

کارکردها و چالش‌های منطقه آزاد چابهار در ایجاد همگرایی منطقه‌ای و توصیه‌هایی برای پوشش رسانه‌ای

ضیاءالدین صبوری^۱

چکیده

منطقه آزاد چابهار در جنوب شرقی ایران از مهم‌ترین مناطق آزاد کشور محسوب می‌شود که از کارکردهای قابل توجهی برخوردار است. هدف اصلی این مقاله بررسی کارکردها و چالش‌های منطقه چابهار در ایجاد همگرایی منطقه‌ای است. بر همین اساس پرسش‌های محوری مقاله اینگونه صورت‌بندی شده است: مهم‌ترین قابلیت‌های منطقه چابهار برای ایجاد همگرایی در بین کشورهای منطقه چیست؟ این منطقه با چه چالش‌هایی در این زمینه مواجه است؟ چه راهکارهای رسانه‌ای برای شناساندن ظرفیت‌های چابهار و ایجاد همگرایی بین کشورهای پیرامون آن می‌توان مطرح نمود؟ یافته‌های مقاله نشان می‌دهد با توجه به وجود منافع مشترک جهت افزایش همکاری اقتصادی میان کشورهای منطقه، امکان گسترش همکاری بین کنشگران فعال و دخیل در منطقه چابهار وجود دارد. مهم‌ترین قابلیت‌های همگرایانه‌ی چابهار اتصال آن به آب‌های آزاد بین‌المللی، ظرفیت آن برای جایگزینی تنگه هرمز و نیز نقش آن در اتصال و همکاری هند- ایران- افغانستان- روسیه است. در مقابل، مهم‌ترین چالش‌های آن افراط‌گرایی در منطقه، اختلافات هند و پاکستان و نیز نقش تخریبی امریکا و عربستان سعودی است. این مقاله با روش توصیفی- تحلیلی به این موضوع پرداخته است.

واژه‌های کلیدی: منطقه آزاد چابهار، کارکردگرایی، همکاری منطقه‌ای، راهکارهای رسانه‌ای.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی

**۱. مقدمه**

منطقه آزاد چابهار در شهرستان چابهار شرقی‌ترین شهرستان جنوبی کشور و اولین بندر ایرانی واقع در دریای عمان است که در استان سیستان و بلوچستان قرار دارد. این شهرستان با وسعتی بالغ بر ۱۳۱۶۲ کیلومتر مربع حدود هفت درصد از مساحت کلی استان سیستان و بلوچستان را به خود اختصاص داده است. اندیشه ایجاد منطقه آزاد تجاری-صنعتی اولین بار به‌طور رسمی در مطالعات توسعه محور شرق با اولویت توسعه بخش بازرگانی به‌عنوان عامل و محور توسعه استان مطرح شد. منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار با ۱۴۰ کیلومتر مربع مساحت در جنوب شرقی ایران در عرض جغرافیایی ۲۵ درجه و ۲۰ دقیقه عرض شمالی و ۶۰ درجه و ۲۷ دقیقه طول شرقی در شرق خلیج چابهار و در کنار آب‌های دریای عمان قرار دارد. این منطقه از طریق شهرستان ایرانشهر و پس از عبور از استان خراسان جنوبی به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان و از سمت شرق به کشور پاکستان و از جنوب از طریق دریای عمان و اقیانوس هند و آبراه‌های بین‌المللی به آفریقا و شرق آسیا و دریای مدیترانه اتصال پیدا می‌کند (ابراهیم‌زاده و آقاسی‌زاده، ۱۳۹۰: ۱۵).

منطقه آزاد چابهار به مدت بیش از دو دهه است که در مجاورت شهرستان چابهار و در حاشیه دریای عمان تأسیس شده است. از آنجا که هر کشوری ممکن است با توجه به توانمندی‌های خود اقدام به برنامه‌ریزی برای همکاری اقتصادی با کشورهای دیگر نماید، در این برنامه‌ریزی مناطق ژئوپلیتیکی مانند مناطق آزاد از اهمیت فراوان برخوردارند. در همین چارچوب، اکنون در انتهای دهه دوم قرن ۲۱، چابهار با توجه به زیرساخت‌های لازم و نیز سرمایه‌گذاری‌های کشورهای مختلف، ویژگی‌های لازم همچون دسترسی به آب‌های آزاد بین‌المللی، توان جایگزینی مسیرهای سنتی و تعیین‌کنندگی مسیر حمل‌ونقل برای ایران، هند، افغانستان، کشورهای آسیای مرکزی، روسیه و ... برای تبدیل به محور همکاری منطقه‌ای را دارد. با این وجود، این مقاله اهمیت چابهار در همکاری منطقه‌ای و چالش‌هایی را که در این زمینه با آن مواجه است، بررسی می‌کند.

۲. چارچوب نظری

کارکردگرایی یکی از نظریه‌های فرانظریه لیبرالیسم در روابط بین‌الملل است. مهم‌ترین وجه معروف نظریه‌های لیبرال، باور به امکان تحول در روابط بین‌الملل به شکل همکاری، کاهش



تعارض‌ها و درنهایت نیل به صلح است. کارکردگرایی بیش از هر چیز با نام «دیوید میترا نی»^۱ و کتاب معروفش با عنوان «یک نظام صلح کارآمد»^۲ (۱۹۶۶) در ارتباط است (مشیرزاده، ۱۳۹۱: ۲۷). کارکردگرایی را می‌توان نظریه‌ای در روابط بین‌الملل ارزیابی کرد که بر همکاری‌های منطقه‌ای فنی و غیرسیاسی متمرکز است.

نکته آغازین نظریه کارکردگرایی آن است که واحد سازمانی حاکم در نظام بین‌الملل یعنی دولت ملی به طور فزاینده کارایی خود را برای ارضای نیازهای بشری از دست می‌دهد، زیرا به سرزمین محصور محدود است، حال آنکه نیازهای بشری مرزها را در می‌نوردد. کارکردگرایی نه صرفاً یک نظریه، بلکه در واقع فلسفه‌ای است که به‌ویژه با تکیه بر رفاه اقتصادی و اجتماعی و نادیده انگاشتن مرزهای ملی، به دنبال کاهش تنش در روابط بین دولت‌ها از جمله جنگ است. طبق قاعده‌پردازی میترا نی سیاست، پایه‌ای اجتماعی- اقتصادی دارد و زمانی که جامعه بین‌المللی به طور کارکردگرایانه و با شبکه‌ای از سازمان‌ها جهت ارضای نیازهای گوناگون آن سازماندهی می‌گردد؛ تمایل به جنگ و درنهایت احتمال وقوع آن از بین رفته و بشر به مسیر صلحی پایدار پا می‌گذارد (فرانکل، ۱۳۷۶: ۷۸).

کارکردگرایان با تفکیک موضوعات سیاست اعلی^۳ از مسائل سیاست سفلی^۴، استدلال می‌کنند که همگرایی باید نخست در حوزه‌ها و ابعاد اجتماعی، اقتصادی و فنی جامعه آغاز گردد؛ چون برخلاف مسائل حساسی چون حاکمیت ملی و سیاست خارجی که دولت‌ها آن را نشانه‌ای از استقلال خود می‌پندارند، دستیابی به همکاری و همگرایی در موضوعات اقتصادی و کارکردی که از حساسیت کمتری برخوردار است، آسان‌تر می‌باشد و پیگیری این همکاری‌ها به کاهش تعارضات سیاسی کمک می‌کند. از این رو، مهم‌ترین مفهوم مقوم در فرایند توسعه همگرایی از نگاه کارکردگرایانه، توسعه یا تسری^۵ است. این مفهوم بر گرایش و ماهیت گسترش طلب همگرایی در درون حوزه‌های اجتماعی- اقتصادی متکثر اشاره دارد. از همین رو دیوید میترا نی نظریه‌پرداز اصلی این نظریه معتقد است که همگرایی در یک بخش ضرورتاً وقوع آن در بخش‌های دیگر را اجتناب‌ناپذیر می‌سازد.

