



المجلة السياسية والدولية

اسم المقال: الأهمية الاستراتيجية لمينائي كوادر وتشابهار

اسم الكاتب: م.د. عمر سعدي سليم الموسوي

رابط ثابت: <https://political-encyclopedia.org/index.php/library/6634>

تاريخ الاسترداد: 2026/05/15 04:05 +03

الموسوعة السياسية هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت. لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسية - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسية - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع <https://political-encyclopedia.org/terms-of-use>

تم الحصول على هذا المقال من الصفحة الخاصة بالمجلة السياسية والدولية على موقع المجلات الأكاديمية العلمية العراقية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسية مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكرية ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينصوي المقال تحتها.



الأهمية الاستراتيجية لمينائي كوادر وتشابهار

م.د. عمر سعدي سليم الموسوي

جامعة بغداد _ كلية التربية ابن رشد للعلوم الانسانية

omar.s@ircoedu.uobaghdad.edu.iq

الملخص

تصاعدت أهمية إقليم بلوشستان" في المدرك الاستراتيجي الدولي والإقليمي لوجود مينائي كوادر في جمهورية باكستان الإسلامية، وتشابهار في الجمهورية الإسلامية الإيرانية في ظل تنافس صيني _ هندي اقتصادي، وصراع هندي _ باكستاني مستمر.

وهذا ما جعل الصين تضع نصب عينيها تطوير موانئ تخدم مشروعها الاقتصادي (الحزام والطريق) والاستفادة من ميناء كوادر لتجنب الإشكالات في بحر الصين الجنوبي ومضيق "ملقا" ومن ثم التحرر من الهيمنة الأمريكية في مراقبة الطرق المائية. وبهذا أصبح ميناء كوادر جزءاً من خطة الممر الصيني _ الباكستاني الاقتصادي ليكون المحطة البحرية الرئيسة غرب المحيط الهندي وعلى بحر العرب. ولا تُخفي باكستان مخاوفها التي يُثيرها التعاون مع الصين وموقف محيطها الإقليمي من هذا الأمر كإيران وإيران والإمارات، وهذا ما سبب تنافساً إقليمياً في منطقة بحر العرب.

الكلمات المفتاحية : الأهمية الاستراتيجية، الحزام والطريق، ميناء كوادر، ميناء تشابهار.

تاريخ الاستلام : ٢٠٢٤/ ١ / ٤ تاريخ القبول: ٢٠٢٤/ ٢ / ١٦ تاريخ النشر: ٢٠٢٤/ ٣ / ١

The strategic importance of Gwadar and Chabahar port

Lecturer. Dr. Omar Saadi Salim Al-Moussawi

University of Baghdad- Ibn Rushd College of Education for Human Sciences

omar.s@ircoedu.uobaghdad.edu.iq

Abstract

The importance of the 'Baluchistan Province' has increased in the international and regional strategic sense due to the presence of the ports of Gwadar in the Islamic Republic of Pakistan and Chabahar in the Islamic Republic of Iran in an environment of Chinese-Indian economic competition and an ongoing Indian-Pakistani conflict.

This is what made China set its sights on developing ports that serve its economic project the (Belt and Road) and benefiting from the Gwadar Port to avoid problems in the South China Sea and the Strait of Malacca and thus be freed from American hegemony in controlling waterways. Thus, Gwadar Port has become part of the China-Pakistan Economic Corridor plan to be the main maritime station in the western Indian Ocean and on the Arabian Sea.

Pakistan, however, does not hide its concerns raised by cooperation with China and the position of its regional surroundings on this matter, such as India, Iran, and the UAE, and this is what has caused regional competition in the Arabian Sea region.

Keywords: Strategic Importance, Belt and Road, Gwadar Port, Chabahar Port.

المقدمة:

مثل ميناءي "كوادر وتشابهار" في دولتين جارتين باكستان وإيران خطوة جديدة نحو تغيير مسارات النقل الدولية وخطوط امدادات الطاقة نحو العالم، مما شكل تنافس اقليمي ودولي جديد. أذ تُعد منطقة كوادر وتشابهار من أهم المناطق الاقتصادية والتجارية في المنطقة، أذ تضم موانئ هامة ومناطق صناعية وتجارية متطورة، ما جعلهما يشغلان دوراً حيوياً في تطوير الاقتصاد الباكستاني والإيراني من خلال زيادة التبادل التجاري مع الدول المجاورة والعالم بشكل عام. لذا تسعى باكستان من خلال ميناء كوادر للعب دور أكبر في الحركة التجارية لدول آسيا الوسطى المحرومة من الموانئ، وهو ذات الهدف الذي تسعى إليه الجمهورية الإسلامية الإيرانية باتفاقها مع الهند لتطوير ميناء تشابهار المنافس والمجاور لميناء كوادر. وعليه أن التنافس والتجاور بين الميناءين في منطقة بحر العرب وفي اعرق مياه يمكن ان تستقطب أكبر السفن الملاحية جعلهما مدخلاً جديداً للتنافس الاقليمي والدولي في منطقة بحر العرب كونهما يربطان الصين والهند واسيا الوسطى بالعالم مباشرة.

