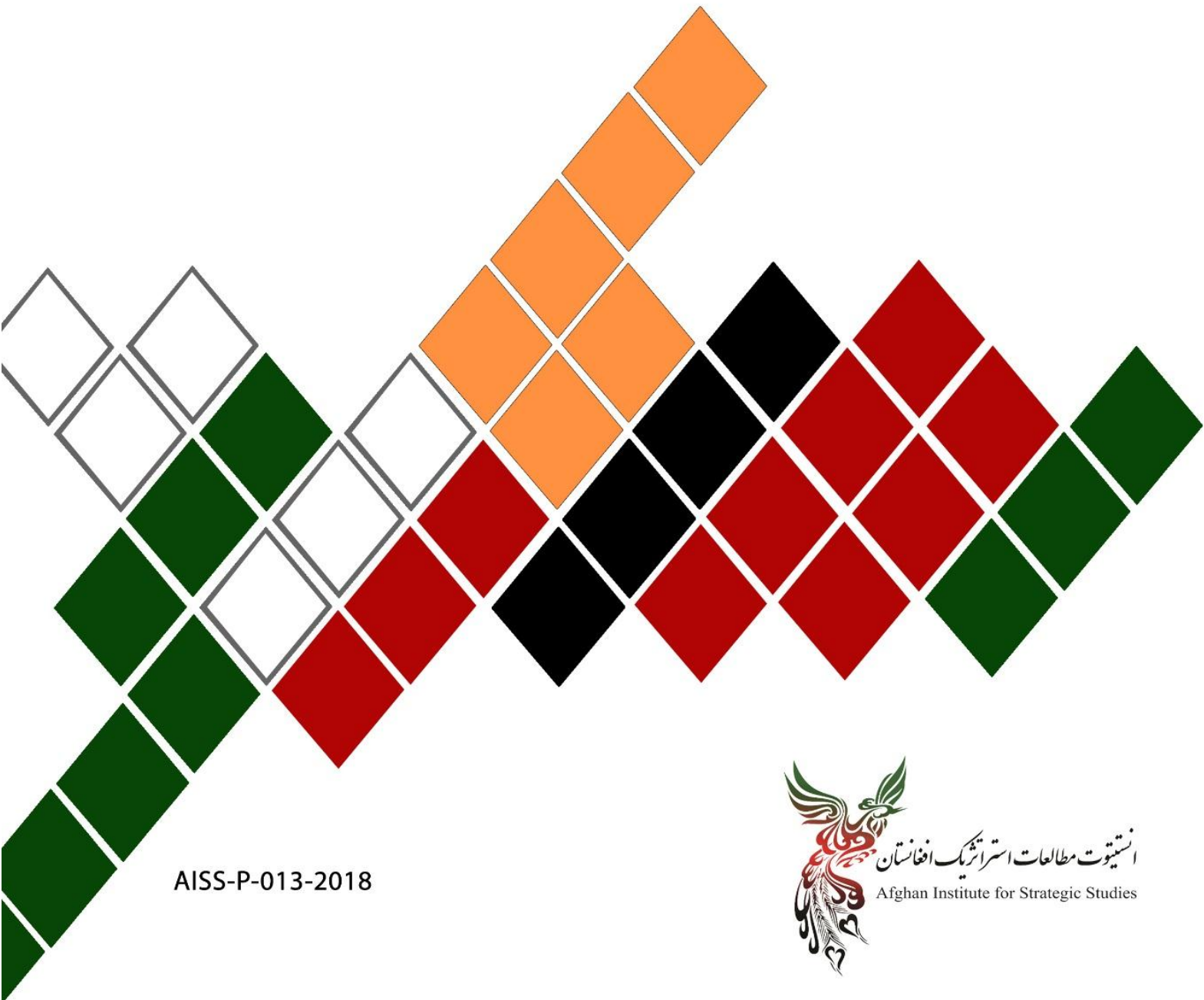


تحليل استراتيجيك بندر چابهار

روابط افغانستان-ايران-هند

كابل ۱۳۹۷



AISS-P-013-2018

تحليل استراتژيك بندر چابهار

روابط افغانستان-ايران-هند

كابل ۱۳۹۷

تحليل استراتژیک بندر چابهار

روابط افغانستان، ایران و هند



نویسندگان:

عبدالقدیر متفی

بهرام امیراحمدیان

گلشن ساچدوا

فهرست مطالب

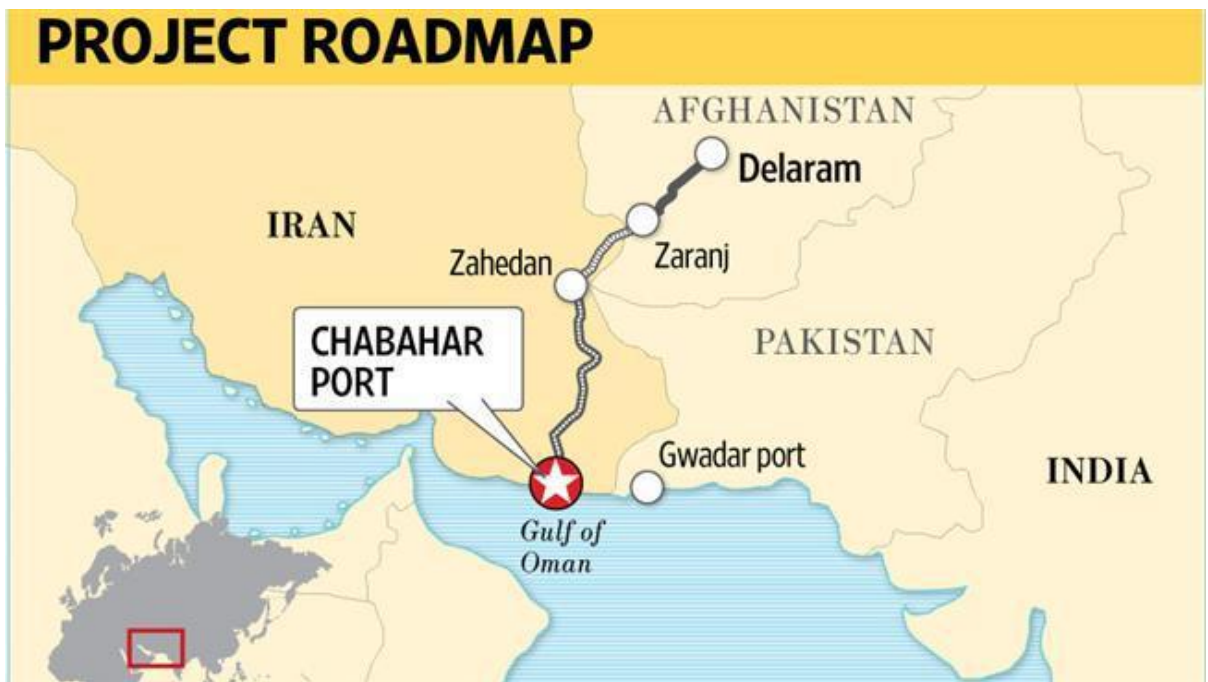
۱	نقشه بندر چابهار:.....
۴	بخش نخست
۴	دیدگاه افغانستان
۵	انستیتوت مطالعات استراتژیک افغانستان
۶	زندگی نامه نویسنده گان
۷	سپاس‌گزارى
۸	خلاصه اجرایی
۱۳	روش‌شناسی
۱۴	معرفی
۱۴	تحلیل استراتژیک بندر چابهار
۱۷	سرمایه‌گذاری در افغانستان از طریق چابهار:.....
۱۸	بخش زراعت:.....
۱۹	بخش معادن افغانستان:.....
۱۹	بخش صنعت:.....
۲۰	بخش انرژی:.....
۲۰	توسعه زیرساخت‌ها:.....
۲۱	پروژه‌های ملی و بین‌المللی خط‌آهن:.....
۲۲	سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی افغانستان:.....
۲۴	تحلیل زمینه‌ای
۲۴	تجارت بین‌المللی:.....
۲۵	موافقت‌نامه‌های تجاری ترجیحی:.....
۲۶	پیمان دهلز حمل‌ونقل و ترانزیت میان سه ملت:.....
۲۶	دهلیزهای حمل‌ونقل:.....
۲۶	سه مسیر برتر:.....

۲۷.....	انکشاف صادرات.....
۲۷.....	صادرات افغانستان از سال ۲۰۰۰ الی ۲۰۱۷.....
۲۸.....	همبستگی و همکاری منطقه‌ای و جهانی.....
۲۹.....	تسهیل تجارت و ترانزیت.....
۳۱.....	پیشرفت‌ها و پیش‌نیازها:.....
۳۱.....	تجارت بین‌المللی.....
۳۲.....	تحلیل عناصر استراتژیک کلیدی و پروسه‌هایی که در موفقیت برنامه‌ریزی‌های گذشته نقش داشته اند:.....
۳۲.....	تسهیل ترانزیت و تجارت.....
۳۳.....	مرور کلی موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان.....
۴۰.....	نتیجه‌گیری و پیشنهادات.....
۴۴.....	بخش دوم.....
۴۴.....	دیدگاه ایران.....
۴۶.....	معرفی بندر چابهار:.....
۴۶.....	فرصت‌های سرمایه‌گذاریدر بندر چابهار:.....
۴۶.....	مشخصات بندر شهید بهشتی:.....
۴۹.....	مشخصات بندر شهید کلاتری:.....
۵۱.....	پروژه‌های سرمایه‌گذاری تحت کار:.....
۵۱.....	-سیستم معکوس عمل آزموس برای تصفیه آب.....
۵۱.....	-ساخت انبار سلفر و انبار ذخیره‌گاه برای سلفووریک اسید.....
۵۱.....	-ساخت مخازن برای ترانزیت نفت.....
۵۱.....	پروژه‌های مهم تکمیل شده:.....
۵۲.....	پروژه‌های مهم تحت کار:.....
۵۲.....	پروژه‌های آینده بندر:.....
۵۵.....	بندر چابهار و دهلیز ترانزیتی شرق.....
۵۷.....	موقعیت جغرافیایی بندر چابهار:.....
۵۷.....	موافقت‌نامه چابهار:.....

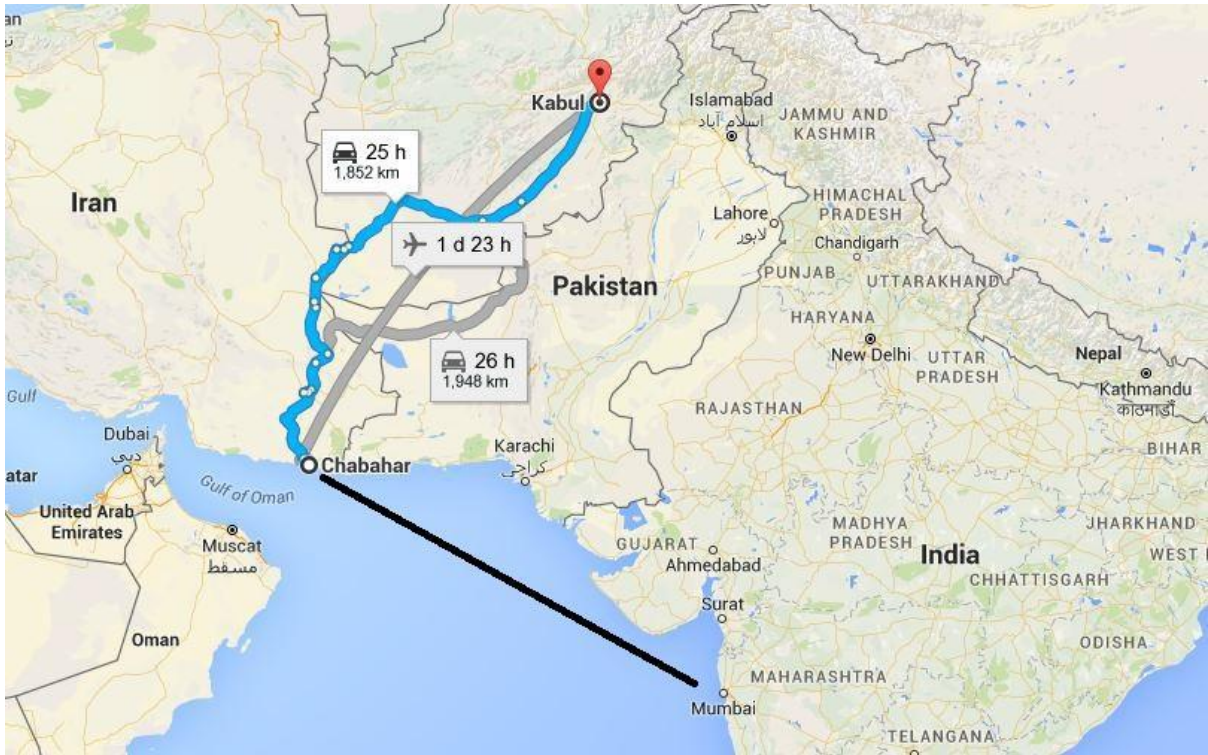
- ایران، هند و افغانستان موافقت‌نامه مشترکی را امضاء می‌کنند:..... ۵۸
- تمام مسیرهای ترانزیتی ایران بروی افغانستان باز است: ۵۸
- کنفرانس قلب آسیا و تأکید بر اجرای موافقت‌نامه چابهار ۵۹
- فرستادن لایحه تأسیس دهلیز حمل و نقل بین‌المللی به پارلمان ۵۹
- ایران از همکاری‌های اقتصادی برای تقویت ثبات در افغانستان حمایت می‌کند: ۶۰
- بندر چابهار برای ایران، هند و افغانستان بسیار مهم است: ۶۰
- بندر چابهار ایران کلید احیای روابط تجاری افغانستان-هند ۶۱
- موقعیت استراتژیک ۶۱
- شرکت‌های هندی ۶۱
- امضای موافقت‌نامه سه جانبه چابهار ۶۱
- بندر چابهار و روابط عمیق‌تر انرژی در آجندای بهبود روابط مودی با ایران:..... ۶۴
- افغانستان و چابهار: ۶۴
- هند و چابهار: ۶۵
- هند و توسعه چابهار ۶۶
- کشورهای خارجی علاقه‌مند به سرمایه‌گذاریدر چابهار: ۶۷
- رقابت هند، چین و جاپان برای سرمایه‌گذاریدر چابهار: ۶۷
- اهمیت موافقت‌نامه چابهار ۶۸
- تحلیل چابهار با استفاده از مدل تحلیلی SWOT (نقاط قوت، نقاط ضعف، فرصت‌ها و تهدیدات): ۶۸
- بخش سوم ۷۴
- دیدگاه هند ۷۴
- بندر چابهار و موافقت‌نامه سه جانبه افغانستان-هند-ایران: ۷۵
- دیدگاه هند ۷۵
- جمع بندی: ۸۷
- جمع‌بندی و بخش پایانی ۹۰
- ضمیمه‌های بخش اول ۹۲
- ضمیمه برای بخش دوم ۱۰۹

- ۱۰۹..... پیشرفت‌های جدید در بندر آبی چابهار
- ۱۰۹..... چابهار فرصت‌های بیشتری برای ترانزیت از بندرهای هند را فراهم می‌کند
- ۱۰۹..... هند به زودی فروش لوکوموتیف به ایران را نهایی خواهد کرد
- ۱۱۰..... اهمیت بندر چابهار برای هند
- ۱۱۰..... وزیر راه و شهرسازی: بندر چابهار دروازه‌ای بسوی دیگر ملت‌ها است
- ۱۱۰..... ایران و هند قراردادی به ارزش دو میلیارد دلار را امضا کردند
- ۱۱۱..... دیدگاه سوراب کمار، سفیر هند در ایران در مورد چابهار
- ۱۱۱..... پروژه چابهار بهترین زمینه برای تقویت روابط ایران و هند
- ۱۱۲..... وزیر راه ایران برای تقویت همکاری‌های دو جانبه وارد هند شد
- ۱۱۲..... رئیس مجلس پاکستان: ایران دوست نزدیک و همکار استراتژیک ما است
- ۱۱۳..... انتقال گندم هند از طریق چابهار به افغانستان
- ۱۱۳..... افتتاح ترانزیت کالاهای هندی از طریق ایران به افغانستان
- ۱۱۴..... سومین کشتی گندم هندی برای افغانستان به بندر چابهار ایران رسید
- ۱۱۴..... بنیاد ملی دریایی هند: ایران برای هند بسیار مهم است
- ۱۱۶..... پیشنهاد ایران برای وصل کردن گوادر با چابهار از طریق راه‌آهن
- ۱۱۶..... ارزش تجارت چابهار در ۹ ماه به ۸۰۳ میلیون دلار رسید

نقشه بندر چابهار







بخش نخست

دیدگاه افغانستان

عبدالقدیر متفی

پژوهش گر انستیتوت مطالعات استراتژیک افغانستان

انستیتوت مطالعات استراتژیک افغانستان

مأموریت

انستیتوت مطالعات استراتژیک افغانستان (AISS) در اکتوبر سال ۲۰۱۲ تأسیس شده و اکنون یکی از انستیتوت‌های پژوهشی معتبر در افغانستان می‌باشد. هدف این نهاد فراهم‌سازی زمینه علمی و اکادمیک برای تحلیل مسایل راهبردی مرتبط با افغانستان در سطوح منطقه‌ای و بین‌المللی است. انستیتوت مطالعات استراتژیک افغانستان از طریق چاپ گزارش‌های تحقیقی معتبر و تبادل نظر میان طیف گسترده‌ای از جناح‌های ذیدخل، در راستای ترویج بحث‌های به موقع در باره افغانستان اهتمام می‌ورزد. تمام فعالیت‌ها و برنامه‌های این نهاد بر اصول حرفه‌ای، استقلالیت، بین‌المللی‌گرایی و ارزش‌های نوین استوار است.

اهداف و مقاصد

انستیتوت مطالعات استراتژیک افغانستان یک مؤسسه تحقیقاتی مستقل و غیر انتفاعی است که به ارائه تحقیقات و پژوهش‌های بی‌طرفانه، پالیسی‌محور و معیاری و نیز ترجمه و چاپ کتاب‌ها/گزارش‌ها و برگزاری آموزش‌های حرفه‌ای مرتبط با افغانستان متمرکز است.

زندگی نامه نویسندگان

عبدالقدیر متفی؛ رئیس اطلاعات و ارتباط عامه و سخنگوی وزارت معادن و پترولیوم جمهوری اسلامی افغانستان و پژوهش‌گر انستیتوت مطالعات استراتژیک افغانستان است.

بهرام امیراحمدیان؛ استاد دانشگاه در دانشگاه تهران و پژوهش‌گر ارشد در انستیتوت مطالعات ایران-اوراسیا است. آسیای مرکزی، قفقاز و ایران حوزه پژوهش‌های تخصصی وی می‌باشد.

گلشن ساچدوا؛ استاد مطالعات اروپایی و رئیس برنامه مطالعات حوزه اروپا در مرکز مطالعات اروپایی واحد مطالعات بین‌المللی در دانشگاه جواهرلعل نهرو در هند می‌باشد. وی از سوی کمیته اروپا به عنوان رئیس بخش جن مونت در برنامه ادغام اقتصادی اروپا و امنیت انرژی انتخاب شده است. او همچنان مدیر مسئول مجله *مطالعات بین‌المللی* می‌باشد.

سپاس‌گزاری

این پژوهش بدون همکاری و راهنمایی‌های دوستان ما در انستیتوت مطالعات استراتژیک افغانستان محقق نمی‌شد.

کار کردن با استاد گلشن ساچدوا از کشور هند و استاد بهرام امیراحمدیان از کشور ایران در این پژوهش مایه افتخار می‌باشد و از ایشان به خاطر تمام مشوره‌ها، نظریات، حمایت‌های اخلاقی و راهنمایی‌های بی‌دریغ‌شان در جریان انجام این پژوهش کمال قدردانی را دارم.

سپاس ویژه از تمام دوستانی که در تطبیق نظرات کمیتهٔ بازبینی فنی با ما همکاری کرده و در جریان نگارش و ویرایش این پژوهش به ما انگیزه بخشیدند.

از افراد ذیر به خاطر دیدگاهها و نظراتشان برای غنای این پژوهش به صورت ویژه ممنونیم:

- **دکتر مگنوس مارسدن:** استاد انسان‌شناسی و مدیر مرکز آسیا در دانشگاه ساسکس انگلستان؛ مشاور ارشد علمی انستیتوت مطالعات استراتژیک افغانستان (مرورکننده اصلی پژوهش).
- **دکتر محسن شریعتی‌نیا:** پژوهش‌گر در مؤسسهٔ مطالعات منطقه‌ای و استاد دانشگاه شهید بهشتی، ایران (مرورکننده پژوهش).
- **دکتر نعمت‌الله بیژن:** پژوهش‌گر همکار، مکتب بلاواتنیک مطالعات دولتی و پژوهش‌گر ارشد برنامه دولتی اقتصادی جهانی در دانشگاه آکسفورد، انگلستان (مرورکننده پژوهش).
- **دکتر مینا سینگروی:** پژوهش‌گر و هماهنگ‌کننده در مرکز آسیای غربی، مؤسسه مطالعات و تحلیل‌های دفاعی، دهلی‌نو، هند (مرورکننده پژوهش).
- **نافع چودری:** پژوهش‌گر در انستیتوت مطالعات استراتژیک افغانستان.
- **خالده سلیم:** مسئول پروژه و مدیر قراردادها، دفتر هیئت‌ات‌ملل متحد در افغانستان.

خلاصه اجرایی

چابهار در قسمت جنوب شرقی ایران در ولایت سیستان و بلوچستان واقع شده است. این بندر دست‌یابی آسان‌تر به دریای هند، دریای عمان و خلیج فارس را فراهم می‌کند. کار بر روی این بندر در سال ۱۹۷۳ میلادی آغاز گردید؛ ولی با انقلاب ایران به تأخیر افتاد. در جریان جنگ ایران-عراق این بندر برای ایران نقش حیاتی داشت، زیرا این کشور تجارت خود را از این طریق انجام می‌داد. این مسئله سبب شد، دولت ایران برنامه گسترش این بندر را روی دست بگیرد؛ اما با تحریم‌های اقتصادی و تجاری که به دلیل برنامه‌های هسته‌ای ایران بر این کشور تحمیل شد، تأمین بودجه مورد نیاز برای این پروژه برای کشور ایران دشوار گشت.

پس‌زمینه و توجیه پروژه

اخیراً کشورهای افغانستان، هند و ایران موافقت‌نامه چابهار را امضاء کردند. موافقت‌نامه‌ای که مطابق آن افغانستان فرصت می‌یابد از طریق بندر کلامری که در شهر چابهار ایران و در ساحل خلیج عمان موقعیت دارد، به ممبئی وصل گردد. امضای این موافقت‌نامه یک دست‌آورد عمده استراتژیک برای افغانستان است؛ زیرا این کشور از طریق بندر چابهار به دریای هند و بازارهای سراسر جهان دسترسی پیدا می‌کند. این توافق نه تنها کابل را در کوتاه‌مدت به ایران و هند وصل می‌کند، بلکه در آینده فرصت دست‌یابی به منابع انرژی آسیایی مرکزی را نیز فراهم می‌کند. هرچند افغانستان یک کشور محصور به خشکی است، اما بصورت بالقوه به عنوان مرکز دادوستد منطقه به حساب می‌آید.

تجارت خارجی افغانستان وابسته به مسیرهای اصلی ترانزیت است که از پاکستان عبور می‌کند. افغانستان نیز مانند سایر کشورهای محصور به خشکی با هزینه‌های بلند حمل و نقل و تأخیرهای طولانی انتقال کالاها مواجه است. در عین حال، به دلیل موقعیت استراتژیک جغرافیایی، افغانستان ظرفیت تبدیل شدن به نقطه وصل منطقه را دارد. نتایج توافق‌نامه چابهار برای افغانستان بسیار مهم است زیرا این پروژه شهرهای زرنج، هرات، قندهار، کابل و مزارشریف را به اقتصادهای آسیای مرکزی وصل خواهد کرد. بندر چابهار برای هند نیز فرصت دست‌یابی به منابع غنی گاز و نفت آسیای مرکزی را خواهد داد. نفت و گاز برای کشورهایی مانند هند که از کمبود هیدروکربن رنج می‌برد، اهمیت حیاتی دارد. این بندر هند را به دهلیز بین‌المللی شمال-جنوب وصل می‌کند و مزید بر آن، فرصت دست‌یابی این کشور را به جمهوری‌های آسیایی فراهم می‌سازد. موقعیت استراتژیک در خلیج عمان نیز از اهمیت عظیم سیاسی برخوردار است. این یک آغاز جدید در روابط افغانستان، هند و ایران به حساب می‌آید.

اهداف و مقاصد پروژه

- ۱- این گزارش با هدف تحلیل و بررسی اهمیت جئوپولیتیک بندر چابهار با نقشه‌های مشخص، مبتنی بر تقسیم‌بندی‌های موضوعی قبلی ارائه می‌شود.
- ۲- علاوه بر آن، این پژوهش فرصت‌های مشترک میان مجمع تجارت بین‌المللی و انکشاف پایدار اقتصادی گردآورده و بر اساس آن برای برنامه‌های پژوهشی روزآمد، معیاری‌سازی روابط بین‌المللی افغانستان و نیز اقدامات عملی برای صنعت (تجارت، انکشاف اقتصادی، بخش ساخت‌وساز، بخش مخابرات و بخش انرژی)، پالیسی‌ها و مقررات، پیش‌نهادهای ابتدایی را ارائه می‌نماید.

نتایج و یافته‌های پژوهش

- ۱- برجسته‌سازی اهمیت برنامه‌های انکشافی بندر چابهار؛ این کار زمینه انتقال بیشترین میزان محموله‌ها را با کم‌ترین هزینه منابع، نظیر ظرفیت‌های خدماتی، منابع انسانی و ظرفیت‌های مالی به افغانستان میسر خواهد کرد تا این کشور انتقال محموله‌ها را به حد اعظمی برساند.
- ۲- به خاطر داشته باشیم که اهداف استراتژیک، استراتژی تجاری و تطبیق آن در صورتی می‌تواند مدیریت و تنظیم شود که دورنما و مأموریت این بندر بصورت روشن و همه‌جانبه تعریف و شناسایی شود.
- ۳- برای بهبود نتایج مدیریتی عملیاتی این بندر، ضروری است تا بروی استراتژی‌های جدید مانند بهره‌برداری از دهلیزهای ترانزیتی برای توسعه بندرهای افغانستان تمرکز صورت بگیرد. بخش عمده این پژوهش به ارزیابی نقش بندر چابهار و عمق استراتژیک آن و نیز اهمیت آن برای تأمین راه‌های بدیل برای مسیرهای کنونی که از پاکستان می‌گذرد، اختصاص یافته است. در کنار دسترسی به خلیج فارس، افغانستان در آن حوزه رقابتی احتمالی نیز خواهد داشت. به همین دلیل همکاری میان هند و ایران از نیازهای مهم در این رابطه به حساب می‌آید.

پیامدهای اقتصادی بندر چابهار برای افغانستان

افغانستان در گذشته از دسترسی به بازارهای جهانی محروم بوده است. کشورهای ایران و هند در صدد ارتقای میزان تجارت خود با افغانستان هستند. راه‌های زمینی بشدت کنترل شده و حضور پاکستان همواره مانع جدی فراروی این تجارت بوده است. برآوردها نشان می‌دهد که افغانستان سه تریلیون دالر ثروت دست نخورده دارد که می‌تواند برای افزایش عواید دولت از آن‌ها استفاده شود. بندر چابهار از این لحاظ یک پروژه حیاتی برای افغانستان است که امکان انتقال کالاهای افغانستان را به شرق میانه و اروپا و زمینه واردات کالاهای حیاتی به افغانستان را مسیر می‌نماید. از لحاظ اقتصادی این پروژه سبب رشد قابل توجه تجارت و جلب سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های لازم در این کشور خواهد شد. اکنون که ایران و آمریکا بر سر برنامه هسته‌ای ایران به تفاهم رسیده‌اند، امکان تحقق این موضوع بیشتر شده است (در زمان انجام این تحقیق، آمریکا از توافق هسته‌ای خارج نشده بود).

میان هند و افغانستان به لحاظ تاریخی روابط خوبی برقرار بوده است. این دو کشور مرزی مشترک با هم نداشته و این جدایی سبب دشواری‌هایی در دادوستد میان آن‌ها شده است. از سال ۲۰۰۱ به این سو، هند برنامه‌های انکشافی عمده در بخش زیرساخت‌ها در افغانستان روی دست گرفته است. یکی از آنها پروژه بزرگراه زرنج-دلارام بود که ۱۳۵ مایل طول داشته و زرنج را در ولایت نیمروز که در نزدیکی مرز ایران موقعیت دارد به دلارام در همسایگی ولایت فراه و در مرز افغانستان-ایران در شاهراه قندهار-هرات به هم وصل می‌کند. با احداث بزرگراه زرنج-دلارام، بندر چابهار در خلیج عمان به سرک حلقوی افغانستان که ۱۳۰۰ مایل طول دارد، وصل می‌گردد. این پروژه ۱۶ ولایت افغانستان به شمول هرات، مزارشریف، قندهار، غزنی، کابل و ولایت گورنو و بدخشان کشور تاجکستان را به هم متصل می‌کند. این بزرگراه، دهلیز ترانزیتی شمال-جنوب را تشکیل می‌دهد که شبه قاره هند را به جمهوری‌های محاط به خشکی آسیای مرکزی متصل می‌سازد. این طرح زیربنایی، افغانستان را قادر خواهد ساخت تا از طریق ایران به دریای عرب دست یافته و فرصت جلب سرمایه‌گذاری قدرت‌های بیرونی مانند هند را افزایش دهد.

گفتگوها میان هند، ایران و افغانستان در رابطه به استفاده از بندر چابهار برای مدت زمان طولانی ادامه داشت، ولی از زمان

امضای برجام این روند تسریع شد. رفع تحریم‌های ایران که به تازگی اتفاق افتاد می‌تواند توانایی اقتصادی منطقه را متحول کند. این بندر زمینه دسترسی هند به آسیای مرکزی را فراهم کرده و سرمایه‌گذاری در این بندر دست‌آوردهای فوری استراتژیک برای هند در قبال خواهد داشت.

در ۶ می ۲۰۱۵ میلادی دهلی‌نو و تهران تفاهم‌نامه‌ای به ارزش ۱۹۵ میلیون دالر امضاء کردند که نقش و سهم هند در توسعه بندر چابهار را تضمین می‌ساخت. بندر چابهار برای هند منحصراً چهارمین اقتصاد دنیا، اجازه خواهد داد تا به ذخایر انرژی ایران دسترسی پیدا کند که بالغ بر ۱۵۰ میلیارد بشکه نفت خام و ۱،۱۶۷ تریلیون فوت مکعب گاز می‌شود. این بندر همچنان به هند اجازه خواهد داد تا به منابع انرژی آسیایی مرکزی دست یابد. کشور قزاقستان ۳۰ میلیارد بشکه نفت و کشور ترکمنستان ۲۶۵ تریلیون فوت مکعب گاز دارند؛ علاوه بر آن، قزاقستان ۶۷۹،۳۰۰ تَن یورانیوم و بیشتر از ۳۷،۰۰۰ میلیون تَن ذخایر ذغال‌سنگ را در اختیار دارد. بصورت خلاصه، این پروژه زمینه دسترسی هند را به منابع نفت و گاز در ایران و آسیای میانه فراهم خواهد کرد.

بندر چابهار به هند کمک خواهد کرد تا تجارت خود را با کشورهای آسیای مرکزی به بیشترین حد ممکن برساند. در حال حاضر هند به دلیل محدودیت‌های دسترسی به آسیای مرکزی، در مقایسه با کشورهای عمده منطقه مانند چین، روسیه و ترکیه در تجارت عقب مانده است. به عنوان مثال تجارت هند با قزاقستان، بزرگترین شریک تجاری این کشور، در سالهای ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵، به ۳۱۵ میلیون دالر می‌رسید؛ در حالیکه حجم تجارت هند با ازبکستان در سال ۲۰۱۴ به ۳۱۵ میلیون دالر می‌رسید. برعکس تجارت دوجانبه چین و قزاقستان در سال ۲۰۱۳ به ۲۲،۵۳ میلیارد دالر بود. گردش مالی چین با ازبکستان در سال ۲۰۱۴ به ۴،۷۵ میلیارد رسیده بود. بر اساس برخی پیش‌بینی‌ها، هند می‌تواند از طریق آسیای مرکزی و افغانستان به ارزش ۴۵۰ تا ۵۰۰ میلیارد دالر درآمد کسب کند. پس از تأمین دسترسی هند به آسیای مرکزی و افغانستان از طریق بندر چابهار، این کشور می‌تواند حجم تجارت خود را افزایش داده و سطح تجارت خود را به افزایش دهد.

این در حالی است که افغانستان زیرساخت‌های لازم برای اتصال و نیز استخراج منابع عظیم نفت، گاز و مواد معدنی خویش را در اختیار ندارد. از سال ۲۰۰۱ به این سو، دولت افغانستان و تمویل‌کنندگان بین‌المللی آن حدود ۵،۷۰۰ مایل جاده را احداث کرده‌اند، که اداره انکشاف بین‌المللی ایالت متحده آمریکا به تنهایی حدود ۱۳۲۵ مایل آنرا ساخته است. علی‌رغم این تلاش‌ها، حدود ۵۰ درصد از جاده‌های افغانستان هنوز در شرایط بدی قرار دارند و کار تعدادی از دهلیزهای استراتژیک زمینی و جاده‌های حلقه‌ای هنوز به پایان نرسیده است. تلاش‌های رئیس‌جمهور غنی برای ایجاد پروژه‌های موثرتر و شفاف‌تر تدارکات برای مدیریت پروژه‌های بزرگ توسعه‌ای از جمله پروژه‌های زیربنایی امیدوارکننده است. اما بازم نیاز جدی برای ایجاد یک محیط سازمانی قوی برای بخش زیربنا وجود دارد. به دلیل کمبود دانش در قسمت حفظ و مراقبت از زیرساخت‌ها و محدود بودن نیروی کار در افغانستان، زیرساخت‌ها به سرعت تخریب شده یا استفاده درست از آن‌ها صورت نمی‌گیرد. مثلاً اگر وزن بار یک وسیله باربری دو برابر وزن معیاری باشد، جاده چهار برابر آسیب بیشتر می‌بیند. در افغانستان در قسمت ترتیب، تصویب و تطبیق قوانین استفاده از جاده‌ها و محدود کردن گنجایش وسایل باربری کار عمده صورت نگرفته است. تا زمانی که این موضوع حل نشود، وضعیت جاده‌ها بدتر خواهد شد. این امر می‌تواند بر تصمیم ازبکستان و تاجیکستان از افغانستان به عنوان مسیر تجاری تأثیر بگذارد.

اهمیت بندر چابهار برای ایران

ایران کشور بزرگی است. بخش جنوبی و شرقی آن توسعه نیافته و نارضایتی‌ها اجتماعی در آن وجود دارد. توسعه بندر چابهار مزایای زیادی برای این مناطق انکشاف نیافته دارد. احداث بندر چابهار و اتصال ایران با افغانستان و آسیای مرکزی، رشد و توسعه اقتصادی این کشور را نیز افزایش خواهد داد.

اهمیت اصلی بندر چابهار برای ایران این است که بنادر چابهار و زاهدان، دهلی را به شبکه راه‌آهن ایران وصل خواهد کرد. علاوه بر این، ایران راهی آسان برای ورود به افغانستان و دیگر کشورهای آسیای مرکزی پیدا خواهد کرد. بازار افغانستان برای ایران مهم است زیرا اکثر محصولات وارداتی افغانستان از کشورهای دیگر بوده و ایران کشوری مهم ترانزیتی برای این کالاها است.

اهمیت بندر چابهار برای هند

بندر چابهار برای هند دسترسی به افغانستان، آسیای مرکزی و اروپا را فراهم می‌کند. هند برای دستیابی به این مناطق در دهه ۱۹۹۰ میلادی برنامه ساخت این بندر را روی دست گرفت. بندر چابهار برای اهداف اقتصادی هند اهمیت زیادی دارد. هند مشغول احداث جاده‌ها در ایران و افغانستان است تا بندر چابهار را با افغانستان و آسیای مرکزی وصل کند.

بین سال‌های ۲۰۰۵ و ۲۰۰۹، هند مبلغ ۱۰۰ میلیون دالر برای احداث جاده‌ای از دلارام تا زرنج در مرز ایران و افغانستان هزینه کرد. ایران همچنان جاده‌ای بین چابهار و ملاک که در نزدیکی زرنج واقع است، احداث کرده تا میلاک، زرنج و دلارام را به سرک حلقوی افغانستان و شهرهای بزرگ نظیر هرات، کندهار، کابل و مزارشریف وصل کند. پس از اتصال این بندر به دهلیز ترانزیت بین‌المللی شمال-جنوب، هند به روسیه و اروپا دسترسی خواهد یافت. این بندر دسترسی هند به خاورمیانه را نیز فراهم می‌کند. مطالعات نشان می‌دهد که دهلیز حمل و نقل در چابهار می‌تواند هزینه‌ها و زمان ترانزیت کالا به اروپا را در حدود ۵۰ درصد برای این کشور کاهش دهد.

طرح هند برای چابهار

ا. هند بندر چابهار را توسعه داده و اداره می‌کند. برنامه «بندرهاى جهانی هند» که بخشی از برنامه‌های وزارت انتقالات دریایی هند است و با سرمایه‌گذاری مشترک «صندوق بندر نهرو» و «کندالا پورت» ایجاد شده، مبلغ ۸۵ میلیون دالر را برای احداث دو لنگرگاه دو-محموله‌ای به طول ۶۴۰ متر و سه لنگرگاه چندین محموله‌ای سرمایه‌گذاری خواهد کرد.

ب. از سال سوم، هند ظرفیت بارگیری و بارگذاری ۳۰۰۰۰ TEU را در این بندر تسهیل خواهد کرد. این ظرفیت تا سال دهم به ۲۵۰۰۰۰ TEU خواهد رسید.

اداره دولتی راه‌آهن هند (IRCON) یک خط‌آهن را در چابهار برای انتقال کالاها به افغانستان راه اندازی خواهد کرد. خط‌آهن ۵۰۰ کیلومتری بین چابهار و زاهدان، دهلی را به شبکه راه‌آهن ایران وصل خواهد کرد. همچنان بخشی از این توافق یک منطقه آزاد تجاری است که برای ایجاد آن سرمایه‌گذاری به مبلغ یک صد هزار کرور روپیه هندی پیش برآورد شده است. شرکت‌های هندی صنایع مختلفی از جمله کارخانه‌های آلومینیوم و کارخانه‌های پلی‌یوریا را در آن منطقه راه‌اندازی می‌کنند. شرکت دولتی NALCO یک کارخانه آلومینیوم را خواهد ساخت.

به دلایل مختلف بندر چابهار برای هند مهم است. این ساحه دسترسی مستقیم به سه منطقه آسیای مرکزی، جنوب آسیا و آسیای غربی را فراهم کرده و نقطه اتصال آن‌ها خواهد شد. این منطقه تلاقی گاه مسیرهای تجارت و انتقال نفت نیز می‌باشد. این منطقه دو سوم ذخایر نفت جهان را در خود دارد و بر آورد می‌شود که روزانه حدود ۱۷ میلیارد بشکه نفت خام از این مسیر عبور می‌کند. صرف نظر از اهمیت سیاسی این بندر، از لحاظ اقتصادی و استراتژیک این بندر حایز اهمیت است.

هند، ایران و افغانستان

افغانستان دارای سابقه طولانی تجارت با هر دو کشور ایران و هند است. اما در این اواخر تجارت با هند با دشواری‌هایی مواجه بوده است. دلیل اصلی آن پاکستان است. پاکستان از موقعیت خود استفاده کرده و دسترسی هند به محصولات افغانستان را محدود می‌کند؛ و برعکس. با تطبیق این پروژه، بندر چابهار تمام بندرهای غربی هند را به هم وصل کرده و مسیر مهم تجاری میان این سه کشور را فراهم خواهد کرد. این یک گام مهم در جهت حفظ استقلال و دور زدن پاکستان است.

فایده‌های اقتصادی این پیمان برای تمام کشورهای دخیل بسیار زیاد است. احداث بندر چابهار و دهلیز ارتباطی تجاری و ترانزیتی می‌تواند زمینه صادرات منابع دست‌نخورده معدنی و انرژی ایران، افغانستان و آسیای میانه را به هند فراهم کند که یکی از بزرگ‌ترین اقتصادهای جهان با سریع‌ترین نرخ رشد است.

سرعت رشد اقتصادی هند به این معناست که این کشور نیاز مداوم به انرژی و مواد خام دارد. بندر چابهار هند را از انزوای آسیای میانه که از سال ۱۹۴۷ بدین سو از سوی پاکستان تحمیل شده است، بیرون خواهد کرد. در دراز مدت، این بندر هند را به روسیه و اروپا وصل کرده و به رونق روابط تجاری میان هند، افغانستان و ایران کمک خواهد کرد.

در این شکی نیست که ایران یکی از تولیدکنندگان انرژی است. موضوع دیگر که حایز اهمیت است، این واقعیت است که ایران تلاش دارد تا به دروازه تولیدی آسیای میانه، هند و منطقه مبدل شود. این کشور نقطه اتصال برای انتقال انرژی ارزان و مواد خام افغانستان به بازارهای هند خواهد شد.

هرچند در حال حاضر افغانستان یک کشور فقیر است، اما منابع غنی معدنی دارد. یافته‌های اداره زمین‌شناسی ایالات متحده آمریکا، برآوردهای قبلی شوروی را تأیید کرده است. افغانستان دارای ۶۰ میلیون تن مس، ۲،۲ میلیارد تن آهن، و ۱،۴ میلیون تن دیگر عناصر کمیاب مانند لانتانیم، سریم، نیودیمیم و علاوه بر آن آلومینیوم، طلا، نقره، قلع، سیماب و لیتیم می‌باشد. ارزش ذخایر کمیاب در ولایت هلمند به تنهایی بالغ بر ۸۹ میلیارد دالر می‌شود. طبق برآورد اداره زمین‌شناسی ایالات متحده آمریکا ارزش کلی منابع طبیعی افغانستان بین ۱ تا ۳ تریلیون دالر است. در کنار عوامل دیگر، به دلیل عدم اتصال افغانستان به یک اقتصاد بزرگ این ذخایر طبیعی همچنان دست‌نخورده باقی مانده است. این موانع از طریق بندر چابهار که افغانستان را به هند وصل می‌کند، حل خواهد شد. افغانستان ممکن است بتواند از اقتصاد وابسته به کشت تریاک عبور کرده و به استقبال اقتصاد مدرن برود. یک دهلیز موفق همچنان جایگاه افغانستان به عنوان مسیر ترانزیت برای صادرات نفت و گاز طبیعی از آسیای مرکزی به دریای عرب را تقویت خواهد کرد. منابع مالی به دست آمده از استخراج معادن، صادرات مواد خام و مواد معدنی دیگر نظیر آهن و آلومینیوم می‌تواند تأثیرات عمیقی بر جامعه، اقتصاد و سیاست افغانستان بگذارد.

مستفیدشوندگان و جناح‌های ذیدخل

مستفیدشوندگان این پروژه را می‌توان به دو بخش تقسیم کرد:

۱. مستفیدشوندگان مستقیم: پالیسی‌سازان کشورهای ذیدخل در این پروژه در سطح دولت‌ها و مجامع اقتصادی/تجاری هستند که می‌توانند از یافته‌های این پژوهش استفاده کنند.
۲. مستفیدشوندگان غیر مستقیم/عمومی: تمام شهروندان عادی کشور، شامل مستفیدشوندگان غیر مستقیم این طرح است.

روش‌شناسی

روش‌شناسی این پژوهش ارائه تحلیل استراتژیک بندر چابهار و روابط افغانستان، ایران و هند می‌باشد. بدین منظور، ادبیات موجود در این زمینه مورد مرور و بررسی قرار گرفت تا پیشینه برنامه‌های توسعه بندرها مطالعه شود و راهکاری برای تعریف مسئولیت‌های مقامات ذیصلاح و زیرساخت‌های بندرها به دست بیاید. با استفاده از ادبیات تحقیق، الگوهای استراتژیک شناسایی شده و در تهیه چهارچوبی برای ساخت و توسعه بندرهای کوچک مورد استفاده قرار گرفته است. سپس، از این چهارچوب‌ها برای تحلیل و ارزیابی پروژه‌های مختلف استفاده شده تا ارتباط میان الگوهای مشخص و پروژه‌ها در دنیای واقعی مورد سنجش قرار بگیرد.

معرفی

تحلیل استراتژیک بندر چابهار

روابط افغانستان، ایران و هند

سیاست‌های دریایی با افزایش فعالیت‌های تجاری در جهان پیچیده می‌شود. در حال حاضر، جهان نه تنها به مناطق مهم نظامی توجه دارد، بلکه در جستجوی ساحاتی است که در آینده از نظر تجاری برایشان سودمند باشد. به این نکته توجه داشته باشیم که بسیاری از کشورهای آسیایی، کشورهای بسیار بزرگی هستند، همچنان دسترسی آنها به دریا از طریق مسیرهای زمینی برای تجارت بین‌المللی بسیار گران تمام می‌شود. از اینرو آنها در جستجوی کوتاه‌ترین مسیر ممکن برای خود هستند.

اخیراً افغانستان، هند و ایران به توافقی دست یافته‌اند که بنام توافق چابهار یاد می‌شود. این توافق برای افغانستان فرصت می‌دهد تا از طریق بندر چابهار (بندر شهید کلانتری که تقریباً یک بندر ماهی‌گیری است به بندر شهید بهشتی جایگزین می‌شود) که در سواحل تنگه هرمز قرار دارد که ۳۵ درصد انتقالات نفت جهان و ۲۰ درصد نفت تجاری در سراسر جهان از این منطقه می‌گذرد. بیش از ۸۵ درصد از صادرات نفت خام به بازارهای آسیایی نظیر جاپان، هند، کوریای جنوبی و چین صادر می‌شود که از بزرگ‌ترین بازارهای نفت در آسیا می‌باشند. هند به این دلیل به توسعه بندر چابهار کمک می‌کند تا بتواند به منابع نفت و گاز ایران و کشورهای آسیای مرکزی دسترسی پیدا کند. تهران قصد دارد از چابهار برای حمل و نقل به افغانستان و آسیای مرکزی استفاده کند. بر اساس موافقت‌نامه امضا شده سه‌جانبه بین افغانستان، هند و ایران به منظور انتقال کالاهای هند به سمت آسیای مرکزی و افغانستان مقررات ترجیحی و کاهش تعرفه برای هند در چابهار در نظر گرفته شده است. هند همچنان طرح ساخت یک خط‌آهن به طول ۹۰۰ کیلومتر را از ولایت بامیان به بندر چابهار تکمیل کرده است. چابهار برای هند یک مسیر دریایی آسان‌تر با افغانستان فراهم می‌کند. دسترسی به دریای هند و سراسر جهان از طریق بندر چابهار یک دست‌آورد مهم استراتژیک برای افغانستان به حساب می‌آید. این پروژه در بلندمدت، دسترسی به منابع انرژی آسیای مرکزی را نیز میسر خواهد ساخت. این امر افغانستان را قادر به دسترسی به بازارهای بین‌المللی با بهترین و نزدیک‌ترین مسیر تجارت می‌سازد و گزینه بدیل برای مسیر پرچالش کنونی خواهد بود.

اگرچه افغانستان یک کشور محدود به خشکی است، اما ظرفیت تبدیل شدن به یک مرکز اقتصادی منطقه‌ای را دارد. تجارت خارجی افغانستان وابسته به مسیرهای اصلی حمل و نقل است که از مسیر پاکستان عبور می‌کند. مانند هر کشور محاط به خشکی دیگر، افغانستان نیز با هزینه‌های بلند حمل و نقل و تاخیر طولانی در تحویل مواجه می‌باشد. در عین حال با توجه به موقعیت استراتژیک جغرافیایی، افغانستان توانایی تبدیل شدن به یک کشور وصل‌کننده را دارد. بندر چابهار برای افغانستان ظرفیت‌های بسیار مهمی را فراهم می‌کند، زیرا زرنج، هرات، کندهار، کابل و مزارشریف را به اقتصاد آسیای مرکزی و طرح‌های آینده دهلز ترانزیتی بین‌المللی شمال-جنوب از طریق ایران به روسیه و اروپا است. با توجه به توافق سه‌جانبه بین هند، ایران و افغانستان در توسعه بندر چابهار، افغانستان نه تنها به دریای هند دسترسی پیدا می‌کند، بلکه به دریای عمان، خلیج فارس و سایر کشورهای عربی نیز دسترسی خواهد یافت. با در نظر داشت تنش سیاسی میان افغانستان و پاکستان، تجارت افغانستان به طور جدی تحت تأثیر قرار گرفته است؛ زیرا بیشتر محصولات این کشور از طریق بندر گوادر براساس موافقت‌نامه تجارت و

ترانزیت افغانستان-پاکستان که یک موافقت‌نامه تجارت دو جانبه بین پاکستان و افغانستان است، به کشور هند صادر می‌شود. این موافقت‌نامه که در سال ۱۹۶۵ امضا شده است، به افغانستان اجازه می‌دهد تا از طریق بندر کراچی بدون حقوق گمرکی کالا وارد کند. اما چندین بار این موافقت‌نامه به دلیل تنش‌های سیاسی تطبیق و عملی نشده است. بندر چابهار همچنان وابستگی تاجران افغان را به بندر کراچی پاکستان کاهش خواهد داد.

