

چابهار، کلید موازنه قدرت در شمال اقیانوس هند

¹سید مهرداد آل احمد

²بابک سرای گرد افشاری

¹رئیس مرکز پژوهشهای نظری و مطالعات راهبردی نداجا

²کارشناسی ارشد مطالعات خاور میانه و شمال آفریقا از دانشگاه علامه طباطبائی

چکیده :

چین و هند هر دو از شرکای اقتصادی بزرگ ایران در منطقه آسیا هستند که با یکدیگر نیز علی رغم داشتن مراودات اقتصادی گسترده، درگیر رقابتی سخت در محیط امنیتی-سیاسی اقیانوس هند هستند. کشور هندوستان در سایه نیروی دریایی قوی خود و همچنین روابط روبه گسترش با آمریکا، اقیانوس هند را یک اقیانوس هندی می بیند و تحرکات رقابتی منطقه ای خود مانند چین را با دقت و نگرانی دنبال می کند. توسعه بندر گوادر پاکستان توسط چین باعث گردیده است تا هند که خود را برای پر کردن جای ناتو در افغانستان آماده می کند و به دنبال حضوری پر رنگ در آسیای مرکزی است، احساس خطر کرده و نگران به خطر افتادن موازنه قدرت خود با چین در شمال اقیانوس هند گردد. هر دو قدرت چین و هند در صدد هستند تا به گونه ای نامحسوس حضور نظامی خود را در دهانه ورودی خلیج فارس تقویت کنند. با حضور چین در بندر گوادر پاکستان، هند چاره ای به جز استفاده از بندر چابهار ندارد. بنابر این ایران می تواند با استفاده از سرمایه های هندی عقب ماندگی چابهار را نسبت به گوادر جبران کرده و با وابسته کردن مسیرهای دسترسی هند به آسیای مرکزی به خاک ایران و تأمین انرژی هند بتواند با هزینه هندی، به تقویت نقش خود در آسیای مرکزی و افغانستان بپردازد. از طرف دیگر این همکاریها با هند سبب می شود تا حضور نیروی دریایی ایران در شمال اقیانوس هند در چابووب نگاه همکاری جویانه با هند تفسیر گردد و ضمناً ایران بتواند بخشی از نیازهای روبه رشد تکنولوژیک نیروی دریایی روبه رشد خود را از طریق هندوستان تأمین کند.

بندر چابهار در منتهی الیه جنوب شرقی کشور و به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران، در سواحل دریای عمان و عملاً در شمال اقیانوس هند قرار دارد. موقعیت لجستیکی بسیار مناسب بندر چابهار در دهانه خلیج بسیار زیبای چابهار که امکان دسترسی و بهره برداری همزمان از ساحل اقیانوسی و ساحل حاشیه خلیج را با تمام مشخصات و مزایای آنها فراهم آورده است، این بندر را همواره در موقعیت بالقوه رشد و توسعه قرار داده است. ایده تبدیل بندر چابهار به یکی از ده کلان بندر^۱ جهان، اولین بار در سال ۱۳۵۰ توسط آمریکا مطرح شد. موقعیت منحصر بفرد جغرافیایی چابهار به عنوان نزدیک ترین بندر اقیانوس هند در مسیرهای منتهی به کشورهای آسیای میانه، افغانستان و جنوب شرقی اروپا اهمیت این بندر را در معادلات بین المللی حمل و نقل جهانی بویژه کریدورهای محور شرق و شمال - جنوب دو چندان ساخته است. بندر چابهار با فاصله مناسب از خلیج فارس محیطی امن و دور از تنش را فراهم کرده بطوریکه در طول جنگ تحمیلی نیز به عنوان تنها بندر امن ایران در جنوب کشور نقش مهمی در تبادل کالا و مواد اولیه مورد نیاز کشور ایفا نموده است. تأسیس منطقه آزاد چابهار با هدف توسعه محور شرق کشور و به عهده گرفتن نقش پررنگ در ترانزیت کالا مزیت فوق العاده دیگری است که به نوعی می توان گفت موقعیت بندر چابهار را در کشور منحصر بفرد می کند.

موقعیت جغرافیایی بندر چابهار

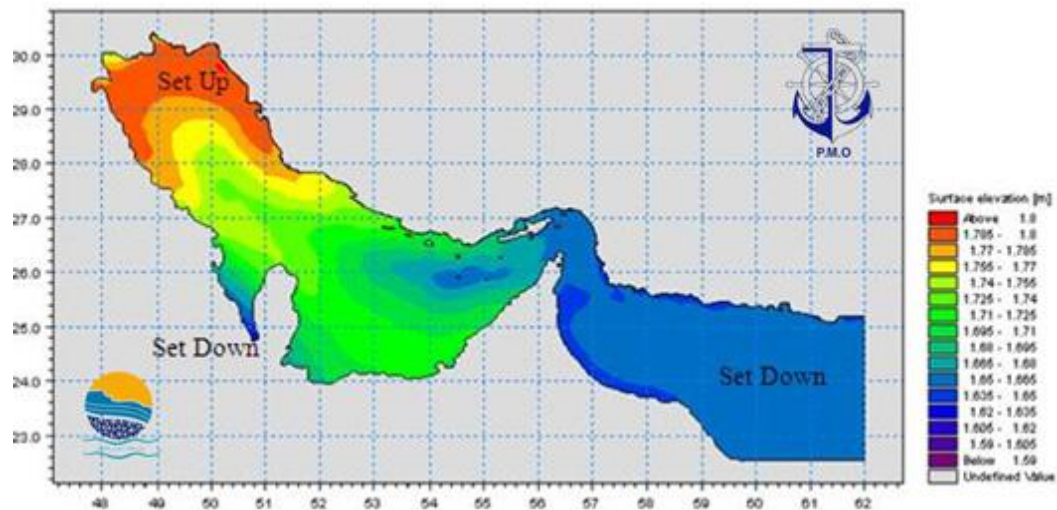
بندر چابهار در ساحل شرقی خلیج چابهار و در طول جغرافیایی ۶۰ درجه و ۳۱ دقیقه و عرض جغرافیایی ۲۵ درجه و ۱۲ دقیقه و در استان سیستان و بلوچستان واقع گردیده است.

این بندر 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 کوتاه ترین راه ارتباطی و ترانزیتی کشورهای آسیای میانه و افغانستان به بازارهای خلیج فارس، شرق آفریقا و دیگر نقاط جهان مطرح است. بندر چابهار مشتمل بر دو بندر شهید بهشتی و کلانتری بوده که بندر شهید بهشتی برای پذیرش کشتی های با تناژ ۷۰۰۰ تن و شهید کلانتری تا ظرفیت

¹ Mega port

۴۵۰۰۰ تن را دارد. ازمیان این دو بندر، بندر شهید بهشتی به دلیل برخورداری از امکان توسعه فیزیکی و محوطه و اراضی پشتیبانی وسیع، طرح جامع توسعه بندر چابهار بر توسعه بندر شهید بهشتی تمرکز یافته است.^۲

حدود ۷۰ درصد از طول مرزهای آبی جنوبی کشور و همچنین حدود ۷۰ درصد از ذخایر استراتژیک معدنی در نیمه شرقی کشور ایران قرار دارد بندر چابهار به علت عمق و ترانشیب بالایی که نسبت به تمامی بنادر ایران دارد از مزیت اقتصادی بسیار بیشتری نسبت به سایر بنادر منطقه برای پهلوگیری کشتیهای اقیانوس پیما برخوردار است.



ورود به بندر شهید بهشتی در چابهار به معنی تغییر مسیری در حدود ۷۰۰ مایل دریایی (از خط فرضی بین کولومبو و عدن) برابر با ۳/۱ تا ۵/۱ روز کشتیرانی، برای کشتی های خط اصلی می باشد. در این مدت اگر چه بندر بهشتی به عنوان رقیب جدی برای بنادی مثل عدن، جیبوتی و یا سلاله محسوب نمی شود ولی به عنوان یک بندر هاب بر خلیج فارس و یا حتی شبه قاره هند عمل نماید. از سوی دیگر همجواری این منطقه از کشور با آبهای آزاد بین المللی در سرتاسر مرز جنوبی و از طرف دیگر همجواری با دو کشور پاکستان و افغانستان و پنج کشور آسیای میانه از طریق ترکمنستان در محدوده شرقی و شمالی، نیازهای ارتباطی این کشورها که به غیر از پاکستان همگی کشورهای محصور در خشکی می باشند، بارورسازی قابلیت های ترانزیتی و توسعه این قابلیت ها تا سطح استانداردهای بین المللی را به عنوان یک راهکار اساسی در جهت دستیابی به تعادل های ملی و منطقه ای مطرح می نماید. منطقه بلوچستان بین سه کشور ایران و پاکستان و افغانستان قرار دارد و به تنهایی از بسیاری از کشورهای منطقه بزرگتر می باشد اما متاسفانه به دلیل عواملی همچون توسعه نیافتگی و فقر مستمر، به لحاظ امنیت دچار مشکلات بسیار حاد به خصوص در بوچستان پاکستان می باشد. در ادامه با نگاهی کلی به بلوچستان پاکستان به بررسی ریشه های پنهان ناامنی در پهناورترین ایالت پاکستان که دو بندر استراتژیک چابهار در ایران و گوادر در پاکستان، در این منطقه قرار دارند می پردازیم. البته لام به ذکر است که استان سیستان و بلوچستان در ایران به لحاظ امنیت در وضعیت بسیار بهتری نسبت به بلوچستان پاکستان قرار دارد اما به هر حال به علت پیوستگی جغرافیایی و فرهنگی منطقه، ناامنی به سرعت به خارج از مرزهای سیاسی منتقل می گردد.^۳

دیده بان حقوق بشر پاکستان در گزارش اخیر خود آورده است که سه گروه عمده شامل شبه نظامیان ملی گرای بلوچ، اقلیت هایی که در این ایالت هدف حمله قرار می گیرند و گروه های شبه نظامی سنی مانند لشکر جهنگوی از عوامل مهم ناامنی در ایالت بلوچستان هستند.^۴

