانستان، تتكفل فيها الهند بجزء كبير من تطوير الميناء وإنشاء شبكة سكك حديدية تصل الميناء بأفغانستان لتحقيق أهداف اقتصادية واستراتيجية طموحة تخدم مصالح الأطراف كافة، وفي مقدمتهم الهند وإيران.

يهدف ميناء تشابهار في الأساس إلى تعظيم المصالح الإيرانية أولاً، كزيادة صادراتها النفطية وغير النفطية، والنفوذ إلى عمق آسيا، وتحقيق أهداف اقتصادية وسياسية أخرى سوف تتناولها الدراسة تفصيلاً، لكنه يكاد يخدم المصالح والأهداف الهندية بشكل أكبر عندما ننظر إلى طبيعة هذه الأهداف، بخاصة بعيدة المدى منها، التي من بينها محاولة الهند تهميش باكستان، جارتها اللدود، إضافة إلى منافسة الصين في بسط السيطرة والنفوذ على دول آسيا، لهذا كان الدعم المادي الهندي للمشروع سخياً وسريعاً، لا سيما بعد تخفيف العقوبات الغربية المفروضة على طهران، إذ سعت الهند بقوة وراء توقيع عقد المشروع حتى لا تخسر لصالح دول منافسة لها في المنطقة، تحديداً الصين، إلى أن وقّعت الاتفاقية بينها وبين إيران وأفغانستان في مايو ٢٠١٦. وإلى جوار ذلك سيعود المشروع بالنفع على أفغانستان الحبيسة بفتح طريق لها نحو المحيط بدلاً من ميناء كراتشي الباكستاني، وتحقيق مصالح اقتصادية، والتحرر من سيطرة باكستان على أفغانستان في مقابل خدمة المصالح الإيرانية والهندية.

ويقع الميناء في منطقة تشابهار الحرّة على بعد أكثر من ١٨٠٠ كم من العاصمة الإيرانية، في محافظة سيستان وبلوشستان الواقعة جنوب شرقيّ إيران بالقرب من الحدود مع باكستان، وهو الميناء الإيراني الوحيد على شمالي المحيط الهنديّ وأول ميناء إيرانيّ خارج مضيق هرمز. وسوف نتناول في هذه الدراسة ما سيقدمه كل طرف من أطراف الاتفاق للمشروع، ثم نتطرق تفصيلاً إلى أهميّة مشروع تشابهار لكل من الهند وإيران وأفغانستان، وأخيراً نقدّم محاولة لاستقراء مستقبل المشروع الإيراني-الهنديّ في تشابهار.

أولاً- الدور الإيراني والهندي في تطوير مشروع تشابهار:

منذ أكثر من ١٣ عاماً، تحديداً في عام ٢٠٠٣، قرّرت إيران والهند اتخاذ قرارات عمليّة لتوسعة ميناء تشابهار وإيصال الطرق البريّة من الميناء جنوبيّ إيران حتى حدود أفغانستان شمال شرقيّ إيران، ونفّذت إيران الجزء الخاصّ بها حتى الحدود الأفغانيّة، وتعهّدت الهند باستكمال الجزء المتبقيّ إلى داخل أفغانستان، لكن المشروع توقّف مع تصاعد حِدّة العقوبات الغربيّة المفروضة على إيران وخوف الهند من الوقوع تحت طائلة العقوبات، وظلّ التعاون بينهما في إطار محدود حتى خُفّفت العقوبات الدوليّة في بداية ٢٠١٦. بعدها وقّعت إيران على اتّفاقية تطوير مشروع تشابهار في الثالث والعشرين من شهر مايو ٢٠١٦ في طهران بحضور رئيسي إيران وأفغانستان ورئيس وزراء الهند.



المصدر: Google Maps

وقد أنفقت الحكومات الإيرانيّة السابقة ما يقارب ١٥٠ مليار تومان (٤٢,٨ مليون دولار) على تطوير الميناء^(١)، وتكمل الحكومة الحاليّة مراحل تطويره، وخصّصت الحكومة الإيرانيّة للمشروع في موازنة العام الماضي ٤٥٠٠ مليار و٥٠٠ مليار ريال (١٢٨,٥ مليون دولار)^(٢)، وأنجز

٥٧% من تطوير الميناء. ويتوقع المسؤولون الإيرانيون أن ترتفع طاقة الشحن والتفريغ في ميناء تشابهار من مليوني طن سنوياً حالياً إلى نحو ٨ ملايين طن سنوياً بنهاية عام ٢٠١٨ بعد تنفيذ الاستثمارات وإكمال البنية التحتية للميناء من خلال الاستثمارات الهندية^(٣).

