



# Geopolitical Report



## Geopolitica del porto iraniano di Chabahar

Volume 6

Year 2021

A publication of ASRIE Analytica

Online ISSN: 2532-845X

# Geopolitical Report

A publication of ASRIE Analytica

Website: [www.asrie.org](http://www.asrie.org) Email: [info@asrie.org](mailto:info@asrie.org)

Online ISSN: 2532-845X

Date: July 2021

Editor: **Giuliano Bifulchi**

Author: **Silvia Boltuc**

## Scope

ASRIE Analytica is a geopolitical analysis platform whose aim is to transform current events into valuable Intelligence for the decision-making process. Our goal is to interpret what is happening in the world filtering the amount of data and information which we consider not important in order to understand the contemporary international system and forecast future developments.

ASRIE Analytica's publication, *Geopolitical Report*, aims at investigating the current geopolitical and socio-cultural events and trends which are shaping the world of international relations, business and security creating a debate by allowing scholars and professional experts to share their views, perspectives, work results, reports and research findings. One can submit manuscripts, analytical reports, critical responses, short articles, commentaries, book reviews to [info@asrie.org](mailto:info@asrie.org). Information about the organization's goals, activities, projects, and publications which can be freely downloaded can be found on the website [www.asrie.org](http://www.asrie.org).

## Copyright © 2021 ASRIE Analytica

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, distributed, or transmitted in any form or by any means, including photocopying, recording, or other electronic or mechanical methods, without the prior written permission of the publisher, except in the case of brief quotations embodied in critical reviews and certain other noncommercial uses permitted by copyright law. For permission requests, write to the publisher, addressed "Attention: Permissions Coordinator," at [info@asrie.org](mailto:info@asrie.org).

# Indice

Indice .....	2
Tabella immagini .....	2
Abstract .....	3
Introduzione.....	4
Il potenziale logistico-commerciale di Chabahar .....	7
Chabahar nella geopolitica indiana.....	9
Gli interessi afgani e pakistani e gli attuali accordi di commercio e transito .....	13
L'interesse russo nel porto di Chabahar .....	17
Conclusioni .....	19

## Tabella immagini

Figura 1 Il ruolo logistico del porto di Chabahar a livello regionale e le potenzialità di collegamento tra Afghanistan, Iran e Pakistan .....	4
Figura 2 Il Corridoio Economico Cina-Pakistan .....	6
Figura 3 Il Corridoio di Trasporto Internazionale Nord-Sud.....	6
Figura 4 Immagine satellitare dell'area del porto di Chabahar.....	7
Figura 5 Investimenti e contratti cinesi in Iran nel periodo 2015-2020.....	11
Figura 6 Il progetto di connessione Chabahar-Zaranj-Delaram .....	12
Figura 7 Le direttive commerciali tra il Pakistan e l'Afghanistan .....	14
Figura 8 Interessi indiani e cinesi nei porti di Chabahar e Gwadar. ....	16
Figura 9 Movimentazione dei cargo del porto di Chabahar .....	19

# Geopolitica del porto iraniano di Chabahar

by Silvia Boltuc\*

## English

The port of Chabahar is a trilateral project based on the collaboration between Iran, Afghanistan and India and located in the Gulf of Oman on the south-eastern coast of Iran. Through this infrastructure, Iran has its first deep-water port outside the Strait of Hormuz, Afghanistan gains access to the sea, and India has an alternative route to Pakistan to export its goods to Afghanistan and Central Asia till Russia and Europe. This paper wants to analyse the geopolitical role that Chabahar might play for Iran, India, and Afghanistan. Furthermore, this investigation underlines Chabahar's strategic importance as an alternative logistic infrastructure to the Pakistani port of Gwadar, which is considered the crown jewel of the China-Pakistan Economic Corridor, and examines international and regional actors' strategies in the Indian Ocean and Central Asia which exploited the port of Chabahar to counter their adversaries.

**Key Words:** Chabahar port, Iran, Eurasia, geopolitics, logistics

## Italiano

Il porto iraniano di Chabahar, situato nel Golfo dell'Oman, è un progetto nato dalla collaborazione trilaterale fra Iran, Afghanistan ed India. Attraverso questo progetto l'Iran ha il suo primo porto in acque profonde collocato fuori dallo Stretto di Hormuz e lontano dalle problematiche legate alla sua stabilità, l'Afghanistan ottiene uno sbocco sul mare per i suoi commerci e l'India una rotta alternativa al Pakistan per il suo export verso Kabul e le Repubbliche dell'Asia centrale per poi raggiungere Russia ed Europa. Questo paper si propone di analizzare il ruolo geopolitico del porto di Chabahar per i tre paesi coinvolti. Inoltre, in questa ricerca si è voluto evidenziare l'importanza strategica di Chabahar come diretto concorrente del porto sino-pakistano di Gwadar ed esaminare le diverse strategie che attori internazionali e regionali hanno elaborato sfruttando il porto iraniano per poter contrastare i propri avversari in Asia Centrale e nell'area dell'Indo-Pacifico.

**Parole chiave:** porto di Chabahar, Iran, Eurasia, geopolitica, logistica

*\*Silvia Boltuc is an analyst who has developed her experience in oil & gas pipelines, nuclear power plants, and chemical engineering connected to the world of international relations and geopolitics. Since the beginning of her career, she has paid working visits abroad to enlarge her contacts among local companies and official representatives and collect information and data to produce reports. Currently, she is the Associate Director of ASRIE Analytica where she is running the special program 'Eurasian energy market'. She is also the director of the department Energy and Engineering at CeSEM - Centro Studi Eurasia Mediterraneo. E-mail: boltuc.silvia@gmail.com*

## Introduzione

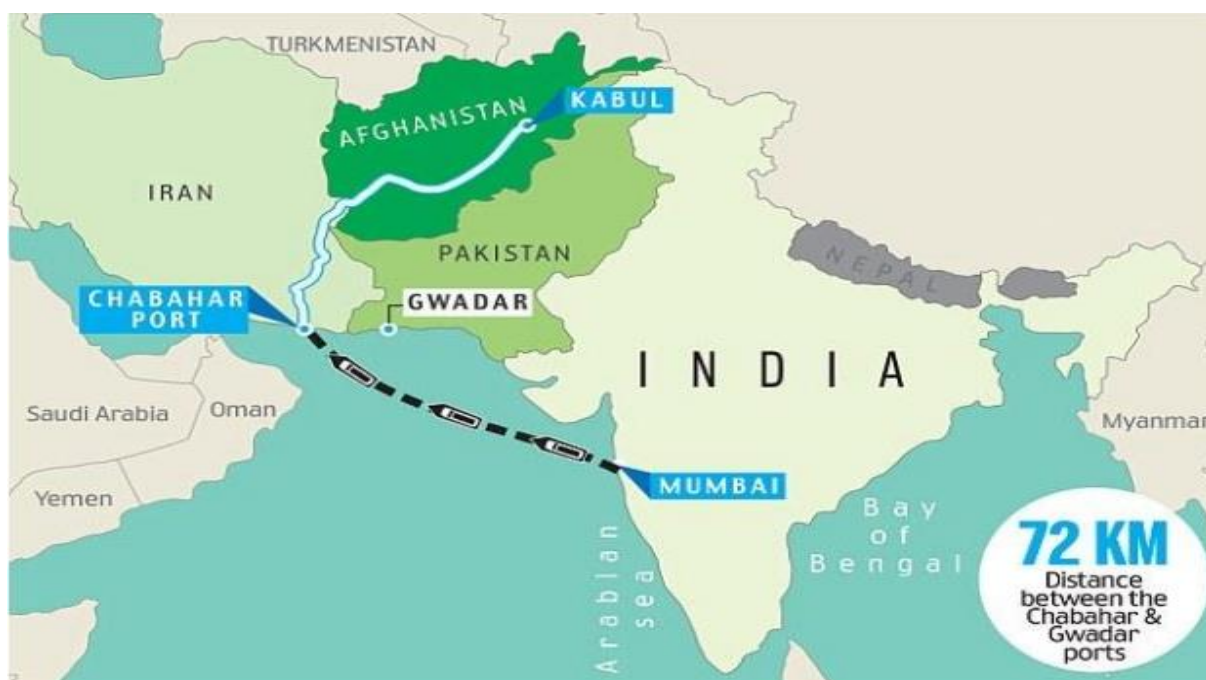


Figura 1 Il ruolo logistico del porto di Chabahar a livello regionale e le potenzialità di collegamento tra Afghanistan, Iran e Pakistan. Fonte: Mufti, Abdul Qadeer, Bahram Amirahmadian, Gulshan Sachedva, *Strategic Analysis of the Chabahar Port. Afghanistan-Iran-India relations*, Afghan Institute for Strategic Studies, Kabul, 2018. [https://www.aiss.af/assets/aiss\\_publication/10cec76bf1b795d8a9629f9c233e157e.pdf](https://www.aiss.af/assets/aiss_publication/10cec76bf1b795d8a9629f9c233e157e.pdf).

