

The Role of Chabahar in the Establishment of Regional Peace and Cooperation (With Emphasis on India and China)

Saeed Gholami  *

MA in Middle East and North African Studies,
Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran

Roya Kohzad Nozari 

Master of International Relations, Allameh
Tabataba'i University, Tehran, Iran

Abstract

Geopolitical situations become favorable among political actors when they create power in terms of political, economic, geostrategic and geopolitical values. Geopolitical positions, due to their geographical weight; can provide the basic needs of that political actor (country or state). Chabahar has such a position due to its high geopolitical weight in terms of influence. Due to geopolitical, political, and economic reasons, Chabahar region has a strategic nature for the mobility and development of the eastern half of Iran, and as a result, the entire country, and it is also very suitable for regional and extra-regional countries in terms of global integration. Iran is one of the countries in the world that has good transit advantages due to being in a very favorable geographical location. Considering the water borders in the north and south of the country, as well as its strategic position in the North-South Corridor, Iran's ports play an important role in trade and integration. In this regard, Chabahar Port has a special position among the country's ports in the East-West and North-South communication corridors; an attribute attracted the attention of several regional and extra-regional countries. The main question of the current research is: "What role does Chabahar Port play in promoting regional peace and cooperation?" It should be noted that the method of collecting information is a library one and it was done using primary and secondary sources; including documents, books, articles, and reliable internet websites. The short answer to the above-mentioned question is that Chabahar has significant strategic, geopolitical and geoeconomic capacities due to its proximity to the Oman Sea and Gwadar Port of Pakistan and also

*Corresponding Author: politicgholami@gmail.com

How to Cite: Gholami, S., Kohzad Nozari, R. (2024). T The Role of Chabahar in the Establishment of Regional Peace and Cooperation (With Emphasis on India and China). *Marine and Port Servicesch*, 1(2), 133-178.

because of being located in the main route of the Belt and Road Initiative as well as the Cotton Road. Because of these attributes, regional and trans-regional actors have paid a great deal of attention to Chabahar, and hence it can play a constructive and key role in promoting regional peace and cooperation.

Keywords: Chabahar, China, India, Peace and Cooperation.

نقش چابهار در استقرار صلح و همکاری‌های منطقه‌ای (با تأکید بر کشورهای هند و چین)

سعید غلامی * ID

کارشناسی ارشد مطالعات خاورمیانه و شمال آفریقا، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

رؤیا کوهزاد نودری ID

کارشناسی ارشد روابط بین‌الملل، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

چکیده

موقعیت‌های ژئوپلیتیکی هنگامی بین کنشگران سیاسی مطلوبیت پیدا می‌کنند که از نظر ارزش‌های سیاسی، اقتصادی، ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیکی؛ ایجادکننده قدرت باشند؛ به عبارتی به‌علت وزن جغرافیایی که دارند؛ می‌توانند تأمین‌کننده نیازهای اساسی آن کنشگر سیاسی (کشور و یا دولت) باشند. منطقه چابهار به‌علت وزن ژئوپلیتیکی بالا از منظر تأثیرگذاری، چنین موقعیتی را داراست. منطقه چابهار به‌علت ژئوپلیتیکی، سیاسی، اقتصادی دارای ماهیتی استراتژیک برای تحرك و توسعه نیمه‌ی شرقی ایران و در نتیجه تمامی کشور و نیز کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای برای همگرایی جهانی؛ بسیار مناسب است. کشور ما از جمله کشورهایی در دنیاست که به جهت قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مطلوب از مزیت‌های ترانزیتی خوبی برخوردار است. همچنین با توجه به بسط مرزهای آبی در شمال و جنوب و نیز موقعیت استراتژیک کشور در کریدورهای شمال-جنوب، بندرهای کشور نقشی مهم در تجارت و همگرایی ایفا می‌کنند. در این راستا، بندر چابهار در مسیر راه‌گذر ارتباطی شرق-غرب و شمال-جنوب، دارای موقعیت ویژه‌ای در بین بنادر کشور است که در پی آن، مورد توجه روزافزون کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای گوناگون قرار گرفته است. اکنون سؤال اصلی پژوهش این است که بندر چابهار در ترویج صلح و همکاری منطقه‌ای، از چه نقشی برخوردار است؟ لازم به ذکر است که روش جمع‌آوری اطلاعات به روش کتابخانه‌ای است و با استفاده از منبع‌های اولیه و ثانویه که شامل سندها، کتاب‌ها، مقاله‌ها و سایت‌های اینترنتی معتبر انجام گردیده است؛ اما پاسخ کوتاه آن که چابهار به لحاظ نزدیکی به دریای عمان، بندر گوادر پاکستان و واقع شدن در مسیر کلان پروژه راه-کمر بند و همچنین جاده کتان از ظرفیت‌های قابل توجه استراتژیک، ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک برخوردار می‌باشد که مورد توجه بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای قرار گرفته است و از این رو می‌تواند نقش سازنده و کلیدی را در ترویج صلح و همکاری منطقه‌ای ایفا نماید.

کلیدواژه‌ها: چابهار، چین، هند، صلح و همکاری.

* نویسنده مسئول: politicgholami@gmail.com

مقدمه

سواحل دریاها و اقیانوس‌ها در طی تاریخ بشری، بستری پرجاذبه برای سکونت بشر بوده است؛ اما تا سده شانزدهم، خشکی‌ها مرکز اصلی اقتصاد انسان بشمار می‌رفت. در این بین، اقتصاد بین‌المللی بر مبنای زمین قرار داشت، ولیکن بعد از سده شانزدهم میلادی فصل تازه‌ای در نگرش انسان شروع گردید که موجب تغییر از اقتصاد زمین محور به دریا محور گردید؛ به نحوی که پایه اقتصاد بین‌المللی بر مبنای دریا و قدرت دریایی صورت گرفت و منطقه‌های ساحلی از اهمیت فوق‌العاده‌ای در فرایند پیشرفت ملل برخوردار گردیدند. تاکنون بهره‌مندی از دریا یکی از علل مهم پیشرفت اقتصادی و سیاسی حکومت‌ها بود. عقیده این است که دسترسی آب‌های آزاد شرطی مهم جهت دستیابی به قدرت بین‌المللی است. اقیانوس هند با گستره‌ای به اندازه ۷۵ میلیون کیلومتر مربع، سومین گستره دریایی دنیا که راهبردی و اقتصادی است و قلب اقیانوس‌ها نام دارد. این پهنه آبی در سده ۲۱ وارد دنیای جدیدی شد. در دهه اخیر، وقایع بی‌شماری توجه کانون‌های سیاسی را به این منطقه جذب نموده؛ به طوری که اقتصاد این سده در این منطقه رقم خواهد خورد. اساسی‌ترین این نمود، تغییر در اتخاذ مواضع سیاست اقتصاد بین‌المللی در برابر عرضه و توزیع و بهره‌مندی از منبع‌های انرژی، مخصوصاً نفت و گاز و حفظ امنیت راه‌های انتقال انرژی به کشورهای خواهان انرژی است؛ و نیز بهره‌مندی قدرت‌های بین‌المللی و فراملی اقیانوس هند به بازارهای قاره کهن، مخصوصاً آسیای مرکزی، کشور افغانستان و قاره اروپا از اساسی‌ترین این امور محسوب می‌گردد. همچنین کوشش کشورهای حصار شده در خشکی آسیای مرکزی و افغانستان جهت بهره‌مندی به اقیانوس هند از وقایع مهمی است که به مسئله‌ای بین‌المللی تبدیل شده است به عبارت دیگر، از دو دهه پیش تاکنون به مباحث همکاری‌های منطقه‌ای سوق یافته است. در بحث اهمیت این موضوع می‌توان گفت که چابهار موقعیتی بسیار مهمی از لحاظ اقتصادی، سیاسی، فنی و بدین جهت شناخت این منطقه و اینکه این ظرفیت‌ها چگونه می‌تواند کمک بکند به استقرار صلح و همکاری و همکاری منطقه‌ای در این منطقه، به‌ویژه برای کشورمان، ضرورت دارد تا این پژوهش انجام گیرد.

چارچوب مفهومی: همگرایی منطقه‌ای

همگرایی

همگرایی روندی است که طی آن کشورهای متفاوت به صورت داوطلبانه متقاعد می‌شوند تا فعالیت‌های خویش را به سمت مرکزیت جدیدی جهت کسب هدف‌های مشترک در سایه قدرتی منطقه‌ای جهت دهند (احمدی‌پور و قادری حاجت، ۱۳۸۹: ۷۷). هاگت معتقد است کشورها به نیت اتحاد سیاسی - اقتصادی و دفاعی برای ائتلاف گردهم می‌آیند تا حداکثر منافعشان را رفع نمایند (هاگت، ۱۳۷۵: ۳۹۴). اتحادها از مجموعه‌ای از منافع کشورها رخ می‌نماید. این منفعت‌ها ممکن است مکمل یا مشابه هم باشند، اما دستیابی به آن‌ها نیازمند هماهنگی کشورهاست (بیلیس و دیگران، ۱۳۷۴: ۲۴۳). همگرایی یعنی: نزدیک گردیدن افراد به سوی نقطه‌ای ویژه که عمدتاً به مثابه هدف مشترکشان شناخته می‌شود و واگرایی در مقابل آن به معنی جدایی از یکدیگر و دور گردیدنشان از هدف مشترک و حرکت به سمت هدف‌های ویژه است (حافظ‌نیا، ۱۴۰۱: ۳۷۳).

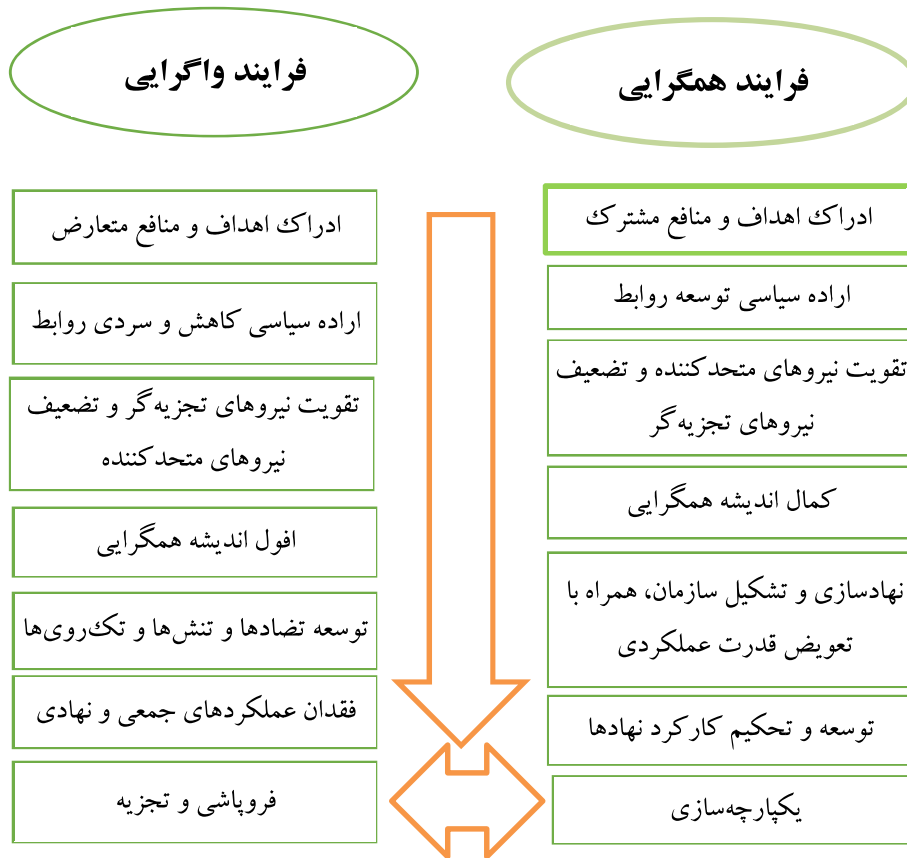
عوامل و زمینه‌های همگرایی

۱. مشخصه‌های مشترک فرهنگی تاریخی: مثل زبان، تجربه تاریخی، ایدئولوژی، دین و مذهب، نژاد، قومیت، خاندان و آداب و رسوم مشترک،
۲. شکل طبیعی و جغرافیایی و بهره‌مندی از کشورهای جغرافیایی مختلف و یکپارچه: مانند شبه جزیره، خلیج، فلات قاره، دریا، شبه قاره و غیره مثل اتحادیه پاسفیک، نفتا، وحدت آفریقا،
۳. تهدیدات مشترک: شامل مواردی چون: امنیتی، اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و ...،
۴. سلايق، منافع و نقش اشتراکی: مانند گروه ۸، بازار مشترک اروپا، اوپک و ...،
۵. حوائج و وابستگی‌های متصل در بسترهای متفاوت: مانند آ. سه. آن، اکو و ...؛
۶. قدرت برتر و نیروهای سیاسی و جغرافیایی بالا که نقش تأسیس و رهبری همگرایی را به دوش می‌کشند: مثل کشورهای استعمارگر، قدرت‌های فرمانطقه‌ای و فراملی،

۷. ارتباط عاطفی و سیاسی رهبرهای حکومت‌ها: نظیر: فدراسیون امارات متحده عربی؛
۸. پیوندهای تمدنی: مثل تمدن اسلامی، اروپایی، اسلاوی و ...؛ (حافظ‌نیا، ۱۴۰۱: ۳۷۴).

نمودار ۱. فرایندهای همگرایی و واگرایی.

منبع. یعقوبی، عزتی و رومینا، ۱۳۹۸. ۷۹.



ژئوپلیتیک و ظرفیت‌های لجستیکی چابهار

شهرستان چابهار با وسعتی تقریباً ۱۷۱۵۵ کیلومتر مربع در انتهای جنوب شرقی کشورمان در نزدیکی آب‌های گرم دریای عمان و اقیانوس هند هست. این شهرستان از سمت شمال به شهرستان‌های ایرانشهر و نیک‌شهر و از جنوب به دریای عمان و از شرق به کشور پاکستان و از غرب به استان‌های کرمان و هرمزگان متصل است (عزتی و شکر، ۱۳۹۱: ۸).