أما دور الهند في تطوير الميناء فيكاد يكون أكبر من الدور الإيراني نفسه، وبطبيعة الحال استفادتها وأهدافها المرجوة من ورائه ستكون أكبر، وتُقدَّر قيمة الاتفاقية الهندية مع إيران بـ ٢٣٥ مليون دولار في شكل استثمارات تُستخدم في تطوير وتحسين ميناء تشابهار مع تَهْدَات هندية باستعدادها لضخ استثمارات تصل حتى ملياري دولار في حال احتياج المشروع إلى تمويل إضافي، وستستثمر الهند مبلغ ٨٥ مليون دولار من الـ ٢٣٥ مليون دولار في تطوير رصيفين للحاويات بطول ٦٤٠ متراً، وثلاثة أرصفة متعددة الاستخدامات لنقل البضائع وموارد الطاقة المتنوعة، ومبلغ ١٥٠ مليون دولار في شكل تمويل مالي لتوفير المُعدَّات والأجهزة التي يحتاج إليها الميناء، على أن تكون مُدَّة العقد ١٠ سنوات قابلة للتجديد، وللهند حق الأفضلية في الاستفادة من الميناء بعد انتهاء أعمال التطوير خلال هذه المُدَّة، ثم تعود ملكية المُعدَّات التشغيلية إلى إيران بعد انقضاء السنوات العشر. وطبقاً للعقد تستغرق أعمال التطوير والإنشاءات ١٨ شهراً مع فترة سماح مُدَّة عامين لا تضمن فيها الهند استقبال الميناء للبضائع، ومن السَّنَّة الثالثة تتعهد الهند بإمكانية استقبال الميناء ما يعادل ٣٠ ألف TEUS (حاوية بضائع سعة ٢٠ قدماً)، ترتفع إلى ٢٥٠ ألف TEUS بحلول السنة العاشرة^(٤). وإلى جوار ذلك تخطط الهند لإنشاء خطوط سكك حديدية لنقل حاويات البضائع من الميناء إلى حدود أفغانستان شمالاً بطول أكثر من ٥٠٠ كيلومتر يمر بزهيديان عاصمة محافظة سيستان وبلوشستان الإيرانية، ويربط زهيديان ببقية خطوط السكك الحديدية في إيران، وتقديم قضبان سكك حديد لإيران بقيمة ٤٠٠ مليون دولار^(٥).

من ناحية أخرى اختصت إيران مستثمرين أفغاناً بـ ٥٠ هكتاراً من سواحل إقليم مكران (جنوبي إيران على المحيط الهندي)، وقدمت لهم مميزات تفضيلية للاستثمار في منطقة تشابهار الحُرَّة، وسُجِّلت ١٣٠ شركة استثمارية أفغانية بالفعل للاستثمار

في المنطقة الحُرَّة، مما يشير إلى تحفُّز المستثمرين الأفغان لتحقيق حضور أكبر على سواحل إيران على المحيط الهنديّ والتخلّي عن ميناء كراتشي الباكستانيّ، الممرّ الوحيد لهم إلى المحيط حتى الآن.

وفي الوقت نفسه تسعى إيران للدعاية للمشروع وجذب استثمارات للعمل في ميناء تشابهار من دول أخرى كاليابان، التي أبدت بالفعل رغبتها في التعاون مع الهند في بناء مشروع تشابهار الذي يشمل الميناء بجانب بناء مجمّعات صناعيّة بغرض التصدير. وإلى جانب اليابان أعلنت ألمانيا عن مشاركتها في مناقصة تطوير المرحلة الثانية من ميناء تشابهار، ودراسة التعاون بين شركة "سيمنز" الألمانية وإيران في تطوير خطوط السكك الحديدية ووسائل الشحن والنقل.

ثانياً- أهمية تشابهار للهند:

أقدمت الهند على توقيع اتفاقية تطوير ميناء تشابهار وتقديم ملايين الدولارات مع استعدادها لتقديم مليارات إضافية نظراً إلى أهمية المشروع في تلبية الطموحات الهندية على مستويات عدّة، اقتصادية وسياسية واستراتيجية وأمنية، ورغم كونه مشروعاً إيرانياً في الأساس، فإن للمشروع مزايا كبيرة للهند قد تفوق مثلتها لإيران، خاصّة على المدى البعيد.

١- فعلى الناحية الاقتصادية: سيعود مشروع تشابهار على الهند بعديد من المكتسبات منها ما يلي:

أ- فتح أسواق جديدة أمام البضائع الهندية: حيث سيمكّن الميناء الإيرانيّ الهند من الولوج إلى أسواق أفغانستان، ومن ثمّ أسواق آسيا الوسطى ونقل البضائع التي تحتاج إليها هذه الأسواق المتعطشة للبضائع الهندية، وكانت باكستان تحوّل دون دخولها إلى تلك الأسواق. كما تخطّط الهند لخلق طريق تجاريّ يبدأ من الموانئ الهندية على المحيط الهنديّ إلى ميناء تشابهار جنوبيّ إيران، ويستمرّ الطريق من الميناء عبر شبكة من خطوط السكك الحديدية والطرق البرية إلى أفغانستان، ثم دول آسيا الوسطى كأذربيجان وطاجيكستان وتركمانستان، وربما الوصول إلى روسيا مستقبلاً.

وبسبب العداء والمنافسة التاريخية بين الهند وباكستان، فإن الأخيرة ترفض عادةً عبور البضائع الهندية عبر أراضيها إلى دول أخرى، رغم توقيع البلدين على اتفاقيات للترانزيت، لكنها لا تطبق على أرض الواقع. لذا يُعدّ ميناء تشابهار بالنسبة إلى الهند تجاوزاً لعقبة باكستان وإمكانية لإدخال المنتجات الهندية إلى الأسواق الآسيوية دون عراقيل متعمدة.

ب- تأمين موارد طاقة إضافية: حيث تريد الهند النفاذ إلى تركمانستان والحصول على حصة من إنتاجها الوفير من الغاز، كما يأتي دعمها للمشروع الإيراني لخدمة أهداف هندية تتمثل في بناء خطوط أنابيب نفط وغاز أسفل مياه المحيط تمتد من سواحل الهند الغربية إلى تشابهار وسواحل عمان لاستقبال النفط والغاز الإيراني والعماني مستقبلاً، وعند الوصول إلى تركمانستان تتمكن من ضمّ الغاز التركماني إلى مجموعة النقل والإمداد الثلاثية^(٦) التي تضم عمان وإيران وتركمانستان، لتصبّ جميعها في الهند، رابع أكبر مستهلك للطاقة على مستوى العالم، وتضمن لنفسها الحصول على إمدادات الطاقة من مصادر مختلفة. وفي الوقت نفسه تتجاوز الهند التفاوض مع باكستان للسماح بمرور خط أنابيب غاز الهند-تركمانستان، الذي كان من المفترض أن يصل من تركمانستان إلى الهند برّياً عبر أراضي باكستان، لكن باكستان لن تسمح بذلك.