چابهار یک بدیل خوب برای تجارت و ترانزیت افغانستان و یک فرصت مناسب برای تاجران افغانستان برای دسترسی به دریا از طریق ایران و هند است. ایران و هند با استفاده از این موافقت‌نامه امکانات سرمایه‌گذاری و صادرات را فراهم می‌کنند. بر اساس این موافقت‌نامه ایران ۵۰ هکتار زمین را به افغانستان در منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار اختصاص داده است و ۱۳۰ شرکت افغان پیشاپیش ثبت نام کرده‌اند.

کار بر روی این بندر در سال ۱۹۷۳ میلادی آغاز گردید ولی با انقلاب ایران به تأخیر افتاد. در جریان جنگ ایران-عراق این بندر برای ایران نقش حیاتی داشت زیرا این کشور تجارت خود را از این طریق انجام می‌داد. این کار سبب شد دولت ایران برنامه گسترش این بندر را روی دست بگیرد، اما تحریم‌های اقتصادی و تجاری ایران، تأمین بودجه مورد نیاز برای اجرای این پروژه را با مشکل مواجه ساخت.

افتتاح اولین بخش بندر چابهار توسط حسن روحانی رئیس‌جمهور ایران در حضور مقامات هفده کشور جهان انجام شد. هند در این پروژه، نقش مرکزی را دارد. چون علاقمند است تا با دور زدن پاکستان یک مسیر تجاری به افغانستان و آسیای مرکزی ایجاد کند. به‌عنوان بخشی از موافقت‌نامه امضا شده در ماه می ۲۰۱۶ بین هند و ایران، هند متعهد به ساخت و تجهیز دو لنگرگاه در فاز یک بندر چابهار با سرمایه‌گذاری ۸۵ میلیون دلار و درآمد سالانه ۲۳ میلیون دلار برای مدت ۱۰ سال می‌باشد. بندر چابهار به عنوان یکی از مراکز منطقه‌ای حمل و نقل دریایی در ایران یک دهلیز حمل و نقل و تجارت را میان سه کشور ایجاد خواهد کرد. همچنان این بندر یک مسیر چندگانه‌ای برای کالاهای مسافران سه کشور می‌باشد. پیش‌بینی می‌شود این بندر تا پایان سال ۲۰۱۸ به بهره‌برداری برسد. دهلی جدید متعهد به ایجاد یک منطقه تجاری آزاد در اطراف این بندر و تکمیل محور راه‌آهن زاهدان به ارزش ۱,۶ میلیارد دلار می‌باشد.

هند در اکتبر سال ۲۰۱۷ اولین محموله ۱۵۰۰۰ تنی گندم را از طریق بندر چابهار به افغانستان فرستاد که در روز ۱۱ نوامبر این محموله به زرنج رسید. وزیر امور خارجه هند تنها یک روز قبل از افتتاح این بندر در هنگام بازگشت از شهر سوچی روسیه، پس از شرکت در نشست سالانه سازمان همکاری شانگهای، برای ارزیابی این پروژه توقیفی در تهران داشت. به منظور فهمیدن اهمیت این پروژه برای هند، پون رادا کریشنان وزیر دولت در امور حمل و نقل هند در مراسم افتتاحیه فاز ۱ بندر شهید بهشتی در چابهار حضور داشت.

با توجه به دسترسی آسان به بندر چابهار در ولایت سیستان و بلوچستان واقع در ساحل جنوبی ایران و ساحل غربی هند، بسیاری از صاحب‌نظران آن را به عنوان رقیبی برای بندر گوادر پاکستان می‌دانند. شاید این موضوع واقعیت داشته باشد، اما از لحاظ اتصال منطقه‌ای، پویایی بزرگی نیز در این پروژه نهفته است. هند، ایران و افغانستان در حال تلاش برای توسعه همبستگی زیرساخت‌های اتصال منطقه‌ای به شمول بندرها، جاده‌ها و شبکه‌های راه‌آهن هستند، تا فرصت‌های بیشتر برای دسترسی به بازارهای منطقه‌ای و همبستگی اقتصادهای خود ایجاد کنند. هند در حال حاضر کار جاده زرنج-دلارآرم را در افغانستان به اتمام رسانده که زمینه تجارت زمینی را با کابل و در نهایت فراتر از آن با آسیای مرکزی فراهم می‌کند. در زمانی که طرح «ابتکار

کمر بند و جاده» چین تلاش دارد تا مرزهای منطقه‌ای را دگرگون کند، هند و دیگر بازیگران منطقه‌ای نیز به دنبال گسترش حضور منطقه‌ای خود هستند.

برای ایران توسعه بندر چابهار توسط کمک‌های بین‌المللی یک حرکت نمادین است تا به ایالات متحده آمریکا بفهماند که تهران دیگر تنها نیست. در سال ۲۰۱۵ پس از آن که تهران موافقت‌نامه‌ی کاهش برنامه‌های هسته‌ای خود با واشنگتن و پنج قدرت بزرگ دیگر را به امضا رساند و از تحریم‌های اقتصادی نجات یافت، پروژه چابهار به سرعت تحول یافت، زیرا ایران فرصت مذاکره با هند، چین و اروپا در زمینه سرمایه‌گذاری و عرضه تجهیزات برای این پروژه را حاصل کرد. در جریان دیدار نارندرا مودی نخست‌وزیر هند در ماه می سال ۲۰۱۶ از ایران، طرفین روی سهم‌شان در این پروژه و نیز جدول زمانی مشخص به توافق رسیدند.

چالشی که وجود دارد حفظ توافق برجام است زیرا دولت ترامپ با آن مخالفت دارد. به دلیل گسترش نفوذ تهران در یمن و متهم شدن این کشور به مداخله در امور داخلی عراق، سوریه و لبنان، تنش‌های جئوپلیتیکی میان عربستان سعودی و ایران در حال افزایش است. رکس تیلرسون وزیر امور خارجه آمریکا پیشنهاد کرده است که واشنگتن نمی‌خواهد به «تجارت مشروع با ایران مداخله کند»؛ «چه این داد و ستدها از سوی اروپا باشد یا هند و چه موافقت‌نامه‌های امضاء شده به منظور تقویت توسعه اقتصادی و فعالیت‌های که به نفع دوستان و متحدان ما باشد.» اما تغییرات در اولویت‌های سیاست خارجی آمریکا همچنان بر آینده پروژه چابهار سایه انداخته است؛ هرچند که این پروژه سودای بلندپروازانه بازآفرینی جئوپلیتیک منطقه را در سر می‌پروراند.^۱

اهداف

عظمت و قدرت یک کشور را می‌توان با عوامل مختلفی تعیین کرد که مهم‌ترین آن اقتصاد است. هرگاه یک دولت دارای اقتصاد قوی باشد آن وقت جامعه بین‌المللی نیز به مسائل آن توجه می‌کنند. در تقسیم‌بندی اقتصاد به بخش‌های مختلف، صنعت تنها یک بخش از توسعه اقتصادی است. پس از انکشاف صنعتی، توسعه سازمانی ساختار بوروکراتیک تصمیم‌گیری و برخی موضوعات دیگر قدرت اقتصادی را تعیین می‌کند. اقتصاد افغانستان با توانمندی‌های گسترده اقتصادی، منابع طبیعی و نیروی انسانی پتانسیل کلانی برای رشد دارد. پروژه بندر چابهار برای توسعه صادرات و زیرساخت‌ها تأثیر خواهد گذاشت و سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی را جلب خواهد کرد. چابهار به عنوان یک نقطه ترانزیت، مرکز تجارت و سرمایه‌گذاری منطقه‌ای دریای هند را به آسیای مرکزی وصل خواهد کرد. برای اولین بار توسط این پروژه، افغانستان از طریق کشورهای دوست به منطقه دسترسی خواهد یافت.

تغییرات ساختاری در تجارت بین‌المللی، توسعه و تکامل حمل و نقل دریایی، تأثیر مستقیمی بر رشد و توسعه تجارت، رشد بنادر و گسترش جهانی شدن دارند. بنابراین در چشم‌انداز اقتصادی جوامع، جهانی شدن یا گسترش بازارها نه تنها به دلیل ماهیت فراملی بازارها، بلکه به دلیل جریان سرمایه‌گذاری خارجی و استراتژی‌های شرکت‌های چند ملیتی اتفاق می‌افتد. این شرکت‌های چند ملیتی امروزه دو سوم صادرات کالاها، خدمات جهانی و تقریباً ۱۰٪ فروش داخلی در سراسر جهان را بر عهده دارند.

در فضایی که وابستگی متقابل در جهان افزایش می‌یابد، تقسیم کار بین‌المللی در نتیجه تغییرات ساختاری تجارت و تحول بی‌سابقه سرمایه بین‌المللی تغییر می‌کند. با این حال، هم‌زمانی که یکپارچگی کالاها، خدمات و سرمایه به سرعت در حال افزایش است، همبستگی بازار کار در سطح بین‌المللی بسیار کند می‌باشد. علاوه بر این تاکنون تکنولوژی‌های پیچیده در چارچوب رویکرد

¹ <https://thediplomat.com/2017/12/the-challenging-geopolitics-of-the-port-at-chabahar/>

ساده‌سازی روابط ترویج می‌شده است. توسعه تکنولوژی اطلاعات به نوبه خود موجب افزایش بهره‌برداری و در بسیاری موارد افزایش درآمد کارگران شده است. به طور کلی معاملات الکترونیک و تکنولوژی ارتباطات مکمل یکدیگرند.

بر اساس سندی که در ماه می سال ۲۰۱۶ بین هند و ایران امضا شده است، هند هزینه دو لنگرگاه مجهز در فاز اول بندر چابهار را با سرمایه‌گذاری ۸۵,۲۱ میلیون دالر و درآمد سالانه ۲۲,۹۵ میلیون دالر برای مدت ده سال اجاره کرد. با به پایان رسیدن زمان ده ساله، مالکیت تجهیزات به مدت دوسال بر اساس توافق دوطرف به جانب ایرانی منتقل خواهد شد. علاوه بر پیمان دوجانبه برای توسعه بندر چابهار که هند مبلغ ۵۰۰ میلیون دالر روی آن سرمایه‌گذاری می‌کند، توافق سه‌جانبه در مورد دهلیز ترانزیتی حمل و نقل نیز توسط هند، افغانستان و ایران امضا شده است.

چالش‌ها:

هند، ایران و افغانستان به طور رسمی در ماه می سال ۲۰۱۶ موافقت‌نامه را امضا کردند تا ظرف مدت ۱۸ تا ۲۴ ماه این بندر را تکمیل کنند. از آنجایی که بندر گوادر در حال حاضر قابل استفاده است، فوریت بیشتری برای هند در مورد حرکت سریع به تعهد خود در چابهار وجود دارد. کنترل جغرافیایی منطقه‌ای گوادر و اطراف آن از طرف پاکستان به چین واگذار شده است.

تحلیلگران استراتژیک فکر می‌کنند که در نهایت چین به جای حفاظت از سرمایه‌گذاری‌ها و سایر منافع خود در منطقه نیروهای خود را نیز در آنجا مستقر خواهد کرد. بنابراین فشار قوی‌تری در چابهار لازم است. زیرا این یک حرکت استراتژیک از سوی هند محسوب می‌شود که روابط خود با افغانستان را حفظ کند. این موضوع به طور استراتژیک بر پاکستان فشار وارد می‌کند. بسیاری فکر می‌کنند که هند نباید بخشی از دهلیز تجاری چین-پاکستان باشد که از سوی چین تمویل می‌شود؛ زیرا این دهلیز از قلمرو مورد منازعه میان هند و پاکستان عبور می‌کند. اما از سوی دیگر توسعه بندر چابهار، مسیر بدیل و قابل‌اعتماد برای دسترسی به دریای هند را در اختیار افغانستان قرار می‌دهد. این کشور می‌تواند با استفاده از سرمایه‌گذاری‌های پیشین هند در جاده زرنج-دلارام به دریای هند و آسیای جنوبی دسترسی پیدا کند. موقعیت بندر چابهار در دریای عرب به این معنی است که این پروژه می‌تواند هرگونه چالشی را که در اثر تحولات خلیج فارس و تنگه هرمز اتفاق می‌افتد را خنثی کند.

سرمایه‌گذاری در افغانستان از طریق چابهار:

در رابطه به سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در افغانستان آمار دقیق و قابل اعتمادی موجود نیست. سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در افغانستان در سال ۲۰۱۳، ۲۵ درصد افزایش یافته است. دلیل عمده آن تلاش دولت برای اختصاص زمین بیشتر به صنایع و برگزاری چندین نمایشگاه تجاری است.

پس از رسیدن به پایین‌ترین سطح در ۱۰ سال گذشته در سال ۲۰۱۳ (۳۹,۶ میلیون دالر)، جریان‌های سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی به میزان قابل توجهی افزایش یافته و در سال ۲۰۱۵ نیز به میزان ۱۶۳ میلیون دالر بیشتر شده است. این رقم در مقایسه با میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در سال‌های ۲۰۰۴ تا ۲۰۰۷ پایین است، زیرا تنها در سال ۲۰۰۵ به میزان ۲۷۱ میلیون دالر به عنوان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی به افغانستان سرازیر شد که عامل اصلی آن مداخله نیروهای مسلح ناتو و پروژه‌های مربوط به توسعه بود. روند سرمایه‌گذاری خارجی در سال ۲۰۱۶ یک بار دیگر ۱۰۰ میلیون دالر کاهش یافت. براساس آخرین

اطلاعات ارائه شده از سوی UNCTAD، سهم سرمایه‌گذاری خارجی، حدود ۷,۲ درصد تولید ناخالص داخلی این کشور را در سال ۲۰۱۶ تشکیل می‌داد.^۲

قانون افغانستان برای شرکت‌های خارجی، فرصت‌های سرمایه‌گذاری مشابه‌ای را همانند شرکت‌های داخلی تضمین می‌کند و حمایت رسمی از بازارهای باز و مشارکت بخش خصوصی را در استراتژی انکشاف ملی افغانستان (ANDS) مورد حمایت و تصریح قرار داده است. سرمایه‌گذاران خارجی نیازی به داشتن شریک افغان ندارند؛ اما به دلیل محدودیت‌داشتن زمین، تقریباً همیشه تصمیم می‌گیرند که با یکی از آن‌ها کار کنند. سرمایه‌گذاران بخش خصوصی حق دارند که سرمایه و سود خود را از افغانستان خارج کنند، از جمله برای پرداخت قرضه‌هایی از نوع قرضه‌های خارجی. با این حال، خشونت سیاسی، مقررات ضعیف در مورد حفاظت از اموال، کمبود قابل توجه نیروی کار ماهر، بازارهای مالی توسعه‌نیافته و کمبود زیربنای کافی، پتانسیل کشور را برای جذب سرمایه‌گذاران خارجی محدود می‌کند. فساد در کشور شایع است؛ به گونه‌ای که در رده‌بندی بانک جهانی رتبه ۱۸۳ (از ۱۹۰ کشور) را کسب نموده است. در همین زمینه در رتبه‌بندی سال ۲۰۱۷، شش رتبه دیگر نیز نسبت به سال گذشته از دست داد.^۳

چین در صنعت نفت و هند در بخش معدن سرمایه‌گذاری افغانستان نموده‌اند. در سال‌های ۲۰۱۴-۲۰۱۵، چین بزرگ‌ترین سرمایه‌گذار در افغانستان شناخته شد. برآورد شده است که بخش معدن افغانستان تا سال ۲۰۲۴ به میزان ۴۲-۴۵ درصد از تولید ناخالص داخلی خود را تولید خواهد کرد و درآمدهای حاصل از آن در سال ۲۰۲۴ به ۴ میلیارد دلار خواهد رسید. با این حال، وضعیت بد امنیتی در کشور مانع پیشرفت در این پروژه‌ها در سال ۲۰۱۵ شد.

چابهار فرصتی‌های استراتژیک چشم‌گیر و گزینه‌های تجاری خوبی را برای افغانستان فراهم می‌کند. از منظر تدارکاتی، بندر چابهار نزدیک‌ترین بندر به افغانستان است. این بندر ۷۰۰ کیلومتر نزدیک‌تر از بندر بندرعباس است. همچنان چابهار ۱۰۰۰ کیلومتر نزدیک‌تر از بندر کراچی در پاکستان است. چابهار مهره‌ تغییردهنده بازی استراتژیک در منطقه است. کشورهای دخیل در این زمینه امیدوار هستند که پروژه چابهار، افغانستان را به مرکز اقتصادی در منطقه تبدیل کند و همچنین روابط رو به رشد میان افغانستان و هند را افزایش دهد.^۴

بخش‌های عمده‌ای که ظرفیت سرمایه‌گذاری در چابهار را دارند، به شرح زیر است:

بخش زراعت

بخش زراعت در افغانستان نقش مهمی در رشد اقتصاد ایفا کرده است. چابهار امکانات سرمایه‌گذاریمستقیم خارجی در بخش زراعت را برای تاجران هندی و ایرانی فراهم می‌کند. توسعه اقتصاد در دهه تحول (۲۰۱۵-۲۵) برای امنیت درازمدت مردم افغانستان اهمیت زیادی دارد. افغانستان به این نتیجه رسیده است که توسعه زراعت کلید رشد همه‌شمول اقتصادی در این کشور است.^۵

² UNCTAD World Investment Report 2017: <http://unctad.org/wir> or <http://unctad.org/fdistatistics>

³ Worldbank “ <http://www.worldbank.org/en/country/afghanistan> ”

UNCTAD World Investment Report 2017: <http://unctad.org/wir> or <http://unctad.org/fdistatistics>

⁴ Ministry of Commerce and Industries, Islamic Republic of Afghanistan <http://moci.gov.af/en>

⁵ Afghanistan Investment Support Agency (AISA) <http://investinafghanistan.af/about-aisa/>

بخش معادن افغانستان

توسعه جوامع نشان می‌دهد که بشر از طریق استفاده از منابع طبیعی و تصفیه مواد معدنی توانسته است به دست‌آوردهای بزرگ و قابل توجهی دست یافته که در نتیجه آن ثروت فراوانی را برای جوامع خود فراهم نموده است.

در حال حاضر منابع طبیعی به دلیل میزان بالای مصرفش و نقش محوری آن در رشد اقتصادی و بهبود رفاه اجتماعی، به طور فزاینده‌ای اهمیت دارد. افغانستان با داشتن منابع طبیعی دست‌نخورده، در میان کشورهای ثروتمند قرار دارد. با فراهم‌آوری محیط کارآمد و هماهنگی بهتر در بخش معدن، می‌توان تلاش‌های عملی برای توسعه زیرساخت‌های اجتماعی، اقتصادی و کاهش فقر به وسیله استخراج و بهره‌برداری مؤثر از مواد معدنی انجام داد. این کار منجر به رونق و توسعه کشور می‌شود. این وضعیت می‌تواند نمایان‌گر آینده‌ای روشن و درخشان برای کشور باشد.

وزارت معادن و پترولیوم پس از تأسیس آن در سال با تعداد محدود کارشناسان و انجینیران و همچنین با منابع مالی و فنی محدود، فعالیت‌های عمده‌ای را با کمک و همکاری ایالات متحده آمریکا، انگلیس، آلمان، فرانسه، اتحاد جماهیر شوروی و چکسلواکی انجام آغاز کرد. با این حال مطالعات اساسی و روش‌مند زمین‌شناسی معادن در افغانستان به همکاری اداره تحقیقات زمین‌شناسی در سال ۱۹۵۵ آغاز شد. در این پروژه گروه‌های تحقیقات میدانی در چارچوب دیپارتمنت مطالعات زمین‌شناسی تأسیس شدند. تعداد این گروه‌ها در دهه هفتاد میلادی به ۲۷ گروه رسید که نشان از رشد این بخش است.

با تلاش‌های اساسی اداره مطالعات معادن وزارت معادن و پترولیوم در سال ۱۹۷۷، نقشه زمین‌شناسی افغانستان در مقیاس ۱:۵۰۰۰۰۰ ترتیب شد که در آن بیش از ۴۰۰ مخزن معدن از جمله مس عینک، زغال‌سنگ و تعدادی از معادن کوچک و متوسط مانند طلا، نقره، پلاتین، آهن، نیکل، زمر، لاجورد، یاقوت، کانست، تورمالین، فلوریت، کرومیت، نمک، عناصر رادیواکتیو و دهها معدن با ۱۴ نوع رنگ و تعدادی از مصالح ساختمانی شناسایی شد. همچنین یک لابراتوار زمین‌شناسی که در نوع خود در منطقه منحصر به فرد است، تأسیس شد که قابلیت تجزیه، تحلیل و مطالعه نمونه‌های ساحوی را داشت؛ به طوری که نیاز به ارسال مواد به خارج از کشور را برای افغانستان کاهش می‌داد.

ذخایر نفتی ولایت سرپل ۴۴,۵ میلیون متریک تن شناسایی شد. ذخایر قابل استخراج آن به ۱۴,۵ میلیون متریک تن می‌رسید. طی چند سال گذشته حدود ۵ ساحة نفت و گاز در افغانستان شناسایی شده است. همچنین کار بیشتر در حوزه آمو دریا و مناطق افغانستان و تاجیکستان انجام شده است. در طول سال‌های ۱۳۵۵-۱۳۵۶، فعالیت‌های زمین‌شناسی با همکاری متخصصین شرکت فرانسوی در ناحیه «کنه‌واز» انجام شد. با این حال هیچ کار قابل توجهی در بخش‌های جنوب غربی (هلمند) و غرب (هرات) انجام نشده است.

بخش صنعت

نتایج قابل توجهی در طول سال‌های گذشته در نتیجه تأسیس کود و برق در ولایت بلخ با ظرفیت ۱۱۰۰۰۰ تن کود یوریا در سال ۴۸ مگاوات برق در ساعت انجام شد. همچنین ایجاد کارخانه سیمان غوری با ظرفیت ۱۰۰۰۰۰ تن در سال، کارخانه سیمان جیل السراج با حداکثر ظرفیت ۳۰۰۰ تن در سال، کارخانه سیمان هرات و غوری ۲ با ظرفیت جداگانه ۷۰۰ تا ۸۰۰ تن

در در همین راستا توسعه و ایجاد شده است. ۸۰ درصد از کار این فعالیت‌ها با انتقال ماشین‌آلات به پایان رسیده است. اما با توجه تداوم جنگ در کشور، این برنامه‌ها قادر به ادامه کار نشدند.

وزارت معادن و پترولیوم فعالیت‌های عمده‌ای در زمینه ایجاد شرکت‌های نساجی، صنایع غذایی، پارک‌های صنعتی، کارخانه‌های جنگلک انجام داده است، اما در حال حاضر این وزارت کارخانه‌های یادشده را مدیریت نمی‌کند.

در طول سال‌های قبل از جنگ، تقریباً ۲ میلیارد متر مکعب گاز طبیعی، ۱۰۰۰۰۰ تن کود شیمیایی (یوریا)، ۴۸ مگاوات برق، بیش از ۲۰۰۰۰۰ تن زغال‌سنگ، ۱۰۰۰۰۰ تن سیمان، ۱۲۰۰۰۰ تن نمک، ۱۰۰۰۰۰ متر مکعب مواد ساختمانی و مقادیر کمی حفاری لاجورد، قره‌قل، ابرک، تالک و غیره انجام شده است. اما به دلیل پیامدهای سه دهه جنگ، لابراتوارهای معادن، تاسیسات نفت و گاز شمال، کارخانه‌های سنگ تراشی و کارخانه‌های جنگلک، زیان‌های بزرگی را به خود دیده اند.^۶

بخش انرژی

چشم‌انداز استراتژیک دولت برای بخش انرژی این است که «بخش انرژی باید بتواند به شهروندان افغانستان و عاملین رشد اقتصادی دسترسی به منابع انرژی قابل اعتماد را مهیا کند. همچنین بتواند در طولانی مدت اقتصاد مبتنی بر سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و بر اساس نظام بازار آزاد، تحت نظارت دولت فراهم کند».^۷ اهداف کلی بخش انرژی عبارت‌اند از: احیا و گسترش شبکه برق عمومی و جذب سرمایه‌گذاری‌های خصوصی. رشد اقتصادی نیاز به افزایش مصرف انرژی دارد؛ بنابراین رابطه مستقیم بین تولید سرانه ملی و مصرف سرانه انرژی وجود دارد. مصرف سرانه انرژی افغانستان در منطقه چهارم و در سال ۱۹۸۰ بیش از سریلانکا و بنگلادش بود. در آن زمان افغانستان از جمله صادرکنندگان گاز طبیعی به روسیه بود. اما در حال حاضر واردات قابل توجهی از انرژی را برای مصرف داخلی نیاز دارد.

بیشتر نیروگاه‌های برق در افغانستان بر اساس نیروی آبی (تولید بیش از ۵۴ درصد کل) است و بقیه از منابع حرارتی می‌باشند (عمدتاً از طریق استفاده از زغال‌سنگ و گاز طبیعی). در حال حاضر افغانستان ۶۰۰ میلیون وات برق آبی تولید می‌کند و پتانسیل تولید ۲۳۰۰۰ میلیون وات برق را نیز دارد. تقاضای برق به طوری پیوسته در حال افزایش است و تخمین زده می‌شود که افغانستان بتواند تا سال ۲۰۲۰ میلادی ۳۰۰۰ مگاوات برق تولید کند. این کشور غیر از نیازمندی‌های خود می‌تواند برق را به همسایه‌گان و کشورهای منطقه نیز صادر کند.^۸

توسعه زیرساخت‌ها:

در جریان تهاجم شوروی و جنگ داخلی پس از سال ۱۹۷۹ میلادی و به دلیل حفظ و مراقبت ضعیف، زیرساخت‌های افغانستان به صورت گسترده تخریب شده‌اند. در طی این ۳۰ سال جنگ، تقریباً هیچ پیشرفتی در این بخش صورت نگرفته است. بنابراین، این کشور با کمبود زیرساخت‌های اساسی در این زمینه روبرو است. پس از سال ۲۰۰۲ میلادی، افغانستان برنامه‌ای برای توسعه پروژه‌های زیربنایی - حیاتی مانند شبکه ملی راه‌آهن، شبکه ملی برق‌رسانی که تقاضای آن سالانه حدود ۲۵ درصد افزایش

⁶ Ministry of Mines and Petroleum, Islamic Republic of Afghanistan www.mom.gov.af/en
Afghanistan Investment Support Agency (AISA) <http://investinafghanistan.af/about-aisa/>

⁷ Afghanistan Investment Support Agency (AISA) <http://investinafghanistan.af/about-aisa/>

⁸ Afghanistan Investment Support Agency (AISA) <http://investinafghanistan.af/about-aisa/>

می‌یابد، شبکه ملی راه‌ها، بندهای آب‌گردان و میدان‌های هوایی را روی دست گرفت. این موضوع هم از سوی دولت و هم از سوی تمویل‌کنندگان خارجی مورد تأکید قرار گرفته است. در این راستا تاکنون کارهایی انجام شده ولی واقعیت این است که بسیار بیش از اینها کارهای انجام‌نشده در این حوزه باقی مانده است. با توجه به این مسئله، حداقل برای ۳۰-۵۰ سال آینده، قرار است مجموعه بزرگی از پروژه‌های زیربنایی به افغانستان داده شود تا این کشور همسطح کشورهای همسایه‌اش در توسعه زیرساخت‌ها برسد.

پروژه‌های ملی و بین‌المللی خط‌آهن

بخش اول آنچه که به عنوان شبکه ملی راه‌آهن در نظر گرفته شده است، با وصل شدن مزارشریف به حیرتان توسط خط‌آهن و از طریق آن به شبکه‌های خط‌آهن آسیای مرکزی و اروپا متصل شد. کار ساخت و ساز راه‌آهنی که افغانستان را به کشور همسایه ترکمنستان وصل می‌کند، نیز راه اندازی شده است. هزینه این خط‌آهن که ۸۰۰ میلیون دالر آمریکایی تخمین زده شده است، توسط بانک انکشاف آسیایی تمویل خواهد شد.

- خط‌آهن هرات- بندر تورغندی (۱۵۰ کیلومتر)
- خط‌آهن ترکمنستان، افغانستان و تاجیکستان (۶۴۵ کیلومتر)
- خط‌آهن جلال‌آباد- تورخم- لندی کوتل (۹۸ کیلومتر)
- خط‌آهن چمن- قندهار
- خط‌آهن جاده ابریشم از چین به ایران از طریق جمهوری قرقیزستان، تاجیکستان و افغانستان
- خط‌آهن گورانی(ایران)-هرات پنج

سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی افغانستان

بررسی سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی افغانستان

(درصد و میلیون دالر)

۲۰۱۶	۲۰۱۵	۲۰۱۴	۲۰۱۳	۲۰۰۷-۲۰۰۵	سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (FDI)
۱۰۰	۱۶۳	۳۷	۴۷	۲۳۳	سرازیر شدن سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (میلیون دالر)
-۱	۱	-	۱	-	خارج شدن سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (میلیون دالر)
۲,۸	۴,۵	۱,۰	-	۷,۷	درصدی تشکیل سرمایه ثابت ناخالص داخلی
۲۰۱۶	۲۰۱۵	۲۰۱۴	۲۰۱۳	۱۹۹۵	سهم سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (میلیون دالر)
۱۳۶۱	۱۲۶۱	۱۰۹۸	۱۰۶۲	۱۲	داخلی
۶	۶	۶	۷	-	خارجی
۷,۲	۶,۴	۵,۴	-	-	درصدی تولید ناخالص داخلی
۲۰۱۶	۲۰۱۵	۲۰۱۴	۲۰۱۳	۲۰۰۷-۲۰۰۵	تعداد سازه‌های سرمایه‌گذاری
-	۱۰	-	-	۶۷	به عنوان هدف
-	۳۷	-	-	۲	به عنوان منبع

منبع: UNCTAD، گزارش سرمایه‌گذاری جهانی در سال ۲۰۱۷^۹؛ <http://unctad.org/wir>

افغانستان به اطلاعات سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی دسترسی ندارد.

(۱) چابهار و جاده اتصال به آسیای مرکزی

^۹ UNCTAD, World Investment Report 2017; <http://unctad.org/wir>

بندر چابهار شبکه جاده‌ای ایران را به زرنج افغانستان وصل می‌کند که حدود ۸۸۳ کیلومتر از این بندر فاصله دارد. جاده زرنج - دلارام که توسط هند در سال ۲۰۰۹ میلادی احداث شده به جاده حلقوی افغانستان متصل است. از این طریق ایران می‌تواند به چهار شهر عمده افغانستان به شمول هرات، قندهار، کابل و مزارشریف - که در نزدیک مرز ازبکستان واقع شده است دسترسی داشته باشد.

(۲) افغانستان به لحاظ سیاسی یک رابطه پایدار ارتباطی با هند را بدست خواهد آورد

دهلیز چابهار-زاهدان-زرنج، یک ظرفیت بالقوه برای تغییر بازی در اتصال منطقه‌ای است که به عنوان یک مسیر بدیل امکان دسترسی افغانستان را به هند از طریق دریا فراهم می‌کند. این اتصال بصورت طبیعی توسعه‌ی تعاملات اقتصادی بین دو کشور را افزایش خواهد داد.

(۳) بی‌نیاز شدن از وابستگی به پاکستان

در حال حاضر افغانستان برای وصل شدن به دریا به بنادر پاکستانی وابسته است. اما به دلیل تنش‌های سیاسی بین دو کشور، پاکستان همواره در امتداد مرز دیورند مانع ایجاد کرده است. چابهار ظرفیت کاهش وابستگی افغانستان به پاکستان را دارا می‌باشد. برای اتصال منطقه‌ای لازم است کشورها با یکدیگر وارد تعامل شوند، اما سال‌های زیادی بدینسو افغانستان کشوری محصور به خشکی بوده و نتوانسته از مرزهای آبی دیگر کشورها استفاده کند.

از آنجاییکه تحریم‌های تحمیلی غرب علیه ایران برداشته شده است، تجارت ایران بیشتر از این گسترش خواهد یافت. افغانستان پس از پایان این تحریم‌ها، خرید مواد خام خود را از ایران افزایش داده است. با کاهش داد و ستد اقتصادی و تعهدات متقابل با کشورهای عرب، ایران پس از این ممکن است نقش پررنگی را در تعاملات اقتصادی با افغانستان بازی کند. از این رو، در آینده دامنه و سود تجارت متقابل میان دو کشور بیشتر خواهد شد. در این راستا موافقت‌نامه جدید بندر چابهار به عنوان تسهیل‌کننده تجارت دارای اهمیت است.

- تأسیس یک سیستم تجاری بین‌المللی که بتواند بصورت قابل ملاحظه مؤثریت/ توسعه اقتصادی افغانستان را افزایش دهد و روی موارد ذیل متمرکز باشد:
 - ✓ سیستم ترانزیتی مناسب با ایران و هند.
 - ✓ تقویت صادرات.
 - ✓ همبستگی و همکاری منطقه‌ای و جهانی.
 - ✓ تسهیل تجارت و ترانزیت از طریق بندر چابهار.
- نتایج پیش‌بینی شده با یک چشم‌انداز پنج ساله
 - یک سیستم تجارت بین‌المللی که برای انکشاف اقتصاد افغانستان مؤثر باشد و روی موارد ذیل متمرکز باشد:
 - یک پالیسی ملی تجارت که بخش تولید نوپای افغانستان را حمایت کند.
 - تقویت صادرات.
 - همبستگی و همکاری منطقه‌ای و جهانی.
 - تسهیل تجارت و ترانزیت.

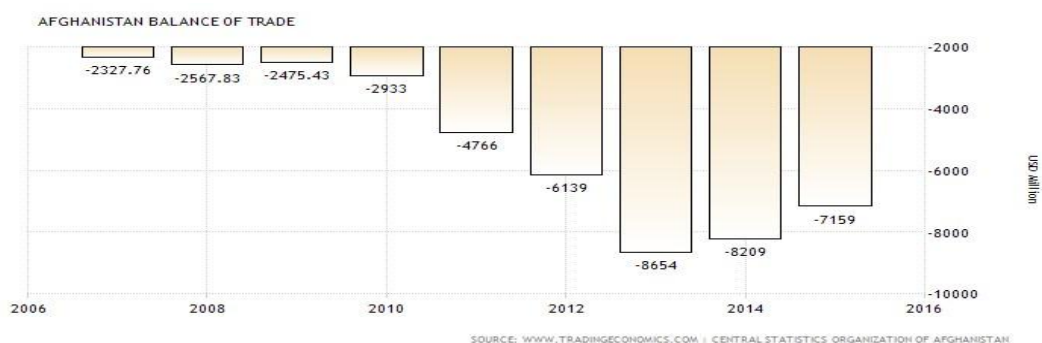
تحلیل زمینه‌ای

تجارت بین‌المللی

با توجه به رابطه حیاتی آن با سایر بخش‌های اقتصادی بصورت کلی، داستان تجارت خارجی افغانستان نمایان‌گر وضعیت ضعیف اقتصاد بصورت عموم و نشان‌دهنده فقدان پالیسی‌های مؤثر برای حمایت از بخش خصوصی نوظهور در این کشور است. این وضعیت اقتصادی میراث ویرانی و درگیری‌های اجتماعی و نظامی طولانی مدت است.

افغانستان کاهش تجارت ۷۱۵۹ میلیون دالری را در سال ۲۰۱۵ میلادی تجربه کرد. از سال ۲۰۱۳ الی ۲۰۱۵ میانگین توازن تجارت در افغانستان ۴۱۰۰,۶۰- میلیون دالر بوده است که در سال ۲۰۰۵ میلادی با ۱۶۶۰,۹۲- میلیون دالر و در سال ۲۰۱۳ میلادی با توازن ۸۶۵۴,۰۰- میلیون، ثبت شده است.

جدول توازن و تعدیل تجارت افغانستان:



گزارش اخیر بانک جهانی در مورد پتانسیل اقتصاد افغانستان توضیح داده است که چالش‌های موجود در این کشور همچنان ناامید کننده‌اند. زیرا نبود امنیت میزان اطمینان سرمایه‌گذار را کاهش داده و محدودیت‌هایی را برای سرمایه‌گذاری و رشد اقتصادی به وجود آورده است. رشد اقتصادی در سال ۲۰۱۵ تنها به ۰,۸ درصد رسیده است. شرایط اقلیمی نامطلوب نیز بر این رشد کند تأثیر گذاشته و در نتیجه تولیدات زراعتی ۵,۷ درصد در سال ۲۰۱۵ کاهش داشته است. اطلاعات موجود در نیمه اول سال ۲۰۱۶، از میزان پایین سرمایه‌گذاری حکایت دارد. این در حالی است که تولیدات زراعتی توسط آفات و بیماری‌های نباتی صدمه دیده است. بنابراین انتظار می‌رود رشد اقتصادی در سال ۲۰۱۶ تنها به ۱,۲ درصد برسد. با وجود آن، در چند عرصه پیشرفت صورت گرفته است؛ از جمله پیوستن افغانستان به سازمان تجارت جهانی و افتتاح بندر چابهار در ایران که به عنوان یک مسیر تجاری بدیل، از ظرفیت بالایی برخوردار است. پیش‌بینی می‌شود که رشد اقتصادی در سال‌های آینده به صورت تدریجی از ۱,۸ درصد در سال ۲۰۱۷ به ۳,۶ درصد در سال ۲۰۱۹ برسد. رشد سریع اقتصادی در سال‌های پیشرو وابسته به بهبود امنیت، ثبات سیاسی، ادامه اصلاحات و میزان کمک‌های مالی کشورهای حمایت‌کننده افغانستان است.

نرخ مصرف در سال ۲۰۱۵ به طور پیوسته کاهش داشته است. هرچند این نرخ در نیمه اول ۲۰۱۶ افزایش پیدا کرده است. این افزایش در نتیجه بهبود وضع انرژی جهانی و قیمت غله‌جات و بالارفتن ارزش پول افغانی در مقابل ارزهای عمده تجاری صورت گرفته است. نرخ ارز در سه ماه اول سال جاری از ۳,۸ در صد به ۰,۳ کاهش یافته است، و پس از آن در سه ماه سوم این سال

۲ درصد افزای پیدا کرد. ذخایر ارزی خارجی تقریباً در طول سال ۲۰۱۵ کاهش یافته است و قبل از افزایش در نیمه نخست سال ۲۰۱۶، به ۷,۴ میلیارد دالر (تقریباً معادل ۹ ماه واردات) رسیده بود. این سیر صعودی به طور عمده ناشی از کاهش واردات و نتیجه تقاضای پایین بوده است.

وضعیت مالی ثابت باقی مانده است. جمع آوری درآمدها در سال ۲۰۱۵ بلند بوده و درآمدهای داخلی به ۱۰,۲ درصد از تولید ناخالص داخلی رسید. این عملکرد مؤثر تا سال ۲۰۱۶ ادامه داشت و درآمدهای داخلی جمع‌آوری شده در ۸ ماه نخست ۲۰۱۶، ۳۰ درصد بالاتر از ارزش مشابه سال قبل بود. این افزایش تا حد زیادی نتیجه بهبود در مدیریت جمع‌آوری مالیات و معرفی و تطبیق پالیسی جدید در دو-سه ماه اخیر سال ۲۰۱۵ است. مصارف عمومی در نیمه نخست سال ۲۰۱۶، ۵ درصد نظر به سال گذشته افزایش داشته است. این در حالی است که هزینه‌های امنیتی و نیازهای ملکی بالا رفته است. بودجه عملیاتی در نیمه اول سال ۲۰۱۶، ۹ درصد افزایش داشته است. اما بودجه انکشافی به دلیل عملکرد ضعیف در اکثر نهادهای دولتی کاهش یافته است. کسر اندک ۱,۳ درصدی که از تولید ناخالص داخلی در سال ۲۰۱۵ به ثبت رسید، با بودجه معادل در سال ۲۰۱۶ پیش‌بینی شده است.

گسترش واردات، انعکاس‌دهنده شتاب سریع بازسازی و یک بخش خصوصی نوظهور است که قادر به رقابت با واردات نیست. این ضعف توسط پالیسی‌های بسیار فعال و سلطه‌جویانه پیشرفت صادرات و پالیسی‌های حمایتی کشورهای همسایه تشدید می‌شود. هجوم عظیم ارز خارجی در کشور باعث ثبات ارزش پول افغانی شده و منجر به افزایش ارزش افغانی می‌شود. در عین حال، ورود عظیم این ارزها که کشورهای کمک‌کننده به کشور وارد می‌کنند، تقاضا برای کالاها و خدمات را بالا می‌برند که در این مرحله از توسعه، افغانستان نمی‌تواند معادل آن را تولید کند. بنابراین تعادل تجارت منفی است.

شرکت‌های صادراتی و فعالیت‌های مرتبط به تجارت، وابسته به مشوقه‌ها و کیفیت محیط تولیدی‌شان هستند. برای تقویت صادرات ضرورت است که یک چارچوب نهادی ایجاد شود که از انکشاف بخش خصوصی حمایت کند. این فضا باید به افزایش تولید کمک کند و هزینه‌های عملیاتی و همچنان مصارف معاملات را کاهش دهد. عناصر اساسی که باید در یک اقتصاد موجود باشد، میکانیسم مؤثر برای اجرای مکلفیت‌های مربوط به قرارداد، تضمین کیفیت، روند ثبت و طرز‌العمل صدور جواز است. در حال حاضر، اینها به ارتقای سرمایه‌گذاری خصوصی به طور کلی و به فعالیت‌های صادراتی به صورت خاص کمک می‌کند. این زمینه‌سازی به طور خاص برای توانمندی سرمایه‌گذاران خارجی مهم است. در این مرحله افغانستان در شروع ایجاد چنین فضایی است.

موافقت‌نامه‌های تجاری ترجیحی

افغانستان دارای موافقت‌نامه‌های مختلف تجاری و ترانزیتی دوجانبه با کشورهای همسایه است که هدف آن گسترش تجارت با این کشورها بوده که افغانستان به عنوان یک کشور محصور در خشکی به آن‌ها بسیار وابسته نیز می‌باشد. در حال حاضر افغانستان در تلاش است تا از این توافقات دو جانبه به همکاری‌های منطقه‌ای عبور کند، چون ظرفیت وصل شدن با خیلی از کشورها را دارد و پس از این به عنوان یک پل زمینی میان این کشورها عمل خواهد کرد.

پیمان دهلیز حمل و نقل و ترانزیت میان سه ملت

این پیمان بین هند، ایران و افغانستان در ۲۳ ماه می ۲۰۱۶ در تهران امضاء شد. این پیمان مسیر تجاری بدیل را برای کابل باز خواهد کرد و در نتیجه پاکستان را دور خواهد زد. این پیمان همچنان به طور بالقوه مسیر دیگری را برای وصل شدن به بازارهای جهانی به روی افغانستان باز خواهد کرد. برای هند و ایران، این مسیر یک مزیت استراتژیک خواهد بود، چون پاکستان با زیر پا گذاشتن موافقت نامه قبلی در مسیر تجارت افغانستان با هند همواره محدودیت‌هایی وضع کرده است.

اهمیت چابهار: بدیلی برای بندرهای پاکستان

افغانستان بر سر موضوعات سیاسی با پاکستان با مشکلات زیادی روبرو است که گاهی منجر به بسته شدن مرزهای پاکستان شده و موانع بسیاری برای تجارت ما خلق کرده است. چابهار به عنوان یک مسیر بدیل، وابستگی ما را به بندر کراچی کاهش می‌دهد.

دهلیزهای حمل و نقل

مواردی که در ذیل توضیح داده شده برخی از نقاط رسمی عبور مرزی است که در جریان سال به طور منظم با ترافیک روبرو است. طبق معمول، در آنها تعرفه‌های گمرکی و قوانین مهاجرت اعمال می‌گردد. اداره‌ی گمرک تمامی اوراق و اسناد مربوط به محموله‌های آماده برای وارد شدن را بررسی می‌کند. اما، تنها مسافران یا وسایل نقلیه که دارای ویزای معتبر و مجوز عبور هستند، می‌توانند از مرز بگذرند، در غیر آن صورت، محموله از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه انتقال داده شود.

سه مسیر برتر:

۱. دهلیز شمال-جنوب که تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان را به بندرهای پاکستان (کراچی، قاسم و گوادر) وصل می‌کند و از طریق واگه واقع در پاکستان به سمت هند و جنوب آسیا ادامه می‌یابد.
۲. دهلیز شرق-غرب که تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان را با بندر عباس ایران وصل می‌کند.
۳. سومین مسیر تجاری مناسب برای افغانستان از طریق ایران است. بندر چابهار ترافیک کمتر دارد و به لحاظ استراتژیک برای واردات و صادرات افغانستان در موقعیت مناسبی واقع شده است. ایران و هند در حال ساخت یک شاهراه و یک سیستم خط آهن هستند که این بندر را به افغانستان وصل کند. مسیر تجاری ایران در مقایسه به پاکستان، برای افغانستان بسیار نزدیک و با صرفه است. علاوه بر این، این مسیر خطر کمتری دارد و بسیار قابل اعتماد است.

در کنار داشتن ظرفیت بالا برای صادرات کالاهای تولیدی، این دهلیزها دارای پتانسیل قابل توجهی برای افزایش تجارت بین آسیای مرکزی که دارای منابع غنی انرژی و آسیای جنوبی که نیازمند انرژی می‌باشد. یک تحقیق که اخیراً از سوی بانک انکشاف آسیایی انجام شده است، نشان می‌دهد که توسعه این دو دهلیز می‌تواند منجر به تغییر اساسی در مسیر ترانزیت تجارت به آسیای مرکزی شده و تأثیر بسیار مثبت بر ایجاد شغل و تولید در منطقه دارد.

بندر چابهار زمینه صادرات ذخایر نفت و واردات را برای افغانستان از طریق دریا فراهم می‌کند. نفت و گاز برای کشورهایمانند

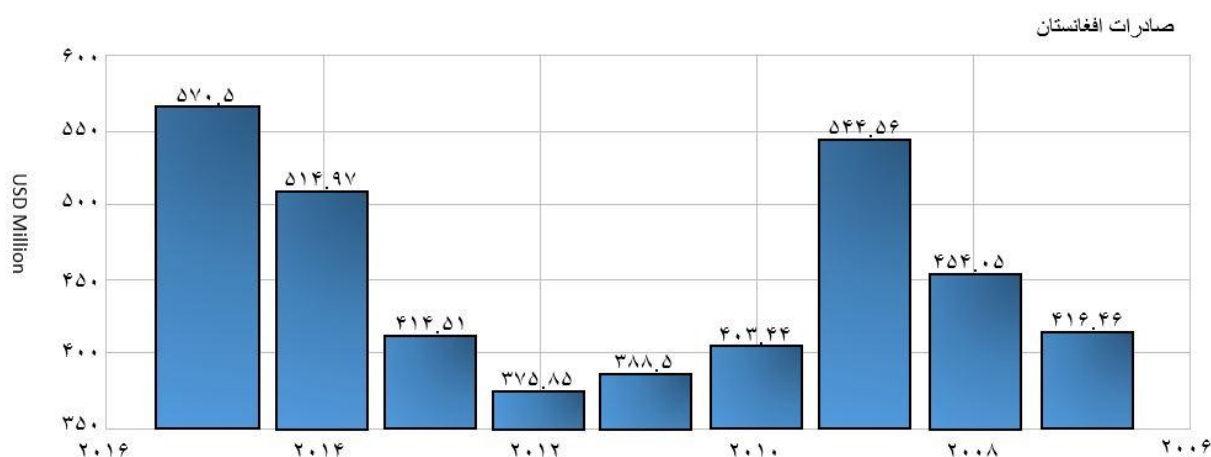
هند که دچار کمبود هیدروکربن است، بسیار مهم است. این امر افغانستان را در یک موقعیت استراتژیک برتر نسبت به کشورهای همسایه نیز قرار خواهد داد. علاوه بر این، این بندر افغانستان را به دهلیز ترانزیتی بین‌المللی شمال-جنوب نیز وصل نموده که کشور را برای رسیدن به کشورهای آسیای مرکزی نیز کمک می‌کند. همچنین موقعیت استراتژیک بندر چابهار در خلیج عمان از اهمیت سیاسی زیادی برخوردار است.^{۱۰}

انکشاف صادرات

صادرات افغانستان از سال ۲۰۰۰ الی ۲۰۱۷

افغانستان برای گسترش صادرات خود به بازارهای بین‌المللی و به ویژه به کشورهای منطقه، از موقعیت مناسبی برخوردار است. محصولات زراعتی تولیدشده این کشور به طور سنتی از شهرت خوبی در بازار منطقه برخوردار است. و نگاه مثبتی نسبت به کیفیت تولیدات افغانی، نظر به اکثر کشورهای دیگر وجود دارد. در حال حاضر مقدار این محصولات محدود است، اما ظرفیت بالقوه رشد آن بالاست.

