

ಭಾರತಕ್ಕೆ ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಮಹತ್ವ

ಶಿವು ಸಿ

ಸಂಶೋಧನಾ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿ, ಪಶ್ಚಿಮ ಏಷ್ಯಾ ಅಧ್ಯಯನ, ಇತಿಹಾಸ ಅಧ್ಯಯನ ವಿಭಾಗ, ಮೈಸೂರು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾನಿಲಯ,
ಮೈಸೂರು

Abstract:

ಭಾರತ ಮತ್ತು ಇರಾನ್ ಜಾಗತಿಕ ರಾಜಕೀಯದಲ್ಲಿ ಏಷ್ಯಾದ ಪ್ರಮುಖ ಶಕ್ತಿಗಳಾಗಿ ಗುರುತಿಸಿಕೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ ಎರಡೂ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು ಪಶ್ಚಿಮ ಏಷ್ಯಾ, ದಕ್ಷಿಣ ಏಷ್ಯಾ, ಮತ್ತು ಮಧ್ಯ ಏಷ್ಯಾ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳ ರಾಜಕೀಯ ಮತ್ತು ಅದರಿಂದಾಚೆಗೂ ತನ್ನ ಪ್ರಭಾವವನ್ನು ಬೀರಬಲ್ಲ ಶಕ್ತಿಗಳಾಗಿದ್ದು ಜಾಗತಿಕ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆಗೆ ಕಾರಣಗಳಾಗಬಲ್ಲವುಗಳಾಗಿವೆ. ಪ್ರಪಂಚದ ವಾಣಿಜ್ಯ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಕ್ಷಿಪ್ರ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಹೊಂದುತ್ತಿರುವ ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸಾಗರೋತ್ತರ ರಾಜಕೀಯವು ಸಂಕೀರ್ಣ ಮತ್ತು ಬಹುಮುಖಿಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ವ್ಯಾಪಾರ, ಸಮುದ್ರಮಾರ್ಗಗಳು ವ್ಯಾಪಾರದಲ್ಲಿ ಬಹುಮುಖ್ಯವಾಗಿದ್ದು ವಿಶ್ವದ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಪ್ರಮುಖ ಮೂಲವಾಗಿದೆ. ಈ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಸಾಗರೋತ್ತರ ವ್ಯಾಪಾರ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಬಂದರುಗಳು ಅಥವಾ ಹಡಗು ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಅತ್ಯಂತ ನಿರ್ಣಾಯಕ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತುತ ಲೇಖನದಲ್ಲಿ ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಭಾರತಕ್ಕೆ ಹೇಗೆ ಸಹಾಯಕವಾಗಬಲ್ಲದು ಎಂಬುದನ್ನು ಅಧ್ಯಯನಿಸಲಾಗಿದೆ.

Keywords: ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರು, ಭಾರತ, ಇರಾನ್, ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವ್ಯಾಪಾರ, ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಆರ್ಥಿಕತೆ.

ಹಿನ್ನೆಲೆ

ಭಾರತವು ಜಾಗತಿಕ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರವಹಿಸುವ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿದೆ. ಭಾರತವು ಅನೇಕ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ತನ್ನ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲ ದೇಶಗಳೊಂದಿಗೆ ಬಹಳ ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಸಾಗರೋತ್ತರ ವ್ಯಾಪಾರದಲ್ಲಿ ತನ್ನದೇ ಆದ ಪ್ರಾಬಲ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಇರಾನ್ ಜೊತೆಗಿನ ವ್ಯಾಪಾರ ಸಂಬಂಧವು ಪ್ರಸ್ತುತ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಗಮನಿಸಬೇಕಾದ ಸಂಗತಿಯಾಗಿದೆ. ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸಮುದ್ರ ವ್ಯಾಪಾರದಲ್ಲಿ ಇರಾನಿನ ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರು ಅತ್ಯಂತ ಆಯಕಟ್ಟಿನ

ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿದ್ದು ಪ್ರಪಂಚದ ವಿವಿಧ ದೇಶಗಳ ಸಮುದ್ರ ವ್ಯಾಪಾರವು ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತದೆ. ಈ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ಅನೇಕ ಬಲಾಢ್ಯ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು ಈ ಪ್ರದೇಶದ ಮೇಲೆ ತಮ್ಮ ಪ್ರಾಬಲ್ಯವನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸುತ್ತಿರುತ್ತವೆ. ಕಳೆದ ದಶಕವನ್ನು ಗಮನಿಸಿದಾಗ ಹಿಂದೂ ಮಹಾಸಾಗರದಲ್ಲಿ ಏಷ್ಯಾದ ಎರಡು ದೈತ್ಯ ಶಕ್ತಿಗಳಾದ ಭಾರತ ಮತ್ತು ಚೀನಾ ದೇಶಗಳು ಬಂದರುಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದಲ್ಲಿ ಪೈಪೋಟಿಗೆ ಇಳಿದಿರುವುದನ್ನು ನೋಡಬಹುದು. ಇದು ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರು

Please cite this article as: ಶಿವು ಸಿ. (2024). ಭಾರತಕ್ಕೆ ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಮಹತ್ವ. ಸೃಜನಿ: ಇಂಡಿಯನ್ ಜರ್ನಲ್ ಆಫ್ ಇನ್ವೋಟಿವ್ ರಿಸರ್ಚ್ ಅಂಡ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್, 2(6), 9-18.

ನಿರ್ಮಾಣದ ಮೇಲೆ ತನ್ನ ಪ್ರಭಾವ ಬೀರಿರುವುದನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು. ಭಾರತದ ಹಿತಾಸಕ್ತಿಗೂ ಕೂಡ ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರು ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ, ರಾಜಕೀಯವಾಗಿ ಮತ್ತು ಭೌಗೋಳಿಕವಾಗಿ ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅತ್ಯಂತ ಮಹತ್ವ ಮತ್ತು ಕುತೂಹಲಕಾರಿಯಾದ ಅಂಶವಾಗಿದೆ.

ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಭೌಗೋಳಿಕ ಅಂಶಗಳು

ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರು ಇರಾನಿನ ಆಗ್ನೇಯ ಸಿಸ್ತಾನ್ ಮತ್ತು ಬಲೂಚಿಸ್ತಾನ್ ಪ್ರಾಂತ್ಯದಲ್ಲಿನ ಮಕ್ರಾನ್ ಕಣಿವೆಯಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಕರಾವಳಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗದ ಮುಕ್ತ ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ವಲಯವಾಗಿದ್ದು ಒಮನ್ ಕೊಲ್ಲಿ, ಹಾರ್ಮುಜ್ ಜಲಸಂಧಿಗೆ ಹತ್ತಿರವಿದೆ ಹಾಗೂ ಅರಬ್ಬಿ ಸಮುದ್ರ ಮತ್ತು ಹಿಂದೂ ಮಹಾಸಾಗರಕ್ಕೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ. ಚಬಹಾರ್ ಇರಾನಿನ ಅತ್ಯಂತ ಆಳವಾದ ಮತ್ತು ಏಕೈಕ ಸಾಗರ ಬಂದರು ಆಗಿದ್ದು, ಕಲಂತರಿ ಮತ್ತು ಶಾಹಿದ್ ಬೆಹೆಷ್ಟಿ ಎಂಬ ಎರಡು ಟರ್ಮಿನಲ್ (ಹಡಗು ಕಟ್ಟಿ)ಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಇವು ಸಾಗರೋತ್ತರ ವ್ಯಾಪಾರ ಮಾರ್ಗಗಳಿಗೆ ನೇರಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ಸಿಸ್ತಾನ್ ಮತ್ತು ಬಲೂಚಿಸ್ತಾನ್ ಪ್ರಾಂತ್ಯದ ರಾಜಧಾನಿ ಜಹೆದಾನ್‌ನಿಂದ 700ಕಿ.ಮಿ ದೂರ, ಅಫ್ಘಾನ್ ಗಡಿಗೆ ಸಮೀಪವಿರುವ ನಗರವಾದ ಮಿಲಾಕ್ ನಿಂದ 950 ಕಿ.ಮಿ ದೂರದಲ್ಲಿದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ದುಬೈಗೆ ಸಮುದ್ರದ ಅಂತರವು 353 ನಾಟಿಕಲ್ ಮೈಲು (654 ಕಿ.ಮಿ), ಪಾಕಿಸ್ತಾನದ ಗ್ವಾಡರ್ ಬಂದರಿಗೆ ಕೇವಲ 170ಕಿ.ಮೀ, ಮತ್ತು ಕರಾಚಿಗೆ 456 ನಾಟಿಕಲ್ ಮೈಲು (845 ಕಿ.ಮಿ) ಹಾಗೂ ಭಾರತದ ಮುಂಬೈಗೆ 843 ನಾಟಿಕಲ್ ಮೈಲು (1560ಕಿ.ಮಿ) ದೂರದಲ್ಲಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಮಧ್ಯ ಏಷ್ಯಾದ ತುರ್ಕ್‌ಮೆನಿಸ್ತಾನ, ಉಜ್ಬೆಕಿಸ್ತಾನ ಮತ್ತು ಇತರೆ ದೇಶಗಳಿಗೆ ಹತ್ತಿರವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಈ ದೇಶಗಳಿಗೆ ಚಬಹಾರ್