وجدير بالذكر أن المخططات الهندية السابق توضيحها ليست مجرد طموحات وآمال أو خطط على ورق، لكن مُهدّ وأُعدّ لها عبر خطوات جادة اتخذ بعضها فعلياً بعناية على أرض الواقع، فخلال العام الماضي زار رئيس الوزراء الهندي ناريندرا مودي أربع دول آسيوية هي إيران وعمان وتركمانستان وأوزبكستان، لوضع قواعد لتأسيس اتفاق متعدد الجوانب لنقل الغاز الطبيعي من هذه الدول إلى ميناء تشابهار، ومنه يُنقل بالسفن أو بواسطة أنابيب إلى الهند المتعطشة للغاز الطبيعي لدعم طفرتها الإنتاجية الكبيرة ومعدّل نمو اقتصادها الذي يُعدّ من المعدّلات الأعلى عالمياً -يزيد على ٢, ٧% سنوياً- مع التصريح برغبتها في ضخّ مزيد من الاستثمارات في حقول غاز إيرانية، لكن لا تزال في إطار التفاوض مع إيران بعد رفض إيراني يتعلق بحقوق الامتياز.

وأُسفرت زيارات رئيس الوزراء الهنديّ في يوليو ٢٠١٥ عن توقيع سبع اتّفاقيّات متنوعة مع هذه الدُول في ما يتعلق بالغاز الطبيعي وصناعة الأسمدة القائمة على الغاز.

ج- النفاذ إلى دول وسط وجنوب آسيا ودول أوروبا: تسعى الهند في إطار تدعيم علاقتها الاقتصادية بتركمانستان لكسب دعم تركمانستان لها في الانضمام إلى اتّفاقيّة عشق آباد (نسبة إلى عاصمة تركمانستان) الخاصّة بالتجارة والنقل والترانزيت بين دول عدّة تضمّ إيران وأوزبكستان وتركمانستان وكازاخستان وعمان، أو ما يسمى "ممر النقل الشمالي الجنوبي" (NSTC) الرابط بين دول وسط وجنوب آسيا ودول أوروبا، التي ستفتح للهند أسواقًا تجاريّة في تلك البلاد وتستطيع أن تنفذ بمنتجاتها من خلالها وصولاً إلى روسيا وأوروبا، وتسعى الهند في مخطّطاتها بعيدة المدى إلى الانطلاق من إقليم مشهد الإيراني (شماليّ إيران وقريب من حدود تركمانستان) إلى روسيا عبر دول وسط آسيا ثم إلى أوروبا عبر دول البلطيق، لأنّ الهند ليس لها منفذ بريّ إلى روسيا وأوروبا إلا هذا الطريق، إذ يفصلها عنهم الحدود البريّة الباكستانيّة من الشمال الغربيّ، والصّين من الشمال الشرقي(٧).

ووفقاً لدراسات جدوى الممرّ الشمالي الجنوبي (NSTC) فإنّ هذا الطريق يوفر ٦٠% في الوقت و ٥٠% في التكلفة مقارنةً بالطرق البحرية المعتادة ما بين الهند وأوروبا، بالإضافة إلى تجنب الهند المرور بريّاً عبر باكستان(٨).

٢- على الناحية السياسيّة والاستراتيجيّة: تهدف الهند إلى سحب البساط من تحت باكستان وتقليل تأثير باكستان السياسي والاقتصاديّ على أفغانستان، والأخيرة حليف للهند سياسياً وتجاريّاً، ولاعتماد أفغانستان على مواني باكستان في الوصول إلى المياه الدوليّة تخضع سياسات أفغانستان الخارجيّة للسياسات الباكستانيّة بدرجة ما. لكن مع وجود بديل عن المواني الباكستانيّة تستطيع أفغانستان التحرّر من القيود الباكستانيّة.

وبمساعدة الهند في بناء تشابهار ومدّ الطرق حتى أفغانستان ستمو وتعمّق العلاقات السياسيّة والتجاريّة بينهما، مع تهميش التأثير الباكستانيّ على تجارتهما، وسماح أفغانستان للهند باتخاذ أراضيها نقطة انطلاق نحو دول آسيا الغنيّة بموارد الطّاقة كتركمانستان، وتمكين نيودلهي من التركيز على استراتيجيّتها طويلة المدى الرامية

إلى تقليل النفوذ الصيني الباكستاني في المنطقة.

ويرى مركز أبحاث "اتجاهات المستقبل" الأسترالي في دراسة حديثة (٩) أن الهند ستكون قريباً الحليف الاستراتيجي لروسيا في المنطقة، إذ تسعى روسيا لكسب حليف لها في آسيا على حساب الصين، وهذا الحليف سيكون الهند. وتؤكد الدراسة الصادرة بعنوان "تجاوز باكستان: أفغانستان والهند وإيران وتشابهار" أنه على الرغم من التعاون الروسي الصيني الظاهر للعلن في ما يتعلق بالسياسات الخارجية وحفظ التوازن العالمي في مقابل الهيمنة الأمريكية، إلا أن بكين وموسكو لا تثق كلتاهما بالأخرى بالقدر الكافي، وتحاول كل منهما تكوين مناطق نفوذ خاصة في آسيا، إذ تهدف الصين إلى إعادة الحياة للطريق التجاري القديم المسمى "طريق الحرير" عبر دول آسيا وصولاً إلى أسواق أوروبا الغربية، في حين لا تزال روسيا تنظر إلى دول الاتحاد السوفييتي سابقاً كمنطقة نفوذ خاصة بها. وفي ظلّ تنازع السيطرة بين الطرفين ومع تقارب العلاقات الروسية الهندية، ستفضّل روسيا وجود حليف لها كالهند يقلص النفوذ الصيني في المنطقة مقابل مساعدة روسيا للهند في تحقيق أهدافها الاقتصادية والنفوذ إلى أسواق أوروبا، بخاصة الشرقية.

