

قلمرو گستره جنوب خاوری ایران در مناسبات پساتحریم با تأکید بر بندر چابهار

مراد کاویانی‌راد^۱، حسن سعادت‌تی جعفرآبادی^۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۴/۹

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۹/۳۰

چکیده

قلمرو، بنیادی‌ترین دانش‌واژه جغرافیای سیاسی یا ژئوپلیتیک است که شناسه و کارکرد آن، تابع بایسته‌های زمانی و مکانی در قالب متغیرهای اقتصادی، نظامی، سیاسی، فرهنگی و فناوری برشماری می‌شود. از زمان فروپاشی شوروی مناسبات ژئوپلیتیک در مقیاس جهانی، سرشتی ژئواکونومیک‌محور یافته است؛ بدین معنا که کارکرد اقتصادی مکان‌هاست که به آنها وزن ژئوپلیتیک بخشیده است. از این رو، پرسش متن پیش‌رو بر این اساس مطرح می‌شود که قلمرو گستره جنوب شرق ایران در مناسبات جهانی؛ به‌ویژه در دوران پساتحریم چگونه است؟ پژوهش حاضر بر این فرضیه استوار است که جنوب خاوری ایران؛ به‌ویژه بندر چابهار توانش‌هایی در حوزه ترابری و بندرگاهی دارد که در صورت سرمایه‌گذاری و تقویت زیرساخت‌ها، به کارکرد آن مقیاسی جهانی خواهد بخشید؛ به‌گونه‌ای که حتی امروزه به‌رغم برج بودن برخی از تحریم‌ها، در کانون توجه قدرت‌های منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای قرار دارد. داده‌های مورد نیاز پژوهش به روش کتابخانه‌ای گردآوری شده است و روش شناسی حاکم بر آن، سرشتی توصیفی-تحلیلی دارد. نتیجه پژوهش نشان داد که نیاز فزاینده دو کشور هند و چین، با اقتصادی پویا به انرژی و بازار فروش کالا، توجه آنها را به حضور در مکان‌های راهبردی جهان برانگیخته است. در این میان، جنوب شرق ایران؛ به‌ویژه بندر چابهار در این مناسبات ژئواکونومیک، وزن ژئوپلیتیک ویژه‌ای یافته است؛ به‌گونه‌ای که این بندر در کانون توجه کشورهای هند، چین و افغانستان قرار گرفته و انتقال انرژی کشورمان به چین و پاکستان از جنوب شرق کشور، رقابت این دو کشور را در قالب سرمایه‌گذاری و سفر متعدد هیات‌های دیپلماتیک هندی، افغانی و چینی به ایران در پی داشته است که در آینده نزدیک نیز افزایش خواهد یافت.

واژه‌های کلیدی: قلمرو، قلمرو گستره، پساتحریم، هند، ایران، چابهار

۱. دانشیار گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم جغرافیایی دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران

۲. نویسنده مسؤل، دکتری جغرافیای سیاسی دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران Saadati64@yahoo.com

۱. مقدمه

قلمرو، بنیادی‌ترین گزاره جغرافیای سیاسی است و معمولاً به بخشی از سطح زمین اطلاق می‌شود که یک گروه ویژه یا موجودیت سیاسی مدعی مالکیت آن باشد (Dahlman & Renwick, 2014:599). از منظر جغرافیای سیاسی، واژه قلمرو ناظر بر محدوده جغرافیایی است که برخلاف سرزمین که ثابت دارد و دارای شناسایی بین‌المللی است، دچار قبض و بسط می‌شود و به عبارتی شناور است. از این رو، قلمرو کشورها تابعی است از وزن ژئوپلیتیک آنها و کشورها به فراخور وزن ژئوپلیتیک، به قدرت‌های جهانی، منطقه‌ای و ملی تقسیم‌بندی می‌شوند. داده‌های تاریخی یک‌صد سال اخیر، به پژوهشگران و کارگزاران ایرانی آموخته است که امنیت و ثبات ایران در تعامل و همکاری با قدرت‌های جهانی و منطقه‌ای نهفته است. دست‌کم در مقیاس منطقه‌ای، وزن و موقعیت ژئوپلیتیک کشورمان نیز به‌گونه‌ای است که عملیاتی شدن هرگونه برنامه برای برقراری صلح و ثبات منطقه‌ای، بدون حضور ایران، از پیش محکوم به شکست است. بر همین پایه، تحریم‌های هسته‌ای و سیاست منزوی سازی ایران از زمان وضع تاکنون، هزینه‌های هنگفتی برای همه بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در پی داشته است.

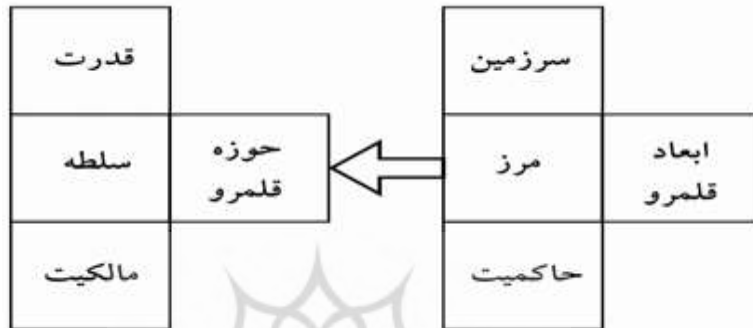
توافقنامه هسته‌ای ایران با ۵+۱، بار دیگر ایران را در کانون مناسبات سیاسی، این بار در حوزه ژئواکونومیک وارد کرده است که بازیگران اصلی آن چین و هند هستند و در آینده نزدیک نیز شمار بازیگران بیشتر و منطقه عملیاتی آنها پهناورتر خواهد بود. مقاله حاضر، بر این فرضیه استوار است که جنوب خاوری ایران؛ به‌ویژه بندر چابهار، توانش‌هایی در حوزه ترابری و بندرگاهی دارد که در صورت سرمایه‌گذاری و تقویت زیرساخت‌ها، به کارکرد آن مقیاسی جهانی خواهد بخشید؛ به‌گونه‌ای که حتی امروزه به‌رغم برجا بودن برخی از تحریم‌ها در کانون توجه قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای قرار دارد.

داده‌های مورد نیاز پژوهش حاضر، به روش کتابخانه‌ای گردآوری شده است و روش‌شناسی حاکم بر آن سرشتی توصیفی-تحلیلی دارد.

۲. بنیادهای نظری پژوهش

۱-۲. **قلمرو:** واژه قلمرو^۱ ترکیبی از نام (قلم) و فعل امر (رو) و به معنای اسم ظرف (مکان) است؛ یعنی محل روان بودن قلم کسی و قلمرو به معنای ملک مطیع است (لغتنامه دهخدا، ۱۳۹۲) و در عرف، نشان‌دهنده محدوده مالکیت و حاکمیت یک واحد اکولوژیک بر یک محدوده جغرافیایی در شکل زمین و منابع مادی آن است (Storey, 2009).
۳. به بیان دیگر، واژه قلمرو ناظر به فضای محدود شده‌ای است که افراد و گروه‌ها از آن به‌عنوان محدوده اختصاصی استفاده و دفاع می‌کنند. از این‌رو، قلمرو کشور عبارت است از سرزمینی (اعم از زیرزمین، آب‌های داخلی و هم‌مرز، فضای هوایی و برخی منابع دریایی نزدیک سواحل این سرزمین) که حکومت مدعی مالکیت آن است و کشورهای دیگر نیز این ادعا را به رسمیت می‌شناسند (Brownlie, 1998: 124). در سطح کره زمین نواحی متفاوتی وجود دارد که موقعیت و کارکرد قلمرو این نواحی راهبرد پایش (کنترل) آن محدوده را گریزناپذیر می‌کند (Sack, 1986: 15). این پایش اغلب زمینه‌گش ساکنان را در قالب همزیستی، هم‌وردی و کشمکش (از مقیاس خرد تا کلان) فراهم کرده است. در جغرافیای سیاسی سه مفهوم سرزمین، مرز و حاکمیت برای شکل‌دهی به قلمرو رابطه نزدیکی دارند. بر این اساس، قلمرو فضای متأثر از قدرت، سلطه و مالکیت است (Jones Et al., 2004: 175) و شدت نفوذ قدرت، سلطه و مالکیت تابع شاخصه‌های وزن مکانی، مانند: پهناوری، میزان و تنوع منابع طبیعی، شکل (گرد،

چندپاره (...)، موقعیت آفندی، پدافندی، راهبردی، گذرگاهی، فضای کارآزمایی، عمق راهبردی و... است (Glassner, 1993: 120).

