

Explain the geopolitical position of Chabahar port on the 21st century China Silk Road

ABSTRACT

ARTICLE INFO

Article Type

Research Article

Authors

1. Mohsen Abedini

2. Rabia Ghorbaninejad*

(PhD.)

3. Abdolreza Faraji Read (PhD.)

4. Mohammad Akhbari (PhD.)

1 PhD student in Political Geography, Islamic Azad University, Science and Research Branch

2 Assistant Professor of Islamic Azad University, Science and Research Branch

3 Associate Professor, Islamic Azad University, Science and Research Branch

4 Associate Professor, Islamic Azad University, Central Tehran Branch

Correspondence*

Address: Geography

Department,

Department of Political Geography, Faculty of Humanities, Islamic Azad University, Science and Research Branch.

Email: rebazghorbani@gmail.com

Article History

Received: 07 January 2021

Accepted: 07 June 2021

China has launched the Silk Road Rehabilitation Project, a "one-way belt project," as a comprehensive regional project. The main goal of this project is to enhance the level of development of the countries between the eastern and western borders of Eurasia by facilitating regional cooperation and developing the infrastructure of the transit countries. The project has two routes: the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road. The one-way belt project has various geopolitical, economic, political and commercial dimensions. Areas of non-economic cooperation within the framework of this project include: ensuring the security of trade routes, strengthening counterterrorism cooperation at the regional level, designing mechanisms for resolving disputes over land and sea disputes, developing marine resources, and cooperating in the field of environmental protection and increasing in cultural exchanges. This study using the descriptive-analytic method explains the geopolitical position of Chabahar port in China's Maritime Silk Road in the 21st Century.

Keywords: Geopolitics, Chabahar Port, Maritime Silk Road in the 21st Century.



تبیین جایگاه ژئوپلیتیکی بندر چابهار در جاده ابریشم دریای قرن ۲۱ چین

محسن عابدینی، PhD.

دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات، تهران.

ریباز قربانی نژاد*، PhD.

استادیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات، تهران.

عبدالرضا فرجی راد، PhD.

دانشیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات، تهران.

محمد اخباری، PhD.

دانشیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی، تهران.

چکیده

کشور چین طرح احیای جاده ابریشم را با نام «پروژه یک کمربند - یک راه» به عنوان طرح فراگیر منطقه‌ای مطرح نموده است. هدف کلان این طرح ارتقا سطح توسعه کشورهای مابین مرزهای شرقی و غربی اوراسیا از طریق تسهیل همکاری‌های منطقه‌ای و توسعه زیر ساخت‌های کشورهای معبر عنوان شده است. این پروژه دارای دو مسیر بری «کمربند اقتصادی جاده ابریشم» و بحری «جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱» است. پروژه یک کمربند - یک راه دارای ابعاد مختلف ژئوپلیتیکی، اقتصادی، سیاسی و تجاری است. زمینه‌های همکاری‌های غیراقتصادی در چارچوب طرح مزبور شامل: تامین امنیت مسیرهای مبادلاتی، تقویت همکاری‌های ضد تروریسم در سطح منطقه، طراحی سازوکارهای حل و فصل منازعات در خصوص دعاوی زمینی و دریایی، توسعه منابع دریایی، همکاری در زمینه حفاظت زیست محیطی در مسیر جاده ابریشم و افزایش مبادلات فرهنگی می‌باشد. این پژوهش که به روش توصیفی - تحلیلی تهیه شده است به تبیین جایگاه ژئوپلیتیکی بندر چابهار در جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ چین پرداخته است.

واژگان کلیدی: ژئوپلیتیک، بندر چابهار، جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱.

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۱۰/۱۸

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۳/۱۷

نویسنده مسئول: rebazghorbani@gmail.com

مقدمه

حمل و نقل و ترانزیت را می‌توان به عنوان یکی از مهمترین ارکان و زیرساخت‌های رشد و توسعه اقتصادی، افزایش امنیت ملی، همگرایی اقتصادی و سیاسی با کشورهای منطقه به شمار آورد. کشورها کوشش دارند که در مبادلات منطقه‌ای با ایجاد شرایط مطلوب، قلمرو خود را برای ترانزیت کالا آماده کنند. این فضا هم

منجر به کسب درآمد برای کشور ترانزیتی و هم افزایش جایگاه سیاسی و ژئوپلیتیکی در محیط بین الملل شده و هم موجب افزایش وابستگی کشورهای مقصد به کشور ترانزیتی می‌شود. مزایای ترانزیت چند وجهی است. اگر کشوری دارای توان محیطی برای ترانزیت باشد و بخواهد از این توان برای ارتقا جایگاه خود در محیط بین الملل بهره گیرد، لازم است در کنار زیرساخت‌های فیزیکی مناسب، فضای قانونی، حقوقی و سیاسی خود را آماده کند. درک موقعیت جغرافیایی نواحی مختلف هر کشور می‌تواند تاثیرات مستقیمی بر منافع آن کشور داشته باشد [۴]. کشور ایران به دلیل موقعیت ممتاز ژئوپلیتیکی، توانمندی‌ها و قابلیت‌های سرزمینی خود در کانون توجه قرار داشته است و به‌ویژه در دوران کنونی به دلیل برخورداری از ویژگی‌هایی چون منابع فراوان نفت و گاز، موقعیت ارتباطی مناسب، دسترسی به آب‌های آزاد، سواحل مناسب و در اختیار داشتن نقاط و مناطق استراتژیک، از جایگاه منحصر به فردی در منطقه برخوردار است. در این راستا سواحل جنوب شرق ایران و به‌ویژه چابهار از اهمیت و جایگاه کم نظیری نسبت به سایر مناطق جمهوری اسلامی ایران برخوردار می‌باشد همچنین این مناطق، قابلیت‌ها و توانمندی‌های ژئوپلیتیکی، ژئواستراتژیکی و ژئواکونومیکی مهمی را دارا می‌باشند [۱۰]. یکی از دلایل ایجاد امپراطوری‌های بزرگ و شهرهای بزرگ به علت وجود این جاده و درآمدهای حاصل از ترانزیت در آن بوده است. با توجه به کشف راه‌های دریایی در قرن شانزدهم دو امپراطوری این مسیر یعنی چین و ایران نتوانستند خود را با تحولات به وجود آمده یعنی تبدیل راه خشکی به دریایی و انتقال ترانزیت از خشکی به دریا تطبیق دهند. با توجه به این که ابتکار یک کمربند-یک جاده کشورهای زیادی را به یکدیگر متصل می‌نماید، راه تجارتهی منحصر به فردی می‌باشد که احداث و عملیاتی شدن آن می‌تواند در نظام بین الملل و اقتصاد بین الملل معادلات جدیدی را پیش روی کشورهای معبر آن قرار دهد. ایران دارای موقعیت ارتباطی مناسب در قالب محورهای ترانزیتی شرق و غرب، شمال و جنوب و موقعیت مناسب سواحل جنوب برای اتصال کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز به آب‌های آزاد امکان پیوند کشورهای جنوبی خلیج فارس به آسیای مرکزی در کنار منابع غنی نفت و گاز در شمال و جنوب و بنادر آن به همراه زیرساخت‌های مناسب می‌باشد و از مزیتی راهبردی در حوزه حمل و نقل بین المللی برخوردار است و می‌تواند به‌عنوان یکی از مسیرهای مهم بین المللی در این حوزه ایفای نقش نماید. به صورت کلی مزیت‌های ایران در قبال چین در حوزه‌های مهم تامین انرژی و تسهیل ترانزیت بین المللی می‌باشد. این پژوهش که به روش توصیفی - تحلیلی تهیه شده است و به تبیین ژئوپلیتیکی جایگاه سواحل مکران و بندر چابهار در جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ پرداخته است. مسئله این پژوهش این است که با

توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی و قابلیت‌های مناسب سواحل مکران و بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور، این سواحل می‌تواند در حلقه اصلی جاده ابریشم دریایی قرار گیرد. با اتصال بندر چابهار به این پروژه، با توجه به موقعیت منحصر به فرد آن در بین دو مسیر خشکی و دریایی پروژه، بهترین مسیر برای اتصال دو مسیر محسوب می‌گردد و در صورت تحقق آن، جمهوری اسلامی ایران از مزایا و منافع آن بهره‌مند خواهد داشت.

پیشینه تحقیق

- بهرام امیراحمدیان در سال ۱۹۳۷ در مقاله به ابتکار جاده ابریشم جدید چین (اهداف، مشکلات و موانع) پرداخته است. در این پژوهش به بررسی اهداف، موانع و چالش‌های پروژه جاده ابریشم جدید چین پرداخته شده است و در آن عرصه رقابت چین و آمریکا در اقتصاد بین الملل و افزایش نفوذ چین در اقتصاد آسیا و رشد چشمگیر فعالیت‌های اقتصادی و تجاری چین در آفریقا در مقایسه با ایالات متحده آمریکا نیز بیان شده است. سوال اصلی این پژوهش چنین عنوان شده است که آیا ابتکارهای چین به رغم گفته مقامات پکن می‌تواند در عمل به منصفه ظهور برسد یا موانع موجود بر سر راه این طرح‌ها از به ثمر رسیدن آن‌ها جلوگیری خواهد نمود.

- هادی آجیلی و دیگر نویسندگان در مقاله‌ای در سال ۱۳۹۶ به بررسی امنیت انرژی در راستای طرح یک کمربند-یک جاده پرداخته‌اند. در این پژوهش پرسش اصلی این است که با در نظر گرفتن فرصت‌ها و چالش‌های مختلف در اجرای طرح یک کمربند-یک جاده این مهم چگونه بر امنیت انرژی جمهوری خلق چین سودمند خواهد بود و در پایان این مسئله مطرح می‌شود که چین در نظر دارد با اجرایی شدن این طرح و با برقراری روابط حسنه و به‌ویژه با کشورهای دارنده انرژی، ایجاد مسیرهای مختلف خشکی و دریایی و متنوع سازی مبادی واردات انرژی به تامین، تسهیل و افزایش امنیت انتقال انرژی در جهت تامین منافع و منابع مورد نیاز خود بپردازد. این پژوهش که به روش تحلیلی-توصیفی انجام شده است و به بررسی وضعیت انرژی چین و سپس ایده جاده ابریشم جدید می‌پردازد و در پایان به این نتیجه می‌رسد که چین تلاش دارد تا با ایجاد مسیرهای مختلف خشکی و دریایی و همچنین واردات انرژی از مناطق گوناگون از خطرهای احتمالی در مسیر انتقال انرژی خود دوری کند.

- سید هادی زرقانی طی مقاله‌ای نقش و جایگاه کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرقی ایران در طرح احیای جاده ابریشم را در همایش فراوری پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی توسعه کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق کشور در سال ۱۳۹۵ ارائه نموده است و در

آن دو مسیر خشکی و دریایی چین برای احیای جاده ابریشم جدید تحت عنوان کمربند اقتصادی جاده ابریشم و جاده ابریشم دریایی و موقعیت استراتژیک ایران در این پروژه که از کشورهای طرح احیای جاده ابریشم خشکی چین است بیان شده است. این مقاله با استفاده از روش تحلیلی-توصیفی به دنبال بررسی نقش و جایگاه کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق ایران در طرح‌های احیای جاده ابریشم است و در نهایت به این نتیجه رسیده است که اولاً این سواحل باید جز حلقه‌های اصلی جاده ابریشم دریایی قرار گیرد و ثانیاً با توجه به موقعیت منحصر به فرد ایران بین دو مسیر خشکی و دریایی این پروژه می‌تواند بهترین مسیر برای اتصال آن باشد.

- دکتر فرجی راد در مقاله‌ای در سال ۲۰۱۸ منتشر شده است به بررسی اهمیت بندر چابهار در حوزه اقیانوس هند در رقابت با بندر گوادر پرداخته است و همچنین رقابت چین و هند را مطرح می‌کند چرا که بندر چابهار با سرمایه‌گذاری کشور هند و بندر گوادر با سرمایه‌گذاری کشور چین در حال توسعه و گسترش بوده که این رقابت ژئوپلیتیکی می‌تواند اجرای پروژه یک کمربند-یک جاده را تحت تاثیر قرار دهد.

روش تحقیق

پژوهش حاضر از نظر ماهیت بنیادی و از لحاظ روش توصیفی-تحلیلی است. توصیفی است به این دلیل که به تبیین جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ می‌پردازد و تحلیلی است به این دلیل که جایگاه ژئوپلیتیکی بندر چابهار را در جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ تحلیل می‌نماید. روش گردآوری اطلاعات به صورت کتابخانه‌ای و با استفاده از مقالات، کتاب‌ها، اسناد و منابع اینترنتی معتبر می‌باشد.

چارچوب نظری

۱- حمل و نقل

حمل و نقل را جابه‌جایی انسان و کالا از نقطه‌ای به نقطه دیگر تعریف می‌کنند و همواره یکی از فعالیت‌های عمده بشر از اعصار بسیار دور تا زمان حاضر بوده است. ضرورت حمل و نقل در مورد کالا از آن‌جا پدید آمده است که به هر حال کالا در مکانی تولید و در مکانی دیگر مصرف می‌شود و در مورد انسان هم جا به‌جایی عمدتاً بر اثر نیازهای بازرگانی، اجتماعی، فرهنگی و یا تفریحی و هدف ایام فراغت صورت پیدا می‌کند. فاصله هندسی بین دو نقطه همواره ثابت است و پیشرفت تکنولوژی در غلبه بر طبیعت و موانع آن موجب کاهش هزینه و زمان حمل و نقل گردیده است [۱۵]. حمل و نقل شریانی است که سایر اجزای خدماتی، بازرگانی، صنعتی و کشاورزی را در سطح ملی و بین‌المللی به هم پیوند می‌دهد و آثار عمیقی بر رشد و توسعه این بخش‌ها بر جای می‌گذارد و در حقیقت پیشرفت و پسرفت اقتصاد یک کشور بستگی مستقیم بر