سایت منطقه آزاد چابهار chabahar.org

زهره، (ژئوپلیتیک جدید ایران) و هشهای جغرافیایی،

همان

نگاه کلی به نا امنی در بلوچستان پاکستان

بلوچستان به عنوان ایالت غربی پاکستان هم مرز با مرزهای شرقی ایران و جنوبی افغانستان است. این ایالت پهناورترین ایالت پاکستان از لحاظ وسعت به شمار می‌رود که ۴۴ درصد کل وسعت این کشور را در بر می‌گیرد، اما این ایالت کوچکترین ایالت به لحاظ جمعیت به شمار می‌رود که ۵ درصد کل جمعیت پاکستان را در خود جای داده است. براساس آخرین سرشماری ملی که در سال ۱۹۹۸ میلادی در پاکستان انجام شد، حدود یک سوم جمعیت این ایالت در روستاها زندگی می‌کنند. زبان اول مردم این منطقه بلوچی است و یکی از مهمترین گروه‌های نژادی در پاکستان به حساب می‌آیند که ۵۵ درصد کل جمعیت این منطقه را این افراد تشکیل می‌دهند. در این ایالت، ۳۰ درصد پشتو، ۵٫۶ درصد سندی، ۲٫۶ درصد سرائیکی، ۲٫۵ درصد پنجابی و ۱ درصد اردو هستند. در ایالت بلوچستان سه منطقه جغرافیایی وجود دارد، منطقه قطب کمربندی یعنی (لاسبلا و کیسدار) که تحت تأثیر و نفوذ شهر کراچی مرکز پر جنب‌وجوش اقتصادی و مرکز ایالت سند قرار دارد. منطقه کمربندی ساحلی (مکران) که تحت تسلط بندر گوادر قرار دارد، شرق بلوچستان دور افتاده‌ترین منطقه این ایالت به شمار می‌رود، این نقطه از پاکستان با جمعیت پراکنده خود منابعی غنی ولی بدون بهره‌برداری دارند که نفت، گاز، طلا و مس مهمترین این منابع را تشکیل می‌دهند. در این منطقه جنگ قدرت بیشتر بین کشور پاکستان و رؤسای قبایل بومی منطقه به صورت آشکار و جدی وجود دارد.^۵ ایالت بلوچستان هم از لحاظ اقتصادی و هم از لحاظ استراتژیک اهمیت ویژه‌ای برای پاکستان دارد و نه تنها این منطقه هم مرز با ایران و افغانستان بلکه محل سکونت نژادهای مختلف است. شهر کوئته مرکز ایالت بلوچستان است و گفته می‌شود محل تجمع و فعالیت جنبش طالبان (شورای کوئته) است. اوضاع زمانی پیچیده‌تر می‌شود که ما شاهد حضور کشورهای خارجی با اهداف اقتصادی یا سیاسی خود در این منطقه غنی از نظر منابع طبیعی باشیم. این ایالت در طول تاریخ با کشور پاکستان همواره روابط پرتنشی داشته است، دلایل اصلی این تنش مسائلی چون، استقلال طلبی منطقه، استخراج منابع طبیعی، فقر و محرومیت در بلوچستان است. در دوره ریاست جمهوری "ژنرال پرویز مشرف" حاکم نظامی پاکستان در سال‌های ۱۹۹۹ تا ۲۰۰۸ شرایط این منطقه بیش از گذشته متزلزل شد. مشرف در جریان ۲ سفری که در سال‌های ۲۰۰۵ و ۲۰۰۶ به ایالت بلوچستان داشت، ۲ بار مورد سوء قصد قرار گرفت و این اقدام نتیجه‌ای جز سرکوبی جدایی طلبان بلوچ به وسیله نیروهای مسلح و اطلاعات ارتش به همراه نداشت. این عملیات در ماه اگوست سال ۲۰۰۸ اتفاق افتاد و باعث کشته شدن رهبر بانفوذ یکی از قبایل منطقه به نام "نواب اکبر بوگتی" و ۳۵ نفر از طرفداران نزدیک وی شد. ارتش پاکستان مدعی است که شبه نظامیان بلوچ از حمایت‌های مالی و تسلیحاتی هند برخوردارند و در شرایطی که هند به شدت این ادعاها را رد می‌کند، مقامات پاکستانی می‌گویند: نقش هند در ایجاد نا آرامی‌ها در بلوچستان از طریق حملات اخیر هند به منافع پاکستان- اعترافات شبه نظامیان دستگیر شده و شواهد موجود از گذشته در رابطه با حمایت نیروهای خارجی از عناصر جدایی طلب آشکار شده است. تشدید نظامی‌گری در منطقه بلوچستان به دلیل خشم بومیان بلوچ از تلاش‌های دولت پاکستان برای بهره‌برداری از منابع طبیعی و سوخت فسیلی این منطقه، حفظ تعداد زیادی از نیروهای نظامی در آن و ساخت بندر گوادر در ساحل دریای عمان با به کارگیری کارگران غیر بلوچ است. پیمانکاران چین بندر گوادر بیشتر از نیروی چینی و غیر بومی برای کار در پروژه‌ها استفاده می‌کنند که این امر باعث نارضایتی بومیان بلوچ در منطقه و تشدید نا امنی می‌گردد. در ماه دسامبر سال ۲۰۰۹ دولت دموکراتیک جدید پاکستان تلاشی را برای اتحاد سیاسی با ایالت بلوچستان انجام داد و قانون اصلاحات اقتصادی، اداری، سیاسی و قانون اساسی تحت عنوان "شروع اجرای حقوق در بلوچستان" را صادر کرد.

⁵ -www.pakistanmis.net 2006/06/01.

این اقدام حکومت نشان دهنده وجود محرومیت در ساختار سیاسی و اقتصادی بلوچستان و شکست طرح توانمندسازی این منطقه در قانون ساسی سال ۱۹۷۳ پاکستان است.

● طرح توسعه محور شرق

سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور به استناد مطالعات پایه آمایش سرزمین در سال ۶۳، مطالعات توسعه محور شرق را انجام داد و در سال ۶۴ به تصویب هیات دولت رساند. «طرح توسعه محور شرق» پس از ۱۷ سال تدوین شد و در سال ۸۱ به پیشنهاد سازمان مدیریت و برنامه ریزی این طرح در هیات دولت تصویب گردید.

طرح توسعه محور شرق، مشتمل بر ۱۸ ماده است که کریدور ترانزیتی شرق کشور ایران را از مبداء ورودی بندر چابهار تا نقاط خروجی مرزهای شمالی کشور ترسیم می کند. این محور در طول ۱۸۴۰ کیلومتری خود ۳ استان شرقی کشور را در نوردیده است.

● اهداف طرح^۶

برخی از اهداف اصلی که در توسعه محور ترانزیتی چابهار موردنظر هستند، به شرح زیر است:

- ۱- افزایش نقش و سهم ایران در ترانزیت کالا و حمل و نقل بین المللی
- ۲- افزایش سهم بندر چابهار در بازرگانی داخلی و خارجی و ترانزیت کالا
- ۳- ارتقای عملکرد بندر چابهار تا حد یک مگا پورت در راستای تبدیل آن به یک HUB منطقه ای
- ۴- تقویت پیوندهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و امنیتی با کشورهای همجوار شرق و شمال شرقی
- ۵- کاهش فعالیت های غیررسمی اقتصادی و جلوگیری از قاچاق کالا و مواد مخدر
- ۶- ارتقای نقش و عملکرد منطقه آزاد چابهار در توسعه ملی و منطقه ای

● راهبردهای طرح

در راستای دستیابی به اهداف مترتب بر طرح توسعه محور شرق، راهبردهایی در نظر گرفته شده که برخی از آن ها به شرح زیر می باشد:

- ۱- ایجاد مزیت های رقابتی در محور چابهار برای فعالیت های ترانزیت و حمل و نقل کالا در سطح منطقه (کشورهای همجوار)
- ۲- تجهیز و تقویت تأسیسات و امکانات بندری چابهار، تا حصول به ظرفیت ۶ میلیون تن تخلیه و بارگیری سالانه
- ۳- تقویت شبکه های زیربنایی و رفاهی مرتبط با ترانزیت در طول محور، تا حصول به ظرفیت ترانزیت سالانه ۳ میلیون تن کالا
- ۴- تجهیز ناوگان و زمینه سازی برای گسترش خدمات حمل و نقل در طول محور
- ۵- تجهیز مراکز عمده جمعیتی در طول محور به امکانات و تأسیسات اقامتی رفاهی و فنی پشتیبانی
- ۶- استفاده از امکانات منطقه آزاد چابهار در فعال سازی این محور
- ۷- زمینه سازی برای افزایش سرمایه گذاری خارجی

● توسعه محور شرق^۷

توسعه محور شرق یکی از تعهدات دولت جمهوری اسلامی ایران محسوب گردیده و مشتمل بر ارتقاء و ساخت شبکه حمل و نقل جاده ای و ریلی مطابق استانداردهای بین المللی و با محوریت خدمات ترانزیتی می باشد.

با عنایت به اینکه محور شرق شبکه ای از بزرگراهها و خطوط راه آهن بوده و هدف تسهیل ترانزیت به شمال، جنوب افغانستان و کشورهای آسیای میانه را دنبال می نماید، لذا توسعه بندر چابهار به عنوان نقطه آغازین این محور مورد توجه جدی سیاستگذاران و مقامات بندری کشور می باشد. در خصوص منطقه آزاد چابهار آنچه که همچنان به عنوان یک مزیت و نقطه قوت تلقی و تبلیغ می گردد "ترانزیت" می باشد به واقع منطقه آزاد چابهار از زمان

۶. "تبدیل چابهار به چهارم اقتصادی ایران" مجله دریا، مهر -

-شهابی، سهراب، () "چالشهای فراروی مناطق آزاد تجاری-صنعتی"، اردیبهشت-

تأسیس یکی از نقاط شناخته شده بین المللی در معادلات حمل و نقلی به شمار می رود. به طوریکه مسیر ترانزیتی A ۷۲ در اسناد بانک توسعه آسیا و سازمان حمل و نقل جهانی به عنوان کوتاه ترین مسیر زمینی حمل و نقل در کریدور ارتباطی اقیانوس هند و کشورهای آسیای میانه، ثبت گردیده است.^۸ در شهریورماه ۱۳۷۹ و زمانی که موافقتنامه کریدور شمال جنوب در سن پترزبورگ میان وزرای حمل و نقل سه کشور ایران، هند و روسیه به امضاء رسید چابهار به عنوان بندری استراتژیک در این کریدور معرفی گردید. بندر چابهار و اتصال آن به مرز ترکمنستان در منطقه مرزی باجگیران کوتاه ترین مسیر حمل و نقل زمینی کالا در کریدور شرق و شاهراه تغذیه کشورهای آسیای میانه محسوب می گردید.