Il porto di Chabahar si trova nella regione iraniana del Sistan-Belucistan e fornisce un rapido accesso al Golfo Persico, al Golfo dell'Oman e all'Oceano Indiano. È il primo porto in acque profonde realizzato in Iran adatto ad accogliere navi del peso di 250.000 tonnellate come grandi petroliere. Proprio la vicinanza di questa infrastruttura alle acque aperte internazionali e la sua collocazione fuori dal Golfo Persico e dallo Stretto di Hormuz hanno reso Chabahar un polo strategico per gli attori regionali nonché uno snodo tattico fra Europa, Asia ed Africa.<sup>1</sup>

Il porto rappresenta il punto di accesso più vicino e conveniente alle acque libere ed agli oceani anche per i paesi dell'Asia centrale (Uzbekistan, Tagikistan, Turkmenistan, Kirghizistan e Kazakistan) e una via alternativa al Pakistan per le merci sia indiane che dell'Afghanistan, paese che non ha uno sbocco sul mare. Nel 2016 a tal proposito è

---

<sup>1</sup> "Chabahar capable of competing internationally as a logistic hub" - Tehran Times', *Tehran Times*, november 7, 2020, <https://www.tehrantimes.com/news/454332/Chabahar-capable-of-competing-internationally-as-a-logistic>.

stato firmato un accordo fra i leader iraniani, indiani e afgiani denominato *Trattato di Chabahar* per creare un corridoio di trasporto internazionale.<sup>2</sup>

In aggiunta alla posizione strategica, il porto gode di un particolare regime fiscale essendo una zona economica libera. Nonostante l'Iran sia attualmente sottoposto alle sanzioni statunitensi, su pressioni dell'India gli Stati Uniti hanno esentato l'area portuale. Tale scelta è stata giustificata dalla volontà di aiutare lo sviluppo economico dell'Afghanistan: con buona probabilità gli Stati Uniti vedono nel progetto un tassello strategico per arginare l'espansionismo cinese nell'area essendo Chabahar vicino al porto pakistano di Gwadar finanziato proprio da Pechino (realizzato nella regione del Belucistan e gestito dalla società cinese China Overseas Port Holding Company).<sup>3</sup> Un rapporto dell'Asian Development Bank (ADB), il *Corridor Performance Measurement and Monitoring* (CPMM), ha dipinto un quadro cupo del potenziale dei porti pakistani secondo cui a causa della scarsa infrastruttura di trasporto stradale i carichi in transito sarebbero gestiti alla rinfusa. Con i cospicui investimenti cinesi questo aspetto potrebbe cambiare. Diversamente, quando il porto di Chabahar è stato concepito, si è provveduto immediatamente a studiare anche i rispettivi collegamenti stradali e ferroviari fra i paesi coinvolti ed il porto.<sup>4</sup>

Il porto di Gwadar ed il porto di Chabahar si trovano nello stesso punto di snodo geopolitico di strategie commerciali che si intersecano ortogonalmente. La Cina può sfruttare sia il corridoio che attraverso il Pakistan giunge nel Golfo Persico e sia quello che attraverso l'Iran giunge in Turchia e quindi nel Mediterraneo, rotte a cui fa da alternativa il Corridoio di Trasporto Internazionale Nord-Sud (INSTC) del quale fa parte proprio Chabahar che mira a collegare il Golfo Persico e l'India con il Mar Caspio da dove è possibile raggiungere a sua volta la Russia e l'Europa.

---

<sup>2</sup> 'Agreement on The Establishment of an International Transport and Transit Corridor among the Governments of the Republic of India, the Islamic Republic of Afghanistan and the Islamic Republic of Iran (Chabahar Agreement)', Tehran, 2016, <http://mea.gov.in/Portal/LegalTreatiesDoc/016P2941.pdf>.

<sup>3</sup> Zein Basravi, 'Iran's Chabahar port spared from US sanctions in rare cooperation', *Al Jazeera*, June 20, 2020, <https://www.aljazeera.com/economy/2020/6/20/irans-chabahar-port-spared-from-us-sanctions-in-rare-cooperation>.

<sup>4</sup> CAREC *Corridor Performance Measurement and Monitoring Annual Report 2019*, Manila, 2020, <https://www.carecprogram.org/uploads/carec-cpmm-annual-report-2019.pdf>, p. 40.



Figura 2 Il Corridoio Economico Cina-Pakistan. Fonte: Ashraf, Eram, 'Economic Visions and the Making of an Islamabad- Beijing-Riyadh Triangle: Assessing Saudi Arabia's Role in the China-Pakistan Economic Corridor', *Dirasat*, Riyadh, King Faisal Center for Research and Islamic Studies, 2020, p. 17.



Figura 3 Il Corridoio di Trasporto Internazionale Nord-Sud. Fonte: Ashraf, Eram, 'Economic Visions and the Making of an Islamabad- Beijing-Riyadh Triangle: Assessing Saudi Arabia's Role in the China-Pakistan Economic Corridor', *Dirasat*, Riyadh, King Faisal Center for Research and Islamic Studies, 2020, p. 39.

