

بررسی رقابت‌های ژئوپولیتیکی در منطقه جنوب آسیا با تأکید بر سواحل چابهار ایران و گوادر پاکستان

سید امیر مدینه بناب

دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی، واحد گرمسار، دانشگاه آزاد اسلامی، گرمسار، ایران.

پیروز مجتهدزاده^۱

دانشیار جغرافیای سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

حیدر لطفی

دانشیار جغرافیای سیاسی و گردشگری، واحد گرمسار، دانشگاه آزاد اسلامی، گرمسار، ایران.

علی اصغر اسمعیل پورروشن

استادیار جغرافیای سیاسی، واحد یادگار امام خمینی ره، دانشگاه آزاد اسلامی، گرمسار، ایران.

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۱۰/۲۸ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۲/۲۲

چکیده

از دید بسیاری از صاحب نظران حوزه ژئوپولیتیک، اقتصاد سیاسی بین‌الملل و روابط بین‌الملل بخش بزرگی از مبادلات اقتصادی و تجاری و در کل تمرکز اقتصادی در جهان در حال حرکت به سمت جنوب آسیا و پاسیفیک است؛ هدف اصلی این مقاله عبارت است از بررسی رقابت‌های ژئوپولیتیکی در منطقه جنوب آسیا با تأکید بر سواحل چابهار ایران و گوادر پاکستان است. سوال اصلی مقاله این است که مهم‌ترین رقابت‌های ژئوپولیتیکی در منطقه جنوب آسیا با تأکید بر سواحل چابهار ایران و گوادر پاکستان کدام‌اند؟ روش این مقاله کیفی است. روش جمع‌آوری اطلاعات کیفی است. شیوه تجزیه و تحلیل اطلاعات توصیفی تحلیلی است. نتایج مقاله نشان می‌دهد که در این میان دو قدرت اقتصادی بزرگ جنوب آسیا یعنی چین و هندوستان که روزانه در حال رشد فزاینده اقتصادی و البته افزایش نیاز به انرژی و بازار مصرف هستند، در پی دستیابی به مناطق با اهمیت استراتژیک و ژئوپولیتیک برای توسعه همه‌جانبه خود هستند. لزوم دسترسی به آسیای مرکزی و حوزه خلیج فارس از اهداف مهم چین و هندوستان است. در این راستا تمایل این دو کشور به سرمایه‌گذاری در سواحل اقیانوس هند و دریای عمان و حتی خلیج فارس قابل توجه است. در حال حاضر این کشورها به دنبال توسعه زیرساخت‌های بنادر گوادر پاکستان، چابهار ایران و صحار عمان هستند.

کلیدواژگان: رقابت‌های ژئوپولیتیکی، چابهار، گوادر، هندوستان، چین.

مقدمه

جریانات ژئوپولیتیک در جنوب آسیا تنها به عوامل اقتصادی وابسته نیست و سهم زیادی را عوامل تاریخی، سیاسی و امنیتی شامل می‌شوند. رقابت چین و هندوستان و رقابت و گاه تقابل هند و پاکستان بخش زیادی از مسیر توسعه و سرمایه‌گذاری آینده دو کشور هند و چین در پاکستان و ایران را مشخص می‌سازد. به صورت طبیعی هندوستان به دلایل متعدد ژئوپولیتیک از جمله اختلافات شدید مرزی و سرزمینی (کشمیر) با پاکستان، تمایلی به ورود به سرمایه‌گذاری در بندر گوادر را ندارد و این فرصت در اختیار چین قرار گرفته است. در مقابل، هندوستان نیز تمرکز جدی خود را بر بندر چابهار ایران و سواحل ایران در دریای عمان قرار داده است. البته بندر صحار عمان به لحاظ وضعیت ژئوپولیتیک فرصتی برابر را برای چین و هند فراهم می‌نماید و چابهار نیز به دلیل عدم چالش بین ایران با دو کشور چین و هند، ظرفیت ایجاد روابط توسعه با دو کشور مذکور را دارد. علاوه بر مسئله رقابت هند و چین و تقابل هند و پاکستان، باید به ظرفیت پسرانه‌ای و دسترسی هر کدام از بنادر گوادر و چابهار نیز توجه گردد. بندر صحار عمان به دلیل عدم ارتباط خشکی با بخش بری و مرتبط با آسیای مرکزی و افغانستان، از اهمیت کمتری نسبت به چابهار و گوادر برخوردار است. در این میان اهمیت چابهار و گوادر نیز نسبت به یکدیگر از منظر ژئوپولیتیک قابل بحث است. میزان و سرعت و امنیت دسترسی این بنادر به مناطق آسیای مرکزی، افغانستان و روسیه، روابط ایران-افغانستان و پاکستان-افغانستان، شکل سرزمینی و سایر مسائل ژئوپولیتیک تعیین کننده میزان موفقیت هر کدام از این بنادر در تعیین مزایای ژئوپولیتیک است. بنابراین در این مقاله نگارنده به دنبال این است که مشخص گرداند چه رقابت‌های ژئوپولیتیک در جنوب آسیا وجود دارد؟ و اینکه رقابت‌های ژئوپولیتیک جنوب آسیا چه تأثیری بر توسعه بندر چابهار ایران و گوادر پاکستان خواهد داشت؟ همچنین نگارنده در پی این است تا مشخص کند مزیت‌های ژئوپولیتیک و ژئواکونومیک بندر چابهار ایران و گوادر پاکستان جهت دسترسی، تجارت و ترانزیت نسبت به یکدیگر چیست؟ این سوالات منجر به بررسی و تحلیل موضوع مقاله و دستیابی به خروجی مناسبی جهت درک مسائل توسعه ساحلی در جنوب آسیا بویژه در سواحل ایران و پاکستان می‌شود.

چارچوب مفهومی

ژئوپولیتیک

واژه ژئوپولیتیک که ابتدا در سال ۱۸۹۹ م توسط دانشمند سوئدی بنام رودولف کیلن وضع شد به بخشی از معلومات حاصله ناشی از ارتباط بین جغرافیا و سیاست اطلاق گردید (حافظ‌نیا، ۱۳۸۵: ۱۳). کولین اس‌گری: «ژئوپولیتیک عبارت است از روابط تغییر ناپذیر بین جغرافیا و قدرت استراتژیک» (Gray, 1997: 19). در جای دیگر او امنیت را با ژئوپولیتیک برابر می‌بیند و با اشاره به اهمیت تنگه هرمز در رابطه با تامین نفت می‌نویسد: جغرافیا انرژی است، انرژی اقتصاد است، اقتصاد امنیت است و امنیت ژئوپولیتیک (Gray, 1997).

ژئوپولیتیک → امنیت → اقتصاد → انرژی → جغرافیا

پیتر تایلور جغرافیدان سیاسی انگلیسی و بنیانگذار فصلنامه معروف «جغرافیای سیاسی» ژئوپولیتیک را مطالعه توزیع جغرافیایی قدرت بین کشورهای جهان، به ویژه رقابت بین قدرت‌های بزرگ و اصلی می‌داند (Tylor, 1993: 330). «ژئوپولیتیک عبارت است از شیوه‌های قرائت و نگارش سیاست بین‌الملل توسط صاحبان قدرت و اندیشه و تأثیر آن‌ها بر تصمیم‌گیری‌های سیاسی در سطح ملی و منطقه‌ای» (میرحیدر، ۱۳۷۷: ۲۲).

«ژئوپولیتیک یا سیاست جغرافیایی اثر محیط و اشکال یا پدیده‌های محیطی، چون موقعیت جغرافیایی، شکل زمین، منابع کیمیا، امکانات ارتباطی و انتقالی (زمینی، دریایی، هوایی و فضایی)، وسایل ارتباط جمعی و غیره را در تصمیم‌گیری‌های سیاسی، به ویژه در سطوح گسترده منطقه‌ای و جهانی، مطالعه و بررسی می‌کند» (مجتهدزاده، ۱۳۸۱: ۱۲۸).

ژئوپولیتیک عبارتست از «علم مطالعه روابط متقابل جغرافیا، قدرت و سیاست و کنش‌های ناشی از ترکیب آنها با یکدیگر» (حافظ‌نیا، ۱۳۸۵: ۳۷). ژئوپولیتیک زاینده قرن بیستم است. در این قرن تلاش‌های عدیده‌ای در مورد توصیف قدرت و محیط حاکم بر قرن بیستم صورت پذیرفت. با ورود قدرت عظیم امپریالیسم در اوایل قرن بیستم و سپس ظهور نازی‌ها در آلمان، ژئوپولیتیک زمینه را برای نگاه به محیط، فضا و شکل سازمان سیاسی جهان فراهم آورد. در طول سال‌های جنگ سرد، ژئوپولیتیک به منظور تعریف و توصیف مستمر رقابت جهانی بین بلوک‌های سرمایه‌داری و بلوک شرق صورت گرفت که در نهایت با فروپاشی شوروی سابق پایان پذیرفت. در اواخر قرن بیستم شاهد یک تصویر ژئوپولیتیک جدیدی بوده‌ایم که موضوعات و مشکلات جدید و حتی مسائلی که قبلاً در طول دوران جنگ سرد نادیده گرفته شده بود، بوده‌ایم. برای برخی پایان جنگ سرد باعث پدیدار شدن نظام جدید ژئوپولیتیک تحت تاثیر مسائل و مشکلات ژئواکونومیک شده است. یعنی دنیایی که جهانی شدن فعالیت‌های اقتصادی و تجاری ساختار جغرافیایی و سیاسی زمین را بازسازی و بازتعریف کرده است (اتوتایل، ۱۹۹۷: ۷۰۱).

رقابت ژئوپولیتیک

رقابت تلاش دو یا چند گروه، ملت و کشور برای نفوذ یا سلطه در منطقه یا جهان یا دسترسی به منابع فضایی (اعم از مادی و معنوی) است. رقابت در جغرافیای سیاسی و ژئوپولیتیک بدون مقیاس معنا ندارد و فلسفه قانون رقابت، استیصال، برتری و دستیابی به فرصت‌هاست. در این بین، اقدامات عملی برای رهبری یا نفوذ در یک کشور، منطقه یا جهان شکل رقابت به‌خود می‌گیرد. ممکن است حوزه و منشأ رقابت، سرزمین، ناسیونالیسم، کمبود منابع، قدرت و اقتصاد باشد. از درون این رقابت‌ها، ائتلاف و رقابت‌های تسلیحاتی شکل می‌گیرد. باید توجه داشت که در رقابت، دو یا چند قدرت به‌طور همزمان اقداماتی می‌کنند تا از ارزش‌های جغرافیایی (مادی و معنوی) سهم بیشتری کسب کنند. رقابت در صورت استمرار و کسب احاطه بر ارزش‌های رقیب ممکن است به «منازعه ژئوپولیتیک» تبدیل شود، این منازعه شاید مرحله آخر رقابت‌های ژئوپولیتیک باشد؛ به همین دلیل اغلب ویژگی‌های رقابت ژئوپولیتیک در منازعه ژئوپولیتیک تجمع می‌شود. در رقابت ژئوپولیتیک نیازمندیم به دو امر توجه کنیم: (۱) شناسایی ارزش‌های جغرافیایی؛ (۲) بررسی نگرش، گفتمان و ایده‌های توجه‌کنندگان به ارزش‌های جغرافیایی (احمدی و دیگران، ۱۳۹۷: ۲۰۲).

مبارزه بین رقبا و مخالفت‌های ارائه شده یک رقیب یا رقبا، رقابت است که در صورت تداوم، بعد راهبردی به خود می‌گیرد. رقابت راهبردی در واقع نوعی حرکت ژئوپولیتیک با حاصل جمع صفر دامنه‌دار میان دو یا چند رقیب است. در این بعد از رقابت، رقبا سعی دارند یکدیگر را از میان بازی حذف کنند؛ زیرا منابع و فضایی که بر سر آن رقابت می‌کنند، جزء منافع حیاتی کشورهاست. تلاش دولت برای شکست یا موفق‌تر شدن از دیگر دولت‌ها انسان‌سیری‌ناپذیر است و برای تأمین نیازمندی‌های مادی، قدرت و منزلت ژئوپولیتیک اقدامات رقابتی انجام می‌دهد. رقابت نقطه مقابل همکاری است و هنگامی رخ می‌دهد که دو یا چند قدرت (گروه) به دنبال هدفی هستند که نمی‌توانند یا نمی‌خواهند در آن با یکدیگر شریک باشند، در نتیجه برای رسیدن به آن با یکدیگر رقابت می‌کنند (کدی، ۲۰۰۱: ۵۵۲). عمل یا فرایند رقابت عبارت است از: «تلاش برای دریافت چیزی یا پیروزی بر چیزی که قدرت دیگری نیز برای دریافت یا پیروزی در تلاش است». از سوی دیگر، تقاضای همزمان دو

یا چند کشور برای منابع محدود محیط زیست رقابت شدیدی را ایجاد می‌کند. رقابت‌ها معمولاً در دو حوزه داخلی و خارجی مطرح می‌شود: الف) رقابت در داخل دولت‌ها: رقابت دو حزب یا گروه برای دستیابی به جایگاه برتر در نهادهای قدرت مانند مجلس، ریاست جمهوری، نخست‌وزیری و غیره؛ ب) رقابت خارجی (بین دو یا چند کشور): هر کشور یا ملیت برای دستیابی به سلطه و استیلا، قدرت سیاسی یا قدرت نظامی رقابت می‌کند؛ برای مثال، رقابت ایالات متحده و اتحاد جماهیر شوروی، به‌عنوان نماینده دو دیدگاه (یکی نمایندگی دموکراسی و دیگری نمایندگی کمونیسم) در جنگ سرد برای سلطه بر جهان رقابت می‌کردند. نتیجه این نوع رقابت‌ها اغلب به چالش در مناطق جغرافیایی جهان و گاهی به منازعه منجر می‌شود. در رقابت به دو عنصر نیاز داریم:

۱) عمل رقابت؛

۲) وجود دولت رقیب یا رقا.

در حالات درونی رقابت ژئوپلیتیک با ویژگی‌هایی مانند توسعه، مخالفت و خصومت (Random House Dictionary, 2015 Dictionary.com Unabridged Based on the شوم؛ به این ترتیب مادامی که یک یا چند کشور در صدد به دست آوردن منابع مادی یا معنوی یا موقعیتی باشند بدون آنکه با یکدیگر همکاری کنند، رقابت ژئوپلیتیک شکل می‌گیرد. رقابت ژئوپلیتیک در صورت تداوم ممکن است به منازعه ژئوپلیتیکی منجر شود. این امر زمانی حادث می‌شود که قدرت‌های رقیب کوشش کنند موقعیت خویش را با تنزل دادن موقعیت دیگران یا ممانعت از آنها تقویت کنند و ارتقا دهند و مانع دستیابی دیگران به اهدافشان بشوند، همچنین در ادامه رقبا خود را از دور خارج کنند و به انزوا ببرند. در رقابت ژئوپلیتیک، منافع مشترک مادی و معنوی جای خود را به منافع تقابلی می‌دهد؛ زیرا از منافع مشترک، همکاری، پیمان و ژئوپلیتیک صلح، اما از منافع تقابلی، رقابت، منازعه و جنگ حاصل می‌شود. بازیگران براساس منافع متعارض با هم رقابت می‌کنند تا رقیب را از دستیابی به فرصت‌ها بازدارند. رقابت با هدف کسب برتری و سیادت در زمینه خاص بین بازیگران انجام می‌شود.

رقابت اشکال مختلفی دارد:

۱) رقابت بین دو یا چند قدرت همتراز نظیر قدرتهای بزرگ جهانی یا منطقه‌ای که طرفین ضمن رعایت اصل تعادل و توازن در مناسبات و احترام متقابل، با احتیاط با یکدیگر برخورد می‌کنند و به اهداف هم بدگمان هستند (مثل دوره رقابت شوروی و آمریکا در جنگ سرد یا رقابت همتراز ایران، ترکیه و پاکستان در سازمان منطقه‌ای اکو). رقابت سیاسی، مذهبی و اطلاعاتی ایران و عربستان در عراق، سوریه و لبنان، و رقابت ایران، عراق و عربستان در بازار نفت و غیره مثال‌هایی از این نمونه است.

۲) رقابت بین دو قدرت ناهمسطح درجه ۱ و ۲، نظیر رقابت بین هند و پاکستان در جنوب آسیا که نوعی رقابت تسلیحاتی و اتمی را در پی دارد.

۳) رقابت مداخله‌ای: این نوع رقابت بین بازیگران در قلمرو جغرافیایی یا کشور ثالث، و براساس منافع متعارض رخ می‌دهد. زمانی که کشوری یا فضایی جغرافیایی به ضعف دچار شود یا خال قدرت داشته باشد، مرزهای ژئوپلیتیکی قدرت‌های پیرامونی یا فرامنطقه‌ای منبسط می‌شود و به داخل کشور یا فضای جغرافیایی ضعیف کشیده می‌شوند، در نتیجه آن را به عرصه رقابت تبدیل می‌کنند؛ نظیر لبنان بین سوریه و اسرائیل (حافظ‌نیا، ۱۳۸۵: ۳۷۰)، یا سوریه بین روسیه و آمریکا همراه با ایران و عربستان و ترکیه (احمدی و دیگران، ۱۳۹۷: ۲۰۴).

منطقه

تعریف منطقه بسته به کاربرد آن در روابط بین‌الملل، توسعه منطقه‌ای و علوم جغرافیایی، متفاوت است. در مباحث مربوط به توسعه اقتصادی، منطقه اقتصادی، آن «ناحیه جغرافیایی است که درون آن عوامل تولید کاملاً متحرک دارند». در تعریفی دیگر در همین زمینه منطقه به ناحیه‌ای اطلاق می‌شود «که درجات اختیاری تحرک‌پذیری در آن وجود داشته باشد». پیش‌فرض چنین تعریفی، این است که عوامل تولید در داخل منطقه کاملاً متحرک ولی بین مناطق بدون تحرک هستند. این شرط، عموماً حتی در مناطق کوچک درون کشورها نیز اتفاق نمی‌افتد و اساساً وجود و لزوم تجارت بین منطقه‌ای به دلیل چنین فقدان، مستدل می‌گردد. با این همه، اهمیت این تعاریف اقتصادی از منطقه آنجایی خود را بروز می‌دهد که درایم امکان استقلال کامل از تجارت جهانی و خودکفایی مطلق در زمینه تولید محصولات، در جهان امروز امکان‌پذیر نیست و به همین دلیل دولت - ملت‌ها می‌کوشند از طریق گسترش دایره روابط خود با سایر دول که از طریق انعقاد پیمان‌های دوجانبه، سه‌جانبه و چندجانبه قابل پیگیری است، به حضوری مستمر و قابل قبول در بازار تجارت جهانی بیندیشند.

