

بررسی توانمندی‌های راهبردی منطقه آزاد چابهار در راستای وزن ژئوپلیتیکی و قدرت ملی ایران (از منظر داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی)

سیدعباس احمدی*

ابراهیم احمدی**

چکیده

امروزه مناطق آزاد، وسیله‌ای برای ورود به بازارهای جهانی و بهره‌گیری از برتری‌های نسبی اقتصاد داخلی در بازرگانی بین‌المللی بوده و به‌عنوان تسریع‌کننده (کاتالیزور) ارتباط اقتصاد ملی با اقتصاد جهانی دارای جایگاه ویژه‌ای هستند. از آنجایی که وزن ژئوپلیتیکی و منزلت کشورها در نظام جهانی رابطه مستقیمی با قدرت و توان ملی کشورها دارد، مناطق آزاد به‌عنوان بخش سیاسی شبه‌مستقل از حکومت ملی/ مرکزی، با کارکردهای متنوع اقتصادی، صنعتی، گردشگری و غیره، در افزایش قدرت ملی و وزن ژئوپلیتیکی کشورها نقش حائز اهمیت دارند. پرسش اصلی مقاله این است که آیا بندر دریایی و منطقه آزاد چابهار از وزن ژئوپلیتیکی لازم در راستای افزایش قدرت ملی جمهوری اسلامی ایران برخوردار است؟ در پاسخ به پرسش اصلی پژوهش، این فرضیه مطرح است که به‌تبع موقعیت ژئوپلیتیکی کم‌نظیر بندر دریایی و منطقه آزاد چابهار در صورت حصول واقعی توسعه، دارای سه سطح از توانمندی‌های ملی، منطقه‌ای و جهانی است. در سطح ملی توسعه چابهار مدخل و میان‌بری بر توسعه پایدار و همه‌جانبه استان محروم، آسیب‌پذیر و بحرانی خیز سیستان و بلوچستان است. در سطح منطقه‌ای همسایگی چابهار با افغانستان و جمهوری‌های محصور در خشکی آسیای مرکزی، ضمن ارزآوری ناشی از تجارت پرسود دریایی، می‌تواند مهیاکننده اسباب همگرایی کشورهای بالا و دیگر کشورهای منطقه باشد. قرارگرفتن چابهار در کریدور شمال-جنوب با مزایای فراوانش، نشان از جایگاه ژئوپلیتیکی برجسته چابهار در سطح بین‌المللی است؛ همچنان‌که مشارکت جدی دو قدرت هند (هم‌کنون) و چین (در آینده نزدیک) بیانگر وزن ژئوپلیتیکی بالا و توانمندی‌های جهانی چابهار است.

واژگان کلیدی

منطقه آزاد چابهار، وزن ژئوپلیتیکی، قدرت ملی، کریدور شمال- جنوب، هند، چین

Email: abbas_ahmadi@ut.ac.ir

* استادیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه تهران

** دانش‌آموخته کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی، دانشگاه شهید بهشتی (نویسنده مسئول)

Email: ebrahimahmadi1365@yahoo.com

تاریخ پذیرش: ۹۵/۱۱/۲۸

تاریخ ارسال: ۹۵/۶/۱۰

فصلنامه راهبرد / سال بیست‌وششم / شماره ۸۳ / تابستان ۱۳۹۶ / صص ۲۶۲-۲۳۵

جستار گشایی

فرایند تدوین راهبرد ملی با آگاهی و دریافت درست از فضاهای استراتژیک امکان‌پذیر است؛ از این راه است که مدیران سیاسی و تصمیم‌گیران حکومتی می‌توانند به کاستی‌ها و توانایی فضاهای جغرافیایی و مناطق استراتژیک پی ببرند و به نتیجه‌گیری اصولی مطلوب در راستای توسعه ملی بپردازند (پورپویان و همکاران، ۱۳۸۹: ۱۵۱).

منطقه آزاد چابهار یکی از مهم‌ترین و راهبردی‌ترین مناطق ایران به لحاظ اثرگذاری بر امنیت فضای ملی است. منطقه آزاد چابهار و اساس قرارداد آن به‌عنوان محور توسعه شرق، فرصت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی بسیاری را در اختیار جمهوری اسلامی ایران قرار داده است که استفاده از قابلیت‌های و ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی موجود و وابستگی توسعه همه‌جانبه منطقه شرق کشور به تصمیم‌ها و راهبردهای حکومتی، جمهوری اسلامی ایران را در معرض رسالتی بزرگ و خطیر قرار داده است (محرابی و امیری، ۱۳۹۲: ۱۶۲).

موقعیت لجستیکی بسیار مناسب این بندر در دهانه خلیج چابهار که امکان دسترسی و بهره‌برداری هم‌زمان از ساحل اقیانوسی و ساحل حاشیه خلیج را با تمام مشخصات و مزایای آنها فراهم آورده است، بندر چابهار را همواره در موقعیت بالقوه رشد و توسعه قرار داده است. اهمیت راهبردی و ضرورت توسعه بندر و منطقه آزاد چابهار ناشی از این امر است که امروزه بیش از ۹۰ درصد بازرگانی جهانی و ۶۵ درصد از تجارت نفت از طریق دریاها صورت می‌گیرد. در این راستا، جمهوری اسلامی ایران با توجه به ملاحظات ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک این منطقه و در پرتو چشم‌اندازی آینده‌نگر، قادر است جایگاه خود را برای اتصال شمال- جنوب و شرق- غرب، در نظام نوین بین‌المللی تثبیت و ارزش موقعیت استراتژیک خود را به مراتب ارتقا بخشد و از رهگذر این مبادلات عظیم، ظرفیت‌های جدیدی برای انباشت سرمایه به‌عنوان موتور توسعه در کشور و محور شرق خلق کند.

بنابراین پرسش اصلی مقاله این است که آیا بندر دریایی و منطقه آزاد چابهار از وزن ژئوپلیتیکی لازم در راستای افزایش قدرت ملی جمهوری اسلامی ایران برخوردار است؟ در پاسخ به پرسش پژوهش این فرضیه مطرح است که به‌تبع موقعیت ژئوپلیتیکی کم‌نظیر بندر دریایی و منطقه آزاد چابهار، در صورت حصول واقعی توسعه، دارای سه سطح از توانمندی‌های ملی، منطقه‌ای و جهانی است.

مهم‌ترین اثر راهبردی توسعه بندر و منطقه آزاد چابهار در آینده نزدیک امنیت‌بخشی به استان سیستان و بلوچستان است. نبود اشتغال، درآمدزایی و عدم برخورداری از رفاه، مهم‌ترین مشکلات فراروی مردم سیستان و بلوچستان است. با حصول تسریع در امر توسعه این مکان

راهبردی، جمهوری اسلامی ایران در درجه نخست قادر است تا حد زیادی بر مشکلات استان محروم و عقب‌افتاده سیستان و بلوچستان فائق آید که خود در مرحله بعدی می‌تواند زمینه‌ساز امنیت دائم و پایدار در استان باشد و از طرفی یکی از حفره‌های ملال‌آوری (مسائل امنیتی جنوب شرق) که تا حالا به‌مثابه یک تهدید، امنیت ملی را مخدوش می‌کرد، می‌تواند به‌مثابه یک فرصت، زمینه‌ساز موقعیت‌های مطلوب در استان سیستان و بلوچستان و کشور باشد. از حیث منطقه‌ای، همجواری با دو کشور افغانستان و پاکستان و نزدیکی به جمهوری‌های محصور در خشکی آسیای مرکزی در شمال شرق ایران، ویژگی خاصی به این منطقه بخشیده است؛ از این‌رو با آگاهی از مشکلات همسایگان شرقی (افغانستان و پاکستان) و جمهوری‌های آسیای مرکزی و دیگر کشورهای منطقه، چابهار می‌تواند به‌تبع از روابط متقابل و همسو، شکلی از همگرایی را پدید آورد.

در ابعاد بین‌المللی، قرارگرفتن جنوب شرق کشور به‌طور عام و چابهار به‌طور خاص در مسیر دو کریدور از سه کریدور ترانزیتی بزرگ دنیا، از جمله کریدور شمال- جنوب، بیش از این به منطقه آزاد چابهار اعتبار بخشیده است. از دیگر سو، هند به‌عنوان قدرتی تأثیرگذار در سطح منطقه‌ای در پرتو وابستگی‌های متقابل (ورود به افغانستان و آسیای مرکزی از طریق ایران) خواهان مشارکت گسترده‌ای به‌منظور سرمایه‌گذاری در چابهار است. غیر از این، چین به‌عنوان دومین قدرت بزرگ جهانی، به‌صورت ضمنی آمادگی خود را برای حضور در چابهار اعلام کرده است. حضور دو کشور قدرتمند هند و چین ضمن جذابیت‌بخشی به بازی‌های ژئوپلیتیکی قرن حاضر، می‌تواند راهگشای تسریع در امر توسعه منطقه آزاد و بندر دریایی چابهار باشد. پژوهش حاضر، از نوع کاربردی است. این فرایند از طریق روش توصیفی- تحلیلی انجام گرفته است. اطلاعات مورد نیاز پژوهش، نیز بر اساس روش کتابخانه‌ای و با مراجعه به منابع معتبر گردآوری شده است.

۱. رابطه بین قدرت ملی و وزن ژئوپلیتیکی کشورها در نظام بین‌الملل

قدرت ملی که براینند تمام مؤلفه‌ها و متغیرهای قدرت یک کشور است، وسیله رسیدن یک حکومت و ملت به آرمان‌ها و آرزوهای خود است (زرقانی، ۱۳۸۸: ۱۱۴). قدرت تنها یک عنصر سیاسی نیست، بلکه محصول بسیج تمامی منابع مادی و معنوی کشورها است. قدرت با زور مترادف نیست و توانایی آن صرفاً به شرایط قهرآمیز محدود نمی‌شود و دولت‌ها با توجه به حجم عظیم مرادفات به‌ندرت به‌زور متوسل می‌شوند. اقتدار ملی برای یک قدرت، ابزار اصلی پیوستن به میدان رقابت با قدرت‌های دیگر است و از مجموعه پدیده‌ها و عناصری به وجود می‌آید که در چارچوب دو مفهوم منافع ملی و وزن ژئوپلیتیکی یک کشور تعریف می‌شوند (مجتهدزاده،

۱۳۹۱: ۱۱۵). قدرت اعمال حاکمیت ملی و پیگیری مقتدرانه منافع ملی یک کشور را «اقتدار ملی» می‌گویند. این مفهوم (قدرت) در ژئوپلیتیک قرن بیست و یکم نمی‌تواند تابع تعریف کلاسیک آن باشد و بیش از این نمی‌تواند صرفاً بر پایه اقتدار نظامی (زمینی، دریایی، هوایی یا اتمی) یک ملت ارزیابی شود.

آنچه به‌عنوان «قدرت» در دنیای ژئوپلیتیک پست‌مدرن مطرح است، توان یک ملت در اعمال اراده ملی در درون و ورای مرزهای خود است. آشکار است که چنین قدرتی فراهم نمی‌آید، مگر آنکه آن ملت بتواند به مجموعه‌ای از ابزارهای قانونی، سیاسی، اقتصادی و دفاعی دست یابد (مجتهدزاده، ۱۳۹۰: ۸۸). کشورهایی که در سازمان‌های بین‌المللی یا منطقه‌ای عملاً بر فرایندها، تصمیمات و اقدامات جمعی تأثیر گذاشته و دیگر کشورها و اقدامات و کنش آنها را نیز متأثر می‌کند - آنهایی هستند که از وزن ژئوپلیتیکی و به‌تبع آن منزلت بیشتر و برتر در میان سایر اعضا سازمان بین‌المللی و منطقه‌ای برخوردارند؛ بدین ترتیب آنها می‌توانند به تولید مجدد قدرت و فرصت‌سازی برای پیشبرد نقطه‌نظرات، سیاست‌ها، اهداف و برنامه‌های خود در سطح منطقه‌ای و جهانی بپردازند.