اما این برتری استراتژیک به تنهایی برای هدایت مبادلات تجاری در قالب ترانزیت به این مسیر کافی به نظر نمی رسید. لزوم احداث، تکمیل، نوسازی و بهسازی زیر ساختهای لازم از جمله بندر واسکله های آن، فرودگاه، ریل راه آهن و شبکه جاده های زمینی به شدت احساس می شد.

بندر شهید بهشتی

بندر شهید بهشتی از ارکان مهم و کلیدی در برنامه ریزی استراتژیک دولت جمهوری اسلامی ایران در توسعه و فعال سازی محور شرق محسوب گردیده و در راستای سیاست های دولت محترم مبنی بر محرومیت زدایی و ارتقاء سطح زندگی و معیشت مردم از اولویت خاصی برخوردار است. به طوری که در تصویب نامه شماره ۲۸۵۵۷/ت/۲۹۷۳۸ هـ مورخ ۱۰/۸/۱۳۸۴ هیات محترم وزیران، نقش کلیدی بندر چابهار در ارتقاء جایگاه ایران در ترانزیت کالا در سطح بین المللی، افزایش سهم مشارکت ایران در بازرگانی داخلی و خارجی و ترانزیت کالا، تقویت پیوندهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و امنیتی با کشورهای همسایه شرقی و شمال شرقی، بهبود تولید ناخالص داخلی و ارتقاء نقش منطقه آزاد چابهار در توسعه ملی و منطقه ای اشاره شده است. لذا توسعه بندر شهید بهشتی از یک طرف به جهت اثرات القایی مثبتی که از طریق گسترش فعالیتهای پسین و پیشین وابسته به خدمات بندری در منطقه می تواند ایفا نماید. از نقش انکار ناپذیری برخوردار است. از طرف دیگر به واسطه موقعیت ایران در ترانزیت کالا و تقویت پیوندهای اقتصادی با کشورهای همجوار به عنوان کانون استراتژیک دولت در جنوب شرق کشور تبدیل شده است که انتظار می رود با سرمایه گذاری غیردولتی و فعال شدن بندر شاهد آغاز تحول در این منطقه از کشور باشیم.

وضعیت موجود بندر شهید بهشتی^۹:

این بندر با مساحت تقریبی ۲ میلیون و ۷۰۰ هزار متر مربع دارای ۳۳ هزار متر مربع انبار مسقف می باشد. همچنین بندر شهید بهشتی دارای پنج اسکله است که در اجرای طرح توسعه، تغییراتی در آنها ایجاد خواهد شد.^{۱۰}

اسکله کالاهای عمومی شماره یک و اسکله نفتی شماره دو با عمق آبخور ۸ متر و اسکله های چندمنظوره شماره سه و چهار با عمق آبخور ۹ متر هر کدام دارای ۱۵۰ متر طول و ۱۵ متر عرض هستند، که در سال ۱۳۶۲ ساخته شده اند و قابلیت پهلو دهی به کشتی های ۲۵ هزار تن را دارا می باشند. اسکله چندمنظوره شماره پنج به طول ۸/۲۶۲ متر، عرض ۵/۴۷ متر و عمق آبخور ۱۱ متر که در سال ۱۳۸۳ احداث شده و قابلیت پهلو دهی کشتی های تا ۷۰ هزار تن را دارد.

۴ ظرفیت اسکله های موجود بندر:

ظرفیت عملیاتی سالانه بندر کالا اسکله ها

۱/۲ میلیون تن محصولات نفتی اسکله شماره ۲ شهید بهشتی

۸۳۰۰۰ تن کالای فله بسته بندی اسکله شماره ۳ و ۴ شهید بهشتی و اسکله جدید چند منظوره

۷۵۰۰۰ - ۶۱۴۷۲ TEU; کانتینر اسکله چند منظوره شهید کلانتری

- احمدی امیر هوشنگ، دکتر و و () "

- کیامهر، غلامرضا () " مناطق آزاد ایران به حمایت همه جانبه نیاز دارند "

. توسعه شهید بهشتی " مهندسان خاک

۲۴ دلایل پایین بودن استفاده از ظرفیت بندر

• تغییرات مداوم در شرایط جوی

• ضعف امکانات بندری

• مشکلات ارتباط ریلی و جاده ای

• مشکلات فرایند های گمرکی

• وضعیت نامطلوب بازرگانی

دو حلقه اساسی اتصال اقیانوس هند به کشور های آسیای میانه در دو نقطه استراتژیک یعنی چابهار و سرخس شکل گرفت ولی سایر حلقه های اتصال دهنده این دو منطقه از سال ۱۳۷۲ تا کنون تغییر چندانی نکرده است. جدول زیر حلقه های میانی این زنجیر و وظایف تکلیفی نهادها و ارگانها در راستای توسعه محور شرق نشان می دهد که متأسفانه پیشرفت قابل قبولی نداشته اند.

ردیف اقدامات دستگاه اجرایی محل تامین اعتبار^{۱۱}

۱- تکمیل قطعه ۴ و ۵ موج شکن بزرگ چابهار و احداث راه سنگی و توقفگاه ها وزارت راه و ترابری بودجه عمومی دولت

۲- تکمیل اسکله ۱۰۰ هزار تنی بزرگ برای پهلوگیری کشتی های بزرگ و نسل جدید کانتینربر وزارت راه و ترابری بودجه عمومی دولت

۳ احداث ۲ پست اسکله و پایانه کانتینری وزارت راه و ترابری منابع داخلی سازمان بنادر و کشتیرانی

۴- تامین و نصب ماشین آلات و تجهیزات مربوط به عملیات بندری (تخلیه و بارگیری) وزارت راه و ترابری سرمایه گذاری و تسهیلات خارجی

۵- تامین و نصب ماشین آلات و تجهیزات مربوط به عملیات بندری (تخلیه و بارگیری) وزارت راه و ترابری منابع داخلی سازمان بنادر و کشتیرانی، سرمایه گذاری و تسهیلات خارجی

۶- مطالعه و اجرای طرح استفاده از سیستم های نوین اطلاعاتی و مدیریت بندر از قبیل سیستم خدمات ترافیک شناورها (VTS) سیستم خدمات پایانه کانتینری (TCTS) و سایر سیستم های مورد نیاز برای تسهیل فرآیندهای برنامه ریزی، نظارت و کنترل عملیات وزارت راه و ترابری منابع داخلی سازمان بنادر و کشتیرانی بخش خصوصی

۷- ارتقاء سطح خدمات دریایی از قبیل راهنمایی شناورها یدک کش، علائم کمک ناوبری و خدمات لجستیکی وزارت راه و ترابری منابع داخلی سازمان بنادر و کشتیرانی

۸- ایجاد زمینه های لازم برای احداث محوطه های تعمیر کشتی و کانتینر و انبارهای لازم برای ذخیره سازی انواع مختلف کالا در آن وزارت راه و ترابری منابع داخلی سازمان بنادر و کشتیرانی

۹- مطالعه و اجرای ساختمان تک پنجره و استقرار نمایندگی های فعال تمامی دستگاههای ذیربط در ترانزیت کالا در آن وزارت راه و ترابری بودجه عمومی دولت

۱۰- تهیه اجرای طرح تثبیت شن های روان و پایداری محیط در طول محور ترانزیتی با اولویت مسیر زاهدان، زابل و میلک وزارت نیرو، وزارت جهاد کشاورزی، سازمان حفاظت محیط زیست بودجه عمومی دولت

۱۱- تجهیزات مدرن لازم برای تشخیص محموله های کالا (X RAY) در بندر چابهار و پایانه مرزی میلک وزارت امور اقتصاد و دارایی (گمرک) بودجه عمومی دولت

۱۲- احداث و تجهیز ساختمان گمرک میلک وزارت امور اقتصاد و دارایی (گمرک) بودجه عمومی دولت

۱۳- مطالعه و احداث فرودگاه چابهار وزارت راه و ترابری بودجه عمومی دولت

۱۴- تهیه طرح های اجرایی برای مجتمع های رفاهی خدماتی و تیرپارک برای ارائه خدمات اقامتی رفاهی، بهداشتی درمانی و اوزانس، تعمیرگاهی، سوخت رسانی و اطفای حریق با اولویت نقاط چابهار، نیکشهر، بمپور، کارواندر، خاش، میرآباد، زاهدان، دشتک و میلک وزارت راه و ترابری بودجه عمومی دولت

۱۵- احداث مجتمع های رفاهی، خدماتی و تیرپارک برای ارائه خدمات اقامتی رفاهی، بهداشتی درمانی و اوزانس، تعمیرگاهی سوخت رسانی و اطفای حریق با اولویت نقاط چابهار، نیکشهر، بمپور، کارواندر، خاش، میرآباد، زاهدان، دشتک و میلک بخش خصوصی بخش خصوصی

۱۶- احداث جایگاه مواد سوختی در مجتمع های رفاهی خدماتی در استانهای سیستان و بلوچستان، خراسان جنوبی، خراسان رضوی و خراسان شمالی بخش خصوصی بخش خصوصی

۱۷- تکمیل عملیات اجرایی راه چابهار، نیک شهر و ایرانشهر وزارت راه و ترابری بودجه عمومی دولت

۱۸- بهسازی راه زابل، میلک وزارت راه و ترابری بودجه عمومی دولت

۱۹- اتمام عملیات بهسازی راه ایرانشهر، خاش و زاهدان وزارت راه و ترابری بودجه عمومی دولت

۲۰- احداث پایانه مرزی میلک وزارت راه و ترابری منابع داخلی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

۲۱- احداث باند دوم راه سنگ بست - فریمان تربت جام وزارت راه و ترابری بودجه عمومی دولت

۲۲- بهسازی راه تربت جام، تایباد، دوغارون وزارت راه و ترابری بودجه عمومی دولت

۲۳- بهسازی راه قایق، ابراهیم آباد، تایباد وزارت راه و ترابری بودجه عمومی دولت

۲۴- بهسازی راه تربت حیدریه، خواف، تایباد وزارت راه و ترابری بودجه عمومی دولت

۲۵- تکمیل بهسازی مسیر ترانزیتی مشهد، سرخس وزارت راه و ترابری بودجه عمومی دولت

۲۶- بهسازی راه قایق، حاجی آباد، یزدان وزارت راه و ترابری بودجه عمومی دولت

۲۷- بهسازی راه بیرجند، میل ۷۳ وزارت راه و ترابری بودجه عمومی دولت

۲۸- ایجاد مسیر ترانزیتی بجنورد، پرسه سو وزارت راه و ترابری بودجه عمومی دولت

۲۹- تکمیل مطالعات اجرایی و شروع احداث راه آهن چابهار و اتصال آن به شبکه ریلی کشور وزارت راه و ترابری سرمایه گذاری و تسهیلات خارجی

