

# راهبردهای فعال سازی جایگاه ژئواستراتژیک بندر چابهار در دیپلماسی راه ایران

زهرا مشفق<sup>۱</sup>

## چکیده

بندر چابهار به واسطه وزن ژئوپلیتیکی بالایش در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی، از مکان‌های جغرافیایی شمرده می‌شود که نزد قدرت‌های بزرگ مانند هند و چین مطلوبیت ویژه‌ای دارد، اما عدم درک درست سیاست‌گذاران کشور نسبت به اهمیت راهبردی این بندر باعث شده است که ارزش و جایگاه ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک این منطقه نادیده گرفته شود. هدف از پژوهش حاضر، بررسی و تبیین جایگاه ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک بندر چابهار در دیپلماسی راه ایران است. نتایج مطالعه نشان می‌دهد که نگاه توسعه‌ای به بندر چابهار و از میان بردن مشکلات این بندر در گام نخست نیازمند تدوین هرچه سریع‌تر طرح جامع حمل‌ونقل کشور و ذهنیت راهبردی سیاست‌مداران نسبت به نقش ایران در کریدورهای بین‌المللی است. همچنین، کارآمدسازی مدیریت بندر چابهار، ایجاد اجماع در جذب سرمایه‌گذاری خارجی، توسعه هرچه سریع‌تر خط راه‌آهن بندر چابهار-سرخس، آموزش نیروی متخصص بومی و مشارکت آن‌ها در فعالیت‌های اقتصادی و افزایش نقش نهادها و شرکت‌های بومی در بندر چابهار در این مسیر راهگشاست.

**واژگان کلیدی:** چابهار، دیپلماسی راه، کریدورهای بین‌المللی.

## مقدمه

سیاست‌مداران قرار گیرند؛ زیرا بنادر یکی از حلقه‌های اصلی حمل‌ونقل دریایی و مبادی ورود و خروج کالا هستند که نه تنها ارتباط با بازار جهانی را امکان‌پذیر می‌سازند و توسعه و بهره‌برداری حداکثری از آن‌ها با توجه به موقعیت جغرافیایی کشور بر ایجاد مشارکت راهبردی با دیگر کشورها از جمله کشورهای همسایه مؤثر است، بلکه برای توسعه تجارت بسیار حائز اهمیت هستند و می‌توانند تعیین‌کننده بهبود جریان ورود و خروج کالاها و روند توسعه اقتصادی باشند. ایران با توجه به موقعیت و جایگاه جغرافیایی که اساساً با کریدورها و شاه‌راه‌های جهانی گره خورده

فعالیت‌های تجاری جهان در حال افزایش است. در این بین، بنادر نقش اساسی را در گردش تجارت جهانی که امروزه به سمت حمل‌ونقل دریایی چرخیده است، ایفا می‌کنند. بنادر با قرارگیری در موقعیت جغرافیایی ویژه و گلوگاه‌های راهبردی به‌عنوان هات‌اسپات‌های تجارت جهانی از اهمیت فوق‌العاده‌ای در سیاست خارجی کشورها برخوردار هستند و به‌عنوان فضاهای جغرافیایی-استراتژیک کشورها با مزیت دسترسی به دریاها، از مهم‌ترین نواحی هستند که باید بیش‌ازپیش مورد توجه

مهمی در تثبیت و تقویت جایگاه ایران در تحولات اقتصادی و سیاسی موجود در نظم منطقه‌ای دارد. مطالعه حاضر با هدف ارزیابی و تحلیل جایگاه بندر چابهار در اتخاذ رویکرد دیپلماسی راه ایران در منطقه و نظم بین‌المللی انجام شده است؛ ضمن اینکه، فرصت‌ها و چالش‌های پیش رو را از منظر ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی تبیین می‌کند. در این گزارش، نخست شناخت جایگاه ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی بندر چابهار در دیپلماسی راه ایران مورد بررسی قرار گرفته است. سپس تحلیلی از روندها و رویدادهای منطقه‌ای اثرگذار بر بندر چابهار با تأکید بر طرح راه ابریشم بیان شده است. در بخش سوم، تصویری از وضعیت کنونی بندر چابهار بر مبنای شاخص‌های کلیدی عملکرد بندری ارائه شده است. در بخش چهارم چالش‌ها و مشکلات پیش روی توسعه بندر چابهار بررسی و درنهایت، در راستای پیشبرد راهبرد نوین دیپلماسی راه ایران، توصیه‌هایی برای سیاست‌گذاران در راستای تصمیم‌گیری سنجیده‌تر در بهره‌برداری از مزیت‌های ژئوپلیتیکی بندر چابهار ارائه شده است.

## ۱- جایگاه ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی بندر چابهار

شهرستان چابهار با مساحتی حدود ۱۷۱۵۵ کیلومترمربع، در منتهالیه جنوب شرقی ایران در کنار دریای عمان و اقیانوس هند و بندر چابهار در ساحل شرقی چابهار و در بخش شمالی دریای عمان قرار گرفته است. بندر چابهار یکی از مهم‌ترین و راهبردی‌ترین مناطق ایران به

است، به‌طور طبیعی می‌توانست پایگاه بندری جهان شمرده شود، اما همچنان مطلوبیت بندر خود را با مزیت ژئوپلیتیکی در منطقه منطبق نساخته است. سواحل مکران و بندر چابهار تنها سواحل ایران هستند که به اقیانوس راه دارد و از آن‌ها به‌عنوان دروازه طلایی ارتباط ایران با اقتصاد جهان یاد می‌شود. با اینکه منطقه آزاد چابهار بیش از ۲۰ سال است که فعالیت خود را آغاز کرده، روند توسعه این منطقه بسیار کندتر از آن بوده است که کشور از مزیت‌های آن بهره‌مند شود و از آنجاکه اهمیت راهبردی خود را حتی در اقتصاد ملی از دست داده است، در حال از دست دادن مزیت نسبی خود در مقایسه با بنادر دیگر از جمله بندر مجاور یعنی بندر گوادر نیز هست. این در حالی است که نگاهی به نقش و جایگاه کشورهای همسایه در شبکه‌های کریدوری جهان حاکی است که کشورهای منطقه با درک درست از ژئوپلیتیک جهان و روندها و تحولات در اقتصاد بین‌الملل، نگاه ویژه‌ای به توسعه بندر در نظم جهانی داشته‌اند. از این‌رو کنترل و توسعه بندر به‌ویژه بنداری که در گلوگاه‌های راهبردی جهان واقع شده‌اند، یکی از مؤلفه‌های اصلی است که در ایجاد توازن منطقه‌ای و بین‌المللی کشورها نقش بسزایی دارد؛ به‌گونه‌ای که به اعتقاد بسیاری از تحلیلگران اقتصادی-سیاسی، منطقه غرب آسیا در آستانه جنگ کریدوری و رقابت زیرساختی است.