## Il potenziale logistico-commerciale di Chabahar

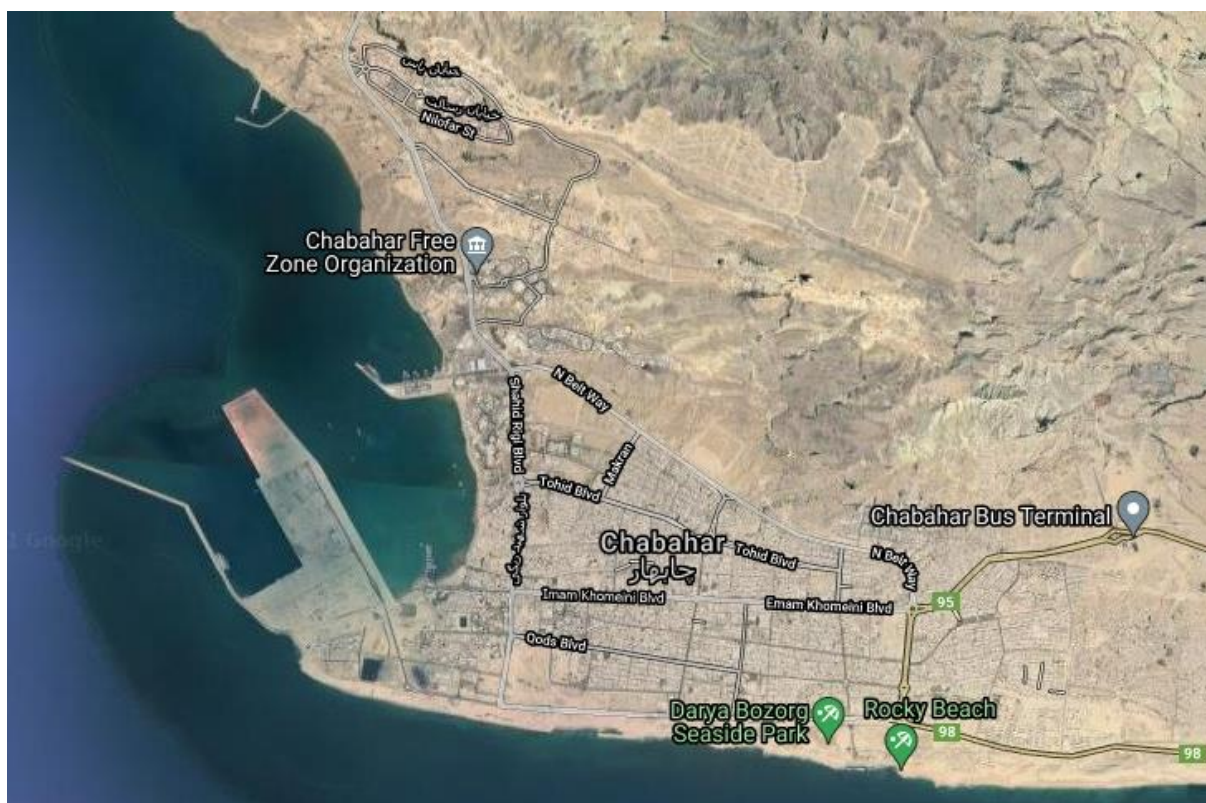


Figura 4 Immagine satellitare dell'area del porto di Chabahar. Fonte: 'Port of Chabahar satellite map', *World Port Source*, 2021. [http://www.worldportsource.com/ports/maps/IRN\\_Port\\_of\\_Chabahar\\_3517.php](http://www.worldportsource.com/ports/maps/IRN_Port_of_Chabahar_3517.php).

Chabahar è l'unico porto oceanico dell'Iran e finora è costituito dai terminal di Shahid Kalantari e Shahid Beheshti, ognuno dei quali ha cinque strutture di ormeggio. Mentre il porto di Gwadar nasce principalmente come tassello degli interessi cinesi e della Belt and Road Initiative, Chabahar è un progetto che coinvolge gli interessi commerciali ed economici di diversi attori e che servirà per lo sviluppo della regione nel suo insieme.

Prima di Chabahar l'Iran non possedeva un porto in acque profonde con accesso alle acque internazionali, bensì un porto all'interno dell'angusto Stretto di Hormuz (porto di Bandar Abbas). Benché attraverso alcune pregevoli infrastrutture, quali l'oleodotto Goreh-Jask, Teheran si sia sottratta alla leva dell'instabilità dello stretto,<sup>5</sup> le grandi navi erano costrette a trasferire il loro carico nei porti degli Emirati Arabi Uniti. Questa

---

<sup>5</sup> Silvia Boltuc, 'Analisi della pipeline Goreh-Jask nello scacchiere geopolitico iraniano', *ASRIE Analytica*, april 6, 2021, <http://www.asrie.org/2021/04/analisi-della-pipeline-di-goreh-jask-nello-scacchiere-geopolitico-iraniano/>.



condizione non solo rendeva l'Iran dipendente dalla monarchia del Golfo, ma si traduceva anche in una cospicua perdita di entrate. In questa ottica, Chabahar rappresenta un importante punto di svolta per il paese.<sup>6</sup>

Un'altra partnership importante da considerare che trarrà beneficio dal nuovo porto è quella con l'Oman che detiene il collegamento tra le regioni dell'Indo-Pacifico ed il Medio Oriente. I due paesi hanno sviluppato congiuntamente il porto dell'Oman di Al Duqm. La linea di navigazione Chabahar-Muscat promuoverà gli scambi commerciali e quindi lo sviluppo del porto iraniano. Va notato che è stato firmato un accordo di trasporto marittimo anche fra l'Oman e l'India, avvalorando la struttura multidimensionale del progetto di Chabahar.<sup>7</sup>

Per l'Iran il porto di Chabahar rappresenta la possibilità di commerciare prodotti liberi dal regime di sanzioni a cui è sottoposto e quindi una chance di risolleverare l'economia del paese. In aggiunta, Teheran punta a rilanciare le regioni meridionali rendendo l'intera area comprensiva del porto un polo ricettivo per il turismo internazionale sull'esempio delle monarchie del Golfo.<sup>8</sup> Se da un lato questo progetto turistico ha creato entusiasmo e aspettative per nuovi posti di lavoro e un miglioramento dell'economia, dall'altro lato il Governo iraniano ha palesato preoccupazioni per una apertura alla globalizzazione che si scontra con la volontà di Teheran di mantenere la propria identità nazionale. Nel progetto turistico sarebbero rilanciate anche le due isole di Qeshm e Kish, entrambe all'interno del Golfo Persico.

Per l'Iran, Chabahar offre un modo per ampliare il commercio regionale, riconnettersi con l'economia globale e rompere l'accerchiamento orchestrato dall'Arabia Saudita e dai suoi alleati regionali e internazionali.

---

<sup>6</sup> 'Mesto porta Chabahar v politike Irana "Vzglyad na Vostok"', *Iran.ru*, July 10, 2020, [https://www.iran.ru/news/analytics/116131/Mesto\\_porta\\_Chabahar\\_v\\_politike\\_Irana\\_Vzglyad\\_na\\_Vostok](https://www.iran.ru/news/analytics/116131/Mesto_porta_Chabahar_v_politike_Irana_Vzglyad_na_Vostok).

<sup>7</sup> 'Oman inks deal with two Iranian ports', *The Journal of Commerce online*, March 8, 2016, [https://www.joc.com/oman-inks-deal-two-iranian-ports\\_20160308.html](https://www.joc.com/oman-inks-deal-two-iranian-ports_20160308.html); 'Chabahar-Muscat shipping line to start operation next week | Hellenic Shipping News Worldwide', *Hellenic Shipping News*, December 13, 2019, <https://www.hellenicshippingnews.com/chabahar-muscat-shipping-line-to-start-operation-next-week/>; Dipanjan Roy Chaudhury, 'India, Oman sign maritime pact; foreign ministers of India-Oman-Iran meet in Muscat', *The Economic Times*, December 24, 2019, <https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/foreign-trade/india-oman-sign-maritime-pact-foreign-ministers-of-india-oman-iran-meet-in-muscat/articleshow/72960154.cms?from=mdr>.

<sup>8</sup> 'Chabahar, Konarak coastlines projected for tourism development', *Teheran Times*, May 22, 2021, <https://www.tehrantimes.com/news/461215/Chabahar-Konarak-coastlines-projected-for-tourism-development>.

Inoltre, se Chabahar venisse inserito nell'INSTC la Repubblica Islamica potrebbe raggiungere i terminali marittimi dei porti baltici amplificando il potenziale dei commerci del paese e il suo ruolo come nodo logistico per il commercio internazionale. Anche se il porto di Chabahar vede tra i promotori il Governo di Kabul, qualora l'Iran grazie a questa infrastruttura dovesse divenire un crocevia del commercio, la Repubblica Islamica potrebbe diminuire l'importanza logistica del territorio afgano che non solo non possiede uno sbocco al mare ed è caratterizzato dal problema decennale relativo alla sicurezza, ma non ha sviluppato reti stradali e ferroviarie adeguate che invece Teheran può garantire.

Chabahar potrebbe altresì essere collegato al porto di Jask, appetibile per i suoi enormi impianti di stoccaggio del petrolio, per cui l'India ha già manifestato il proprio interesse come riserva strategica per soddisfare forniture di emergenza. Quindi, in uno scenario post-sanzioni in cui Teheran potrà riprendere le sue esportazioni di petrolio e gas, Chabahar diverrebbe uno snodo di enorme valore.