٣- أمّا على الناحية الأمنية: فتصنّف الهند رابع أكبر مستهلك للطاقة في العالم، وقوة صناعية ناشئة كالهند تحتاج إلى موارد هائلة من الطاقة. وتتنوع مصادر واردات الطاقة يضمن لها قدرًا أكبر من "أمان الطاقة"، ومن ثمّ الأمان الاقتصادي، بخاصة مع تكرار الاضطرابات الأمنية والسياسية التي تشهدّها منطقة الشرق الأوسط وبعض الدول المصدرة للنفط، فلا تتعطل مؤسساتها الإنتاجية في حال توقّف إمدادات الطاقة لأي ظروف طارئة. كما أن عدم الاعتماد على دول محدّدة في توفير موارد الطاقة يزيد مرونة تحركاتها وقراراتها السياسية والاقتصادية، ولا يتقيّد بحتمية توافق السياسات والمصالح مع الدولة المصدرة للطاقة.

ثالثاً- أهمية تشابهار لإيران:

تكمن أهمية ميناء تشابهار في عدد من المزايا التي يقدمها لإيران وذلك على النحو التالي:

١- على المستويات التجارية: إذ تهدف إيران من خلال الميناء إلى أن تكون بمثابة "ترانزيت" لنقل السلع إلى دول الجوار والدول المستفيدة من الميناء عبر شبكة الطرق البرية الرابطة بينهم، بجانب خطوط السكك الحديدية المُزَمَع تنفيذها والمخطَّط لها أن تصل من تشابهار إلى أفغانستان، ومنها إلى دول آسيا الوسطى وحتى روسيا لاحقاً بمساعدة هندية، وتقديم خدمات نقل البضائع في زمن أقل عبر خطوط السكك الحديدية لتقليل الوقت وتكاليف المنتجات النهائية، كذلك يمكن استغلال ميناء تشابهار في فتح منافذ جديدة للسلع الإيرانية غير النفطية في الأسواق الهندية والأفغانية وزيادة الواردات الهندية خصوصاً التكنولوجية التي تمتاز بها الهند وتحتاج إليها إيران في الوقت الحالي لتحديث التكنولوجيا المتقدمة لديها، ناهيك بتوطين تكنولوجيا حديثة في المجمعات الصناعية في المنطقة الحرة تشابهار.

من ناحية أخرى، فإن وجود ميناء مثل تشابهار التجاري في منطقة بلوشستان في جنوب إيران يربطه طرق برية بباقي أنحاء إيران وصولاً إلى أفغانستان، من المفترض أن يسهم في تطوير تلك المنطقة المحرومة من عديد من الخدمات الأساسية مقارنة بباقي المناطق الإيرانية، ويمكن أن يهدئ من غضب أقليّات البلوش التي تقطن هذا الإقليم والتي تجتمع مع الأقليّات العربية والكرديّة في الحرمان من عديد من الخدمات المقدّمة إلى باقي الشعب الإيراني.

٢- تطمح إيران إلى تحقيق تنمية اقتصادية شاملة تساعد في حلّ أزماتها المالية بعد تخفيف العقوبات الدولية عنها منذ بداية العام الحاليّ وتحديث اقتصادها الذي كان محاصراً تجارياً من الولايات المتحدة الأمريكية منذ نهاية التسعينيات وأوروبياً ودولياً منذ عام ٢٠٠٦، ونتج عن الحصار مشكلات اجتماعية واقتصادية عديدة من تضخم وبطالة وتزايد فساد وتهريب بضائع وتدهور الصناعة المحلية وتراجع الصادرات النفطية بشدّة، ومع هذا فإن قطاع الطاقة بالنسبة إلى إيران كالقلب بالنسبة إلى الجسم، فهو من القطاعات الحيوية والقائدة للاقتصاد، ويُدرّ الدخل الأكبر للموازنة الإيرانية بعد الضرائب، ومن ضمن أهداف إيران الأساسية من تطوير ميناء تشابهار تطوير قطاع الطاقة وزيادة الصادرات النفطية بدرجة كبيرة.

كما تهدف إيران بمشروع الميناء إلى استعادة حصصها السوقية من صادرات النفط التي فقدتها لصالح مُنتجين آخرين في أثناء حظر تصدير النفط إلى الخارج وزيادة الصادرات في المستقبل (١٠) خصوصاً مع الهند، وخلال شهر أغسطس ٢٠١٦ ارتفعت الصادرات النفطية الإيرانية إلى دول العالم كافة لأعلى معدل منذ عام ٢٠١٢ (١١) بدعم رئيسي من مشتريات الهند التي بلغ معدلها في نفس الشهر ٥٧٦ ألف برميل يوميًا، وهو أعلى معدل للتصدير إلى الهند خلال الأعوام الـ ١٥ الماضية (١٢)، أو بمعنى آخر تسير إيران بسرعة كبيرة في اتجاه زيادة صادراتها النفطية، ويكمن دور الميناء في استقبال وإرسال شحنات النفط والغاز ونقلها في الناقلات العملاقة إلى دول العالم، كما توجد مخططات مع الهند لإنشاء خطوط أنابيب لنقل النفط والغاز الإيراني تمتد من ميناء تشابهار مباشرة إلى سواحل الهند، وهي خطوة تقلل تكاليف النقل، وتعني رغبة الطرفين في الدخول في شراكة تجارية طويلة الأمد في إمدادات الطاقة لارتفاع تكاليف إنشاء خطوط أنابيب النفط والغاز التي تحتاج إلى مدة طويلة حتى تستعيد تكاليف إنشائها.