مشاهده می‌شود بین وزن ژئوپلیتیکی کشورها، جایگاه و منزلت آنها در نظام بین‌المللی با قدرت ملی آنها رابطه مستقیمی وجود دارد. از این منظر، وزن ژئوپلیتیکی شناخت تأثیر عوامل واقعیت‌دهنده قدرت ملی است که در مجموع ممکن است اهمیت موقعیت جغرافیایی، انسانی، اقتصادی، سیاسی، نظامی و دیپلماتیک یک کشور (یا یک قدرت) را تا آن اندازه بالا ببرد تا آن کشور یا آن قدرت را در معادلات ژئوپلیتیکی جهانی یا منطقه‌ای صاحب نقش سازد (مجتهدزاده، ۱۳۹۱: ۱۱۱). واضح است چنین قدرتی حاصل ترکیب و جمع جبری وجوه مثبت و منفی عناصر و بنیان‌های قدرت آن کشور است که از پویایی برخوردار بوده، غیر از این باید توجه داشت - قدرت وقتی در قالب یک جامعه یا ملت نگریسته شود، از برابری توانایی‌های آن جامعه، قدرت عمومی و کلی پدیدار می‌شود. بنابراین مجموعه انسان‌هایی که ملتی را تشکیل داده و در شکل یک کشور سازمان سیاسی پیدا کرده‌اند، دارای قدرتی می‌باشند که از برآیند قوای ترکیب‌شده آنها به دست می‌آیند و می‌توان آن را قدرت ملی آن کشور یا ملت دانست (حافظنیا، ۱۳۸۵: ۲۵۲-۲۵۱).

چنانچه واضح است به‌تبع توضیح مفهوم قدرت، وزن ژئوپلیتیکی مفهومی بنیادین در سرنوشت کشورها، فضاها و مکان‌های جغرافیایی و میزان اقتدار و قدرت بازیگری دولت‌ها و نهادهای اجتماعی آنها محسوب می‌شود؛ یعنی هرچقدر وزن ژئوپلیتیکی بیشتر باشد منزلت و اعتبار عمومی کشور بین سایر کشورها اعم از بزرگ‌تر، هم‌تراز یا کوچک‌تر بیشتر می‌شود و هر

اندازه اعتبار و منزلت بیشتر افزایش یابد، همان اندازه فرصت‌های جدید قدرت مرئی و نامرئی برای اثرگذاری عینی و ذهنی بر فرایندها، تصمیم‌سازی‌ها، اقدامات و رفتارها در مقیاس‌های مختلف محلی و همسایگی، منطقه‌ای و جهانی فراهم می‌آید و کشور می‌تواند به تدریج در جایگاه مدیریت و رهبری فرایندها و کنش‌های جمعی قرار بگیرد و نقش سیاسی و بین‌المللی محوری ایفا کند (حافظنیا، ۱۳۸۵: ۱۱۰-۱۰۹).

مدل (۱) - رابطه بین وزن ژئوپلیتیکی و قدرت ملی کشورها



(منبع: نویسندگان)

۲. مناطق آزاد؛ تعریف، فلسفه وجودی و کارکرد

بنا به تعاریف بین‌المللی، منطقه آزاد، محدوده حراست‌شده بندری و غیربندری است که از شمول برخی از مقررات جاری عمومی کشور متبوع خارج بوده و با استفاده از مزایایی مانند بخشودگی مالیاتی و عوارض گمرکی و معافیت از مقررات ویژه صادرات و واردات با جذب سرمایه‌گذاری خارجی و جذب فناوری مدرن (به‌عنوان دو هدف عمده) به توسعه سرزمین اصلی کمک می‌کند. این مناطق با توجه به اینکه بیرون از منطقه گمرک قرار دارند، حقوق رایج در حوزه‌های تجاری، مالی و اقتصادی و نیز نظام اداری کشور در آن به اجرا در نمی‌آید یا در سطح کمی اجرا می‌شود و برای فعالیتهای صنعتی و تجاری قرار به‌شدت مورد تشویق قرار می‌گیرند و به لحاظ فیزیکی نسبت به قسمت‌های دیگر کشور متفاوت و مجزا هستند. در این مناطق محدودیت‌های مختلف در زمینه موانع گمرکی و تجاری، شرایط تملک خارجی و غیره نسبت به سایر مناطق کشور کمتر است یا اساساً وجود ندارد (الموتی، ۱۳۷۴: ۱). این مناطق صرف‌نظر از فلسفه وجودی ماهیت و کارکردهای اقتصادی-تجاری آنها، از آن جهت که بخشی از اقتدار سیاسی حکومت و دولت مرکزی را به خود اختصاص می‌دهند و نسبت به سایر عناصر سازمان سیاسی-فضا از موقعیت ترجیحی برخوردارند، مورد توجه جغرافیای سیاسی قرار دارند (حافظنیا، ۱۳۸۱:

۴۰۶). سازمان‌های گوناگون بین‌المللی نظرات متفاوتی در مورد مناطق آزاد دارند. «یونیدو»^۱ مناطق آزاد را وسیله‌ای برای تشویق توسعه صنعتی با هدف صدور کالای صنعتی می‌داند. «آنکتاد»^۲ معتقد است که ساختار فعلی تجارت جهانی به زیان کشورهای توسعه‌نیافته بوده و از ابزارهایی که به نظر آنکتاد می‌تواند موجب دگرگونی در این ساختار شود، مناطق آزاد است. «سازمان جهانی تجارت»،^۳ ایجاد و توسعه منطقه آزاد را راهکاری برای گسترش تجارت بین‌المللی و یاری‌دهنده توسعه می‌داند. «بانک جهانی»^۴ در سال‌های اخیر بر این نظر بوده است که سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده در این مناطق باید هماهنگ با بازده آن باشد. «سازمان بین‌المللی کار»^۵ ضمن تأکید بر محترم شمردن حقوق نیروی کار در این مناطق، در مجموع آن را از نظر اشتغال‌زایی و کاهش بیکاری، مثبت ارزیابی می‌کند (دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری-صنعتی، ۱۳۸۴: ۵-۱).

در کشورهای بزرگی مانند هند و چین، مناطق آزاد مهم‌ترین عامل تغییر تفکر اقتصادی و همسویی و تعامل اقتصاد ملی آنها با اقتصاد جهانی است. این دو کشور از ابزار منطقه آزاد به خوبی در راستای آزادسازی اقتصاد خویش بهره گرفته و توانسته‌اند با تغییر قوانین و مقررات در راه جذب سرمایه‌گذاری خارجی و ایجاد فضای مناسب توسعه از فناوری و علم دیگران بهره گیرند. هند و چین با افزایش تعداد مناطق آزاد، فرایند تعامل اقتصاد ملی با اقتصاد جهانی را با سرعت بیشتری دنبال کرده و قوانین، مقررات و سیاست کلی اقتصاد خود را با اقتصاد جهانی هماهنگ ساخته‌اند (رکن‌الدین افتراری و دیگران، ۱۳۸۸: ۱۴۷).

مناطق آزاد، در مجموع در چهار سطح مختلف محلی، ملی، منطقه‌ای و جهانی به ایفای نقش می‌پردازند که گستره عملکرد، نفوذ و موفقیت آنها در سطوح چهارگانه را کارکردها و میزان موفقیت آن منطقه در تعریف، اجرا و حفظ فلسفه وجودی و کارکردی ویژه آن منطقه مشخص می‌کند. در حقیقت، وزن ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک یک منطقه آزاد، قبل از هر چیزی در بستر فلسفه وجودی آن شکل می‌گیرد. این در حالی است که نقش سیاست و مؤلفه‌های انسانی در شکل‌دهی و سازمان‌دهی وزن منطقه آزاد، نسبت به مؤلفه‌های جغرافیای طبیعی منطقه بیشتر است. به‌طور کلی، هر اندازه یک منطقه آزاد از وزن بالای تأثیرگذاری و برد فضایی عملکردی بیشتری برخوردار باشد، فضای بیشتری را تحت پوشش خود قرار خواهد داد. مناطق

1. United Nations Industrial Development Organization (UNIDO)
2. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)
3. World Trade Organization (WTO)
4. International Bank for Reconstruction and Development (IBRD)
5. International Labour Organization (ILO)

آزاد، باوجود گستره جغرافیایی محدود آنها، با توجه به فلسفه وجودی متمایز و نوع مدیریت ویژه آنها، در صورت به‌کارگیری سیاست‌های کارا و اصولی می‌توانند به‌عنوان کانون‌هایی کوچک، اما با نقش‌آفرینی‌های کلان اقتصادی در عرصه معادلات ژئواکونومیکی ظاهر شوند (قلی‌زاده و الله‌وردی‌زاده، ۱۳۸۹: ۱۵۳).

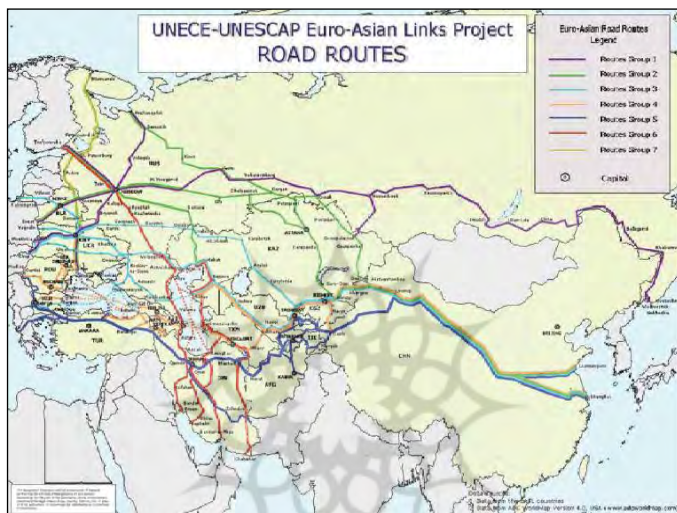
روش تحقیق. هدف این مقاله بررسی توانمندی‌های ژئوپلیتیکی بندر و منطقه آزاد چابهار در راستای وزن ژئوپلیتیکی و قدرت ملی جمهوری اسلامی ایران است. مفروض اصلی این مقاله در پی پاسخ به این پرسش است که آیا بندر دریایی و منطقه آزاد چابهار از وزن ژئوپلیتیکی لازم در راستای افزایش قدرت ملی جمهوری اسلامی ایران برخوردار است؟ این فرضیه مطرح است که به‌تبع از موقعیت ژئوپلیتیکی کم‌نظیر بندر دریایی و منطقه آزاد چابهار، در صورت توجه واقعی به امر توسعه این مکان راهبردی، چابهار- دارای سه سطح از توانمندی‌های ملی، منطقه‌ای و جهانی است. از این حیث نقش به‌سزایی در افزایش قدرت ملی کشور دارد. از آنجایی‌که از حیث اهمیت و کاربربست نتایج (به‌کارگیری آنها)، تحقیق موضوع مهمی را بیان می‌کند که می‌تواند راهنمای مفیدی برای کمک به رفع مشکل خاصی در جامعه باشد؛ این پژوهش در ردیف تحقیقات کاربردی است و به دنبال آن است که با گردآوری اطلاعات و تجزیه و تحلیل آنها، بتواند اهمیت موضوع را تبیین و تشریح کند. این فرایند از طریق روش توصیفی- تحلیلی انجام گرفته است.

۳. موقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیکی بندر چابهار

شهرستان چابهار با مساحتی حدود ۱۷۱۵۵ کیلومترمربع در منتهی‌الیه جنوب شرقی ایران در کنار آب‌های گرم دریای عمان و اقیانوس هند قرار گرفته است. این شهرستان از جانب شمال به شهرستان‌های ایرانشهر و نیک‌شهر و از جنوب به دریای عمان و از شرق به پاکستان و از غرب به استان‌های کرمان و هرمزگان محدود است (عزتی و شکری، ۱۳۹۱: ۸). از مجموع سه کریدور حمل‌ونقل جهانی که کارشناسان سازمان ملل برای این امر پیش‌بینی کرده‌اند، دو کریدور از ایران می‌گذرد و چابهار نقطه عبور جنوبی‌ترین کریدور شرقی- غربی جهان خواهد بود. چابهار، در طرح توسعه محور شرق، محور ترانزیتی شرق نامیده می‌شود (پورپویان و دیگران، ۱۳۸۹: ۱۵۷). این کریدور از «دروازه ابریشم» در چین آغاز می‌شود و قلب اقتصاد این کشور یعنی استان کانتون را تغذیه کرده و به سرزمین‌های آسیای جنوب شرقی می‌پیوندد و پس از طی این مسیر وارد هندوستان شده و با پوشش مهم‌ترین شهرهای این ناحیه مانند کلکته، ناکپور، جاپور، حصیرآباد، کراچی و بن قاسم به چابهار می‌رسد.