Anche l'Uzbekistan senza sbocco sul mare è interessato al porto di Chabahar per diversificare le sue possibilità di esportazione, interesse dimostrato dalla sua partecipazione nel 2020 agli incontri trilaterali e bilaterali con Afghanistan, Iran ed India e dall'aver già realizzato la connettività ferroviaria in Afghanistan come mezzo per collegarsi con le linee ferroviarie iraniane.<sup>9</sup>

Per quanto riguarda la regione caucasica, si può osservare come l'Armenia, isolata da Turchia e Azerbaïjan, potrebbe usufruire del corridoio che la collega all'Iran, con cui il volume di scambi energetici e commerciali è in aumento, per avere uno sbocco per l'import-export via mare.

## **Chabahar nella geopolitica indiana**

L'India ha molteplici interessi nel porto di Chabahar. Investendo nel porto iraniano Nuova Delhi ha tentato di arginare l'espansione dell'area di influenza cinese nei mari e nei territori limitrofi ai propri confini territoriali e nella regione. Inoltre, per la crescente economia indiana Chabahar potrebbe divenire un importante hub commerciale di collegamento con i paesi dell'Asia Centrale e con l'Afghanistan, nonché accorciare le distanze con i mercati europei. Infatti, l'accordo firmato con Afghanistan e Iran concede a Nuova Delhi riduzioni tariffarie per le proprie merci dirette verso l'Asia Centrale il cui obiettivo finale è quello di raggiungere l'Europa. Infine, i porti di Chabahar

---

<sup>9</sup> Rajeswari Pillai Rajagopalan, 'India-Iran-Uzbekistan Pursue Central Asian Connectivity', *The Diplomat*, december 18, 2020, <https://thediplomat.com/2020/12/india-iran-uzbekistan-pursue-central-asian-connectivity/>.

e Gwadar distano solo 172 km fornendo all'India l'occasione per tenere d'occhio le attività navali del Pakistan e la presenza cinese nel Mar Arabico e più in generale nell'Oceano Indiano settentrionale.<sup>10</sup>

Ciononostante, l'evolversi della situazione potrebbe ribaltare il risultato atteso introducendo Pechino nell'equazione. Nel 2016 il primo ministro indiano Narendra Modi aveva promesso un investimento di 500 milioni di dollari che si andava sommando all'esborso per le opere infrastrutturali realizzate per collegare il porto: una autostrada da Delaram nel sud dell'Afghanistan a Zabol al confine iraniano e da Zabol, un'autostrada collegata a Chabahar.<sup>11</sup> Nel 2018 però l'amministrazione Trump si è ritirata dal JCPOA e il Dipartimento del Tesoro ha reimposto le sanzioni ai settori petrolifero e marittimo iraniano raffreddando l'interesse del settore privato. L'India, a cui nel 2018 era stato affidato il controllo del porto, a causa dello scetticismo legato alle sanzioni non è riuscita a reperire investitori e società di gestione dei porti che potessero operare a Chabahar, né tantomeno aziende occidentali disposte a vendere le attrezzature europee necessarie. Quello che doveva essere un progetto estremamente remunerativo per Nuova Delhi, perché l'avrebbe connessa con i mercati dell'Asia centrale e con l'Afghanistan bypassando il territorio pakistano, ha rischiato invece di divenire un progetto milionario ad alto rischio. Pechino non ha tardato ad approfittare dell'incertezza indiana aggiudicandosi contratti per la fornitura di attrezzature cinesi al porto e tentando di subentrare nella sua implementazione. Nel 2019 il ministro degli esteri iraniano ha visitato la Cina ed il Pakistan proponendo di collegare i porti di Chabahar e Gwadar con un sistema ferroviario e palesando l'opportunità che l'Iran entrasse a far parte della Belt and Road Initiative (BRI).<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup> Saber Salem, 'New Opening to The Old Gateway: Chabahar Seaport and The Economic and Strategic Benefits to The Region', *Jindal Journal of International Affairs*, vol. 4, no. 1, 2017, pp. 119–132; Harsh V. Pant, *India-Iran Cooperation at Chabahar Port: Choppy Waters*, March 1, 2018, [https://www.jstor.org/stable/resrep22312?seq=1#metadata\\_info\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/resrep22312?seq=1#metadata_info_tab_contents); Subhomoy Bhattacharjee, 'Chabahar Port and India', *RIS Policy Brief*, no. 80, 2018, [https://www.ris.org.in/sites/default/files/policy\\_brief\\_80-Chabahar\\_port\\_and\\_India.pdf](https://www.ris.org.in/sites/default/files/policy_brief_80-Chabahar_port_and_India.pdf).

<sup>11</sup> 'India to invest \$500 million on Chabahar port in Iran for easy access to Afghanistan, Europe', *Mail Today News*, may 24, 2016, <https://www.indiatoday.in/mail-today/story/india-to-invest-500-million-on-chabahar-port-in-iran-for-easy-access-to-afghanistan-europe-325141-2016-05-24>.

<sup>12</sup> Abhijit Bhattachariyya, 'China ups the ante with Chabahar push', *The Tribune of India*, may 12, 2021, <https://www.tribuneindia.com/news/comment/china-ups-the-ante-with-chabahar-push-251584>; Om Tiwari, '\$400 billion China-Iran deal and concerns about India's Chabahar port project', *India TV*, march 31, 2021, <https://www.indiatvnews.com/opinion/news-400-billion-china-iran-deal-and-concerns-about-india-s-chabahar-port-project-694678>.

Behrouz Aghaei, direttore generale del Dipartimento dei porti e della navigazione per la provincia iraniana del Sistan-Belucistan, ha sottolineato che Pechino ha scambi commerciali marittimi con 162 paesi e opera in 45 porti e che il coinvolgimento cinese potrebbe aumentare gli scambi commerciali di Chabahar con il mondo a un livello molto significativo. Inoltre, se le discussioni in corso sul JCPOA non dovessero andare a buon fine, per l'Iran sarebbe positivo l'inserimento all'interno della BRI cinese.<sup>13</sup>

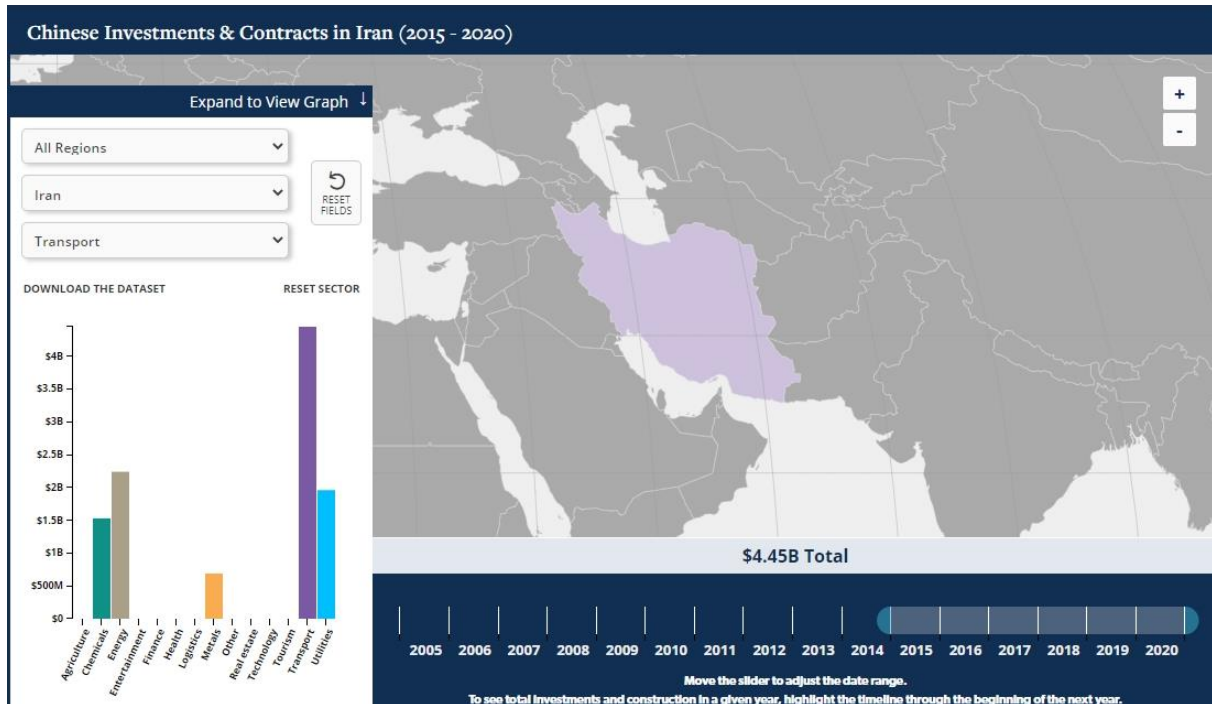


Figura 5 Investimenti e contratti cinesi in Iran nel periodo 2015-2020. Fonte: 'China Global Investment Tracker', | American Enterprise Institute - AEI, 2020. <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>.