در ادبیات روابط بین‌الملل و جغرافیای سیاسی، اما، بر تعاریف دیگر از منطقه تأکید می‌شود که در مباحث منطقه‌گرایی، کاربرد بیشتری نیز می‌یابند. از جمله نقاط مشترک و مورد اجماع تعریف منطقه در این علوم، «قربت جغرافیایی» است. در علوم روابط بین‌الملل، «منطقه بدون استثناء شامل سرزمین‌های چندین کشور می‌شود که به علت پیوندهای جغرافیایی مشترک به یکدیگر مرتبط شده‌اند». با این همه، عموم تعاریف منطقه را که به مبحث منطقه‌گرایی ارتباط دارد، می‌توان در سه دسته تعریف جای داد:

۱- منطقه به عنوان واحدی جغرافیایی که حدود آن کمابیش بر پایه مرزهای فیزیکی و مختصات اکولوژیک تعیین می‌گردد. (محدوده اروپا حدفاصل اقیانوس اطلس و کوه‌های اورال دانسته می‌شود) ۲- منطقه به مثابه یک نظام اجتماعی متشکل از روابط فرامحلی و فراملی گروه‌های انسانی که امنیت واحدهای تشکیل‌دهنده آن، به هم گره خورده است (اتحادیه اروپا به مثابه مجموعه‌ای امنیتی) ۳- منطقه به عنوان مجموعه‌ای از کشورها که با عضویت در یک سازمان منطقه‌ای، در زمینه‌های سیاسی، اقتصادی و فرهنگی به «همکاری‌های سازماندهی شده» می‌پردازند؛ حتی اگر از لحاظ جغرافیای انسانی و سیاسی، نتوان بر سرزمین این کشورها، عنوان «منطقه» را اطلاق نمود.

در جغرافیای سیاسی یک فضای جغرافیایی که از یک سلسله پدیده‌های مشابه و عوامل پیوند دهنده اجزای تشکیل دهنده آن محیط برخوردار باشد، هم از نظر فیزیکی و هم از نظر محیط انسانی، منطقه گفته می‌شود. یک منطقه در جغرافیا هنگامی قابل تشخیص است که از یک شخصیت جغرافیایی یکپارچه برخوردار بوده و از دیگر مناطق متمایز باشد بطوری که اجزای آن بخوبی آشکار و قابل تشخیص و شناسایی باشد. از نظر فیزیکی یک منطقه باید محیط یکپارچه باشد یا حداقل دارای ویژگی‌های جغرافیایی و استراتژیک مشابهی باشد مثل واقع شدن در یک شبه جزیره مانند کشورهای واقع در شبه‌جزیره عرب و یا واقع شدن بر گرد یک دریا مانند کشورهای ساحلی خلیج فارس (مجتهدزاده، ۱۳۸۱: ۱۹۵). منطقه ژئوپولیتیکی عبارت است از بخشی از سطح سیاره زمین و یا مجموعه‌ای از کشورها و واحدهای سیاسی - فضائی همجوار، اعم از فضای خشکی یا آبی یا تلفیقی، که براساس ترکیب عوامل سیاسی و جغرافیایی خاص دارای تجانس و هویت مشخص و یا کارکرد مشترک بوده و از سایر مناطق و نواحی مجاور متمایز گردد (حافظ‌نیا، ۱۳۸۵: ۱۱۱).

مراحل تکامل یافته منطقه ژئوپولیتیکی را سازه ژئوپولیتیکی تشکیل می‌دهد. در این سطح، نیروهای سیاسی منطقه‌ای و غیرمنطقه‌ای فعال می‌شوند و فرایندهای همگرایی، واگرایی، کشمکش ستیز و نیز همکاری و تعاون توسعه می‌یابد. وابستگی‌های متقابل و درک مشترک از امور منطقه‌ای رو به گسترش می‌نهد. نیروهای ترکیب‌کننده و نیروهای تجزیه‌گر در

منطقه به تکاپو و رقابت مشغول می‌شوند. عناصر ساختاری و کارکردی منطقه‌ای در تعامل با یکدیگر به نقش آفرینی سیاسی می‌پردازند و زیرساخت تفاهم منطقه‌ای را فراهم می‌کنند. روابط سیستمی بین دولت‌ها به‌عنوان عناصر بازیگر منطقه‌ای و برون منطقه‌ای مبتنی بر عناصر ساختاری و کارکردی منطقه‌ای به‌صورت پنهان و پیدا شکل گرفته و توسعه می‌یابند (حافظ‌نیا، ۱۳۸۳: ۷۵).

منطقه مورد مطالعه

شهر بندری چابهار با مساحتی قریب به ۱۷۱۵۰ کیلومتر مربع و جمعیتی بالغ بر ۲۲۰ هزار نفر در استان سیستان و بلوچستان و جنوبی‌ترین نقطه شرق کشور، در مجاورت دریای عمان در نزدیک‌ترین فاصله با آبهای آزاد جهان یعنی اقیانوس هند قرار گرفته و تنها بندر اقیانوسی ایران است. موقعیت خلیج در این بندر و همچنین وجود آبهای عمیق و بریدگی‌های طبیعی، فضایی مناسب را برای اسکله‌های با عمق زیاد و مختصات لنگرگاهی مطلوب جهت پهلوگیری کشتی‌های عظیم اقیانوس پیما فراهم ساخته به طوری که این بندر از قابلیت تبدیل شدن به مگاپورت برخوردار می‌باشد. به بیان دیگر چابهار دروازه ترانزیت شرق ایران و یک منطقه استراتژیک برای توسعه صنعت ترانزیت محسوب می‌شود. این ویژگی ممتاز در دیگر مناطق ساحلی جنوب ایران و حتی کشورهای حاشیه خلیج فارس دیده نمی‌شود.

نقشه ۱. موقعیت چابهار در نقشه ترانزیتی جهان



(سازمان منطقه آزاد چابهار، ۱۳۹۸)

براساس اعلام نظر محققان سازمان ملل در زمینه حمل و نقل بین‌المللی، حدود نیمی از حمل و نقل جهان، میان خاور دور با سایر نقاط دنیا انجام می‌شود. از مجموع سه کریدور حمل و نقل جهانی که کارشناسان سازمان ملل برای این امر پیش‌بینی کرده‌اند، دو کریدور از ایران می‌گذرد و چابهار جنوبی‌ترین نقطه کریدور شرقی - غربی جهان می‌باشد. این کریدور از «دروازه ابریشم» در چین آغاز می‌شود و قلب اقتصاد این کشور یعنی استان کانتون را تغذیه کرده و به سرزمین آسیای جنوب شرقی می‌پیوندد و پس از طی این مسیر وارد هندوستان شده و با پوشش مهمترین شهرهای این ناحیه مانند کلکته، ناکپور، جایپور، حصیرآباد، کراچی و بن قاسم به چابهار می‌رسد. بنا به نظر کارشناسان بندر چابهار، محل تلاقی دو کریدور ترانزیتی مهم جهان به نام‌های شمال - جنوب و شرق - غرب قرار گرفته است که این امر از مهم‌ترین مزیت‌های محور شرق کشور می‌باشد.

چشم‌انداز بندر چابهار

با نگاهی به جلو و بررسی چشم‌انداز این بندر می‌توان در دو بخش این چشم‌انداز را بررسی کرد: بخش اول فرصت‌ها و تهدیدهایی که بندر با آن روبرو است و بخش دوم پیش‌بینی تجارت و ترافیک کالای بندر در آینده می‌باشد.

الف- فرصت‌های بندر چابهار

- ۱- تجارت و روابط ترانزیتی هند با روسیه و آسیای میانه و افغانستان؛
- ۲- گرایش ایران به پیوستن به سازمان تجارت جهانی و اتخاذ اقدامات عملی در این ارتباط؛
- ۳- طرح احداث خط لوله گاز ایران-پاکستان-هند و قرارگرفتن چابهار در مسیر این خط لوله؛
- ۴- مجاورت با کشور محصور در خشکی افغانستان و عدم دسترسی مستقیم این کشور به آبهای آزاد و موقعیت ترانزیتی این کشور به آسیای میانه
- ۵- ناامنی بلوچستان پاکستان و عدم رغبت بلوچ‌های ناسیونالیست پاکستان به حضور قدرتمند دولت مرکزی در ایالت بلوچستان از طریق توسعه و سرمایه‌گذاری گسترده در بندر گوادر
- ۶- قرارگرفتن در مسیر ترانزیتی کریدور شمال - جنوب
- ۷- توان صادراتی و پتانسیلهای بالای استان در بخش معدن.

ب- ارزیابی تجارت ترافیک کالای بندر در آینده:

این پیش‌بینی براساس مطالعات مهندسی مشاور رویال هاسکونینگ و سازه پردازی ایران که در سال ۱۳۸۵ به منظور طرح توسعه بندر چابهار انجام گرفته و بر مبنای آن طرح جامع چابهار تدوین شده می‌باشد. تحقق اهداف پیش‌بینی شده مذکور در گرو طرح‌های توسعه منطقه‌ای و محلی، طرح‌های توسعه صنعتی در بندر بهشتی و طرح توسعه محور شرق و ارائه و خواست مقامات بندری و دولت جمهوری اسلامی ایران برای ایفای نقش مهم و ژئوپولیتیک منطقه‌ای می‌باشد. متوسط پیش‌بینی بار بندر چابهار تا سال ۲۰۳۰ میلادی (میانگین پیش‌بینی حداقل و حداکثر) به ترتیب پیش‌بینی‌های فله مایع، کانتینر و فله بسته‌بندی شده ۶۱۴۸۰؛ (BREAK BULK) تا سال ۲۰۳۰ در موارد زیر ارائه می‌گردد.

پیش‌بینی کالاهای ایرانی که ممکن است از طریق بندر چابهار جابجا شود براساس تحلیل و ارزیابی پسرکانه های بندری و حجم تجارتی که انتظار می‌رود از مسیر بندر چابهار جذب گردد صورت گرفته است. علاوه بر این موارد، تجارت ناشی از طرح‌های توسعه منطقه آزاد چابهار که شامل ساخت پالایشگاه نفت به ارزش ۷/۱ میلیون دلار یا ظرفیت ۲۲۵۰۰۰۰ بشکه در روز نیز مورد لحاظ گردیده است.

(۱) پیش‌بینی فله مایع

یکی از طرح‌های منطقه آزاد احداث پالایشگاه نفت تا سال ۲۰۱۰ می‌باشد که با استفاده از نفت خام وارداتی به صادرات فرآورده های نفتی (گازوئیل و نفت کوره) به شبه قاره هند خواهد پرداخت. لذا چنانچه این طرح به اجرا درآید تقاضا برای استفاده از اسکله فله مایع به شدت بالا خواهد رفت.

اسکله فله مایع بدون در نظر گرفتن طرح احداث پالایشگاه نفت ظرفیت لازم را تا سال افق طرح و به میزان ۲ میلیون تن دارا می‌باشد ولی چنانچه طرح یاد شده به بهره برداری برسد از سال ۲۰۰۸ اسکله فله مایع جوابگوی تقاضای پیش‌بینی شده را نداشته و توسعه اسکله فله مایع تا ظرفیت ۱۲ میلیون تن ضروری می‌باشد.

(۲) پیش‌بینی کانتینر:

پیش‌بینی حجم عملیات کانتینری در بندر چابهار طی دو سناریوی حداقل و حداکثر تا سال ۲۰۳۰ انجام یافته که در این پیش‌بینی متوسط عملیات کانتینری از ۲۰۰ و ۳۰۰ هزار TEU به ترتیب در سناریوهای حداقل و حداکثر به ۹۰۰ هزار و ۹/۲ میلیون TEU می‌رسد.

۳) پیش‌بینی حجم کالای فله بسته‌بندی:

پیش‌بینی حجم کالای فله بسته‌بندی شده نیز نظیر کالای کانتینری در دو سناریوی حداقل و حداکثر تا سال ۲۰۳۰ انجام گرفته و در سناریوی حداقل و حداکثر به ترتیب از ۶۰۰ هزار به ۱۲۰۰ هزار تن و از ۱۲۰۰ به ۲۸۰۰ هزار تن می‌رسد.

۴) پیش‌بینی ترانزیت:

براساس مطالعات مشاوران هاسکونیک و سازه‌پردازی ایران حدود ۷۲ درصد از کالاهای ترانزیتی با جاده و ۲۸ درصد از طریق راه‌آهن ایران حمل می‌گردد. بندر چابهار در موقعیتی قرار دارد که می‌تواند سهمی از تجارت افغانستان و ترکمنستان را به خود اختصاص دهد مشروط به آنکه زیرساخت‌های بندری مناسب داشته و از ارتباطات جاده‌ای و ریلی پشتیبانی شود.

بررسی حجم صادرات کشورهای آسیای مرکزی نشان می‌دهد که ارزش صادرات این کشورها از ۲۴/۴ میلیارد ریال در سال ۲۰۰۵ با نرخ رشد ۷ درصد در سال به ۱۳۳ میلیارد ریال در سال ۲۰۳۰ برسد. که تقریباً ۶۰ درصد کل صادرات این کشورها متعلق به قزاقستان خواهد بود و از نظر نوع کالا، سوخت‌های معدنی به عنوان موتور محرکه توسعه اقتصادی ۵۵ درصد این صادرات را تشکیل خواهد داد.

پتانسیل تجاری خلیج فارس و دریای عمان هم در حدود ۹/۴ میلیون تن در سال ۲۰۱۰ و ۱/۷ میلیون تن تا سال ۲۰۱۵ تخمین زده شده است. این پتانسیل به غیر از صادرات نفت و گاز و حامل‌های انرژی مثل برق است زیرا فرض شده است که بنادر نقش فعالی در این نوع خاص از ترانزیت ایفا نخواهند کرد.

پتانسیل تجاری ایران و بندر شهیدبهشتی در سرویس دهی به تجارت ترانزیتی احتمالاً تحت تاثیر هزینه‌های حمل و نقلی زمینی بین بنادر ایران و کشورهای آسیای میانه در مقایسه با بنادر کراچی و گوا در پاکستان خواهد داشت. هر چند که فاصله حمل و نقل تا میزان زیادی به عنوان عامل تعیین‌کننده در هزینه‌های حمل و نقل محسوب می‌شود. اما عوامل دیگری نیز در این معاملات دخیل خواهند بود. زمان ترانزیت، تاخیر گمرکی سطح ایمنی و امنیت بنادر، شبکه ارتباطی و نظم و انضباط زمانی بندر با بقیه نقاط دنیا نیز در انتخاب مسیر توسط شرکت‌های حمل و نقل و مشتریان تعیین‌کننده می‌باشد.

پیش‌بینی‌های مربوط به ترانزیت کالا از مسیر بندر شهیدبهشتی نشان می‌دهد در سناریو کم ترانزیت در طی سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۳۰ از ۲۴۵۸۱ به ۱۳۵۰۰۰ TEU و در سناریو حداکثری از ۹۴۵۰۰ به ۵۱۹۰۰۰ TEU خواهد رسید.

۵) ترانشیپ

یک بندر زمانی می‌تواند به عنوان یک مرکز ترانشیپ از جاذبه کافی برخوردار باشد که اولاً دارای موقعیت آبخور عمیق باشد ثانیاً حداقل انحراف از مسیرهای اصلی کشتیرانی در صورتی که مقصد کشتی آن بندر نباشد داشته باشد. ورود به بندر شهید بهشتی به معنی تغییر مسیری در حدود ۷۰۰ مایل دریایی (از خط فرضی بین کولومبو و عدن) برابر با ۳/۱ تا ۵/۱ روز کشتیرانی، برای کشتی‌های خط اصلی می‌باشد. در این مدت اگر چه بندر بهشتی به عنوان رقیب جدی برای بندری مثل عدن، جیبوتی و یا سلاله محسوب نمی‌شود ولی می‌تواند به عنوان یک بندر هاب بر خلیج فارس و یا حتی شبه قاره هند عمل نماید.

۶) آینده کشتیرانی

با توجه به گرایش شرکت های کشتیرانی به سمت استفاده از شناورهای بزرگ در راستای صرفه جویی و فعالیت در اقتصاد مقیاس پیش بینی می شود. بنابراین توجه برنامه ریز بندری در توسعه ظرفیت های بندر به ابعاد و ویژگی های شناورهایی که قرار است در آینده به عنوان مشتریان اصلی بندر باشند حایز اهمیت بوده و باید متناسب با ویژگی های شناورها و نیازهای آتی آنها، بندر طراحی شود.

یافته ها

بندر چابهار یکی از چهارراه های اصلی کریدور جنوبی تجارت جهانی نیز محسوب می شود. این بندر به علت موقعیت استراتژیک خود و دستیابی به آب های آزاد بین المللی، جایگاه ویژه ای در مبادلات بین ایران و سایر نقاط منطقه دارد. چابهار نسبت به سایر نقاط ساحلی ایران، مزیت های خاص خود را دارد. آب های عمیق در خلیج چابهار، شرایط پهلوگیری کشتی های بزرگ و ایجاد تاسیسات بندری را فراهم می کند. این بندر، مهم ترین بندر تجاری خارج از حوضچه خلیج فارس است و از نظر سیاسی و راهبردی در مواقع جنگ و بحران های منطقه ای می تواند نقش تعیین کننده ای ایفا کند. قرار گرفتن چابهار در یک خلیج، موقعیت بندری ایده آلی برای توسعه فیزیکی در آینده به آن می بخشد که بسیاری از بنادر دنیا، از آن محرومند. آب و هوای چابهار در تابستان ها تحت تاثیر بادهای سرد و مرطوب قطب جنوب است که در ایران تنها منطقه آب و هوای مطلوب اقیانوسی است.

عقبه نامناسب منطقه، از جمله وجود ارتفاعات مکران، چاله های جازموریان و منطقه دلگان در استان سیستان و بلوچستان، امکان عبور از این منطقه را برای نفوذ به عمق کشور، برای دشمن بسیار سخت می کند؛ اما همین عقبه نامناسب، وجود خورهای متعدد و تراکم جمعیتی بسیار پایین و حتی خالی از سکنه بودن منطقه، به همان اندازه فرصت های مناسبی در اختیار قاجاقچیان بین المللی مواد مخدر و سلاح قرار می دهد و امکان عملیات محدود و ایزدایی را از طریق ارسال تیم های تروریستی به داخل، برای دشمنان فراهم می کند.

سواحل جنوب شرقی ایران به لحاظ جایگاه نظامی می تواند در اتخاذ استراتژی های فرمانطقه ای برای ایران تعیین کننده باشد و توان تحرک میان آب های اقیانوسی را به نیروی دریایی ایران ببخشد. بر خلاف محیط بسته خلیج فارس، دریای عمان و بحر مکران ایران را به اقیانوس های جهان پیوند می دهد، امکان گسترش حوزه حضور ایران را فراهم می کند. وجود پایگاه هوایی چابهار و توسعه آن می تواند قدرت نظارتی و کنترل ایران را بر بخش شمالی اقیانوس هند افزایش دهد. اگرچه تفکر راهبردی دفاعی ایران در جنوب، بر خلیج فارس متمرکز است، چنان چه صحنه عملیاتی ایران قبل از ورود به خلیج فارس، از دریای عمان طراحی شود، توان استراتژیک مضاعفی در اختیار ایران قرار می گیرد. فرصت ها و تهدیدهای موجود در منطقه عبارتند از:

از میان فرصت های موجود در این منطقه به طور فهرست وار می توان به چند مزیت شاخص اشاره کرد:

الف- وزن ژئوپلیتیک ایران در منطقه دریای عمان.

