

## تحلیلی بر وضعیت و ظرفیت بندر چابهار در مقایسه با بندر گوادر جهت تبدیل شدن به دروازه‌ی شاهراه اقتصادی آسیای میانه و اروپای شرقی

دکتر منصور کیانی مقدم<sup>۱</sup>، حمیدرضا تهمک<sup>۲</sup>، سبحان ایرانشاهی<sup>۲</sup>

<sup>۱</sup>استادیار دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار

<sup>۲</sup>دانشجوی کارشناسی ارشد بندر و کشتیرانی، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار

### چکیده

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 میانه و افغانستان به بازارهای خلیج فارس، شرق آفریقا و دیگر نقاط جهان مطرح است. دو بندر گوادر در پاکستان و چابهار در ایران با داشتن موقعیت استراتژیک و مهم، قابلیت تبدیل شدن به دروازه شاهراه اقتصادی آسیای میانه (کریدور تجاری شمال-جنوب) را دارند. بندر کراچی و بندرعباس به عنوان رقبای این دو بندر مطرح هستند، که بندر کراچی با تراکم نیروهای نظامی و بندرعباس بدلیل بسته شدن احتمالی تنگه هرمز توسط ایران، همیشه در معرض خطر هستند. عواملی چون کشته شدن مهندسان چینی (که کار پروژه توسعه بندر گوادر را انجام می‌دادند)، وجود حملات تروریستی مرگبار، ناامنی بلوچستان پاکستان و ناامنی در جنوب افغانستان (محل گذر خط ترانزیت از بندر گوادر به آسیای مرکزی) عملاً توسعه و گسترش بندر گوادر را در ابهام قرار داده است. کشورهای چین و هند در رقابتی شدید قصد در دست گرفتن بازارهای افغانستان، آسیای مرکزی و روسیه و ایجاد روابط نزدیکتر با این کشورها را دارند. حمل و نقل از طریق بندر چابهار، کوتاه کردن هزاران کیلومتر از مسیرهای تجاری است. با ایجاد زیرساختها، آماده‌سازی و فراهم نمودن شرایط بندر چابهار در این رقابت، برای در دست گرفتن شاهراه اقتصادی آسیای میانه، موفقیت با بندر چابهار خواهد بود.

**واژه‌های کلیدی:** حمل و نقل، کریدور شمال-جنوب، بندر چابهار، بندر گوادر، آسیای میانه، اروپای شرقی

### ۱- مقدمه

امروزه حمل و نقل یکی از اجزاء مهم اقتصاد ملی محسوب می‌گردد و بدلیل داشتن نقش زیربنایی تأثیر فراوانی بر فرآیند رشد اقتصادی کشور دارد. این بخش در برگیرنده فعالیت‌هایی است که به شکلی گسترده در تمامی زمینه‌های تولید، توزیع و مصرف کالا و خدمات جریان داشته و در مجموعه فعالیت‌های اقتصادی نقش غیرقابل انکاری را برعهده دارد. بدون وجود شبکه حمل و نقل، تاسیسات و تجهیزات جانبی و ناوگان مطلوب تصور رشد و توسعه عمومی کشور غیرممکن بنظر می‌رسد. اساساً در رشد و توسعه اقتصاد و تجارت جهانی در مقطع زمانی فعلی و روند گسترش آن نمی‌توان نقش سیستم‌های حمل و نقل در بهینه‌سازی هزینه‌ها، زمان سفر، سرعت جابجایی، ایمنی و سطح خدمات ارائه شده را انکار نمود [7].

جمهوری اسلامی ایران پل ارتباطی آسیا-اروپا و شمال-جنوب می‌باشد و به لحاظ موقعیت خاص جغرافیایی می‌تواند نقش کلیدی در نقل و انتقال کالا از طریق حمل و نقل زمینی (جاده‌ای و ریلی)، هوایی و دریایی ایفا کند. این موقعیت ممتاز ایران در منطقه با فروپاشی شوروی سابق دو چندان گردیده است. بطوریکه شرایط مناسبی برای کالاهای ترانزیتی و فعال تر شدن بازار منطقه‌ای کالا و خدمات فراهم گردیده است. به همین منظور پس از جنگ تحمیلی، تلاش همه جانبه و سرمایه‌گذاری عظیمی در زمینه توسعه شبکه ارتباطات و حمل و نقل به عمل آمده تا بتواند امکانات ترابری خود را در اختیار کشورهای منطقه قرار دهد و در عرصه بین‌المللی صدور خدمات ترانزیت کالا، جایگاه شایسته خود را بیابد. با توجه به سرمایه‌گذاری های انجام شده و امکانات به وجود آمده در تمام زمینه‌های حمل و نقل زمینی (جاده‌ای و ریلی)، هوایی و دریایی، کشورهای منطقه از جنوب خلیج فارس تا آسیای مرکزی، قفقاز و حوزه بالتیک و از شرق تا غرب آسیا می‌توانند با اطمینان خاطر ایران را برای نقل و انتقال کالاهای صادراتی و وارداتی انتخاب نمایند. بخش حمل و نقل اساساً اهمیت حیاتی و قاطع در امر توسعه کشورها دارد [1].