۳۰- ایجاد زیرساخت های لازم برای توسعه فناوری و ارتباطات در بندر چابهار و شهرهای مسیر و پوشش شبکه تلفن همراه و ثابت در کل مسیر محور ترانزیتی وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات منابع داخلی شرکت مخابرات

۳۱- تجهیز و ارتقاء سطح خدمات ایمنی، اورژانس و اطفای حریق در شهرها و سایر نقاط به گونه ای که هر نقطه از محور حداکثر ۵۰ کیلومتر از نزدیک ترین ایستگاه آتش نشانی و خدمات اورژانس قرار داشته باشد. وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و وزارت کشور بودجه عمومی دولت

۳۲- ارتقاء کیفی ابنیه فنی و علایم راهنما در طول مجوز تا حد استاندارد بین المللی وزارت راه و ترابری بودجه عمومی دولت

به علت کندی در انجام تکمیل حلقه های میانی و کمبود اعتبارات و ... بندر چابهار به تدریج مهمترین مزایای خود را در بخش ترانزیت از دست خواهد داد. زمان بسیار طولانی احداث جاده چابهار به نیکشهر و بی فائده ماندن زحمات کشیده شده در پروژه بواسطه عدم راه اندازی مسیر ارتباطی نیکشهر - ایرانشهر نمونه ای بارز در این میان محسوب می شود.

ناموفق بودن سازمان منطقه آزاد چابهار در جلب موافقت ها و اخذ مجوز های لازم جهت احداث فرودگاه اختصاصی منطقه آزاد چابهار حکایت از پیچیدگی فرآیند تصمیم گیری در خصوص توسعه این منطقه بشمار می رود. بلا تکلیفی پروژه راه آهن چابهار فخرج و البته راه آهن مسیر چابهار - زاهدان نیز که فاقد هر گونه پیشرفت در فرآیند تحقق می باشد، گوشه دیگری از نمادهای عقب ماندگی این منطقه استراتژیک و لجستیک می باشد.

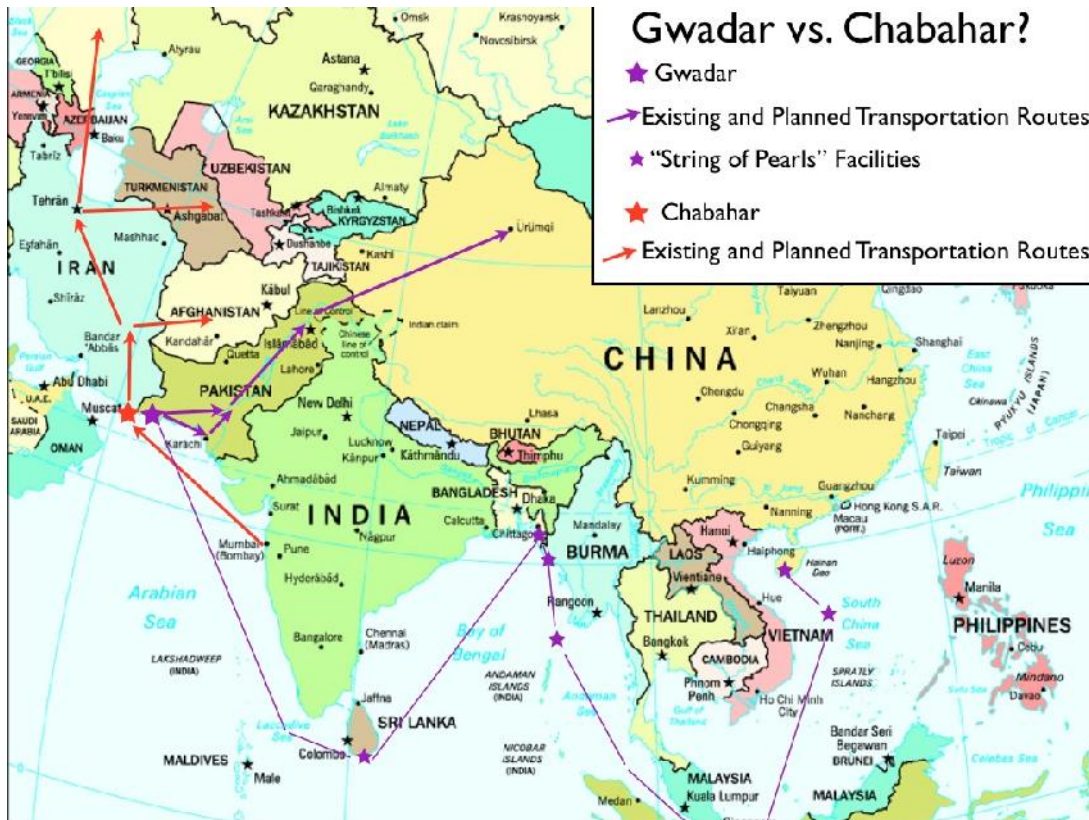
چابهار که زمانی به عنوان یکی از ده مگاپورت آینده جهانی نامیده می شد، اکنون باید افسوس فرصتهای از دست رفته را بخورد. عدم اهتمام دولت مردان در احیاء چابهار به عنوان بندری قدرتمند و متصل به شبکه های کارآمد حمل و نقل در منطقه با عنصر ضعیف قوانین سرمایه گذاری در مناطق آزاد در هم آمیخت تا نوار ناکامی این بندر تکمیل گردد.

مهمترین عامل خارجی تضعیف موقعیت بندر چابهار

الف - توسعه بندر گوادر پاکستان توسط چین

روابط اقتصادی چین و پاکستان در سال های اخیر با توجه به برنامه های اقتصادی دو کشور از رشد قابل توجهی برخوردار شده است. روابط تجاری دو کشور نیز از ابتدای دهه ۱۹۵۰ آغاز گردید. در ژانویه ۱۹۶۳، اولین توافق تجاری میان دو کشور امضا شد. در اکتبر ۱۹۸۲ نیز کمیته همکاری های اقتصادی، تجاری و تکنولوژیک چین و پاکستان ایجاد گردید. حجم صادرات و واردات دو کشور در دهه ۱۹۹۰ به سرعت افزایش یافت، به گونه ای که در

سال ۲۰۰۰ حجم تجارت دو جانبه به ۱۱۶۲ میلیون دلار رسید که رکوردی در تاریخ روابط اقتصادی دو کشور به شمار می آید. از این میزان ۶۷۰ میلیون دلار سهم صادرات چین و ۴۹۲ میلیون دلار نیز سهم صادرات پاکستان می باشد.^{۱۲}



علاوه بر روابط تجاری، دو کشور همکاری قابل توجهی را در طرح های سرمایه گذاری مشترک آغاز کرده اند. این همکاری عمدتاً از سوی چینی ها در پاکستان در حال انجام است که مصداق بارز آن توسعه و تجهیز بندر گوادر، احداث بزرگراه ساحلی مکران، احداث بزرگراه قره قروم و کمک به سیستم ریلی پاکستان است. دولت چین با ۲۰۰ میلیون دلار هزینه در ایجاد و تجهیز سیستم راه آهن پاکستان، تأمین لوکوموتیو مورد نیاز راه آهن این کشور و اتصال راه آهن پاکستان به چین موافقت کرده است.

علاوه بر این پکن ۱۰۰ میلیون دلار نیز برای تجهیز سیستم ارتباطات پاکستان و ۱۲۰ میلیون دلار برای توسعه خطوط لوله نفت این کشور در نظر گرفته است. پکن همچنین ۴۰ میلیون دلار برای توسعه طرح معدن مس ساینداک در بلوچستان و ۲۰۰ میلیون دلار در بخش تلفن همراه پاکستان سرمایه گذاری می کند. این توافقات عمدتاً در سال ۲۰۰۱ بین مقامات چینی و پاکستانی انجام گرفته است. طرح اقتصادی دیگری که از سوی چینی ها و پاکستانی ها به طور مشترک در حال اجرا است، ایجاد بزرگراه ۱۳۰۰ کیلومتری قره قروم می باشد که اسلام آباد را به کاشغر در منتهی الیه شمال غربی چین و مرکز ایالت سین کیانگ مرتبط می سازد. از نظر پاکستان، ایجاد این بزرگراه جدای از مزایای بالای گردشگری، یکی از مهمترین راه های مواصلاتی این کشور با کشورهای آسیای مرکزی است.

ب- توسعه و تجهیز بندر گوادر و بزرگراه ساحلی مکران^{۱۳}:

¹² - Kumar Singh, Bhartndu, "India, China & the Politics of Regionalism", December 30, 2005. in www.ipcs.org.

¹³ Ibid

بندر گوادر در منتهی الیه جنوب غربی پاکستان و در ساحل خلیج گوادر در دریای عمان قرار گرفته است. فاصله این بندر تا، کراچی مرکز ایالت سند ۸۰۰ کیلومتر می باشد. به دلیل شرایط خاص آب و هوایی منطقه که گرم و بیابانی است و فاصله زیاد آن با مراکز سیاسی، اقتصادی و جمعیتی پاکستان و همچنین محدود شدن کلیه فعالیت های اقتصادی و تجاری پاکستان به بندر بزرگ و استراتژیک کراچی، توسعه بندر گوادر در گذشته مورد بی توجهی مقامات پاکستانی قرار گرفته بود. اما از ۱۹۹۵، توسعه این بندر به دلیل برخورداری از سواحل عمیق مورد توجه قرار گرفت. ولی به دلیل فقدان منابع مالی تا سال ۱۹۹۹ این مسأله به تعویق افتاد. از سال ۱۹۹۹ مجدداً توسعه این بندر و این بار در قالب ایجاد بندر آزاد به سبک مناطق آزاد چین در دستور کار قرار گرفت که با رایزنی مقامات پاکستانی، چینی ها علاقمند به همکاری و سرمایه گذاری در این بندر شدند. توافقات اولیه و کلی در این باره در سفر نخست وزیر چین به پاکستان و دیدار وی از منطقه انجام گرفت و نهایتاً در فوریه سال ۲۰۰۲، توافقنامه نهایی مشارکت و سرمایه گذاری چین در توسعه و تجهیز این بندر در جریان سفر یک گروه چینی متشکل از وزیر ارتباطات و مدیرعامل بنادر و کشتیرانی چین به پاکستان به امضای طرفین رسید. مشارکت و سرمایه گذاری چینی ها در دو طرح تعریف شده است. طرح اول، ایجاد منطقه آزاد تجاری و صنعتی گوادر و طرح دوم ایجاد بزرگراه ساحلی مکران است.