صادرات افغانستان از ۵۱۴,۹۷ میلیون دالر در سال ۲۰۱۴ به ۵۷۰,۵۰ میلیون دالر در سال ۲۰۱۵ افزایش یافته است. میانگین صادرات افغانستان ۳۳۶,۷۵ میلیون دالر از سال ۲۰۰۰ الی ۲۰۱۵ میلادی بوده است که در سال ۲۰۱۵ میلادی با ۵۷۰,۵۰ میلیون دالر با بالاترین حد خود رسید. پایین‌ترین میزان آن در سال ۲۰۰۲ میلادی با ۳۷۵,۸۵ میلیون دالر ثبت شده است.



منبع: WWW.TRADINGECONOMICS.COM | CENTRAL STATISTICS ORGANIZATION OF AFGHANISTAN

موانع تجاری در منطقه بسیار زیاد است. هرچند موافقت‌نامه‌های ترجیحی در خصوص تعرفه‌های گمرکی، به خصوص با هند وجود دارند، اما هنوز هم تعرفه‌ها بسیار بلند است. در جریان کنفرانس منطقه‌ای هند در سال ۲۰۱۶ شرکای تجاری افغانستان اذعان کردند که امکان همکاری‌های بیشتر وجود دارد. در همین راستا، وزارت تجارت و صنایع تلاش می‌کند تا به توافق‌های

¹⁰ Afghanistan National Development Strategy ANDS <http://www.ands.gov.af/>
 Worldbank “ <http://www.worldbank.org/en/country/afghanistan>”
 Asian Development Bank www.adb.org/afghanistan/main.asp
 BEA “ <http://bea.gov/international/factsheet/factsheet.cfm?Area=600>”

بهتری برسد. اکثر کشورهای توسعه یافته افغانستان را با تجارت ترجیحی کمک کرده است (هرچیز به جز اسلحه که پالیسی اتحادیه اروپا و ایالات متحده می باشد). برای استفاده حداکثری از مفاد این موافقت نامه ها، افغانستان باید تجزیه و تحلیل تجاری سیستماتیک را جهت شناسایی و بهره برداری از فرصت های موجود آمده در این بازارها برای صادرات محصولات خود انجام دهد.

مشکلات در داخل کشور نیز وجود دارد. صادرات باید یک بروکراسی نفس گیر مثل گرفتن جواز، تصدیق نامه، تصفیه مالیاتی و بازرسی های زمانگیر را طی کند. بسیاری از تاجران بالقوه در این شرایط ترجیح می دهند که یا تجارت نکنند و یا اموالشان را از طریق پاکستان صادر کنند. وزارت تجارت و صنایع بسیاری از این پروسه های غیر ضروری را حذف نموده و طرزالعملی را ترتیب داده است تا هزینه های مالی تاجران را کاهش دهد. این کار هزینه های معاملات را پایین آورده و به قدرت رقابت صادرات کمک خواهد کرده است. هم اکنون اداره انکشاف صادرات افغانستان (EPAA) در وزارت تجارت تأسیس شده که از این طریق تاجران را نه تنها در داخل که در کشورهایی که از آن مال وارد می کنند، نیز حمایت می کند. اداره انکشاف صادرات افغانستان همچنان زمینه برقراری ارتباط با بازار را به وارد کنندگان فراهم نموده و به صادرکنندگان بالقوه آموزش و خدمات مشاوره را نیز ارائه می کند. وزارت تجارت از طریق این اداره به لابراتوارهای معتبر بین المللی به خصوص در بخش خدمات بهداشت گیاهی، خدمات لازم را فراهم می کند.

وزارت تجارت و صنایع تلاش دارد ابتکاراتی را که زمینه خدمات بهتر بانکداری را فراهم می کند مورد حمایت قرار می دهد؛ به ویژه ابتکاراتی در عرصه اعتبارنامه ها مورد توجه جدی وزارت قرار خواهند گرفت.

وزارت تجارت و صنایع در همکاری با وزارت های ذیدخل و بخش خصوصی در تلاش است تا هزینه های تدارکاتی تجاری را از طریق ایجاد پالیسی ها و برنامه های تسهیل کننده تجارت در بخش های مختلف کاهش دهد. به ویژه، ساده سازی پروسه های عبور مرزی، از بین بردن ایستگاه های بازرسی غیرقانونی، فراهم ساختن زیرساخت های کافی فیزیکی و از بین بردن اتفاقات انتقال از یک وسیله به وسیله دیگر در مرزهای افغانستان از اولویت های اصلی این وزارت است.¹¹

همبستگی و همکاری منطقه ای و جهانی

برای بهره بردن از موقعیت استراتژیک خود به عنوان یک پل زمینی بین آسیای مرکزی و جنوبی، بازارهای افغانستان باید به اقتصادهای جهانی به ویژه اقتصادهای منطقه وصل شود تا این کشور به اهداف اقتصادی ملی خود دست یابد. وصل شدن افغانستان به بازارهای جهانی و منطقه ای نه تنها میزان رقابت در صنایع اقتصادی داخلی را افزایش می دهد، بلکه به جذابیت افغانستان برای سرمایه گذاران نیز می افزاید.

افغانستان برای اینکه به عنوان یک عضو کامل جامعه اقتصادی جهان تبدیل گردد، باید شرایط لازم برای الحاق به سازمان تجارت جهانی (WTO) را تکمیل کند. همچنین موافقت نامه های تجاری با بازارهای بزرگ بین المللی را نیز امضاء کند. این امر، چراغ سبز روشنی را به سرمایه گذاران و تاجران بین المللی در رابطه با ثبات و پارامترهای تجاری افغانستان می فرستد. افغانستان در نشست های اقتصادی منطقه ای از جمله سازمان همکاری های اقتصادی (ECO) و نیز مذاکرات دوجانبه با کشورهای همسایه به شمول ایران، هند، پاکستان، تاجیکستان و ازبکستان به گونه ای فعال شرکت کرده است. با پیوستن به برنامه هایی مانند ساحه

¹¹ Export Promotion Agency of Afghanistan, EPAA www.epaa.org.af
Worldbank <http://www.worldbank.org/en/country/afghanistan>

آزاد تجارت جنوب آسیا (SAFTA) و همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی (CAREC)، فرصت‌های بیشتری برای همبستگی منطقه‌ای برای افغانستان فراهم خواهد شد.

تسهیل تجارت و ترانزیت

ترانزیت و تجارت افغانستان با سه مشکل عمده روبرو است:

۱. هزینه‌های بلند تدارکاتی.
۲. موافقت‌نامه‌های ترانزیتی غیر مؤثر.
۳. زیر ساخت‌های مالی ناکافی.

هزینه‌های بلند تدارکاتی: تأخیر، پروسه‌های سخت‌گیرانه و کمبود امکانات در ادارات مرزی به صورت اساسی بر هزینه‌های حمل‌ونقل تأثیر گذاشته و به‌طور جدی قدرت رقابتی اموال صادراتی افغانستان را تضعیف می‌کند؛ این معضل، هزینه واردات را بالا برده و جذابیت افغانستان برای ترافیک ترانزیت را کاهش می‌دهد. هزینه‌های تجاری صرفاً هزینه‌های حمل‌ونقل را در بر ندارد، بلکه شامل هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم که به‌صورت عمومی «هزینه‌های تدارکات تجارت» یاد می‌شود، شامل تأخیر، جرمه‌ها و دیگر چالش‌های فرا روی انتقال به موقع را نیز دربر می‌گیرد.

در یک اقتصاد بازار با عملکرد خوب همراه با شبکه‌های حمل‌ونقل و توزیع بسیار پیشرفته، هزینه‌های تدارکاتی معمولاً کمتر از ۱۰ درصد از قیمت فروش کالاها است. اما در افغانستان به دلیل سیستم‌های تدارکاتی کمتر توسعه‌یافته، این هزینه‌ها بسیار بالا است. در افغانستان هزینه تدارکات تجارت می‌تواند تا ۲۵ درصد ارزش کالای صادر شده باشد و هزینه تدارکاتی مواد خام یا مواد اولیه مانند غله‌جات یا سیمان حتی تا بیشتر از ۵۰ درصد قیمت فروش کالاها نیز می‌رسد. بدون یک خدمات تدارکات تجاری مؤثر و کارا در راه‌های افغانستان و از طریق افغانستان، هزینه‌های این معاملات همچنان بلند باقی خواهد ماند.

وضعیت به شکلی است که نشان می‌دهد، هزینه تدارکات تجارت می‌تواند تا ۲۵ درصد ارزش کالا حمل شده باشد، هزینه‌های آن حتی بیش از ۵۰ درصد از قیمت فروش مواد خام یا کالا‌های اساسی مانند دانه و سیمان است.

وزارت تجارت و صنایع، از میان جدی‌ترین تنگناهای واردات و صادرات یا ترانزیت کالاها از طریق افغانستان موارد ذیل را شناسایی کرده است:

۱. طراحی و مدیریت ضعیف ایستگاه‌ها در بندرهای مرزی رسمی.
۲. انتظار طولانی‌مدت در مرزها که تنها توسط پرداخت‌های غیر قانونی رفع می‌شود.
۳. انتقالات بار از یک وسیله به وسیله دیگر که هزینه‌ها و زمان ترانزیت را افزایش داده و خطر آسیب رسیدن و از دست رفتن کالاها را بالا می‌برد.
۴. نقش نداشتن رانندگان وسایل نقلیه افغان در بیرون از خاک افغانستان (به جز مسیر پیشاور)، که ترانزیت کالا از سوی کشورهای ترانزیت‌کننده صورت می‌گیرد.
۵. ممنوعیت رانندگان وسایل نقلیه خارجی در داخل خاک افغانستان.

۶. وضع هزینه‌های بالا از سوی اتحادیه حمل‌ونقل.
۷. وسایل باربری که با معیارهای بین‌المللی هم‌خوانی ندارند.
۸. ایستگاه‌های بازرسی، تأخیرهای خودسرانه و اخاذی‌های گسترده غیر قانونی و تبعیض‌آمیز.

موافقت‌نامه‌های ترانزیتی غیر مؤثر: افغانستان تعدادی از موافقت‌نامه‌های ترانزیتی دوجانبه و چندجانبه را برای تسهیل انتقال کالاها و وسایل نقلیه از طریق کشورهای همسایه خود با کشورهای منطقه از جمله پاکستان، ایران، ازبکستان، تاجکستان، ترکیه و هند به امضا رسانده است. با این حال، سیستم ترانزیت افغانستان دارای مشکلاتی است:

- ۱) پروسه‌های گمرکی و اداری پیچیده و ناهماهنگ در عبور از مرزها.
- ۲) عدم هماهنگی بین روزها و ساعات کاری در بندرهای مجاور.
- ۳) کنترل‌های مرزی زمانگیر.
- ۴) هزینه‌های زیاد و گزاف ترانزیتی برای عبور از مرز که بیشتر از خدمات واقعی می‌باشد.
- ۵) نبود استانداردهای لازم برای عبور وسایل نقلیه از مرز (بازرسی وسایل یا صدور تصدیق‌نامه‌ها).
- ۶) نبود طرح‌های بیمه طرف سوم.
- ۷) نبود سیستم قابل اعتماد برای تضمین پرداخت عوارض گمرکی.
- ۸) مشکلات ویزا برای رانندگان دیگر کشورها.
- ۹) جریمه‌های غیر قانونی.^{۱۲}

زیرساخت‌های مالی نامناسب: سیستم‌های بانکی نهادینه شده یا بانکداری رسمی و سیستم‌های بیمه در اثر جنگ‌ها عمیقاً از بین رفته است. این موضوع منجر به اختلال در سیستم‌های پرداخت داخلی و بین‌المللی و توقف تمام فعالیت‌های وام در کشور شد. افغانستان تا هنوز فاقد یک سیستم بانکی و بیمه کارآمد برای حمایت از تجارت بین‌المللی است. تاجران افغان امکانات کمی برای حمایت مالی معاملات تجاری‌شان و یا حمایت بیمه محلی مؤثر برای ترانزیت کالاها را تجاری‌شان دارند. در نتیجه، دارندگان وسایل نقلیه نرخ‌های‌شان را افزایش می‌دهند تا خطرات احتمالی از دست رفتن کالاها یا تخریب آن‌ها را خود بدوش بگیرد. این موضوع باعث بالا رفتن هزینه‌های معاملات تجاری می‌شود.

به‌همین ترتیب، هیچ سیستمی وجود ندارد که تعهدات گمرکی یا تضمین‌هایی برای پرداخت هزینه‌هایی گمرکی بر کالاها را حمایت کند. بدون تعهدات و تضمین‌های گمرکی، افغانستان با سیستم‌های حمل‌ونقل پایه‌ای مانند ترانزیت به صورت کاروانی و ذخایر گمرکی با مشکل مواجه خواهد شد.

¹² Ministry of Commerce and Industries, Islamic Republic of Afghanistan <http://moci.gov.af/en>
Ministry of Transport, Islamic Republic of Afghanistan

پیشرفت‌ها و پیش‌نیازها

تجارت بین‌المللی

یکی از بخش‌های سنتی که باید مورد توجه جدی قرار گیرد، باغبانی است. به ویژه آن دسته از محصولات که در رده گیاهان چند ساله محسوب می‌شوند. این بخش یک جایگزین خوب برای دوباره جان‌دادن ظرفیت رقابت و سهم بازار صادرات از دست‌رفته است. در اواخر دهه ۱۹۷۰ میلادی چارمغز و همچنین میوه‌های خشک و تازه ۴۱،۰ درصد کل کالاهای صادراتی کشور را تشکیل می‌داد. به خصوص میوه‌های خشک که پس از بسته‌بندی، ارزش اضافی ویژه‌ای پیدا می‌کنند. میوه‌های خشک حدود ۱۸ درصد کل صادرات را تشکیل می‌دهند. چون تولید محصولات نیمه پروسس شده که نیازمند کارگر زیاد است، می‌تواند یک منبع ایجاد اشتغال نیز باشد. علاوه بر این، این محصولات چون در هر هکتار درآمد زیادی دارند، می‌توانند با کشت فصلی خشخاش رقابت کنند. با توجه به نیازهای نیمه‌تولید شده برای محصولات زیادی در این دسته، باغبانی می‌تواند زمینه صنعت زراعت را ایجاد کند. توسعه این بخش، مستلزم همکاری میان وزارت تجارت و صنایع، اداره انکشاف صادرات افغانستان و وزارت زراعت می‌باشد.

افغانستان پس از بدست آوردن عنوان عضو ناظر در سازمان جهانی تجارت، حالا به دنبال الحاق به این سازمان است. این پروسه نیازمند توجه و هماهنگی وزارت‌خانه‌ها و بخش خصوصی می‌باشد. نظرات سفارت افغانستان در جینوا و کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد (UNCTAD) در نسخه تکمیل شده تفاهم‌نامه تجارت جهانی گنجانیده شده و قبل از سپردن آن به کابینه و تأیید رییس جمهور، تفاهم‌نامه به وزارت‌های مرتبط توزیع شد بود. وزارت تجارت و صنایع روی یک استراتژی کار کرده است و جدول زمانی الحاق افغانستان به سازمان تجارت جهانی را ترتیب می‌کند؛ و همچنان روی پلانی کار می‌کند تا افغانستان بتواند از ظرفیت‌ها، منابع و فرصت‌های موجود در این سازمان استفاده کند.

علاوه بر این، افغانستان در حال حاضر واجد شرایط واردات کالاهای ترجیحی ابتکار «همه چیز به جز اسلحه» اتحادیه اروپا، برنامه «سیستم عمومی ترجیحات» ایالات متحده و همچنان برنامه کانادا و جاپان برای «کشورهای کمتر توسعه‌یافته» می‌باشد. دولت افغانستان اخیراً موافقت‌نامه «چارچوب تجارت و سرمایه‌گذاری» تصویب کرده است که می‌تواند روابط تجاری این کشور را بیشتر تقویت کند.

برای بهره بردن از موقعیت افغانستان به عنوان پل زمینی بین آسیای مرکزی و جنوبی، تسهیل تجارت بین‌المللی از طریق راه‌های ترانزیتی از اهمیت اساسی برخوردار است. افغانستان با پاکستان، هند، ایران و ازبکستان موافقت‌نامه‌های ترانزیتی یا تفاهم‌نامه دارد و همچنان عضو سیستم ترانزیت بین‌المللی (تیر) می‌باشد. وزارت تجارت و صنایع کشور یک اشتراک‌کننده فعال پلان توسعه دهلیز مجمع حمل‌ونقل و تجارت آسیای مرکزی و جنوبی (CSATTF) بوده و در حال جستجوی مشارکت فعال‌تر از طریق دخیل شدن در ابتکار وسیع‌تر همکاری‌های اقتصادی منطقوی آسیای مرکزی (CAREC) می‌باشد.

تحلیل عناصر استراتژیک کلیدی و پروسه‌هایی که در موفقیت برنامه‌ریزی‌های گذشته نقش داشته‌اند

این تجزیه و تحلیل بر اساس درس‌های آموخته شده، بهترین روش‌های ملی و بین‌المللی و مطالعات موردی است. این تحلیل زمینه برنامه‌ریزی استراتژیک را برای وزارت تجارت و صنایع فراهم می‌کند.

تسهیل ترانزیت و تجارت

در چند سال گذشته وزارت تجارت و صنایع ابتکارهایی را برای تسهیل ترانزیت و تجارت روی دست گرفته از جمله موارد ذیل قابل یادآوری است:

۱. ارائه توصیه‌هایی برای طراحی امکانات جدید فیزیکی مرزی. ساخت طرزالعمل‌هایی برای کنترل هماهنگ بنادر براساس بهترین معیارهای بین‌المللی. ارائه یک تحقیق تحت عنوان «تسهیل تجارت مرزی» که سازماندهی و هماهنگی فعالیت‌های نهادی را برای تسهیل عبور مردم و انتقال کالاهای قانونی با حفظ امنیت بندر، تعریف می‌کند.
۲. ساده‌سازی و معیاری کردن اسناد و فرایندها براساس بهترین شیوه‌ها/استانداردهای بین‌المللی. وزارت تجارت و صنایع صدور اسناد (فورم ترانزیت به افغانستان)، «علم‌الخبر» و «اجازة‌نامه‌ی تجاری» را متوقف کرده است که قبلاً مورد استفاده قرار می‌گرفت. در عوض فعلاً از فورم ASYCUDA T1 استفاده می‌شود که از سوی دفاتر گمرکی در بندرها صادر می‌گردد.
۳. تأسیس «کمیته عالی تسهیل تجارت افغانستان» (AFPR)، به منظور حل مسایل تسهیل تجاری از طریق گردهم‌آوردن تمام جناح‌های ذیدخل در بخش‌های حمل‌ونقل و ترانزیت به شمول حکومت، امور مالی و بیمه خصوصی و بخش خصوصی. کمیته عالی تسهیل تجارت افغانستان در فرمان شماره ۳۵۶۵ ریاست جمهوری به تاریخ (۲۰۰۶/۰۱/۱۶) تأسیس شده است.
۴. راه‌اندازی مجدد سیستم ترانزیت بین‌المللی (تیر) که در سال ۱۹۷۵ تأسیس شده است و افغانستان در سال ۱۹۸۰ عضویت آن را کسب کرد. افغانستان در سال ۱۹۸۲ از سوی اتحادیه حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای (IRU)، نهادی که مدیریت کنوانسیون تیر را به عهده دارد، عضویتش به تعلیق درآمد که در سال ۲۰۰۶ دوباره از حالت تعلیق خارج شد. وزارت تجارت و صنایع که به تصمیم ریاست جمهوری به عنوان اداره صالح ملی تعیین شده است در حال حاضر از پروسه نظارت نموده که از این طریق اتاق‌های تجارت و صنایع افغانستان صلاحیت خواهد داشت تا به نمایندگی از افغانستان جواز تیر را صادر کنند.
۵. پیش‌نویس یک موافقت‌نامه جدید تجاری با پاکستان تحت عنوان موافقت‌نامه ترانزیتی افغانستان-پاکستان (APTA) که جایگزین موافقت‌نامه تجاری و ترانزیتی افغانستان (ATTA) خواهد شد که به سال ۱۹۶۵ بر می‌گردد؛ در موافقت‌نامه جدید تغییرات بوجود آمده در فضای اقتصادی و حمل‌ونقل ترانزیت کالاها به/از افغانستان از طریق پاکستان را نیز در نظر گرفته است.

۶. توسعه ملی صنایع حمل و نقل در جهت تقویت تجارت افغانستان با (۱) ایجاد یک سیستم صدور جواز حمل و نقل بین‌المللی با برآورده شدن شرایط از پیش تعیین‌شده (جایگاه مالی، یکپارچگی، توانایی‌های فنی، تخصص اثبات‌شده). (۲) ایجاد آموزش‌های استاندارد اساسی افغانستان در حمل و نقل، تحت فدراسیون بین‌المللی اتحادیه کارگران حمل و نقل و بار (فیاتا).

۷. حمایت از اتحادیه شرکت‌های باربری بین‌المللی افغانستان (AFCO) که در سال ۲۰۰۵ با پیش‌نویس «مراومه برای اعضای انجمن» و «شرایط تجارت معیاری برای باربری‌ها» به عنوان عضو انجمن ملی افغانستان در فیاتا شناخته شد.

۸. ارزیابی نقش وزارت تجارت و صنایع در مرزها. در حال حاضر امکانات بندرهای مرزی فعال (حیرتان، تورغندی، شیرخان بندر)، وزارت تجارت و صنایع درصدد تقویت یک طرح همکاری مشترک میان بخش خصوصی و دولتی در مرزها می‌باشد. براساس آن وزارت زمین و تعمیرهای موجود را فراهم نموده و بخش خصوصی بقیه امکانات آن را تمویل کرده و مدیریت آن را به عهده می‌گیرد.

مرور کلی موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان

موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان و پاکستان (APTTA) به تاریخ ۱۲ جون ۲۰۱۱ بین دولت‌های افغانستان و پاکستان قابل‌اجرا گردید. این موافقت‌نامه به افغانستان اجازه می‌دهد تا محصولات خویش را به بازارهای بزرگ هند و چین و سایر نقاط جهان از طریق بندرهای آبی کراچی، بندر قاسم و گوادر صادر کند. این موافقت‌نامه جایگزین موافقت‌نامه ترانزیت و تجارت افغانستان (ATTA)، مصوب ۱۹۶۵ میلادی است.

با تطبیق کامل این موافقت‌نامه، افغانستان می‌تواند با قیمت ارزان‌تر و آسان‌تر کالاهای خویش را به بازارهای خارجی صادر کند.^{۱۳}

مزایای موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان

- افغانستان یک کشور محصور در خشکی است. موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان صادرات کالاهای افغانی را به بازارهای خارجی آسان‌تر کرده و دسترسی افغانستان به برخی از بزرگ‌ترین بازارهای جهان از جمله هند با ۱,۱ میلیارد و چین با ۱,۲ میلیارد نفوس را فراهم می‌کند.
- موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان صادرات افغانستان را افزایش داده و تأخیر در مرزها را کاهش می‌دهد. این موافقت‌نامه باعث می‌شود محصولات افغانی در خارج، از توانمندی رقابت برخوردار شوند و از جذابیت و قیمت مقرون به صرفه برخوردار گردند.
- تطبیق موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان، با ساده‌سازی و معیاری‌کردن فرایندها به مدرن شدن تجارت و امور گمرکی در هر دو کشور منجر خواهد شد.
- با تطبیق موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان، پاکستان به بازارهای آسیای مرکز دسترسی خواهد داشت.

¹³ <https://medium.com/@raxaabbas/story-of-afghanistan-pakistan-transit-trade-agreement-aptta-371155eefc54>

- موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان، باعث افزایش اشتغال و کسب و کار در داخل پاکستان شده و در عین حال خدمات و حمایت تداکارتی برای تجارت افغانستان را نیز فراهم می‌کند.
- موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان اساساً هزینه‌های ترانزیتی را کاهش می‌دهد.

آزادی ترانزیت

موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان (APTTA)، آزادی ترانزیت میان افغانستان و پاکستان را تضمین می‌کند.

- این موضوع به این معنی است که وسایل نقلیه افغانستان می‌توانند در مسیرهای از پیش توافق‌شده در امتداد دهلیزهای تصویب شده رفت و آمد کنند.
- افغان‌ها می‌توانند نوعیت وسیله نقلیه خود را انتخاب کنند، اما آنها باید از مسیرهای مشخص شده رفت و آمد نموده و در زمان معین شده از پاکستان خارج شوند.
- برای وسایل نقلیه ملی هیچ ارجحیتی وجود نخواهد داشت.
- عین نرخ‌ها برای بندرها و خط‌آهن پاکستان برای افغانستان نیز قابل تطبیق است. به‌طور مثال، هزینه انتقال محموله‌ها از طریق خط‌آهن برای اتباع هردو کشور، یک چیز باشد.

حضور تجاری

باربری‌های افغان و متصدیان حمل‌ونقل افغانستان اجازه دارند تا تجارت‌های‌شان را در پاکستان برای حمایت از فعالیت‌های تجاری و ترانزیت تأسیس کنند.

تشخیص متقابل اسناد

یک شناسایی متقابل از جوازهای رانندگان و اسناد وسایل نقلیه که از سوی ادارات ملی هردو کشور صادر شده است، به وجود خواهد آمد.

ایستگاه‌های بازرسی

هر دو کشور برای پاسخ‌گویی به سوالات و نگرانی‌های شهروندان‌شان، ایستگاه‌های بازرسی را ایجاد خواهند کرد.

هزینه‌های مجاز

هیچگونه عوارض گمرکی یا مالیات بر کالاهای ترانزیتی وجود ندارد. با این حال، برخی از هزینه‌ها در این فرایند محاسبه خواهند شد که شامل: هزینه‌های وزن‌گیری، اسکن، مهر و موم کردن ابزار برای پل‌ها، جاده‌ها، تونل‌ها و پارکینگ می‌شود. تمام این هزینه‌ها باید منصفانه و غیر تبعیض‌آمیز باشد.

ممنوعیت‌ها

این موافقت‌نامه هر نوع اقدامی را که موجب آسیب‌رساندن یا نابودی روحیه عمومی، زندگی انسان، حیوانات و گیاهان؛ ثروت‌های ملی، امنیت کشور و منافع متقابل شود، اجازه نمی‌دهد.

نظارت و حل اختلاف

اداره هماهنگی تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان (APTTC) بر تطبیق این موافقت‌نامه نظارت می‌کند. اعضای این اداره را هم دولت و بخش خصوصی هردو کشور تشکیل خواهند داد. اعضای این اداره دوبار در سال و یا بیشتر از آن در صورت نیاز ملاقات می‌کنند.

طبق این توافق‌نامه برای حل اختلافات، پنل‌های حل منازعه نیز برگزار می‌شوند. در هر پنل نماینده‌هایی از هردو کشور و یک نماینده از یک کشور بی طرف حضور دارند که مدارک مربوط به اختلاف را بررسی کرده و مطابق آن تصمیم اتخاذ می‌کنند و این تصمیم نهایی هستند.

موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان و تقویت توسعه منطقه‌ای

موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان با ایجاد روابط قوی‌تر تجاری میان افغانستان و پاکستان، به رشد اقتصادی هردو کشور کمک خواهد کرد. این موافقت‌نامه روابط اقتصادی میان دو کشور را تقویت نموده و انتقال سریع و مؤثر کالاها از طریق هردو کشور به سراسر منطقه را تضمین خواهد کرد.

این موافقت‌نامه اجرای توافق‌نامه ساحه تجارت آزاد جنوب آسیا (SAFTA) را آسان‌تر و کم هزینه‌تر خواهد کرد. ساحه تجارت آزاد جنوب آسیا تعرفه‌های گمرکی بر کالاهای افغانی را در سراسر منطقه کاهش خواهد داد. موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان در سطح کلان‌تر به بهبودی امنیت منطقه نیز کمک خواهد کرد. چون افغانستان و پاکستان برای رشد اقتصادی و رفاه مشترک دو کشور یکجا کار خواهند کرد.

در ماه جولای ۲۰۱۰، یک تفاهم‌نامه اصلاح شده بین افغانستان و پاکستان برای تطبیق موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان تحت نظارت هیلاری کلینتون وزیر خارجه ایالات متحده به امضاء رسید. هردو کشور همچنان تفاهم‌نامه‌ای را برای احداث خط آهن که افغانستان را با پاکستان وصل می‌کند امضاء کردند.

در ماه اکتبر ۲۰۱۰، اتاق‌های تجارت پاکستان و افغانستان موافقت‌نامه تاریخی تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان را امضاء کردند. نمایندگان زیادی از سراسر جهان از جمله سفیران خارجی کشورها در این مراسم شرکت کردند. موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان به وسایل نقلیه افغانستان اجازه ورود به خاک پاکستان، بندر واگه و شهرهای بندری پاکستان را می‌دهد. اپتا می‌خواهد روابط تجاری بین دو کشور را بهبود بخشیده و در این راستا هردو کشور اتاق تجارت مشترکی را برای گسترش تجارت و حل مشکلات فراروی تاجران ایجاد کرده‌اند.

از امضای موافقت‌نامه جدید بدینسو زمان‌هایی اتفاق افتاده که به دلیل حضور شورشیان گاهی مرزها بین دو کشور به روی تجارت بسته شده‌اند. تروریزم یکی از مسایل عمده بین دو کشور بوده و تا هنوز روابط دیپلماتیک و استخباراتی بین دو کشور در این راستا متوقف است.

در حال حاضر پاکستان تصمیم گرفته است که مرزهایش با افغانستان را بسته نگه دارد و مهاجرین افغان را به افغانستان باز گرداند تا با تروریزم در داخل خاک خود مبارزه نموده به آن نقطه پایان گذارد.^{۱۴}

حتی زمانی که زیرساخت‌های جاده‌ای تا سال ۲۰۱۸ در افغانستان به پایان برسد، تا زمانی که مسئله امنیت حل نشود، ظرفیت حمل و نقل کمتری به دست خواهد آورد.

تحلیل موانع، محدودیت‌ها و پیش‌فرض‌ها:

ترانزیت: حتی زمانیکه زیرساخت‌های جاده در سال ۲۰۱۸ تکمیل شود، تا زمانیکه مسئله امنیت حل نشود افغانستان ظرفیت اندکی برای ترانزیت خواهد داشت. امنیت همچنان مسئله‌ی عمده برای اکثر جاده‌های افغانستان است. تا زمانی که امنیت جاده‌های افغانستان تضمین نشود، بسیار سخت خواهد بود تا انتظار استفاده از جاده‌های افغانستان را داشته باشیم. بنابراین، تأمین امنیت افراد و دارایی‌ها در سراسر افغانستان، پیش‌نیاز اصلی احیای دوباره و بهبود سیستم ترانزیت در افغانستان می‌باشد. امنیت بهتر لازم است: (۱) تا رانندگان خارجی تشویق شوند که اموال‌شان را به صورت مستقیم وارد افغانستان کنند. در نتیجه انتقال کالاها از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر در بندرها کاهش یابد؛ (۲) هزینه‌ها در برخی از مسیرهایی که موترهای باربری به صورت کاروانی حرکت می‌کنند کاهش یابد؛ و (۳) توسعه حمل‌ونقل‌های چندمنظوره که این کانتینرها توسط کشتی از طریق دریا به لنگرگاه در کانتینرهای واقع در داخل مرز افغانستان تخلیه می‌شوند، پایین‌تر از کانتینرهای کنونی می‌باشند.

همچنان لازم به یادآوری است که اعتماد به تاجران و متصدیان حمل و نقل افغان به این دلیل تاریخی که بسیاری از آنها در قاچاق مواد مخدر غیر قانونی دخیل بوده‌اند، بسیار پایین است. بنابراین، اقدام برای اصلاحات به منظور بلندبردن مؤثریت و کارایی پروسه‌های کشف و جلوگیری تجارت غیرقانونی باید همزمان با درک بهتر از موانع فعالیت‌های تجاری که تاجران افغان با آنها روبرو هستند، صورت گیرد. در این زمینه آنها استراتژی‌های متعددی را نیز طرح کرده‌اند.^{۱۵} در افغانستان، اغلب مرز میان فعالیت‌های قانونی و غیر قانونی تاریک و مبهم است. بسیاری از فعالیت‌های که از سوی دولت غیر قانونی پنداشته می‌شود، در بخشی از افغانستان، تجارت روزمره تاجران است. گذشته از اینکه آنها مشکلات زیادی برای انجام امورشان دارند. از آنجایی که شبکه‌های غیررسمی به شمول تاجران افغان برای سال‌های متمادی نقش مهمی را در منطقه بازی کرده است، می‌تواند درس مهمی برای افغانستان باشد تا این کشور، روابط تجاری‌اش را در سطح جهانی بگونه‌ای تنظیم نماید تا پاسخگوی تحولات سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فیزیکی باشد. به طوری که صنعت تجارت کشور را متحول کند. بازرگانان افغان بارها و بارها راه‌حل‌های خلاقانه‌ای را در مقیاس جهانی برای مشکلات حمل و نقل کالاها در مرزهای مختلف و ادغام به محیط‌های جدید پیدا کرده‌اند. آنان قادرند تا پلان‌هایی را برای خطرات احتمالی متوجه تجارت طرح کنند.

¹⁴ <https://medium.com/@raxaabbas/story-of-afghanistan-pakistan-transit-trade-agreement-aptta-371155eef54>

¹⁵ Ministry of Commerce and Industries, Islamic Republic of Afghanistan <http://moci.gov.af/en>

درک بهتر از این روندهای غیرقانونی و غیررسمی، این امکان را فراهم می‌کند تا آنها در سیستم‌های رسمی منظم از طریق رسمی‌سازی پرونده‌های موجود یا به شیوه‌های دیگر ادغام گردند. شاید کاملاً غیرممکن باشد تا به صورت کامل جلوی تجارت‌ها و تاجرانی که پرونده‌های رسمی را دور می‌زنند، گرفته شود. هرچند وقتی ساختارهای رسمی پاسخگوی فعالیت‌های کاربران باشد، احتمال زیادی برای کاهش شیوه‌های غیررسمی وجود دارد.

چابهار در یک دید کلی: دست‌یابی به نتیجه

هدف: ایجاد یک سیستم ترانزیت مناسب که به توسعه اقتصادی افغانستان کمک کند:

- تحلیل کلی تأثیرات.
- تقویت صادرات.
- تسهیل تجارت و ترانزیت.
- همبستگی و همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی.

تحلیل کلی تأثیرات

یک سیستم تجارت و ترانزیت مؤثر، به اقتصاد افغانستان و مردم افغانستان کمک خواهد کرد. چابهار در نخست باید روی تقویت بخش تولید افغانستان تمرکز کند. تولیدکنندگان افغان، نیازمند بازارهای فروش بیشتر برای کالاها و خدماتشان در سطح ملی و بین‌المللی هستند که منجر به ایجاد فرصت‌های شغلی بیشتر شود.

از طریق چابهار، تاجران افغان می‌توانند تجارتشان را به بازارهای بین‌المللی گسترش داده و به فرصت‌های بیشتری دسترسی پیدا کنند.

همبستگی منطقه‌ای و جهانی بازارهای بیشتری را برای کالاها و خدماتی در بیرون فراهم نموده و زمینه‌ی تولید، طیف وسیعی از کالاها و ارائه خدمات را در داخل کشور نیز تقویت می‌کند. بازارهای بیشتر در امر ایجاد اشتغال و کاهش سطح فقر کمک نموده و تقویت کالاها و خدمات در داخل کشور به فرصت‌های شرایط زندگی بهتر منجر خواهد شد.

توسعه صادرات فرصت بیشتری را برای رشد بخش خصوصی فراهم خواهد کرد. احیای «برچسپ افغانستان» در بخش‌های کلیدی باعث جذب سرمایه‌گذاری بیشتر و ایجاد علاقمندی به کشور خواهد شد. هردو مورد باعث ایجاد اشتغال شده و فرصت‌هایی برای تساوی جنسیتی را فراهم می‌کند. برای اطمینان از یک برنامه منسجم برای تطبیق استراتژی‌های تجاری، یک استراتژی ملی باید طرح و تعقیب گردد. این کار تضمین می‌کند که استراتژی‌های تجاری بیشترین تأثیر را روی اهداف ملی دارد.

تجارت

هدف فرعی: طرح و تطبیق پروژه چابهار

استراتژی‌ها

- سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی.
- نشست‌های تجاری و ظرفیت‌سازی در افغانستان.

- بهبود در دسترس بودن، کمیت و کیفیت آمار تجارت و اطلاعات تجاری.
- کاهش تأثیرات منفی موقعیت جغرافیای افغانستان به عنوان یک کشور محصور در خشکی از طریق دستیابی به موافقت‌نامه‌های با کشورهای همسایه در زمینه صادرات و سایر مسائل مربوط به تسهیل تجارت.

اهداف فرعی: تقویت صادرات

استراتژی‌ها:

- ساختن ابزار مناسب برای تقویت صادرات.
- طرح یک «نقشه راه صادرات» به منظور ساده‌سازی پروسه‌های صادراتی.
- بازگرداندن میزان صادرات و ارزش افزوده کالاها که در حال حاضر از طریق چابهار صادر می‌شوند.
- به حداکثر رساندن بهره‌های پروژه‌های صادراتی که از سوی کشورهای کمک‌کننده اجرا می‌گردند.
- تأسیس برند «ساخت افغانستان»
- فراهم‌سازی خدمات برای صادرکنندگان افغان از قبیل لابراتوارها، هزینه‌های پایین حمل و نقل و معلومات.

هدف فرعی: همبستگی منطقه‌ای و جهانی

استراتژی‌ها:

- پیگیری عضویت در سازمان تجارت جهانی.
- بهره‌برداری از ظرفیت موافقت‌نامه‌های دسترسی ترجیحی به بازار.
- بهره‌برداری از ظرفیت‌های موافقت‌نامه‌های چندجانبه جهانی و منطقه‌ای.
- تشویق مشارکت فعال بخش خصوصی در همکاری چند جانبه/منطقه‌ای.
- پیوستن به سایر کنوانسیون‌ها و معاهدات بین‌المللی.
- توسعه صادرات.

هدف فرعی: ترانزیت و تسهیل تجارت

استراتژی‌ها:

- تطبیق تسهیلات تجاری/حمل و نقل برای افزایش صادرات و درآمدهای بیرونی.
- ساده‌سازی قوانین و فرآیندهای اداری صادرات و واردات.
- ۱. معیاری‌سازی و ادغام معلومات و نیازمندی‌ها. استفاده از تکنولوژی‌های مخابراتی برای تبادل اطلاعات به شکل مؤثر.
- ۲. ساده‌سازی تشریفات اداری و رسمیات تجاری، فرآیندهای اداری و اسنادی.
- کاهش هزینه‌های تدارکاتی تجارت بین‌المللی افغانستان
 ۱. هماهنگ‌سازی قوانین و مقررات قابل اجراء.
 ۲. کاهش هزینه ترانزیت و هزینه‌های مربوطه.
 ۳. شفافیت، به این مفهوم که اطلاعات در مورد شرایط و پروسه‌های بندر موجود بوده و تمام جناح‌های ذیدخل به آسانی به آن دسترسی داشته باشد.

۴. تصویب هفت کنوانسیون بین‌المللی که از سوی کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و پاسیفیک (ESCAP) طرح شده و چارچوبی را برای تسهیل حمل و نقل بین‌المللی فراهم می‌کنند.

• توسعه حمل و نقل و زیرساخت مرزها

رده استراتژی: تبدیل کردن افغانستان به عنوان یک مرکز مؤثر شبکه ترانزیت منطقه‌ای

- افزایش ظرفیت رقابتی مسیرهای ترانزیتی از طریق افغانستان
- تطبیق و به روزرسانی موافقت‌نامه‌های ترانزیتی
- تشویق برای استفاده از یک سیستم بندرهای زمینی و مراکز تدارکاتی در سراسر افغانستان
 - بهبود در مدیریت و مؤثریت دهلیزهای ترانزیتی بین‌المللی که از افغانستان می‌گذرند. به منظور افزایش ظرفیت رقابت آنها.
 - تقویت زیرساخت‌های ترانزیتی (امکانات تدارکاتی و انبارهای کانتینری در داخل) به ویژه در نقاط مرزی.
 - تقویت فعالیت‌های ارزش افزوده مرتبط به تجارت و خدمات درآمدزای ترانزیتی.
 - تقویت هماهنگی با/میان کشورهای همسایه از طریق به‌روزرسانی و اجرای موافقت‌نامه‌های ترانزیتی.^{۱۶}

¹⁶ Afghanistan National Development Strategy ANDS <http://www.ands.gov.af/>

نتیجه‌گیری و پیشنهادات

اهمیت چابهار

افغانستان در گذشته از دسترسی به بازارهای بین‌المللی محروم بوده است. هند و ایران به دنبال تجارت با افغانستان هستند، اما ترانزیت افغانستان از سوی پاکستان مسدود شده و دسترسی زمینی به شدت زیر تحریم‌های مختلف قرار دارد. پاکستان درصدد است تا جلو دسترسی هند به افغانستان را از طریق خاک پاکستان بگیرد. چابهار یکی از گزینه‌های تجاری افغانستان است که از این طریق می‌تواند، تجارت دریایی با کشورهای همسایه داشته باشد. بندر چابهار نه تنها برای افغانستان و هند اهمیت دارد که برای ایران نیز مهم است. نزدیکی چابهار به بلوچستان پاکستان می‌تواند دلیل دیگری برای مخالفت پاکستان باشد؛ با این حال، پاکستان به صورت جدی تلاش دارد تا جلو مسیر ترانزیت زمینی کالاهای هندی از طریق خاک خود به افغانستان را بگیرد. براساس موافقتنامه تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان، موثرهای باربری افغانستان می‌توانند، بارهای شان را به بندرهای پاکستان و به واگه انتقال دهند، اما امکانات مشابه برای هند میسر نیست. این امر بخشی از استراتژی پاکستان است.

در حالیکه پاکستان از فراهم‌سازی ترانزیت زمینی به هند خودداری نموده است، تأسیس یک بندر در ایران می‌تواند به عنوان یک مسیر بدیل برای رسیدن به افغانستان و آسیای میانه باشد. هرچند افغانستان یک کشور محصور در خشکی است، اما پتانسیل تبدیل شدن به یک مرکز تجاری منطقه‌ای را دارد. تجارت خارجی افغانستان وابسته به مسیرهای اصلی ترانزیتی است که از پاکستان عبور می‌کنند. افغانستان نیز مانند هر کشور محصور در خشکی دیگر، با هزینه‌های بلند حمل و نقل و تأخیرهای زیادی در تحویل محموله‌ها مواجه است. در عین حال، با توجه به موقعیت استراتژیک جغرافیایی، افغانستان پتانسیل تبدیل شدن به «نقطه اتصال» را دارد. نتایج بندر چابهار این امر را برای افغانستان ممکن می‌سازد. زیرا شهرهای زرنج، هرات، کندهار، کابل و مزارشریف را به مراکز اقتصاد آسیای مرکزی وصل می‌کند.

افغانستان می‌تواند نقش مهمی در این اقتصاد در حال رشد در منطقه داشته باشد. اخیراً، افغانستان پیشرفت‌های چشم‌گیری در عرصه امنیت و اصلاحات سیاسی حاصل کرده است. به نظر می‌رسد که افغانستان تلاش‌های مشابهی را در عرصه اقتصاد نیز روی دست گیرد. علاوه بر دو پروژه بزرگ انرژی پروژه خط انتقال گاز طبیعی ترکمنستان، افغانستان، پاکستان، هند (TAPI) و پروژه انتقال برق آسیای مرکزی به آسیای جنوبی (CASA-1000). افغانستان در پروژه‌های زیرساختی در بخش حمل‌ونقل نیز سرمایه‌گذاری کرده است که بندر چابهار یکی از نمونه‌های آنها است.

(اقدام: وزارت تجارت/وزارت معادن و پترولیم/ وزارت حمل‌ونقل / اداره انکشاف صادرات افغانستان)

توسعه صادرات/سرمایه‌گذاری و تجارت با هند

هند در میان بزرگترین کشورهای کمک‌کننده دوجانبه به افغانستان قرار دارد و از سال ۲۰۰۱ به این سو در حدود ۲٫۵ میلیارد دلار برای بازسازی افغانستان کمک کرده است. هند همچنان علاقمند حضور بیشتر در افغانستان و افزایش تجارت دوجانبه می‌باشد که در حال حاضر به ارزش تقریباً ۷۰۰ میلیون دلار می‌رسد. چابهار تسهیل‌کننده خوبی برای این روند است: کالاهای وارد شده در این بندر می‌توانند به راحتی از طریق یک سلسله راه‌هایی که از سوی دولت ایران ساخته شده به مرز افغانستان منتقل شده و از طریق بزرگراه زرنج-دلارام به نقاط مختلف افغانستان انتقال یابد. هند همچنان در حال مذاکره روی موافقتنامه

ترانزیتی با ایران است که طبق آن کالاهای هندی، برای آسیای مرکزی و افغانستان می توانند از امتیازات و کاهش تعرفه در چابهار بهره‌مند شوند. به همین شکل، هند برای صادر کردن آهن استخراج شده از معدن حاجیگک به یک بندر مناسب و قابل دسترس نیاز دارد. طوری که در بالا ذکر شد، هند در حال حاضر قصد دارد این مشکل را با احداث یک خط آهن از حاجیگک به بندر چابهار حل کند. علاوه بر این، هند قصد دارد با استفاده از حضور خود در افغانستان نفوذ خویش را در شمال گسترش دهد که با این وصف، چابهار برای هند، دروازه ورود این کشور به جمهوری‌های آسیای مرکزی پنداشته می‌شود. تصمیم هند برای وصل کردن بزرگراه زرنج-دلارام به ازبکستان نیز در همین راستا است. به همین ترتیب، ایران و ازبکستان در تلاش احداث یک خط آهن هستند که چابهار را از طریق زاهدان، مشهد، هرات، مزار شریف به ترمز وصل کند. این امر نیز به هدف هند برای رسیدن به آسیای مرکزی کمک می‌کند. بندر چابهار به دو هدف دیگر هند در افغانستان نیز کمک می‌کند. نخست، بندر چابهار به هدف کلانتر ادغام افغانستان در یک شبکه تجارت و ترانزیت منطقه‌ای کمک می‌کند. دهلی‌نو معتقد است که افزایش همکاری‌های منطقه‌ای، همه جناح‌های ذیدخل را تشویق می‌کند تا به افغانستان به عنوان میدانی برای همکاری ببینند تا یک محل رقابت. این مسئله به نوبه خود به ثبات افغانستان نیز کمک می‌کند. هند نقش مهمی در همبستگی منطقه‌ای بازی کرده است. حمایت از افغانستان برای عضویت در اتحادیه همکاری‌های منطقه‌ای جنوب آسیا (SAARC)، حمایت از ابتکار راه ابریشم جدید و تمویل زیرساخت‌های مورد نیاز، نمونه‌هایی از تلاش هند در این راستا است. تلاش‌های هند برای وصل کردن افغانستان با دیگر کشورهای منطقه نیز متأثر از دیدگاه هند برای کاهش نفوذ پاکستان بر افغانستان می‌باشد. افغانستان در گذشته برای دسترسی به تجارت دریایی از به پاکستان وابسته بوده است. در نتیجه اسلام آباد اکثراً تجارت با کابل را در انحصار خود داشته و روی اکثر امور سیاسی و اقتصادی افغانستان اعمال نفوذ انجام داده است. با این حساب، بندر چابهار، وابستگی‌های افغانستان به پاکستان را تا حدی کاهش می‌دهد. چون این بندر مسیر بدیل برای رسیدن به دریا را در اختیار افغانستان قرار می‌دهد. وزارت تجارت و صنایع افغانستان نیز این موضوع را تأیید کرده و گفته است که مشکلات تجارت و ترانزیت با پاکستان به طور کلی باعث اختلال در سلامت اقتصاد افغانستان می‌شود، اما حالا بندر چابهار یکی بهترین راه‌ها را برای ورود به بازارهای هند و ایران برای افغانستان فراهم می‌کند. در واقع، ایران و افغانستان پیمانی را قبلاً امضاء کرده‌اند که به افغانستان اجازه می‌دهد از بندر چابهار برای حمل و نقل و تجارت استفاده کند. علاوه بر این، امکانات ذخیره‌سازی اجناس و کالاها نیز به صورت رایگان در اختیار تاجران افغان قرار داده شده است؛ ۳۰ درصد تخفیف در تعرفه‌های گمرکی و ۵۰ هکتار زمین در بندر نیز به آنان اختصاص داده شده تا در آنجا سرمایه‌گذاری کنند. ترانزیت سوخت به ۳۱ ولایت افغانستان نیز در ماه جون ۲۰۱۳ آغاز شد و تلاش‌ها برای بالابردن ظرفیت آنها ادامه دارد. افغانستان حتی ابراز آمادگی کرده است تا در چابهار سرمایه‌گذاری کند.