أهمية البحث:

تكمن أهمية الموضوع كونه احد المواضيع الحديثة التي تعمل على تغيير الفواعل اللاعبة في العلاقات الدولية وبيان أهمية لمناطق جديدة ومنافس جديد، كما ومن المتوقع أن تسهم هذه الدراسة في توضيح الأهمية الاستراتيجية لكوادر وتشابهار وكيفية استغلالها لتحقيق التطور الاقتصادي وزيادة التبادل التجاري في المنطقة ومع العالم بشكل عام. كما وتساعد على تحديد التحديات التي يواجهها الميناءين وكيفية التعامل معها لتحقيق التنمية المستدامة والنمو الاقتصادي في المنطقة والعالم.

اشكالية البحث:

تنتقل الدراسة من اشكالية رئيسية وهي إلى اي مدى يمكن دراسة الأهمية الاستراتيجية لميناءي كوادر وتشابهار في التنافس الإقليمي والدولي؟ ولمعرفة الاجابة على تلك الاشكالية تم طرح العديد من التساؤلات الفرعية:

١. ماهي الأهمية الاستراتيجية لميناء كوادر؟
٢. ماهي الأهمية الاستراتيجية ميناء تشابهار؟
٣. كيف اثر التنافس الدولي والاقليمي على الميناءين؟

فرضية البحث:

انطلقت الدراسة من فرضية مفادها أن بناء مينائي "كوادر وتشابهار" في مياه واحدة وقريبة، هو نوع من تنافس إقليمي ودولي جديد في منطقة بحر العرب والمحيط الهندي من جهة وآسيا الوسطى من جهة أخرى.

منهجية البحث:

لحدثة الموضوع فقد تم استخدام المنهج الاستقرائي من خلال عرض المعلومات والبيانات المتعلقة بالميناءين من المصادر المختلفة، مثل المواقع الإلكترونية والمقالات الأكاديمية والتقارير الحكومية وغيرها، ثم تحليل هذه المعلومات واستنتاج النتائج والتوصيات.

المحور الأول: الإطار النظري لمينائي كوادر وتشابهار

يُعد ميناء كوادر وتشابهار من أهم الموانئ الاقتصادية الاستراتيجية الحديثة، الذي يفصل بينهما مسافة تصل بين (٧٠ كم _ ١٦٥ كم) فقط، أصبح الميناءان يسيطران على المشهد الجيوسياسي في شبه القارة الهندية ولا يمكن أن يعدان هذان الميناءان منطقة ترانزيت أو شحن ونقل بضائع فحسب وإنما مركز للانطلاق نحو العالم في السنين القادمة، إذ يربط هذين المشروعين دول آسيا الوسطى والصين والهند بالعالم مباشرةً انطلاقاً من بحر العرب، مما سيعكس تنافساً كبيراً بين الميناءين.

أولاً: ميناء كوادر:

أحد المشاريع الاقتصادية الضخمة، الذي يقع في إقليم بلوشستان الباكستاني على مياه بحر العرب الدافئة، الذي يظهر على شكل نتوء أشبه بالمطرقة (حسين ٢٠١٧، ١٣)، إذ يقع في الجنوب الغربي من باكستان وعلى الجانب الأيمن منه إيران أما جانبه الأيسر فيقع ميناء كراتشي (مردان ٢٠١٤، ٦). ما يميز ميناء كوادر عن غيره من الموانئ في العالم على أن مياهه عميقة وتستطيع أن تستقبل أكبر سفن العالم بالإضافة إلى ذلك قربه من مضيق "هرمز" الذي يعبر منه ثلث التجارة العالمية ولا يؤثر غلق هذا المضيق على ميناء كوادر كونه يقع خارجه.