عملیات اجرایی منطقه آزاد گوادر از سال ۱۹۹۹ آغاز گردیده و با سرعت بالا در حال پیشرفت است و در حال حاضر نزدیک به ۹۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است و هزینه اجرایی آن تا تکمیل طرح در حدود ۱۱۶۰ میلیون دلار در دو فاز پیش بینی گردیده است. احداث جاده، تغییر شیوه سنتی زندگی مردم محلی، ایجاد نیروگاه برق، تأمین گاز مورد نیاز، اتصال منطقه به شبکه ریلی کشور و ایجاد بندرگاه های مجهز از جمله مهمترین برنامه های دست اجرا بوده است. در فاز اول، سه بندرگاه بزرگ با تجهیزات مورد نیاز به ظرفیت پذیرش کشتی های ۵۰ هزار تنی ایجاد گردید و در حال حاضر کانال های مربوطه به طول ۵ کیلومتر توسط متخصصین چینی لایروبی شده است. این بندرگاه ها هر یک به طول ۲۰۰ متر با ۳۵۰ متر محوطه و ۱۱/۵ متر آبگیری در طول ۳۶ ماه ساخته شده است. هزینه اجرایی این فاز در حدود ۲۵۰ میلیون دلار پیش بینی شده است که ۱۹۸ میلیون دلار آن را چینی ها و مابقی را دولت پاکستان پرداخته اند.

در فاز دوم (هم اکنون در حال اجرا می باشد)، ایجاد ۱۰ بندرگاه با دو پایانه بزرگ نفتی و یک پایانه کانتینری پیش بینی شده است. این تأسیسات قابلیت پذیرش کشتی های با ظرفیت صدهزار تن و تانکرهای نفتی ۲۰۰ هزار تنی را خواهند داشت. اجرای این طرح ها، بندر آزاد گوادر را به یکی از فعال ترین و مهمترین مراکز تجاری و نفتی آسیا تبدیل خواهد کرد. نکته قابل توجه اینکه، سلطان نشین عمان نیز علاقمندی خود را برای مشارکت در این طرح اعلام کرده است و براساس موافقت های به عمل آمده، سلطان عمان ۷ میلیون دلار برای ایجاد و تجهیز نیروگاه برق این بندر کمک خواهد کرد. آمریکا و آلمان نیز از دیگر کشورهای سرمایه گذار در این بندر به شمار می آیند.

طرح دوم، احداث بزرگراه مکران است که از جمله طرح های تکمیلی بندر آزاد گوادر به شمار می رود. این بزرگراه ۸۰۰ کیلومتری در حاشیه ساحل جنوبی پاکستان احداث می شود و بندر گوادر را به بندر کراچی متصل می سازد. اجرای این طرح نیز با کمک چینی ها در چهار فاز و در مدت ۳۶ ماه پیش بینی شده که فاز اول آن به طول ۲۰۰ کیلومتر پایان یافته است.

ج - اهداف چین و پاکستان از تجهیز و توسعه بندر آزاد گوادر:

منطقه آزاد گوادر در حال حاضر به نماد و اوج همکاری های اقتصادی چین و پاکستان تبدیل شده است. توسعه و تجهیز این منطقه برای پاکستان و چین دارای آثار اقتصادی و استراتژیک بسیاری است و دو کشور اهداف کلانی را از اجرا و مشارکت در آن جستجو می کنند^{۱۴}.

¹⁴ - Pan, Esther, "India, China and the United States: A Delicate Balance", February 27. 2006. in www.cfr.org.



اهداف دولت پاکستان :

دولت پاکستان تحت تأثیر عوامل مختلف داخلی و منطقه ای و بین المللی، ایجاد و توسعه گوادر را در دستور کار خود قرار داده است. عوامل داخلی به عقب ماندگی شرق پاکستان و ایالت بلوچستان و نقش ناچیز آن در اقتصاد ملی بر می گردد. عوامل منطقه ای به وضعیت روبه ثبات افغانستان و رقابت سیاسی و نظامی پاکستان با هند مربوط می شود. به لحاظ بین المللی نیز این کشور به دنبال یافتن جایگاه مثبت و مطمئنی در تعاملات اقتصادی جهان و تقویت نیروی دریایی است. بنابراین، اهداف پاکستان را در اجرای این طرح در موارد زیر می توان خلاصه کرد:

دولت پاکستان علاوه بر بهره برداری های سیاسی و اقتصادی از بند گوادر، درصدد استفاده نظامی و امنیتی از این بندر نیز می باشد. یکی از آسیب پذیری های مهم پاکستان در رقابت های امنیتی و دفاعی با هند، عقب ماندگی نیروی دریایی این کشور در مقایسه با هند و استقرار این نیروها در بندر کراچی است. بنابراین دولت پاکستان درصدد است با استقرار بخشی از نیروی دریایی این کشور در گوادر که فاصله زیادی با کشور هند دارد، ضمن اینکه بخشی از این نیروها را این نیرو را از دسترس هند خارج سازد، آن را برای حمایت و پشتیبانی ارتش در جنگ احتمالی با هند آماده و تقویت کند. بنابراین در ساخت و تجهیز این بندر، برخی بهره برداری های نظامی نیز پیش بینی شده است.^{۱۵}

توسعه منطقه ای :

ایجاد منطقه آزاد گوادر عامل مهم گسترش فعالیت های اقتصادی در ایالت عقب مانده بلوچستان است. نتایج عمده این طرح اجرای طرح های زیرساختی حمل و نقل، ارتباطات و ترانزیت کالا می باشد. وجود این فعالیت ها، ضمن ایجاد اشتغال، رشد فرهنگی و سیاسی این ایالت را به همراه می آورد. 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 بهره برداری می باشد.

خارج کردن فعالیت های اقتصادی و تجاری پاکستان از انحصار بندر کراچی:

بندر کراچی در حال حاضر پایتخت اقتصادی پاکستان به شمار می رود و اکثریت فعالیت های اقتصادی، تجاری و صنعتی این کشور در کراچی متمرکز شده است. افزایش فعالیت های تروریستی، افزایش اختلافات مذهبی و سیاسی در این بندر، ساختار اقتصادی این کشور را به لحاظ جذب سرمایه گذاری های خارجی و فعالیت های تجاری منطقه ای دچار آسیب پذیری کرده است. بنابراین انتقال، تغییر و تمرکز برخی از فعالیت های اقتصادی و تجاری در گوادر از آسیب پذیری پاکستان در این زمینه می کاهد.

فراهم کردن زمینه های ترانزیت کالا به افغانستان و آسیای مرکزی :

¹⁵ - Gulshan Sachdeva, "India's Attitude Towards China's Growing Influence in Central Asia", China and Furasia Forum Quarterly, Volume 4, No.3 (2006).

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 بی بدیل و ارزشمندی را برای پاکستان جهت فراهم کردن زمینه های ترانزیت کالا از و 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 جاده ای این منطقه به مرزهای افغانستان است

ارتباطات گسترده تر 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 زمینه های ارتباطات تجاری و اقتصادی گسترده تر با منطقه حساس و مهم خلیج فارس است. به اعتقاد رهبران این کشور، پاکستان با وجود مجاورت با خلیج فارس، نتوانسته است از فرصت مشارکت مستقیم در صنایع نفت و گاز و یا حداقل پشتیبانی این صنایع در بازار جهانی انرژی و در نتیجه کسب درآمدهای لازم بهره برداری نماید. با این حال، شرایط کنونی با وجود منابع عظیم نفت گاز آسیای مرکزی و انتقال آن به بازارهای جهانی از یک طرف و طرح های ملی و منطقه ای توسعه صنعت انرژی در خلیج فارس و تقویت پتانسیل های صنعتی، تجاری و خدماتی کشورهای منطقه از طرف دیگر، بهترین شرایط برای توسعه و تعمیق تعاملات اقتصادی و تجاری با منطقه است. توسعه و تجهیز بندر گوادر به عنوان یک منطقه واسط تجاری بین کشورهای خلیج فارس و کشورهای آسیای جنوب شرقی به ویژه چین و همچنین آسیای مرکزی به عنوان یک پایانه نفتی برای تجارت نفت خلیج فارس و آسیای مرکزی به بازارهای جهانی در این زمینه بسیار قابل توجه است. در این راستا، اسلام آباد تلاش دارد کشورهای عربی را تشویق به فعالیت و سرمایه گذاری در این طرح کند و تاکنون سلطان نشین عمان آمادگی خود را اعلام کرده است.

توسعه روابط تجاری و اقتصادی با ایران:

یکی دیگر از اهداف مقامات پاکستان از تجهیز و توسعه بندر گوادر، گسترش روابط تجاری و اقتصادی با ایران است. تجارت غیر نفتی ایران و پاکستان به دلیل شرایط نامساعد جغرافیایی و در نتیجه فقدان راه های مواصلاتی خشکی میان دو کشور از کمیت و کیفیت قابل توجهی برخوردار نیست، این در حالی است که دو کشور عضو سازمان منطقه ای اکو می باشند. با این حال، با وجود منطقه آزاد چابهار در کنار مرزهای پاکستان، ایجاد منطقه آزاد گوادر می تواند در توسعه و نوع روابط تجاری دو کشور موثر باشد. علاوه بر این نگاه بلند مدت پاکستانی ها به متغیر ایران، فراهم شدن زمینه های ارتباط خشکی این کشور با اروپا و بهره برداری از کریدور شمال - جنوب می باشد.

اهداف جزئی فوق همگی در قالب تلاش مقامات پاکستان برای هدف کلی ارتقای منزلت این کشور در اقتصاد و تجارت جهانی قابل تحلیل و ارزیابی است. انتخاب چین، قدرت اقتصادی در حال ظهور، به عنوان شریک سرمایه گذار در این طرح اثبات کننده این مهم می باشد.