-
1. David Mitrany
 2. A Working Peace System
 3. high politics
 4. low politics
 5. Spillover

کارکردگرایان به طور کلی دو نوع تسری را امکان‌پذیر می‌دانند: همگرایی از یک بخش به بخش دیگر و همگرایی از حوزه‌ها و مسائل اقتصادی به موضوعات سیاسی که خودکار و بدون دخالت حکومت‌ها انجام می‌شود (دهقانی فیروزآبادی، ۱۳۹۳: ۱۰۲-۱۰۱). به عبارت دیگر، می‌توان گفت که فرض اصلی این نظریه این است که فرایند کارکردگرایی تصاعدی است و تکامل کارکردی در یک زمینه به پیدایش و تقویت انواع مشابه همکاری در سایر زمینه‌ها منجر می‌شود (فرانکل، ۱۳۷۶: ۸۰-۷۸). در مجموع این نظریه به جای توجه به موضوعات سیاسی در همگرایی بین کشورها، توجه خود را به موضوعات فنی و اقتصادی مبذول داشته که زمینه همکاری در سایر موضوعات را نیز گسترش می‌دهد. به‌طور مشخص در این مقاله در کنار رویکردهای مختص هر یک از بازیگران پیرامون منطقه چابهار، بیشتر به کارکردهای اقتصادی چابهار و نقش آن در افزایش ارتباطات و همگرایی کشورهای پیرامونی توجه شده است. کارکردهای اقتصادی چابهار برای هر یک از دولت‌های درگیر در آن مطرح شده و استدلال می‌شود که با توجه به اهمیت این کارکردها و با وجود اراده دولت‌های این منطقه برای افزایش همکاری‌ها در این زمینه می‌توان به سطح مناسبی از همگرایی و تثبیت صلح دست یافت.

۳. چابهار؛ الگوی همکاری منطقه‌ای برد - برد

نقش چابهار در ارتقاء همکاری منطقه‌ای بیشتر به‌عنوان یک منطقه ژئوپلیتیکی مطرح است. منطقه ژئوپلیتیکی بخشی از مجموعه‌ای از کشورها و واحدهای سیاسی - فضایی همجوار، اعم از فضای خشکی یا آبی یا تلفیقی است که بر پایه یک منطقه یا فضای جغرافیایی متجانس از حیث ساختاری یا کارکردی شکل می‌گیرد (حافظ‌نیا، ۱۳۹۶). مناطق ژئوپلیتیک هنگامی نزد بازیگران سیاسی مطلوبیت پیدا می‌کنند که از حیث ارزش (سیاسی، اقتصادی، ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیکی) مولد انواع مختلفی از قدرت باشند یا به واسطه وزن ژئوپلیتیکی که دارند بتوانند نیازهای حیاتی آن بازیگر سیاسی را تأمین کنند. چابهار به‌عنوان حلقه واسطه بین کشورهای جنوب شرق آسیا، آسیای مرکزی و افغانستان، سهل‌الوصول‌ترین راه برای دسترسی به آب‌های آزاد و اقیانوس‌ها برای ایران و کشورهای منطقه است. از لحاظ همکاری‌های منطقه‌ای، چابهار در جوار مرزهای جنوب شرقی ایران، از مهم‌ترین حوزه‌های اقتصادی است که در سال ۱۳۹۵ شاهد امضای موافقت‌نامه راهبردی تأسیس دالان حمل‌ونقل بین‌المللی بین ایران، هند و افغانستان موسوم به «موافقت‌نامه چابهار» بود (عسگری کرمانی، ۱۳۹۵: ۲۱).



از نظر کارکردی، چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران است که با برخورداری از مرز آبی ۳۰۰ کیلومتری با دریای عمان، یکی از ۱۰ بندر مهم جهان با قابلیت تبدیل شدن به مگاپورت^۱ می‌باشد. همجواری با آب‌های آزاد بین‌المللی، برخورداری از موقعیت ممتاز و خارج بودن از منطقه بحران خیز خلیج فارس، ظرفیت‌های گسترده‌ای را در اختیار چابهار قرار داده است. قرار گرفتن چابهار در مرکزیت جغرافیایی سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا که حدود پنج میلیارد نفر از جمعیت جهان را دارد، آن را به پلی میان هند و افغانستان با کشورهای قفقاز، روسیه، ترکیه و نهایتاً با اروپا تبدیل کرده است (توحیدی، ۱۳۹۶: ۳). چابهار تنها بندر ایرانی مناسب برای کشتی‌های ۲۵۰,۰۰۰ تنی است و در مقطع فعلی به میزان ۸,۵۰۰,۰۰۰ تن ظرفیت بارگیری دارد (Clawson, 2019).

۳-۱. دسترسی آسان به آب‌های آزاد برای آسیای مرکزی

آسیای مرکزی از مناطقی است که به دریای آزاد راه ندارد و محصور در خشکی^۲ است. این منطقه از شرق و جنوب به کوه‌ها، شمال با بیابان‌ها و استپ‌ها و در غرب با دریای خزر محصور شده است. ترکمنستان و قزاقستان تنها کشورهای این منطقه‌اند که تنها به دریاچه خزر محدود هستند (کولایی، ۱۳۹۰: ۱۷-۱۶) و سایر کشورهای این منطقه از حوزه‌های آبی معدودی بهره‌مندند که دریاچه آرال بین قزاقستان و ازبکستان، یکی از آنها است (تقوی اصل، ۱۳۹۴).

آسیای مرکزی (ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان) فاقد دسترسی به آب‌های آزاد هستند. نگاه راهبردی به چابهار در حالی است که کشورهای این منطقه در حال کاهش وابستگی اقتصادی خود به روسیه هستند و در راستای برنامه‌های رشد اقتصادی و افزایش روابط با خاور دور، غرب آسیا و آفریقا به بندر چابهار به‌عنوان ارزان‌ترین، امن‌ترین و نزدیک‌ترین راه مبادلات بازرگانی نگاه می‌کنند. نگاه جدی ترکمنستان و قزاقستان به راه‌اندازی خط‌آهن ایران ترکمنستان و قزاقستان در این راستا مورد تحلیل قرار می‌گیرد. تاجیکستان و قرقیزستان با توجه به دامنه مشکلات سیاسی و امنیتی خود با ازبکستان تلاش می‌کنند تا زمینه‌های بهره‌گیری بیشتری را از بندر چابهار در روابط بازرگانی خود به عمل آورند. تاجیکستان در سال‌های گذشته نیز تلاش کرده تا با توجه به موقعیت راه‌های ایران و افغانستان ناگزیر نباشد کالاها و مسافران را از ازبکستان عبور دهد. ازبکستان به‌رغم روابط پرفرازونشیب با ایران، با نگاهی اقتصادی به

1. Mega Port

2. Land Lock



چابهار می‌نگرد. نکته مشخص این است که هر چند بنادر کراچی و گوادر پاکستان می‌تواند رقیبی برای چابهار ایران برای برخی از کشورها مانند قرقیزستان باشد، اما نوع ناامنی و نبود راه‌های مناسب ارتباط در افغانستان و پاکستان همچنان چابهار را در اولویت نخست آینده ترانزیت و روابط بازرگانی آسیای مرکزی قرار می‌دهد (اعظمی و همکاران، ۱۳۹۵: ۹).

۲-۳. دوری از تنش‌های منطقه خلیج فارس

منطقه چابهار برخلاف خلیج فارس، از تنش‌های موجود در غرب آسیا دور است. ایران وابسته‌ترین کشور منطقه به تنگه هرمز است و ۱۰۰ درصد صادرات انرژی فسیلی ایران و بیش از ۸۰ درصد صادرات و واردات آن از طریق خلیج فارس انجام می‌شود. بنابراین در شرایط محاصره دریایی و تهدید امنیت تنگه هرمز، ایران شدیداً آسیب‌پذیر خواهد بود. از این رو سواحل جنوب شرق ایران مشروط به سرمایه‌گذاری مناسب و فراهم نمودن بسترهای ارتباطی و اقتصادی، پتانسیل مناسبی برای خروج ایران از تنگنای ارتباطی دریایی و امنیتی دارد (منتظران، ۱۳۹۷).