بدأ العمل به فعلياً عندما أعلنت الصين بتاريخ ٢٠١٣/٢/١٩م تسليمها مشروع الميناء لإدارة شركة صينية، إذ أعلنت الصين استلامها لميناء كوادر من باكستان في ٢٠١٣/٢/١٨م وسط احتفال رسمي في القصر الرئاسي في اسلام آباد (مردان ٢٠١٤، ٥)، بعد أن وقع البلدان ما يقارب الخمسون مذكرة حول تعزيز الشراكة بين البلدين وإطلاق المشروع الصيني "حزام واحد طريق واحد"، إذ تُقدر إجمالي تكلفة المشروع بـ ٤٦ مليار دولار وعلى عدة مراحل أهمها بناء مطار كوادر وميناء كوادر كمرحلة أولى (حسين ٢٠١٧، ١٣).

دعمت الصين هذا المشروع مقابل مدة استثمارية تصل إلى أربعين عاماً (المركز الديمقراطي العربي ٢٠١٦)، إذ تعول باكستان كثيراً على هذا المشروع لدفع عجلة التقدم الاقتصادي الباكستاني

بدأ العمل على تطوير ميناء تشابهار بعد انتهاء المفاوضات النووية بين إيران ودول "١+٥" عام ٢٠١٥م، ففي عام ٢٠١٦م تم توقيع الاتفاقية الثلاثية بين "إيران _ أفغانستان والهند" التي خولت للهند حرية استخدام الميناء كطريق جديد لها ومنافس لميناء كوادر في باكستان، إذ يتيح المشروع للهند إمكانية وصول الطاقة لها من إيران حتى وان تم اغلاق مضيق "هرمز" جراء حرب أم صراع قد تشهده المنطقة. (Muktar 2016)

كما ويقدم مشروع ميناء تشابهار للهند قدرة وصولها إلى آسيا الوسطى وأفغانستان الحبيسة والتي لم تعد حبيسة بعد الآن بفضل تشابهار (ينظر الى الشكل أدناه الطريق الرابط بين الهند وأفغانستان عبر تشابهار الإيراني)، فضلاً عن ربط إيران بأفغانستان بطريق بري وسكة حديد ومنه إلى الميناء انطلاقاً للهند دون الحاجة إلى باكستان، إذ أنفقت الهند ما يقارب "١٠٠ مليون دولار أمريكي" لبناء الطريق البري كخطوة أولى من عمق أفغانستان حتى الحدود الإيرانية، ثم توسعة قدرة استيعاب الميناء كمرحلة ثانية من "٢.٥ مليون طن إلى ٨ مليون طن" بكلفة تقدر "٨٥ مليون دولار أمريكي" (كديرا بثياغودار ٢٠١٨، ٦).

الشكل (٢): طريق الهند _ إيران _ أفغانستان عبر تشابهار (الصمادي ٢٠١٩).



المصدر: (مركز الجزيرة للدراسات، ٢٠١٧)

تبلغ كلفة تطوير مشروع تشابهار الذي حرصت الهند على تطويره بقيمة تصل إلى "٦٣٥ مليون دولار أمريكي" لتطوير البنى التحتية، إذ تم توقيع الاتفاقية في مايو/ ٢٠١٦م. هذا ويوفر تشابهار إلى أفغانستان إمكانية الوصول الفوري إلى إيران والهند وكذلك الوصول الى مصادر الطاقة دون المرور بباكستان، إذ تعتمد أفغانستان والتي تواجه تكاليف عالية وتأخيرات طويلة في التسليم وهذا ما سوف تتخلص منه في ظل اتفاقية تشابهار (الصمادي ٢٠١٩).

المحور الثاني: الأهمية الاستراتيجية للميناءين

تتبع الأهمية الاستراتيجية للميناءين من عدة عوامل جغرافية لوقوعها في جغرافية واحدة غنية بالموارد الطبيعية، فضلاً عن كونها يُعدان ممراً استراتيجياً مهماً بالنسبة للإقليم والعالم. أولاً: الأهمية الاستراتيجية لميناء كوادر.

لا يمكن أن يُعد ميناء كوادر الباكستاني ميناءً تجارياً فحسب وإنما له أهمية استراتيجية، إذ يغير قواعد اللعبة في المنطقة ويحقق الشراكة الاقتصادية بين بلدان المنطقة، كما ويشكل كوادر حلقة الوصل بين باكستان والصين فضلاً عن أنه يخدم الاستراتيجية الصينية ويساعدها على تأمين الطاقة المستوردة القادمة للصين وربطها في الأسواق العالمية مباشرةً بعيداً عن مضيق "ملقا" الذي تُسيطر عليه الولايات المتحدة الأمريكية (مردان ٢٠١٤، ٧)، ما يوفر أقصر الطرق بالنسبة للطاقة القادمة من الخليج "مركز الطاقة النفطية" ما يجعله بتكلفة أقل ووصول أسرع (حسين ٢٠١٧، ١٤).

