

فصلنامه تخصصی علوم سیاسی

سال چهاردهم، شماره چهل و پنجم، زمستان ۱۳۹۷

تاریخ دریافت: ۹۷/۰۶/۲۷

تاریخ تصویب: ۹۷/۰۹/۲۸

صفحات: ۲۵-۱

پیامدها و آثار ژئواکونومیکی ناشی از توسعه بندر گوادر و بندر چابهار بر

یکدیگر

اسدی امیدعلی

دانشجوی دکتری گروه علوم سیاسی، واحد زاهدان، دانشگاه آزاد اسلامی، زاهدان، ایران

علی اکبر امینی*

استادیار گروه علوم سیاسی، واحد تهران مرکز، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

منصور تاجری

استادیار گروه علوم سیاسی، واحد زاهدان، دانشگاه آزاد اسلامی، زاهدان، ایران

چکیده

از مجموع ۳ کریدور حمل و نقل جهانی که کارشناسان سازمان ملل برای حمل و نقل جهان میان خاور دور با سایر نقاط دنیا پیش‌بینی کرده‌اند، ۲ کریدور از ایران می‌گذرد و بندر چابهار یکی از چهارراه‌های اصلی کریدور جنوبی تجارت جهانی محسوب می‌شود. این بندر به علت موقعیت استراتژیک خود و دستیابی به آب‌های آزاد بین‌المللی، جایگاه ویژه‌ای در مبادلات بین ایران و سایر نقاط منطقه دارد. اما اصلی‌ترین رقیب یا به واقع همتای بندر چابهار، بندر گوادر پاکستان در منتهی‌الیه جنوب غربی پاکستان در ساحل خلیج گوادر در دریای عمان می‌باشد. بندر گوادر در متن رقابت‌های هند و پاکستان ارزش استراتژیکی چشمگیری یافته است. چین به عنوان قدرت نو ظهور جهانی با سرمایه‌گذاری در نقاط استراتژیک، نظیر گوادر می‌خواهد زمینه‌های ارتباط خشکی با اروپا و بهره‌برداری از کریدور شمال جنوب را فراهم نماید تا بتواند به برتری خود در عرصه اقتصاد جهانی ادامه دهد. با سرمایه‌گذاری چین در بندر گوادر، به احتمال زیاد بازی جدید حول اقتصاد و تجارت در منطقه شکل خواهد گرفت که پیامدهایی را بر منطقه از جمله بر بندر چابهار ایران به‌همراه خواهد داشت. با عنایت به این موضوع این پژوهش با روش توصیفی-تحلیلی و مطالعات کتابخانه‌ای و اسنادی به بررسی ویژگی‌های ژئواکونومیکی بنادر چابهار و گوادر می‌پردازد. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد با توجه به ویژگی جغرافیایی و کاربردی مناطق، توسعه سریع‌تر چابهار به معنای تضعیف گوادر نیست ولی توسعه سریع‌تر گوادر به معنای تضعیف و حتی نابودی چابهار است.

واژگان کلیدی: بندر چابهار، بندر گوادر، ژئواکونومیک، پروژه کمر بند - راه.

* نویسنده مسئول، ایمیل: aliakbaramini@ymail.com

مقدمه

از دو دهه پیش تاکنون، گفتمان ژئوپلیتیک و ژئواستراتژی آرام آرام به سوی مفاهیم ژئواکونومیک به ویژه مفاهیم مرتبط با انرژی و سوخت‌های فسیلی کشیده شده است. غرب آسیا به دلیل نیاز مداوم برای دسترسی به منابع همچنان یک منطقه حیاتی باقی مانده و نگرانی‌های گسترده ژئواستراتژیک در مورد کنترل ذخایر انرژی وجود دارد.

نیازمندی‌های انرژی رو به رشد آسیا از جمله چین و هند و جنوب شرق آسیا این واقعیت را می‌رساند که آن‌ها مجبورند برای دسترسی به منابع خاورمیانه رقابت نمایند، این امر و فاصله‌ی کوتاه و رقابت میان همسایگان، منجر به تغییرات مهمی در الگوهای دیپلماسی و روابط امنیتی در منطقه خواهد شد (کمپ و هارکاو، ۱۳۸۴: ۴).

از طرفی به دلیل اتفاقاتی که در خلیج فارس و همچنین تحولاتی که در حوزه قیمت تمام‌شده و هزینه‌های حمل‌ونقل اتفاق افتاده، آرایش اقتصادی - سیاسی منطقه در حال تغییر است. بخش عمده فعالیت‌های اقتصادی، تولیدی و ترانزیتی از خلیج فارس در حال حرکت به سمت دریای عمان هستند. «گوادر» در پاکستان، چابهار در جمهوری اسلامی ایران و «صحرار» در عمان سه بندر مهم خارج از خلیج فارس هستند که هرکدام گوی سبقت را از دیگری گرفته و در حال پیشرفت روزافزونی هستند؛ درمیان آن‌ها چابهار هرچند به صرفه‌تر و مطمئن‌تر است اما با روند کندتری در حال پیشرفت است.

طی چند سال اخیر چین و پاکستان با ترسیم چشم انداز و نقشه راه، توافق اقتصادی راهبردی را در منطقه دنبال کرده‌اند، چین با سرمایه‌گذاری کلان راهبردی در بندر گوادر پاکستان درصدد تأمین اهداف راهبردی، حل مشکلات داخلی، دسترسی بدون دغدغه به منابع انرژی و پشت سر گذاشتن تهدیدات فرا منطقه‌ای خود می‌باشد. به نظر می‌رسد که این سرمایه‌گذاری دستاوردهای زیادی برای پاکستان و پیامدهای ژئوپلیتیکی برای ایران به ویژه بر بندر چابهار داشته باشد. از طرف دیگر هند که پاکستان و چین را مانع بزرگی برای رسیدن به بازارهای آسیای مرکزی می‌داند تلاش می‌کند از مسیر بندر چابهار برای دسترسی به بازارهای جهانی استفاده کند. زیر نظر داشتن پاکستان نیز می‌تواند از نگاه امنیتی هدف دیگر هند از توسعه بندر چابهار باشد. افغانستان به دنبال رهایی از وابستگی مطلق به پاکستان است و کشورهای آسیای مرکزی به دنبال کسب منافع اقتصادی بیشتر از طریق بندر چابهار هستند. چابهار و «گوادر» دو بندر با فاصله حداکثر ۶۵ مایل از هم که هرکدام شاهد حضور ابرقدرت‌های

—پیامدها و آثار ژئواکونومیکی ناشی از توسعه بندر گوادر و بندر چابهار بر یکدیگر ۵

اقتصادی با سرمایه‌گذاری‌های عظیم برای دسترسی به بازارهای افغانستان و آسیای میانه است. جا دارد پیامدهای توسعه این دو بندر با نگاه علمی مورد بررسی قرار گیرد. مقاله حاضر با یک نگاه تحلیلی به دنبال پاسخ‌گویی به این پرسش مهم است که پیامدها و آثار ژئواکونومیکی ناشی از توسعه بندر گوادر و چابهار بر یکدیگر چیست؟ در برابر این پرسش، این فرضیه برای مولف مطرح است که با توجه به ویژگی جغرافیایی و کاربردی این دو بندر، توسعه سریع‌تر چابهار به تضعیف گوادر نمی‌انجامد ولی توسعه سریع‌تر گوادر به معنای تضعیف و حتی نابودی چابهار است. از این رو در تحقیق حاضر با استفاده از مبانی نظری به بررسی و تبیین ویژگی‌های ژئواکونومیکی دو بندر چابهار و گوادر پرداخته می‌شود. تحقیق حاضر به لحاظ ماهیت و هدف کاربردی و از جنبه روش‌شناسی توصیفی-تحلیلی است. اطلاعات مورد نیاز به روش اسنادی و مطالعات کتابخانه‌ای با تأکید بر منابع دست اول و بررسی آمار برخی از مراکز معتبر بین‌المللی و برخی مراکز آماری در کشورهای منطقه گردآوری شده است.

۲- مفاهیم نظری

ژئوپلیتیک یعنی علم مطالعه‌ی روابط متقابل جغرافیا، قدرت و سیاست و کنش‌های ناشی از ترکیب آن‌ها با یکدیگر (حافظ نیا، ۱۳۹۰: ۳۷). مسئولیت ژئوپلیتیک در مرحله‌ی اول شناسایی و بررسی تأثیرات جغرافیا بر سیاست خارجی قدرت‌های درگیر در قلمروها و در مرحله‌ی دوم یافتن تقابل در قلمروها و در مرحله‌ی سوم بررسی و تحلیل نتایج تقابل در قلمرو رقابت و در پایان به پیش‌بینی رویکرد و کارکرد در این قلمروها است (کریمی پور، ۱۳۹۴: ۸). روابط ژئوپلیتیکی، روابطی است که بین کشورها و دولت‌ها و بازیگران سیاسی بر پایه‌ی ترکیب عناصر سیاست، قدرت و جغرافیا برقرار می‌شوند. عنصر جغرافیا نقش بستر ساز را ایفا کرده و انگیزه‌های لازم را برای شکل‌گیری اراده‌ی سیاسی رابطه، تجلی فضای رابطه و نیز تأثیرگذاری بر سطح قدرت بازیگر را سبب می‌شود (حافظ نیا، ۱۳۹۰: ۳۶۳).