بر همین اساس در وضعیتی که تعدادی از کشورهای جنوبی خلیج فارس رقیب ایران هستند و با توجه به روابط ایران با قدرت‌های فرامنطقه‌ای، انزوای استراتژیک موجب اتلاف فرصت‌ها و مزایای استراتژیک کشور است. پاکستان در کنار چین حمایت همه‌جانبه اقتصادی و تسلیحاتی را بدست آورده و هند با نزدیکی به امریکا، حمایت این کشور برای فعالیت‌های تسلیحاتی هسته‌ای را کسب کرده است. در چنین شرایطی ایران با فعال کردن چابهار نه تنها می‌تواند انزوای استراتژیک خود را با ورود به تعامل امنیتی با قدرت‌های بزرگ جهانی برطرف کند و در نتیجه آن، نقشی به اندازه وزن خود در مسائل پیرامون ایفا نماید، بلکه با فراهم کردن مسیرهای دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی و افغانستان به هند، علاوه بر مزایای اقتصادی ترانزیتی، امکان حضور سیاسی و تأثیر بیشتر بر روندهای سیاسی این کشورها را نیز به‌دست خواهد آورد (عسگری کرمانی، ۱۳۹۵: ۲۳-۲۲).

۴. هند و بندر چابهار

هند یکی از سریع‌ترین اقتصادهای در حال رشد جهان است که براساس آمار بانک جهانی رشد ۷ درصد را تجربه می‌کند (World Bank, 2018). در سیاست خارجی هند به‌دلیل ضرورت گسترش روابط تجاری و دسترسی به بازارهای جدید در آسیای مرکزی، اولویت با رویکرد اقتصادی است. با اینکه بندر گوادر پاکستان یکی از مسیرهای ممکن برای هند برای تحقق هدف فوق است، اما با توجه به روابط خصمانه با پاکستان، هند مدت‌ها به دنبال مسیر جایگزین



مناسب بود و چابهار از این نظر بهترین گزینه ممکن است (Farooq, 2019: 1). ترانزیت انرژی نیز از چابهار برای دهلی مقرون به صرفه‌تر خواهد بود. واردات فرآورده‌های معدنی از افغانستان با قیمت مقرون به صرفه‌تر، هدف دیگر سرمایه‌گذاری هند در چابهار است. توسعه بندر چابهار به هند کمک می‌کند تا صادرات خود را به ایران نیز افزایش دهد و هزینه ترابری کالاهای صادراتی خود از کریدور شمال- جنوب را نیز کاهش دهد. چابهار همچنین به‌عنوان راه تجارت با اروپا در مقایسه با مسیر دریای سرخ، کانال سوئز و دریای مدیترانه باصرفه‌تر است (میرزاجانی و لطفی، ۱۳۹۶: ۸۱-۷۷).

هند برای توسعه بندر چابهار ایران متعهد به سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری شده است. فاز اول این بندر در ماه دسامبر ۲۰۱۶ با حضور دکتر حسن روحانی رئیس‌جمهوری ایران و نمایندگانی از هند، افغانستان و سایر کشورهای منطقه افتتاح شد. در همین زمینه «نیدر گراکری»^۱ وزیر کشتیرانی هند با اشاره به اهمیت استراتژیک و ژئوپلیتیک بندر چابهار برای هند، معتقد است که «با راه‌اندازی بندر چابهار، هند می‌تواند گاز را با نرخ ارزانتری وارد کند و هزینه حمل‌ونقل هند در مقایسه با مسیر کانال سوئز، حداقل ۴۰ درصد کاهش می‌یابد». نکته ارزشمند این است که ایران و هند در مبادلات دوجانبه در بندر چابهار از پول داخلی خود (ریال و روپیه) برای مکانیسم پرداخت استفاده می‌کنند که روشی کارا برای حفظ منافع تجاری دوطرف و نیز روشی برای مقابله با تحریم‌های امریکا است. این موضوع نشان‌گر تصمیم راهبردی هند برای همکاری در پروژه چابهار به‌رغم ایجاد چالش از سوی امریکا است. هند در سال ۲۰۱۶ تعهد نمود که حدود ۸۵ میلیون دلار تجهیزات را برای راه‌اندازی پایانه‌های کانتینری و چندمنظوره بندر شهید بهشتی و نیز فاز اول بندر چابهار در اختیار ایران قرار دهد. دو طرف همچنین توافق کردند که به مدت ۱۰ سال پورت اپراتوری اسکله‌های کانتینری را به‌صورت مشترک اداره کنند که پس از آن اداره پورت اپراتوری به ایران واگذار خواهد شد (Manjo, 2018). هند همچنین امیدوار است که چابهار بتواند به‌عنوان اهرمی برای مقابله با ابرپروژه یک کمربند- یک جاده و کریدور اقتصادی چین-پاکستان^۲ عمل کند.

1 . Nitin Gadkari

2 . China-Pakistan Economic Corridor

**۴-۱. همکاری سه‌جانبه ایران، افغانستان و هند**

سال چهارم، شماره چهارم، زمستان ۱۳۹۸

هند، افغانستان و ایران در سال ۲۰۰۳ در چارچوب کریدور شمال-جنوب، قرارداد بندر چابهار را امضا کردند. فاز اول بندر چابهار در دسامبر ۲۰۱۷ افتتاح شد. نیاز به توسعه اقتصادی، مواضع این سه کشور را به یکدیگر نزدیک کرده است (Farooq, 2019). در همین راستا، در سفر وزیر خارجه ایران به هند در سال ۲۰۱۵، اولویت‌های ایران برای مشارکت با هندی‌ها در حوزه حمل‌ونقل در کریدور شمال-جنوب و نیز سرمایه‌گذاری در راه‌آهن قزوین-رشت-آستارا و توسعه بندر چابهار مطرح شد (کاوایی‌راد و همکاران، ۱۳۹۶: ۲۱۱). افغانستان نیز تنوع در مسیرهای تجاری خود برای صدور محصولات به بازارهای بین‌المللی، کاهش وابستگی به پاکستان و ایجاد اشتغال بیشتر را دنبال می‌کند. چابهار فرصت روابط تجاری بدون نیاز به پاکستان را در اختیار افغانستان قرار می‌دهد. چابهار کمتر از ۶۰۰ مایل با مرز افغانستان فاصله دارد و تنها بندر غیرپاکستانی است که افغانستان را به دریا متصل می‌کند (Clawson, 2019). افغانستان همچنین از طریق توافقات انجام شده با ایران، این فرصت را دارد تا با تعرفه‌های اندک از چابهار برای انتقال کالا استفاده کند. به همین دلیل، تخمین زده می‌شود که با استفاده افغانستان از چابهار، ارزش تجارت بین افغانستان و پاکستان از طریق تورخم^۱ از ۲۵۰۰ میلیون دلار به ۵۰۰ میلیون دلار کاهش یابد. ارزش صادرات افغانستان در سال ۲۰۱۹ بالغ بر یک میلیارد دلار بود که پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۲۰ با بکارگیری بندر چابهار به دو میلیارد دلار برسد. بدین ترتیب، افغانستان در قلب مسیرهای تجاری آسیای مرکزی و جنوبی قرار گرفته و نقش مهمی در تقویت اتصال منطقه‌ای می‌یابد.

هند نیز در سال ۲۰۰۹ با سرمایه‌گذاری ۱۳۶ میلیون دلاری، پروژه مواصلاتی زرنج-دل‌آرام واقع در مرز ایران و میلک افغانستان را افتتاح نمود. این راه بخشی از مسیری است که هرات را از طریق قندهار در جنوب افغانستان و مزار شریف در شمال به کابل و در نهایت به ازبکستان وصل می‌کند. هند همچنین درصدد ساخت مسیر ریلی چابهار به بامیان در مرکز افغانستان به طول ۹۰۰ کیلومتر است. چابهار در رقابت هند با کریدور اقتصادی چین-پاکستان نیز دارای اهمیت قابل توجهی است. یک رکن مهم سیاست خارجی هند یافتن مسیرهای کوتاه مانند



چابهار برای مقابله با نفوذ چین در اقیانوس هند و کاهش نیاز به بندر گوادر پاکستان است (Farooq, 2019).