Se il ruolo di Nuova Delhi in Iran in generale e nel porto di Chabahar in particolare è messo sotto pressione dell'ascesa di Pechino nell'area e dal recente accordo commerciale di venticinque anni tra la Repubblica Islamica dell'Iran e la Cina,<sup>14</sup> occorre anche considerare la posizione dell'India in Afghanistan, paese nel quale il Governo indiano sta tentando attraverso investimenti ed infrastrutture di espandere la propria influenza mirando ad accrescere il volume di scambi commerciali con Kabul e scontrandosi ovviamente con l'instabilità locale e il problema di sicurezza il quale, a seguito

<sup>13</sup> Ebrahim Fallahi, 'Iran-China partnership to raise Chabahar port's global status', *Tehran Times*, april 27, 2021, <https://www.tehrantimes.com/news/460316/Iran-China-partnership-to-raise-Chabahar-port-s-global-status>.

<sup>14</sup> Sabena Siddiqui, 'Can Chinese investment provide boost to Iran's Chabahar port?', *Al-Monitor: The Pulse of the Middle East*, may 10, 2021, <https://www.al-monitor.com/originals/2021/05/can-chinese-investment-provide-boost-irans-chabahar-port>.

del ritiro delle truppe statunitensi, dovrebbe divenire maggiormente pressante e vedere i talebani (visti come alleati del Pakistan in chiave anti-indiana) guadagnare sempre più potere.<sup>15</sup>

Ma proprio in Afghanistan l'India ha ottenuto un risultato importante: il ministero delle miniere afgano ha assegnato la concessione per quattro dei cinque blocchi nel deposito di Hajigak a un consorzio di aziende indiane guidate dalla Steel Authority of India Ltd. di proprietà statale. La ferrovia Chabahar-Zaranj-Delaram-Hajigak, un progetto indiano-iraniano lungo 900 km, collegherà le operazioni minerarie indiane da 10 miliardi di dollari ad Hajigak, con Chabahaar.

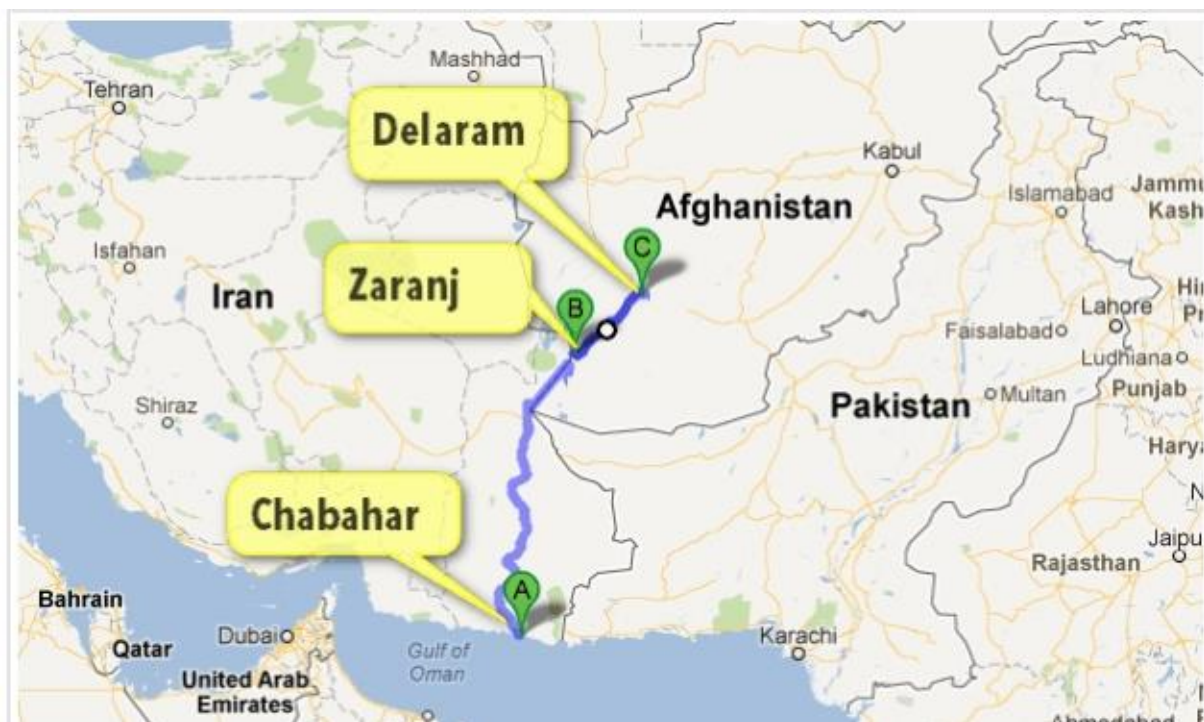


Figura 6 Il progetto di connessione Chabahar-Zaranj-Delaram. Fonte: 'Delaram Zaranj Highway, Chabahar Port: India-Iran-Afghanistan trade relations', *Mrunal.org*, 2012. <https://mrunal.org/2012/08/diplo-delaram.html>.

L'Indian Railways Construction Ltd (IRCON), di proprietà statale, aveva firmato un Memorandum di Intesa (MoU) con il ministero delle ferrovie iraniano impegnandosi a fornire tutti i servizi ed i finanziamenti per la realizzazione del tratto ferroviario (circa 1.6 miliardi di dollari). Ciò nonostante, l'India non ha mai avviato i lavori temendo di attirare le sanzioni statunitensi le quali hanno già portato Nuova Delhi ad

---

<sup>15</sup> Giuliano Bifulchi, Silvia Boltuc, 'Afghanistan briefing: regional and international foreign relations', *ASRIE Analytica*, June 7, 2021, <http://www.asrie.org/2021/06/afghanistan-briefing-regional-and-international-foreign-relations/>; Giuliano Bifulchi, 'Afghanistan: Taliban offensive in the north alarms Central Asia', *ASRIE Analytica*, July 2, 2021, <http://www.asrie.org/2021/07/afghanistan-central-asia-uncertain-future/>.

azzerare le importazioni di greggio iraniano. In ultimo, alla luce dell'accordo stipulato fra Iran e Cina, il mancato inizio dei lavori potrebbe essere dipeso dal timore indiano che Pechino subentrasse nelle attività del porto. Alla luce di tale esitazione, l'Iran ha deciso di realizzare da sé il tratto ferroviario, che si stima verrà completato entro marzo 2022 utilizzando circa 400 milioni di dollari dal Fondo Nazionale di Sviluppo.

Nonostante le precedenti considerazioni, l'India ha raddoppiato i finanziamenti stanziati per lo sviluppo del porto iraniano di Chabahar nel suo disegno di legge sul bilancio dello Stato per il 2020, dimostrando di voler perseguire nella sua strategia regionale.<sup>16</sup>

## **Gli interessi afgani e pakistani e gli attuali accordi di commercio e transito**

Il porto di Chabahar rappresenta per l'Afghanistan una via alternativa al Pakistan, perché offre sia vantaggi in termini politici, dati gli altalenanti rapporti fra Kabul e Islamabad, e geografici, essendo il porto iraniano 800 chilometri più vicino al confine afgano rispetto al porto pakistano di Karachi.