ب- پیوندهای فرهنگی-اجتماعی و مذهبی با مردم کشورهای منطقه.

ج- وجود پتانسیل های لازم جهت توسعه زیرساخت های اجتماعی و فرهنگی.

د- وجود حس مشارکت محلی و بومی مردم منطقه در تولید امنیت.

ر- وجود حس تعلق و گسترش اعتماد بین مردم مرزنشین و دولت و مردم کشور.

ز- وجود نیاز مردم منطقه به آموزش‌های زیست محیطی و دریایی. به همین ترتیب تهدیدهای موجود در این استان را می‌توان این گونه فهرست کرد:

الف- آلودگی‌های زیست محیطی در دریاها آزاد.

ب- واگذاری یک ساحل طولانی به این استان که مشکلات امنیتی آن را افزایش می‌دهد.

ج- تردد بی‌رویه مردم در ابعاد مختلف اجتماعی به کشورهای پیرامون منطقه.

د- سهولت دریافت شبکه‌های رسانه‌ای جمعی خارجی.

شکی نیست که یکی از نمودهای و به واقع نوک پیکان توسعه یک کشور، رونق بنادر آن است که حکم شاخص توان صادراتی آن کشور را بازی می‌کند. امری که خود بر میزان استقلال و خودکفایی اقتصادی یا رفاه بیشتر آن دارد.

رشد حیرت آور اقتصاد شیخ‌نشین‌های جنوب خلیج فارس، بیش از هر چیز در شکوفایی بنداری چون راس الخیمه تجلی یافته است. بنداری که از زمان آغاز روند توسعه، افزایش ظرفیت سالیانه آن‌ها حدود ۶۰۰ هزار کانتینر بوده است.

بدیهی است که دوشادوش رقابت در استحصال از میدان‌های نفتی مشترک، رقابت در به دست گرفتن سهم بیشتری از بازار کانتینری خلیج فارس هم باید پیش چشم برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران کشور باشد که خود این امر تنها از طریق توسعه و تجهیز روزافزون بنادر استراتژیکی چون چابهار امکان پذیر است. تجربه کشوری مانند سنگاپور، با وسعتی کم‌تر از نصف مساحت جزیره قشم، بیانگر آن است که مدیریت اصولی و جذب سرمایه در بخش توسعه بندر چابهار، نه تنها منجر به تحول اقتصادی عظیمی در منطقه مکران می‌شود، بلکه منفعتی پایدار و چشمگیر برای کل کشور به دنبال دارد.

مشابه، یا به واقع همتای بندر چابهار ایران، بندر گوادر در فاصله ۶۰ کیلومتری و در ساحل پاکستان قرار دارد. منافع اقتصادی پاکستان در کنار دغدغه‌های نظامی و امنیتی آن، موجب توجه جدی این کشور به توسعه بندر گوادر از سال ۱۹۹۹ به این سو گردیده است. امری که منجر به امضای توافقنامه نهایی مشارکت و سرمایه‌گذاری همه جانبه با دولت چین، در زمینه توسعه و تجهیز این بندر شده است.

با توجه به اینکه بندر چابهار و بندر گوادر نزدیک همدیگر واقع شده اند بدون شک به دلیل جغرافیای سرزمینی واحد یا نزدیک هم تأثیر می‌گذارد. اگر چین همچنان متعهد به سرمایه‌گذاری در بندر گوادر باشد، به احتمال زیاد بازی جدید حول اقتصاد و تجارت در منطقه شکل خواهد گرفت که در یک قطب چین و پاکستان و به احتمال زیاد عربستان سعودی قرار خواهد داشت که شکل‌گیری چنین قطبی ملاحظات امنیتی و سیاسی و اقتصادی خاص خود را در پی خواهد داشت. از طرفی این سابقه وجود دارد که طی دوره ی گذشته دبی در حوزه ی خلیج فارس فرصت های طلایی را از بنادر ایران ربود و این بار این سناریو توسط گوادر پاکستان در حال تکرار است بطوری که ممکن است در آینده سواحل مکران به بارانداز گوادر پاکستان تبدیل شود و این آینده ای بسیار ناگوار از جنوب کشور برای اقتصاد ایران به دنبال خواهد داشت، با این حال می توان به برخی دیگر تهدیدات اشاره نمود:

- توسعه و تجهیز گوادر با توجه به سرعت عمل در اجرای طرح ها و وجود تأسیسات سنگین زیرساختی، چابهار را در معرض رقابتی سخت در زمینه ی ترانزیت کالا به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان و همچنین مرکزیت تجاری و اقتصادی در دریای عمان قرار می دهد.

- ایجاد پایگاه نظامی و تجهیز نیروهای دریایی و هوایی پاکستان و چین در کنار مرزهای آبی و خاکی ایران، حساسیت ها و آسیب پذیری های خاص خود را به همراه دارد؛

- مسیر گوادر در واقع افغانستان و آسیای میانه را بدون نیاز به راههای ایران با ریسک کم برای چینی ها نزدیک می کند، بنابراین موقعیت راهبردی ایران را از بین می برد و از طرفی موجب انتقال انرژی دریای خزر به چین با عبور از افغانستان و پاکستان می شود؛

- با سفر رییس جمهوری چین به پاکستان و اعلام سرمایه گذاری ۴۶ میلیارد دلاری این کشور در پاکستان و همچنین حجم عظیم سرمایه گذاری محلی و ملی پاکستان در بنادر گوادر- صدای ناقوس مرگ زود هنگام فرصت های طلایی سواحل مکران و کریدورهای شمال و جنوب و غرب به شرق در ایران به صدا درآمده است. عملاً با بهره برداری چین از بندر گوادر با هدف تبدیل آن به مگا پورتهی بی نظیر و با عمق بسیار زیاد و بی بدیل در اقیانوس هند و دریای عمان و منطقه، تمامی فرصت های ترانزیتی -ترانشیپی - گمرگی -دریایی در حوزه های مختلف را از ایران خواهد ربود. دولت چین قصد دارد در قرن ۲۱ دریانوردی راه ابریشم را با تسلط بر نقطه ای راهبردی خارج از تنگه هرمز و خارج از سیطره ی هند به عنوان نقطه ای تعیین کننده در موازنه ی قدرت.

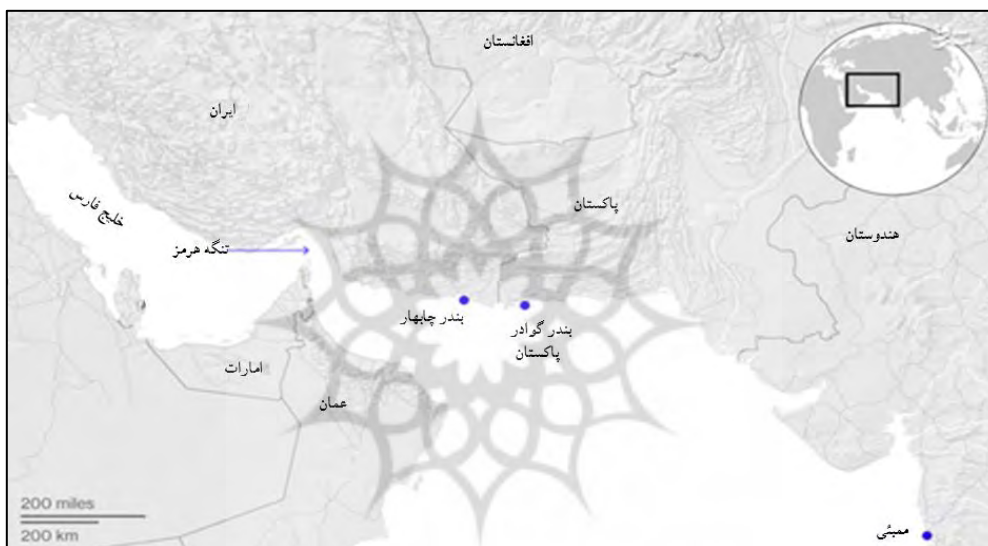
در چنین شرایطی، قطعاً اگر با بهره گیری از تجارب جهانی و حضور و مشارکت قدرت های اقتصادی و اختصاص اعتبارات قابل توجه و ویژه، طرح های زیرساختی، از جمله سیستم های حمل و نقل ریلی، جاده ای و هوایی و تجهیزات مدرن بندرگاهی، در چابهار به انجام برسد، به دلیل موقعیت ممتازتر و مزایای بیشتر این بندر، نسبت به گوادر و امثال آن، چشم انداز درخشان تری برای این بند قابل پیش بینی است.

حضور گسترده ایران در آب های آزاد، از سال ۱۳۸۷، با دستور و تاکید ویژه فرمانده کل قوا آغاز شد و اولین ناوگروه های ایران برای مقابله با دزدان دریایی در خلیج عدن اعزام گردیدند. در این میان، سواحل مکران، گنجی است که به دلیل دورافتادگی و مغفول ماندن، تاکنون چندان که باید مورد استفاده قرار نگرفته است. سواحل مکران به واقع دروازه ورود به آب های آزاد از یک سو و از سوی دیگر ورود به تنگه هرمز و خلیج فارس به حساب می آید. پاکستان اواسط سال ۲۰۱۳ با همکاری چین و در قالب طرح چینی «کوری دور اقتصادی چین-پاکستان»، توسعه بندر گوادر در سواحل مکران را کلید زد و بخش هایی از این پروژه طی حدود سه سال پایان یافت. چین علاوه بر توسعه بندر گوادر متعهد شده تا شهر گوادر را نیز توسعه بدهد و یک منطقه ویژه اقتصادی به همین نام نیز در کنار بندر گوادر تأسیس نماید.

از آنجایی که دست یابی چین به خلیج فارس و اقیانوس هند از طریق بندر گوادر برای این کشور و واردات نفتش از خاورمیانه اهمیت فوق العاده ای دارد. پکن ۸۰ درصد از هزینه ساخت و سازها در گوادر (معادل بیش از ۱/۱ میلیارد دلار) را به شکل اعطای کمک هزینه و وام های کم بهره (به علاوه بیش از ۷۵۰ میلیون دلار وام با بهره صفر) به عهده گرفته است. روند پیشرفت بندر گوادر در پاکستان؛ این بندر اکنون می تواند به سه شناور به طور هم زمان خدمات باری ارائه دهد هم چنین چین قرار است علاوه بر یک بیمارستان ۳۰۰ تخته ۱۰۰ میلیون دلاری، یک فرودگاه بین المللی نیز در این منطقه برای پاکستان بسازد که در انتهای سال جاری میلادی (۲۰۱۷) افتتاح خواهد شد. سال ۲۰۱۵ اعلام شد وام ۲۳۰ میلیون دلاری ای که چین برای ساخت این فرودگاه به پاکستان داده است، تبدیل به کمک هزینه می شود و پاکستان نیازی به بازپرداخت آن نخواهد داشت. هم چنین قرار شد صدها میلیون دلار از وام های با بهره کم که به پاکستان داده شده بود، بدون بهره در نظر گرفته شود و پاکستان صرفاً اصل مبلغ وام را به چین بازگرداند. در مقابل این خبرهای خوش برای پاکستان، چند کیلومتر این طرف تر، ایران از سال ۲۰۰۳ (ده سال پیش از قرارداد میان چین و پاکستان) و پس از آغاز گفت و گوها با هند تا الآن ۱۳ سال است که منتظر مانده تا کار توسعه بندر چابهار آغاز شود و به جایی برسد. تا پیش از توافق هسته ای، گاهاً تحریم های بین المللی دلیل این

تعلم بیان می‌شد که البته در جای خود قابل بررسی است و باید دید در صورت فراهم نبود شرایط برای آغاز پروژه در سال ۲۰۰۳ چرا این قرارداد بسته شده است. با این وجود، اواسط سال ۲۰۱۶ و پس از آن که رفع تحریم‌ها تا اندازه زیادی عملیاتی شده بود، دو کشور (همراه با افغانستان که از توسعه این بندر سود خواهد برد. باز هم بر پی‌گیری سریع این پروژه تأکید کردند. این در حالی است که هندی‌ها که اتفاقاً منافع کمی هم در توسعه بندر چابهار ندارند هنوز هم اقدام چشم‌گیری در این باره انجام نداده‌اند. سمیر پاتیل تحلیلگر سازمان تحقیقاتی هندی گیتوی هائوس در این باره معتقد است: «این مشکل درباره بسیاری از تعهدات خارجی هند وجود دارد. وقتی نخست‌وزیر تعهدی را می‌دهد، احزاب داخل هند به سختی کار را رو به جلو پیش می‌برند. بوروکراسی هند هیچ عجله‌ای ندارد. طرف ایرانی هم هندی‌ها را در به تأخیر افتادن پروژه مقصر می‌داند، اما ظاهراً دلیلی برای این تأخیر ذکر نکرده است. هرچند شواهدی مبنی بر مقصر بودن ایران در ایجاد این تعلل هم وجود دارد.

نقشه ۲. موقعیت‌های بندر گوادر و بندر چابهار در پاکستان و ایران



منبع: ([http:// baharan.ir](http://baharan.ir))

با بررسی اقدامات گسترده صورت گرفته و عملیات توسعه‌ای بندر شهر گوادر و همچنین مطالعه زیرساخت‌های بندری و مواصلاتی آن، نگاهی اجمالی به طرح توسعه این بندر داشته و سپس با مقایسه آن با زیرساخت‌های موجود در بندر چابهار (که دارای مزیت ترانزیتی یکسانی است)، گوشزد می‌گردد که اگر روند توسعه در بندر چابهار به همین شکل و با کمترین سرعت پیش رود، بندر گوادر گوی سبقت را از بندر ما می‌رباید. از مجموع سه کریدور ترانزیتی که کارشناسان حمل‌ونقل در سال ۱۹۹۳ در هلسینکی فنلاند تعیین کردند، دو کریدور شمالی - جنوبی و شرقی - غربی از ایران عبور می‌کند که از این نظر، بندر چابهار در استان سیستان و بلوچستان به‌عنوان شاهراه ارتباطی بین این دو کریدور، دارای مزیت‌های ترانزیتی فوق‌العاده‌ای است. این بندر مانند پلی میان کشورهای عضو اکو و آسه‌آن و سایر مناطق جهان برای ترانزیت کالا و صادرات و انرژی قرار گرفته است که موقعیت غیرقابل رقابت آن را در امر ترانزیت تثبیت می‌کند. مسیر چابهار از بین کریدورهای مختلف ارتباطی شمال - جنوب و شرق - غرب تجارت جهان، نزدیکترین و باصرفه‌ترین مسیر به کشورهای افغانستان و آسیای میانه است، ولی با وجود این مزیت‌ها و قابلیت‌های بی‌نظیر، نادیده گرفته شده است. رشد اعجاب‌انگیز سهم جنوب شرق و شرق آسیا در تجارت جهانی (بیش از ۴۵ درصد تجارت جهانی) و نقش ویژه کشورهای آسیای میانه از یک سو و خلیج فارس از سوی دیگر به‌عنوان منطقه انرژی (نفت و گاز) اهمیت محور شرق ایران به‌عنوان مرکز و محل تلاقی مناطق استراتژیک مذکور را صد

چندان کرده است، به گونه‌ای که به جرات می‌توان گفت جایگاه سیاسی و جغرافیایی این پهنه از سرزمین ما می‌تواند تامین‌کننده منافع ملی ایران باشد؛ در این میان، بسط گسترده مبادلات بازرگانی- تجاری ایران با استفاده از قابلیت‌های بالقوه سرزمینی از طریق ترانزیت می‌بایست یکی از مهمترین برنامه‌ها باشد، اما وضعیت توسعه‌نیافته این منطقه وقتی دلخراش‌تر می‌گردد که دریابیم کمی آن طرف‌تر، دولت پاکستان به کمک چینی‌ها به سرعت در حال سرمایه‌گذاری و توسعه بندر و منطقه آزاد گوادر است تا از فرصت‌های بالقوه در جهت تامین منافع ملی حداکثر بهره‌برداری را نماید. در این راه، احداث خط آهن و راه‌های ارتباطی به طول ۱۰۰۰ کیلومتر از این بندر به کشورهای منطقه و اسکله‌های ۲۰۰ هزار تنی، تنها بخشی از این طرح است. تاکنون سرمایه‌گذاری‌های خارجی کلانی جذب این کار شده و شرکت‌های بین‌المللی متعددی از کشورهای نظیر چین، امارات متحده عربی و آمریکا به این منطقه آمده‌اند تا توسعه گوادر سرعت بگیرد. در این تحقیق کوشش شده است تا با بررسی و تحلیل داده‌های به دست آمده از تحولات و پیشرفت‌هایی که در چند سال اخیر (از سال ۲۰۰۲ به بعد) در بنادر چابهار و گوادر پاکستان به‌عنوان دو رقیب استراتژیک در امر ترانزیت منطقه‌ای رخ داده است، نگاهی به جایگاه هر یک در امر ترانزیت منطقه‌ای داشته باشیم. صرف ایجاد منطقه آزاد تجاری گوادر که فاصله‌ای کمتر از ۲۰۰ کیلومتر با مرزهای ایران دارد، در بردارنده آثار مثبت و منفی برای ایران است که به مراتب در شرایط کنونی، آثار منفی آن بیش از آثار مثبت است.

۱- آثار منفی: عینی‌ترین و مهم‌ترین اثر منفی این طرح، تضعیف ماهیت وجودی منطقه آزاد چابهار در جنوب شرقی ایران است. این مهم در سطح کلان‌تر، طرح استراتژیک محور شرق را نیز تحت تأثیر قرار خواهد داد. مزیت قابل توجه و مهم بندر گوادر در مقایسه با چابهار، نزدیکی این بندر به کراچی و اتصال آن از طریق بزرگراه مکران است.

۲- آثار مثبت: از جمله آثار مثبت توسعه و تجهیز بندر آزاد گوادر، فراهم شدن زمینه توسعه روابط اقتصادی و تجاری ایران و پاکستان و در سطح خردتر، پیوند دو منطقه آزاد چابهار و گوادر است. از آنجا که روابط تجاری غیرنفتی دو کشور به دلیل مسائل مرزی، در سطح پایینی قرار دارد. در شرایطی که دو منطقه آزاد تجاری ایران و پاکستان در فاصله‌ای کمتر از ۲۰۰ کیلومتر قرار گرفته‌اند، پیوندهای اقتصادی و تجاری این دو منطقه می‌تواند در توسعه و تنوع روابط تجاری و طرح‌های مشترک سرمایه‌گذاری موثر واقع شود. یکی از موانع کنونی توسعه منطقه آزاد چابهار در مقایسه با دو منطقه آزاد کیش و قشم، فاصله زیاد آن با مراکز تجاری و اقتصادی منطقه خلیج فارس است که توسعه بندر گوادر با مشارکت گسترده چینی می‌تواند در رفع این مشکل تأثیرگذار باشد.

از آنجا که بندر گوادر تنها از نظر تجارت ترانزیت با ازبکستان و تاجیکستان و ترکمنستان می‌تواند با چابهار رقابت کند و دیگر مناطق این ناحیه در فاصله خیلی دوری از گوادر قرار دارند، ترانزیت از طریق گوادر برای دیگر کشورها اصلاً به صرفه نیست.