نقش چابهار در استقرار صلح و همکاری‌های منطقه‌ای...؛ غلامی و کوهزاد نوذری | ۱۳۹۱

از بین ۳ راه گذر حمل و نقل بین‌المللی که متخصصان سازمان ملل گفته‌اند، دو راه گذر از کشورمان می‌گذرد و چابهار نقطه گذر جنوبی‌ترین راه گذر شرقی-غربی-جهان است چابهار، در پروژه توسعه محور شرق، محور ترانزیتی شرق نام دارد (پورپویان و دیگران، ۱۳۸۹: ۱۵۷). این راه گذر در کشور چین «دروازه ابریشم» از شروع می‌گردد و قلب اقتصاد چین یعنی استان کانتون^۱ را طی کرده و به منطقه آسیای جنوب شرقی می‌رسد و بعد از طی این طریق وارد کشور هند گردیده و با پوشش مهم‌ترین شهرهای این ناحیه نظیر: کلکته، ناکپور، جایپور، حصیرآباد، کراچی و بن قاسم به چابهار می‌رسد.

بندر چابهار بهترین مسیر دسترسی به آب‌های آزاد برای ۶ کشور حصار شده در خشکی در منطقه آسیای مرکزی است این منطقه به وسیله شبکه حمل و نقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان، از شرق به کشور پاکستان و از جنوب به اقیانوس هند متصل می‌شود. دستیابی مستقیم به آب‌های آزاد و قرار داشتن در خارج از منطقه خلیج فارس و نیز عدم آسیب‌پذیری در بروز بحران، موقعیت راهبردی ویژه، از دیگر شاخصه‌های چابهار است (عزتی و شکری، ۱۳۹۱: ۹).

نقشه (۱). موقعیت جغرافیایی خلیج چابهار

منبع. اثنی عشر، ۱۳۹۶.



در ادامه به ظرفیت‌های لجستیکی بندر چابهار اشاره می‌گردد.

• استریپ و استافینگ کانینر (cfz): انباری که در داخل آن بارها انباشته و یا از کانینر

1. Canton

تخلیه می شود.

- انبار کردن منطقه‌ای که کالا قبل از تحویل به کشتی یا صاحب کالا برای مدتی در آنجا نگهداری می شود.
- ترکیب و توزیع: مکانی می باشد جهت ادغام و انبار کردن کالاهایی که مقصد مشترک دارند.
- خدمات ارزش افزوده: فعالیت‌هایی که قبل از حمل کالا باعث ایجاد ارزش افزوده کالا می شود، مثل مونتاژ، پردازش و برچسب زدن (سعادت‌ی جعفرآبادی، ۱۳۹۶: ۱۶۶).

توانمندی‌های بندر چابهار

الف: خارج بودن از محدوده بحران در خلیج فارس

بندر چابهار قبل از انقلاب اسلامی حیات نداشت و کشتیرانی با شروع جنگ تحمیلی و مورد هجوم واقع شدن بنادر امام و خرمشهر و با توجه به تعدد کشتی‌های تجاری به آن بنادر در سال ۱۳۶۰ تصمیم به افتتاح یک نمایندگی در بندر کنارک نمود و با شروع بهره‌برداری اسکله و نصب سریع بندر شهید بهشتی نمایندگی آن از بندر کنارک به بندر چابهار انتقال یافت و شروع فعالیت آن از سال ۱۳۶۲ شروع شد. جنگ تحمیلی ۸ ساله این تجربه را به مسئولان اجرایی جمهوری اسلامی ایران آموخت که باید به جنوب شرق کشور و سواحل دریای عمان خصوصاً بنادر خارج از دهانه تنگه هرمز بیشتر توجه نمود و بندر چابهار در مواقع بحرانی در منطقه خلیج فارس زمانی که امکان استفاده از سایر بنادر میسر نباشد، بندر چابهار بهترین گزینه برای استفاده و بهره‌برداری است و این خارج بودن از محدوده بحران در خلیج فارس می تواند یک توانمندی خوب برای این بندر اقیانوسی بوده و از این مزایای ژئوپلتیکی برخوردار گردد.

ب: جنوبی‌ترین نقطه عبور کریدر (شرق- غرب) در جهان

بنابر اعلام کارشناسان سازمان ملل، چابهار یکی از مهم‌ترین نقاط عبور در راه گذر ترانزیت و حمل و نقل کالا و جنوبی‌ترین آن در راه گذر (شرق-غرب) است نقش این

نقش چابهار در استقرار صلح و همکاری‌های منطقه‌ای...؛ غلامی و کوهزاد نوذری | ۱۴۱

بندر، مانند پلی میان کشورهای عضو اکو و آسه آن و سایر کشورهای منطقه آسیا دارد و موقعیت رقابت‌ناپذیر این بندر را در امر ترانزیت تثبیت می‌کند و مسیر آن در تجارت جهانی نزدیک‌ترین و کم‌هزینه‌ترین مسیر به کشورهای افغانستان و آسیای میانه شناخته شده است این پل ارتباطی می‌تواند هم درآمد اقتصادی را برای جنوب شرق کشور و منافع اقتصادی ملی داشته باشد و هم امنیت متقابلی برای ایران و کشورهای همسایه و درگیر این پل ارتباطی، ایجاد نماید. کشورهای شرق و جنوب آسیا با غرب آسیا می‌توانند از این پل ارتباطی عبور کرده و ایران از این فرصت به نفع خود استفاده نماید (صدر، ۱۳۹۱: ۱۱).

پ: بهترین مسیر اقتصادی کالا به افغانستان

چابهار به صورت بالقوه و بر اساس شرایط و امکانات، بهترین و کم‌هزینه‌ترین مسیر برای کشور افغانستان برای تأمین کالاهای مورد نیاز و همچنین صدور کالا است. تکمیل شدن راه شیرخان در شمال افغانستان تا بندر چابهار، باعث بسط ارتباطات اقتصادی در این ناحیه می‌گردد. تکمیل شدن راه ترانزیتی زمینی زرنج- دل آرام و سرعت بخشیدن به ترانزیت کالا از منطقه آزاد چابهار به افغانستان می‌تواند این مسیر را توسعه بخشد (باقری‌زاده، ۱۳۸۷)، بندر چابهار در مقایسه با بندرعباس ۳۳۰ مایل به افغانستان نزدیک‌تر است، بنابراین توسعه این بندر اقیانوسی می‌تواند آن را از بندرعباس مستقل نماید. استفاده از نیروی انسانی، حق ترانزیت و توسعه بازارهای مرزی و حمل‌ونقل منطقه‌ای می‌تواند از مزایای ارتباط بین بندر چابهار با مرزهای غربی افغانستان با ایران باشد. در همین ارتباط ترانزیت سوخت به مثابه کوتاه‌ترین مسیر ترانزیتی از منطقه آزاد چابهار به افغانستان می‌تواند تحول عمده‌ای را در روابط دو کشور ایجاد نماید. متأسفانه به دلیل ایجاد یک فضای ناامن در افغانستان به دلیل حضور نیروهای آمریکایی و ناتو و درگیری با طالبان این فضای تعامل را هنوز بین دو کشور در بندر چابهار ایجاد نکرده است (ماهنامه چابهار، ۱۳۸۸: ۹).

ت: کوتاه‌ترین مسیر آسیای مرکزی به آب‌های آزاد بین‌المللی

مسیر ۱۷۴۰ کیلومتری چابهار به مرز ترکمنستان، کوتاه‌ترین مسیر کل کشورهای این

منطقه به آب‌های آزاد بین‌المللی است به عبارتی با صرفه‌ترین و کم‌هزینه‌ترین راه ترانزیتی جهت تأمین نیازهای آسیای میانه به منطقه آزاد چابهار است اتصال خط راه آهن سرخس-مشهد-چابهار تحول عظیمی در امر تبادل کالا و سوخت و فعال شدن کرویدر و حمل‌ونقل شمال-جنوب خواهد شد که کشورهای عضو آسیای مرکزی و عضو اکو می-توانند بیشترین بهره را از آن ببرند. به‌غیراز ترکمنستان، اتصال بندر اختا قراقستان از این طریق به بندر چابهار مشکل ترانزیت این کشور و راه یافتن آن به آب‌های گرم دریای عمان و اقیانوس هند را برطرف خواهد نمود و ایران از طریق هاب منطقه‌ای می‌تواند کشورهای همسایه را به یک وابستگی متقابل برساند و با همکاری‌های تجاری و اقتصادی به یک کشور محوری در منطقه تبدیل شود، در این میان بندر چابهار به‌علت داشتن این خصوصیات بعد از بندرعباس شرایط تبدیل شدن به یک بندر هاب منطقه‌ای را دارد (باقری‌زاده، ۱۳۸۷).

ث: بندر چابهار عمق استراتژیک آب‌های جنوب شرق ایران

ایران در سواحل و آب‌های جنوب شرق دارای عمق استراتژیک ویژه‌ای است که توان ایران را در برخورد با چالش‌های ژئواستراتژیک ارتقاء می‌دهد. کشورهای همسایه نظیر پاکستان، هندوستان و حتی عمان فاقد این عمق بوده و حتی در زمان درگیری پاکستان با هندوستان در دهه ۷۰ میلادی در مقاطع زمانی مختلف پاکستان از عمق استراتژیک ایران به نفع خود سود جست و از فرودگاه زاهدان جهت سوخت‌گیری هواپیماهای جنگنده خود استفاده می‌کرد. عمان نیز شرایط مشابه‌ای در زمان حمله چریک‌های ظفار از عین در دهه ۱۹۷۰ میلادی از فرودگاه کنارک استفاده کرد. بنابراین از این عمق می‌توان در مانورهای نظامی با کشورهای همسایه استفاده نمود و از قدرت نظامی هوایی و دریایی توأمان استفاده نمود (حافظ‌نیا، ۱۳۸۴: ۱۴).

چین و چابهار

ابتکار جاده ابریشم چین

در ماه سپتامبر ۲۰۱۳ شی جینگ پینگ، رئیس‌جمهور چین در سفری به منطقه آسیای مرکزی، طرح ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم را عنوان نمود. وی در دانشگاه نظربایف قزاقستان، پیشنهاد کرد که چین و آسیای مرکزی در کنار هم کمربند اقتصادی جاده ابریشم را جهت همکاری‌های بیش‌ازپیش در منطقه بسازند. او بُعدهای اساسی این طرح را این‌طور عنوان نمود: ارتباطات سیاسی، متصل نمودن مسیری از پاسیفیک تا دریای بالتیک و تشکیل یک شبکه ترانزیتی که به آسیای شرقی، غرب و جنوب آسیا متصل می‌شود، تسهیل نمودن تجارت؛ گردش مالی و تعاملات برابر (Fedorenko, 2013:20).

کمربند اقتصادی جاده ابریشم بیشتر از یک راه‌گذر ترانزیتی مانند طرح اروپایی «کریدور حمل‌ونقل اروپا-قفقاز-آسیا» (تراسیکا^۱) است این صرفاً یک راه تجاری جهانی و تبادل فرهنگی میان شرق و غرب نیست، بلکه راه راهبردی درازمدتی در مقیاس بزرگ می‌باشد؛ و نیز جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم، راه‌گذر اقتصادی چین-پاکستان است که راه‌گذر اقتصادی بنگلادش-چین-هند-میانمار را شامل می‌شود (Habova, 2015:64-65). تمرکز اصلی این راه پیوند دادن زیرساخت‌های ترانزیتی میان قاره‌های آسیا و اروپاست. این طرح یک شبکه گسترده‌ای از بزرگراه‌ها، راه‌آهن سریع‌السیر، خط لوله‌ها و شبکه‌های فیبرنوری میان اورآسیا را در بر می‌گیرد. انجام این راهبردی بزرگ به چین کمک می‌کند تا یکپارچگی اقتصادی خویش با کشورهای غربی را گسترش می‌دهد؛ و نیز برای چین سکویی جهت طرح‌ریزی نفوذ سیاسی آن در چرخش غربی در مرکز اورآسیا به وجود خواهد آورد. چین خود را به‌مثابه منبع اصلی سرمایه-گذاری برای اجرای مراحل متنوع این طرح اعلام می‌نماید. در این چهارچوب، تصویر کلان جاده ابریشم نوین نشان می‌دهد که هدف راهبردی درازمدت چین، تقویت استفاده از یوآن (پول واحد چین) برای نقل و انتقالات جهانی و کاهش تکیه مالی به آمریکاست

1. Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (TRASECA)

(Fedorenko, 2013: 26).

اهداف استراتژیک چین از پروژه یک کمر بند- یک جاده

اهداف استراتژیک چین از ارائه پروژه جاده ابریشم جدید را می توان این گونه بیان نمود:

۱. پیشبرد پروژه های توسعه برای آرام کردن سین کیانگ، استان غربی ناآرام، اما غنی از نظر انرژی که جدایی طلبان اویغور در راستای تأسیس دولت ترکستان شرقی، بارها علیه دودمان هان به جنگ برخاسته اند.

۲. به وجود آوردن ثبات و یکپارچگی بیشتر در منطقه از طریق حصار کردن همسایگان غربی چین. همچنین لازم به ذکر است که رونق و شکوفایی در ناحیه ی نام برده از اروپا بسط یافته و پکن در هسته سیاسی-اقتصادی آن قرار می گیرد (سایت زمان، ۱۳۹۴). با انجام این کار، چین قصد دارد تا از ناآرامی گاه و بیگاه در استان های غربی و داخلی خود در قلب تعامل با آسیای مرکزی و جنوبی بکاهد و برای سرعت بخشیدن به توسعه و ترویج ثبات در این مناطق تلاش می کند. اگر این پروژه اجرایی شود، ابتکار جاده ابریشم چین پتانسیل دارد تا تعدادی از چالش های مهمی که چین با آن ها مواجه است را کاهش دهد.

۳. با ساخت یک جاده ابریشم از طریق کشورهای آسیای مرکزی، چین می تواند به یک مسیر ترانزیتی زمینی جایگزین برای صدور کالا به اروپا دست یابد. انتقال کالا از مسیر دریایی به اروپا فرایندی بسیار زمان بر است و تقریباً ۲۰ تا ۴۰ روز به طول می انجامد، این در حالی است که مسیر زمینی تجاری از سین کیانگ به سمت اروپای شرقی، می تواند این زمان را به ۱۱ روز کاهش دهد (زارع، ۱۳۹۴: ۷-۵). پکن ابتکارهای خود را به مثابه تلاشی برای تشویق ادغام و رشد اقتصادی در اورآسیا، به جای تلاش برای توسعه نفوذ سیاسی خود در منطقه توصیف می کند. سیاست گذاران چینی جاده ابریشم را به مثابه مکانیسمی برای ترویج صلح و ثبات در منطقه-چیزی کهشی جینگ پینگ به مثابه سرنوشت جامعه مشترک در نظر می گیرد از طریق تقویت روابط دوجانبه چین با همسایگان خود و سازمان های بین المللی در حال توسعه که تحت تسلط قدرت های غربی نیستند، توصیف می کنند (یزدانی و شاه محمدی، ۱۳۹۳: ۱۵۰).