مهمترین مؤلفه‌های شکل دهنده روابط ژئوپلیتیکی در دو گروه قابل ذکر و طبقه‌بندی هستند که عبارتند از:

- ۱- موقعیت جغرافیایی؛ شامل موقعیت دریایی، زمینی، حائل، مرکزی، حاشیه‌ای (حافظ نیا، ۱۳۹۰: ۲۷۷)
- ۲- عامل همسایگی؛ این عامل بر ماهیت تعاملات دولت‌ها تأثیر شدیدی دارد. در فرآیند

۵ فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، سال چهاردهم، شماره چهل و پنجم، زمستان ۱۳۹۷

تهدید خارجی کشور همسایه، بالقوه به صورت صدور بحران، تراکم تهدید و تراکم اختلاف ممکن است تحت تأثیر قرار گیرند (کریمی پور، ۱۳۷۹: ۱۷)

به عقیده‌ی ادوارد لوتواک از دهه ۹۰ میلادی مؤلفه‌های اقتصادی جایگزین اهداف نظامی و استراتژیک شدند (لوتواک، ۱۹۹۰: ۸۹) در حال حاضر رهیافت ژئواکونومی در سیاست تجاری کشورهای غربی کاملاً مشهود است، ژئواکونومیک رویکردی در تحلیل مسایل بین‌المللی، به ویژه رقابت دولت‌های بزرگ در مناطق حساس جهان است؛ که در آن به جغرافیا، قدرت، و اقتصاد در تعامل با یکدیگر توجه می‌شود. ژئواکونومی که جزئی از ژئوپلیتیک است (مجتهدزاده، ۱۳۸۶: ۵۰).

ژئواکونومی: تعریف دقیق آن عبارت است از: تحلیل استراتژی‌های اقتصادی بدون در نظر گرفتن سود تجاری، که از طرف دولت‌ها اعمال می‌شود، به منظور حفظ اقتصاد ملی یا بخش‌های حیاتی آن و به دست آوردن کلیدهای کنترل آن از طریق ساختار سیاسی و خط مشی‌های مربوط به آن پرداخت. ژئواکونومی رابطه بین قدرت و فضا را بررسی می‌کند. فضای بالقوه و در حال سیلان همواره حدود و مرزهایش در حال تغییر و تحول است. از این رو آزاد از مرزهای سرزمین و ویژگی‌های فیزیکی ژئوپولیتیک است. در نتیجه تفکر ژئواکونومی شامل ابزارآلات ضروری است که دولت می‌تواند از طریق آن‌ها به کلیه اهدافش برسد (عزتی، ۱۳۸۰: ۱۱۰).

ژئواکونومی نقش متغیرهای اقتصادی در تصمیم‌گیری سیاسی و مسایل بین‌المللی و اثرگذاری این منابع بر ساختار شکل‌گیرنده ژئوپلیتیک منطقه‌ای یا جهانی را بررسی می‌کند (قاسمی، ۱۳۹۱: ۶۸).

با توجه به اینکه انرژی نیاز مبرم جهان در قرن بیست و یکم است، بنابراین، کشمکش و رقابت برای کسب منابع انرژی هیدروکربنی بین قدرت‌های بزرگ به منطقه ژئواکونومیک غرب آسیا سرایت می‌کند (کمپ و هارکاو، ۱۳۸۴: ۱۴) در این رهگذر ارزان بودن انرژی، موقعیت حمل‌ونقل و داشتن روابط دوستانه بین کشورهای منطقه، عمده دلایل نگاه قدرت‌های شرق آسیا نظیر چین و هند و ژاپن به غرب آسیا می‌باشد (عبدی و رجب نژاد، ۱۳۹۶: ۱۸۷) نظام قدرت جدید در شرق آسیا در حال تحول است. هند در حال گسترش روابط خود با کشورهای منطقه است. در این عرصه چین نیز تلاش می‌کند با ارتباط با سایر کشورها وزن ژئوپلیتیکی خود را در منطقه ارتقاء بخشد (عسگریان، ۱۳۹۰: ۲۱۷). در این میان دو بندر چابهار و گوادر در

_____ پیامدها و آثار ژئواکونومیکی ناشی از توسعه بندر گوادر و بندر چابهار بر یکدیگر ۵
مرکز توجه قدرت‌های شرق آسیا و رقابت‌های ژئواکونومیکی آن‌ها قرار دارند.

۳- چین و طرح اقتصادی سین کیانگ - گوادر

چین روز به روز بر دامنه حضور در نقاط استراتژیک خارجی تأکید دارد که اجرای طرح اقتصادی سین کیانگ- گوادر در این راستا می‌باشد. مبدا پروژه‌ی سرمایه‌گذاری چین استان سین کیانگ و مقصد آن بندر گوادر در جنوب غرب پاکستان می‌باشد. (جمال‌الدینی، ۱۳۹۵: ۱). شی‌جین‌پینگ رییس‌جمهور چین در سال ۱۳۹۴ در پاکستان برای سرمایه‌گذاری ۴۶ میلیارددلاری در پاکستان بویژه در بندر گوادر و در اختیار گرفتن مدیریت ۴۰ ساله این منطقه راهبردی اعلام آمادگی نمود (افتاده، ۱۳۹۴: ۱).

طبق این پروژه در بخش انرژی ۳۳،۷۹ میلیارددلار، جاده‌سازی ۵،۹ میلیارد دلار، خط ریلی ۳،۶۹ میلیارددلار، حمل‌ونقل ۱،۶ میلیارددلار، بندر گوادر ۶۶ میلیون دلار و در بخش فیبرنوری ۴ میلیون دلار سرمایه‌گذاری خواهد شد (خبرگزاری مهر، ۱۳۹۴: ۱).

اهداف دولت چین: حضور و مشارکت در منطقه آزاد گوادر در راستای منافع ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی، فراهم نمودن زمینه‌های ارتباط خشکی با اروپا و بهره‌برداری از کریدور شمال - جنوب، گسترش نفوذ در خارج از مرزهای و محیط‌های استراتژیکی، کسب قدرت بازدارندگی در مقابل کنترل و مدیریت منابع انرژی خاورمیانه از سوی آمریکا، بسط قدرت اقتصادی در نقاط استراتژیک جهان از جمله بندر گوادر می‌باشد (مؤسسه تدبیر اقتصاد، ۱۳۹۴: ۱۰).

چین به دنبال اتصال مناطق غربی خود به بازارهای جهانی است. این مناطق عمدتاً مسلمان نشین می‌باشند و از منابع عظیم نفت و گاز نیز برخوردار هستند. این مناطق نسبت به مناطق شرقی، جنوبی و مرکزی این کشور در طول دو دهه گذشته از سرعت رشد به مراتب پایین‌تری برخوردار بوده‌اند. چین با اجرای پروژه‌هایی بدنبال برقراری آرامش در استان ناآرام اما سرشار از انرژی سین کیانگ و محل استقرار جدایی طلبان اویغور است (مؤسسه تدبیر اقتصاد، ۱۳۹۴: ۲).
با توجه به برنامه‌های اقتصادی چین در این منطقه، اتصال این منطقه به بازارهای جهانی از اولویت برخوردار است. چین به دنبال بهره‌برداری نظامی از طریق ایجاد پایگاه نظامی و استفاده از امکانات دریایی و ساحلی، ایجاد مرکزی تجاری- اقتصادی اختصاصی در منطقه خلیج فارس،

۵ فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، سال چهاردهم، شماره چهل و پنجم، زمستان ۱۳۹۷

اتصال صنایع غرب کشورش به بازارهایی در سراسر غرب آسیا، استفاده از فضای پاکستان برای پیشی گرفتن از رقبایی چون هند و آمریکا، تسلط بر سواحل دریای عمان و بخش غربی اقیانوس هند است (مؤسسه تدبیر اقتصاد، ۱۳۹۴: ۲).

۴- رقابت دو بندر چابهار و گوادر

بندر چابهار ایران همتای بندر گوادر پاکستان و مهمترین رقیب این بندر می‌باشد. این دو بندر به غیر از اینکه می‌توانند در زمینه صادرات و واردات فعالیت کنند، و درآمد ارزی برای هر یک از این کشورها به ارمغان بیاورند، در زمینه مسائل ترانزیتی نیز می‌توانند نقش ایفا کنند. دو کشور از طریق این بنادر سعی در ارتباط برقرار کردن با آسیای مرکزی دارند. از این رو توجه به این موضوع رقابتی می‌تواند مفید واقع شود.

۴-۱- بندر چابهار

از مجموع ۲۶ بندر در سواحل ایران در دریای عمان تنها چابهار با داشتن چهار اسکله جهت پهلو گرفتن کشتی‌های بزرگ و عمق مناسب از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است (عزتی، ۱۳۸۰: ۵۶).