هذا ويمكن أن نلاحظ الأهمية الاستراتيجية التي تتمثل في بناء موقع الميناء الجيوبوليتيكي، إذ يمثل نقطة محورية في ربط منطقة الشرق الأوسط والخليج العربي بمنطقة جنوب آسيا وإلى الشرق الأقصى، وعليه يمكن عدّها منطقة سيطرة على الخطوط البحرية والبرية إذ إن من يسيطر على ميناء كوادر يسيطر على مسك الخطوط البحرية والبرية بالنسبة لإمدادات الطاقة وانسيابيتها ووصولها بسهولة، فضلاً عن قرب الميناء من إقليم سنجان أو كما يطلق عليه "شينجيانغ" الصيني حتى أنه أقرب للميناء من موانئ الصين نفسها.

أما من جهة باكستان فإنها تعول كثيراً على مشروع ميناء كوادر حتى أنهم اعتبروه بالإنجاز الكبير لباكستان بعد القنبلة النووية، فضلاً عن أن كوادر يعمل على ربط ثلاث محركات نامية في المنطقة بين آسيا الوسطى والصين وجنوب آسيا ودمج هذه المناطق الثلاث في منطقة اقتصادية واحدة وقلبها باكستان (حسين ٢٠١٧، ١٣).

وضعت الحكومة الباكستانية استراتيجية بعيدة المدى عُرفت باستراتيجية ٢٠٢٥م، والتي جاء فيها إيجاد حلقة الوصل بين عدة دول الصين - جنوب آسيا وآسيا الوسطى والشرق الأوسط، كما وانشاء نظام تواصل ونقل فعال بين بلدان هذه المنطقة، إذ تهدف هذه الاستراتيجية الى ربط إقاليم باكستان مع بعضها البعض من خلال تطوير خطوط النقل البري و خطوط سكك الحديد والطرق السريعة.

من هنا نلاحظ أن ميناء كوادر سوف تتصاعد أهميته من يجعله يسهم في تطوير واقع المنطقة اقتصادياً وأنه سوف يشكل مركزاً لإعادة ربط طريق الحرير من جديد.

ثانياً: الأهمية الاستراتيجية لميناء تشابهار.

تُعد اتفاقية تشابهار بين (الهند _ إيران و أفغانستان) حول تطوير ميناء تشابهار الإيراني، واحدة من اثني عشرة اتفاقية تم توقيعها في عام ٢٠١٦م بين البلدان الثلاث، التي لم تكن اتفاقية تطوير فحسب وإنما تكمن أهميتها في ضمان التوازن بين الهند والصين والحد من نفوذها وكذلك منافسة جارتها باكستان.

يمنح تشابهار فوائد استراتيجية كبيرة على المستوى الاقتصادي، الدبلوماسي والسياسي لكل من الهند _ إيران و أفغانستان، إذ تكمن أهمية تشابهار الاستراتيجية بالنسبة لإيران في عدة أمور بالغة الأهمية هي:

١. يعمل الميناء على زيادة حصة إيران من إنتاج الطاقة المصدرة للهند.
 ٢. يعمل الميناء على جذب رؤوس المال وزيادة الاستثمارات الأجنبية.
 ٣. يشكل الميناء مصدراً جديداً من مصادر الدخل الإيراني وذلك بسبب ما يمنحه من عائدات نتيجة الضرائب والرسوم الجمركية .
 ٤. تعول إيران على جعل ميناء تشابهار بديلاً عن ميناء بندر عباس الواقع بعد مضيق "هرمز" الذي سيتأثر في حال وقوع صراع ما يؤدي إلى غلق المضيق على العكس من تشابهار الواقع خارج المضيق أي قبل الوصول الى مضيق "هرمز" ما يجعله متنفس وعامل قوة بيد الإيرانيين (حيد ربور ٨) .
 ٥. يمنح الميناء فرصة كبيرة لإيران وذلك لربط نيودلهي بشبكة سكك الحديد الإيرانية،
 ٦. أن تشابهار يجعل من إيران بلد عبور لكل من الهند و أفغانستان ما يمنحها عوائد مالية عالية من شأنها ان تخفف من حجم العقوبات المفروضة (حيدر بور ٢٠١٦، ٩٩).
- أما الهند فإن ميناء تشابهار سوف يمنحها منافع اقتصادية إذ إنه يخفض كلفة نقل الطاقة من إيران الى الهند وكذلك يعزز قدرة الهند للوصول إلى آسيا الوسطى وروسيا وأوروبا متفادياً بذلك باكستان (كديرا بثياغودار ٢٠١٨، ٥)

كما ويتيح تشابهار للهند حرية الوصول إلى أفغانستان الغنية بالمعادن والتي تقدر وفق المسح الجيولوجي بـ(٣ ترليون دولار أمريكي) والتي بقيت هذه المعادن دون استثمار بسبب الوضع غير المستقر والمستقل هناك (الصمادي ٢٠١٩).