(اقدام: وزارت تجارت و صنایع، اداره انکشاف صادرات افغانستان و بانک مرکزی افغانستان)

امکانات برای تجارت افغان‌ها در بندر چابهار

مقامات ایرانی بارها گفته اند که آنها برای تاجران افغان امکانات لازم را فراهم نموده تا در کنار بهره مند شدن از زمین رایگان، ۲۵ درصد تخفیف در سرمایه‌گذاری شان نیز مستفید گردند. صدور محصولات میوه افغانستان به دیگر کشورها، تخصیص ۵۰ هکتار زمین رایگان برای سرمایه‌گذاری، سردخانه‌های رایگان، آب و امکانات حمل و نقل، کاهش در قیمت حمل‌ونقل مال‌التجاره افغانستان از طریق آب‌های ایران و معافیت از عوارض گمرکی در برخی از اجناس تجاری افغانستان امکاناتی است که به منظور تشویق تاجران افغان برای سرمایه‌گذاری در بندر چابهار در نظر گرفته شده است.

اما هنوز مشکلات زیادی برای تاجران افغان وجود دارد که در ذیل فهرست شده است:

- مشکل ویژه تجاری برای فامیل تاجران.
- قیمت بلند زمین.
- مدت قراردادهای زمین.
- طرزاعمال‌های طولانی برای سرمایه‌گزاران افغان.
- امکانات تجاری.
- سردخانه‌ها.
- امکانات حمل و نقل هوایی.
- هزینه‌های حمل و نقل.
- پروسه تدارکات.
- طی مراحل اداری طولانی صادرات/واردات.
- امکانات بانکی.
- میدان هوایی.

(اقدام: وزارت تجارت، وزارت امور خارجه، وزارت حمل‌ونقل و اداره انکشاف صادرات افغانستان)

طی مراحل اداری صادرات:

طی مراحل اداری گمرکی برای صادرات ساده هستند اما گرفتن تأیید از وزارت‌های مختلف می‌تواند تجربه‌ای ناخوش‌آیندی برای انجام یک کار ساده باشد. مثلاً ضمیمه کردن یک برچسب بر روی بل‌ها خریداری به قیمت ۱۵ افغانی را می‌توان از پروسه کاملاً حذف کرد. دولت باید به صورت جدی اعلان کند که با چه توجیهی وزارت تجارت و صنایع را مأموریت داده که پروسه صادرات را کنترل کند در حالیکه اداره انکشاف صادرات افغانستان به همین منظور تحت چتر وزارت تجارت تأسیس شده است که عملاً همین وظیفه را به پیش می‌برد.

(اقدام: وزارت تجارت، اداره گمرکات افغانستان)

رویکرد یک پارچه برای تسهیل صادرات

جهان در عصر پسا-جنگ شاهد سریع جهانی شدن اقتصاد بوده است؛ نخست در کشورهای غربی و در ۳۰ سال اخیر، در کشورهای آسیایی. بنابراین صادرات کالاها نیازمند اقدامات شدید کنترل کننده می‌باشند که عوارض گمرکی در این راستا بسیار مناسب است. با این حال، دولت باید اقدامات ویژه‌ای را برای ایجاد مناطق تجاری، طرح برنامه‌ی قرضه صادرات و تسهیل حمل و نقل کالاها روی دست گیرد که اداره انکشاف صادرات افغانستان بهترین نهاد برای انجام این امور است. بنابراین پیش‌نهاد می‌گردد که مناطق ویژه صادراتی (Special Export Zone) ایجاد شود و به صورت مشترک توسط اداره انکشاف صادرات افغانستان و اداره گمرکات افغانستان اداره گردد.

بخش دوم

دیدگاه ایران

بهرام امیر احمدیان

ریاست عمومی بنادر و دریانوردی ولایت سیستان و بلوچستان

Chabaharport.pmo.ir

مقدمه

داشتن دو بندر مهم هر یک بندر شهید بهشتی و بندر شهید کلانتری واقع در ساحل شرقی خلیج چابهار در ولایت سیستان و بلوچستان در کنار آب‌های گرم عمان و دریای هند؛ مجاورت با دو کشور پاکستان و افغانستان؛ دسترسی به آب‌های بین‌المللی و کشورهای مستقل مشترک‌المنافع و واقع شدن در کنار منطقه آزاد تجاری-صنعتی، امتیازهایی است که نقش بندر چابهار را برجسته می‌سازد.

بندر شهید بهشتی و شهید کلانتری در سال ۱۹۸۳ به بهره‌برداری سپرده شدند و چهار لنگرگاه در این بندرها آغاز به کار نمودند. بندر چابهار که قبلاً بنام تس (Teez) یاد می‌شد، از عصر هخامنشی‌ها بدینسو به عنوان یکی از مهم‌ترین بندرهای ایران و خاورمیانه در دریای عمان به شمار می‌رفت. در آن دوران، اموال تجارتی از آسیای شرقی و هند به بندر تس منتقل شده سپس از آنجا به مناطق مختلف مانند خاورمیانه، آسیای مرکزی و قفقاز فرستاده می‌شد. بندر تس به حدی مهم بوده که یک مورخ در قرن چهارم هجری به نام مقدسی در مورد نقش اقتصادی آن صحبت نموده است.

بندر چابهار با مساحت ۱۱ کیلومتر مربع در عرض جغرافیایی بندر میامی در شبه جزیره فلوریدا قرار گرفته و شرایط جوی هر دو بندر مشابه است. حداکثر دمای سالانه آن ۳۴ درجه سانتیگراد و حداقل دما در سال ۱۰ درجه سانتیگراد است. به دلیل وزش بادهای موسمی تابستانه (مونسون) از طرف دریای هند، آب و هوای چابهار در فصل تابستان بسیار گوارا و دلپذیر است. به همین دلیل، بندر چابهار در تابستان یکی از زیباترین و سردترین بنادر خاورمیانه است.

امروزه بندر چابهار به عنوان بندری پیشتاز در توسعه راه‌های شرقی و دروازه دهلیز بین‌المللی شمال-جنوب به شمار می‌رود و به عنوان یک ابزار مهم برای اجرای اهداف و سیاست‌های کلی رژیم جمهوری اسلامی ایران از سوی این کشور مورد توجه قرار می‌گیرد. رهبر ایران از بندر چابهار به عنوان یگانه بندری یاد کرده است که به دریا راه دارد. در همین راستا، برنامه توسعه بندر چابهار در پنج مرحله در سال ۲۰۰۷ تکمیل شد. ایران امیدوار است که مرحله نخست توسعه این بندر به زودی به بهره‌برداری سپرده شود.



معرفی بندر چابهار

بندر چابهار در جنوب شرقی ایران در دریای عمان موقعیت دارد (طول جغرافیایی: ۶۰ درجه و ۳۶ دقیقه و ۴۶ ثانیه شرقی، عرض جغرافیایی: ۲۵ درجه و ۱۸ دقیقه و ۱ ثانیه شمالی). این بندر یگانه بندر ایران است که به دریا راه دارد و به مثابه دروازه ورودی ایران به «دهلیز بین‌المللی شمال-جنوب» و «توسعه راه‌های شرقی کشور» پنداشته می‌شود.

این بندر بیش از ۳۰۰ کیلومتر مرز دریایی دارد که دارای کمترین فاصله ترانزیتی با افغانستان، پاکستان و آسیای مرکزی بوده و اقتصادی‌ترین بندر تجارتي برای این کشورها می‌باشد. این بندر همچنان نقش مهمی را در دهلیز بین‌المللی ترانزیت شمال-جنوب ایفا می‌کند.

سود بیشتر با سرمایه‌گذاری در چابهار

فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بندر چابهار

- اعمار انبار و سیلو.
- اعمار ترمینال صادرات.
- اعمار مخازن ذخیره‌سازی روغن خوراکی خام.
- تولید و صدور مجدد کالاها.
- مشارکت در اجرای طرح توسعه بندر.
- ایجاد ذخیره سوخت کشتی.

مشخصات بندر شهید بهشتی

- مساحت مجموعی: ۲۵۴ هکتار
- مساحت ذخیره باز: ۱۶ هکتار
- انبارها: ۳۰۰۰۰ متر مربع



مشخصات لنگرگاه‌ها

نام بندر	شماره لنگرگاه	طول (m)	عرض (m)	عمق (m)	ظرفیت (ton)	سال ساخت	نوعیت
شهید بهشتی	۵	۲۶۵	۵۳	-11*	80,000	2004	چندمنظوره
شهید بهشتی	۵	۱۵۰	۱۵	-9	25000	1983	چندمنظوره
شهید بهشتی	۳	۱۵۰	۱۵	-8	25000	1983	چندمنظوره
شهید بهشتی	۲	۱۵۰	۱۵	-9	25000	1983	نفت
شهید بهشتی	۱	۱۵۰	۳۵	-8	25000	1983	عمومی
شهید کلانتری	۵	۲۳۵	۵۳	-11.5	45000	1997	چندمنظوره
شهید کلانتری	۴	۴۵	۳۰	-5.5	2500	1983	محموله عمومی
شهید کلانتری	۳	۴۵	۳۰	-5.02	2500	1983	محموله عمومی
شهید کلانتری	۲	۴۵	۳۰	-5.02	2500	1983	محموله عمومی
شهید کلانتری	۱	۴۵	۳۰	-2	2500	1983	محموله عمومی

* با اجرای طرح توسعه بندر، 14-CD متر خواهد شد.

مشخصات بندر شهید کلانتری

- مساحت مجموعی: ۳۰ هکتار
- مساحت ذخیره باز: ۳۵۰۰۰ متر مربع
- انبارها: ۳۰۰۰ متر مربع
- مساحت حیاط کانتینر: ۴۰۰۰۰ متر مربع



شهید کلانتری (مقیاس: متر)

طول	عرض	میانگین عمق	ورودی کانال - خم کانال	خم کانال - بارانداز
۲۷۰۰	۱۰۰	۱۲	۱۸۰۰	۹۰۰

حداکثر عمق آب: ۰.۲۷ متر و حداکثر ارتفاع آب: ۲.۹۵ متر

تجهیزات بندر

تجهیزات	نوعیت	واحد	ظرفیت

جرثقیل متحرک ساحلی	لیبهر - فنتوزی	۳	۳۶-۸۰ تن
جرثقیل متحرک میدانی	لیبهر	۲	۶۰ تن
جرثقیل متحرک میدانی	تدنو	۱	۶۰ تن
جرثقیل متحرک جاده‌ای	کتو	۱	۳۵ تن
جرثقیل متحرک جاده‌ای	پی پی ام	۴	۲۵ تن
کانتینر بالابر	فنتوزی	۳	۴۵ تن
ماشین جابه‌جایی بار	کالمر - کتله‌پیپر	۲	۳۵ تن

تأسیسات خدمات بحری

نام کشتی	قدرت ماشین (HP)	مورد استفاده
یادگار (ناو یدک‌کش)	۴۴۰۰	یدک‌کش
سوره (ناو یدک‌کش)	۳۲۰۰	یدک‌کش
رمضان (ناو یدک‌کش)	۲۳۷۴	یدک‌کش
خزر (ناو یدک‌کش)	۱۶۳۲	یدک‌کش
ناجی ۵ (کشتی)	۱۶۰۰	گشت و نجات

ملبان کشتی	۱۵۷۶	هادی
پاسبانی	۲۰۰	کشتی
پاسبانی	۴۰۰	کشتی
حمایتی/کمکی (ذخیره و آب تازه)	-	سرداب (قایق کرجی)

پروژه‌های سرمایه‌گذاری تحت کار:

- سیستم معکوس عمل آزمون برای تصفیه آب
- ساخت انبار سلفر و انبار ذخیره‌گاه برای اسید سلفوریک
- ساخت مخازن برای ترانزیت نفت.

مزیت‌ها و پتانسیل‌ها

- ۳۰ درصد تخفیف در هزینه‌ها و عوارض گمرکی برای تمام اجناس در کانتینر کشتی‌ها.
- حداقل ۳۰ درصد تخفیف در تمام نرخ‌های تخلیه و بارگیری کانتینر در مقایسه با سایر بندرها در جنوب کشور.
- ارائه تخفیف مرحله‌ای در نرخ تخلیه و بارگیری کانتینرهای خطوط حمل و نقل.
- ۷۵ درصد تخفیف برای ذخیره کانتینرهای وارداتی و ۸۷,۵ درصد برای ذخیره کانتینرهای صادراتی.
- ۳۰ درصد تخفیف در هزینه‌های انتقال و ذخیره محموله‌های غیر کانتینری در مقایسه با سایر بندرهای کشور.
- دارنده مجوز سیستم‌های مدیریت یکپارچه (Integrated Management System—IMS)، به شمول استانداردهایی مانند: ISO 9001-2008, ISO 14001-2004, OHSAS 18001-2007
- تنها بندر متصل به دریا (دروازه خلیج فارس).
- فاصله ۴۰ کیلومتر از میدان هوایی.
- دروازه دهلز بین‌المللی شمال-جنوب و توسعه راه‌های شرقی کشور.
- نداشتن زمان انتظار برای کشتی‌ها در مقایسه با سایر بندرهای کشور.
- جاده ترانزیتی چابهار به مِلاک (چابهار-نیک‌شهر-ایران شهر-زاهدان).

پروژه‌های مهم تکمیل شده:

ترتیب	نام پروژه	مدت اجرا (ماه)
۱	بازسازی لنگرگاه بندر شهید کلانتری	۳۷

۴	بازسازی دروازه شمالی بندر شهید بهشتی	۲
ساحه: کار آن جریان دارد دروازه: ۲۰ ماه	ساخت دروازه و ساحه بندر شهید کلانتری	۳

پروژه‌های مهم تحت کار:

شماره	نام پروژه	مساحت زیربنا (m ²)	مدت اجرا (ماه)
۱	ساخت دیوار ساحلی بندر شهید بهشتی	۲۵۰۰	۲۴
۲	ساخت و تجهیز ساختمان عملیاتی بندر شهید بهشتی	۴۰۰۰	۳۰

پروژه‌های آینده بندر

شماره	نام پروژه
۱	ساخت زیربناهای تأسیسات طرح توسعه بندر به شمول آب، برق، فاضلاب
۲	مطالعه در مورد مرحله دوم برای آماده سازی زمین‌های اختصاص داده شده در بندر شهید بهشتی و انجام اقدامات لازم
۳	ساخت برج مراقبت ترافیک دریایی
۴	مطالعه و بررسی زمین‌های بندر از طریق زمین‌های نزدیک و پیش‌بینی بندرهای خشکی
۵	ایجاد سیستم کنترل مدیریت پروژه و سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS) بندر
۶	اجرای پروژه استراتژیک قاطع و اولویت‌های سرمایه‌گذاری در بندر چابهار
۷	مطالعه و سازمان‌دهی دروازه و ساختمان شرقی بندر

۸	تأمین انرژی الکترونیکی بندر به میزان ۱۶ میگاوات برای مرحله اول
۹	اعمار و سازماندهی دروازه شرقی بندر شهید بهشتی
۱۰	ساخت زیرساخت‌های تأسیسات بندر از جمله آب، برق، فاضلاب و غیره.
۱۱	آماده‌سازی زمین‌های حمایتی بندر
۱۲	بازسازی و سازمان‌دهی دروازه شرقی، تأسیسات و امکانات مربوطه به بندر

فاصله دریایی

مقیاس: مایل دریایی (nm)

چابهار																	
شهید رجایی	۲۸۶																
شهید باهنر	۲۹۳	۸															
بوشهر	۶۵۳	۴۲۲	۴۳۵														
امام خمینی	۷۵۱	۵۳۱	۵۳۵	۱۴۰													
خارک	۶۴۱	۴۲۲	۴۲۵	۳۱	۱۱۰												
کیش	۳۷۶	۱۵۰	۱۶۰	۲۸۱	۳۷۵	۲۶۵											
خرم‌شهر	۷۷۶	۵۵۶	۵۶۰	۱۷۱	۱۲۷	۱۴۰	۴۰۰										
آبادان	۷۶۵	۵۴۵	۵۴۹	۱۶۰	۱۱۶	۱۲۹	۳۸۹	۱۱									

								۷۸	۸۹	۳۷۲	۱۲۷	۱۰۳	۱۵۶	۵۳۲	۵۲۹	۷۴۸	شویخ
							۳۶۴	۳۸۵	۳۹۶	۱۷۸	۲۶۴	۳۷۴	۳۶۲	۲۹۷	۲۹۲	۵۲۴	دوحه
						۱۶۱	۲۵۱	۲۷۵	۲۸۶	۱۹۲	۱۸۲	۲۸۲	۳۶۲	۳۴۳	۳۳۹	۵۶۱	منامه
					۲۶۱	۲۰۲	۴۷۰	۴۸۷	۴۹۷	۱۰۳	۳۶۳	۴۷۲	۴۷۲	۱۳۱	۱۲۷	۳۵۳	دبی
				۱۹۶	۴۰۳	۳۶۷	۵۹۰	۶۰۷	۶۱۸	۲۱۸	۴۸۳		۴۹۵	۱۳۴	۱۲۶	۲۳۲	فوجیره
			۱۶۲	۲۹۵	۵۰۷	۴۶۶	۶۸۵	۷۱۱	۷۲۲	۳۲۲	۵۸۸	۶۹۷	۵۹۹	۲۳۹	۲۳۲	۱۶۳	مسقط
			۶۲۱	۷۵۶	۹۰۷	۱۱۱۶	۱۰۷۸	۱۳۲۱	۱۳۳۱	۹۳۱	۱۱۹۷	۱۳۰۶	۱۲۰۹	۸۴۸	۸۴۱	۶۴۸	سلاله
	۸۷۶	۴۸۳	۵۷۹	۷۰۱	۹۰۸	۸۷۲	۱۰۹۶	۱۱۱۲	۱۱۲۳	۷۳۲	۹۸۹	۱۰۹۸	۱۰۰۱	۶۴۰	۶۳۳	۴۵۵	کراچی
	۴۹۸	۱۰۹۷	۸۷۲	۹۸۹	۱۱۲۰	۱۲۹۱	۱۵۱۵	۱۵۳۲	۱۵۴۲	۱۱۴۲	۱۴۰۸	۱۵۱۷	۱۴۲۰	۱۰۵۹	۱۰۲۵	۸۴۳	ممبئی
کراچی	سلاله	مسقط	فوجیره	دبی	منامه	دوحه	شویخ	آبادان	خرم شهر	کیش	خرک	امام خمینی	بوشهر	شهید باهنر	شهید رجایی	چابهار	

منبع: <http://www.axsmarine.com/distance>

بندر چابهار و دهلیز ترانزیتی شرق

کارشناسان حمل‌ونقل سه دهلیز ترانزیتی را در سال ۱۹۹۳ در هیلسینکی فنلاند پیش‌نهاد کردند که از آن جمله دو دهلیز شمال-جنوب و شرق-غرب از ایران عبور می‌کند. بنابراین، بندر چابهار در استان سیستان و بلوچستان دارای منافع ترانزیتی استثنایی است، چون این بندر به عنوان دروازه عمده ترانزیت بین این دو دهلیز عمل می‌کند. این بندر به عنوان یک پل بین کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی (ECO) و کشورهای عضو اتحادیه کشورهای جنوب شرق آسیا (ASEAN) و دیگر مناطق جهان برای ترانزیت و صدور کالاها و انرژی موقعیت دارد که جایگاه استثنایی ترانزیتی این بندر را تقویت می‌کند. در میان دهلیزهای مختلف ترانزیتی، مسیر چابهار کوتاه‌ترین و اقتصادی‌ترین مسیر به افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی است؛ با این حال علی‌رغم مزایای ذکر شده، این بندر کمتر مورد توجه قرار گرفته است.^{۱۷}

از چند دهه بدینسو، طرح فعال‌سازی دهلیز ترانزیتی شرق ایران، مسیری که ایران با پاکستان و افغانستان هم‌مرز است، روی دست گرفته شده است. دریای عمان، خلیج گواتر و بندر چابهار در جنوب این مسیر، پاکستان و افغانستان (افغانستان به عنوان کشور محصور در خشکی در قلب آسیا) در شرق و آسیای مرکزی (منطقه محصور به خشکی) در شمال آن واقع شده است. مسیر شرق، همچنان نیازمند توجه شدید به توسعه اقتصادی است.

پس از استقلال کشورهای آسیای مرکزی در اوایل دهه ۱۹۹۰، این منطقه زمانیکه به «راه‌آهن سراسری ایران» در مسیر سرخس-مشهد در سال ۱۹۹۶ (۱۳۷۵ هـ.ش^{۱۸}) وصل گردید، قادر شد به آب‌های بین‌المللی وصل شود. پس از تأسیس این شبکه، انتظار می‌رفت ایران به مسیر ترانزیت پنج کشور محصور به خشکی آسیای مرکزی به آب‌های بین‌المللی تبدیل گردیده، ترانزیت کالاها از طریق خاک این کشور گسترش پیدا کند. اما این شبکه به دلیل ساختار و قوانین سخت‌گیرانه گمرکی به ویژه در کشورهای آسیای مرکزی، پیشرفت چشمگیری نداشت. علی‌رغم رشد چشم‌گیر تجارت خارجی کشورهای منطقه پس از استقلالشان، نرخ رشد ترانزیت از ایران متناسب با رشد آنها نبوده است.

ارتباط ایران با پنج کشور آسیای مرکزی تنها از طریق ترکمنستان (تنها جمهوری آسیای مرکزی هم‌مرز با ایران) برقرار شده است. سیستم بسته و منحصر به فرد سیاسی-اقتصادی ترکمنستان، گسترش روابط با آسیای مرکزی را به تأخیر انداخته است. در یک تلاش برای جستجوی بدیل برای این ساختار که ممکن بود مانع عبور کالاها از طریق این مسیر شود، تفاهم‌نامه‌ای میان ایران، افغانستان و سه جمهوری آسیای مرکزی هریک ازبکستان، تاجیکستان و ترکمنستان (افغانستان همسایه جنوبی این سه کشور است) در سال ۲۰۰۴ (۱۳۸۳ ش) به امضاء رسید. این تفاهم‌نامه، از وصل شدن ایران با آسیای مرکزی بویژه تاجیکستان که ایران به آن بسیار علاقمند است، حمایت می‌کند. متأسفانه، بعد از آن هیچ اقدامی در این زمینه صورت نگرفته و به نظر می‌رسد که اجرای آن طرح نیز فراموش شده است. یکی از دلایل اصلی بی‌توجهی به این طرح مبتکرانه، نامنی روزافزون از سوی گروه افراطی طالبان است.

براساس سرشماری سال ۲۰۱۱، حدود ۹،۴ میلیون جمعیت که ۱۲،۵ درصد از جمعیت کشور ایران را تشکیل می‌دهد، در مناطق شرقی ایران از جمله در ولایت‌های سیستان و بلوچستان، خراسان جنوبی، خراسان رضوی و خراسان شمالی ساکن هستند.

¹⁷ A Comparative Analysis of the Benefits and Capabilities of Pakistan's Gwadar Port and Iran's Chabahar Port
<http://www.tarabaranmag.ir/ModuleDefinitions/NewsArticles/ViewArticle.aspx?ArticleId=444>

¹⁸ Solar Hijri

ولایت سیستان و بلوچستان در همسایگی با پاکستان و ولایت خراسان با افغانستان هم‌مرز است. به لحاظ توسعه اقتصادی، چهار ولایت شرقی به جز بعضی از نقاط ولایت‌های خراسان رضوی و خراسان شمالی به عنوان یک منطقه محروم محسوب می‌شود.

افغانستان به عنوان یک کشور محصور به خشکی، باید به کمک کشورهای همسایه خود متوسل شود. پاکستان (در جنوب) و ایران (در غرب) که در مجاورت افغانستان قرار دارند، دسترسی این کشور را به آب‌های بین‌المللی فراهم می‌کنند. پایتخت افغانستان (کابل) در جنوب شرقی این کشور قرار دارد و به پایتخت پاکستان نسبت به پایتخت ایران نزدیک‌تر است. پاکستان دسترسی به آب‌های بین‌المللی را برای این کشور فراهم می‌کند. با این حال، با توجه به ناامنی موجود در این مسیرها و تنش‌های سیاسی میان دو کشور، افغانستان ترجیح می‌دهد که از طریق ایران به آب‌های بین‌المللی دسترسی پیدا کند. در نتیجه، ارتباطات تجارت خارجی افغانستان با دیگر کشورهای غیر منطقه‌ای از طریق بندر چابهار انجام می‌شود که ایران امتیاز بخشی از بندر را به افغانستان داده است. علاوه بر این، روابط تجاری به ارزش ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون دالر افغانستان با ایران در سال ۲۰۱۵ (۱۳۹۴ ه-ش)، حجم قابل توجهی از تجارت خارجی این دو کشور را نشان می‌دهد.

کشورهای منطقه، از جمله هند، نقش مهمی در بازسازی افغانستان ایفاء می‌کنند. پس از امضای معاهده استراتژیک بین هند و افغانستان، هند نیاز دارد از طریق کوتاهترین و امن‌ترین مسیرها به افغانستان دسترسی پیدا کند. از آنجایی که پاکستان بین این دو کشور واقع شده است و هند با آن رابطه‌ای خوبی ندارد، هند باید با ایران همکاری کند. ایران همراه با هند و روسیه که از مؤسسين ابتکار دهلیز شمال-جنوب بودند، (که بر خلاف اهداف تعیین شده، نتوانست فعالیت‌های قابل توجهی داشته باشد) و هند به دنبال سرمایه‌گذار مستقل در بندر چابهار است تا از آن طریق بتواند روابط اقتصادی-تجارتی خود با افغانستان را تقویت کند. ایران، هند و افغانستان بر همکاری متقابل در محور کمیسیون‌های مشترک همکاری‌های اقتصادی این سه کشور، دیدارهای مشترک روی بندر چابهار و همکاری‌های مشترک همواره تأکید می‌کنند.

اتصال چابهار-زاهدان-مشهد به آسیای مرکزی به نحوی به عنوان اتصال چابهار به راه ابریشم تلقی می‌شود. این دهلیز یکی از کوتاه‌ترین مسیرهای ارتباطی راه ابریشم با دریای عمان و دریای هند است. برخلاف مسیرهای سنتی از طریق قراقرم که عموماً صعب العبور و به ویژه در فصل زمستان غیر قابل دسترس هستند که راه ابریشم را از طریق دریای عمان به پاکستان امروزی وصل می‌کرد، مسیر فعلی قابل عبور و مرور و امن است. همچنین مسیر جدید می‌تواند شاخه جنوبی راه ابریشم را تشکیل دهد که رئیس‌جمهور چین از آن به عنوان «ابتکار کمر بند و جاده» یاد کرده است. معرفی چنین ظرفیتی در منطقه آزاد چابهار می‌تواند در جذب سرمایه‌گذاری بین‌المللی مؤثر واقع شود.

موقعیت جغرافیایی بندر چابهار

بندر چابهار در سواحل شرقی خلیج چابهار واقع در ولایت سیستان و بلوچستان موقعیت دارد. با توجه به موقعیت عالی بندر چابهار در شرق تنگه هرمز و دریای عمان، این بندر در خطوط اصلی ترانزیت به آفریقا، آسیا و اروپا قرار دارد و به عنوان کوتاه‌ترین مسیر ارتباطی و ترانزیتی کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان به بازارهای خلیج فارس، شرق آفریقا و سایر نقاط جهان شناخته می‌شود. بندر چابهار، شامل دو بندر شهید بهشتی و شهید کلانتری است که بندر شهید بهشتی قابلیت جذب کشتی‌هایی با ظرفیت ۷۰،۰۰۰ تن و بندر شهید کلانتری کشتی‌هایی با حداکثر ظرفیت ۴۵،۰۰۰ تن را دارد. از آنجایی که بندر شهید بهشتی با داشتن زمین وسیع ظرفیت گسترش را دارد، برنامه توسعه کلی بندر چابهار بر توسعه آن متمرکز است.

داشتن دو بندر مهم هر یک بندر شهید بهشتی و بندر شهید کلانتری واقع در ساحل شرقی خلیج چابهار در ولایت سیستان و بلوچستان در کنار آب‌های گرم دریای عمان و هند؛ مجاورت با دو کشور پاکستان و افغانستان؛ دسترسی به آب‌های بین‌المللی و کشورهای مستقل مشترک‌المنافع و واقع شدن در کنار منطقه آزاد تجاری-صنعتی، امتیازهایی است که نقش بندر چابهار را برجسته می‌سازد.

با تکمیل شدن کار ۱۴ لنگرگاه، بندر شهید بهشتی و شهید کلانتری در سال ۱۹۸۳ به بهره‌برداری سپرده شدند. بندر چابهار که قبلاً بنام تس (Teez) یاد می‌شد، از عصر هخامنشی‌ها بدینسو به عنوان یکی از قدیمی‌ترین بندرهای ایران و خاورمیانه در دریای مکران به شمار می‌رفت. در آن دوران، اموال تجار از آسیای شرقی و هند به بندر تس منتقل شده سپس از آنجا به مناطق مختلف مانند خاورمیانه، آسیای مرکزی و قفقاز فرستاده می‌شد. تلاش‌های ایران برای توسعه بندر چابهار به دو دهه قبل بر می‌گردد زمانیکه دولت آقای هاشمی رفسنجانی که به «دولت سازندگی» مشهور است، این منطقه را در اوایل دهه ۱۳۷۰ به عنوان منطقه آزاد تجاری اعلان کرد.

موافقت‌نامه چابهار

این اصطلاح زمانی به میان آمد که مقامات ایران، هند و افغانستان تصمیم گرفتند روی یک ابتکار بین‌منطقه‌ای کار کنند تا دهلیزی را بسازند که فعالیت‌های ترانزیتی میان هند، افغانستان و آسیای مرکزی را از طریق ایران با بازسازی، بهبود و تقویت راه‌های موجود و احداث یک شبه جدید راه‌آهن در ایران تسهیل کند.

هند به عنوان یک شریک استراتژیک افغانستان مسؤولیت دارد تا در افغانستان سرمایه‌گذاری نموده و امنیت و ثبات را در افغانستان و در کل در سطح منطقه تأمین کند. برای رسیدن به این هدف، لازم بود که در چارچوب یک موافقت‌نامه توافق‌نامه بین‌المللی کار می‌شد.

ایران، هند و افغانستان موافقت‌نامه مشترکی را امضاء می‌کنند

در ۲۵ مارچ ۲۰۱۴، یکی از مقامات ارشد افغان اعلان کرد که تهران، کابل و دهلی نو موافقت‌نامه مشترکی را امضاء خواهند کرد که راه را برای دسترسی افغانستان به هند از طریق بندر چابهار در جنوب ایران هموار می‌کند. شکیب مستغنی، سخنگوی وزارت امور خارجه افغانستان، در کنفرانس مطبوعاتی خود اظهار داشت که موافقت‌نامه سه‌جانبه بسیار مفید خواهد بود. وی همچنان گفت که افغانستان تلاش دارد تا از طریق ترکمنستان، آذربایجان و گرجستان به دریای سیاه دسترسی پیدا کند.

بندر چابهار ایران که در ۱۷۰ کیلومتری غرب بندر گوادر پاکستان واقع شده از اهمیت استراتژیک و اقتصادی زیادی برای هند برخوردار است. شری. دی. پی. سریوستاوا، سفیر هند در تهران، در فبروری ۲۰۱۴، روی اهمیت بندر چابهار برای صحبت کرد که فعال‌سازی یک مسیر ترانزیت مستقیم به بندر ایران، قیمت ترانزیت و زمان انتقال محموله‌ها را کاهش می‌دهد. در یک ملاقات عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی ایران با هیئت کارشناسان هندی، گفت که یک شرکت هندی آماده است تا یک راه مستقیم را بین چابهار و بندرهای هند احداث کند تا محموله‌های هندی که به ایران می‌آیند، دیگر به دبی نروند. دیپلمات هندی اظهار داشت که کشورش سرمایه‌گذاری اولیه برای ساخت یک ترمینال را در چابهار به ارزش ۱۴۷ میلیون دالر را در نظر می‌گیرد.

سفیر هند چابهار را به عنوان یک بندر استراتژیک برای دسترسی به کشورهای آسیای مرکزی توصیف کرد. سلمان خورشید، وزیر امور خارجه هند سال گذشته یکبار دیگر بر اهمیت حیاتی شهر چابهار برای کشورش تأکید کرد و گفت که چابهار ارزان‌ترین مسیر برای هند به منظور رسیدن به بازارهای آسیای میانه است. خورشید در شهر قندهار گفت که علاقمندی هند به بندر چابهار نه تنها برای دسترسی مستقیم به آسیای میانه، بلکه واردات ذخایر معدنی از افغانستان را نیز تسهیل می‌بخشد. در اواخر نوامبر رسانه‌ها گزارش دادند که «صندوق بندر نهر» تیمی را به ایران می‌فرستد تا کار بندر چابهار با یک رویکرد دسترسی دهلی نو به افغانستان و آسیای مرکزی سرعت بخشند.^{۱۹}

تمام مسیرهای ترانزیتی ایران بروی افغانستان باز است

عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی ایران، در ۷ سپتامبر، ۲۰۱۶ در شهر تربت حیدریه در ولایت خراسان رضوی گفت که تمام راه‌های ترانزیت ایران باید بروی افغانستان باز باشند. آخوندی که در جریان مراسم افتتاح مرحله سوم راه آهن خاف-هرات در مرز ایران با افغانستان صحبت می‌کرد، گفت که برای افغانستان باید فرصت داده شود تا از طریق ایران به آسیای مرکزی، هند، غرب و دریای خزر دسترسی داشته باشد. آخوندی گفت: "ما آماده هستیم تا دسترسی کشور همسایه‌مان را بدون هیچگونه محدودیتی از طریق تمام مسیرهای هوایی، زمینی و دریایی تأمین کنیم." وی همچنان اظهار داشت که ایران در وقت‌های دشوار در کنار افغانستان ایستاده و از دو میلیون مهاجر افغان میزبانی می‌کند. او اظهار داشت، موافقت‌نامه چابهار که چند ماه قبل از سوی رؤسای جمهور ایران و افغانستان امضاء شده در حال حاضر قادر به انتقال ۲,۵ میلیون تن کالا است و انتظار می‌رود تا پایان سال این رقم به هشت میلیون تن برسد.^{۲۰}

¹⁹ Official: Iran, India, Afghanistan to Ink Joint Agreement, Tue Mar 25, 2014 5:42

<http://english.farsnews.com/newstext.aspx?nn=13930105000145>

²⁰ Minister: All Iran transit routes open to Afghanistan, 07/09/2016

<http://www.irna.ir/en/News/82222165/>

کنفرانس قلب آسیا و تأکید بر اجرای موافقت‌نامه چابهار

به تاریخ ۱۰ دسامبر ۲۰۱۶، نمایندگان بیش از ۳۰ کشور به شمول ایران، در بیانیه‌ای در پایان ششمین کنفرانس قلب آسیا، پروژه استانبول، خواستار اجرای پروژه‌های ارتباطی مانند بندر چابهار شدند. در بیانیه آمده است که توسعه اقتصادی به ایجاد ثبات و امنیت در افغانستان کمک می‌کند. بنابراین، آنها خواستار تطبیق سریع پروژه‌های اقتصادی و ارتباطی چند جانبه مانند پروژه توسعه چابهار و پروژه راه‌آهن ترکمنستان-افغانستان-تاجکستان شدند. این تعهدات به ترویج همکاری‌های منطقه‌ای در آسیای مرکزی و جنوب آسیا کمک خواهد کرد. دسترسی افغانستان به آب‌های بین‌المللی برای ورود به بازارهای جهانی بسیار مهم است. از این رو کشورهای عضو کنفرانس قلب آسیا بر تطبیق موافقت‌نامه عمده سه‌جانبه میان ایران، افغانستان و هند تأکید می‌کنند. پس از اجرای این موافقت‌نامه، افغانستان به راحتی به بازارهای منطقه‌ای، آسیایی و جهانی دسترسی پیدا خواهد کرد. کشورهای شرکت‌کننده در این کنفرانس همچنان نگرانی خود را نسبت به بدتر شدن وضعیت امنیتی در افغانستان و ادامه خشونت‌ها در این کشور از سوی گروه‌های تروریستی مانند داعش، طالبان، القاعده و غیره ابراز کردند.^{۲۱}

فرستادن لایحه تأسیس دهلیز حمل و نقل بین‌المللی به پارلمان

پس از تقریباً یک سال، حکومت ایران تصمیم گرفت که برای تنظیم موافقت‌نامه سه‌جانبه از سوی پارلمان ایران اقدام کند. لایحه موافقت‌نامه ایجاد یک دهلیز حمل و نقل بین‌المللی از سوی دولت‌های ایران، افغانستان و هند به روز سه شنبه، تاریخ ۱۲ جون ۲۰۱۷، به پارلمان فرستاده شد. حسین‌علی امیری، معاون رئیس‌جمهور در امور پارلمانی، در نامه‌ای به هیئت اداری پارلمان نوشت که این موافقت‌نامه شامل یک مقدمه و ۱۵ ماده در قالب یک لایحه به پارلمان فرستاده شده است تا مراحل قانونی خود را طی کند. امیری افزود: "این لایحه برای ایجاد دهلیز حمل و نقل بین‌المللی میان ایران، هند و افغانستان (که به عنوان موافقت‌نامه چابهار شناخته می‌شود) برای طی مراحل قانونی به پارلمان تسلیم شده است."

پس امضای توافق‌نامه در ۱۴ جولای بین تهران و شش قدرت جهانی، کشورهای زیادی به سرمایه‌گذاری‌های بزرگ در پروژه‌های اقتصادی و زیربنایی در بندر چابهار تمایل نشان دادند. اما ایران برای انتخاب بهترین شرکای تجاری آینده‌اش مشغول رایزنی می‌باشد. در ماه می سال ۲۰۱۶ تهران، دهلی‌نو و کابل موافقت‌نامه تاریخی را در تهران برای ایجاد یک دهلیز ترانزیتی و حمل و نقل به امضاء رساندند. این موافقت‌نامه که بنام موافقت‌نامه سه‌جانبه چابهار یاد می‌شود، از مقامات سه کشور در حضور حسن روحانی، محمد اشرف غنی و نارندرا مودی، به امضاء رسید. موافقت‌نامه سه‌جانبه چابهار هند را از طریق بندر چابهار به آسیا مرکزی وصل نموده و زمینه‌ی دسترسی افغانستان را به دریا فراهم می‌کند.^{۲۲}

²¹ Heart of Asia Conference urges soon implementation, 04/12/2016

New Delhi, Dec 4, IRNA of Chabahar Agreement.

Heart of Asia members are Iran, Afghanistan, Pakistan, China, Russia, India, Azerbaijan Republic, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Turkey, Saudi Arabia and UAE.

<http://www.irna.ir/en/News/82332418/>

²² Bill on establishing int'l transport corridor sent to parliament, Tehran, June 13, 2017, IRNA

<http://www.irna.ir/en/News/82564205/>

ایران از همکاری‌های اقتصادی برای تقویت ثبات در افغانستان حمایت می‌کند

ایران همیشه اعلام کرده که ثبات همسایه شرقی آن یکی از مهمترین اولویت‌های امنیت ملی آن کشور است. در ۲۰ دسامبر سال ۲۰۱۶، غلام‌علی خوش‌رو، سفیر و نماینده دائمی جمهوری اسلامی ایران در سازمان ملل، درباره وضعیت افغانستان توضیحاتی داده و بر نقش همکاری اقتصادی بین‌المللی در بهبود صلح و امنیت در این کشور تأکید نمود. وی بیانیه‌ای را در جلسه شورای امنیت سازمان ملل ایراد کرد که بخش مربوط به بندر چابهار قرار ذیل است:

"تقویت همکاری منطقه‌ای ما با افغانستان یکی از اولویت‌های اصلی ماست که تحکیم صلح و همکاری‌های اقتصادی در منطقه هدف اصلی است. موافقت‌نامه ترانزیت سه‌جانبه میان ایران، هند و افغانستان در توسعه بندر چابهار، یک گام مهم در این راستا است. این امر امکان دسترسی افغانستان به بازارهای جهانی را از طریق دریا فراهم می‌کند و منابع معدنی گسترده این کشور را از لحاظ اقتصادی جذاب‌تر می‌کند. ما از کشورهای علاقه‌مند در منطقه و فراتر از آن دعوت می‌کنیم که در توسعه و گسترش چابهار سهم بگیرند. پروژه راه‌آهن خاف-هرات یکی دیگر از پروژه‌های ارتباطی کلیدی است که افغانستان را از طریق ایران به شبکه‌های راه‌آهن وصل می‌کند. ما از جمع‌بندی دبیر کل سازمان ملل که در گزارشی از ابتکارات زیربنایی منطقه‌ای، از جمله ارتباط حمل و نقل میان افغانستان، ایران و ترکمنستان که گام مهمی در راستای رفاه و ثبات در افغانستان است، حمایت می‌کنیم."^{۲۳}

بندر چابهار برای ایران، هند و افغانستان بسیار مهم است

نه تنها ایران، بلکه افغانستان و هند نیز به عنوان امضاءکنندگان موافقت‌نامه چابهار خواهان تطبیق این پروژه مهم هستند. یک کارشناس هندی در امور جهانی معتقد است که توسعه بندر چابهار برای ایران، هند و افغانستان بسیار مهم بوده و به عنوان یک سرمایه‌گذاری مشترک ارزشمند برای این سه کشور به شمار می‌رود. سنجیو اهلو والی مشاور ارشد مرکز تحقیقی هندی بنیاد تحقیقاتی آبرور (ORF) گفت: "بندر چابهار، تصویری از منافع مشترک بین ایران، افغانستان و هند است." این بندر همچنان می‌تواند به عنوان یک حریف جدی در مقابل سیاست پاکستان به دلیل موقعیت خویش به مثابه دروازه ورود افغانستان به هند که افغانستان را آزادانه تا مرز جنگ تحت فشار قرار می‌دهد، عمل کند. اگر این مشکلات حل هم شود، سرمایه‌گذاری مشترک سه کشور در چابهار که مسیر اصلی افغانستان به دریا خواهد شد، بسیار ارزشمند است. با به بهره‌برداری سپرده‌شدن این بندر، هر نوع ترافیک انتقال کالاها و عبور و مرور افزایش خواهد یافت.

یک تحلیل‌گر مسائل جهانی امکان فرستادن سربازان هندی با استفاده از بندر چابهار به افغانستان را در صورت لزوم رد می‌کند و می‌گوید: "بسیار سخت است که حدس بزنیم هند در نظر دارد تا نیروهای نظامی خویش را برای کمک به نیروهای نظامی افغان بفرستد. در گذشته هیچ وقت نیروهای نظامی هند چنین نقشی را بازی نکرده است. هند می‌داند که راه‌حل دائمی بحران در کابل تنها از طریق تفاهم ممکن است که جنگ و خشونت پایان یافته و افغانستان در مسیر توسعه قرار گیرد."^{۲۴}

²³ Iran's UN envoy stresses role of int'l economic cooperation in boosting Afghanistan stability. New York, Dec 20, 2016, IRNA -

<http://www.irna.ir/en/News/82353418/>

²⁴ Indian expert: Chabahar Port is highly important for Iran, India, and Afghanistan, 19/09/2016

<http://www.irna.ir/en/News/82236375/>

بندر چابهار ایران کلید احیای روابط تجاری افغانستان-هند

اگر بندر چابهار در ایران به زودی به بهره‌برداری سپرده شود، تجارت هند با افغانستان از ۶۰۰ میلیون دلار کنونی به یک میزان بالایی افزایش خواهد یافت. شیدا محمد ابدالی سفیر افغانستان در هند اظهار داشت که این بندر فاصله ترانزیت کالاها میان سه کشور را کوتاه می‌سازد. ابدالی در یک مصاحبه اختصاصی با بیزنس لاین گفت افغانستان پس از سه دهه جنگ به سمت بازسازی در حرکت است، برای شرکت‌های هندی نیز فرصت‌های زیادی در این کشور وجود دارد. وی افزود که بندر چابهار کلیدی برای افزایش تجارت بین دو کشور است. در ضمن، پیش‌نویس موافقت‌نامه ترانزیتی سه‌جانبه تکمیل شده و به زودی نهایی می‌شود. او گفت که این بندر مسیر جدیدی بین آسیای مرکزی و آسیای جنوبی خواهد بود و به شرکت‌های هندی کمک خواهد کرد تا به بازارهای جدیدتری در آسیای مرکزی راه یابند.

موقعیت استراتژیک

این بندر برای صادرات کالاهای هندی به افغانستان که محصور به خشکی می‌باشد، به لحاظ استراتژیک مهم است. هر سه کشور موافقت‌نامه‌ای برای معاملات ترجیحی و تعرفه پایین برای انتقال کالاهای تجاری از طریق چابهار را امضاء کرده‌اند. کارشناسان معتقدند که اقدام هند برای حمایت از چابهار استراتژی‌ای برای مقابله با تلاش اخیر چین برای کنترل بند گوادر پاکستان می‌باشد که ۱۷۲ کیلومتر از چابهار فاصله دارد.^{۲۵} ابدالی گفت که بر اساس یک تحقیق انجام شده، فرصت‌های در حال ظهور در افغانستان و ارتباطات جدیدی که در چابهار به وجود آمده می‌تواند، تجارت بین دو کشور را از ۶۰۰ میلیون دلار به ۵ میلیارد دلار در سه سال آینده برساند. او گفت: هند تا کنون ۱۰۰ میلیون دلار را برای توسعه زیرساخت‌های این بندر تعهد کرده است. ابدالی همچنان گفت که افغانستان در کنار سرمایه‌گذاری در بخش شاهراه‌ها، نیروگاه‌های تولید انرژی و راه‌آهن، منابع معدنی خویش مانند آهن، طلا، سنگهای قیمتی، زغال سنگ و گاز را نیز استخراج کند.

شرکت‌های هندی

او اضافه کرد که هم اکنون بیشتر از ۱۰۰ شرکت هندی در افغانستان فعالیت می‌کنند و با توجه به فرصت‌های روزافزون در افغانستان، تعداد آنها به صورت قابل ملاحظه‌ای افزایش خواهد یافت.^{۲۶}

امضای موافقت‌نامه سه جانبه چابهار

در نهایت، رویداد تاریخی امضای موافقت‌نامه سه جانبه چابهار به گونه رسمی در تهران صورت گرفت. در این مراسم، هند یک قرارداد تاریخی سه‌جانبه را در ۲۳ می ۲۰۱۶ به امضاء رساند تا در توسعه بندر استراتژیک چابهار سهم گرفته و یک دهلیز حمل‌ونقل-تجارتی از طریق افغانستان اعمار کند که هزینه تجارت با آسیای مرکزی و اروپا را به نصف کاهش دهد.

²⁵ Distance To Gwadar From Chabahar is: 107 miles / 172.2 km / 92.98 nautical miles

<http://www.prokerala.com/travel/distance/from-chabahar/to-gwadar/>

²⁶ Rahul Wadke. Chabahar port in Iran holds key to boost Indo-Afghan trade ties.