ورغم تخمة المعروض النفطي في الأسواق الدولية حاليًا واتجاه الدول المصدرة للنفط إلى تخفيض الإنتاج لزيادة الأسعار وتحقيق عائدات مجزية، فإن إيران مُصرة على السير على العكس من هذا المنطق الاقتصادي، ويؤكد هذا الاتجاه عدة مؤشرات، منها: زيادة معدلات صادراتها النفطية بوتيرة سريعة على عكس المتوقع في مثل مستويات الأسعار الحالية، كذلك رفض إيران في آخر اجتماعين لمنظمة "أوبك" مقترحات تجميد الإنتاج بقيادة المملكة العربية السعودية، أولها في السابع عشر من أبريل ٢٠١٦ في الدوحة حيث رفضت إيران طلب السعودية تجميد مستويات الإنتاج بشكل صريح ففشل اجتماع "أوبك" في التوصل إلى اتفاق، وثانيهما في الاجتماع التشاوري في الثامن والعشرين من سبتمبر من ٢٠١٦ في الجزائر، وفيه صرح وزير النفط الإيراني علنًا بأن إيران ليس لديها أي نية لتخفيض أو حتى تجميد الإنتاج قبل الوصول إلى مستويات صادرات ما قبل الحظر الدولي (لاحقًا

توصلت "أوبك" إلى اتفاق مع إيران بنهاية سبتمبر ٢٠١٦ على تجميد الإنتاج عند مستويات ما قبل الحظر الدولي مع وجود قلق حول مدى التزام إيران)

وتقف عدة اعتبارات خلف مواقف إيران من رفض تخفيض إنتاجها من النفط في الوقت الراهن على الرغم من أنها من أكثر الخاسرين من تدني مستويات الأسعار الحالية للنفط، وهي تأثر القطاعات الاقتصادية بالحصار الاقتصادي الدولي الذي كان مفروضاً عليها لسنوات (١٣)، إضافة إلى احتياج موازنتها المالية إلى أسعار أكثر ارتفاعاً من الحالية، بخاصة أنها لا تمتلك احتياطات مالية كالتالي لدى السعودية وباقي دول الخليج. ومن زاوية أخرى يفسر عديد من المحللين سير إيران على عكس المنطق الاقتصادي برغبتها في منافسة المملكة العربية السعودية في حصتها السوقية في الهند وأسواق أخرى في ظل التنافس السياسي والإقليمي بين البلدين.

٣- لا تستهدف إيران مجرد زيادة صادرات النفط الخام والغاز إلى الهند، رغم أن الأخيرة حالياً ثاني أكبر مستورد للنفط الإيراني بعد الصين، بل إلى اجتذاب أكبر قدر من الاستثمارات الدولية -الهندية وغير الهندية- لبناء مجمعات صناعية نفطية وغير نفطية، بجانب الاستثمار في حقول النفط والغاز الإيرانية، ولكن بشروط إيرانية، وألح وزير خارجية إيران جواد ظريف أكثر من مرة في تصريحاته المتعلقة بالاستثمارات في قطاع الطاقة إلى اهتمام إيران بمقترحات هندية بتطوير حقل الغاز الإيراني "فارزاد ب" (Farzad B) الواقع على الخليج العربي، الذي اكتشفه لأول مرة مختصون هنود في عام ٢٠٠٨، وحالت العقوبات الدولية المفروضة على إيران دون تطوير الهند له، كما حدثت معارضة من الداخل الإيراني لإعطاء الهند حقوق تطوير الحقل مقابل الحصول على امتيازات تفضيلية لم تلق قبلاً داخلياً، وكانت العروض الهندية تُقدَّر قيمتها بثلاثة مليارات دولار لتطوير الحقل في المرحلة الأولى لإنتاج مليار قدم مكعب من الغاز يومياً. وفي السياق ذاته لا تزال المفاوضات جارية بين البلدين بخصوص المعاملة التفضيلية للتجارة بينهما بشكل عام، واتفاقيات الاستثمار المشترك على أساس المعاملة التفضيلية للبلدين وتجنب الازدواج الضريبي.

٤- الأهمية الاستراتيجية للميناء: فالموقع الجغرافي المميّز لتشابهار كأول ميناء إيرانيّ خارج مضيق هرمز (شرق المضيق)، وهو المضيق المكتظّ بحركة المرور الكثيفة للسفن التجاريّة وناقلات النّفط، يضمن سهولة وسرعة حركة البضائع وصادرات الطّاقة الإيرانيّة، كما أن وجود ميناء إيرانيّ خارج مضيق هرمز المعرّض باستمرار للمشكلات السياسيّة يعطيها مرونة أكبر في اتخاذ القرارات بشكل عامّ والسياسيّة بشكل خاصّ، ويسمح لها باستمرار تدفق مصالحها الاقتصاديّة في حال تعرّض المضيق للإغلاق أو نشوب نزاعات إيرانيّة-أمريكيّة في ظلّ التوتّرات التي تظهر من حين إلى آخر بين الطرفين.