با توجه به ویژگی‌ها و جایگاه ژئواستراتژیکی بندر چابهار و سواحل مکران که کمتر بندری در آسیای غربی دارد، بدون شک توسعه در این مناطق نقش

موقعیت ویژه‌اش در شرق تنگه هرمز و دریای عمان، در مسیر خطوط اصلی کشتی‌رانی به آفریقا، آسیا و اروپا قرار گرفته و کوتاه‌ترین مسیر مرتبط با آب‌های خلیج فارس است. همچنین، به‌عنوان کوتاه‌ترین راه ارتباطی و ترانزیتی کشورهای آسیای میانه و افغانستان به بازارهای خلیج فارس، شرق آفریقا و دیگر نقاط جهان مطرح است. این بندر اقیانوسی یکی از نقاط کلیدی در حاشیه خلیج فارس و دریای عمان است و در کریدور شمال-جنوب نیز نقش مهمی ایفا می‌کند. قرار گرفتن بندر چابهار در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال-جنوب به‌عنوان مسیر برقراری ارتباط ترانزیتی میان کشورهای روسیه، آسیای مرکزی، قفقاز و اروپای شرقی با کشورهای آسیای جنوبی و کشورهای حاشیه خلیج فارس، مزیت برجسته‌ای را برای این بندر به شمار می‌آید و موقعیت مناسبی را برای آن در راستای تبدیل شدن به بندر تجاری بین‌المللی برای دادوستد در میان بازارهای آسیای جنوبی، جنوب شرقی و غربی آسیا و آسیای مرکزی ایجاد کرده است.

باید توجه داشت که عدم توسعه بندر چابهار را نمی‌توان تنها به هند نسبت داد. در داخل کشور نیز هنوز شبکه ریلی آماده ترانزیت نیست. اساساً در ایران ترانزیت متولی مشخص ندارد و نهادهای مختلف مرتبط با آن، گاه منافع متعارض دارند.

لحاظ اثرگذاری بر امنیت فضای ملی است. موقعیت ژئوپلیتیکی بندر چابهار در مقایسه با دیگر مناطق ساحلی در جنوب ایران، موقعیت ممتازی در زمینه کشتی‌رانی و حمل‌ونقل دریایی است. برای مثال، عمق زیاد آب در بندر چابهار، شرایط و فضای مناسبی را برای پهلوگیری شناورهای سنگین و کشتی‌های اقیانوس‌پیما و نیز ایجاد تأسیسات بندری با هزینه مناسب و صرفه اقتصادی فراهم ساخته است. نکته شایان توجه اینکه، بندر چابهار در مقایسه با بنادر رقیب خود از جمله بندر گوادر نیز جایگاه منحصر به فردی دارد. برای مثال، در حالی که آبخور بندر چابهار حدود 15 متر است، این مقدار برای بندر گوادر حدود 7 متر است.

موقعیت راهبردی بندر چابهار و همچنین، بحث افغانستان آن قدر اهمیت داشته است که حتی در زمان شدیدترین تحریم‌ها، جامعه بین‌الملل این بندر را از تحریم‌ها مستثنا کرد؛ البته این موضوع سبب تداوم تردد شرکت‌های کشتی‌رانی و خطوط کانتینری خارجی نشد. به لحاظ ژئوپلیتیکی، بندر چابهار در محل تلاقی دو کریدور ترانزیتی جهانی شمال-جنوب و شرق-غرب قرار گرفته که این از مهم‌ترین مزیت‌های این بندر است؛ ضمن اینکه بندر چابهار در مسیر بزرگ‌ترین کریدور جهان یعنی راه ابریشم نوین قرار دارد که نه تنها در ایران، بلکه در چشم‌انداز اقتصادی و جغرافیایی جهان برای چین و هند و کشورهای آسیای مرکزی بسیار حائز اهمیت است. این بندر به علت نزدیکی به کشورهای پاکستان، افغانستان و آسیای میانه، اهمیت ویژه‌ای در ترانزیت کالا به این کشورها دارد. بندر چابهار با توجه به

شکل ۱- جایگاه ژئوپلیتیکی بندر چابهار



مأخذ: <https://anildarya.com>

## ۲- جایگاه بندر چابهار در طرح راه ابریشم

خلیج فارس و رقابت با کلان طرح مائوسام<sup>۱</sup> هند، بندر جاسک برگ برنده ای برای چین خواهد بود. لازم به توضیح است که دروازه کلان طرح مائوسام که در واکنش به راه ابریشم نوین چین ایجاد شده، بندر ژئواستراتژیک چابهار است.

موقعیت ویژه ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی بندر چابهار سبب شده است تا برای هند نیز بسیار حائز اهمیت باشد. در نگاه نخست، اهمیت این بندر برای هند اهمیتی اقتصادی به نظر می آید، اما باید توجه داشت که سرمایه گذاری هند در بندر چابهار تنها با نگاه اقتصادی و تجاری نیست، بلکه به دلیل نزدیکی جغرافیایی بندر چابهار به بندر گوادر پاکستان، ماهیت امنیتی نیز برای هند دارد. قرار گرفتن بندر چابهار در مسیر ترانزیت شرق و کردور شمال-جنوب، نقش این بندر را در راهبردهای آینده نگرانه هند بسیار مهم کرده است؛ زیرا هند به شدت خواستار راه اندازی

راه ابریشم نوین، راهبرد کلان سرمایه گذاری چین در زیربنای اقتصادی ۶۰ کشور جهان است که مهم ترین سویه اعمال قدرت این کشور در ورای مرزهای خود برای دهه های آینده است که به اعتقاد ایده پرداز این کلان طرح یعنی «شی جین پینگ»، راه اندازی آن بر جایگاه ایران در منطقه و جهان اثرگذار خواهد بود. یکی از دلایل این اثرگذاری آن است که از میان شش مسیر زمینی اصلی جاده راه ابریشم نوین چین، دالان تاریخی جنوبی است که در مسیر چین-آسیای میانه-آسیای غربی (چین-قرقیزستان-تاجیکستان-افغانستان-ایران) قرار دارد که یکی از اهداف آن افزون بر افزایش حضور و نفوذ در افغانستان، دسترسی سریع به بندر چابهار است؛ ضمن اینکه به چین امکان مانور در نزدیکی تنگه هرمز را می دهد و نیز برای دستیابی به بازارهای حوزه

۱. کلان راهبرد مائوسام هند تاکنون دو کلان طرح معرفی کرده است. ۱- جاده کتان (نیمه غربی مائوسام) که هند را از طریق ایران به افغانستان و آسیای میانه پیوند می دهد و ۲- جاده کلادان (نیمه شرقی) که بخش شرقی هند را به میانمار متصل می کند.