<http://www.thehindubusinessline.com/economy/chabahar-port-in-iran-holds-key-to-boost-indoafghan-trade-ties/article6151385.ece>

توسعه بندر چابهار برای هند مهم است، زیرا این امر نه تنها دهلی نو را قادر می‌سازد که بدون وابستگی به پاکستان به بازارهای جهانی دسترسی داشته باشد، بلکه حریفی برای گسترش نفوذ چین در ساحه اقیانوس هند نیز می‌باشد. اما مشکلات امنیتی این پروژه در خاک افغانستان همچنان یک دردسر جدی است. نرندرا مودی نخست‌وزیر هند پس از امضای قرارداد در حضور اشرف غنی رییس جمهور افغانستان و حسن روحانی رییس جمهور ایران گفت: "ما می‌خواهیم با جهان وصل شویم. این توافق‌نامه مسیر تاریخ در منطقه را تغییر خواهد داد." مطالعات نشان می‌دهد که این دهلیز هزینه و زمان انتقال محموله‌ها به اروپا را تا ۵۰ درصد کاهش می‌دهد.

نرندرا مودی اولین نخست‌وزیر هند است که پس از ۱۵ سال از ایران دیدار می‌کند. قراردادهای متعددی را به صورت جداگانه با حسن روحانی از جمله تبادل اطلاعات استخباراتی برای مبارزه با تروریسم و گسترش روابط فرهنگی و تکنولوژیکی را امضاء کرد. هند که با سرمایه‌گذاری استراتژیک چین در بندر گوادر پاکستان بدبین است، به این باور است که بیجینگ از این طریق به منطقه دریای هند دسترسی پیدا خواهد کرد. در پاسخ، دهلی نو برای مقابله به تلاش‌های چین که گویا در ساحه نفوذ هند انجام می‌شود، بیش از یک دهه قبل مذاکرات برای احداث بندر چابهار را با تهران آغاز کرد.

قرارداد دوجانبه روز دوشنبه با تهران برای هند ۵۰۰ میلیون دالر هزینه برخواهد داشت تا در بندر چابهار سرمایه‌گذاری کند تا این بندر بتواند به یک مرکز تجاری منطقه‌ای تبدیل شود. این بندر، یک مسیر بدیل برای دسترسی افغانستان به دریا را فراهم می‌کند. نخست‌وزیر مودی گفت: "توافق‌نامه دوجانبه جهت توسعه بندر چابهار و زیرساخت‌های مرتبط با آن و سرمایه‌گذاری حدود ۵۰۰ میلیون دالری هند در این بندر یک نقطه عطف است." روحانی گفت: "چابهار می‌تواند نماد بزرگی از همکاری بین ایران و هند باشد." نخست‌وزیر از غالب دهلوی، شاعر مشهور زبان پارسی نقل قول کرد: "هرگاه اراده کنیم، کاشی تا کاشان قدمی بیش نیست."

به عنوان بخش جداگانه‌ای، موافقت‌نامه چابهار، هند، افغانستان و ایران توافق کردند که یک دهلیز ترانزیتی-تجارتی زمینی را نیز تأسیس کنند. سه کشور پس از مذاکرات طولانی از سال ۲۰۰۳ بدینسو، پس از لغو تحریم‌ها علیه تهران در ماه جنوری اجرای پروژه چابهار را سرعت بخشیدند. شبکه راه‌های موجود ایران از طریق بندر چابهار به زرنج در افغانستان وصل خواهد شد. سپس ادامه این جاده به بزرگراه زرنج-دلارام به طول ۲۱۸ کیلومتر متصل شده که در سال ۲۰۰۹ از سوی هند به ارزش ۶۸۰ کرور هندی ساخته شد. سرانجام این مسیر به سرک حلقوی افغانستان وصل می‌گردد. این راه امکان دسترسی هند به چهار شهر عمده افغانستان مانند هرات، قندهار، کابل و مزار شریف را فراهم می‌کند؛ کابل قبلاً به دهلی نو هشدار داده است که آماده حملات احتمالی عناصر تحت نفوذ پاکستان به منظور به تأخیر انداختن در اجرای پروژه باشد. پلان‌های آینده شامل احداث یک دهلیز حمل‌ونقل شمال-جنوب از طریق ایران به روسیه و اروپا می‌باشد.

هند مبلغ ۵۰۰ میلیون دالر (۱۰۰۰ کرور هندی) را در مرحله اول توسعه بندر چابهار سرمایه‌گذاری خواهد کرد که شامل اعطای ۱۵۰ میلیون دالر وام از *اگزیم بانک* برای سازمان بنادر دریایی ایران است تا برای ساختن باراندازها و لنگرگاه‌های کشتی در چابهار می‌باشد. شرکت ساختمانی دولتی «ایرکن» موافقت‌نامه‌ای را برای ساختن یک خط راه‌آهن از بندر چابهار الی زاهدان امضاء کرده و نیز شرکت «نالکو» قراردادی را امضاء کرده است که تسهیلات ذوب نیم میلیون تُن آلومینیوم را در منطقه آزاد تجاری چابهار فراهم کند که گاز طبیعی ارزان را در اختیار ایران قرار خواهد داد.

برنامه «بندرهای جهانی هند» که بخشی از برنامه‌های وزارت انتقالات دریایی هند است و با سرمایه‌گذاری مشترک «صندوق بندر نهرو» و «کندالا پورت» ایجاد شده، مبلغ ۸۵ میلیون دلار را برای احداث دو لنگرگاه دو-محموله‌ای به طول ۶۴۰ متر و سه لنگرگاه چندین محموله‌ای سرمایه‌گذاری خواهد کرد. شرکت‌های نفتی ایسار اویل و MRPL ۱,۲ میلیارد از ۶,۴ میلیارد دلار پرداختی‌های خود که از ایران نفت خام وارد کرده پرداخت کرده و پذیرفته‌اند که ۱,۵ درصد سود در مقابل مبلغ باقیمانده به عنوان حسن‌نیت بپردازند. این نخستین پرداختی هند به ایران پس از لغو تحریم‌های غرب علیه خلیج فارس می‌باشد. پس از ختم مذاکرات دو جانبه بین نارندرا مودی و روحانی، منابع معتبر در دولت گفته‌اند: "هند با توجه به روابط جدید اقتصادی با ایران، تمام قروض نفتی خود به ایران را پرداخت می‌کند."^{۲۷}

²⁷ India, Iran and Afghanistan sign Chabahar port agreement, May 24, 2016
<http://www.hindustantimes.com/india/india-iran-afghanistan-sign-chabahar-port-agreement/story-2EytbKZeo6zeClpR8WSuAO.html>

بندر چابهار و روابط عمیق تر انرژی در آجندای بهبود روابط مودی با ایران

پس از لغو تحریم‌ها علیه ایران در ماه جنوری، هند به دنبال روابط مستحکم‌تر انرژی با ایران بوده و تا هنوز ۲۰ میلیارد دلار را برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌های نفت و گاز و همچنان صنعت تولید فراورده‌های کیمیایی از مواد خام حاصل از نفت یا گاز طبیعی (Petrochemical) و تولید کود اختصاص داده است. بنابراین محور اصلی دیدار دو روزه نخست‌وزیر نارندرا مودی، امضای قرارداد بخش اول بندر استراتژیک چابهار خواهد بود. چابهار واقع در جنوب شرقی ایران به هند کمک خواهد کرد تا پاکستان را دور زده و با افغانستان که روابط امنیتی و منافع اقتصادی نزدیک تری دارد، به صورت مستقیم وصل گردد. علاوه بر امضای قرارداد تجارتي مرحله اول چابهار، مودی پیمان سه‌جانبه ترانزیت و حمل‌ونقل میان هند، افغانستان و ایران را نیز امضاء خواهد کرد. منابع می‌گویند که گفتگوهای تجاری درباره حق تأسیس پروژه گاز فرزند-ب در ایران را برای شرکت نفت و گاز طبیعی (ONGC) صورت گرفته است.

در جریان دیدار مودی با حسن روحانی در تاریخ ۲۳ می ۲۰۱۶ مذاکرات دو جانبه آغاز شد. اتصال منطقه‌ای، زیرساخت‌ها، انرژی و همچنان تروریسم و افراط‌گرایی در منطقه، آجندای این دیدار را تشکیل می‌داد. گفتگوها روی پرداخت ۶,۴ میلیارد دلاری که شرکت‌های هندی ایسار اوپل و ام.آر.پی.ال از ایران مقروضند نیز بحث خواهد شد.^{۲۸}

افغانستان و چابهار

افغانستان مهم‌ترین همکار تجاری چابهار است. افغانستان مهم‌ترین شریک تجاری و اقتصادی منطقه آزاد چابهار نیز است. حامد علی مبارکی، رییس سازمان منطقه آزاد چابهار در ملاقات با وزیر اقتصاد جمهوری اسلامی افغانستان، با اشاره به ثبت و فعالیت ۱۵۰ شرکت سرمایه‌گذار در منطقه اضافه نمود: "حضور و سکونت ۵۰۰ شهروند افغان در چابهار نشان‌دهنده عزم جدی آنها برای سرمایه‌گذاری و پشت کار برای تجارت در این منطقه می‌باشد." با اشاره به این حقیقت که منطقه آزاد چابهار می‌تواند نقش مهمی در پیشرفت تجارت و ترانزیت کالا در کشورهای همسایه بازی کند، ایشان بیان داشت که منطقه آزاد چابهار به دلیل موقعیت استراتژیک و اتصال آن به دریای هند، شرایط خوبی برای ترانزیت و تجارت دارد.

رییس سازمان منطقه آزاد چابهار با اشاره به روابط فرهنگی و اجتماعی بین ایران و افغانستان، بیان داشت که دولت ایران سرمایه‌گذاری‌های زیادی به ویژه در توسعه زیرساخت‌های بندرها، راه‌آهن، صدور مجوز میدان‌های بین‌المللی و تأسیس کارخانه فولاد، کارخانه تولید فراورده‌های کیمیایی از مواد خام حاصل از نفت یا گاز طبیعی (Petrochemical) و کارخانه‌های ذوب معادن انجام داده است. او گفت که فعال‌سازی دهلیز شرق-غرب از برنامه‌های دولت است که می‌خواهد ترافیک ترانزیتی را از منطقه آزاد تجاری چابهار به جاده ملاک و مرز زابل منتقل نماید.

با توجه به اظهارات مبارک، سرمایه‌گذاران خارجی می‌توانند مالکیت زمین را به مدت ۵۰ سال با قیمت مناسب مقرون به‌صرفه برای فعالیت تجاری و اقتصادی تصاحب کنند و برای مدت بیست سال از هرگونه مالیاتی معاف شوند. مدیر مسوول سازمان ساحه آزاد چابهار تأکید کرد: «فعالیت‌های اقتصادی و تجاری در افغانستان باید از آزادی بیشتری برخوردار باشد تا فرصت‌های

²⁸ Chabahar port and deeper energy ties on agenda as Modi renews Iran link, May 23, 2016
<http://www.hindustantimes.com/business/chabahar-port-and-deeper-energy-ties-on-agenda-as-modi-renews-iran-link/story-fOEIFJZdA9z1QIhkiXIL.html>

سرمایه‌گذاری در این شهر و صدور انواع مختلف کالاها، محصولات کشاورزی و مواد معدنی را از طریق این بندر به سایر نقاط جهان فراهم سازد.»

وزیر اقتصاد افغانستان بیان داشت: «این کشور یکی از ثروتمندترین کشورها در زمینه داشتن آهن، کرومیت، زغال‌سنگ، سنگ‌های قیمتی و نفت است.» وی واضح ساخت که کالا و مواد معدنی این کشور از طریق بندر استراتژیک و آبی چابهار به مناطق مختلف جهان صادر می‌شود. عبدالستار مراد تأکید نمود: «چابهار تأثیر زیادی بر توسعه اقتصادی افغانستان دارد و می‌تواند نقش مهمی در توسعه این کشور محصور به خشکی داشته باشد.» وی گفت که تجاران افغان مشتاق کار در بندر چابهار هستند و توجه‌شان به سرمایه‌گذاری بیشتر در این منطقه می‌باشد. او امیدوار است که بندر چابهار یک شریک خوب برای تجارت این کشور در آینده نزدیک باشد و به نوعی این کشور را از رکود اقتصادی نجات دهد. او خاطر نشان می‌سازد که مقامات افغان بر توسعه روابط اقتصادی، تجاری و سیاسی با ایران تأکید دارند. امنیت بالا، تعامل خوب بین مقامات ایرانی و زیرساخت بندر چابهار شرایط مناسب را برای حمل و نقل، صادرات و واردات کالا توسط فعالان اقتصادی و سرمایه‌گذاران افغان فراهم کرده است.²⁹

هند و چابهار

زمانی که رهبران هند، ایران و افغانستان در بهار امسال در مراسم افتتاح بندر استراتژیک چابهار در تهران گرد هم آمدند، آنها به فارسی شعر دکلمه کردند و گفتند که همکاری‌شان "مسیر تاریخ را تغییر می‌دهد." چندین ماه پس از مراسم افتتاحیه و وعده‌های هند مبنی بر سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون دالر آمریکایی در این پروژه، بندر پر آوازه چابهار هنوز هم بی‌رونق است و در سایه بندر گوادر قرار دارد که از سوی چین احداث شده و ۱۰۰ کیلومتر به طرف شرق آن واقع شده است. سمیر پاتل تحلیلگر در نهاد تحقیقی «گیت‌هاوس» در ممبئی گفت: "آنچه ما فعلاً شاهد هستیم، مشکلات هند در اجرای تعهداتش در خارج از کشور است." "هرگاه یک نخست‌وزیر تعهد می‌کند، برای احزاب مشکل است که این پروسه را اجرایی کند. بروکرسی هند سد راه عملی‌شدن تعهد نخست‌وزیر می‌شود."

چنین به نظر می‌رسید که چابهار یک پیروزی آسان باشد و برای هند به عنوان پشتوانه در رقابت با همکاری چین و پاکستان در گوادر نقش ایفاء کند؛ ایران صاحب یک بندر بزرگ آبی در خارج از تنگه هرمز می‌شود که باعث رشد در منطقه شرقی فقیرنشین این کشور شود و افغانستان مسیری به بندرهای آبی پیدا خواهد کرد که اقتصاد جنگ زده این کشور را بهبود خواهد بخشید. اما پس از یک‌دهه این دارایی استراتژیک راکد مانده و این در حالی است که چین ۴۵ میلیارد دالر روی دهلیز اقتصادی چین-پاکستان سرمایه‌گذاری می‌کند که به بندر گوادر منتهی می‌شود.

برای نخست‌وزیر نارندرا مودی، چابهار می‌تواند وی را به اهدافش که در واقع ادغام اقتصادهای جنوب آسیا و تقویت جایگاه هند در منطقه است، کمک کند. با این حال، پیشرفت کند آن انتقادهایی را به بار آورده است. بندرهای غربی هند به شمول کاندیلا، موندرا، و ممبئی می‌توانند به کشاورزان هندی کمک کنند تا به کود کیمیاوی و سایر کالاها ارزان‌تر در آسیای مرکزی و فراتر از آن دسترسی داشته باشند.

چابهار حتی ممکن است به نفع چین نیز باشد. چین روابط تجاری خود با ایران را پس از تشدید تحریم‌ها بر آن کشور از سوی

²⁹ Afghanistan is the most important trade and economic partner of Chabahar Free Zone. Zahedan, Ettelaat newspaper Correspondent: Tuesday, May 10, 2016, No. 26435(in Persian language).

آمریکا و اتحادیه اروپا در سال ۲۰۱۲ عمیق تر کرد و توانست از اقتصاد ۴۰۰ میلیارد دلاری جمهوری اسلامی نفع ببرد. بیجینگ همچنان در حال گسترش جای پای خود در سایر مناطق خلیج فارس می‌باشد. شرکت ترانزیت کاسکو در تاریخ ۲۸ سپتامبر سال ۲۰۱۶، قراردادی را برای ساخت و راه اندازی یک ترمینال کانتینری در امارات متحده عربی امضاء کرد.

برای ایرانی‌ها سرمایه‌گذاری جدید به زودی به ثمر نمی‌نشیند. با کاهش تحریم‌ها در ماه جنوری، فقر شدید در سیستان و بلوچستان، فقیرترین ولایات ایران که نیروهای امنیتی در حال مبارزه با شورشیان هستند و با تهدید ستیزه‌جویان دولت اسلامی در سراسر مرز پاکستان و افغانستان مواجه هستند، کاهش یافته است. عبدالرحیم کردی، معاون امور اقتصادی سازمان منطقه آزاد تجاری چابهار اظهار داشت که این پروژه آسیب‌پذیری ایران را در مقابل مسدودیت‌های احتمالی تنگه هرمز نیز کاهش خواهد داد. وی گفت اگر تنگه هرمز گلوگاه ترافیک خلیج در پی دشمنی‌های منطقه‌ای بسته شود، "چابهار تنها نقطه‌ای است که می‌تواند ایران را به دریاهای آزاد وصل کند."^{۳۰}

هند و توسعه چابهار

دولت هند بیان داشته است که ۵۰۰ میلیارد دلار را به چابهار که در خلیج عمان قرار دارد، به هدف وصل شدن به دهلیز مهم حمل و نقل به کشورهای دارای منابع غنی منطقه سرمایه‌گذاری می‌کند. با تکمیل شدن کار بندر چابهار، این بندر با دهلیز بین‌المللی حمل و نقل شمال-جنوب وصل خواهد شد که از بندر عباس ایران در خلیج فارس تا روسیه، اوراسیا و اروپا امتداد یافته است.

سوشما سواراج، وزیر خارجه هند روز دوشنبه اظهار داشت که با وجود شک و تردیدها درباره نقش دهلی‌نو کارهای این پروژه شدت گرفته است. از وی نقل شده است که: "ایران برای قرن‌ها نقطه اتصال میان کشورهای آسیا به شمول هند و اروپا بوده است. اتصال یکی از نقاط قوت کلیدی ایران است و رییس جمهور روحانی علاقه‌مند است تا تمام ابتکارهای مربوط به اتصال را تقویت کند."

سخنان امیدوار کننده سواراج زمانی بیان می‌شود که گزارش‌های مایوس کننده‌ای وجود دارد که بزرگ‌ترین پروژه زیربنایی هند در خارج از کشور به دلیل مشکلات تجاری با ایران به انحراف کشیده شده است. فقط در حدود ۷۲ کیلومتری غرب بندر گوادر در ایالت بلوچستان پاکستان که توسط چین ایجاد شده است، چابهار در دهانه تنگه هرمز در خلیج فارس برای هند مسیر دریایی را به افغانستان و آسیای مرکزی از طریق بندرعباس در کرانه دریای خزر فراهم می‌کند. در پی توافقنامه ۱۴ جون ۲۰۱۴ میان تهران و شش قدرت جهان، بسیاری از کشورهای خارجی علاقه‌مند شده‌اند در پروژه‌های اقتصادی و زیربنایی در بندر چابهار سرمایه‌گذاری کنند؛ اما ایران با دقت تمام به پیشنهادات موجود در پی انتخاب بهترین آنها به عنوان شرکای آینده خود است.^{۳۱}

³⁰ Golnar Motevalli; Iain Marlow. India Slow to Expand Iran Port as China Races Ahead at Rival Hub, October 5, 2016

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-10-04/india-and-iran-slow-to-develop-port-as-china-builds-rival-hub>

³¹ India- Chabahar Development on Track, TEHRAN (FNA)- The Indian government announced that it has on its agenda the development of the Iranian port of Chabahar as part of its ambitious bid to access Central Asia and Afghanistan.

<http://en.farsnews.com/print.aspx?nn=13960320001816>

کشورهای خارجی علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در چابهار

برخی کشورها با توجه به اینکه بندر چابهار یک پروژه رو به رشد است، علاقه‌مند هستند در این بندر سرمایه‌گذاری کنند. در میان کشورهای که در راستای تقویت ثبات در افغانستان کار می‌کنند، جاپان بسیار فعال است. در رابطه با همین موضوع، یک مقام ارشد وزارت امور خارجه جاپان در دهلی‌نو در ۸ سپتامبر ۲۰۱۶ اعلام نمود که کشورش علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در بندر چابهار است. ماسایوکی تاگا در جریان یک دیدار از دهلی‌نو در ۵ جنوری ۲۰۱۷ اظهار داشت که جاپان علاقه‌مند همکاری با هند برای سرمایه‌گذاری در چابهار و توسعه این بندر می‌باشد.

در همین حال، «برهاملای چالانی» یک کارشناس امور استراتژیک هند بیان داشته است که کمک جاپان به هند در بندر چابهار یک گام مؤثر برای مقابله با حضور چین در پاکستان خواهد بود. وی اظهار داشت که جاپان علاقه‌مند ساخت یک مجتمع صنعتی در بندر چابهار است و علاوه بر آن "چابهار ظرفیت بیشتری نسبت به بندر گوآدار پاکستان دارد." چالانی تأکید کرد که بندر چابهار می‌تواند در آینده به یک مرکز بزرگ حمل و نقل در منطقه تبدیل شود.

رقابت هند، چین و جاپان برای سرمایه‌گذاری در چابهار

هرچند نخستین کشتی هند که از طریق بندر کندالا به بندر چابهار ایران رسیده است، اما هندی‌ها در توسعه یگانه بندر متصل به دریای ایران تلاش کافی انجام نداده‌اند. چین که در حال حاضر بر توسعه بندر گوآدار پاکستان تمرکز دارد، نیم‌نگاهی به چابهار و حضور ایران در «ابتکار کمربند و جاده» بی‌جنگ نیز دارد. جاپان یکی دیگر از بازیگران جدی است که آشکارا علاقه‌مند سهم‌گیری در توسعه بندر چابهار می‌باشد. بحث این است که کدام یک از این سه کشور برای همکاری در توسعه چابهار و خطوط راه‌آهن شرقی کشور از اولویت بیشتری برای ایران برخوردار خواهد بود.

اوراسیا ریویو، یک نهاد تحقیقی مستقر در آمریکا، خلاصه این موضوع را در قالب یک مقاله نشر کرده است که متن کامل آن در ذیل آمده است:

یک سال پس از دیدار نارندرا مودی نخست‌وزیر هند از ایران و امضای موافقت‌نامه «تاریخی» چابهار، او در دیداری از ایالت گجرات گفت که ایران و هند به زودی از طریق راه دریایی از کندالا به چابهار وصل خواهند شد.

در واقع، توسعه چابهار و مسیرهای راه‌آهن ایران از چابهار تا شمال غربی شهر مشهد باید به عنوان یک بسته در نظر گرفته شود، تمام اجزای آن باید به موازات هم پیشرفت کنند تا ایران بتواند از این فرصت ویژه استفاده کند.

پس از سفر اخیر شی جنین پنگ رئیس‌جمهور چین به ایران، مقامات در مورد ایجاد مناطق آزاد جدید و پارک‌های صنعتی از طریق سرمایه و تکنولوژی چین، از جمله در بندر جسک، و تمویل پروژه‌های قابل اجرا از سوی بانک صادرات و واردات چین صحبت کرده‌اند. در حالی که چابهار بهترین گزینه برای دسترسی هند به بازارهای منطقه به شمول افغانستان، آسیای مرکزی، روسیه، قفقاز و اروپا است، چین اما عملاً از طریق گوآدار به دریای هند دسترسی دارد.

جاپانی‌ها نیز اخیراً علاقه زیادی به سهم‌گیری در توسعه چابهار نشان داده‌اند. بنابراین، در حال حاضر ایران در شرایط بهتری برای انتخاب شرکای خود در توسعه چابهار و ایجاد زیرساخت‌های حمل و نقل در جنوب شرقی این کشور قرار دارد. تقویت

همکاری با جاپان و هند و توسعه روابط با این کشورها در زمینه‌هایی مانند مبادله انرژی، ساخت و راه‌اندازی پالایشگاه‌ها، توسعه چابهار و ایجاد راه‌آهن بین این بندر مهم دریایی ایران و افغانستان و آسیای میانه اقدامات مهمی است که می‌تواند چین را به سهم‌گرفتن در این پروژه ایران بیشتر ترغیب کند تا یک متحد استراتژیک مثل ایران را از دست ندهد و نقش فعال‌تری در پروژه‌های این کشور داشته باشد.

اهمیت موافقت‌نامه چابهار

صلاح‌الدین ربانی وزیر امور خارجه افغانستان، با توضیح در مورد دست‌آوردهای کشورش در زمینه دیپلماسی منطقه‌ای و بین‌المللی در سال ۲۰۱۶ گفت که امضای موافقت‌نامه‌های بین‌المللی و جلب دیدگاه مثبت جامعه بین‌المللی برای حمایت از افغانستان موفقیت این دیپلماسی را نشان می‌دهد. ربانی روز یکشنبه به خبرنگاران گفت: "امضای موافقت‌نامه سه جانبه در مورد ترانزیت از بندر چابهار برای افغانستان، ایران و هند بسیار زیاد مهم است."

وی همچنان تأکید کرد که امضای موافقت‌نامه‌ای میان کشورهای چین، قرقیزستان، تاجیکستان، ایران و افغانستان برای راه‌اندازی یک خط‌آهن مشترک، موفقیت دیگری برای دستگاه دیپلماسی این کشور بود تا افغانستان به نقطه وصل کشورهای منطقه تبدیل شود. وزیر امور خارجه افغانستان گفت که در جریان این سفر، کشورش چندین موافقت‌نامه امنیتی با کشورهای همسایه امضاء کرده است و مقامات امنیتی بلند پایه افغانستان مذاکرات سازنده‌ای درباره همکاری‌های امنیتی با ایران در تهران داشته است.^{۳۲}

تحلیل چابهار با استفاده از مدل تحلیلی SWOT (نقاط قوت، نقاط ضعف، فرصت‌ها و تهدیدات)

در اینجا، من توسعه چابهار را بر اساس مدل SWOT تجزیه و تحلیل خواهم کرد. همانطور که می‌دانیم SWOT یک مدل مفید برای تجزیه و تحلیل پروژه‌های مهم نظیر بندر چابهار است که قرار است نقطه وصلی برای همکاری‌های منطقه‌ای بین سه کشور شود.

مدل SWOT مشتمل بر مراحل زیر می‌باشد:

- نقاط قوت: ویژگی‌های یک تجارت و یا یک پروژه که نسبت به دیگر پروژه‌ها از امتیاز بیشتری برخوردار است.
- نقاط ضعف: ویژگی‌های یک تجارت که تجارت یا پروژه را در جایگاه پایین‌تری نسبت به دیگران قرار می‌دهد.
- فرصت‌ها: ظرفیت‌های موجود که تجارت یا پروژه می‌تواند به نفع خود از آنها استفاده کند.
- تهدیدات: عناصر موجود که می‌تواند برای تجارت یا پروژه مشکل‌ساز باشد.

³² Afghan FM stress importance to trilateral agreement on Chabahar development. Kabul, IRNA, 19/03/2017 <http://www.irna.ir/en/News/82469432/>

نقاط قوت

در نخست، توسعه بندر چابهار به عنوان تنها بندر ایران متصل به دریا امکان تنوع در واردات کشور را فراهم می‌کند، هرچند محدودیت‌هایی در خلیج فارس وجود دارد. استفاده از بندر چابهار ترانزیت کالا را به افغانستان و آسیای میانه تسریع کرده، هزینه‌های خالص کالاها در بازارهای منطقه‌ای را کاهش خواهد داد. استفاده از این بندر ترانزیت کالاها را رونق بیشتر خواهد بخشید. توسعه بندر چابهار و احداث راه‌آهن چابهار-زاهدان-مشهد، پیامدهای مثبت و ارزشمندی در توسعه منطقه شرقی ایران خواهد داشت. ایجاد فرصت‌های تولیدی در بخش‌های صنعت، معدن، ساخت و ساز، فرصت‌های کاری زیادی برای نیروی کار محلی، منطقه‌ای، ملی و بین‌المللی ایجاد خواهد شد. این موضوع در نهایت به صورت مؤثری خلاء جمعیتی موجود را پر نموده و باعث کاهش تجارت‌های غیر قانونی نظیر قاچاق مواد مخدر می‌شود. این اقدامات موقعیت جغرافیایی فعلی را به یک منطقه جئوپولیتیک تبدیل کرده و جایگاه ایران در منطقه را ارتقاء خواهد داد.

پس از توسعه بندر چابهار و اتمام دهلیز ترانزیتی جنوب شرقی-شمال شرقی از چابهار تا سرخس، کشتی‌ها بندر چابهار را برای بارگیری و تخلیه محموله برای کاهش مصرف سوخت و زمان، انتخاب می‌کنند. بنابراین، این یک فرصت عالی برای ایران است تا درآمدهایش را بلند ببرد (بین بندر چابهار و بندر امام خمینی در ماه‌شهر فاصله ۱۹۰۰ کیلومتری وجود دارد). ایران قصد دارد بخش عمده‌ای از ترمینال‌های صادرات نفت خود را از خلیج فارس به سواحل شرقی دریای عمان در چابهار انتقال دهد. اجرای این طرح منجر به توسعه منطقه جنوب شرقی کشور خواهد شد. شهرهای کرانه شرق بندر چابهار تا مرز پاکستان و افغانستان مانند سرآوان، خاش، زاهدان، زابل، تابباد و غیره نیز توسعه می‌یابد و تغییرات مهمی در منطقه شرق (ولایت‌های سیستان و بلوچستان و خراسان جنوبی) نمایان خواهد شد.

بندر چابهار در آینده برای توسعه مناطق شرقی و بهبود تجارت خارجی ایران امیدوار کننده است. توسعه و فعالیت این بندر می‌تواند برای کاهش بار اضافی در جاده‌های ارتباطی کشور مفید باشد، زیرا ایران مجبور به واردات، صادرات و توزیع کالا در نیمه شرقی خود از طریق بندرهای خویشت در خلیج فارس می‌باشد. در همین حال، استفاده از بندر آبی چابهار، منافع اقتصادی بسیاری را برای مناطق شرقی این کشور هم از لحاظ تجاری و هم به لحاظ توسعه ترانزیت و اقتصاد منطقه به بار خواهد آورد. اگر این بندر به کار گرفته شود و ترانزیت و حمل و نقل بهبود یابد، شهرهای واقع شده در امتداد این بندر نیز در ایجاد اشتغال و بهبود اقتصادی رشد می‌کنند، و توسعه اقتصادی باعث کاهش بی‌ثباتی سیاسی و قاچاق در این منطقه محروم خواهد شد. بنابراین توسعه بندر چابهار و حوزه شرقی مزایای زیادی برای کشور و به ویژه توسعه تجارت خارجی و ترانزیت ایجاد خواهد کرد.

نتایج عوامل داخلی-نقاط قوت

- وجود مرزهای طولانی و آبی وافر.
- وجود دهلیز ترانزیتی چابهار-ملاک. چابهار مستقیماً به بندر وصل است.
- موقعیت استراتژیک چابهار نسبت به سایر بندرهای ایران و دسترسی مستقیم ایران به آبهای آزاد دریای هند.
- وجود کشورهای فارسی‌زبان افغانستان و تاجیکستان به این معنی است که در کنار دهلیز طولانی، اشتراکات فرهنگی نیز وجود دارد که ممکن است ارتباطات را سهل‌تر بسازد.

نقاط ضعف

نبود یک برنامه فضایی در سطح ملی به عنوان یک سند اساسی برای توسعه کشور و نقایص در برنامه‌های توسعه پنج ساله (که ۶ مورد آن در سال آینده اجرا می‌شود) مانع تصمیم‌گیری ملی برای توسعه حوزه شرق می‌شود. هرچند ایران در دورنمای بیست ساله‌اش، خود را به عنوان یک کشور برتر منطقه در تمام زمینه‌ها تا سال ۲۰۲۵ (۱۴۰۴ ه ش) تعریف کرده است، با این حال، دستیابی به این اهداف با رشد سالانه ۸ درصدی که برنامه ریزی شده است، ایران را از رسیدن به این اهداف باز داشته است. مسئله چابهار به عنوان یکی از مهم‌ترین چالش‌های کشور مطرح است که نیاز به توجه دولت، ملت و تمامی نهادهای دولتی دارد. نیاز مبرم برای یک برنامه استراتژیک وجود دارد که مورد قبول همه نهادها و سازمان‌ها باشد و از همه توانایی‌ها و ظرفیت‌های موجود استفاده شود.

علیرغم تمایل برای سهام‌شدن در این طرح و اعلام سرمایه‌گذاری ۱۰۰ میلیون دلاری در سال ۲۰۰۳، هند تا سال ۲۰۱۳ هیچ اقداماتی در این زمینه انجام نداده است. باید هماهنگی در آماده سازی منابع انسانی برای اجرای کامل برنامه انجام شود و ساخت راه‌آهن، میدان‌های هوایی و ترمینال‌های باربری و مسافری در بندر به طوری که بتوانند امور را در مرحله‌ی انکشافی مدیریت کنند، صورت بگیرد. ضعف دیگر این طرح این است که هیچ توجهی به مراکز علمی و آموزشی علوم تکنیکی، برنامه‌هایی برای ساختن زیرساخت‌ها و تجهیزات و یا آمادگی برای تجهیزات در آینده نیز در نظر گرفته نشده است.

نتایج تحلیل عوامل داخلی (ضعف‌ها)

- بی‌ثباتی سیاسی افغانستان و پاکستان به عنوان کشورهای هم‌جوار.
- نبود خط‌آهن چابهار-زاهدان-مشهد.
- موجودیت یک بندر رقیب در پاکستان (بندر گوادر).
- ضعف حمل‌ونقل هوایی و نیاز برای تأسیس یک میدان هوایی ملکی در چابهار.
- زراعت و باغداری سنتی که شدیداً نیاز دارد تا مدرن و میکانیزه شود.
- عدم موجودیت منابع آب و خاک کافی برای توسعه آینده.
- ناهنجاری‌های اجتماعی در برخی مناطق.
- محدودیت منابع آب و کیفیت نامناسب آب و خاک.
- شرایط نامناسب جوی.
- کمبود بارش کافی برای فعالیت‌های کشاورزی، جذب نیروی کار در منطقه و تداوم خشک‌سالی‌های پی در پی.
- پراکندگی زمین‌های مناسب برای فعالیت‌های کشاورزی و صنعتی در این محدوده و تراکم کم جمعیت.
- بیابان‌زایی/بیابانی شدن ساحات بزرگ مناطق شرقی

فرصت‌ها (عوامل داخلی)

موقعیت ایران در امتداد دهلیز بین‌المللی ترانزیتی شرق-غرب و شمال-جنوب فرصت استثنایی را برای این کشور ایجاد کرده است که می‌توان آن را دلیل اصلی علاقه‌مندی هند برای سرمایه‌گذاری در بخش زیربنای این منطقه دانست. در همین حال، چابهار تنها بندر ایران متصل به دریا است که در مرکز تجارت بین‌المللی ۲۴ دولت و ۱۵ کشور مستقل قرار دارد. اتصال این

بندر به شبکه راه‌آهن ایران می‌تواند پازل ظرفیت ترانزیت کشور را کامل کند. انتظار می‌رود که رشد ترانزیت از این بندر به کشورهای آسیای مرکزی در شرق دریای خزر و افغانستان و افزایش حمل و نقل انرژی و کالاها از ایران به پاکستان و هند و برعکس، ثبات ارز خارجی را برای ایران تضمین خواهد کرد.

از سوی دیگر، افزایش کشتی‌های باربری دریایی و ساخت لنگرگاه‌های عمیق‌تر، چابهار را به یکی از بزرگترین بندرهای تجاری ایران تبدیل می‌کند. علاوه بر آن، توسعه بندر چابهار به هند کمک خواهد کرد که صادرات خود را به ایران افزایش دهد و در عین زمان، هزینه حمل و نقل صادرات کالاها را از طریق دهلیز شمال-جنوب ۳۰ درصد کاهش دهد؛ به این دلیل که در حال حاضر تجارت ایران با اروپا از طریق دریای سرخ، کانال سوئز و دریای مدیترانه انجام می‌شود که سریع‌ترین و اقتصادی‌ترین مسیر تجارت کالاها با اروپا نیست.

علاوه بر این، واردات مواد خام و محصولات معدنی از کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان، با هزینه کم‌تر، دلیل دیگری برای سرمایه‌گذاری هند در چابهار است. به همین ترتیب، راه‌آهن که ایران را به آسیای مرکزی از طریق مرز اینچه بورون در ولایت گلستان وصل می‌کند. در سال ۲۰۱۴ (۱۳۹۳ هـ.ش) با حضور رؤسای جمهور سه کشور ایران، ترکمنستان و قزاقستان افتتاح شد. توسعه بندر چابهار به کشورهای ذکر شده امکان می‌دهد تا از مزایای این خط‌آهن نیز بهره‌مند شوند. در نتیجه، کشورهای آسیای مرکزی از جمله ترکمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان و تاجیکستان و همچنان افغانستان که دسترسی به آب‌های بین‌المللی برای گسترش صادرات خود ندارند، می‌توانند وارد سیستم حمل و نقل ایران شوند و از طریق خط‌آهن از بندر چابهار برای حمل و نقل و صادرات کالاهای‌شان استفاده کنند.^{۳۳}

احمد رشاد پوپل، رییس عمومی اداره گمرکات افغانستان، در تابستان ۲۰۱۶ (۱۳۹۵ هـ.ش) از برنامه توسعه بندر شهید بهشتی در چابهار بازدید کرد و اظهار داشت که بازدید مقامات افغان از ایران بویژه از ایالت سیستان و بلوچستان، برای تسهیل سرمایه‌گذاری و گسترش روابط دوجانبه و افزایش فعالیت‌های تجاری نقش مهمی ایفا می‌کند. وی خاطرنشان کرد هدف از دیدار ارزشیابی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بندر و منطقه آزاد چابهار، دنبال کردن تفاهم‌نامه بین ایران و افغانستان و فعال کردن بازارهای مرزی است. او افزود که میزان صادرات سالانه افغانستان به ایران، به ویژه به سیستان و بلوچستان، ۳۶ میلیون دالر است که واردات این کشور از ایران به ۱ میلیارد و ۵۰۰ میلیون دالر می‌رسد.

گسترش روابط ایران و افغانستان به نفع هر دو کشور است و زمینه توسعه و پیشرفت، به ویژه در ولایت‌های همجوار را فراهم می‌کند. مدیر عمومی بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان تأکید کرد که موقعیت مطلوب بندر چابهار باعث می‌شود که افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی به دریای هند وصل شوند. کشورهای همسایه از جمله افغانستان باید از این فرصت استقبال کنند و از موقعیت استثنایی بندر چابهار استفاده کنند. پیشرفت طرح توسعه بندر شهید بهشتی رضایت‌بخش بوده و ظرفیت بارگیری و تخلیه بندر به زودی از ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار تن به ۸ میلیون و ۵۰۰ هزار تن افزایش خواهد یافت.^{۳۴} سهم چین در این ساختار منجر به جذب سرمایه‌گذاران خارجی می‌شود و اجازه می‌دهد تا در کنار بندر گوآدار پاکستان، از طریق چابهار نیز به دریای هند دسترسی پیدا کند.

³³ Chabahar Corridor, The Development Bridge of Makran Coasts, Ettelaat Newspaper, Tue 5 July 2016- 15 Tir 1395 SH- 29 Ramadan 1437 Hijri, No. 26480

³⁴ Chabahar, The Gateway of Connecting Central Asian Countries to the Indian Ocean, Ettelaat Newspaper, Thurs 18 Aug 2016- 28 Mordad 1395 SH- 15 Dhu al-Qi'dah, No. 26515

سایر فرصت‌های بندر چابهار عبارتند از:

- کشورهای محصور در خشکی زیادی در آسیای مرکزی، بویژه افغانستان در مجاورت ولایت‌های سیستان و بلوچستان و خراسان جنوبی قرار گرفته‌اند.
- افزایش تقاضا برای خدمات بین‌المللی در کشورهای آسیای میانه.
- جاذبه‌های گردشگری، مذهبی و تاریخی.
- وجود بازارهای متعدد مرزی که باید دسترسی به بندر دریایی و راه‌های آبی داشته باشند.
- وجود بندر چابهار به عنوان دروازه اتصال و مبادلات.
- اجماع رهبران کشورهای منطقه در توسعه محور شرقی (چابهار-زاهدان-مشهد)، در امتداد مرزهای بین‌المللی ایران و کشورهای منطقه.
- توجه سران کشورها به توسعه محور شرقی.
- حضور منابع نفت و گاز در کشورهای آسیای مرکزی و آمادگی ترکمنستان برای داشتن یک بندر جهت صادرات.
- ظرفیت‌های ارتباطی در حمل و نقل دریایی که چابهار در آینده نزدیک فراهم می‌کند.
- فرصت‌های ارتباط الکترونیکی.
- تقاضا برای اتصال راه‌آهن، هوا و جاده در طول توسعه پروژه‌های اقتصادی آینده.
- نزدیکی بازار چابهار به بازارهای مصرف سوخت جهان، از جمله چین و هند.
- فرصت‌های جذب سرمایه خارجی و انتقال تکنولوژی.
- تولید انرژی جدید، به خصوص در زمینه انرژی بادی و خورشیدی در مناطق بیابانی وسیع در منطقه از جمله ایران، پاکستان و افغانستان.
- کمک‌های بین‌المللی برای بازسازی افغانستان.
- ظرفیت بندر چابهار برای تبدیل شدن به یک بندر بزرگ.
- توجه روسیه برای دسترسی به خلیج فارس جهت موازنه قوا با ایالات متحده در این منطقه.

تهدیدات (عوامل بیرونی)

بندر چابهار و شبکه ارتباطی دهلیز جنوب-شمال در محور شرقی باهیچ تهدید جدی‌ای به جز بندر گوادر مواجه نیست. این بندر و راه‌های متصل به این بندر، توسط چین نیز تهدید نمی‌شود که در بندر گوادر پاکستان سرمایه‌گذاری کرده است و دوست دارد که روابط تجاری خود را با کشورهای متصل به دریای هند، دریای عمان و خلیج فارس برقرار کند. با این حال، با توجه به رقابتش در برابر هند برای دسترسی به افغانستان و آسیای مرکزی، پاکستان با کمک چین به طور جدی تلاش می‌کند تا در اسرع وقت پروژه بندر گوادر را تطبیق و از آن به عنوان ابزاری برای دفاع از منافع ملی و رقابت در برابر چابهار استفاده کند. اگرچه مقامات پاکستانی می‌گویند که بندر گوادر رقیب چابهار نیست، اما در ایجاد ثبات، شغل و درآمد ارز خارجی برای پاکستان بسیار مهم است. بنابراین، دو بندر چابهار و گوادر به عنوان دو رقیب به شمار می‌روند.

بندر گوادر واقع در ۱۷۰ کیلومتری چابهار از موقعیت استراتژیک برخوردار است. گوادر، درست مانند چابهار، به دنبال ترانزیت کالاها به افغانستان و آسیای مرکزی می‌باشد. در نتیجه غفلت و سهل‌انگاری مسئولان و طراحان برنامه توسعه چابهار، پاکستان ابتکار ساخت بندر گوادر را با کمک چین در سال ۲۰۰۲ آغاز کرد. این طرح در دو مرحله طراحی شده است که تطبیق آن بندر گوادر را به مهم‌ترین بندر استراتژیک منطقه‌ای در خاورمیانه تبدیل خواهد کرد.

تهدید دیگری در مقابل توسعه بندر چابهار شامل این موارد می‌شود: نبود انسجام در مدیریت بندر، نبود نظم در تنظیم امور بند، موجودیت ادارات و نهادهای موازی، ضعف در ساختار و ادارات گمرکی، عدم مدیریت منسجم و مهم‌تر از همه کاستی‌ها برای ایجاد فضای تجاری مبتنی بر معیارهای بین‌المللی می‌باشد.

تهدید دیگری نیز در جریان تحریم‌ها متوجه ایران بود که با موفقیت «برجام» از شدت آن کاسته شد. این امیدواری وجود دارد که از طریق مدیریت مطلوب، جو سیاسی این کشور، ابزارهای لازم تعامل بین‌المللی در چابهار و دهلیز شرقی فراهم شود.

سایر تهدیدات به بندر چابهار عبارتند از:

- نزدیک بودن به افغانستان ناامن و بی ثبات، و افراط‌گرایی که منطقه را ناامن می‌کند.
- اختلافات قومی و مذهبی در پاکستان و فقدان اقتدار دولت مرکزی در مناطق قبایلی در نزدیکی ایران و افغانستان.
- قرارگرفتن در مسیر ارتباطی قاجاق بین‌المللی مواد مخدر.
- وجود اختلافات قومی و قبیله‌ای در برخی از بخش‌های شرق.
- قاجاق گسترده مواد سوخت از ایران به مناطق مجاور بندر.
- تبلیغ منفی جهانی علیه ایران توسط رسانه‌های جمعی غربی که باعث عدم انگیزه کافی سرمایه‌گذاران خارجی برای تصمیم‌گیری جهت بهره‌گیری از فرصت‌های بندر چابهار موجود می‌شود.
- حمایت قدرت‌های بزرگ اقتصادی مانند چین و ایالات متحده از بندر گوادر در پاکستان به عنوان یک بندر رقیب.
- وجود اختلافات مذهبی که از سوی برخی کشورها از جمله عربستان سعودی تشدید می‌شود که باعث ایجاد فضای ناامن در منطقه می‌شود.

بخش سوم

دیدگاه هند

گلشن ساچدوا

بندر چابهار و موافقت‌نامه سه جانبه افغانستان-هند-ایران

دیدگاه هند

برای دهلی‌نو، موافقت‌نامه بندر چابهار و تبدیل بندر چابهار به یکی از مراکز فعالیت‌های اقتصادی هند در اوراسیا و دریای هند، یک تصمیم استراتژیک بود. در آینده اگر هند هر طرحی برای رقابت با «ابتکار یک کمربند، یک جاده» چین را داشته باشد، بندر چابهار با دهلیز بین‌المللی حمل‌ونقل شمال-جنوب، ستون اصلی این استراتژی خواهد بود. برخی از پژوهش‌گران آمریکایی ادعا می‌کنند که پروژه بندر چابهار فاقد «منطق اقتصادی روشن» می‌باشد و این پروژه را «انحراف خطرناک از پروژه‌های مهم دیگر»^{۳۵} برای هند می‌دانند. برای هند اما هرچند این گزارش ارزش استراتژیک چابهار را زیر سوال می‌برد، با آنهم پروژه چابهار همراه با دهلیز شمال-جنوب نه تنها ظرفیت پیشرفت روابط اقتصادی با ایران، آسیای مرکزی و افغانستان را دارد، بلکه تجارت قاره‌ای هند را نیز متحول خواهد ساخت.

هنگامی که توافق بین هند و ایران روی توسعه بندر چابهار و همچنان توافق سه‌جانبه میان افغانستان، هند و ایران برای تأسیس دهلیز ترانزیت و حمل‌ونقل جهانی امضاء شد،^{۳۶} روزنامه هندی *The Indian Express* در سرمقاله‌اش نوشت که این پروژه به عنوان «ماندگارترین میراث استراتژیک» برای نارندرا مودی، نخست‌وزیر هند و همچنان به عنوان «آغازی برای بلندپروازی‌های هند در ورای دریاها» در تاریخ ثبت خواهد شد.^{۳۷} راجا موهان تحلیل‌گر استراتژی مشهور هند این موافقت‌نامه سه‌جانبه را به عنوان "امیدواری برای بدست‌آوردن دوباره جایگاه جئوپولیتیک هند در شمال و غرب هند" عنوان کرد. به علاوه، پروژه چابهار "به هند اجازه می‌دهد تا از محدودیت جغرافیایی که در زمان جدایی هند و پاکستان تحمیل بر این کشور تحمیل شد و از محدودیت‌های جغرافیایی که پاکستان وضع می‌کند، رهایی یابد."^{۳۸} با وجود فرصت‌های جئوپولیتیک و اقتصادی، چالش اصلی برای هند، ظرفیت‌ها و قابلیت نهادهای این کشور برای تطبیق این پروژه در محدوده زمانی مشخص می‌باشد. بعضی کارشناسی‌ها از همین حالا آغاز شده است.^{۳۹}

پس از بحث‌های طولانی از اوایل دهه ۱۹۹۰ بدینسو هند باید بسیار محتاط باشد که تطبیق این پروژه به تعویق بیفتد. در سال ۲۰۰۳، اعلامیه دهلی‌نو-ایران طی تفاهم‌نامه‌ای میان افغانستان، هند و ایران،^{۴۰} اقرار بود تا مسیر چابهار از ملاک، زرنج و دلارام

³⁵ Sarah Watson, "Does India's Chabahar Deal Make Sense?" *The Diplomat*, 24 May 2017,

<http://thediplomat.com/2017/05/does-indias-chabahar-deal-make-sense/>

³⁶ Ministry of External Affairs, Government of India "India - Iran Joint Statement- " Civilisational Connect, Contemporary Context" during the visit of Prime Minister to Iran, 23 May 2016,

http://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/26843/India_Iran_Joint_Statement_quot_Civilisational_Connect_Contemporary_Context_quot_during_the_visit_of_Prime_Minister_to_Iran

³⁷ "Chabahar Takeoff" *The Indian Express*, 25 May 2016,

<http://indianexpress.com/article/opinion/editorials/chabahar-port-deal-narendra-modi-tehran-india-iran-2817413/>

³⁸ C Raja Mohan "India's Chabahar Test" *The Indian Express*, 23 May 2016.