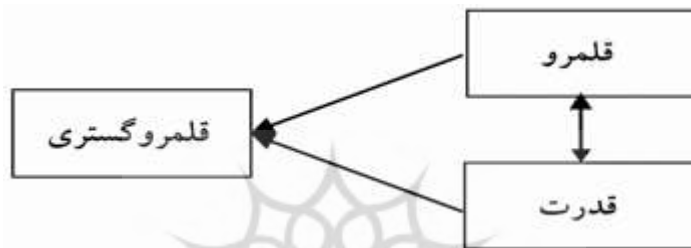


شکل ۱: اجزا و مؤلفه‌های قلمرو (کاوینانی راد، ۱۳۹۲: ۴۶)

۲-۲. قلمروگستری: از آنجا که قلمروخواهی کوشش و زمینه‌ای برای ساخت قلمرو و قلمروگستری است، بنابراین، این امر مستلزم روش‌ها و ابزارهای متعددی است که طی زمان تکامل یافته‌اند و امروزه، بسیاری از آنها ماهیتی نرم‌افزاری دارند. با این حال، کنشگران و بازیگران سیاسی برای قلمروخواهی الزاماً نیازمند پایش کامل و به‌دست آوردن سرزمین نیستند؛ بلکه نفوذ بر اذهان عمومی و کنشگران سیاسی و کنترل آنها نیز آن سرزمین را به قلمروشان تبدیل می‌کند. به همین دلیل، دانشمندان معتقدند قلمروگستری و گونه‌های مختلف ابراز آن، وسیله‌ای برای نیل به هدفی مشخص است (مویر، ۱۳۷۹: ۱۷). قلمروگستری گاه مانند ادامه بقا، سلطه سیاسی یا بیگانه‌ستیزی شناخته می‌شود (مویر، ۱۳۷۹: ۱۸) و با رویکردی بهره‌کشانه و بی‌پروایانه نسبت به حقوق اکولوژیک دیگر موجودیت‌های انسانی همراه است؛ به این معنا که برخی دولت‌ها همواره درصدد بوده‌اند از راه‌های مختلف، محدوده قلمروشان را گسترش دهند. این پدیده زمانی رخ می‌دهد که نخبگان

قلمرو گستری جنوب خاوری ایران در مناسبات پسا تحریم... / ۱۵۵

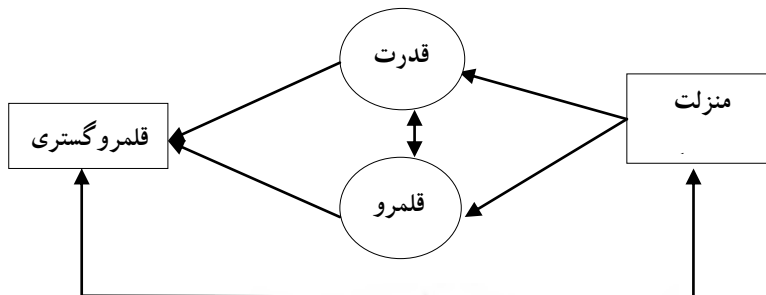
حاکم نتیجه بگیرند که فضای اختصاص یافته نمی‌تواند نیازهای کنونی و آینده ساکنان (مردم) و فعالیت‌های ضروری آنها را تأمین کند. در چنین وضعی، قلمروخواهی ماهیت توسعه طلبانه می‌یابد و «به کوشش برای دستیابی به ابزارهایی برای گسترش فضای بیشتر می‌انجامد» (بلاکسل، ۱۳۸۹: ۳۸).



شکل ۲: تأثیر قلمرو و قدرت بر قلمرو گستری (حافظ نیا و کاویانی راد، ۱۳۹۳: ۴۷)

۲-۳. **ژئوپلیتیک:** ژئوپلیتیک؛ یعنی توجیه و تفهیم موضوع‌های مربوط به سیاست، با توجه به داده‌های جغرافیایی (Gonlubol, 1978: 100). واژه ژئوپلیتیک به‌عنوان دانش عدم انطباق دو الگوی فضایی عرضه و تقاضای منابع حیاتی و زیستی بشر، همانند: آب، غذا، انرژی، فلزات، تولیدات صنعتی، علم و فناوری و غیره، که هر یک در سطح کره زمین، الگوی پخش و پراکندگی خاص خود را دارند و پراکنش نامتعادل آنها ویژگی اصلی همه این الگوها در سطح زمین است. از سویی، الگوی پخش جمعیت به‌عنوان سرچشمه تقاضای منابع نیز در سطح زمین نامتعادل است و از همه مهم‌تر اینکه جمعیت سطح زمین افزون بر عدم تعادل در پراکندگی، از نظر تفاوت سطح توسعه، الگو و سبک زندگی نیز به‌شدت ناهمگون است. این الگوی پخش کمی، همراه با تفاوت سطح زندگی، الگوی نامتعادل تقاضا را برای منابع ایجاد می‌کند. این وضعیت؛ یعنی عدم انطباق دو الگوی عرضه و

تقاضای منابع، به‌طور کلی در جهان منشاء الگوهایی از روابط میان دولت‌ها یا عرضه‌کنندگان از سویی و تقاضاکنندگان از سوی دیگر شده است.



شکل ۳: مدل مفهومی تحقیق (نگارندگان)

۳. محیط‌شناسی پژوهش

جنوب خاوری ایران عمدتاً ناظر بر گستره استان سیستان و بلوچستان است که نزدیک به ۱۱/۵ درصد از خاک کشور را به‌خود اختصاص داده و به‌عنوان پهناورترین استان کشور شناخته می‌شود. این استان از شرق با کشور پاکستان ۹۰۰ کیلومتر و با کشور افغانستان ۳۰۰ کیلومتر مرز مشترک دارد. همچنین، از شمال و شمال غربی با استان خراسان جنوبی به طول ۱۹۰ کیلومتر و از جنوب با دریای عمان به طول تقریبی ۲۷۰ کیلومتر هم‌مرز است (نقشه ۱).

شهرستان چابهار با مساحتی حدود ۱۷۱۵۵ کیلومتر مربع در منتهالیه جنوب خاوری ایران در کنار دریای عمان و اقیانوس هند قرار گرفته است (سالنامه آماری استان سیستان و بلوچستان، ۱۳۹۲). این استان در بسیاری از آمارها و شناسه‌های فرهنگی و اقتصادی در سنجش با دیگر استان‌های کشور ضعیف‌ترین است؛ بدین مفهوم که ضعف توانش‌های محیطی استان، دورافتادگی جغرافیایی نسبت به مرکز، همسایگی با نواحی بحرانی دو کشور

موارد برشماری شده، سبب پیدایش جریان‌های ناحیه‌گرای مذهبی با منشاء تروریستی شده که هر از گاهی، امنیت این بخش از کشور را متأثر می‌کنند. ناحیه‌گرایی که خود برآیند درهم‌تنیدگی مقیاس‌های مختلف هم‌اوردی‌های منطقه‌ای، همسایگی با دو کشور بحران‌زده و تروریست‌پرور افغانستان و پاکستان، توسعه‌نیافتگی اقتصادی و عوامل دیگری که در اینجا نمی‌گنجد، بوده است؛ به‌گونه‌ای که اخبار گزارش‌های مربوط به این بخش، بسامد رسانه‌ای بالایی داشته و زمینه ذهنیت نادرست نسبت به توانمندی‌های تاریخی، طبیعی، فرهنگی و راهبردی استان شده است. توانش‌هایی که در صورت اجرایی شدن، توسعه و ثبات شرق کشور را در پی خواهند داشت و آن را به‌عنوان جایگاه یک ناحیه پویای ژئواکونومیک برمی‌خیزانند و در کلیت خود، به افزایش وزن و منزلت ژئوپلیتیک کشور می‌انجامد.