جایگاه چابهار در جمهوری خلق چین

کشور چین که به یکی از قطب‌های اقتصادی دنیا تبدیل شده است در رقابتی نزدیک با کشور هند قصد در دست گرفتن بازارهای آسیای میانه را دارد. کشور چین که نیاز به واردات انرژی و صادرات کالاهای خود از طریق محور ترانزیت شرق دارد. اقدام به سرمایه‌گذاری در بندر گوادر کرده است چرا که سرمایه‌گذاری در این بندر نه تنها مقاصد تجاری کشور چین را فراهم می‌سازد، بلکه فرصتی به وجود می‌آورد تا بر حاکمیت نظامی آمریکا بر منطقه نیز نظارت داشته باشد؛ اما در راه تبدیل بندر گوادر به دروازه ترانزیت محور شرق مشکلات فراوانی وجود دارد که تمامی آن‌ها به مسائل داخلی کشور پاکستان و جنوب کشور افغانستان (محل عبور راه گذر شمال- جنوب از بندر گوادر به آسیای میانه و اروپای شرقی) برمی‌گردد.

کشور پاکستان دارای مشکلاتی چون عدم وجود زیرساخت‌های حمل‌ونقلی، ظرفیت صنعتی و تجاری، مشکل در ساختار اجتماعی خود و ناامنی در جنوب افغانستان است اما اصلی‌ترین و مهم‌ترین مشکل موجود برای هر دو کشور چین و پاکستان، بودن بندر گوادر در استان بلوچستان پاکستان است، چرا که این منطقه به دلیل درگیری‌های قومی و طایفه‌ای، عقاید جدایی طلبانه مردم بلوچستان، این تفکر که از پیشرفت بندر گوادر چیزی عایدشان نخواهد شد و وجود گروهک‌های تروریستی چون القاعده و طالبان، همیشه صحنه درگیری مردم این منطقه با دولت مرکزی بوده است (Priego, 2018:58).

از این میان می‌توان به کشته شدن مهندس چینی در کشور پاکستان اشاره کرد. تکرار این حملات مرگبار و عدم توانایی دولت مرکزی پاکستان در دفع این گونه تحرکات، ممکن است باعث انصراف طرف چینی از ساخت و ادامه کار در بندر گوادر شود. علاوه بر ناامنی، وجود مواد مخدر و ترانزیت آن از کشور افغانستان به کشور پاکستان (طبق آمارهای موجود ۷۸ درصد از هروئین قاچاق شده کشور افغانستان به کشور پاکستان از طریق بنادری چون گوادر به سایر نقاط جهان ترانزیت می‌شود)، از دیگر مشکلات پیش روی بندر گوادر و دولت چین می‌باشد. با همه‌ی موانع یادشده، هدف اول چین ایجاد بندر

پیشرفته در گوادر است و به سختی امکان انصراف این کشور از توسعه‌ی این بندر دارد اما با توجه به مشکلات ذکرشده، کشور چین، نیم‌نگاهی نیز به بندر چابهار ایران دارد و نسبت به سرمایه‌گذاری در این منطقه ابراز تمایل کرده است. از جمله، تمایل شرکت «دابل ویو» برای سرمایه‌گذاری در زمینه‌های بنادر و راه‌آهن چابهار (اعظمی، سلطانی و محمودی، ۱۳۹۵: ۹).

چابهار و نیازمندی چین به افزایش قدرت

بر اساس تخمین‌ها کشور چین تا سال ۲۰۳۰ واردات نفت و فرآورده‌های نفتی‌اش در هر روز به ۸/۱ میلیون بشکه می‌رسد که در سند چشم‌انداز چین برنامه‌ریزی شده تا نصف این واردات از کشور عربستان سعودی انجام شود که بیشتر از ۸۵ درصد واردات نفت و فرآورده‌های نفتی چین از مسیر اقیانوس هند و تنگه مالاکا انجام شود. این احتیاج رو به رشد، سیاسیون چینی را بر آن داشته که جهت پشتیبانی از رشد و توسعه اقتصادی و تأمین احتیاج به انرژی، به دنبال منبع‌های قابل اتکای نفت و گاز باشند. در بهره‌مندی به این هدف استراتژیکی است که در طول دهه اخیر، چین تلاش کرده است که تا در مناطق راهبردی دنیا حضور و نفوذ پیدا کند. قرارداد سرمایه‌گذاری ۴۶ میلیارد دلاری چین در کشور پاکستان که در سفر شی جین پینگ، رئیس‌جمهور چین (فروردین ۱۳۹۴) عنوان گردید، نیز جدای از روندهای قبل، نیست. از حدود ۵۰ سرفصل گزارش مربوط به تفاهم‌نامه‌ها و قراردادهای دو کشور نام‌برده، تعداد زیادی از آن در بستر پروژه‌های حوزه انرژی بود. بخشی هم در بستر توسعه بندر گوادر در جنوب غربی کشور پاکستان، در حاشیه دریای عرب و نزدیک جمهوری اسلامی ایران است؛ جایی که چینی‌ها مدت‌هاست در آنجا فعالیت می‌نمایند. یکی از جذاب‌ترین قسمت‌های این سرمایه‌گذاری، ساخت «کریدور اقتصادی چین-پاکستان» هست که بندر گوادر را در چارچوب شبکه‌ای از جاده‌ها و خطوط آهن به منطقه سین‌کیانگ در غرب چین متصل می‌نماید. 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 موردنیاز چین از مسیر خلیج فارس، دریای عرب، اقیانوس هند و تنگه مالاکا تأمین می‌شود؛ درحالی‌که «راه‌گذر 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 بعد 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 پیوندد.

برای اسلام‌آباد 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. 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 موردنیاز 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؛ اما با وجود سرمایه‌گذاری چین در بندر گوادر پاکستان؛ خلیج چابهار در ۳ بعد اقتصادی، سیاسی و امنیتی برای چین نقش آفرین و دارای اهمیت است. این موضوع، چین را از توجه و پیوند با جنوب شرق کشور ایران به محوریت چابهار مجبور خواهد کرد و در بعد اقتصادی، موقعیت تجاری و اقتصادی مناسبی را برای این قدرت به وجود آورده، سکوی ارتباطی مناسبی با غرب آسیا خواهد بود. در بعد امنیتی، مسلط شدن بر خلیج فارس می‌تواند یکی از مهم‌ترین هدف‌گذاری‌های چین باشد؛ چراکه در سند چشم‌انداز چین به‌وضوح ذکر گردیده که اگر کشور چین خواهان تبدیل شدن به یک قدرت برتر است،

نفوذ در حوزه‌های راهبردی دنیا، اساسی‌ترین قدم در این بستر است و در بعد سیاسی، رقابت با ایالات متحده می‌تواند در اولویت‌های استراتژیکی چین قرار دارد (کاوایانی‌راد و سعادت‌تی جعفرآبادی، ۱۳۹۶: ۱۶۸-۱۶۶).

چابهار، همگرایی چین، پاکستان و ایران

سیاست خارجی چین در یک دهه اخیر بر مبنای دکترین ظهور مسالمت‌آمیز^۱، چندجانبه-گرایی را در ابعاد اقتصادی به‌مثابه اصل اساسی دنبال می‌کند. روابط چین و پاکستان نیز بر همین اساس در سال‌های اخیر رشد زیادی داشته است در سال ۲۰۱۷، ۲۷ درصد واردات پاکستان یعنی بیش از ۱۵ میلیارد دلار از چین انجام شده و از این لحاظ در رتبه اول قرار دارد. پکن در اواسط ۲۰۱۳ در قالب راه‌گذر اقتصادی چین-پاکستان، توسعه بندر گوادر را با سرمایه‌گذاری ۴۶ میلیارد دلاری شروع نمود. تلاش‌های چین برای همکاری با پاکستان ذیل ابرپروژه یک کمربند-یک راه است که حداقل ۶۸ کشور و صدها پروژه را دربر می‌گیرد.

یکی از مهم‌ترین آن‌ها اتصال استان سین‌کیانگ به بندر گوادر پاکستان است که برای دستیابی به چند هدف بلندمدت طراحی شده است:

۱. چین با اتصال سین‌کیانگ به دریای عرب، یک مسیر میانبر اقتصادی مهم به یکی از بزرگ‌ترین مراکز اقتصادی غرب آسیا یعنی دریای عمان و خلیج فارس در اختیار خواهد داشت. این مسیر میانبر گزینه‌جانشینی برای تنگه مالاکا خواهد بود و این کشور را از تنگنای استراتژیک فعلی عبور می‌دهد.

۲. با حضور ناوگان اقتصادی چین در این منطقه، پکن امکان حضور نظامی در یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های انرژی دنیا را نیز به دست می‌آورد و نیروی دریایی چین نقش جدیدی در این گلوگاه انرژی جهان ایفا خواهد کرد.

۳. بندر گوادر در همسایگی تنگه هرمز به‌مثابه مدخل واردات نفت با توجه به تنش‌های پیرامون خلیج فارس دارای اهمیت شایانی است طبق پیش‌بینی‌های آژانس بین‌المللی انرژی

نقش چابهار در استقرار صلح و همکاری‌های منطقه‌ای...؛ غلامی و کوهزاد نوذری | ۱۴۹

در سال ۲۰۱۸، تقاضای نفت چین در سال ۲۰۴۰ حدود ۸۰ درصد افزایش می‌یابد. به عبارتی چین نیاز دارد که در این سال روزانه ۱۵/۵ میلیون بشکه نفت وارد کند. کشورهای غرب آسیا تأمین‌کنندگان اصلی نفت چین هستند.

۴. با تحقق این امر پاکستان به‌مثابه متحد استراتژیک چین موقعیت استوارتری پیدا می‌کند. پیش‌بینی می‌شود که با تکمیل این پروژه تا سال ۲۰۳۰، سالیانه ۲/۵ درصد به رشد اقتصادی پاکستان افزوده شود. این پروژه حدود ۷۵۰۰۰ شغل در پاکستان ایجاد کرده است بر اساس آمار مرکز تحقیقات اقتصاد کاربردی مستقر در کراچی و کمیسیون برنامه‌ریزی پاکستان در ۱۵ سال آینده، ۷۰۰ تا ۸۰۰ هزار شغل در بخش‌های زیرساختی، انرژی و حمل‌ونقل در زیرمجموعه این پروژه ایجاد می‌شود که با توجه به بیکاری ۴۰ درصدی جوانان پاکستانی، قابل توجه است.

۵. این پروژه همچنین می‌تواند دسترسی به بازار آسیای مرکزی را برای دو کشور تسهیل کند و مسیری برای تأمین انرژی باشد.

به‌رغم این موارد، رویکرد ایران در رابطه با بندر گوادر پاکستان نه رقابتی، بلکه مبتنی بر همکاری متقابل است ایران و پاکستان بیش از ۹۰۰ کیلومتر مرز مشترک دارند. به‌علاوه دو کشور در سال ۲۰۱۸ قرارداد خواهرخواندگی بنادر چابهار و گوادر را امضا کردند. چابهار تنها ۱۴۰ کیلومتر با گوادر فاصله دارد و با قرار گرفتن در میانه گوادر و تنگه هرمز اهمیت بیشتری نیز پیدا کرده است به لحاظ عمق آب و وضعیت طبیعی کرانه‌ها نیز چابهار توان پذیرش کشتی‌های غول‌پیکر را دارد. بنابراین، اهمیت استراتژیک بندر چابهار در زمینه اهمیت گوادر است که معنای واقعی پیدا می‌کند. در حقیقت، زاویه غیر نگاه به ظرفیت‌های بندر چابهار از سوی شرق هست و به این معنا، برنامه چین و پاکستان برای بندر گوادر است که به چابهار اهمیت استراتژیک ویژه می‌دهد (صبوری، ۱۳۹۸: ۲۸۷).

علاوه بر این، در عرصه بین‌المللی نیز رویکرد کنونی امریکا در عدم قراردادن چابهار در تحریم‌های ضدایرانی یا تحریم چابهار^۱، هر دو به نفع این منطقه است در رابطه با گزینه

۱. دولت آمریکا بندر چابهار و همچنین صادرات مواد نفتی ایران به افغانستان را از تحریم‌های وضع شده علیه جمهوری اسلامی معاف کرده است. در پی اجرایی شدن مرحله دوم تحریم‌های ایالات متحده، مایک پومپئو، وزیر

دوم ولی نصر استاد دانشگاه جان هاپکینز امریکا با اشاره به نقش چین می گوید: «مجبور کردن هند به خروج از ایران بر قدرت چین در منطقه خواهد افزود و گوادر را به تنها مسیر تجارت از دریای عرب و اقیانوس هند به افغانستان و آسیای مرکزی تبدیل خواهد کرد. چین با دور زدن تحریم‌های امریکا و ورود به چابهار و یکپارچه‌سازی آن با گوادر موقعیت خود را بیش از پیش تقویت خواهد کرد. دیری نخواهد پایید که شناورهای نیروی دریایی چین نیز به نفتکش‌ها و کشتی‌های تجاری این کشور در دریای عمان و دریای عرب ملحق خواهند شد (نصر، ۲۰۱۹: ۱). بنابراین همکاری سازنده چابهار و گوادر می‌تواند فرصت‌های زیر را به همراه داشته باشد:

۱. ایران دارای روابط خوبی با پاکستان و چین است و ایجاد امنیت در بلوچستان پاکستان به تأمین امنیت در منطقه مرزی دو کشور کمک خواهد کرد.
 ۲. توسعه بندر گوادر و احداث خط لوله پاکستان به چین باعث می‌شود ایران ضمن جبران عقیم ماندن پروژه خط لوله گاز ایران- پاکستان که با مخالفت امریکا متوقف شد، به حلقه ارتباطی چین و پاکستان مرتبط شود.
- این موضوع باز شدن مسیرهای جدید تجاری را به همراه دارد که عنصر مهمی برای افزایش حجم تجارت ایران با چین و آسیای مرکزی است (صبوری، ۱۳۹۸: ۲۸۸).