۳- ترانزیت

ترانزیت عبارت است از عبور کالا یا مسافر از حریم جغرافیایی یک کشور و یکی از منابع عمده درآمدی در بسیاری از کشورهای جهان محسوب می‌شود. کشورها سعی می‌کنند تا کشورهای دیگر را به خود وابسته سازند که این وابستگی قدرت ملی، امنیت ملی و توسعه ملی را تضمین می‌کند. از این رو کشورها سعی می‌کنند وابستگی ژئوپلیتیکی دیگر کشورها به خود را افزایش دهند [۵]. ترانزیت را می‌توان به عنوان یکی از مهمترین ارکان و زیرساخت‌های تجاری برای توسعه صادرات، کسب درآمدهای ارزی، ایجاد ارزش افزوده، ایجاد فرصت‌های شغلی، رشد و توسعه اقتصادی، افزایش امنیت ملی، تقویت مناسبات بازرگانی و همگرایی اقتصادی - سیاسی با کشورهای منطقه به شمار آورد. کشورها کوشش دارند که در مبادلات منطقه‌ای با ایجاد شرایط مطلوب، قلمرو خود را برای ترانزیت کالا آماده کنند. این فضا هم منجر به کسب درآمد برای کشور ترانزیتی و افزایش جایگاه سیاسی و ژئوپلیتیکی در محیط بین الملل شده و هم موجب افزایش وابستگی کشورهای مقصد به کشور ترانزیتی می‌شود. مزایای ترانزیت چند وجهی است، اگر کشوری دارای توان محیطی برای ترانزیت باشد و بخواهد از این توان برای ارتقا جایگاه خود در محیط بین الملل بهره گیرد، لازم است در کنار زیرساخت‌های فیزیکی مناسب، فضای قانونی، حقوقی و سیاسی خود را نیز آماده کند [۶].

۴- موقعیت جغرافیایی و اهمیت آن

موقعیت جغرافیایی، نحوه قرار گرفتن روی زمین را مشخص می‌کند و در سرزمین یک کشور و مردم آن نقش به‌سزایی دارد. اهمیت یک موقعیت جغرافیایی از لحاظ ژئوپلیتیکی (منطقه‌ای) و یا اهمیت یک موقعیت جغرافیایی از لحاظ ژئواستراتژیکی (جهانی) می‌تواند بسیار موثر در سرنوشت سیاسی و اقتصادی آن کشور باشد [۲۰]. موقعیت ریاضی هر نقطه در شبکه جغرافیایی با مشخص کردن فاصله آن از خط استوا (عرض جغرافیایی) و نصف النهار مبدا گرینویچ (طول جغرافیایی) به دست می‌آید. تعیین موقعیت یک پدیده را نسبت به پدیده‌های مجاور موقعیت نسبی می‌گویند. منظور از موقعیت نسبی دوری و یا نزدیکی به دریاها و آب‌های آزاد و یا مجاورت با یک دولت پر قدرت و توسعه طلب است. کشورها را از لحاظ موقعیت نسبی می‌توان در موقعیت‌های بری، بحری، استراتژیک، ترانزیتی، حائل، مرکزی، حاشیه‌ای و دروازه‌ای مطالعه نمود [۱۱]. موقعیت به نقشی که یک مکان در جهان به واسطه عملکردهای ایفا می‌کند برمی‌گردد و اثراتی که در مقیاس‌های وسیع‌تر فرآیندهای محل می‌گذارد [۸]. از دیدگاه جغرافیای سیاسی قدرت هر کشور به شدت از ژئوپلیتیک و موقعیت جغرافیایی آن تاثیر می‌پذیرد. موقعیت جغرافیایی یک کشور می‌تواند تاثیرات

عملکرد تک تک این بخش‌ها دارد. به عبارت دیگر یک اقتصاد ایده آل از پیوستن حلقه‌هایی ساخته می‌شود که پیوند و استحکام آن‌ها توسط حمل و نقل صورت می‌پذیرد و هرچه این بخش بهتر عمل کند شاهد زنجیره مستحکم‌تری خواهیم بود. از این رو تقویت زیرساخت‌های ارتباطی در حوزه‌های مختلف حمل و نقل می‌تواند به سادگی راه توسعه اقتصادی کشورها را هموار کند [۱۳].

۲- حمل و نقل دریایی

حمل و نقل دریایی از زمان‌های دور زمینه ساز رشد و توسعه تمدن‌ها بوده و موجب گسترش افق دید بشر گردیده است. شش هزار سال پیش از قبل میلاد مسیح مصریان دارای کشتی‌هایی با دکل و بادبان بودند و همچنین سه هزار سال پیش از میلاد مسیح کشتی‌هایی با نام گالی در رود نیل مورد استفاده قرار می‌گرفتند. در دوران سلیمان نبی (۹۲۲ تا ۹۶۱ قبل از میلاد) کشتی‌های گالی فینیقی‌ها از قبرس، مصر، آفریقا و سرزمین‌های دیگر مس، کاغذ مصری، عاج فیل، طلا و برده بازرگاری می‌نمودند [۱۴]. حمل و نقل دریایی به‌عنوان یکی از چهار شیوه حمل و نقل در تجارت خارجی کشورها نقش مهمی ایفا می‌کند. مهم‌ترین مزیت حمل و نقل دریایی نسبت به سایر شیوه‌های حمل و نقل مقرون به صرفه بودن آن به لحاظ اقتصادی است. این شیوه ارزان‌ترین شیوه حمل و نقل است خصوصاً در نقل و انتقال بارهای مربوط به صنایع سنگین و کالاهای حجیم و بزرگ مقیاس از توجیه بالایی برخوردار است. از سوی دیگر اصل اقتصاد مقیاس طی دهه‌های اخیر موجب شده تا اندازه کشتی‌ها در صنعت حمل و نقل دریایی همواره رو به افزایش باشد. بنابراین به‌طور میانگین ۹۰ درصد حمل و نقل کالا در جهان از طریق دریاها صورت می‌گیرد. حمل و نقل دریایی بخشی از زنجیره کلی یا یکپارچه حمل و نقل است. زنجیره کلی حمل و نقل از حمل و نقل کالا بین مبدا و مقصد نهایی تشکیل می‌شود. این که حمل و نقل دریایی بخشی از زنجیره کلی حمل و نقل است به آن دلیل است که سایر وسایل حمل و نقل قبل و بعد از حمل و نقل دریایی کالا، درگیر مسئله جا به‌جایی کالا می‌شوند [۱۲]. امروزه ارزان‌ترین و بهترین نوع حمل و نقل از طریق دریا است. بنابراین کشورهای که امکان دسترسی به دریا ندارند مجبور به تحمل هزینه‌های زیادی برای ترانزیت خود می‌باشند. تجارت دریایی محور اصلی تجارت بین‌المللی و اقتصاد جهان است زیرا حدود ۸۰ درصد حجم تجارت و بیش از ۷۰ درصد از ارزش تجارت جهانی از طریق دریا انجام می‌شود [۲۱]. پیشرفت حمل و نقل دریایی بسیار وابسته به پیشرفت تجارت بین‌المللی است. از سال ۱۹۹۵ تا ۲۰۰۰ میزان حمل کالا از طریق دریا از ۸۵۰۰ میلیون تن به ۵/۵ میلیارد تن افزایش پیدا کرده است [۱۴].