بندر چابهار و منطقه مکران از نظر اقتصادی و نقشی که در حمل‌ونقل بین‌المللی و امنیت ملی دارند، مورد توجه هستند. بندر چابهار از سال ۱۹۹۲ به بندر آزاد تجاری - صنعتی تبدیل شده است (کیانی مقدم، ۱۳۹۱: ۲). بندر چابهار به جهت برخورداری از موقعیت ممتاز در شرق تنگه هرمز و دریای عمان در مسیر خطوط اصلی کشتیرانی به آفریقا، آسیا و اروپا قرار گرفته و به عنوان کوتاه‌ترین راه ارتباطی و ترانزیتی کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان به بازارهای خلیج فارس، شرق آفریقا و دیگر نقاط جهان مطرح است (شهنازی، ۱۳۹۳: ۳). بندر شهید رجایی چابهار دروازه ترانزیت کالا است. (امیری، ۱۳۹۰: ۷۶-۸۵) چابهار به دلیل موقعیت راهبردی، که نزدیک‌ترین راه دسترسی کشورهای محصور در خشکی افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان به آب‌های آزاد از طریق محور ترانزیتی شرق کشور "چابهار - میلک" از اهمیت فراوانی برخوردار است (عزتی و شکری، ۱۳۹۱: ۳). از این رو چنانچه رهبر معظم انقلاب نیز توصیه فرموده‌اند: «سواحل مکران گنجی فراموش شده است

—پیامدها و آثار ژئواکونومیکی ناشی از توسعه بندر گوادر و بندر چابهار بر یکدیگر»
که بایستی هرچه سریع‌تر از ظرفیت‌ها و مواهب موجود در آن بهره برده و زیرساخت‌های لازم برای این امر به وجود آید» (آیت الله خامنه‌ای، ۱۳۹۳)
اما آنچه بر اهمیت بندر چابهار و منطقه مکران در معادلات امروزی می‌افزاید، آن است که آمریکا به عنوان یک قدرت دریایی، با اطلاق عنوان «هندوپاسفیک» به منطقه شرق آسیا، هند را نیز به لحاظ مفهومی به منظومه امنیتی این منطقه افزوده و می‌کوشد تا از این طریق ثقل امنیتی خود در دسترسی به آب‌های آزاد اقیانوس هند را در برابر قدرت دریایی چین افزایش دهد (Nye, ۲۰۱۷). چنانکه رابرت کاپلان استدلال می‌کند در صورتی که ایران و هند در توسعه بندر چابهار به دستاورد مطلوب خود برسند، بندر گوادر و کریدور چین و پاکستان و نیز منافع این دو کشور در آسیای مرکزی و افغانستان را به چالش خواهند کشید (Kaplan, ۲۰۱۷: ۲۴).
این در حالی است که قابلیت‌های عمده بنادر گوادر و چابهار و شرایط فیزیکی مناسب خلیج فارس ایران و پاکستان را وارد عرصه رقابت کرده است. (محمدی، ۱۳۸۵: ۳۰)

۴-۲- بندر گوادر

یکی از مهمترین رقبای بندر چابهار بندر گوادر پاکستان می‌باشد. بندر گوادر هم‌تای بندر چابهار ایران، در منتهی‌الیه جنوب غربی پاکستان در ساحل خلیج گوادر در دریای عمان است. منافع اقتصادی پاکستان در کنار دغدغه‌های نظامی و امنیتی آن، موجب توجه جدی این کشور به توسعه بندر گوادر از سال ۱۹۹۹ به این سو گردیده است. امری که منجر به امضای توافقنامه نهایی مشارکت و سرمایه‌گذاری همه جانبه با دولت چین، در زمینه توسعه و تجهیز این بندر شده است.

بلوچستان پاکستان در موقعیت خاصی و با اهمیت استراتژیکی، سیاسی و جغرافیایی قرار گرفته و کشور چین را ترغیب کرده که در بندر گوادر سرمایه‌گذاری کند و تجارت و بازرگانی را در منطقه رونق دهد و خود نیز در دریای عمان قدرتمند شود. بلوچستان پاکستان غنی‌ترین و وسیع‌ترین و در عین حال توسعه نیافته‌ترین و کم جمعیت‌ترین ایالت در میان چهار ایالت این کشور محسوب می‌شود.

۵- اهداف چین از توسعه گوادر

دولت چین به حضور خود در پاکستان در یک بعد کلان و مشارکت در منطقه آزاد گوادر به عنوان یک طرح استراتژیک نگاه می‌کند و آن را در راستای منافع ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی خود تعریف می‌نماید. عمده‌ترین اهداف چین را می‌توان در موارد زیر خلاصه نمود:

۵-۱- افزایش فشار ژئوپولیتیکی بر هند

بندر گوادر در متن رقابت‌های ژئوپولیتیکی آسیای جنوبی ارزش استراتژیکی چشمگیری یافته است. چین، دسترسی و توسعه گوادر را مزیتی برای به چالش کشیدن قدرت دریایی دهلی نو و افزایش فشار ژئوپولیتیکی بر هند یافته است که بطور فزاینده‌ای پیوندهایش را با نظام اتحادهای امریکایی بر علیه چین تقویت می‌نماید.

۵-۲- رهایی از وابستگی به تنگه مالاکا

با توجه به مخاطرات محرومیت از حمل‌ونقل دریایی - ضرورت استفاده از کانال‌های انتقال انرژی از طریق خشکی برای این کشور حایز اهمیت است (لیم، ۱۳۹۴: ۱) مسیر تازه راه جدید، کوتاه‌تر و ارزان‌تری را برای چین و دسترسی این کشور به منابع انرژی خاورمیانه ایجاد می‌کند و از وابستگی این دولت به مسیرهای تجاری دریای جنوبی و تنگه مالاکا که قوباً تحت نفوذ ایالات متحده است می‌کاهد (Singh, ۲۰۱۵: ۱).

۵-۳- تأمین انرژی مورد نیاز با هزینه کمتر

با ایجاد پایانه نفتی در بندر گوادر، مسیر واردات نفت از ایران و منطقه خلیج فارس کوتاه شده و هزینه انتقال نفت برای چین به میزان قابل توجهی کاهش خواهد یافت (سلطانی، ۱۳۸۱:

۴)

۵-۴- اتصال مناطق غربی چین به بازارهای جهانی

گوادر در پیوند با کریدور اقتصادی چین پاکستان نقش مهمی در دسترسی نیمه غربی چین به بازارهای بین‌المللی ایفا خواهد کرد. این مناطق عمدتاً مسلمان نشین می‌باشند و از منابع عظیم نفت و گاز نیز برخوردار هستند. بویژه این که مناطق غربی چین در فرآیند توسعه

_____ پیامدها و آثار ژئواکونومیکی ناشی از توسعه بندر گوادر و بندر چابهار بر یکدیگر ۵
اقتصادی این کشور در اولویت قرار گرفته‌اند، بطوریکه در نتیجه آن در سال ۲۰۱۳، سین کیانگ، کویزو و کینگ‌های در نیمه غربی کشور به ترتیب با نرخ رشد ۱۴،۳، ۱۴،۲ و ۱۴،۲ درصد بالاترین نرخ رشد اقتصادی را در بین استان‌های چین داشته‌اند و در سال ۲۰۱۵، بالغ بر دو و نیم تریلیون دلار حجم تجارت چین با همسایگان حوزه مسیر تاریخی جاده ابریشم رقم خورده است (بهرامی مقدم، ۱۳۹۵).

۵-۵- ایجاد مرکزی تجاری - اقتصادی اختصاصی در آب‌های بین‌المللی عمان و خلیج فارس

چینی‌ها تلاش دارند با به کارگیری تجربه موفق آزاد شهرهای خود، بندر گوادر را نیز به عنوان یک مرکز اقتصادی پاکستانی چینی تجهیز کنند. با متمرکز شدن شرکت‌ها و موسسات فنی و صنعتی چین در گوادر، امکان مشارکت آنها در طرح‌های نفت و گاز منطقه، تسهیل می‌شود.

۶- اهداف پاکستان از توسعه بندر گوادر

اهداف پاکستان از توسعه بندر گوادر را در موارد زیر می‌توان خلاصه کرد؛

۶-۱- توسعه ایالت بلوچستان

توسعه بندر گوادر عامل مهم گسترش فعالیت‌های اقتصادی در ایالت عقب مانده بلوچستان است. نتایج عمده این طرح اجرای طرح‌های زیرساختی حمل‌ونقل، ارتباطات و ترانزیت کالا می‌باشد. وجود این فعالیت‌ها، ضمن ایجاد اشتغال برای مردم بلوچ، رشد فرهنگی و سیاسی این ایالت را به همراه می‌آورد. علاوه بر این، آثار اقتصادی مثبتی نیز برای اقتصاد در حال توسعه این کشور در بردارد. از جمله این آثار فراهم شدن زمینه صادرات منابع معدنی از جمله منابع مس منطقه ساینداک بلوچستان است که در حال بهره‌برداری می‌باشد.