هند و منطقه چابهار

هند با برخورداری از منابع کلان طبیعی و انسانی، یک اقتصاد رو به رشد و جغرافیایی که

خارج آن کشور تصمیم گرفته است که به منظور کمک به توسعه افغانستان و حفظ مسیر ارتباطی جهت ارسال اقلام بشردوستانه به ایران، بندر چابهار واقع در جنوب شرق ایران و طرح توسعه آن را از شمول تحریم‌ها معاف کند. معافیت چابهار به معنی ادامه حمل و نقل واردات و صادرات افغانستان از طریق این بندر و همچنین تسهیلات واردات کالاهای غیرتحریمی برای ایران به خصوص اقلام بشردوستانه شامل مواد غذایی، دارو، وسایل و تجهیزات بهداشتی و پزشکی و مواد کشاورزی است. علاوه بر بندر چابهار، وزیر خارجه آمریکا فروش مواد نفتی از ایران به افغانستان را نیز مجاز اعلام کرده است. آن طور که وزارت خارجه آمریکا اعلام کرده، معافیت‌های پروژه بندر چابهار، پروژه احداث خط ریلی از چابهار به افغانستان را هم شامل می‌شود؛ البته این معافیت، به انتقال اقلام بشردوستانه و غیرتحریمی از طریق این خط آهن مشروط خواهد بود.

در محیط امنیتی و استراتژیک ایران قرار می‌گیرد، یکی از مهم‌ترین گزینه‌ها برای برقراری روابط پایدار و قابل‌اتکای سیاسی برای جمهوری اسلامی ایران به شمار می‌آید روابط ایران و هند در سطح کلان راهبردی قابل‌تحلیل است از منظر وابستگی‌های متقابل، بسترهای همکاری کشورهای ایران و هند، مختلف است؛ به همین دلیل است که نه کشور ایران و نه کشور هند هیچ‌یک قادر به نادیده گرفتن جایگاه آن یکی در تعاملات و همکاری‌های مشترک دو طرفه نمی‌باشند. ایران و هند در سه سطح ملی، منطقه‌ای و جهانی، به هم وابستگی دارند. در سطح ملی، صنعت و اقتصاد هند به انرژی ایران وابستگی دارد و به تبع ایران نیز برای پیشبرد طرح‌های کلان و زیرساختی (نظیر توسعه بنادر و اسکله‌ها، مسیرهای خاکی و راه‌آهن و...) به تکنولوژی و مدرن هند وابستگی دارد.

منفعت استراتژیک هند در رابطه با کشور ایران در ادامه سیاست‌های منطقه‌ای و بین‌المللی این کشور برای معرفی خود به مثابه یک قدرت رو به ظهور بین‌المللی است. هند خواهان این است که از طرف کنشگران بین‌المللی به مثابه قدرتی رو به ظهور دیده شود؛ قدرتی که نگرانی‌های امنیتی‌اش از حد رقابت‌های امنیتی با کشور پاکستان به مراتب بیشتر است. هند بر مبنای سیاست نگاه به شرق خویش علاقه‌مند به بسط نفوذ و اثرگذاری در غرب آسیا، آسیای میانه و نیز کشور افغانستان است که در این میان ایران می‌تواند در رسیدن هند به هدف‌ها خود در مناطق پیرامونی‌اش بسیار کمک‌کننده باشد. علاوه بر موقعیت خاص ایران در خاورمیانه در آسیای مرکزی نیز ایران می‌تواند حلقه اتصال هند به جمهوری‌های تازه استقلال یافته باشند. این واقعیت موقعی خیلی اهمیت می‌یابد که بدانیم هند در کنار تلاش برای صادرات کالا به این منطقه در پی ایجاد پایگاه‌های هوایی در تاجیکستان نیز هست. به این ترتیب هند با افزایش حضور در این مناطق پاکستان را از به دست آوردن - عمق استراتژیک مطلوب خود محروم می‌کند. در واقع تحدید نفوذ پاکستان به مثابه یک رقیب در آسیای جنوبی و افغانستان از هدف‌ها اصلی هند است.

اجمالاً عللی مانند: ملاحظات و دغدغه‌های مشترک امنیتی، منافع مشترک در عرصه انرژی، موقعیت مطلوب کشورمان در دستیابی هند به کشور افغانستان و آسیای مرکزی،

جایگاه بندر دریایی چابهار در راه گذر شمال-جنوب، منافع و مشارکت (استراتژیکی، اقتصادی و عمرانی) در افغانستان از جمله عللی هستند که موجب وابستگی متقابل منافع ایران و هند می‌شود و طبیعتاً هم بسترهای همکاری و تعامل دو طرفه‌ی دو قدرت را موجب می‌گردد؛ و نیز جمهوری اسلامی ایران می‌تواند با فعالیت در بندر چابهار، جدای از مزیت‌های مرتبط با سیاست خارجی و امنیت بین‌المللی، یک امنیت پایدار و مستحکم را در این منطقه به وجود آورد.

تبیین روابط همگرایی ایران و هند

وابستگی‌های ژئواکونومیک / ژئوپلیتیک انرژی

۱. وضعیت منابع انرژی فسیلی در ایران

اهمیت انرژی بدان حد است که کشورهای مصرف‌کننده- مکان‌های تولید انرژی و کشورهای تولیدکننده- مکان‌های مصرف انرژی و هر دو راه‌های انتقال و تکنولوژی‌های مربوط به انرژی را جزء اهداف ملی و امنیت ملی خویش بشمار آورده‌اند. کشور ما با جای گرفتن در غرب آسیا و میان ۲ حوزه غنی از انرژی، یعنی حوزه خلیج فارس و حوزه دریای خزر (بیضی انرژی)، دارای اهمیت راهبردی است. دو سوم ذخایر شناخته‌شده نفت و یک-سوم ذخایر شناخته‌شده گاز طبیعی دنیا، در اختیار کشورهای حاشیه خلیج فارس قرار دارد. ذخایر نفت غرب آسیا حدود ۷۰٪ و ذخایر گاز آن به بیشتر از ۴۰٪ می‌رسد. به همین علت بیضی انرژی، یکی از مهم‌ترین مکان‌های راهبردی دوران کنونی است. جمهوری اسلامی ایران در مرکز بیضی راهبردی قرار گرفته است. بر اساس گزارش بریتیش پترولیوم تمام ذخیره‌های نفت دنیا، چهارمین دارنده عظیم ذخایر نفتی دنیا می‌باشد. این میزان نفت بر اساس گزارش ۲۰۱۵ نیز صادق بوده و نیز بریتیش پترولیوم، ذخایر گازی کشور را سی و چهار تریلیون مترمکعب اعلام نمود که با این گزارش، کشورمان بزرگ‌ترین دارنده منابع گازی دنیا محسوب می‌گردد. بدین جهت، کشور ما از منظر داشتن ذخایر غنی انرژی‌های تجدیدناپذیر و توان استخراج کردن و صادر نمودن جزء کشورهای بسیار مهم

دنیا محسوب می‌گردد (زرقانی و احمدی، ۱۳۹۵: ۶۷).

۲. کریدور شمال- جنوب^۱ و پروژه توسعه بندر چابهار

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

راه گذر شمال- جنوب که قسمت مهمی از آن از خاک کشور عبور می‌کند در حال حاضر مقرون‌ترین راه ترانزیت کالا میان آسیا و اروپا محسوب می‌گردد. غیرازاین، راه گذر ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه را از طریق کشورمان با کشورهای حاشیه خلیج‌فارس، حوزه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا برقرار می‌سازد. از این سو کالاهای ترانزیتی در داخل خاک ایران نیز از طریق حمل‌ونقل جاده‌ای یا ریلی به بندرهای شمالی کشور منتقل شده و از راه دریای خزر به بندرهای آستاراخان و لاگان روسیه حمل می‌گردند. هزینه حمل‌ونقل کالاها از طریق راه گذر شمال- جنوب، نسبت به مابقی مسیرهای قدیمی تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و تا سی درصد ارزان‌تر از مسیر کانال سوئز است در این راه گذر بندر چابهار و راه‌های زمینی اتصال آن به مرز کشور ترکمنستان، کوتاه‌ترین مسیر حمل‌ونقل زمینی کالا در راه گذر شرق و شاهراه تغذیه کشورهای آسیای میانه معرفی گردیده است.

پیشرفت بندر چابهار به وسیله هند، آثار زیادی برای هر دو کشور ایران و هند دارد. پیشرفت این بندر به وسیله هند، موجب خواهد گردید تا هند با توجه به روابط و مشترکات فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی کشور با کشورهای آسیای میانه و کشور افغانستان، برای

تجارت با این کشورها، دیگر احتیاجی به حمل کالاهای خود از مسیر کشور پاکستان نداشته باشد؛ و نیز در رقابت با کشور چین که در توسعه بندر گوادر مشارکت دارد، کشور هند می‌تواند از راه بسط همکاری‌هایش در بندر چابهار، عرصه نفوذش را در رقابت با چین و پاکستان در پهنه‌های دریای عمان و اقیانوس هند بسط دهد. به‌طور کلی برخی از آثار اجرای پروژه راه‌گذر شمال-جنوب را می‌توان این‌گونه برشمرد؛ بالا رفتن سرعت تجارت و حمل‌ونقل، افزایش حجم تبادلات کالا میان کشورهای هند و پاکستان و کشورهای کرانه‌های اقیانوس هند با کشورهای روسیه و آسیای مرکزی، همکاری مطلوب بندرهای ایرانی با بندرهای روسیه و قزاقستان که زمینه خوبی را برای همکاری بیشتر این کشورها ایجاد می‌نماید و به‌طور کلی کاهش تنش میان کشورهای حاشیه خزر، کسب درآمد بیشتر از ۱ میلیارد دلار در سال برای کشورهای هند که در مسیر این راه‌گذر هستند، کاهش وابستگی تجارت و حمل‌ونقل کشورهای جنوبی آسیا به کانال سوئز، ایجاد قطب‌های خارجی نوین تولیدی، اقتصادی و تجاری در منطقه هند مصمم به اجرای توسعه دروازه (چابهار)، راه‌گذر شمال-جنوب است در سفر سلمان خورشید، وزیر امور خارجه این کشور به تهران برای هفدهمین نشست کمیسیون مشترک ایران و هند در مه ۲۰۱۳، هند به‌طور رسمی مشارکت در پروژه توسعه بندر چابهار ایران را تأیید کرد. قبل از این در سال ۲۰۰۸ دو دولت توافق کردند که در ایجاد یک خط آهن از مرزهای روسیه به بندر چابهار با همدیگر همکاری کنند. هند متعهد به تدارکات امور فنی و نیروهای متخصص و تهیه لوکوموتیوها و بخش یدکی این خط راه آهن شده است همچنین کشورهای ایران و هند توافقاتی هم در مورد طرح راه آهن چابهار-فاراب-بم، صورت دادند و مشغول اجرا و توسعه این پروژه هستند. آن‌ها درصدد هستند تا ظرفیت انتقال ۲/۵ تنی این راه به پنج برابر افزایش دهند. هم‌اکنون کالاهای هند به وسیله راه مبادلاتی چابهار، بم، زرنج-دلارام به شاهراه شمال-جنوب افغانستان توزیع می‌گردد. تکمیل راه دلارام-زرنج باعث گردیده است که راه چابهار به آسیای میانه ۱۵۰۰ کیلومتر کمتر گردد. از سویی اجرای این طرح، جمهوری اسلامی را امیدوار می‌کند تا با تکمیل بندر چابهار از تراکم وابستگی به

بندرعباس بکاهد. مسیرهای منتهی به بندر چابهار و پروژه‌های فرودگاه‌های تجاری، راه آهن، طرح‌های پتروشیمی، اسکله‌ها، نیروهای برق، صنایع سنگین و کارخانه‌های عظیم کشتی‌سازی این بندر، بسترهای فوق‌العاده برای همکاری ایران و هند محسوب می‌شوند. بی‌شک رونق راه گذر شمال جنوب و در رأس آن، بندر چابهار سر شروع توسعه پایدار جنوب شرق است و در نهایت به برقراری و بسط رفاه و امنیت ختم می‌گردد و درعین حال جمهوری اسلامی را به یک قدرت منطقه‌ای پیوند خورده با نظام جهانی، مبدل می‌کند (زرقانی و احمدی، ۱۳۹۵: ۷۱-۷۰).

۳. اهمیت استراتژیک واردات انرژی در توسعه هند

هند از جمله کشورهایی است که در زمینه رشد صنعتی و اقتصادی از جایگاه مهم و قابل توجهی در سطح منطقه و جهان برخوردار است به‌طورقطع، تداوم رشد دهه گذشته هند مربوط به برقراری روابطی محکم با کشورهای تولیدکننده انرژی می‌باشد. در حال حاضر نیاز رو به رشد به منابع انرژی در کشور هند نشأت گرفته از صنعت گرایشی و شهرنشینی شتاب‌دار است؛ اما منابع انرژی کشور هند اکثراً ذخیره‌های زغال‌سنگ داخلی و واردات نفت است. در هند زغال‌سنگ با بیشتر از ۵۳٪، اصلی‌ترین تأمین‌کننده انرژی مصرفی است. همچنین نفت خام با سهمی معادل ۲۹٪ دومین منبع انرژی این کشور است (زرقانی و احمدی، ۱۳۹۵: ۶۸-۶۷).

مصرف اولیه انرژی این کشور در سال ۲۰۱۱ میلادی برابر با ۵۶۰ میلیون تن نفت خام بوده است که به‌تنهایی ۴/۶٪ از مصرف انرژی اولیه جهان را شامل می‌شود. هند همچنین رتبه بیست و پنجم در زمینه ذخایر گازی طبیعی و رتبه بیست و سوم در زمینه ذخایر نفت خام را در جهان داراست. بر این اساس هند به‌منظور تداوم رشد اقتصادی ۷/۵ درصدی خود، به واردات انرژی نیاز مبرم دارد. این در حالی است که بر اساس گزارش بریتیش پترولیوم، نرخ رشد متوسط تقاضای انرژی جهان طی ۱۰ سال اخیر ۴/۲٪ بوده است. دو کشور هند و چین در زمره بزرگ‌ترین کشورهای مصرف‌کننده انرژی جهان هستند. میزان تقاضای جهانی هند و چین بر اساس گزارش (BP)، در سال ۲۰۱۸، به ترتیب ۷/۱٪ و

۲/۶٪ بوده است این میزان تقاضای انرژی مصرفی هند از حد متوسط جهانی هم بیشتر است (BP,2018: 2).