۴-۲. کریدور شمال - جنوب و نقش روسیه

کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال- جنوب^۱ پروژه‌ای است که توافقنامه آن در سپتامبر ۲۰۰۰ بین ایران، هند و روسیه امضاء شد و در ادامه بلاروس، قزاقستان، عمان، تاجیکستان، سوریه، جمهوری آذربایجان، ارمنستان، اوکراین، بلغارستان، ترکیه و قرقیزستان نیز به این مجموعه پیوستند (تبریزی، ۱۳۹۵: ۳۴۹). ظرفیت تخمینی این کریدور ۲۰ تا ۳۰ میلیون تن کالا در سال است که باعث کاهش ۳۰ یا ۴۰ درصدی در هزینه و زمان می‌شود (Financial tribune, 2018). در جدیدترین اقدام برای تکمیل این پروژه، ایران، روسیه، هند و جمهوری آذربایجان در آوریل ۲۰۱۸، انجام مطالعات اولیه برای ایجاد کریدور انرژی شمال- جنوب را به تصویب رساندند. این کریدور سریع‌ترین راه ارتباطی بین غرب اروپا و شرق آسیا خواهد شد و با اتصال هشت کشور دیگر به یکدیگر، پل ارتباطی اتصال آسیا به اروپا نیز می‌باشد (موسوی شفایی و اسکندری، ۱۳۹۵). مهم‌ترین اهداف این طرح عبارتند از:

توسعه مناسبات حمل‌ونقلی برای ساماندهی حمل‌ونقل کالا و مسافر در کریدور شمال- جنوب، افزایش دسترسی طرف‌های متعاقد این موافقتنامه به بازارهای جهانی از طریق تسهیلات حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای، دریایی، رودخانه‌ای و هوایی، مساعدت در افزایش حجم حمل‌ونقل بین‌المللی کالا و مسافر، تامین امنیت سفر، ایمنی محصولات و حفظ محیط‌زیست براساس استانداردهای بین‌المللی، هماهنگ‌سازی سیاست‌های حمل‌ونقل و پی‌ریزی مقررات مورد نیاز حمل‌ونقل برای اجرای این موافقتنامه و نیز تامین شرایط برابر جهت عرضه‌کنندگان انواع خدمات حمل‌ونقل کالا و مسافر در کشورهای متعاقد در چارچوب کریدور (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۸).

ورود روسیه به‌عنوان کشور دارای منافع با ایران، هند، پاکستان و چین، می‌تواند به ایجاد همگرایی کمک شایانی نماید. نیاز فزاینده روسیه به محور ترانزیتی جنوب شرق ایران، می‌تواند سرمایه‌گذاری در این بخش را واقعی‌تر سازد (کاویانی‌راد و همکاران، ۱۳۹۶: ۲۱۳). روسیه علاوه بر مناسبات تنگاتنگ با ایران، بین سال‌های ۲۰۱۷-۲۰۰۰، ۱/۲ میلیارد دلار در پروژه‌های نفت و

1 . The International North-South Transport Corridor (INSTC)



گاز، تجهیزات دفاعی و پروژه‌های زیربنایی هند سرمایه‌گذاری کرده است (Financial tribune, 2018).

با توجه به وضعیت کنونی ژئوپلیتیک ایران، کریدور شمال-جنوب از طریق بندر چابهار محمل مناسبی است برای روی آوردن به ائتلاف منطقه‌ای که در آن روسیه و چین بتوانند توازن ژئوپلیتیک را برقرار کنند. با توجه به رقابت‌های موجود که به نزدیکی چین به پاکستان و هند به ایران منجر شده، به نظر می‌رسد که روسیه وزنه ژئوپلیتیک مناسبی برای تحقق است که ائتلاف ژئوپلیتیک در جنوب شرق ایران را جامه عمل بپوشاند. از سوی دیگر، روابط نظامی روسیه با پاکستان و مناسبات هند با امریکا، مسکو و دهلی را به سوی ایجاد نوعی توازن برای همگرایی سوق می‌دهد. با این حال، ائتلاف ژئواکونومیک در جنوب شرق ایران با عدم همکاری پاکستان و چین کامل نخواهد شد و برای ارتقای این سازمان ژئواکونومیک به سازه منطقه‌ای مؤثر، باید کوشش‌ها برای پیوستن پاکستان، چین و افغانستان نیز صورت گیرد (کابوایی‌راد و همکاران، ۱۳۹۶: ۲۱۴). در مجموع اگر سهم حمل‌ونقل کالا را در مسیر کریدور شمال-جنوب که یکی از ۱۰ کریدور مهم دنیاست تنها ۱۰ درصد در نظر بگیریم، به ارزشی معادل ۲۷ میلیارد دلار در بخش حمل‌ونقل بین‌المللی خواهیم رسید. چنانچه ارزش ترانزیت عبوری ایران در این کریدور با وجود نقش اصلی و جایگاه بنادر، تنها معادل ۳۰ درصد باشد، به ارزش ترانزیت ۸/۱ میلیارد دلار می‌رسیم که رقم قابل توجهی است (تبریزی، ۱۳۹۵: ۳۵۴).

۵. همکاری چین و پاکستان و رویکرد ایران

سیاست خارجی چین در یک دهه اخیر بر مبنای دکترین ظهور مسالمت‌آمیز^۱ چندجانبه‌گرایی را در ابعاد اقتصادی به‌عنوان اصل اساسی دنبال می‌کند (سازمند و ارغوانی، ۱۳۹۳). روابط چین و پاکستان نیز بر همین اساس در سال‌های اخیر رشد زیادی داشته است. در سال ۲۰۱۷، ۲۷ درصد واردات پاکستان یعنی بیش از ۱۵ میلیارد دلار از چین انجام شده و از این لحاظ در رتبه اول قرار دارد (OECD, 2017). پکن در اواسط ۲۰۱۳ در قالب کریدور اقتصادی چین-پاکستان، توسعه بندر گوادر را با سرمایه‌گذاری ۴۶ میلیارد دلاری آغاز نمود. تلاش‌های چین برای همکاری با پاکستان ذیل ابرپروژه یک کمربند-یک راه است که حداقل ۶۸ کشور و صدها پروژه را دربر می‌گیرد.



یکی از مهم‌ترین آنها اتصال استان سین‌کیانگ به بندر گوادر پاکستان است که برای دستیابی به چند هدف بلندمدت طراحی شده است:

۱. چین با اتصال سین‌کیانگ به دریای عرب، یک مسیر میانبر اقتصادی مهم به یکی از بزرگ‌ترین مراکز اقتصادی غرب آسیا یعنی دریای عمان و خلیج فارس در اختیار خواهد داشت. این مسیر میانبر گزینه جانمایی برای تنگه مالاکا خواهد بود و این کشور را از تنگنای استراتژیک فعلی عبور می‌دهد.

۲. با حضور ناوگان اقتصادی چین در این منطقه، پکن امکان حضور نظامی در یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های انرژی دنیا را نیز به دست می‌آورد و نیروی دریایی چین نقش جدیدی در این گلوگاه انرژی جهان ایفا خواهد کرد (عسگری کرمانی، ۱۳۹۵: ۱۸).

۳. بندر گوادر در همسایگی تنگه هرمز به عنوان مدخل واردات نفت با توجه به تنش‌های پیرامون خلیج فارس دارای اهمیت شایانی است. طبق پیش‌بینی‌های آژانس بین‌المللی انرژی^۱ در سال ۲۰۱۷، تقاضای نفت چین در سال ۲۰۴۰ حدود ۸۰ درصد افزایش می‌یابد. به عبارتی چین نیاز دارد که در این سال روزانه ۱۵/۵ میلیون بشکه نفت وارد کند. کشورهای غرب آسیا تامین‌کنندگان اصلی نفت چین هستند (IEA, 2017).

۴. با تحقق این امر پاکستان به عنوان متحد استراتژیک چین موقعیت استوارتری پیدا می‌کند. پیش‌بینی می‌شود که با تکمیل این پروژه تا سال ۲۰۳۰، سالیانه ۲/۵ درصد به رشد اقتصادی پاکستان افزوده شود (عسگری کرمانی، ۱۳۹۵: ۲۰-۱۸). این طرح حدود ۷۵۰۰۰ شغل در پاکستان ایجاد کرده است. براساس آمار مرکز تحقیقات اقتصاد کاربردی مستقر در کراچی و کمیسیون برنامه‌ریزی پاکستان در ۱۵ سال آینده، ۷۰۰ تا ۸۰۰ هزار شغل در بخش‌های زیرساختی، انرژی و حمل‌ونقل در زیرمجموعه این طرح ایجاد می‌شود که با توجه به بیکاری ۴۰ درصدی جوانان پاکستانی، قابل توجه است (Toppa, 2018).

۵. این طرح همچنین می‌تواند دسترسی به بازار آسیای مرکزی را برای دو کشور تسهیل کند و مسیری برای تامین انرژی باشد.