ಬಂದರನ್ನು “ಗೋಲ್ಡನ್ ಗೇಟ್” ಎಂತಲೂ ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತದೆ.¹

ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರು ಇರಾನಿನ ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ಸಾಗರ ಸಂಸ್ಥೆ ಒಡೆತನದಲ್ಲಿದ್ದು, ಈ ಬಂದರಿನ ಗಾತ್ರವು ಸುಮಾರು 480 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಇದ್ದು ಭೂ ಪ್ರದೇಶದ ಗಾತ್ರ ಸುಮಾರು 440 ಹೆಕ್ಟೇರ್‌ವರೆಗೆ ಹಬ್ಬಿದೆ. 10 ಬರ್ತ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು 1000ಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅಧಿಕ ನೌಕರರು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. 2015ರ ಮಾಹಿತಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಈ ಬಂದರು ವಾರ್ಷಿಕವಾಗಿ ಸುಮಾರು 2.1 ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್ ಸರಕುಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಿದ್ದು ಇದನ್ನು 2016ರ ವೇಳೆಗೆ 8.5 ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್‌ಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಭವಿಷ್ಯದಲ್ಲಿ 86 ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್ ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಗುರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

ಹಿನ್ನೆಲೆ

ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಮೊದಲು 1973ರಲ್ಲಿ ಇರಾನಿನ ಕೊನೆಯ ಶಾಹ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿದರು. ಆದರೂ 1979ರ ಇರಾನಿನ ಕ್ರಾಂತಿಯಿಂದ ಈ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಕಾರ್ಯ ತಡವಾಗಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. 1983ರಲ್ಲಿ ಸಂಭವಿಸಿದ ಇರಾನ್ - ಇರಾಕ್ ಯುದ್ಧದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಮೊದಲ ಹಂತವನ್ನು ತೆರೆಯಲಾಯಿತು. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ ಪರ್ಶಿಯನ್ ಕೊಲ್ಲಿಯಲ್ಲಿರುವ ಬಂದರುಗಳು ಆಗಿಂದಾಗ್ಗೆ ಇರಾಕಿನ ವಾಯುದಾಳಿಗೆ ಗುರಿಯಾಗುತ್ತಿದ್ದುದರಿಂದ ಇರಾನಿನ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವ್ಯಾಪಾರಗಳ ಮೇಲೆ ವ್ಯತಿರಿಕ್ತ ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ಬೀರತೊಡಗಿತು. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಬಂದರುಗಳ ಅವಲಂಬನೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿ ತನ್ನ ಸಾಗರೋತ್ತರ ವ್ಯಾಪಾರವನ್ನು ಪೂರ್ವದ ಪಾಕಿಸ್ತಾನ ಗಡಿಯ ಕಡೆಗೆ ಬದಲಾಯಿಸಿತು. ಇದು ಭಾರತವು ಪಾಕಿಸ್ತಾನದ ಕಾರ್ಯಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಮೇಲೆ ನಿಗಾ ಇಡಲು ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಕಡೆ ಆಸಕ್ತಿಯನ್ನು ಮೂಡಿಸಿತು. ಆದ ಕಾರಣ ಭಾರತವು

ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರಸ್ತಾವವನ್ನು ಇರಾನ್ ಮುಂದಿಟ್ಟಿತು. ಇರಾನಿಗೂ ಕೂಡ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ತನ್ನ ವಿರುದ್ಧ ಬಾಹ್ಯಶಕ್ತಿಗಳ ಪಿತೂರಿ ಹೆಚ್ಚಿದ ಕಾರಣ ಭವಿಷ್ಯದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಿ ತನ್ನ ಆರ್ಥಿಕ ಮೂಲಗಳು ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸದೋ ಎಂಬ ಕಾರಣಕ್ಕೆ ದಕ್ಷಿಣ ಏಷ್ಯಾ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳ ಪಾಲುದಾರಿಕೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿ ಅವು ತನ್ನ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿಯೇ ಮುಂದುವರೆಯಬೇಕೆಂಬ ಹಿತಾಸಕ್ತಿಯ ಚಿಂತನೆಯಿಂದ ಏಷ್ಯಾದ ಬಲಿಷ್ಠ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಾದ ಭಾರತ ಮತ್ತು ಚೀನಾದೊಂದಿಗಿನ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಗಟ್ಟಿಗೊಳಿಸುವ ಪ್ರಯತ್ನದ ಭಾಗವಾಗಿ ಭಾರತವು ನೀಡಿದ ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರಸ್ತಾವಕ್ಕೆ ಒಪ್ಪಿಗೆ ಸೂಚಿಸಿತು.

ಇರಾನ್ 1990ರಲ್ಲಿ ಭಾರತದ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರಿಗೆ ಕೆಲಸವನ್ನು ಶುರು ಮಾಡಲು ಅನುಮತಿ ನೀಡಿತು.² ಸಾಕಷ್ಟು ಚರ್ಚೆಯ ನಂತರ ಭಾರತೀಯ ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರು ಇರಾನಿನ ದಕ್ಷಿಣ ಕರಾವಳಿಯ ನಗರವಾದ ಚಬಹಾರ್ ಪ್ರದೇಶವು ಬಂದರು ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಸೂಕ್ತವಾದ ಸ್ಥಳವೆಂದು ನಿರ್ಧರಿಸಿ ಕೆಲಸ ಆರಂಭಿಸಿದರು. ಅದಾಗ್ಯೂ ಇರಾನ್ ಕಡೆಯಿಂದ ಹಣಕಾಸಿನ ಕೊರತೆಯಿಂದಾಗಿ ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು.

ಕೆಲವು ವರ್ಷಗಳನಂತರ ಅಂದರೆ 2003ರಲ್ಲಿ ಇರಾನಿನ ಅಧ್ಯಕ್ಷ ಮೊಹಮ್ಮದ್ ಕತಮಿಯವರು ಭಾರತಕ್ಕೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಿದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಭಾರತದ ಪ್ರಧಾನಿ ಅಟಲ್ ಬಿಹಾರಿ ವಾಜಪೇಯಿರವರು ಇರಾನಿನೊಂದಿಗೆ ಚಬಹಾರ್ನ ಶಾಹಿದ್ ಬೆಹೆಷ್ಪಿ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ನ ನವೀಕರಣ ಒಪ್ಪಂದಕ್ಕೆ ಸಹಿ ಹಾಕಿದರು. ಆದರೆ ಇರಾನಿನ ಪರಮಾಣು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದ ವಿವಾದದಿಂದಾಗಿ ಇರಾನ್ ಮೇಲೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ನಿರ್ಬಂಧಗಳನ್ನು ವಿಧಿಸಿದ ನಂತರ ಈ ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನವು ವಿಳಂಬವಾಯಿತು. ನಂತರದ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಭಾರತವು \$100

ಮಿಲಿಯನ್ ಡಾಲರ್ ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡುವುದಾಗಿ ವಾಗ್ದಾನ ಮಾಡಿತು. ಆದರೆ 2015ರಲ್ಲಿ ಇರಾನಿನ ಪರಮಾಣು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಯು.ಎನ್ ಸೆಕ್ಯೂರಿಟಿ ಕೌನ್ಸಿಲ್‌ನ ಖಾಯಂ ಸದಸ್ಯ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು ಮತ್ತು ಜರ್ಮನಿ, ಹಾಗೂ ಯುರೋಪಿಯನ್ ಒಕ್ಕೂಟದ ನಡುವಿನ ಮಾತುಕತೆ ಫಲಿಸದ ಕಾರಣ ಮತ್ತೆ ಇರಾನ್ ಮೇಲೆ ನಿರ್ಬಂಧಗಳನ್ನು ವಿಧಿಸಲಾಯಿತು. ಇದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಭಾರತದ ಮಹತ್ವಾಕಾಂಕ್ಷೆಯ ಯೋಜನೆಯು ಮತ್ತೆ ಸ್ಥಗಿತಗೊಂಡಿತು.³