۴. یافته‌های پژوهش

۴-۱. **بندر چابهار:** یگانه بندر اقیانوسی ایران است که در جنوب خاوری استان سیستان و بلوچستان و در کرانه دریای عمان و اقیانوس هند قرار دارد. موقعیت جغرافیایی و راهبردی این بندر در قالب امکان پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما در مسیر کریدور بازرگانی شمال - جنوب، دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد، قرار داشتن در بیرون از منطقه پُرتنش خلیج فارس و در عین حال، همسایگی با این منطقه ژئوپلیتیک و آسیب‌ناپذیری در هنگامه‌های بروز بحران‌های دریایی - اقیانوسی، موقعیت راهبردی برای ایجاد گذرگاه ارتباطی با کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان، آن را در کانون توجه قدرت‌های اقتصادی دنیا قرار داده است. توانش‌های یاد شده، ایران را بر آن داشته است که در قالب ساخت اسکله، افزایش گنجایش بارگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما، ساخت راه‌آهن به سوی آسیای مرکزی و ساخت فرودگاه بین‌المللی، آن را جاذب سرمایه‌گذاری برای کشورهای مختلف

قلمرو گستره جنوب خاوری ایران در مناسبات پسا تحریم... / ۱۵۹

کند. موقعیت گذرگاهی بندر چابهار، آنگاه آشکار می‌شود که کریدور شمال - جنوب راه‌اندازی شود؛ کریدوری که مناسب‌ترین گزینه برای پیوند تجاری آسیا و اروپاست. در سال ۱۹۹۳ وزرای ترابری کشورهای اروپایی در نشست کمیسیون اروپایی هلسنکی، مسیر کریدور شمال- جنوب^۱ را برای پیوند تجاری قاره‌های آسیا و اروپا معرفی کردند که ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه از طریق ایران با کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب شرقی آسیا را برقرار می‌کند. این کریدور افزون بر برقراری پیوند تجاری و ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، منطقه اسکاندیناوی و روسیه با دیگر کشورهای اروپایی از طریق گذر از ایران و استفاده از بنادر کشورمان در کرانه اقیانوس هند تا حوزه اقیانوس هند و کشورهای جنوب شرقی آسیا کشیده می‌شود.

داده‌های موجود، گویای آن است که با استفاده از مسیر این کریدور، شمار زیادی از کشورهای آسیایی و اروپایی می‌توانند به داد و ستد کالاهای تجاری بپردازند. امروزه صاحبان کالا و بازرگانان حوزه خلیج فارس و اقیانوس هند برای ارسال کالا به اروپای مرکزی، شمال اروپا و روسیه، عموماً از مسیر دریا و آب‌های آزاد استفاده می‌کنند؛ بدین معنا که ترابری کالاها از طریق اقیانوس هند، دریای عمان، خلیج عدن، دریای سرخ و آبراه سوئز به دریای مدیترانه راه می‌یابد. کالاهایی که مقصد پایانی آنها جنوب روسیه و اوکراین است، از راه دریای سیاه به بندر اودسا و کالاهایی که خاستگاه آنها اروپای شمالی و شمال روسیه است، با گذر از تنگه جبل الطارق، اقیانوس اطلس، دریای مانس و دریای بالتیک به شمال اروپا، هلسنکی و یا بندر سن پترزبورگ انتقال می‌یابند. این مسیر ترابری برای تبادل کالاهای تجاری میان کشورهای حوزه اقیانوس هند و شمال اروپا، راهی زمان‌بر و پرهزینه است. بر این پایه، استفاده از کریدور شمال - جنوب می‌تواند به صرفه‌جویی کلانی در

زمان و هزینه ترابری کالا میان این کشورها بینجامد؛ بدین معنا که کشورهای آسیایی و اروپایی می‌توانند در مسیر کریدور شمال - جنوب، کالاهای خود را با شتابی حدود دو برابر در مقایسه با مسیر آبراه سوئز داد و ستد کنند (نقشه ۲) که بر پایه برآوردهای موجود در سنجش با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان، تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر است. این امر با توجه به کشورهای خشکی‌بست (محصور در خشکی) منطقه آسیای مرکزی و شکل‌گیری بازارهای جدید جهانی در حوزه اقیانوس هند و خلیج فارس، برای هر دو قاره آسیا و اروپا اهمیت راهبردی دارد. کریدور شمال - جنوب که بخش مهمی از آن از خاک ایران می‌گذرد، مهم‌ترین و مناسب‌ترین حلقه ترانزیت کالا میان آسیا و اروپاست. این کریدور از حوزه اقیانوس هند (بندر بمبئی) آغاز می‌شود و از راه دریا به بندر چابهار در خاور دریای عمان می‌پیوندد. در خاک ایران نیز کالاها به وسیله ترابری جاده‌ای و یا ریلی به بنادر شمال کشور (بندر انزلی و بندر امیرآباد) انتقال می‌یابند (دهقان و کاظمی، ۱۳۹۰: ۱۱۸) و سپس از راه دریای خزر به بنادر آستاراخان و لاگان روسیه حمل می‌شوند.



نقشه ۲: کریدور شمال - جنوب

(منبع: <http://www.pmo.ir>)

با تکمیل راه آهن قزوین - آستارا در ایران، امکان دسترسی جاده‌ای و ریلی به کشورهای منطقه قفقاز و روسیه نیز فراهم می‌شود. چنانکه اشاره شد، هزینه حمل کالاهای ترانزیتی میان کشورهای حوزه اقیانوس هند و شمال اروپا از مسیر کریدور شمال - جنوب نسبت به مسیرهای سنتی موجود ارزان‌تر است و کشورهای جنوب شرقی آسیا، آسیای مرکزی، جنوب باختری آسیا، حوزه اقیانوس هند و خلیج فارس و نیز شمال اروپا با پیوستن به کریدور ترابری بین‌المللی شمال - جنوب که از جمله کریدورهای چندمنظوره است، می‌توانند از مزایای آن در ترابری سریع و ارزان کالاهای خود میان آسیا و اروپا استفاده کنند. از مزایای مهم این کریدور، وجود پیوستگاه‌های متعددی است که با کریدورهای مختلف میان آسیای مرکزی و اروپا؛ از جمله تراسکا و آلتید دارد. در صورت فعال شدن تمام حلقه‌های این زنجیره، انتقال بارگنج (کانتینر) از بندر بمبئی به مسکو

حدود یک ماه زمان نیاز دارد؛ درحالی که ترانزیت بارگنجی مشابه از آبراه سوئز و دریای بالتیک افزایش ۲۰ درصدی هزینه ترابری را در پی دارد. در نتیجه، این منطقه طی چند سال اخیر عرصه حضور و نقش‌آفرینی قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در قالب مناسبات اقتصادی؛ به‌ویژه در بخش بازار فروش و امنیت انرژی بوده است که در این میان، هیأت‌های دیپلماتیک هندی علاقه فزاینده‌ای نشان داده و خواستار شتاب در همکاری‌ها؛ به‌ویژه برای دستیابی به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان بوده‌اند. در این میان، بندر چابهار برای هند وزن ژئوپلیتیک بالایی دارد؛ شناسه‌هایی که بی‌گمان تحولات اقتصادی جنوب شرق ایران را در پیوند با رقابت با دو قدرت اقتصاد جهانی قرار خواهد داد. از سوی دیگر، نیاز فزاینده چین به انرژی و کوشش برای رساندن آن به خاور این کشور، وابستگی این کشور به انرژی خلیج فارس؛ به‌ویژه ایران را در پی خواهد داشت که از طریق لوله معروف صلح تأمین خواهد شد. البته، این اقدامات نیازمند سرمایه‌گذاری کلان در امور زیربنایی در حوزه بندری، راه و فرودگاه است. جاذبه‌های یاد شده و علائق و منافع دهلی در جنوب شرق کشور هفته پایانی مرداد ماه ۱۳۹۴ بنیاد گفتگوهای سفر وزیر خارجه کشورمان با مقامات هندی؛ از جمله نخست‌وزیر، وزیر امور خارجه و وزیر کشتیرانی و ترابری قرار گرفت (Fabian, 2016:1). به دیگر سخن، از این پس، توسعه شرق ایران در پیوند با رقابت این دو قدرت جهانی، جهت و معنا خواهد یافت که در ادامه، بررسی و تحلیل خواهد شد.