۴. رقابت گسترده با چین و پاکستان / راهبرد مقابله‌ای با پروژه توسعه بندر گوادر

هند با چین و پاکستان هر دو در رقابت است؛ با هر دو کشور دارای مشکلات حل نشده ارضی و مرزی هستند بحران و مسئله کشمیر مهم‌ترین موضوع مورد اختلاف میان هند و پاکستان است. این بحران مخلوطی پیچیده از مطالبات ملی-قومی، خشونت سازمان‌یافته، تفاوت‌های مذهبی، تروریسم، فساد و ترس فراگیری می‌باشد که از بدو استقلال پاکستان از کشور هند باعث تقابل این دو کشور باهم بوده است (اطاعت و احمدی، ۱۳۹۴: ۵). غیر از اختلافات هند و پاکستان، اختلافات هند با چین بر سر تبت هنوز هم به قوت خود باقی است. البته جدای از اختلاف مرزی هند با چین، هند و چین همدیگر را به مثابه دو رقیب قدرتمند در عرصه تحولات جهان نگاه می‌کنند. در این بین، سیاست چینی‌ها بر پایه بهره‌برداری عظیم از امکانات جهانی به منظور تغییر دادن چین استوار است.

با این وجود روابط چین با کشورهای بالنسبه هم وزن ایران همچون پاکستان، آفریقای جنوبی و عربستان در قالب همکاری‌های استراتژیک قرار دارد. از شروع استقلال کشور پاکستان، روابط چین و پاکستان بر پایه دوستی و نزدیکی بنا شد. چین و پاکستان از نیمه دوم سده ۲۰ مخصوصاً دهه‌های گذشته از روابط سیاسی، اقتصادی و امنیتی محکمی بهره‌مند بوده‌اند. در بُعدهای تازه دولت چین با دویست میلیون دلار هزینه در ایجاد و تجهیز سیستم راه آهن پاکستان، تأمین لوکوموتیو مورد احتیاج راه آهن این کشور و اتصال راه آهن پاکستان به چین موافقت نموده و علاوه بر این چین ۱۰۰ میلیون دلار هم جهت تجهیز نمودن سیستم ارتباطات کشور پاکستان و ۱۰۰ میلیون دلار هم جهت توسعه خطوط لوله نفت پاکستان اختصاص داده و همچنین علاوه بر این موارد کشور پاکستان برای رشد طرح‌های هسته‌ای اش شدیداً نیازمند کمک‌های تکنولوژیک و اقتصادی کشورهای چین می‌باشد، بر این مبنای چین می‌تواند در ساختن شش نیروگاه اتمی با گنجایش تولید ۱۱

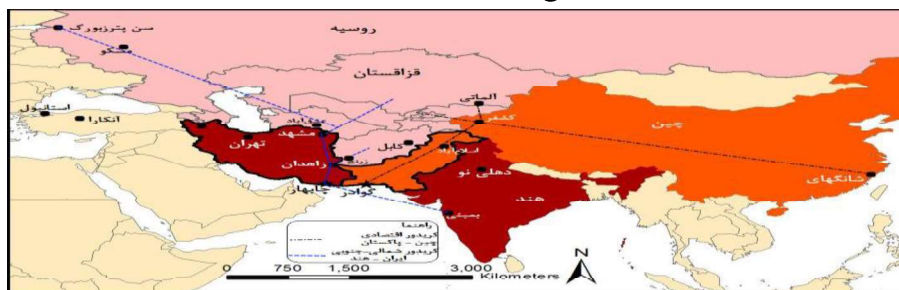
مگاوات برق کمک نماید (فرزین‌نیا، ۱۳۹۵: ۵۳۰).

پاکستانی‌ها با عنایت به قدرت چین، اعتقاد دارند، در صورت موفق شدن در طرح بندر گوادر به علت منافع اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و امنیتی این بندر در درازمدت با حل مشکلات داخلی و خارجی پیچیده خویش و دور نمودن بندر چابهار از رقابت، حتی توانایی‌های حمل‌ونقلی بندرعباس را دچار تهدید می‌کند (نصیری، ۱۳۸۷: ۳۶۶). همچنین که چین معتقد است که بندر گوادر می‌بایست تا سال ۲۰۵۰ به یک بندر بسیار مهم در منطقه تبدیل گردد و جانشینی برای بندر دبی گردد؛ به نحوی که قدرت پهلودهی ۸۸ کشتی مادر را به‌طور هم‌زمان بتواند داشته باشد (Sing Roy, 2015: 7-8).

از این سو، هند از طریق بسط همکاری‌هایش در بندر چابهار، عرصه نفوذش را در رقابت با چین و پاکستان در پهنه‌های دریای عمان و اقیانوس هند بسط می‌دهند. هند مصمم به اجرای توسعه دروازه (چابهار)، راه‌گذر شمال-جنوب است، هرچند که هزینه‌های اضافی نیز در بر داشته باشد. کشور هند برای رسیدن به مقاصد تجاری خود باید از راه‌گذر شمال-جنوب استفاده کند. علاوه بر مقاصد تجاری، کشور هند با مستقر شدن در این منطقه می‌تواند حضور نظامی داشته باشد و تسلط خویش را بر منطقه بالا ببرد. احتمالاً رقابت دائم با چین و پاکستان از دلایل اصلی ورود هند به چابهار در چارچوب وابستگی‌های ژئوپلیتیک می‌باشد.

نقشه ۲. موقعیت راه‌گذر اقتصادی چین-پاکستان (CPEC) و راه‌گذر ایران-هند (INSTC)

منبع. ویسی، ۱۴۰۰. ۲۲۰.



اهمیت بندر چابهار در استراتژی همگرایی منطقه‌ای هند

چابهار در گذشته یکی از مراکز اصلی دادوستدهای بازرگانی و دریانوردی بوده است و وجود بازمانده‌های تاریخی قلعه پرتغالی‌ها در یکی از روستاهای مجاور بندر چابهار (تیس)، بیانگر عینی رونق و اهمیت تجارت دریائی فراملی آن برای دولت‌هایی چون اسپانیا و پرتغال طی قرون ۱۶ و ۱۷ میلادی است با حضور و نفوذ بریتانیا در آب‌های جنوب به‌مثابه قدرت برتر خلیج فارس، چابهار برای مشورت‌های اروپایی و شرقی (چین و هند بریتانیا) در قرون متمادی ۱۸ و ۱۹ م. اهمیت دوچندان یافت. وجود فعالیت‌های دریایی در جنوب ایران در اوایل قرن ۲۰ م. نشان از فعالیت منطقه چابهار در دادوستد کالاهای تولیدی و موردنیاز شرق کشور و مبادله با بنادر هندوستان و پاکستان است بعداز آن با ظهور جمهوری‌های آسیائی (۱۹۹۱) و سقوط حکومت طالبان (۲۰۰۱ م) مسیر ترانزیتی چابهار، جایگاه ویژه‌ای در پیوند تجارت منطقه‌ای آسیای مرکزی، آسیای جنوبی و مشورت‌های حوزه خلیج فارس به یکدیگر یافت (اسلامی و یوسف‌زهی، ۱۳۹۷: ۹۷-۹۶).

بندر چابهار به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم در راه چندین شاهراه جهانی قرار گرفته است و ظرفیت تبدیل شدن به یکی از استراژیکی‌ترین جایگاه‌های ترانزیتی را داراست. قرار گرفتن چابهار در راه گذر جهانی شمال- جنوب و مناسب‌ترین مسیر برای ورود هند به هارتلند در حال ظهور (آسیای مرکزی) کشور افغانستان و کشورهای حوزه خزر، باعث وابستگی‌های ژئوپولتیکی هند به ایران شده است همچنین که این بندر عضو دو ساختار منطقه‌ای یعنی ساختار دریای عمان و ساختار اقیانوس هند است و می‌تواند به ۳ قاره آفریقا، آسیا و اقیانوسیه ارتباط برقرار کند. بی‌دلیل نیست که از چابهار به‌مثابه «دروازه‌ی بزرگ» به کشورهای حصار شده افغانستان و دولت‌های مستقل مشترک‌المنافع یاد می‌شود (محمدی و احمدی، ۱۳۹۷: ۵۵-۵۴).

ژئوپولتیک بندر چابهار موقعیت مناسبی برای تقویت پیوندهای اقتصادی منطقه است که در سطح بین‌المللی این بندر از یک سو در مسیر دو راه گذر از سه راه گذر ترانزیتی بزرگ جهان قرار دارد. راه گذر شرقی غربی از دروازه ابریشم در چین شروع و به حوزه-

های قفقاز، آسیای غربی و دریای مدیترانه منتقل می‌شود، شاخه جنوبی این راه گذر از طریق بندر چابهار به جنوب آسیا و خلیج فارس می‌رسد. در راه گذر شمال جنوب که از شمال اروپا شروع و با گذر از ایران تا اقیانوس هند (بندر بمبئی) و کشورهای جنوب. جنوب شرق آسیا امتداد می‌یابد، این بندر یکی از مهم‌ترین محورهای است. مجاورت چابهار با خلیج فارس، پاکستان و افغانستان، اهمیت ویژه‌ای به آن در این دور راه گذر بخشیده است (اسلامی و یوسف‌زهی، ۱۳۹۷: ۱۰۴).

تقویت پیوندهای منطقه‌ای یکی از مهم‌ترین اولویت‌های سیاست خارجی هند است. دو سوم کمک‌های فراهم‌شده توسط دولت هند برای کشورهای همسایه، در جهت ارتقاء زیرساخت‌هایی مانند راه آهن و جاده اختصاص یافته است در سال‌های ۲۰۱۸-۲۰۱۹ دولت هند به طور تقریبی رقم ۷ هزار کروور را برای پروژه‌های زیرساختی در کشورهای همسایه اعلام نمود (Singh Mehta, 2019: 17).

هند از طریق بندر چابهار و شبه راه‌های زمینی کشورهای ایران و افغانستان در جستجوی آسان نمودن دستیابی به آسیای میانه و رقابت با کشورهای چین و پاکستان هست و فراتر از آن نیز کشور هند با جمهوری اسلامی ایران، روسیه و تعدادی از دولت‌های آسیای میانه و قفقاز در تلاش‌اند جهت تحقق بخشیدن به ابتکار راه‌گذر شمال-جنوب می‌باشند که از بندر جواهر لعل نهرو و از راه کشور به حوزه دریای خزر و پس از آن به قاره اروپا ادامه می‌یابد. این راه گذر دستیابی کشور هند به بازارهای کشور روسیه و اروپای شرقی را به حدود چهارده روز کم نموده و این در صورتی است که دسترسی بندرهای هند به روسیه و اروپا به وسیله راه کانال سوئز بیشتر از یک ماه به درازا می‌انجامد (جانسیز، تقی - زاده انصاری و بهرامی مقدم، ۱۳۹۵: ۳۳).

پیشرفت بندر چابهار مقداری در دهه ۱۹۹۰ توسط کشور هند جهت فراهم کردن دستیابی زمینی - دریائی به کشور افغانستان و آسیای مرکزی با گذشتن از کشور پاکستان، صورت پذیرفت. کشور هند می‌خواست با رشد بندر مذکور، زمان و هزینه‌های ترانزیتی به آسیای مرکزی و خلیج فارس کم کند. این بندر نیز مرکزی جهت کوشش‌های کشور

هند جهت دوری کردن از کشور پاکستان و باز نمودن مسیری به طرف کشور حصار شده افغانستان که هند با آن روابط نزدیک سیاسی و اقتصادی را بسط داده است، بود (Singh,2017:174).

این بندر پتانسیل لازم برای تبدیل شدن به یک بندر تجاری بین‌المللی و مهم، جهت دادوستد و تجارت در میان بازارهای آسیای جنوبی، جنوب شرق آسیا و آسیای مرکزی را دارد. دولت ایران با همکاری فعالانه هند، چندین میلیارد دلار بابت یک پروژه راه آهن که راه گذر شرقی ایران نام گذاری شده، صرف خواهد نمود. این خط آهن چابهار را به آسیای مرکزی، افغانستان و مرکز ایران متصل خواهد نمود. کشور هند در حال طراحی بر روی ساخت یک راه ریلی به طول نهصد کیلومتر هست که بندر چابهار را به منطقه سرشار از مواد معدنی حاجیگک کشور افغانستان پیوند می‌دهد. بعلاوه، این بندر دستیابی راحت به مناطقی سرشار از نفت و گاز در کشور ما و سایر کشورهای آسیای مرکزی را برای کشور هند موجب می‌شود. آخرین نیت هند برای پیشرفت این بندر، رقابت و توازن با نفوذ در حال گسترش چین در بندر گوادر است. بدین جهت، کشورهای هند، جمهوری اسلامی ایران و افغانستان، امتیاز تجاری و کاهش تعرفه‌ها در بندر را منعقد کردند. کشورهای ایران و هند در بهسازی راه میلاک- زرنج- دلارام از کشور ما به سمت استان نیمروز در کشور افغانستان و متصل شدن به راه گذر شمال جنوب همکاری می‌کنند. چابهار توانایی آن را دارد که به‌مثابه دروازه ورودی هند به افغانستان، آسیای مرکزی و فراتر از آن قرار گیرد. با پیشرفت چابهار و دویست کیلومتر راه گذر شمال- جنوب، تجارت و روابط بازرگانی بین این کشورها به شکل قابل توجهی در آینده گسترش می‌یابد.

(توسعه) بندر چابهار به نفع همه، به‌خصوص افغانستان است که در حال حاضر تنها راه دسترسی به آن بندر کراچی است و این موضوع منوط به تغییرات در روابط پاکستان و افغانستان هست که توسعه کامل چابهار وابستگی افغانستان حصار شده در خشکی را به بندرهای پاکستان برای دسترسی ایمن به دریا کاهش می‌دهد. از آنجائی که پاکستان اجازه نمی‌دهد تا حمل و نقل به آسانی از هند به افغانستان انجام شود، دسترسی به چابهار و منطقه

نقش چابهار در استقرار صلح و همکاری‌های منطقه‌ای...؛ غلامی و کوهزاد نودزی | ۱۶۱

تجاری آزاد اطراف آن برای این کشور حصار شده در خشکی بسیار حیاتی است (مؤمنی و چهارمحالی اصفهانی، ۱۳۹۸: ۴۲).