³⁹ "Iran, India Trade Charges on Delay of Chabahar Port" *The Economic Times*, 6 February 2017.

⁴⁰ At a trilateral meeting between Afghanistan, India and Iran held on 4- 5 January 2003 at Tehran an MOU on the development and construction of transit and transport infrastructures in Chabahar-Milak-Zaranj-Delaram route was signed. It was aimed at improving access to Afghanistan, and upgrading the infrastructure at Chabahar port and relevant road segments. See answer to Indian Parliament question number 247, 20

بگذرد را به بحث گرفت. حتی در همان زمان برای پالیسی‌سازان بسیار واضح بود که بندر چابهار "ترانزیت و تجارت منطقه‌ای به شمول افغانستان و آسیای مرکزی را تسهیل می‌کند و باعث رشد و توسعه اقتصاد کشورهای منطقه خواهد شد."^{۴۱}

بین سال‌های ۲۰۰۳ و ۲۰۱۵ کاری بسیار کمی روی این پروژه صورت گرفت. یکی از علت‌های اساسی آن تحریم‌های کشورهای غربی علیه ایران بود که تطبیق پروژه‌های بین‌المللی را در ایران به مشکلات زیادی مواجه کرده بود. در عین حال، در این محدوده زمانی، ظرفیت‌های هند برای تطبیق پروژه‌های خارج از کشور چندین برابر شد که تطبیق و تکمیل پروژه‌های هند در جنوب آسیا به شمول افغانستان، افریقا و کشورهای دیگر به خوبی توانایی هند را در تطبیق پروژه‌ها به نمایش می‌گذارد. فعال‌سازی دوباره پروژه دهلیز شمال-جنوب یکی از سرفصل‌های مهم در «پالیسی اتصال به آسیای مرکزی» هند می‌باشد.^{۴۲}

بندر چابهار در ولایت سیستان-بلوچستان در ساحل جنوب-شرقی ایران موقعیت دارد. فاصله بین بندر کندالا در ایالت گجرات هند تا بندر چابهار ۵۵۰ مایل دریایی (تقریباً ۱۰۱۸ کیلومتر) می‌باشد و فاصله بین ممبئی تا بندر چابهار ۷۸۶ مایل دریایی (۱۴۵۴ کیلومتر) می‌باشد. بندر چابهار از بندر گوادر در پاکستان که توسط چین ساخته شده است، ۷۲ کیلومتر فاصله دارد.

در جریان دیدار نارندرا مودی نخست‌وزیر هند به ایران در می ۲۰۱۶، قرارداد ده ساله تجاری برای گسترش و تطبیق بندر چابهار بین شرکت خصوصی بندرهای جهانی هند (کنسرسیومی از صندوق بندر نهرو و کندالا پورت) و بندر آریا ایران، امضاء شد. طبق این قرارداد، هند دو ترمینال (۵ لنگرگاه) در بندر چابهار خواهد ساخت. ساخت ترمینال چندین کاره (به طول ۶۰۰ متر) و یک ترمینال کانتینر (به طول ۶۴۰ متر) پیش‌بینی شده است. وزارت راه انتقالات دریایی هند و سازمان دریایی ایران به عنوان طرفین قرار داد، این موافقت‌نامه را امضاء کرده‌اند. این قرارداد، شامل ۸۵ میلیون دالر سرمایه‌گذاری برای تدارک تجهیزات و اعطای ۱۵۰ میلیون وام برای ایران از طریق بانک وادرات-صادرات هند برای تطبیق و پیشبرد این بندر می‌باشد. در قرارداد آمده است که در آخر سال دهم، هند مالکیت این تجهیزات را بدون دریافت هیچ قیمتی به ایران واگذار می‌کند. در برنامه اصلی برای تکمیل مرحله اول این پروژه ۱۸ ماه در نظر گرفته شده است. در جریان دو سال اول، هند مجبور نیست تا عبور و مرور محموله را از طریق این بندر تضمین نماید. از سال سوم، هند ظرفیت محموله 30000 TEUs (Twenty Foot Equivalent) را در این بندر فراهم خواهد کرد. در سال دهم این ظرفیت به 250000 TEUs افزایش خواهد یافت.^{۴۳}

شرکت دولتی بین‌المللی IRCON با شرکت حمل‌ونقل و زیرساخت (CDTIC) تفاهم‌نامه‌ای را به امضاء رسانده تا راه ۵۰۰ کیلومتری از چابهار تا زاهدان را با هزینه ۱,۶ میلیارد دالر احداث نماید. زاهدان دستیابی بهتر را در بزرگراه زرنج-دلارام برای هند فراهم می‌کند. این مسیر همچنان هند را به شبکه راه‌آهن ایران وصل نموده و ایران را به آسیای مرکزی وصل می‌کند. این مسیر از طریق راه‌آهن کوئته به پاکستان وصل می‌شود. شرکت IRCON مسؤلیت ساخت این بندر را به عهده دارد و این پروژه

February 2003. <http://www.mea.gov.in/rajya-sabha.htm?dtl/12397/q+247++trilateral+meeting+between+india+iran+and+afghanistan>

⁴¹ Ministry of External Affairs, The Republic of India and the Islamic Republic of Iran "The New Delhi Declaration" January 25, 2003, [http://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/7544/The Republic of India and the Islamic Republic of Iran quotThe New Delhi Declarationquot](http://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/7544/The+Republic+of+India+and+the+Islamic+Republic+of+Iran+quotThe+New+Delhi+Declarationquot)

⁴² For details see Gulshan Sachdeva, India in a Reconnecting Eurasia: Foreign Economic & Security Interests (Washington DC: Centre for Strategic & International Studies/Rowman & Littlefield, 2016).

⁴³ Five Things about Chabahar Port and How India Gains from it" The Economic Times, 23 May 2016.

را تمویل می‌کند. براساس گزارش سایت این شرکت (IRCON)، ۳۰۰ پروژه زیربنایی را در هند و ۱۰۰ پروژه را در جهان در بیشتر از ۲۱ کشور تکمیل کرده است. این شرکت پروژه‌های خط‌آهن را در کشورهای مالیزیا، عراق، سریلانکا، الجزایر، بنگلادیش، برزیل، موزامبیک و غیره به اتمام رسانیده است.

هدف این قرارداد نه تنها توسعه بندر چابهار، بلکه توسعه منطقه آزاد تجاری نیز می‌باشد. طبق گزارشات، شرکت هندی NALCO قصد دارد تا کارخانه تصفیه آلومینوم تأسیس کند. این در حالی است که کارخانه‌های خصوصی و شرکت‌های تولید کود کیمیاوی، علاقه دارند تا کارخانه تولید یوریا را تأسیس کنند. حکومت هند همچنان اعلام کرده که در نظر دارد یکی از بزرگترین بنادر هند (بندر کندالا در ایالات گجرات) را با بندر چابهار وصل کند که در سال گذشته ۱۰۶ میلیون تن محموله از این بندر عبور کرده است.^{۴۴}

برای پیگیری پیشرفت در اجرای پروژه چابهار، دیدار سه‌جانبه بین وزیر راه و حمل‌ونقل هند، وزیر حمل‌ونقل و هوانوردی افغانستان و وزیر راه و شهرسازی ایران در سپتامبر ۲۰۱۶ در دهلی‌نو برگزار شد. هر سه وزیر از پروسه کار رضایت نشان داده و اقدام‌های بعدی را برای تطبیق این پروژه پیشنهاد کردند.^{۴۵} با وجود چالش‌ها در آغاز، کارهای این پروژه ادامه دارد. براساس گزارشات، کابینه هند بودجه و دواطلبی‌های این پروژه را به تصویب رسانده است.^{۴۶} شرکت بین‌المللی بندرهای هند (The India Ports Global Limited) همچنان از شرکت‌های خصوصی دعوت کرده است که اگر علاقه دارند، آنها نیز می‌توانند به عنوان شرکای استراتژیک در مدیریت این پروژه سهم بگیرند.^{۴۷}

جایگاه بندر چابهار در سیاست اقتصاد خارجی و امنیتی هند:

با در نظر داشت گفتمان تازه در مورد سیاست خارجی در هند، بندر چابهار و دهلیز شمال-جنوب به عنوان بخش جدایی‌ناپذیر دورنمای سیاست خارجی هند، محسوب می‌شود. نارندرا مودی نخست‌وزیر هند در سخنرانی افتتاحیه خود در دور دوم «نشست ریسنا» در دهلی‌نو در جنوری ۲۰۱۷ گفت که رشد سیاسی و اقتصادی هند برای خلق فرصت‌های منطقه‌ای و جهانی از اهمیت زیادی برخوردار است. وی خاطر نشان کرد که "هند در زمان دشواری برای تحول قرار دارد." نارندرا مودی گفت: "بازسازی راه‌های ارتباطی، پیوستن دوباره هند و وصل شدن با کشورهای منطقه و جهان" از اولویت‌های اصلی دولتش خواهد بود. اولویت عمده که او در سخنرانی خود اظهار داشت پروژه SAGAR در دریای هند، دهلیز بین‌المللی شمال-جنوب و چابهار بود.^{۴۸}

بطور عموم، سیاست‌های اقتصادی و امنیتی هند با کشورهای دیگر در ۲۵ سال گذشته تحولات جدی را پشت‌سر گذاشته است. این تحولات بصورت عموم در نتیجه تحولات جهانی و توازن قدرت در آسیا و همچنان تشدید همبستگی جهانی، تحولات

⁴⁴ "Kandla Port to Soon Be Linked with Iran's Chabahar: Narendra Modi" Live Mint 16 June 2017.

<http://www.livemint.com/Companies/qwEDrTL03U8KJsZmJVDVRM/PM-Narendra-Modi-lays-foundation-stone-for-Rs993-crore-proje.html>

⁴⁵ <http://pib.nic.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=151240>

⁴⁶ "Hope to Complete Work on Phase 1 of Chabahar Port Project in 2018: Nitin Gadkari" The Economic Times, 9 March 2017.

⁴⁷ "Iran Offers India to Run Phase One of Chabahar Port" The Economic Times, 29 April 2017.

⁴⁸ Inaugural Address by Prime Minister at Second Raisina Dialogue, New Delhi, 17 January 2017.

<http://mea.gov.in/Speeches-Statements.htm?dtl/27948/Inaugural-Address-by-Prime-Minister-at-Second-Raisina-Dialogue-New-Delhi-January-17-2017>

مهندسی و افزایش جریان‌های جدید در اقتصاد منطقه‌ای صورت گرفته است. هند توانسته موفقانه، اقتصاد خویش را از گرایش داخلی به یک اقتصاد جهانی تبدیل کند. در نتیجه همین سیاست‌های اقتصادی جدید، اقتصاد هند یکی از اقتصادهایی است که به سریع‌ترین رشد‌ها را در جهان داشته است.

رشد اقتصاد هند طی ۲۵ سال گذشته بی‌سابقه بوده است. در بین سال‌های ۱۹۰۰ تا ۱۹۵۰ اقتصاد هند به‌طور متوسط ۰٫۸ درصد رشد داشته است. جمعیت مثل گذشته رشد کرد، اما درآمد سرانه همگام با افزایش جمعیت رشد نکرد و راکد ماند.^{۴۹} بعد از بدست‌آوردن استقلالش از بریتانیا در سال ۱۹۴۷، بین سال‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۸۰، ۳٫۶ درصد رشد اقتصادی در هر سال داشته است. با رفتن بسوی سیاست بازار لیبرال محدود، رشد اقتصادی آن در سال ۱۹۸۰ به ۶٫۵ درصد رسید. از سال ۱۹۹۰ بدینسو رشد اقتصادی هند در ۲۵ سال گذشته بالاتر از ۶٫۵ درصد می‌باشد. اندکی قبل از رکود اقتصادی جهانی در سال‌های ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹، هند به مدت پنج سال هر ساله ۹ درصد رشد اقتصادی را شاهد بوده است.^{۵۰}

با وجود برخی چالش‌ها از قبیل کاهش رشد اقتصادی جهانی، امنیت انرژی، فقر، زیرساخت، اختلاف/نابرابری منطقه‌ای و مشکلات امنیت داخلی، هند همچنان شاهد رشد سریع اقتصادی است. توزیع نفوس مطلوب، طبقه متوسط نسبتاً بزرگ، بخش تکنولوژی معلوماتی پیشرفته و سرمایه‌گذاری روی زیرساخت‌ها از عوامل اصلی رشد اقتصاد این کشور می‌باشد. علاوه بر توسعه، اقتصاد هند به پیمانه زیادی متنوع نیز هست. در گذشته اقتصاد هند به بازارهای اروپا و آسیا وابسته بود. اما طی ۲۵ سال گذشته اقتصاد هند بیشتر در اقتصاد آسیای میانه ادغام شده است که با روی کار آمدن سیاست "*Act east*" هند (در گذشته سیاست نگاه به شرق "*Look east*" در اوایل ۱۹۹۰ بیشتر شدت یافته است. این امر از افزایش سریع تجارت هند-چین و هند-آسه‌آن (اتحادیه کشورهای جنوب شرق آسیا) به گونه آشکار ملموس است. با وجود رشد دوامدار اقتصاد هند در عرض ۱۰ تا ۱۵ سال گذشته توقعات را بلند برده است، اما وضعیت اقتصاد جهانی در حال حاضر خیلی مطلوب نیست. در نتیجه این تحولات، هند همزمان تلاش دارد خود را با جهانی‌شدن اقتصاد و توازن قوای در حال ظهور سازگار کند.

پیامدهای استراتژیک عملکرد اقتصادی هند به صورت روشن محسوس است. رشد و گرایش خارجی اقتصاد هند به این کشور کمک کرده است که همکاری‌های اقتصادی سنتی‌اش را با کشورهای درحال توسعه تجدید نظر کرده و همچنان با تمام اقتصادهای بزرگ دنیا روابط جدیدی را تعریف کند. همزمان با آغاز همکاری استراتژیک با فرانسه در سال ۱۹۹۸، هند همکاری استراتژیک خویش با ۲۵ کشور و سازمان دیگر را نیز گسترش داد. این روابط استراتژیک کشورهای ذیل را شامل می‌شد: روسیه (۲۰۰۰)، آلمان (۲۰۰۱)، ایالات متحده (۲۰۰۴)، انگلستان (۲۰۰۴)، اتحادیه اروپا (۲۰۰۴)، اندونزی (۲۰۰۵)، چپان (۲۰۰۶)، برزیل (۲۰۰۶)، ویتنام (۲۰۱۰)، نایجریه (۲۰۰۷)، استرالیا (۲۰۰۹)، مالیزیا (۲۰۱۰)، کوریای جنوبی (۲۰۱۰)، عربستان سعودی (۲۰۱۰)، مجمع کشورهای جنوب آسیا (ASEAN) (۲۰۱۲)، سینگاپور (۲۰۱۵)، و امارات متحده عربی (۲۰۱۵). جدا از همکاری «خاص و امتیازی» با روسیه در منطقه اوراسیا، هند چهار قرارداد دیگر را با قزاقستان (۲۰۰۹)، ازبکستان (۲۰۱۱)، افغانستان (۲۰۱۱) و تاجکستان (۲۰۱۲) نیز تاکنون امضاء کرده است. علاوه بر آن، هند رابطه خود را با منگولیا در سطح «همکاری

⁴⁹ Gurcharan Das "India: How a Rich Nation Became Poor and Will be Rich Again" in Lawrence E. Harrison and Peter L. Berger (Eds) *Developing Cultures: Case Studies* (London: Routledge, 2006).

⁵⁰ Author's calculations based on data released by Indian Ministry of Finance, see *Economic Survey 2014-15*, Table 1.2, pp A3-A4 (New Delhi: Ministry of Finance, 2015).

همه‌جانبه/جامع» (۲۰۱۵) بالا برده است. بسیار جالب است که هند با چین نیز در سال ۲۰۰۵ «مشارکت استراتژیک و همکاری برای صلح و رفاه» را به امضاء رساند. علاوه بر امضای این موافقت‌نامه‌های دو جانبه، هند در اتحادیه همکاری‌های منطقه‌ای جنوب آسیا (سارک)، اتحادیه همکاری‌های منطقه‌ای حاشیه دریای هند (IORA)، گروه بریکس (برازیل-روسیه-هند-چین-آفریقای جنوبی-BRICS)، گروه ابسا (هند-برازیل-آفریقای جنوبی-IBSA)، گروه ریک (روسیه-هند-چین-RIC) و نشست‌های کشورهای گروه بیست (G20) نقش مهمی را بازی کرده است. هند همچنان در محدوده اوراسیا، در کنفرانس تعامل و اعتمادسازی آسیا (CICA)، سازمان همکاری‌های شانگهای (که به تازگی عضو دایم آن شده است) و نشست‌های متمرکز روی افغانستان مانند کنفرانس همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای برای افغانستان-ریکا (RECCA)، و کنفرانس قلب آسیا (پروسه استانبول) اشتراک کرده است. این فعالیت‌های هند منجر به موافقت‌نامه‌های اقتصادی زیادی، بویژه در آسیا شده است.

براساس گزارش‌های وزارت تجارت هند، این کشور بیشتر از ده‌ها قرارداد تجاری-ترانزیتی را امضاء کرده است. مهم‌ترین آنها از این قرار است: ساحه تجارت آزاد جنوب آسیا (SAFTA)؛ سه موافقت‌نامه تجاری، سرمایه‌گذاری و خدماتی با قرارداد تجاری با مجمع کشورهای جنوب آسیا (ASEAN)؛ موافقت‌نامه‌های دوجانبه برای همکاری جامع اقتصادی (CECAs) با جاپان، کوریا جنوبی، سنگاپور و مالزی؛ و موافقت‌نامه‌های دوجانبه ترانزیت و تجارت با افغانستان، بنگله دیش، بوتان، چیلی، نیپال و سریلانکا. دهلی‌نو همچنان موافقت‌نامه‌های با مرکوسور (یکلوک منطقه‌ای متشکل از آرژانتین، برزیل، پاراگوئه، اروگوئه و ونزوئلا-MERCOSUR) و شورای همکاری خلیج (GCC) امضاء کرده است. به همین ترتیب، مذاکرات با دیگر شرکای اقتصادی یا رو به نهایی شدن است یا در مراحل مختلف مذاکرات است. این مذاکرات شامل مذاکره با اتحادیه اروپا بر سر مناطق تجارت آزاد اروپا، اتحادیه گمرکی آفریقای جنوبی، استرالیا، کانادا، مصر، اندونیزیا، اسرائیل، ماریتوس، نیوزلند، تایلند می‌باشد. برخی از مطالعات روی همکاری تجاری با COMESA (۱۹ بازار مشترک برای کشورهای شرق و جنوب آفریقا)، مجمع اقتصادی اوراسیا و ایالات متحده آمریکا انجام شده که ممکن در آینده به امضای موافقت‌نامه منجر خواهد شد. دهلی‌نو همچنان یک عضو همکاری اقتصادی جامع منطقه‌ای (RCEP) می‌باشد که روی موافقت‌نامه جامع تجارت آزاد بین ده کشور مجمع کشورهای جنوب آسیا (ASEAN) و شرکای موافقت‌نامه تجارت آزاد با مجمع کشورهای جنوب آسیا از قبیل استرالیا، چین، هند، جاپان، کوریا و زیلاندا جدید بحث می‌شود. مذاکرات موافقت‌نامه تجارت آزاد (FTA) همکاری‌های اقتصادی و تکنیکی بخش‌های مختلف کشورهای حوزه خلیج بنگال (BIMSTEC) نیز در جریان است. این ابتکار درصدد همکاری اقتصادی در سطح منطقه‌ای شامل کشورهای همجوار جنوب شرق و جنوب آسیا می‌باشد که در محور خلیج بنگال گرد هم آمده‌اند. همکاری‌های اقتصادی و تکنیکی بخش‌های مختلف کشورهای حوزه خلیج بنگال (BIMSTEC) شامل کشورهای بنگلادیش، بوتان، هند، میانمار، نیپال، سریلانکا و تایلند می‌باشد.

در مقابل، تمام این دست‌آوردهای هند نوظهور، نارندرا مودی نخست‌وزیر هند با شعار اصلی حکومت‌داری خوب و توسعه، در انتخابات پارلمانی سال ۲۰۱۴ اکثریت کرسی‌های پارلمان را بدست آورد. سرفصل‌های اصلی او، تسریع رشد اقتصادی هند از طریق عملکرد بهتر است. مانیفست انتخاباتی حزب بهاراتیا جاناتا (BJP) انتقاد از «افزایش بیکاری» در دوره ده ساله حکومت قبلی بود و در مقابل وعده داده بود که روی تولیدات، زراعت، زیرساخت و مسکن تمرکز خواهد کرد. حزب مودی همچنان وعده ساخت صد شهرک هوشمند، شبکه راه‌آهن با سرعت بالا و دهلیزهای صنعتی را به مردم هند سپرده بود. به نظر می‌رسد که اصلاحات آغاز شده توسط دولت قبلی نه تنها ادامه خواهد یافت، بلکه در اداره مودی بویژه در زمینه‌هایی مانند: اصلاحات کار، مقررات‌زدایی در بخش انرژی و خصوصی‌سازی تسریع خواهد شد. اداره جدید همچنان روی اصلاحات اداری و کارایی در

خدمات عامه تمرکز کرده است. تمرکز فوری نخست‌وزیر مودی روی ابتکارهایی مانند «در هند بسازید» «هند را پاک کنید» و «هند را دیجیتالی بسازید» گروه‌های کاری وسیعی را به راه انداخته است. بطور عموم، جلب اعتماد سرمایه‌گذاران و قراردادان دوباره هند در مسیر رشد اقتصادی ۸ تا ۹ درصد در زودترین فرصت ممکن، مأموریت اصلی مودی بوده است.

انتظار می‌رفت که مودی بیشتر روی جبهه داخلی تمرکز کند. در داخل کشور، اداره مودی با موانع وسیع سیاسی برای تطبیق کامل برنامه اقتصادی‌اش مواجه است. در نهایت، یک ابتکار عمده مودی تحت نام مالیه کالا و خدمات (GST) به اجرا گذاشته شد.

هرچند انتظار نمی‌رفت اما مودی در سیاست خارجی نیز بسیار فعال ظهور کرد. طوریکه تا جون ۲۰۱۷، مودی ۶۲ سفر خارجی داشته و از ۴۶ کشور در شش قاره دیدار کرده است. کانوال سیبال وزیر خارجه پیشین هند اخیراً نوشته است: "مودی به به‌صورت جدی دیپلماسی سیاسی، امنیتی و اقتصادی هند را گسترش داده است."^{۵۱} در جریان تمام سفرهای خارجی‌اش، مودی بر اهمیت تجارت به عنوان سیاست خارجی هند تأکید کرده است. تمرکز بخش عمده از سفرهای خارجی او روی جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، فراهم کردن زمینه سرمایه‌گذاری برای شرکت‌های هندی در بیرون و خرید سخت‌افزار نظامی بوده است. طوریکه هند در دو دهه گذشته، همکاری‌های مهمی با قدرت‌های بزرگ انجام داده است. مودی اکثر آنها را مستحکم‌تر کرده است. براهما چیلانی استراتژیست مشهور هندی استدلال می‌کند که مودی "یک سیاست خارجی باز و غیر جزمی مبتنی بر ایده‌ها را بنیان می‌گذارد «مانند» برخی ایده‌های داخلی‌اش (مثل «در هند بسازید» و «هند را دیجیتالی کنید» را در سیاست خارجی خویش دنبال می‌کند و در کل کشور هند را از یک کشور منزوی به کشوری دارای روابط مختلف تبدیل می‌کند.^{۵۲}

تعداد زیادی از تحلیلگران حالا معتقدند که قاره آسیا در حال تبدیل شدن به مرکز ثقل سیاست‌های جهانی می‌باشد. در یک آرایش اقتصادی و امنیتی - آسیایی، تعداد زیادی از کشورهای آسیایی روی هند و چین به عنوان تکیه‌گاه اصلی و متحدان اقتصادی و امنیتی آینده‌شان حساب می‌کنند.^{۵۳} ایالات متحده آمریکا به عنوان یک ابرقدرت نظامی و اقتصادی هم می‌خواهد در آرایش جدید در حال شکل‌گیری در آسیا نقش مهمی بازی کند. در منطقه آسیای مرکزی و افغانستان، هند احتمالاً نقش متوازن‌کننده در برابر افزایش تسلط چین و حضور نسبتاً رو به کاهش ایالات متحده و روسیه را بازی می‌کند. بنابراین در این وضعیت رو به توسعه سریع، هند قابلیت‌های نظامی و اقتصادی‌اش را به عنوان کشوری که در شرف تبدیل شدن به یک قدرت بزرگ است، با توجه به اینکه جایگاهی در منطقه دارد، باید روی میز بگذارد.^{۵۴}

پروژه چابهار و موافقت‌نامه سه‌جانبه نیز باید در این ساختار مورد تحلیل و بررسی قرار گیرد. طوریکه که در بالا ذکر شد، هند توانسته است، روابط مؤثر اقتصادی با کشورهای آسیایی زیادی برقرار کند. هرچند هند در آرایش اقتصادی در حال شکل‌گیری جدید آسیا نمی‌تواند نقش خود را با تمام ظرفیت‌های بالقوه‌اش با آسیای مرکزی و کشورهای همجوار اوراسیا که بیشتر در

⁵¹ Kanwal Siibal, "The Modi Style of Diplomacy: Many Hits and Some Misses" The Hindustan Times, 31 December 2015, <http://www.hindustantimes.com/columns/the-modi-style-of-diplomacy-many-hits-and-some-misses/story-ZLB3DO629Ty7PzNhSycrJl.html>

⁵² Brahma Chellaney "The Global Pragmatist" 22 May 2015, *The Open Magazine*, <http://www.openthemagazine.com/article/voices/narendra-modi-the-global-pragmatist>

⁵³ See Ashley J. Tellis, Travis Tanner and Jessica Keough, (Eds). *Strategic Asia 2011-12: Asia Responds to Its Rising Powers - China and India* (Washington DC: The National Bureau of Asian Research, 2011).

⁵⁴ Kapil Kak, "India's Strategic and Security Interests in Central Asia" in V Nagendra Rao and Mohammad Monir Alam, (Eds), *Central Asia: Present Challenges & Future Prospects* (New Delhi: Knowledge World, 2005), p. 208.

حاشیه است بازی کند. در نتیجه، هند به دنبال یک چارچوب پالیسی اقتصادی است که در آن تمام کشورهای منطقه به شمول افغانستان در یک رابطه که هردو جانب نفع ببرد به اقتصاد هند، ادغام شود. این چارچوب امنیت انرژی هند را نیز بهبود می‌بخشد چون ممکن است نهایتاً هند به برخی از منابع انرژی در منطقه اوراسیا دسترسی پیدا کند.

در حال حاضر روابط تجاری هند با افغانستان و آسیای مرکزی بسیار محدود است.^{۵۵} با این حال، با داشتن چارچوب پالیسی مناسب برای زیرساخت‌ها، این منطقه ظرفیت دگرگونی تجارت قاره‌ای هند را دارد. اگر در یک دید کلان‌تر به آرایش منطقه مثل جایگاه پاکستان، ایران، افغانستان، آسیای مرکزی، هند و اروپا بنگریم، تجارت هند بسیار مهم است. تجارت مجموعی این کشور در سال ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ با این کشورها بیش از ۱۸۰ میلیارد دالر بوده است. در نتیجه کاهش عمومی اقتصادی، این رقم نیز در سال‌های ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ به ۱۵۶ میلیارد دالر کاهش یافت. اندکی قبل از بحران اقتصادی جهانی در سال‌های ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹، تجارت هند با این منطقه وسیع بویژه با افغانستان، پاکستان و ایران بسیار سریع رشد بود. اگر این روند ادامه می‌یافت، این رقم تا اکنون به ۴۰۰ میلیارد دالر می‌رسید.^{۵۶} حتی با در نظر داشت تمام عوامل و کاهش صادرات در این منطقه وسیع، اما در زمان محدود، می‌توان مقدار تجارت با این کشورها را تا رقم ۲۵۰ میلیارد دالر افزایش داد.^{۵۷}

حالا اکثریت تجارت هند از طریق دریا صورت می‌گیرد. صادرات به روسیه از مسیر بمبی-هامبورگ/ برمه‌هاون - استی پترس برگ (۸۶۷۵ مایل دریایی) انجام می‌شود. زمان این ترانزیت ۳۰ روز می‌باشد. در یک عملیات آزمایشی از سوی اتحادیه فدراسیون حمل و نقل هند (FFFAI) صورت گرفته، نشان می‌دهد که زمان ترانزیت از مسیر ۱ (دهلیز بین‌المللی شمال-جنوب) (ممبی- بندرعباس-باکو-روسیه) ۱۷ تا ۲۰ روز می‌باشد. به همین ترتیب، زمان ترانزیت از مسیر ۲ (بندرعباس-امیرآباد/ انزالی- استراخان) ۱۸ تا ۲۴ روز می‌باشد. زمان ترانزیت از مسیر ۳ (ممبی-بندرعباس-روسیه از طریق مسیر جدید ریل تا قزاقستان) ۱۵ تا ۱۸ روز می‌باشد.

تجارت زمینی هند و پاکستان در ده سال گذشته بهبود یافته است، اما بطور عموم این روابط تجاری به تجارت دوجانبه محدود مانده و بسیار کم به کشور سوم دوباره صادر گردیده است.^{۵۸} تجارت وسیع هند با چین بعد از جنگ ۱۹۶۲ چین-هند متوقف شد. هرچند تجارت محدودی از طریق گذرگاه ناتولا در سال‌های اخیر صورت می‌گیرد. با زیرساخت‌هایی مثل بندر چابهار و تسهیلات ترانزیتی، اگر حتی ۲۰ درصد از تجارت مجموعی هند از مسیر ایران-آسیایی مرکزی-افغانستان صورت بگیرد، حداقل ۵۰ میلیارد دالر سالانه از این مسیر در چند سال آینده می‌تواند عبور نماید. بنابراین، موضوع اساسی در درازمدت حجم تجارت نه، بلکه تسهیلات ترانزیتی پیشرفته می‌باشد.

⁵⁵ As per Indian Ministry of Commerce data, India's total trade with Central Asian region and Afghanistan in 2016-17 was close to \$1750 million with \$825 million exports.

⁵⁶ For details see Gulshan Sachdeva, "Regional Economic Linkages" "Regional Economic Linkages" in Nirmala Joshi (Ed.) *Reconnecting India & Central Asia: Emerging Security & Economic Dimensions*, (Washington DC, Washington: Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program, 2010), 115-179.

⁵⁷ *International North-South Transport Corridor Dry Run Report* (New Delhi: Ministry of Commerce and Industry, Government of India, 2014). http://commerce.nic.in/publications/INSTC_Dry_run_report_Final.pdf

⁵⁸ Nisha Taneja and Sanjib Pohit (Eds) *India-Pakistan Trade: Strengthening Economic Relations* (New Delhi: Springer, 2015).

روابط هند-افغانستان و تأثیرات احتمالی بندر چابهار

با درک اینکه در یک سطح کلان‌تر امنیت و ثبات در افغانستان برای ثبات منطقه مهم است، هند نیز تلاش دارد در این راستا نقش فعالی را بازی کند. با این حرکت، سیاست هند در قبال منطقه کلان‌تر اوراسیا نیز گسترش یافت. تاکنون هند کمکی به ارزش ۳ میلیارد دلار را تعهد کرده است. پروژه‌های هند در افغانستان شامل راه‌سازی (بزرگراه زرنج-دلارام ۲۱۸ کیلومتر)، برق (خط برق از پلخمری تا کابل)، پروژه بند برق سلما، ساخت ساختمان پارلمان افغانستان، پروژه‌های متعدد در بخش زراعت افغانستان، شبکه مخابرات، تعلیم و تربیت، صحت و برنامه‌های ظرفیت‌سازی می‌باشد. سالانه بیشتر هزاران جوان افغان به منظور تحصیلات عالی برای دوره‌های کوتاه‌مدت و درازمدت به هند سفر می‌کنند.^{۵۹}

برای ارتقاء این روابط، افغانستان برای نخستین بار در تاریخ، قرارداد «همکاری استراتژیک» را با هند در سال ۲۰۱۱ امضاء کرد. این قرارداد، علاوه بر افزایش روابط علمی، اجتماعی-فرهنگی و برنامه‌های ظرفیت‌سازی روی دو موضوع عمده دیگر نیز تأکید می‌کند. نخست، هند موافقت نمود تا در امر آموزش، تجهیز و ظرفیت‌سازی نیروهای نظامی افغانستان کمک کند. دوم، این قرارداد تأکید می‌کند که همکاری اقتصادی منطقه‌ای هند در درازمدت برای رفاه و ثبات افغانستان حیاتی است. برعلاوه، براساس این قرارداد هر دو کشور یک مکانیزم نهادی را به منظور برگزاری نشست‌های سالانه و مشوره‌های سیاسی منظم به رهبری وزرای خارجه هر دو کشور و یک گفتگوی استراتژیک را روی مسایل امنیت ملی تأسیس می‌کند که از سوی مشاوران امنیت ملی هر دو کشور رهبری خواهد شد.^{۶۰}

قبلاً تصور می‌شد که افغانستان دارای منابع بسیار محدود می‌باشد. اما حکومت افغانستان در سال ۲۰۱۰ ادعا کرد که افغانستان دارای منابع بزرگ دست‌نخورده به ارزش ۳ تریلیون دلار می‌باشد.^{۶۱} برای ثبات در درازمدت، افغانستان نهایتاً باید نقش سنتی خود برای تسهیل تجارت را از طریق خاک خویش بازی کند. مقامات آمریکایی و افغان همواره از استراتژی راه ابریشم جدید صحبت کرده است. از سال ۲۰۰۵ بدینسو، ایده راه ابریشم جدید در نشست‌های علمی و پالیسی‌زادی مورد بحث قرار گرفته است. این استراتژی یک دیدگاه درازمدت برای تجارت، ترانزیت و شبکه انرژی جهانی است که اقتصادهای آسیای مرکزی و جنوبی را از طریق افغانستان وصل می‌کند.^{۶۲} راه ابریشم یک طرح اساسی برای افغانستان بود اما بدبختانه چالش‌های جئوپولیتیک مانع این پروژه مهم شد. اما هنوز افغانستان هیچ گزینه دیگری غیر از کار پیوسته روی این استراتژی را ندارد. تعداد زیادی از تحلیلگران تطبیق پروژه راه ابریشم را دشوار ارزیابی می‌کنند، بویژه در شرایطی که روابط هند-پاکستان و افغانستان-پاکستان با تنش‌های فراوان مواجه است. به‌علاوه، «ابتکار یک کمربند، یک جاده» چین نیز این پروژه را تحت‌شعاع قرار داده است.

با وجود تمام این موانع، برخی پیشرفت‌های مهم نیز در اجرای این پروژه صورت گرفته است. موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان (APTTA) بعد از سال‌ها مذاکرات و با ترغیب ایالات متحده آمریکا امضاء شد. طبق این موافقت‌نامه،

⁵⁹ For details of Indian projects in Afghanistan see Gulshan Sachdeva, "The Reconstruction Issue in Afghanistan: Indian & Chinese Contribution" in Marlène Laruelle, Jean-François Huchet, Sébastien Peyrouse, and Bayram Balci, eds. *China and India in Central Asia: A New Great Game?* (Palgrave Mcmillan, 2010).

⁶⁰ See Text of Agreement on Strategic Partnership between the Republic of India and the Islamic Republic of Afghanistan, October 4, 2011, <http://www.mea.gov.in/mystart.php?id=530518343>

⁶¹ Mining in Afghanistan, <http://www.acci.org.af/business-opportunities-in-afghanistan/138-mining-in-afghanistan.html>

⁶² See S. Frederick Starr and Andrew C. Kuchins, etc *The Key to Success in Afghanistan A Modern Silk Road Strategy*, Silk Road Paper (Washington: Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program, 2010).

افغانستان و پاکستان توافق کرده‌اند تا در انتقال کالاها بین دو کشور و یا از طریق خاک هردو کشور تسهیلات لازم را فراهم کنند. پاکستان به افغانستان اجازه می‌دهد تا از طریق بندر واگه به هند و از طریق سوست/تاشقرغان کالاهای خود را صادر کند. متقابلاً، افغانستان به کالای پاکستانی اجازه می‌دهد تا از طریق خاک افغانستان به تاجکستان، ترکمنستان، ازبکستان و ایران انتقال یابد. محموله‌های صادرات افغانستان می‌تواند از مسیر پاکستان به بندرهای آبی پاکستان مثل کراچی، قاسم، گوادر و سرحد واگه برسد. در حال حاضر، این تنها موافقت‌نامه بین افغانستان و پاکستان است که محموله‌های افغانستان در بندر واگه به موترهای باربری هندی بارگزاری می‌شود اما موترها در مسیر بازگشت اجازه ندارند کالای هندی را انتقال دهند. با وجود طبیعت محدود و مشکلات جدی در آغاز تطبیق آن، این موافقت‌نامه گام عمده‌ای برای همکاری اقتصادی منطقه‌ای بشمار می‌رفت.^{۶۳} کشورهای دیگری فراتر از افغانستان و پاکستان نیز از این مسیر مستفید می‌شوند. پیوستن رسمی تاجیکستان به این موافقت‌نامه نیز تقریباً نهایی شده است.^{۶۴} برای تبدیل کردن این پروژه کوچک به یک پروژه مهم منطقه‌ای، کشورهای ترکمنستان، ازبکستان (و در صورت ضرورت ایران) باید شامل این توافق‌نامه گردند. هرچند این پروژه از جذابیت کمتری برای کشورهای آسیای مرکزی برخوردار خواهد بود، چنانچه عبور و مرور از طریق این مسیر بطور دو طرفه با هند صورت نگیرد. اگر کشورهای آسیای مرکزی و هند شامل موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان (APTTA) شود، این منطقه از فضای نوظهور اتحادیه اقتصادی اوراسیا (EEU) طی چند سال مستفید خواهد شد. سوشما سواراج وزیر خارجه هند در نشست پروسه استانبول (کنفرانس قلب آسیا) در دسامبر ۲۰۱۵ در استانبول بطور مفصل در این باره بیان داشت که اگر شاه‌رگ‌های قلب مسدود باشد، «قلب» آسیا کار نخواهد توانست. هیچ چیز نمی‌تواند به افغانستان کمک کند، مگر دسترسی مستقیم زمینی به بازارهای هند که افغانستان کالای خویش را بدون هیچ‌گونه تعرفه گمرکی به این کشور صادر کند. و برعکس موترهای حامل بار کالاهای هندی از طریق افغانستان با هزینه پایین به بازارهای آسیای مرکزی می‌رسند که به سود تمام منطقه خواهد بود. خانم سواراج همچنان اظهار داشت که "هند با تمام انگیزه‌اش از محموله‌های افغانستان در خاک هند در منطقه عطاری استقبال نموده و تمام سهولت‌های لازم را برای محصولات افغانستان فراهم خواهد کرد. ما همچنان بطور رسمی اعلان کرده‌ایم که علاقمندیم به موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان-پاکستان ملحق شویم."^{۶۵} با وجودی که هند برای تطبیق بهتر موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان تلاش می‌کند، پیوستن به موافقت‌نامه در آینده نزدیک خیلی محتمل نیست. در نتیجه هند باید روی گزینه‌های بدیل به شمول دهلیز بین‌المللی شمال-جنوب و چابهار کار کند.

افغانستان نیاز دارد تا نهایتاً به خودکفایی برسد، بنابراین در درازمدت تجارت و تبدیل شدن افغانستان به یک نقطه وصل به مراتب از پروژه‌های کوتاه‌مدت و پروژه‌های انکشافی که از سوی خارجی‌ها تمویل می‌شود مهم‌تر است. در این مورد اتصال افغانستان با اقتصاد هند که یک بازار سنتی برای محصولات افغانی است، از اهمیت اساسی برخوردار است. پالیسی‌سازان افغانستان پی‌برده‌اند که برای جبران تأثیرات منفی اقتصادی خروج نیروهای خارجی باید روی دو موضوع تمرکز کنند. نخست، افغانستان باید سرمایه‌گذاری‌های خارجی را به ویژه در بخش‌های معدن، هیدروکربن، زیرساخت، مخابرات، زراعت، معارف، صحت و غیره جذب کنند. براساس برآوردهای بانک جهانی، معدن مس عینک و حاجی‌گک که اهداف بالقوه برای سرمایه‌گذاری از سوی کشورهای

⁶³ Gulshan Sachdeva, "Afghanistan and Pakistan Sign Trade and Transit Agreement, *Central Asia Caucasus Analyst*, Vol 12, No. 6, 2010.

⁶⁴ <http://www.bakhtarnews.com.af/eng/business/item/16990-afghanistan-pakistan-tajikistan-near-to-finalize-trilateral.html>

⁶⁵ [http://www.mea.gov.in/Speeches-Statements.htm?dtl/26131/Statement by External Affairs Minister at the Fifth Ministerial Conference of the Heart of Asia Istanbul Process December 09 2015](http://www.mea.gov.in/Speeches-Statements.htm?dtl/26131/Statement%20by%20External%20Affairs%20Minister%20at%20the%20Fifth%20Ministerial%20Conference%20of%20the%20Heart%20of%20Asia%20Istanbul%20Process%20December%2009%202015)

هند و چین می‌باشند، اگر به صورت درست استخراج گردد، سالانه صدها میلیون دلار و بیشتر از ۲۰,۰۰۰ شغل در سال‌های آینده ایجاد خواهد کرد.^{۶۶} دوم، برای ثبات درازمدت، افغانستان باید به نقش سنتی خود در تسهیل تجارت از خاک خویش توجه بیشتر نماید. در هردو مورد بالا، هند و دیگر کشورهای منطقه بازیگران به حساب می‌آیند. در «نشست جذب سرمایه‌گذاری برای افغانستان در دهلی» در سال ۲۰۱۲ و نیز «نشست تجارت با افغانستان» در نوامبر ۲۰۱۳ که از سوی فدراسیون صنعت و اتاق‌های تجارت هند برگزار شده بود، به‌طور جدی روی موارد متذکره تأکید صورت گرفت.

انتخاب هند برای میزبانی این نشست‌ها نشان‌دهنده میزان سرمایه‌گذاری‌های موجود و یا سرمایه‌گذاری‌های جدید هند در افغانستان می‌باشد. کنسرسیومی از هفت شرکت هندی که از سوی نهاد دولتی «اداره فولاد هند» رهبری می‌شد، قراردادی به مبلغ ۱۰,۳ میلیارد دلار را برای استخراج سه بلاک معدن آهن در مناطق مرکزی افغانستان برنده شده است. برخی شرکت‌های هندی تصمیم دارند که برای گرفتن قرارداد پروژه‌های مس و طلا نیز رقابت کنند.^{۶۷}

حتی تجارت سالانه هند و افغانستان نیز از مبلغ محدود ۴۰ میلیون دلار در بین سال‌های ۲۰۰۱ - ۲۰۰۲ به بیشتر از ۸۰۰ میلیون دلار در سال‌های ۲۰۱۶ - ۲۰۱۷ افزایش یافته است. افغانستان سالانه به ارزش حدود ۳۰۰ میلیون دلار به هند صادرات دارد (جدول ۱). ترجیحات ویژه تحت موافقتنامه دو جانبه تجارت بین افغانستان و هند ممکن بر افزایش این ارقام مؤثر بوده است. در سال گذشته، اقلام اصلی صادراتی افغانستان به هند را محصولاتی از قبیل انجیر خشک (۶۴ میلیون دلار)، جلعوزه (۷۲ میلیون دلار)، کشمش (۵۳ میلیون دلار)، بادام، کِشته و پسته تشکیل می‌داد. در مقابل، اقلام اصلی وارد شده از هند شامل منسوجات، محصولات دارویی، غلات و لبنیات می‌باشد.

جدول ۱: ارزش تجارت هند و افغانستان (۲۰۰۱ - ۲۰۰۲ تا ۲۰۱۶ - ۲۰۱۷) (به میلیون دلار)

سال	صادرات	واردات	مجموع
۲۰۰۱ - ۲۰۰۲	۲۴,۳۷	۱۷,۵۲	۴۱,۸۹
۲۰۰۲ - ۲۰۰۳	۶۰,۷۷	۱۸,۴۶	۷۹,۲۳
۲۰۰۳ - ۲۰۰۴	۱۴۵,۴۷	۴۰,۵۱	۱۸۵,۹۸
۲۰۰۴ - ۲۰۰۵	۱۶۵,۴۴	۴۷,۰۱	۲۱۲,۴۵
۲۰۰۵ - ۲۰۰۶	۱۴۲,۶۷	۵۸,۴۲	۲۰۱,۰۹

⁶⁶ The World Bank. Transition in Afghanistan: Looking beyond 2014. (Washington DC, 2012).

⁶⁷ P Bhattacharya, "Indian Firms Aim to bid for Afghan Mines" The Wall Street Journal, 26 April 2012. Available at <http://goo.gl/dt4YpV>

۲۱۶,۴۸	۳۴,۳۷	۱۸۲,۱۱	۲۰۰۷-۲۰۰۶
۳۵۹,۱۸	۱۰۹,۹۷	۲۴۹,۲۱	۲۰۰۸-۲۰۰۷
۵۲۰,۴۵	۱۲۶,۲۴	۳۹۴,۲۳	۲۰۰۹-۲۰۰۸
۵۸۸,۷۴	۱۲۹,۱۹	۴۶۳,۵۵	۲۰۱۰-۲۰۰۹
۵۶۸,۴۴	۱۴۶,۰۳	۴۲۲,۴۱	۲۰۱۱-۲۰۱۰
۶۴۳,۴۱	۱۳۲,۵۰	۵۱۰,۹۰	۲۰۱۲-۲۰۱۱
۶۳۲,۱۸	۱۵۹,۵۵	۴۷۲,۶۳	۲۰۱۳-۲۰۱۲
۶۸۳,۱۱	۲۰۸,۷۷	۴۷۴,۳۴	۲۰۱۴-۲۰۱۳
۶۸۴,۴۷	۲۶۱,۹۱	۴۲۲,۵۶	۲۰۱۵-۲۰۱۴
۸۳۴,۵۰	۳۰۷,۹۰	۵۲۶,۶۰	۲۰۱۶-۲۰۱۵
۸۰۰,۵۸	۲۹۲,۹۰	۵۰۷,۶۸	۲۰۱۷-۲۰۱۶

منبع: بانک اطلاعاتی صادرات و واردات، وزارت تجارت و صنایع، دولت هند

روشن است که تجارت هند و افغانستان با وجود مشکلات داخلی و چالش‌های ترانزیتی که افغانستان با آن روبرو است، افزایش خواهد یافت. همانگونه که هند به طور سنتی به عنوان مهم‌ترین بازار برای محصولات افغانی بوده است، ساخت بندر چابهار و تطبیق درست موافقتنامه سه‌جانبه، در تجارت هند و افغانستان یک افزایش قابل توجهی از واردات و صادرات را شاهد خواهیم بود. این امر تا حد زیادی فعالیت‌های انکشافی هند در افغانستان را نیز تسهیل خواهد بخشید.