هذا المؤشر يجعلنا نفكر في مدى التدخل الأمريكي لإنجاح هذا المشروع بغية الوقوف امام الصين ومشروعها في كوادر، إذ عملت الولايات المتحدة الأمريكية على تسوية الخلافات مع طلبان وحل الأزمة وجعله تنظيم سياسي من أجل استقرار أفغانستان وإكمال هذا المشروع، فضلاً عن أهمية مشروع تشابهار للهند الذي يمنحها انخفاض في التكاليف والوقت لنقل البضائع إلى ما يقارب الـ ٥٠%.

كما أن أفغانستان تُعد تشابهار فرصة يوفر لها تطوراً كبيراً في البنى التحتية وذلك من خلال بناء سكك الحديد وتطوير الطرق، فضلاً عن تخلصها من باكستان فإنها سوف تستورد وتصدر بسهولة بعيداً

عن العوائق كما وسيمنحها مشروع تشابهار دخول الشركات لاستثمار المعادن مما يوفر لها عوائد مادية (حيدر بور ٩).

فقد أصدر مركز افغانستان للأبحاث الاستراتيجية في كابل تحليلاً استراتيجياً حول أهمية ميناء تشابهار، إذ خلص التقرير إلى (أن ميناء تشابهار يمنح افغانستان عوائد مادية، إذ مرور البضائع منه إلى دول آسيا الوسطى عبر افغانستان وكذلك يمنح الهند امكانية الوصول الى الطاقة "نفط وغاز" الموجودة في آسيا الوسطى وهذا بدوره سوف يساعد في بداية لعلاقات متينة بين البلدان الثلاث هند _ افغانستان وإيران) (الصمادي ٢٠١٩).

المحور الثالث: أثر الميناءين في التنافس الإقليمي والدولي

حينما نراقب واقع التوازن الدولي في المنطقة المطلة على بحر العرب نرى أن هنالك قلقاً كبيراً بين الأطراف الفاعلة، في السيطرة ومد النفوذ على هذه المنطقة كون مرور امدادات الطاقة من دول الجنوب إلى الشمال عبرها، ما جعلها منطقة تنافس كبيرة بين الولايات المتحدة الأمريكية وجمهورية الصين الشعبية كأطراف دولية والهند وإيران وغيرها كأطراف إقليمية.

أن تنمية باكستان والصين لميناء كوادر المطل على بحر العرب يعني هيمنة الصين المنافس الكبير للولايات المتحدة الأمريكية، ما دفع الهند وبدعم أمريكي للعمل على تطوير ميناء تشابهار الإيراني القريب والمنافس لميناء كوادر وهكذا بدأت المنطقة كمحور جديد للتنافس الإقليمي والدولي. أولاً: التنافس الإقليمي.

يكمن أساس التنافس الإقليمي على الميناءين بين بلدين جارين "باكستان والهند"، القوتان الرئيستان في جنوب آسيا، التي أتسمت العلاقات بينهما بالتوتر الشديد منذ استقلالهما ١٩٤٧م، فقد خاضتا ثلاث حروب ١٩٤٧م _ ١٩٦٥م _ ١٩٧١م، فضلاً عن أزمة "كارجيل" عام ١٩٩٩م، التي كادت أن تتحول إلى مواجهة نووية بين البلدين.

إذ تعتقد باكستان أن تطوير ميناء كوادر يعني ايجاد بديل جديد لميناء كراتشي القريب من الهند والمعرض لأي لحظة لحصار هندي محتمل (يوسف ٢٠١٧)، اما الهند فإنها ترى أن تطوير ميناء كوادر يعني زيادة النفوذ الباكستاني، ما دفعها الى تطوير ميناء تشابهار الإيراني الذي يتيح لها وصول البضائع الهندية إلى الأسواق الأفغانية بعيداً عن السيطرة الباكستانية التي تعيق التجارة بين افغانستان والهند وهذا ما يعني أن ميناء تشابهار سوف يمنح الهند وصول بضائعها وتجارها ليس لأفغانستان فحسب وإنما لدول آسيا الوسطى كذلك (الصمادي ٢٠١٩) ترى الهند في ميناء تشابهار أهمية جيوسياسية، كونها صاحبة اقتصاد حديث الظهور ما يجعلها تبذل جهود ضخمة للوصول إلى الممرات الدولية وتأمين عبور سلعها، ما يجعل تشابهار خياراً مناسباً لنينودلها.