کریدور شمال-جنوب، هم در سطح بین‌المللی و هم در سطح داخلی (از یک سو، راهرو بین‌المللی شمال-جنوب شامل ارتباط کشورهای شمال اروپا، اسکانندیناوی و روسیه از طریق ایران با کشورهای حوزه خلیج فارس، حوزه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا و از دیگر سو، راهرو داخلی شمال-جنوب در ایران که سرخس را به چابهار متصل می‌کند)، همگی حکایت از اهمیت یافتن فوق‌العاده شرق ایران در فضای کنونی ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک جهانی دارد. بنابراین طراحی یک سیاست داخلی-خارجی کارآمد در جنوب شرق کشور، به منظور فراهم آوردن زمینه‌های توسعه پایدار در منطقه شرق کشور، در گرو اهمیت یافتن مقوله توسعه پایدار و نیز دشواری‌های سیاسی-امنیتی با قدرت‌های بزرگ جهانی است. رونق کریدور شمال-جنوب، سرآغاز توسعه پایدار جنوب شرق ایران می‌شود و در نهایت به برقراری و گسترش رفاه و امنیت منجر می‌شود و در عین حال ایران را به یک قدرت منطقه‌ای متصل به نظام بین‌المللی، مبدل می‌سازد [6].

دو کشور ایران و پاکستان برای ایجاد و برقراری روابط قوی اقتصادی با آسیای مرکزی و روسیه، شبکه‌های حمل و نقلی خود را توسعه داده‌اند. توسعه این شبکه حمل و نقل از چابهار در ایران و گوادر در پاکستان شروع می‌شود. تمامی برنامه‌ریزی‌ها جهت اتصال این دو بندر به آسیای مرکزی است. در صورت ایجاد صحیح زیرساخت‌های حمل و نقلی در گوادر و چابهار، هر دوی این بنادر قابلیت تبدیل به دروازه‌ی ورود به کریدور شمال-جنوب را دارند. که از طریق بخش خصوصی نیز می‌تواند انجام گیرد. در هر شرایطی، یکی از این دو بندر و شاید هر دو بندر، به عنوان خطوط ارتباطی بازارهای جهانی در آسیای مرکزی خواهند بود. با این حال، نباید مشکلات سیاسی، اقتصادی و زیرساختاری دو کشور ایران و پاکستان را از نظر دور داشت [14].

## ۲- کریدور شمال-جنوب

ایران در گذرگاه میانی مسیر این کریدور که از هندوستان و آب‌های آزاد جنوب از طریق خاک ایران به روسیه و شمال اروپا امتداد می‌یابد قرار دارد و از امکانات حمل و نقل چندوجهی و مبادی دریایی برخوردار است. کریدورهای رقیب کریدور شمال-جنوب گذرنده از کشور، کریدور دریایی سوئز و مسیر زمینی عبوری از کشورهای شرق ایران می‌باشند. کریدور شمال-جنوب مزایای زیادی دارد منجمله:

- کاهش فاصله و زمان سیر کالا از اروپا به حوزه خلیج فارس و جنوب آسیا

- دسترسی استراتژیک روسیه به آب‌های آزاد اقیانوس هند

- ایجاد زمینه مناسب برای همکاری بیشتر کشورهای مسیر

- کاهش وابستگی کشورهای جنوبی آسیا به ترانزیت و تجارت از طریق کانال سوئز

شبکه حمل و نقل کشور ایران در اکثر مسیرها دارای زیرساخت‌های مناسب جاده‌ای و ریلی بوده و تنها فاصله بندرانزلی تا قزوین زیرساخت ریلی وجود ندارد. در آینده نزدیک با احداث محور قزوین-رشت-انزلی می‌توان در مسیرهای ذکر شده نیز از حمل و نقل ریلی در کنار حمل و نقل جاده-ای استفاده نمود. علاوه بر این با اجرایی شدن طرح راه‌آهن چابهار-مشهد می‌توان مسیر جدیدی به سمت دریاها و آزاد جنوب علاوه بر مسیرهایی که از بندر عباس شروع و یا به آن ختم می‌شوند، ایجاد نمود [8].

## ۳- بندرعباس و بندر کراچی دو رقیب بزرگ

بندر کراچی بزرگترین بندر تجاری، نظامی و ماهیگیری کشور پاکستان است، که در یک نقطه استراتژیک واقع شده است. از جمله مشکلات اساسی این بندر نزدیکی به کشور هند است. این بندر در سال ۱۹۷۰ مورد حمله نظامی نیروهای نظامی هند قرار گرفته است. دولت پاکستان با ساخت بندر قاسم سعی بر آن داشت تا از اتکای خود به بندر کراچی بکاهد. در حال حاضر بهترین جایگزین برای این بندر، وجود بندری (بندر گوادر) دور از کشور هند است [3].