یعنی بندر چابهار ارسال می‌شده است، اما ظاهراً قرار است به‌رغم اختلافات دیرینه و رقابت‌های منطقه‌ای میان هند و پاکستان، این قبیل کمک‌ها به‌جای بندر چابهار ایران از گذرگاه مرزی عطاری به گذرگاه واگه پاکستان منتقل شود و از طریق تورخم به افغانستان برسد. به نظر می‌رسد هندی‌ها به‌رغم صدور معافیت از تحریم چابهار، برای سرمایه‌گذاری در این بندر اقیانوسی تعلل می‌کنند و به فکر دور زدن ایران هستند. در سال 2018، قرارداد کوتاه‌مدتی میان سازمان بنادر و دریانوردی ایران و شرکت دولتی هندی به نام «ایندیا پورترز گلوبال لیمیتد»<sup>3</sup> که سابقه فعالیت بین‌المللی نیز ندارد، منعقد شد که به‌ذات می‌توانست قرارداد خوبی باشد، اما برای اجرای آن باید سازمان‌ها و ارگان‌های دیگر دولتی نیز وظایفی را به عهده می‌گرفتند. از نظر هر دو طرف ایرانی و هندی کاستی‌های زیادی وجود دارد و طرف هندی هم به استناد برخی مفاد قراردادی یا کم‌کاری، نتوانسته است انتظارات را برآورده سازد.

باید توجه داشت که عدم توسعه بندر چابهار را نمی‌توان تنها به هند نسبت داد. در داخل کشور نیز هنوز شبکه ریلی آماده ترانزیت نیست. اساساً در ایران ترانزیت متولی مشخص ندارد و نهادهای مختلف مرتبط با آن، گاه منافع متعارض دارند. این در حالی است که بدون توسعه طرح‌های راه‌آهن، ایران قادر به توسعه ترانزیت جاده‌ای کالاها نخواهد بود که برای شرکت‌های خارجی نه جذاب است و نه صرفه

جاده کتان (نیمه غربی کلان‌طرح مائوسام هند با نام جاده کتان است) و دسترسی به افغانستان و آسیای میانه از طریق چابهار است.

هند به‌عنوان بزرگ‌ترین قدرتی که پس از آمریکا از طرح بزرگ راه ابریشم چین کنار گذاشته شده و نگاه بدبینانه‌اش به راه ابریشم، پیش‌درآمدی بر ارائه کلان‌طرح «مائوسام» شده است. مائوسام به دنبال ایجاد پیوندهای اقتصادی با شرکای تجاری با محوریت هند است که تاکنون دو کلان‌طرح «جاده کتان»<sup>1</sup> و «جاده کالادان»<sup>2</sup> را تعریف کرده است. جاده کتان، هند را از طریق ایران به افغانستان و آسیای میانه پیوند می‌دهد. این جاده بندر مومبای و کندلا را به بندر چابهار ایران متصل می‌کند و سپس از طریق شبکه راه‌های ایران، به زرنج و هرات در غرب افغانستان دسترسی خواهد داشت (رئیس‌نژاد، 1400).

نکته شایان تأمل درباره حضور هند در بندر چابهار این است که اخیراً این کشور برای رساندن محموله‌های خود به آسیای مرکزی به‌جای چابهار، مسیر گرجستان را انتخاب کرده است؛ مسیری که از منظر اقتصادی چندان هم برای هند مزیت اقتصادی ندارد. در حالی هند در سال 2022 نخستین محموله اهدایی خود به افغانستان را که حدود 2 هزار تن گندم بوده با 41 کامیون افغان از طریق پاکستان به افغانستان منتقل کرده که تا پیش‌ازاین در قالب موافقت‌نامه چابهار، این‌گونه محصولات اهدایی از مسیر ایران

1. The Cotton Road  
2. The Caladan Road  
3. India Ports Global Ltd (IPGL)

فلزی در آن سال به بهره برداری رسید. بندر شهید بهشتی نیز به عنوان دومین بندر مهم چابهار، در سال ۱۳۶۱ احداث شد. با توجه به اراضی وسیع تر بندر شهید بهشتی برای توسعه این بندر، تمرکز اصلی در ایجاد زیرساخت‌ها در بندر شهید بهشتی است. برای استفاده از موقعیت منحصر به فرد بندر چابهار به عنوان مساعدترین محل برای تنها بندر اقیانوسی ایران، سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۸۴، طرح توسعه جامع بندر چابهار را با تمرکز بر بندر شهید بهشتی با به کارگیری مشاوران بین المللی تهیه کرد. بر اساس این طرح، توسعه بندر چابهار در چهار فاز تعریف شده که ظرفیت‌های ایجاد شده به تفکیک تعداد اسکله‌ها به صورت تجمعی در هر فاز، در جدول شماره ۱ نشان داده شده است.

اقتصادی دارد؛ به ویژه که در مسیر ایران چندین بار باید محموله‌ها تخلیه و دوباره بارگیری شود که این موضوع هزینه زیادی برای صادرکننده خواهد داشت.

### ۳- عملکرد بندر چابهار در دهه اخیر

بندر چابهار از دو بندر شهید بهشتی و شهید کلانتری تشکیل شده که شامل ۱۱ پست اسکله با ظرفیت تخلیه و بارگیری ۳۰۰۰۰۰۰ تن در سال است. امکان پهلوگیری چهارکشتی با ظرفیت ۴۵۰۰۰ تن به طور هم‌زمان در بنادر یاد شده وجود دارد. همچنین، با توجه به تجهیزات موجود، امکان تخلیه محموله از کشتی در حد ۳۰۰ دستگاه کانتینر ظرف ۲۴ ساعت وجود دارد. عملیات اجرایی بندر شهید کلانتری از سال ۱۳۶۲ شروع شد و با تکمیل ۴ پست اسکله

جدول ۱- امکانات و زیرساخت‌های بندر چابهار

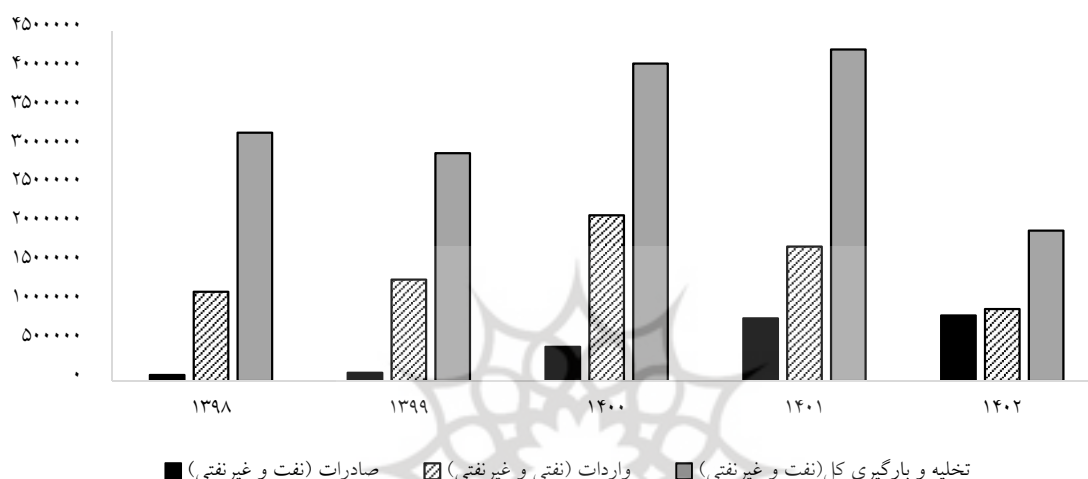
اسکله		مساحت انبار مسقف	مساحت کل انبارها	مساحت کل بندر (هکتار)
ظرفیت پذیرش کالا (میلیون تن)	عمق (آبخور) (متر)	تعداد (پست)	کاربری	طول (متر)
۹/۵	۱۶-۱۳	۳	چندمنظوره (شهید بهشتی)	۹۵۰
		۲	عمومی (شهید بهشتی)	۶۴۰
		۱	نفی (شهید بهشتی)	۲۶۵
	۱۱-۴	۱	چندمنظوره (شهید کلانتری)	۱۸۵
		۳	عمومی (شهید کلانتری)	۱۵۰
		۱	در اختیار دریابانی (شهید کلانتری)	۵۰
شامل ۴۴۳ ۲۳۰ شهید بهشتی ۱۳ شهید کلانتری ۲۰۰ طرح و توسعه				

مأخذ: سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۴۰۲.

چابهار، بر اساس آخرین اطلاعات در دسترس از سازمان بنادر و دریانوردی، وضعیت شاخص‌های یادشده برای سال‌های 1401-1398 مورد مطالعه قرار گرفت.

ازجمله شاخص‌هایی که برای بررسی عملکرد بنادر مورد بررسی قرار می‌گیرد، حجم تخلیه و بارگیری کانتینرها و حجم صادرات و واردات کالاهاست. برای بررسی دقیق‌تر عملکرد بندر

نمودار ۱- عملکرد بندر چابهار در ۴ سال گذشته (۱۳۹۸-۱۴۰۱) (برحسب تن)



مأخذ: (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۴۰۲)<sup>۱</sup>

امام‌خیمینی در صادرات، واردات و تخلیه و بارگیری سهم بسیار پایین و کمتر از ۵ درصد داشته است.

همان‌طور که در نمودار شماره ۱ مشاهده می‌شود، روند صادرات، واردات و تخلیه و بارگیری در بندر چابهار از سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱ صعودی بوده است. در ۷ ماه نخست سال ۱۴۰۲، میزان صادرات از این بندر از کل سال ۱۴۰۱ بیشتر بوده است. متغیرهای صادرات، واردات و تخلیه و بارگیری در بندر چابهار در سال‌های اخیر روند صعودی داشته است، اما همچنان عملکرد بندر چابهار متناسب با جایگاه منحصربه‌فرد آن از نگاه ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی نیست و در مقایسه با دیگر بنادر اصلی جنوب کشور ازجمله بندر شهید رجایی و بندر

ضعف تجهیزات و زیرساخت‌های بندری ازجمله فقدان تجهیزات تخلیه و بارگیری مدرن، فقدان اسکله و بارانداز تخصصی و نبود تعمیرگاه مناسب برای تعمیر تجهیزات در بندر شهید بهشتی است که باعث شده است زمان تخلیه و بارگیری شناورهای کانتینری افزایش یابد.

۱. آمار سال ۱۴۰۲ مربوط به ۷ ماه نخست سال است.

## جدول ۲- سهم بنادر اصلی کشور از کل واردات، صادرات و تخلیه و بارگیری کالاها در سال ۱۴۰۱

سهم از تخلیه و بارگیری (درصد)	سهم از واردات (درصد)	سهم از صادرات (درصد)
۱/۴۴	۰/۶۷	۲/۹۱
۱/۱۵	۰/۲۱	۱/۵۲
۵۰/۲۲	۲۹/۸۴	۵۳/۳۴
۲۸/۸۰	۵۰/۸۳	۳۰/۷۸
۲/۹۱	۱/۹۶	۳/۴۸
۲/۸۱	۴/۷۴	۱/۲۲

مأخذ: سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۴۰۲

بهرتر، وجود شرکت‌های فورواردری (خدمات حمل‌ونقل) قوی و عدم آشنایی صاحبان کالا و شرکت‌های کشتی‌رانی با بندر چابهار، بندر شهید رجایی مزیت بیشتری نسبت به چابهار دارد، اما در دسترسی به بازار افغانستان با توجه به فاصله نزدیک‌تر بندر چابهار به مرزهای افغانستان، به شرط تعدیل هزینه‌های حمل دریایی، مزیت با بندر چابهار خواهد بود.

بر اساس آخرین اطلاعات و آمار در دسترس رسمی، به‌رغم اینکه هزینه‌های بندری چابهار نسبت به شهید رجایی پایین‌تر است، اما حجم کالاهای جابه‌جاشده از طریق بندر چابهار نسبت به شهید رجایی بسیار ناچیز است؛ البته باید توجه داشت که اولاً، فاصله بندر شهید رجایی با بازار کشورهای آسیای میانه در مقایسه با بندر چابهار کمتر است. ثانیاً، به دلیل امکانات زیرساختی

## جدول ۳- مقایسه هزینه‌های حمل بندری و جاده‌ای بندرهای شهید رجایی و چابهار

مقایسه هزینه‌های حمل بندری در بندرهای شهید رجایی و چابهار					
بندر	هزینه‌های انبارداری با فرض ۲۰ روز توقف		هزینه‌های THC (دلار)		
	۲۰ فوت	۴۰ فوت	۲۰ فوت	۴۰ فوت	
بندر شهید رجایی	۱۲۹	۷۸۲۰۰۰	۱۶۱	۱۵۶۵۰۰۰	
بندر چابهار	۸۹	۳۵۱۹۰۰	۱۱۲	۷۰۴۲۴۰	
هزینه‌های حمل جاده‌ای از بندرهای شهید رجایی و چابهار به سه مرز خروجی					
مرز خروجی	مبدأ	سرخس		دوغارون	
		میلک		میلک	
		بندر شهید رجایی	۵۸۰۰۰۰۰	۴۷۰۰۰۰۰	۵۲۰۰۰۰۰
بندر چابهار	۴۷۰۰۰۰۰	۵۰۰۰۰۰۰	۵۳۰۰۰۰۰	۵۳۰۰۰۰۰	

مأخذ: اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، ۱۳۹۶.

گلوبال لیمیتد» هند، این شرکت از اواخر سال ۱۳۹۹، از سرعت فعالیت خود در بندر شهید بهشتی در حوزه ترانزیت، صادرات و واردات کاسته و بیشترین تمرکز بر تخلیه کالاهای اساسی و بارگیری بوده است.

بر اساس آمار سازمان بنادر و دریانوردی کشور، روند صادرات، واردات و تخلیه و بارگیری در بندر چابهار در سال‌های اخیر صعودی بوده است. با این حال، بر اساس اطلاعات شرکت «این‌دیا پورترز



گفتی کرین توجیه پذیر باشد، اما به نظر می رسد که هنوز نیاز آن در بندر چابهار احساس نشده؛ زیرا تردد به آن بندر به آن میزان نرسیده و مشارکت شرکت های خارجی در این بندر بسیار پایین است.

بر اساس اعلام تارنمای خبری تجارت دریایی هندوستان، در سپتامبر سال 2022، شرکت هندی ایندیا پورترز گلوبال لیمیتد تمام مناقصه های خود برای خرید جرثقیل های ساحلی و دیگر تجهیزات جابه جایی کانتینری در بندر چابهار را بدون ذکر هرگونه دلیلی لغو کرده است. این تصمیم بعد از برگزاری اجلاس گروه 20 در دهلی نو و موافقت قدرت های اقتصادی بزرگ جهان برای ایجاد کریدور عرب-مد اعلام شده است. این احتمال وجود دارد که سازندگان تجهیزات تمایل ندارند تا با ارتباط داشتن با بندر چابهار، تجارت خود را با دیگر اپراتورهای بزرگ بندری و ترمینالی به خطر بیندازند. مقامات ایران نیز مدعی هستند که هند وقت کشی می کند و نه تنها به تعهدات خود برای توسعه چابهار از جمله ساخت سیلو و گسترش خط راه آهن عمل نکرده است، بلکه حتی اجازه استفاده از شش جرثقیل سنگین را که در بندر شهید بهشتی قرار دارد، نمی دهد. همان طور که پیش تر نیز اشاره شد، تاکنون شش دستگاه جرثقیل موبایل ساحلی به ارزش تقریبی 25 میلیون دلار (به عنوان بخشی از سرمایه گذاری تعهد شده 85 میلیون دلاری هندوستان) به بندر شهید بهشتی چابهار منتقل شده، اما اجازه استفاده از آنها از طرف هندی تا زمان تعیین تکلیف قرارداد بلندمدت داده نشده است. مقامات هند هم ادعا

همچنین، بر اساس گزارش منتشر شده توسط نشریه صنعت حمل و نقل از سپتامبر سال 2020، تخلیه و بارگیری کانتینری در بندر شهید بهشتی چابهار روند نزولی داشته است. در مقابل، تخلیه کالاهای اساسی و بارگیری کالاهای فله مانند مصالح ساختمانی و مواد معدنی در این بازه روند صعودی داشته است.

از اوایل دی سال 1397 و در قالب توافق نامه چابهار میان سه کشور هندوستان، ایران و افغانستان، سازمان بنادر و دریانوردی ایران، راهبری بندر شهید بهشتی چابهار را به شرکت «ایندیا پورترز گلوبال لیمیتد»، شرکتی که زیرمجموعه وزارت بنادر، کشتی رانی و آبراه های هند شمرده می شود، سپرد تا دو کشور با بسط و توسعه همکاری های تجاری و حمل و نقلی فی مابین و منطقه ای و همچنین، با استفاده از معافیت چابهار از تحریم ها از سوی ایالات متحده آمریکا، ضمن سرمایه گذاری در این بندر، آن را به شبکه تجارت بین المللی خود با افغانستان و کشورهای آسیای میانه متصل کند. به رغم اینکه شرکت هندی متعهد به سرمایه گذاری 85 میلیون دلاری در تجهیزات بندر شهید بهشتی چابهار شده بود، توفیقی در سفارش ساخت جرثقیل های گتتری کرین برای نصب در بندر چابهار نداشته و شش دستگاه جرثقیل موبایل ساحلی به ارزش 25 میلیون دلار خریداری و در بندر شهید بهشتی مستقر کرده است که تاکنون از آنها استفاده نشده است و مراحل تخلیه و بارگیری کشتی ها با استفاده از تجهیزاتی است که پیش تر سازمان بنادر و دریانوردی خریداری کرده است. زمانی که گتتری کرین در بندری نصب می شود، باید دائم در حال استفاده باشد. در نتیجه، باید حجم تردد در آن بندر به حد معقولی برسد که وجود

ارتباطات سبب ایجاد رقابت میان بنادر شده است. بندر چابهار به عنوان یکی از مهم ترین بنادر راهبردی کشور که قابلیت های زیادی برای ترانزیت کالا در سطح بین المللی دارد، از این موضوع مستثنا نیست. از این رو، مدیران و تصمیم گیران در گام نخست باید اقدام به شناسایی موارد ضعف توسعه این بندر کنند و در راستای کاهش آن ها گام بردارند. برای این منظور، چالش های موجود به دو گروه زیرساختی و سیاست گذاری تقسیم شده است.

#### ۴-۱- چالش های زیرساختی

در میان چالش های زیرساختی در بندر چابهار، ضعف زیرساخت های فیزیکی، فنی، ریلی و جاده ای را می توان از عمده ترین این چالش ها نام برد. در این راستا، می توان به فقدان اتصال ریلی و جاده ای به بندر چابهار اشاره کرد. محور ریلی چابهار-سرخس به طول ۱۳۵۰ کیلومتر به عنوان طولانی ترین مسیر ریلی کشور از دو قطعه اصلی تشکیل شده است. قطعه نخست آن با عنوان چابهار-زاهدان، بندر چابهار را به شبکه ریلی متصل می کند و قطعه دوم آن با اتصال زاهدان به بیرجند موجب اتصال به شبکه ریلی می شود. عملیات عمرانی قطعه نخست که از سال ۱۳۸۹ آغاز شده، پس از گذشت ۱۳ سال هنوز به دلیل عدم تأمین مالی طرح توسط دولت به پایان نرسیده است. این در حالی است که قرار بود در سال ۱۳۹۴ فاز نخست این طرح به پایان برسد. در صورتی که کشورهای شمال شرقی ایران بخواهند کالاهای خود را با استفاده از قطارهای سرخس-بندرعباس به بنادر جنوبی ایران منتقل کنند، باید این مسیر را در حدود ۷۲ ساعت بپیمایند، اما با

می کنند که شرکای اروپایی آن ها مانند فنلاند، نروژ و آلمان به دلیل تحریم ها دست از همکاری برای توسعه بندر چابهار برداشته اند.

در شرایطی که عملکرد کانتینری بندر شهید بهشتی چابهار به عنوان شاخصی برای عبور بارهای ترانزیتی حاصل از بازاری سازی و شبکه سازی اپراتور هندی در چابهار به شدت افت یافته، هند به کریدور عرب-مد ورود کرده است. این کریدور قرار است رقیب طرح عظیم توسعه طلبانه یک کمر بند- یک راه چین باشد و به مثابه تازه ترین کمر بند تجاری هند بیش از پیش برجسته شده که پلی میان هند و اروپا از طریق مسیرهای دریایی-زمینی است. این کریدور با ایجاد ارتباط ریلی میان امارات متحده عربی و بندر حیفا رژی م صهیونیستی (بندر حیفا بزرگ ترین بندر رژی م صهیونیستی است که به ارزش ۱/۲ میلیارد دلار به شرکت هندی Adani واگذار شده است)، می تواند کالاهای هند را از مومبای در کمتر از ده روز به بندر پیرائوس یونان برساند (Tanchum, 2021). این شرکت هندی توانسته است برنده مزایده خصوصی سازی بندر حیفا شود و صد درصد سهام این بندر را به دست آورد و کنترل آن را تا پیش از ۳۰ سال آینده یعنی سال ۲۰۵۴ در دست خواهد گرفت (ماهنامه صنعت حمل و نقل، ۱۴۰۱).

#### ۴- چالش ها و مشکلات پیش روی توسعه بندر چابهار

امروزه بندر نقش بسیار مهمی در توسعه تجارت هر کشور دارند و جهانی شدن تجارت، حمل و نقل و

وجود طرح‌های کلان در منطقه چابهار ارتباط مستحکمی با توسعه اجتماعی و اقتصادی استان سیستان و بلوچستان و ایجاد فرصت‌های شغلی برای اقتصاد بومی آن منطقه نداشته باشد.

#### ۴-۲- چالش‌های سیاست‌گذاری

در تهیه طرح جامع بنادر کنونی که در سال ۱۳۹۹ مصوب و افق آن نیز سال ۱۴۰۴ در نظر گرفته شده است، به‌رغم نقاط قوتی که در این طرح نسبت به طرح‌های پیشین وجود دارد، اما منفعلانه است و راهبرد توسعه به‌صورت غیرمؤثر در آن لحاظ شده است. در طرح جامع کنونی تلاش شده است تا به تعامل مؤثر شهر و بندر توجه جدی شود. در این خصوص، می‌توان به کاهش برنامه ظرفیت بندر شهید بهشتی چابهار از ۹۰ به ۳۰ میلیون تن با توجه به عدم پاسخ‌گویی شبکه ریلی و جاده‌ای در شهر چابهار اشاره کرد، اما با وجود این، ضعف‌های بسیار مهمی دارد که نیازمند بازنگری است.

برای مثال، به‌رغم اثرپذیری عملکرد بنادر از رویه‌های سازمان‌های درگیر در فرایندهای بندری مانند گمرک و راه‌آهن، نبود هماهنگی و هم‌راستایی در رویکردها، سیاست‌ها و اقدامات نهادهای مختلف دخیل در لجستیک دریایی و نبود نهاد راهبر و هماهنگ‌کننده برای توسعه آن یکی از چالش‌های بنادر کشور است که شامل بندر چابهار نیز می‌شود. در حال حاضر اگر این پرسش مطرح شود که دولت برای توسعه بندر چابهار و حل چالش‌های کنونی آن چه راه‌حلی دارد، احتمالاً ارگان‌ها و سازمان متفاوت پاسخ‌های مختلفی برای هر یک از این چالش‌ها داشته

راه‌اندازی مسیر ریلی سرخس-چابهار، این زمان به کمتر از ۱۸ ساعت کاهش می‌یابد.

دومین چالش زیرساختی، ضعف تجهیزات و زیرساخت‌های بندری از جمله فقدان تجهیزات تخلیه و بارگیری مدرن، فقدان اسکله و بارانداز تخصصی و نبود تعمیرگاه مناسب برای تعمیر تجهیزات در بندر شهید بهشتی است که باعث شده است زمان تخلیه و بارگیری شناورهای کانتینری افزایش یابد و در نتیجه، مدت زمان ترانزیت بیش از حد انتظار باشد. همچنین، نبود تجهیزات الکترونیکی و ایکس‌ری در خروج گمرک بندر شهید بهشتی برای تسریع در اسکن بار کامیون و فقدان ارتباط میان بنادر شهید بهشتی و شهید کلانتری نیز مشکلات زیادی برای صاحبان کالاها و کامیون‌ها ایجاد می‌کند.

یکی دیگر از کاستی‌های این بندر، فقدان نهادها و شرکت‌های بومی است. به‌رغم اینکه نخستین سیاست و نگاه توسعه‌ای در بندر چابهار اشتغال‌زایی در منطقه بوده است، اما مردم در منطقه چابهار به‌شدت محروم هستند و نرخ بیکاری بسیار بالاست. بر اساس اظهارات برخی از کارشناسان اقتصادی، کمتر از ۳ درصد کارمندان و مسئولان سازمان بندر و کشتی‌رانی (اداره کل بندر و دریانوردی) و کمتر از ۱ درصد از مدیران ارشد در مجتمع‌ها و طرح‌های مختلف صنعتی-تجاری در چابهار بومی هستند. این در حالی است که بر اساس اعلام مسئولان، در شهر چابهار نرخ بیکاری در مرز ۴۰ درصد قرار دارد و به دلیل عدم توسعه‌یافتگی زیرساختی در زمینه‌هایی از جمله صنعت و کشاورزی، مردم مشارکتی در اقتصاد ندارند. در نتیجه، واضح است که

برقراری امنیت و توسعه شرق کشور توجیه پذیر است، اما توسعه متوازن و همه جانبه بندر چابهار نباید تنها محدود به این نگاه باشد و نگاه خارجی یعنی اتصال به کریدورهای منطقه ای و بین المللی نیز باید وجود داشته باشد. با توجه به آنچه از عملکرد و جایگاه ژئوپلیتیکی و اهمیت راهبردی بندر چابهار که در این گزارش مورد بحث قرار گرفت، هنوز در اقتصاد ملی و ذهن سیاستمداران کشور موقعیت واقعی خود را به دست نیاورده است و ذهنیت راهبردی نسبت به آن وجود ندارد. در این شرایط و با توجه به حضور یک قدرت اقتصادی جهان در بندر گوادر و سرمایه گذاری های عظیم در آن از سوی و از سوی دیگر، با توجه به اهمیت بندر چابهار در ابتکار کمربند- جاده چین و کلان طرح مائوسام هند و سرعت عمل زیاد دیگر کشورها در سرمایه گذاری ها برای در هم تنیدن کلان راهبردهای خود با ابتکار کمربند- جاده، به نظر می رسد منطقه آزاد چابهار از این رقابت عقب افتاده است. از این رو توجه نکردن به توسعه هرچه سریع تر بندر چابهار و از میان بردن مشکلات این بندر می تواند به بهای از دست دادن فرصت ها و ظرفیت های موجود تمام شود. برای حل این معضل موارد زیر پیشنهاد می شود.

**- ضرورت تدوین هرچه سریع تر طرح جامع حمل و نقل کشور:** بر اساس احکام دائمی برنامه های توسعه کشور مصوب سال ۱۳۹۵، مقرر شده است نظام حمل و نقل کشور بر اساس طرحی همه جانبه با عنوان طرح جامع حمل و نقل کشور توسعه یابد. با گذشت بیش از ۷ سال از تصویب این قانون، کشور همچنان از داشتن طرح جامع حمل و نقل مصوب بی بهره است. عدم

باشند. به رغم اهمیت این موضوع، در طرح جامع بنادر کشور به آن توجه نشده است. هدف از تهیه طرح جامع بنادر، تعیین رویکرد و چهارچوب تهیه طرح جامع در هر بندر و برنامه های مرتبط با توسعه فیزیکی (مانند توسعه سخت افزاری و زیرساخت ها) و غیر فیزیکی (مانند اصلاح رویه های عملیاتی و گمرکی) در آن است که این موضوع نیز مورد توجه قرار نگرفته است. رویکرد حاکم در طرح جامع بنادر کنونی، سیستمی نیست و بنادر هنوز به عنوان بخشی از زنجیره تأمین کالا لحاظ نشده اند. نتیجه این رویکرد ناقص، توجه نکردن به فعالیت بندر در درون سیستم های کلان ملی است؛ به گونه ای که گویی بنادر جدا از جریانات بازار و تولید محصولات و مبادی و مقاصد اصلی بار هستند (مرکز پژوهش های مجلس، ۱۴۰۲).

### نتیجه گیری و پیشنهاد راهکارها

بندر چابهار از نظر موقعیت جغرافیایی یکی از مهم ترین و راهبردی ترین بنادر ایران به شمار می رود، اما سهم آن در تجارت جهانی بسیار ناچیز است و به دلایل مختلف از جمله مشکلات زیرساختی مانند فقدان سیستم حمل و نقل ریلی و جاده ای مناسب نتوانسته است موفقیت چندانی در تجارت و ترانزیت کالا از و به کشورهای افغانستان و آسیای مرکزی داشته باشد. در شرایط کنونی با توجه به کندی توسعه زیرساخت های منطقه و به دلیل کمبود اعتبارات و مشکلات خاص دیگر، چشم انداز بهبود موقعیت در میان مدت چندان امیدوارکننده به نظر نمی رسد. باید توجه داشت که توسعه بندر چابهار با نگاه به تأمین نیازهای داخلی آینده و تأثیرات اجتماعی مانند

کشورهای منطقه به دنبال ایجاد کریدورهایی هستند که با اینکه در صورت عدم عبور از خاک ایران صرفه اقتصادی نخواهد داشت، اما فناوری سبب شده است تا ایران را دور بزنند. بنابراین، درک منطق ژئوپلیتیکی پیوند زدن بندر چابهار با کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی که در حال شکل‌گیری در اطراف ایران هستند، از جمله الزاماتی است که سیاست‌گذار ایرانی باید در راستای تأثیرگذاری حداکثری توان و قدرت کشور در معادلات غرب آسیا مدنظر قرار دهد.

**- کارآمدسازی مدیریت بندر چابهار:** موضوع مدیریت بندر یکی از موضوعات مورد مناقشه در بندر چابهار است. در کنار عوامل خارجی مانند تحریم‌های بین‌المللی و عدم تمایل شرکت‌های خارجی به همکاری با ایران که در کند شدن مسیر توسعه بندر چابهار اثرگذار بوده، عوامل داخلی مانند مدیریت ناکارآمد نیز در این موضوع سهم بسزایی داشته است. در واقع، نه تنها در بحث تجهیزات و زیرساخت‌های لجستیکی ضعف وجود دارد، بلکه در انتخاب مدیران مناطق آزاد و بنادر نیز دقت نظر کافی وجود ندارد و مدیران انتخاب‌شده از تخصص کافی و دانش به‌روز و بین‌المللی در بحث مدیریت بنادر برخوردار نیستند. نبود مدیریت یکپارچه و کارآمد سبب شده است تا اطلاعات کافی و مناسب از تجهیزات، امکانات، زیرساخت‌های ارتباطی و تخلیه و بارگیری کشتی‌های بنادر و... وجود نداشته باشد و بازرگانان و فعالان اقتصادی داخلی و خارجی که نیاز به دسترسی به این اطلاعات دارند، از آن محروم باشند. تجربه موفق کشورهایمانند آلمان، هلند، بلژیک و مالزی گواه این موضوع است که راه‌اندازی سیستم جامع اطلاعاتی یکی

برخورداری از طرح جامع موجب می‌شود که برخی نگاه‌های مقطعی و غیرراهبردی در فرایندهای تصمیم‌گیری در این بخش مبنای عمل قرار گیرد. نکته شایان تأمل در این باره، این است که درحالی‌که مطالعات طرح جامع حمل‌ونقل کشور برای افق سال 1414 در حال انجام است، مطالعات طرح جامع بنادر کشور برای افق سال 1401 تدوین شده است. باید مشخصاً هماهنگی و یکپارچگی زیرساخت‌های دریایی و بندری کشور با دیگر زیرساخت‌ها و شبکه حمل‌ونقل متناسب با افق طرح جامع حمل‌ونقل کشور در دستور کار نهادهای مربوط به‌ویژه وزارت راه و شهرسازی و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی قرار گیرد.

**- ذهنیت راهبردی نسبت به نقش ایران در کریدورهای بین‌المللی:** سیاست‌گذاران کشور باید توجه داشته باشند که بدون درک رویدادها و تحولات در عرصه بین‌المللی نمی‌توان اهمیت برهم‌کنش شاهراه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی را در حفظ امنیت ملی دریافت. باید توجه داشت که جایگاه ژئواستراتژیک ایران، کشور را در شاهراه تجاری، سیاسی و امنیتی قرار داده و این نقش به دلیل مزیت جغرافیایی ایران از جمله پیونددهنده آسیا، آفریقا و اروپاست، اما در عصر حاضر که عصر جنگ کریدوری و رقابت زیرساختی است، فناوری می‌تواند جغرافیا را به چالش بکشد و عدم فهم ژئوپلیتیک راه و پرهیز از کاربست دیپلماسی راه از سوی تصمیم‌گیرندگان باعث دور زدن کشور توسط کریدورهای منطقه‌ای و در نتیجه، فرسایش ژئوپلیتیک ایران می‌شود؛ همچنان‌که مشاهده می‌شود که

که کالاهای صادراتی به کشورهای یادشده حمل می کنند، در راستای کاهش مصرف سوخت، هزینه کمتر و صرفه جویی در وقت خود، بندر چابهار را برای تخلیه و بارگیری کالا انتخاب کنند. درباره دیگر کشتی های وارد شده به منطقه نیز کالاها پیش از ورود به بندر عربی حاشیه خلیج فارس، در بندر چابهار تخلیه می شود. این موضوع فرصت بزرگی برای درآمدزایی است. در این راستا، تجهیز بندر چابهار با احداث اسکله های مدرن و ارتقای قابلیت های این بندر برای پذیرش کشتی های بزرگ و کانتینری، ساخت انبارهای کافی و مناسب برای نگهداری کالا و همچنین، ارتقای توانمندی در خدمات سوخت رسانی و پشتیبانی به خطوط کشتی رانی آبراه های بین المللی و توسعه و بهبود فعالیت ها و خدمات حمل و نقل هوایی و ریلی پیشنهاد می شود.

- توسعه هرچه سریع تر خط راه آهن بندر چابهار - سرخس: عملیاتی کردن ظرفیت های بندر چابهار در سواحل مکران نیازمند اتصال این بندر به شبکه ریلی کشور است. همان طور که در گزارش نیز اشاره شد، راه کتان مائوسام هند بیشتر بر کرانه شرقی دریای مازندران متمرکز است و از کشورهای ایران، ترکمنستان، قزاقستان و افغانستان عبور می کند. از این رو باید در راه اندازی راه آهن چابهار-سرخس جدی تر عمل کرد. بیش از یک دهه از تأکید بر ضرورت اجرای طرح اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی کشور می گذرد، اما همچنان عملیاتی نشده است. با تکمیل خط آهن چابهار-سرخس و استفاده از سواحل مکران و اسکله بندر شهید بهشتی، ایران می تواند نقشی پررنگ تری در صنعت ترانزیت منطقه

از پیش نیازهای اصلی برای مدیریت بهینه بندر است و این کشورها توانسته اند با راه اندازی سیستم جامع الکترونیک در بندر خود، در هزینه و زمان صادرات و واردات کالا و کانتینرها صرفه جویی کنند و شفافیت و کنترل بیشتری بر ترانزیت کالاها داشته باشند. بنابراین، راه اندازی چنین سیستمی به عنوان راهکار جهانی برای مدیریت بهتر بندر از جمله بندر چابهار توصیه می شود.

- ایجاد اجماع در جذب سرمایه گذاری خارجی: یکی از مهم ترین مواردی که برای موفقیت یک بندر باید مورد توجه قرار گیرد، جذب سرمایه گذاران خارجی است. توسعه تجاری بندر نیازمند جذب سرمایه از کانال دانش و فناوری کشورهای موفق در این باره است. برای مثال، عمان در تلاش است تا بندر صحار خود را با مشارکت بندر روتردام هلند و حمایت شرکت هندی Adani هم تراز با بندر امارات کند و در این راستا، در طول یک دهه، ۲۷ میلیارد دلار جذب سرمایه گذاری خارجی داشته است. گفتنی است که بندر صحار عمان پایانه کریدور عرب-مد شمرده می شود. از این رو در گام نخست باید عوامل جذب کننده شرکت های خارجی را شناخت. همچنین، فراهم سازی زیرساخت های لازم، برطرف کردن برخی ابهام ها در ارتباط با قوانین و مقررات بندر و شناسایی فرصت های سرمایه گذاری در بخش های مختلف اقتصادی را می توان از مهم ترین عوامل کلیدی در زمینه موفقیت در جذب سرمایه گذاران خارجی به شمار آورد که باید از سوی سازمان بندر و دریانوردی با دقت عمل بیشتری در دستور کار قرار گیرد.

- رفع کمبودهای زیرساختی بندر چابهار: بهبود کیفیت زیرساخت های بندر چابهار سبب می شود تا کشتی هایی

رفاه و ایجاد فرصت‌های شغلی بیشتر در این منطقه، تأسیس شرکت‌های بومی و نیز استخدام افراد بومی در سازمان‌ها و نهادهای مربوط توصیه می‌شود.

### منابع

- اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران (۱۳۹۶). *تحلیل جایگاه بندر چابهار و گوادر در افق آینده منطقه*. گزارش: ۱۰۹۶۱۰۶. ایران، تهران: اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک و گمرک.

- رئیسی‌نژاد، آرش (۱۴۰۰). *ایران و راه ابریشم نوین؛ از ژئوپولیتیک راه تا دیپلماسی راه*. ایران، تهران: دانشگاه تهران.

- زرقانی شیراز، الهام (۱۴۰۱-الف). *چابهار همچنان گرفتار بن‌بست لجستیکی*. ماهنامه صنعت حمل‌ونقل، ۳۲(۳۸۵).

- زرقانی شیراز، الهام (۱۴۰۱-ب). *روایت بی‌مهری هندی‌ها در چابهار، صنعت حمل‌ونقل*. ۳۲(۳۸۹).

- *سازمان بنادر و دریانوردی (۱۴۰۲)*. *سالنامه آمار عملیات* (۱۳۹۸-۱۴۰۲). تهران: سازمان بنادر و دریانوردی.

- مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۴۰۲). *نگاهی به روند طرح‌های جامع بنادر کشور؛ نقاط قوت و ضعف و راهکارهای ارتقای مطالعات جامع آتی*. تهران، ایران: مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات زیربنایی، گزارش: ۲۵۰۱۸۸۶۴.

- Tanchum, Michael (August 2021). *Indias Arab-Mediterranean Corridor: A Paradigm Shift in Strategic Connectivity to Europe*. ISIS, Issue No.14.

و جهان ایفا کند؛ ضمن اینکه افزون‌بر درآمدزایی و توسعه محور شرق کشور، به استحکام روابط میان کشورها با اتکا به تأمین منافع مشترک نیز منجر می‌شود. در میانه خط راه‌آهن چابهار-سرخس، مسیرهای زابل، زرنج، دلارام و خواف-هرات، افغانستان را از نزدیک‌ترین فاصله ریلی به اقیانوس هند متصل می‌کند. در نتیجه، از وابستگی افغانستان به بندر کراچی پاکستان کاسته می‌شود و هند به افغانستان و آسیای مرکزی دست می‌یابد.

- **آموزش نیروی متخصص بومی و مشارکت آن‌ها در فعالیت‌های اقتصادی**: با توجه به اینکه بخش عمده‌ای از جمعیت بیکار شهرستان چابهار افراد با تحصیلات ابتدایی هستند و در نتیجه، تخصص کافی برای برخی فعالیت‌ها ندارند، توصیه می‌شود که هم زمینه لازم برای آموزش این افراد فراهم شود (زیرا توانمندسازی نیروی کار محلی فرصت بسیار مناسبی برای توسعه بندر چابهار فراهم می‌آورد) و هم مدیران شرکت‌ها و نهادهایی که در حال حاضر در این منطقه مشغول به کار هستند، از نیروی کار متخصص بومی استفاده کنند.

- **افزایش نقش نهادها و شرکت‌های بومی در بندر چابهار**: بررسی طرح‌هایی که هم‌اکنون در توسعه بندر چابهار در حال اجراست، حاکی است که نه تنها نقش چندانی در توسعه و بهبود اوضاع مردم این منطقه نداشته‌اند، بلکه این شرکت‌های غیربومی هستند که نقش اصلی را در این طرح‌ها ایفا می‌کنند و در عمل مردم منطقه چابهار به حاشیه رفته‌اند. با توجه به شکافی که وضعیت درآمد، اشتغال و استانداردهای زندگی این منطقه با متوسط کل کشور دارد، برای ارتقای وضعیت