۶-۲- شکستن انحصار بندر کراچی

بندر کراچی در حال حاضر پایتخت اقتصادی پاکستان به شمار می‌رود و اکثریت فعالیت‌های

۵ فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، سال چهاردهم، شماره چهل و پنجم، زمستان ۱۳۹۷

اقتصادی، تجاری و صنعتی این کشور در کراچی متمرکز شده است. افزایش فعالیت‌های تروریستی، افزایش اختلافات مذهبی و سیاسی در این بندر، ساختار اقتصادی این کشور را به لحاظ جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی و فعالیت‌های تجاری منطقه‌ای دچار آسیب‌پذیری کرده است. بنابراین انتقال، تغییر و تمرکز برخی از فعالیت‌های اقتصادی در گوادر از آسیب‌پذیری پاکستان در این زمینه می‌کاهد.

۶-۳- جبران عقب ماندگی نیروی دریایی

دولت پاکستان علاوه بر بهره‌برداری‌های سیاسی و اقتصادی از بند گوادر، درصدد استفاده نظامی از این بندر نیز می‌باشد. یکی از آسیب‌پذیری‌های پاکستان در رقابت با هند، عقب‌ماندگی نیروی دریایی این کشور در مقایسه با هند و استقرار این نیروها در بند کراچی است. بنابراین دولت پاکستان درصدد است با استقرار بخشی از نیروی دریایی این کشور در گوادر که فاصله زیادی با کشور هند دارد، این نیرو را از دسترس هند خارج سازد (روزنامه مردم، ۱۳۹۴: ۱).

۶-۴- گسترش روابط تجاری با افغانستان و آسیای مرکزی

استقلال کشورهای آسیای مرکزی و نیاز این کشورها به باز شدن درهای اقتصاد جهانی به روی آن‌ها و همچنین تثبیت تدریجی شرایط سیاسی و اقتصادی افغانستان فرصت بی‌بدیل و ارزشمندی را برای پاکستان جهت فراهم کردن زمینه‌های ترانزیت کالا به این کشورها به وجود آورده است. بدون تردید موفقیت پاکستان در استفاده بهینه از این فرصت در شرایط رقابتی شدید با ایران، تجهیز و توسعه منطقه آزاد گوادر و اتصال ریلی و جاده‌ای سواحل بلوچستان به مرزهای افغانستان است.

۶-۵- ارتباطات گسترده‌تر با منطقه خلیج فارس و ایفای نقش در بازار

جهانی نفت

از جمله اهداف استراتژیک و بلند مدت مقامات پاکستان در توسعه بند آزاد گوادر، فراهم کردن زمینه‌های ارتباطات تجاری و اقتصادی گسترده‌تر با منطقه خلیج فارس است. توسعه و تجهیز بندر گوادر به عنوان یک منطقه واسط تجاری بین کشورهای خلیج فارس و کشورهای

پيامدها و آثار ژئواکونوميکی ناشی از توسعه بندر گوادر و بندر چابهار بر يکديگر ۵

آسيای جنوب شرقی به ويژه چين و همچنين آسيای مرکزی به عنوان يک پايانه نفتی برای تجارت نفت خليج فارس و آسيای مرکزی به بازارهای جهانی در اين زمينه بسيار قابل توجه است.

۶-۶- توسعه روابط تجاری با ايران

تجارت غير نفتی ايران و پاکستان به دليل شرايط نامساعد جغرافيايی و در نتيجه فقدان راههای مواصلاتی خشکی ميان دو کشور از کميت و کيفيت قابل توجهی برخوردار نيست، اين در حالی است که دو کشور عضو سازمان منطقه‌ای اکو می‌باشند. با اين حال، با وجود منطقه آزاد چابهار در کنار مرزهای پاکستان، ايجاد منطقه آزاد گوادر می‌تواند در توسعه و نوع روابط تجاری دو کشور موثر باشد.

۷- مشکلات پاکستان در توسعه بندر گوادر

باتوجه به اينکه جغرافيايی سرزمینی کشور پاکستان به صورت طولی بوده که همواره با مرزهای ناامن روبرو می‌باشد، لذا مهمترين مشکل و نگرانی پاکستان تأمین امنيت طرح اقتصادی در طول کشور است. مشکلاتی که گروه‌های تروريستی در مرزها ايجاد می‌کنند، موجب نگرانی سيستم امنیتی ایالت بلوچستان است به همین دليل پاکستان متعهد شده که گروه امنیتی ویژه‌ای متشکل از ۱۰ تا ۲۵ هزار نیروی ویژه؛ از دریا- زمين و هوا چتر حفاظتی برای حمايت و حراست از اتباع چینی که در اين منطقه مشغول به فعاليت خواهند شد، مستقر نماید (روزنامه مردم، ۱۳۹۴: ۱)

همچنين چين و پاکستان به منظور تأمین جان کارگران چینی توافق کرده‌اند معادل يک درصد از بودجه ۴۶ ميلياردی اين طرح اقتصادی را به تأمین امنيت اين نیروها اختصاص دهند. با اين حال ابعاد اين نگرانی وسيع و گسترده می‌باشد که در زير به برخی از آن‌ها اشاره می‌شود.

۱. صعب العبور بودن کوهستان‌های موجود در مرز کشمير پاکستان و چين مانع اصلی احداث بزرگراه و خط لوله نفت و گاز است؛

۲. مسير اين طرح قرار است از منطقه‌ی کشمير عبور کند- اجزای آن برای دهلی نو قابل قبول نيست، هند منطقه‌ی کشمير تحت کنترل پاکستان را متعلق به خود می‌داند و معتقد است

۵ فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، سال چهاردهم، شماره چهل و پنجم، زمستان ۱۳۹۷ ———
پاکستان آن را تحت اشغال خود درآورده است ((روزنامه مردم، ۱۳۹۴: ۱)
۳. استقرار فضای بحرانی پایدار یا رو به پایداری میان هند و پاکستان استمرار دارد؛
۴. وضعیت امنیتی در مرزهای پاکستان با افغانستان، ایران و هند همچنان ناامن باقی مانده
است؛

۵. ناامنی فزاینده‌ی داخلی پاکستان به ویژه در محورهای شمال، باختر و جنوب باختری
نظیر؛ خشونت فرقه‌ای، تعصبات مذهبی افراطی با کارکردها و اقدامات تروریستی از جمله
مهمترین تهدیدات داخلی در پاکستان است؛

۶. وقایع قومی، فرقه‌گرایی و عملیات‌های تروریست و خشونت در بندر کراچی منجر به
اختلال کامل نظم و قانون در این شهر شده که موجب احساس ناامنی در بین فعالان اقتصادی
گشته است؛

۷. حضور طالبان و القاعده در افغانستان و امنیت مرزی دو موضوع مهم در روابط پاکستان و
افغانستان است؛

۸. پایگاه سازمان تکفیری و سلفی در پاکستان و بیکاری جوانان منجر به رشد افراط‌گرایی و
تروریسم و جذب جوانان به گروه‌های تروریستی و ستیزه جو شده است.

۸- مقایسه مزیت‌های گوادر و چابهار

فاصله دو بندر تا آسیای میانه: از آنجا که بندر گوادر تنها از نظر تجارت ترانزیت با
ازبکستان و تاجیکستان و ترکمنستان می‌تواند با چابهار رقابت کند و دیگر مناطق این ناحیه در
فاصله خیلی دوری از گوادر قرار دارند، ترانزیت از طریق گوادر برای دیگر کشورها اصلاً به
صرفه نیست، بنابراین در اینجا فقط به بررسی فاصله‌های ترانزیتی این سه کشور می‌پردازیم.

ترکمنستان: کوتاهترین مسیر جاده‌ای بین گوادر و عشق‌آباد، ۲۵۶۵ کیلومتر است؛
بنابراین گوادر از این نظر نسبت به چابهار (۲۳۰۴ کیلومتر) و بندرعباس (۲۴۰۱ کیلومتر) دارای
عدم مزیت است.

ازبکستان: کوتاهترین مسیر مواصلاتی بین گوادر و تاشکند، مسافتی نزدیک به ۲۹۱۲
کیلومتر دارد که نسبت به چابهار و بندرعباس به ترتیب ۱۹۸ و ۲۶۶ کیلومتر از لحاظ فاصله
دارای مزیت است.

—پیامدها و آثار ژئواکونومیکی ناشی از توسعه بندر گوادر و بندر چابهار بر یکدیگر

تاجیکستان: کوتاهترین مسیر جاده‌ای بین گوادر تا دوشنبه (۲۲۴۶ کیلومتر) نسبت به چابهار و بندرعباس به ترتیب با اختلاف ۲۱۳ کیلومتر و ۲۸۸ کیلومتر، دارای مزیت است. بنابراین گوادر برای ترانزیت به تاجیکستان و ازبکستان، از لحاظ مسافت جاده‌ای، نسبت به چابهار دارای مزیت است، اما در مورد ترکمنستان و افغانستان، شرایط به نفع چابهار است.