2016ರಲ್ಲಿ ನರೇಂದ್ರಮೋದಿಯವರು ಟೆಹ್ರಾನ್‌ಗೆ ಭೇಟಿನೀಡಿದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಇರಾನ್, ಭಾರತ ಮತ್ತು ಅಫ್ಘಾನಿಸ್ತಾನದ ನಡುವೆ ಮಾತುಕತೆ ಫಲಪ್ರದವಾಗಿ ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರನ್ನು ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಹೆದ್ದಾರಿಯನ್ನಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ, ಮತ್ತು ಚಬಹಾರ್‌ನಿಂದ ಅಫ್ಘಾನಿಸ್ತಾನಕ್ಕೆ ಹೆದ್ದಾರಿ ನಿರ್ಮಿಸುವ ಪ್ರಸ್ತಾವಕ್ಕೆ ಸಹಿ ಹಾಕಿದರು. ನಂತರ 2019ರಲ್ಲಿ ಇರಾನ್ ಮೇಲಿನ ನಿರ್ಬಂಧಗಳು ಮುಂದೂಡಲ್ಪಟ್ಟದರಿಂದ ಹಾಗೂ 2021ರಲ್ಲಿನ ಅಫ್ಘಾನ್ ಸರ್ಕಾರದ ಪತನದಿಂದಾಗಿ ಈ ಯೋಜನೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತಷ್ಟು ಜಟಿಲವಾಗತೊಡಗಿತು.⁴ ಇತ್ತೀಚಿನ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಿದಾಗ ಭಾರತವು ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಪ್ರಬಲ ಆರ್ಥಿಕ ಶಕ್ತಿಯಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ತನ್ನ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವ ಅರ್ಥವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಪೂರೈಸುವ ಅನಿವಾರ್ಯತೆಯಿಂದಾಗಿ ಯಾವುದೇ ಬಾಹ್ಯಶಕ್ತಿಯ ಒತ್ತಡಕ್ಕೆ ಮಣಿಯದೆ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯಿಂದ ತನ್ನದೇ ಆದ ಸ್ವಂತನಿಲುವುಗಳನ್ನು ತಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಇದು ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಎದ್ದುಕಾಣುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ನೋಡಬಹುದು.

ವಿಷಯ ನಿರೂಪಣೆ

ಭಾರತವು ದಕ್ಷಿಣ ಏಷ್ಯಾದ ಪ್ರಮುಖ ದೇಶ ಮತ್ತು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಶಕ್ತಿಯಾಗಿದ್ದು ಜಾಗತಿಕ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ

ತನ್ನನ್ನು ತಾನು ಗುರುತಿಸಿಕೊಂಡಿದೆ. ವಿಶಾಲವಾದ ಭೂ ಪ್ರದೇಶ, ಸುಮಾರು 1.2 ಶತಕೋಟಿಗಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಜನಸಂಖ್ಯೆ, ವಿಸ್ತಾರವಾದ ಕೃಷಿಭೂಮಿ, ಹಾಗೂ ಹೇರಳವಾಗಿ ದೊರೆಯುವ ನೈಸರ್ಗಿಕ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದುತ್ತಿರುವ ದೇಶಗಳ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಮೊದಲನೆಯ ಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಕಾರಣದಿಂದಲೇ ಹಲವು ಮುಂದುವರಿದ ದೇಶಗಳು ಭಾರತದೊಂದಿಗೆ ಉತ್ತಮವಾದ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸುತ್ತಿವೆ. ಭಾರತದಲ್ಲಿ ದೊರೆಯುವ ಅಗ್ಗದ ಮತ್ತು ನುರಿತ ಕಾರ್ಮಿಕರು, ಕಡಿಮೆ ಉತ್ಪಾದನ ವೆಚ್ಚ, ಗ್ರಾಹಕರ ಖರ್ಚುಮಾಡುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಮತ್ತು ಅಸಂಖ್ಯಾತ ವ್ಯಾಪಾರದ ಅವಕಾಶಗಳು, ಮುಂತಾದ ಹಲವು ಅಂಶಗಳು ಭಾರತವನ್ನು ಪಾಶ್ಚಿಮಾತ್ಯ ಮತ್ತು ಬಹುರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಕಂಪನಿಗಳಿಗೆ ನೆಚ್ಚಿನ ಹೂಡಿಕೆಯ ತಾಣವನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಿದೆ. ಭಾರತವು ಕೂಡ ವಿಶ್ವದ ಅತಿದೊಡ್ಡ ಆರ್ಥಿಕತೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿದ್ದು ಸುಮಾರು 1.8 ಟ್ರಿಲಿಯನ್ US\$ ಜಿಡಿಪಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಭಾರತದ ಆರ್ಥಿಕತೆಯ ದರವು 2022 ರಿಂದ ಸುಮಾರು 7% ನಷ್ಟಿದೆ.⁵

ಚಬಹಾರ್ ಯೋಜನೆಯು ಪ್ರಾಥಮಿಕವಾಗಿ ಆರ್ಥಿಕ, ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಯಾಗಿದೆ, ಅದರೂ ಜಾಗತಿಕವಾಗಿ ಇದು ಇರಾನ್ ಮತ್ತು ಭಾರತದ ಭೌಗೋಳಿಕ ರಾಜಕೀಯ ಸಮೀಕರಣಗಳನ್ನು ಅವುಗಳ ಪ್ರತಿಸ್ಪರ್ಧಿಗಳ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ; ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಪರ್ಶಿಯನ್ ಗಲ್ಫ್ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು, ಇಸ್ರೇಲ್ ಮತ್ತು ಯು.ಎಸ್.ಎ ಅನ್ನು ಇರಾನಿನ ಜೊತೆಗೂ, ಹಾಗೂ ಪಾಕಿಸ್ತಾನ ಮತ್ತು ಚೀನಾವನ್ನು ಭಾರತದ ಹಿತಾಸಕ್ತಿಗಳ ಜೊತೆಗೂ ಮರುಹೊಂದಿಸುತ್ತದೆ.

ಚಬಹಾರ್ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಭಾರತದ ಹಿತಾಸಕ್ತಿಗಳು ಆರ್ಥಿಕತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ್ದಾಗಿವೆ. ಭಾರತದ ಹೂಡಿಕೆಗಳು ಉತ್ಪಾದನಾ ವಲಯಕ್ಕೆ, ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಕೃಷಿ ರಾಸಾಯನಿಕ ಉದ್ಯಮದ

ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸಲು, ಕಬ್ಬಿಣ ಮತ್ತು ಉಕ್ಕು, ಅಲ್ಯೂಮಿನಿಯಂ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು, ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಾಗಣೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಉತ್ತೇಜನವನ್ನು ನೀಡುವುದಾಗಿದೆ. ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳ್ಳುವುದರೊಂದಿಗೆ, ಭಾರತಕ್ಕೆ ಕಬ್ಬಿಣದ ಅದಿರು, ಸಕ್ಕರೆ ಮತ್ತು ಅಕ್ಕಿಯ ಆಮದುಗಳಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು. ಪಶ್ಚಿಮ ಭಾರತದ ಬಂದರುಗಳಾದ ಮುಂದ್ರಾ, ಕಾಂಡ್ಲಾ, ಮರ್ಮಗೋವಾ, ಮಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಕೊಚ್ಚಿನ್ ಚಬಹಾರ್ ಯೋಜನೆ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಪಾರ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಸೇರಿಕೊಳ್ಳಲಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಚಬಹಾರ್ ದಕ್ಷಿಣ ಭಾರತ ಮತ್ತು ಹಿಂದೂ ಮಹಾಸಾಗರವನ್ನು ಇರಾನ್ ಮತ್ತು ಮಧ್ಯ ಏಷ್ಯಾಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕಿಸುತ್ತದೆ ಹೀಗಾಗಿ ಎರಡು ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಗೋಳಗಳ ನಡುವಿನ ವ್ಯಾಪಾರವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಅವುಗಳು ಕೂಡ ಇಂಡೋ-ಪೆಸಿಫಿಕ್ ವಲಯದಲ್ಲಿ ಜಾಗತಿಕ ವ್ಯಾಪಾರ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಕೇಂದ್ರಗಳಾಗುವ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ತೆರೆದಿಡುತ್ತದೆ. ಇದರೊಂದಿಗೆ ವ್ಯಾಪಾರ, ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆ, ಮತ್ತು ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿಯಿಂದಾಗಿ ಆದಾಯದಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಕಾಣಲಿದೆ. ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ಭಾರತವು ತನ್ನ ದ್ವಿಪಕ್ಷೀಯ ವ್ಯಾಪಾರವನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಇರಾನಿನ ವಿವಿಧ ವಲಯಗಳಲ್ಲಿ ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡುವ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಿದೆ. ಇರಾನ್ ಕೂಡ ತನ್ನ ಮುಕ್ತ ವ್ಯಾಪಾರನೀತಿಯಿಂದಾಗಿ ಸುಮಾರು \$14 ಯು.ಎಸ್ ಬಿಲಿಯನ್ ಡಾಲರ್ ಹೂಡಿಕೆಯ ನಿರೀಕ್ಷೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿಯಾಗಿ ಭಾರತವು ಕೂಡ ಇರಾನಿನ ಅಲ್ಯೂಮಿನಿಯಂ ಕೈಗಾರಿಕೆ, ಕಬ್ಬಿಣ ಮತ್ತು ಉಕ್ಕಿನ ಹಳಿಗಳ ತಯಾರಿಕೆ, ಹಾಗೂ ಯುರಿಯಾ ತಯಾರಿಕಾ ಘಟಕಗಳ ಮೇಲೆ \$400 ಮಿಲಿಯನ್ ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡಿದೆ.⁶