پیامدهای روابط هند و ایران

هند و ایران روابط مستحکم تاریخی و تمدنی دارند. در کنار ایران، هند دومین، بزرگ‌ترین جمعیت مسلمان شیعه را در سراسر جهان دارد (در حدود یک چهارم ۱۷۲ میلیون نفوس مسلمان هند و یا بیشتر از ۴۰ میلیون آن را شیعه تشکیل می‌دهد).^{۴۸} ایران همچنان یکی از منابع بزرگ انرژی هند نیز بوده است. هرچند طی پانزده سال گذشته همزمان با بیشتر شدن روابط هند و آمریکا، رابطه ایران و هند رو به تیرگی رفته است. تمایل هند برای برقراری روابط دوستانه با دیگر بازیگران خاورمیانه که بسیاری

⁶⁸ <http://shianumbers.com/index.html>

از آنها مشکلات خاص خودشان را با ایران دارند، اوضاع را برای هند مساعد می‌کند. در طول جنگ افغانستان در دهه ۱۹۹۰، هند و ایران با هم همکاری کردند که تا اتحاد شمال در افغانستان را عقب بزنند، هرچند که دیدگاه‌های متفاوت در مورد حضور نیروهای ناتو و آمریکا در این کشور داشتند.

با وجود تحریم‌های غرب، هند به دنبال حفظ روابط تجاری و انرژی بود. با این حال، واردات نفت از ایران از ۱۶/۴ درصد واردات کل نفت هند در سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۰۹^{۶۹} به ۵,۲ درصد در سال ۲۰۱۵^{۷۰} کاهش یافته است. توافق هسته‌ای بین ایران و جامعه جهانی و لغو تحریم‌ها باعث افزایش روابط دوجانبه شده است. با حذف تحریم‌ها، شرکت‌های عمده نفت هندی علاقه‌مند خریداری نفت ایران و سرمایه‌گذاری در ساحات نفتی این کشور هستند، محلاتی را که عملاً آنها اکتشافاتی را نیز انجام داده‌اند. این موضوع همچنان به هند کمک خواهد کرد که گزینه‌های خود را در افغانستان و آسیای مرکزی بیشتر سازد. با توجه به روابط تیره بین هند و پاکستان، ایران بخشی مهمی از استراتژی هند در منطقه بوده و خواهد ماند.^{۷۱} تخفیف‌های ارائه شده شرکت‌های ریلیانس اندیزتری (Reliance Industries)، هند پترولیوم، بهارات پترولیوم (Bharat Petroleum) و شرکت (HPCL-Mittal Energy Ltd) را تشویق کرد تا آنها واردات از ایران را در سال ۲۰۱۶ از سر بگیرند. در نتیجه، واردات نفت ایران به هند در سال ۲۰۱۶^{۷۲} به ۱۱ درصد افزایش یافت. اما داده‌های اخیر نشان می‌دهد که واردات در سال ۲۰۱۷ کاهش یافته است. برخی از این کاهش‌ها ممکن است به دلیل تقاضای کمتر باشد. هرچند گزارش‌ها می‌رساند که این موضوع ممکن است یک اقدام تلافی‌جویانه از طرف هند باشد که تهران ساحت نفتی به شرکت‌های هندی نداده است. گزارش‌هایی نیز وجود دارد که ایران قرارداد اولیه‌ی را با «گازپروم روسیه» برای ساحت «فرزاد B» توافق کرده است که پیش از آن توسط یک کنسرسیوم هندی کشف شده بود.^{۷۳} این اتفاقات نمایانگر برخی از مشکلات موجود در رابطه دوجانبه ایران و هند هستند. با این حال، کانوال سببال وزیر خارجه پیشین هند اخیراً نوشته است که پروژه‌های هند در منطقه نیازمند "پیشرفت هدفمند" هستند و «ایران نیز یک شریک بی‌دردسر نیست، اما پایداری نتایج سودمندی را برای هر دو جانب به ارمغان خواهد آورد.»^{۷۴}

با توجه به پیشرفت‌های جهانی و دوجانبه اقتصادی و سیاسی، تجارت‌های دوجانبه در سال‌های اخیر با فراز و فرودهایی مواجه بوده است. صادرات عمده هند به ایران عبارتند از برنج، چای، آهن و فولاد، مواد کیمیاوی، فلزات، ماشین‌های برقی و دارو می‌باشند. واردات هند را عمدتاً مواد نفتی و محصولات بدست آمده از نفت، مواد کیمیاوی عضوی/غیر عضوی، کود، پلاستیک، میوه‌های خوراکی، چارمغز، شیشه و ظروف، مروارید طبیعی یا مصنوعی، سنگ‌های قیمتی یا سنگ‌های نیمه‌قیمتی تشکیل می‌دهد.^{۷۵}

⁶⁹ India's Country-wise Crude Oil Imports Since 2001/02, *Reuters*, 6 August 2012, <http://in.reuters.com/article/india-crude-import-idINL4E8IU4HI20120806>

⁷⁰ India's Dec Oil Imports Pp 7 Pct y/y -Trade Data, *Reuters*, 15 January 2016, <http://in.reuters.com/article/india-oil-imports-idINL3N14Y59G>

⁷¹ See Meena Singh Roy, "Iran: India's Gateway to Central Asia" *Strategic Analysis*, 2012, Vol. 36, No. 6, pp. 957-975.

⁷² <http://in.reuters.com/article/india-iran-oil-idINKBN15G3XR>

⁷³ "Will stand by Iran, But have to Protect India's Interests: Dharmendra Pradhan" *The Economic Times*, 15 June 2017.

⁷⁴ Kanwal Sibal "Iran is Not an Easy Partner for India but will Pay Mutually Beneficial Results" 23 May 2017, <http://www.daily.in/politics/iran-india-iran-business-balochistan-hassan-rouhani/story/1/17351.html>

⁷⁵ http://www.mea.gov.in/Portal/ForeignRelation/India-Iran_bilateral_December_2016.pdf

جدول: ارزش تجارت هند و ایران (۲۰۰۲-۲۰۰۱ تا ۲۰۱۶-۲۰۱۷) (میلیون دالر)

سال	صادرات	واردات	مجموع
۲۰۰۲-۲۰۰۱	۳۵۳	۲۸۴	۵۳۷
۲۰۰۵-۲۰۰۴	۱۲۳۱	۴۱۰	۱۶۴۱
۲۰۰۸-۲۰۰۷	۱۹۴۴	۱۰۹۴۴	۱۱۸۸۸
۲۰۱۱-۲۰۱۰	۲۴۹۳	۱۰۹۲۸	۱۳۴۲۱
۲۰۱۳-۲۰۱۲	۳۳۵۱	۱۱۵۹۴	۱۴۹۴۵
۲۰۱۴-۲۰۱۳	۴۹۷۱	۱۰۳۰۷	۱۵۲۷۸
۲۰۱۵-۲۰۱۴	۴۱۷۵	۸۹۵۵	۱۳۱۳۰
۲۰۱۶-۲۰۱۵	۲۷۸۱	۶۲۷۹	۹۰۶۰
۲۰۱۷-۲۰۱۶	۲۳۹۳	۱۰۵۰۶	۱۲۸۹۹

منبع: بانک اطلاعاتی صادرات و واردات، وزارت تجارت و صنایع، دولت هند

سرمایه‌گذاری در چابهار می‌تواند بر اساس روابط اقتصادی موجود و بالقوه با ایران توجیه شود. تنها چیزی که در حال حاضر نیاز است انجام شود، بهبود و تقویت روابط دوجانبه اقتصادی از طریق افزایش واردات نفت، انرژی و دیگر سرمایه‌گذاری‌ها با ایران است.

جمع بندی

هند با سرمایه‌گذاری در چابهار یک تصمیم استراتژیک اتخاذ نموده است. این پروژه به لحاظ استراتژیک و نیز به لحاظ اقتصادی برای رشد جایگاه هند در آسیا پیامدهای مهمی در پی دارد. هرچند از دیر زمانی هند به اهمیت این پروژه پی برده بود، اما دولت به تازگی منابعی را برای سرمایه‌گذاری روی این پروژه تخصیص داده است. اجرای به موقع این پروژه جایگاه سیاست خارجی مستقل هند و نیز ظرفیت‌های نهادی این کشور را به محک آزمون قرار خواهد داد؛ بویژه که جایگاه چین با «ابتکار یک کمربند، یک جاده» در منطقه در حال رشد است.

روابط تازه‌ای هند-ایران-افغانستان گزینه‌های بیشتری را در اختیار دهلی‌نو قرار می‌دهد تا این کشور در منطقه اوراسیا بیشتر نقش بازی کند. علی‌رغم بعضی موانع در آغاز، تطبیق پروژه حالا به شکل خوبی پیش می‌رود. اما هر از گاهی گزارش‌های منفی زیادی بویژه در فضای ارتقای روابط هند و آمریکا و تأثیر این روابط بر بندر چابهار در رسانه‌ها به نشر می‌رسد. با توجه به نقش استراتژیک این پروژه، چنین چیزی دور از انتظار نیست. پالیسی‌سازان هندی اما عزم راسخ دارند که اجازه ندهند تا این پروژه تحت شعاع هرگونه ملاحظات دیگری قرار بگیرد. علی‌رغم مشکلات آمریکا با ایران، به نظر می‌رسد که پالیسی‌سازان آمریکایی نیز از ظرفیت اقتصادی پروژه برای تأمین ثبات پایدار در افغانستان آگاهی دارند. اگر پروژه چابهار و ترانزیت طوریکه انتظار می‌رود، عملی گردد، ممکن است پاکستان نیز تحت فشار قرار بگیرد تا مرزهایش را بروی تجارت و ترانزیت کالاهای هندی باز کند. این فشار شبیه فشاری است که آمریکا از طریق شبکه توزیع شمالی (NDN) پس از مانع‌شدن انتقال تأمینات تدارکاتی ناتو از سوی پاکستان، بر این کشور اعمال کرد.

در حال حاضر روابطه تجاری هند با منطقه آسیای میانه محدود است و انتظار نمی‌رود تا ده سال آینده که مرحله اول تطبیق پروژه چابهار است یک تغییر بنیادین به میان بیاید. در کنار وصل کردن هند به دهلیز بین‌المللی حمل‌ونقل شمال-جنوب، این پروژه ظرفیت تغییر مسیر تجارت هند با اوراسیا و اتحادیه اروپا را نیز دارد. با این حال تمرکز اصلی هند باید روی داشتن روابط اقتصادی با ایران و افغانستان باشد. با وجود کاهش نیروهای بین‌المللی و تأثیرات اقتصادی آن، روابط اقتصادی هند و افغانستان بطور قابل ملاحظه‌ای رو به افزایش است. این نشان می‌دهد هند با افغانستان یک رابطه اقتصادی واقعی و درازمدت دارد تا اینکه یک رابطه آشفته‌ای که در نتیجه دخالت جامعه جهانی به میان آمده است. با توجه به اینکه ایران هنوز در تلاش برای برداشتن تحریم‌های غرب است، این پروژه بسیار مهم است.

تمرکز اصلی این پروژه روی افغانستان و ایران است، هند باید یک برنامه‌ی تجاری واقعی و درازمدت داشته باشد. جدا از سرمایه‌گذاری‌های بالقوه روی ذخایر نفتی ایران، همزمان باید برنامه‌های دیگری مانند تأسیس کارخانه‌های آلومینیوم و تولید کود کیمیاوی نیز در چابهار روی دست گرفته شود. این فعالیت‌ها در مراحل اولیه باید به اندازه کافی تولیدات داشته باشد. اما هنگامی که پروژه به بهره‌برداری سپرده شد، تولیدات انبوهی در پی خواهد داشت. در این راستا، ایران از همه پروژه‌ها و سرمایه‌گذاری‌های هند در داخل مناطق آزاد تجاری یا سایر بخش‌های این کشور باید حمایت کند. این سرمایه‌گذاری‌ها برای موفقیت پروژه چابهار در سال‌های پیش رو حیاتی خواهد بود.

چالش عمده برای این پروژه از جانب افغانستان یا هرگونه تغییر در سیاست خارجی هند نخواهد بود. اما بروکراسی‌های ایران و هند ممکن است چالش اصلی فراروی این پروژه باشد. با وجود حمایت سیاسی در سطح رهبری، ظرفیت ناکام‌ساختن و نقش بر آب کردن هرگونه ابتکار در این پروژه در هردو کشور وجود دارد. به همین ترتیب، رابطه ایران با غرب نیز پیامدهای خاص خود را روی این پروژه دارد. هرچند ممکن است به طور مستقیم روی پروژه تأثیر نداشته باشد، اما هرگونه تیرگی روابط با آمریکا اطمینان خاطر سرمایه‌گذاران را از بین خواهد برد. این در حالی است که انتظار می‌رود، بخش خصوصی هند نیز در ایران سرمایه‌گذاری کند. برخی از این چالش‌های بیرونی قبلاً در زمان طرح این پروژه پیش‌بینی شده است. مشوره‌های منظم در سطوح سیاسی و اداری میان هند و ایران یکی از راه‌حل‌های کلیدی برای اجرای درست این پروژه خواهد بود. نشر گزارش‌های منظم از تأثیرات مثبت فعالیت‌های پروژه نیز برای افکار عامه در سطح کلانتر در منطقه بسیار مهم خواهد بود.

هرچند یکی از اهداف سرمایه‌گذاری در چابهار دورزدن پاکستان است، اما در واقع ممکن است اجرای این پروژه پاکستان را تحت فشار قرار داده تا این کشور در سیاست خود در قبال افغانستان و هند تجدید نظر کند. چالش عمده فراروی این پروژه «ابتکار یک کمربند، یک جاده» چین خواهد بود، چون تمام کشورهای منطقه به شمول ایران و افغانستان نسبت به این پروژه نظر مثبت دارند. ایران خیلی بی‌علاقه نیست که پای چین را نیز در پروژه چابهار باز کند. هند و پاکستان کاملاً آماده است تا در سازمان همکاری‌های شانگهای بپیوندند. حتی ممکن است ایران نیز در سال‌های پیش‌رو به این سازمان ملحق شود. جایگاه اقتصادی چابهار، دهلیز اقتصادی چین-پاکستان / ابتکار یک کمربند، یک جاده، ممکن است پالیسی‌سازان منطقه را وادار کنند تا استراتژی‌ها را تجدید نظر کنند. با وجود نگرانی‌های هند در مورد دهلیز اقتصادی چین-پاکستان، چین نگاه منفی نسبت به پروژه چابهار ندارد. هر قدر کشورها بیشتر باهم وصل گردند به نفع چین است چون این کشور یکی از بزرگ‌ترین شرکای تجاری تقریباً تمام کشورهای منطقه است. برای نفوذ بیشتر در منطقه، چین همچنان علاقمند است که دهلیز اقتصادی چین-پاکستان را به دیگر کشورها به شمول هند نیز توسعه دهد. بنابراین، دهلی‌نو باید روابط هند-ایران-افغانستان را در جهت یک استراتژی در سطح کلان‌تر با توجه به معماری اقتصادی در حال ظهور آسیا تنظیم کند. جغرافیای اقتصادی در حال حضور در منطقه، در دراز مدت ممکن است محاسبات سیاست جغرافیایی را تحت شعاع قرار دهد.

جمع‌بندی و بخش پایانی

هدف این تحقیق ارائه طرحی است برای ایجاد روابط استراتژیک میان افغانستان، ایران و هند تا گام‌هایی جهت تطبیق کامل موافقتنامه چابهار برداشته شود و این پروژه به بهره‌برداری سپرده شود. با امضاء و عملی‌شدن دهلیز ترانزیتی سه‌جانبه هند، ایران و افغانستان و موافقت‌نامه‌های تجارت افغانستان، هند و ایران این پروژه به مرحله بهره‌برداری خواهد رسید و عملی خواهد شد. توسعه صادرات صنایع کوچک و متوسط و سرمایه‌گذاری‌های مستقیم خارجی، مهم‌ترین عناصر جذب سرمایه، کاهش فقر و افزایش اشتغال در کشورهای در حال توسعه به شمار می‌روند. برای افغانستان، بندر چابهار با صدور کالای افغانی در بازارهای جهانی و بازکردن مسیر کالای خارجی به بازار افغانستان، زمینه تقویت نقش افغانستان در اقتصاد جهانی میسر می‌شود. بنابراین، بندر چابهار نه تنها صنایع کوچک و متوسط، بلکه بازار کار بازرگانان را نیز تقویت می‌کند. برعلاوه، با فعال‌شدن بندر چابهار، افغانستان می‌تواند برای توسعه پایدار و درازمدت، روی نیروی کار در بخش صادرات و واردات نیز سرمایه‌گذاری کند. به علاوه، افزایش تجارت می‌تواند زمینه‌افزایش سرمایه‌گذاری خارجی را فراهم نموده و امنیت مسیرهای تجاری نیز می‌تواند تأمین شود.

بندر چابهار نقطه‌ی عطفی برای وصل‌شدن افغانستان به تجارت جهانی و منطقه‌ای است. به منظور بهره‌گیری از این توافقنامه‌ها، افغانستان باید آماده باشد تا از فرصت‌های خلق شده استفاده لازم را ببرد. دولت افغانستان متعهد به سیاست‌های تجارت‌محور و طرفدار از میان برداشتن موانع تجاری است. نظام تعرفه نسبتاً پایین در افغانستان گواه این امر است. یکی از اولویت‌های اصلی تجارت افغانستان بهبود روابط تجاری با کشورهای منطقه از طریق تصویب پالیسی‌ها و طرز‌العمل‌های تسهیل‌کننده در بخش‌های ترانزیت و تجارت می‌باشد. در سطح منطقه و جهان، بازرگانان افغان به تجارت‌پیشه‌های مبتکر و پرکار معروف هستند که قادر به تجارت در مرزهای متعدد می‌باشند. بندر چابهار فرصتی را فراهم می‌کند که هم از سرمایه اجتماعی و تخصص این تاجران در داخل کشور استفاده شود و هم از راه‌هایی که افغانستان را به بازار جهانی وصل می‌کند.

افغانستان کشوری محصور در خشکی است که به دو بندر آبی کراچی در پاکستان و بندر عباس در ایران وابسته است. کراچی در حدود ۲۰۰۰ کیلومتر از افغانستان فاصله دارد. برعلاوه، افغانستان از طریق دیورند نیز با پاکستان، دومین بزرگترین اقتصاد سارک، مرز طولانی مشترک (۲۴۵۰ کیلومتر) دارد. پاکستان برای افغانستان جایگاه دروازه هند را دارد که بزرگترین اقتصاد سارک است. بنابراین، صادرات به پاکستان و از طریق پاکستان برای توسعه صادرات افغانستان مهم است. هرچند، به دلیل مشکلات ترانزیت از طریق پاکستان، کالای زیاد افغانی به پاکستان صادر شده و سپس به عنوان کالای پاکستانی صادر می‌شود. براساس برآوردهای اتحادیه صادرکنندگان قالین، ۸۵ درصد قالین‌های افغانی بنام محصول پاکستانی صادر شده و افغان‌های تولیدکننده قالین کمتر از ۵۰ درصد ارزش مجموعی را دریافت می‌کنند. باوجود تعداد زیادی از توافقنامه‌های دوجانبه و توافقنامه تجاری ۱۹۶۵ افغانستان با پاکستان، بندرهای بین دو کشور هنوز با محدودیت‌هایی برای تجارت و انتقال اموال مواجه هستند.

موافقتنامه تجارت و ترانزیت بین افغانستان-پاکستان در امر فراهم‌سازی بندرهای آبی برای رسیدن به هند، بزرگ‌ترین بازار ساحه تجارت آزاد جنوب آسیا و یکی از پویاترین اقتصادهای دنیا، بسیار مهم است. اغلب کالاهای افغانی توسط محموله‌های هوایی ارسال می‌شود که هزینه‌های غیر ضروری را در پی دارد درحالیکه انتقال کالا توسط کشتی به مراتب ارزان‌تر است. برعلاوه، کرایه تنظیم محموله‌ها در هند بسیار بالا است. موفقیت موافقتنامه تجارت و ترانزیت افغانستان و پاکستان به صورت پیچیده به روابط جئوپولیتیک افغانستان و پاکستان وابسته است. تمرکز روی بندر چابهار فرصت‌های جدیدی برای تقویت روابط بین افغانستان، هند و دیگر کشورهای جهان فراهم می‌کند. پتانسیل بندر چابهار برای کاهش وابستگی به موافقتنامه تجارت و

ترانزیت افغانستان-پاکستان می‌تواند اطمینان دهد که پاکستان نتواند از این موافقت‌نامه به عنوان یک اهرم فشار در بازی‌های کلان‌تر جئوپولیتیک استفاده کند.

تفاهم‌نامه‌ای در واشنگتن دی‌سی ایالات متحده به امضا رسید تا گفتگوها روی یک توافق‌نامه تجارت و ترانزیت بین افغانستان و پاکستان آغاز شود و تا ۳۱ دسامبر ۲۰۰۹ نهایی شده و امضاء گردد. مذاکرات در مورد این توافق‌نامه هنوز جریان دارد و هیچ تاریخ قطعی برای امضای این توافق‌نامه تعیین نشده است.

انعقاد و تطبیق موافقت‌نامه دهلیز ترانزیتی سه‌جانبه میان افغانستان، ایران و هند، روابط تجاری دو‌جانبه را نیز تسهیل بخشیده و دسترسی افغانستان به بازارهای جنوب آسیا، ایران و کشورهای خلیج فارس را افزایش می‌دهد. تجارت ترانزیت باید سودآورتر شده و با کاهش کرایه و زمان انتقال کالاها باید مقرون به صرفه گردد. برعلاوه، فرصت‌های جدید تجاری در باربری، حمل و نقل، قطار و همچنین خدمات تجاری در کنار دهلیزهای تجاری ایجاد شود. علاوه بر دسترسی بیشتر به بازارهای جنوب آسیا، هر سه کشور می‌توانند تجارت‌های سودآورتر، کاهش در تجارت غیر قانونی و قاچاق، جمع‌آوری مؤثر تعرفه و افزایش درآمدهای گمرکی از تجارت نیز داشته باشند.

در پایان، دهلیز ترانزیتی سه‌جانبه افغانستان، ایران و هند یک گام حیاتی در جهت توسعه اقتصادی افغانستان، ایران و هند و نیز بهبود روابط سیاسی کشورهای ذینفع می‌باشد.

ضمیمه‌های بخش اول

تفاهم‌نامه^{۷۶}

میان

وزارت تجارت و صنایع جمهوری اسلامی افغانستان و سازمان منطقه آزاد چابهار جمهوری اسلامی ایران

برای

تنظیم انتقال زمینی، حمل‌ونقل کالاها، مسافران و سرمایه‌گذاران ایرانی در منطقه آزاد تجاری-صنعتی

چابهار

کابل، ۲، ۱۳۹۱

بنام خدا

این تفاهم‌نامه میان سازمان منطقه آزاد چابهار توسط مهندس شهباز یزدانی، رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل سازمان و وزارت تجارت و صنایع جمهوری اسلامی ایران، همچنین توسط داکتر انورالحق احدی وزیر تجارت افغانستان براساس پالیسی راهبردی جمهوری اسلامی ایران برای اولویت‌بندی توسعه روابط همه‌جانبه با کشورهای همسایه به ویژه کشور دوست و برادر، جمهوری اسلامی افغانستان برای تأسیس یک رابطه اقتصادی و تجاری به منظور فراهم‌سازی امکانات سرمایه‌گذاری، ترانزیت کالاها و تأسیس واحدهای تولیدی در منطقه آزاد چابهار به تاریخ ۱۳ ثور ۱۳۹۱ مطابقه سوم می ۲۰۱۷ امضاء شده است.

ماده اول

اهداف و مقاصد

وزارت تجارت و صنایع جمهوری اسلامی افغانستان و سازمان منطقه آزاد چابهار جمهوری اسلامی ایران (در ادامه بنام جانبین یاد می‌شود) این تفاهم‌نامه را برای تنظیم ترانزیت و حمل‌ونقل کالاها از طریق بندر آبی چابهار و اهداف ذیل امضاء کرده‌اند:

- توسعه، گسترش و تقویت روابط تاریخی و فرهنگی تجارت بین دو کشور.

⁷⁶ Ministry of Commerce and Industries, Islamic Republic of Afghanistan <http://moci.gov.af/en>

- فراهم‌سازی امکانات بیشتر ترانزیت و حمل‌ونقل از طریق بندر چابهار و ملاک زرنج بین دو کشور.
- گسترش همکاری‌های دوجانبه و حفظ/تقویت منافع هردو کشور.

با توجه به موافقت‌نامه حمل‌ونقل بین‌المللی، ترانزیت کالاها و مسافران از طریق زمین که بین جمهوری اسلامی افغانستان و ایران در سال ۱۳۸۲ هجری مطابق ۲۰۰۳ میلادی به امضاء رسید که روی نقش چابهار به عنوان یکی از مهم‌ترین بندرهای ترانزیت کالا برای افغانستان است. و با توجه به اصول پذیرفته شده بین‌المللی، معیارها و عرف‌های در مورد حمل‌ونقل و ترانزیت کالاها از طریق بندر آبی چابهار، مواد آتی در موافقت‌نامه گنجانیده شده است:

ماده دوم

تعريفات

علاوه بر اصطلاحات ذکر شده در ماده اول از جمله حمل‌ونقل بین‌المللی زمینی و ترانزیت کالاها و مسافران بین حکومت موقت افغانستان و جمهوری اسلامی ایران در سال ۲۰۰۳؛ اصطلاحات ذیل طور ذیل تعریف می‌شوند:

۱. **شرکت حمل‌ونقل:** شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی منطقه آزاد چابهار و افغانستان (شرکت خصوصی) می‌باشد که در ماده هفتم این تفاهم‌نامه آمده است.
۲. **ترانزیت:** پروسه‌ای است که توسط سازمان تجارت جهانی و سازمان جهانی گمرک مطابق قوانین ترانزیت هردو کشور تعریف شده است.

ماده سوم

حدود تفاهم‌نامه

مواد این تفاهم‌نامه بر حمل‌ونقل زمینی و ترانزیت کالاها و مسافران جمهوری اسلامی افغانستان در منطقه آزاد چابهار و مسیر منتهی به ملاک زرنج، فراه و بندرهای اسلام قلعه جمهوری اسلامی افغانستان قابل تطبیق است.

ماده چهارم

آزادی ترانزیت و انتخاب وسایل حمل‌ونقل

جانبین توافق کرده‌اند که تمام کالاهای جانبین از طریق راه‌هایی که در ماده سوم این تفاهم‌نامه ذکر شده باید بدون حق ترانزیت و هیچ نوع محدودیت، ترانزیت شود.

- تأمین‌کنندگان خدمات حمل‌ونقل و تاجران دولتی و بخش خصوصی هردو کشور در مورد انتخاب نوع وسایل حمل‌ونقل شان که مطابق معیارهای هردو کشور باشد آزاد هستند.
- تاجران هردو کشور برای انتقال کالاهای شان می‌توانند از وسایل حمل‌ونقل رایگان و یا از وسایل شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی منطقه آزاد چابهار و افغانستان که جزئیات آن در ماده هفتم آمده است، استفاده کنند.

ماده پنجم

تخصیص زمین برای تاجران افغان در منطقه آزاد چابهار

- سازمان منطقه آزاد چابهار ۵۰ هکتار زمین مناسب را در منطقه آزاد چابهار برای شرکت‌ها و افراد متقاضی افغان به منظور فعالیت‌های صنعتی، تجاری و حمل‌ونقل کالاها به اجاره می‌دهد.
- زمین اجاره‌ای برای تاجران افغان به تناسب فعالیت‌ها و تولیدات‌شان و مطابق پروسیجر پیش‌بینی شده در این تفاهم‌نامه، تحت شرایط آسان پس از معرفی از سوی وزارت تجارت و صنایع افغانستان توزیع شده و در اختیارشان قرار می‌گیرد. شرکت و یا فرد متقاضی باید در جریان یک سال فعالیت‌هایش را شروع کند؛ در غیر آن امتیاز آن دوباره سلب می‌گردد. شرایط برای توزیع زمین با جزئیات بیشتر در ضمیمه ۱ این تفاهم‌نامه توضیح شده است.
- سازمان منطقه آزاد چابهار حق دارد امتیاز تاجر افغان را که برای دو سال پیاپی فعالیت‌اش متوقف بوده است، سلب کند.
- سازمان منطقه آزاد چابهار موافق است تا ۵۰ هکتار زمین دیگر را نیز در صورت نیاز تحت همین شرایط به تاجران افغان به اجاره بدهد.
- نرخ اجاره زمین فی متر مربع برای یک دوره ۵۰ ساله تعیین می‌شود؛ نرخ اجاره باید با در نظر داشت موقیت زمین از حداقل ۶۰ سنت و حداکثر ۷۰ سنت در یک سال تعیین شده که حداکثر تا ۱۰ درصد بعد از ختم سال پانزدهم افزایش می‌یابد.

ماده ششم

ایجاد اشتغال برای شهروندان افغان در منطقه آزاد چابهار

- تمام شرکت‌های افغانستانی که در منطقه آزاد چابهار سرمایه‌گذاری یا فعالیت می‌کنند، می‌توانند کارمندان و کارگران افغان را برای تجارت و فعالیت‌های تولیدی‌شان مطابق قوانین موجود در سازمان منطقه آزاد چابهار استخدام کنند.
- کارمندان و کارگران یادشده در پاراگراف اول این ماده، باید از سوی وزارت تجارت و صنایع افغانستان معرفی شده و جمهوری اسلامی ایران برای آنها ویژه‌های اقامت طولانی مدت (۳ تا ۵ سال با امکان تمدید آن مطابق قوانین جمهوری اسلامی ایران) صادر کند.

ماده هفتم

تأسیس یک شرکت حمل و نقل مشترک

- جانبین توافق دارند تا یک شرکت حمل و نقل بین المللی را برای انتقال مؤثر کالاها و فراهم سازی امکانات بیشتر تأسیس کنند.
- طرز العمل تأسیس، مدیریت و سایر جزئیات این شرکت که در پاراگراف اول این ماده آمده، در AOA که ضمیمه این تفاهم نامه است بیشتر توضیح داده شده و بعد از امضای این تفاهم نامه توسط جانبین قابل اجرا می باشد.
- جانبین موافقت دارند تا همکاران بخش خصوصی خود را معرفی کنند. تمام تصمیم های که از سوی جانبین در رابطه به موضوعات مختلف مربوط به شرکت مشترک حمل و نقل گرفته می شود باید بعد از تأیید از سوی یک گروه کاری مشترک با حق تصمیم گیری مساویانه، اجرایی شود.
- هردو جانب بار دیگر روی تسهیل عبور و مرور وسایل نقلیه که کالای ترانزیتی و تجاری هردو جانب را به هردو کشور در مطابقت با قوانین و معیارهای هردو کشور انتقال می دهند، تأکید دارند.

ماده هشتم

تأسیس شعبه های بانک های خصوصی و دفاتر شرکت های حمل و نقل و تجاری

- مطابق این تفاهم نامه، بانک های دولتی و خصوصی افغانستان می تواند شعبه های خود را مشروط به اینکه از سوی بانک مرکزی افغانستان معرفی شده و با قوانین بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران مطابقت داشته باشد، تأسیس کند.
- سرمایه گذاران و تاجران هردو کشور اجازه دارند تا شعبه ها و دفاتر شان را در چابهار و کابل برای مدیریت فعالیت های تجاری شان تأسیس کنند.
- جانبین موافقت کرده اند تا نمایشگاه ها و کنفرانس ها را به منظور گسترش روابط خدماتی، سرمایه گذاری و اقتصادی در کابل و چابهار هر سال برگزار کنند.

ماده نهم

تأسیس دهلیز هوایی کابل-چابهار-دبی

- جانبین توافق دارند تا راه هوایی کابل-چابهار-دبی و برعکس را در مطابقت با قوانین ترافیک هوایی به منظور تسریع، تسهیل و تشویق سرمایه گذاری های بخش خصوصی افغانستان در منطقه آزاد چابهار تأسیس کنند.

- خطوط هوایی خصوصی و دولتی هردو کشور می‌توانند در این ساحه سرمایه‌گذار و فعالیت نمایند مشروط به اینکه از سوی وزارت‌های مربوطه هردو کشور معرفی شوند.
- سازمان منطقه آزاد چابهار و ادارات مربوط در افغانستان باید تمام امکانات مورد نیاز برای ذخیره پترول و مواد سوخت مورد نیاز خطوط هوایی که مورد تأیید هردو کشور باشد را مطابق به قوانین بین‌المللی فراهم کند.

ماده دهم

تعدیلات

- هرگاه هر یکی از جانبین بخواهد این تفاهم‌نامه را تعدیل کند، باید درخواست مکتوب شان را به وزارت تجارت و صنایع افغانستان و سازمان منطقه آزاد ارائه نماید و این دو نهاد یاد شده باید یک کمیته باصلاحیت را توظیف کند تا به مشکل رسیدگی کند.

ماده یازدهم

انفاذ و اعتبار

- جانبین بعد از تأیید این تفاهم‌نامه آن را در در روشنی قوانین بین‌المللی ۳۰ روز پس از دریافت یادداشت از طریق دفترهای دیپلماتیک شان باید مورد تنفیذ قرار بدهند.
- بعد از امضاء و تصویب این تفاهم‌نامه از سوی نهادهای تقنینی هردو کشور، این تفاهم‌نامه/موافقتنامه برای یک دوره غیر محدود مورد اعتبار بوده مگر اینکه یکی از جانبین ۶ ماه قبل به صورت کتبی از طریق دفاتر دیپلماتیک شان خواستار الغاء آن گردد.

این تفاهم‌نامه در ۱۱ ماده و دو ضمیمه و در دو نسخه فارسی و انگلیسی که هردو عین اعتبار را دارد به تاریخ ۱۳۹۱/۲/۱۳ در وزارت تجارت و صنایع افغانستان به امضاء رسید.

پروفیسور داکتر انورالحق احدی

وزیر تجارت و صنایع جمهوری اسلامی افغانستان

مهندس شهباز یزدبانی

رئیس هیئت مدیره و مدیر عامل سازمان منطقه آزاد چابهار

۱. طرزالعمل تخصیص ۵۰ هکتار زمین واقع در منطه آزاد چابهار

۲. اساسنامه شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی منطقه آزاد چابهار

طرزالعمل ۵۰ هکتار زمین منطقه آزاد چابهار برای بخش خصوصی افغانستان از طریق وزارت تجارت و صنایع

جمهوری اسلامی افغانستان^{۷۷}

برای تطبیق پاراگراف چهارم موافقتنامه کمیته مشترک وزارت تجارت و صنایع افغانستان و سازمان منطقه آزاد چابهار تشکیل شده تا برای تخصیص ۵۰ هکتار زمین مناسب همراه با امکانات زیرساختی و خدمات (آب، برق، جاده و کانالیزاسیون) برای بخش خصوصی افغانستان بعد از تأدیه قیمت طبق قانون منطقه آزاد چابهار به منظور گسترش تولید، تجارت، خدمات و مدیریت ترانزیت افغانستان فعالیت کند. پروسه انتقال زمین قرار ذیل است:

ماده اول: تخصیص ۵۰ هکتار زمین که جانبین به بر سر آن به توافق رسیده است تنها به آن عده از متقاضیان بخش خصوصی افغانستان توزیع خواهد شد که از سوی وزارت تجارت و صنایع افغانستان معرفی شده باشد.

ماده دوم: با توجه به قوانین و مقررات اداره و مدیریت منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار جمهوری اسلامی ایران در رابطه به انتقال زمین به خارجی‌ها، زمین مذکور باید طی یک قرارداد درازمدت ۵۰ ساله براساس درخواست متقاضی، مقررات، منابع تخنیک و انسانی سازمان منطقه آزاد چابهار به متقاضی داده می‌شود. دوره قرارداد بعد از ۵۰ سال براساس توافقین جانبین می‌تواند تمدید شود.

ماده سوم: متقاضی‌ها باید از سوی وزارت تجارت و صنایع افغانستان بعد از ارزیابی توجیهات و پلان سرمایه‌گذاریشان به سازمان منطقه آزاد چابهار معرفی شود. متقاضی‌ها مکلف اند تا جواز سرمایه‌گذار باز ادارات مربوط جمهوری اسلامی ایران بدست بیاورند.

ماده چهارم: در مرحله نخست، زمین برای یک دور سه ساله به وزارت تجارت و صنایع افغانستان داده می‌شود. هرگاه وزارت تجارت و صنایع افغانستان در همین مدت سه سال بتواند متقاضی‌های کافی از بخش خصوصی افغانستان معرفی کند و آنها به گونه رسمی جواز فعالیت شان را کسب کنند، ساحه تخصیص داده شده گسترش داده خواهد شد. همزمان، اگر متقاضی به تعداد تعیین شده نرسد، ساحه‌ای که تخصیص داده شده و تفاهم‌نامه در کل باید اصلاح شود.

ماده پنجم: بعد از امضای تفاهم‌نامه، نرخ اجاره زمین به متقاضیان بخش خصوصی افغانستان قرار ذیل می‌باشد:

نرخ اجاره زمین فی متر مربع برای یک دوره ۵۰ ساله تعیین می‌شود؛ نرخ اجاره باید با در نظر داشت موقیت زمین از حداقل ۶۰ سنت و حداکثر ۷۰ سنت در یک سال تعیین شده که حداکثر تا ۱۰ درصد بعد از ختم سال پانزدهم افزایش می‌یابد.

⁷⁷ Ministry of Commerce and Industries, Islamic Republic of Afghanistan <http://moci.gov.af/en>

ماده ششم: هرگاه یک متقاضی خواستار بیشتر از ۵۰ هکتار با خدمات اضافی می‌گردد، سازمان منطقه آزاد چابهار آماده است تا برای آنها زمین و خدمات بیشتر را بعد از دریافت ارزیابی و توجیحات شان فراهم کند.

ماده هفتم: این پروسه بخش انفکاک ناپذیر سومین تفاهم‌نامه‌ای می‌باشد که به تاریخ ۱۳۸۳/۶/۲۲ بین وزارت تجارت و صنایع افغانستان و سازمان منطقه آزاد چابهار در همین منطقه به امضاء رسیده است، و تحت قوانین حاکم در سازمان منطقه آزاد چابهار و جمهوری اسلامی افغانستان قابل اجرا است.

شرکت حمل و نقل بین المللی افغانستان و منطقه آزاد چابهار

کابل - ۲، ۱۳۹۱

اساس نامه شرکت حمل و نقل بین المللی منطقه آزاد چابهار جمهوری اسلامی ایران و جمهوری اسلامی افغانستان
(شرکت خصوصی چابهار-افغان لمتد)

فصل اول

نام شرکت، عنوان، موقعیت و مدت تجارت

ماده اول: نام شرکت مشترک شرکت حمل و نقل بین المللی منطقه آزاد چابهار و افغانستان ("حمل و نقل بین المللی چابهار-افغان")، شرکت خصوصی محدودالمسئولیت می باشد که تحت قوانین تجاری جمهوری اسلامی افغانستان و جمهوری اسلامی ایران فعالیت خواهد کرد.

ماده دوم: شرکت دارای یک شخصیت حقوقی بوده و به لحاظ مالی باید مستقل باشد. این شرکت باید تحت اساس نامه، قوانین نوشته منطقه آزاد چابهار و دیگر قوانین و مقررات مربوطه کار کند.

ماده سوم: هدف شرکت:

اداره و تأمین خدمات در بخش های زمینی و حمل و نقل دریایی، بارگذاری و بار اندازی کالاها، انتقال مسافران، انبار کردن، خدمات بندری، انتقال مواد سوخت، ساختن، حفظ و مراقبت و تعمیر امکانات و مراکز، و نیز ساخت و بهره برداری ترمینال ها برای تسهیل ترانزیت و انواع مختلف خدمات حمل و نقل اهداف این شرکت را تشکیل می دهد.

ماده چهارم: مکلفیت ها و مسئولیت های شرکت برای تحقق و رسیدن برای هدف شرکت قرار ذیل می باشد:

۱. سرمایه گذاری برای توسعه، تأسیس و مدیریت واحدهای حمل و نقل شرکت ها.
۲. تأسیس و مدیریت خدمات حمل و نقل مؤثر و دوامدار در حمل و نقل زمینی.
۳. دریافت امکانات مالی از منابع داخلی و خارجی و ارائه هر نوع امکانات و خدمات مالی در محدوده هدف شرکت.
۴. تأیید بودجه و منابع مالی که از طریق قراردادهای ویژه برای شرکت برای تحقیق در مورد پیشنهادات مرتبط با هدف شرکت.
۵. دریافت مشوره/نظارت/ارزیابی و دلالتی و خدمات مدیریتی بخش های مربوطه.

⁷⁸ Ministry of Commerce and Industries, Islamic Republic of Afghanistan <http://moci.gov.af/en>

۶. اجرای تمام انتقالات فعلی، و امضای قرارداد با افراد و شخصیت‌های حقیقی و حقوقی.
۷. خرید، فروش، کرایه و تبدیل تمام انواع کالاهای منقول و غیر منقول.
۸. عضویت در سازمان‌های مرتبط بین‌المللی و نهادهای که فعالیت‌های شان با امور شرکت مرتبط هستند. با توجه به قوانین و مقررات مربوطه.
۹. تهیه هرنوع ضمانت، تضمین و نامه حمایتی در رابطه به فعالیت‌های شرکت.
۱۰. افتتاح یک شعبه شرکت در داخل و بیرون کشور در مطابقت با قوانین و مقررات بین‌المللی.
۱۱. اجرای فعالیت‌های که به طور مستقیم یا غیر مستقیم که برای تحقق هدف شرکت نیاز است.

ماده پنجم: دفتر مرکزی شرکت در منطقه آزاد چابهار خواهد بود. دفتر این شرکت می‌تواند با تصمیم هیئت مدیره به دیگر نقاط در داخل جمهوری اسلامی ایران نقل مکان کند.

یادداشت: شرکت می‌تواند شعبه‌ها و نمایندگی‌های خویش را در داخل و بیرون کشور با پیشنهاد هیئت مدیره و تأیید اداره‌های مرتبط تأسیس کند.

ماده ششم: شرکت باید برای مدت نامحدود تأسیس شود.

فصل دوم

مجموع سرمایه، اسهام و شرایط برای انتقال مسافران

ماده هفتم: سرمایه اولیه شرکت معادل یک میلیون دالر که ۵۱ درصد آن مربوط سازمان منطقه آزاد چابهار و ۴۹ درصد آن مربوط وزارت تجارت و صنایع جمهوری اسلامی افغانستان (شرکت‌های افغانستانی) می‌باشد، اما تقسیم اسهام به ۵۱ و ۴۹ درصد به این معنی نیست که طرف ایرانی در تصمیم‌گیری نسبت به طرف افغانی امتیاز داشته باشد. تمام تصمیم در شرکت باید مشترکاً با قدرت مساوی از سوی هر دو جانب اتخاذ گردد.

ماده هشتم: شرکت به هیچ صورت اجازه ندارد سهم شرکاء را منتشر کند یا اسهام ثبت شده کنونی را تغییر دهد یا تغییری در ترکیب و ساختار شرکاء شرکت وارد کند یا وضعیت حقوقی شرکت را از «شرکت خصوصی انحصاری» به دیگر نوع شرکت‌ها تغییر دهد؛ مگر با تأیید مجمع عمومی شرکت.

ماده نهم: سرمایه شرکت می‌تواند در هر زمانی با یک تصمیم فوق‌العاده مجمع عمومی افزایش یابد. مجمع عمومی در زمان اتخاذ تصمیم برای افزایش سرمایه شرکت باید مبلغ مجموعی که افزایش می‌یابد و مبلغی که در زمان نوشتن پذیرش نامه پرداخت می‌گردد؛ و همچنان شرایط و مقررات پرداخت و زمانی را که هیئت مدیره شرکت مبلغ باقیمانده را درخواست می‌کند، مشخص کند. در صورت پذیرش سهام جدید، تمام سهام‌داران موجود از حقوق و شرایط برابر برخوردار هستند. هر دو طرف افغانی و ایرانی می‌توانند اسهام جدید را متناسب با سهم فعلی شان حداقل ۶۰ روز قبل از پذیرش سهم جدید از سوی شرکت خریداری کنند.

فصل سوم

سازمان و ساختار شرکت

ماده یازدهم: اجزای اصلی شرکت قرار ذیل اند:

- مجمع عمومی
- هیئت مدیره
- بخش تفتیش

مجمع عمومی:

ماده دوازدهم: مجمع عمومی شرکت با حضور تمام شرکاء یا نمایندگان آنها تدویر شده می‌تواند. جلسات عادی و فوق‌العاده این شرکت در مقر آن دایر می‌شود.

ماده سیزدهم: جلسه مجمع عمومی معمولاً ۱۲۰ روز بعد از ختم سال مالی تدویر می‌گردد. اگر هیأت مدیره در موعد مقرر برای دایر شدن جلسه مجمع عمومی اهتمام نکند، این کار باید از سوی بخش تفتیش صورت بگیرد. جلسات فوق‌العاده مجمع عمومی یا جلسات عادی آن که بصورت فوق‌العاده فراخوانده می‌شوند، می‌تواند در هر زمانی به اساس درخواست رییس هیأت مدیره، یا تقاضای مدیر عامل شرکت به هیأت مدیره، یا درخواست مفتش شرکت یا هم بر اساس خواست سهام‌دارانی که حد اقل ۲۰ درصد سهم شرکت در ملکیت آن‌ها باشد، تدویر شود. هیأت مدیره باید مجمع عمومی را در عرض ۴۰ و در مطابقت با طرزالعملی که در قوانین تجاری ایران و افغانستان مشخص شده باشد، فرا بخواند در غیر آن صورت شرکاء شرکت می‌توانند از مفتش شرکت درخواست کند تا جلسه مجمع عمومی را فرا بخواند. چنانچه مفتش از این کار استنکاف نماید، شرکاء می‌توانند خودشان با ملاحظه تمام رسمیات و طرزالعمل‌ها جلسه را فرا بخوانند. در این حالت باید در دعوت‌نامه شرکاء برای تدویر جلسه مجمع عمومی تذکر داده شود که درخواست آن‌ها برای تدویر جلسه مجمع عمومی از سوی هیأت مدیره و بخش تفتیش مورد اغماض واقع شده است.

ماده چهاردهم: دعوت‌نامه‌های سایر جلسات مجمع عمومی باید در مجله سالانه که از سوی مجمع عمومی همه ساله به نشر می‌رسد، منتشر شود.

یادداشت ۱. فاصله میان تاریخ انتشار دعوت‌نامه تا تاریخ تدویر جلسه مجمع عمومی باید حداقل ۱۰ روز و حداکثر ۴۰ روز باشد. صورت جلسه، تاریخ، زمان و مکان جلسه باید در دعوت‌نامه بصورت واضح ذکر شده باشد.

یادداشت ۲. دعوت‌نامه برای سایر جلسات مجمع عمومی باید به شرکاء از طریق پست هوایی فرستاده شود و باید از دریافت آن از طریق فکس یا ایمیل اطمینان داده شود.

یادداشت ۳. در صورتیکه تمام شرکاء در جلسه مجمع عمومی حضور داشته باشند، به انتشار دعوت‌نامه و پیروی از رسمیات دیگر نیاز نیست.

ماده پانزدهم: نخستین جلسه مجمع عمومی چه عادی باشد چه فوق العاده، باید از سوی سابقه‌دارترین عضو مجمع عمومی مدیریت و رهبری شود. مجمع عمومی باید در حضور شرکاء یا نمایندگان آن‌ها تعداد اسهام را باید مورد ارزیابی قرار دهد تا از تکمیل بودن نصاب اطمینان حاصل کند و بدون در نظر داشت سهم، باید از میان شرکاء یا نمایندگان آن‌ها به تعداد دو نفر ناظر و یک نفر منشی را انتخاب نماید. رییس جلسه به معیت دو ناظر و یک منشی هیأت اجرائی مجمع را تشکیل می‌دهند که مسئولیت مدیریت و رهبری جلسه ره به عهده خواهند داشت.

ماده شانزدهم: با حضور بیش از ۵۰ درصد شرکاء طرفین که حق رأی دارند، چه اصالتاً و چه هم نیابتاً حضور داشته باشند، نصاب لازم برای تدویر جلسه عادی مجمع عمومی حاصل می‌شود. در صورتیکه این نصاب تکمیل نگردد، باید مطابق یادداشت ۱ و ۲ ماده ۱۴ در فوق، دعوت‌نامه به اعضای مجمع عمومی مجدداً فرستاده شود. دومین جلسه مجمع عمومی با حضور تعداد شرکاء حاضر و دارای حق رأی تدویر می‌شود مشروط بر اینکه در دعوت‌نامه مذکور عدم تکمیل شدن نصاب درج شده باشد. تمام تصامیم در مجمع عمومی در صورتیکه مطابق با قوانین تجاری ایران و افغانستان بوده و با آرای ۵۰ جمع یک درصد از سوی شرکاء یا نمایندگان آن‌ها به دست آمده باشد، باید صحیح و معتبر دانسته شود؛ به جز در موارد انتخاب مدیره و تفتیش‌گران.