اسکله‌های موجود در دو بندر: با وجود اینکه بندر چابهار همچنان در حال اجرای فاز یک طرح توسعه این بندر می‌باشد، بندر گوادر به دنبال تکمیل فاز دوم توسعه این بندر و سپس اجرای فاز سوم این طرح است. لازم به ذکر است که بندر چابهار پس از اجرای فاز دوم این طرح قابلیت پذیرش تانکرهای نفتی با ظرفیت ۱۰۰ هزار تن و کشتی‌های کانتینری به ظرفیت ۶۵۰۰ تا ۲۰۰۰۰ تن و حمل ۶۰۰۰ خودرو را خواهد داشت. (محمود زهی، ۱۳۸۷: ۴۶۰).

در صورتی که بندر گوادر پس از اجرای فاز یک طرح توسعه این بندر می‌تواند تا سقف ۳۰ هزار تن بار کشتی‌ها را جابه‌جا کند و در فاز دوم قابلیت پذیرش کشتی‌هایی به ظرفیت ۱۰۰ هزار تن و سوختگیری کشتی‌های ۲۰۰ هزار تنی را خواهد داشت. با احداث تاسیسات و تسهیلات مزبور، بندر گوادر می‌تواند به مهمترین بندر استراتژیک منطقه‌ای در خاورمیانه مبدل شود. فاز دوم طرح توسعه این بندر قرار بود در سال ۲۰۱۰ به اتمام برسد که به دلیل تحولات سیاسی کشور پاکستان، به تاخیر افتاده است.

۹- پیامدهای توسعه بندر گوادر

۹-۱- پیامدهای سیاسی و نظامی

توسعه بندر گوادر این قابلیت نظامی را ایجاد خواهد کرد که ظرفیت‌های نیروی دریایی پاکستان در ترکیب با نیروی دریایی چین به چالشی قابل ملاحظه برای تفوق دریایی دهلی نو در اقیانوس هند تبدیل شود. دیگر پیامد برجسته نظامی آن، افزایش ظرفیت چین برای مانیتور فعالیت‌های نیروی دریایی آمریکا در این حوزه خواهد بود. همچنین تقویت موضع پاکستان در کشمکش با هند از پیامدهای مهم نفوذ چین در گوادر است، بطوری که هند قابلیت را که در طول دهه‌ها در محاصره دریایی پاکستان داشته است از دست خواهد داد.

۹-۲- پیامدهای اقتصادی و تجاری

گسترش حضور و نفوذ چین در گوادر به این بندر نقشی تعیین کننده در رقابت با دیگر بنادر بین‌المللی حوزه دریای عمان می‌بخشد، تقویت رشد اقتصادی پاکستان و افزایش نفوذ چین بر تجارت دو حوزه خلیج فارس و آسیای میانه از دیگر پیامدهای مهم اقتصادی و تجاری آن خواهد بود.

۹-۳- تاثیر بر منافع قدرت‌های جهانی و منطقه‌ای

توسعه بندر گوادر با نقش غالب پکن سبب تقویت موضع پاکستان و چین به هزینه هند خواهد شد. از طرفی چنین نقشی دسترسی مرزهای محصور غربی چین را از طریق کریدور اقتصادی پاکستان به بازارهای بین‌المللی تسهیل نموده و به چین مزیت‌هایی بیشتر برای به چالش کشیدن تفوق ایالات متحده می‌بخشد (بهرامی مقدم، ۱۳۹۵).

۹-۴- پیامدهای سیاسی، اقتصادی و امنیتی برای ایران

نقش کلیدی چین در توسعه بندر گوادر پیامدهای پیچیده‌ای برای منافع ایران دارد. توسعه بندر گوادر در کوتاه مدت موقعیت بندر چابهار را تضعیف می‌کند و هم‌زمان رغبت هند را برای افزایش سرمایه‌گذاری در بندر چابهار افزایش می‌دهد. هم‌چنین توسعه بندر گوادر اهمیت مسیرهای ترانزیتی پاکستان به آسیای میانه را به هزینه مسیرهای ترانزیتی ایران به این حوزه کاهش می‌دهد. از طرفی با توجه به این که چین سیاست توسعه اقتصادی به مثابه شیوه‌ای برای غلبه بر چالش‌های امنیتی دنبال می‌کند، رشد اقتصادی گوادر و افزایش جایگاه می‌تواند سبب افزایش حساسیت پکن و اسلام آباد نسبت به ناامنی‌های بلوچستان پاکستان شود.

۱۰- نگاه ایران و پاکستان درباره گوادر و چابهار

بندر چابهار در جنوب ایران تنها بندر اقیانوسی ایران در کرانه دریای عمان و اقیانوس هند است. بندری که قابلیت پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما را دارد و از مناطق آزاد بازرگانی ایران می‌باشد. اگر به اهمیت استراتژیکی و ژئوپلیتیکی این بندر توجه کنیم متوجه خواهیم شد که ایران در طول جنگ با عراق با بهره‌گیری از این بندر توانست نقش مهمی در تداوم روابط بازرگانی و تجاری خود داشته باشد (ابراهیم زاده و موسوی، ۱۳۹۵: ۱۸).

—پیامدها و آثار ژئواکونومیکی ناشی از توسعه بندر گوادر و بندر چابهار بر یکدیگر ۵

از طرفی پاکستان به دنبال توسعه بندر گوادر است اما به نظر می‌رسد اهمیت ژئوپلتیک این بندر برای اسلام‌آباد مهمتر از منافع اقتصادی آن است. با اینکه دولت این کشور کریدور مشترک چین و پاکستان را بزرگترین موفقیت اقتصادی خود می‌داند اما در حال حاضر بندر گوادر بیش از آنکه یک بندر تجاری باشد یک دژ نظامی است. پاکستان نیز مانند ایران در راستای توسعه اقتصادی گام برداشته و با همکاری چین سرمایه‌گذاری‌ها و تلاش‌هایی را برای تبدیل بنادر خود به قلب بازرگانی منطقه به ویژه آسیای مرکزی انجام داده است.

در همین حال اگر نگاهی مقایسه‌ای به نقش ایران و پاکستان و همچنین گوادر و چابهار در آینده تجارت و اقتصاد منطقه داشته باشیم باید گفت با توجه به پتانسیل‌ها و اولویت‌ها، چابهار می‌تواند به قطب اصلی اقتصادی در منطقه بدل شود.

۱۰-۱- نگاه ایران

برای ایران بر خلاف پاکستان افزایش روابط تجاری و توسعه اقتصادی مهمتر از مسائل امنیتی است با توجه به این موضوع ایران به بندر چابهار و حتی گوادر به عنوان یک فرصت طلایی برای افزایش حجم مبادلات تجاری و توسعه بازرگانی می‌نگرد.

به هر حال ایران بیشتر با دید اقتصادی به موضوع نگاه می‌کند و به فکر توسعه تجارت خود با افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی است. با توجه به نوع دیدگاه ایران و شرایط جغرافیایی منطقه آسیای مرکزی و افغانستان و همچنین و پتانسیل‌های گوناگون ملی منطقه‌ای و بین‌المللی باید گفت که بندر چابهار در شرایط کنونی فرصتی طلایی برای ایفای نقش منطقه‌ای را یافته است. فرصتی که با توجه به شرایطی همچون سازندگی و سرمایه‌گذاری فراوان در آن، ساخت اسکله و افزایش گنجایش بندر و افزایش بارگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما (در خلیج چابهار)، ساخت راه‌آهن به سوی آسیای میانه و احداث فرودگاه بین‌المللی می‌تواند یکی از مهمترین چهارراه‌های کریدور شمال-جنوب بازرگانی منطقه‌ای شود (شمسایی، ۱۳۹۰: ۷۴۷)

اهمیت این امر زمانی بیشتر خواهد شد که بدانیم اکنون سالانه ۳۰ میلیون تن کالا از سوی کشورهای مختلف به سمت آسیای مرکزی ترانزیت می‌شود اما بسیاری از کشورها کالاهای خود را از طریق دریای مدیترانه و سیاه حمل می‌کنند. یعنی با افزایش و بهبود راه‌های جاده‌ای و ریلی ایران، عملاً چابهار می‌تواند نقش مهمی در اقتصاد منطقه بازی کند.