به‌رغم این موارد، رویکرد ایران در رابطه با بندر گوادر پاکستان نه رقابتی، بلکه مبتنی بر همکاری متقابل است. ایران و پاکستان بیش از ۹۰۰ کیلومتر مرز مشترک دارند. به علاوه دو کشور در سال ۲۰۱۸ قرارداد خواهرخواندگی بنادر چابهار و گوادر را امضا کردند. چابهار تنها ۱۴۰



کیلومتر با گوادر فاصله دارد و با قرارگرفتن در میانه گوادر و تنگه هرمز اهمیت بیشتری نیز پیدا کرده است. به لحاظ عمق آب و وضعیت طبیعی کرانه‌ها نیز چابهار توان پذیرش کشتی‌های غول‌پیکر را دارد. بنابراین، اهمیت استراتژیک بندر چابهار در زمینه اهمیت گوادر است که معنای واقعی پیدا می‌کند. در حقیقت، زاویه صحیح نگاه به ظرفیت‌های بندر چابهار از سوی شرق است و به این معنا، برنامه چین و پاکستان برای بندر گوادر است که به چابهار اهمیت استراتژیک ویژه می‌دهد (عسگری کرمانی، ۱۳۹۵: ۲۱-۲۰).

علاوه بر این، در عرصه بین‌المللی نیز رویکرد کنونی امریکا در عدم قراردادن چابهار در تحریم‌های ضدایرانی یا تحریم چابهار در آینده، هر دو به نفع این منطقه است. در رابطه با گزینه دوم ولی نصر استاد دانشگاه جان هاپکینز امریکا با اشاره به نقش چین می‌گوید: «مجبور کردن هند به خروج از ایران بر قدرت چین در منطقه خواهد افزود و گوادر را به تنها مسیر تجارت از دریای عرب و اقیانوس هند به افغانستان و آسیای مرکزی تبدیل خواهد کرد. چین با دور زدن تحریم‌های امریکا و ورود به چابهار و یکپارچه‌سازی آن با گوادر موقعیت خود را بیش از پیش تقویت خواهد کرد. دیری نخواهد پایید که شناورهای نیروی دریایی چین نیز به نفتکش‌ها و کشتی‌های تجاری این کشور در دریای عمان و دریای عرب ملحق خواهند شد» (نصر، ۲۰۱۹: ۱). بنابراین همکاری سازنده چابهار و گوادر می‌تواند فرصت‌های زیر را به همراه داشته باشد:

- ایران دارای روابط خوبی با پاکستان و چین است و ایجاد امنیت در بلوچستان پاکستان به تأمین امنیت در منطقه مرزی دو کشور کمک خواهد کرد.
- توسعه بندرگوادر و احداث خط لوله پاکستان به چین باعث می‌شود ایران ضمن جبران عقیم‌ماندن طرح خط لوله گاز ایران- پاکستان که با مخالفت امریکا متوقف شد، به حلقه ارتباطی چین و پاکستان مرتبط شود.
- این موضوع باز شدن مسیرهای جدید تجاری را به همراه دارد که عنصر مهمی برای افزایش حجم تجارت ایران با چین و آسیای مرکزی است (اسدی و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۸).

۶. چالش‌های چابهار برای ایجاد همگرایی منطقه‌ای

با وجود مزایای چابهار و وجوه مشترک و تقویت‌کننده برای همکاری منطقه‌ای، مسائلی مانند منافع متضاد دولت‌های منطقه و نیز بی‌اعتمادی برای ایجاد فضای مناسب موجب ایجاد چالش‌هایی شده است.

۶-۱. چالش افراط‌گرایی

امنیت به‌عنوان یکی از مهم‌ترین وجوه مکمل اقتصادی کشورها، بیشترین تأثیر را در رونق اقتصادی و کارکردهای مناطقی همچون چابهار دارد. ویژگی‌های منطقه چابهار می‌تواند به واسطه برخی موضوعات مانند افراط‌گرایی قومی، تحت تأثیر قرار گیرد. طی دو دهه اخیر نوار مرزی شرقی ایران به‌دلیل همسایگی با پاکستان و افغانستان، درگیر ناامنی است. افراط‌گرایی در منطقه تحت تأثیر رویکرد ریاض و برخی از نهادهای پاکستان در حمایت از گروه‌های افراطی در مقابل همسایگان قرار دارد (محمدی و احمدی، ۱۳۹۶: ۳۱۱). وجود مدارس دینی وهابی مانند مدارس دیوبندی و مناطق قبایلی در منطقه بلوچستان، از ارکان تقویت افراط‌گرایی در این منطقه است. پایگاه‌های برخی از مهم‌ترین گروه‌های افراطی ضدایرانی مانند لشکر جهنگوی، طالبان پاکستان، دیوبندی‌ها و گروه سپاه صحابه نیز در این مناطق قرار دارند که در سال‌های گذشته منشأ عملیات‌های تروریستی متعدد بوده‌اند.

در مهر ۱۳۹۱ (اکتبر ۲۰۱۲) در یک عملیات تروریستی دو نفر کشته و شش نفر زخمی شدند. در آذر ۱۳۹۷ (دسامبر ۲۰۱۸) عملیاتی مشابه به کشته شدن چهار نفر منجر شد. در اسفند ۱۳۹۷ (مارچ ۲۰۱۸) حمله انتحاری دیگری در جاده خاش - زاهدان به شهادت ۲۷ عضو سپاه پاسداران منجر شد. مقامات نظامی ایران، اسلام‌آباد را به‌دلیل پناه دادن به تروریست‌ها سرزنش کردند. هند نیز هدف این حملات قرار گرفته است. در فوریه ۲۰۱۹ عملیات انتحاری در کشمیر به کشته شدن ۴۰ نظامی هندی منجر شد که گروه پاکستانی جیش محمد مسئولیت آن را بر عهده گرفت (Hincks, 2019).

۶-۲. رویکرد عربستان سعودی

رویکرد عربستان سعودی، چالش دیگر پیش روی چابهار است. ریاض با توجه به رقابت ژئوپلیتیکی با ایران در جستجوی فضاهای نوین برای خویش است. همکاری پاکستان و عربستان سعودی با انتخاب عمران خان به نخست‌وزیری پاکستان گسترش یافته است. ریاض به‌عنوان یک صادرکننده مهم نفتی، به‌دنبال افزایش دامنه فعالیت در حوزه انرژی است. عربستان در سال ۲۰۱۸، ۱۰ میلیارد دلار با محوریت احداث پالایشگاه نفتی در بندر گوادر سرمایه‌گذاری نمود. خالد الفالح وزیر انرژی عربستان، توسعه اقتصادی پاکستان و نیز ایفای نقش فعال در کریدور اقتصادی چین - پاکستان را از اهداف اصلی رویکرد ریاض دانست. غلام سرورخان وزیر نفت پاکستان



معتقد است که با راه‌اندازی این پالایشگاه، ریاض به شریک مهم در کریدور چین- پاکستان تبدیل می‌شود (Yousofzai, 2019).

پاکستان همچنین در دومین سفر عمران‌خان به ریاض در اکتبر ۲۰۱۸ و در زمانی که ذخایر بانک مرکزی پاکستان ۴۰ درصد کاهش یافته بود، یک بسته مالی شش میلیارد دلاری کمک به تامین مالی و واردات نفت خام از عربستان دریافت کرد. در جریان سفر سال ۲۰۱۹ محمد بن سلمان ولیعهد سعودی به پاکستان نیز وی از تعهد سرمایه‌گذاری ۲۰ میلیارد دلاری در این کشور خبر داد. درباره چگونگی تاثیرگذاری عربستان سعودی بر این منطقه باید به دو نکته توجه داشت:

۱. اقتصاد عربستان سعودی در پی نوسانات سال‌های اخیر بازار نفت و نیز درگیری در جنگ یمن، دچار کسری بودجه است. همچنین هیئت حاکمه جدید عربستان سعودی در پی ایجاد تنوع در اقتصاد وابسته به نفت این کشور هستند.

۲. عربستان سعودی در سرمایه‌گذاری‌های خارجی، گسترش رفتارهای افراطی ناشی از وهابیت را نیز در نظر دارد. برای نمونه باید به حمله تروریستی ۱۴ فوریه ۲۰۱۹ کشمیر اشاره کرد که عامل آن یعنی گروه جیش محمد از حمایت‌های دولت ریاض برخوردار است (Hincks, 2019).