كما ويحقق تشابهار عدة مزايا للهند هي:

١. منافسة الصين وباكستان.
٢. التوسع التجاري والسيطرة على منابع الطاقة في أفغانستان وآسيا الوسطى.
٣. الارتباط بأوراسيا وآسيا الوسطى.
٤. نفوذ هندي في أفغانستان منافس للنفوذ الباكستاني فيها.
٥. تحقيق مشروع "طريق القطن" كمثل يوازن مشروع "طريق الحرير" (جمال ٢٠٢٠).

اما بالنسبة إلى الدول العربية فإنها شكلت محوراً آخر للتنافس والصراع إذ لجأت قطر الى دعم ميناء كوادر الى جنب الصين بهدف اضعاف موانئ الامارات العربية المتحدة، إذ وصل حجم الاستثمار القطري الهادف لإضعاف الامارات إلى ١٥% من اسهامات تطوير البنى التحتية لكوادر، وذلك لأن الامارات العربية المتحدة ترى أن قيام الميناءين يعني سحب البساط من تحتها وذلك كون هذين الميناءين الأسهل لتجارة آسيا _ الصين _ الهند مما يسبب لها خسائر كبيرة.

هذا ما دفع الامارات العربية المتحدة أن تقدم المغريات الكبيرة لشركات الاستثمار الأجنبية من اجل المحافظة على موقعها في هذا الميدان.

كما ويعمل تشابهار على توطيد العلاقة بين إيران والهند إذ يمنح تشابهار الهند وصول بضائعها إلى آسيا الوسطى وافغانستان دون المرور في الصين او باكستان.

هذا وترى إيران أن دخولها في اتفاقية تطوير تشابهار هو منافسة للتحالف الباكستاني _ السعودي في منطقة الخليج العربي ومن ثم تعزيز دور النفوذ الإيراني في منطقة الخليج العربي (حيدر بور ٨).

ثانياً: التنافس الدولي.

أصبح الميناءين أحد أدوات التنافس الدولي الجديد بين الدول الكبرى، لاسيما في جانب التجارة العالمية، إذ إن المحللون أشارو في تقارير متلفزة انها حرب باردة ثانية او حرب صامتة بين الولايات المتحدة الأمريكية والصين.

إذ تُعد الصين كل من افغانستان وباكستان مركز جغرافي مهم لوسط آسيا وجنوبها مما يمثل لها هذين البلدين من موقع ستراتيجي لإعادة مشروع خط الحرير الجديد، اما بالنسبة لإيران فإن الصين تنظر لها على انها حليف رئيس لها حتى أن إيران وبسبب دور الصين الللاعب في كسر العقوبات عليها ودورها في المفاوضات النووية لا تنظر في عين الخوف والريبة حيال حركتها صوب باكستان.

إذ شكل التنافس في هذه المنطقة محورين الاول (صيني _ روسي _ باكستاني وقطري) لدعم مشروع كوادر والثاني (امريكي _ هندي وإيراني) لدعم مشروع تشابهار، الهادف لتقويض النفوذ الصيني _ الروسي، إلا أن المحور الثاني مازالت الولايات المتحدة الأمريكية لا تريد الدعم الكافي له لأنها ترى فيه تقدم وتطور كبير لإيران، إلا انها عملت على الاستفادة من العلاقة الهندية _ الإيرانية مقابل اعطاء مساحة لتطوير تشابهار والتفاوض مع إيران في عدة ملفات أخرى مهمة بالنسبة لأمريكا لاسيما الملف

النووي آنذاك والذي أعيد العمل به بعد انسحاب الرئيس الأمريكي السابق "دونالد ترامب" في عام ٢٠١٨م، فضلاً عن ملف دعم حكومة الأسد في سوريا وحركة انصار الله في اليمن وحزب الله في لبنان وغيرها من الملفات المهمة والاستراتيجية بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية (كديرا بثياغودار، ٢٠١٨، ١٦).