بندر چابهار آسان‌ترین و راهبردی‌ترین راه دسترسی به آب‌های آزاد برای شش کشور محاط در خشکی در آسیای مرکزی است. این منطقه به‌وسیله شبکه حمل و نقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان، از شرق به پاکستان و از جنوب به اقیانوس هند اتصال می‌یابد. دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد، قراردادن در خارج از خلیج فارس و عدم آسیب‌پذیری در مواقع بروز بحران و موقعیت راهبردی خاص از دیگر ویژگی‌های چابهار است (عزتی و شکر، ۱۳۹۱: ۹).

نقشه (۱) - موقعیت استراتژیک بندر چابهار



(Source; UNECE & ESCAP, 2010)

۴. استراتژی و توانمندی‌های ملی چابهار

۴-۱. اثر توسعه چابهار بر روند پویایی، رونق و امنیت محیط داخلی (استان سیستان و بلوچستان و کشور)

شناسایی دقیق و کمی محورها، کمربندها، دالان‌ها و حتی نقاط توسعه‌یافته یا مناسب برای توسعه در پهنه سرزمین ملی و وزن استراتژیک آنها از جنبه اقتصادی به معنای شناخت مناطق حیاتی کشورهاست (کریمی‌پور، ۱۳۷۱: ۲۸-۲۷). باوجود تأکید فراوان بر عدالت اجتماعی، تعادل و توازن منطقه‌ای و توسعه برابر در قانون اساسی و قوانین توسعه کشور، شاخص‌های توسعه اقتصادی- زیربنایی و اجتماعی- فرهنگی نشان‌دهنده شکاف‌های عمیق بین مناطق مرزی یا حاشیه و دیگر مناطق کشور یا بخش مرکزی است. در میان نواحی مرزی کشور، استان سیستان و بلوچستان علاوه بر محرومیت‌هایی که در بنیادهای زیستی آن وجود دارد، از نظر شاخص‌های توسعه‌یافتگی تقریباً در پایین‌ترین سطح در مقایسه با متوسط‌های ملی قرار می‌گیرد

(اطاعت و موسوی، ۱۳۹۰: ۷۳). طبیعی است که احساس عقب‌ماندگی از مسیر توسعه، در میان گروه‌های قومی - مذهبی، بستر مناسبی را برای ایجاد و تقویت متغیرهای اثرگذار بر مؤلفه‌های امنیت ملی در کشور فراهم می‌کند. در واقع، نابرابری ناحیه‌ای می‌تواند به بی‌ثباتی سیاسی - امنیتی انجامیده و بستری برای تکوین نواحی بحرانی مهیا سازد؛ این نابرابری در توسعه‌یافتگی بر دیگر تمایزات افزوده، اعتماد این منطقه را از دولت مرکزی سلب کرده و موجب کاهش مقبولیت نظام سیاسی شده است (اطاعت و موسوی، ۱۳۹۰: ۸۴). برای جبران این خلأ و کاستی‌های ناشی از توسعه محیطی استان سیستان و بلوچستان و کمینه‌سازی مشکلات و چالش‌ها، به‌طور فزاینده‌ای توسعه این استان باید در دستور کار حکومت قرار گیرد. یکی از بهترین گزینه‌های خروج نسبی استان سیستان و بلوچستان از بحران ناشی از توسعه‌نیافتگی همه‌جانبه و چندبعدی، ضرورت نگاه ویژه به منطقه آزاد و بندر دریایی چابهار است. مناطق آزاد نه‌فقط به‌عنوان ابزارهای توسعه اقتصادی، بلکه عواملی برای جذب سرمایه، انتقال فناوری، آموزش نیروی انسانی، اتصال به بازار جهانی و درنهایت، دریچه‌ای به‌سوی توسعه اقتصادی به‌شمار می‌روند. این مناطق، از راه‌های مختلف می‌توانند به توسعه اقتصاد ملی یاری رسانند که از جمله آن می‌توان به کاهش بیکاری در اقتصاد ملی، انجام فعالیت‌ها و خدمات در منطقه آزاد مانند انبارداری، بسته‌بندی، حمل‌ونقل و توزیع کالا، بیمه، تولید، مونتاژ کالا و انواع دادوستدها و خدمات جانبی و مولد اشاره کرد (عزتی و شکری، ۱۳۹۱: ۴-۵).

با سازمان‌دهی مطلوب منطقه آزاد تجاری چابهار و صنایع مرتبط با آن، افزایش سقف مبادلات بازارچه‌های مرزی و قانونمند کردن فعالیت‌های تجاری - مرزی، منطقه ویژه اقتصادی با توجه به شرایط منحصر به فردی که دارد، علاوه بر آثار مختلف اقتصادی، سیاسی و اجتماعی می‌تواند در جذب بیکاران نقش عمده‌ای را ایفا نماید و در پردازش کالای تولیدی صادراتی کمک مؤثری به توسعه صادرات غیرنفتی از منطقه آزاد چابهار می‌کند. این امر سبب تقویت بخش تجارت و بازرگانی و همچنین سبب رونق‌گیری صنعت استان و ایجاد فرصت‌های شغلی نیز خواهد شد. هم‌اکنون بندر چابهار با ظرفیت تخلیه و بارگیری حدود ۲/۵ میلیون تن انواع کالا در ناحیه بلوچستان به همراه منطقه آزاد تجاری - صنعتی چابهار، زمینه مناسبی را برای توسعه فعالیت‌های تجاری و بازرگانی در این استان مهیا ساخته است (زیاری و همکاران، ۱۳۸۹: ۱۷).

توسعه این بندر تا حدود شش میلیون تن به‌عنوان یکی از بنادر «مگاپورت»^۶ کشور در آینده برای خدمات‌رسانی به محور شرق از قابلیت‌هایی است که می‌توان به آن اشاره کرد.

علاوه بر این، معرفی جاذبه‌های گردشگری منطقه چابهار، به‌ویژه آثار باستانی منحصربه‌فرد استان در جهان و فراهم کردن شرایط لازم برای جذب گردشگر، می‌تواند سهم مؤثری در ایجاد فرصت‌های شغلی و به‌تبع آن افزایش درآمد ساکنان داشته باشد. ایجاد مراکز خدمات‌رسانی در شهر سوخته، کوه خواجه، دهانه غلامان، چاه نیمه و ساحل دریاچه هامون، استفاده بیشتر از توان گردشگری چابهار و دیگر آثار باستانی بلوچستان به همراه تأمین امنیت، می‌تواند زمینه توسعه استان را فراهم سازند. به‌طور مثال در سال ۱۳۸۷، ۴۱۰ هزار نفر گردشگر از منطقه آزاد چابهار دیدن کردند. همچنین تعداد گردشگران خارجی به منطقه آزاد چابهار در همین سال ۷۰۰۰ نفر بوده است (ابراهیم‌زاده و آقاسی‌زاده، ۱۳۸۸: ۷).

جز این، وجود هم‌زمان بسترهای عمیق و کم‌عمق در ناحیه ساحلی چابهار، توانمندی‌های بالقوه‌ای را برای توسعه و بهره‌برداری از انواع مختلف آبزیان و توسعه بندرگاه‌ها و اسکله‌ها فراهم آورده است. وجود گونه‌های متنوع آبزیان تجاری - صنعتی و خوراکی نیز بخش دیگری از توان‌های بالقوه منطقه چابهار است. حجم صید سالیانه آبزیان از آب‌های ساحلی این بندر به‌طور متوسط ۴۰ تا ۵۰ هزار تن در سال است (ابراهیم‌زاده و کریمی، ۱۳۸۸: ۶۸-۶۷).

به‌طور اجمالی می‌توان گفت که با گسترش امکانات و رفاه در منطقه و با بالابردن سطح درآمد و اشتغال، سطح امنیت ارتقا یافته و دیدگاه‌های نادرست در مورد عدم امنیت نیز عوض خواهد شد. افزایش سهم ارزی واردات و صادرات استان از طریق منطقه آزاد تجاری چابهار و پیش‌بینی معافیت‌های ویژه به‌منظور افزایش استقبال با استفاده از مبادی قانونی و از بین‌رفتن اقتصاد زیرزمینی و ضدتوسعه در منطقه از دیگر آثار مثبتی است که منطقه آزاد چابهار می‌تواند بر توسعه استان داشته باشد (ابراهیم‌زاده و آقاسی‌زاده، ۱۳۸۸: ۱۸). غیر از این، چابهار در مقایسه با دیگر مناطق ساحلی و جنوب ایران دارای موقعیت ممتازی در امر کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی است. وجود آب‌های عمیق در خلیج وسیع چابهار، شرایط مناسبی را برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ در این منطقه و ایجاد تأسیسات بندری با هزینه مناسب و صرفه اقتصادی فراهم کرده است. چابهار به‌عنوان مهم‌ترین بندر تجاری خارج از خلیج فارس از نظر سیاسی و استراتژیک، نقطه‌ای کلیدی برای تنفس اقتصادی و بازرگانی خارجی کشور و ضمانتی برای گردش صنایع و فعالیت‌های اقتصادی در مواقع جنگ و بحران‌های منطقه‌ای محسوب می‌شود.

قرارگرفتن چابهار در یک خلیج، موقعیت بندری ایده‌آلی را برای توسعه فیزیکی آینده به آن می‌دهد که بسیاری از بنادر دنیا از چنین ویژگی محروم هستند (شمسائی، ۱۳۹۰: ۷۴۷). با توسعه این بندر و ادغام آن در اقتصاد ملی، هم‌اکنون ضرورت توسعه اسکله‌های این بندر نیز در

دستور کار قرار گرفته شده است. اسکله شهیدبهبشتی به‌عنوان اسکله اصلی چابهار در سال ۱۳۶۱ با توجه به جنگ عراق و ایران و با تأکید دولت بر لزوم داشتن بندر در خارج از تنگه هرمز و خلیج فارس احداث شد. هم‌اکنون توسعه اسکله شهیدبهبشتی با سرمایه‌گذاری حدود ۴۵۰ میلیون دلار نقطه عطفی در فرایند توسعه محور شرق به شمار می‌رود (یگانه محلاتی و دیگران، ۱۳۹۱: ۱۰). اسکله شهید کلانتری نیز با تکمیل چهار پست اسکله فلزی در سال ۱۳۶۲ عملاً به بهره‌برداری رسید. اسکله پنجم بندر شهید کلانتری و اسکله پنجم بندر شهیدبهبشتی در سال‌های گذشته نیز به مراحل بهره‌برداری رسیدند. در حال حاضر بندر چابهار ظرفیت پهلوگیری کشتی‌هایی با آب‌خور ۵ و ۱۲ متر را دارد. از مجموع ۲۶ بندر در سواحل ایران در دریای عمان، چابهار با داشتن چهار اسکله برای پهلوگرفتن کشتی‌های بزرگ از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. این بندر دارای راه‌های ارتباطی آسفالت به سمت زاهدان و ایرانشهر و یک جاده در دست اقدام به سمت جاسک است (عزتی، ۱۳۸۰: ۵۶). ظرفیت این بندر در دهه ۱۳۶۰، ۶۰۰ هزار تن بود، هم‌اکنون به ۲/۵ میلیون تن افزایش یافته است و مرحله نخست توسعه بندر شهیدبهبشتی چابهار با سرمایه‌گذاری بالغ بر ۲۰۰ میلیارد تومان توسط سازمان بنادر و دریانوردی انجام شده و از پیشرفت فیزیکی حدود ۵۰ درصد برخوردار است (غربالی مقدم، ۱۳۹۲: ۵). به‌طور کلی تعاملات اجتماعی و وابستگی منطقه به بخش مرکزی و هارتلند کشور می‌تواند این منطقه را با بخش مرکزی پیوند زده و با ایجاد توسعه، نگرانی‌های ژئوپلیتیکی از قبیل قاچاق، بحران‌های جدایی‌طلبی سرزمینی، بحران‌های عدم احساس وابستگی و دیگر بحران‌های ژئوپلیتیکی مفروض را کاهش دهد. در واقع، همان نقشی که جنوب غرب ایران در قرن ۲۰ در سرنوشت کشور ایفا کرد، جنوب شرق ایران در قرن ۲۱ ایفا خواهد کرد (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴: ۱۸).

نگاره شماره (۱) - توانمندی و فرصت‌های راهبردی منطقه و بندر آزاد چابهار در

راستای افزایش قدرت ملی

۱	امنیت‌بخشی به استان سیستان و بلوچستان در صورت توسعه و کاهش زمینه‌های قاچاق مواد مخدر و دیگر زمینه‌های ناامنی در استان؛
۲	تقویت پیوندهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و امنیتی با کشورهای هم‌جوار شرق و شمال شرقی؛
۳	ارتقای عملکرد بندر چابهار تا حد یک مگاپورت در راستای تبدیل آن به یک بندر تأثیرگذار منطقه‌ای که می‌تواند بر عملکرد و پویایی سیستان و بلوچستان و کشور نقش مثبتی داشته باشد؛
۳	توانمندی خروج استان سیستان و بلوچستان از انزوای جغرافیایی به‌واسطه این بندر و ایجاد موقعیت‌های اقتصادی مطلوب در استان؛
۵	افزایش نقش استان و کشور در ترانزیت کالا و حمل‌ونقل بین‌المللی؛
۶	رونق‌بخشیدن به مقوله گردشگری استان و ارزآوری ناشی از صنعت گردشگری باوجود جاذبه‌های فراوان چابهار و استان سیستان و بلوچستان، همچنین قرارگرفتن در مسیر حرکت گردشگران خارجی و امکان استفاده از جاذبه‌های طبیعی و تاریخی؛

۷	افزایش ظرفیت‌های ارتباطی حمل‌ونقل دریایی، جاده‌ای، ریلی، هوایی، ارتباطات الکترونیکی و شبکه انتقال نفت و گاز؛
۸	افزایش ظرفیت‌های اقتصادی از جمله ایجاد درآمد ارزی از طریق توسعه صادرات، ایجاد فرصت‌های جدید اشتغال و درآمد برای شهروندان، ایجاد زمینه مهاجرت معکوس جمعیت به منطقه و جذب سرمایه‌های خارجی و انتقال فناوری، کسب و ارتقای مهارت‌های نیروی کار و مدیریت فنی و بازرگانی؛
۹	وجود بیش از ۷۰۰ هزار هکتار زمین‌های حاصلخیز در عقبه سواحل مکران و مستعد کشت میوه‌های حاره‌ای از قبیل موز، آناناس، انبه، آواکادو، نارگیل و انواع مرکبات؛
۱۰	امکان انتقال آب دریای عمان از طریق بندر سیریک به منوجان و از آنجا به جازموربان به‌منظور تقویت سفره‌های آب زیرزمینی و توسعه صنعت کشاورزی و همچنین ایجاد شهرک‌های گردشگری؛
۱۱	موقعیت جغرافیایی منطقه و قرارگرفتن در مسیر راه‌آهن بین‌المللی زاهدان - میرجاوه و وجود محور ترانزیتی چابهار - میلک؛
۱۲	موقعیت مناسب برای کسب درآمد و اشتغال‌زایی ناشی از صید انواع ماهی و میگو؛

(منبع: نویسندگان؛ با توجه به یافته‌های پژوهش)

۵. استراتژی و توانمندی‌های منطقه‌ای چابهار

۵-۱. چابهار و زمینه همگرایی کشورهای منطقه

چابهار خاصیت همگرایی منطقه‌ای با مشارکت کشورهای همسایه و درگیر در ژئوپلیتیک این بندر اقیانوسی در زمینه ترانزیت، همکاری‌های بازرگانی تجاری و اقتصادی دریایی را دارد. کشورهای آسیای مرکزی، چین، روسیه، پاکستان و افغانستان که عضو سازمان اکو، شانگهای یا هر دو هستند، می‌توانند از طریق بندر چابهار ایران را نیز درگیر مشارکت راهبردی در این سازمان‌ها و پیمان‌های منطقه‌ای کنند. پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و تأسیس جمهوری‌های استقلال‌یافته، نیاز مبرم آنان برای دسترسی به آب‌های آزاد با ظرفیت‌های بالای حمل کالا و سوخت، بندر چابهار را با خصوصیات منحصربه‌فرد خود ظرفیت فوق‌العاده ارتباطی آن را بیش از گذشته نمایان ساخته است. ایران به‌واسطه بندر چابهار عضو دو سازه منطقه‌ای، یعنی سازه دریای عمان و سازه اقیانوس هند است و می‌تواند با سه قاره آفریقا، آسیا و اقیانوسیه ارتباط برقرار کند؛ نیاز مبرم کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان و روسیه است (حافظ‌نیا و رومینا، ۱۳۸۴: ۱۱-۱۲).

عمان از دیگر کشورهایی است که مایل به مشارکت در پروژه‌های دریایی ایران است. مسئولان اقتصادی کشور عمان در راستای افزایش مبادلات اقتصادی و تجاری منطقه‌ای خود نگاه ویژه‌ای به تأسیسات بندرگاهی سیستان و بلوچستان، به‌ویژه چابهار و کنارک دارند. راه‌اندازی خط کشتیرانی چابهار - مسقط و ارتباط ارگانیک بین بنادر استان، زمینه‌های بسیار مناسبی برای تجار عمانی فراهم می‌کند تا از این زیرساخت‌ها برای ورود به بازار آسیای میانه و همچنین استان‌های دیگر ایران استفاده کنند. کاهش تعرفه در زمینه واردات و راه‌اندازی خط کشتیرانی چابهار - مسقط برای رونق فعالیت‌های تجاری و اقتصادی دو منطقه می‌تواند گام مهمی در زمینه تسهیل

روابط تجاری کشورهای منطقه باشد (بویه و شریفی‌کیا، ۱۳۸۹: ۱۱). همچنین مسیر ۱۷۴۰ کیلومتری چابهار به مرز ترکمنستان، با صرفه‌ترین و کم‌هزینه‌ترین راه ترانزیتی برای تأمین نیازهای آسیای میانه به منطقه آزاد چابهار است. به غیر از ترکمنستان، اتصال بندر اختا قزاقستان از این طریق به بندر چابهار مشکل ترانزیت این کشور و راه‌یافتن آن به آب‌های گرم دریای عمان و اقیانوس هند را برطرف خواهد کرد.

غیر از این، ژئواکونومیک سواحل مکران در بحث مسیرهای انتقال انرژی نیز حائز اهمیت است و توجه به جایگاه سواحل مکران به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مناطق عبور انرژی در تدوین راهبرد ملی امری انکارناپذیر و ضروری است. در طرح یونیدو، سواحل دریای عمان به‌عنوان نزدیک‌ترین راه و مسیر انتقال انرژی بین‌قاره‌ای شناخته شده است. در این طرح، چابهار به‌عنوان بزرگ‌ترین پایانه مایع‌سازی گاز و انتقال آن به بازار مصرف جنوب شرق آسیا از جمله چین و ژاپن در نظر گرفته شده است (شمشیرپناه، ۱۳۸۲: ۶۴)؛ بنابراین، ایران از طریق هاب منطقه‌ای می‌تواند کشورهای همسایه را به یک وابستگی متقابل برساند و با همکاری‌های تجاری و اقتصادی به یک کشور محوری در منطقه تبدیل شود، در این میان بندر چابهار به علت داشتن این خصوصیات پس از بندرعباس شرایط تبدیل شدن به یک بندر هاب منطقه‌ای را دارد.

۵-۲. چابهار و ژئوپلیتیک دسترسی به افغانستان و آسیای مرکزی

از آنجایی که همه کشورهای جدا شده از اتحاد شوروی پیشین در قفقاز، خزر و آسیای مرکزی کشورهای محاصره‌شده در خشکی هستند و از دسترسی آسان یا مستقیم به راه‌های دریایی بی‌بهره‌اند، ژئوپلیتیک دسترسی قادر است این کشورها را از طریق همسایگان به تجارت پررونق دریا متصل کند؛ بنابراین دسترسی این جغرافیای ویژه می‌تواند بازرگانی دریایی میان پنج کشور کرانه‌ای را تقویت کند (مجتهدزاده، ۱۳۸۱: ۲۳۲). از این‌رو، نیاز رو به رشد کشورهای آسیای مرکزی به کاهش درگاشت^۷ ارتباط با جهان خارج از ژئوپلیتیکی بری و وابستگی کشورهای آسیای مرکزی به قابلیت‌های ترانزیتی و معبری ایران در دسترسی به خارج از منطقه (حافظنیا و دیگران، ۱۳۸۶: ۹۹-۹۸)؛ به‌نوعی جذابیت ژئوپلیتیک دسترسی ایران را نزد دیگر کشورها را بیشتر آشکار می‌کند.

اهمیت آسیای مرکزی از نظر دارا بودن منابع انرژی است که به‌مثابه قلب و روح ژئوپلیتیک جهانی است. این منطقه در کمترین تخمین ۱۷/۲ و در بیشترین ۴۹/۷ میلیارد بشکه ذخایر شناخته‌شده یا ۵ درصد از کل ذخایر جهانی نفت و ۶/۴۵ تریلیارد مترمکعب یا ۳/۸ درصد کل ذخایر جهانی گاز را داراست (Bp, 2011). همانند کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی،

افغانستان نیز از داشتن نعمت ساحل به دور است. مهم‌ترین همکاری‌های ترانزیتی بین ایران و افغانستان که در حال انجام است، ساخت بزرگراه چابهار- زابل- دلارام- زرنج است که این مسیر از طرفی افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی را به دریا متصل می‌سازد و از طرفی هند را به افغانستان و آسیای مرکزی وصل می‌کند. موقعیت ژئوپلیتیکی ویژه ایران در کنار ممانعت پاکستان از صدور کالاهای هندی، باعث توجه ویژه هندی‌ها برای صدور کالای خود از طریق خاک ایران به افغانستان و آسیای مرکزی شده است. در سال‌های اخیر طرح جاده مهم ترانزیتی بین ایران و افغانستان در دست اجرایی شدن است. این مسیر جاده‌ای از چابهار آغاز و با عبور از زابل به خاک افغانستان وارد و پس از گذشتن از زرنج، قندهار و کابل، وارد تاجیکستان می‌شود؛ این اقدام زیربنایی، موجب رونق اقتصادی استان سیستان و بلوچستان خواهد شد و از سوی دیگر دو افغانستان و تاجیکستان به دریاهای آزاد دسترسی خواهند یافت. برای تجار افغانستان، این مسیر باصرفه‌ترین مسیر در مقایسه با مسیر بندرعباس خواهد بود که کالاهایشان را در آنجا تخلیه و بارگیری می‌کنند. همچنان که می‌توان یک خط جدید کشتیرانی به‌منظور حمل کالاهای افغانستان از بنادر شورهای همچون امارات، چین و سنگاپور به بندر چابهار راه‌اندازی کرد تا بخشی از هزینه‌های تجار افغانستان پرداخت شود (شمشیرپناه، ۱۳۸۲: ۸۹).

۶. استراتژی و توانمندی‌های بین‌المللی چابهار

۶-۱. جایگاه چابهار در کریدور شمال - جنوب

در سال ۱۹۹۳، متعاقب برگزاری اجلاس کمیسیون اروپا، وزرای حمل‌ونقل کشورهای عضو، علاوه بر کریدورهای شمالی، مرکزی و جنوبی، شاهراه ترانزیتی موسوم به کریدور ترانزیتی شمال- جنوب را معرفی کرده و به تصویب رساندند. در شهریورماه ۱۳۷۹، زمانی که موافقت‌نامه کریدور شمال- جنوب در سن‌پترزبورگ میان وزرای حمل‌ونقل سه کشور ایران، هند و روسیه به امضا رسید، چابهار به‌عنوان بندری راهبردی در این کریدور معرفی شد. کریدور یادشده در حال حاضر از بندر بمبئی در حوزه اقیانوس هند آغاز و از طریق دریا به بندرعباس در جنوب ایران متصل می‌شود.