در اینجا فقط به بررسی فاصله‌های ترانزیتی این سه کشور می‌پردازیم.

۱- ترکمنستان

کوتاه‌ترین مسیر جاده‌ای بین گوادر و عشق‌آباد، ۲۵۶۵ کیلومتر است؛ بنابراین گوادر از این نظر نسبت به چابهار (۲۳۰۴ کیلومتر) و بندرعباس (۲۴۰۱ کیلومتر) دارای عدم مزیت است.

۲- ازبکستان

کوتاه‌ترین مسیر مواصلاتی بین گوادر و تاشکند، مسافتی نزدیک به ۲۹۱۲ کیلومتر دارد که نسبت به چابهار و بندرعباس به ترتیب ۱۹۸ و ۲۶۶ کیلومتر از لحاظ فاصله دارای مزیت است.

۳- تاجیکستان

کوتاه‌ترین مسیر جاده‌ای بین گوادر تا دوشنبه (۲۲۶۶ کیلومتر) نسبت به چابهار و بندرعباس به ترتیب با اختلاف ۲۱۳ کیلومتر و ۲۸۸ کیلومتر، دارای مزیت است. بنابراین گوادر برای ترانزیت به تاجیکستان و ازبکستان، از لحاظ مسافت جاده‌ای، نسبت به چابهار دارای مزیت است، اما در مورد ترکمنستان و افغانستان، شرایط به نفع چابهار است. از طرف دیگر، کشورهای دیگر آسیای میانه (قزاقستان و قرقیزستان) و کشورهای بالقوه برای ترانزیت کالا مثل روسیه و آذربایجان دارای فاصله زیادی تا گوادر هستند و این بندر برای ترانزیت به این کشورها شانس کمتری نسبت به چابهار دارد.

با وجود اینکه بندر چابهار همچنان در حال اجرای فاز یک طرح توسعه این بندر می‌باشد، بندر گوادر به دنبال تکمیل فاز دوم توسعه این بندر و سپس اجرای فاز سوم این طرح است. لازم به ذکر است که بندر چابهار پس از اجرای فاز دوم این طرح (که به دلیل مالی و زیست‌محیطی متوقف شده است) قابلیت پذیرش تانکرهای نفتی با ظرفیت ۱۰۰ هزار تن وزن مرده^۱ و کشتی‌های کانتینری ۸۶۰۰-۵۲۰۰ TEU و کالاهای عمومی و فله خشک به ظرفیت ۳۰۰۰ تا ۱۵۰۰۰ و ۶۵۰۰ تا ۲۰۰۰۰ تن وزن مرده و حمل ۶۰۰۰ خودرو را خواهد داشت، در صورتی که بندر گوادر پس از اجرای فاز یک طرح توسعه این بندر می‌تواند تا سقف ۳۰ هزار وزن مرده بارهای حجیم و تا ۲۵ هزار تن وزن مرده بار کانتینری کشتی‌ها را جابه‌جا کند و فاز دوم نیز شامل احداث ۹ لنگرگاه اضافی متشکل از چهار لنگرگاه کانتینری، یک پایانه بارهای حجیم برای کشتی‌هایی به ظرفیت ۱۰۰ هزار وزن مرده، یک ترمینال غلات، ترمینال کشتی‌های رو-رو و دو ترمینال سوختگیری کشتی‌های ۲۰۰ هزار تن وزن مرده و توسعه دو اسکله کانتینری است. با احداث تاسیسات و تسهیلات مزبور، بندر گوادر می‌تواند به مهم‌ترین بندر استراتژیک منطقه‌ای در خاورمیانه مبدل شود. فاز دوم طرح توسعه این بندر قرار بود در سال ۲۰۱۰ به اتمام برسد که به دلیل تحولات سیاسی کشور پاکستان، به تاخیر افتاده است.

جاده‌های ارتباطی - پروژه‌های حمل و نقلی در حال توسعه و ساخت در بندر گوادر به شرح زیر است:

۱- احداث خط راه‌آهن گوادر به دالین: با استفاده از این خط، بندر گوادر از طریق مسیر زاهدان- تفتان- دالین- کویت به ایران متصل می‌شود.

۲- احداث جاده گوادر- تربت- هوشاب- خضدار که در حال ساخت است.

۳- احداث جاده احمدوی- گوادر.

۴- احداث خط آهن ایران- گبد- گوادر: این خط آهن بندر گوادر را به شمال بندر چابهار متصل می‌کند.

۵- در عین حال بانک توسعه آسیا، ۵۰۰ میلیون دلار برای توسعه پروژه جاده‌ای گوادر اختصاص داده است که بلوچستان پاکستان و ایالات مرزی را به افغانستان و آسیای میانه متصل می‌کند.

در مقابل، اتصال بندر چابهار به سرزمین اصلی و وجود راه‌های زمینی، امکان ارتباط با سایر نقاط کشور و همچنین کشورهای همجوار آسیای میانه را فراهم کرده است. وجود ترمینال باربری با پذیرش روزانه حدود ۱۰۰۰ دستگاه کامیون، امکان حمل انواع کالاهای تولیدی، وارداتی و ترانزیتی را از طریق راه‌های زمینی تسهیل می‌کند. لازم به ذکر است که یکی از اقدامات مهم در جهت تسهیل ترانزیت، ساخت جاده چابهار- نیکشهر- ایرانشهر است که به زودی به اتمام خواهد رسید. ولی نکته مهم، عرض کم این جاده و جاده چابهار - زاهدان است که برای تسهیل امر ترانزیت می‌بایست بازسازی و تعریض شوند.

¹. Dead Weight

خطوط لوله: پروژه ۱۵۰۰۰ کیلومتری خطوط گازی سراسری افغانستان، از ترکمنستان شروع و از طریق قلمروی افغانستان به گوادر و دیگر نقاط پاکستان انتقال می‌یابد و پیش‌بینی می‌شود تا گاز طبیعی ترکمنستان را به پاکستان و بازارهای جهانی برساند. انجام این پروژه، به بعد از توسعه بندر گوادر موکول شده است.

مسیرهای هوایی: گوادر در مسیر راه‌های هوایی بین‌المللی قرار دارد. در این مسیر، چهار فرودگاه گوادر، پسنی، اورمارا و جیونی وجود دارند که دو تا از این فرودگاه‌ها (گوادر و پسنی) بین‌المللی هستند. دولت مرکزی ۱۳۴ بلیون روپیه به این پروژه اختصاص داده است. در حال حاضر گوادر دارای یک فرودگاه بسیار کوچک مخصوص هواپیماهای فوکر است و برای پذیرایی خطوط هوایی برجسته باید توسعه یابد. عمان وام بلاعوض ۷ میلیون دلاری برای به‌روزرسانی آن تخصیص داده است و ۶۵۳/۳۵ میلیون باقیمانده برای گسترش آن توسط دولت و اداره هواپیمایی داخلی تامین می‌شود. در مقابل، تنها فرودگاه چابهار در فاصله ۴۰ کیلومتری این شهر و در شهر کنارک قرار دارد که متعلق به نیروی هوایی ارتش است. لازم به ذکر است چون این فرودگاه در یک منطقه نظامی واقع شده، هیچ هواپیمایی حق فرود و پرواز در شب را ندارد که این موضوع از معضلات اساسی این فرودگاه است. مسوولین منطقه آزاد درصدد ایجاد فرودگاه بین‌المللی در این منطقه هستند که تا به امروز به جز اختصاص زمین به این موضوع، هیچ‌گونه اقدام دیگری صورت نگرفته است.

انرژی: برق قسمت اعظم منطقه گوادر را ایران تامین می‌کند و مناطق دیگر این ناحیه دارای ژنراتورهای تولید برق مستقل هستند. بیشترین مقدار نفت سفید، گازوئیل و بنزین از طریق ایران وارد می‌شود و چون تفاوت قیمت بنزین ایران و پاکستان خیلی زیاد است، بنابراین قاچاق آن از ایران روزه‌روز در حال افزایش می‌باشد. طرح توسعه بندر و دیگر طرح‌های جانبی نیازمند انرژی زیادی است، به همین دلیل حکومت پاکستان برای تامین این انرژی، با دولت ایران قراردادی را به امضا رساند تا دولت ایران ۳۳۲ کیلووات برق برای گوادر مهیا کند. بنابراین با توجه به منابع انرژی غنی ایران، در این زمینه چابهار نسبت به گوادر دارای مزیت است. در فاصله ۲۰۰ کیلومتری چابهار، بندر گوادر واقع شده که تمام شرایط استراتژیکی چابهار را دارد و آنها هم فکر ترانزیت به افغانستان و آسیای میانه را در سر می‌پروراند و غفلت مسوولان و برنامه‌ریزان برای اجرای طرح توسعه چابهار سبب شده که دست به کار شده و با کمک چینی‌ها، کار ساخت این بندر را در سال ۲۰۰۲ شروع کنند. این طرح در دو فاز طراحی شده که با احداث تاسیسات و تسهیلات فاز دوم، به مهمترین بندر استراتژیک منطقه‌ای در خاورمیانه مبدل می‌شود. هزینه‌هایی که برای فاز یک طرح صرف شده ۲۴۸ میلیون دلار بوده و هزینه‌های مورد نیاز برای فاز دوم را هم ۶۰۰ میلیون دلار در نظر گرفته‌اند که این فاز در سال جاری میلادی به اتمام خواهد رسید با این وجود، چابهار در برخی زمینه‌ها مثل فاصله کمتر تا افغانستان، قزاقستان، قرقیزستان، ترکمنستان و تاجیکستان و امنیت داخلی مناسب‌تر و برتری در زمینه آموزش، تامین انرژی و امکانات رفاهی، نسبت به بندر گوادر دارای برتری است و هنوز جای امیدواری وجود دارد که با بهره‌گیری از این امکانات بالقوه، ترانزیت آسیای میانه به طور انحصاری در اختیار بندر چابهار قرار گیرد، اما مهم این است که این برتری‌ها، توانایی رقابت با کارهای عمرانی عظیمی که در بندر گوادر صورت می‌گیرد ندارد و تعویق و تاخیر در ساخت و توسعه بندر چابهار به هر دلیلی، خواه زیست محیطی و چه مالی، این بندر را چندین قدم از این رقابت عقب خواهد انداخت. چابهار مستقیماً امکان ارتباط با اقیانوس هند را دارد از جمله این شواهد گزارش‌هایی است که نشان می‌دهد هندی‌ها می‌گویند کاغذبازی‌ها در ایران موجب شده تا تأییدیه استفاده از ۱۵۰ میلیون دلار از ۵۰۰ میلیون دلاری که هند برای توسعه بندر چابهار در نظر گرفته، هنوز به دست طرف هندی نرسد. طبق گفته‌های یک منبع آگاه هندی، «ظاهراً هیچ دلیلی پشت تأخیر ایران در تسلیم طرح پیشنهادی برای اعطای این وام وجود ندارد.» ظاهراً موضوع، از جمله توسط بانک «اکسیم» هند که

بخشی از روند اعطای بودجه پروژه را به عهده دارد، چندین بار به مقامات ایرانی یادآوری هم شده است، اما این تذکرها هم فایده‌ای نداشته است.

سواحل از آغاز تاریخ بشریت کانون و بستر تمدن‌ها و به لطف حضور انسان مرکز کسب و کار بوده‌اند. حمل و نقل دریایی نیز از آغاز تاریخ نقش مهمی در گذران زندگی انسان داشته است و این قشر امروزه پررنگ هم شده است. کشور ما از لحاظ برخورداری از سواحل و کرانه‌ها وضعیت خوبی دارد. پرسش این است که چگونه باید این امانات بالقوه را شکوفا کرد؟ طول سواحل جهان ۱۶۳۴۷۰۰ کیلومتر است و مطابق آمار رسمی منتشره (CIA- the word fact book, 2007)، جمهوری اسلامی ایران دارای ۸۶۲۰ کیلومتر مرز آبی و خاکی است. ۶۳٪ این رقم یعنی ۵۴۴۰ کیلومتر مرز خشکی است که به طور عمده در شرق و غرب کشور قرار دارد و ۳۷٪ آن یعنی ۳۱۸۰ کیلومتر مرز آبی است که ۷۴۰ کیلومتر آن در شمال و ۲۴۴۰ کیلومتر آن در جنوب کشور قرار دارد. طبق نتایج مطالعات طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور^۱، طول خطوط ساحلی جمهوری اسلامی ایران در مقیاس ۱:۲۵۰۰۰۰ با احتساب جزایر و رودها ۸۹۰ کیلومتر در شمال کشور دریای مازندران و ۴۸۸۰ کیلومتر در جنوب کشور یعنی دریای خلیج فارس و دریای عمان است. ۷ استان کشور در نوار ساحلی قرار دارند که بالغ بر ۲۲.۵٪ جمعیت کشور را در خود جای داده‌اند هر چند درصد کم از این جمعیت به طور مستقیم در جوار دریا زندگی کرده و از آن ارتزاق می‌کنند ولی زندگی بخش عمده‌ای از این جمعیت کم و بیش با دریا مرتبط بوده و از آن تأثیر می‌پذیرد. از ۷ استان ذکر شده، استان مازندران و گلستان در شمال کشورند. میانگین تراکم نسبی جمعیت در این سه استان که در مجموع معادل ۵/۳ و ۷ مساحت کشور را شامل شده و ۱۰٪ جمعیت کشور را نیز در خود جای داده‌اند؛ رقمی حدود ۱۲۰ نفر در کیلومتر مربع است. ۴ استان دیگر یعنی خوزستان، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان هم که معادل ۲۱٪ مساحت کشورند ۱۲.۵٪ جمعیت ایران را در خود جای داده‌اند. میانگین تراکم نسبی جمعیت در این ۴ استان هم کم‌تر از ۳۰ نفر در کیلومتر مربع است. این در حالی است که ۲۰ درصد جمعیت جهان در محدوده‌ی ۲۵ کیلومتری دریا و ۳۹ درصد جمعیت جهان در محدوده ۱۰۰ کیلومتری دریا زندگی می‌کنند و ۶۰ درصد شهرهای جهان که جمعیتی بیش از ۶ میلیون نفر دارند در سواحل یا در نزدیکی سواحل واقع شده‌اند. علاوه بر آن برابر پیش‌بینی‌های انجام شده تا سال ۲۰۲۰، دو سوم جمعیت جهان در محدوده‌های ساحلی سکنی خواهند داشت. از میان ۲۰ جزایر ایرانی خلیج فارس نیز ۱۱ جزیره دارای سکنه و ۹ جزیره فاقد سکنه‌اند که در این بین کوچک‌ترین آن‌ها جزیره فارسی با ۲۵ کیلومتر مربع و بزرگ‌ترین آن‌ها قشم با ۱۴۹۱ کیلومتر مربع است. جزایر ایرانی خلیج فارس ویژگی‌های متفاوتی نسبت به هم داشته و لذا جایگاه ارزشی مختلفی نیز نسبت به هم دارند. برای مثال جزایر خارک، سیری و لاوان ارزش نفتی بالایی داشته و جزیره کیش ارزش گردشگری دارد. در حالی که جزیره قشم از نظر اقتصادی و جزایر ابو موسی، هرمز و فارسی از جنبه‌های سیاسی، امنیتی و دفاعی حائز اهمیت هستند. لذا در کنار ضرورت اعمال مدیریت یکپارچه در این جزایر، این تفاوت‌های ارزشی سبب شده تا برای توسعه این جزایر هم نیازمند تدوین طرحی مستقل برای هر کدام باشیم. البته لازم به ذکر است که عمده‌ترین مسائل و مشکلات موجود در جزایر یاد شده مواردی مانند آلودگی‌های نفتی، فاضلاب‌ها، تأمین آب و ... است. بنادر بزرگ تجاری کشور به طور کلی در سواحل مختلف کشورمان ۳۸۴ بندر وجود دارد که شامل بنادر و اسکله‌های بزرگ و کوچک و با کاربردهای مختلف است. بنادر بزرگ تجاری ایران شامل ۸ بندر با ۱۳۵ پست اسکله به طول ۲۳ کیلومتر است. ظرفیت کنونی این ۸ بندر حدود ۱۲۷ میلیون تن است اما مقرر است تا پایان برنامه چهارم توسعه این ظرفیت به ۱۴۸ میلیون تن افزایش یابد. ظرفیت و جایگاه ناوگان تجاری دریایی ایران بنا بر ارزیابی‌های