كذلك كان من بين الأهداف الاستراتيجية للمشروع التي دعت الهند إلى دعم إيران مادّيًا، تهميشُ النّفوذِ الباكستانيّ في المنطقة، كما سبق التوضيح، ولكن من منطلق التنافس الإيرانيّ مع السّعوديّة الذي لا يخفى على أحد، فما يضرّ بمصالح السّعوديّة أو بمصالح حلفائها الرّئيسيين في المنطقة تُعدّه إيران مكسبًا لها، وباكستان حليف إقليميّ قوي للسعوديّة سياسيًا واقتصاديًا وعسكريًا، وضرب مصالحها الاقتصاديّة وتقليص نفوذها السياسيّ والاقتصاديّ في المنطقة بدعم هنديّ هو هدف هنديّ بالأساس، لكن لا تعارضه إيران إذا كان سيؤثر على حليف السّعوديّة القويّ، وقد يكسب التحالف الهنديّ-الإيرانيّ أوراق ضغط في مقابل التحالف الباكستانيّ-السّعوديّ، بخاصّة إذا نجحت إيران والهند، بدعم من روسيا، في تكوين كتّلات اقتصاديّة وزيادة نفوذهم في منطقة وسط آسيا وتهميش النّفوذ الباكستانيّ وعزلها اقتصاديًا، وهو ما ينعكس على نفوذها وتأثيرها السياسيّ (١٤).

رابعًا- أهمية تشابهار لأفغانستان:

الأهميّة الأساسيّة لأفغانستان من ميناء مثل تشابهار هي الخروج من تحت العباءة الباكستانيّة وسطوتها، لكون أفغانستان دولة حبيسة ليس لها منفذ على المحيط والعالم الخارجيّ إلا ميناء كراتشي الباكستانيّ، وهو ما يضع الصادرات والواردات الأفغانيّة تحت سيطرة باكستان، لا سيما مع وجود خلافات ومشكلات سياسيّة واقتصاديّة بين البلدين تهدد التّجارة الأفغانيّة بالتوقف في أيّ وقت.

إن وجود ميناء بديل بلا شك سيُنهي تبعيّة الاقتصاد الأفغانيّ لباكستان ويمنح الحكومة الأفغانيّة خيارات أوسع لأيّ تحرّكات مستقبلية، سواء السياسة منها أو الاقتصادية، وسيزيد صادراتها وواراداتها، على الرغم من كون ميناء كراتشي أقرب إلى أفغانستان بنحو ١٠٠ كيلومتر، للوصول إلى المحيط الهنديّ عن ميناء تشابهار، الذي يبعد عن الحدود الأفغانيّة ٩٠٠ كيلومتر، في حين يبعد ميناء كراتشي ٨٠٠ كيلومتر. ومع هذا فقد أعلنت وزارة التجارة الأفغانيّة استعداد أكثر من ١٥٠ تاجرًا أفغانيًا للاستثمار في ميناء تشابهار الإيرانيّ لانخفاض تكاليف إرسال الحاويات إلى تشابهار بنحو ٥٠٠-١٠٠٠ دولار عن ميناء كراتشي.

فالأهم من عامل المسافة هو عامل الأمان وسلامة وصول البضائع وحُرّيّة التجارة دون تضييق عليها أو حظرها من بلدان معيّنة كما تضيّق باكستان على البضائع الهنديّة في الدخول عبر أراضيها إلى أفغانستان، وتستطيع الدُول -إذا أرادت- خلق عوائق تجاريّة غير جمركية (١٥) تتمكن بها من عرقلة التجارة بينها، أو بينها وبين غيرها.

ومن المنتظر وفقًا للاتفاق الثلاثي بين الهند وإيران وأفغانستان مدّ طرق وخطوط سكك حديديّة من ميناء تشابهار إلى أفغانستان، وستكون الأخيرة في المقابل قاعدة للانطلاق والتوسّع التجاريّ في دول وسط آسيا، وستسمح هذه الاتفاقيّة بدخول البضائع الهنديّة، تحديداً إلى أفغانستان، دون أي عوائق، وكذلك فتح ممرّ آمن يمكن الاعتماد عليه لنقل البضائع الأفغانيّة إلى الخارج، وستُسهم الاتفاقيّة كذلك في خلق تنمية عمرانية في المناطق الاستثمارية والممرّات التجارية المفترض إنشاؤها. كما ستمكّن هذه الاتفاقيّة أفغانستان من نقل الموادّ الخام وموارد الطّاقة والمنتجات المختلفة باتجاه بلدان جنوب آسيا خصوصًا الهند، التي يفرض الباكستانيّون حصارًا لمنع التعلّقات التجارية معها.

خامسًا - مستقبل المشروع:

في حال التزم كل طرف من الدُول المستفيدة من ميناء تشابهار بتعهداته تجاه تطوير المشروع، فلا شك أن الميناء سيخلق نقلة نوعيّة لهذه الدُول على مستويات عدّة، أهمّها

الاقتصادي والاستراتيجي كما سبق التوضيح، لكن هذا لا يعني أنه لا توجد مخاطر مستقبلية قد تعرقل الأهداف المرجوة من المشروع.

فمن ناحية توجد مخاوف هندية من أن إيران ربما لن تساعد الهند في تحقيق أهدافها الاستراتيجية في المنطقة مستقبلاً، لأن الصين تأتي ضمن الأولويات الإيرانية، وبخاصة أنها أكبر مستورد للنفط الإيراني حتى الآن وتأتي قبل الهند في الترتيب، ولم تبدِ إيران علناً اعتراضاً على التعاون الباكستاني-الصيني في بناء ميناء جوادار الباكستاني، بل على العكس رحبت به (١٦) ووصفته بأنه مع ميناء تشابهار كأنهما "أخوان"، وهو ميناء كبير يهدف إلى خلق ممر تجاري بين ميناءي جوادار الباكستاني وسيتجيانج (Xinjiang) الصيني بقيمة نحو ٤٦ مليار دولار. من ناحية أخرى تسير إيران بخطى حثيثة للتعاون الاقتصادي مع باكستان المتازعة مع الهند، ولا تزال توقع معها اتفاقيات تجارية واتفاقيات توريد طاقة بمختلف أنواعها، ومؤخراً وقعت إيران مع باكستان اتفاقية لإنهاء التعامل التجاري بينهما بالدولار في شهر أكتوبر الماضي واستبدال العمليتين المحليتين للبلدين به (١٧)، وخطوات مثل هذه تتخذها الدول التي تريد إزالة العقبات أمام زيادة حجم التبادل والتعاون التجاري والاقتصادي مستقبلاً في مجالات مختلفة. في المقابل تسعى الهند لتهميش دور باكستان التجاري وتقليل النفوذ الصيني في المنطقة.