مستقیمی بر منافع آن کشور داشته باشد [۴]. همچنین موقعیت جغرافیایی هر کشور با سیاست خارجی آن پیوند خورده است. ملت‌های آسیای پذیر معمولاً از موقعیت حائل بین قدرت‌های بزرگ برخوردارند [۳].

۵- مفهوم ژئوپلیتیک

ژئوپلیتیک عبارت است از علم مطالعه روابط متقابل جغرافیا، قدرت و سیاست و کنش‌های ناشی از ترکیب آن‌ها با یکدیگر [۶]. ژئوپلیتیک به بررسی تاثیر پدیده‌های جغرافیایی بر ساختارها و نهادهای سیاسی، حکومتی و غیر حکومتی و تحولات آن‌ها و خصوصیات روابط با دیگر دولت‌ها می‌پردازد [۱۶].

۶- همگرایی

همگرایی به لحاظ مفهومی عبارت است از تقریب و نزدیک شدن افراد به سمت نقطه‌ای مشخص که معمولاً به‌عنوان هدف مشترک آنان شناخته می‌شود و واگرایی در برابر آن عبارت است از تفکیک و جدایی از همدیگر و دور شدن آن‌ها از هدف مشترک و حرکت به سمت هدف‌های خاص. فرایند همگرایی و واگرایی در ارتباط با بازیگران سیاسی و دولت‌ها از احساس و درک هدف و منفعت مشترک و یا بر عکس آن اهداف و منافع متعارض شروع می‌شود و سپس مراحل بعدی آن ادامه پیدا می‌کند و نیروهای اصلی و یا کاتالیزور به تقویت روند کمک نموده تا فرآیند را کامل نمایند. این فرآیندها از حیث تجلی فضایی ممکن است در مقیاس‌های محلی، منطقه‌ای و جهانی شکل گیرند. مرحله پایانی فرآیندهای مزبور را یکپارچگی با پیامدهایی چون امنیت، صلح و توسعه و برعکس تجزیه با پیامدهای چون تنش، جنگ و توسعه نیافتگی تشکیل می‌شود. در سیاست بین‌المللی همگرایی فرآیندی شناخته می‌شود که در طی آن واحدهای سیاسی به‌صورت داوطلبانه از اعمال اقتدار تام خویش برای رسیدن به هدف‌های مشترک صرف‌نظر کرده و از یک قدرت فوق ملی (که همان نهاد یا سازمان بین‌المللی است) تبعیت می‌کنند [۱۹]. انگیزه اصلی دولت‌ها برای چنین همکاری‌های نزدیکی، دسترسی آن‌ها به منافع و امکاناتی است که قبل از ورود به فرآیند همگرایی دست یافتن به آن برایشان غیرممکن بود [۶].

یافته‌ها

۱- جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ چین

کشور چین طرح احیای جاده ابریشم را با عنوان پروژه «یک کمربند-یک جاده» مطرح نموده است که دارای دو مسیر بری (کمربند اقتصادی جاده ابریشم) و بحری (جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱) است دولت چین، ابتکار خود با عنوان «جاده ابریشم

دریایی قرن ۲۱" را در اکتبر ۲۰۱۳ مطرح نمود. رهبران چین برنامه ریزی بلند پروازانه ابتکار جاده ابریشم دریایی (MSRI) را برای ایجاد گذرگاه آبی اقتصادی که پکن را با مراکز اقتصادی در سراسر جهان متصل می‌کند، برنامه ریزی کرده‌اند. پکن اصرار دارد که این پروژه انگیزه اقتصادی دارد اما برخی از ناظران معتقدند که چین در درجه اول به دنبال اهداف استراتژیک خود است. اقیانوس هند و اقیانوس آرام در حال حاضر در تجارت جهانی نقش مهمی ایفا می‌کند و در سال‌های آینده نیز مهم‌تر خواهد شد. بیشتر این ساخت و سازهای گسترده چین در مناطق اقیانوس هند و آرام فعال است. هر یک از ۱۰ بندر پر ظرفیت در جهان در امتداد ساحل اقیانوس آرام و یا در اقیانوس هند قرار دارد و بیش از نیمی از تجارت دریایی در جهان تنها از طریق اقیانوس هند حمل می‌شود. حجم حمل و نقل تجاری اقیانوسی از سال ۱۹۷۰ تاکنون ۴ برابر شده است و هر سال حدود ۹/۸۴ میلیارد تن محصولات از این طریق حمل می‌شود. انتظار می‌رود صادرات اقتصادهای آسیایی از ۱۷ درصد در سال ۲۰۱۰ به ۲۸ درصد در سال ۲۰۳۰ افزایش یابد، که بیشتر نشان دهنده محیط زیست اقتصادی این منطقه است. پکن اصرار دارد که جاده ابریشم دریایی قصد دارد یکپارچگی جهانی و رشد اقتصادی را افزایش دهد، اما این نگرانی وجود دارد که چین بنادر مرتبط با این پروژه برای خدمت به دارایی‌های نظامی مستقر در منطقه برای حمایت از منابع امنیتی در حال رشد چین استفاده خواهد کرد [۲۵]. جاده ابریشم دریایی چین یک پروژه ژئوپلیتیکی است که شامل تعدادی از بازیگران (دولت‌ها، شرکت‌های خصوصی و شرکت‌های دولتی چینی) در تعدادی از مقیاس‌های جغرافیایی (شهرها، استان‌ها، ایالت‌ها، کشورها و قاره‌ها) است. جاده ابریشم دریایی راه تجارت دریایی به اروپا است که کمربند را تکمیل می‌کند و همسایگان جنوب شرقی آسیا و کشورهای ساحلی اقیانوس هند را نیز شامل می‌شود. این دو با هم نه تنها چین را بدون قید و شرط به مدار تجارت اروپا و آسیا متصل می‌کنند، بلکه آن را به‌عنوان یک کشور که به وظیفه‌ی جهانی خود عمل می‌کند ترویج می‌کند. از طرفی تجارت از طریق راه آهن بین شرق آسیا و اروپا تنها ۳ تا ۳/۵ درصد از کل تجارت بین قاره‌ها را تشکیل می‌دهد. با این حال آن‌چه که پتانسیل بسیار بالایی برای کمربند اقتصادی جاده ابریشم به ارمان می‌آورد، سفر کوتاه‌تر است که می‌تواند در راه آهن‌های با سرعت بالا ساخته شود در حالی که حمل و نقل دریایی تقریباً ۲/۵ تا ۳ هفته طول می‌کشد، زمینی تنها ۱۵-۱۳ روز است. از طرفی با تجزیه و تحلیل جوانب مثبت و منفی انواع مختلف حمل و نقل در پایان، حمل و نقل از طریق زمین گران‌تر است. در نتیجه در حال حاضر این مسیر برای کالاهای گران قیمت‌تر و ارزشمندتر است که به کمترین کالاهای مصنوعی احتیاج دارند اما به سفر دریایی حساس هستند. گرچه اهمیت راه