گزارش سالیانه وزارت امور خارجه هند در سال ۲۰۱۶-۲۰۱۵، ایران را یک کشور مهم در فضای امنیتی مجاور این کشور در نظر می‌گیرد. دو کشور در زمینه امنیت دریایی همکاری داشته‌اند که شامل نشست انجمن (مشورت‌های) حاشیه اقیانوس هند در چابهار می‌شود. در طی دیدار مؤدی از ایران، رهبران دو کشور از همفکری منظم و نهادینه بین شورای امنیت ملی دو کشور در مورد امنیت، تروریسم و جرائم سازمان‌یافته حمایت نمودند. هند و ایران در مورد افزایش سطح همکاری‌های از طریق برگزاری دیدارهای رسمی و جلسات مکرر با هم توافق دارند. بنابراین مناسبات دفاعی و دیپلماتیک ممکن است که بسیار مفیدتر از آنچه این دو کشور در نظر دارند، بشود (Pethiyagoda, 2018: 7).

چابهار و اهداف اقتصادی هند: ترکیب ژئواکونومیک دریایی و دیپلماسی

اقتصادی

در طول دهه گذشته شاهد رقابت‌های گسترده‌ای برای ساخت بنادر استراتژیک در اقیانوس هند بوده‌ایم و دو کشور چین و هند بیشترین حوزه رقابتی را در این زمینه داشته‌اند تا نفوذ منطقه‌ای خود را بسط دهند. بندر چابهار از جمله مؤلفه‌های مهمی است که به مرور به محل رقابت منطقه‌ای هند با رقبای منطقه‌ای آن تبدیل شده است چابهار به مثابه تنها بندر اقیانوسی ایران، یک شهر ساحلی بزرگ در منطقه سیستان و بلوچستان، در کنار خلیج عمان و دهانه تنگه هرمز قرار دارد. اهمیت استراتژیک و ارزش اقتصادی آن توجه بسیاری از کشورها را به خود جلب کرده است؛ باین حال، هند سریع‌ترین راه برای تضمین قرارداد توسعه این بندر بوده است هند چند هدف راهبردی را از طریق توسعه بندر چابهار در کوتاه‌مدت دنبال می‌کند. هند قصد دارد روابط نفتی خود را با ایران دوباره بسازد و در درازمدت باهدف ایجاد یک مسیر تجاری کارآمد، چیزی شبیه به کمربند اقتصادی جاده

ابریشم^۱ چین را در این زمینه پیاده کند. ایران انتظار دارد که از این معامله بیشترین سود را ببرد چون می‌تواند مجدداً به جامعه جهانی بپیوندد و از تحریم‌های فلج‌کننده که بر آن اعمال شده است، رهایی یابد.

یکی دیگر از سهام‌داران مهم در این پروژه، افغانستان است. افغانستان در پی تجدید روابط با هند و وابستگی کمتر به پاکستان از نظر تجاری سیاسی است. (Kaushik, 2019: 254) شکل زیر هدف‌های استراتژیک هند را از پروژه بسط بندر چابهار نشان می‌دهد. این ایده‌ها و اهداف، مبانی اصلی سیاست‌گذاری امنیتی اقتصادی هندوستان در سند آینده‌پژوهانه توسعه بندر چابهار در بلندمدت است.

شکل ۱. اهداف اصلی هند از بسط پروژه چابهار

منبع: کهوازه، ۱۴۰۰: ۱۴۴-۱۴۳.



نقش چابهار در استقرار صلح و همکاری‌های منطقه‌ای...؛ غلامی و کوهزاد نودزی | ۱۶۳

در ماه می سال ۲۰۱۶، نخست‌وزیر هند نارندرا مودی توافقنامه‌ای با ایران امضاء نمود که به هند امکان توسعه دو ترمینال بندر چابهار را داد. یکی از مهم‌ترین قراردادهای توافقنامه ترانزیت سه‌جانبه امضاشده توسط افغانستان، هند و ایران است که به کالاهای هندی اجازه می‌دهد تا از طریق ایران به افغانستان برسند. افغانستان در کنار ایران و هند از جمله سهام‌داران اصلی پروژه چابهار است اهمیت بندر چابهار برای سیاست‌گذاران امنیتی جمهوری اسلامی نیز مهم بوده است از جمله دلایل این امر اهمیت یک بندر راهبردی به‌دوراز خلیج‌فارس و کشورهای عربی است (Daniels, 2013: 95). بر همین اساس ایران از دهه ۱۹۹۰ پیمان‌کاران هندی را برای شروع کار در بندر چابهار استخدام کرد. بعد از مشورت‌های بسیار، پیمان‌کاران هندی تصمیم گرفتند که جنوبی‌ترین شهر ساحلی ایران، چابهار، مکان بهینه‌ای برای ساخت یک بندر است در سال ۲۰۰۳، نخست‌وزیر وقت هند آتول واژپای^۱، قراردادی را با ایران برای تمدید پروژه بندر چابهار امضا کرد. دلیل این که چرا هند این معامله را رسمی نمود به‌طور عمده استراتژیک بود. پاکستان دسترسی هند به افغانستان از جمله توانایی ارسال تدارکات به کابل را در مواقعی دشوار می‌کرد و از این حربه به‌منابۀ عامل چانه‌زنی استفاده می‌کرد. هند با ساخت جاده‌ای از زرنج، در مرز افغانستان و ایران، به ناحیه دلارام در خاش به این موضوع واکنش نشان داد و به شهر کابل از جنوب غربی افغانستان دسترسی پیدا نمود اما هنوز هند به یک بندر صادراتی اصلی نیاز داشت. راه‌حل اصلی چابهار بود.

1. Atul Vajpayee

نقشه ۳. پروژه خطوط ریلی برای دسترسی هند به منابع کانی افغانستان از مسیر ایران
منبع. زرقانی و احمدی، ۱۳۹۵. ۷۶.



در سال ۲۰۰۴، یک شرکت متشکل از شرکت‌های ساختمانی هندی که متعلق به شرکت خودروسازی و خدمات پروژه آشوک لیلاند^۱ بود، برای توسعه چابهار با ایران به توافق رسیدند. با این حال، در حالی که پروژه جاده دلارام زرنج به سرعت تکمیل می‌شد، معامله بندر چابهار به دلیل تحریم‌های هسته علیه ایران در سال ۲۰۰۹ متوقف شد و در نهایت از هم پاشید (Amirthan, 2017: 88). با روی کار آمدن مؤدی، پروژه بندر چابهار بار دیگر مورد توجه سیاست‌گذاران امنیتی و خارجی هند قرار گرفت. علی‌رغم وقفه‌های پی‌درپی در توسعه بندر چابهار، همان‌طور که پیش‌تر گفته شد، مؤدی نخست‌وزیر هند یک قرارداد جدید در این زمینه با ایران امضا کرد. این قرارداد به لنگرگاه‌ها اجازه می‌دهد تا به مدت ۱۰ سال توسط سازمان بنادر جهانی هند اداره شوند. این قرارداد یک سرمایه‌گذاری مشترک بین شرکت سرمایه‌گذاری بندری جواهر لعل نهرو و کاندلا^۲ با همکاری با شرکت توسعه و سرمایه‌گذاری بنادر آریای ایران است و بر مبنای آن قرار شد تا این شرکت‌ها در طی ۱۸ ماه در حدود ۸۵ میلیون دلار در بخش‌های مختلف بندر چابهار سرمایه‌گذاری کنند (Mitra, 2019: 49). به موجب این قرارداد، سازمان بنادر جهانی هند یک تأسیسات

1. Ashok Leyland
2. Jawaharlal Nehru Port Trust and Kandla Port Trust

نقش چابهار در استقرار صلح و همکاری‌های منطقه‌ای...؛ غلامی و کوهزاد نودزی | ۱۶۵

حمل و نقل با ۶۴۰ مترمربع را تعمیر و بازسازی خواهد نمود و یک ساختمان ۶۰۰ متری از تأسیسات حمل و نقل را در بندر چابهار راه‌اندازی خواهد کرد.

بعد از تکمیل کارهای ارتقا، توافق شده تا در ماه مه سال ۲۰۱۹ ظرفیت چابهار به ۸ میلیون تن از ظرفیت ۲٫۵ میلیون تن سال ۲۰۱۵ افزایش پیدا کند. تعهدات هند نسبت به افزایش زیرساخت‌ها برای توسعه بندر چابهار و اطراف آن می‌تواند به میزان ۶۳۵ میلیون دلار به ازای توافق دوجانبه امضا شده در ماه می ۲۰۱۶ با موافقت طرفین افزایش یابد. در یک چشم‌انداز رقابتی برای هند، در حالی که هند آماده است تا ۶۳۵ میلیون دلار در پروژه بندر چابهار سرمایه‌گذاری کند، چین ۲۴۸ میلیون دلار در فاز ۱ از بندر گوادر (یک بندر آبی عمیق در پاکستان) سرمایه‌گذاری کرده است و قصد دارد در فاز ۲ پروژه بندر گوادر مبلغ ۱٫۰۲ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کند. به‌مثابه یک نتیجه مستقیم از سرمایه‌گذاری عظیم توسط چین، بندر گوادر دارای ۱۳ اسکله است و ظرفیت آن را دارد تا حمل و نقل و لجستیک کالا را تا سقف ۳۵۰،۰۰۰ تن افزایش دهد. بندر گوادر بدون شک بندر برتر از نظر تجارت در منطقه سیستان و بلوچستان است (Dorsey, 2019: 143-144).

با این حال، از زمانی که هند تصمیم گرفته در چابهار سرمایه‌گذاری کند، چینی‌ها به این پروژه وارد نشدند و انتظار نداشتند تا هند بندری را بسازد که از نظر ظرفیت نسبت به بندر گوادر برتری داشته باشد. با توجه به مسائل ایران و جهان غرب و وضعیت بی‌ثبات سیاست خارجی ایران، چین گمان نمی‌برد تا هند ریسک سرمایه‌گذاری گسترده در بنادر ایران را بپذیرد. انرژی از دیگر دلایل مهم هند برای توسعه بندر چابهار است که پیش از تحمیل تحریم‌های تجاری و اقتصادی بر ایران در سال ۲۰۰۶، ایران دومین تأمین‌کننده نفت هند بود. بعد از اعمال تحریم، تمام معاملات متوقف شد و همکاری تجاری هند^۱ با ایران کاهش پیدا کرده است در زمان برداشته شدن تحریم‌های ایران بعد از توافق هسته‌ای، هند و ایران با بازکردن ۶٫۴ میلیارد دلار خط اعتباری برای تجارت مستقیم، به توافقات بزرگی دست یافته بودند. در راهبردهای نخست‌وزیر هند مؤدی، ایران نقش مهمی در منطقه بازی می‌کند و بر همین اساس می‌تواند شریک مهمی برای هند باشد. مؤدی در نشست دوجانبه

در ماه می سال ۲۰۱۶ اعلام کرد که در پی «دو برابر کردن واردات نفت از ایران است. آقای مؤدی اعلام کرد که هند به طور متوسط در طول ۱۰ سال آینده تقریباً ۴۰۰ هزار بشکه در روز نفت از ایران وارد می کند. در مارس ۲۰۱۶، صادرات نفت خام ایران به هند از ۲۹۰ هزار تا ۵۵ هزار بشکه در هر روز رسیده است علاوه بر این، بعد از شش سال وقفه، در سال ۲۰۱۵ شرکت عظیم نفت هند^۱ محموله چگالی نفتی تولیدشده در میدان نفتی فروزان ایران را خریداری کرد. این یک جهش بزرگ در روابط ایران و هند بود چراکه هند قادر به واردات نفت با قیمت بسیار ارزان تر از کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس و دیگر تأمین کنندگان نفت شد. این قیمت حتی بعد از ساخت چابهار به مثابه پل میانبر به هند، هزینه های حمل و نقل را به میزان قابل توجهی کاهش خواهد داد (Sing and Singh, 2019:173).

راهبردها و آینده نگری سیاسی امنیتی هند در پروژه بندر چابهار

علاوه بر عوامل مربوط به امنیت انرژی، دلایل استراتژیک بسیاری وجود دارد که چرا هند تصمیم گرفته است در چابهار سرمایه گذاری کند. هند یکی از متحدان مهم افغانستان به دلیل اهمیت استراتژیک آن بوده است کشور افغانستان، در گذشته مرکز رقابت و استراتژی «بازی بزرگ» بین پادشاهی بریتانیا و تزار روسیه بود افغانستان همچنین نقش حیاتی در جنگ سرد ایفا می کرد، چراکه آمریکا سعی نمود از ورود این کشور به حوزه نفوذ شوروی جلوگیری کند. در حال حاضر هند و پاکستان هر دو برای نفوذ در افغانستان رقابت می کنند. در نتیجه پاکستان به هند اجازه تجارت آزادانه با افغانستان را نمی دهد. هند مایل است افغانستان را هم از نظر اقتصادی و هم از نظر سیاسی مستقل از پاکستان ببیند. بندر چابهار راهی برای تجارت هند با افغانستان است هند یک جاده ۲۱۸ کیلومتری از دلارام تا زرنج ایجاد کرده که هند در حال حاضر در نظر دارد این جاده را به بندر چابهار متصل کند و کالا را از طریق این مسیر تحویل دهد. فاصله بین بندر کاندلا در گجرات هند و بندر چابهار تقریباً ۱۰۰۰ کیلومتر و فاصله بین بمبئی و دهلی ۱۴۰۹ کیلومتر هست که بنابراین

1. The Great Game

نقش چابهار در استقرار صلح و همکاری‌های منطقه‌ای...؛ غلامی و کوهزاد نودری | ۱۶۷

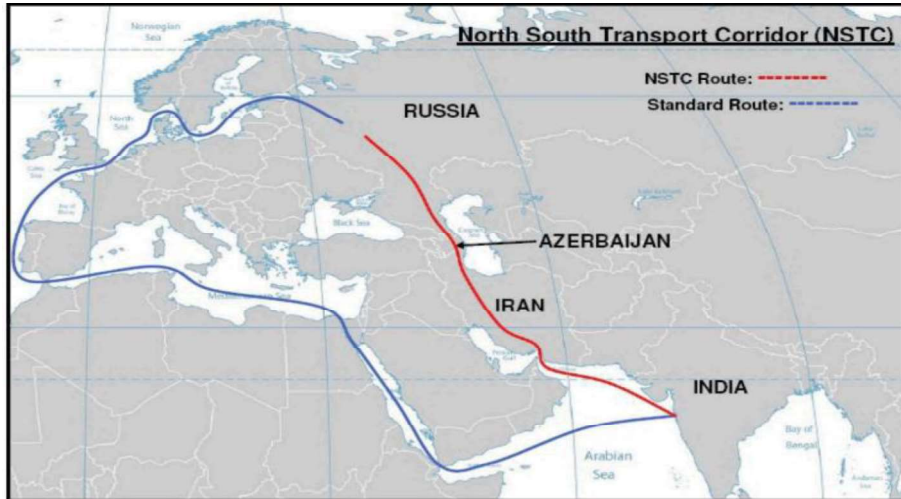
تحویل کالا به افغانستان از طریق بندر چابهار و جاده دلارام زرنج احتمالاً کارآمدتر هست از آنجا که پاکستان نتوانست با مشکل قدیمی‌اش یعنی طالبان در منطقه جنوب افغانستان و شمال پاکستان مقابله کند، رابطه آن با افغانستان تیره گشت. افغانستان از این پروژه بهره می‌برد چرا که می‌تواند روابط تجاری خود با هند را بسط دهد و برای هدف‌های تجاری کمتر وابسته به پاکستان باشد. در کوتاه‌مدت، هند از رابطه دوباره خود با افغانستان سود خواهد برد زیرا هند می‌تواند منابع معدنی افغانستان را با هزینه کمتر و به‌صرفه از طریق چابهار وارد کند.