اهداف چین از توسعه حضور خود در بندر گوادر:

دولت چین نیز به حضور خود در پاکستان در یک بعد کلان و مشارکت در منطقه آزاد گوادر به عنوان یک طرح استراتژیک نگاه می کند و آن را در راستای منافع ملی، منطقه ای و بین المللی خود تعریف می نماید. عمده ترین اهداف چین را می توان در موارد زیر خلاصه نمود:

اتصال مناطق غربی چین به بازارهای جهانی :

مهمترین هدف چینی ها در بعد ملی، فراهم کردن زمینه اتصال و ارتباط مناطق غربی چین به بازارهای جهانی است. این مهم ناشی از در اولویت قرار گرفتن مناطق غربی چین در فرآیند توسعه اقتصادی این کشور می باشد چرا که این مناطق عمدتاً مسلمان نشین می باشند 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 پایین تری برخوردار بوده اند. با توجه به برنامه های اقتصادی چین در این منطقه، اتصال این منطقه به بازارهای جهانی از اولویت برخوردار می باشد. این مهم از طریق بزرگراه قره قروم که مرکز ایالت سین کیانگ چین را به اسلام آباد متصل می سازد و سپس ادامه آن تا بندر گوادر، در حال پیگیری است. علاوه بر این مشارکت چینی ها در توسعه و تجهیز سیستم ریلی پاکستان نیز در این راستا قابل ارزیابی است.

ایجاد مرکزی تجاری - اقتصادی اختصاصی در منطقه خلیج فارس :

دولت چین در راستای بازاریابی، توسعه مراکز فروش تولیدات داخلی و در چارچوب کلی تر بسط قدرت اقتصادی در نقاط استراتژیک جهان، در صد ایجاد تأسیسات و نهادهای اقتصادی و تجاری است. از جمله مناطق مورد نظر چینی ها خلیج فارس و کشورهای پاکستان و افغانستان است. بدون تردید منطقه آزاد گوادر نقش موثری در حضور اقتصادی و تجاری چین در منطقه خلیج فارس دارا می باشد و پیش بینی می شود که این بندر به سکوی صادرات کالاهای چینی در منطقه تبدیل شود. علاقه چینی ها به مشارکت در این طرح عمدتاً ناشی از نداشتن دست برتر در بازارهایی همچون دوی،

عربستان و ایران است. جدای از بازاریابی، متمرکز شدن شرکت ها و موسسات فنی و صنعتی چین در گوادر، امکان مشارکت آنها را در طرح های نفت و گاز منطقه، تسهیل می کند. با توجه به مطالب بالا، چینی ها تلاش دارند با به کارگیری تجربه موفق آزاد شهرهای خود، بندر گوادر را نیز به عنوان یک مرکز اقتصادی پاکستانی چینی تجهیز کنند.

بهره برداری نظامی:

یکی از اهداف مهم و در عین حال ناگفته چینی ها از مشارکت در بندر آزاد گوادر، احتمالاً فراهم کردن زمینه های حضور نظامی خود در دهانه منطقه حساس و استراتژیک خلیج فارس است. به نظر می رسد از عوامل تمایل چینی ها برای مشارکت در این طرح، تعهد پاکستانی ها به فراهم کردن زمینه های بهره برداری نظامی چین از طریق ایجاد پایگاه نظامی و استفاده از امکانات دریایی و ساحلی بندر است. این مهم با توجه به نیت نظامی مقامات اسلام آباد، با مشکل چندانی مواجه نشده است. در ایجاد چنین شرایطی، بدون تردید حضور نظامی آمریکا و حمله این کشور به افغانستان و احساس ناامنی از سوی چینی ها موثر می باشد. تنها مشکل و مانع در این زمینه، مخالفت ایالات متحده آمریکا است. مقامات آمریکایی چندان به اهداف اقتصادی دو کشور در بندر گوادر حساس نیستند و حتی به گونه ای از آن حمایت می کنند. اما نسبت به ایجاد پایگاه نظامی حساس می باشند و خواهان عدم پیگیری این طرح هستند.

علاوه بر موارد فوق، حضور اقتصادی چین در پاکستان را باید در قالب اهداف کلان و بلند مدت این کشور ارزیابی کرد. مقامات پکن بدون تردید تداوم رشد اقتصادی و فرآیند صنعتی شدن خود را در قالب استراتژی برونگرایی و گسترش فعالیت های اقتصادی و تجاری فراتر از مرزهای خود جستجو می کنند. این مهم در نگاه اول به صورت ایجاد همکاری های اقتصادی ریشه دار و نهادینه شده با کشورهای مهم تبلور می یابد.

استراتژی نوین سیاست خارجی هند^{۱۶}

سران هند هرگز از دکترین سیاست خارجی سخنی به میان نیاوردند؛ با وجود این، برای ارتقای موقعیت منطقه ای و بین المللی هند و افزایش قدرت آن به شدت تلاش کرده اند. هند اقدامات هماهنگی را به منظور شکل دهی به محیط فوری امنیتی خود انجام داده است که از مهمترین آنها می توان به جستجوی راه حل همزیستی مسالمت آمیز با چین و پاکستان (به عنوان دو رقیب منطقه ای) و توجه ویژه به "خارج نزدیک" خود که قسمت هایی از آفریقا، خلیج فارس، جنوب شرق و مرکز آسیا و نیز اقیانوس هند را در برمی گیرد، اشاره کرد؛ در عین حال این کشور روابط خود با قدرت های بزرگ موجود به ویژه با ایالات متحده را گسترش داده است.

هند در وضعیتی قدم به عرصه جهانی می گذارد که به عنوان اولین دموکراسی بزرگ با اقتصادی قدرتمند، فرهنگی چند گانه و از نظر مذهبی متنوع، در خارج از جغرافیای غرب واقع شده است. اگر هند بتواند رشد خود را تداوم بخشد، قادر خواهد بود به عنوان عضوی مهم در "غرب سیاسی" محسوب شود و نقشی کلیدی در تعاملات سیاسی در دهه های آینده ایفا کند.

استراتژی کلان هند، جهان را به سه دایره متحدالمرکز تقسیم می کند. اولین دایره، همسایگان نزدیک هند را در بر می گیرد. در محیط این دایره، هند در پی کسب موقعیت هژمونی است تا به واسطه آن بتواند با حضور قدرت های دیگر در این منطقه مقابله کند (هژمون منطقه ای). دایره دوم، منطقه وسیع تری از همسایگان هند را در برمی گیرد که محیط آن را آسیا و حاشیه اقیانوس هند تشکیل می دهد. در این محیط، هند در پی ایجاد موازنه در مقابل سایر قدرت ها و ممانعت از تضييع منافع خویش توسط آنها می باشد. در دایره سوم که در واقع کل جهان را در برمی گیرد، تلاش هند در جهت کسب جایگاه قدرت بزرگ و ایفای نقش کلیدی در صلح و امنیت بین المللی است.

[1] - Mahan, Raja, "India's New Foreign Policy Strategy", in www.ceip.org.¹⁶



انستیتو مطالعات و تحلیل های دفاعی هند با اشاره به تصمیم این کشور برای ایفای نقش بیشتر در افغانستان پس از پایان حضور نظامیان خارجی در این کشور، بر اهمیت راهبرد دهلی نو مبنی بر همگرایی با تهران در این زمینه تاکید کرد. پایگاه اطلاع رسانی 'اوراسیا ریویو' به نقل از گزارش این موسسه هندی نوشت: با نزدیک تر شدن زمان خروج نظامیان خارجی از افغانستان، دهلی نو مصمم است، نقش بیشتری در این کشور جنگ زده ایفا کند. در ادامه این گزارش آمده است: ثبات و توسعه دو محور اصلی سیاست هند در قبال افغانستان است که گرایش این کشور به تروریسم و خطرآفرینی امنیتی برای همسایگان را از بین می برد. افزون بر این، دهلی نو منافع ژئوپلیتیک دیگری هم در افغانستان دارد که می تواند از طریق ایران راه ارتباطی مهمی به آسیای میانه فراهم کند. از این رو، هدف هند از سرمایه گذاری در افغانستان، ارائه حمایت های حیاتی در عرصه توسعه و اثبات حسن نیتی است که به واسطه آن بتواند ابزاری سیاسی برای افزایش امکان حضور پایدار خود در این کشور به دست آورد. هند وعده دو میلیارد دلار کمک به افغانستان داده و اجرای پروژه های توسعه ای به ارزش ۱۰۰ میلیون دلار در تمامی ولایات این کشور نیز یکی از مجموعه طرح های مورد نظر دیگر دهلی نو است.^{۱۷}

انستیتو مطالعات و تحلیل های دفاعی هند همچنین ادامه داده است: در این چارچوب، اگر دهلی نو خواستار تضمین تعامل درازمدت خود با افغانستان است، باید به تقویت روابط خود با تهران بپردازد و حضور پایدار در این کشور، همکاری جمهوری اسلامی را برای استفاده هند از راه ارتباطی چابهار می طلبد.

هرچند اخیرا اسلام آباد با انتقال ۱۰۰ هزار تن گندم از هند به افغانستان از طریق بندر کراچی موافقت کرد، اما نکته این است که اسلام آباد اصولا تمایلی به موافقت با استفاده دهلی نو از خاک پاکستان برای انتقال زمینی محموله هایش را ندارد.

¹⁷ - "India as a Global Power?", Deutsche Bank Research, December 16, 2006.

این موسسه همچنین نوشته است: ایران برای همکاری با سرمایه گذاری ۱۰۰ میلیون دلاری هند از راه چابهار، موافقت کرده و اکنون این بحث مطرح است که دهلی نو با ساخت جاده و راه های مواصلاتی، بدهی های نفتی اش را به تهران بپردازد و افزون بر این، با وجود فشارهای آمریکا، سرمایه گذاری هند در بندر چابهار به عنوان یک مسیر ارتباطی جایگزین به آسیای میانه، در زمره منافع راهبردی این کشور است.

استفاده از پتانسیل هند برای توسعه بندر چابهار:

چین و هند هر دو از شرکای اقتصادی بزرگ ایران در منطقه آسیا هستند که با یکدیگر نیز علی رغم داشتن مراودات اقتصادی گسترده، درگیر رقابتی سخت در محیط امنیتی-سیاسی اقیانوس هند هستند. کشور هندوستان در سایه نیروی دریایی قوی خود و همچنین روابط روبه گسترش با آمریکا، اقیانوس هند را یک **اقیانوس هندی** می بیند و تحرکات رقابتی منطقه ای خود مانند چین و پاکستان را با دقت و نگرانی دنبال می کند.