کریدور شمال- جنوب که بخش مهم آن از خاک ایران می‌گذرد در حال حاضر کوتاه‌ترین، کم‌هزینه‌ترین و سریع‌ترین مسیر ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به شمار می‌رود. غیر از این، این کریدور ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه را از طریق ایران با کشورهای حوزه خلیج فارس، حوزه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا برقرار می‌سازد (خلیلی و دیگران، ۱۳۹۰: ۱۱۰). از این سو، کالاهای ترانزیتی در داخل خاک ایران نیز از طریق حمل‌ونقل جاده‌ای یا ریلی به بنادر شمالی کشور انتقال یافته و از مسیر دریای خزر به بنادر آستاراخان و

لاگان روسیه حمل می‌شوند. حمل کالاهای ترانزیتی از طریق کریدور شمال- جنوب، نسبت به سایر مسیرهای سنتی تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و تا ۳۰ درصد ارزان‌تر از مسیر کانال سوئز است (Sing Roy, 2012: 14). در این کریدور، بندر چابهار و راه‌های زمینی اتصال آن به مرز ترکمنستان، کوتاه‌ترین مسیر حمل‌ونقل زمینی کالا در کریدور شرق و شاهراه تغذیه کشورهای آسیای میانه معرفی شده است. بندر چابهار به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم در مسیر چندین شاهراه مهم بین‌المللی واقع شده است و قابلیت تبدیل شدن به یکی از راهبردی‌ترین موقعیت‌های ترانزیتی را دارد. همچنین این بندر عضو دو سازه منطقه‌ای یعنی سازه دریای عمان و سازه اقیانوس هند است و می‌تواند با سه قاره آفریقا، آسیا و اقیانوسیه ارتباط برقرار کند (حافظنیا و دیگران، ۱۳۸۶: ۱۲-۱۱). به همین خاطر از چابهار به‌عنوان «دروازه بزرگ»^۸ به کشورهای محصور افغانستان و دولت‌های مستقل مشترک‌المنافع یاد می‌شود.

به‌طور کلی برخی از آثار اجرای طرح کریدور شمال- جنوب را می‌توان این‌گونه برشمرد؛ افزایش سرعت تجارت و ترانزیت، افزایش حجم مبادلات کالا بین هند و پاکستان و کشورهای حاشیه اقیانوس هند با کشورهای روسیه و آسیای مرکزی، همکاری مناسب بنادر ایرانی با بنادر روسیه و قزاقستان- که بستر مناسبی را برای همکاری بیشتر و کاهش تنش بین کشورهای حاشیه خزر فراهم می‌کند و درآمد بالغ بر یک میلیارد دلار در سال برای کشورهایی که در مسیر این راه‌گذر هستند، کاهش وابستگی تجارت و ترانزیت کشورهای جنوبی آسیا به کانال سوئز، ایجاد قطب‌های خارجی جدید تولیدی، اقتصادی و تجاری در منطقه و غیره. به‌طور کلی رونق کریدور شمال- جنوب و در رأس آن، بندر چابهار سرآغاز توسعه پایدار جنوب شرق است و درنهایت به برقراری و گسترش رفاه و امنیت منجر می‌شود و درعین حال ایران را به یک قدرت منطقه‌ای متصل به‌نظام بین‌المللی، مبدل می‌سازد (خلیلی و همکاران، ۱۳۹۰: ۱۱۰).

نگاره شماره (۲) - فاصله دریایی بندر چابهار با بعضی از بنادر مهم جهان (مایل دریایی)

۴۶۰۲	هنگ‌کنگ	۷۶۸	بمبئی
۶۰۰۱	هامبورگ	۵۶۴۵	یوسا
۷۰۰	یوکوهاما	۶۶۵۵	سیدنی
۳۷۵	شارجه	۵۶۸۶	لندن
۳۰۰	کیپ‌تاون	۵۳۷۹	شانگهای
۸۹۵	کویت	۱۵۱	مسقط
۳۶۰	کراچی	۳۶۴	دبی

نگاره شماره (۳) - مسافت از دیگر نقاط به منطقه آزاد چابهار

تهران	زاهدان	مرز افغانستان	مشهد	عشق‌آباد	دوشنبه	بیشکک	تاشکند
۲۲۸۶	۷۳۱	۹۰۰	۱۶۴۷	۱۹۱۹	۲۹۵۷	۳۸۹۲	۳۴۰۶

(منبع: ویکی‌پدیا)

۲-۶. هند گزینه اصلی توسعه بندر دریایی و منطقه آزاد چابهار

هند که در حال تبدیل شدن به یکی از قطب‌های اقتصادی آسیا است در پی به دست گرفتن بازارهای آسیای میانه و از طرفی کوتاه‌تر شدن راه واردات انرژی به کشور خود است (Maja, 2007). توسعه بندر چابهار توسط هند، آثار فراوانی برای هر دو کشور ایران و هند در بردارد. توسعه این بندر توسط هند، سبب خواهد شد تا هند با توجه به روابط و مشترکات فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی ایران با کشورهای آسیای میانه و افغانستان (Zahid, 2012: 125)؛ برای تجارت با این کشورها، دیگر نیازی به حمل کالاهای خود از طریق خاک پاکستان نداشته باشد. بازار افغانستان برای هندی‌ها به قدری حائز اهمیت است که این کشور جهت توسعه مناسبات اقتصادی - سیاسی خود علاوه بر کابل، چهار کنسولگری دیگر نیز در شهرهای هرات، مزار شریف، قندهار و جلال‌آباد ایجاد کرده است و در طی ۱۰ سال بالغ بر ۲ میلیارد دلار به صورت هدفمند در بازسازی جاده‌ها، بیمارستان و تأمین برق هزینه کرده است (غربالی مقدم، ۱۳۹۲: ۵).

همچنین در رقابت با چین که در توسعه بندر گوادر مشارکت دارد، هند می‌تواند از طریق گسترش همکاری‌هایش در بندر چابهار، حوزه نفوذش را در رقابت با چین و پاکستان در کرانه‌های دریای عمان و اقیانوس هند گسترش دهد. هند مصمم به اجرای توسعه دروازه (چابهار) کریدور شمال - جنوب است؛ هر چند که هزینه‌های اضافی نیز دربر داشته باشد. غیر از این، هند که به انرژی و منابع اولیه روسیه نیاز دارد، روابط مناسبی را با این کشور برقرار کرده است. بدین ترتیب کشور هند برای رسیدن به مقاصد تجاری خود، باید از کریدور شمال - جنوب استفاده کند. علاوه بر مقاصد تجاری، کشور هند با استقرار در این منطقه می‌تواند حضور نظامی داشته و تسلط خود را بر منطقه افزایش دهد.

سلمان خورشید، وزیر امور خارجه هند در سفر به تهران برای هفدهمین نشست کمیسیون مشترک ایران و هند در می ۲۰۱۳، به طور رسمی مشارکت در طرح توسعه بندر چابهار ایران را تأیید کرد. قبل از این در سال ۲۰۰۸ دو دولت توافق کردند که برای ایجاد راه‌آهن از مرزهای روسیه به بندر چابهار با همدیگر همکاری کنند. در این راستا هند متعهد به تدارک امور فنی و نیروهای متخصص و تهیه لوکوموتیوها و بخش یدکی این خط راه‌آهن شده است (Daniels, 2013: 96). همچنین ایران و هند توافقاتی نیز در مورد طرح راه‌آهن چابهار - فاراب - بم، انجام دادند و مشغول اجرا و توسعه این طرح هستند. آنها درصددند تا ظرفیت انتقال ۲/۵ تنی این مسیر به ۵ برابر افزایش یابد. هم‌اکنون کالاهای هند از طریق راه مبادلاتی چابهار - بم - زرنج - دلارام در ایران و در ادامه شاهراه شمال - جنوب افغانستان توزیع می‌شود. تکمیل مسیر دلارام

- زرنج موجب شده است که مسیر چابهار به آسیای میانه ۱۵۰۰ کیلومتر کوتاه‌تر شود (Dietl, 2012: 14).

از سویی اجرای این طرح، جمهوری اسلامی ایران را امیدوار می‌کند تا با تکمیل بندر چابهار از تراکم وابستگی به بندرعباس بکاهد. راه‌های منتهی به بندر چابهار و طرح‌های فرودگاهی تجاری، راه‌آهن، طرح‌های پتروشیمی، اسکله‌ها، نیروهای برق، صنایع سنگین و کارخانه‌های بزرگ کشتی‌سازی این بندر، زمینه‌های عظیمی برای همکاری ایران و هند محسوب می‌شوند. محمدجواد ظریف در سفر به هند (اوت ۲۰۱۵) و در دیدار با مودی نخست‌وزیر این کشور، اولویت‌های ایران برای مشارکت با هندی‌ها در حوزه حمل‌ونقل (به‌ویژه کریدور شمال-جنوب) و همچنین سرمایه‌گذاری در راه‌آهن (قزوین-رشت-آستارا) و توسعه بندر چابهار را عنوان کرد (Sing Roy: 2015: 8). باوجود تعهدات هند در توسعه چابهار، این بندر همچنان توسعه نیافته و فاقد زیرساخت‌های مطلوب است.

از طرفی پاکستانی‌ها معتقدند، در صورت توفیق در پروژه بندر گوادر به دلیل منافع اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و امنیتی این بندر در بلندمدت با حل مشکلات درونی و بیرونی پیچیده خود و دور کردن چابهار از رقابت، حتی قابلیت‌های ترانزیتی بندرعباس را در معرض تهدید قرار خواهند داد (نصیری، ۱۳۸۷: ۳۶۶). همچنان که چین گفته است، بندر گوادر باید تا سال ۲۰۵۰ به یک بندر مهم در منطقه تبدیل شود و جایگزینی برای بندر دبی باشد؛ به‌طوری‌که قدرت پهلو دهی ۸۸ کشتی مادر را به‌طور هم‌زمان دارا باشد (Sing Roy: 2015: 7-8). چابهار در حال حاضر دارای دو بندر و ده اسکله است که بزرگ‌ترین آنها ظرفیت پذیرش کشتی‌های صد هزاری تنی را دارد. آبخور این بندر ۱۲ متر است. با توجه به کمبودهای موجود در این بندر، برای راه‌اندازی کامل کریدور شمال-جنوب، علاوه بر حمایت دو کشور هند و ایران نیاز به حمایت‌های فنی و مالی بین‌المللی نیز دارد. راه‌اندازی محور ترانزیت شرق از چابهار، نه تنها باعث اتصال این بندر به جاده ابریشم می‌شود، بلکه سرعت حمل‌ونقل در این منطقه را تا ده برابر افزایش می‌دهد (Asian Development Bank, 2003).

۳-۶. چابهار و برآورد مشارکت واقعی چین در آینده نزدیک

باز شدن سیستم اقتصادی چین و ورود سرمایه‌های خارجی به این کشور در زمانی کوتاه چین را به یکی از بزرگ‌ترین واردکنندگان سرمایه و دومین مصرف‌کننده انرژی تبدیل کرده است. امروزه حجم اقتصاد چین در برگیرنده ۴ درصد حجم اقتصادی جهان است و ارزش تجارت خارجی این کشور حدود ۸۵۱ میلیارد دلار است (مجتهدزاده، ۱۳۹۱: ۳۰۹). سیاست چینی‌ها بر مبنای بهره‌برداری وسیع از امکانات بین‌المللی به‌منظور متحول کردن چین است. با این

وجود، روابط چین با کشورهای به نسبت هم‌وزن ایران همچون پاکستان، آفریقای جنوبی و عربستان در قالب همکاری‌های راهبردی قرار دارد.

چین در حال حاضر سرمایه‌گذاری وسیعی را برای توسعه بندر گوادر (رقیب چابهار) پاکستان انجام داده است. فارغ از روابط مطلوب و گسترده این کشور با پاکستان، در طرح توسعه بندر گوادر توسط چینی‌ها عوامل متعددی (اقتصادی، سیاسی و به‌خصوص امنیتی) نهفته است؛ کما اینکه چین نخستین شریک تجاری ایران است تا جایی که حجم تجارت خارجی این کشور با ایران حدود ۳۰ میلیارد دلار برآورد شده است.