In Afghanistan c'è un settore privato guidato da aziende esportatrici principalmente di prodotti agricoli non trasformati. Per il paese è molto importante garantire una continuità nelle esportazioni che sostengano l'economia piegata da anni di guerre e instabilità governativa. Le possibili rotte di esportazione sono i porti di Chabahar e Bandar Abbas in Iran, i porti di Karachi e Gwadar in Pakistan ed i corridoi attraverso l'Asia centrale.

L'Agenzia statunitense per lo sviluppo internazionale (USAID) ha finanziato il progetto *Afghanistan Value Chains-High Value Crops (AVC-HVC)* che mira a sostenere il governo afgano nel gestire la logistica delle esportazioni del paese, aiutando a superare anche situazioni di stallo come quelle avvenute durante la pandemia quando il Pakistan ha deciso di interrompere il passaggio delle merci afgane chiudendo il confine con gravi ripercussioni sulle aziende locali.<sup>17</sup> Fra Pakistan e Afghanistan vi è un accordo di commercio e transito (APTTA) siglato nel 2010 ed esteso nel febbraio del

---

<sup>16</sup> Suhasini Haidar, 'Months after starting Chabahar rail project without India, Iran seeks equipment', *The Hindu*, november 9, 2020, <https://www.thehindu.com/news/national/months-after-starting-chabahar-rail-project-without-india-iran-requests-help-with-equipment/article33048813.ece>; 'India Dropped from Chabahar Rail Project', *Drishti*, july 14, 2020, <https://www.drishtiiias.com/daily-updates/daily-news-analysis/india-dropped-from-chabahar-rail-project>.

<sup>17</sup> 'Afghanistan Value Chains – High Value Crops', *U.S. Agency for International Development*, june 17, 2019, <https://www.usaid.gov/news-information/fact-sheets/afghanistan-value-chains—high-value-crops>.

2021 di alcuni mesi, giacché decorreva la sua validità. Questo accordo consente il transito bidirezionale tra le merci afgane ed il porto di Karachi, il passaggio delle merci afgane verso il valico di frontiera di Wagah con l'India e l'utilizzo dell'Afghanistan come corridoio di transito per lo scambio di merci fra il Pakistan e l'Asia centrale.<sup>18</sup>



Figura 7 Le direttive commerciali tra il Pakistan e l'Afghanistan. Fonte: 'Afghanistan and Regional Trade Arrangements Contents', *Islamic Republic of Afghanistan Ministry of Commerce & Industries*, n.d. [https://www.wto.org/english/thewto\\_e/acc\\_e/3\\_afganrta\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/3_afganrta_e.pdf).

Il problema dell'accordo, che ha reso necessario per l'Afghanistan volgere lo sguardo verso nuovi corridoi che escludessero il Pakistan, è che Islamabad si oppone al passaggio delle merci indiane verso Kabul lungo la rotta percorsa invece nella direzione opposta dalle merci afgane, non prevede la possibilità di ricorso legale e, in ultimo, i provvedimenti interni al Pakistan giuridicamente superano i termini dell'accordo con cui talvolta sono in contrasto, rendendoli di fatto nulli. Inoltre, le merci possono essere

<sup>18</sup> 'Agreement between the Government of the Islamic Republic of Afghanistan and the Islamic Republic of Pakistan. Afghanistan - Pakistan Transit Trade Agreement 2010 (APTTA)', *Ministry of Commerce, Government of Pakistan*, 2010, <https://www.commerce.gov.pk/wp-content/uploads/pdf/APTTA.pdf>; Ayaz Gul, 'Pakistan Approves Temporary Extension in Afghan Transit Trade Pact | Voice of America - English', *VOA News*, february 21, 2021, <https://www.voanews.com/south-central-asia/pakistan-approves-temporary-extension-afghan-transit-trade-pact>.

traportate nei rispettivi paesi solo da camion con immatricolazione autoctona e la necessità di trasbordare le merci ai valichi di frontiera, trattandosi per lo più di derrate alimentari, rende il commercio rischioso e difficilmente sostenibile, oltre che soggetto ad attacchi della criminalità locale e delle pressioni del personale transfrontaliero. Vi è stato un tentativo di inserire il Tajikistan nell'accordo,<sup>19</sup> ma la *conditio sine qua non* richiesta dal presidente afgano Ghani di aprire il corridoio di transito pakistano alle merci indiane con la leva di impedire l'export pakistano in Asia centrale ha fatto naufragare la proposta. Per quanto le trattative siano ancora in corso, come risultato della difficoltà relazionale tra Afghanistan e Pakistan e quella di conciliare le reciproche alleanze, i due paesi hanno puntato per i loro commerci su rotte alternative. Il Pakistan ha rilanciato il *Quadrilateral Traffic in Transit Agreement* (QTTA) che vede la partecipazione di Cina, Kirgizstan e Kazakistan, che tuttavia non gli permette l'accesso al Turkmenistan e l'Iran, ma che si inserisce nel Corridoio Economico Cina-Pakistan (CPEC).<sup>20</sup>

Le repubbliche dell'Asia centrale rappresentano un mercato di esportazione importante per i paesi sud-asiatici: il Pakistan, ad esempio, esporta prodotti farmaceutici nelle repubbliche centro asiatiche che rappresentano il 42,5% delle esportazioni totali. Dal canto loro, anche per i paesi dell'Asia centrale la connessione con il mercato dell'Asia meridionale è importante considerata la possibilità di esportazione di energia.

Il Pakistan sta perdendo una importante parte del mercato afgano a causa delle tensioni fra i due paesi. Il porto di Chabahar permette all'India di esportare all'Afghanistan e all'Asia centrale con prezzi che tagliano le merci pakistane fuori dal mercato. All'interno di questa rivalità, che vede India e Pakistan impegnati ad accaparrarsi i mercati centro asiatici, si inserisce anche il porto di Gwadar e le mire cinesi. Va sottolineato in ultima analisi che i rapporti tra Iran e Pakistan sono caratterizzati da una rinnovata collaborazione in termini sia di sicurezza che di commercio.

Dal punto di vista del Pakistan, aprire il valico di Wagah alle merci indiane e accettare la concorrenza nelle esportazioni potrebbe essere una mossa economicamente più vantaggiosa. Utilizzare l'Iran attraverso Chabahar è un percorso più lungo per Nuova Delhi, ma gode di un trattamento fiscale di favore e questo potrebbe consacrare l'Iran come corridoio economico preferenziale nella regione in modo da tagliare fuori sia il Pakistan sia l'Afghanistan, paese che presenta una morfologia del terreno più angusta,

---

<sup>19</sup> 'Afghan-Pakistan Trade Transit Deal Extended to Tajikistan', *Gazette of Central Asia*, July 23, 2012, <http://gca.satrapia.com/afghan-pakistan-trade-transit-deal-extended-to-tajikistan>.

<sup>20</sup> Muhammad Rafiq, 'Regional Connectivity through QTTA and CPEC', *Daily Times*, October 5, 2020, <https://dailytimes.com.pk/674284/regional-connectivity-through-qtta-and-cpec/>.



collegamenti e infrastrutture meno avanzati e un problema con la sicurezza interna. Lo stesso ragionamento può essere esteso alle merci che da Karachi attraversano il confine pakistano a Torkham e ad Aqina per giungere in Asia centrale.