۴-۲. هند و بندر چابهار: اقتصاد هند چهارمین اقتصاد بزرگ جهان است که به‌رغم رکود اقتصادی جهانی، با میانگین رشد اقتصادی بالاتر از ۸ درصد، طی چند سال گذشته به قدرتی اقتصادی در مقیاس جهانی تبدیل شده است. این کشور پس از به‌دست آوردن استقلال خود؛ به‌ویژه در زمان رهبری جواهر لعل نهرو، برای دستیابی به نقش فعال در منطقه اقیانوس هند، به کوشش‌های گسترده‌ای دست زده است (براون، ۱۹۸۱: ۲۵) و طبق

قلمرو گسترده‌تری جنوب خاوری ایران در مناسبات پسا تحریم... / ۱۶۳

آمار آژانس بین‌المللی انرژی در سال ۲۰۰۹، جایگاه کشور هند در نظام بین‌الملل در حال تغییر است؛ به‌گونه‌ای که هند تا سال ۲۰۳۰ میلادی، پرجمعیت‌ترین کشور جهان خواهد بود (Kaplan, 2010:182). این امر هند را الزاماً به چهارمین مصرف‌کننده بزرگ انرژی جهان در آینده نزدیک تبدیل خواهد کرد؛ به‌گونه‌ای که در سال ۲۰۱۴ این کشور با اختصاص ۴/۸ درصد از مصرف انرژی جهانی پس از آمریکا، چین و ژاپن در رتبه چهارم و در سال ۲۰۱۵ با افزایش ۱/۲ درصدی، ۶ درصد مصرف انرژی جهانی را به خود اختصاص داده است و پس از آمریکا و چین در رتبه سوم مصرف انرژی جهان قرار گرفته است (Global Energy Statistical Yearbook, 2016:1). در این میان، طبق آمار رسمی آژانس بین‌المللی انرژی در سال ۲۰۱۵، ۳۴/۵ درصد منابع انرژی هند به نفت وابسته است (BP Statistical Review of World Energy, 2015:24)؛ نفتی که در سال ۲۰۱۵، ۸۱ درصد آن از طریق واردات تأمین می‌شود (bloomberg report india's oil imports:2016) و بنا به گفته دهلی نو، ۵۹ درصد از این واردات در سال ۲۰۱۶-۲۰۱۵ از طریق خاورمیانه صورت پذیرفته است (economictimes.indiatimes, 2016). بنابراین، تأمین نیازهای اساسی جمعیت هند، امری ضروری برای دولتمردان هندی خواهد بود که این امر نشان‌دهنده افزایش میزان تقاضای این کشور برای منابع انرژی؛ به‌ویژه نفت و گاز در وهله نخست و بازار فروش محصولات خود؛ به‌ویژه در آسیای مرکزی و افغانستان در وهله دوم خواهد بود. بنابراین، هند می‌کوشد تا نفوذ و حضور خود را از غرب تا شرق (از فلات ایران در غرب تا خلیج تایلند در شرق) گسترش دهد. در سال‌های اخیر، روابط اقتصادی فزاینده هند با کشورهای حوزه خلیج فارس با موفقیت‌های عمده‌ای روبه‌رو بوده است؛ به‌گونه‌ای که طبق آمار و داده‌های بانک جهانی، نرخ رشد تولید ناخالص داخلی هند از ۶/۴ درصد در سال ۲۰۱۳ به ۷/۵ درصد در سال ۲۰۱۵ افزایش داشته است که در چشم‌انداز ۲۰۱۸ به ۷/۷ درصد خواهد رسید (Global Economic Prospects, 2016: 149). بنابراین، امروزه گرانی

بهای نفت با توجه به ذخایر اندک نفتی و نیاز فزاینده این کشور در حال توسعه به انرژی، مهم‌ترین تهدید اقتصاد این کشور به‌شمار می‌آید. بنابراین، هندی‌ها چندین دهه است که کوشیده‌اند منابع پایدار انرژی بیابند؛ اما واقعیت آن است که منابع باثبات انرژی در خلیج فارس و آسیای مرکزی یا به دیگر سخن، در غرب و شمال غرب این کشور قرار دارند که پیش‌نیاز دستیابی به این منابع، گذر لوله‌های انرژی از همسایه باختری یا پاکستان است. به دیگر سخن، این امر سبب می‌شود که آینده توسعه و ثبات این کشور در پیوند با کشور رقیب و بی‌ثبات؛ یعنی پاکستان قرار گیرد که طبعاً نمی‌تواند از چشم راهبردهنشناسان هندی به‌دور بماند؛ واقعیتی که بعدها سبب شد هندوستان از خط انتقال گاز موسوم به صلح از مبداء ایران به بهانه‌های گوناگون؛ از جمله تحریم‌های هسته‌ای فاصله بگیرند و در اندیشه منابع و راه‌هایی جایگزین باشند (Xenia & Ronak, 2008: 124).

بر این اساس، بایسته‌های ژئوپلیتیک، آینده اقتصاد در قالب بازار کالاها و منابع انرژی مورد نیاز، هند را در پیوند با ایران قرار داده است. داده‌ها و دیده‌های موجود نشان می‌دهند که بندر چابهار و خاور ایران، در کانون توجه کارگزاران هندی قرار دارد؛ به‌گونه‌ای که هند از اندک کشورهایی بود که در دوران تحریم به‌رغم هشدارهای پیاپی ایالات متحده، مبادلات تجاری خود را با ایران ادامه داد. طی سفر اخیر وزیر خارجه کشور ایران، نخست‌وزیر هند، نارندرا مودی، در دیدار با ظریف دوباره از تعهد دهلی نو در توسعه بندر چابهار سخن گفت و اینکه «این طرح نه تنها برای مردم ایران و هند سودمند است؛ بلکه مردم افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی نیز از این سرمایه‌گذاری سود می‌برند». با توجه به چشم‌انداز لغو تحریم‌های هسته‌ای، دهلی به دنبال ساخت بندری در ایران است که بتواند تنگنای ژئوپلیتیک برخاسته از رویکرد دو کشور رقیب؛ یعنی چین و پاکستان در عدم دسترسی زمینی به جمهوری‌های نفت‌خیز آسیای مرکزی را تغییر دهد و از رهگذر مناسبات نزدیک با ایران، به منابع انرژی با بهای ارزان‌تر دست یابد و افزون بر رشد

قلمرو گستری جنوب خاوری ایران در مناسبات پسا تحریم... / ۱۶۵

و ثبات اقتصادی، از نفوذ چین و پاکستان در منطقه بکاهد. چنین بایسته‌های ژئوپلیتیک، کارگزاران ایرانی را بر آن داشته است که از هندی‌ها بخواهند در بنادر، خطوط راه‌آهن و فرودگاه‌های ایران سرمایه‌گذاری میلیارد دلاری انجام دهند. بر بنیاد این نیاز متقابل، ایران و هند در سال ۲۰۰۳ توافق کردند تا بندر چابهار در کرانه دریای عمان و در نزدیکی مرز با پاکستان را توسعه دهند؛ اما به دلیل تحریم‌ها علیه ایران، این طرح تا به امروز با افت و خیز بسیار همراه بوده است. به هر روی، بندر چابهار نقشی محوری در کوشش هند برای دور زدن خاک پاکستان و رسیدن به افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی دارد؛ زیرا پاکستان با عبور کامیون‌های هندی از این کشور به آسیای مرکزی مخالف است (Fabian, 2016:1) و برنامه‌های ساخت خط لوله گاز زمینی از ایران و ترکمنستان از طریق این کشور مدت‌هاست متوقف شده است. امروزه، محموله‌های هندی باید به وسیله خطوط هوایی یا به وسیله کانال سوئز به اروپا منتقل شوند. از دیگر سو، برآوردهای موجود نشان می‌دهند که از طریق کریدور شمال- جنوب که پیش از این شرح داده شد، زمان ترانزیت کالا از پایتخت تجاری هند (ممبئی) به اروپا به نصف؛ یعنی ۱۶ روز فرومی‌کاهد و از هزینه‌ها نیز تا ۷۰ درصد کاسته می‌شود. نیاز و توانمندی‌های اقتصادی هند، مقامات دهلی و صادرکنندگان هندی را بر آن داشته است که بارها به ایران سفر کنند و برای توسعه بندر چابهار با ایران یادداشت تفاهم امضا کنند. همچنین، آنها ایجاد بندری در چابهار را درخواست کرده‌اند تا با استفاده از منطقه آزاد تجاری در نزدیکی چابهار، بتوانند محصولات خود را به کشورهای همسود آسیای مرکزی صادر کنند (Gupta, 2016:2). از جمله طرح‌های دیگر هند، انتقال انرژی از بندر چابهار به مسافت ۹۴۰ کیلومتر از راه اقیانوس هند، به ایالت گجرات در باختر این کشور است که کوتاه‌ترین مسیر انتقال انرژی به هند به‌شمار می‌رود. بر این پایه، هند از جمله سودبرترین کشورها در رویداد توافق هسته‌ای ایران است. با توجه به چنین جاذبه‌های فراگیری بود که وزیر خارجه ایران در دیدار

اخیرش، اولویت‌های ایران برای مشارکت با هندی‌ها را حوزه حمل‌ونقل؛ به‌ویژه کریدور شمال- جنوب و سرمایه‌گذاری در راه آهن قزوین - رشت - آستارا و توسعه بندر چابهار عنوان کرد. از این رو، زمینه‌های همکاری ایران و هند بسیار بالاست؛ اما تاکنون دیوار تحریم‌ها بازدارنده توسعه داد و ستد دوسویه بوده است.