منطقه غربی چین به تعبیری وضعیتی شبیه به منطقه بلوچستان پاکستان دارد، این منطقه ۵۳ درصد از وسعت سرزمینی چین را در بر گرفته و از حیث تراکم جمعیت نیز ضعیف است. همچنین استان سین‌کیانگ چین از جمله مناطق توسعه‌نیافته این بخش است و زمینه‌های واگرایی در آن خطری جدی برای چین است (saqib, 2013: 4-5). سین‌کیانگ از حیث ژئوپلیتیکی دارای منابع معدنی غنی و ارزشمندی است. چین در این مدت سرمایه‌گذاری‌های زیادی در سین‌کیانگ انجام داده است. انتقال سوخت و مواد مصرفی به منطقه و صادرات کالا از آن، سختی‌ها و نگرانی‌هایی را برای چین به بار آورده که در بندر گوادر قادر است چنین موانع و مشکلاتی را برطرف کند؛ زیرا بندر گوادر پاکستان حتی نسبت به خود بنادر چینی نیز دارای فاصله بسیار کمتری تا سین‌کیانگ است. در حالی است که فاصله بندر شانگهای چین با تنگه هرمز در حدود ۱۰ هزار کیلومتر دریایی از مسیر تنگه مالاکا است، فاصله کاشغر تا گوادر پاکستان تنها ۲۸۰۰ کیلومتر است که نسبت به شانگهای برای دسترسی به تنگه هرمز بسیار مقرون به صرفه‌تر و اقتصادی‌تر است. از طرفی ۸۰ درصد تجارت نفت چین از طریق مالاکا صورت می‌گیرد که به نسبت مسیری طولانی و ناامن از حیث دزدی‌های دریایی است. بنابراین مسیر گوادر مناسب‌ترین و به‌صرفه‌ترین مسیر برای تجارت چین است. در سال ۲۰۱۳ روابط اقتصادی چین با کشورهای آفریقایی با رشد ۲۰ درصدی به ۲۱۶ میلیارد دلار رسیده است. از آنجایی که تجارت چین و آفریقا از طریق مسیر طولانی و ناامن مالاکا و اقیانوس هند صورت می‌گیرد، انحراف این مسیر به سمت گوادر برای هر دو طرف تجاری به‌صرفه‌تر است (Ahmad, 2015: 6-8).

با همه این اوصاف، چرخش چین به سمت چابهار، با وجود مشکلات عدیده پاکستان و گوادر نیز چندان دور از انتظار نیست. لذا ممکن است در آینده نه‌چندان دور چین، چابهار را با توجه به خطر کمتر و امنیت بالاتر آن نسبت به گوادر ترجیح دهد. اساسی‌ترین مشکل موجود در بندر گوادر، نبود امنیت است. با توجه به حضور نیروهای شورشی در این منطقه، همواره جان افراد در خطر است؛ چرا که این منطقه به دلیل درگیری‌های قومی و طایفه‌ای و عقاید جدایی‌طلبانه مردم بلوچستان ناامن بوده و این تلقی که از پیشرفت بندر گوادر، چیزی عایدشان

نخواهد شد، در بین مردم این منطقه وجود دارد (Ziad, 2005: 96). همچنین به دلیل وجود گروهک‌های تروریستی مانند *القاعده* و *طالبان*، منطقه اغلب صحنه درگیری مردم با دولت مرکزی پاکستان بوده است. دولت پاکستان در این منطقه، قدرت کمی دارد و توانایی برقراری امنیت مسیرهای ترانزیتی را ندارد. علاوه بر این، مواد مخدر و ترانزیت آن در بلوچستان پاکستان از دیگر نگرانی‌های موجود است (Priego, 2008: 61). اجمالاً همانند هند، چین نیز آمادگی خود برای سرمایه‌گذاری در چابهار را اعلام کرده است. پیش از این (در زمان دولت دهم) چین گفته بود قصد دارد ۶۰ میلیون یورو (حدود ۸۷/۲۷ میلیون دلار) در چابهار سرمایه‌گذاری کند (Keck, 2013).

حضور سرمایه‌گذاران چینی در چابهار و ایران از این جهت مهم است که دو کشور هند و چین به‌عنوان دو قدرت بزرگ اقتصادی نوظهور در خصوص استفاده، استقرار و در اختیارگرفتن کریدور شمال - جنوب و شرق به غرب به‌عنوان مهم‌ترین چهارراه انرژی جهان و همچنین مهم‌ترین مسیر ترانزیتی این دو کشور برای حضور در آسیای مرکزی است (غربالی‌مقدم، ۱۳۹۲: ۱۱). بی‌گمان حضور چین در طرح توسعه چابهار باوجود توانمندی‌های فناورانه این کشور و روابط گسترده (اقتصادی، سیاسی و امنیتی) با ایران، ضمن اهمیت‌بخشی و رنگ گرفتن بازی‌های ژئوپلیتیکی (باوجود رقیبی چون هند)، روند توسعه چابهار را تسریع می‌کند.

۷. تجزیه و تحلیل یافته‌ها

همان‌طور که بحث شد به‌طور مشخص چابهار از حیث توانمندی‌های ژئوپلیتیکی، دارای وزن ژئوپلیتیکی قابل‌ملاحظه‌ای در قدرت ملی جمهوری اسلامی ایران است - که می‌تواند در راهبردهای کلان دریایی در آینده، مکمل و حتی جایگزین مناسبی برای خلیج فارس به حساب آید؛ اما ممکن است این پرسش پیش آید که چابهار واقعاً تا چه میزان آمادگی لازم برای پذیرش نقش‌های ملی، منطقه‌ای و جهانی را دارد؟ با عطف به یافته‌های پژوهشی باید گفت چابهار از توان و ظرفیت فراوانی برخوردار است که قادر است هم‌زمان نقش‌های سه‌گانه ملی، منطقه و جهانی را در صورت رسیدن به شرایط مطلوب توسعه به‌خوبی ایفا کند. در ایران از ابتدا هدف از تأسیس و توجه به مناطق آزاد، دستیابی به شرایطی در جهت جبران فرصت‌های از دست‌رفته توسعه صادرات، ایجاد اشتغال سالم و مولد، ارتقای جایگاه اقتصادی ملی و بهره‌مندی از اقتصاد رقابتی بود. در اسناد بالادستی نظام توسعه، جایگاه چابهار به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مناطق آزاد ایران، در آینده چشم‌انداز اقتصادی جمهوری اسلامی ایران نیز به‌وضوح تعریف شده است. در تعریف مأموریت‌های خاص این منطقه، اهدافی همچون ترانزیت کالا، تجارت منطقه‌ای، بارانداز تجاری کالاها و مواد اولیه، ایجاد صنایع تبدیلی و تولیدی با جهت‌گیری صادراتی، عرضه سوخت و ایجاد صنایع وابسته به نفت و گردشگری عنوان شده است

(شاددل، ۱۳۸۶: ۱۷). ولی باید گفت واقعیات صحنه در عمل چیزی غیر از این است؛ چراکه منطقه آزاد چابهار به شدت توسعه نیافته است و کارهای زیربنایی زیادی باید صورت بگیرد تا توان بالقوه آن حالت فعلیت و پویایی به خود بگیرد.

واقعیت فعلی چابهار حاکی از این مسئله است که چابهار، با وجود داشتن مزایای عالی و بعضاً منحصربه‌فرد به تدریج در فرایند توسعه از مناطق آزاد کشورهای رقیب در منطقه عقب افتاده و مزیت‌های رقابتی‌اش در رابطه با بنادر رقیب چندان برجسته نیست. عموماً ناکارآمدی مسیرهای ترانزیتی در ایران، عملاً کارشناسان حمل‌ونقل بین‌المللی را بر آن داشته است تا به دنبال مسیرهای جدید ترانزیت کالا با محوریت حذف جمهوری اسلامی ایران باشند. زمزمه‌هایی که اکنون مطرح است معرفی مسیر جدید ترانزیت کالا از کشور کویت، عراق و ترکیه به مقصد اروپا است. همچنین رشد و توسعه بندر گوادر پاکستان نیز قطعاً در آینده مهم‌ترین جایگزین کریدور شرق و محل تغذیه کشورهای آسیای میانه از مسیر پاکستان-افغانستان خواهد بود. مسیری که به خاطر ناآرامی‌های سیاسی پاکستان و تشنج در افغانستان تاکنون ناکارآمد بوده است، ولی اکنون در سایه نیازمندی‌های چین، گوادر نسبت به چابهار شرایط مطلوبی از توسعه را طی می‌کند. باید گفت، گوادر تنها گزینه منطقی چین برای دورزدن کمربند ایالات متحده و دسترسی به آب‌های غربی است. غیر از این مهم‌ترین مسیرهای تجاری و تأمین انرژی چین، مرز کوتاهی است که از طریق مسیر پاکستان (بندر گوادر) تأمین می‌شود (عسکری کرمانی، ۱۳۹۵: ۱۹). لذا مشاهده می‌شود که چابهار از این ناحیه نیز در معرض تهدید است.

به‌طور کلی مهم‌ترین مشکلات منطقه آزاد و بندر چابهار همانند اکثر مناطق آزاد ایران، بی‌توجهی دولت‌ها به این مکان‌های حیاتی است. دولت‌های مختلف توجه چندان مطلوبی بر روی طرح‌های توسعه‌ای مناطق آزاد کشور نداشتند، به همین خاطر نیز سرمایه‌گذاری‌های اندکی در جهت توسعه مناطق آزاد انجام گرفته است. به نظر می‌رسد تمرکز بر چنین برنامه‌هایی در کشور، بیشتر بر سرمایه‌گذاری‌های خارجی استوار باشد. یکی از کشورهای پیشرو که مناسبات اقتصادی مطلوبی نیز با ایران دارد (نزدیک به ۱۷ میلیارد دلار در سال) کشور هند است. در واقع هند در حال حاضر مصمم‌ترین کشور در ساخت و توسعه بندر چابهار است. هند به چند دلیل قصد ورود به چابهار دارد. نخست اینکه هند کشوری در حال توسعه است و با کشوری نظیر چین که هم‌اکنون برنامه توسعه بندر گوادر پاکستان (رقیب جدی بندر چابهار ایران) را دنبال می‌کند در رقابت جدی است، به‌ویژه اینکه با سابقه دشمنی که بین هند و پاکستان وجود دارد و با وجود اختلافات قدیمی چین و هند، پروژه گوادر برای هند یک طرح

چینی-پاکستانی به حساب می‌آید. در درجات بعدی مسیر مناسب ایران برای ورود هند به بازارهای انرژی آسیای مرکزی با توجه به نیازمندی‌های فراوان این کشور در زمینه انرژی، تا ۳۰ درصد صرفه اقتصادی به همراه دارد. در درجه آخر به دلیل دشمنی دیرینه هند و پاکستان، ایران تنها گزینه مناسب برای ورود هند به افغانستان است. مشاهده می‌شود که دلایل راهبردی، اقتصادی و ژئوپلیتیکی زیادی وجود دارند که می‌تواند حضور هند در طرح توسعه چابهار را جنبه رسمی و جدی ببخشد و در این زمینه کشور هند از توانایی‌های لازم برخوردار است (زرقانی و احمدی، ۱۳۹۵: ۱۰).

نارندار مودی، نخست‌وزیری هند در سفر به تهران (۲ خرداد ۱۳۹۵ / ۲۲ می ۲۰۱۶) آمادگی کشورش را برای سرمایه‌گذاری کلان در ایران اعلام کرد. به عقیده کارشناسان، مهم‌ترین دستاورد این سفر موافقت‌نامه سه‌جانبه چابهار بود که با حضور رؤسای جمهوری سه کشور ایران، هند و افغانستان به امضا رسید. هند قصد دارد ۵۰۰ میلیون دلار در منطقه آزاد چابهار سرمایه‌گذاری کند. ساخت ۲ پایانه و ۵ لنگرگاه باری در بندر چابهار توسط هند از اهداف مهم این سرمایه‌گذاری مطلوب است (Guardian, May 23, 2016).