إلا أن هذا الطموح مازال حتى الان في المدرك الاستراتيجي الأمريكي فقط في حين مازالت الصين تطور وتعمل بجد على اعادة مشروع الحرير الجديد من أجل ايجاد موطئ قدم لها وهذا لن يتحقق إلا من خلال ميناء كوادر باعتباره الحجر الأساس لمشروع (الطريق والحزام)، من هنا فإن الصين ترى في كوادر عدة اهداف لتحقيقها:

١. ربط بري مع أوروبا والاستفادة من ممر الشمال _ الجنوب.
٢. كسب قوة ردع لمواجهة الولايات المتحدة الأمريكية على مصادر الطاقة في الشرق الأوسط.
٣. تعويض خطر الحرمان من الممرات الحساسة مثل مضيق "ملقا" و"هرمز"، إذ ترغب الصين في الوصول إلى مياه الخليج، بحر عمان والمحيط الهندي دون استخدام مضيق "ملقا".
٤. تعزيز القوة الاقتصادية في النقاط العالمية الاستراتيجية لاسيما ميناء كوادر.
٥. ربط مناطق الصين الغربية بالأسواق العالمية.
٦. سعى الصين للاستفادة عسكرياً عن طريق إيجاد قاعدة عسكرية والاستفادة من الإمكانيات البحرية والساحلية في ميناء كوادر.
٧. تقصير مسار واردات النفط من إيران ومنطقة الخليج.
٨. الاستفادة من مساحة باكستان للتفوق على منافسيها الهند وأميركا (جمال ٢٠٢٠).

فقد عرفت الصين ميناء كوادر على أنه جزء من استراتيجية "اللؤلؤ" في المحيطين الهادئ والهندي التي تستند الى نظرية ماهان في الهيمنة البحرية وانه من يسيطر على المحيط الهندي يسيطر على آسيا، هذا ما يجعل الولايات المتحدة الأمريكية في قلق مستمر من أن يكون هذا الميناء مقر وقاعدة عسكرية صينية وهذا يعني سيطرة الصين على أهم المنافذ العالمية في المياه الدولية ما يشكل لأميركا تحدي هائل وكبير في السنوات القادمة.

هذا ما يزيد التنافس الدولي إذ إن نجاح كوادر يعني تحول الصراع الباكستاني _ الهندي في حال المواجهة لصالح باكستان، كذلك يمنح كوادر امتداداً إضافي لروسيا الإتحادية في آسيا الوسطى وتقدم على الولايات المتحدة الأمريكية.

كما ويضمن للصين الخلاص من مضيق "ملقا" الاستراتيجي والمسيطر عليه من قبل الولايات المتحدة الأمريكية اضافة الى منح الصين مراقبة حركة السفن الأمريكية _ الهندية، وأن كوادر يمنح الصين تقدماً كبيراً في التنافس الدولي مع أميركا، إذ يختزل كوادر المسافة لخطوط أمدادات الطاقة القادمة من الشرق الأوسط الى الصين (مردان ٢٠١٤، ٧-٨).

الخاتمة والاستنتاجات

شكل هذين الميناءين دور بالغ في تغيير مسار التنافس الدولي والإقليمي لما لها من أهمية استراتيجية بالغة، إذ يمنح كل ميناء لمحوره مزايا لا يمنحها غيره ما يجعل التنافس محصور في هذا المجال على هذين الميناءين.

من خلال ما تقدم نرى أن إيران لا تريد أن تكون في أي محور من المحاور وإنما تريد أن تستثمر هذين الميناءين وربطهما بسكة حديد واحدة وهو جزء من إعادة خط الحرير الأقدم في العالم واللجوء الى حالة التعاون بعيداً عن الولايات المتحدة الأمريكية.

كذلك باكستان لا تريد أن تخسر إيران الجار الجغرافي لها، أما الصين والهند فإنهما يعملان على التنافس في هذه المنطقة كلاً وفق رؤيته الاستراتيجية، إذ تريد الصين الخلاص من السيطرة الأمريكية من خلال ميناء كوادر، وتريد الهند الخلاص من السيطرة الباكستانية من خلال ميناء تشابهار، أما دول الخليج لاسيما قطر فإنها تريد اضعاف الامارات العربية المتحدة فإنه في حال نجاح كوادر سوف تخسر الامارات دورها كمركز في التجارة العالمية في أقل من عشرة سنوات.