با این حال، هدف بلندمدت هند برای پروژه چابهار، بسط پروژه راه‌گذر ترابری شمال-جنوب^۱ است که هنوز در مرحله توسعه ابتدایی قرار دارد. در نگاه امنیتی-اقتصادی آینده‌نگرانه هند و از بُعد صلح و همکاری‌های منطقه‌ای، چابهار بخشی کوچک از پروژه راه‌گذر ترابری شمال و جنوب است این پروژه یکی از ابعاد استراتژی امنیتی بلندپروازانه هند برای جهش اقتصادی و سیاسی و مقابله با پروژه یک جاده یک کمربند چین است هند می‌تواند از طریق شرق و غرب ایران و برای ارتباط تجاری با روسیه و اروپا به پروژه NSTC پیوندد. این امر به وسیله دولت‌های بالتیک می‌تواند امکان‌پذیر باشد. همان‌طور که در نقشه زیر مشاهده می‌کنید، هند از طریق ایران با صرف هزینه کمتر می‌تواند به اروپا راه یابد. خط قرمز مسیر راه‌گذر شمال جنوب را نشان می‌دهد و خط آبی-مسیر طبیعی است که هزینه‌های هند را بسیار بیشتر می‌کند (کهرازه، ۱۴۰۰: ۱۴۹-۱۴۸).

1. North – South Transport Corridor (NSTC)

نقشه ۴. مسیر راه گذر شمال به جنوب

منبع. کهرآزه، ۱۴۰۰. ۱۴۹.



طبق مطالعات مربوط به پروژه NSTC، این مسیر زمان حمل و نقل را تا ۶۰ درصد و هزینه حمل و نقل را تا ۵۰ درصد کاهش می‌دهد. مسیرهای تجاری زمینی نیز، تجارت با اقتصادهای غنی انرژی آسیای میانه را تسهیل خواهد نمود (Roy, 2012:990). هند چهارمین مصرف کننده بزرگ انرژی جهان است و دسترسی به ذخایر فراوان گاز ترکمنستان و قزاقستان به رفع نیاز روزافزون آن به انرژی کمک خواهد کرد. هند هم‌اکنون دارای فرصت‌های صادرات کوچک در منطقه آسیای مرکزی و قفقاز، فروش دارو و فناوری اطلاعات است، اما مسیر زمینی فرصت‌های جدیدی برای صنایع تولیدی سنگین و ساخت‌وساز، فراهم خواهد کرد. راه گذر شمال-جنوب تنها پروژه بزرگ مقیاسی نیست که هند از طریق آن در پی توسعه چابهار است هند همچنین در نظر دارد که یک خط لوله گاز زیر دریا ایجاد کند که به ایران متصل شود. طی چندین سال اخیر، آن‌ها در حال مطالعات اولیه و مذاکره برای پیشنهاد های خط لوله گاز هستند، اما مشکلات برنامه‌ریزی و تحریم‌های ایران و روابط منفی با کشورهای غربی، مانع از رسیدن این پروژه به مرحله تحقق شده است خط لوله زیر دریا از سواحل ایران و از طریق دریای عمان و اقیانوس هند

تا گجرات^۱ ساخته خواهد شد. اگر تحریم‌های اقتصادی علیه ایران لغو یا کاهش پیدا کند، توافق‌نامه‌ها شروع به کار و رشد خواهند کرد. پروژه خط لوله گاز ۴,۵ میلیارد دلاری، زمانی تکمیل می‌شود که قادر به انتقال حدود ۳۱,۱ میلیون متر مکعب گاز در روز باشد. همچنین انتظار می‌رود که در مرحله بعدی، عمان به خط لوله گاز ایران- هند پیوندد. این امر روابط ایران- عمان را تقویت خواهد نمود و به آن‌ها کمک می‌کند تا در توافق‌نامه عشق‌آباد با هم همکاری کنند (Kumar, 2016: 34-36).

بررسی‌ها و شبیه‌سازی‌های انجام‌شده توسط اقتصاددانان گروه بانک جهانی در سال 2016، نشان می‌داد که سود حاصل از کاهش تحریم‌های اقتصادی ایران، منجر به افزایش درآمد حدوداً ۱۸ میلیارد دلاری اقتصاد ایران و افزایش درآمد سرانه ۳,۷ درصدی می‌شود. با این حال، اگر صادرات نفت ایران به اتحادیه اروپا به‌طور کامل بهبود نیابد، منافع ایران ۲۲ درصد کمتر از حالت پیش‌بینی شده خواهد بود و تنها به نیمی از سطح صادرات پیش از تحریم می‌رسند (Lanchovichina and others, 2016: 15). این کاهش به احتمال زیاد نتیجه این امر است که به دلیل موانع مختلف تولید و صادرات نفت، مانند محدودیت‌های فنی در زمینه استخراج نفت خام و مسائل مربوط به حمل و نقل و بازگشت تحریم‌ها بعد از روی کار آمدن ترامپ و خروج از توافقنامه موسوم به برجام، ممکن است برگشت کامل به شرایط گذشته در کوتاه‌مدت امکان‌پذیر نباشد. با این حال، بسط پروژه چابهار می‌تواند این محدودیت‌های فنی را جبران کرده و به ایران کمک کند تا اقتصاد خود را به سطح قبل از تحریم برساند. بندر چابهار تنها پروژه بین‌المللی بود که به کمک هند و افغانستان از تحریم‌های بین‌المللی آمریکا معاف شد. بر همین اساس این بندر می‌تواند هاب بین‌المللی ایران برای کاهش تأثیر تحریم‌ها و رشد اقتصادی و بهبود بخش‌های مختلف تجاری جمهوری اسلامی ایران باشد. در حال حاضر ایران از بندرعباس برای صادرات کالا استفاده می‌کند؛ با این حال، بندرعباس تنها می‌تواند کشتی‌های باربری ۱۰۰,۰۰۰ تنی را دریافت کند. این امر بسیار ناکارآمد است؛ زیرا اغلب حمل و نقل‌ها از طریق کشتی‌های باری ۲۵۰ هزار تنی انجام می‌شود و کالا باید ابتدا در امارات متحده عربی

1. Gujarat

تخلیه شود و سپس به کشتی‌های کوچک‌تر منتقل شود تا بتواند در بندرعباس لنگر بیاندازد (Amirthan, 2017:90).

اما چابهار این مسئله را حل خواهد نمود و وابستگی ایران به امارات متحده عربی را کاهش خواهد داد؛ چراکه چابهار می‌تواند کشتی‌های ۲۵۰ هزار تنی را دریافت کند. با این حال، این مسئله تنها یکی از مزیت‌های ثانویه چابهار برای ایران است؛ از جمله منافع اصلی ایران این واقعیت است که این کشور از طریق چابهار، می‌تواند شرکای اقتصادی و تجاری خود را متنوع سازد. تحت تأثیر تحریم‌های اقتصادی، چین و روسیه با تبدیل شدن به شرکای تجاری اصلی ایران جای خود را در ایران تقویت کرده‌اند. علی‌رغم بسط تحریم‌ها علیه ایران، این کشور نمی‌خواهد چین و روسیه در مورد بخش‌های اصلی ایران، نفت خام و محصولات پتروشیمی، شبه انحصار داشته باشند. پروژه چابهار به ایران اجازه می‌دهد تا روابط خود با هند را تقویت کند و همچنین روابط جدیدی با کشورهای دیگر ایجاد کند و بدین ترتیب این امکان را به وجود آورد که این شبه انحصاری را که چین و روسیه ایجاد کرده‌اند را از بین ببرد (Baidya, 2017:149). ایران همچنین می‌تواند از طریق چابهار دوباره به جامعه جهانی برگردد. چابهار به مثابه یکی از مناطق اصلی و آزاد تجاری از سوی دولت ایران، می‌تواند در میان مدت اهمیت استراتژیک این بندر را در تجارت بین‌المللی افزایش دهد. مهدی هنردوست، سفیر وقت ایران در پاکستان در سال ۲۰۱۶، از چین و پاکستان دعوت کرده بود تا با سرمایه‌گذاری در بندر چابهار در منافع منطقه‌ای این بندر شریک باشند اما هیچ‌کدام از این کشورها تمایلی به سرمایه‌گذاری و مشارکت در این پروژه نداشته‌اند (Ashwarya, 2017:36).

در آن زمان در نگرش سیاست‌گذاران هندی این امر بیانگر نگرش «سیاست اقتصاد بازار آزاد» و این مسئله بود که ایران می‌خواهد به این کشورها نشان دهد که تقویت روابط با هند در صدر دستور کار ایران قرار ندارد بلکه این تقویت تجارت هست که در صدر دستور کار ایران است و از این طریق بتواند خلأ و نگرانی بسط روابط ایران و هند را برای چین و پاکستان توضیح دهد. از دیدگاه نخبگان هندی یکی از چالش‌های بندر چابهار

موضوع رقابت و تضاد منافع کشورهای مختلف است (محمدی و احمدی، ۱۳۹۷: ۵۲). بر همین اساس به‌مثابه مثال موضوع بندر چابهار برای شرکای ایران تضاد منافع را نیز ایجاد کرده است در نگاه سیاست‌گذاران هندی، هند تنها در پی توسعه بندر چابهار است و تمایلی به همکاری با کشورهای دیگر مانند کره جنوبی که اخیراً به توسعه بندر چابهار علاقه نشان داده‌اند، ندارد. حال آنکه که مطمئناً برای همه طرف‌های درگیر در این توافق سه‌جانبه، منفعت وجود دارد، ولیکن واضح است که ایران در کوتاه‌مدت باید بیشترین سود را از این معامله به دست آورد. با ساخت بندر چابهار، ایران با صادرات دوباره نفت و کالا، می‌تواند ضررهای ناشی از تحریم‌های اقتصادی را جبران کند. با این وجود، در بلندمدت، اگر هند به دنبال پروژه خود برای ایجاد NSTC باشد، بدون شک بیشترین سود از توسعه چابهار را این کشور خواهد داشت (کهرازه، ۱۴۰۰: ۱۵۳-۱۵۲).

جمع‌بندی

منطقه خلیج فارس مثل هر جایی دیگری احتیاج به امنیت دارد. امنیت منطقه را می‌بایست در درون منطقه یافت و همگرایی بمانند پاسخی جهت همکاری و نزدیکی دولت‌ها و ثبات بیشترشان باید بیشتر مورد توجه قرار گیرد. در این مقطع، امنیت در خلیج فارس را صرفاً با ابزارهای نظامی نمی‌شود استوار نمود، چرا که مکانیسم‌های خاص خود را می‌طلبند تا همکاری کلیه کشورها را وادارد و تمامی حکومت‌های حاشیه خلیج فارس را در آن دخیل کند؛ و این امر محقق نمی‌گردد، جز با همکاری همه‌جانبه تمامی کشورهای حاشیه خلیج فارس و دوری از هر نوع تفرقه.

با توجه به آنچه در این پژوهش انجام شده و مورد بررسی قرار گرفته است، فرضیه پژوهش حاضر تأیید می‌شود؛ اما باید ذکر نمود که به نظر می‌رسد در کنار ظرفیت‌های گسترده چابهار، آنچه می‌تواند به‌مثابه مکمل تبدیل این منطقه به نقطه تلاقی منافع و همکاری منطقه‌ای باشد، اراده دولت‌های ایران، چین، هند، پاکستان و سایرین می‌باشد. در جدول ذیل به فرصت‌های چابهار به‌طور خلاصه ذکر شده است.