۱۰-۲- نگاه پاکستان

دیدگاهی در پاکستان با نگاه به ملاحظات و چالش‌های توسعه چابهار چون وعده‌های غیرعملی هند، بوروکراسی اداری هند، چالش اتصال خطوط ریلی و جاده‌یی به بندر چابهار، روند کند توسعه چابهار در مقابل سرمایه‌گذاری ۴۵ میلیارددلاری دالان اقتصادی چین و پاکستان، جلوتر بودن روند توسعه گوادر و... معتقدند چابهار راهی طولانی تا رسیدن به توسعه مدنظر دارد و با طرح دالان اقتصادی چین - پاکستان، چابهار تهدیدی برای پاکستان نخواهد بود. این دیدگاه خوش‌بینانه معتقد است پاکستان به عنوان متحد راهبردی چین جایگاه برتری دارد و با پایان دالان دو کشور تا سال ۲۰۳۰ سالانه دو و نیم درصد به رشد اقتصادی پاکستان افزوده می‌شود. همچنین درحالی که پکن ۸۰ درصد از هزینه توسعه در گوادر (بیش از ۱/۱ میلیارددلار) را به شکل اعطای کمک‌هزینه و وام‌های کم‌بهره برعهده گرفته است، هند و بازیگران دیگر چنین توانی را در چابهار نداشته و مشکلات تعهدات خارجی هند و عدم تلاش گسترده ایران برای توسعه بندر چابهار را به سود گوادر پاکستان ارزیابی می‌کنند. از این منظر حتی برخی نقش متفاوتی برای این دو بندر قائل هستند و توسعه هر یک از آن‌ها به ضرر دیگری نمی‌دانند. از این دید تقویت همکاری اقتصادی بین دو بندر بهتر از رقابت منفی است.

برخی در پاکستان معتقدند موافقت‌نامه سه‌جانبه هند، ایران و افغانستان در چابهار یعنی تداوم بازی بزرگ نوین بین چین، ایالات متحده، پاکستان، هند، ایران و گامی به سوی منزوی ساختن پاکستان در سطح منطقه است بنابراین پاکستان در نگاه به چابهار به تهدید عمده این بندر توجه می‌کند. پاکستانی‌ها از آن می‌هراسند که پشتیبانی لجستیکی ایران از هند در این بندر نیروی دریایی هند را قادر به افزایش عملیات شناسایی خود در نزدیک مرزهای این کشور کند.

۱۱- تهدیدها و فرصت‌های بندر گوادر

۱۱-۱- تهدیدهای بندر گوادر برای ایران

با توجه به اینکه بندر چابهار و بندر گوادر نزدیک همدیگر واقع شده‌اند بدون شک به دلیل جغرافیای سرزمینی واحد یا نزدیک هم تأثیر می‌گذارد. اگر چین همچنان متعهد به سرمایه‌گذاری در بندر گوادر باشد، به احتمال زیاد بازی جدید حول اقتصاد و تجارت در منطقه شکل خواهد گرفت که در یک قطب چین و پاکستان و به احتمال زیاد عربستان سعودی قرار خواهد داشت

— پیامدها و آثار ژئواکونومیکی ناشی از توسعه بندر گوادر و بندر چابهار بر یکدیگر ۵

(روزنامه افغانستان، ۱۳۹۵: ۱) که شکل‌گیری چنین قطبی ملاحظیات امنیتی و سیاسی و اقتصادی خاص خود را در پی خواهد داشت. از طرفی این سابقه وجود دارد که طی دوره‌ی گذشته دبی در حوزه‌ی خلیج فارس فرصت‌های طلایی را از بنادر ایران ربود و این بار این سناریو توسط گوادر پاکستان در حال تکرار است بطوری که ممکن است در آینده سواحل مکران به بارانداز گوادر پاکستان تبدیل شود و این آینده‌ای بسیار ناگوار از جنوب کشور برای اقتصاد ایران به دنبال خواهد داشت، با این حال می‌توان به برخی دیگر تهدیدات اشاره نمود:

- توسعه و تجهیز گوادر با توجه به سرعت عمل در اجرای طرح‌ها و وجود تأسیسات سنگین زیرساختی، چابهار را در معرض رقابتی سخت در زمینه‌ی ترانزیت کالا به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان و همچنین مرکزیت تجاری و اقتصادی در دریای عمان قرار می‌دهد (سلطانی، ۱۳۸۱: ۶)

- ایجاد پایگاه نظامی و تجهیز نیروهای دریایی و هوایی پاکستان و چین در کنار مرزهای آبی و خاکی ایران، حساسیت‌ها و آسیب‌پذیری‌های خاص خود را به همراه دارد؛
- مسیر گوادر در واقع راه افغانستان و آسیای میانه را برای چینی‌ها نزدیک می‌کند، بنابراین موقعیت راهبردی ایران را از بین می‌برد و از طرفی موجب انتقال انرژی دریای خزر به چین با عبور از افغانستان و پاکستان می‌شود؛
- با بهره‌برداری چین از بندر گوادر، این بندر تمامی فرصت‌های ترانزیتی - گمرگی - دریایی در حوزه‌های مختلف را از ایران خواهد ربود.

۱۱-۲- فرصت‌های بندر گوادر برای ایران

- وسعت و حجم عظیم مسیر پروژه گوادر پاکستان نشان می‌دهد که این طرح پروژه‌ای طولانی مدت است که سالیان سال طول خواهد کشید و حداقل یک نسل برای پیاده‌سازی چنین طرح عظیمی لازم است. از این رو در نظر گرفتن تمام جوانب و جزئیات برای مشارکت در آن الزامی است (مؤسسه تحقیقاتی تدبیر اقتصاد، ۱۳۹۴: ۲۶)
از تنگه هرمز تا غرب کراچی - حدود ۱۵۰۰ کیلومتر ساحل است که عمدتاً قوم بلوچ در آنجا ساکن هستند. حدود ۷۰۰ کیلومتر از این سواحل در خاک ایران و ۸۰۰ کیلومتر آن در خاک پاکستان است (بالی، ۱۳۹۵: ۱)

بنادر گوادر پاکستان و چابهار ایران باید از طریق مبادله‌ی ظرفیت‌های موجود در حوزه‌های

◊ فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، سال چهاردهم، شماره چهل و پنجم، زمستان ۱۳۹۷ —

تجاری- بازرگانی و صنعتی در مسیر مشارکت سازنده گام بردارند تا مکمل یکدیگر باشند و نباید به این دو بندر به صورت رقابت‌آمیز نگاه کرد، با این حال به برخی فرصت‌ها می‌توان اشاره نمود:
- ایران که دارای روابط خوبی با هر دو کشور پاکستان و چین است، ایجاد امنیت در منطقه بلوچستان پاکستان به تأمین امنیت در منطقه مرزی دو کشور کمک خواهد کرد؛

- توسعه‌ی بندر گوادر و احداث خط لوله‌ی پاکستان به چین به نوعی باعث می‌شود ایران عقیم ماندن طرح خط لوله گاز ایران- پاکستان که با مخالفت آمریکا متوقف شده است را جبران کند. (خط لوله بندر گوادر به چین باعث می‌شود که ایران نیز به حلقه ارتباطی چین و پاکستان مرتبط شود)؛

- باز شدن مسیرهای جدید تجاری، عنصر مهمی برای افزایش حجم تجارت ایران با چین و سایر کشورهایی است که در امتداد این مسیر قرار گرفته‌اند.

علاوه بر این، این طرح‌ها در ایران باعث ایجاد زیرساخت بسیاری در بخش‌های ریلی و جاده‌ای، خطوط انرژی و غیره می‌شود.

- با توجه به فضای ایجاد شده پس از مذاکرات اتمی بین ایران و کشورهای غربی، احتمال مشارکت چین در ساخت خط لوله گاز در پاکستان برای اتصال آن به لوله‌های انتقال گاز ایران وجود دارد.

- ایران از این مسیر تازه به بازارهای پاکستان، چین و آسیای میانه دسترسی بیشتری خواهد یافت.

۱۲- نتیجه گیری

توسعه و تجهیز بندر گوادر و تبدیل آن به یک منطقه آزاد تجاری و صنعتی، در حال حاضر به نماد دوستی چین و پاکستان تبدیل شده است. به نظر می‌رسد با توجه به حجم گسترده همکاری‌های اقتصادی دو کشور، اجرای طرح‌های اقتصادی مشترک و سرمایه‌گذاری عظیم چینی‌ها در پاکستان، اسلام‌آباد به متحد اقتصادی و تجاری پکن در جنوب و غرب آسیا تبدیل شود. بدون تردید این همکاری‌ها با توجه به روند رو به رشد موقعیت چین در اقتصاد جهانی افزایش می‌یابد.

پاکستان به این طرح به عنوان طرحی استراتژیک برای ارتقای جایگاه منطقه‌ای خود به ویژه در روابط تجاری با آسیای مرکزی و خلیج فارس نگاه می‌کند. مقامات چین نیز، گوادر را

———— پیامدها و آثار ژئواکونومیکی ناشی از توسعه بندر گوادر و بندر چابهار بر یکدیگر ۵

اولین تجربه عملی در زمینه نهادینه کردن موقعیت اقتصادی و تجاری و حتی نظامی این کشور در ماورای مرزهای ملی و کشورهای مجاور ارزیابی می‌کنند. بنابراین نتیجه بخش بودن این مشارکت و سرمایه‌گذاری برای آن‌ها بسیار مهم است چرا که می‌تواند الگو مناسبی برای برنامه‌های آینده در دیگر مناطق باشد.