که در شرایط کنونی رقابت ها بر سر تسلط بر حوزه اقیانوس هند در حال شدت گرفتن است و همین امر در سال های آینده احتمالا موجبات تحولاتی در منطقه خواهد شد که الزاما همه آنها بومی نخواهند بود و به نوعی رقابت قدرت های خارجی را به نمایش خواهند گذاشت. از این رو خیلی دور از ذهن نمی تواند باشد که گفته شود حوزه اقیانوس هند با محوریت شبه قاره هند و به ویژه کشور هندوستان باعث شکل گیری قطب بندی های جدیدی در سطح منطقه ای و با قابلیت سرایت به سطح بین المللی گردد. البته هنوز زود است که گفته شود شکل نهایی قطب بندی های احتمالی جدید چگونه خواهد بود ولی به صورت مقدماتی می توان تصور کرد که کشورهای منطقه و کشورهای بزرگ هماهنگ در یک قطب بندی قدرت قرار گیرند و به عبارت دیگر برخی از کشورهای منطقه با برخی از کشورهای خارج از منطقه پیوند بخورند و شاهد جابجایی در شکل سنتی پیوندها در آینده باشیم.

احتمال قوی در این خصوص آن است که هندوستان در چرخشی تقریبا بی سابقه با آمریکا پیوند خورد و پاکستان رقیب منطقه ای هند با چین پیوند قوی تری بیابد. سایر کشورهای منطقه دیر یا زود به یکی از طرف نزدیکتر خواهند شد و اگر چنین برداشتی درست باشد، می توان گفت که نوعی قطب بندی قدرت جهانی، در حال شکل گیری است که با وضعیت سابق تفاوت هایی خواهد داشت. گرچه نمی توان گفت که در کوتاه مدت چالش عمده ای در سطح قطب بندی قدرت دوران پس از جنگ سرد به وجود بیاورد، منتها ممکن است در بلند مدت به چنین نتایجی منتهی گردد. البته روشن است که هر نوع قطب بندی جدیدی که قابل تصور باشد بر بستری واقعی از تحولات منطقه ای قرار خواهد داشت.

آمریکا و اروپا در حال باز کردن فضا برای هندوستان برای ایفای نقش در حوزه اقیانوس هند هستند. از آن جایی که هندوستان در دوره جدید جهت گیری هایش، انتظار دارد که نه تنها به عنوان یک قدرت مهم منطقه ای به رسمیت شناخته شود، بلکه به عضویت دائم شورای امنیت سازمان ملل متحد در صورت افزایش اعضای آن در بیاید، تلاش می کند از فرصت مساعد پیش آمده نهایت استفاده را ببرد. به همین دلیل است که به نظر می رسد هندوستان به تدریج به این باور دست می یابد که تبدیل به قدرت مهم و تاثیر گذاری شده است و فراتر از رقابت با پاکستان قرار دارد، بنابراین نیازی به رقابت با پاکستان در سطح گذشته احساس نمی کند و در یک محاسبه دقیق تر احساس پیروزی می کند. این در حالی است که پاکستان هم چنان نیازمند حفظ رقابت با هند و حتی افزایش آن است. منتها از آنجا که این هدف دیگر از طرف متحدان سابق غربی قابل حصول نیست و مناسبات رو به گسترش هند و آمریکا جایگاه پاکستان را نزد آمریکایی کاهش داده است، پاکستان مجبور است به طرف چین گرایش بیشتری بیابد. در واقع همین گونه واقعیت ها هستند که به احتمال زیاد شکل قطب بندی های جدید را مشخص خواهند کرد.

توسعه بندر گوادر پاکستان توسط چین باعث گردیده است تا هند که خود را برای پرکردن جای ناتو در افغانستان آماده می کند و به دنبال حضوری پر رنگ در آسیای مرکزی است، احساس خطر کرده و نگران به خطر افتادن موازنه قدرت خود با چین در شمال اقیانوس هند گردد.

هر دو قدرت چین و هند درصدد هستند تا به گونه ای نامحسوس حضور نظامی خود را در دهانه ورودی خلیج فارس تقویت کنند. با حضور چین در بندر گوادر پاکستان، هند چاره ای به جز استفاده از بندر چابهار ندارد. بنابراین این ایران می تواند با استفاده از سرمایه های هندی عقب ماندگی چابهار را نسبت به گوادر جبران کرده و با وابسته کردن مسیرهای دسترسی هند به آسیای مرکزی به خاک ایران و تأمین انرژی هند بتواند با هزینه هندی، به تقویت نقش خود ر آسیای مرکزی و افغانستان بپردازد. از طرف دیگر این همکاریها با هند سبب می شود تا حضور نیروی دریایی ایران در شمال اقیانوس هند در چابوچ نگاه همکاری جویانه با هند تفسیر گردد و ضمنا ایران بتواند بخشی از نیازهای روبه رشد تکنولوژیک نیروی دریایی روبه رشد خود را از طریق هندوستان تأمین کند

تلاقی منافع ملی ایران، هند و افغانستان در چابهار^{۱۸}

سیاست خارجی عمل‌گرایانه و ضرورت توسعه اقتصادی، مواضع سه کشور افغانستان، هند و ایران را به یکدیگر نزدیک کرده است. افغانستان به یک بندر جهت دسترسی به آبهای آزاد و نفت برای مصرف داخل نیاز دارد. ایران نیز به بازارهای جدید برای نفت خود و همچنین گسترش حوزه نفوذ خود در مرزهای شرقی. هند می‌خواهد برای کالاهای خود در آسیای میانه بازار پیدا کند و نفت مورد نیاز خود را نیز به راحتی تأمین کند و در منطقه اقیانوس هند با قدرت روبه رشد چین موازنه برقرار کند. وابستگی‌های سه کشور به یکدیگر برای تأمین نیازهای شان نکته‌ای نیست که بتوان آن را به سادگی نادیده گرفت.

روزنامه آسیا تایمز در مقاله‌ای با اشاره به دیدار مقامات کشورهای افغانستان، ایران و هند در حاشیه شانزدهمین نشست سران جنبش غیرمتعهدها در تهران به موضوع ایجاد تأسیسات و تسهیلات جهت تجارت با افغانستان در بندر چابهار که در این دیدار درباره آن بحث و گفت‌وگو شد، پرداخته است. نویسنده مقاله با مهم خواندن دیدار مقامات ارشد سه کشور خاطرنشان می‌کند که "مسائل اقتصادی عمده ترین دستور گفت‌وگوها را به خود اختصاص خواهند داد. در عین حال مسایل مهم سیاسی نیز در دستور مذاکرات در اولویت برخوردار خواهند بود."

در ادامه این مقاله آمده است: "موقعیت جغرافیایی این سه کشور، عمده‌ترین عامل در تجارت سه جانبه محسوب می‌شود. در ماه می سال جاری میلادی، انور الحق احدی، وزیر تجارت و صنایع افغانستان و ابوالفضل زهروند، سفیر ایران در کابل موافقت‌نامه‌ای برای گسترش مناسبات بازرگانی بین دو کشور امضاء کردند. مهم‌ترین موضوع مورد توجه دو طرف در این موافقت‌نامه، بندر چابهار در جنوب شرق ایران بود. پنجاه هکتار از زمین‌های مجاور این بندر و محوطه خود بندرگاه برای ایجاد تأسیسات و تسهیلات بسیار بزرگی برای تجارت با افغانستان اختصاص یافته است."

در این نشست حیدر، معاون وزیر خارجه افغانستان، سیدعباس عراقچی، معاون آسیا و اقیانوسیه وزارت خارجه ایران، و ماتای، قائم مقام وزیر خارجه هند شرکت داشتند.

آسیا تایمز می‌افزاید: "در خلال ۱۰ سال گذشته دولت هند برای توسعه بندر چابهار با دولت ایران همکاری کرده است تا زمینه برای پهلو گرفتن کشتی‌های هندی در این بندر برای تخلیه محموله‌های خود به مقصد افغانستان و بازارهای آسیای میانه آماده شود. بندر چابهار سبب خواهد شد تا هند برای تجارت سودآور با کشورهای آسیای میانه دیگر نیازی به حمل کالاهای خود به بازارهای این منطقه از طریق خاک پاکستان نداشته باشد. ایران، هند و افغانستان در سال ۲۰۰۳ میلادی نخستین موافقت‌نامه خود را درباره توسعه بندر چابهار امضاء کردند. براساس این موافقت‌نامه، قرار شد که ایران جاده چابهار تا مرز افغانستان را بسازد و دولت هند نیز این جاده را از مرز افغانستان تا زرنج - دل‌آرام که کنار بزرگراه قندهار - هرات واقع است ادامه دهد. به این ترتیب، بندر چابهار به کابل و نقاط شمالی افغانستان پیوند خواهد خورد. این جاده‌ها هم اکنون آماده شده‌اند و بندر چابهار نیز برای تبدیل شدن به کانون اصلی ترانزیت کالاهای هندی به مقصد افغانستان و کشورهای آسیای میانه از آمادگی لازم برخوردار است."

بندر چابهار یک بندر مهم در حاشیه آب‌های گرم اقیانوس هند و دریای عمان است و به همین علت قادر است در تمامی طول سال امکان انتقال کالا به آسیای میانه را فراهم آورد. دولت ایران در سال ۱۹۹۱ میلادی چابهار را منطقه ویژه اقتصادی اعلام کرد تا امکان سرمایه‌گذاری خارجی به ویژه از سوی کشورهای جنوب شرق آسیا در این شهر بندری فراهم کند. ۱۰ سال پیش هندی‌ها علاقمندی خود را برای سرمایه‌گذاری در چابهار اعلام کردند و اکنون حضور هندی‌ها در این بندر از دیگران چشمگیرتر است. دولت ایران امیدوار است با امضا موافقت‌نامه جدیدی با دولت هند امکان سرمایه‌گذاری‌های بیش‌تر با آن کشور در چابهار را فراهم آورد."

افزون بر یک بزرگراه عمده که چابهار را به بزرگراه قندهار - هرات متصل می‌کند، دو طرح ریلی نیز در دست اجرا قرار دارند. نخستین خط آهن که هندی‌ها ساخت آن را برعهده دارند بندر چابهار را به منطقه حاجی گک که ارزش ذخایر معدنی آن بین یک تا سه هزار میلیارد دلار برآورد شده است، متصل خواهد کرد. خط دوم که ایرانی‌ها سرگرم ساخت آن هستند، شهر هرات را به مشهد ایران متصل و از آن جا به سمت ترکیه ادامه خواهد یافت. ساخت این خط آهن حدود ۱۰ سال طول خواهد کشید."