۳-۴. چین و جنوب خاوری ایران: چین دومین اقتصاد بزرگ جهان پس از ایالات متحده است و از هنگام آزادسازی اقتصادی در سال ۱۹۷۸، یکی از بالاترین رشدهای اقتصاد جهان را داشته است. بر اساس آمار صندوق بین‌المللی پول، رشد سالانه تولید چین از سال ۲۰۰۱ تا ۲۰۱۰ به‌طور میانگین ۱۰/۵ درصد بوده و میانه سال‌های ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۱ درصد رشد اقتصادی چین، معادل مجموع درصدهای رشد اقتصادی کشورهای گروه (۷) (هفت کشور بزرگ صنعتی دنیا) بوده است (Leverett & jeffry, 2006:186)؛ به‌گونه‌ای که در اکتبر ۲۰۱۶، ۱۵/۱ درصد تولید ناخالص جهانی را به خود اختصاص داده و پس از ایالات متحده در رتبه دوم قدرت جهانی قرار گرفته است (International Monetary Fund World Economic Outlook, October 2016:1). این روند با افزایش تقاضا برای واردات انرژی از سال ۱۹۹۳ تا ۲۰۱۴، ۹۰ درصد رشد پیدا کرد (eia.gov, 2014) و بر مبنای گزارش مجله نفت و گاز، روند افزایش تقاضای چین در مورد سوخت، به‌سرعت در سال‌های بعد ادامه یافت. در سال ۲۰۰۶، روزانه ۳/۸ میلیون بشکه نفت تولید داشت؛ درحالی‌که تقاضای آن از مرز ۶/۹۸ میلیون بشکه گذشته بود (ظهوری نژاد، ۱۳۹۰: ۹۰). میزان تقاضا به تدریج روزانه به ۸/۰۵ میلیون بشکه در سال ۲۰۰۸ و ۱۰۴۸۰ میلیون بشکه در سال ۲۰۱۳ رسید (Energy information administration, 2013:5)؛ به‌صورتی که در سال ۲۰۱۴ نزدیک به ۴۳ درصد مصرف نفت جهانی را به خود اختصاص داده است (eia.gov, 2014) و بدین ترتیب، چین پس از آمریکا بزرگ‌ترین کشور مصرف‌کننده انرژی جهان است. همچنین، پیش‌بینی‌ها گویای آن هستند که تا سال ۲۰۳۰ واردات نفت و فرآورده‌های نفتی

قلمرو گستری جنوب خاوری ایران در مناسبات پسا تحریم... / ۱۶۷

چین در هر روز به ۸/۱ میلیون بشکه برسد که در سند چشم‌انداز چین برنامه‌ریزی شده تا نیمی از این واردات از طریق عربستان صورت پذیرد که بیش از ۸۵ درصد واردات نفت و فرآورده‌های نفتی چین از راه اقیانوس هند و تنگه مالاکا صورت می‌گیرد (eia.gov, 2014). این نیاز فزاینده، دولتمردان پکن را بر آن داشته است که برای پشتیبانی رشد و توسعه اقتصادی و تأمین نیاز به انرژی، در پی منابع قابل اتکای نفت و گاز باشند. در دستیابی به این هدف راهبردی است که طی دهه گذشته، پکن کوشیده است تا در مناطق راهبردی جهان حضور و نفوذ یابد. قرارداد سرمایه‌گذاری ۶۶ میلیارد دلاری چین در پاکستان که طی سفر شی جین‌پینگ، رئیس‌جمهور چین (فروردین ۱۳۹۴) مطرح شد نیز جدای از روندهای پیش‌گفته نیست. از حدود پنجاه سرفصل گزارش مربوط به تفاهم‌نامه‌ها و قراردادهای دو کشور، شمار زیادی از آن در زمینه طرح‌های حوزه انرژی بود. بخشی نیز در زمینه توسعه بندر گوادر در جنوب باختری پاکستان، در کرانه دریای عرب و نزدیک ایران است؛ جایی که چینی‌ها سال‌هاست در آنجا فعالیت می‌کنند. یکی از گیراترین بخش‌های این سرمایه‌گذاری، ساخت «کریدور اقتصادی چین- پاکستان» است که بندر گوادر را در قالب شبکه‌ای از جاده‌ها و خطوط آهن به منطقه سین‌کیانگ در باختر چین وصل می‌کند (سعیدی و همکاران، ۱۳۹۲: ۷). کارشناسان بر این باورند که ارتباطات جاده‌ای، توسعه اقتصادی نواحی مختلف پاکستان را در پی خواهد داشت و همزمان یک گذرگاه راهبردی برای صادرات چین به خاورمیانه و اروپاست. امروزه بخش عمده‌ای از انرژی مورد نیاز چین از مسیر خلیج فارس، دریای عرب، اقیانوس هند و تنگه مالاکا تأمین می‌شود؛ درحالی که «کریدور اقتصادی چین- پاکستان» از وابستگی چین به مسیرهایی که در قلمرو رقبا قرار دارد، خواهد کاست و مسیر تازه، راهی کوتاه‌تر و ارزان‌تر برای چین در دسترسی به منابع انرژی خاورمیانه فراهم می‌کند. بر پایه یافته‌های موجود، چین خط لوله ایران-پاکستان را پس از عقد چهارچوب توافق همکاری میان ایران و شش قدرت جهانی در آوریل سال

۲۰۱۵ زنده کرد. بر پایه این توافق، پکن خط لوله را از بندر گوادر در دریای عمان، به منطقه نواب شاه در جنوب ایالت سند می‌کشد تا به شبکه توزیع گاز داخلی پاکستان بپیوندد. برای اسلام آباد که به شدت نیازمند انرژی است، خط لوله ایران-پاکستان اهمیت بسیاری دارد و گاز را از میدان عظیم پارس جنوبی به این کشور می‌آورد تا با تولید ۴۵۰۰ مگاوات برق، کمبودهایش در زمینه انرژی جبران شود (تنخوم، ۲۰۱۵: ۱). همچنین، این خط لوله برای پکن نیز اهمیتی راهبردی دارد و امکان واردات گاز ایران از طریق پاکستان به ایالت سین کیانگ چین در شمال باختری این کشور را فراهم می‌کند. ایالت پهناور سین کیانگ، سکونتگاه اقلیت ناراضی اویغور است و چین با تأمین گاز مورد نیاز می‌تواند توسعه اقتصادی در این ایالت را پیش برده، به یکپارچه شدن و همگرایی این ایالت با حکومت مرکزی و تبدیل آن به دروازه چین به آسیای مرکزی شتاب بخشد. این درحالی است که پکن هم‌اکنون بیش از ۵۰ میلیارد دلار در طرح‌های زیرساخت کشورهای آسیای مرکزی سرمایه‌گذاری کرده است (ملانک، ۱۳۹۶)؛ اما علی‌رغم سرمایه‌گذاری چین در گوادر پاکستان؛ خلیج چابهار در سه بعد اقتصادی، سیاسی و امنیتی برای چین نقش آفرین و دارای اهمیت خواهد بود. این امر، چین را از توجه و پیوند با جنوب شرق ایران به محوریت چابهار ناگزیر خواهد کرد و در بعد اقتصادی، موقعیت تجاری و اقتصادی مناسبی را برای این کشور فراهم کرده، سکوی ارتباطی مناسبی با خاورمیانه خواهد بود. در بعد امنیتی، تسلط بر خلیج فارس می‌تواند یکی از مهم‌ترین هدف‌گذاری‌های چین باشد؛ زیرا در سند چشم‌انداز چین به‌روشنی آمده است که اگر چین خواستار تبدیل شدن به یک قدرت هژمون است، نفوذ در حوزه‌های استراتژیک جهان، مهم‌ترین گام در این زمینه خواهد بود و در بعد سیاسی، رقابت با آمریکا می‌تواند در اولویت‌های راهبردی چین قرار گیرد (شفیعی، ۱۳۹۶).