آهن و بزرگراه‌های با سرعت بالا غیرقابل انکار است، اما حمل و نقل دریایی همچنان نقش اصلی را در ارتباط با حمل نقل با حجم بالا ایفا می‌کند. بنابراین، به لحاظ جهانی، جاده ابریشم دریایی اهمیت بیشتری از "کمربند اقتصادی" که قاره‌ها را در برمی‌گیرد دارد. "جاده" برای رفتن از سواحل چین به اروپا از طریق دریای جنوبی چین و اقیانوس هند در یک مسیر و دیگری از سواحل چین از طریق دریای جنوبی چین به جنوب اقیانوس آرام طراحی شده است. به عبارت دیگر "جاده" یک شبکه دریایی از بنادر و دیگر زیرساخت‌های ساحلی از جنوب و جنوب شرقی آسیا به شرق آفریقا و دریای مدیترانه شمالی است. جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ برای دو مسیر طراحی شده است: یکی از سواحل چین به اروپا از طریق دریای چین جنوبی و اقیانوس هند و دیگری از سواحل چین به منطقه اقیانوس آرام جنوبی از طریق دریای چین جنوبی [۲۴]. طبق گزارش کمیته ملی توسعه و اصلاحات چین (۲۰۱۵)، جاده ابریشم جدید براساس پنج اصل منشور سازمان ملل متحد است: احترام متقابل، عدم تعهد متقابل، عدم دخالت متقابل، برابری و منافع متقابل و همزیستی مسالمت آمیز. پس از چین، دومین منطقه مهم جاده ابریشم دریایی، جنوب شرقی آسیا است. برای شکستن تنگناهای ارتباطی، هدف ژئواستراتژیک چین بر پایه پروژه جاده ابریشم دریایی، تضمین کنترل چین بر مهمترین مسیرهای تجارت دریایی و واردات مواد اولیه خام است. جاده ابریشم دریایی از استان فوجو عبور می‌کند که در امتداد تنگه مالاکا قرار دارد و در اروپا به پایان می‌رسد. در حالی که اکثر موارد، مقصد اولیه جاده ابریشم دریایی از طریق کانال سوئز و مدیترانه اروپا می‌باشد باید اشاره کرد که جاده ابریشم دریایی نیز به کشورهای مختلف آفریقای شرقی مانند جیبوتی، کنیا، ماداگاسکار، موزامبیک و تانزانیا متصل می‌شود. این مسیر به‌عنوان یک ابزار اقتصادی برای تحریک رشد و نوسازی بنادر و زیرساخت کشورهای شرکت کننده در نظر گرفته شده است. این ابتکار هیچ اهداف سیاسی یا نظامی ندارد و اجرای برنامه صلح آمیز که روی ثروت روبه رشد چینی متمرکز است، همیشه مورد تاکید آن قرار گرفته است. این برنامه در واقع مبتنی بر یک رویکرد برد-برد است. ابتکار یک کمربند یک جاده به‌طور رسمی به یکی از استراتژی‌های ملی چین تبدیل شده است. کمربند اقتصادی جاده ابریشم به عنوان سه مسیری که چین را به اروپا (از طریق آسیای

مرکزی) خلیج فارس، دریای مدیترانه (از طریق آسیای غربی) و اقیانوس هند (از طریق جنوب آسیا) متصل می‌شود، پیش بینی شده است. هدف پروژه یک کمربند-یک جاده ایجاد بزرگترین مرکز جهان برای همکاری اقتصادی از جمله هماهنگی سیاست، همکاری تجاری و مالی و همکاری‌های اجتماعی و فرهنگی است. ابتکار کمربند و جاده یک پیشنهاد چینی است که هدف آن ارتقا همکاری صلح آمیز و توسعه مشترک در سراسر جهان است. همکاری تحت چارچوب این پروژه چیزی است که در آن همه کشورها، بزرگ یا کوچک، غنی یا فقیر می‌توانند بر پایه‌ای برابر با هم شرکت کنند. این همکاری عمومی، شفاف و باز است و منافع مثبت را برای صلح و توسعه جهانی به ارمغان می‌آورد و پروژه یک کمربند-یک جاده از طریق قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا گسترش می‌یابد. تفاوت اصلی بین جاده ابریشم دریایی و کمربند اقتصادی جاده ابریشم این است که مسیرهای حمل و نقل بین آسیا و اروپا در حال حاضر به شدت مورد استفاده قرار می‌گیرند. در حالی که حمل و نقل با قطار هنوز محدود است و هنوز به فاز سرعت بالا وارد نشده است. مهمتر از همه، برنامه‌های بندر و راه آهن به یکدیگر ارتباط داشته و تمایل به تحریک یکدیگر دارند. مسیرهای زمینی جاده ابریشم به اروپا از طریق آسیای مرکزی و خاورمیانه و مسیر دریایی از طریق تنگه مالاکا و کانال سوئز است که این دو مسیر می‌توانند نه تنها به عنوان مکمل یکدیگر، بلکه به ارتباطات راه آهن موجود بین چین و اروپا از طریق روسیه (در بلند مدت) و مسیرهای بالقوه جدید حمل و نقل از طریق قطب شمال تبدیل شوند [۷]. مسیر دریایی از جنوب چین آغاز می‌شود و از تنگه مالاکا میان مالزی و اندونزی می‌گذرد و به بندر کلکته در شرق هند می‌رود و پس از عبور از اقیانوس هند به قاره آفریقا و کشور کنیا وارد می‌شود. این مسیر با عبور از سریلانکا از طریق خلیج عدن و دریای سرخ به شاخ آفریقا می‌رود و از مسیر دریای سیاه به یونان و در نهایت به بندر ونیز می‌رسد و به جاده ابریشم در خشکی می‌پیوندد. جاده ابریشم دریایی چین را از طریق شهرهای بندری جنوب شرقی این کشور به ویتنام، اندونزی، هند، سریلانکا، آفریقای شرقی و آبراه سوئز به اروپا می‌رساند. [۱]. این مسیر کشورهای ویتنام، مالزی، اندونزی، سریلانکا، پاکستان، ترکیه، کنیا، یونان و ایتالیا را شامل می‌شود. مسیر دریایی جاده ابریشم همچنین می‌تواند از طریق ایران (خلیج فارس) به مسیر خشکی آن پیوندد.

نقشه ۱: جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱



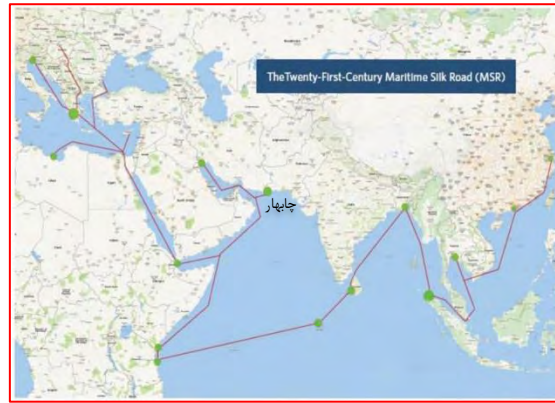
منبع: [۲۶].