^۱. ICZM

انجام شده ناوگان تجاری دریایی ایران با ظرفیتی معادل ۴ میلیون تن و میانگین عمر ۱۵ سال در سال ۱۳۸۶ بالغ بر ۲۸ میلیون تن عملیات حمل و نقل کالا داشته است. ناوگان تجاری دریایی کشورمان در سطح منطقه جایگاه اول را به خود اختصاص داده است و در آسیا و جهان هم به ترتیب در رتبه ۱۲ و ۲۰ قرار گرفته است. ظرفیت و جایگاه ناوگان نفتی جمهوری اسلامی ایران ناوگان نفتکش ایران که یکی از جوانترین ناوگان نفتی دنیا محسوب می شود دارای بیش از ۷ میلیون تن ظرفیت است که از این نظر بیشترین ظرفیت را در بین کشورهای اوپک به خود اختصاص داده است. ناوگان نفتکش ایران که در سال ۱۳۸۶ عملکردی معادل ۸۳ میلیون تن داشته در سطح منطقه رتبه ۱ و در سطح جهان در رتبه ۴ قرار دارد. نقش بنادر شبکه حمل و نقل جهانی و ترانزیت جمهوری اسلامی ایران؛ دارای موقعیت ترانزیتی بسیار مناسب و قرار گرفتن در موقعیت ژئوپلیتیک خاورمیانه، در مقایسه با کشورهای هم جوار، دارای شبکه حمل و نقل و ناوگان اسب و کارآمدی است. هم مزیت های ترانزیتی کشورمان را می توان در قالب موارد زیر برشمرد: قرار داشتن در محدوده مناطق نفت خیز جهان از جمله حوزه نفتی خزر و خلیج فارس ایفای نقش به عنوان پل ارتباطی میان کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه و قفقاز و افغانستان با آب های آزاد. قرار داشتن در مسیر دالان شمال- جنوب و میانجی برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای میانه و قفقاز از یک سو آسیای جنوبی، جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس از سوی دیگر. قرار گرفتن در مسیر ترانزیتی شرق- غرب یا جاده ابریشم و قابلیت برقراری ارتباط ترانزیتی خاور دور آسیای میان با اروپا و آسیای غربی و شمال آفریقا. برخورداری از مرز خشکی و دریایی با ۱۵ کشور جهان قرار گرفتن در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری های اقتصادی اکو معرفی مسیرهای اصلی موقعیت های برتر ترانزیتی مسیرهای ترانزیتی اصلی کشور را می توان در ۵ قالب زیر دسته بندی کرد: ۱. بندر- جاده- بندر: از بنادر جنوبی شامل بندر عباس، امام خمینی، بوشهر و چابهار به بنادر شمالی همچون بندر انزلی، امیرآباد، نوشهر و بالعکس ۲. بندر- ریل- بندر: از بنادر جنوبی شامل بندر عباس و بندر امام خمینی به بندر شمالی امیرآباد و بالعکس ۳. بندر- جاده- مرز خشکی: از بنادر جنوبی و شمالی به گمرکات مرزی شامل: سرخس- بازرگان- جلفا- خسروی- دوغارون- میلک- میرجاوه و شلمچه و ... و بالعکس ۴. مرز خشکی- ریل- مرز خشکی: محور سرخس- بازرگان و جلفا و بالعکس ۵. مرز خشکی- جاده- مرز خشکی: محورهای سرخس- بازرگان و جلفا، سرخس- خسروی، سرخس- میرجاوه، جلفا و آستارا- خسروی، خسروی- میرجاوه و ... و بالعکس از این ۵ مسیر اصلی ۳ مسیر به طور کامل وابسته به بنادر هستند و مبادی ورودی و خروج کالا و جزو بنادر بزرگ تجاری کشور هستند. موقعیت بنادر شور در دالان های ترانزیتی منطقه ی و بین المللی جایگاه ویژه بندر شهید رجایی در جنوب و بندر امیرآباد و ازلی در شمال در چارچوب دالان ترانزیتی شمال- جنوب قابلیت های چشم گیر ترانزیتی بندر امام خمینی جهت ترانزیت به عراق، سوریه و کشورهای حوزه قفقاز برقرار ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه از طریق محور ترانزیتی شرق کشور «چابهار- میلک» و «چابهار- سرخس» قابلیت نقش آفرینی بنادر دیگری چون بندر شهید باهنر، بندر لنگه، بندر بوشهر و بندر نوشهر جهت ترانزیت به بادی و قاصد مختلف. عملکرد ترانزیت دریایی کشور در دوره ۱۰ ساله محدود به ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۵، در شرایطی که مجموع عملیات تخلیه و بارگیری بنادر کشور معادل ۶۸۵۵۰۰۰۰۰ تن بوده است؛ سهم ترانزیت تنها ۴۱۴۹۴۵۷۹ تن یعنی معادل ۵ عملیات تخلیه و بارگیری بنادر کشور بوده است که به هیچ عنوان رقم مطلوبی نیست و در واقع سهم قابل توجهی را شامل نمی شود. این در حالی است که هم اکنون مجموع درآمد ترانزیتی قاره آسیا سالانه بیش از ۱۵۰ میلیارد دلار است. متأسفانه در سال های اخیر سهم ایران از این رقم، تنها ۱ و ۲ درصد بوده است و انتظار می رود با توجه به موقعیت ممتاز کشور در منطقه به لحاظ ترانزیتی و همچنین ظرفیت های شبکه حمل و نقل کشور، سیاست ها و

برنامه‌هایی تدوین شود تا سهم با شیب فزاینده‌ای افزایش یابد. مروری بر روند تکامل بنادر جهان اگر بخواهیم به روند تکامل بنادر دنیا بپردازیم باید با تمرکز بر تاریخچه دریانوردی و صنعت بندری به تحلیل نقاط عطف آن، از جنبه‌های گوناگونی بپردازیم که اهم عناوین آن در جدول پایان ذکر شده است؛ اما با توجه به محدودیت به برخی روندهای مهم و نقاط عطف تکامل بنادر اشاره می‌کنم و سپس بر همین مبنا نیز در حد امکان، وضعیت بنادر کشور را تحلیل و تشریح می‌نمایم. الف) تحلیل تحولات حوزه فعالیت بنادر تا قبل از دهه ۱۹۶۰ جابه‌جایی کالا، انبارداری و کمک‌ناوبری از ابتدایی‌ترین فعالیت‌ها و وظایف بنادر محسوب می‌شد. بروز اولین تغییر در حوزه فعالیت بنادر را می‌توان اولین نقطه عطف در این بخش و عامل ظهور و شکل‌گیری نسل دوم بنادر خواند. در واقع نسل دوم بنادر به فعالیت‌های فراتر از وظایف اولیه بندر (تخلیه و بارگیری) توجه شده است. در بنادر نسل دوم تأکید بر فعالیت‌هایی که ارزش‌افزوده تولید می‌کند. در نسل ای بعدی نیز این فعالیت‌ها تا حد مکن گسترش می‌یابند به گونه‌ای که در نهایت به نقطه‌ای می‌رسند که به طور مستقیم سهم بزرگ و چشم‌گیری را در اقتصاد یک کشور به خود اختصاص می‌دهند. بر این اساس، اضافه شدن وظایفی مانند پردازش و توزیع کالا، توسعه محدوده‌های بندر، توسعه صنایع مرتبط با کشتی به وظایف بنادر اولیه سبب ظهور نسل دوم بنادر فاصله دهه ۱۹۶۰ تا ۱۹۸۰ شد. به همین ترتیب، از دهه ۱۹۸۰ تا سال ۲۰۰۰، اضافه شدن فرایندهایی چون اطلاعات آن، توزیع کالا، شکل‌گیری فعالیت‌های لجستیکی و مرکز توزیع کالا به وظایف و فرایندهای خدمات بندری باعث پیدایش نسل سوم، توسعه فعالیت‌های بندر به عنوان مرکز توزیع منطقه‌ای و مرکز لجستیکی و استقرار خدمات مشاوره‌ای و آموزشی نسل جدیدی از بنادر را تحت عنوان بنادر نسل چهارم متجلی ساخت.

جایگاه و نقش استراتژیک خاورمیانه را با توجه به گفته‌های «بوردریس فون لوهازن»، ژنرال بازنشسته ارتش اتریش، بهتر می‌توان درک کرد. او اعتقاد دارد که خاورمیانه مرکز دنیای قدیم است. مرکزی که در دل آن، منطقه خلیج فارس قرار دارد و به منزله «مرکز مرکز» شناخته می‌شود. در این منطقه فقط مسئله نفت نیست که حائز اهمیت است، بلکه اگر به اطلس جهانی نگاهی داشته باشیم، متوجه می‌شویم که در هیچ جای دیگر، اقیانوس‌ها تا بدین حد در آفریقا و اوراسیا رخنه نکرده‌اند، اقیانوس هند با دو بازوی خود در دو منطقه «دریای سرخ و خلیج فارس» و همچنین اقیانوس اطلس از راه «مدیترانه و دریای سیاه» در این منطقه رسوخ کرده‌اند. میان دو اقیانوس که به یک اندازه از سواحل آفریقا و آسیا فاصله دارند، سرزمین باستانی اور^۱ در مصب رودخانه‌های دجله و فرات قرار گرفته است. این منطقه که همان «مرکز مرکز» را تشکیل می‌دهد و بدان اشاره کردیم، از هر جهت حساس‌ترین نقطه دنیای قدیم است. هرگونه آشفتگی که بر اثر عوامل بیرونی در این منطقه پدید آید، پیامدهایی برای دو قاره اروپا و آفریقا خواهد داشت؛ یعنی تحولاتی که در این منطقه ایجاد می‌شود مانند سنگی است که دریاچه‌ای می‌افتد و ما امواج آن را در تمام سطح دریاچه شاهد هستیم. از آن هنگام که آمریکایی‌ها به زور ناوهای جنگی خود در سال ۱۸۴۵ بنادر ژاپن را گشودند. سیاست ایالات متحده بر این پایه بوده که سرپل‌هایی در سواحل دنیای قدیم ایجاد کند. به همین دلیل آن‌ها در سال ۱۸۹۸ به فیلیپین، در سال ۱۹۴۵ به ژاپن و آنگاه به کره جنوبی ویتنام نفوذ کردند. البته این سرپل‌ها معمولاً سرزمین‌هایی را دربر می‌گرفت که دارای سطح بالائی از توسعه بود، لیکن این نواحی همواره در کناره‌های اوراسیا قرار داشت. کناره‌های اقیانوس هند و خلیج فارس دقیقاً در این منطقه حساس یعنی در محل تلاقی محورهای بزرگ ارتباطی زمینی که خاور دور را به آفریقا و اروپا و هند متصل می‌سازد، قرار دارد. در کرانه‌های خلیج فارس، جهان اسلام به دو نیمه تقسیم می‌شود، نیمه غربی که به سمت باختر تا اقیانوس اطلس گسترش یافته و نیمه هند و ایرانی که از کوهستان‌های ایران شروع

¹. ur

می‌شود و با گذر از پاکستان و بنگلادش تا اندونزی و فیلیپین پیش می‌رود؛ بنابراین، هر قدرتی که در اینجا استقرار یابد، به صرف همین واقعیت، می‌تواند نه تنها پشتیبان یا تهدیدی همه جانبه برای کشورهای خاورمیانه، بلکه در ورای آن خطری برای اروپا، شبه قاره هند و آفریقا به شمار آید. وانگهی، چنین امری می‌تواند پیش طرح تکوین جبهه سومی را در برابر قدرت نظامی روسیه تشکیل دهد و خطوط جبهه کشور ایالات متحده آمریکا را که در ترکیه می‌باشد، در برابر روسیه تقویت کند و بر کشورهای مصر، سوریه، ایران و نیز اروپا و ژاپن - عمدتاً از طریق نفت - فشار وارد سازد. با توجه به اینکه بین ۷ ماده معدنی ۷۰ درصد انرژی در قرن ۲۱ از نفت تأمین می‌شود و همان‌طور که هم‌اکنون و در آینده‌ای نزدیک می‌بینیم در این دوره کشورهای قدرتمند به جای توجه محض به ژئوپلیتیک عمدتاً به ژئواکونومیک روی آورده و سعی می‌کنند به مناطق حساس جهان به جای توجهات سیاسی - نظامی، نگرشی سیاسی - اقتصادی داشته باشند. برای اینکه انرژی از محل تولید صحیح و سالم به محل مصرف برسد تأمین امنیت این منطقه بسیار حائز اهمیت است. این امنیت معمولاً تحمیلی می‌باشد همان‌طور که در سال‌های اخیر شاهد برقراری آن در خاور نزدیک به بهانه‌های مختلف توسط ابرقدرت‌ها بوده‌ایم. آن‌ها سعی بر این دارند که این امنیت را به نفع خودشان یعنی صدور نفت با قیمت بسیار ارزان و بدون وجود مانع بر سر راه صدور آن به‌طور مداوم و پی در پی ایجاد کنند که این برای کشورهای دارنده نفت زیاد خوشایند نبوده و همین امر است که در قرن ۲۱ ما شاهد نزاع‌های فراوان بین دارندگان انرژی و ابرقدرت‌ها هستیم. با اینکه حوزه خلیج فارس هنوز بزرگ‌ترین منبع انرژی را در خود جای داده است، لیکن با گشایش حوزه بزرگ خزر بر روی جهان، از اتکای انحصاری بسیاری از کشورهای مصرف کننده عمده انرژی به نفت خلیج فارس کاسته شد که این امر برای کشورهای مصرف کننده بسیار جدی خواهد بود. ولی نکته مهم این است که ذخایر نفت و گاز خزر محصور در خشکی بوده و به عبارتی کشورهای تولید کنندگان انرژی در اطراف دریای خزر از بازارهای مصرفشان به لحاظ جغرافیایی جدا افتاده‌اند. در گذشته تنها راه انتقال نفت حوزه خزر، خطوط لوله‌ای بود که از روسیه عبور می‌کرد که با فروپاشی شوروی سابق، انتقال انرژی در کشورهای تازه استقلال یافته با توجه به عدم تمایل آن‌ها به وابستگی به روسیه شکل حادی را به خود گرفته است و آن‌ها سعی در ایجاد مسیری برای عبور و رسیدن به دریاهای آزاد را دارند. اینکه کدام مسیر بهتر است و چه کشوری شرایط مساعدتری را برای عبور لوله‌های نفتی دارد، در این دوره از زمان مسئله‌ای بسیار مهم و حیاتی است، به طوری که اصطلاح سیاست خط لوله و دیپلماسی خطوط انتقال و ایجاد نقشه‌ای به نام نقشه لوله‌های نفتی، اصطلاحی رایج در ادبیات سیاسی شده است. با به وجود آمدن جمهوری‌های تازه استقلال یافته آسیای مرکزی و قفقاز، این حدس در میان عده‌ای به وجود آمد که ایران اهمیت گذشته خود را به دلیل عقب کشیده شدن مرزهای شوروی سابق از دست داده است، ولی برخی دیگر یک پیش بینی بسیار متفاوت را دارند و آن این است که با استقلال کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز، دامنه ژئوپلیتیک ایران در شمال گسترش پیدا کرده و قرار گرفتن بین دو منطقه نفت خیز خزر - آسیای مرکزی و خلیج فارس و مسئله انتقال انرژی، اهمیت ایران را دو چندان کرده است، به طوری که نادیده گرفتن این کشور در نظام آینده جهانی امری غیرممکن خواهد بود و اینجاست که به یاد زمانی می‌افتیم که ایران دارای موقعیت گذرگاهی (جاده ابریشم و ادویه) بود و این موقعیت تأثیرات فراوانی را در امنیت داخلی و خارجی ایران ایجاد می‌کرده است. وجود این موقعیت گذرگاهی که به گفته بسیاری از کارشناسان، ارزان‌ترین، کوتاه‌ترین و مناسب‌ترین مسیر برای انتقال منابع انرژی حوزه دریای خزر می‌باشد و قرار گرفتن در نقطه‌ای نفت خیز و بسیار حساس از خلیج فارس در خاورمیانه با همان موضوع قابل توجه مرکز مرکز و همچنین داشتن ۸۹/۷ میلیارد بشکه ذخیره نفتی که جزء بزرگ‌ترین حوزه‌های ذخایر اثبات شده دنیا می‌باشد و افزودن حداقل ۱۲ درصد سهم گاز جهان و توجه و تأکید به این نکته که اکنون در عصر جهانی شدن که پایه

اقتصاد جهانی بر محور انرژی می‌گردد، هر کشوری که دارای نفت باشد یا در مسیر عبور لوله‌های نفتی باشد دارای مقام ویژه‌ای در عرصه سیاست و اقتصاد جهانی می‌باشد، همه این موضوعات عواملی هستند که تأثیر عمده‌ای بر امنیت جمهوری اسلامی ایران می‌توانند داشته باشند. با تبدیل شدن ایران به گذرگاه انرژی حوزه دریای خزر و پیامدهای سیاسی و اقتصادی که از این بابت نصیب ایران می‌شود، می‌توان جایگاه ایران را به عنوان یک قدرت منطقه‌ای ثابت کرده و حتی آن را به یک قدرت فرامنطقه‌ای تبدیل کرد. در ایران با همه تلاش‌هایی که بعد از انقلاب در جهت کم کردن وابستگی کشور به اقتصاد نفتی برای ایجاد امنیت سیاسی و اقتصادی صورت گرفته، هنوز انرژی حرف اول را زده و تمام ارکان اقتصادی - سیاسی و حتی امنیتی کشور به نوعی وابسته به نفت هستند. متأسفانه با ذکر این نکته که حدود ۸۰ درصد درآمدهای ارزی و ۴۰ درصد عایدات دولت ایران از محل درآمدهای نفتی تأمین می‌شود و این وابستگی شدید باعث شده که ثبات اقتصادی - سیاسی کشور دچار چالش گردد و با مقوله انرژی پیوندی عمیق بخورد. اگر به ریشه‌ها و دلایل کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ بنگریم متوجه خواهیم شد که حتی مشروعیت سیاسی حاکمان و شکست حکومت‌ها با مقوله انرژی پیوند خورده و این امر به ما گوشزد می‌کند که در جهت ثبات اقتصادی و سیاسی و امنیتی باید تلاش شود و از وابستگی نفت کاسته و به درآمدهای باثبات‌تری روی آوریم. با توجه به مطالب ذکر شده، چنین برداشت می‌شود نفت که می‌بایست صرفاً یک مقوله اقتصادی باشد، چگونه به عنوان ابزار و اهرم فشار درآمده و از سیاسی‌ترین موضوعات شناخته شود. چنانچه کوچک‌ترین تغییر و تحولات انرژی در دنیا به جای درج در صفحات اقتصادی، در صفحات سیاسی روزنامه‌ها با تیترو درشت عنوان می‌گردد. به هر حال در این دوره تحولات و دگرگونی‌ها، شرایط جدیدی را در نظام‌های بین‌المللی ایجاد کرده که از آن به عنوان «دوران گذار» یاد می‌کنند، یعنی دورانی که هیچ ثبات و دوامی در روابط بین دولت‌ها و عرصه بین‌المللی وجود ندارد؛ بنابراین، برای دور ماندن از این تهدیدات و چالش‌های بین‌المللی و ایجاد آمادگی برای ورود به بازارهای جهانی قرن بیست و یکم، درک شرایط به وجود آمده در عرصه بین‌المللی و پیش‌بینی تحولات آن و همچنین استفاده مطلوب از انرژی چه در جهت استخراج و چه در جهت انتقال آن، امری انکارناپذیر است تا بر اساس آن، با در نظر گرفتن امکانات جغرافیایی و توانایی‌های بالقوه سیاسی - نظامی، اقتصادی و انسانی ایران که داشتن منابع غنی انرژی در رأس آن‌ها قرار می‌گیرد، برنامه‌ریزی دقیق و اصولی برای آمادگی پذیرفتن نقش و مسئولیت در نظام سیاسی آینده صورت گیرد، به طوری که کمترین تهدیدات متوجه منافع ملی گشته و سود عادلانه‌ای از مشارکت در سیستم بین‌المللی نصیب ایران گردد و زمینه ثبات اقتصادی و بالطبع ثبات سیاسی و امنیتی را برای کشور فراهم سازد.

تاکنون به دلیل تمرکز بیشتر بر سواحل خلیج فارس، به سواحل ارزشمند مکران توجه در خور نشده است. حال اینکه این سواحل به ویژه بندر چابهار از منظر قابلیت‌ها و کارکردهای ژئوپلیتیکی، ژئواستراتژیکی دارای ارزش و اهمیت فراوانی است. منطقه مکران هم اکنون از شرق استان هرمزگان آغاز و شامل سواحل شهرستان‌های میناب، سیریک، جاسک و سواحل شهرستان‌های کنارک و چابهار در استان سیستان و بلوچستان است. این سواحل افزون بر داشتن مزیت‌های مختلف ژئوپلیتیکی، در زمینه اقتصادی به ویژه ترانزیت کالا و سرمایه‌گذاری‌های تجاری و صنعتی، از نظر گردشگری نیز دارای جاذبه‌های منحصر به فرد می‌باشد.