۴-۴- افغانستان و چابهار: در جهان ۳۰ کشور خشکی‌بست (محصور در خشکی) وجود

دارند که ۶ کشور از آنها (با احتساب افغانستان) در منطقه آسیای مرکزی واقع شده‌اند (مؤسسه تدبیر اقتصاد، ۱۳۹۴: ۱۳). کشورهای آسیای مرکزی از دیدگاه قابلیت‌های هیدروکربنی و مشکل دسترسی به آب‌های آزاد؛ از جمله دستیابی به کریدور مناسب برای انتقال این مواد، وابستگی به شبکه راه‌های دولت‌های همسایه، وابستگی صنعتی و غذایی و تنوع قومی، نژادی و مذهبی، تنگناهای متعددی دارند (کریمی‌پور، ۱۳۸۰: ۲۰۸). افغانستان نیز از این امر مستثنا نیست. این کشور خشکی‌بست، بخش عمده‌ای از مراودات بازرگانی آن، از دو کشور پاکستان و ایران تأمین می‌شود که در این میان، پاکستان نقش راهبردی‌تری داشته است. این درحالی است که میان دو کشور دشمنی دیرپایی نیز وجود دارد. به عبارتی، بخش کلان امنیت و ثبات کشور افغانستان در پیوند با کشوری است که ذاتاً بی-ثبات و ناآرام است؛ دوم آنکه پاکستان بخشی از تأمین امنیت و آرامش خود را در بی‌ثبات سازی افغانستان دیده است؛ بر این پایه، نمی‌تواند شریک راهبردی مناسبی برای افغانستان باشد؛ سوم آنکه منطقی که ژئوپلیتیک افغانستان بر سیاست خارجی و داخلی این کشور تحمیل می‌کند، این است که گزینه‌های مراوده با جهان خارج را تنها به یک کشور وابسته نکند. از چنین منظری، موقعیت ژئوپلیتیک ایران؛ به‌ویژه بندر چابهار برای افغانستان ارزش راهبردی می‌یابد. از این رو، می‌توان اذعان کرد که علاقه‌مندی افغانستان به استفاده از بندر چابهار، موضوع تازه‌ای نبوده و کوشش برای رهایی این کشور از وابستگی به پاکستان را می‌توان در موضع‌گیری‌های سران کابل نیز مشاهده کرد؛ به‌گونه‌ای که اشرف غنی، رئیس‌جمهور افغانستان اظهار داشت که چابهار، اهمیتی حیاتی برای افغانستان دارد و این کشور خواهان توسعه مناسبات همه‌جانبه خود با ایران و هند است. از این رو، باید حداقل ۳۰ درصد از واردات و بخش عمده‌ای از صادرات افغانستان از طریق بندرهای جنوب شرق ایران، به کشورهای حاشیه خلیج فارس و سایر مناطق صورت پذیرد و افغانستان نیز فرصت مناسبی برای ورود ایران به بازارهای آسیای جنوبی محسوب می‌شود. خانجان

الکوزی، معاون اتاق تجارت و صنایع افغانستان نیز تأکید کرد که بندر چابهار علاوه بر نزدیک بودن نسبت به بندر کراچی و بندرعباس، دولت افغانستان را از وابستگی به کراچی پاکستان رها می‌کند (غنی، ۱۳۹۵). عبدالله عبدالله، رئیس اجرایی دولت افغانستان نیز در سفر دی ماه ۱۳۹۳ به ایران، از بندر چابهار دیدن کرد و به بررسی وضعیت صادرات و واردات کالاهای افغانستان پرداخت. وی افزود: اگر راه آهن، نقاط مختلف افغانستان را به چابهار متصل کند، این امر رشد اقتصادی افغانستان را حداقل به میزان ۲ تا ۳ درصد افزایش خواهد داد (عبدالله، ۱۳۹۴)؛ نکته مهمی که کارگزاران افغان، بارها بر آن تأکید کرده‌اند؛ به گونه‌ای که اوایل سال ۱۳۹۵، هیأت دولت افغانستان به وزیران مالیه و دارایی خود مأموریت داد تا مبادلات اقتصادی از طریق بندر چابهار را گسترش دهند و طی این مدت نیز با مهم‌ترین شریک اقتصادی خود؛ یعنی هند رایزنی‌های پیوسته‌ای برای استفاده از بندر چابهار داشته باشند. ایران نیز به‌منظور برانگیختن افغان‌ها برای پیگیری استفاده از بندر چابهار، ۵۰ هکتار زمین را در این بندر برای حضور سرمایه‌گذاران افغان تخصیص داده است (مبارکی، ۱۳۹۵). این درحالی است که هم اکنون ترانزیت سوخت از بندر چابهار به کشور افغانستان در حال اجراست و پیش از این، کامیون‌های سوخت افغان در پاکستان بارها توسط نیروهای طالبان به آتش کشیده شده است. با این حال، وضعیت به‌گونه‌ای است که کابل عمده امید خود را به هندی‌ها بسته است که بتوانند با سرمایه‌گذاری در امور زیربنایی این کشور در جنوب شرق ایران؛ به‌ویژه بندر چابهار، افغان‌ها را از تنگنای ژئوپلیتیک برهانند. بر پایه واپسین آمارها در سال ۲۰۱۵ میلادی روابط تجاری کابل و دهلی نو ۲۷۷ میلیون دلار بوده است (atlas, 2015) و با توجه به آنکه افغانستان می‌تواند از طریق پاکستان به هند صادرات داشته باشد؛ اما پاکستان به هند اجازه نمی‌دهد از طریق این کشور به افغانستان کالا صادر کند و داد و ستد داشته باشد؛ از این رو، بندر چابهار می‌تواند فرصت‌های اقتصادی زیادی به روی دو کشور یاد شده بگشاید. هندی‌ها نیز از زمان

قلمرو گستری جنوب خاوری ایران در مناسبات پسا تحریم... / ۱۷۱

سرنگونی طالبان بدین سو، با وجود ناامنی‌های بسیار، به میزان هنگفتی در افغانستان؛ به‌ویژه در بخش راه‌سازی و سدسازی سرمایه‌گذاری کرده‌اند. از این رو، موقعیت جغرافیایی و اقتصاد مکمل ایران، افغانستان و هند، این سه کشور آسیایی را بیش از پیش به یکدیگر نزدیک کرده است تا با بهره‌گیری از فرصت پیش‌آمده در فضای پسابرجام، به توان اقتصادی خود بیفزایند. بنابراین، سه کشور نیاز به بندری مناسب برای انتقال انرژی و کالا دارند تا روابط اقتصادی خویش را با سرعت و امنیت همراه سازند. در یک طرف، ایران با ذخایر فراوان انرژی و بازار ۸۰ میلیون نفری قرار دارد که نقش واسطه‌ای را میان افغانستان و هند ایفا می‌کند، و در طرف دیگر، افغانستان خشکی‌بست قرار دارد که برای تجارت با جهان به همسایگان خود وابسته است؛ به‌گونه‌ای که حضور نظامی آمریکا در افغانستان نیز نتوانسته است از میزان وابستگی این کشور به همسایگان و همچنین، نیازمندی کابل به انرژی ایران بکاهد و با دارا بودن نزدیک به ۱۰۰۰ کیلومتر مرز مشترک با ایران، به‌طور جدی به یک بندر مطمئن و فرآورده‌های نفتی نیازمند است. از این رو، بنیاد گفتگوهای رئیس‌جمهور ایران و افغانستان و نخست‌وزیر هند در خرداد ماه ۹۵، امضای توافقنامه سه‌جانبه توسعه بندر تزانزیتی چابهار و افزایش تجارت میان این کشورهاست که دستاورد بزرگی برای سه کشور ایران، افغانستان و هند محسوب می‌شود. تأسیس این شاهراه ارتباطی حمل‌ونقل باعث می‌شود تا ایران از طریق بندر چابهار و استان سیستان و بلوچستان به قلب افغانستان دسترسی داشته باشد. این بزرگراه ارتباطی به هند و افغانستان کمک می‌کند تا به بازارهای جدیدی در جمهوری‌های آسیای مرکزی دسترسی پیدا کنند و افغانستان که تاکنون به مسیر پاکستان متکی بود، از انحصار خارج شده، به راه‌های دیگر دسترسی پیدا کند. از این رو، اهمیت بندر چابهار برای مقام‌های افغانستانی، هندی و ایرانی تا حدی بود که آنان پنج سال گذشته (۱۳۹۱)، از شانزدهمین اجلاس سران جنبش غیرمتمهدها در تهران، به عنوان فرصتی برای گشودن دریچه همکاری‌ها در این حوزه سود

جستند. مقام‌های سه کشور در حاشیه این اجلاس، بر اهمیت توافق سه‌جانبه در بهره برداری از بندر چابهار تأکید کردند.