۳-۶. اختلافات پاکستان و هند

هند و پاکستان ۳۳۲۳ کیلومتر مرز مشترک در منطقه جامو و کشمیر دارند. افزایش اختلافات هند و پاکستان نتیجه‌ای جز امنیتی‌شدن منطقه و تأثیر منفی بر کارکردهای چابهار ندارد (Global security, 2013). اختلاف دو کشور بر سر موضوع کشمیر به زمان خروج بریتانیا از شبه‌قاره در ۱۹۴۷ و روشن نکردن تکلیف اداره این منطقه برمی‌گردد. پاکستان، کشمیر را به علت بخش اعظم جمعیت مسلمان آن متعلق به خود می‌داند و هند نیز بدان جهت که مهاراجه وقت کشمیر الحاق قلمرو خود را به خاک هند اعلام کرد، مدعی این منطقه است. اختلاف بر سر کشمیر تاکنون موجب بروز جنگ در سال‌های ۱۹۴۸، ۱۹۶۵ و ۱۹۷۱ بین دو کشور شده که در صورت حل‌نشدن، امنیت منطقه را تهدید می‌کند (شفیعی و اسکندری، ۱۳۹۰: ۲۰۷-۲۰۶). بحران کشمیر از فوریه ۲۰۱۹ با حمله تروریستی یک عامل انتحاری پاکستانی که به مرگ ۴۵ نظامی هندی انجامید، گسترش یافته است. هند نیز در پاسخ، بخش پاکستانی کشمیر را بمباران کرد. تشدید این درگیری بیشترین تأثیر را بر همکاری‌های ایران، هند و روسیه در توسعه بندر چابهار دارد. به



همین دلیل ایران با اتخاذ موضعی بی‌طرف، سعی در کاهش اختلافات طرفین دارد (ملازهی، ۱۳۹۸).

۶-۴. رویکردهای تخریبی امریکا

چالش دیگر منطقه چابهار، رویکردهای متضاد و تخریبی در سیاست خارجی امریکا است. قبل از خروج امریکا از برجام برخی از شرکت‌های بزرگ غربی به دلیل نگرانی از بازگشت تحریم‌های امریکا و تداوم محدودیت‌های بانکی، از فراهم ساختن تجهیزات مورد نظر هند برای توسعه چابهار خودداری کردند. بانک‌های ایران نیز متأثر از باقی‌ماندن تحریم‌های مالی، آماده انجام فرایند انتقال پول این معاملات نبودند. افزون بر آن، تا قبل از خروج امریکا از برجام، تحریم‌های غیرهسته‌ای امریکا نظیر ممنوعیت معامله ایران با دلار همچنان باقیمانده بود و کارشکنی واشنگتن سبب شد تا حدودی سیاست‌های محتاطانه و ریسک‌ناپذیری در سرمایه‌گذاری در این منطقه اتخاذ شود (اسلامی و یوسف‌زهی، ۱۳۹۷: ۱۱۳).

اما با خروج امریکا از برجام، علاوه بر اعمال تحریم‌های مجدد ضدایرانی، آینده سرمایه‌گذاری هند و نیاز افغانستان به چابهار برای ایجاد تنوع دسترسی به مسیرهای تجاری و افزایش ایفای نقش هند در ثبات منطقه، در ابهام فرو رفت (حسینی، ۱۳۹۷). به همین دلیل وزارت خارجه امریکا در فرمان اجرایی بازگشت تحریم‌ها علیه ایران، به دلیل آنچه کمک به بازسازی و توسعه اقتصادی افغانستان نامید، چابهار را از تحریم‌ها معاف نمود. نقش مهم چابهار در تجارت غذایی هند با افغانستان نیز در این روند تأثیرگذار بود و چشم‌پوشی امریکا از آن، افغانستان را به سوی واردات از ایران سوق می‌داد (Clawson, 2019). رویکردهای تخریبی دیگر امریکا، دامن زدن به ناامنی‌ها با حمایت از تجزیه بلوچستان پاکستان و ایجاد پایگاه منطقه‌ای رقیب برای ایجاد موازنه است. در این رابطه می‌توان به بندر عمانی دوقم^۱ اشاره کرد (عسگری کرمانی، ۱۳۹۵: ۲۱). با این وجود، به نظر می‌رسد معافیت چابهار از تحریم‌های امریکا در سطح کلان و بازی بزرگ جدید قدرت در دو حوزه آسیا- پاسیفیک با محوریت چین و ایندو- پاسیفیک^۲ با محوریت امریکا و هند نیز قابل تحلیل است. امریکا و چین هر یک سعی در مسلط کردن سازوکارهای خود بر این مناطق دارند. این مسئله با قدرت‌گیری ترامپ در امریکا و بالاخص در استراتژی امنیت ملی امریکا در سال ۲۰۱۸ بیش از پیش نمایان شد. این سند راهبردی به چین به‌عنوان

1. Duqm

2. The Indo-Pacific

کشوری در مقابل ارزش‌ها و منافع امریکا نگرینسته که برای مقابله با آن، امریکا باید سیاست خارجی فعال‌تری در دو منطقه مذکور داشته باشد و همکاری با کشورهای این مناطق را گسترش دهد. واشنگتن در آسیا-پاسیفیک سعی می‌کند حمایت از متحدینی نظیر ژاپن و کره جنوبی را افزایش داده و دیپلماسی فعالی در قبال خلع سلاح اتمی کره شمالی داشته باشد. از طرف دیگر با حمایت از هند، قدرت بازیگری این کشور را در منطقه ایندو-پاسیفیک در برابر رویکرد اقتصادی چین افزایش دهد. معافیت چابهار از تحریم نیز سیاستی در جهت افزایش قدرت بازیگری هند در مقابل چین به نظر می‌رسد.

۷. نتیجه‌گیری

با بررسی و تحلیل ظرفیت‌های منطقه آزاد چابهار و چالش‌های پیش روی آن حال باید دید که چگونه می‌توان با اتکا به این ظرفیت‌ها به همکاری دست یافت. به نظر می‌رسد که این موضوع دارای دو جنبه کلی است. از یک طرف ظرفیت‌های چابهار قرار دارد و از طرف دیگر نیز اراده دولت‌های پیرامون و درگیر در این موضوع که هر کدام منافع و نقش‌های مختص به خود را دارند. چنانچه کارکردگرایان نیز اشاره می‌کنند در بروز همکاری‌های منطقه‌ای آنچه بیشتر از همه دارای اهمیت است، موضوعات اقتصادی، کارکردی و فنی است تا مسائل سیاسی. چرا که رسیدن به همکاری و همگرایی در این موضوعات از حساسیت کمتری برای حکومت‌ها برخوردار است. از این دیدگاه منطقه آزاد چابهار دارای کارکردهای ویژه اقتصادی برای کشورهای مختلف است. این منطقه، تنها بندر اقیانوسی ایران است و ویژگی دسترسی به آب‌های آزاد را برای کشورهای آسیای مرکزی فراهم می‌کند و آنها را از تنگنای ژئوپلیتیکی و اقتصادی خارج می‌سازد. به علاوه، این منطقه از تنش‌های موجود در منطقه خلیج فارس دور بوده و می‌تواند ترانزیت کالا برای کشورهای درگیر را با خطرات کمتر در مقایسه با خلیج فارس انجام دهد. ایران از طرفی به چابهار به دیده تنوع منابع درآمدی می‌نگرد و از طرف دیگر چابهار این فرصت را به ایران می‌دهد که از طریق صادرات نفت، سهم خود را در بازار انرژی منطقه و نیز سرمایه‌گذاری خارجی در داخل افزایش دهد. مهم‌ترین زمینه‌های اقتصادی بندر چابهار برای هند، ظرفیت‌های بالای دسترسی و ترانزیتی در گسترش روابط تجاری و دسترسی به بازارهای آسیای مرکزی، ترانزیت مقرون به صرفه‌تر انرژی و واردات فرآورده‌های معدنی از افغانستان، افزایش صادرات به ایران و کاهش هزینه و وقت تجارت با اروپا است. افغانستان نیز تنوع در مسیرهای تجاری خود برای صدور محصولات به بازارهای بین‌المللی، ایجاد اشتغال بیشتر و ترانزیت امن از طریق کریدور



دریایی ایران در جنوب را دنبال می‌کند. از طرف دیگر، کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال- جنوب نیز ذیل چابهار تقویت می‌شود که بر مبنای مراودات اقتصادی، کشورهای متنوع و مختلفی همچون بلاروس، قزاقستان، تاجیکستان، جمهوری آذربایجان، ارمنستان، اوکراین، بلغارستان و قرقیزستان را هم در بر می‌گیرد. این کریدور ظرفیت حمل‌ونقل ۲۰ تا ۳۰ میلیون تن کالا در سال را داراست که کاهش ۳۰ یا ۴۰ درصدی در هزینه و زمان را به همراه دارد.