نظر به اهمیت این موضوع برخورداری از نعمت دریا و سواحل مناسب دریایی نقش مهمی در ارتقاء جایگاه ژئوپلیتیکی، توسعه اقتصادی، سیاسی و اجتماعی یک کشور در نظام بین‌الملل دارد. به عبارتی دیگر بنادر به عنوان حلقه اساسی زنجیره حمل و نقل، تجارت بین‌الملل، دروازه‌های مبادله انرژی، بار و مسافر دریا و خشکی قلمداد می‌گردند. با این وصف نقش

آفرینی در این فرآیند و اصولاً اندیشیدن به منافع و فرصت‌های بسیار حاصل از آن، به موضوعی جذاب برای تولید ثروت و شکوفایی اقتصادی هر کشور تبدیل شده است. لذا با توجه به تحولات محیطی منطقه و جهان و همچنین موقعیت خاص ژئوپلیتیکی جمهوری اسلامی ایران در این عرصه، سواحل جنوب شرق کشور یا همان سواحل مکران از جایگاه ممتازی برخوردار است. از منظر ژئوپلیتیکی، هم‌جواری سواحل مکران با کشورهای پاکستان و افغانستان، ظرفیت‌های ارتباطی این سواحل به پهنه اقیانوس هند و امکان اتصال کشورهای آسیای مرکزی به دریاهای آزاد بستر مناسبی برای گسترش تعاملات منطقه‌ای و بین‌المللی فراهم نموده است. به گواه داده‌های معتبر، بخش قابل ملاحظه‌ای از عرضه و تقاضا عظیم جهانی، متوجه منطقه گسترده‌ای مشتمل بر آسیای مرکزی و اروپای شرقی است که ایران در مرکز توجه این مناطق می‌باشد. لذا ظرفیت‌های داخلی و قابلیت‌های بالقوه بومی به منظور دستیابی به تدابیر قابل حصول برای تعامل اقتصاد منطقه‌ای اهمیتی اساسی دارد که این مهم نیز با توجه به نیاز کشورهای محصور در خشکی چون کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد این سواحل فرصت‌های مناسبی را در راستای توسعه مناسبات بین‌المللی و جذب سرمایه برای تولید در منطقه جنوب شرق و سواحل مکران دارد.

در واقع حجم بزرگی از مبادلات جهانی کالا و انرژی متوجه این منطقه است؛ بنابراین دسترسی به آب‌های آزاد و مسیرهای کوتاه ایمن و ارزان، برای کشورهای منطقه به ویژه کشورهای آسیای مرکزی که محصور در خشکی هستند از دیگر ابعاد اهمیت سواحل مکران است. در واقع از حیث مؤلفه‌های بین‌المللی، سواحل مکران به عنوان یکی از دروازه‌های تجارت منطقه‌ای می‌تواند با اهتمام دولتمردان در مسیر توسعه پایدار نقش محوری خود را در خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند بازیابی کند و جمهوری اسلامی ایران به اعتبار همین ظرفیت‌های ملی و بهره‌گیری از فرصت‌های فراوان ناشی از سیاست‌های اقتصاد مقاومتی در حجم عظیم مبادلات کالا و ترانزیت انرژی جهانی و آثار گسترده توسعه اقتصادی، سیاسی و اجتماعی سهم گردد و منافع ملی و امنیت پایدار را به ارمغان آورد.

کشور ایران با قرار گرفتن در جنوب غربی آسیا، دارای یک موقعیت ممتاز ژئواستراتژیک برای تأمین انرژی دیگر کشورها، به طور شاخصی در کانون توجه جهانی قرار گرفته و نقش ویژه‌ای به ظرفیت موجود ایران جهت تأمین انرژی کشورهای مختلف بخشیده است. به دلیل برخورداری از پتانسیل‌هایی از قبیل موقعیت ممتاز ژئوپلیتیک، منابع فراوان گاز و نزدیکی جغرافیایی به دریاهای آزاد و تنگه استراتژیک هرمز، دارای یک جایگاه انحصاری در تأمین نفت و گاز کشورهای آسیایی در مقایسه با دیگر کشورهای رقیب یعنی ترکمنستان، قطر و روسیه است. با استفاده از این متغیرها می‌تواند تبدیل به قدرت برتر منطقه‌ای شود. از سویی دیگر ایران با توجه به موقعیت ترانزیتی خود که ناشی از برتری‌های ژئوپلیتیکی، یعنی قرارگیری در چهارراه بین‌المللی، حائز اهمیت است. این چهار راه آفریقا را به آسیا و آسیا را به اروپا متصل می‌کند. افزون بر این ایران با آب‌های آزاد مرتبط است و دارای موقعیتی است که دسترسی کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز را به آب‌های آزاد میسر می‌کند و قادر است در مقولاتی مانند سوآپ یا انتقال نفت و گاز، سوخت تولیدکنندگان آسیای مرکزی برای کشورهای نظیر افغانستان و پاکستان نقش مهمی را به عهده بگیرد. ایران؛ قابلیت‌ها و برتری‌های ژئواکونومی ایران به عنوان مهم‌ترین کشور حوزه خلیج فارس و به عنوان یکی از بازیگران اصلی و کلیدی در وقایع مهم انرژی منطقه‌ای شناخته می‌شود. بنابراین می‌توان چنین استدلال نمود که ایران علاوه بر اعتبار ژئوپلیتیکی دارای ارزش و قابلیت‌های منحصر به فردی در زمینه ژئواکونومی نیز می‌باشد. از جمله این قابلیت‌ها می‌توان به قرارگیری ایران در کنار خلیج فارس، که هارتلند انرژی فسیلی جهان است اشاره نمود. در شمال نیز دریای خزر وجود دارد که اولویت دوم انرژی جهان به شمار می‌رود. بنابراین پیوند ژئوپلیتیک و

ژئواکونومی ایران دریای خزر و آسیای مرکزی با موقعیت آن در خلیج فارس که کنترل بیش از نیمی از این منطقه را در دست دارد و عامل بزرگی است که منابع و نقش آفرینی ایران را در آسیا و اروپا گسترش می‌دهد و هرگونه تلاش کشورهای دیگر برای نادیده گرفتن این مقام ژئوپلیتیک و ژئوکونومیک ایران و اعمال فشار بر این کشور در خلیج فارس و اخیراً در خزر موجب واکنش منفی دیگر کشورهای رو به رشد خواهد شد. از دیگر قابلیت‌های ژئواکونومی ایران می‌توان به نیاز روزافزون کشورهای در حال توسعه شرق آسیا اشاره نمود. ایران تنها کشوری است که با توجه به موقعیت خاص ژئوپلیتیک و همچنین منابع انرژی فراوانش می‌تواند پاسخگوی نیاز این کشورها باشد. این کشورها در باطن تلاش می‌کنند که خود را از سلطه تصمیم‌گیری آمریکا خارج نمایند بدین جهت مایل‌اند با تنها کشوری که در حوزه خزر و خلیج فارس سیاست مستقلی از آمریکا دارد رابطه نزدیک برقرار سازند. در این میان کشور چین با توجه به رشد دو رقمی اقتصادی‌اش تکاپوی زیادی برای توسعه مشارکت‌های خود در انرژی با کشورهای دیگر دارد که ایران یکی از این کشورهاست.

ایران در حال حاضر مرکز ثقل مهمی در ساختار امنیت انرژی چین محسوب می‌شود و در ابتدای سال ۲۰۰۵ در رتبه سوم کشورهای صادرکننده نفت به چین بوده. ایران در ابتدا تنها ۱۴ درصد از نیازهای وارداتی نفت چین را تأمین می‌کرد اما بعد از امضای یکسری توافقنامه‌هایی در سال‌های ۲۰۰۵ و ۲۰۰۶ میلادی، به یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان نفت به چین مبدل شد. از آنجا که چین و اروپا خواهان چند قطبی شدن جهان در قرن بیست و یکم می‌باشند و خود را به عنوان یکی از قطب‌های قدرت در صحنه روابط بین‌الملل قلمداد می‌نمایند لذا تلاش می‌کنند به عناصر قدرت به‌ویژه عناصر اقتصادی توسعه یافته که جوهره آن عرضه آرام و بی‌دغدغه انرژی است، دست یابند. از آنجا که چین و اروپا در قرن بیست و یکم رقیب آمریکا به شمار خواهند رفت، عقلانی است به دنبال راهکارهایی باشند تا بدان طریق عرضه سالم و بی‌دغدغه انرژی را برای خود تضمین نمایند. لذا ایران با توجه به موقعیت خاص و منحصر به فردش می‌تواند بهترین گزینه این کشورها برای تأمین انرژی باشد. از آنجا که خلیج فارس به طور سنتی کانون سیاسی-امنیتی و همچنین محور اصلی فعالیت‌های اقتصادی ایران بوده و با پیروزی انقلاب و بر اثر کوشش‌های ایالات متحده و نظر مساعد کشورهای حوزه خلیج فارس، دامنه نفوذش کمتر شده، نگاه به شمال به مثابه یک جهت‌گیری راهبردی یا به عبارتی جایگزین ساختن خزر، آسیای مرکزی و قفقاز، شکل گرفته و به ایران این امکان را می‌دهد تا ضمن جبران ناکامی خود در حوزه خلیج فارس از سیاست یک جانبه‌گرایی آمریکا در منطقه آسیای مرکزی و قفقاز جلوگیری کرده و راهبرد سلطه‌جویانه آن را با شکست مواجه سازد؛ اما علی‌رغم این مسائل نقش محوری ایران با توجه به جایگاه ژئواکونومیک آن در توسعه مشارکت منطقه‌ای دچار چالش گردیده و تبدیل این جایگاه استثنایی ژئواکونومیک به قدرت سیاسی که بتواند جایگاه ایران را در سطح بین‌المللی ارتقا دهد در وهله اول نخست نیازمند مطالعه دقیق در مورد امکانات اقتصادی کشور اعم از بالقوه و بالفعل و سرمایه‌گذاری در منطقه است و دیگر اینکه ایران باید در سیاست خارجی خود این مسئله را مورد توجه قرار دهد. یکی از راه‌های انتقال این منابع به آب‌های آزاد، ایران است که کوتاه‌ترین، ارزان‌ترین و امن‌ترین راه می‌باشد. از سوی دیگر عبور لوله‌های نفت و گاز بر امنیت ملی ایران تأثیر مثبت خواهد داشت. علاوه بر این مطالب باید گفت موقعیت خاص ژئوپلیتیک ایران به گونه‌ای است که با عبور لوله‌های نفت و گاز از خاک ایران، منجر به گسترده‌تر شدن همکاری‌های ژئواکونومیک این کشور با جمهوری‌های آسیای مرکزی و قفقاز باشد که همکاری‌های بخش انرژی، همکاری‌های اقتصادی را به دنبال دارد که نهایتاً منجر به یکپارچگی ژئوپلیتیک ایران با حوزه خزر خواهد شد. همچنین تأکید بر همکاری‌های انرژی، اقتصادی و هماهنگی‌های وسیع سیاسی می‌تواند زمینه‌ساز اعتمادسازی‌های عمیق در منطقه گردد. از حیث مؤلفه‌های بین‌المللی، سواحل مکران به عنوان یکی از دروازه‌های تجارت منطقه‌ای می‌تواند با

اهتمام دولتمردان در مسیر توسعه پایدار نقش محوری خود را در خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند بازیابی کند و جمهوری اسلامی ایران به اعتبار همین ظرفیت‌های ملی و بهره‌گیری از فرصت‌های فراوان ناشی از سیاست‌های اقتصاد مقاومتی در حجم عظیم مبادلات کالا و ترانزیت انرژی جهانی و آثار گسترده توسعه اقتصادی، سیاسی و اجتماعی سهم گردد و منافع ملی و امنیت پایدار را به ارمغان آورد. از این رو توسعه سواحل مکران بالأخص ظرفیت‌های بندر چابهار و شبکه‌های ارتباطی منتهی به چابهار، پاسخگوی این نیازهای گسترده است که با عنایت به راهبرد کلان اقتصاد مقاومتی در سال جاری، انتظار بر آن است که دولت مردان با نگاه درون‌زا و توجه به استعداد و ظرفیت‌های داخلی در مسیر تولید قدرت و شکوفایی اقتصادی گام برداشته تا منافع عظیمی را برای ملت ایران تحصیل نمایند. بدون شک با اتکا به راهبرد اقتصاد مقاومتی و با تکیه بر توان و ظرفیت‌های داخلی می‌توان راه هرگونه اخلال در نظام اقتصادی کشور را مسدود نمود (ملک رئیسی، ۱۳۸۵: ۲۱).

بارها در صحبت‌های مقام معظم رهبری و همچنین برخی از فرماندهان نظامی ارشد در سال‌های اخیر به توسعه سواحل مکران که نقطه اتصال کریدور شمال- جنوب است، مورد تأکید قرار گرفته است. در سال‌های قبل از ظرفیت‌های این منطقه مهم و استراتژیک غفلت شده و این منطقه از کشور از رونق چندانی برخوردار نیست و معضلاتی مثل بیکاری، فقر، قاچاق و از همه خطرناک‌تر نفوذ برخی گروهک‌های تروریستی نیز از پاکستان نیز از مشکلات این مناطق به حساب می‌آید (ترکان و شهبازی، ۱۳۹۴: ۴۱).

مقام معظم رهبری در دیدار خود با فرماندهان نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در تاریخ ۹ آذر ۱۳۹۳ فرمودند: مسئله آبادسازی سواحل مکران نیز جزء همین کارهای اساسی است که باید با همکاری دولت، برنامه‌های مورد نظر در این منطقه با سرعت بیشتری دنبال شود. کریدور شمال - جنوب فرصتی استثنایی است، چه آنکه بخش مهمی از آن از خاک ایران می‌گذرد. در حال حاضر مهم‌ترین و مناسب‌ترین حلقه ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به شمار می‌رود. چه آنکه این کریدور از حوزه اقیانوس هند (بندر بمبئی) آغاز و از طریق دریا به بندرعباس در جنوب ایران متصل می‌شود. به طوری که کالاها می‌توانند در داخل خاک ایران به وسیله حمل و نقل جاده‌ای و یا ریلی به بنادر شمال کشور (بندر انزلی و بندر امیرآباد) انتقال یافته و سپس از طریق دریای خزر به بنادر آستاراخان و لاگان روسیه حمل شوند. با تکمیل راه آهن قزوین - آستارا در قلمرو ایران، امکان دسترسی جاده‌ای و ریلی به کشورهای منطقه قفقاز و روسیه نیز میسر می‌شود (ترکان و شهبازی، ۱۳۹۴: ۴۱).

کارشناسان می‌گویند هزینه حمل کالاهای ترانزیتی میان کشورهای حوزه اقیانوس هند و شمال اروپا از طریق مسیر کریدور شمال - جنوب تا حدود ۳۰ درصد نسبت به مسیرهای سنتی موجود ارزان‌تر است و کشورهای جنوب شرقی آسیا، آسیای مرکزی، خاورمیانه، حوزه اقیانوس هند و خلیج فارس و نیز شمال اروپا با پیوستن به کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب که از جمله کریدورهای چندوجهی است، می‌توانند از مزایای آن در حمل و نقل سریع و ارزان کالاهایشان بین آسیا و اروپا استفاده کنند.

یکی دیگر از قابلیت‌ها و کارکردهای بسیار مهم سواحل مکران، کارکرد ژئواکونومیک و ژئوپلیتیکی آن است. در عصر حاضر که اقتصاد نقش مهمی در جایگاه کشورها دارد و با توجه به تعریف واژه ژئواکونومیک، مناطقی حائز اهمیت هستند که دارای نقش اقتصادی می‌باشند. بر این اساس، در قرن حاضر جهان را به شش منطقه تقسیم می‌کنند و هر منطقه‌ای که خارج از این تقسیم‌بندی قرار بگیرد از اهمیت چندانی برخوردار نیست. این مناطق عبارت‌اند از ۱- آمریکای شمالی، ۲- اروپای غربی ۳- خاورمیانه (خلیج فارس) ۴- آسیای جنوب شرقی ۵- محور مسکو لنینگراد ۶- هند. هریک از این مناطق یک قدرت

ژئواکونومی هستند. از این شش منطقه، چهار منطقه مصنوعات خود را به سایر کشورها صادر می‌کنند و از تولید انبوه برخوردار هستند. فقط یک منطقه است که مواد خام صادر می‌کند و این منطقه خلیج فارس است که مهم‌ترین گذرگاه حمل و نقل و ورود به آب‌های آزاد، مواد خام (نفت و گاز) از خلیج فارس به تنگه هرمز و از آنجا دریای مکران (عمان) است که به اقیانوس هند راه پیدا می‌کند. در واقع نقش ترانزیتی دریای مکران و سواحل آن، عامل اصلی ارتقای جایگاه استراتژیک این منطقه از بعد اقتصادی است (ترکان و شهبازی، ۱۳۹۴: ۴۱).

واقعیت این است که اکنون نقاط استراتژیک، مناطق استراتژیک و قلمروهای ژئواستراتژیک بیشتر بر اساس معیارهای اقتصادی تعیین می‌شود، لکن قابلیت مناطق از جهت کاربرد نظامی هم مورد نظر است. این نکته‌ی بسیار حساسی است، یعنی عامل اقتصادی به تنهایی در کار نیست، بلکه پشتوانه‌ی قدرت نظامی و ملاحظات نظامی هم در کنار ملاحظات اقتصادی اهمیت دارد. پس برای تحقق یافتن ایده‌های اقتصادی، چنانچه نیاز به استفاده از قدرت نظامی باشد، باید دید فلان منطقه (سواحل مکران) ظرفیت مانور نظامی را دارد یا نه. بدین سان در ترتیب و اولویت‌بندی منافع و قدرت ملی و ابزارهای نفوذ جهانی، توان اقتصادی هر کشور مهم‌ترین جایگاه در سال‌های اخیر به خود اختصاص داده است.

در سده‌ی بیست و یکم، توانمندی اقتصادی در سطح بین‌المللی و کنترل تولید و عرضه‌ی مصرف کالاهای اقتصادی بسیار مهم است. مناطق ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیک منطبق بر مناطقی است که دارای منابع انرژی سرشار و همچنین تولید ناخالص هنگفت می‌باشد. حال اگر مناطق استراتژیک دوران جنگ سرد (ژئوپلیتیک) منطبق با عوامل اقتصادی (ژئواکونومی) گردد، آن مناطق موقعیتی بین‌المللی خواهند یافت که غیرقابل جایگزین بوده و نقشی محوری در تدوین استراتژی‌های جهانی پیدا خواهند کرد.

با طرح شدن ژئواکونومیک در ژئوپلیتیک مناطق جغرافیایی دوران جنگ سرد، از بعد دیگری، یعنی توزیع منابع مولد انرژی با محوریت نفت و گاز مطرح گردیدند؛ به عبارت دیگر در قرن بیست و یکم مناطقی که دارای انرژی هستند یا محل عبور آن، مورد توجه قرار می‌گیرند

از این رو اهمیت ژئواکونومیک سواحل مکران در بحث مسیرهای انتقال انرژی نیز قابل توجه است و توجه به جایگاه سواحل مکران به عنوان یکی از مهم‌ترین مناطق عبور انرژی در تدوین راهبرد ملی امری انکارناپذیر و ضروری می‌باشد. در طرح یونیدو سواحل دریای عمان به عنوان نزدیک‌ترین راه و مسیر انتقال انرژی بین‌قاره‌ای شناخته شده است. در این طرح چابهار به عنوان بزرگ‌ترین ترمینال مایع سازی گاز و انتقال آن به بازار مصرف جنوب شرق آسیا از جمله چین و ژاپن در نظر گرفته شده است (امیری و دیگران، ۱۳۹۳: ۱۳۳).