تارنمای روزنامه اقتصادی «بیزینس استاندارد» هند روز شنبه (اول خرداد ۹۵) پیش از دیدار مقام‌های عالی‌رتبه ایران، افغانستان و هند در تهران نوشت: توافق برای توسعه فاز نخست بندر چابهار، از مهم‌ترین بحث‌های این دیدار خواهد بود. این بندر در آینده با بندر گوادر پاکستان رقابت می‌کند؛ بندری که چینی‌ها آن را توسعه داده‌اند. بندر چابهار به هند کمک خواهد کرد تا عرصه بزرگی را برای تجارت با افغانستان در اختیار دهلی نو قرار دهد. تارنمای «اسپوتنیک» روسیه نیز درباره توافق سه‌جانبه تهران، کابل و دهلی نو نوشت: با اجرای این توافق، کالاهای هندی به آسانی و بدون گذشتن از پاکستان، به بازارهای افغانستان وارد می‌شود. این توافق از آنجا اهمیت دارد که در روابط اسلام آباد و دهلی نو به دلیل تنش‌های دیپلماتیک، محدودیت‌هایی وجود دارد. از این رو، هند تاکنون در راستای این طرح، یکصد میلیون دلار برای ساخت بزرگراه زرنج-دلارام در افغانستان هزینه کرده است. این بزرگراه که با نام ۶۰۶ نیز شناخته می‌شود، به چابهار متصل خواهد شد (mrunal, 2016). تارنمای خبری-تحلیلی «گلوبالیست» نیز در یادداشتی ایران را بازیگر مهم جنوب آسیا دانست و عنوان کرد که تاکنون به ایران از دریچه خاورمیانه؛ به‌ویژه تنش‌ها با عربستان سعودی و اسرائیل نگریسته می‌شد؛ اما سفر رئیس‌جمهور افغانستان و نخست‌وزیر هند و توافق بازرگانی با ایران، اهمیت راهبردی این کشور را در جنوب آسیا یادآوری می‌کند (theglobalist, 2016).

نتیجه‌گیری

قلمرو، بنیادی‌ترین دانش‌واژه جغرافیای سیاسی یا ژئوپلیتیک است که شناسه و کارکرد آن تابع بایسته‌های زمانی و مکانی در قالب متغیرهای اقتصادی، نظامی، سیاسی، فرهنگی و

قلمرو گستری جنوب خاوری ایران در مناسبات پسا تحریم... / ۱۷۳

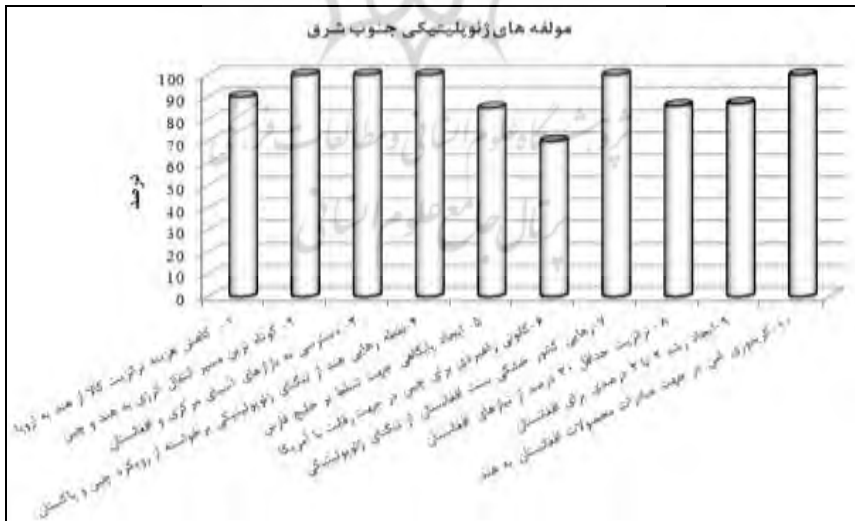
فناوری است. گستره، کشش و رانش قلمرو، تابع قدرت ملی است. در ژئوپلیتیک سنتی، قدرت نظامی و رویکرد سیاسی برد-باخت که رقابت‌ها را بسیار نیز پرهزینه می‌نمود، بر مناسبات قدرت حاکم بود؛ اما با فروپاشی شوروی و بازتعریف متغیرهای قدرت و امنیت، رویکرد نظامی و سیاست مبتنی بر کشمکش، رنگ باخت و متغیرهای اقتصادی و دیپلماتیک مبتنی بر تعامل و همگرایی، نمود فزاینده‌تری یافته‌اند. به عبارتی، امروزه منطق حاکم بر ژئوپلیتیک نمودی اقتصادی یافته که در قالب آن، هماوردهای نظامی جای خود را به رقابت اقتصادی و بازرگانی سپرده‌اند؛ بدین معنا که مناسبات واحدهای سیاسی-فضایی، پیوستی تجاری یافته که با گذشت زمان بر دیگر پیوست‌ها نمود بیشتری می‌یابد. از این رو، قلمرو گستری‌های امروز ناگزیر باید توجیه اقتصادی داشته باشند و گرنه بی‌ثبات و کوتاه مدت خواهند بود و هزینه کلانی بر بازیگران تحمیل خواهند کرد. در دانش جغرافیای سیاسی، برخی نواحی ماهیتی خفته و گاه سترون(خنتی) دارند و در داد و ستد قدرت نقش چندانی ندارند و گاه آشوبنده ثبات، توسعه و امنیت نیز به‌شمار می‌روند و بر قلمرو گستری کشورها اثر ناخوشایند دارند؛ گاه نیز برخاسته از تغییر در مؤلفه و متغیرهای قدرت، بخش‌هایی از کشور در سنجش با دیگر نواحی کشور، ارزش راهبردی می‌یابند و به گفته راتزل، جغرافیدان سیاسی آلمانی، کوشش بازیگران سیاسی برای دستیابی به این فضای راهبردی، نمودی رقابت‌آمیز می‌یابد که در این متن، جنوب شرق ایران با محوریت بندر چابهار، چنین ویژگی‌ها و شناسه‌هایی دارد. بر بنیاد منطق ژئواکونومیک، مناطقی در جهان ارزش راهبردی دارند که در تولید، انتقال و مصرف در مقیاس منطقه‌ای-جهانی نقش درخوری داشته باشند. یافته‌های موجود نشان می‌دهند که موقعیت ژئوپلیتیک ایران به گونه‌ای است که ناگزیر از داشتن تعامل و همکاری گسترده با جهان است و اساساً یک سیاست خارجی انزواگرایانه، ثبات و امنیت کشور را برمی‌آشوبد. توافق هسته‌ای ایران و برنامه لغو تحریم‌ها از منظر ژئواکونومیک، به ایران وزن ژئوپلیتیک بالایی می‌بخشد که

قدرت منطقه‌ای کشور ما را با امنیت و ثبات جهان ژئواکونومیک محور پیوند خواهد زد. در این میان، جنوب شرق ایران به واسطه منطق ژئواکونومیک محور حاکم بر مناسبات قدرت‌های جهانی؛ به‌ویژه هند و چین در اندازه یک منطقه پویای ژئوپلیتیک سر برافراشته است که بازیگران آن، افزون بر هند و چین، کشورهای پاکستان، افغانستان، کشورهای آسیای مرکزی و در صورت تکمیل زنجیره کریدور شمال-جنوب، روسیه و شمار زیادی از کشورهای اروپایی خواهند بود. نیازمندی فزاینده به انرژی و بازار فروش کالا، بنیاد هم‌آوردی چین و هند در جنوب شرق ایران شده است؛ با این تفاوت که چینی‌ها از پیش انتخاب خود را با سرمایه‌گذاری کلان در طرح کریدور چین-پاکستان در بندر گوادر پاکستان به عمل آورده‌اند؛ اما انرژی مورد نیاز آن عمدتاً از ایران تأمین خواهد شد که مسیر آن همان خط لوله صلح سابق خواهد بود؛ اما علاوه بر آن، خلیج چابهار در سه بعد اقتصادی، سیاسی و امنیتی، برای چین نقش‌آفرین و دارای اهمیت خواهد بود. در بعد اقتصادی، موقعیت تجاری و اقتصادی خوبی برای چین فراهم کرده و سکوی ارتباطی مناسبی با خاورمیانه خواهد بود؛ در بعد امنیتی، تسلط بر خلیج فارس می‌تواند یکی از مهم‌ترین هدف‌گذاری‌های چین باشد؛ زیرا در سند چشم‌انداز چین به‌روشنی آمده است که اگر چین خواستار تبدیل شدن به یک قدرت هژمون است، نفوذ در حوزه‌های استراتژیک جهان، مهم‌ترین گام در این زمینه خواهد بود، و در بعد سیاسی، رقابت با آمریکا می‌تواند در اولویت‌های راهبردی چین قرار گیرد؛ اما هند هم ناگزیر از پیوند با چابهار و جنوب شرق ایران خواهد بود؛ زیرا هندی‌ها به‌واسطه عدم اعتماد به پاکستان، عملاً خط لوله صلح را رها کردند؛ اما رقابت و هم‌آوردی با قدرت‌های رقیب چین و پاکستان از یک سو و ظرفیت‌های داخلی هند، این کشور را به سوی ایران کشانده است که در این میان، بندر چابهار ارزش راهبردی ویژه‌ای در راهبرد بلندمدت هند دارد؛ زیرا مناسب‌ترین و عملاً نزدیک‌ترین مسیری است که می‌تواند هند را به آسیای مرکزی و اروپا وصل کرده و