ಭಾರತವು ಇಂಡಿಯಾ ಪೋರ್ಟ್ ಗ್ಲೋಬಲ್ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್ ಸಂಸ್ಥೆ (ಜವಾಹರ್‌ಲಾಲ್

ನೆಹರು ಪೋರ್ಟ್ ಟ್ರಸ್ಟ್ ಮತ್ತು ಕಾಂಡ್ಲ ಪೋರ್ಟ್ ಟ್ರಸ್ಟ್ನ ಒಕ್ಕೂಟ) ಹಾಗೂ ಇರಾನಿನ ಆರಿಯ ಬನಾಡರ್ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದೊಂದಿಗೆ 23 ಮೇ 2016ರಂದು ಟೆಹ್ರಾನ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಪ್ಪಂದಕ್ಕೆ ಸಹಿ ಹಾಕಲಾಯಿತು. ಅದರಂತೆ ಭಾರತ ಮತ್ತು ಇರಾನ್ ನಡುವೆ ಮೇ 5, 2015ರಂದು ಸಹಿ ಮಾಡಿದ ಅಂತರ - ಸರ್ಕಾರಿ ಒಪ್ಪಂದದ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಒಪ್ಪಿಗೆಯಾದ ಅಂಶಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ 2 ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗಳನ್ನು, 5 ಬರ್ತ್ ಮತ್ತು 640 ಮೀಟರ್ ಉದ್ದದ ಕಂಟೇನರ್ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗಳನ್ನು ಸುಮಾರು US\$85 ಮಿಲಿಯನ್ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ 18 ತಿಂಗಳ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ಹಾಗೂ 10ವರ್ಷಗಳ ಅವಧಿಗೆ ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಇರಾನ್ ಭಾರತಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿತು.⁷ ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು 2.5 ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್ ನಿಂದ 8 ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್‌ಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದು ಇದರ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿದೆ.

ಸರ್ಕಾರದ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳ ಪ್ರಕಾರ ರಾಜ್ಯ-ಚಾಲಿತ IPGL(ಇಂಡಿಯಾ ಪೋರ್ಟ್ ಗ್ಲೋಬಲ್ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್) ಚಾಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಶಾಹಿದ್ ಬೆಹೆಷ್ಟಿ ಟರ್ಮಿನಲ್ ಅನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತದೆ ಮತ್ತು IPGL 2018 ರಲ್ಲಿ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದಾಗಿನಿಂದ, (ಮೇ 2023 ರವರೆಗೆ) ಇದು ಬ್ರೆಜಿಲ್, ಜರ್ಮನಿ, ರಷ್ಯಾ, ಯುನೈಟೆಡ್ ಅರಬ್ ಎಮಿರೇಟ್ಸ್, ಆಸ್ಟ್ರೇಲಿಯಾ, ಹಾಗೂ ಬಾಂಗ್ಲಾದೇಶದಿಂದ ಸಾಗಣೆ ಸೇರಿದಂತೆ 6.56 ಮಿಲಿಯನ್ ಟನ್‌ಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಬೃಹತ್ ಸರಕುಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಿದೆ. 2023ಕ್ಕೆ ಭಾರತವು ಶಾಹಿದ್ ಬೆಹೆಷ್ಟಿ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ನಲ್ಲಿ 13,282 Twenty-foot Equivalent Unit ಗಳ ಸರಕು ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಗುರಿಯಾಗಿಸಿಕೊಂಡಿದೆ.⁸

ಪಾಕಿಸ್ತಾನವನ್ನು ಬೈಪಾಸ್ ಮಾಡುವುದು

ಪಾಕಿಸ್ತಾನವು 1965 ಮತ್ತು 1971ರ ಭಾರತದೊಂದಿಗಿನ ಯುದ್ಧದಲ್ಲಿ ಪರಾಜಯವನ್ನು ಅನುಭವಿಸಿದನಂತರ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಮುಖಭಂಗವನ್ನು ಅನುಭವಿಸಿತು. ಅಲ್ಲಿಂದ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೂ ಭಾರತದ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ನಡೆಗೂ ಪಾಕಿಸ್ತಾನ ಆಕ್ಷೇಪವನ್ನು ಎತ್ತುತ್ತಲೇ ಬಂದಿದೆ. ಪಾಕಿಸ್ತಾನವು ಯುದ್ಧವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಇರಾನ್ ಕೂಡ ಭಾರತದ ವಿರುದ್ಧ ಪಾಕಿಸ್ತಾನಕ್ಕೆ ಮಿಲಿಟರಿ ಮತ್ತು ಹಣಕಾಸಿನ ಸಹಾಯವನ್ನು ಮಾಡಿತ್ತು.

1979ರ ಇರಾನಿನ ಇಸ್ಲಾಮಿಕ್ ಕ್ರಾಂತಿಯ ನಂತರದ ಅಮೇರಿಕಾ ಮತ್ತು ಇರಾನ್ ಸಂಬಂಧಗಳಲ್ಲಿ ಬಿರುಕು ಕಾಣಿಸಿಕೊಂಡಾಗಿನಿಂದ ಅಮೇರಿಕಾದ ಮಿತ್ರರಾಷ್ಟ್ರವಾದ ಪಾಕಿಸ್ತಾನದ ಜೊತೆ ಬಹಳ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯಿಂದ ವ್ಯವಹರಿಸಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿತು. ಜೊತೆಗೆ ತನ್ನ ವಿದೇಶಾಂಗ ನೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡು ವೈಯಕ್ತಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಕಡೆಗೆ ಚಿಂತನೆ ನಡೆಸಿದರ ಪರಿಣಾಮ ಭಾರತದೊಂದಿಗಿನ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಿತು. ಇದರ ಫಲವಾಗಿ ಭಾರತವು ಕೂಡ ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಉದ್ದೇಶಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಕೈಜೋಡಿಸಿತು.

2003ರಲ್ಲಿ ಭಾರತದ ಪ್ರಧಾನಿ ಅಟಲ್ ಬಿಹಾರಿ ವಾಜಪೇಯಿರವರು ಇರಾನಿನೊಂದಿಗೆ ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ನವೀಕರಣ ಒಪ್ಪಂದಕ್ಕೆ ಸಹಿ ಹಾಕಿದರು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಮೂಲಕ ಭಾರತವು ಅಫ್ಘಾನಿಸ್ತಾನಕ್ಕೆ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಸಾಗಿಸುವಲ್ಲಿ ಪಾಕಿಸ್ತಾನವನ್ನು ಬೈಪಾಸ್ ಮಾಡಬಹುದು. ಅಲ್ಲದೆ ರಷ್ಯಾ, ಇರಾನ್, ಯುರೋಪ್ ಮತ್ತು ಮಧ್ಯ ಏಷ್ಯಾ ನಡುವೆ ಸಮುದ್ರ, ರೈಲು ಮತ್ತು ರಸ್ತೆ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಉತ್ತರ-ದಕ್ಷಿಣ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರಿಡಾರ್‌ಗೆ ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರು ಪ್ರಮುಖ ಗೇಟ್‌ವೇ ಆಗಿರುವುದರಿಂದ ಇದು ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ

ಭಾರತದ ಪ್ರವೇಶವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಿ ಭಾರತದ ವ್ಯಾಪಾರ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಲು ಅನುವು ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಪಾಕಿಸ್ತಾನವು ಅಫ್ಘಾನಿಸ್ತಾನಕ್ಕೆ ಭಾರತದ ಪ್ರವೇಶವನ್ನು ಮತ್ತು ಕಾಬೂಲ್‌ಗೆ ಸರಬರಾಜುಗಳನ್ನು ಕಳುಹಿಸುವುದನ್ನು ತೀವ್ರವಾಗಿ ವಿರೋಧಿಸತೊಡಗಿತು. ಇದಕ್ಕೆ ಪ್ರತಿಯಾಗಿ 2009 ರಲ್ಲಿ ಭಾರತವು ಅಫ್ಘಾನಿಸ್ತಾನ-ಇರಾನ್ ಗಡಿಯಲ್ಲಿರುವ ಝರಂಜ್ ನಿಂದ ಖಾಶ್ ನದಿಯ ತೀರದಲ್ಲಿರುವ ದಿಲಾರಮ್ ನಗರಕ್ಕೆ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಿಸುವ ಮೂಲಕ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯಿಸಿತು. ಭಾರತವು ನಿರ್ಮಿಸಿದ ಝರಂಜ್-ದಿಲಾರಮ್ ರಸ್ತೆಯು ಅಫ್ಘಾನಿಸ್ತಾನದ ಗಾಲ್ಯಾಂಡ್ ಹೆದ್ದಾರಿಯ ಮೂಲಕ ಹೆರಾತ್, ಕಂದಹಾರ್, ಕಾಬೂಲ್ ಮತ್ತು ಮಜಾರ್-ಎ-ಷರೀಫ್ ಎಂಬ ನಾಲ್ಕು ಪ್ರಮುಖ ನಗರಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆ ಪ್ರವೇಶವನ್ನು ಸಂಪರ್ಕಿಸುತ್ತದೆ.⁹ ಇದರಿಂದ ಪಾಕಿಸ್ತಾನವು ಗ್ವಾಡರ್ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಚೀನಾದ ಸಹಾಯದಿಂದ ಹಾರ್ಮುಜ್ ಜಲಸಂಧಿಯ ಮೂಲಕ ಭಾರತಕ್ಕೆ ಆಮದಾಗುವ ಇಂಧನಗಳ ಮೇಲೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ಸಾಧಿಸುವುದನ್ನು ತಡೆಯಬಹುದು. ಗ್ವಾಡರ್ ಬಂದರು ಚೀನಾದ ಹಡಗುಗಳು ಮತ್ತು ಜಲಾಂತರ್ಗಾಮಿ ನೌಕೆಗಳಿಗೆ ನೆಲೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಈ ಬಂದರಿನ ದ್ವಿಬಳಕೆಯ ನಾಗರಿಕ ಸೇನಾ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಭಾರತಕ್ಕೆ ನೇರವಾದ ಭದ್ರತಾ ಬೆದರಿಕೆಯನ್ನು ಉಂಟುಮಾಡಬಹುದು. ಇದರಿಂದ ಭವಿಷ್ಯದಲ್ಲಿ ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರನ್ನು ಮಿಲಿಟರಿ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗಳಿಗೂ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸಬಹುದು.¹⁰

ತೈಲಾಧಾರಿತ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಿ ಕೊಳ್ಳಬಹುದು

ತೈಲ ಸಂಪನ್ಮೂಲವು ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಹಿಂದಿನ ಪ್ರಮುಖ ಕಾರಣಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದಾಗಿದೆ. ಈ ಮೊದಲು ಇರಾನ್ ಭಾರತದ ಎರಡನೇ ತೈಲ ರಫ್ತುದಾರ ರಾಷ್ಟ್ರವಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ 2006ರಲ್ಲಿ ಇರಾನ್ ಮೇಲೆ ವಿಧಿಸಿದ ವ್ಯಾಪಾರ

ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ನಿರ್ಬಂಧಗಳಿಂದಾಗಿ ಇರಾನ್ ಜೊತೆಗಿನ ಎಲ್ಲಾ ಆರ್ಥಿಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ ಈಗ 7ನೇ ಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಕುಸಿದಿದೆ. 2016 ಮೇ ನಲ್ಲಿ ನಡೆದ ದ್ವಿಪಕ್ಷೀಯ ಮಾತುಕತೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಧಾನಿ ಮೋದಿಯವರು ಭವಿಷ್ಯದಲ್ಲಿ ಇರಾನ್‌ನಿಂದ ಆಗುವ ತೈಲ ಆಮದಿನ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ದ್ವಿಗುಣಗೊಳಿಸಲಾಗುವುದು ಹಾಗೂ ಮುಂದಿನ ಹತ್ತು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಅಂದಾಜು 400,000 ಬ್ಯಾರಲ್ ತೈಲವನ್ನು ಆಮದು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾಗುವುದು ಎಂದು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಒಂದು ವೇಳೆ ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾದರೆ ಸಾಗಣೆಯ ವೆಚ್ಚ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿ ಇನ್ನೂ ಕಡಿಮೆ ದರದಲ್ಲಿ ತೈಲವು ಲಭ್ಯವಾಗುವುದರಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಸಂಶಯವಿಲ್ಲ.¹¹

ಅಫ್ಘಾನಿಸ್ತಾನದ ಸ್ಥಿರತೆ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ

ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಮತ್ತೊಂದು ಪಾಲುದಾರ ದೇಶವಾದ ಅಫ್ಘಾನ್ ಭಾರತದೊಂದಿಗೆ ತನ್ನ ಒಪ್ಪಂದವನ್ನು ಮರುನವೀಕರಣಗೊಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಪ್ರಯತ್ನಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಇದು ಪಾಕಿಸ್ತಾನದ ಮೇಲಿನ ತನ್ನ ಅವಲಂಬನೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಬಯಸುತ್ತಿದೆ. ಕಾರಣ ಅಫ್ಘಾನಿಸ್ತಾನವು ಕೇವಲ ಭೂಮಿಯಿಂದ ಸುತ್ತವರೆದಿದ್ದು ಯಾವುದೇ ಸಮುದ್ರಮಾರ್ಗಕ್ಕೂ ನೇರ ಪ್ರವೇಶ ಇಲ್ಲದಿರುವುದು ಅದರ ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬಳಲುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಸಮುದ್ರ ಮಾರ್ಗಕ್ಕೆ ಅಫ್ಘಾನಿಸ್ತಾನದ ಪ್ರವೇಶವು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಪಾಕಿಸ್ತಾನ ಮತ್ತು ಇರಾನ್ ಮೂಲಕ ಮಾತ್ರ ಸಾಧ್ಯ. ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ, ಪಾಕಿಸ್ತಾನದ ಬಂದರು ನಗರವಾದ ಕರಾಚಿಯು ಅಫ್ಘಾನಿಸ್ತಾನಕ್ಕೆ ತೆರೆದ ನೀರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಪ್ರವೇಶವನ್ನು ಒದಗಿಸಿದೆ. ಆದಾಗ್ಯೂ, ಅಫ್ಘಾನ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಪಾಕಿಸ್ತಾನದ ಸ್ನೇಹಿಯಲ್ಲದ ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ನೀತಿಗಳು ಕರಾಚಿ ಬಂದರಿನ ಅತ್ಯುತ್ತಮ ಬಳಕೆಗೆ ಅಡ್ಡಿಯಾಗಿದ್ದು ಪೂರ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಕಾಬೂಲ್ ಮತ್ತು ಇಸ್ಲಾಮಾಬಾದ್ ನಡುವಿನ ಆರ್ಥಿಕ ಸಂಬಂಧಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ತೊಡಕಾಗಿವೆ ಎಂದು