به‌رغم این موارد، هر چند کشورهایی مانند چین و پاکستان در پی سازوکارهای موزی با چابهار هستند، اما گستردگی پتانسیل‌های چابهار می‌تواند همکاری سازنده ایران و پاکستان و چین را به همراه داشته باشد. از جمله ایران می‌تواند با احداث خط لوله پاکستان و چین ضمن جبران عقیم‌ماندن طرح خط لوله صلح، به حلقه ارتباطی چین و پاکستان و ادامه آن مرتبط شود. این موضوع می‌تواند به باز شدن مسیرهای جدید تجاری برای ایران منجر و به عنصر مهمی برای افزایش حجم تجارت ایران با چین و آسیای مرکزی تبدیل شود.

به نظر می‌رسد که در کنار ظرفیت‌های گسترده چابهار، آنچه می‌تواند به‌عنوان مکمل تبدیل این منطقه به نقطه تلاقی منافع و همکاری منطقه‌ای باشد، اراده دولت‌های ایران، افغانستان، هند، پاکستان و سایرین است. در واقع منطق تسری مورد نظر کارکردگرایان که معتقد است همکاری‌ها در بین کشورها می‌تواند با افزایش ارتباطات اقتصادی و تجاری شکل بگیرد، و در مراحل بعد به موضوعات دیگر نیز تسری یابد، معطوف به همین بُعد، یعنی تأکید بر موضوعات غیرسیاسی است. در واقع با وجود منافع ویژه‌ی هر یک از دولت‌های این منطقه که در ابتدا احتمال همگرایی را کند می‌سازد، اما تأکید بر کارکردهای اقتصادی چابهار همچون تسریع در زمان و کاهش هزینه حمل‌ونقل، قابلیت دسترسی آن به اقیانوس و آب‌های آزاد نوعی هم‌افزایی را در زمینه‌های توسعه اقتصادی، افزایش ارتباطات، دستیابی به بازارهای عمده و... بین کشورهای فعال در آن از ایران گرفته تا هند، افغانستان، پاکستان، چین، کشورهای آسیای مرکزی، روسیه تا اروپا به وجود می‌آورد.

۸. پیشنهاد‌های رسانه‌ای

قابلیت‌ها و مزیت‌های منطقه چابهار در ایجاد همگرایی منطقه‌ای می‌تواند بیش از پیش مورد توجه رسانه برون‌مرزی قرار گرفته و بدین وسیله به تقویت ابعاد همکاری‌های منطقه‌ای منجر شود. در این راستا براساس یافته‌های این مقاله، چند پیشنهاد ارائه می‌گردد.

پیشنهاد می‌شود با استفاده از یافته‌های این مقاله مستندی درباره چابهار در شبکه سحر برون‌مرزی تهیه و اهمیت این بندر از وجوه مختلف و نقش آنها در همکاری و همگرایی منطقه‌ای از زبان کارشناسان تبیین شود. اهمیت دارد در این مستند تأکید گردد چابهار مکملی برای توسعه همکاری‌های منطقه‌ای است و رقیبی علیه سایر مناطق آزاد در منطقه نمی‌باشد چرا که پتانسیل‌های توسعه منطقه به قدری فراوان می‌باشد که مناطق آزاد می‌توانند نقش مکمل هم را ایفاء نمایند.

فعال نمودن سیاست خارجی ایران و توجه بیشتر به منطقه آسیای مرکزی: منطقه چابهار می‌تواند در اندازه خود کاستی‌های سیاست خارجی ایران در مورد منطقه آسیای مرکزی را که سال‌ها گریبان‌گیر کشور است، جبران نماید. بنابراین، با دعوت از کارشناسان خبره مسائل منطقه‌ای بر کارکردهای همگرایانه با اولویت مسائل اقتصادی به جای امنیتی تأکید شود. برای مثال می‌توان ظرفیت‌های چابهار در دسترسی کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد و نیز قابلیت آن در جایگزینی تنگه هرمز را مورد اشاره قرار داد.

تأکید بر عدم تقابل بنادر چابهار و گوادر: تقابل بندر چابهار و گوادر بیشتر توسط رسانه‌های مخالف توسعه مناسبات ایران و پاکستان از جمله عربستان سعودی مطرح می‌شود و همین رسانه‌ها مدعی‌اند چین با سرمایه‌گذاری در گوادر و هند با سرمایه‌گذاری در چابهار به دنبال نوعی موازنه هستند. رسانه‌های برون‌مرزی می‌تواند روی هم‌تکمیلی دو بندر تأکید نمایند.

تأکید بر اهمیت ذاتی چابهار: رسانه برون‌مرزی بر اهمیت ذاتی چابهار در سطوح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی و نیز سرمایه‌گذاری‌های متعدد در آن تأکید کند. تا ادعای امریکا مبنی بر وابستگی این بندر به عدم تحریم امریکا رد شود، در واقع عدم تحریم از سوی امریکا تنها یکی از ویژگی‌های چابهار است، نه دلیلی بر اصل موجودیت آن.

نقش چابهار در شکل‌دهی به ائتلاف اقتصادی منطقه‌ای: براساس پوشش فراگیر منطقه‌ای از ایران و افغانستان تا هند، آسیای مرکزی، روسیه، چین و پاکستان بر ظرفیت چابهار برای شکل‌دهی به ائتلاف اقتصادی تأکید شود.

تأکید بر امنیت‌زا بودن چابهار برای منطقه: رسانه‌های برون‌مرزی با تهیه برنامه‌های مستند و کارشناس محور بر امنیت اقتصادی سرمایه‌گذاری در چابهار برای مناطق پیرامونی آن به‌ویژه استان‌های بلوچستان ایران و پاکستان تأکید کنند. همچنین بر قابلیت دسترسی و امنیت مسیر



ایران به‌عنوان کشوری امن برای تبادلات اقتصادی در مسیر اروپا و روسیه و کشورهای منطقه تاکید شود.

- انعکاس برجسته دستاوردهای چابهار: دستاوردهای رونق اقتصادی چابهار برای کشورهای مختلف در برنامه‌های خبری و غیرخبری تبیین شود. مثلاً یکی از مهم‌ترین دستاوردهای چابهار، در روابط ایران و هند استفاده از ارزهای داخلی برای انجام معاملات به جای ارزهای بین‌المللی در قالب پیمان‌های پولی دو جانبه است و رسانه برون‌مرزی می‌تواند با تأکید بر آن زمینه تداوم آن با سایر کشورها را فراهم کند.

- برندسازی از چابهار: رسانه برون‌مرزی می‌تواند برندسازی برای چابهار را در دستور کار خود قرار دهد. نباید فراموش کرد که در دهه‌های گذشته یکی از مهم‌ترین دلایل موفقیت مناطق آزاد در ایران همچون منطقه آزاد کیش که اکنون به‌عنوان قطب مناطق آزاد کشور شناخته می‌شود، تبلیغات امکانات مختلف گردشگری، تجاری، اقتصادی و ... آن در رسانه‌ها بوده است. توجه به امنیت موجود در چابهار و جاذبه‌های مختلف گردشگری آن مانند کوه‌های مریخی می‌تواند در برندسازی از این منطقه مورد توجه قرار گیرد.

- ترغیب دولت‌ها و افکار عمومی منطقه به استفاده از ظرفیت‌های چابهار برای شکل‌دهی به همکاری‌های منطقه‌ای.