المصادر العربية

١. اسلام اباد. " 2018. الاقتصاد الباكستاني ينمو بأسرع وتيرة منذ ١٣ عاماً". لوسيل، ٢٨/ابريل. <https://lusainews.net/article/business/global/28/04/2018/>
٢. مردان ، باهر. ٢٠١٤. "العلاقات الصينية الباكستانية". بكين: مقال علمي منشور.
٣. يوسف ، بنده. ٢٠١٧. "محور لاستيعاب تجارة آسيا من تشابهار الإيراني إلى جوادر الباكستاني إلى الصين". ٢٠١٧/٨/١٥. <https://roayahnews.com/2017/8/15/>
٤. المركز الديمقراطي العربي. ٢٠١٦. " التنافس الهندي _ الصيني في بحر العرب يثير مخاوف زيادة التسليح". ٢٤/ابريل/٢٠١٦. <https://www.democraticac.de/>
٥. جمال ، حمدي . ٢٠٢٠. " تشابهار الإيرانية.. منطقة صراع بين أميركا والصين". جاده ايران . ٣٠ (كانون الثاني). <https://jadehiran.com/archives/14235>
٦. كابلان ، روبيريت. ٢٠١٩. " حزام واحد طريق واحد" .. مجلة الاطلسي .
٧. الصمادي ، فاطمة. ٢٠١٩. " ميناء تشابهار اهمية متقاطعة لعلاقات افغانستان _ الهند _ ايران ". مركز الجزيرة للدراسات ٢٨/٣/٢٠١٩. <https://studies.aljazeera.net/ar/reports/2019/03/190328101434621.html>
٨. بثياغودار ، كديرا . ٢٠١٨. سعي الهند لتحقيق مصالح استراتيجية واقتصادية في ايران: دراسة تحليلية. الدوحة : مركز بروكجنز. ٢٣ (سبتمبر).
٩. بور ، محمد حسن. ٢٠١٦. "اتفاق تشابهار وجوادر وصراع القوى المتنافسة في إقليم بلوشستان". مجلة الدراسات الإيرانية. العدد الاول.
١٠. بور ، محمد حسن حيدر. ٢٠١٦. "الهند وإيران اتفاق تشابهار الخصائص الجيوسياسية لإقليم بلوشستان" مركز الخليج العربي للدراسات الإيرانية.

١١. حسين ، هادي .٢٠١٧. "العلاقات الباكستانية _ الصينية استجابة للتحديات والفرص المشتركة". مركز الاستشاري للدراسات والتوثيق. حزيران .. http://dirasat.net/kitabab_details.php .
١٢. مركز الجزيرة للدراسات، مصدر سبق ذكره، انظر الرابط :-
<https://studies.aljazeera.net/ar/reports/2019/03/190328101434621.html>

المصادر الاجنبية :

- 1- Al-Sammadi, Fatima. 2019. "Chabahar Port is of cross-importance for Afghanistan-India-Iran relations." Al Jazeera Center for Studies 3/28/2019. <https://studies.aljazeera.net/ar/reports/2019/03/190328101434621.html>
- 2- Arab Democratic Center. 2016. "Indian-Chinese rivalry in the Arabian Sea raises fears of increased armament." April 24, 2016. <https://www.democraticac.de/>
- 3- Bor, Muhammad Hassan. 2016. "atifaq tshabhar wajawadir wasirae alquaa almutanafisat fi 'iiqlim balushistan [The Chabahar-Gwadar Agreement and the conflict of competing forces in the Balochistan region]". *Journal of Iranian Studies*, first issue. p. 99.
- 4- Gamal, Hamdi. 2020. "Iranian Chabahar...a conflict zone between America and China." Iran Avenue. 30 (January). <https://jadehiran.com/archives/14235>
- 5- Hussein, Hadi.2017. "Pakistan-China relations in response to common challenges and opportunities." Advisory Center for Studies and Documentation. June. p. 13. http://dirasat.net/kitabab_details.php
- 6- Islamabad. 2018. "Pakistan's economy grows at fastest pace in 13 years." Lucille, April 28. <https://lusailnews.net/article/business/global/28/04/2018/>
- 7- Kaplan, Robert. 2019. "One Belt, One Road." *The Atlantic Journal*.
- 8- Mardan, Baher. 2014. "China-Pakistan Relations." Beijing: published scientific article.
- 9- Muktar , Imran .2016."Iran Has NO Hand in RAW ". S chabahar Network the Nation April_3.
- 10- Pethiagodar, Kadira.2018. India's pursuit of strategic and economic interests in Iran: an analytical study. Doha: Brookings Center. September 23.
- 11- Pour, Muhammad Hassan Haider. 2016. "alhind wayran aitifaq tashabuhar alkhasayis aljiusiasiat li'iiqlim balushistan [India and Iran Chabahar Agreement Geopolitical Characteristics of Balochistan Province]" Arabian Gulf Center for Iranian Studies.
- 12- Youssef, Banda. 2017. "An axis to absorb Asian trade from Iran's Chabahar to Pakistan's Gwadar to China." 8/15/2017. <https://roayahnews.com>.