۲- موقعیت ژئوپلیتیکی چابهار

منطقه آزاد چابهار به‌عنوان یکی از مهم‌ترین و استراتژیک‌ترین مناطق ایران به لحاظ اثرگذاری بر امنیت فضای ملی است. منطقه آزاد چابهار و اساس قراردادن آن به‌عنوان محور توسعه شرق فرصت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک بسیار بالایی را در اختیار جمهوری اسلامی ایران قرار داده است [۲۲]. از مجموع سه کریدور حمل و نقل جهانی که کارشناسان سازمان ملل برای این امر پیش بینی 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. 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، جابپور، حصیرآباد، کراچی و بن قاسم به چابهار می‌رسد [۹]. بندر چابهار آسان‌ترین و راهبردی‌ترین راه دسترسی به آب‌های آزاد برای شش کشور محاط در خشکی حوزه آسیای مرکزی است. این منطقه به وسیله 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 و قرار داشتن در خارج از خلیج فارس و همین‌طور عدم آسیب پذیری در مواقع بروز بحران، موقعیت استراتژیک خاص از دیگر ویژگی‌های چابهار است [۱۸]. منطقه آزاد چابهار یکی از مهم‌ترین و راهبردی‌ترین مناطق ایران به لحاظ اثرگذاری بر امنیت فضای ملی است. اساس قرار دادن این منطقه به‌عنوان محور توسعه شرق، فرصت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک بسیاری را در اختیار جمهوری اسلامی ایران قرار داده است که استفاده از قابلیت‌ها و ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی موجود، توسعه همه‌جانبه منطقه شرق

کشور به تصمیم‌ها و راهبردهای حکومتی، جمهوری اسلامی ایران را در معرض رسالتی بزرگ و خطیر قرار داده است [۲۲]. موقعیت لجستیکی بسیار مهم این بندر در دهانه خلیج چابهار که امکان دسترسی و بهره‌برداری همزمان از ساحل اقیانوسی و ساحل حاشیه خلیج فارس 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 نود درصد بازرگانی جهانی و شصت و پنج درصد از تجارت نفت از طریق دریا صورت می‌گیرد. در این راستا جمهوری اسلامی ایران با توجه به ملاحظات ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک این منطقه و در پرتو چشم اندازی 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 کشور خلق نماید. قرار گرفتن در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال-جنوب در نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای مرکزی و قفقاز از یک سو و آسیای جنوبی، جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حوزه خلیج فارس به‌عنوان یک مزیت برجسته برای ایران قلمداد می‌شود. به دلیل کوتاهی مسیر در کریدور شمال-جنوب و تجهیز امکانات و زیرساخت‌ها و فراهم آوردن امکانات و تسهیلات گسترده در بخش‌های مختلف حمل و نقل، مسیر ایران از جذابیت‌های فراوانی برای ترانزیت کالا برخوردار می‌باشد. بنادر شهید رجایی، امیرآباد و بندر انزلی از جایگاه ویژه‌ای در مسیر ترانزیتی کریدور شمال-جنوب برخوردار می‌باشد [۱۸].

نقشه ۲: موقعیت ژئوپلیتیکی چابهار در ابتکار یک کمربند-یک جاده چین



منبع: [۲۶].

۳- موقعیت اقتصادی و بازرگانی چابهار

با توجه به برخورداری کشور ایران از حدود ۲۰۰۰ کیلومتر مرز آبی با آب‌های آزاد بین‌المللی و تعدد همسایگان کشور که ایران را جز یکی از پر همسایه‌ترین کشورهای جهان قرار داده است، تعدادی از این کشورها محصور در خشکی بوده و برای ارتباط با سایر نقاط ناچار به عبور از کشور ثالث می‌باشند. قابلیت‌های ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران، این کشور را برجسته و بر اهمیت توسعه و فعال‌سازی محور ترانزیتی چابهار بیش از پیش می‌افزاید و

استفاده از این قابلیت‌ها را به صورت یک التزام ملی در توسعه بلند مدت و پایدار ضروری می‌سازد. بندر چابهار به دلیل موقعیت راهبردی که در نزدیک‌ترین راه دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی (افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان) به آب‌های آزاد است از اهمیت فراوانی برخوردار است. این منطقه به وسیله شبکه حمل و نقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای مرکزی (افغانستان) از شرق به پاکستان و از جنوب به اقیانوس هند اتصال می‌یابد [۱۸].

نقشه ۴: موقعیت سواحل جنوب ایران در اتصال مناطق ژئوپلیتیک پیرامونی



منبع: [۹].

۴- آمایش سرزمینی کلید رشد اقتصادی ایران در پروژه یک کمربندیک جاده

آمایش در ایران از دهه ۱۳۵۰ توسط کشور فرانسه آغاز شد و در آن، موقعیت ایران در کل منطقه و به خصوص بعد از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی مورد توجه قرار گرفت. در مطالعات قبلی که در ایران انجام گردیده است، پدیده عدم تعادل منطقه‌ای بسیار مورد توجه قرار گرفته و به‌عنوان یک یافته بزرگ شناخته شده است. عدم تعادل منطقه‌ای خود باعث عدم توسعه در کل کشور خواهد شد. از نظر جمعیتی کشور جمهوری اسلامی ایران یک تراکم بسیار بزرگی در مرکز و سمت غرب خود دارد و از لحاظ اقتصادی نیز تراکم بسیار زیادی در بخش دیگری از کشور وجود دارد و در مقابل سایر بخش‌های کشور عقب مانده است. در خصوص محور نفوذ، ایران دارای سه حالت است و سه محور را دارا است:

۱. محور نفوذ به سمت اروپا از طریق ترکیه.

۲. محور نفوذ زبان فارسی در شرق کشور.

۳. محور نفوذ فرهنگ اسلامی در غرب کشور.

یکی از راه‌های رفع مشکل عدم تعادل منطقه‌ای سر ریز نمودن جمعیت از جاهای متراکم به جاهای کم تراکم و به‌ویژه مناطق جنوب شرق کشور است. باید روی مزیت و جایگاه مرکزی و مزیت منطقه‌ای حساب ویژه‌ای نمود و محور شرقی را به محور غربی کشور متصل نمود، همچنین مزیت‌های زیربنایی کشور از سمت شرق به غرب کشور را به کارگیری نمود.

مراکز پیوندهایی که می‌توانند مزیت‌های ما را به هم متصل نمایند شهرهای تهران، مشهد، تبریز، اصفهان و شیراز هستند که توانایی لازم را جهت جابه‌جایی‌ها دارند. جمهوری اسلامی ایران جهت رفع مشکل عدم تعادل منطقه‌ای راهی جز اتصال راه‌های مواصلاتی جنوب به شبکه راه‌های حوزه آسیای مرکزی ندارد چرا که هم این کشورها را به آب‌های آزاد جنوب اتصال دهد و هم می‌تواند بر عدم تعادل منطقه‌ای خود در منطقه جنوب شرق غلبه نماید [۲۳].