به نظر می‌رسد با توجه به کارگیری الگوی موفق آزاد شهرهای جنوبی چین در ساختار گوادر، این بندر به یکی از سه منطقه فعال اقتصادی و تجاری در کنار دویی و بندر عدن در منطقه تبدیل شود. توسعه و تجهیز گوادر با توجه به سرعت عمل در اجرای طرح‌ها و وجود تأسیسات سنگین زیرساختی، چابهار را در معرض رقابتی سخت در زمینه ترانزیت کالا به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان و همچنین مرکزیت تجاری و اقتصادی در دریای عمان قرار می‌دهد.

در این شرایط لازم است با درک دقیق و واقعی شرایط در حال ظهور، توسعه و تجهیز منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار جدی گرفته شود. تثبیت شرایط کنونی، ماهیت وجودی منطقه آزاد چابهار در خطر قرار می‌دهد. پیشنهاد می‌شود با بهره‌گیری از تجربه پاکستان در بندر آزاد گوادر، زمینه فعالیت و مشارکت قدرت‌های اقتصادی در چابهار فراهم گردد و با در نظر گرفتن اعتباری خاص و قابل توجه، طرح‌های زیر ساختی از جمله سیستم حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای و هوایی و همچنین تجهیز بندرگاه‌های منطقه جدی گرفته شود. چابهار در مقایسه با دو منطقه آزاد دیگر از مزیت بیشتر و حساس‌تری به لحاظ ترانزیت کالا به افغانستان و آسیای مرکزی برخوردار بود. بدون تردید، اگر چابهار توانسته بود در طول یک دهه گذشته جایگاه واقعی خود را در تعاملات اقتصادی و تجاری منطقه پیدا کند، بندر گوادر نمی‌توانست به عنوان یک رقیب جدی خود را نشان دهد. در هر حال جدای از پیشنهاد فوق، لازم است برنامه‌ریزی‌های میان مدت و بلندمدت منطقه آزاد چابهار با توجه به شرایط ایجاد شده انجام گیرد و به نوعی زمینه همکاری دو منطقه فراهم شود. این مهم الزاماً نیازمند یک عزم ملی و همه جانبه است.

چینی‌ها، پاکستان را با ۴۶ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری به اقتصادی پویا تبدیل خواهند کرد. در صورت ادامه سیاست بی‌توجهی ایران به منطقه مکران، باعث خواهد شد در آینده‌ای نزدیک به جای قاچاق سوخت از ایران به پاکستان - شاهد قاچاق انواع محصولات چینی از پاکستان به ایران باشیم که کنترل و جلوگیری از آن به دلیل وضع موجود اقتصادی بد مردمان حاشیه مرز و استان سیستان و بلوچستان تقریباً غیر ممکن خواهد بود. از طرفی چینی‌ها برای رسیدن به بازار

هدف خود و آسیای میانه مسیر و کریدور ایران را حذف و راه دشوارتر یعنی افغانستان را در پیش خواهند گرفت که این خود نه تنها به منزله‌ی از دست دادن فرصت‌های بی شمار ترانزیت است، بلکه از نظر پدافندی تهدیدی خواهد شد برای مرزهای ایران در سیستان و بلوچستان، چرا که شکاف اقتصادی و وضع مناسب اقتصادی و عمرانی دقیقاً معکوس خواهد شد و بلوچ‌های ایرانی به سرمایه‌گذاری و کار در پاکستان روی خواهند آورد و در نتیجه باعث تضعیف قدرت ملی کشور خواهد شد. منطقه‌ی مکران بویژه بندر چابهار با دارا بودن پتانسیل‌های فوق‌العاده چون ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی، امنیتی، دسترسی، ارتباطات، بازرگانی منطقه‌ای و بین‌المللی، جزو واحدهای کارکردی تولیدکننده قدرت در کشور است که تاکنون بهره‌برداری لازم از ظرفیت‌های آن صورت نگرفته و توسعه نیافته باقی مانده است. چابهار توانایی آن را دارد که ۱/۵ میلیارد جمعیت آسیا-اروپا را از طریق شبکه‌های ریلی، جاده‌های، هوایی و دریایی به یکدیگر برساند. نقشی که نظام برای چابهار و سواحل مکران به عنوان موتور محرکه جدید اقتصادی کشور تعریف کرده است را باید به ساختاری رساند که این منطقه‌ی راهبردی و منحصر بفرد از منظرهای مختلف به ویژه در مقایسه با گوادر به عنوان یکی از ۱۴ نقطه‌ی استراتژیک جهان به عنوان مرکز اقتصادی کشور مشابه شانگهای در چین - استانبول در ترکیه - کراچی در پاکستان - بمبئی در هند - دوی در امارات و غیره تبدیل کند.

بدون تردید هر یک از این دو منطقه گوادر و چابهار که سریع‌تر به نتیجه برسند و از امکانات و تسهیلات بیشتری برخوردار گردند، بیشتر می‌توانند فعالیت‌های اقتصادی و تجاری را جذب نمایند. با توجه به ویژگی جغرافیایی و کاربردی مناطق، توسعه سریعتر چابهار به معنای تضعیف گوادر نیست ولی توسعه سریعتر گوادر به معنای تضعیف و حتی نابودی چابهار است.

از این رو توجه هر چه بیشتر به جذب سرمایه‌گذاری خارجی و تسهیل مقررات برای توسعه‌ی ظرفیت‌های ژئواکونومیکی چابهار باید از اولویت‌های اصلی کشور باشد.

جمهوری اسلامی ایران از اول انقلاب تاکنون با طیف گسترده‌ای از تهدیدات داخلی و بیرونی مواجه شده، به دلیل برتری موقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیکی، ظرفیت‌های بزرگ دریایی، اقتصادی و برخورداری از مدیریت رهبری هوشمندانه در منطقه توانسته است تهدیدات را به فرصت تبدیل نموده و از سرایت جنگ به جغرافیای سرزمینی جلوگیری نماید. از طرفی تحقق توافق هسته‌ای و گشایش اقتصادی در ایران و نیاز قدرت‌ها به همکاری ایران در مبارز با تروریسم به مرور باعث بالا رفتن وزن ژئواکونومیکی و قدرت منطقه‌ای ایران شده است.

—پیامدها و آثار ژئواکونومیکی ناشی از توسعه بندر گوادر و بندر چابهار بر یکدیگر

با توجه به اینکه بندر گوادر - تقریباً برای مدت نزدیک به نیم قرن به بخشی از قلمروی چین تبدیل می‌شود، طبیعی است تأمین امنیت این بندر راهبردی برای چین از اهمیت فراوانی برخوردار باشد که ایران در حلقه‌ی پیونددهنده این امنیت نقش برجسته‌ای دارد، هر کشوری که تلاش کند خود را در کنار ایران قرار دهد در آینده از مزایای ظرفیت‌های امنیتی بهره‌مند خواهد شد.

۱۳ - پیشنهادات

- در افق چشم انداز ۲۰ ساله برای بهره‌برداری از مزیت‌های نسبی اقتصادی و تسریع در توسعه‌ی کشور بخصوص مناطق شرقی و نقش آفرینی در بازارهای جهانی می‌بایست رویکرد نگاه ژئوپلیتیکی، سیاسی و امنیتی جای خود را به مسایل اقتصادی و ژئواکونومیکی بدهد تا در نهایت توسعه‌ی کشور را به دنبال داشته باشد، چرا که از اسارت نگرشی امنیت محور محض رهایی یافته و رویکرد توسعه محور را پوشش می‌دهد.

- فعال سازی اتحادیه‌ی اقیانوس هند، ایجاد سازه‌های کلان به ویژه سازه‌های ریلی، هوایی و بندری با بهره‌گیری کلان مقیاس از سرمایه‌گذاری جهانی، عضویت در (WTO) پیوند فشرده با اعضای سارک، آس آن، آفریقای جنوبی، اقیانوسیه و شورای همکاری خلیج فارس، سازمان همکاری شانگهای بخشی از سیاست خارجی آینده ایران می‌تواند باشد.

- فعال شدن چابهار و احیاء جاده‌ی ابریشم ظرفیت‌های بسیاری در عرصه‌ی اقتصادی و فرهنگی بویژه گردشگری درآمد سرشاری را عاید کشور خواهد کرد و در صورت بی‌توجهی به طرح توسعه اقتصادی چابهار موجب انزوا و شکل‌گیری تهدیدات امنیتی و اجتماعی در منطقه‌ی سیستان و بلوچستان برای سال‌های متمادی خواهد شد. در این شرایط لازم است با درک دقیق و واقعی شرایط در حال ظهور، توسعه و تجهیز منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار جدی گرفته شود. استمرار شرایط کنونی، منطقه آزاد چابهار را با خطر مواجه می‌نماید مناسب است که دیپلماسی هوشمند ایران برای بهره‌گیری از رقابت قدرت‌های منطقه‌ای (چین و هند و سایر کشورها) برای جذب سرمایه‌گذاری در سازه‌های ارتباطی و بندری ایران از این فرصت استفاده نماید.