موضوع (کشور)	پیشران‌های چابهار	نتیجه‌ها
چابهار توانمندی‌ها و فرصت‌ها	<ul style="list-style-type: none"> ✓ موقعیت جغرافیایی و استراتژیکی مهم و جذب‌کننده ✓ انرژی و کریدورهای استراتژیکی ✓ توانایی پهلوگیری کشتی‌های غول‌پیکر ✓ بازار صادرات و واردات کم‌نظیر (بازرهای تجاری عالی) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ جذب قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در جهت کسب منافع از این موقعیت
چین (افزایش قدرت)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ کمک به افزایش قدرت به‌طور مسالمت‌آمیز در عرصه‌های بین‌المللی ✓ رقابت نرم (نه سخت و نظامی) با سایر رقبای در عرصه‌های اقتصادی و سیاسی (ایالات متحده، هند و اروپا) ✓ کمک به افزایش قدرت دیپلماسی از طریق جاده ابریشم چین (ارتباط با ۶۸ کشور دنیا) ✓ تشویق دو کشور ایران و پاکستان به صلح و همکاری با یکدیگر توسط کشور چین در راستای منافع جمعی سه کشور (حتی با وجود رقابت بندرهای گوادر و چابهار) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ کمک و تشویق به روند صلح و همکاری در عرصه منطقه‌ای و بین‌المللی با عنایت به همکاری گسترده با کشورهای مختلف و متنوع ✓ رقابتی نرم و به دور خشونت (همراه با همکاری اقتصادی در ابعاد جغرافیایی بسیار بیشتر از منطقه غرب آسیا) ✓ گره خوردن اقتصاد و همکاری کشورها به مرکزیت چابهار (تلاقی کریدور شمال-جنوب با جاده ابریشم نوین در چابهار)
هند (شناسایی‌اش به عنوان قدرت برتر)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ دستیابی به تأمین انرژی مورد نیاز برای تأمین نیازهای داخلی و خارجی‌اش ✓ گسترش سیاست خارجی هند: ارتباط راحت‌تر و قوی‌تر با آسیای میانه و افزایش همکاری با این منطقه ✓ عدم درگیری با پاکستان: ارتباط هند از طریق چابهار با افغانستان و کسب منافع در این کشور بدون درگیری با پاکستان ✓ دستیابی راحت‌تر به هدف بلندمدت هند از طریق فرصت‌های چابهار: کریدور شمال-جنوب 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ممانعت از درگیری با ساختار نظام بین‌المللی (مخالفت هند و افغانستان با تحریم چابهار توسط ایالات متحده) ✓ برخورد نرم در قالب دیپلماسی اقتصادی با کشورهای رقیب (چین و پاکستان) ✓ همکاری و وابستگی تجاری-اقتصادی با سایر مناطق (آسیای میانه از مسیر چابهار در نتیجه صلح بیشتر)
ج.ا.ایران (بازیگر تأثیرگذار در صلح و همکاری منطقه‌ای)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ تقویت ابعاد اقتصادی و ژئوپلیتیکی کشور ✓ وابستگی سایر قدرت‌ها به مسیر و موقعیت چابهار ایران 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ افزایش وزنه چانه‌زنی ج.ا.ایران در عرصه منطقه‌ای و بین‌المللی ✓ افزایش همکاری‌های اقتصادی-

موضوع (کشور)	پیشران‌های چابهار	نتیجه‌ها
	✓ معرفی نمودن کشور به‌عنوان گزینه اول مسیر ترانزیتی، هاب انرژی، برقرار نمودن امنیت منطقه‌ای و مرکز همگرایی منطقه ✓ تقویت سایر فاکتورهای صلح و همکاری در منطقه (جاده ابریشم چین، کریدور شمال - جنوب، رقابت‌های نرم منطقه‌ای و ...).	سیاسی کشورهای منطقه به مرکزیت ایران ✓ معرفی شدن چهره‌ای صلح‌آمیز از ج.ا.ایران ✓ حمایت سایر کشورها از ج.ا.ایران در مقابل غرب و به ویژه ایالات متحده (به علت گره خوردن منافع اقتصادی - سیاسی‌شان با ج.ا.ایران)

منبع: نویسندگان.

منابع

۱. احمدی پور، زهرا و مصطفی قادری حاجت (۱۳۸۹) تبیین ژئوپلیتیکی شکل گیری سازمان منطقه‌ای آسیای مرکزی خزر با محوریت ایران، مجموعه مقالات دومین همایش بازننگری روابط ایران و کشورهای آسیای مرکزی ۴ و ۵ آبان، دانشگاه فردوسی مشهد، صص ۹۳-۵۳.
۲. اسلامی، روح‌الله و ناصر یوسف زهی (۱۳۹۷) استراتژی‌های کارآمدسازی اقتصاد سیاسی منطقه‌ای افغانستان و ایران بر مبنای تحلیل سیستمی نقش بندر چابهار، فصلنامه مطالعات راهبردی سیاست‌گذاری عمومی، دوره ۸، شماره ۲۸، صص ۱۲۴-۹۵.
۳. اطاعت، جواد و ابراهیم احمدی (۱۳۹۴) تحلیل ژئوپلیتیکی روابط پاکستان و همسایگان: تنش-ها و تهدیدها، فصلنامه تحقیقات سیاسی و بین‌المللی، دوره ۷، شماره ۲۴.
۴. اعظمی، هادی، محسن سلطانی و منوره محمودی (۱۳۹۵) بررسی هدف‌ها کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در چابهار از منظر سیاسی-اقتصادی، نهمین کنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه‌ریزی مناطق مرزی ایران «توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران» دانشگاه سیستان و بلوچستان، زاهدان- آبان ۱۳۹۵.
۵. باقری‌زاده، محمدطاهر (۱۳۸۷) مدیرعامل وقت منطقه آزاد چابهار، نشست با رئیس کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس.
۶. بیلیس، جان و دیگران (۱۳۷۴) استراتژی معاصر؛ نظریات و خط‌مشی‌ها، مترجم: هوشمند میرفخرایی، چاپ سوم، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، تهران.
۷. پورپویان، رضا و همکاران (۱۳۸۹) ظرفیت‌های مکانی توسعه منطقه آزاد چابهار (فرصت‌ها، تنگناها و راهکارها، مجله سیاسی-اقتصادی، شماره ۲۷۴-۲۷۳.
۸. جانسیز، احمد، محمد تقی‌زاده انصاری و سجاد بهرامی مقدم (۱۳۹۷) تحول سیاست خارجی هند (در عمل‌گرایی اقتصادی دولت‌های عضو شورای همکاری خلیج فارس)، فصلنامه مطالعات شبه‌قاره دانشگاه سیستان و بلوچستان، سال هفتم، شماره بیست و هشتم، صص ۲۵-۵۰.
۹. حافظ‌نیا، محمدرضا (۱۳۸۴) تحلیل ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی سواحل جنوب شرق ایران در

نقش چابهار در استقرار صلح و همکاری‌های منطقه‌ای...؛ غلامی و کوهزاد نودری | ۱۷۵

راستای منافع ملی، مجله جغرافیا و توسعه، پاییز و زمستان ۱۳۸۴.

۱۰. حافظ‌نیا، محمدرضا (۱۴۰۱) *اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک* مشهد: انتشارات پاپلی.
۱۱. زرقانی، سید هادی و ابراهیم احمدی (۱۳۹۵) تحلیل نقش و جایگاه بندر چابهار در وابستگی‌های ژئوپلیتیکی هند، نهمین کنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه‌ریزی مناطق مرزی ایران «توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران»، دانشگاه سیستان و بلوچستان، زاهدان.
۱۲. صبوری، ضیاءالدین (۱۳۹۸) کارکردها و چالش‌های منطقه آزاد چابهار در ایجاد همگرایی منطقه‌ای و توصیه‌هایی برای پوشش رسانه‌ای، *پژوهشنامه رسانه بین‌الملل*، سال چهارم، شماره چهارم.
۱۳. عزتی، عزت‌الله و شمس‌الدین شکری (۱۳۹۱) بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال-جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای هم‌جوار، *فصلنامه جغرافیایی سرزمین*، سال نهم، شماره ۳۶.
۱۴. فرزین‌نیا، زیبا (۱۳۹۵) پویایی پیچیده روابط پاکستان با چین، *فصلنامه سیاست خارجی*، سال بیستم، شماره ۲ و ۳، تابستان و پاییز.
۱۵. کاویانی‌راد، مراد و حسین سعادت‌ی جعفرآبادی (۱۳۹۶) قلمروگستری جنوب خاوری ایران در مناسبات پساتحریم با تأکید بر بندر چابهار، *فصلنامه تحقیقات سیاسی بین‌المللی*، دانشگاه آزاد اسلامی واحد شهرضا، شماره سی و سوم.
۱۶. کهزازه، یاسر (۱۴۰۰) چشم‌انداز سیاسی اقتصادی بندر چابهار- در راهبردهای آینده‌نگرانه سیاست‌گذاری خارجی- امنیتی، *فصلنامه علمی مطالعات روابط بین‌الملل*، سال چهاردهم، شماره ۵۳.
۱۷. محمدی، حمیدرضا و ابراهیم احمدی (۱۳۹۷) موازنه‌گرایی در سیاست‌های ژئوپلیتیکی هند (با تأکید بر نقش و جایگاه بندر چابهار ایران) *پژوهش‌های دانش زمین*، سال نهم، شماره ۳۳، صص ۴۶-۶۵.
۱۸. مؤمنی، محمدرضا و مرضیه چهارمحال اصفهانی (۱۳۹۸) نقش چابهار در همگرایی منطقه‌ای: مطالعه موردی جاده کتان، *فصلنامه پژوهش‌های روابط بین‌الملل*، دوره نهم، شماره پیاپی

سی و پنجم.

۱۹. نصیری، حسین (۱۳۸۷). بررسی موقعیت ایران و کشورهای رقیب در مبادلات جهانی-منطقه-

ای (با تأکید بر توسعه محور شرق) فصلنامه سیاست، دوره سی و هشتم، شماره ۳.

۲۰. هاگت، پیتر (۱۳۷۵). *جغرافیای ترکیبی نو*، مترجم: شاپور گودرزی نژاد، تهران: سمت.

۲۱. ویسی، هادی (۱۴۰۰). بررسی رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک چین و هند در اورآسیا:

کریدورهای ارتباطی و ژئوپلیتیک بنادر چابهار و گوادر، پژوهش‌های جغرافیای انسانی،

دوره ۵۳، شماره ۱، ص ۲۲۶-۲۱۳.

۲۲. یزدانی، عنایت‌الله و پریسا شاه‌محمدی (۱۳۹۳). بررسی وجوه مثبت و لزوم پویایی ایران در

ابتکار کمربند اقتصادی از منظر مکتب کپنهاگ، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز،

دوره ۲۲، شماره ۸۸.

۲۳. یعقوبی، سامره، عزت‌الله عزتی و ابراهیم رومینا (۱۳۹۸). تبیین الگوی همگرایی منطقه‌ای؛ مورد:

جنوب غرب آسیا، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، علمی-پژوهشی، سال شانزدهم، شماره

۶۳، پاییز.

۲۴. شبکه خبری زمان (۱۳۹۶/۰۲/۳۱). *اهمیت ژئواستراتژیک ایران در جاده ابریشم جدید چین*،

موسسه واشنگتن برای سیاست‌های خاور نزدیک، تاریخ مشاهده: ۱۴۰۲/۹/۱۶، قابل

دسترس در سایت زمان، قابل دسترسی به آدرس اینترنتی:

<https://www.farsnews.ir/news/13960224000958/>

۲۵. صدر، سیدعطاالله (۱۳۹۱). *ماهنامه بندر و دریا*، تاریخ مشاهده: ۱۴۰۰/۴/۱۴، سال بیست و هفتم،

پیاپی ۱۹، مصاحبه.

۲۶. ماهنامه چابهار (۱۳۸۸). شماره هشتم، خرداد.

۲۷. نصر، ولی (۲۰۱۹). اجبار هند به خروج از ایران، قدرت چین را در منطقه بیشتر می‌کند، مجله

آتلانتیک آمریکا، مترجم: مهتاب نورمحمدی، قابل دسترسی به آدرس اینترنتی:

References

28. Amirthan, Shawn (2017) What are India, Iran, and Afghanistan's Benefits from the Chabahar Port Agreement? *Strategic Analysis*, 41:1, 87-93,

29. Ashwarya, S. (2017) *India-Iran relations: Progress, problems, and prospects*. New York, NY: Routledge.
30. Baidya, S. (2017). India's Policy towards Iran: Reflection of Intentions, Ambiguities and Complexities. *International Studies*, 54(1-4), 144-161
31. BP. (2018, June 2015). *Statistical Review of World Energy*, Available from: www.bp.com/en/.../energy.../statistical-review-of-world-energy.html (pdf).
32. Daniels, Rorry (2013) Strategic Competition in South Asia: Gwadar, Chabahar, and the Risks of Infrastructure Development, *American Foreign Policy Interests*, 35, No.2, pp:93-100
33. Dorsey, J.M. (2019) *Pakistan: The Belt and Road's Soft Underbelly*. In: *China and the Middle East. Global Political Transitions*. Palgrave Macmillan, Cham
34. Fedorenko, Vladimir. (2013). "The New Silk Road Initiatives in Central Asia". *RETHINK PAPER 10*, Institute Washington DC, Available at: www.rethinkinstitute.org/wp-content.
35. Habova, Antonina. (2015). "Silk Road economic belt: pivot to Eurasia or China's way of foreign policy". *China's Marshall Plan*, Vol, VIII (1).
36. Kaushik, P. (2019). CPEC, Afghanistan and India's Concerns. *India Quarterly*, 75(2), 253-261.
37. Kumar, Satish (2016) *India's National Security: Annual Review 2016-17*, Delhi: Routledge
38. Lanchovichina, E., Devarajan, S., Lakatos, C. (2016) *Lifting Economic Sanctions on Iran: Global Effects and Strategic Responses*, Policy Research Working Paper 7549, World Bank Group, Access date 4/12/2020 at: <http://documents.worldbank.org/curated/en/298681467999709496/pdf/WPS7549.pdf>
39. Mitra, R., (2019) India's Persian desire – analyzing India's maritime trade strategy vis-à-vis the Port of Chabahar, *Maritime Affairs*, Vol.15, No.1, pp:41-50
40. Pethiyagoda, Kadir. (2018). "India's pursuit of strategic and economic interests in Iran". Brookings Doha Center Analysis Paper.
41. Priego, Alberto. (2018), Pakistan Between Central and South Asia RSC, *Central Asia and the Caucasus*. No. 6(54), Pp 5573.
42. Roy, M. S. (2012). Iran: India's gateway to Central Asia. *Strategic Analysis*, 36, 957-997.
43. Sing Roy, Mena (2015), "International North-South Transport Corridor:

Re-energizing India's -Gateway to Eurasia", Institute for defense studies and analyze (August 18, 2015).

44. Singh Mehta, Vikram. (2019). *Annual Report Brookings India 2018-2019*.
45. Singh, Subhash. (2017). "India's Chabahar Policy: Implication for China-Pakistan Cooperation. *International Journal of Applied Social Science*, vol. 4(5&6), pp172-182.
46. <http://asrdiplomacy.ir/51557>

استناد به این مقاله: غلامی، سعید، کوهزاد نوذری، رؤیا. (۱۴۰۲). نقش چابهار در استقرار صلح و همکاری‌های منطقه‌ای (با تأکید بر کشورهای هند و چین)، فصلنامه خدمات دریایی و بندری، ۱ (۲)، ۱۳۳-۱۷۸.



Marine and Port Servicesch Journalis licensed under a Creative Commons Attribution-Noncommercial 4.0 International License.