تجزیه و تحلیل

اتصال بندر چابهار به جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ چین فرصت اقتصادی بسیار مناسبی را برای ایران ایجاد می‌کند، در سایر کریدورهای ترانزیتی پارامترهای سیاسی وزن زیادی دارد و بحث‌های ژئوپلیتیکی نیز اهمیت داشته‌اند. به همین دلیل، لزوماً انگیزه‌های اقتصادی به‌طور کامل برای آن‌ها وجود ندارد و لازم است تا کشورها هم‌ماه یک یا چند مسیر ترانزیتی را برای خود در نظر گیرند تا در مواقعی که با کشورهای همسایه خود در حمل و

نقل کالا و ترانزیت دچار مشکل شدند از آن‌ها استفاده کنند. از آنجایی که در حال حاضر ایران نیازمند جذب سرمایه برای پروژه‌های حمل و نقل خود است و برای این که بتواند سهم خود از ترانزیت بار در منطقه و در سطح جهانی را افزایش دهد، پیوستن به جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ چین برای ایران بسیار اهمیت دارد. ایران برای سرمایه‌گذاری و پیوستن به جاده ابریشم جدید توان مالی لازم را ندارد، اما خود چینی‌ها صندوقی که از چندین بانک تشکیل شده ایجاد کرده‌اند تا در شبکه‌های حمل و نقلی کشورهایی که توان مالی کافی ندارند برای پیوستن به جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ سرمایه‌گذاری کنند. در صورت ورود ایران به توافق‌های مربوط به پروژه یک کمربند-یک جاده و مسیرهایی که قرار است از این کریدور عبور کنند، چینی‌ها آمادگی سرمایه‌گذاری در ایران را دارند و نیازی به سرمایه‌گذاری داخلی نیست. از سویی دیگر رقابت چین و هند در بسیاری از حوزه‌ها و همچنین همکاری ایران با هند در پروژه‌های بزرگ ترانزیتی به‌خصوص در بندر چابهار می‌تواند این کشور را در موقعیتی رقابت آمیز با این پروژه قرار دهد. بندر چابهار می‌تواند به‌عنوان پلی میان کشورهای عضو «ا.ک.و» و «آ.سه.آن» و سایر کشورهای جهان برای تولید، صادرات، مبادله و ترانزیت کالا باشد. علاوه بر این چابهار می‌تواند کلید توسعه شرق کشور باشد و با اجرایی شدن محور ترانزیتی شرق کشور جغرافیای اقتصادی و تجاری این مناطق را دچار تحول نموده و درآمد‌های زیادی را عاید کشور می‌نماید. همچنین فعالیت‌های غیر رسمی، قاچاق و ناامنی را به فعالیت‌های اقتصادی و تجاری تبدیل نموده و باعث شکوفایی اقتصاد، توسعه و امنیت پایدار شود. در سطح استراتژیک جمهوری اسلامی ایران «پروژه یک کمربند-یک جاده و مسیر بحری آن یعنی جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱» را به‌عنوان فرصتی مهم برای بازسازی اقتصادی و ارتقای نقش و جایگاه خود در اقتصاد جهانی تلقی می‌کند و چین نیز بر همکاری با ایران تاکید می‌ورزد. اما در سطح بروکراتیک دو کشور به شدت نیازمند نیل به درکی مشترک از منافع متقابل این طرح و نیز راهکارهای تحقق این منافع در قالب اولویت‌های همکاری‌های خود هستند. در صورت اجرایی شدن این پروژه از طریق گسترش زیر ساخت‌ها و مبادلات تجاری و فرهنگی آن در منطقه و کمک به توسعه و امنیت در کشورهای معبر، ظرفیت تامین منافع اقتصادی و ژئوپلیتیکی ایران را هم در سطح ملی و هم در سطح منطقه‌ای دارا خواهد بود. جمهوری اسلامی ایران به دلیل موقعیت استراتژیکی خود، از قدیم جز حلقه‌های اصلی جاده ابریشم قرار داشته است و در طرح جاده ابریشم خشکی نیز در کانون توجه قرار دارد ولی در مسیر دریایی این پروژه موقعیت و قابلیت‌های عالی جغرافیایی ایران نادیده گرفته شده است و باید گفت که کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق ایران در پروژه یک کمربند-یک جاده می‌تواند دارای

است این ظرفیت‌ها را از دست ما خارج کند و رقبای ژئوپلیتیکی در منطقه کاری کنند که جمهوری اسلامی ایران نتواند از این ظرفیت در راستای منافع ملی استفاده کند.

تشکر و قدردانی: نویسندگان برخورد لازم می‌دانند از معاونت پژوهشی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات به واسطه حمایت‌های مادی و معنوی همچنین داوران و متخصصین که با همکاری و ارائه نظرات ارزشمند خود موجب غنای پژوهش حاضر شدند صمیمانه تقدیر و تشکر نمایند.

تاییدیه‌های اخلاقی، تعارض منافع: موردی توسط نویسندگان گزارش نشده است.

سهم نویسندگان و منابع مالی/حمایت‌ها: مقاله فوق مستخرجه از رساله دکتری دانشجوی محسن عابدینی و تحت عنوان «تاثیر ژئوپلیتیکی پروژه یک کمربند-یک راه چین بر توسعه و امنیت کشورهای معبر (مورد ایران)» که با راهنمایی اساتید دکتر زیبار قربان نژاد و دکتر عبدالرضا فرجی راد و همچنین استاد مشاور دکتر محمد اخباری نگارش شده است.

منابع:

۱. احمدیان امیر، صالحی دولت آباد و صالحی روح الله (۱۳۹۷). طرح راه ابریشم چین جدید (اهداف، موانع و چالش‌ها). مطالعات روابط بین الملل، زمستان ۲۰۱۵، شماره ۳۶.
۲. حافظ نیا محمد (۱۳۸۵). اصول و مبانی ژئوپلیتیک. مشهد، انتشارات موسسه تحقیقات امیرکبیر.
۳. حافظ نیا محمدرضا (۱۳۸۱). جغرافیای سیاسی ایران. انتشارات سمت، تهران.
۴. حافظ نیا محمدرضا و رومینا ابراهیم (۱۳۸۴). تجزیه و تحلیل ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی سواحل جنوب شرقی ایران مطابق با منافع ملی. مجله جغرافیا و توسعه، شماره ۳، ۲۰-۵.
۵. حافظ نیا محمد رضا (۱۳۸۵). اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، جلد نخست، تهران: انتشارات پاپلی.
۶. حافظ نیا محمد رضا (۱۳۹۰). اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک. تهران: انتشارات سمت.
۷. جوادیان عباس (۱۳۹۷). احیای جاده ابریشم و موازنه سازی چین با ایالات متحده آمریکا. پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه خوارزمی.
۸. روشندل جلیل و سیف زاده حسن (۱۳۸۲). درگیری‌های ساختاری در منطقه خلیج فارس. مرکز تحقیقات علمی.
۹. زرقانی سید هادی و احمدی ابراهیم (۱۳۹۵). تحلیل نقش و موقعیت بندر چابهار در وابستگی‌های ژئوپلیتیک هند. اولین کنفرانس انجمن جغرافیایی و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران. زاهدان، ۱۳-۱۰.
۱۰. زرقانی سید هادی و حجی پناه نرگس (۱۳۹۵). نقش و جایگاه کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرقی ایران در طرح‌های احیای جاده

نقش و جایگاه مهمی باشد که اولاً این سواحل می‌تواند جز حلقه‌های اصلی مسیر دریایی قرارگیرد و ثانیاً توجه به موقعیت منحصر به فرد ایران در بین دو مسیر خشکی و دریایی این پروژه می‌تواند مهم ترین مسیر برای اتصال مسیر خشکی و دریایی و استفاده از هر دو مسیر باشد. کاهش انزوای ژئواکونومیک، امکان اتصال ایران به زنجیره ارزش اروپایی و آسیایی، ایجاد اتصالات زیرساختی میان ایران و کشورهای کلیدی اوراسیا، کاهش شکاف در حوزه زیرساختی، تقویت زیرساخت‌ها برای کاهش تحریم پذیری، تعریف کشور در یک مجموعه بین المللی و کاهش هراس از قدرت یابی کشور از دیگر نقاط مثبت و فرصت‌های مهم اتصال به این پروژه‌های مهم و بین المللی می‌باشد.