- چین در نظر دارد گوادر را به عنوان ترمینال ورودی نفت چین از خاورمیانه نماید. چین برای عبور ۷۰ درصد از نفت وارداتی‌اش از خلیج فارس به منطقه‌ای بی‌تنش نیاز دارد و این

◇ فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، سال چهاردهم، شماره چهل و پنجم، زمستان ۱۳۹۷ —————

راهبرد چین به عنوان اهرمی برای کاهش خصومت کشورهای خلیج فارس به شمار می‌رود. این نکته مهم است که ایران باید نفت و گاز خود را بی واسطه بفروشد و باید مقامات چین را قانع کرد که سرمایه‌گذاری بزرگتری در ایران انجام دهند و از رسمیت بخشیدن به دلالتی پاکستان در این مسیر جلوگیری نماییم.

—پیامدها و آثار ژئواکونومیکی ناشی از توسعه بندر گوادر و بندر چابهار بر یکدیگر ۵

منابع و مأخذ

- ابراهیم زاده، عیسی، موسوی، میرنجف، ۱۳۹۵. آمایش ژئوپلیتیک و ژئواکونومیکی مناطق مرزی جنوب شرق کشور و راهبردهای توسعه آن، مطالعه موردی: استان سیستان و بلوچستان، زاهدان: مجله فصلنامه جغرافیا و توسعه شماره ۴۲.
- افتاده، علی اصغر، ۱۳۹۴. خواب ایرانی چابهار - بیداری چینی گوادر پاکستان، تهران: خبرگزاری جمهوری اسلامی، تلکس ویژه، مورخه ۱۳۹۴/۲/۲.
- امیری، هاشم، ۱۳۹۰. نقش عوامل سیاسی - امنیتی در توسعه نیافتگی منطقه آزاد چابهار، پایان نامه کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی، دانشگاه شهید بهشتی.
- آیت الله خامنه‌ای (۱۳۹۳)، بیانات در دیدار با فرماندهان نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، قابل دسترسی در: مارین نیوز (پایگاه خبری - تحلیلی دریایی ایران)
- بالی، آرتی، ۱۳۹۵. کارشناس هندی: چابهار به قطب صنعت و تجارت منطقه تبدیل می‌شود، خبرگزاری جمهوری اسلامی. مورخه ۱۳۹۵/۳/۶.
- بهرامی مقدم، سجاد، ۱۳۹۵. پیامدهای حضور و نفوذ چین در بندر گوادر، مرکز بین‌المللی مطالعات صلح - IPSC شورای راهبردی آنلاین.
- جمال دینی، دوستین خان، ۱۳۹۵. چابهار و گوادر موقعیت راهبردی و مکمل یکدیگرند، تهران. خبرگزاری جمهوری اسلامی. تلکس ویژه. مورخه ۱۳۹۵/۱۱/۳.
- حافظ نیا، محمدرضا، ۱۳۹۰. اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک. مشهد، انتشارات پاپلی.
- خبرگزاری جمهوری اسلامی، ۱۳۹۴. تلکس ویژه، حضور چین در اقتصاد پاکستان به سود ایران است، مورخه ۱۳۹۴/۱/۲.
- خبرگزاری جمهوری اسلامی، ۱۳۹۵. تلکس ویژه، بندر گوادر پاکستان تا پایان امسال با تمام ظرفیت شروع به فعالیت می‌کند، مورخه ۱۳۹۵/۱/۲۴.
- خبرگزاری مهر، ۱۳۹۴. سرمایه‌گذاری ۴۵ میلیارد دلاری چین در کریدور کاشغر - گوادر، به نقل از داوون نیوز. مورخه ۱۳۹۴/۸/۱۱.
- روزنامه مردم، ۱۳۹۴. چین به عنوان دومین اقتصاد بزرگ جهان از امروز این بندر را به اجاره خود در آورده است، چاپ پاکستان. مورخه ۱۳۹۴/۸/۲۰.
- سلطانی، علیرضا، ۱۳۸۱. همکاری منطقه‌ای؛ توسعه بندر آزاد گوادر، تهران. معاونت پژوهش‌های سیاست خارجی، گروه مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل مجمع تشخیص مصلحت

۵ فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، سال چهاردهم، شماره چهل و پنجم، زمستان ۱۳۹۷ ———
نظام.

- شهنازی، آرمان، ۱۳۹۳. مطالعه تطبیقی بندر آزاد چابهار بابت گوادر پاکستان از لحاظ عملکرد اقتصادی و سیاسی، پایان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد (جغرافیای سیاسی)، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکزی، زمستان.

- شیخی، محمد علی، ۱۳۸۲. طوایف شیعه بلوچ و نقش آن‌ها در امنیت منطقه (ایران‌شهر)، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشکده دافوس سپاه.

- عبدی، عطاء الله، رجب نژاد، ناصر، ۱۳۹۶. تبیین پیامدهای ژئوپلیتیکی سرمایه‌گذاری چین، در گوادر بر بندر چابهار، ۱۵ (۴۶): ۲۰۶-۱۸۵.

- عزتی، عزت اله، ۱۳۸۰. ژئولیتیک در قرن ۲۱، تهران: انتشارات سمت

- عزتی، عزت اله، شکر، شمس الدین، ۱۳۹۱. بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای همجوار، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، ۹ (۳۶): ۱۵-۱.

- عسگریان، حسین، ۱۳۹۰. کتاب آسیا ویژه روابط ایران و چین، تهران. مؤسسه فرهنگی مطالعات و تحقیقات بین‌المللی ابرار معاصر تهران.

- قاسمی، فرهاد، ۱۳۹۱. جهانی شدن و مدل‌های امنیت منطقه‌ای در سیستم جهانی، فصلنامه ژئوپلیتیک. سال هشتم. شماره سوم.

- کیانی مقدم، منصور، تمک، سبحان ایرانشاهی، حمیدرضا، ۱۳۹۱. بندر چابهار در مقایسه با بندر گوادر جهت تبدیل شدن به دروازه شاهراه اقتصادی آسیای میانه و اروپای شرقی، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار: اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران بهمن، کد مقاله: ۴۰۰۴، قابل دسترسی در:

<http://www.roshd.ir/padafand/makran/۳۰۳۸.pdf>, accessed on:

۱۱/۰۴/۲۰۱۷.

- کریمی پور، یدالله، ۱۳۷۹. مقدمه‌ای بر ایران و همسایگان (منابع تنش و تهدید)، تهران: انتشارات جهاد دانشگاهی تربیت معلم.

- کریمی پور، یدالله، ۱۳۹۴. جغرافیا، نخست در خدمت صلح، تهران نشر انتخاب.

- کمپ، جفری، هارکاو، رابرت، ۱۳۸۴. جغرافیای استراتژیک خاورمیانه، ترجمه: سید مهدی حسینی متین. تهران. پژوهشکده مطالعات راهبردی.

- لوتواک ادوارد، ۱۹۹۰. از ژئوپلیتیک تا ژئواکونومی، ترجمه: محمدرضا حافظ نیا و هاشم

_____ پیامدها و آثار ژئواکونومیکی ناشی از توسعه بندر گوادر و بندر چابهار بر یکدیگر ۵

نصیری، تهران. دفتر مطالعات سیاسی بین‌المللی.

- لیم، کوین، ۱۳۹۴. اهمیت ایران برای چین از زبان کارشناس مسایل خاورمیانه، خبرگزاری جمهوری اسلامی، مورخه ۱۳۹۴/۳/۲۳.

- مجتهدزاده، پیروز، ۱۳۸۶. جغرافیای سیاسی و سیاست جغرافیایی، تهران. سمت.

- محمدی، ناصر، ۱۳۸۵. جغرافیای کشورهای همجوار؛ پاکستان، تهران: انتشارات سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.

- محمود زهی، موسی، ۱۳۸۷. چابهار بر ساحل دریای عمان، خلیج فارس فرهنگ و تمدن (مجموعه مقالات)

- مؤسسه تحقیقاتی تدبیر اقتصاد، ۱۳۹۴. راه آهن چابهار، فرصتی برای ترانزیت کالا به آسیای میانه و افغانستان، تهران. مؤسسه تحقیقاتی تدبیر اقتصاد. شماره ۳۵

- Kaplan, Robert D. (۲۰۱۷), "The Return of Marco Polo's World and the U.S Military Response", Center for a New American Security (CNAS), May, Available at: <http://stories.cnas.org/wpcontent/uploads/۲۰۱۷/۰۵/CNASSTORYMarcoPolo-Final.pdf>, accessed on: ۲۶/ ۰۲/ ۲۰۱۷.

- Nye, Joseph (۲۰۱۷), "What Trump Got (Half) Right in Asia?" Bloomberg, Interview by Tobin Harshaw, Available at: <https://www.bloomberg.com/۲۰۱۷-۱۱-۱۸/what-trump-got-halfright-in-asia>, accessed on: ۲۲/ ۰۷/ ۲۰۱۷.

- Singh, Michael (۲۰۱۵), "The Sino – Iranian Tango: Why the Nuclear Deal is good for China?" Foreign Affairs, Available at: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/۲۰۱۵-۰۷-۲۱/sino-iranian-tango>, Accessed on: ۱۸/ ۱۱/ ۲۰۱۷.