ಉಲ್ಲೇಖಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಚಹಾರ್ ಬಂದರು ಭಾರತವು ಅಫ್ಘಾನಿಸ್ತಾನದೊಂದಿಗೆ ವ್ಯಾಪಾರವನ್ನು ಮಾಡುವ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತದೆ. 2016ರಲ್ಲಿ ಇರಾನ್-ಭಾರತ ಮತ್ತು ಅಫ್ಘಾನಿಸ್ತಾನದ ನಡುವೆ ಚಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ತ್ರಿಪಕ್ಷೀಯ ಆರ್ಥಿಕ ಒಪ್ಪಂದವಾಯಿತು. ಅದರ ಜೊತೆಗೆ ಒಟ್ಟು 11 ತಿಳುವಳಿಕೆ ಪತ್ರಗಳಿಗೆ (MoUs) ಸಹಿ ಹಾಕಲಾಯಿತು. ಅದರಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖವಾದ ಅಂಶವೆಂದರೆ ಅಫ್ಘಾನಿಸ್ತಾನ-ಭಾರತ-ಇರಾನ್ ನಡುವಿನ ತ್ರಿಪಕ್ಷೀಯ ಸಾರಿಗೆ ಒಪ್ಪಂದ. ಈ ಮೂರು ದೇಶಗಳು ಚಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಪ್ರಮುಖ ಪಾಲುದಾರ ದೇಶಗಳಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಇದು ಭಾರತೀಯ ಸರಕುಗಳು ಇರಾನ್ ಮೂಲಕ ಅಫ್ಘಾನಿಸ್ತಾನ ತಲುಪಲು ಅನುಮತಿಯನ್ನು ನೀಡುತ್ತವೆ. ಭಾರತವು ಈಗಾಗಲೇ ಅಫ್ಘಾನಿಸ್ತಾನದ ದಿಲಾರಮ್ ನಿಂದ ಝರಂಜ್‌ವರೆಗೆ ಸುಮಾರು 218 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಿದ್ದು, ಅದನ್ನು ಚಹಾರ್ ಬಂದರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಗುರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಗುಜರಾತಿನ ಕಾಂಡ್ಲಾ ಬಂದರಿನಿಂದ ಚಹಾರ್ ಬಂದರಿಗೆ ಸುಮಾರು 1000 ಕಿ.ಮೀ ಅಂತರವಿದ್ದು ಇದು ಭಾರತದ ರಾಜಧಾನಿಯಾದ ದೆಹಲಿಯಿಂದ ಮುಂಬೈವರೆಗಿನ ಅಂತರ 1409 ಕಿ.ಮೀ ಗಿಂತಲೂ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಭಾರತದ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಚಹಾರ್ ಬಂದರಿಗೆ ಸಾಗಣೆಮಾಡಿ ಅಲ್ಲಿಂದ ದಿಲಾರಮ್-ಝರಂಜ್ ಹೆದ್ದಾರಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಅಫ್ಘಾನಿಸ್ತಾನಕ್ಕೆ ತಲುಪಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ವ್ಯಾಪಾರಕ್ಕಾಗಿ ಪಾಕಿಸ್ತಾನದ ಮೇಲಿನ ಅವಲಂಬನೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬಹುದು. 2017ರ ಅಕ್ಟೋಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಅಫ್ಘಾನಿಸ್ತಾನಕ್ಕೆ ಭಾರತ ಮೊದಲ ಗೋಧಿಯನ್ನು ಚಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಮೂಲಕ ಕಳುಹಿಸಲಾಯಿತು. 2020 ರ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಭಾರತ ಮತ್ತು ಅಫ್ಘಾನಿಸ್ತಾನದ ನಡುವಿನ ವ್ಯಾಪಾರವು ಕೇವಲ US\$1.1 ಬಿಲಿಯನ್ ನಷ್ಟಿದೆ.

ಅಲ್ಲದೆ ದಕ್ಷಿಣ ಅಫ್ಘಾನಿಸ್ತಾನದ ಝಬುಲ್ ಕಬ್ಬಣದ ಅದಿರು ಗಣಿಗಳಿಂದ ಇರಾನ್ ಬಂದರಿನವರೆಗೆ 560 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವಲ್ಲಿಯೂ ಭಾರತವು ಕೈಜೋಡಿಸಿದೆ.¹²

ಚಹಾರ್ ಜಹೇದಾನ್ ರೈಲಾಯೋಜನೆ

ಚಹಾರ್ -ಜಹೇದನ್-ಸರಖ್ಸ್ ರೈಲ್ವೆ ಜಂಟಿ ಚಹಾರ್ ಯೋಜನೆಯ ಭಾಗವಾಗಿದ್ದು, ಭವಿಷ್ಯದಲ್ಲಿ ಅಫ್ಘಾನಿಸ್ತಾನಕ್ಕೆ ರೈಲು ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಯ ಮೂಲಕ ಚಹಾರ್ ಸಂಪರ್ಕಿಸಲು ನೋಡುತ್ತಿದೆ. ಚಹಾರ್ ಬಂದರನ್ನು ರೈಲು ಜಾಲಕ್ಕೆ ಜೋಡಿಸಿದರೆ ಸರಕು ನಿರ್ವಹಣೆಯ ಪ್ರಮಾಣ ಗಣನೀಯವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಬಹುದು ಎಂದು ತಜ್ಞರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. 700 ಕಿ.ಮೀ ಉದ್ದದ ಚಹಾರ್-ಜಹೇದಾನ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವಲ್ಲಿ ಭಾರತವೂ ತೊಡಗಿಸಿಕೊಂಡಿದೆ. ಚಹಾರ್-ಜಹೇದಾನ್ ರೈಲ್ವೆ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸಲು 2016 ರಲ್ಲಿ ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯ IRCON ಘಟಕ ಮತ್ತು ಇರಾನಿನ ರೈಲ್ವೆಯ ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ನಡುವೆ ಒಪ್ಪಂದಕ್ಕೆ ಸಹಿ ಹಾಕಲಾಯಿತು. FY22 ರ ಕೇಂದ್ರ ಬಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಹಣಕಾಸು ಸಚಿವಾಲಯವು ಚಹಾರ್ ಬಂದರನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು 100 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಮೀಸಲಿಟ್ಟಿದೆ.¹³

2016 ರಲ್ಲಿ ಭಾರತದ ಪ್ರಧಾನಿ ನರೇಂದ್ರ ಮೋದಿ ಮತ್ತು ಇರಾನ್ ಅಧ್ಯಕ್ಷ ಹಸನ್ ರೌಹಾನಿ ನಡುವೆ ಆದ ಒಪ್ಪಂದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಭಾರತೀಯ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ವಲಯದ ರೈಲ್ವೆ ಕಂಪನಿ IRCON ಇಂಟರ್‌ನ್ಯಾಷನಲ್ ಲಿಮಿಟೆಡ್ ಸುಮಾರು US\$1.6 ಶತಕೋಟಿ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ನಿಧಿಯನ್ನು ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡುವುದಾಗಿ ವಾಗ್ದಾನ ಮಾಡಿತ್ತು. ಆದರೆ ಇರಾನ್ ಮೇಲೆ ಅಮೇರಿಕಾ ನಿರ್ಬಂಧಗಳನ್ನು ವಿಧಿಸಿದ ನಂತರ 2020ರಲ್ಲಿ ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಹಣವನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ವಿಫಲವಾಯಿತು. ಇದರಿಂದ

ಇರಾನ್ ತನ್ನ ಅಸಮಧಾನವನ್ನು ಹೊರಹಾಕಿ, ಒಂದುವೇಳೆ ಭಾರತವು ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಮುಂದುವರೆಯದಿದ್ದರೆ ತನ್ನ ದೇಶೀಯ ಕಂಪನಿಗಳ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದೊಂದಿಗೆ ಮುಂದುವರೆಯಲು ನಿರ್ಧರಿಸಿರುವುದಾಗಿ ತಿಳಿಸಿದೆ.

ಉತ್ತರ-ದಕ್ಷಿಣ ಸಾರಿಗೆ ಹೆದ್ದಾರಿ ಯೋಜನೆ (NSTC: North-South Transport Corridor)