كما يمكن لباكستان أن تستخدم علاقاتها القوية مع الصين كورقة ضغط على إيران لتحجيم منافسة ميناء تشابهار الإيراني لميناء جوادار الباكستاني وتحجيم نفوذ ومكاسب الهند، مستغلة كون الصين أكبر مستورد للنفط الإيراني وسعي إيران بعد تخفيف العقوبات الدولية إلى اجتذاب الاستثمارات الأجنبية، وبخاصة في مجال الطاقة، والصين بالنسبة إلى إيران حليف استراتيجي في هذا المجال لا يمكن الاستغناء عنه (١٨). في الوقت نفسه فإن ميناء تشابهار هو مشروع من عدة مشاريع تحاول إيران تطويرها بالاستعانة بشركاء إقليميين، ويفترض أنها لن تنفذ مشروعاتها الحيوية على حساب خسارة أحد حلفائها الأساسيين.

ومن ناحية أخرى، عندما عبرت الهند عن رغبتها في تطوير بعض الحقول النفطية

الرئيسية في إيران لم يَلَقَ العرض ترحيباً إيرانياً، في حين أن تأمين وزيادة إمدادات الطاقة هو هدف أساسي بالنسبة إلى الهند، لن ترضى بأقل منه للحفاظ على معدل نمو اقتصادها المرتفع الذي يصل إلى أكثر من ٢, ٧% سنوياً، كما أكد عديد من الخبراء في جنوب آسيا أن علاقات الهند المتنامية مع إيران لن تكون هي الأخرى على حساب علاقات الهند ومصالحها مع الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها^(١٩)، لأن العلاقات الأمنية والاقتصادية بين الهند والولايات المتحدة وثيقة، بعكس العلاقات الأمريكية-الإيرانية المتوترة من حين إلى آخر، والتي قد تعرّض المشروع للتوقف إذا ما فُرضت عقوبات جديدة على إيران عند عدم التزامها بتعهداتها في ما يتعلق بالملف النووي، وبناء على هذا يخشى بعض الخبراء الهنود خيبة الأمل من التعويل كثيراً على تعهدات إيران مع الهند.

أما أفغانستان فمن المؤكد أنها جزء من الطريق التجاري المؤدي إلى روسيا وأوروبًا ومحور رئيسي لتحقيق الأهداف الهندية-الإيرانية، ولكنها في الوقت نفسه قد تكون العقبة الرئيسية في استكمال المشروع، نتيجة لارتفاع درجة عدم الاستقرار الأمني بها، ممّا قد يعرّض سير المشروع لمخاطر وتوقفات متتالية إذا استهدفه بعض التنظيمات المسلحة.

خاتمة

وَقَفًا للعقد المبرم بين إيران والهند وأفغانستان، سيقدّم مبلغ ٢٣٥ مليون دولار من الهند لتطوير الميناء في شكل بنى تحتية وأرصفت ومعدّات تشغيل، وتقديم ٤٠٠ مليون دولار لإنشاء خطوط سكك حديدية تمتد من الميناء إلى أفغانستان، ووفقًا للسُلطات الإيرانية فقد تمّ ٥٧% من مشروع تنمية الميناء.

بالنسبة إلى إيران سيكون ميناء تشابهار وسيلة أساسية لتحقيق توجُّهها في زيادة صادرات النفط والغاز إلى الخارج بغض النظر عن ملاءمة مستويات الأسعار من عدمها، وموافقها السابقة مع منظمة "أوبك" ورغبتها في منافسة السعودية في حصصها السوقية النفطية وزيادة صادراتها بشكل سريع، كلّها مؤشّرات تؤكد استمرار هذا التوجُّه. كما سيتمكن ميناء تشابهار إيران من أن تكون بمثابة ترانزيت سريع للسّلع من سواحل المحيط الهندي إلى

داخل آسيا باستخدام خطوط السكك الحديدية المزمع إنشاؤها من الميناء إلى أفغانستان، وزيادة تعاملاتها التجارية مع أفغانستان ودول وسط آسيا. كما أن الموقع المميز للميناء خارج مضيق هرمز يوفر حركة نقل أسرع خارج الممر الضيق المكتظ بالسفن العابرة، ويضمن عدم تعطل المصالح الإيرانية بالكامل في حال إغلاق مضيق هرمز في أسوأ الاحتمالات. وبالنسبة إلى الهند سيمكنها تشابهار من تقليل تأثير باكستان على حركة التجارة بين الهند وأفغانستان وتهميش دور ميناء كراتشي الباكستاني، كذلك الحصول على غاز تركمانستان بسهولة دون حاجة إلى المرور برّياً عبر أراضي باكستان، ونقله عبر تشابهار إلى الهند، وتأمين مصادر متنوعة لإمداد الهند بالطاقة، بجانب كسب دعم تركمانستان في الانضمام إلى اتفاقية عشق آباد، أو ممر النقل الشمالي الجنوبي (NSTC) الذي يوفر الوقت وتكاليف نقل البضائع، والانطلاق لفتح أسواق جديدة للسلع الهندية في دول آسيا الوسطى حتى تصل إلى روسيا وأوروبا برّياً، بالإضافة إلى استغلال الهند للميناء في تقليل نفوذ الصين التجاري والسياسي داخل دول المنطقة، وزيادة التقارب مع روسيا لتحقيق هذا الهدف المشترك بين الطرفين.