از دیگر قابلیت‌ها و کارکردهای ژئواکونومیک سواحل مکران، فضای بسیار مناسب موجود در این منطقه برای ایجاد بنادر، مناطق آزاد تجاری و صنعتی با هدف دسترسی کشورهای محصور در خشکی در آسیای مرکزی و قفقاز است. دسترسی به آب‌های آزاد علاوه بر جنبه‌های نظامی و ژئواستراتژیک دارای مزیت‌های اقتصادی متعددی برای کشورهای ساحلی است که از جمله می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: حمل و نقل آبی ارزان‌ترین نوع حمل و نقل محسوب می‌شود، دریاها از غنی‌ترین منابع غذایی بشر به شمار می‌روند و از نظر منابع معدنی نیز مهم محسوب می‌شوند، سواحل دریاها از مناطق توریستی جذاب محسوب می‌شود و بنادر و مناطق آزاد ساحلی فرصت‌های تجاری زیادی را در اختیار کشورهای ساحلی قرار می‌دهند. کشورهای محصور در خشکی، کشورهایی هستند که به دلیل عدم دسترسی به آب‌های آزاد از تمامی این فرصت‌ها محروم هستند. از میان کشورهای در حال توسعه، ۳۱ کشور محصور در خشکی می‌باشند (امیری و دیگران، ۱۳۹۳: ۱۳۳).

کشورهای محصور در خشکی به علت دوردستی، در امور بازرگانی خارجی به کشورهای همسایه وابستگی دارند و در نتیجه محکوم به پرداخت هزینه‌های گزاف تبادلات شده‌اند. هزینه‌های هنگفت حمل و نقل، زیرساخت‌های غیر مؤثر و انواع مضیقه‌ها، علاوه بر الزامات صادرات و واردات می‌توانند، مانعی جدی در مسیر الحاق آن‌ها به اقتصاد جهانی محسوب گردد که در عین حال به رقابت‌های صادراتی و جریان سرمایه‌گذاری خارجی در این مناطق آسیب جدی می‌زند. طبق داده‌های بانک جهانی در قیاس‌ها با کشورهای دارای مرز آبی، کشورهای محصور در خشکی حدود ۵۰ درصد هزینه‌ی بیشتری برای حمل‌ونقل می‌پردازند، در مقابل حجم بازرگانی آن‌ها ۶۰ درصد کمتر است. این آمار مؤید روند مزوی شدن کشورهای محصور در خشکی در اقتصاد جهانی است. در مقابل در مقایسه با کشورهای محصور در خشکی و اقتصادهای زمینی، در اقتصادهای دریا محور هزینه‌ی حمل و نقل بسیار پایین‌تر، تخصصی شدن و تقسیم نیروی کار قدرتمندتر و بهره‌وری بسیار بالاتر است. کشورهای ساحلی با آزادسازی اقتصادی، در فرآیند جهانی‌سازی وارد شده و از مزیت‌های اقتصاد مبتنی بر تجارت دریایی بهره‌مند شده‌اند.

واقع شدن جنوب شرق ایران در دسترسی به راه‌های آبی و مسیرهای بزرگ ترانزیت کالا به اروپا، کشورهای مدیترانه و هندوستان، پتانسیل‌های بازرگانی را برای فعال شدن بخش اقتصادی در این منطقه فراهم آورده است که با وجود سازمان‌های منطقه‌ای همچون آسه آن و اکو چشم‌انداز بازرگانی روشنی می‌توان برای آینده‌ی بازرگانی این منطقه انتظار داشت جنوب شرق ایران واجد مزیت‌های ژئواکونومیکی مهمی برای ایران است که ایران را به عنوان وزنه‌ای در سیستم بین‌المللی و سیستم جهانی در قرن ۲۱ مطرح می‌نماید. برخی از مزیت‌های این منطقه دارای اثرات درون کشوری است و برخی به موقعیت ایران در ساختار نظام جهانی مربوط می‌شود. از جمله این مزیت‌ها، سواحل مناسب ایران در دریای عمان برای ارتباط کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی و قفقاز به آب‌های آزاد به منظور استفاده از مزیت‌های حمل و نقل دریایی است. از آنجا که یکی از عناصر اصلی تشکیل دهنده‌ی قیمت کالا، هزینه‌ی حمل و نقل آن می‌باشد به این دلیل هزینه‌ی حمل‌ونقل به عنوان یک عامل اساسی در انتخاب نوع وسیله‌ی حمل و نقل مورد توجه قرار می‌گیرد. این عامل موجب اقبال بیشتر نسبت به استفاده از حمل و نقل دریایی به عنوان ارزان‌ترین راه با بیشترین ظرفیت می‌گردد. به طوری که بیشترین حجم کالا، در زنجیره‌ی حمل و نقل کنونی جهان، از طریق دریاها صورت می‌گیرد. ایران با وجود دسترسی به آب‌های آزاد از سمت جنوب و موقعیت ویژه‌ی جنوب شرق در مبادی ورودی و خروجی به آب‌های آزاد از پتانسیل فوق‌العاده‌ای در این زمینه برخوردار است. کرانه‌های دریای عمان به دلیل دارا بودن سواحل مناسب به ویژه در خلیج چابهار موقعیت نسبتاً خوبی جهت پهلو گرفتن کشتی‌های ظرفیت بالا برای اتصال حوزه‌های مختلف ژئوپولیتیکی در پیرامون ایران با سیستم تجارت جهانی دارد. (خلیلی و دیگران، ۱۳۹۰: ۸۱).

با توجه به این شرایط، سواحل مکران می‌تواند فرصت طلایی را در اختیار کشورهای محصور در خشکی در منطقه آسیای مرکزی و همچنین قفقاز قرار دهد. در واقع سواحل مکران در قالب محور شمال و جنوب، مهم‌ترین مسیر اتصال کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد جهان است و همچنین این سواحل می‌تواند در قالب محور شرقی- غربی مسیر بسیار مناسبی را برای اتصال کشورهای جنوب شرق آسیا به اروپا فراهم می‌کند.

سواحل مکران این قابلیت را دارد که با ایجاد و گسترش بنادر و اسکله‌های وسیع امکان انتقال کالا از مسیر ایران به اروپا را فراهم کند. در مقایسه بین دو مسیر، یعنی مسیر دریایی از هند و جنوب شرق آسیا به دریای سرخ، مدیترانه و اقیانوس اطلس، مسیر مکران، آذربایجان، روسیه، اروپا ۴۰ درصد کوتاه‌تر است، حدود ۵۰ درصد در وقت صرفه‌جویی می‌شود و علیرغم ارزان

بودن حمل و نقل آبی، این مسیر حدود ۳۰ درصد ارزان‌تر از مسیر آبی است که با رنگ قرمز در نقشه نشان داده شده است. در این بین بندر چابهار با داشتن موقعیت ممتاز دریایی و خشکی، می‌تواند تأمین‌کننده کالاهای مورد نیاز کشورهای محاط در خشکی، همچون افغانستان، قفقاز و آسیای مرکزی باشد (خلیلی و دیگران، ۱۳۹۰: ۸۱).

منطقه‌ی چابهار یکی از ۵ نقطه‌ی جهان است که قابلیت تبدیل شدن به مگاپورت را دارد. با توجه به موقعیت این بندر در صادرات و واردات و رفع نیاز کشورهای آسیای جنوبی و ۱۱ کشور دیگر، منطقه‌ی چابهار نقطه‌ی استراتژیک، ارزان، مطمئن و سهل الوصول در مقایسه با دیگر کریدورهای ترانزیتی جهان به شمار می‌رود. این منطقه به وسیله‌ی شبکه‌ی حمل و نقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، از شرق به پاکستان و از جنوب به اقیانوس هند متصل است. چابهار جزیره نیست، بلکه به سرزمین اصلی متصل است و در مسیر تجارت کشورهای خاور دور به خاورمیانه و شاخ آفریقا قرار گرفته است. به همین دلیل می‌تواند نقش مهم‌تری نسبت به دیگر مناطق آزاد در زمینه‌ی ترانزیت کالا داشته باشد. در این میان، اگرچه مرزهای جنوب شرقی با تهدیدات و آسیب‌پذیری‌های متعددی روبرو است، اما نقاط قوت و فرصت‌های فراوانی در تأمین امنیت مرزها و توسعه‌ی بخش مذکور نیز وجود دارد. یکی از موقعیت‌های برتر این منطقه، بحث قرار گرفتن بر سر شاهراه ترانزیت کالا است. از این رو، با ایجاد شبکه ریلی شمال- جنوب در مجاورت شرق کشور و اتصال منطقه‌ی آزاد چابهار به سرخس در شمال شرقی کشور، ظرفیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرصت‌های ترانزیتی و سرمایه‌گذاری فراوانی برای این مناطق فراهم می‌شود. طرح گسترش راه‌ها منجر به کاهش هزینه حمل و نقل برای بازرگانان، انجام فعالیت‌های تجاری، رونق اقتصادی، اشتغال و در نهایت امنیت و به موازات آن توسعه، فراهم می‌شود. ایجاد چنین کریدوری سبب می‌شود ایران، کشورهای خاور دور، آسیای جنوب شرقی، شبه قاره‌ی هند را به آسیای مرکزی، قفقاز و در نهایت اروپا متصل کند (خلیلی و دیگران، ۱۳۹۰: ۸۱).

از این رو، ایران یکی از کشورهای مهم و تأثیرگذار بر کریدور شمال- جنوب محسوب می‌شود. کریدور شمال- جنوب، تجارت و ترانزیت کالا را تسهیل می‌کند. در بین کشورهای محصور در خشکی در آسیای مرکزی، افغانستان به دلیل موقعیت جغرافیایی و اشتراکات فرهنگی و تمدنی جایگاه خاصی را در استفاده از مسیر ایران برای دسترسی به آب‌های آزاد دارد. بر این اساس همچنان که طرح‌هایی نیز در دست مطالعه و اجرا است. اجاره بخشی از سواحل و بنادر و تأسیسات ساحلی مکران به افغانستان به مدت نیم قرن و ارتباط زمینی آن از طریق بزرگراه چابهار، زرنج، دلارام و یا خطوط ریلی به مرکز افغانستان می‌تواند ضمن درآمد سرشار اقتصادی برای دو کشور، افغانستان را از تنگنای ژئوپلیتیکی محصور بودن در داخل خشکی رهایی دهد. ارتباطات جاده‌ای به عنوان مکمل آبی دریایی و همچنین شاهراه‌های ارتباط‌دهنده‌ی مکان‌های تجمع انسانی نقش برجسته‌ای را در توسعه‌ی مکان‌های جغرافیایی به عهده دارد (امیراحمدیان، ۱۳۸۲: ۲۲).

در سال‌های اخیر مسیرهای ارتباطی جاده‌ای، توجه مسئولان را به خود جلب کرده است از جمله طرح جاده‌ی مهم ترانزیتی است که طبق آن این مسیر جاده‌ای از چابهار آغاز و از زابل گذشته و به خاک افغانستان وارد می‌شود که پس از گذشتن از زرنج، قندهار و کابل، وارد تاجیکستان می‌شود. این اقدام زیربنایی، موجب رونق اقتصادی استان عقب‌نگه داشته شده‌ی سیستان و بلوچستان خواهد شد. از سوی دیگر دو کشور افغانستان و تاجیکستان به دریاهای آزاد دسترسی خواهند یافت. برای تجار افغانستان، این مسیر با صرفه‌ترین مسیر در مقایسه با مسیر بندرعباس خواهد بود که کالاهایشان را در آن جا تخلیه و بارگیری می‌کنند. برای خروج چابهار از بن بست ترانزیت کالا، منطقه‌ی آزاد، نقش بسزایی دارد. برای این کار می‌توان یک خط

جدید کشتیرانی به منظور حمل کالاهای کشور افغانستان از بنادر کشورهای همچون: دبی، چین و سنگاپور به بندر چابهار راه اندازی کرد تا بخشی از هزینه های تجار افغانستان پرداخت شود (امیراحمدیان، ۱۳۸۲: ۲۲).

در واقع چابهار کوتاه ترین مسیر دسترسی دریایی و خشکی به کشور افغانستان محسوب می شود و به لحاظ زمانی نزدیک به ۳۰ ساعت در مقایسه با بندرعباس صرفه زمانی دارد. نکته لازم به ذکر اینکه این موضوع علاوه بر ابعاد ژئواکونومیکی دارای ماهیت ژئوپلیتیکی است. بدین ترتیب که وابستگی افغانستان به ایران مانع از وابستگی افغانستان به رقیب منطقه ای ایران یعنی پاکستان می شود و در معادلات ژئوپلیتیکی جایگاه ایران را در افغانستان و منطقه ارتقاء می دهد. البته متأسفانه شبکه ی جاده ای جنوب شرق ایران شامل تنها یک شبکه ی اصلی شمال-جنوب است که این شبکه نیز از توسعه ی مفید و کافی برخوردار نمی باشد. شیوه و مسیر دیگر دسترسی افغانستان و برخی دیگر از کشورهای آسیای مرکزی به سواحل مکران و آب های آزاد، حمل و نقل ریلی است. از میان سیستم های حمل، نقل، حمل و نقل ریلی به سبب ویژگی هایی همچون ایمنی مطلوب، امکانات مناسب در طول سفر و صرفه ی اقتصادی از اهمیتی خاص برخوردار است. ایجاد کریدورهای ریلی و اتصال آن به کشورهای همسایه و بنادر ایران بخشی از برنامه های استراتژیک اقتصادی است که دستیابی و استفاده از ظرفیت های نهایی آن، سهم زیادی در توسعه ی ملی خواهد داشت. ولی غفلت از این پروژه باعث انتقال آن به گوادر پاکستان می شود و این فرصت طلایی از ایران سلب خواهد شد؛ که با احداث خط ریلی این کشور توسط چینی ها یکی از مسیرهای ارتباطی افغانستان به سواحل چابهار، ارتباط ریلی به طول ۹۰۰ کیلومتر است که از مسیرهای چابهار، زرنج به مرکز افغانستان در استان بامیان می رسد. نکته قابل توجه اینجا است که هندوستان طراح و سرمایه گذار اصلی این پروژه است. هند از این سرمایه گذاری دو هدف اصلی دارد. یک هدف اقتصادی و دسترسی به منابع معدنی غنی افغانستان در استان بامیان در مرکز افغانستان است و هدف دیگر، ژئوپلیتیکی است و آن کاهش وابستگی افغانستان به پاکستان به عنوان مهم ترین رقیب و دشمن هندوستان است، اینجاست که معادلات ژئوپلیتیکی تفسیر می شود (خدا بخشی، ۱۳۸۳: ۴۶).

علاوه بر این، ارتباطات هوایی نیز می تواند با استفاده از قابلیت های سواحل مکران گسترش یابد. روزانه تردهای هوایی وسیعی در جهان صورت می گیرد که به ناچار می بایست حریم هوایی کشورها مورد استفاده قرار گیرد و از فضای هر کشور باعث شکل گیری نوع جدیدی از درآمدهای ارزی برای آن کشور می گردد. قرارگیری ایران در ساختار طبیعی کره ی زمین و وجود کشورهای مختلف در شرق و غرب موجب استفاده هوایمانها از فضای ایران می گذرد که از این محل سالانه درآمد فراوانی نصیب ایران می گردد. ولی قسمت عمده ی درآمد این محل برای کشورهای عبوری از محل سوخت گیری و ارائه ی خدمات به هوایمانهای عبوری است. جنوب شرقی ایران با وجود دارا بودن موقعیت مناسب جهت دسترسی هوایمانهای کشورهای مختلف برای فرود و استفاده از خدمات، تاکنون فاقد فرودگاهی مجهز جهت ارائه ی این خدمات بوده و درآمدهای ناشی از این محل به سایر کشورها نظیر امارات متحده ی عربی همسایه ی جنوبی و پاکستان، همسایه ی جنوب شرقی ایران که دارای فرودگاهی بین المللی با امکانات مناسب هستند، منتقل می گردد. احداث فرودگاه مجهز با امکانات گسترده ی خدمات ناوبری می تواند جنوب شرق ایران و چابهار را به یکی از سرپل های ارتباط میان قاره ای و بین المللی تبدیل نماید (خدا بخشی، ۱۳۸۳: ۴۶).

در نهایت قابلیت های سواحل مکران، در بحث توریسم نیز قابل توجه است. به اعتقاد صاحب نظران، گردشگری از پویاترین بخش های اقتصادی جهان است که بر پایه پیش بینی سازمان جهانی جهانگردی در چند سال آینده، از دید درآمد در سرآمد همه بخش اقتصادی موجود در جهان خواهد بود و بزرگ ترین بخش بازرگانی جهان را ویژه خود خواهد کرد. گردشگری به عنوان

یک پدیده اجتماعی در سطح جهانی مطرح است تا جایی که ساختار اجتماعی، پیمان‌های اخلاقی و شیوه‌های عرفی را تغییر می‌دهد. با نگرش به توانایی‌های گردشگری منطقه آزاد و شهر کرانه‌ای چابهار، می‌توان گفت که گردشگری به عنوان یک بازوی اقتصادی می‌تواند مورد نگرش قرار گیرد. منطقه‌ی آزاد چابهار به عنوان یک سرگروه اقتصادی با ایجاد کار، فراهم ساختن زمینه‌ی دستیابی کشورهای حوزه‌ی CIS به آب‌های آزاد، افزایش ترانزیت، گسترش گردشگری و ... می‌تواند به شدت مورد نگرش قرار گیرد. گردشگری جایگاه استراتژیک و ارزشمندی و در چشم انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴ ش، دارد و در صورت برداشتن بازدارنده‌ها، تنگناها، کاستی‌ها، چالش‌ها و توجه ویژه به زیرساخت‌های گردشگری، می‌تواند بخشی از گذرگاه گسترش و سازندگی کشور را در جهت آرمان‌های والای جمهوری اسلامی ایران از دیدگاه جایگاه کرانه‌ای خود، چیرگی به خلیج فارس و دریای: جمهوری اسلامی ایران، آشکار سازد (محبوب و الهی، ۱۳۹۲: ۱۰۹).

مکران از یک سو و پیوند آن با کشورهای درون‌قاره‌ای آسیای مرکزی، از سوی دیگر، پیوسته در درازای تاریخ، مورد نگرش گردشگران بوده و گذرگاهی آرام برای کالای بازرگانی به شمار می‌رفته است. ایران در جایگاه جغرافیایی برتر خود، میان کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز، کرانه‌های خلیج فارس و دریای مکران و نیز خاور دریای مدیترانه و در سطح کلان، سراسر آسیای جنوب باختری پیوسته یک بستر پیوندی ارزشمندی به شمار می‌رود. از دیرباز گردشگران و بازرگانانی که کالای اروپایی را به چین و هند و برعکس، کالای هند و چین را به اروپا می‌برند، زودتر از دیگران به ارزش این گذرگاه به ویژه کرانه آن در ناحیه استراتژیک چابهار پی بردند. کرانه‌های دریای مکران در منطقه‌ی آزاد و شهر کرانه‌ای چابهار از دیدگاه فراخواندن گردشگر و گذراندن زمان آسوده در زمستان، می‌تواند با سرمایه‌گذاری‌های بایسته برای فراهم آوردن توانش‌های آسودگی و خوش‌گذرانی، یکی از جاهای ارزشمند گردشگری زمستانی کشور ایران به شمار می‌آید (محبوب و الهی، ۱۳۹۲: ۱۰۹).