L'assenza di rotte commerciali da e verso l'Afghanistan ha avuto gravi ripercussioni anche per il sostentamento del paese. Secondo alcune stime, a fine 2017 il commercio illegale di oppio rappresentava fino al 32% del Prodotto Interno Lordo (PIL) ufficiale dell'Afghanistan, commercio che è valso ai talebani un profitto di 116-184 milioni di dollari, mentre le esportazioni legali di beni di servizio e consumo rappresentavano solo il 7% del PIL. La crisi di dipendenza da oppiacei è esplosa nell'Asia meridionale, specialmente nelle zone del nord dell'India. Il porto di Chabahar può risollevarne in tal senso le sorti di entrambi i paesi. Anche prima della realizzazione di un collegamento ferroviario e del sistema autostradale fra il porto ed il confine afgano, l'India nel 2018 ha potuto iniziare la spedizione di 1,1 milioni di tonnellate di derrate alimentari all'Afghanistan concesse a titolo gratuito, derrate che vanno a ricostituire le tanto necessarie riserve di grano del paese con consegne veloci e costanti.<sup>21</sup>



Figura 8 Interessi indiani e cinesi nei porti di Chabahar e Gwadar. Fonte: Dorsey, James M., 'Iran's Chabahar port is where Asian and Middle Eastern rivalries collide', *The Turbulent World of Middle East Soccer*, June 27, 2018. <https://mideastsoccer.blogspot.com/2018/06/irans-chabahar-port-is-where-asian-and.html>.

<sup>21</sup> L.A. Shashok, 'Iranskij port Chabahar kak ob'ekt interesa regional'nyh igrokov. Chast' 2', *Institut Blizhnego Vostoka*, June 2, 2020, <http://www.iimes.ru/?p=68625>.

## L'interesse russo nel porto di Chabahar

India e Russia stanno cercando di sostituire il Canale di Suez con una rotta terrestre più conveniente. A marzo di quest'anno il ministro degli esteri indiano Subrahmanyam Jaishankar e il ministro dei porti, delle spedizioni e delle vie marittime indiano, Mansukh Mandaviya, hanno dichiarato la loro volontà di inserire Chabahar nel progetto INSTC che collega Mumbai con l'Europa attraverso la Russia e l'Asia centrale, osservando che il corridoio che già attraversa il porto iraniano di Bander Abbas trarrebbe un enorme beneficio dall'inserimento di Chabahar e delle città di Kabul e Tashkent.<sup>22</sup> La rotta ridurrà il costo del trasporto di merci tra India e Russia di circa il 30% e il tempo di transito da 40 giorni di oltre la metà. L'inserimento di Chabahar all'interno di questa rotta di collegamento ferroviario/stradale aumenterebbe esponenzialmente il potenziale di import-export del porto, essendo un progetto che prevede la partecipazione oltre che di India, Iran e Russia, anche di differenti paesi europei e asiatici (Azerbaijan, Armenia, Kazakistan, Kirghizistan, Tagikistan, Turchia, Ucraina, Bielorussia, Oman, Siria e Bulgaria).

Inoltre, la Russia, alleato di Pechino nel confronto contro gli Stati Uniti, non vede di buon occhio la penetrazione cinese in Asia attraverso la BRI e la presenza cinese nel Mar Arabico tramite il porto pakistano di Gwadar. Per Mosca è importante, infatti, tentare di mantenere una posizione predominante nel trasporto di energia.<sup>23</sup>

Per diverso tempo sulla stampa mondiale sono circolate voci secondo le quali la Russia, attratta dalla posizione strategica di Chabahar nell'Oceano Indiano, abbia tentato di far trasferire il porto sotto il proprio controllo. Ad avvalorare tale tesi vi è stata nel 2019 una visita di un rappresentante russo, il Direttore Generale di SEZ Lotus, Sergey Milushkin. Ufficialmente il viaggio serviva per uno studio dettagliato delle infrastrutture e dei vantaggi del trasferimento del carico lungo la nuova rotta. Ad ogni modo il Direttore Generale dell'amministrazione portuale della provincia dove si trova il porto, Behrouz Aghai, ha smentito tale possibilità, giacché per l'Iran sarebbe impensabile cedere un tassello strategico di tale importanza sotto il controllo di una potenza straniera, riferendosi a Russia ed India, affermando però che gli investimenti russi erano attesi.

---

<sup>22</sup> 'Chabahar Port has emerged as "connecting point" to deliver humanitarian assistance: Mansukh Mandaviya', *ANI South Asia's Leading Multimedia News Agency*, march 4, 2021, <https://www.aninews.in/news/world/asia/chabahar-port-has-emerged-as-connecting-point-to-deliver-humanitarian-assistance-mansukh-mandaviya20210304142036/>.

<sup>23</sup> Aleksey Atreyanov, 'Indija hochet rasshirit' transportnyj koridor s Rossiej za schet Afganistana i Irana', *PolitJekspert*, march 4, 2021, <https://politexpert.net/236078-indiya-khochet-rasshirit-transportnyi-koridor-s-rossiei-za-schet-afganistana-i-irana>.

La delegazione russa ha preso atto del ruolo cruciale di Chabahar nel garantire il collegamento del Mar Caspio con l'Oceano Indiano e ha anche informato la leadership iraniana dell'interesse della Russia di utilizzare l'hub logistico per scopi commerciali e la costruzione di un terminale ad hoc.<sup>24</sup>

Va in ultima analisi sottolineato che la Costituzione iraniana vieta il posizionamento di basi militari straniere sul proprio territorio e quindi l'eventualità che la Russia possa riuscire ad affermare la propria presenza militare in Iran sembra assai remota o improbabile.

La Russia ha interessi nel porto di Chabahar anche in chiave Mar Caspio, area dove il Cremlino sta producendo significativi sforzi economici e diplomatici per potersi affermare come attore principale e quindi influenzare o controllare uno dei punti di interconnessione euroasiatici principali. Il porto di Chabahar può essere infatti collegato al sistema di trasporto del Caspio attraverso le ferrovie di Chabahar-Zahedan, Zahedan-Mashhad<sup>25</sup> ed il ramo ferroviario orientale dell'INSTC Kazakhstan-Turkmenistan-Iran<sup>26</sup> e favorire quindi il trasporto da e verso la Russia sfruttando il porto di Makhachkala nel Dagestan, infrastruttura che negli ultimi anni ha visto un forte impulso per il suo sviluppo.<sup>27</sup>

---

<sup>24</sup> Nikolay Grizay, 'V Indijskij okean na obshih uslovijah: Rossiya ne poluchit port Chabahar » Jekonomicheskoe obozrenie', *Jekonomicheskoe obozrenie*, august 26, 2019, <https://finobzor.ru/83454-v-indijskiy-okean-na-obshih-uslovijah-rossiya-ne-poluchit-pot-chabahar-html/>; 'Rossijskaja morskaja baza v Irane – real'nost' ili blef?', *Institut mezhdunarodnyh politicheskij i jekonomicheskij strategij – RUSSTRAT*, september 6, 2020, <https://russtrat.ru/comments/6-sentyabrya-2020-0010-1598>; Dmitry Roy, 'Iranskie porty zakryty dlja rossijskij voennyh korablej - aktual'nyj kommentarij', *Haqqin.az*, september 5, 2020, <https://haqqin.az/news/188435>.

<sup>25</sup> 'INSTC: Construction of Mashhad-Zahedan Railroad Starts', *Financial Tribune*, 2017, <https://financialtribune.com/articles/economy-domestic-economy/78893/instc-construction-of-mashhad-zahedan-railroad-starts>.

<sup>26</sup> Aleksey Chichkin, 'Iz Kazahstana v Iran cherez Turkmenistan', *Ritm Evrazii*, 2014, <https://www.ritmeurasia.org/news--2014-12-28--iz-kazahstana-v-iran-cherez-turkmenistan-16159>.

<sup>27</sup> Giuliano Bifulchi, 'Geopolitics of Makhachkala Sea Trade Port in the Caspian Sea and Eurasian interconnectivity', *Geopolitical Report*, vol. 4, 2021, <http://www.asrie.org/2021/05/geopolitics-of-makhachkala-sea-trade-port-in-the-caspian-sea-and-eurasian-interconnectivity/>.