با توجه به وزن ژئوپلیتیکی چابهار در قدرت ملی، ایران با فعال کردن چابهار به چند مزیت ژئواستراتژیکی عمده دست پیدا خواهد کرد. نخست اینکه ایران قادر است از این طریق، انزوای استراتژیک خود را با ورود به تعامل امنیتی با قدرت‌های بزرگ جهانی برطرف کند و در نتیجه نقشی به‌اندازه وزن ژئوپلیتیکی خود در مسائل پیرامون ایجاد نماید. دوم اینکه ایران قادر است با فراهم کردن مسیر دسترسی کشورهای محصور در خشکی همچون افغانستان و آسیای مرکزی به اقیانوس هند، علاوه بر مزایای اقتصادی، امکان حضور سیاسی و تأثیرگذاری بیشتری را در روندهای سیاسی این کشورها به دست آورد. کما اینکه با چشم‌انداز اتصال مسیر چابهار-افغانستان به آسیای میانه و راه‌گذر شمال-جنوب، مزیت اقتصادی پروژه تاپی (خطوط لوله گاز از ترکمنستان به افغانستان، پاکستان و هند که با حمایت آمریکا در دهه ۱۹۹۰ مطرح شد) نیز به سود مسیر ایران کمرنگ خواهد شد. همچنین با توجه به روابط نزدیک هند و آمریکا و نیازمندی‌های هند به مسیرهای کریدوری ایران، ایران قادر است از طریق همکاری‌های اقتصادی با هند و از طریق ظرفیت‌های این کشور، برای فائق آمدن به برخی از مشکلاتش به آمریکا فشار بیاورد (عسکری کرمانی، ۱۳۹۵: ۲۳-۲۲). حاصل سخن اینکه چابهار ظرفیت استراتژیک و اقتصادی غیرقابل انکاری دارد که بخش زیادی از آن ناشی از چینش کنونی مهره‌های بازی در عرصه سیاست بین‌الملل، به‌ویژه در آسیاست. ایران به لحاظ زمانی، هنوز از شرایط لازم در جهت استفاده از توان و ظرفیت کامل این منطقه برخوردار است، اما در صورت

استفاده‌نکردن از آنها، تضمینی وجود ندارد که این ظرفیت‌ها در آینده کماکان به قوت خود باقی بمانند.

نگاره شماره (۴) - توانمندی و فرصت‌های راهبردی منطقه و بندر آزاد چابهار در

سطوح منطقه‌ای و جهانی

۱	برخورداری از موقعیت منحصربه‌فرد جغرافیایی و ژئوپلیتیکی (دروازه‌ای و کریدوری)، ژئواکونومیک و ژئواستراتژیکی
۲	نخستین بندر ورودی به آب‌های جمهوری اسلامی ایران و دسترسی به آب‌های اقیانوسی
۳	تنها بندر کشور در ورود به تنگه هرمز و متصل به آب‌های آزاد (دروازه ورود به خلیج فارس)
۴	قرارگیری در مسیر ترانزیت راهبردی شمال - جنوب با مزایای فراوان این کریدور
۵	هم‌جواری با کشورهای پاکستان و افغانستان و قرارگرفتن در مسیر دسترسی به آب‌های آزاد جهان برای کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی و افغانستان
۶	به دلیل نقش ارتباطی ایران در همه زمینه‌ها، به‌ویژه نقش ساحل عمان در پروژه‌های انتقال انرژی و کالا و خطوط ریلی، ایران می‌تواند به ساماندهی نهادهای منطقه‌ای و بین‌المللی بپردازد و ضمن منزلت‌بخشی ژئوپلیتیکی خود در منطقه و جهان فرصت‌های جدیدی را برای تضمین امنیت ملی خود تولید کند.
۷	توجه روسیه به دسترسی به خلیج فارس در جهت موازنه قدرت با آمریکا در منطقه خلیج فارس و دریای عمان
۸	موقعیت سوق‌الجیشی بندر چابهار نسبت به دیگر بنادر کشور، منطقه و حتی جهان
۹	کرانه‌های ساحلی ایران در اقیانوس هند، آن را به‌عنوان عضو مؤثری در سازمان منطقه‌ای همکاری‌های اقتصادی کشورهای اقیانوس هند مرکب از قاره‌های آفریقا، آسیا و اقیانوسیه درمی‌آورد.
۱۰	صرفه اقتصادی نسبت به سایر بنادر رقیب (گوادر پاکستان) با توجه به کوتاهی مسیر و امنیت مسیر
۱۱	قرارگرفتن در بریدگی طبیعی خلیج چابهار و ایمنی آن از جریان‌های شدید اقیانوسی
۱۲	دو تا از سه کریدور مهم جهان از ایران می‌گذرد. یکی از اینها کریدور شمال - جنوب است. چابهار در مسیر این کریدور محل اتصال بسیاری از مناطق (مستقیم و غیرمستقیم) حمل‌ونقل دریایی است.

(منبع: نویسندگان؛ با توجه به یافته‌های پژوهش)

فرجام

مطالب این مقاله گویای نقش مهم و حیاتی منطقه آزاد و بندر دریایی چابهار است، ولی واقعیت امر حاکی از این است که هنوز جنوب شرق کشور به‌طور اعم و منطقه چابهار به‌طور اخص، مسیر طولانی توسعه حقیقی را پیش‌رو دارند. مناطق آزاد ایران و ازجمله چابهار در چارچوب واقعی مناطق آزاد پیشرفته در منطقه و جهان کارایی مورد انتظار و در شأن را ندارند. دولت‌های گذشته و دولت کنونی (یازدهم) اعتباراتی را برای توسعه این مناطق وضع کرده‌اند که کافی نیست. روند پیشرفت فیزیکی ساخت و تجهیز بندر و اسکله‌ها کند است. مشارکت در عمران منطقه آزاد چابهار نیاز به فناوری‌های پیشرفته در ساخت بنادر دریایی، مسیرهای کریدوری، راه‌آهن و غیره دارد. در این زمینه کشور هند دارای توانایی‌های لازم است. هند از حیث

نیازمندی‌های انرژی دارای وابستگی‌های گسترده‌ای است؛ که در این راستا و برای ورود به بازارهای پرسود آسیای میانه به مسیر ایران نیازمند است. مقامات هندی بارها آمادگی خود را برای توسعه بنادر ایران، از جمله چابهار اعلام کردند، ولی تاکنون رژیم تحریم‌ها اجازه حضور واقعی هند به بازار ایران را نداده است. پس از رفع تحریم‌ها، هند مصمم است حوزه فعالیت‌های اقتصادی خود در زمینه ساخت بنادر، جاده و راه‌آهن در ایران را گسترش دهد. غیر از این، زمزمه حضور چین در راستای بلندپروازی‌های کسب رتبه نخست قدرت جهانی برای حضور در چابهار وجود دارد. اگرچه چینی‌ها آمادگی خود برای سرمایه‌گذاری در چابهار را اعلام کردند، ولی برخلاف هند، هنوز حضورشان قطعی نشده است. با این وجود، چین به دلایلی احتمالاً در آینده نزدیک در چابهار حضور خواهد یافت. نخستین دلیل، کسب سود اقتصادی بیشتر است. دومین دلیل رقابت با رقیب دیرینه، یعنی هند است. سومین دلیلی که در ترغیب چین (با توجه به همسایگی با پاکستان و سرمایه‌گذاری‌های وسیع در بندر گوادر) به سمت ایران و چابهار مؤثر است، مسئله امنیت است. در حال حاضر چین تمرکز خود را بر توسعه گوادر (به دلیل نزدیکی به استان بحرانی خیز سین کیانگ) متمرکز ساخته، ولی با توجه به ناآرامی‌های بلوچستان پاکستان و نبود امنیت کافی، این احتمال وجود دارد که چین در کنار بندر گوادر، چابهار را نیز در برنامه‌های دریایی خود بگنجانند. انتظار می‌رود مشارکت دو قدرت بزرگ (چین و هند) در ساخت منطقه آزاد چابهار، ضمن تسهیل در روند توسعه این مکان راهبردی، بر جذابیت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی چابهار بیفزاید. بی‌گمان توسعه منطقه چابهار با موقعیت کم‌نظیر ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیک (همسایگی با افغانستان و شش کشور محصور در آسیای میانه، قرارگرفتن در کریدور جهانی شمال- جنوب) قادر است ضمن برگرداندن آرامش (اقتصادی و امنیتی) به استان محروم سیستان و بلوچستان، نقش به‌سزایی در امنیت، قدرت ملی (در سه سطح داخلی، منطقه‌ای و جهانی) و وزن ژئوپلیتیکی جمهوری اسلامی ایران را ایفا کند.

نویسندگان ارائه راهکارهای زیر را برای درک بهتر و تفهیم اهمیت موضوع ضروری می‌دانند؛

الف - در بعد ملی

۱- همان‌طور که گفته شد، دولت‌های وقت در هیچ دوره‌ای توجه چندانی به مناطق آزاد کشور نداشتند که چابهار نیز از این امر مستثنی نبود. توجه به توسعه چابهار می‌تواند به رفع حداقلی معضلات بسیار سیستان و بلوچستان، به خصوص در امر اشتغال و درآمدزایی کمک شایانی کند.

۲- مسئله امنیت استان سیستان و بلوچستان امری ضروری است که باید به آن توجه ویژه شود. زمینه‌های توسعه چابهار می‌تواند بیش‌ازپیش تأمین‌کننده ثبات و امنیت منطقه سیستان و بلوچستان را به همراه داشته باشد؛ کما اینکه در نبود امنیت سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی با تردید و خطرپذیری بالایی همراه است.

۳- با توجه به مسائل پیش‌بینی‌نشده در بازی‌های ژئوپلیتیکی قرن بیست‌ویکم، برای مثال احتمال درگیری ایران با قدرت‌ها در خلیج‌فارس و تبعات ناشی از آن (مثل مسدودشدن تنگه هرمز)، چابهار می‌تواند در آینده نقش مکمل یا جایگزین مناسبی برای خلیج‌فارس به حساب آید؛

۴- منطقه چابهار با ویژگی‌های جذاب طبیعی همچون آب‌های کم‌وبیش آرام در کنار ساحل، کناره صخره‌ای و کوه‌های مینیاتوری دارای موقعیت مناسب گردشگری نیز هست. توجه به امر توسعه گردشگری در این نقطه از کشور می‌تواند منبعی برای ارزآوری از ناحیه گردشگری داخلی و خارجی باشد.

۵- چابهار با داشتن خاک مرغوب و تنوع آب‌وهوایی می‌تواند به‌عنوان یک‌قطب کشاورزی پویا در اقتصاد ملی نقش مهمی ایفا کند. چابهار برای تولید انواع میوه‌های گرمسیری مانند موز، انبه، کنار، چیکو، تمبر هندی، نارگیل، خربزه درختی و غیره دارای توان کشاورزی بالایی است؛ به‌ویژه از حیث تولید و پرورش مرکبات گرمسیری، منطقه چابهار در ایران منحصربه‌فرد است.

ب- در بعد منطقه‌ای و جهانی؛

۶- چابهار به‌واسطه نقش کریدوری (شمال- جنوب) و موقعیت برجسته ژئوپلیتیکی آن، دارای توان و ظرفیت سرمایه‌گذاری‌های وسیع خارجی است. شرایط امنیتی و دیگر شرایط مطلوب باید به گونه‌ای باشد که کشورهای منطقه بتوانند با خیال آسوده، از این مکان برای اهداف بازرگانی و ترانزیتی خویش بهره‌ی لازم را ببرند؛

۷- برای ایجاد تسهیلات ترانزیتی و خدمات ناوبری، هوایی، زمینی و دریایی؛ در فرودگاه‌ها، جادها، پایانه‌ها، بندرگاه‌ها و نیز پیش‌بینی تسهیلات خدماتی برای مسافران و انتقال بار و کاهش محدودیت‌های گمرکی، اجتماعی و غیره برای مسافران و کالاهای ترانزیتی، لازم است به تأسیسات حمل‌ونقل چابهار توجه ویژه‌ای شود.

۸- زمینه حضور و فعالیت نهادهای اقتصادی و تجاری همچون بانک‌ها و شرکت‌های بیمه خارجی و نمایندگی‌های آنها و همچنین تشکیل بازارهای سهام و تسهیل فعالیت صاحبان سرمایه در این منطقه، هم‌اکنون با مشکلاتی مواجه است. این محدودیت‌ها باید به‌درستی رفع‌ورجوع شوند.