ಚೀನಾದ ನಂತರ, ಭಾರತವು ತನ್ನ ಸ್ವಂತ ಅಗತ್ಯಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಪ್ರಪಂಚದ ಇತರ ಭಾಗಗಳಿಗೆ ಅಗ್ಗದ ಕಾರ್ಮಿಕ ಬಲವನ್ನು ಒದಗಿಸುವಲ್ಲಿ ಮುಂದಿದೆ ಹಾಗೂ ಜಗತ್ತಿನಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಪ್ರಮುಖ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಬದಲಾವಣೆಯಾದರೆ ಭಾರತವೂ ಅದರಿಂದ ಪ್ರಯೋಜನ ಪಡೆಯುತ್ತದೆ. ಚೀನಾ ಈಗಾಗಲೇ \$248 ಮಿಲಿಯನ್ ಡಾಲರ್ ಹಣವನ್ನು ಪಾಕಿಸ್ತಾನದ ಗ್ವಾಡರ್ ಬಂದರಿನ ಹಂತ-1 (ಗ್ವಾಡರ್ ಬಂದರು ಪಾಕಿಸ್ತಾನದ ಆಳವಾದ ನೀರಿನ ಬಂದರು ಇದಾಗಿದ್ದು ಆರ್ಥಿಕ, ರಾಜಕೀಯ ಹಿತಾಸಕ್ತಿ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯತಂತ್ರದ ಉದ್ದೇಶಗಳಿಗಾಗಿ ಚೀನಾವು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುತ್ತಿದೆ) ರಲ್ಲಿ ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡಿದ್ದು ಹಂತ-2ರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು \$1.02 ಬಿಲಿಯನ್ ಡಾಲರ್ ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡಲು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಿದೆ. ಚೀನಾದ ಬೃಹತ್ ಹೂಡಿಕೆಯ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಗ್ವಾಡರ್ ಬಂದರು 13 ಬರ್ತ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ಸುಮಾರು 350,000 ಡೆಡ್‌ವೇಟ್ ಟನ್‌ಗಳ ಬೃಹತ್ ವಾಹಕಗಳನ್ನು ಹಿಡಿದಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ವ್ಯಾಪಾರದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಗ್ವಾಡರ್ ಬಂದರು ಸಿಸ್ತಾನ್-ಬಲೂಚಿಸ್ತಾನ್ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ನಿಸ್ಸಂದೇಹವಾಗಿ ಅತ್ಯಂತ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಭಾರತ ಚೀನಾದ ಸಿಲ್ಕ್ ರೋಡ್ ಆರ್ಥಿಕಪಟ್ಟಿಗೆ ಸಮನಾದ ಸಮರ್ಥ ವ್ಯಾಪಾರ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ರಚಿಸುವ ಗುರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಸುಮಾರು US\$635 ಮಿಲಿಯನ್ ಡಾಲರ್ ಹಣವನ್ನು ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರು ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡಲು ಸಿದ್ಧವಿದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಚಬಹಾರ್

ಯೋಜನೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಹಿಂದಿನ ಭಾರತದ ಧೀರ್ಘಾವಧಿಯ ಗುರಿ ಉತ್ತರ-ದಕ್ಷಿಣ ಸಾರಿಗೆ ಹೆದ್ದಾರಿ ಕಾರಿಡಾರ್. ಈ ಯೋಜನೆಯು ಮೊದಲಿಗೆ 2000ರಲ್ಲಿ ಚರ್ಚಿಸಲಾಯಿತು. ರಷ್ಯಾದ ಬಾಲ್ಟಿಕ್ ಸಮುದ್ರ ತೀರವನ್ನು ಇರಾನ್ ಮೂಲಕ ಅರೇಬಿಯನ್ ಸಮುದ್ರದಲ್ಲಿನ ಭಾರತದ ಪಶ್ಚಿಮ ಬಂದರುಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕಿಸುವ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರಿಡಾರ್ ಅನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವ ಆಲೋಚನೆಯಿಂದ ರಷ್ಯಾ, ಭಾರತ ಮತ್ತು ಇರಾನ್ 2002 ರಲ್ಲಿ 7,200-ಕಿಮೀ ಉದ್ದದ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಉತ್ತರ-ದಕ್ಷಿಣ ಸಾರಿಗೆ ಕಾರಿಡಾರ್ (NSTC) ಅನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಒಪ್ಪಂದಗಳಿಗೆ ಸಹಿ ಹಾಕಿದವು. ಮೂರು ವರ್ಷಗಳ ನಂತರ, ಅಜೆರ್ಬೈಜಾನ್‌ಕೂಡ ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಸಹಿ ಹಾಕಿತು. ಈ ಒಪ್ಪಂದವನ್ನು ಅಂತಿಮವಾಗಿ 13 ದೇಶಗಳು - ಭಾರತ, ರಷ್ಯಾ, ಇರಾನ್, ಅಜೆರ್ಬೈಜಾನ್, ಬೆಲಾರಸ್, ಬಲ್ಗೇರಿಯಾ, ಅರ್ಮೇನಿಯಾ, ಕಝಾಕಿಸ್ತಾನ್, ಕಿರ್ಗಿಸ್ತಾನ್, ಓಮನ್, ತಜಕಿಸ್ತಾನ್, ಟರ್ಕಿ ಮತ್ತು ಉಕ್ರೇನ್ ಅಂಗೀಕರಿಸಿದವು. ಆದರೆ ಈ ಯೋಜನೆಯು ಗ್ರಹಿಸಿದ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಮತ್ತು ಪ್ರಮುಖ ಶಕ್ತಿಗಳಿಂದ ತೋರಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ತೀವ್ರತೆಯ ಹೊರತಾಗಿಯೂ, ಇರಾನಿನ ಪರಮಾಣು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದ ಮೇಲೆ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ನಿರ್ಬಂಧಗಳಿಂದಾಗಿ ಯೋಜನೆಯ ಅನುಷ್ಠಾನದಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ನಿಧಾನಗತಿಯ ಚಲನೆಯನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು.¹⁴ ಈ ಯೋಜನೆಯು ಇನ್ನೂ ಪ್ರಾಥಮಿಕ ಹಂತದಲ್ಲಿದೆ. ಒಂದುವೇಳೆ ಭಾರತವು ಮಶ್ಹಾದ್ ಮೂಲಕ NSTC ಸೇರಿದರೆ ಬಾಲ್ಟಿಕ್ ರಾಜ್ಯಗಳ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ರಷ್ಯಾ ಮತ್ತು ಯುರೋಪ್ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಿಗೂ ವ್ಯಾಪಾರವನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಬಹುದು.

NSTC ಅಧ್ಯಯನಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಈ ಮಾರ್ಗವು ಸಾರಿಗೆ ಸಮಯವನ್ನು ಶೇ.60 ರಷ್ಟು ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಶೇ.50 ರಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುತ್ತದೆ.

ಜೊತೆಗೆ ಈ ಯೋಜನೆಯ ಭೂ ವ್ಯಾಪಾರ ಮಾರ್ಗಗಳು ಶಕ್ತಿ ಸಮೃದ್ಧಿ ದೇಶಗಳಾದ ಮಧ್ಯಪ್ರಾಂತ್ಯ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳೊಂದಿಗೆ ವ್ಯವಹಾರವನ್ನು ಸುಲಭಗೊಳಿಸುತ್ತದೆ. ಭಾರತವು ನಾಲ್ಕನೇ ಅತಿದೊಡ್ಡ ಇಂಧನ ಬಳಕೆದಾರ ದೇಶವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ತುರ್ಕುಮೆನಿಸುತ್ತಾನೆ, ಕಚ್ಚಿಕೊಂಡಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿರುವ ಹೇರಳವಾದ ಅನಿಲ ನಿಕ್ಷೇಪಗಳು ಭಾರತದ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ಶಕ್ತಿಯ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಪೂರೈಸಲು ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತದೆ.

ಭಾರತದ ರಕ್ಷಣೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಪಾಕಿಸ್ತಾನ ಮತ್ತು ಚೀನಾದ ಮಿಲಿಟರಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಮೇಲೆ ಗಮನಹರಿಸಲು ಹಾಗೂ ಅವರ ಹೆಜ್ಜೆಗುರುತುಗಳನ್ನು ಭೇದಿಸಲು ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರು ಭಾರತದ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತ ಮಹತ್ವದ ಸ್ಥಾನವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿದೆ.