نتیجه گیری

بندر چابهار دارای موقعیت ژئوپلیتیکی خاصی است که از جمله می‌توان به قرار گرفتن در کنار آب‌راه‌های بین المللی، مهمترین بندر اقیانوسی ایران، سواحل مناسب جهت پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس پیما، خارج بودن از منطقه خلیج فارس و تنگه هرمز، دسترسی به راه‌های زمینی که نزدیک ترین مسیر به کشورهای آسیای مرکزی و اوراسیا است اشاره نمود. با برنامه ریزی صحیح، دیپلماسی فعال و انعقاد تفاهم نامه‌های بین المللی می‌توان به وسیله چابهار جاده دریایی ابریشم (مسیر بحری) را به کمربند اقتصادی ابریشم (مسیر بری) متصل نمود و همچنین به کریدور بین المللی شمال- جنوب متصل شد که باعث می‌گردد چابهار به‌عنوان پلی میان کشورهای آسیای مرکزی، اکو و اوراسیا مطرح گردد. علاوه بر این چابهار می‌تواند عامل توسعه جنوب شرق کشور باشد که در این راستا لازم است دولتمردان توجه ویژه‌ای به گسترش و توسعه بندر راهبردی چابهار داشته باشند و اتصال به مسیر دریایی ابتکار جاده ابریشم جدید، اتصال بندر چابهار به راه آهن سراسری ایران، احداث خط آهن چابهار، مشهد، سرخس به منظور ترانزیت به ترکمنستان، توسعه و تجهیز فرودگاه بین المللی چابهار و تقویت زیرساخت‌های این بندر را در اولویت‌های خود قرار دهند. عدم درک درست مقامات و مسئولین دولتی دو کشور ایران و چین نسبت به اهمیت استراتژیکی سواحل مکران و چابهار باعث شده است که ارزش ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی این منطقه از کشور نادیده گرفته شود و این سرمایه ارزشمند فرآوری خوبی برای ما نداشته باشد و به‌ویژه این که منطقه جنوب شرق، سواحل مکران و پس کرانه‌های آن در اقیانوس هند در واقع موتور محرکه توسعه ایران در قرن ۲۱ خواهد بود و این ظرفیت‌های بسیار بالایی دارد. سرگذشت ایران اگر در گذشته در خوزستان و هم اکنون در بوشهر و هرمزگان رقم می‌خورد، فردا در سواحل مکران رقم خواهد خورد. عدم درک جایگاه ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی بندر چابهار ممکن

۱۸. عزتی عزت الله و شکری شمس الدین (۱۳۹۱). بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال-جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای همجوار. فصلنامه جغرافیایی سرزمین، سال نهم، شماره ۳۶.
۱۹. فرجی راد عبدالرضا و خیری سهیل (۱۳۹۲). بررسی علل عدم تشکیل همگرایی پویا و پایدار در آسیای مرکزی. فصلنامه ژئوپلیتیک، دوره ۹، شماره ۳، ۱۱۶-۸۴.
۲۰. قرونه اسماعیل (۱۳۹۷). پروژه جاده ابریشم و تاثیر آن بر امنیت ملی ایران با تاکید بر امنیت اقتصادی. دانشگاه خوارزمی، تهران.
۲۱. مجدی حسن و توماج یحیی (۱۳۹۶). شناسایی و اولویت بندی عوامل اثرگذار بر ترغیب شرکت‌ها به صادرات از بندر. فصلنامه صنعت حمل و نقل دریایی، دوره ۳، شماره ۳، صفحه: ۳۵ تا ۴۲.
۲۲. محرابی علیرضا و امیری هاشم (۱۳۹۲). نقش عوامل سیاسی-امنیتی در توسعه منطقه آزاد چابهار. فصلنامه ژئوپلیتیک، سال ۹، شماره ۲۲، ۱۴۰-۱۶۵.
۲۳. مطوف شریف (۱۳۹۸). کنفرانس تخصصی یک کمربند-یک راه، انجمن آمایش سرزمین ایران، تهران.
۲۴. ملکی عباس و رئوفی مجید (۱۳۹۵). راه ابریشم جدید؛ یک کمربند-یک جاده، نظریه چینی‌ها برای راهی از محدودیت‌های استراتژیکی. تهران. انتشارات ابرار معاصر.
۲۵. Funaiole and Hillman (2018). China's maritime silk initiative -Iber china .
۲۶. <https://www.chinadiscovery.comchina-silk-road-tourmaps.htm>
- ابریشم. همایش پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی فرآوری پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق کشور، تهران، وزارت کشور.
۱۱. زین العابدین یوسف و کارساز آنام (۱۳۸۹). جایگاه موقعیت جغرافیایی در نظریه‌های ژئوپلیتیک. فصلنامه نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، شماره ۹.
۱۲. سیاره جعفر و عیدانی میلاد (۱۳۹۵). تحلیل محیط درونی و بیرونی بندر چابهار از دیدگاه مشتریان. صنعت حمل و نقل دریایی، دوره ۲، شماره ۴، از صفحات ۶۴-۷۲.
۱۳. صباغی احمد رضا (۱۳۸۶). عدم تخصیص بودجه لازم پاشنه آشیل حمل و نقل جاده‌ای. ماهنامه صنعت حمل و نقل، سال ۳۶، شماره ۵۹.
۱۴. صفارزاده محمود، عزیز آبادی ابراهیم، حمیدی حمید و شهبا محمد علی (۱۳۸۵). حمل و نقل دریایی. انتشارات اسرار دانش.
۱۵. قیاسی فیروز (۱۳۸۰). بررسی آثار اقتصادی محور ترانزیتی ایران-عراق-سوریه-عربستان. پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علم و صنعت، تهران.
۱۶. عابدینی محسن (۱۳۹۹). تاثیر ژئوپلیتیکی یک پروژه یک کمربند-یک راه چین بر توسعه و امنیت کشورهای معبر. رساله دکتری. دانشگاه آزاد اسلامی، تهران.
۱۷. عزتی عزت الله (۱۳۷۷). ژئوپلیتیک. تهران، انتشارات سمت.