۹- چابهار در حال حاضر دارای ۹ اسکله، ۷ جایگاه صیادی و دو مکان تجاری شامل اسکله شهید کلانتری و شهید بهشتی است. این تعداد اسکله‌ها برای تأمین نیازهای منطقه ناکافی و اندک است. با توجه به افزایش اهمیت صادرات از چابهار و گسترش دستیابی به بازار افغانستان و آسیای میانه این کمبود اسکله و جایگاه بیشتر حس می‌شود.

۱۰- چابهار با توجه به وزن بالای ژئوپلیتیکی، در آینده نقش مهمی در بازی‌های ژئوپلیتیکی بازی خواهد کرد، حتی کشوری نظیر ایلات متحده در رقابت با چین و همسویی با هند، چندان مخالفتی با طرح توسعه چابهار ندارد. بنابراین لازم است از ظرفیت، توان و همکاری کشورهای نظیر چین که در حال حاضر سرگرم توسعه گوادر است در این زمینه بهره گرفته شود؛ کما اینکه چین نیز در گذشته علاقه خود را در این زمینه اعلام کرده است.

۱۱- ایران قادر است با تشکیل یک گروه‌بندی متشکل از کشورهای آسیای میانه، افغانستان و حتی پاکستان، بنیان‌گذار سازه‌های ژئوپلیتیکی نظیر سازمان اکو، شانگهای و غیره به محوریت چابهار باشد. از طریق این سازمان منطقه‌ای با محوریت ایران و بندر چابهار، با توجه به نقش کانونی ایران و اهمیت بازارهای کشورهای آسیای مرکزی در بازار آینده انرژی کشورهای قدرتمند؛ بی‌شک این سازه در شکل‌گیری بازی‌های ژئوپلیتیکی آینده نقش بسزایی خواهد داشت.

منابع فارسی

- اطاعت، جواد و سیده‌زهره موسوی (۱۳۹۰)، «روابط متقابل امنیت ناحیه‌ای و توسعه‌نیافتگی فضای سیاسی با تأکید بر سیستان و بلوچستان»، *فصلنامه ژئوپلیتیک*، دوره هفتم، شماره ۱.
- ابراهیم‌زاده، عیسی و عبدالله آقاسی‌زاده (۱۳۸۸)، «تحلیل عوامل مؤثر بر گسترش گردشگری در ناحیه ساحلی چابهار با استفاده مدل راهبردی (SWOT)»، *مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، دانشگاه اصفهان*، دوره یکم، شماره ۱.
- ابراهیم‌زاده، عیسی و صادق کریمی (۱۳۸۸)، «مدیریت ساحلی و توسعه زیست‌محیطی ناحیه چابهار»، *مجله جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی*، سال بیستم، شماره پیاپی ۳۶، شماره ۴.
- بویه، چمران و محمدرضا شریفی‌کیا (۱۳۸۹)، «موقعیت ترانزیتی و ژئوپلیتیکی سیستان و بلوچستان و استراتژی‌های نوین اقتصادی کشورهای حوزه خلیج فارس»، *مجموعه مقالات چهارمین کنگره بین‌المللی جغرافی دانان جهان اسلام (ICIWG 2010)*، ایران، زاهدان، ۲۷-۲۵ فروردین.
- پورپویان، رضا، حمید صابر‌فرزام و اسماعیل پارسایی (۱۳۸۹)، «ظرفیت‌های مکانی توسعه منطقه آزاد چابهار (فرصت‌ها، تنگناها و راهکارها)»، *اطلاعات سیاسی-اقتصادی*، شماره ۲۷۳-۲۷۴.
- پرتوی، ملوک (۱۳۸۵)، «موانع و محدودیت‌های توسعه بندر چابهار به‌عنوان یک منطقه آزاد»، *مجله اقتصادی*، سال ششم، شماره ۶۳ و ۶۴.

حافظنیا، محمدرضا، شمس دولت‌آبادی و محمدحسن افشردی (۱۳۸۶)، «علائق ژئوپلیتیکی ایران در آسیای مرکزی فرصت‌های پیش رو»، *ژئوپلیتیک*، سال سوم، شماره ۹.

حافظنیا، محمدرضا (۱۳۸۵)، *اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک*، مشهد: پاپلی.

حافظنیا، محمدرضا و رومینا ابراهیم (۱۳۸۴)، «تحلیل ظرفیت‌های ژئوپلیتیک سواحل جنوب شرق ایران در راستای منافع ملی (فضای مورد غفلت)»، *جغرافیا و توسعه*، شماره ۶.

حافظنیا، محمدرضا (۱۳۸۱)، *جغرافیای سیاسی ایران*، تهران: سمت.

خلیلی، محسن، مرتضی منشادی و فهیمه آزموده (۱۳۹۰)، «بایستگی‌های ژئواکونومیک توسعه منطقه جنوب شرق ایران»، *روابط خارجی*، سال سوم، شماره ۴.

دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری-صنعتی (۱۳۸۴)، «گزارش جامع عملکرد مناطق آزاد ایران».

رکن‌الدین افتخاری، عبدالرضا، هدیه وجدانی‌تهرانی و ابراهیم علی‌رازی، «ارزیابی و اولویت‌بندی مناطق آزاد تجاری ایران با استفاده از روش MADM»، *مدرس علوم انسانی*، دوره سیزدهم، شماره ۶۲.

زرقانی، سیدهادی و ابراهیم احمدی (۱۳۹۵)، «تحلیل نقش و جایگاه بندر چابهار در وابستگی‌های ژئوپلیتیکی هند»، *اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه‌ریزی مناطق مرزی ایران، توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق*، دانشگاه سیستان و بلوچستان ۱۲ و ۱۳ آبان‌ماه.

زیاری، کرامت‌الله، مریم بیراوندزاده، ابراهیم رستم‌گورانی و معصومه دوستی (۱۳۸۹)، «نقش منطقه آزاد چابهار در توسعه منطقه‌ای استان سیستان و بلوچستان»، *در مجموعه مقالات چهارمین کنگره بین‌المللی جغرافی دانان جهان اسلام (ICIWG 2010)*، ۲۵ تا ۲۷ مردادماه، دانشگاه زاهدان.

زرقانی، سیدهادی (۱۳۸۸)، *مقدمه‌ای بر شناخت قدرت ملی*، تهران: پژوهشکده مطالعات راهبردی. شمسایی، فتح‌الله (۱۳۹۰)، «ملاحظات دفاع غیرعامل در توسعه پایدار جنوب شرق کشور»، *در مجموعه مقالات همایش جغرافیا، توسعه، دفاع و امنیت در جنوب شرق کشور*، دانشگاه امام حسین (ع).

شاددل، آمنه (خرداد و تیر ۱۳۸۶)، «تاریخچه و اهداف تأسیس مناطق آزاد تجاری-صنعتی ایران»، *بررسی‌های بازرگانی*، شماره ۲۳.

شمشیرپناه، معصومه (۱۳۸۲)، *اهمیت امنیتی-استراتژیکی-بندر چابهار جمهوری اسلامی ایران*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه امام حسین (ع).

عسکری کرمانی، حامد (۱۳۹۵)، «چابهار و منطقه»، *روابط خارجی*، سال هشتم، شماره ۲۹.

عزتی، عزت‌الله و شمس‌الدین شکری (زمستان ۱۳۹۱)، «بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال-جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای هم‌جوار»، *جغرافیایی سرزمین*، سال نهم، شماره ۳۶.

عزتی، عزت‌الله (۱۳۸۰)، *ژئوپلیتیک در قرن ۲۱*، تهران: سمت.

کریمی‌پور، یدالله و حمیدرضا محمدی (زمستان ۱۳۸۹)، «تفاوت‌های راهبردی سواحل ایران و ژئوپلیتیک»، سال سوم، شماره ۴۱.

- کریمی پور، یدالله (۱۳۷۱)، *تحلیل ژئوپلیتیکی نواحی بحرانی سیستان و بلوچستان*، رساله دکتری، تهران: دانشگاه تربیت مدرس.
- یگانه محلاتی، سیامک، حیدر زارع و عقیل محمدی (۱۳۹۱)، «بررسی جایگاه، راهکارها و مراحل ارتقای بندر چابهار به یک بندر نسل سومی»، *اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران*.
- غربالی مقدم، یونس (اسفند ۱۳۹۲)، «آیا قفل توسعه چابهار باز می‌شود»، *ماهنامه بندر و دریا*، سال بیستونهم، شماره ۷۲.
- محرابی، علیرضا و هاشم امیری (۱۳۹۲)، «نقش عوامل سیاسی-امنیتی در توسعه نیافتگی منطقه آزاد چابهار»، *ژئوپلیتیک*، سال نهم، شماره ۳.
- مجتهدزاده، پیروز (۱۳۹۱)، *فلسفه و کارکرد ژئوپلیتیک (مفاهیم و نظریه‌ها در عصر فضای مجازی)*، تهران: سمت.
- مجتهدزاده، پیروز (۱۳۹۰)، *جغرافیای سیاسی و سیاست جغرافیایی*، چاپ چهارم، تهران، سمت.
- محمدالموتی، مسعود (۱۳۷۴)، *مناطق آزاد و اثرات اقتصادی-تجاری آن*، تهران: مؤسسات و پژوهش‌های بازرگانی.
- نصیری، حسین (۱۳۸۷)، «بررسی موقعیت ایران و کشورهای رقیب در مبادلات جهانی- منطقه‌ای (با تأکید بر توسعه محور شرق)»، *سیاست*، دوره سی‌وهشتم، شماره ۳.
- ولیعلی‌زاده، علی و رضا الله‌وردی‌زاده (۱۳۸۹)، «نگرشی ژئوپلیتیکی-ژئواکونومیکی بر منطقه آزاد تجاری-صنعتی ارس»، *ژئوپلیتیک*، دوره ششم، شماره ۲.

منابع لاتین

- Ahmad, Azhar (2015), *Gwadar: Potential and Prospects*, Research Paper presented at one-day seminar on Gwadar by PICSS and FPCCI on January 29, 2015 at Serena Hotel Islamabad
- Asian Development Bank (2003), *Technical Assistance for Sub regional Economic Cooperation in South and Central Asia*, Manila: ADB.
- Buyanov, V. (2011), *BP: Statistical Review of World Energy 2011*, *Economic Policy*, Vol.4.
- Daniels, Rorry (2013), *Strategic Competition in South Asia: Gwadar, Chabahar, and the Risks of Infrastructure Development*, *American Foreign Policy Interests*, Vol.35, No 2.
- Dietl, Gulshan (2012), *India Iran Policy in the Post-Cold War Period*, *Strategic Analysis*, Vol.36, No.6.
- Haider, Ziad (2005), *Baluchis Beijing and Pakistan Gwadar Port*, *Georgetown Journal of International Affairs*, winter & spring.

- Keck, Zachary (2013), China Makes Play For Iran Chabahar Port , *The Diplomat (know the Asia-Pacific)*, Available at: [http:// thediplomat.com/.../china-makes-play-for-irans-chabahar-p...](http://thedi diplomat.com/.../china-makes-play-for-irans-chabahar-p...)
- Maja, Ruegg (2007), China and India Quest for Energy: A Factor of Cooperation or Conflict? *Graduate Institute of International Studies*, Geneva.
- Priego, Alberto (2008), Pakistan between Central and South Asia RSC , *Central Asia and the Caucasus*, Vol.54, No.6.
- Sing Roy, Meena (2015), International North-South Transport Corridor: Re-energizing India Gateway to Eurasia , *Institute for defense studies and analyze* (August 18, 2015).
- Sing Roy, Meena (2012), Iran: India's Gateway to Central Asia , *Strategic Analysis*, Vol.36, No.6.
- Saqib, Inayat Ur rehman (2013), China interest in Gwadar port , by: *Student of BS politics & IR* (10/12/2013)
- The Guardian (2016), India to invest \$500m in Iranian port of Chabahar , Available at: <https://www.theguardian.com> World India (2016, May 23)
- UNECE & ESCAP (2010), Strengthening Regional Cooperation in Central Asia: a Contribution to Long-Term Stability and Sustainable Development of Afghanistan , *Palais des Nations, Geneva*, 18-19 October 2010.