## Conclusioni

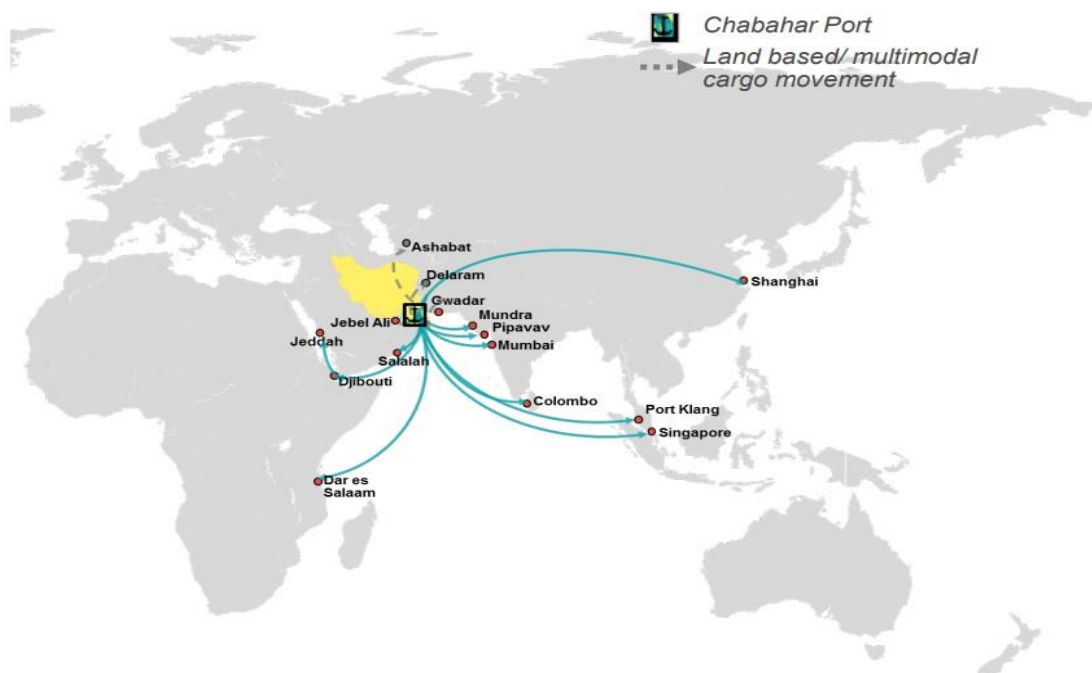


Figura 9 Movimentazione dei cargo del porto di Chabahar. Fonte: Ratna, Paras, 'Chabahar: A Backgrounder', *South Asian Voices*, June 23, 2017. <https://southasianvoices.org/chabahar-backgrounder/>.

Il nascente porto di Chabahar faciliterà l'integrazione economica fra l'Europa e l'Asia collegando l'India alla Russia attraverso l'Iran. Il progetto può rappresentare un elemento chiave per la rinascita economica del settore privato afghano e tradursi in un elemento di stabilizzazione regionale. Al contempo, l'Afghanistan, che per molto tempo è stato considerato geograficamente un crocevia imprescindibile per i corridoi che attraversano il continente, rischia di vedersi sottratto questo ruolo dall'Iran che in epoca di sanzioni ha realizzato una serie di infrastrutture che ne rilanciano il ruolo strategico all'interno del continente.

Il Giappone ha manifestato il desiderio di cooperare con l'India e l'Iran ed investire nel porto. Tokyo è l'investitore estero più importante per i paesi ASEAN, nonché alla guida insieme agli Stati Uniti dell'Asian Development Bank, antagonista dell'Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) fondata a Pechino. Così come Washington, Tokyo non ha avallato la BRI ed investire nel porto di Chabahar, oltre a rappresentare un

vantaggio commerciale, rientra nella stessa strategia anticinese già perseguita da India e Stati Uniti.<sup>28</sup>

La Cina, benché abbia già il controllo del porto di Gwadar, trarrebbe vantaggio anche dall'inserimento di Chabahar all'interno della BRI. Il paese è soggetto ad una costante necessità di approvvigionamenti energetici, molti dei quali gli giungono via mare attraverso acque contese e stretti che minano la sicurezza dei suoi rifornimenti. In quest'ottica il corridoio economico con il Pakistan è di fondamentale importanza e il porto di Chabahar garantirebbe un approvvigionamento maggiore di risorse energetiche provenienti dai paesi del Golfo. Inoltre, estendere la propria influenza sul porto iraniano supporterebbe la strategia di Pechino di contrastare la politica estera di Nuova Delhi nella regione asiatica con l'intento finale di far divenire la Cina l'attore principale. Va ricordato che circa l'80% di tutte le forniture energetiche alla Cina dall'Africa e dal Medioriente attraversano lo stretto di Malacca ed il Mar Cinese Meridionale, un percorso di 12 mila chilometri: avere accesso al porto di Chabahar ridurrebbe drasticamente il percorso degli approvvigionamenti e sottrarrebbe Pechino dal pericolo della navigazione in acque contese e, nel caso dello Stretto di Malacca, sempre più pattugliate dall'asse India-Stati Uniti.<sup>29</sup> In ultimo, se si considera che nell'area di Chabahar è stata istituita una zona economica speciale di libero scambio (Chabahar Free Trade Zone), la Cina potrebbe sfruttare questa opportunità per imporsi economicamente sia nel porto che nell'area circostante attraverso i propri investimenti.

Sullo sfondo degli accordi fissati per il porto di Chabahar è possibile vedere il gioco delle grandi potenze presenti nella regione: India e Cina che si contendono il ruolo di superpotenza regionale e tentano di arginare le reciproche aree di influenza e di assicurarsi i rifornimenti energetici tanto necessari alle loro economie in crescita, gli Stati Uniti che in chiave anticinese sostengono l'India in scenari come l'Afghanistan mentre il Pakistan tenta di rilanciarsi con l'appoggio di Pechino. A questi si devono aggiungere le repubbliche dell'Asia centrale che necessitano di acquirenti per il loro mercato energetico e la Russia, che mira non solo ai commerci ma anche ad assicurarsi la presenza all'interno dell'Oceano Indiano. Il porto di Chabahar può tradursi nella realizzazione di tutti questi interessi che ne garantiranno il successo e la competitività nello

---

<sup>28</sup> 'Japan agrees to invest in the Chabahar Port Project ', *Synergia Foundation*, may 8, 2017, <https://www.synergiafoundation.org/insights/analyses-assessments/japan-agrees-invest-chabahar-port-project>.

<sup>29</sup> Aleksandr Karpov, 'Vojna portov v Indijskom okeane: Iran, Pakistan, Kitaj, Indija', *Regnum*, July 22, 2019, <https://regnum.ru/news/polit/2670019.html>.

scacchiere internazionale qualora l'Iran sarà in grado di mantenere la sicurezza all'interno dell'hub che si trova in una regione destabilizzata dalla minaccia terroristica e dalla criminalità organizzata.



**WE TRANSFORM CURRENT EVENTS INTO VALUABLE INTELLIGENCE**

## **ASRIE Analytica**

[www.asrie.org](http://www.asrie.org)

[info@asrie.org](mailto:info@asrie.org)

As part of series of reports in which ASRIE Analytica researchers examine the geopolitical implications of national strategies, this report explores the role of the Chabahar port in Iranian domestic and foreign policy and the regional and international actors' interests in this infrastructure.

### **Limited Print and Electronic Distribution Rights**

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, distributed, or transmitted in any form or by any means, including photocopying, recording, or other electronic or mechanical methods, without the prior written permission of the publisher, except in the case of brief quotations embodied in critical reviews and certain other noncommercial uses permitted by copyright law. For permission requests, write to the publisher, addressed "Attention: Permissions Coordinator," at [info@asrie.org](mailto:info@asrie.org).