ಉಪಸಂಹಾರ

ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯಿಂದಾಗಿ ಇರಾನ್ ತನ್ನ ವ್ಯಾಪಾರವನ್ನು ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಪಾಲುದಾರರ ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ವೈವಿಧ್ಯಗೊಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಏಕೆಂದರೆ ಹೀಗಾಗಲೇ ತನ್ನಮೇಲಿನ ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ನಿರ್ಬಂಧಗಳಿಂದಾಗಿ ಕೇವಲ ರಷ್ಯಾ ಮತ್ತು ಚೀನಾ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳು ಇರಾನಿನ ವ್ಯಾಪಾರದಲ್ಲಿ ಅಗ್ರಗಣ್ಯ ಪಾಲುದಾರರಾಗಿದ್ದು ಇರಾನಿನ ಆರ್ಥಿಕತೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಕಾಣಬಹುದು. ಇದರಿಂದ ಇರಾನ್ ತನ್ನ ಕಚ್ಚಾತ್ಮಲ ಮತ್ತು ಪೆಟ್ರೋಕೆಮಿಕಲ್ ಉತ್ಪನ್ನಗಳ ವಲಯದಲ್ಲಿ ಈ ಎರಡು ರಾಷ್ಟ್ರಗಳೇ ಭಾಗಶಃ ಏಕಸ್ವಾಮ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದುವುದನ್ನು ತಡೆಯಬೇಕಿದೆ. ಭವಿಷ್ಯದಲ್ಲಿನ ರಾಜಕೀಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಗುರಿಯಾಗಿ ಶತ್ರುಗಳು ಮಿತ್ರರಾಗುವ ಅಥವಾ ಮಿತ್ರರು ಶತ್ರುಗಳಾಗುವ ಸಂಭವವಿರುವುದರಿಂದ ಇರಾನ್ ಮತ್ತಷ್ಟು ಆರ್ಥಿಕ ನಷ್ಟಕ್ಕೆ ಗುರಿಯಾಗುವ ಅಪಾಯವಿರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಭಾರತದಂತಹ ದೈತ್ಯ ಶಕ್ತಿಯು ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ

ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಒಪ್ಪಂದದ ಕಾರಣದಿಂದಾಗಿ ತನ್ನ ಆರ್ಥಿಕಾಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಒಳಗೊಳ್ಳುವುದರಿಂದ ಇರಾನಿಗೂ ಕೂಡ ಹಲವು ರಾಷ್ಟ್ರಗಳೊಂದಿಗೆ ವ್ಯಾಪಾರವನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು.

USA ಜೊತೆಗೆ ಯುರೋಪಿಯನ್ ಯೂನಿಯನ್, ದಕ್ಷಿಣ ಕೊರಿಯಾ, ಸ್ವಿಟ್ಜರ್ಲೆಂಡ್, ಜಪಾನ್ ಆಸ್ಟ್ರೇಲಿಯಾದಂತಹ ಕೆಲವು ದೇಶಗಳು ಕೂಡ ಇರಾನ್‌ಮೇಲೆ ವಿವಿಧ ರೀತಿಯ ನಿರ್ಬಂಧಗಳನ್ನು ಹೊರಡಿಸಿವೆ. ಈ ನಿರ್ಬಂಧಗಳು ಭಾರತ ಮತ್ತು ಇತರ ದಕ್ಷಿಣಪ್ರಾಂತ್ಯದ ದೇಶಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ ಇತರರನ್ನು ಇರಾನಿನ ಆರ್ಥಿಕತೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಿಂದ ನಿರ್ಬಂಧಿಸಲಾಗಿದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆಯಾಗಿ ಚಬಹಾರ್ ಯೋಜನೆಯು USA ಮತ್ತು ಇರಾನ್ ನಡುವಿನ ವ್ಯಾಪಕವಾದ ಭೌಗೋಳಿಕ ರಾಜಕೀಯ ಕಾರಣಗಳಿಗೆ ಗುರಿಯಾಗುತ್ತಲೇ ಇರುವುದರಿಂದಾಗಿ ಭಾರತದ ಮಹತ್ವಾಕಾಂಕ್ಷಿ ಯೋಜನೆಯಾದ ಚಬಹಾರ್ ಯೋಜನೆಯ ಮೇಲೆ ಪ್ರತಿಕೂಲ ಪರಿಣಾಮಬೀರುತ್ತಲೇ ಇದೆ.

ಚೀನಾದ ವಿದೇಶಾಂಗ ನೀತಿಯನ್ನು ಎದುರಿಸಲು ನಮಗೆ ಇರಾನ್‌ನ ಜೊತೆಗಿನ ಸಂಬಂಧವು ಅತಿ ಅಗತ್ಯವಾಗಿದೆ. ತನ್ನ ಒನ್ ಬೆಲ್ಟ್ ಒನ್ ರೋಡ್ ಯೋಜನೆ ಮತ್ತು ಮಾರಿಟೈಮ್ ಸಿಲ್ಕ್‌ರೋಡ್ ಮೂಲಕ ಭಾರತವನ್ನು ಬಹುತೇಕ ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆ ಸುತ್ತುವರೆದಿದೆ. ಇರಾನ್ ಚೀನಾದ ವಸಹಾತು ಆದರೆ ಭವಿಷ್ಯದಲ್ಲಿ ಹಲವು ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇರಾನ್ ಭಾರತದಿಂದ ದೂರ ಹೋದರೆ ಭಾರತವು ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಯಿಂದ ಚೀನಾದ ಮುತ್ತಿಗೆಗೆ ಒಳಪಡುತ್ತದೆ. ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಭಾರತದ ಆರ್ಥಿಕತೆ ಬಹಳಷ್ಟು ಹದಗೆಡುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ಭಾರತದ ಹೊರಗೆ ಚೀನಾವು ಭಾರತದಿಂದ ಎಲ್ಲಾ ವ್ಯಾಪಾರ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಕಸಿದುಕೊಳ್ಳುವ ಸಾಧ್ಯತೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಭಾರತದ ಹಿತಾಸಕ್ತಿಗೂ ಕೂಡ ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರು ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ, ರಾಜಕೀಯವಾಗಿ ಮತ್ತು

ಭೌಗೋಳಿಕವಾಗಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅತ್ಯಂತ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡಿದೆ.

ಕೊನೆಟಿಪ್ಪಣಿಗಳು

1. Jawad Falak, Zeeshan Muneer and Hassan Riaz, (n.d). "Chabahar"India's *Economic Gambit*.
<https://cscr.pk/pdf/ib/Chabahar.pdf>
2. Amirthan, S. (2016). What are India, Iran, and Afghanistan's Benefits from the Chabahar Port Agreement? *Strategic Analysis*, 41(1), 87–93.
<https://doi.org/10.1080/09700161.2016.1249184>.
3. Omidi, A., & Noolkar-Oak, G. (2021). Geopolitics of Chabahar Port for Iran, India and Afghanistan. *South Asia Research*, 42(1), 21–39.
<https://doi.org/10.1177/02627280211055981> p.27
4. Narayan, S. M. S. (2023, July 27). India, Iran set to ink long-term deal on Chabahar port | Mint. *Mint*.
<https://www.livemint.com/news/india/india-iran-set-to-ink-long-term-deal-on-chabahar-port-11690482752365.html>
5. *GDP growth (annual %) India*. (n.d.). World Bank Open Data.
<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=IN>
6. Omidi, A., & Noolkar-Oak, G. (2021). Geopolitics of Chabahar Port for Iran, India and Afghanistan p.26
7. ವಿದೇಶಾಂಗ ವ್ಯವಹಾರಗಳ ಸಚಿವಾಲಯ, ಸಿ.ಎಂ ರಮೇಶ್‌ವರ ಪ್ರಶ್ನೆ ಸಂಖ್ಯೆ 432, ದಿನಾಂಕ: 21.07.2016 (ಚಬಹಾರ್ ಬಂದರಿನ ಕುರಿತು ಭಾರತ ಮತ್ತು ಇರಾನ್ ನಡುವಿನ ಇತ್ತೀಚಿನ ಒಪ್ಪಂದದ ಮುಖ್ಯಾಂಶ ಮತ್ತು ಅದು ಭಾರತಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸಹಾಯಕವಾಗಿದೆ?)ಕ್ಕೆ ವಿದೇಶಾಂಗ ವ್ಯವಹಾರಗಳ ಸಚಿವ ವಿ.ಕೆ ಸಿಂಗ್ ರವರು ನೀಡಿದ ಉತ್ತರ.
8. Narayan, S. M. S. (2023, July 27). India, Iran set to ink long-term deal on Chabahar port
9. Amirthan, S. (2016b). What are India, Iran, and Afghanistan's Benefits from the Chabahar Port Agreement? *Strategic Analysis*, 41(1), 87–93.
<https://doi.org/10.1080/09700161.2016.1249184>
10. Sujata Ashwarya Cheema. (2017). Indo-Iran Relations in the Post-Cold War; A Neo-Realist analysis. In R. Sidda Goud, Manisha Mookherjee. (ed.) *India and Iran in Contemporary Relations*, Allied publishers Priv.Ltd., p.27
11. India Today webdesk. (2017). New Delhi, updated: Aug 10, 2017 14:07 IST
12. Anns George. (2017). Chabahar Port and India's New Strategic Outpost in Middle East. In R. Sidda Goud, Manisha Mookherjee. (ed.) *India and Iran in Contemporary Relations*, Allied publishers Priv. Ltd., p.89.
13. Narayan, S. M. S. (2023, July 27). India, Iran set to ink long-term deal on Chabahar port
14. Johny, S. (2023, May 20). *North-South Transport Corridor | Connecting continents*. The Hindu.
<https://www.thehindu.com/news/international/north-south-transport-corridor-connecting-continents/article66875206.ece>