أما أفغانستان فسيخلق لها الميناء بعد إتمامه منفذاً جديداً إلى العالم الخارجي بدلاً من الخيار الوحيد المتاح أمامها حالياً المتمثل في ميناء كراتشي الباكستاني، وسيحرر تشابهار أفغانستان من نفوذ وسيطرة باكستان على السياسات الأفغانية ويزيد تعاملاتها التجارية مع الهند وإيران، بالإضافة إلى تنمية المناطق التي ستمدّ فيها خطوط سكك حديد داخل أفغانستان، وستكون الأخيرة في المقابل ممراً لعبور التجارة الهندية والإيرانية مع دول وسط آسيا في الاتجاهين.

ولا يخلو أي مشروع من وجود تحديات ومخاطر لإتمامه، لأن تحقق النتائج الإيجابية من تشابهار لكل من إيران والهند وأفغانستان، يلازمه بعض التحديات، منها غياب الثقة الكافية بين الأطراف في الالتزام بتنفيذ بنود الاتفاقية، مع وجود تحديات أمنية داخل بعض الدول الأعضاء في الاتفاقية كأفغانستان، فضلاً عن الظروف العالمية المتقلبة تجاه دولة كإيران بينها وبين الولايات المتحدة والغرب عداً وتوترات من حين إلى آخر، وأخيراً تأثير تقارب المصالح الهندية-الإيرانية على علاقات الهند الوطيدة مع الغرب والولايات المتحدة وحلفائها.

الهوامش والمراجع

- (١) امور زير بنايي. ٢٠١٦. اتمام فاز اول طرح توسعه بندر چابهار تا ايان سال جاري. وكالة أنباء الإيرانية. الدخول <https://goo.gl/XHepBp>. ٢٠١٦/٩/٥
- (٢) صمت. اميرمهزاد. ٢٠١٥. توسعه بندر چابهار بر دوش بخش خصوصي. الدخول <https://goo.gl/٥KaBI>. ٢٠١٦/١٠/٢٤
- (٣) خاور ميانه. ٢٠١٦. الهند تستثمر ٢٣٥ مليون دولار لتطوير ميناء تشابهار الإيراني. الدخول <http://goo.gl/RJsVUg>
- (4) AnirbanChowdhury. 2016. Five things about Chababar Port and how India gains from it. The Economic Times. Accessed 2/10/2016 <https://goo.gl/7U5hTK>
- (5) AnirbanChowdhury. 2016. Previous Reference.
- (6) Lindsay Hughes. 2016. Bypassing Pakistan: Afghanistan, India, Iran and Chababar. Future Directions International (independent, not-for-profit Research Institute based in Australia). Accessed 5/10/2016. <https://goo.gl/P7HH4J>
- (7) Lindsay Hughes. 2016. Previous Reference.
- (8) Shishir Gupta. 2016. Why the Chababar Port agreement kills two birds with one stone. Hindustan-times. Accessed 15/9/2016. <https://goo.gl/Kj1ItT>
- (9) Lindsay Hughes. 2016. Previous Reference.
- (١٠) وصلت صادراتها قبل عام ٢٠١٢ إلى ٢,٣ مليون برميل يومياً وبعد الحظر انخفضت إلى مليون برميل يومياً بعد تطبيق الحظر في عام ٢٠١٢. وحالياً يكاد يقترب معدّل الصادرات من مستويات ما قبل الحظر.
- (١١) فلورنس تان وأوساموتسو كيموري: ارتفاع صادرات إيران النفطية لأعلى مستوى في ٥ سنوات، رويترز، ٢٠١٦، الدخول <https://goo.gl/rSRi2H> 17/9/2016
- (١٢) تجارت، واردات نفت هند از إيران ركورد ١٥ ساله را شكست، تاريخ الدخول <https://goo.gl/NEdSyy> ٢٠١٦/١٠/٢٢
- (١٣) في بعض القطاعات كالبنوك والتأمين والطيران رُفع الحظر نظرياً لكنه لا يزال مفروضاً على الجانب العملي.
- (14) Lindsay Hughes. 2016. Previous Reference.
- (١٥) العوائق التجارية غير الجمركية هي عوائق الهدف منها تقليل التبادل التجاري بشكل غير مباشر كفرض التعامل مع وثائق ومستندات كثيرة لخروج السلع من النقاط الجمركية وفرض معايير فنية صارمة للمعايير الصحية واشتراطات جودة معينة وطريقة محددة للتغليف والتعبئة وقواعد منشأ المنتج وحتى الكتابة بلغات محددة.
- (16) The hindu. 2016. India's Chababar port plan is to counter our Gwadar port plan: Chinese media. Accessed 20/10/2016 <https://goo.gl/O18ReA>
- (١٧) وكالة أنباء فارس، تفاهم إيران وباكستان براي ايان دادن به مبادلات دلاري، تاريخ الدخول <http://fna.ir/KW٤٤٠B> ٢٠١٦/١٠/٣٠
- (18) Ghazanfar Ali Garewal. 2016. Is the Chababar Port agreement failing India?. The Express Tribune Blogs.. Accessed 15/10/2016. <https://goo.gl/snOLM0>
- (19) Guy Taylor, 2016. India-Iran port deal reveals tense Asian rivalries. The Washington Time. Accessed 20/10/2016. <https://goo.gl/Liuk0T>