در ادامه این مقاله آمده است: "نیمی از نفت مورد نیاز افغانستان از سوی ایران تأمین می‌شود. تأمین نفت مورد نیاز افغانستان از منابع دیگر مقرون به صرفه نخواهند بود. ایران از جمله بزرگ‌ترین کشورهای تولیدکننده نفت در جهان است و ۹۳۶ کیلومتر مرز مشترک با افغانستان دارد. با وجود اشغال

¹⁸ Asia times august 2012

افغانستان توسط امریکا این کشور نتوانسته است میزان وابستگی نفت افغانستان به ایران را کاهش دهد. افغانستان کشوری است که به دریا دسترسی ندارد و برای تجارت با جهان خارج به همسایگان خود وابسته است."

مقاله مذکور می‌افزاید: "دولت پاکستان مسیر تدارکاتی ناتو به افغانستان را مسدود کرده است و انتقال ساز و برگ نظامی به افغانستان از سوی ناتو از طریق آسیای میانه نیز با مشکلاتی روبه‌رو شده است و دولت‌های این منطقه با زیرکی هزینه اجاره پایگاه‌ها و انتقال محموله‌ها از خاک خود به سمت افغانستان را با چانه‌زنی افزایش داده‌اند. وادار کردن حامد کرزی به پیوستن به جمع کشورهای تحریم‌کننده ایران ناممکن بوده است، چون این کار برای افغانستان که همواره در معرض بحران قرار دارد اقدامی مخاطره‌آمیز است و به تشدید مشکلات ناشی از اشغال این کشور خواهد انجامید."

مقاله مذکور در ادامه درباره نگاه هند به رابطه با ایران و افغانستان و کشورهای منطقه می‌افزاید: "دولت امریکا برای وادار کردن دولت هند به کاستن از میزان واردات نفت از ایران فشارهای شدیدی را بر دهلی‌نو وارد آورده است. هند بین ۱۰ تا ۱۵ درصد نفت مورد نیاز خود را از ایران وارد می‌کند که در مقایسه با پنج سال پیش کاهش چشمگیری یافته است. دولت هند در خلال دو دهه گذشته تلاش کرده است روابط خود را با امریکا گسترش دهد و برای تحقق این هدف حاضر شده است بهای سنگینی بپردازد

رای دادن به زبان ایران در شورای حکام آژانس بین‌المللی انرژی اتمی در سال ۲۰۰۵ و ۲۰۰۹ میلادی). دولت هند برای دستیابی به توافق در زمینه همکاری‌های هسته‌یی صلح‌آمیز با امریکا ناگزیر شد تا در نشست‌های آژانس به زبان ایران رأی دهد."

با وجود این، هند هم‌چنان یکی از شرکای عمده تجاری ایران و از همسایگان نزدیک این کشور است. هند برای پرداخت بهای نفت خریداری شده از ایران و دور زدن تحریم‌های شدید امریکا علیه ایران روش زیرکانه‌ای ابداع کرده و ۴۵ درصد بهای نفت وارداتی از ایران را به روپیه پرداخت می‌کند و همین اقدام به گسترش صادرات هند به ایران کمک کرده است. فرصت پدید آمده در چابهار هند را بر سر دوراهی قرار داده است و دهلی‌نو نمی‌داند که آیا باید برای دستیابی به بازارهای آسیای میانه در چابهار سرمایه‌گذاری کند یا این‌که برای خشنود کردن امریکا به ایران بی‌اعتنایی نشان دهد؟

این مقاله می‌افزاید: "افغانستان هم‌چنان در اشغال امریکا قرار دارد. هند خواستار بهبود روابط با امریکاست. ایران و امریکا با یکدیگر دشمنی دارند. با وجود این، افغانستان و هند که هریک رابطه‌ای متفاوت با امریکا دارند به این نتیجه رسیده‌اند که موقعیت جغرافیایی آن‌ها سرنوشت‌شان را به یکدیگر گره زده است. سیاست خارجی عمل‌گرایانه و ضرورت توسعه اقتصادی، مواضع این سه کشور را به یکدیگر نزدیک کرده است.

این تحولات برای پاکستان و امریکا ناخوشایند است. امریکا از آن ناخرسند است که قدرت‌های منطقه‌ای حاضر نیستند به تحریم‌های اقتصادی و سیاسی ایران مبادرت کنند که شانزدهمین کنفرانس سران جنبش غیرمتعهدها با عضویت دو سوم اعضای سازمان ملل متحد در تهران پایتخت این کشور برگزار می‌شود و موجبات سرخوردگی شدید امریکا را فراهم آورده است .

مقامات امریکایی می‌دانند که نمی‌توانند از شکل‌گیری این همگرایی سه جانبه جلوگیری کنند. امریکا نمی‌تواند تمامی نیازهای افغانستان را از طریق حمل و نقل هوایی تأمین کند. واشنگتن در عین حال نتوانسته است وابستگی هند به نفت ایران را از میان بردارد هرچند از عربستان خواسته است و عربستان نیز قول داده است که نفت مورد نیاز هند را تأمین کند .

نویسنده مقاله درباره نگاه پاکستان به همکاری سه جانبه ایران، هند و افغانستان می‌افزاید: "متأسفانه منافع پاکستان نیز از شکل‌گیری این جرگه جدید به خطر افتاده است. پاکستان در رقابت با طرح دولت ایران برای گسترش بندر چابهار، بندر گوادر را با کمک چینی‌ها توسعه داده است. اما روابط کابل و اسلام‌آباد به علت نگرانی حامد کرزی از حمایت دوباره پاکستان از طالبان به عنوان ابزاری برای پیشبرد سیاست‌های خود در افغانستان تیره شده است.



نتیجه گیری:

پژوهش حاضر سعی کرده است تا مدل مفهومی مبتنی بر نیازهای استراتژیک ایران و نیروی دریایی راهبردی برای تداوم و گسترش همکاریهای اقتصادی و نظامی دو کشور هند و ایران ارائه کند تا از این طریق بتواند امکان شکل گیری یک اتحاد را در منطقه بین ایران و هند و افغانستان بررسی کند. این اتحاد برای هر سه بازی با حاصل جمع مثبت است و حلقه اتصال منافع ملی هر سه کشور نیز بندر چابهار می باشد. برنامه بلند مدت چین برای حضور نظامی در دهانه ورودی به دریای عمان و شمال اقیانوس هند و همچنین روابط استراتژیک و روبه گسترش با پاکستان و توسعه بندر گوادر توسط چین و با کمک سرمایه های چینی باعث نگرانی بسیاری از کشورها از جمله هند می باشد. کشور هند با توجه به اینکه اقیانوس هند را یک "اقیانوس هندی" می داند و هرگونه تحرک چین و پاکستان را با نگرانی دنبال می کند و در صدد موازنه چند وجهی با چین می باشد. در اینجا بندر چابهار نه به عنوان یک گزینه بلکه تنها اهرم هند برای بازگرداندن موازنه با چین و پاکستان به نفع خود می باشد.

توسعه زیر ساختهای مختلف اقتصادی و نظامی بندر چابهار و دسترسی به تکنولوژی روز نظامی و همچنین سرمایه های خارجی برای جبران عقب ماندگی های گذشته شرط لازم برای حضور نیروی دریایی راهبردی در اقیانوس هند می باشد که با توجه به تحریمها تامین آن بسیار مشکل می باشد. نیاز هند به بندر چابهار این فرصت را در اختیار ایران قرا می دهد تا با کمک سرمایه های هندی، پروژه های عقب مانده در چابهار را تکمیل کند و همچنین در سایه همکاری اقتصادی و تکنولوژیک با هند، بخشی از نیاز تکنولوژیک نیروی دریایی راهبردی را نیز از طریق نیروی دریایی پر قدرت هند تامین کند و همچنین بتواند از گردونه رقابت با بندر گوادر پاکستان بیرون نماند.

منابع فارسی:

- ۱- سایت منطقه آزاد چابهار chabahar.org
- ۲- احمدی پور، زهرا، (ژئوپلیتیک جدید ایران بعد از جنگ سرد)، پژوهشهای جغرافیایی، شماره ۳۹، اسفند ۱۳۷۹.
- ۳- "تبدیل چابهار به قطب چهارم اقتصادی ایران"، مجله بندر و دریا، سال ۲۲، شماره ۱۴۵، مهر ۸۶ -
- ۴- شهابی، سهراب، (۱۳۸۶) "چالشهای فراروی مناطق آزاد تجاری-صنعتی" مناطق آزاد، شماره ۱۳۰، اردیبهشت-
- ۵- احمدی امیر هوشنگ، دکتر و (۱۳۷۸) "مناطق آزاد"
- ۶- کیامهر، غلامرضا (۱۳۸۱) "مناطق آزاد ایران به حمایت همه جانبه نیاز دارند" مناطق آزاد، شماره ۱۳۱، خرداد، ص ۱۲-۱۵
- ۷- طرح توسعه بندر شهید بهشتی"، مهندسان مشاور خاک بافت
- ۸- مطالعات طرح توسعه بندر شهید بهشتی"، سازمان بنادر و دریانوردی - شرکت رویال هاسکونینگ
- ۹- علیرضا سلطانی، "توسعه بندر آزاد گوادر: همکاری چینی- پاکستانی و تاثیر آن بر ایران" (۱۳۸۱)، گزارش راهبردی CSR
- ۱۰- قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری-صنعتی جمهوری اسلامی ایران مصوب مجلس شورای اسلامی

منابع انگلیسی:

- [1] - Mahan, Raja, "India's New Foreign Policy Strategy", in www.ceip.org.
- [2] - "India: The New Star for Asia", Jun 21. 2006. in. www.cfr.org
- [3] - www.pakistanmis.net 2006/06/01.
- [4] - "India as a Global Power?", Deutsche Bank Research, December 16, 2006.
- [5] - J. Tellis, Ashley, "The US - India Global Partnership: How Significant for American Interests?", in www.carnegieendowment.org 2006/06/28.
- [6] - Mahan Raja, "India and the Balance of Power", July 12. 2006.
- [7] - Carter, Ashton, "America's New Strategic Partner?", July / Aug 2006. in www.cfr.org
- [10] - "The Paths Ahead: Missile Defense in Asia", in www.CSIS.org
- [11] - Pan, Esther, "The US - India Nuclear Deal", February 24. 2006. in www.cfr.org
- [12] - Pan, Esther "Making Friends with India", June 7, 2006. in www.cfr.org
- [13] - Kumar Singh, Bhartndu, "India, China & the Politics of Regionalism", December 30, 2005. in www.ipcs.org.