نتیجه‌گیری و دستاورد علمی پژوهشی

قرار گرفتن شهر و منطقه‌ی چابهار در جنوبی‌ترین جای خاور خلیج زیبا و دیدنی چابهار و در کرانه شمالی دریای مکران، چشم‌انداز بسیار زیبایی را به آن بخشیده است. در روز، تابش خورشید بر دریا و در شب تابش ماه و مهتاب در فضای کرانه‌های سرب‌گون چابهار احساس برانگیز است. کناره‌های آبی دریای مکران در این ناحیه، در درازای پنج ماه از سال، خوش آب و هوا، آرام و زیباست. هوای خوش و دلپذیر پاییز و زمستان، موج‌های ملایم دریا در کنار پرندگان زیبای دریایی این کناره‌ها، از نمودارهای طبیعت به شمار می‌روند. وزش بادهای موسمی، موسوم به مونسون در چابهار سبب شده است تا این بندر در تابستان، خنک‌ترین و در زمستان، گرم‌ترین بندر جنوبی ایران و دمای آن تنها بین ۱۰ تا ۳۴ درجه سانتی‌گراد در نوسان باشد. این دما باعث ایجاد یکی از متنوع‌ترین پوشش‌های گیاهی و گونه‌های جانوری در چابهار شده است. لازم به ذکر است توسعه‌ی گردشگری در این منطقه با موانعی نیز روبروست. علاوه بر ابعاد و کارکردهای ژئوپلیتیکی سواحل مکران که در قالب مباحث فوق گفته شد، به طور مشخص دریا دارای کارکردهای ژئوپلیتیکی مشخصی است، از جمله این کارکردها می‌توان به زمینه‌سازی شکل‌گیری اتحادیه منطقه‌ای، منابع تأثیرگذار بر فرایندهای منطقه‌ای و جهانی نظیر انرژی و عوارض دریایی نظیر نقاط استراتژیک اشاره کرد. اساساً فضای ژئوپلیتیک هر کشور تحت تأثیر عوامل مختلف و کارکردهای آن‌ها، می‌تواند در طیفی از شرایط کاملاً مساعد تا شرایط نامساعد قرار داشته باشد. بازیگران ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی تحت تأثیر اهداف خاص خود می‌کوشند محیط ژئوپلیتیک یک کشور را تعریف و تبیین نمایند. دریای عمان جزء حوزه‌ی استراتژیک اقیانوس هند بوده که به عنوان یکی از پنج حوزه‌ی استراتژیک جهان شناخته می‌شود و روزانه میلیون‌ها بشکه‌ی نفت و حجم وسیعی از کالا و سرمایه از طریق آن مبادله می‌شود.

طرح مطالعات راهبردی منطقه‌ی آزاد تجاری- مرز آبی کرانه‌های عمان و تسلط بر یکی از مهم‌ترین و استراتژیک‌ترین راه‌های آبی جهان، کنترل ایران را در مبادی ورودی خلیج فارس و اقیانوس هند تضمین می‌نماید و از طریق تجمع منافع دیگران، در این ارتباط به تولید امنیت از طریق همکاری‌های بین‌المللی، هزینه‌ی تأمین امنیت این منطقه را بر عهده‌ی دیگران قرار دهد. هرکدام از کارکردهای ژئواکونومیکی و ژئواستراتژیکی سواحل مکران در عین حال می‌تواند کارکرد ژئوپلیتیکی نیز داشته باشد، به عنوان نمونه اگرچه در اختیار گذاردن سواحل و بنادر مکران و اجاره درازمدت آن دربردارنده سودهای اقتصادی فراوانی برای کشور است، اما در عین حال این موقعیت می‌تواند کارکرد ژئوپلیتیکی داشته باشد و در افزایش وزن و جایگاه ژئوپلیتیکی ایران در منطقه نقش بسزایی داشته باشد و یا همچنان که ذکر شد طرح هند در سرمایه‌گذاری و ساخت راه آهن چابهار به منطقه معدنی در استان بامیان افغانستان ضمن اینکه سودهای فراوانی را برای هند به همراه دارد، در رقابت ژئوپلیتیکی هند و پاکستان نیز مؤثر است، زیرا ضمن وابستگی بیشتر افغانستان به هند مانع از وابستگی افغانستان به پاکستان رقیب هندوستان می‌شود (محبوب و الهی، ۱۳۹۲: ۱۰۹).

نفت همواره به‌عنوان یک کالای استراتژیک اهمیت سیاسی و اقتصادی بسیاری به ویژه برای کشورهای خاورمیانه‌ای داشته است. نفت باعث ایجاد فرصت‌های فراوانی شد، امپراتوری‌های بزرگ صنعتی طی قرن بیستم حداقل یک جنگ بزرگ به راه انداختن که باعث گسترش استفاده از نفت شد، اوپک متولد شد، سیاست‌های جهانی با یکدیگر هم‌تراز شدند، با جرئت می‌توان گفت کشف ذخایر عظیم نفت در خاورمیانه در شکل‌گیری جهانی که ما در آن زندگی می‌کنیم نقش بسیار مهمی ایفا کرده است. این واقعیت که این منطقه بیشتر ذخایر نفت جهان را در خود جای داده است نیز به خاورمیانه اهمیت بسزایی در اقتصاد جهانی اعطا کرده است. علاوه بر حضور بازیگران خارجی، بسیاری از عوامل داخلی مثل بی‌ثباتی‌های سیاسی و اقتصادی نیز معضلات و چالش‌هایی جدی بر سر راه توسعه این منطقه به وجود آورده‌اند.

کشورهای عرب چه در سطح قومی یا ملی (دولت ملت) و چه در سطح نظام عربی در پی ظهور پویایی‌های جاری جهانی‌شدن، بازنده شده‌اند. شکاف و ضعف استراتژیک ناظر بر امنیت قومی و امنیت ملی، مهم‌ترین چالش موجود در نظام عربی است. هیچ دورنمایی برای ایجاد یک بلوک سیاسی عربی که امنیت جمعی را به ارمغان آورد، وجود ندارد. بخش اعظم بحران‌ها و خشونت‌ها در خاورمیانه نتیجه مستقیم یا غیرمستقیم صهیونیسم است و در مقابل، رژیم اشغالگر قدس سعی دارد بر این حقیقت ملموس سرپوش بگذارد. بحران خاورمیانه ناشی از آرمان فلسطین نیست، بلکه ناشی از موضع صهیونیسم است. امنیت در منطقه خلیج فارس به دلیل ساخت ویژه راهبردی و ژئوپلیتیک کشورهای منطقه، همواره بر روی دو پایه «موازنه» و «بازدارندگی» قرار داشته است.

تسلط تهدید، رقابت، اختلاف و خصومت در الگوهای دوستی و دشمنی بازیگران مجموعه امنیتی خلیج فارس و موارد دیگری مانند رقابت‌های تسلیحاتی و اختلافات سیاسی و ایدئولوژیک در سطح منطقه‌ای از موانع عمده شکل‌گیری امنیت پایدار در خلیج فارس محسوب می‌شوند. آمریکا به‌عنوان بازیگری مداخله‌گر در مجموعه امنیتی خلیج فارس محسوب می‌شود که مانع از توسعه همکاری‌های منطقه‌ای شده است و حتی سیاست‌های آن به تشدید رقابت‌ها و خصومت‌ها انجامیده است.

ایران به عنوان چهار راه حمل و نقلی منطقه و نیز محل تلاقی شرق به غرب دنیا، می‌تواند از این موقعیت خدادادی به سود توسعه اقتصادی و حتی سیاسی - فرهنگی خود استفاده ببرد.

با این حال آنچه کارشناسان را نگران کرده، تعلق ایران در استفاده از این مزیت جغرافیایی و فرصت سوزی برای تبدیل این مزیت جغرافیایی به یک مزیت رقابتی است. به گونه‌ای که کشورهای همسایه آبی - خاکی ایران حتی علی‌رغم امنیت سیاسی - نظامی و همچنین زیرساخت‌های ریلی - جاده‌ای به مراتب کمتر از ایران، در حال ترغیب کشورهای اصلی تولید و مصرف کننده کالا در شرق (چین، هند و روسیه) و غرب (اروپا و آمریکا) برای سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌های ریلی، جاده‌های، دریایی و فرودگاهی خود هستند. نمونه این اقدامات سرمایه‌گذاری ۶۶ میلیارد دلاری چین در احداث زیرساخت‌های بندری پاکستان است. فارغ از اینکه آیا این ادعا امکان‌پذیر است یا خیر، اما معمولاً برای اثبات ادعاهایی از این دست، کشور لهستان را به عنوان مرکز ترانزیت اروپا شاهد مثال می‌آورند که توانسته با مدیریت خوب در صنعت لجستیک، به قطب ترانزیت و حمل و نقل جاده‌ای اروپا و پل ارتباطی شرق و غرب قاره سبز تبدیل شود. همچنین در حجمی کوچکتر می‌توان به موفقیت ترکیه در کسب بیشترین سهم از بازار ترانزیت جاده‌ای منطقه شمال خاورمیانه، قفقاز، اروپای شرقی و آسیای میانه با استفاده از نوسازی ناوگان جاده‌های همراه با آزادسازی واقعی قیمت سوخت اشاره کرد.

بندر چابهار همچنین می‌تواند به واسطه تقویت همکاری‌های نظامی میان ایران و هند قدرت تأثیرگذاری و چانه‌زنی تهران را در قبال تحولات افغانستان را افزایش دهد. هند به دنبال توسعه این بندر جنوبی ایران است. در واقع توسعه پروژه چابهار برای این کشور بسیار فراتر از افزایش مناسبات بازرگانی و صادرات به ایران اهمیت دارد، زیرا با بندر چابهار، هند نه فقط به ایران و افغانستان بلکه به آسیای مرکزی و چه بسا روزی به اروپا دسترسی پیدا خواهد داشت. سیاست خارجی عمل‌گرایانه و ضرورت توسعه اقتصادی، مواضع سه کشور افغانستان، هند و ایران را در مورد توسعه بندر چابهار به یکدیگر نزدیک کرده است. افغانستان سال‌ها صحنه رقابت‌های سیاسی و ژئوپلیتیکی هند، پاکستان، روسیه و آمریکا است و اتصال این کشور به دریای عمان و اقیانوس هند از راه بندر چابهار نقش ایران را در میدان اقتصادی و دیپلماسی منطقه تقویت می‌کند. بندر چابهار به‌عنوان مهم‌ترین بندر در مسیر ترانزیتی محور شرق ایران مطرح است. این بندر برای افغانستان اهمیت راهبردی دارد، زیرا افغانستان یک کشور محصور در خشکی است و برای رشد اقتصادی خود به دسترسی به آب‌های آزاد نیاز دارد.

این کشور می‌تواند با ترانزیت کالا در بندر چابهار زمینه رشد و شکوفایی اقتصادی خود را فراهم کند. بی‌شک بندر چابهار در توسعه مبادلات اقتصادی ایران و افغانستان تأثیر عمده‌ای دارد. با توجه به اینکه بیش از سه میلیون مهاجر افغانستانی در ایران زندگی می‌کنند توسعه مبادلات تجاری نیز باعث حل شدن مشکلات مهاجران شده و به تعمیق روابط دو ملت و کشور کمک شایانی می‌کند.

چابهار با توجه به موقعیت راهبردی در جهان و نزدیک بودنش به افغانستان بهترین مکان برای فعالیت‌های تجاری و سرمایه‌گذاری برای تاجران افغانستان است. بطور مثال حمل کانتینرهای تاجران افغان از بندر کراچی تا قندهار ۱۸ ساعت زمان را دربر می‌گیرد. درحالی‌که این محموله‌ها از بندر چابهار ۱۲ ساعت زمان نیاز دارد، که از لحاظ فاصله، چابهار می‌تواند ارزان‌تر و امن‌تر نسبت به بندر کراچی برای افغانستان باشد. این موضوع بیانگر فرصت‌یابی آسان و راحت‌تر از بندر کراچی برای تاجران افغان خواهد بود. دو کشور باید تلاش بیشتری جهت سرمایه‌گذاری در این بندر برای توسعه اقتصادی انجام دهند.

منابع

۱. ابراهیم زاده، عیسی و صادق کریمی (۱۳۸۸)، مدیریت ساحلی و توسعه زیست محیطی ناحیه چابهار، فصلنامه

جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی، شماره ۳۶.

۲. ابراهیم زاده، عیسی و عبدالله آقاسی زاده (۱۳۸۸)، تحلیل عوامل مؤثر بر گسترش گردشگری در ناحیه ساحلی چابهار با استفاده از مدل راهبردی SWOT، فصلنامه مطالعات و پژوهش های شهری و منطقه ای، شماره ۱.
۳. احمدی پور، زهرا و میثم میرزایی تبار (۱۳۹۰)، نقش احساس مکانی در سازماندهی سیاسی فضا، فصلنامه آمایش محیط دانشگاه آزاد ملایر بهار، شماره ۱۲
۴. احمدی، سید عباس و ابراهیم احمدی (۱۳۹۶)، بررسی توانمندی های راهبردی منطقه آزاد چابهار در راستای وزن ژئوپلیتیکی و قدرت ملی ایران (از منظر داخلی، منطقه ای و بین المللی)، فصلنامه راهبرد، شماره ۸۳
۵. احمدی، سید عباس و ابراهیم احمدی (۱۳۹۶)، بررسی توانمندی های راهبردی منطقه آزاد چابهار در راستای وزن ژئوپلیتیکی و قدرت ملی ایران (از منظر داخلی، منطقه ای و بین المللی)، فصلنامه راهبرد، شماره ۸۳
۶. احمدی، سید عباس (۱۳۸۶)، بررسی نقش و موقعیت ایران در نظریه های ژئوپلیتیک، فصلنامه مجلس و راهبرد، شماره ۵۷
۷. ارغوانی پیرسلامی، فریبرز و سحر پیرانخو (۱۳۹۶)، جاده ابریشم نوین به مثابه راهبرد سیاست خارجی چین: فرصت ها و تهدیدها برای ایران، فصلنامه روابط خارجی، شماره ۳۵
۸. اسدی، شهاب و رضا موحدی کلپیر (۱۳۹۶)، نقش استراتژیک توسعه پایدار و رفتار فردی بر ساختار حمل و نقل، فصلنامه معماری سبز، شماره ۹.
۹. اطاعت، جواد و روح الله نیکزاد (۱۳۹۵)، تاثیر تقسیم سیاسی فضا بر توسعه ی منطقه ای (مطالعه ی موردی: استان های سواحل جنوبی ایران)، فصلنامه پژوهش های جغرافیای انسانی، دوره چهل و هشتم - شماره ۲
۱۰. اعظمی، هادی و علی اکبر دبیری (۱۳۹۱)، تحلیل عناصر تهدید اقتصادی - کارکردی و شکلی - کالبدی در نظام تقسیمات کشوری ایران، فصلنامه جغرافیا و توسعه ناحیه ای، شماره ۱۸
۱۱. اعظمی، هادی (۱۳۸۵)، وزن ژئوپلیتیکی و نظام قدرت منطقه ای (بررسی موردی: جنوب غرب آسیا)، فصلنامه ژئوپلیتیک، شماره ۶ و ۵
۱۲. افشردی، محمد حسین و سید مصطفی مدنی (۱۳۸۸)، ساختار نظام قدرت منطقه ای در خاورمیانه (با تاکید بر کشورهای برتر منطقه)، فصلنامه مدرس علوم انسانی، شماره ۶۲
۱۳. امیدی، علی (۱۳۸۵)، تأثیر ژئوپلیتیک در رخوت همگرایی اکو و بالندگی آ. سه. آن، فصلنامه ژئوپلیتیک، شماره ۳
۱۴. امیراحمدیان، بهرام و روح اله صالحی دولت آباد (۱۳۹۵)، ابتکار «جاده ابریشم جدید» چین (اهداف، موانع و چالشها)، فصلنامه مطالعات روابط بین الملل، شماره ۳۶
۱۵. امیراحمدیان، بهرام (۱۳۸۲)، کریدور شمال - جنوب و اهمیت آن در همگرایی منطقه ای، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۴۱
۱۶. امینی، آرمین (۱۳۸۵)، بازشناسی ژئوپلیتیک، فصلنامه کتاب ماه علوم اجتماعی، شماره ۱۰۳ و ۱۰۴ و ۱۰۵
۱۷. ایمان، محمد تقی (۱۳۶۹)، جامعه پذیری سیاسی، فصلنامه جامعه شناسی کاربردی، شماره ۳
۱۸. ب. برامز (۱۳۶۸)، حاکمیت در منابع طبیعی، فصلنامه حقوقی بین المللی، ترجمه علی حیرانی نوبری، شماره ۱۱
۱۹. براتی، زهرا و احمد پور احمد و مهناز خطابخش (۱۳۹۲)، فلسفه علم جغرافیا مکتب فرانکفورت و تأثیر آن در آموزش جغرافیا، فصلنامه رشد آموزش جغرافیا، شماره ۱۰۲

۲۰۰ فصلنامه علمی - پژوهشی جغرافیا و برنامه‌ریزی منطقه‌ای، سال دوازدهم، شماره دوم، بهار ۱۴۰۱

۲۰. بصیری؛ حجتی (۱۳۷۳)، سراسر سواحل جنوبی ایران به سرمایه گذاری - برنامه و تخصص نیاز دارد، فصلنامه نامه اتاق بازرگانی، شماره ۳۱۷
۲۱. پرتوی، ملوک (۱۳۸۵)، موانع و محدودیت‌های توسعه بندر چابهار به عنوان یک منطقه آزاد، فصلنامه مجله اقتصادی، شماره ۶۳ و ۶۴.
۲۲. پرتوی، ملوک (۱۳۸۵)، موانع و محدودیت‌های توسعه بندر چابهار به عنوان یک منطقه آزاد، فصلنامه مجله اقتصادی، شماره ۶۳ و ۶۴
۲۳. پولادی، حسن و محمد مهدی کشاورزبان و هادی خان محمدی و حسین اصلی پور (۱۳۹۵)، الگوسازی عوامل تامین کننده امنیت پایدار مرزی؛ مطالعه موردی: مرزهای شرقی ایران، فصلنامه مطالعات راهبردی بسیج، شماره ۷۲
۲۴. ترکان، اکبر و میثم شهبازی (۱۳۹۴)، شناسایی سبب طرح‌های توسعه سواحل مکران با استفاده از تحلیل SWOT دو سطحی، فصلنامه راهبرد اقتصادی، شماره ۱۳.
۲۵. ترکان، اکبر و میثم شهبازی (۱۳۹۴)، شناسایی سبب طرح‌های توسعه سواحل مکران با استفاده از تحلیل SWOT دو سطحی، فصلنامه راهبرد اقتصادی، سال چهارم، شماره ۱۳