منابع و مأخذ

- ابراهیم‌زاده، عیسی و عبدالله آغاسی‌زاده (۱۳۹۰)، «تاثیر منطقه آزاد چابهار بر توسعه گردشگری حوزه نفوذ آن با بهره‌گیری از مدل رگرسیون و آزمون T-test»، **فصلنامه جغرافیا و توسعه**، سال نهم، شماره ۲۱.
- اسدی، امیدعلی و همکاران (۱۳۹۷)، «پیامدها و آثار ژئواکونومیکی ناشی از توسعه بندر گوادر و بندر چابهار بر یکدیگر»، **فصلنامه تخصصی علوم سیاسی**، سال ۱۴، شماره ۴۵، زمستان، صص ۲۵-۱.
- اسلامی، روح‌الله و ناصر یوسف‌زهی (۱۳۹۷)، «استراتژی‌های کارآمدسازی اقتصاد سیاسی منطقه‌ای افغانستان و ایران بر مبنای تحلیل سیستمی نقش بندر چابهار»، **فصلنامه مطالعات راهبردی سیاست‌گذاری عمومی**، دوره ۸، شماره ۲۸، پاییز، صص ۱۲۴-۹۵.
- اعظمی، هادی؛ محسن سلطانی و منوره محمودی (۱۳۹۵)، بررسی اهداف کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در چابهار از منظر سیاسی - اقتصادی، نهمین کنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران، دانشگاه زاهدان.
- تبریزی، جلال (۱۳۹۵)، کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق ایران و شبکه‌های ارتباطی بین‌المللی، **مجموعه مقالات همایش فراوری پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق کشور**، تهران، مهرماه.
- تقوی اصل، عطا (۱۳۹۴)، ژئوپلیتیک جدید ایران از قزاقستان تا گرجستان، تهران: مرکز آموزش و پژوهش‌های بین‌المللی وزارت امور خارجه.
- توحیدی، زهرا (۱۳۹۶)، «پروژه چابهار: آغازی همگرایانه»، مرکز مطالعات ایران و اوراسیا (ایراس)، آذر.
- جهان‌تیغ، رضا و همکاران (۱۳۹۵)، «بررسی ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی سواحل مکران و نقش آن در امنیت پایدار منطقه جنوب شرق»، **فصلنامه راهبرد دفاعی**، سال چهاردهم، شماره ۵۵، پاییز، صص ۱۲۹-۱۰۱.
- حافظ‌نیا، محمدرضا (۱۳۹۶)، **اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک**، مشهد: نشر پاپلی.
- حسینی، سعید (۱۳۹۷)، «چابهار عرصه تضاد سیاست‌های امریکا، مرکز مطالعات شبه‌قاره»، قابل دسترسی در: <https://b2n.ir/656314>
- دهقانی فیروزآبادی، سیدجلال (۱۳۹۳)، **نظریه‌های همگرایی منطقه‌ای و رژیم‌های بین‌المللی**، چاپ نخست، تهران: نشر مخاطب
- سازمان بنادر و دریانوردی (۱۳۹۸/۰۵/۲۹)، **کریدور بین‌المللی حمل و نقل شمال-جنوب**، قابل دسترسی در: <https://www.pmo.ir/fa/cargoandpassenger/internationalcorridors->
- سازمند، بهاره و فریبرز ارغوانی پیرسالامی (۱۳۹۳)، **سیاست خارجی جهانی و منطقه‌ای چین در قرن بیست و یکم**، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- شفیعی، نوذر و مریم اسکندری (۱۳۹۰)، «بحران کشمیر: ارزیابی سناریوهای حل بحران»، **فصلنامه رهیافت‌های سیاسی بین‌المللی**، شماره ۲۸، زمستان، صص ۲۳۱-۲۰۵.
- عسگری کرمانی، حامد (۱۳۹۵)، **بندر چابهار و منطقه**، **فصلنامه روابط خارجی**، سال هشتم، شماره اول، بهار، صص ۲۳-۱۷.
- فرانکل، جوزف (۱۳۷۶)، **نظریه‌های معاصر روابط بین‌الملل**، (ترجمه وحید بزرگی)، چاپ دوم، تهران: نشر اطلاعات



کاویانی‌راد، مراد و همکاران (۱۳۹۶)، «تبیین ژئوپلیتیک سازه‌های رقابت در جنوب شرق ایران»، **فصلنامه جغرافیا برنامه‌ریزی منطقه‌ای**، سال هفتم، شماره ۴، پاییز، صص ۲۱۶-۲۰۳.

کولایی، الهه (۱۳۹۰)، **سیاست و حکومت در آسیای مرکزی**، تهران: نشر سمت.

محمدی، حمیدرضا و ابراهیم احمدی (۱۳۹۶)، «تبیین مدل ژئوپلیتیک روابط ایران و پاکستان»، **فصلنامه پژوهش‌های جغرافیای انسانی**، دوره ۴۹، شماره ۲، تابستان، صص ۳۲۳-۳۰۷.

مشیرزاده، حمیرا (۱۳۹۱)، **تحول در نظریه‌های روابط بین‌الملل**، تهران: انتشارات سمت.

ملازهی، پیرمحمد (۱۳۹۸)، **تشدید درگیری بین هند و پاکستان به نفع هیچ کشوری در منطقه نیست**، قابل دسترسی در:

<https://ir.sputniknews.com/amp/opinion/201902274489611>.

منتظران، جاوید (۱۳۹۷)، **ظرفیت‌ها و مزیت‌های سیاسی-اقتصادی سواحل جنوب شرقی ایران (مکران)**، شبکه مطالعات

سیاست‌گذاری عمومی

موسوی شفايي، مسعود و سعیده اسکندری (۱۳۹۵)، «راهبرد موازنه‌گرایی هند در تعامل با ایران و امریکا»، **فصلنامه پژوهش‌های روابط بین‌الملل**، سال ششم، شماره ۲۰، تابستان، صص ۱۲۲-۹۷.

میرزاجانی، محسن و حیدر لطفی (۱۳۹۶)، «نقش و تاثیر سواحل خلیج فارس و منطقه مکران در اقتصاد بین‌الملل و تاثیر استراتژیکی آن بر ایران با ارائه یک مدل راهبردی در توسعه اقتصادی و سیاسی»، **فصلنامه جغرافیا برنامه‌ریزی منطقه‌ای**، سال هشتم، شماره ۱، زمستان، صص ۹۱-۵۷.

نصر، ولی (۲۰۱۹)، **اجبار هند به خروج از ایران، قدرت چین را در منطقه بیشتر می‌کند**، **مجله آتلانتیک امریکا**، (ترجمه مهتاب نورمحمدی)، قابل دسترسی در:

<http://asrdiplomacy.ir/51557>

Clawson, Patrick (2019), renewing the Iran Sanctions Waivers: Energy and Afghan Trade, April 22, Available at: <https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/view/renewing-the-iran-sanctions-waivers-part-2-energy-and-afghan-trade>

Farooq, Khesraw Omid (2019), Chabahar Port: A Step Toward Connectivity for India and Afghanistan For India and Afghanistan, Chabahar holds great promise, Available at: <https://thediplomat.com/2019/07/chabahar-port-a-step-toward-connectivity-for-india-and-afghanistan/>

Financial Tribune (2018), Iran, Russia, India to Meet on International North-South Corridor, October 30, Available at: <https://financialtribune.com/articles/domestic-economy/94802/iran-russia-india-to-meet-on-international-north-south-corridor>.

Global security (2013), India - Pakistan border fence, Available at: <http://www.globalsecurity.org/military/world/inida/india-pakistan-border-fence.htm>

Hincks, Josep, (2019), Saudi Arabia Is Investing \$20 Billion in Pakistan. Here's What It's Getting in Return, February 20, Available at:



<https://www.time.com/5531724/saudi-arabia-pakistan-mbs-imran-khan-1565548777917677>.

IEA (2017), World Energy Outlook 2017, Available at:

<https://www.iea.org/weo2017/>.

Manjo, P (2018), India, Iran working on rupee-rial facility for Chabahar port to sidestep US sanctions, October 19,

<https://www.thehindubusinessline.com/economy/india-iran-working-on-rupee-rial-facility-for-chabahar-port-to-sidestep-us-sanctions/article25264750.ece/amp/>

OEC (2017), Pakistan, Available at:

<https://oec.world/en/profile/country/pak/#Imports>

Toppa, Sabrina, (2018), Why Young Pakistanis Are Learning Chinese, **the Atlantic**, November 18, Available at:

<https://www.theatlantic.com/international/archive/2018/11/pakistan-china-cooperation-cpec/568750/>

World Bank (2018), Indian GDP Growth, Available at:

<http://data.worldbank.org/indicator/ny.gdp.mk>.

Yousafzai, Gul, (2019), Saudi Arabia to set up \$10 billion oil refinery in Pakistan,

Available at: <https://www.reuters.com/article/us-saudi-pakistan-economy/saudi-arabia-to-set-up-10-billion-oil-refinery-in-pakistan>.

پڑھشنامہ رسالہ بین الملل
پرتال جامع علوم انسانی