قلمرو گسترتری جنوب خاوری ایران در مناسبات پسا تحریم... / ۱۷۵

پایگاهی برای صادرات کالا، کسب بازارهای فروش و متأثر از آن، کسب حوزه نفوذ است. از این رو، مقامات دهلی طی یک دهه گذشته به رغم تحریم‌ها و هشدارهای ایالات متحده علاقه‌مندی خود را برای حضور برای سرمایه‌گذاری در این منطقه اعلام کردند و در امور زیربنایی بندر نیز مشارکت فعال داشته‌اند که بی‌گمان، با لغو تحریم‌ها، هند امکان بیشتری برای دستیابی به اهداف بلندمدت خود در جهان خواهد داشت که کمترین نتیجه آن، افزون بر تأمین انرژی از طریق این بندر و از راه آبی اقیانوس هند، کاهش هزینه ترابری به میزانی چشمگیر خواهد بود. ایران پساتحریم، کلید و راهکار هند برای ایفای نقش به‌عنوان یکی از اثرگذارترین بازیگران اصلی در منطقه اوراسیاست. بر این اساس، ایران می‌تواند از طریق بهره‌گیری از هم‌وردی دو قدرت رقیب در منطقه، از رهگذر سرمایه‌گذاری خارجی به توسعه زیرساخت‌های شرق کشور بپردازد. به دیگر سخن، قلمرو جنوب شرق ایران در کوتاه‌مدت آسیایی و در بلندمدت جهانی خواهد بود (نمودار ۱).

نمودار ۱: مؤلفه‌های ژئوپولیتیک اثرگذار بر قلمرو گسترتری جنوب شرق - چابهار



از این رو، فرض پژوهش حاضر مبنی بر اینکه «جنوب خاوری ایران؛ به‌ویژه بندر چابهار، توانش‌هایی در حوزه ترابری و بندرگاهی دارد که در صورت سرمایه‌گذاری و تقویت زیرساخت‌ها، به کارکرد آن مقیاسی جهانی خواهد بخشید؛ به‌گونه‌ای که حتی امروزه به‌رغم برجا بودن برخی از تحریم‌ها، در کانون توجه قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای قرار دارد»، ارزیابی و تأیید شد.



منابع

- استانداری سیستان و بلوچستان، سالنامه آماری ۱۳۹۲.
- براون، دیتر. (۱۹۸۱). ویژگی‌های جدید در روابط هند با کشورهای ساحلی اقیانوس هند، ترجمه همایون الهی، تهران: انتشارات قومس.
- بلاکسل، مارک. (۱۳۸۹). جغرافیای سیاسی، ترجمه محمدرضا حافظ نیا، عطاله عبدی، حسین ربیعی و عباس احمدی، تهران: نشر انتخاب.
- تنخوم، میخائیل. (۲۰۱۵). بازی بزرگ هند در دوره پساتحریم، ترجمه علی عطاران، برگرفته از سایت دیپلماسی ایرانی.
- حافظ نیا، محمدرضا و مراد کاویانی راد. (۱۳۹۳). فلسفه جغرافیای سیاسی، تهران: انتشارات مطالعات راهبردی.
- دهقان، یدالله و مهدی کاظمی. (۱۳۹۰). کتاب آبی ۴ ویژه بررسی روابط ایران و هند در سایه ظهور هند به‌عنوان یک قدرت منطقه‌ای، تهران: انتشارات ابرار معاصر.
- سعیدی، ناصر و فاروق رئیسی. (۱۳۹۲). موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی و ژئواستراتژیکی بندر گوادر پاکستان و مقایسه تطبیقی مزیت‌ها و قابلیت‌های بندر گوادر پاکستان و چابهار ایران، تهران: پژوهشکده مطالعات راهبردی.
- شفیعی، نوذر. (۱۳۹۶). مصاحبه با سخنگوی کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی.
- ظهیری نژاد، مهناز. (۱۳۹۰). جایگاه انرژی در روابط ایران و چین، کتاب آسیا ۷، تهران.
- عبدالله عبدالله. (۱۳۹۴). سخنرانی رئیس اجرایی دولت افغانستان در دیدار با تجار چابهار، <https://www.youtube.com/watch?v=۱۳۹۴/۱۰/۱۶>.
- غنی، اشرف. (۱۳۹۵). سخنرانی رئیس جمهور وقت افغانستان در نشست مشترک پیرامون امضای موافقتنامه چابهار، <https://www.youtube.com/watch?v=۱۳۹۵/۲/۲۳>.

کاویانی راد، مراد. (۱۳۹۲). پردازش مفهوم قلمرو از دیدگاه جغرافیای سیاسی، فصلنامه برنامه‌ریزی و آمایش فضا، دوره هفدهم، ش ۴.

کاویانی راد، مراد. (۱۳۸۹). ناحیه‌گرایی در ایران از منظر جغرافیای سیاسی، ناشر: پژوهشکده مطالعات راهبردی.

کریمی‌پور، یدالله. (۱۳۸۰). ایران و همسایگان (منابع تنش و تهدید)، تهران: انتشارات دانشگاه تربیت معلم.

مبارکی، حامد. (۱۳۹۵). مصاحبه ایسنا با مدیرعامل وقت منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار، www.isna.ir/news.

ملانک، حسین. (۱۳۹۶). مصاحبه با سفیر سابق ایران در چین.

مؤسسه تحقیقاتی تدبیر اقتصاد. (۱۳۹۴). راه‌آهن چابهار؛ فرصتی برای ترانزیت کالا به آسیای مرکزی و افغانستان، تهران، ش ۳۵، مورخه ۱۳۹۵/۳/۳۱.

مویر، ریچارد. (۱۳۷۹). درآمدی نو بر جغرافیای سیاسی، ترجمه دره میرحیدر، با همکاری سید یحیی صفوی، تهران: انتشارات سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.

Brownlie, I. (1998), *Principles of Public International Law*, Clarendon Press.

Dahlman, Carl H, William H, Renwick(2014), *Introduction to Geography: People, Places & Environment*, Miami University, 6th Edition.

Energy information administration(2013), *Chian country analysis briefs*.

Fabian .KP, Ambassador(2016), *Modi in Iran: A Successful Visit*, IPCS organization, india.

Geography, Elsevier, Oxford.

Glassner, M.(1993), *Political Geography*, 2nd Ed, NewYork: John Wiley & Sons.

Gonlubol, Mehmet;(1978), *Uluslararası Politika İlkeler-Kavramlar-Kurumular*, A.Ü. Basimevi, Ankara.

Gupta, Ranjit(2016), "Iran, India and Chabaha: Recalling the Broader Context", Article No. 5060, 13 June *Spotlight West Asia*, www.ipcs.org/print_article.

[http:// www.mrunal.org/2012/08/diplo-delaram.html](http://www.mrunal.org/2012/08/diplo-delaram.html).

- http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/afg/#Trade_Balance
<http://economictimes.indiatimes.com/indian-oil-corporation-ltd/stocks/companyid-11924.cms>
<http://www.bloomberg.com/news/articles/2016-09-20/indias-monthly-crude-imports-touch-7-year-high-as-demand-booms>
[http://www.bp.com/ BP Statistical Review of World Energy, 2015.](http://www.bp.com/BP_Statistical_Review_of_World_Energy_2015)
<http://www.eia.gov/beta/international/rankings/2013>
<http://www.pmo.ir>
<http://www.theglobalist.com/iran-an-important-player-for-south-asia>
[http://yearbook.enerdata.net/Global Energy Statistical Yearbook, 2016.](http://yearbook.enerdata.net/Global_Energy_Statistical_Yearbook_2016)
<https://www.eia.gov/beta/international/analysis.cfm?iso=CHN>
Jones, Martin, Jones, Rhys and Woods Michael.(2004), *An Introduction to Political Geography: Space, Place and Politics*, Routledge.
Leverett, flynt and B. Jeffery (2006), “Managing China – US. Energy Competition in the Middle East”, *The Washington quarterly, winter*.
Robert D. Kaplan(2010) *Monsoon: The Indian Ocean and The Future of American Power*, Random House, published October 2010.
Sack, R.D.(1896) *Human Territoriality: Its Theory and History*, Cambridge University Press.
Storey, D.(2009) *Political Geography in International Encyclopedia of Human*
Xenia, Dormandy & Ronak.D, and Desai(2008), *India – Iran relation: Key security implications*, Harvard: Belfer center for science and international affairs.



ژوئیه گاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی