

## **The Position of Chabahar in Deepening Cooperation between Iran and Central Asia**

**Elaheh Koolaee<sup>1</sup>**

Professor, Department of Regional Studies, Faculty of Law and Political  
Science, University of Tehran, Tehran, Iran

**Nabi Allah Emami Ivaki**

Ph.D. in Regional Studies, Faculty of Law & Political Science, University of  
Tehran, Tehran, Iran

(Date received: 14 January 2021 - Date approved: 10 May 2021)

### **Abstract**

**Introduction:** After the end of the bipolar system, by changing the geopolitical and geostrategic dynamics of the Eurasian environment, a new space for conflict and competition between governments was created in order to use the existing opportunities. In this regard, the Islamic Republic of Iran, as one of the important players in the region and the international system, tried to play an important role in this new game by recognizing the independence of the Central Asian countries and establishing political and economic relations with these countries. But gradually and with the subsidence of the collapse fever, the position of Central Asia in Iran's foreign policy decreased and space was opened for Iran's rivals in the region. Currently, the volume of trade between Iran and Central Asian countries clearly shows that Iran is not even among the top 10 trading partners of Central Asian countries.

On the other hand, in recent years, especially after the collapse of the Soviet Union, governments have addressed the issue of transportation and strategic corridors to the extent that they seek to strengthen regional and extra-regional cooperation and convergence within these corridors. Today, strategic corridors and ports, with the participation and assistance of the countries of the region can create a suitable

---

1. E-mail: ekolaee@ut.ac.ir (Corresponding Author)

ground for the formation and strengthening of convergence and cooperation in the region. In this regard, China and Pakistan are looking for their economic and strategic interests in the framework of the huge project China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) and the development of the port of Gwadar. China's \$ 46 billion investment in the corridor is designed to bypass the Straits of Malacca and the long Indian Ocean route.

In addition to high economic costs, the passage of Chinese commercial ships through the Strait of Malacca poses security risks for China due to the strong presence of India and the United States in the region. On the other hand, Chabahar is the focal point of Iran for the development and expansion of the communication routes of the countries located in the northern part of the Indian Ocean and Central Asia. Due to its unique geographical location, Chabahar is one of the 10 most important ports in the world, which can be transformed into a mega port. In confirming the transit advantage of Chabahar port, it is important to mention that in the program of the United Nations Industrial Development Organization (UNIDO), the shores of the Oman Sea, where Chabahar port is located, is known as the closest intercontinental energy transfer route.

Research question: What factors will strengthen and deepen regional cooperation and improve Iran's relations with Central Asian countries?

Research Hypothesis: Chabahar Port and the North-South Corridor play an important role in facilitating cooperation and improving Iran's economic relations with Central Asia.

Methodology and theoretical framework: The authors use Cantori and Spiegel model and especially emphasize the extra-regional influencing factor. According to Cantori and Spiegel, the region is a concept based on a combination of geographical proximity and political context, increasing interactions, expanding the framework of common institutions and common cultural identities. For their study, they use a qualitative method with a descriptive-analytical approach.

Results and discussion: Currently, the Central Asian region has become the scene of competition between regional and extra-regional powers. The importance of this region is such that two of the six

branches of the “One Belt, One Road” initiative pass through the countries of Central Asia, but at the same time, this region is landlocked and to access international open waters, it is necessary to cross other countries. The Islamic Republic of Iran and especially the Chabahar port has the capacity to connect Central Asian countries to international open waters. But on the other hand, Gwadar port as a rival port of Chabahar has attracted the attention of Central Asian countries as well as China. China and Pakistan plan to increase the capacity of Gwadar port to 400 million tons per year in 2045. China is also trying to make Gwadar port a hub port capable of simultaneously berthing 88 motherships by 2050, which will tip the balance in South Asia, West Asia, Central Asia, East, and South Asia in favor of competitors.

Conclusion: Today, strategic corridors and ports can create the basis for the formation and strengthening of convergence and cooperation in the region if the countries of the region participate and help in different dimensions. Currently, China and Pakistan are looking for their economic and strategic interests in the framework of the huge project “China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)” and the development of Gwadar port as a jewel of the strategic relations of the two countries. China's \$46 billion investment in the CPEC Corridor is designed to bypass the Strait of Malacca and the long Indian Ocean route. By launching Chabahar-Sarkhs railway lines and trying to attract the participation of Central Asian countries in this field by inviting Indian investors, Chabahar port can create conditions for deepening and expanding cooperation between Iran and Central Asia and improving Iran's position in the region. If active socio-economic diplomacy is pursued, in addition to Chabahar port, the North-South Corridor will have a serious impact on Iran's economic and trade relations with Central Asian countries.

**Keywords:** North-East Corridor, Central Asia, Iran, Pakistan, Chabahar, China, Gwadar

## جایگاه بندر چابهار در تعمیق همکاری ایران و آسیای مرکزی

الهه کولایی<sup>۱</sup>

استاد، گروه مطالعات منطقه‌ای، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، ایران، تهران

نبی‌الله امامی ایوکی

دکتری مطالعات منطقه‌ای، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، ایران، تهران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۱۰/۲۴ - تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۲/۲۰)

### چکیده

پویایی‌های ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی پساشوروی، فرصت‌های جدیدی را در فضای اوراسیا ایجاد کرده است. در نتیجه آن، بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در پی بهره‌برداری از فرصت‌های جدید برآمده‌اند. ایران از آغاز این دوره جدید به‌عنوان یکی از بازیگران منطقه‌ای تلاش کرد جایگاه خود را در منطقه تقویت کند؛ اما اکنون با گذشت بیش از ۲۵ سال از فروپاشی اتحاد شوروی، از جایگاه مناسبی در منطقه برخوردار نیست، حتی در میان ۲۰ کشور همکار تجاری برخی از کشورهای منطقه نیز قرار ندارد. علاوه بر این، توازن در منطقه آسیای مرکزی، جنوبی و غربی به سود چین و پاکستان در حال برهم خوردن است. سرمایه‌گذاری ۴۶ میلیاردی چین در راهروی اقتصادی با پاکستان و بندر گوادر موجب نگرانی مقام‌های هندی شده است. هندی‌ها هم تمایل خود را برای سرمایه‌گذاری در چابهار اعلام کرده‌اند. موقعیت بندر چابهار یک موقعیت ویژه برای کشورهای آسیای مرکزی، هند، افغانستان و روسیه است. پرسش نویسندگان این است که چه عواملی بر تقویت و تعمیق همکاری ج. ا. ایران با کشورهای آسیای مرکزی تاثیرگذار است. فرضیه آنان این است که بندر چابهار و راه‌گذر شمال- جنوب در گسترش روابط ایران با کشورهای آسیای مرکزی نقشی مهم دارد. در این مقاله با استفاده از روش کیفی و با رویکرد توصیفی- تحلیلی، با توجه نظریه منطقه‌گرایی کانتوری و اشنپیگل، به‌ویژه عامل اثرگذار برون‌منطقه‌ای این نتیجه مشخص می‌شود بندر چابهار و راه‌گذر شمال- جنوب نقش موثری در تسهیل همکاری منطقه‌ای و بهبود روابط اقتصادی ایران با آسیای مرکزی دارد.

واژگان اصلی: راه‌گذر شمال- جنوب آسیای مرکزی، ایران، پاکستان، چین، گوادر.

## مقدمه

جمهوری اسلامی ایران با داشتن ۱۵ کشور همسایه در ۵ خرده‌نظام منطقه‌ای آسیای مرکزی، قفقاز، خلیج فارس، شرق مدیترانه و آسیای جنوب غربی، از برتری‌های مهم ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی برخوردار است. ایران به دلیل داشتن این موقعیت و به منظور بهره‌برداری کامل از ظرفیت‌های خود، راهی جز درپیش گرفتن سیاست منطقه‌ای قوی، فعال و پایدار با همسایگان ندارد. در هر دوره‌ای از سیاست خارجی، دولت‌های مختلف در ایران به اقتضای شرایط و موقعیت‌های خود، توجه اندکی به این رویکرد نشان داده‌اند و به علت پایداری نداشتن رویکرد منطقه‌گرایی، حتی موجب ازدست‌رفتن‌های فرصت‌های موجود شدند، از این رو توجه به همسایگان و در پیش گرفتن رویکرد منطقه‌گرایی در همه حال برای سیاست خارجی ایران از ضرورت برخوردار است. با بررسی سیاست خارجی چین متوجه می‌شویم که این کشور یکی از مهم‌ترین اولویت‌های سیاست خارجی خود را توجه به همسایگان و محیط پیرامونی خود قرار داده است. در حالی که ایران با وجود داشتن بیشترین تعداد همسایه‌ها از راه خشکی و دریا، از ظرفیت همسایگان خود به‌ویژه منطقه آسیای مرکزی به درستی استفاده نکرده است. به دلیل جایگاه ژئواستراتژیک منطقه آسیای مرکزی و واقع شدن این منطقه در قلب اوراسیا، گسترش ارتباط‌ها و تعامل‌های منطقه‌ای و تعمیق همکاری‌های منطقه‌ای با این کشورها، برای سیاست خارجی ایران از ضرورتی انکارناپذیر برخوردار است. در این میان بندر چابهار به عنوان یکی از بنادر اقیانوسی ایران علاوه بر گسترش تعامل کشورهای آسیای مرکزی با ایران، می‌تواند زمینه دسترسی بهتر کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی را به آب‌های آزاد جهان فراهم سازد. علاوه بر بندر چابهار، راه‌گذر شمال- جنوب نیز می‌تواند زمینه افزایش همکاری‌های منطقه‌ای و همگرایی اقتصادی ایران با کشورهای آسیای مرکزی را فراهم کند. در این پژوهش به برتری بندر چابهار و راه‌گذر شمال- جنوب در جهت تقویت روابط کشورهای آسیای مرکزی با ایران می‌پردازیم. پرسشی که در این مقاله مطرح می‌شود این است که چه عاملی موجب تقویت و تعمیق همکاری‌های منطقه‌ای و بهبود روابط ایران با کشورهای آسیای مرکزی می‌شود؟ فرضیه مقاله این است که بندر چابهار و راه‌گذر شمال- جنوب می‌تواند به عنوان یک بدیل ژئوپلیتیکی مهم، برای ایران جهت تقویت روابط با کشورهای آسیای مرکزی و تعمیق همگرایی اقتصادی با این کشورها در نظر گرفته شود.

## چارچوب نظری پژوهش

در حال حاضر شاهد عمق‌یافتن و گسترش روند منطقه‌ای‌شدن و غنای بیشتر رشته مطالعات منطقه‌ای به‌ویژه در حوزه فراشناختی و مفهومی هستیم؛ به طوری که می‌توان از «دوره منطقه‌ای- شدن» یاد کرد. از نظر کانتوری و اشپیگل، منطقه مفهومی است که براساس ترکیبی از

همجواری جغرافیایی و بسترسازی سیاسی، افزایش تعامل‌ها، گسترش چارچوب نهادهای مشترک و هویت‌های فرهنگی مشترک در نظر گرفته می‌شود (Cantori and Spiegel, 1973: 406-412). از نظر آن‌ها، نظام‌های منطقه‌ای به واسطه ۴ متغیر اساسی از هم قابل جداشدن هستند:

- ۱- سرشت و سطح انسجام یا میزان شباهت و مکمل‌بودن ویژگی واحدهای سیاسی،
- ۲- سرشت ارتباط‌های درون منطقه‌ای،
- ۳- سطح قدرت در خرده‌نظام،
- ۴- ساختار روابط درون منطقه‌ای (Cantori and Spiegel, 1970: 20-26)

علاوه بر متغیرهای الگویی چهارگانه که بیش‌تر ناظر بر نقش عوامل درون منطقه‌ای در فرایند همگرایی هستند، کانتوری و اشپیگل بر نقش «عوامل برون منطقه‌ای» که به‌طور موثر بر طیف، ساختار روابط و همکاری‌های منطقه‌ای در درون یک منطقه تاثیر می‌گذارند، تاکید می‌کنند. از نظر آن‌ها، هر نظام منطقه‌ای یا خرده‌نظام به سه بخش تقسیم می‌شوند: بخش مرکزی، بخش پیرامونی و بخش نفوذی یا اثرگذار برون منطقه‌ای.

**بخش مرکزی نظام منطقه‌ای:** از یک یا چند دولت تشکیل می‌شود که نقش اصلی را در سیاست منطقه‌ای بازی کرده و توجه اصلی سیاست بین‌الملل در هر منطقه به آن یا آن‌ها معطوف است (Cantori & Spiegel, 1970: 35). در «بخش مرکزی» می‌توان از نقش روسیه و چین در آسیای مرکزی یاد کرد.

#### تأثیر بخش مرکزی بر سیاست‌های ایران در آسیای مرکزی

**نقش چین:** از نظر ایران، چین برخلاف آمریکا در پی حذف حضور ایران و طرح‌های این کشور در آسیای مرکزی نیست. البته باید تاثیر فعالیت‌های چین در آسیای مرکزی را بر سیاست‌های ایران در جنبه‌های مختلف بررسی کرد. از نظر اقتصادی، حضور چین در آسیای مرکزی به معنای محدودشدن فضا برای ایران برآورد می‌شود. همین عامل موجب گرایش بیش‌تر کشورهای آسیای مرکزی به چین و در برخی موارد دوری از ایران شده است. در مجموع می‌توان گفت راهبرد نفوذ چین در آسیای مرکزی در حوزه اقتصادی تاکنون برای ایران بیشتر چالش‌آفرین بوده است تا فرصت‌ساز (Azizi, 2016: 181-186).

**نقش روسیه:** بعد از فروپاشی شوروی ایران می‌توانست یکی از گزینه‌های سیاست خارجی جمهوری‌های جدید در حوزه حمل‌ونقل و انتقال انرژی بود. از ابتدا، این موضوع با نگرانی روس‌ها همراه شد و آن‌ها یک نوع سپر حفاظتی را در برابر نفوذ ایران در آسیای مرکزی ایجاد کردند. هدف روس‌ها این بود که منطقه آسیای مرکزی و قفقاز به‌ویژه در حوزه انتقال انرژی و

حمل‌ونقل در سلطه کامل روس‌ها بماند. این موضوع از همان ابتدا، چالش‌هایی را برای سیاست ایران در آسیای مرکزی ایجاد کرد. با گذشت بیش از ۲۵ سال از فروپاشی شوروی و گسترش همکاری‌های ایران و روسیه در حوزه‌های مختلف تسلیحاتی، سیاسی، بین‌المللی و منطقه‌ای از جمله بحران سوریه و عراق، هم‌چنان روس‌ها نگران حضور و نفوذ ایران در آسیای مرکزی هستند و تمایلی به مشارکت ایران در بحران‌ها و روندهای سیاسی- اقتصادی این منطقه ندارند.

**بخش پیرامونی:** دربرگیرنده دولت‌هایی است که اگرچه بر سیاست منطقه‌ای تاثیرگذار بوده و با همه امکانات در سیاست‌های مربوط به خرده‌نظام نقش دارند، اما در سیاست بین‌الملل نقش جانبی دارند (Cantori & Spiegel, 1970: 35-40). در «بخش پیرامونی» می‌توان از نقش ترکیه و تا حدی هند و پاکستان نام برد.

#### تأثیر بخش پیرامونی بر سیاست‌های ایران در آسیای مرکزی

**نقش ترکیه:** ترکیه از آغاز استقلال، با دامن‌زدن به مولفه‌های زبانی و مذهبی (لائیک و میانه‌رو) که با حمایت‌های غرب همراه بود، در نقش‌آفرینی هر چه بیشتر در منطقه و نفوذ در میان کشورهای ترک‌زبان آسیای مرکزی داشت. در این میان، ترکیه با تلاش بسیار و با حمایت‌های آمریکا توانست به کانون مهم انتقال نفت و گاز دریای خزر به بازارهای جهانی تبدیل شود.

**نقش هند:** در صورتی حضور هند در آسیای مرکزی به سود ایران خواهد بود که آن در چارچوب بندر چابهار و از مسیرهای ترانزیتی ایران صورت گیرد. در حال حاضر همکاری‌های ایران و هند در حوزه بندر چابهار و سرمایه‌گذاری این کشور برای راه‌اندازی خطوط ریلی چابهار- زاهدان و ساخت بزرگراه زرنج- دلارام در خاک افغانستان همراه با امضای موافقت- نامه سه‌جانبه چابهار در سال ۲۰۱۶ و عضویت در موافقت‌نامه عشق‌آباد در سال ۲۰۱۸ به میزان زیاد در چارچوب منافع ملی ایران در منطقه آسیای مرکزی و افغانستان قابل ارزیابی است (Roy, 2012: 961-962).

**نقش پاکستان:** برخلاف حضور هند، نفوذ پاکستان در آسیای مرکزی و افغانستان به دلیل حمایت این کشور از گروه طالبان و برخی از گروه‌های تروریستی در خاک افغانستان، در تضاد با منافع ایران در آسیای مرکزی قرار دارد. از سوی دیگر توسعه بندر گوادر و تلاش پاکستان برای جلب توجه کشورهای آسیای مرکزی برای استفاده از این بندر در دسترسی به آب‌های آزاد، موجب ازدست‌رفتن موقعیت حمل و نقلی ایران در منطقه می‌شود.

۱- **بخش نفوذی یا مداخله‌گر:** شامل دولت‌هایی است که بیرون از منطقه قرار دارند اما به‌شدت در امور منطقه و روندهای همگرایی منطقه‌ای دخالت می‌کنند

در «بخش نفوذی یا اثرگذار برون منطقه‌ای» می‌توان از آمریکا، اسرائیل، امارات متحد عربی، قطر و عربستان نام برد.

### اقدام‌های بخش مداخله‌گر و سیاست‌های ایران در آسیای مرکزی

نقش آمریکا: براساس مدل کانتوری و اشپیگل، قدرت‌های فرامنطقه‌ای به‌ویژه ایالات متحد به‌عنوان بخش مداخله‌گر بر تحولات و پویایی‌های منطقه آسیای مرکزی تاثیرگذار هستند. مهم‌ترین چالش ایران در این حوزه، حضور آمریکا و تحریم‌های آن علیه ایران در فضای ژئوپلیتیک اوراسیا است. در نتیجه آن، بیش‌ترین آسیب به روابط ایران و آسیای مرکزی وارد شد. در کنار تحریم، پروژه اسلام‌هراسی، ایران‌هراسی، شیعه‌هراسی، و تشویق و تبلیغ اسلام غیرسیاسی ترکیه در آسیای مرکزی به‌جای اسلام سیاسی ایران، از ابزارهایی بود که آمریکا به کار گرفت تا کشورهای منطقه را از نزدیک شدن به ایران بازدارد. در کنار آمریکا، نمی‌توان حضور اسرائیل، عربستان، امارات متحد عربی، قطر و اتحادیه اروپا را که بر روابط ایران و کشورهای آسیای مرکزی اثر منفی می‌گذارند، نادیده گرفت که در این مقاله مجال بررسی آن وجود ندارد.

### پیشینه پژوهش

در مورد موضوع این پژوهش مطالب بسیاری منتشر شده است که به برخی از مهم‌ترین آثار منتشرشده اشاره می‌کنیم:

بهاتیا (۲۰۱۶) در مقاله «هند، چابهار و تغییر پویایی منطقه‌ای»، از چابهار به‌عنوان تغییردهنده بازی در منطقه نام می‌برد و بر اهمیت آن به‌ویژه برای کشور هند تاکید و در ادامه به منافع ایران در چابهار اشاره می‌کند. این مقاله از این جنبه که هم به اهمیت بندر چابهار و هم رقیب این بندر یعنی گوادر می‌پردازد، اهمیت خاصی دارد اما توجه چندانی به اهمیت این بندر برای کشورهای آسیای مرکزی ندارد. سعیدی و همکاران (۱۳۹۱) در مقاله «مقایسه تطبیقی مزیت‌ها و قابلیت‌های بنادر گوادر پاکستان و چابهار ایران با محوریت ترانزیت» به این مسئله پرداخته‌اند که ایران برتری‌های حمل و نقلی فوق‌العاده‌ای دارد و بندر چابهار از جایگاه ممتازی برخوردار است اما تلاش‌های اندکی برای توسعه این بندر و در نتیجه گسترش برتری‌های ترانزیتی آن صورت پذیرفته است. همین موضوع سبب شده کشور پاکستان با ساخت بندر گوادر این موقعیت فوق‌العاده را از ایران بگیرد. با این‌که نویسنده‌های مقاله رویکرد مقایسه‌ای نسبت به بندر گوادر و چابهار دارند، اما توجهی به بررسی دقیق نقاط قوت و ضعف و تهدیدها و فرصت‌های دو بندر ندارند.

محمدی و احمدی (۱۳۹۷) در مقاله «موازنه‌گرایی در سیاست‌های ژئوپلیتیکی هند (با تاکید بر نقش و جایگاه بندر چابهار ایران)» به موازنه‌گرایی هند از راه بندر چابهار



می‌پردازند. نویسندگان بر این باور هستند که در درجه نخست، چابهار راه خروجی است برای هند از تنگنای محاصره در جنوب آسیا توسط چین و پاکستان و در درجه دوم، یک مسیر راهبردی، امن و به‌صرفه، مناسب‌ترین راه برای هند جهت ورود به افغانستان، آسیای مرکزی و کشورهای حوزه دریای خزر است. این مقاله اشاره‌ای به جایگاه آسیای مرکزی و افغانستان در بررسی سیاست خارجی هند در ارتباط با این بندر ندارد. گالیشیف (۲۰۱۵) در مقاله «همکاری اقتصادی پاکستان و چین» بر ساخت راه‌گذر «راچپ» که موجب پیوند «بندر گوادر» با منطقه «کاشغر» چین می‌شود و بر افزایش سرمایه‌گذاری‌های چین در پاکستان در عرصه‌های مختلف تجاری، اقتصادی و انرژی هسته‌ای تاکید می‌کند. نویسنده با این‌که از داده‌های آماری و روش کمی استفاده می‌کند، اما رویکرد مقایسه‌ای ندارد. حتی در بررسی بندر گوادر به برتری‌های این بندر نسبت به دیگر بندرهای مهم پاکستان مانند بندر کراچی و بن قاسم نمی‌پردازد. بلوچ (۲۰۰۹) در مقاله «همکاری‌های ایران و هند در آسیای مرکزی» بر این باور است که مسیر هند به آسیای مرکزی از راه افغانستان و پاکستان، با این‌که برای هند کوتاه‌تر و باصرفه‌تر است، اما به دلیل رقابت هند با پاکستان، هند ترجیح می‌دهد از بندر چابهار و راه‌گذر شمال- جنوب برای ورود به هارتلند آسیای مرکزی استفاده کند. این مقاله از این نظر که به همکاری‌های هند و ایران در راه‌گذر شمال- جنوب و بندر چابهار می‌پردازد، اهمیت زیادی دارد، ولی اشاره‌ای به برتری‌های استفاده از بندر چابهار برای کشورهای آسیای مرکزی نداشته و راه‌کاری برای استفاده بهتر از ظرفیت بندر چابهار و راه‌گذر شمال- جنوب برای هند، ایران و افغانستان ارائه نمی‌دهد.

روی (۲۰۱۲) در مقاله «ایران: دروازه هند به آسیای مرکزی» ایران را دروازه ورود هند به آسیای مرکزی معرفی می‌کند. او بر این باور است که ظرفیت ترانزیتی ایران این امکان را به هند می‌دهد تا به آسیای مرکزی توجه کافی داشته باشد. این مقاله از این جهت که توجه ویژه به راه‌روها و به‌ویژه راه‌گذر شمال- جنوب دارد، اهمیت دارد، اما به‌طور ویژه، به منافع هند در دسترسی به آسیای مرکزی اشاره نمی‌کند و توجه چندانی به سیاست چابهار کشورهای آسیای مرکزی و جایگاه ژئوپلیتیک ایران برای دسترسی این کشورها به دریاهای آزاد از مسیر حمل و نقلی شرق ندارد. سینگ (۲۰۱۷) در مقاله «سیاست چابهار هند و پیامدهای آن بر همکاری چین و پاکستان» بر این موضوع تاکید می‌کند که بندر چابهار به هند این اجازه را می‌دهد کالاهای خود را به افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی برساند، بدون اینکه از خاک پاکستان عبور کند. نویسنده بر این نظر است که توافق‌نامه چابهار میان ایران و هند، چالش‌های زیادی را برای همکاری چین و پاکستان در بندر گوادر ایجاد می‌کند. با توجه به این‌که به سیاست هند در چابهار و اهمیت آن برای این کشور می‌پردازد، این مقاله برای پژوهش پیش‌رو اهمیت زیادی

دارد اما، به پیامدهای سرمایه‌گذاری چین در بندر گوادر و «راچپ» برای هند و ایران، اشاره‌ای نمی‌کند.

ساروخانیان (۲۰۰۴) در مقاله «راهروی حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب و روابط روسیه و ایران در حوزه حمل و نقل» در ابتدا تلاش می‌کند راه‌گذر شمال-جنوب و مسیرهای نه‌گانه آن را مشخص کرده و سپس به تجزیه و تحلیل این مسیرها بپردازد. سپس به برتری این راه‌گذر برای بهره‌برداران آن برخلاف مسیر قدیمی کانال سوئز که هم از نظر فاصله زمانی و هم طولانی‌بودن مسیر برتری چندانی نداشت، اشاره می‌شود. از نظر نویسنده این راه‌گذر علاوه بر تامین منافع ایران و روسیه و هند، تامین‌کننده منافع پاکستان، کشورهای حوزه خلیج فارس، خاورمیانه، اروپای مرکزی و شمالی است. این مقاله به موافقت‌نامه عشق‌آباد که اهمیت زیادی در راه‌گذر شمال-جنوب دارد، اشاره‌ای نمی‌کند.

### همکاری‌های چین و پاکستان با تمرکز بر بندر گوادر و راه‌گذر اقتصادی چین و پاکستان (راچپ)

اگرچه این نوشتار در ارتباط با همکاری‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی ایران و آسیای مرکزی با تمرکز بر بندر چابهار و راه‌گذر شمال-جنوب است، ولی بر اساس تجزیه و تحلیل نظریه کانتوری و اشیپگل به‌ویژه در مورد عامل اثرگذار برون‌منطقه‌ای و مداخله‌گر، بررسی همکاری‌های چین و پاکستان در توسعه بندر گوادر و راه‌گذر سی‌پک به درک بیش‌تر موضوع کمک خواهد کرد. با توجه به این که بسیاری از نظریه‌پردازان، بندر گوادر را رقیب جدی بندر چابهار می‌دانند، از این‌رو اقدام چین و پاکستان در توسعه بندر گوادر و راه‌گذر «راچپ» به‌عنوان یک عامل اثرگذار برون‌منطقه‌ای و مداخله‌گر در نظریه کانتوری و اشیپگل، موجب برهم‌خوردن توازن در منطقه جنوب، مرکز و غرب آسیا به سود پاکستان و به زیان ایران می‌شود. با این حال، پیش از اینکه همکاری‌های دو کشور در مورد بندر گوادر و راه‌گذر «راچپ» را مورد تبیین و واکاوی قرار دهیم، ضروری است مروری کوتاه بر روابط دو کشور در زمینه‌های مختلف داشته باشیم. نواز شریف نخست‌وزیر پیشین پاکستان در رابطه با مناسبات چین و پاکستان می‌گوید: «دوستی پاکستان و چین بالاتر از کوه‌های هیمالیا، عمیق‌تر از دریای عرب، شیرین‌تر از عسل و سخت‌تر و قوی‌تر از فولاد است» (Галищева, 2015: 1-3). چین در سیاست خارجی پاکستان یک کشور با اولویت بالا بوده است. پاکستان سومین کشور جهان و نخستین کشور مسلمان بود که چین کمونیست را به رسمیت شناخت. امروزه چین بزرگ‌ترین پشتیبان تسلیحاتی پاکستان شناخته می‌شود؛ به‌گونه‌ای که ۴۰ درصد تسلیحات چین به کشور پاکستان صادر می‌شود. در همین زمینه، چین

از سال ۱۹۷۸ تا سال ۲۰۰۸ در یک مدت ۳۰ ساله حدود ۷ میلیارد دلار تجهیزات نظامی به پاکستان فرستاده است (Jetly, 2012: 3).

### جایگاه بندر گوادر در تقویت همکاری‌های چین و پاکستان

سازمان زمین‌شناسی آمریکا در سال ۱۹۵۴، گوادر را به‌عنوان یک بندر عمیق مناسب معرفی کرد. در سال ۱۹۶۴ پاکستان اعلام کرد که بندر گوادر را تاسیس می‌کند، اما نتوانست به‌دلیل کمبود بودجه این پروژه را پیش ببرد (Majeed Khan, et al: 2016: 118-119). با توجه به برتری اقتصادی و استراتژیک ساخت بندر گوادر برای پاکستان، بار دیگر این کشور توسعه بندر گوادر را به‌عنوان یک هدف مهم در برنامه ۸ ساله پنجم که در سال ۱۹۹۳ آغاز به کرد، مطرح کرد. گام اساسی برای ساخت بندر گوادر زمانی آغاز شد که در مه ۲۰۰۱ چین موافقت خود را برای ساخت بندر گوادر پس از دیدار پرویز مشرف از این کشور اعلام کرد (Хрисанфова, 2014: 148). اکنون سرمایه‌گذاری کلان چین در توسعه بندر گوادر و مدیریت ۴۰ ساله این کشور یکی از نمادهای همکاری چین و پاکستان در عرصه اقتصاد و حمل‌ونقل است. این میزان سرمایه‌گذاری چین، چندین برابر بیش‌تر از سرمایه‌گذاری ۷ میلیارد دلاری آمریکا در سال‌های گذشته در پاکستان است (Abdi and Rajabnejad, 1396: 196). سرمایه‌گذاری چین در بندر گوادر پاکستان تاثیر مستقیم و غیر مستقیم قابل‌توجهی بر اقتصاد پاکستان دارد. تاثیر مستقیم سرمایه‌گذاری چین می‌تواند رشد اقتصادی پاکستان را بیش از ۶ درصد افزایش دهد. سرمایه‌گذاری‌های چین حتی بر بازار سهام پاکستان نیز تاثیر مثبت گذاشت (Butt and Butt, 2015: 23-24). بر اساس برخی برآوردها بندر گوادر با توانایی‌ها و سودمندی فراوان اقتصادی، می‌تواند پاکستان را به بیر آسیایی<sup>۱</sup> قرن ۲۱ و ۱۰ اقتصاد برتر جهانی تا سال ۲۰۴۷ تبدیل کند (Solangi, 2019: 51). برخی هم معتقدند کمک چین به پاکستان در ساخت بندر گوادر بخشی از «طرح چین» برای رویارویی با افزایش قدرت و نفوذ هند در جهان به‌ویژه در دو سازه ژئوپلیتیکی اقیانوس هند و دریای عمان است. چین در چارچوب راهبرد زنجیره مرواریدها، علاوه بر بندر گوادر، در دیگر مرواریدها در بنگلادش، میانمار، تایلند، کامبوج و دریای چین جنوبی حضوری فعال دارد. هند در برابر برای خنثی‌سازی این راهبرد، پیوندهای استواری با ژاپن، ویتنام و اعضای آسه‌آن، که با چین بر سر مالکیت دریای چین جنوبی اختلاف دارند، برقرار کرده است (Mohammadi and Ahmadi, 1397: 53). در نقشه زیر موقعیت جغرافیایی بندر گوادر و کشورهای درگیر در آن مشخص شده است:

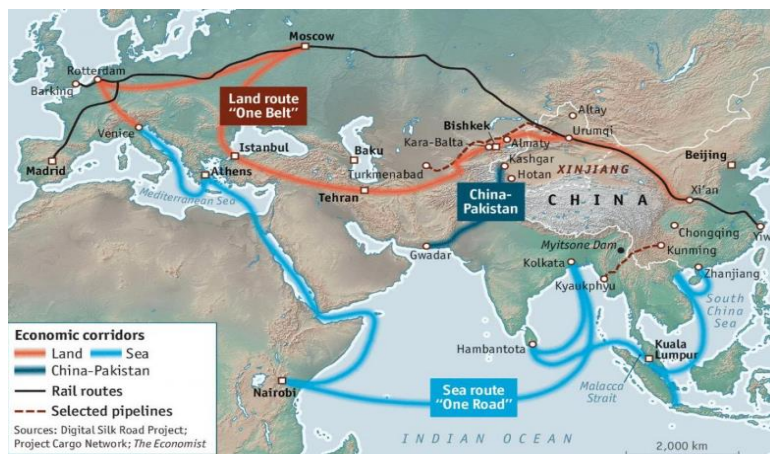


Source: (Kaleem, 2014: 94)

### جایگاه راه‌گذر «راچپ» در تقویت همکاری‌های چین و پاکستان

پاکستان از سال ۱۹۹۰ نیاز به یک راه‌گذر استراتژیک را دریافت. نخستین بار موضوع ساخت راه‌گذر اقتصادی چین و پاکستان را لی کتسیان، رئیس شورای دولتی جمهوری خلق چین، در سفر مه ۲۰۱۳ به پاکستان مطرح کرد. در فوریه ۲۰۱۴، «ممنون حسین» رئیس جمهور پاکستان در سفر خود به چین، این طرح را مهم‌ترین رویداد قرن نامید که نه تنها برای پاکستان و چین بلکه برای کل منطقه با جمعیت ۳ میلیارد نفر سودمند خواهد بود (Галищева, 2015:13). راه‌گذر «راچپ» در حال حاضر بخش گسترده‌ای از راهبرد اصلی چین به منظور «نوسازی جاده ابریشم باستانی» با ابتکار «یک کمربند، یک راه» است (Глянц, 2017: 9). «راچپ» در مقایسه با دیگر راه‌گذرها (راه‌گذرهای شش‌گانه یک کمربند، یک راه)، فقط در یک کشور (پاکستان) دارد و همین موضوع موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک پاکستان را در سطح منطقه‌ای و بین-المللی افزایش می‌دهد (Lanteigne, 2008: 150-151). در جدول زیر، طرح یک کمربند، یک راه ترسیم شده است.

۱. الف) راه‌گذر اقتصادی چین-مغولستان-روسیه، ب) راه‌گذر اقتصادی پل زمینی جدید اوراسیا (پل دوم زمینی اوراسیا)، ج) راه‌گذر اقتصادی چین-آسیای مرکزی-غرب آسیا، د) راه‌گذر اقتصادی چین-شبه‌جزیره چین و هند، ه) راه‌گذر راچپ (راه‌گذر اقتصادی چین-پاکستان)، و) راه‌گذر اقتصادی بنگلادش-چین-هند-میانمار (Aoyama, 2016: 5-7).



Source: <https://fa.maps-china-cn.com>

در سال‌های گذشته، حمله‌های تروریستی در استان‌های خیبرپختون‌خواه و بلوچستان مسائل زیادی را برای متخصصان و کارگران چینی ایجاد کرده است (Gališceva, 2015: 15). برای مقابله با این موضوع، تدارک‌های امنیتی چهارلایه برای مسیر ۳۰۰۰ کیلومتری راه‌گذر «راچپ» و بندر گوادر برنامه‌ریزی شده است. حدود ۳۲۰۰۰ نیروی ویژه امنیتی از حدود ۱۵۰۰۰ کارگر چینی که در ۲۱۰ طرح‌های کوچک و بزرگ توسعه در سراسر پاکستان مشغول به کار هستند، مراقبت می‌کنند. هم‌چنین با هدف پاسداری و نظارت بر اجرای طرح با همکاری «صنعت دیوار بزرگ چین» و «کمیسیون پژوهش‌های فضایی پاکستان»، توافق‌نامه‌ای در مورد نصب و راه‌اندازی سیستم ماهواره کنترل از راه دور (پی‌آراس اس ۱) در پاکستان در ژوئن ۲۰۱۸ صورت گرفت (Hussain and Hussain, 2017: 12). طرح «راچپ» مسیر تجارت (صادرات و واردات) چین به غرب آسیا را تا ۱۰ هزار کیلومتر کاهش و فاصله ۴۵ روزه جابه‌جایی و حمل کالا را به ۱۰ روز کاهش می‌دهد (Aqeel, 2016: 9).

**همکاری‌های ایران و آسیای مرکزی با تمرکز بر بندر چابهار و راه‌گذر شمال- جنوب**  
 منطقه آسیای مرکزی صحنه رقابت قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای تبدیل شده است. دو شاخه از شش شاخه طرح «یک‌کمربند، یک‌راه» از کشورهای آسیای مرکزی می‌گذرند (Koparkar, 2018: 65). جمهوری اسلامی ایران بعد از پایان جنگ سرد به‌عنوان یکی از بازیگران مهم منطقه، فرصت‌های مهمی را در این منطقه برای خود در نظر داشت که نه‌تنها به‌عنوان قطب انتقال منابع طبیعی آسیای مرکزی به بازار جهانی تبدیل شود، بلکه پیوند نزدیک‌تری با کشورهای آسیای مرکزی بر اساس منافع مشترک فرهنگی و امنیتی برقرار کند (Wastnidge, 2017: 1-3). پس از فروپاشی اتحاد شوروی، سیاست خارجی ایران در آسیای مرکزی و قفقاز

#### 1. Pakistan Remote Sensing Satellite (PRSS-1) System

ترکیبی از رهیافت‌های ایدئولوژیک، ژئوپلیتیک و فرهنگی - تمدنی بوده که در آن ملاحظه‌های ژئوپلیتیک اولویت داشته است (Kooalee and Others, 2014: 95). از آن زمان، تلاش ایران برای تقویت جایگاه سیاسی، فرهنگی، اقتصادی و ایدئولوژیک خود در منطقه ادامه یافته است. اما با گذشت بیش از ۳۰ سال، جایگاه ایران نه تنها ارتقا نیافته، بلکه تنزل هم یافته است. نمودار زیر، تایید این دیدگاه است. در سال ۲۰۱۹ ایران در میان ۲۰ کشور طرف تجاری قزاقستان قرار ندارد. این در حالی است که ترکیه به‌عنوان یک دولت رقیب در آسیای مرکزی، نسبت به سال ۲۰۱۸، جایگاه هفتم را در سال ۲۰۱۹ به خود اختصاص داده است.

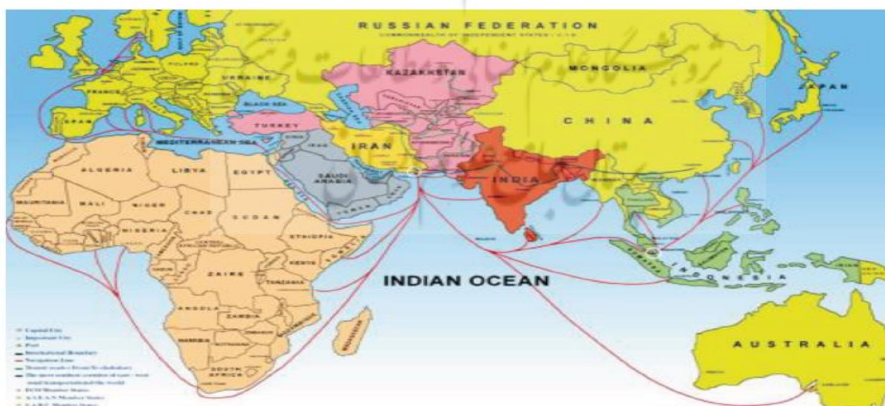
نمودار ۱: بیست کشور اول طرف تجاری قزاقستان در سال ۲۰۱۹ (میلیارد دلار)

ردیف	کشور	صادرات	واردات	مجموع	درصد از کل تجارت
۱	روسیه	۵/۶	۱۴	۱۹/۶	۲۰/۵
۲	چین	۷/۸	۶/۵	۱۴/۳	۱۵
۳	ایتالیا	۸/۴	۱/۵۸	۹/۹	۱۰/۴
۴	کره جنوبی	۳	۳/۴	۶/۴	۸/۶٫۸
۵	هلند	۴/۴	۲۳۵ میلیون دلار	۴/۶	۴/۸
۶	فرانسه	۳/۶۵	۶۹۵ میلیون دلار	۳/۴	۴/۵
۷	ترکیه	۲/۳	۸۱۹ میلیون دلار	۳/۱	۳/۳
۸	سوئیس	۲/۶۷	۱۳۴ میلیون دلار	۲/۸	۲/۹
۹	ازبکستان	۲/۲۱	۱/۳	۳/۲۸	۲/۹
۱۰	اسپانیا	۱/۲	۱۹۱ میلیون دلار	۲/۳	۲/۵
۱۱	آمریکا	۸۹۵ میلیون دلار	۱/۳۴	۲/۲	۲/۳
۱۲	هلند	۱/۵۷	۲۹۱ میلیون دلار	۱/۸	۱/۹
۱۳	رومانی	۱/۷	۹۶ میلیون دلار	۱/۸	۱/۹
۱۴	آلمان	۲۹۹ میلیون دلار	۱/۵	۱/۸	۱/۹
۱۵	ژاپن	۸۸۰ میلیون دلار	۵۹۶ میلیون دلار	۱/۴	۱/۵
۱۶	یونان	۱/۲۸۲	۱۸ میلیون دلار	۱/۳	۱/۴
۱۷	اوکراین	۹۶۲ میلیون دلار	۳۷۸ میلیون دلار	۱/۳	۱/۴
۱۸	انگلیس	۴۹۷ میلیون دلار	۴۹۱ میلیون دلار	۹۸۸ میلیون دلار	۱
۱۹	لهستان	۸۲۹ میلیون دلار	۳۴۰ میلیون دلار	۸۶۹ میلیون دلار	۰/۳۹
۲۰	قرقیزستان	۶۰۴ میلیون دلار	۲۵۲ میلیون دلار	۸۵۶ میلیون دلار	۰/۹

منبع: [economic.mfa.ir/](http://economic.mfa.ir/)

### جایگاه بندر چابهار در تقویت همکاری‌های ایران و آسیای مرکزی

چابهار نقطه کانونی ایران برای توسعه و گسترش مسیرهای حمل‌ونقلی کشورهای است که در بخش شمالی اقیانوس هند و آسیای مرکزی واقع شده‌اند (Ali Khan, 2013, 91). بندر چابهار به‌عنوان دروازه اصلی (جنوبی) مسیر زمینی حمل‌ونقل بین‌المللی شمال- جنوب به‌شمار می‌رود. ساخت این بندر اهمیت ویژه‌ای در توسعه سیستم حمل‌ونقل و ارتباطات ایران دارد (Зойдов, Медков и Зойдов, 2018: 51). استفاده از بندر چابهار برای کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان به‌صرفه و بهینه است، زیرا بندر چابهار در مقایسه با بندر کراچی حدود ۸۰۰ کیلومتر و با بندرعباس حدود ۹۰ کیلومتر به افغانستان نزدیک‌تر است. هزینه حمل یک کانتینر ۲۰ فوتی به کشور افغانستان از مسیر چابهار، حدود ۱۰۰۰ دلار<sup>۱</sup> ارزان‌تر از مسیر کراچی و بندرعباس است (Islami and Yousef Zehi, 1397: 98). هم‌چنین در سطح بین‌المللی از مجموع سه راه‌گذر حمل‌ونقل جهانی که کارشناسان سازمان ملل برای منطقه خاور دور پیش‌بینی کرده‌اند، دو راه‌گذر از ایران می‌گذرد و چابهار نقطه عبور جنوبی‌ترین راه‌گذر شرقی- غربی جهان خواهد بود (Ezzati and Shokri, 2012: 9). بندر چابهار نزدیک‌ترین و بهترین مسیر انتقال انرژی و کالا از خلیج فارس، دریای عمان، هند و اقیانوس هند به افغانستان، کشورهای مستقل همسود و اروپای شرقی از مسیر راهرو شمال- جنوب و غرب- شرق است. افزون بر این، ژئوپلیتیک ویژه چابهار می‌تواند دو قلمرو ژئواستراتژیکی و ژئوپلیتیکی سازمان همکاری سارک (آسیای جنوبی) را به سازمان همکاری شانگهای و آسیای مرکزی، اکو و دریای خزر پیوند زند (Islami and Yousef Zehi, 1397: 104-105). در نقشه زیر، موقعیت بندر چابهار در مرکز تجارت و ارتباطات جهانی ترسیم شده است:



منبع: (لاجوردی و رضائیان، ۱۳۹۷: ۱۲-۱۳)

۱. حدود ۵۰ درصد هزینه حمل‌ونقل

### قزاقستان و بندرچابهار

قزاقستان تنها جمهوری آسیای مرکزی است که با روسیه و چین مرز مشترک طولانی دارد. طول مرز این کشور با روسیه ۶۸۴۶ کیلومتر و با چین ۱۵۳۳ کیلومتر است. در میان کشورهای مستقل همسود، قزاقستان از نظر منابع طبیعی (جز روسیه) مقام نخست را دارد. ذخایر اثبات شده اورانیوم قزاقستان یک میلیون تن، برابر ۲۵ درصد ذخایر جهانی است. از نظر طلا نیز این کشور مقام هفتم را در جهان دارد. قزاقستان بیش از ۱۰۰ کارخانه متعلق به مجتمع‌های نظامی-صنعتی شوروی و محل آزمایش‌های تسلیحات هسته‌ای در سیمی‌پالاتینسک<sup>۱</sup> است و مرکز فضایی بایکانور<sup>۲</sup> را در اختیار دارد که بر اهمیت استراتژیک آن می‌افزاید (Koolae and Others, 2014: 92-105). ایران بازار مهمی برای محصولات کشاورزی قزاقستان به‌ویژه غلات این کشور است. در سفر نظریات رئیس‌جمهور این کشور به ایران در سال ۲۰۱۶، دو کشور ۶۶ توافق‌نامه همکاری با ارزش بیش از ۲ میلیارد دلار امضا کردند. دو کشور در مورد تاسیس یک شرکت حمل‌ونقل مشترک به توافق رسیدند که نشانه توجه آن‌ها برای افزایش حمل‌ونقل ریلی به‌ویژه از مسیر راه‌گذر شمال-جنوب است. در درون این راه-گذر، راه‌آهن قزاقستان-ترکمنستان-ایران نیز نقش مهمی در تقویت ارتباط و تجارت در میان کشورهای خزر دارد (Raimondi, 2019: 32-33).

آنچه مانع اصلی تقویت همکاری‌های ایران و قزاقستان به‌شمار می‌رود، نقش آمریکا و سیاست‌های تحریمی آن علیه ایران است. سیاست آمریکا در منطقه جلوگیری از عبور هرگونه خطوط لوله از مسیر ایران است. این در حالی است که ایران برای منابع انرژی قزاقستان، کوتاه‌ترین مسیر را به اقیانوس‌های جهانی عرضه می‌کند (Wastnidge, 2017: 8). با این حال، قزاقستان تنها کشور آسیای مرکزی است که توافق‌نامه مبادله نفت (سوآپ) را با ایران امضا کرد. بر اساس این موافقت‌نامه، تهران نفت را از قزاقستان در دریای خزر جهت مصرف در مناطق شمالی ایران در بندر نکا دریافت می‌کرد که ظرفیت بارگیری آن در حدود ۱۵۰/۰۰۰ بشکه در روز بود و از این بندر، نفت خام خزر به پالایشگاه‌های تهران و تبریز منتقل می‌شد. ایران در برابر، همان مقدار نفت خام را در جزیره خارک تحویل قزاقستان می‌داد. از سال ۱۹۹۷ تا ۲۰۰۹، کل درآمد ایران از معامله‌های مبادله‌ای به ۸۸۰ میلیون دلار رسید (Newbery, 2017).

قزاقستان به‌عنوان بزرگ‌ترین اقتصاد منطقه آسیای مرکزی با ۱۶۰ میلیارد دلار تولید ناخالص داخلی، بیش از دیگر کشورهای منطقه تمایل خود را برای استفاده از ظرفیت بندر چابهار نشان داده است. در ۵ مه ۲۰۱۹ «آسقات اورازبای» سفیر قزاقستان در تهران در دیدار با مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان، از تمایل کشورش برای سرمایه‌گذاری در بندر چابهار به‌ویژه در زمینه ساخت سیلو و انبار خبر داد. او در این دیدار

1. Semipalatinsk  
2. Baikonur



تجربه سرمایه‌گذاری قزاقستان در بنادر چین را موفق خوانده و آن را الگویی برای ایران عنوان کرد. علاوه بر این، «بولات سارسنبایف» سفیر قزاقستان در هند با بیان اینکه قزاقستان خواستار گسترش روابط با هند، با استفاده از ظرفیت بندر چابهار است، تاکید کرد: پیوند شبکه ریلی قزاقستان به شبکه ریلی ایران و دسترسی ارزان و سریع به این بندر راهبردی، عامل مهمی در این زمینه است. همچنین دولت قزاقستان، در بندرعباس برای تسریع فرایندهای ترانزیتی و تجاری خود کنسولگری گشوده است (Tasnim News Agency, 2017).

### ازبکستان و بندر چابهار

جمهوری ازبکستان که در مسیر جاده باستانی ابریشم قرار دارد، راه ارتباطی مناسبی برای کشورهای همسایه و کشورهای آسیای مرکزی است. ازبکستان سومین تولیدکننده گاز طبیعی در میان کشورهای هم‌سود پس از روسیه و ترکمنستان و در شمار ۱۰ تولیدکننده اصلی گاز در جهان است. این کشور ۳ درصد ذخایر زیرزمینی و ۵ درصد تولید گاز مجموع کشورهای هم‌سود را در اختیار دارد. مهم‌ترین محصول کشاورزی آن پنبه است. ازبکستان دوسوم پنبه جمهوری‌های آسیای مرکزی را تولید می‌کند. این کشور چهارمین تولیدکننده و پس از آمریکا و چین سومین صادرکننده پنبه در جهان است (Ansari, 1396: 67-70). پس از مرگ اسلام کریم‌اف در ۲ سپتامبر ۲۰۱۶، میرضیایف به‌عنوان رئیس‌جمهور ازبکستان انتخاب شد. او برخلاف سیاست‌های انزواگرایانه کریم‌اف، در سال ۲۰۱۷ برنامه جاه‌طلبانه‌ای را در زمینه اصلاحات بازاری اجرا کرد. این برنامه با نام «استراتژی توسعه ملی کشور برای سال‌های ۲۰۱۷-۲۰۲۱»<sup>۱</sup> به‌منظور سازگاری ازبکستان با یک اقتصاد آزادتر و افزایش رشد بخش خصوصی طراحی شده است. میرضیایف هم‌چنین تلاش کرد روابط خود را با همسایگان بهبود بخشد.

ایران یکی از این کشورها بود. از زمان روی کار آمدن میرضیایف روابط دو جانبه اهمیت بیشتری پیدا کرده و فرصت خوبی برای ایران برای گسترش رابطه با پرجمعیت‌ترین کشور آسیای مرکزی فراهم شد. ازبکستان، ایران را مسیری حیاتی برای دسترسی به بازارهای جهانی می‌داند و رابطه نزدیک با این کشور را دنبال می‌کند (Lal, 2006: 13-14). سفر عبدالعزیز کامل‌اف وزیر خارجه ازبکستان به تهران در سپتامبر ۲۰۱۷ و به دنبال آن سفر محمدجواد ظریف به تاشکند در اکتبر ۲۰۱۷ نقطه مهمی در روابط دو کشور محسوب می‌شود (College, 1397: 142-143). در ادامه همکاری دو کشور به‌ویژه در بعد اقتصادی و حمل‌ونقل، دو کشور بر افزایش حجم تجارت از ۴۰۰ میلیون دلار به یک میلیارد دلار تاکید کرده‌اند. دو کشور علاقه زیادی به همکاری برای ایجاد زیرساخت‌های حمل‌ونقل بر اساس راه‌گذر شمال- جنوب دارند. ایران دسترسی کالاهای ازبکستانی را به دریای آزاد از مسیر بندر چابهار ایران پیشنهاد داده است. برای ایجاد این پیوند، لازم است همکاری سه‌جانبه میان ایران، ازبکستان و

افغانستان تقویت شود. در واقع، ایران و ازبکستان می‌توانند از مسیر راه‌آهن ترمذ-حیرتان که ازبکستان را به مزارشریف در افغانستان متصل می‌کند، پیوند یابند (Raimondi, 2019: 70-71). همچنین راه‌آهن ترمذ-حیرتان<sup>۱</sup>، راه‌آهن مزار شریف-هرات برای دو کشور اهمیت زیادی دارد. این راه‌آهن از مزارشریف به حیرتان در مرز ازبکستان و از آن‌جا به آقینه در ترکمنستان و تاجیکستان وصل شده و در ترکمنستان به خط آهن خواف-هرات و سرانجام به بندر چابهار وصل خواهد شد (Lal, 2006: 13-14).

ایران و ازبکستان هم‌چنین عضو «توافق‌نامه عشق‌آباد» یا راه‌گذر حمل‌ونقل چندمنظوره میان هند، عمان، قزاقستان، عمان، ترکمنستان و افغانستان هستند. این توافق‌نامه به‌منظور ارتقای حمل‌ونقل در اوراسیا و پیوند آن با دیگر راه‌گذرهای مهم، به‌طور ویژه راه‌گذر شمال-جنوب به‌وجود آمده است (Ashabat Agreement, 2020: 1-4). در سال‌های اخیر، توجه ازبکستان به بندر چابهار و ظرفیت‌های این بندر افزایش یافته است. در سفر اکتبر ۲۰۱۷ علیشیر سلطان‌اف، معاون نخست‌وزیر ازبکستان به ایران و بازدید از چابهار و نیز ملاقات با مدیرعامل منطقه آزاد چابهار، دو طرف بر گسترش همکاری‌های اقتصادی و حمل‌ونقلی چابهار-تاشکند تأکید کردند. در اکتبر ۲۰۱۸ نیز «عصمت‌الله ایرگاشیف»، نماینده ویژه رئیس‌جمهور ازبکستان در امور افغانستان در رأس هیأتی سیاسی-اقتصادی به چابهار سفر کرد و از نزدیک با ظرفیت‌های این بندر آشنا شد (Chabahar Free Zone Website, 2017).

### ترکمنستان و بندر چابهار

در میان کشورهای آسیای مرکزی، روابط با ترکمنستان با توجه به مرز طولانی و مشترک با ایران (حدود ۱۳۰۰ کیلومتر)، وجود سفارت اسرائیل در این کشور در ۳۵ کیلومتری مرز ایران، ظرفیت بزرگ اقتصادی و انرژی به‌ویژه در حوزه گاز، عضویت در سازمان اکو و یکی از کشورهای ساحلی دریای خزر، برای جمهوری اسلامی ایران بسیار اهمیت دارد. تهران، این کشور را به‌عنوان شریکی احتمالی برای متعادل‌سازی سیاست‌های آمریکا در برابر ایران؛ و ترکمنستان هم ایران را نه‌تنها به‌عنوان مصرف‌کننده انرژی در بخش‌های شمالی خود، بلکه به‌عنوان یک مسیر حمل‌ونقلی برای صادرکردن محصولات خود به بازارهای مهم انرژی جهان می‌داند. پس از استقلال، روابط عشق‌آباد و تهران افزایش یافت. یکی از تحولات اساسی در روابط ایران با کشورهای آسیای مرکزی، تکمیل خط‌آهن تاجن-مشهد در سال ۱۹۹۶ بود. این خط‌آهن، به ترکمنستان محصور در خشکی، امکان دسترسی به خلیج فارس و ورود به سیستم ریلی بزرگ آسیا را داد. این خط‌آهن، علاوه بر امکان دسترسی آسیای مرکزی به شبکه ریلی ایران، آنها را به خلیج فارس می‌رساند (Wastnidge, 2014: 126).

ایران در سال ۱۹۹۷ با ساخت خط لوله گاز ۲۰۰ کیلومتری کردکوی- کُرپژه<sup>۱</sup> در غرب ترکمنستان، امکان دسترسی گاز آن را به شمال ایران فراهم ساخت. این خط لوله برای صادرات گاز ترکمنستان اهمیت زیادی داشت، زیرا ترکمنستان را قادر می‌ساخت بازار صادراتی جدیدی را برای خود باز کند (Bhatnagar and John, 2013: 3-4). با وجود نقش مهم ایران در استراتژی متنوع‌سازی صادرات گاز ترکمنستان، روابط انرژی دو کشور با تنش‌های زیادی همراه بوده است. در زمستان سال ۲۰۱۲، پس از تصمیم ترکمنستان برای کاهش ۵۰ درصدی تأمین گاز ایران بدون آگاه‌سازی قبلی، ایران اعلام کرد که این موضوع نتیجه شکست مذاکرات در مورد شرایط خرید است. مقام‌های ترکمنستان ادعا می‌کردند تهران به دلیل واردات گاز از این کشور در سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۰۸، معادل ۱/۸ میلیارد دلار بدهی دارد که پرداخت نکرده است. ولی مقام‌های ایرانی زیر بار این بدهی نرفتند. سرانجام عشق‌آباد از ژانویه ۲۰۱۷ تأمین گاز ایران را متوقف کرد. به بیان ایرانی‌ها مناقشه بر سر این است که ترکمنستان به دلیل شرایط آب‌وهوایی سال ۲۰۰۶ و کمبود گاز در مناطق شمالی ایران در زمستان سرد سال‌های ۲۰۰۶-۲۰۰۷ سوءاستفاده کرده و قیمت گاز را از ۴۰ دلار به ۳۶۰ دلار در هر ۱۰۰۰ مترمکعب یعنی ۹ برابر کرده است. ایران با شکایت به دادگاه داوری بین‌المللی علیه دادخواست ترکمنستان از طریق داوری پاسخ داد.

با این حال، ترکمنستان به‌عنوان دروازه ورود ایران به آسیای مرکزی، علاقه خود را برای توسعه بندر چابهار نشان داده است. در همین زمینه، رشید مراداف، وزیر امور خارجه ترکمنستان در دیدار با وزیر حمل‌ونقل هند بر ضرورت توسعه همکاری‌های اقتصادی با هند از مسیر بندر چابهار تأکید کرد. از سوی دیگر، در مه ۲۰۱۸ کریم اکمامدوف، عضو اتاق بازرگانی ترکمنستان که همراه با یک هیأت تجاری و بازرگانی به چابهار سفر کرده بود، از نزدیک با زیرساخت‌های حمل‌ونقلی این بندر آشنا شد. او در این زمینه اظهار داشت: «با توجه به زیرساخت‌های ایجادشده در بندر چابهار که فرصت منحصر به فردی را برای نقش آسیای مرکزی به‌ویژه ترکمنستان ایجاد کرده است، در گام نخست در حال برنامه‌ریزی برای صادرات محموله‌های ۱۲۰ هزار تنی از بندر چابهار هستیم» (General Administration of Ports and Maritime of Sistan and Baluchestan Province, 1397).

### تاجیکستان - قرقیزستان و بندر چابهار

اگرچه در میان کشورهای آسیای مرکزی، تاجیکستان و قرقیزستان از نظر انرژی نفت و گاز غنی نیستند، اما با توجه به منابع آب فراوان، در زمینه تولید و توزیع صنعت برق الکتریکی و پروژه‌های برق آبی این کشورها از ظرفیت‌های زیادی برخوردارند (Mahnovski and Others, 2006: 38-39). در سال ۲۰۰۵ ایران، روسیه و تاجیکستان توافق کردند که در

1. Korpzdzhe

دو مرحله نیروگاه برق آبی در تاجیکستان بسازند. روسیه سنگ توده- یک را ساخت و به دنبال آن کار ساخت سنگ توده- دو به ایران واگذار شد. ایران در ساخت «تونل انزاب» که ایران را به قزاقستان و قرقیزستان و تاجیکستان را به بندرهای جنوب آسیا از مسیر افغانستان و پاکستان پیوند می‌داد، مشارکت داشت. این تونل توسط شرکت ایرانی «سایبر بین‌الملل» ساخته شد. پس از ساخت این تونل، زمان سفر میان ایران و آسیای مرکزی ۴ تا ۵ ساعت برآورد می‌شود (Lal, 2006: 14-15). در جریان سفر امامعلی رحمان به هند در نوامبر ۱۳۹۵ نارندرا مودی، نخست‌وزیر هند بر افزایش همکاری‌های بازرگانی و اقتصادی میان هند و تاجیکستان با تمرکز بر بندر چابهار تاکید کرد. هم‌چنین در سفر ژوئن ۲۰۱۹ وزیر امور خارجه تاجیکستان به تهران، مسأله بهره‌مندی «دوشنبه» از ظرفیت‌های بندر چابهار مورد تاکید دو کشور قرار گرفت. در این سفر مه‌الدین اصل‌الدین، بندر چابهار را در انتقال کالا از تاجیکستان به آب‌های آزاد جهان مهم دانست. قرقیزستان نیز بعد از امضای توافق‌نامه سه‌جانبه چابهار میان ایران، هند و افغانستان در سال ۲۰۱۶، علاقمندی خود را به استفاده از این بندر چابهار نشان داد. در فوریه ۲۰۱۸ تفاهم‌نامه همکاری سازمان منطقه آزاد چابهار و منطقه آزاد بیشکک با موضوع حمل‌ونقل، پشتیبانی و گردشگری در جریان دومین همایش بین‌المللی معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری و توسعه پایدار در سواحل مکران امضاء شد (Free Zone website, 2017).

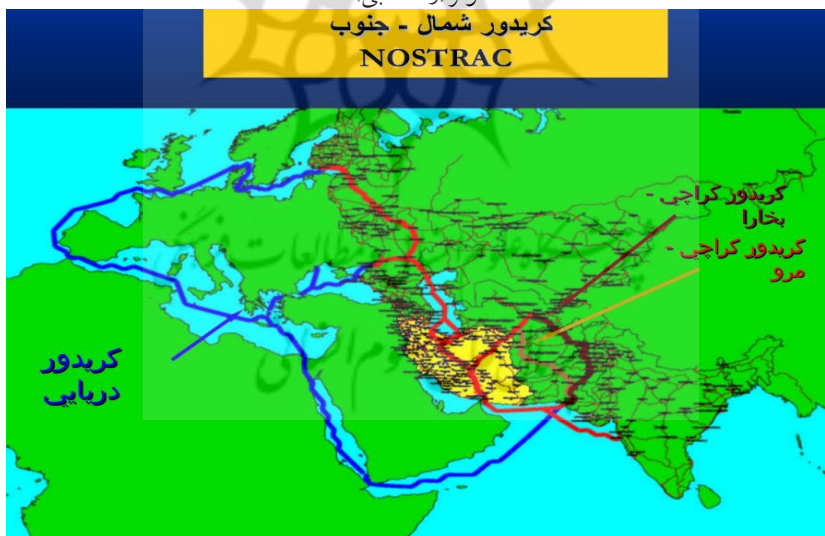
### جایگاه راه‌گذر شمال- جنوب در تقویت همکاری‌های ایران و آسیای مرکزی

در جریان دومین کنفرانس اوراسیایی در زمینه حمل‌ونقل در سپتامبر ۲۰۰۰ در سن‌پترزبورگ، کشورهای ایران، روسیه، هند و عمان توافق‌نامه میان‌دولتی راه‌گذر حمل‌ونقل بین‌المللی شمال- جنوب را امضا کردند. از آن زمان ۱۱ کشور دیگر شامل ترکیه، جمهوری آذربایجان، قزاقستان، ارمنستان، روسیه سفید، تاجیکستان، قرقیزستان، عمان، سوریه، بلغارستان و اوکراین عضو آن شده‌اند (Ullah and Brohi, 2018: 101). راه‌گذر شمال- جنوب مهم‌ترین حلقه پیوند تجاری آسیا و اروپا است که در مقایسه با مسیر سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر است و از نظر هزینه هم تا ۳۰ درصد ارزان‌تر و به‌صرفه‌تر است. این مسیر مسافت فعلی ۴۵ روز دریایی را که به طول ۱۶۱۲۹ کیلومتر است، به مسیر جدید ۱۹ روزه به طول ۹۳۸۹ کیلومتر کاهش می‌دهد. تعرفه کالا و محموله‌هایی که از آلمان و فنلاند از کانال سوئز به هند ارسال می‌شود، حدود ۳/۴-۳/۵ هزار دلار آمریکا است، در حالی که ارسال کالا از مسیر راه- گذر شمال- جنوب کمتر از ۱۰۰۰ دلار در هر محموله برآورد شده است (Sаруханян, 2004: 81).

مسیر اصلی راه‌گذر شمال- جنوب دربرگیرنده بندر بمبئی - اقیانوس هند - خلیج فارس - بندر انزلی در جنوب غربی دریای خزر (یا بندر امیرآباد در جنوب شرقی دریای خزر) - بندر

- آستراخان- مسکو- اروپای شمالی و شرقی است. ۶ مسیر جایگزین نیز برای ارتباط حمل- و نقلی هند به روسیه با عبور از سرزمین ایران تعریف شده است:
- بندر بمبئی - بندرعباس - آستارا - باکو - آستراخان - مسکو - سن پترزبورگ،
  - بندر بمبئی - بندرعباس - یزد - اینچه برون - ترکمنستان - قزاقستان - مسکو - سن پترزبورگ،
  - بندر بمبئی - بندرعباس - مرز نوردوز - ارمنستان - گرجستان - داغستان - مسکو - سن پترزبورگ،
  - بندر بمبئی - بندرعباس (یا بندر چابهار) - سرخس - ترکمنستان - ازبکستان - قزاقستان - روسیه،
  - بندر بمبئی - بندرعباس (یا بندر چابهار) - مرز بازرگان - ترکیه - دریای سیاه - بندر سامسون - بندر نوروسیسک - مسکو - سن پترزبورگ،
  - بندر بمبئی - بندرعباس (یا بندر چابهار) - مرز بازرگان - ترکیه - دریای سیاه - بندر سامسون - بندر اودسا - اوکراین - مسکو - سن پترزبورگ ( Ministry of Roads and Urban Development, 2016).

نقشه موقعیت راه‌گذر حمل‌ونقل بین‌المللی شمال- جنوب (رنگ قرمز) و مسیر سنتی آن از کانال سوئز (رنگ آبی)



Source: slideshare.net/babaie

تسریع در ساخت دو مسیر ریلی چابهار- سرخس (شاخه شرقی راه‌گذر شمال- جنوب) و رشت- آستارا (شاخه غربی راه‌گذر شمال- جنوب) از مهم‌ترین اقدام‌های مورد نیاز برای تکمیل این راه‌گذر و توسعه زیربنای حمل‌ونقلی کشور است. آنچه برای آسیای مرکزی و

ایران جهت برقراری ارتباط حمل و نقلی در چارچوب راه‌گذر بین‌المللی شمال- جنوب اهمیت دارد، «شاخه شرقی» آن است. کشورهای هدف شاخه شرقی راه‌گذر شمال- جنوب کشورهای شرق آسیا شامل هند، چین، مالزی، کره جنوبی، ژاپن، تایلند، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، ترکمنستان، افغانستان و پاکستان هستند. اصلی‌ترین کارکرد شاخه شرقی، ایجاد دسترسی به آب‌های آزاد بین‌المللی برای کشورهای مستقل همسود، به‌ویژه آسیای مرکزی است. به عنوان نمونه، می‌توان بار غله تولیدشده در آسیای مرکزی، مواد معدنی و زغال سنگ قزاقستان، پنبه ازبکستان و ترکمنستان، معادن سنگ افغانستان و گندم و برنج هند را از این مسیر انتقال داد. شاخه شرقی این راه‌گذر که از ایران می‌گذرد، هیچ مسیر موازی ندارد و بهترین راه پیوند کشورهای محصور در خشکی حوزه کشورهای مستقل همسود به آب‌های آزاد عبور از این شاخه است. نبود زیرساخت مناسب برای حمل کالا در شاخه شرقی موجب شده از ظرفیت موجود استفاده مناسب صورت نگیرد (Lajevardi and Rezaian, 1397: 8).

#### نتیجه

در سال‌های گذشته به‌ویژه پس از فروپاشی شوروی، دولت‌ها موضوع حمل و نقل، راهروهای راهبردی و ضرورت حمایت و پشتیبانی آن‌ها و جلب پشتیبانی دیگر دولت‌ها برای سرمایه- گذاری در این زمینه را مورد توجه قرار داده‌اند. تا جایی که آن‌ها در چارچوب این راه‌گذرها، تقویت همکاری منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای را دنبال می‌کنند. اینک راه‌گذرها و بندرهای استراتژیک در صورت مشارکت و کمک کشورهای منطقه، می‌توانند زمینه تقویت همکاری در منطقه را در زمینه‌های مختلف ایجاد کنند. اکنون چین و پاکستان در چارچوب پروژه بزرگ «راه‌گذر اقتصادی چین و پاکستان (راچپ)» و توسعه بندر گوادر منافع اقتصادی و راهبردی خود را دنبال می‌کنند. سرمایه‌گذاری ۴۶ میلیارد دلاری چین در راه‌گذر راچپ با هدف دورزدن تنگه مالاکا و مسیر طولانی اقیانوس هند طراحی شده است. عبور کشتی‌های تجاری چین از تنگه مالاکا در کنار هزینه‌های گزاف اقتصادی، خطرهای امنیتی برای چین به دلیل حضور قدرتمند هند و آمریکا در این منطقه همراه دارد. این در حالی است که راه‌گذر «راچپ» برخلاف مسیر دریایی ۱۶۰۰۰ کیلومتری مالاکا، یک مسیر خشکی ۲۴۰۰ کیلومتری در اختیار چین قرار می‌دهد. در کنار بندر گوادر و راه‌گذر راچپ، در این مقاله تلاش شد جایگاه بندر چابهار و علاقه کشورهای آسیای مرکزی برای همکاری با ایران را در این زمینه بررسی کنیم. بندر چابهار با برقراری خطوط ریلی چابهار- سرخس و تلاش برای جلب مشارکت کشورهای آسیای مرکزی در این زمینه با دعوت از سرمایه‌گذاران چینی و هندی و کشورهای منطقه، می‌تواند شرایط را برای تعمیق و گسترش همکاری ایران و آسیای مرکزی و بهبود جایگاه ایران در منطقه فراهم کند. در کنار بندر چابهار، راه‌گذر شمال- جنوب در صورت پیگیری دیپلماسی اقتصادی- اجتماعی فعال، بر روابط اقتصادی و تجاری ایران با کشورهای آسیای مرکزی تاثیر جدی خواهد داشت.

## References

- Abdi, Ataullah and Naser Rajabnejad (2017), "Explaining the Geopolitical Consequences of Chinese Investment in Gwadar on the Port of Chabahar", **Geography and Development Quarterly**, Vol. 15, No. 46, pp. 185-206, (doi: 10.22111/GDIJ.2017.3064) [in Persian].
- Ahmad, P. & Singh, B. (2017), "Sino-Pakistan Friendship, Changing South Asian Geopolitics and India's Post-Obama Options", **South Asia Research**, Vol. 37, No. 2, pp. 133-146, (doi:10.1177/0262728017700184).
- Ali Khan, Zahid (2013) "China's Gwadar and India's Chahbahar: An Analysis of Sino-India Geo-Strategic and Economic Competition", **Strategic Studies**, Vol. 32, No. 1, pp. 79-101, (doi: jstor.org/stable/e48501578).
- Ansari, Ali (2017), **Feasibility Study of Creating Economic Convergence Between Iran, Afghanistan, India, Turkmenistan, Uzbekistan, and Tajikistan (with Emphasis on Chabahar Free Zone)**, MS Thesis, University of Tehran, Faculty of Economics [in Persian].
- Aqeel, Muhammad (2016), **Impact of China Pakistan Economic Corridor (CPEC)**, Thesis, BBA International Business, ARCADA, pp. 1-69, Available at: <http://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2016060211523>, (Accessed on: 20/06/2020).
- Ashgabat Agreement (2020) Topic, **UPSC Notes PDF, Civil Services Examination**, pp. 1-5, Available to: <https://byjus.com>. (Accessed on: 08/10/2020).
- Azizi, Hamidreza (2016), **China and Central Asia: Regional Influence and International Hegemony**, Tehran: Mokhtab Publisher [in Persian].
- Bhatnagar Aryaman and Divya John (2013), "Assessing Afghanistan and Central Asia: Importance of Chabahar to India", **Special Report, Observer Research Foundation**. No. 4. pp. 1-16, (doi: 20.500.12592/md9ds0).
- Butt, Khalid Manzoor and Butt, Anam Abid (2015), "Impact of CPEC on Regional and Extra-Regional Actors", **Journal of Political Science**, Vol. 33, No. 23, pp. 23-44, Available at: [ps.gcu.edu.pk/wp-content/uploads/2015/02/Butt-Butt.pdf](http://ps.gcu.edu.pk/wp-content/uploads/2015/02/Butt-Butt.pdf), (Accessed on: 15/09/2020).
- Cantori, J. Louis and Steven L. Spiegel (1970), **The International Politics of Regions: A Comparative Approach**, Englewood Cliff, N, Prentic – Hall, (doi: doi.org/10.2307/213299).
- Cantori, L. and Spiegel, S. (1973), "The Analysis of Regional International Politics: The Integration Versus the Empirical System Approach," **International Organization**, Vol. 27, No. 4, pp. 465-494, (doi.org/10.1017/S0020818300003635).
- Chabahar Free Zone Website (2017), **Understanding between Chabahar Free Zone Managing Director and Deputy Prime Minister of Uzbekistan, Chabahar Free Zone becomes Uzbekistan's Logistics Partner**, Available at: <https://cfzo.ir/ns> (Accessed on: 03/12/2020) [in Persian].

- Edward Wastnidge (2014), "Pragmatic Politics: Iran, Central Asia and Cultural Foreign Policy," **Central Asia and the Caucasus**, Vol. 15, No. 4, pp. 119–130, (doi: 10. 128998319/12342564).
- Ezzati, Ezatullah and Shamseddin Shokri (2012), "Study of the Position of Chabahar in North-South Transit and Its Role in the Development of Neighboring Cities", **Geographical Quarterly of the Land**, Vol. 9, No. 4, pp. 1-14, Available at: [https://sarzamin.srbiau.ac.ir/article\\_5507.html](https://sarzamin.srbiau.ac.ir/article_5507.html), [in Persian].
- Farzinnia, Ziba and Behrouz Ayaz (2016), "New Strategic Relations between China and Pakistan and Its Impact on the Regional Order of South Asia," **Foreign Policy Quarterly**, Vol. 30, No. 4, pp. 43-64, [in Persian].
- Free Zone Website (2017), **Signing a Memorandum of Cooperation Between the Chabahar Free Zone Organization and the Bishkek Free Zone of Kyrgyzstan**, Available at: <http://www.freezonesnews.com/> (Accessed on: 15/09/2020) [in Persian].
- General Administration of Ports and Maritime Affairs of Sistan and Baluchestan Province (2017), **Meeting and Dialogue of the Director General of Ports and Maritime Affairs with the Ambassador of Kazakhstan in Tehran / Kazakhstan's Willingness to Invest in the Construction of Warehouses and Silos in Chabahar Port**, Available at: <https://chabaharport.pmo.ir/fa/news>, (Accessed on: 28/07/2020) [in Persian].
- General Directorate of Ports and Maritime Affairs of Sistan and Baluchestan Province (2016), **Special Representative of the President of Uzbekistan Visited the Port of Chabahar**, Available at: <https://chabaharport.pmo.ir/en/news/> (Accessed on: 08/06/2020) [in Persian].
- Hussain, Fakhar and Mezhar Hussain (2017), "China-Pak Economic Corridor (CPEC) and Its Geopolitical Paradigms", **IJSSHE-International Journal of Social Sciences, Humanities and Education**, Vol. 1, No. 2, pp. 1-17, Available at: <http://www.ijsshe.com/index.php/ijsshe/article/view/22>. (Accessed on: 23/06/2023).
- Islami, Ruhollah and Nasser Yousef Zehi (1397), "Strategies for Improving the Political Economy of the Regions of Afghanistan and Iran Based on a Systematic Analysis of the Role of Chabahar Port," **Quarterly Journal of Public Policy Leadership Studies**, Vol. 8, No. 28, pp. 95-124, [in Persian].
- Jetly, Rajshree (2012), "Sino-Pakistan Strategic Entente: Implications for Regional Security," **Institute of South Asian Studies**, (ISAS), No. 143, Available at: [www.files.ethz.ch/isn/137392/ISAS](http://www.files.ethz.ch/isn/137392/ISAS), (Accessed on: 28/09/2020).
- Kooalee, Elaheh, Amir Ebrahimi and Simin Shirazi Mogoee (2014), "Iran and Kazakhstan Relations: A Geopolitical Analysis", **Iranian Review of Foreign Affairs**, Vol. 4, No. 1, pp. 89-112.
- Koparkar, Rashmini (2018), "International North South Transport Corridor: India's Gateway to Eurasia", pp. 60-66, Available at: <http://indiaconnectingworld.com/international-north-south-transport-corridor-indias-gateway-to-eurasia> (Accessed on: 03/12/2020).



- Lajevardi, Seyed Meysam and Mohammad Hossein Rezaian (2016), "Construction of Chabahar-Sarakhs Railway and Development of Chabahar Port, The Key to the Transformation of the North-South Transit Corridor," **Transportation Group of Iran (Itan) Centers of Thought Network**, Second Edition, pp. 1-19, [in Persian].
- Lal, Rollie (2006), **Central Asia and Its Asian Neighbors: Security and Commerce at the Crossroads, Chapter Three: Iran**, RAND Corporation, pp. 11-17, Available at: [https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2006/RAND\\_MG440.sum.pdf](https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2006/RAND_MG440.sum.pdf) ( Accessed on: 03/10/2020).
- Lanteigne, M. (2008). "China's Maritime Security and the Malacca Dilemma", **Asian Security**, Vol. 4, No. 2, pp. 143-161, (doi.org/10.1080/14799850802006555).
- Mahnovski, Sergej, Kamil Akramov and, Theodore Karasik (2006), **Economic Dimensions of Security in Central Asia**, RAND Corporation, (doi.org/10.7249/MG417).
- Majeed Khan, Minhas and Ahmad Rashid Malik Saira Ijaz, Ume Farwa (2016) **China-Pakistan Economic Corridor A Game Changer**, The Institute of Strategic Studies Islamabad (ISSI), <http://catalogue.nla.gov.au>. (Accessed on: 10/06/2021).
- Ministry of Roads and Urban Development, Ports and Maritime Organization (2016), **Joint Meeting of the Deputy Foreign Ministers of Iran, India and Uzbekistan on the Subject of Chabahar Port**, Available at: <https://www.pmo.ir/fa/news/52480> (Accessed on: 07/01/2021) [in Persian].
- Mohammadi, Hamidreza and Ebrahim Ahmadi (1397), "Balancing in Indian Geopolitical Policies (with Emphasis on the Role and Position of Iran's Chabahar Port)", **Earth Science Research**, Vol. 9, No. 33, pp. 46-65, [in Persian].
- Najeeb Ullah and Muhammad Abbas Brohi (2018) "International North-South Transport Corridor: Challenges and Opportunities for Pakistan", **Stratagem**, Vol. 1, No. 1, pp. 100-113. <http://journal.Cscr.pk>. (Accessed on: 08/03/2021).
- Website of the Ministry of Roads and Urban Development (2015) "**Improving Iran's Economic and Political Position by Launching the North-South Corridor**" (What Is the Impact of the Development of Iran's Transportation Infrastructure in International Corridors?) Available at: <http://news.mrud.ir/news/56164>(Accessed on: 03/02/2021) [in Persian].
- Pier Paolo Raimondi (2019), **Central Asia Oil and Gas Industry - The External Powers' Energy Interests in Kazakhstan, Turkmenistan and Uzbekistan**, Foundation Eni Enrico Mattei (FEEM), Working Paper, No. 6. Milano – Italia, pp. 1-77, (doi: 10.2139/ssrn.86053).
- Rehman Solangi, Shafiq (2019), "Development of Chabahar Port: Challenges and Implications for Pakistan and CPEC," **Electronic Research Journal of Social**

- Sciences and Humanities**, Vol. 1, No. 1, pp. 48-57, (doi: 10.2139/ssrn.3576064).
- Roy, Mena. Sing, (2012), "Iran: India's Gateway to Central Asia, Strategic Analysis", Vol. 36, No. 6, pp. 957-997, (doi.org/10.1080/09700161.2012.728862).
- Tasnim News Agency (2017), **A look at the Program of Central Asian Countries to Benefit from Chabahar Port**, Available at: <https://www.tasnimnews.com/fa/news/1398/04/01/2037665> (Accessed on: 03/11/2020) [in Persian].
- Wastnidge, Edward (2017), "Central Asia in the Iranian Geopolitical Imagination", **Cambridge Journal of Eurasian Studies**, pp. 1-14, (doi.org/10.22261/1YRJ04).
- Галищева, д.э.н (2015), "Экономическое сотрудничество Пакистана и Китая," **Издание МГИМО МИД России**, Vol. 35, No. 4. pp. 1-20, Available at: <https://mirec.mgimo.ru/upload/ckeditor/files/dialectics-of-south-asian-countries.pdf> (Accessed on: 04/08/2020).
- Глянц, Майкл (2017), "Китайская инициатива «один пояс-один путь»: что может сделать «бренд»", **Проблемы постсоветского пространства**, Vol. 4, No. 1. pp. 8-19, (doi. 10.24975/2313-8920-2017-4-1-8-19).
- Зоидов, Кобилджон., Медков, Алекси., Зафар. Зоидов (2018), "Развитие и конкуренция транспортно-транзитных систем России, Индии, Китая и Пакистана, Международная экономическая Интеграция", **Проблемы рыночной экономики**, No. 2, pp. 46-56, (doi: 330/341/2/ 339/9442339/565).
- Саруханян, Севак (2004), "Международный Транспортный Коридор "Север – Юг" И Российско-Иранские Отношения В Транспортной Сфере," **У. Ширришшишиш**, 21-րդ ԴԱԳ», րիվ Vol. 2, No. 4, pp. 74-93, (doi: 10.1057/200/488843).
- Хрисанфова, Д. В. (2014), "История китайско-пакистанских отношений В Контексте Создания энергокоридоров", **Вестник Томского государственного университета**. No. 383, pp. 148-151, (doi: 327/510095491/04).