ماده هفدهم: نصاب لازم برای رسمیات جلسات عادی مجمع عمومی با حضور ۵۰ درصد شرکاء از هر دو جانب که دارای حق رأی باشند، چه اصالتاً در جلسه اشتراک کرده باشند چه هم نمایندگان آن‌ها در جلسه حضور داشته باشند، تکمیل می‌گردد. در صورتیکه نصاب لازم در جلسه اول به دست نیاید، مجمع باید مطابق یادداشت‌های ۱ و ۲ ماده ۱۴ دوباره دعوت شوند مشروط بر اینکه موضوع عدم تکمیل نصاب لازم در دعوت‌نامه دوم درج گردد. در دومین جلسه فوق‌العاده مجمع عمومی شرکت، حد اقل یک ثلث اعضای واجد حق رأی یا نمایندگان آن‌ها باید حضور داشته باشند. تصامیم جلسه فوق‌العاده مجمع عمومی در صورتیکه با دو ثلث آراء اعضای حاضر از هر دو جانب اتخاذ شده باشد، معتبر و صحیح دانسته می‌شود.

ماده هجدهم: تمام تصامیمی که در مجمع عمومی و در مطابقت با قوانین هر دو کشور اتخاذ می‌شوند، بالای تمام شرکاء مرعی الاجراء است؛ حتا آن عده از اعضا شرکت در جلسه غایب بوده یا رأی منفی داده‌اند. این تصامیم جای مناقشه ندارند.

ماده نوزدهم: در صورتیکه مجمع عمومی نتواند در یک جلسه روی تمام موضوعات مندرج در صورت جلسه تصمیم‌گیری کند، تصمیم‌گیری روی موارد باقی‌مانده به زمان دیگر که از دو هفته دیرتر نباشد، موکول می‌شود. جلساتی که تحت این شرایط تدویر می‌شوند به دعوت مجدد نیازمند نبوده و تمام تصامیم آن در صورتیکه با نصاب لازم اتخاذ شده باشند، صحیح و معتبر دانسته می‌شوند.

ماده بیستم: جزئیات جلسه باید مشتمل بر تمام بحث‌ها و تصامیمی باشد که در هر جلسه مجمع عمومی صورت گرفته است. این گزارش باید در دو رونوشت از سوی منشی مجمع ترتیب شده و به امضای هیأت مدیره مجمع برسد. یک رونوشت از این گزارش باید در مقر شرکت ثبت و بایگانی شود و رونوشت دیگر باید از طریق هیأت مدیره به هیأت مدیره برای اجراءات فرستاده شود. در صورتیکه حکم قانون موجود باشد، این گزارش باید از سوی ادارات مربوطه ثبت شوند.

ماده بیست و یکم: جلسات عمومی مجمع عمومی صلاحیت دارند روی تمام موضوعات مربوط به شرکت به استثنای مواردیکه مستلزم تدویر جلسه فوق العاده است، و در ماده ۲۲ توضیح داده شده، تصمیم‌گیری کند.

ماده بیست و دوم: صلاحیت‌های جلسه فوق العاده مجمع عمومی شامل این موارد می‌شود: تصمیم‌گیری در مورد اصلاح یا تعدیل اساس‌نامه شرکت؛ افزایش یا کاهش سرمایه شرکت؛ انحلال، ادغام، فروش و یا اصلاح وضعیت حقوقی شرکت؛ ایجاد تنوع در فعالیت‌های شرکت و هر مساعی دیگر که مستلزم تصمیم‌گیری از سوی مجمع عمومی در مطابقت با این اساس‌نامه و قوانین نافذ دو کشور باشد.

۲. هیأت مدیره:

ماده بیست و سوم: هیأت مدیره این شرکت که مسئولیت مدیریت و گرداندگی شرکت را به عهده دارند، شامل پنج عضو می‌شود که بصورت علی‌البدل برای دو سال انتخاب می‌شوند. از هر کشور سه عضو بصورت دوره‌ای انتخاب خواهد شد.

یادداشت ۱. انتخاب مجدد اعضای مجمع عمومی جواز دارد و رئیس هیأت مدیره باید از میان اعضاء برای دوره یک ساله و به صورت دوره‌ای از میان اعضای افغان و ایرانی انتخاب شوند.

یادداشت ۲. مدیر عامل شرکت باید بصورت دوره‌ای از میان اعضای هیأت مدیره برای یک دوره دوساله انتخاب شود.

ماده بیست و چهارم: پرداخت معاشات، مزدها، کمک‌معاشات، قرضه‌ها یا اعتبارات بصورت مجموعی یا قسطوار مستلزم تأیید مجمع عمومی بوده و باید در مطابقت با ماده ۱۳۴ اساس‌نامه شرکت یا اصلاحیه قانون تجارت ۱۳۴۷ طی مراحل و پرداخت گردد.

ماده بیست و پنجم: هیأت مدیره نماینده حقوقی شرکت به حساب می‌آیند و به استثنای مقاماتی که از سوی اساس‌نامه شرکت یا اصلاحیه قانون تجارت سال ۱۳۴۷ محدودیت دارند، تمام اعضاء هیأت مدیره می‌توانند فعالیت‌های ذیل را انجام دهند:

۱. اجرای تمام امور اداری.
۲. پی‌گیری تمام رسمیات لازم.
۳. حفظ و مراقبت از ملکیت‌های شرکت و ترتیب فورم‌های دارایی‌ها.
۴. ترتیب بودجه و تعیین معاشات و دست‌مزدها.
۵. ارزیابی حساب‌ها و پروپوزال‌های مرتبط با سود سالانه.
۶. ترتیب و طرح مقررات داخلی و بیرونی.
۷. اجرای تصمیم مجمع عمومی.
۸. پرداخت قرضه‌ها و دریافت اعتبارات.
۹. گشایش شعبه‌های دیگر و پذیرش نمایندگی‌ها.
۱۰. استخدام و تقرر متخصصان، کارمندان و کارگران.
۱۱. انعقاد هر نوع قرارداد با شرکت‌ها، بانک‌ها، نهادهای دولتی، سازمان‌های خصوصی، افراد یا شخصیت‌های حقوقی دیگر.

۱۲. خریداری، فروش یا اجاره ملکیت‌های قابل انتقال و غیر قابل انتقال، ماشین‌آلات، تجهیزات، و تمام کالاهای مورد نیاز شرکت و اجرای معاملات به نمایندگی از شرکت با استفاده از حساب شرکت.
۱۳. دریافت قرضه با گروگذاشتن ملکیت‌های شرکت یا بدون آن.
۱۴. دریافت اعتبارات.
۱۵. اعطای قرضه.
۱۶. گشایش حساب‌های جاری و ثابت.
۱۷. صدور، پذیرش و پرداخت حواله‌جات، چک‌ها، برات‌ها، سفته‌ها و سایر اسناد و مفاد آن‌ها.
۱۸. انجام مرافعه قانونی به نمایندگی از شرکت و دفاع از منافع شرکت به عنوان وکیل مدافع در تمام مراحل دعوای حقوقی با صلاحیت تام برای مراجعه به محاکم باصلاحیت در مطابقت با قوانین مربوطه.
۱۹. انتخاب داور یا متخصص، اقامه دعوا علیه جعل‌کاری، استخدام وکیل حقوقی، اعطای صلاحیت به وکیل حقوقی و سلب آن در صورت لزوم، حل و فصل تمام منازعات از طریق مذاکره، مصالحه با داوری در مطابقت با قوانین و مقررات دو کشور.

یادداشت ۱. برای اجرای وظایف خود بطور احسن، هیأت مدیره باید تمام صلاحیت‌های لازم به استثنای صلاحیت‌های مفوض به مجمع عمومی در مطابقت با قوانین و این اساس‌نامه داشته باشد.

یادداشت ۲. هیأت مدیره می‌تواند تمام یا بخشی از صلاحیت‌های خود را برای مدیریت فعالیت‌های شرکت به شخص حقیقی یا حکمی ثالث تفویض نماید.

ماده بیست و ششم: اعضای هیأت مدیره باید تا نهایی شدن رسمیات اعضای منتخب جدید، پس از ختم دوره کاری خود نیز به کار خود ادامه دهند. هیأت مدیره باید رییس و نایب رییس شرکت را از میان اعضای شرکت با اکثریت آراء انتخاب کنند. رئیس هیأت مدیره و مدیر عامل شرکت نباید در هیچ دوره‌ای از میان شرکاء شرکت انتخاب شوند.

ماده بیست و هفتم: مسئولیت اداره امور روزانه شرکت به عهده مدیر عامل شرکت است و باید تحت هدایت، نظارت و کنترل هیأت مدیره صورت بگیرد.

ماده بیست و هشتم: هیأت مدیره باید جلسات خود را مطابق نیاز و مشروط به اینکه از شش ماه دیر تر نشود، تدویر نماید. رئیس هیأت مدیره یا مدیر عامل شرکت یا سه عضو هیأت مدیره می‌توانند هر زمانی از طریق ارسال دعوت‌نامه برای تدویر جلسه هیأت مدیره اقدام نمایند. دعوت‌نامه باید ۲۰ روز قبل از روز برگزاری جلسه فرستاده شود.

یادداشت ۱. جلسات هیأت مدیره با حضور ۵۰ به علاوه یک درصد اعضاء یا نمایندگان آن‌ها رسمیت می‌یابد.

یادداشت ۲. تصامیم هیأت مدیره در صورتی معتبر و صحیح دانسته می‌شود که به اتفاق آراء اعضای حاضر اتخاذ شده باشد.

ماده بیست و نهم. هر عضو هیأت مدیره می‌تواند خودش رأی خود را استعمال کند یا آن را به عضو دیگر هیأت مدیره واگذار نماید یا هم در صورت تأیید به شخص ثالث از طریق تفویض صلاحیت وکالت. مزید بر آن، هر عضو حاضر هیأت مدیره می‌تواند

از چندین عضو دیگر بصورت همزمان نمایندگی کند اما سایر افراد که عضویت هیأت مدیره را ندارند، نمی‌توانند همزمان از بیش از یک عضو نمایندگی کنند.

ماده سی‌ام تمام اسناد، مدارک، چک‌ها، حواله‌ها، سفته‌ها و قراردادهای و سایر اسناد که برای شرکت حقوق و مکلفیت به بار می‌آورند، باید به امضای افرادی که از سوی هیأت مدیره به همین هدف تعیین شده‌اند، برسد؛ یا هم به امضای نماینده آن‌ها در حدود صلاحیت‌هایی که به آن‌ها تفویض شده است.

۳. بخش تفتیش

ماده سی و یکم: دپارتمنت تفتیش حیثیت ناظر شرکت را دارد. فعالیت‌ها و اجراءات تفتیش نباید مخل جریان فعالیت‌های روزانه شرکت شود.

ماده سی و دوم: مفتش مکلف است گزارش از ترازنامه سالیانه، گزارش مفاد و ضرر، و گزارش وضعیت عمومی شرکت را ۳۰ روز قبل از برگزاری جلسه سالانه مجمع عمومی و در روشنی قوانین دو کشور تهیه و ترتیب نماید. هیأت مدیره باید گزارش تفتیش و گزارش خودشان را به مجمع عمومی ارایه نماید.

ماده سی و سوم: متفتش می‌تواند ملکیت‌ها، دارایی‌ها و بدهی‌های شرکت را در هر زمانی مورد بازرسی قرار دهد و تمام مدیران مکلف اند تمام تسهیلات و تجهیزات لازم را در اختیار متفتش قرار دهد تا کار خود را به انجام برساند.

ماده سی و چهارم: در صورت بروز وضعیت اضطراری طوریکه در ماده ۱۳ همین اساس‌نامه تصریح شده است، مفتش می‌تواند بصورت مستقیم مجمع عمومی را فراخواند و از این اقدام خود هیأت مدیره را اطلاع دهد. در چنین حالت، باید صورت جلسه در دعوت‌نامه درج شود.

فصل چهارم

سال مالی، اظهارنامه سالانه سود و زیان و بهره‌ها

ماده سی و پنجم: سال مالی از اول حمل (۲۱ مارچ) آغاز و در آخر حوت (۲۰ مارچ سال بعد) هر سال ختم می‌شود؛ به جز از سال اول که از با ثبت شرکت شروع و در ۲۰ حوت ختم می‌گردد.

ماده سی و ششم: اظهارنامه سود و زیان سالانه و ترازنامه شرکت باید از سوی هیئت مدیره تهیه و تا ختم سال مالی یا حداکثر تا ختم خرداد (جون) قبل از برگزاری جلسه سالانه مجمع عمومی به نظارت کنندگان تسلیم شود. این اظهارنامه همراه با گزارش نظارت کنندگان در دفتر مرکزی شرکت حداقل ۱۵ روز قبل از برگزاری جلسه سالانه مجمع عمومی باید به سهام‌داران ارائه شود.

ماده سی و هفتم: ترازنامه سالانه و اظهارنامه سود و زیان شرکت باید مطابق با قوانین و مقررات مرتبط و معیارهای معمول حسابداری تهیه شود.

ماده سی و هشتم: تا اینکه پس انداز شرکت به ۱۰ درصد کل سرمایه شرکت برسد، هیئت مدیره باید ۵ درصد سود خالص سالانه را به حساب پس انداز شرکت تخصیص بدهد. بعد از آن، جلسه سالانه مجمع عمومی در باره مقدار مبلغی که از سود خالص شرکت به حساب پس انداز ذخیره باید ذخیره شود، تصمیم می‌گیرد. اگر سرمایه شرکت افزایش یابد، تخصیص درصدی سود خالص برای حساب پس انداز تا زمانی ادامه می‌یابد که پس انداز قانونی شرکت معادل ۱۰ درصد مجموع سرمایه افزایش یابد.

ماده سی و نهم: بعد از تأیید ترازنامه و اظهارنامه سود و زیان از سوی مجمع عمومی، سود سهام تأیید و اعلان شده در هر زمان به هر مقدار و هر نحوی که هیأت مدیره تصمیم بگیرد و در مطابقت با قوانین هر دو کشور پرداخت می‌شود. هیچ سودی بر سود سهام پرداخت نشده حساب نمی‌شود.

فصل پنجم

فسخ و انحلال شرکت

ماده چهارم: هرگاه به هر دلیلی شرکت به خساره مواجه شد، یا شرکت نصف سرمایه خود را از دست داد و یا هر مشکل حقوقی دیگر پیش آمد، هیأت مدیره مجمع عمومی را به یک جلسه فوق العاده دعوت می‌کند تا در مورد انحلال یا حفظ شرکت و ارائه پیشنهادها به ادارات و مقامات با صلاحیت تصمیم بگیرد.

ماده چهل و یکم: در جریان انحلال، مدیران انحلال باید مجمع عمومی را در ختم سال در مطابقت با مقرر قانون انجمن‌ها دعوت نموده و مجمع عمومی بجای هیئت مدیره تمام فعالیتها را انجام می‌دهد. مدیران انحلال باید تمام دارایی‌های منقول و غیر منقول و اجناس شرکت را همراه با ترازنامه و اظهارنامه سود و زیان با توضیح کامل در مورد اقدامات اتخاذ شده به مجمع عمومی بفرستد. مجمع عمومی باید حساب‌ها را تأیید کند. مدیران انحلال صلاحیت دارند تا در مورد تمام دارایی‌های شرکت تصمیم بگیرند تا بدهی‌های شرکت را بپردازد. دارایی‌های باقیمانده شرکت باید میان سهام داران افغانی و ایرانی مطابق با سهم شان در شرکت تقسیم شود.

ماده چهل و دوم: تمام اسناد، گزارش‌ها، مینوت‌ها، دفترهای حساب، آگهی‌ها و نامه‌ها، راهنمایی‌های جلسات و غیره باید به زبان فارسی تهیه شود.

ماده چهل و سوم: هر موضوعی که در این اساس نامه گنجانیده نشده است، باید مطابق مقررات و شرایط مقرر اصلاحیه قانون تجارت که در سال ۱۳۴۷ هجری تصویب شده، و در صورت نبود مقررهای در باره هر موضوعی در قانون تجارت، باید مطابق به معیارها و عرف‌های معمولی تجاری انجام شود.

مخفف‌های بخش اول

MoCI – وزارت تجارت و صنایع

ACCI – اتاق‌های تجارت و صنایع افغانستان

AISA – اداره حمایه سرمایه‌گذاری افغانستان

WTO – سازمان جهانی تجارت

APTTA – موافقت‌نامه تجارت و ترانزیت افغانستان-پاکستان

EPAA – اداره انکشاف صادرات افغانستان

ADB – بانک انکشاف آسیایی

IMF – صندوق بین‌المللی پول

FDI – سرمایه‌گذاریمستقیم خارجی

FIATA – فدراسیون بین‌المللی اتحادیه کارگزاران حمل و نقل بار (فیاتا)

AFCO – اتحادیه شرکت‌های باربری بین‌المللی افغانستان

ATTA – موافقت‌نامه ترانزیت و تجارت افغانستان

IRU – اتحادیه حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای

TIR – سیستم ترانزیت بین‌المللی (تیر)

ASYCUDA – سیستم خودکار اطلاعات گمرکی (آسیکودا)

EU – اتحادیه اروپا

CPEC – دهلیز اقتصادی چین-پاکستان

NATO – سازمان پیمان اطلانتیک شمالی (ناتو)

NRRCP – برنامه دهلیز منابع ملی و منطقه‌ای

UNCTAD – کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل

ECO – سازمان همکاری اقتصادی

SAFTA – ساحه تجارت آزاد جنوب آسیا

CAREC – همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی

MoFTR – تفاهم‌نامه رژیم تجارت خارجی

TIFA – چارچوب تجارت و سرمایه‌گذاری

GSP – سیستم عمومی ترجیحات

EBA – هرچیز به جز اسلحه

CSATTF – مجمع حمل‌ونقل و تجارت آسیای مرکزی و جنوبی

ضمیمه برای بخش دوم

پیشرفت‌های جدید در بندر آبی چابهار

در تاریخ ۱۷ جنوری ۲۰۱۸، رئیس‌جمهور حسن روحانی در دیدار با خالد هلال ناصر المعمولی رئیس مجلس عمان فعالیت‌های سرمایه‌گذاران عمانی در منطقه آزاد تجاری چابهار برای دو کشور را حائز اهمیت دانست و گفت: ایران از فعالیت سرمایه‌گذاران عمانی در بخش‌های مختلف اقتصادی بویژه در حوزه ترانزیت استقبال می‌کند.^{۷۹}

چابهار فرصت‌های بیشتری برای ترانزیت از بندرهای هند را فراهم می‌کند

غلامرضا انصاری سفیر ایران در هند اظهار داشت که بندر چابهار ایران تأثیرات مثبتی روی فعالیت‌های حمل‌ونقل، بین کشورهای ایران و هند داشته و انتظار می‌رود که حتی دروازه‌های همکاری ترانزیتی با بعضی از بندرهای هند به زودی باز شود. او این اظهارات را در مصاحبه اختصاصی با خبرگزاری جمهوری اسلامی (ایرنا) در حاشیه دیدار عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی ایران با وزیر راه‌آهن هند در روز چهارشنبه ابراز داشت.

آخوندی به هند آمده بود تا در محفلی که به منظور بازاریابی برای بندر چابهار ایران که بخشی از پلان انکشافی آن در همکاری با هند انجام شده است، اشتراک کند. وی در این دیدار روی خریداری ۲۰۰ لوکوموتیف و قطار باربری با وزیر راه‌آهن هند بحث کرد و تفاهم‌نامه‌ای را به ارزش ۶ میلیارد دلار با اداره دولتی راه‌آهن هند امضاء کرد. انصاری در مورد دیدارها و موافقتنامه گفت که دیدار آخوندی از هند یک گام مثبت در مورد نتایج همکاری‌ها در آینده بین دو کشور در بخش حمل‌ونقل بود. او گفت که پیشرفت موفقانه بندر چابهار زمینه‌ی همکاری با دیگر بندرهای هند را نیز فراهم خواهد کرد.^{۸۰}

هند به زودی فروش لوکوموتیف به ایران را نهایی خواهد کرد

راجیف مهرتراه، رئیس و مدیر عامل اداره دولتی خدمات مهندسی و اقتصادی خط‌آهن هند در یک مصاحبه اختصاصی با خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران (ایرنا) گفت که دو کشور تفاهم‌نامه‌ای را برای تهیه درازمدت لوکوموتیف به ایران امضا کرده‌اند. او اضافه کرد که این تفاهم‌نامه همکاری‌های آینده در بخش راه‌آهن بین این دو کشور را تسهیل می‌کند. جزئیات این تفاهم‌نامه در جریان دو هفته آینده نهایی خواهد شد. هرچند اداره خدمات تکنیکی و اقتصادی ریل هند روی دیگر پروژه‌ها با راه‌آهن ایران کار کرده است اما این تفاهم‌نامه یک توافقنامه بسیار مهم برای هند می‌باشد.

⁷⁹ Tehran, Jan 17, IRNA – Omani investors are welcome to invest in Iran's economic projects in particular the transit sector, Iranian President said on Wednesday <http://www.irna.ir/en/News/82799500>

⁸⁰ Chabahar will open door to more transit from Indian ports . New Delhi, Jan 13, IRNA <http://www.irna.ir/en/News/82793886>

اهمیت بندر چابهار برای هند

مهرتورا در مورد اهمیت بندر چابهار برای هند، تأکید کرد که این لوکوموتیف‌ها به حرکت سریع کالاها و انتقال مسافران به ایران کمک خواهد کرد. وی گفت: «آنها همچنان برای راه‌آهن زاهدان تا چابهار نیز استفاده خواهد شد که روند توسعه بندر را تسریع خواهند کرد. این تفاهم‌نامه و تهیه لوکوموتیف‌ها به ایران برای اهداف کلان‌تر هند برای وصل شدن به آسیای مرکزی و در نهایت اروپا از طریق بندر چابهار در ایران نیز استفاده خواهد شد».^{۸۱}

وزیر راه و شهرسازی: بندر چابهار دروازه‌ای بسوی دیگر ملت‌ها است

دهلی‌نو، ۱۰ جنوری ۲۰۱۸، ایرنا؛ عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی ایران، بندر چابهار ایران را که در جنوب شرق دریای عمان قرار دارد «دروازه ملت‌ها» خواند. در سخنرانی‌ای که در سمینار جستجوی فرصت‌های تجارت بین ایران و هند در روز چهارشنبه صحبت می‌کرد، روی اهمیت هماهنگی و تلاش مشترک برای افزایش همکاری بین دو کشور تأکید کرده و گفت ایران، هند، افغانستان و دیگر کشورها که از این بندر مستفید می‌شوند دست‌به‌دست هم دهند تا بندر چابهار به بهره‌برداری سپرده شود.

او گفت: «ایران و هند از طریق سه دهلیز اصلی روی افزایش همکاری‌های شان تمرکز می‌کنند. نخست، دهلیز بین‌المللی شمال-جنوب، از مسیر هند و ایران که از روسیه می‌گذرد. ما دهلیز دیگری را معرفی کردیم که به سمت غرب و به اروپا می‌رود. من فکر می‌کنم که این برای ایران و هند بسیار مهم است. دهلیز سومی نیز وجود دارد که به سمت شرق از طریق افغانستان و آسیای مرکزی و نهایتاً به چین ختم می‌شود».

در مورد دست‌آوردهای همکاران ایران در این قرارداد، آخوندی گفت که راه‌آهن ایران-آذربایجان در شمال ایران تکمیل شده و در ۱۵ جنوری ۲۰۱۸ افتتاح می‌شود. راه‌آهن دیگری که قزوین را به رشت در شمال غرب ایران وصل می‌کند - تا سه ماه دیگر افتتاح می‌شود - سپس از رشت به آستراخان امتداد یافته و به این وسیله، ما به دو طریق به بندرهای مان در غرب و روسیه دسترسی پیدا می‌کنیم.

ایران و هند قراردادی به ارزش دو میلیارد دلار را امضا کردند

دهلی‌نو، ۱۲ جنوری ۲۰۱۸، ایرنا، عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی ایران اظهار کرد که ایران و هند قراردادی به ارزش دو میلیارد دلار را در بخش حمل‌ونقل و پیشرفت پروژه بندر چابهار امضاء کرده‌اند. آخوندی در یک مصاحبه اختصاصی با ایرنا در روز جمعه گفت که روی سه موضوع با مقامات هندی از جمله روی توسعه بندر چابهار تا راه‌آهن زاهدان به ارزش یک میلیارد دلار بحث کرده است.

وی گفت: «مقامات شرکت هندی که دخیل در این پروژه هستند، هفته گذشته برای تحقیقات لازم به ایران سفر کرده و با پیشنهادی برای توسعه زنجیره راه‌آهن به این کشور برگشته‌اند». وی اظهار داشت که موضوع دوم، بحث بر سر تهیه ۲۰۰

⁸¹ <http://www.irna.ir/en/News/82793574>

لوکوموتیو برای قطارهای باربری بوده است. «این یک معامله خوب بین ایران و هند بود. هند آماده است تا این پروژه را تمویل کند».

با ذکر اینکه بخشی از لوکوموتیوها در ایران تولید خواهند شد، او گفت که طبق برآوردها این پروژه ۶۰۰ میلیون دالر هزینه بر می‌دارد. آخوندی اضافه کرد: «پروژه تا سه سال دیگر تکمیل خواهد شد. هند بطور قابل توجهی روی توسعه صنعت راه‌آهن‌شان سرمایه‌گذاری کرده و تکنولوژی جدید در اختیار دارد، بنابراین همکاری با هند برای ایران به معنای دسترسی به آخرین تکنولوژی روز در این بخش می‌باشد».

موضوع سومی که با هندی‌ها روی آن بحث شد، تولید مشترک قطار بین ایران و هند بود. بخشی از قطارها بطور مستقیم از هند خریداری شده، اما اکثر بخش‌های آن در شرکت فولاد اصفهان تولید خواهد شد. آخوندی بیان داشت: «شرکت ایرانی می‌تواند بیشتر از ۴۰۰ هزار تُن فولاد از هند دریافت خواهد کرد». وی گفت که دولت هند نیز برای تمویل این پروژه علاقمند است و ایران در تلاش است تا این موضوعات را در دیدار حسن روحانی از هند در قالب یک قرارداد رسمی به امضاء برساند.^{۸۲}

دیدگاه سوراب گمار، سفیر هند در ایران در مورد چابهار

سوراب گمار سفیر هند در ایران، معتقد است که پروژه توسعه بندر چابهار در جنوب شرقی ایران برای هند بسیار مهم است. چون این بندر برای دهلی‌نو، حکم دروازه ورود به بازارهای آسیای مرکزی را دارد. او این گفته‌ها را در مصاحبه اختصاصی با خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران (ایرنا) که در حاشیه دیداری برای تقویت تجارت بین دو کشور از طریق چابهار صحبت می‌کرد، اظهار داشت. این دیدار به تاریخ ۱۰ جنوری ۲۰۱۸ صورت گرفت و عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی ایران نیز در آن اشتراک کرده بود. سفیر هند در ایران از سرعت همکاری‌ها بین تهران و دهلی‌نو در خصوص پروژه چابهار اظهار رضایت کرد. آقای گمار گفت: «جریان همکاری بین ایران و هند در بندر چابهار رضایت‌بخش بوده و پیشرفت پروژه بسیار خوب است».

ضمن یادآوری افتتاح بندر در ۳ دسامبر ۲۰۱۷ از سوی رئیس‌جمهور ایران، گمار گفت: «ما بخش بزرگ انتقال گندم به افغانستان را از طریق بندر چابهار انجام دادیم که خود نشان‌دهنده تأثیر مثبت افتتاح این بندر روی راه‌های تجاری هند می‌باشد. همه چیز بسیار خوب پیش می‌رود و تمام پروسه‌های مربوط به تدارکات ماشین‌آلات برای بندر چابهار که مسئولیت هند می‌باشد، به زودی تکمیل خواهند شد.»^{۸۳}

پروژه چابهار بهترین زمینه برای تقویت روابط ایران و هند

دهلی‌نو، ۱۰ جنوری ۲۰۱۸، ایرنا، نیتین گادکاری وزیر حمل و نقل، بزرگراه‌ها و کشتی‌رانی هند از پروژه بندر چابهار به عنوان مهم‌ترین پروژه تجاری مشترک هند و ایران نام برد. این اظهارات را گادکاری طی یک مصاحبه اختصاصی در روز چهارشنبه در حاشیه یک محفل بازاریابی در پایتخت هند که عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی ایران نیز در آن شرکت کرده بود، بیان داشت. او گفت: «از دید تدارکاتی، پروژه چابهار بسیار مهم است و یک وضعیت برد-برد برای هر دو کشور خواهد بود. هند از این

⁸² <http://www.irna.ir/en/News/82793383>

⁸³ <http://www.irna.ir/en/News/82792261>

پروژه می‌کند. ما در حال تکمیل پروژه چابهار هستیم.» وی اضافه کرد: «من فکر می‌کنم که این پروژه برای سرمایه‌گذاری و تجارت هردو کشور بسیار خوب است.»

گادکاری در با اظهار نظر در مورد موضوع سمیناری که روی تجارت و سرمایه‌گذاری در چابهار تمرکز دارد، گفت: «سمینار امروز زمینه‌ای را برای تاجران هردو کشور ایران و هند فراهم خواهد کرد تا از این طریق بخش‌های مناسبی برای سرمایه‌گذاری پیدا کنند که نهایتاً به تجارت بیشتر بین دو کشور منجر خواهد شد.» او با اشاره به آینده روابط بین ایران و هند تأکید کرد: «دولت هند بسیار علاقمند است تا روابط خود با ایران را توسعه دهد و برای این امر هند سرمایه‌گذاران خود را تشویق می‌کند تا به ایران به ویژه در بندر چابهار سرمایه‌گذاری کنند. ما از سرمایه‌گذاری ایران در هند نیز استقبال می‌کنیم. ما به سرعت موضوعات بین خود را حل نموده تا روابط دوجانبه در دو کشور گسترش یابد. پروژه‌های زیرساختی زیادی بین هند و ایران وجود دارد و ما امیدواریم تا در آینده بتوانیم پروژه‌های بیشتری در ایران داشته باشیم.»

مرحله اول پروژه بندر چابهار برای هردو کشور ایران و هند از اهمیت اساسی برخوردار است. هند به پروژه بندر چابهار به عنوان یک فرصت طلایی برای افزایش همکاری و نقش منطقه‌ای‌اش می‌بیند.^{۸۴}

وزیر راه ایران برای تقویت همکاری‌های دو جانبه وارد هند شد

دهلی‌نو، ۱۰ جنوری ۲۰۱۸؛ ایرنا، عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی ایران روز چهارشنبه وارد هند شد تا روی تقویت همکاری‌های حمل‌ونقل بین دو کشور بحث و گفتگو کند. به نقل از گزارشگر ایرنا در دهلی‌نو، هیأتی متشکل از مقام‌های دولتی و نیز شرکت‌های بخش خصوصی وزیر را در این سفر همراهی می‌کنند. آخوندی در این سفر روی راه‌های افزایش همکاری در بخش حمل‌ونقل و راه‌های برای تقویت بازاریابی برای بندر جدیدالتأسیس شهید بهشتی بحث خواهد کرد.

وزیر همچنان در سمیناری شرکت می‌کند تا با متخصصان هندی روی منافع مشترک هردو کشور صحبت نموده و در پایان، گزارشی از هدف سفر خود را با رسانه‌ها نیز شریک خواهد کرد. آخوندی روی بندر چابهار، پروژه مشترک بین هند و ایران تمرکز نموده و در برنامه‌ای که در دهلی‌نو برگزار می‌شود، ظرفیت‌های این بندر را نیز به بحث خواهد گرفت. حسن روحانی رئیس‌جمهور ایران مرحله نخست بندر شهید بهشتی را که واقع در جنوب شرقی شهر چابهار موقعیت دارد در محفلی با اشتراک ۶۰ مهمان خارجی از ۱۷ کشور در تاریخ ۳ دسامبر ۲۰۱۷ افتتاح کرد. به عنوان یگانه بندر بزرگ ایران و جایگاه حساس جئوپولیتیک این کشور، بندر چابهار نقش حیاتی در وصل کردن هند به افغانستان، آسیای مرکزی و اروپا بازی خواهد کرد.^{۸۵}

رئیس مجلس پاکستان: ایران دوست نزدیک و همکار استراتژیک ما است

اسلام آباد، ۲۵ دسامبر ۲۰۱۷، ایرنا؛ رئیس مجلس پاکستان گفت که پاکستان جمهوری اسلامی ایران را به عنوان دوست نزدیک و همکار استراتژیک خود می‌پندارد. سردار ایاز صادق این اظهارات را در ملاقاتی با علی لاریجانی رئیس مجلس ایران در حاشیه کنفرانس مجالس کشورهای اسلامی در اسلام آباد بیان داشت. سردار ایاز از اشتراک هیئت ایرانی در کنفرانس سپاسگزاری نموده و اضافه کرد که ایران در موفقیت این کنفرانس می‌تواند یک نقش فعال بازی کند.

⁸⁴ <http://www.irna.ir/en/News/82792116>

⁸⁵ <http://www.irna.ir/en/News/82791019>

سردار ایاز صادق گفت که ایران و پاکستان در جبهه بین‌المللی دوست و دشمن مشترک دارند. او خواهان افزایش روابط قوی بین ایران و پاکستان در تمام بخش‌ها شد. ایاز صادق گفت که برای توسعه روابط پاکستان و ایران، نقش پارلمان هردو کشور بسیار مهم است و «ما آرزو داریم کمیته‌های مخصوص پارلمانی هردو کشور در تقویت روابط دوجانبه به شمول فعالیت‌های تجاری نقش مؤثری را بازی کنند.»

لاریجانی به نوبه خود گفت که ایران و پاکستان مشترکات زیادی باهم دارند، بنابراین هردو کشور باید اقدامات بیشتری را برای افزایش همکاری در جبهه‌های سیاسی، اقتصادی و فرهنگی روی دست گیرند. او روی اجرای موافقتنامه‌های که بین دو کشور امضا شده برای استحکام روابط دوجانبه هردو کشور تأکید کرد. لاریجانی گفت ما به خط‌آهن و راه برای وصل کردن بندر چابهار و گوادر نیاز داریم.^{۸۶}

انتقال گندم هند از طریق چابهار به افغانستان

نمایندگهای هند و افغان از بندر چابهار دیدار کردند

زاهدان، ۳۱ اکتوبر، ۲۰۱۷، ایرنا؛ گروهی از مقام‌های ایرانی و هندی و نماینده‌های افغانی روز سه‌شنبه به چابهار رسیدند تا به مراسم ویژه‌ای که به مناسبت رسیدن اولین محموله گندم کمکی هند به افغانستان برگزار شده بود، اشتراک کنند. رئیس عمومی بندرهای سیستان و بلوچستان و ناخدا بهروز آقایی گفتند که محموله گندم باید از طریق ایران ترانزیت شود. آقایی گفت: «کاروان ۶۴۵ کانتینر (۲۰ قُتی) بعد از خالی کردن بارهایشان در بندر چابهار به افغانستان ترانزیت می‌شود». او گفت که انتظار می‌رود محموله هندی در چهارشنبه به بندر برسد.

بندر چابهار بهترین، امن‌ترین و اقتصادی‌ترین راه برای انتقال کالاها بین هند و افغانستان است؛ او اضافه کرد: «این راه انتقال کالاها به کشورهای عضو دولت‌های مستقل کامنولت را نیز فراهم می‌کند.» او گفت «انتقال ۱۱۰,۰۰۰ تُن گندم از بندر چابهار یک نقطه عطف برای انتقال کالاها از بندر چابهار خواهد بود که به توسعه همکاری و افزایش حجم تجارت بین این کشورها خواهد شد.»

این مسیر جدید هند از راه‌های ترانزیتی در داخل پاکستان بی‌نیاز می‌سازد. نازندرا مودی روز یکشنبه در تویتر خود از انتقال و صادرات دوباره گندم هندی به افغانستان از طریق ایران را به افغانستان و ایران تبریک گفت.^{۸۷}

افتتاح ترانزیت کالاهای هندی از طریق ایران به افغانستان

تهران، ۲۹ اکتوبر، ۲۰۱۷، ایرنا؛ هند روز یکشنبه مسیر انتقال کالاها به افغانستان از طریق بندر چابهار ایران را طی محفل ویژه‌ای افتتاح کرد. اولین محموله گندم از هند به بندر چابهار رسیده و از آنجا دوباره به افغانستان صادر شد.

⁸⁶ <http://www.irna.ir/en/News/82775363>

⁸⁷ <http://www.irna.ir/en/News/82715209>

افتتاح این مسیر جدید هند را از راه‌های ترانزیتی در داخل پاکستان بی‌نیاز می‌سازد. نارندرا مودی روز یکشنبه در تویتز خود از انتقال و صادرات دوباره گندم هندی به افغانستان از طریق ایران را به افغانستان و ایران تبریک گفت.^{۸۸}

سومین کشتی گندم هندی برای افغانستان به بندر چابهار ایران رسید

چابهار، ۲۶ نوامبر ۲۰۱۷، ایرنا؛ رئیس کل بنادر و اداره دریایی ایران در سیستان و بلوچستان به روز یکشنبه اعلان کرد که سومین کشتی حامل گندم کمکی هند به افغانستان به بندر چابهار ایران رسیده است. بهروز آقایی گفت که ۶۴۰ کانتینر که ۱۵,۰۰۰ تن گندم می‌شود، دوباره به سمت مِلاک در جنوب غربی افغانستان بارگیری می‌شود. وی گفت که چابهار نزدیک‌ترین و اقتصادی‌ترین بندر می‌باشد که افغانستان محصور در خشکی را به دریای آزاد وصل می‌کند.

آقایی همچنان گفت که ۱۱۰,۰۰۰ تن گندم دیگر که از سوی هند به افغانستان کمک می‌شود نیز از طریق چابهار به افغانستان منتقل خواهد شد. گندم‌ها توسط ۵۰۰۰ تریلر به افغانستان منتقل می‌شود که شغل‌های فراوانی در سیستان و بلوچستان ایران و مِلاک افغانستان خلق خواهد کرد.^{۸۹}

بنیاد ملی دریایی هند: ایران برای هند بسیار مهم است

تهران، ۲۱ نوامبر ۲۰۱۷، ایرنا؛ رئیس اجرایی بنیاد ملی دریایی هند گفت که ایران برای هند بسیار مهم است چون ایران، کشورهای جنوب آسیا را در تأمین انرژی مورد نیازشان کمک می‌کند. کاپیتان گورپریت کورانا در حاشیه دیداری در دهلی‌نو با اشتراک جمعی از خبرنگاران از اتحادیه همکاری‌های منطقه‌ای حاشیه دریای هند گفت که ایران و هند روابط دوستانه سنتی دارند.

اتحادیه همکاری‌های منطقه‌ای حاشیه دریای هند، یک سازمان بین‌الحکومتی دارای ۲۱ عضو که در ۷ مارچ ۱۹۹۷ تأسیس شده، برای توسعه همکاری‌های اقتصادی در سطح منطقه و تقویت همکاری‌های مشترک مبنی بر یک اجماع و توافق نظر بین کشورهای عضو تلاش می‌کند. اتحادیه همکاری‌های منطقه‌ای حاشیه دریای هند ساحة مشخصی را در سیاست بین‌المللی تعریف می‌کند که دولت‌های ساحلی هم‌مرز با هند را شامل می‌شود. ایران نیز یک عضو این اتحادیه است.

ضمن خاطر نشان کردن کمبود منابع انرژی هند که در حال افزایش است، گفت: ایران با امضای قرارداد بلند مدت عرضه نفت و گاز با کشورهای جنوب آسیا در گذشته، لطف بزرگی در حق کشورش کرده است. کاپیتان کورانا اضافه کرد که بدون شک ایران آن زمان بخاطر تحریم‌های آمریکا در انزوا قرار داشت.

رئیس اجرایی بنیاد ملی دریایی هند اظهار امیدواری کرد که ایران در آینده به وضعیت گذشته برنگشته و به طور کامل جایگاه پیشین بین‌المللی‌اش را بدست آورد. در رابطه به تلاش‌های ایالات متحده که مانع تجارت بین تهران و دهلی‌نو شود، وی گفت: «آمریکایی‌ها اغلب از رابطه ما با ایران می‌پرسند که چرا ایران برای ما بسیار مهم است [برای تقویت روابطمان با دولت‌های خاورمیانه] ما گاهی بجای مراجعه به ایالات متحده به ایران مراجعه می‌کنیم».

⁸⁸ <http://www.irna.ir/en/News/82712573>

⁸⁹ <http://www.irna.ir/en/News/82743453>

در پاسخ به چنین پرسش‌های ایالات متحده، او گفت: «بدون شک که دلایلی زیادی برای این امر فراتر از آنچه من حالا می‌گویم وجود دارد». اما پاسخ ما به آنها این است: «ببینید، ایران برای ما بسیار مهم است چون افغانستان برای ما مهم است». کورانا اضافه کرد که ایران و هند بسیار نقش مهم، همسان و هماهنگ در افغانستان دارند.

کورانا در ادامه گفت: «هرکشوری خواه ایران، ایالات متحده و یا هند باشد، همیشه تلاش می‌کند که منافع خودشان در نخست تأمین شود». وی اضافه کرد که بدون شک بین ایران و هند یک همگرایی هم به لحاظ رابطه خریدار و فروشنده منابع انرژی و هم در به لحاظ توسعه بندر چابهار در جنوب ایران وجود دارد.

وی گفت که چند وقت پیش، هند نخستین محموله گندم را از ممبئی، یک شهر پر جمعیت در سواحل غربی هند، از طریق بندرعباس در ولایت جنوبی هرمزگان به دهلیز بین‌المللی حمل‌ونقل شمال - جنوب اعزام کرد.

او گفت ما به این دلیل این کار را کردیم چون بندر چابهار هنوز آماده نیست. هنگامیکه بندر آماده شد، یک مسیر تجاری خوبی برای هند می‌باشد، طوریکه این بندر پاسخی برای یک کمربند، یک جاده چین نیز خواهد بود. رئیس اجرایی بنیاد ملی دریایی هند گفت که دهلیز آسیا - آفریقا و دهلیز بین‌المللی حمل‌ونقل شمال - جنوب هردو برای هند از اهمیت زیادی برخوردار است و افزود که ایران نقش مهمی در اجرای این دو دارد و به همین دلیل ایران برای دهلی‌نو بسیار مهم است.

او افزود که مهم‌ترین نکته در مورد اهمیت چابهار در این امر نهفته است که هند از طریق این بندر به خاک افغانستان دسترسی دارد. «پاکستان دسترسی تجاری هند به افغانستان را قطع کرده است. من همیشه گفته‌ام که هند به دلیل موانع جیوپولیتیک و جیوفیزیکی که با آن مواجه است، به مثل یک جزیره می‌ماند. ما از شمال توسط سلسله کوه‌ها احاطه شده‌ایم و در غرب با پاکستان و چین مشکلات داریم.» هند و پاکستان از استقلال‌شان از بریتانیا در سال ۱۹۴۷ تا حال سه جنگ را پشت‌سر گذاشته‌اند. باوجود موافقتنامه آتش‌بس که در نوامبر ۲۰۰۳ امضا کردیم، زد و خوردهای پراکنده هنوز ادامه دارد.

او گفت که هند روابط بسیار خوب و دوستانه با افغانستان دارد و در حال حاضر یک نقش بسیار بزرگی را در ایجاد ثبات در افغانستان در هماهنگی با ایران بازی می‌کند.

کورانا گفت، هند نیاز دارد تا به افغانستان و فراتر از آن به دولت‌های آسیای مرکزی دسترسی داشته باشد تا انرژی مورد نیاز خود را تأمین و محصولات خویش را به فروش برساند.

در رابطه به بندر چابهار و نقش ایران برای رسیدن این هدف، او اضافه کرد: «ما حمایت قوی ایران را در تسریع تکمیل پروژه چابهار با خود داریم.»

این مقام هندی همچنان اظهار خوشنودی کرد که حالا جاپان نیز علاقمند است تا در پروژه چابهار سهم بگیرد، وی افزود که هند ممکن است متخصصان مورد نیاز را داشته اما ممکن است در بعضی موارد با کمبودهایی مواجه باشد. بنابراین حضور جاپانی‌ها و تکنالوژی که آنها در اختیار دارند، یک دست‌آورد بسیار مهم برای بندر چابهار خواهد بود.

کورانا اضافه کرد که با توجه به حضور ایران، هیچ دلیلی وجود ندارد که پروژه پیشرفت نکرده و تکمیل نشود. او کاستی‌های هردو کشور را که باعث کندی پیشرفت کار در چابهار شده می‌پذیرد و گفت امیدوار است که سرعت کار بیشتر گردد.

بنیاد ملی دریایی هند مستقر در دهلی که در سال ۲۰۰۵ تأسیس شده است، نخستین نهادی است که تحقیقات مستقل و پالیسی محور در باره موضوعات دریایی انجام می‌دهد. این نهاد در ۱۹ فبروری ۲۰۰۵ افتتاح شد.^{۹۰}

پیشنهاد ایران برای وصل کردن گوادر با چابهار از طریق راه آهن

اسلام آباد، ۲۴ اکتوبر ۲۰۱۷، ایرنا؛ روزنامه پرخواننده اردو زبان پاکستان، گزارش داده است که ایران پیشنهاد کرده تا بندر گوادر در پاکستان از طریق یک راه آهن به بندر چابهار وصل گردد. روزنامه نوای وقت نیز روز دوشنبه گزارش داده است که پاکستان مطالعه سه مسیر که گوادر را با چابهار وصل کند تکمیل کرده است. به نقل از گزارش گفته است که وصل کردن گوادر از طریق راه آهن یک بخش اعظم دهلیز اقتصادی چین - پاکستان است.

این گزارش افزوده است که ایران قبلاً تصمیم خود مبنی بر پیوستن به دهلیز اقتصادی چین - پاکستان پیشنهاد کرده که گوادر از طریق راه آهن به چابهار وصل گردد. کارشناسان گفته اند که اهمیت راه آهن در دهلیز اقتصادی چین - پاکستان را نمی‌شود نادیده گرفت. تحت دهلیز اقتصادی چین - پاکستان پروژه‌های زیرساخت زیادی ساخته خواهد شد. ارزش اصلی این دهلیز که ۴۶ میلیارد دالر بود، ارزش آن در حال حاضر ۶۲ میلیارد دالر شده است. این پروژه بندر گوادر پاکستان را به ولایت سین کیانگ چین وصل می‌کند.^{۹۱}

ارزش تجارت چابهار در ۹ ماه به ۸۰۳ میلیون دالر رسید

چابهار، ۱۶ جنوری ۲۰۱۸، ایرنا؛ محمد میری، رئیس تقویت تجارت منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار، روز شنبه گفت که در جریان ۹ ماه نخست سال جاری ایرانی کالای به ارزش ۸۰۳ میلیون دالر صادر و وارد شده است. وی افزود این رقم ۳۷ درصد افزایش را در مقایسه به سال قبل نشان می‌دهد. او گفت که واردات به منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار شامل مواد خام و ماشین آلات می‌شد.

محمد میری گفت که وزن کالاهای صادر و وارد شده این جریان زمانی ۳۶۴,۶۸۵ کیلوگرم بوده است.^{۹۲} بندر شهید بهشتی با ظرفیت ۸,۵ میلیون تن در سیستان و بلوچستان ایران، توسط حسن روحانی افتتاح خواهد شد.^{۹۳}

⁹⁰ <http://www.irna.ir/en/News/82737280>

⁹¹ <http://www.irna.ir/en/News/82706429>

⁹² <http://www.irna.ir/en/News/82798186>

⁹³ <http://www.irna.ir/en/Photo/3546812>

انستیتوت مطالعات استراتژیک افغانستان
قلعه ۹ برج، کارته پروان، کابل، افغانستان
پست بکس: ۵۲۱۴ پسته‌خانه مرکزی

www.aiss.af
contact@aiss.af
www.facebook.com/AISSAfghanistan/
Twitter: @AISS_Afg
Linkedin: Afghan Institute for Strategic Studies

استفاده تجاری از تمام نشرات انستیتوت مطالعات استراتژیک افغانستان، بدون موافقت کتبی این نهاد جداً ممنوع است.

ISBN 978-9936-8043-1-9



تجزیه و تحلیل‌های ارایه شده در این گزارش، متعلق به تیم تحقیقاتی انستیتوت بوده و موضع رسمی انستیتوت مطالعات استراتژیک افغانستان (AISS) نمی‌باشد.