بندرعباس در ایران بخاطر واقع شدن در تنگه هرمز، از موقعیت استراتژیکی مهم برخوردار است. اما از آنجایی که در این منطقه ترافیک سنگین کشتی‌های تجاری و نظامی آمریکا وجود دارد، خود می‌تواند مشکل‌ساز باشد. دولت ایران نیز جهت افزایش تجارت و رشد بیشتر، قصد انتقال بار ترافیک دریایی خود از بندرعباس به بندر چابهار دارد [13].

## ۴- بندر چابهار فرصتی برای کشور هند

بندر چابهار دارای موقعیتی استراتژیک است، که به عنوان مهمترین بندر در جنوب شرق ایران و تنها بندر اقیانوسی کشور مطرح است. این بندر تنها کلید توسعه‌ی شرق ایران است [4] & [15]. بندر چابهار که در سال ۱۹۸۴ اولین توسعه‌ی جدی خود را تجربه کرده است [14]، از سال ۱۹۹۲ به بندر آزاد تجاری-صنعتی تبدیل شده است [15].

بندر چابهار به بدلیل موقعیت مناسب خود، در زمان جنگ تحمیلی نقش دروازه‌ی تجاری ایران را داشته است. امروز نیز این بندر فرصت تجاری دیگری را برای ایران بوجود آورده است [25]. با توجه به فرارگرفتن بندر چابهار در مسیر ترانزیت شرق و کریدور شمال-جنوب و همچنین تمایل کشور هند به سرمایه‌گذاری در این بندر، موقعیت مناسبی جهت تبدیل به یک مرکز تجاری در حال ظهور پیدا کرده است [12]. کشور هند که در حال تبدیل به یکی از قطب‌های اقتصادی آسیا است، قصد در دست گرفتن بازارهای آسیای میانه، و از طرفی کوتاه‌تر شدن راه واردات انرژی به کشور خود را دارد [19]. از آنجایی که اختلافات دو کشور هند و پاکستان مدت‌هاست ادامه دارد [23]، این کشور قصد دور زدن پاکستان و عدم احساس نیاز به این کشور، برای رسیدن به کشورهای آسیای میانه را دارد [28]. هرچند که هزینه‌های اضافی نیز در بر داشته باشد. کشور هند که از طرفی به منابع اولیه و انرژی‌های کشور روسیه نیاز دارد، روابط مناسبی را با این کشور برقرار کرده است [19]. کشور هند برای رسیدن به مقاصد تجاری خود باید از کریدور شمال-جنوب استفاده کند. با توجه به روابط و مشترکات فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی ایران با کشورهای آسیای میانه و همچنین

افغانستان، کشور هند استفاده از ایران را برای عبور از این کریدور انتخاب کرده است [9]. علاوه بر مقاصد تجاری، کشور هند با استقرار در این منطقه می‌تواند حضور نظامی داشته باشد و تسلط خود را بر منطقه افزایش دهد [20]. کشور هند از سال ۲۰۰۲ با بستن قراردادهایی با بندر چابهار، اقدام به تکمیل زیرساخت‌های حمل و نقلی این بندر با کمک‌های فنی-مهندسی و تامین مالی نموده است [14]. علاوه بر ایران، در این مسیر ترانزیتی، کشورهای دیگر نیز هستند که نیاز به تکمیل زیرساخت‌های حمل و نقلی خود دارند. زیرساخت‌های کشور افغانستان با همکاری سه کشور ایران، هند و افغانستان در دست آماده‌سازی است، که سه محور تجارت و سرمایه‌گذاری، توسعه زیرساخت‌ها و مدیریت مشترک از منابع، مورد تاکید قرار گرفته است [26] & [9]. در کشورهای آسیای میانه نیز با همکاری ایران برخی از زیرساخت‌های لازم (ساختن تونل در کشور تاجیکستان و احداث پل بر روی آمو دریا) ایجاد شده است [14]. با ایجاد و راه‌اندازی کامل این کریدور، نه تنها کشورهای ایران و هند بلکه کشورهایمانند افغانستان و برخی از کشورهای آسیای میانه که محصور در خشکی هستند نیز می‌توانند به آب‌های آزاد دسترسی داشته باشند [22].

ایران با توجه به موقعیت مهم چابهار (دور بودن از خلیج فارس و تنگه هرمز)، قصد انتقال ترافیک تجاری خود از بندرعباس به چابهار دارد [13] & [5]، که این انتقال نیاز به وجود زیرساخت‌هایی دارد. بندر چابهار در حال حاضر دارای دو بندر، ۱۰ اسکله که بزرگترین آنها ظرفیت پذیرش کشتی با ۱۰۰۰۰۰ تناژ را دارد. آب‌خور این بندر ۱۱٫۸ متر است [4]. با توجه به کمبودهای موجود در این بندر، این بندر علاوه بر حمایت دو کشور هند و ایران، جهت راه‌اندازی کامل کریدور شمال-جنوب نیاز به حمایت‌های فنی و مالی بین‌المللی نیز دارد [10]. با راه‌اندازی محور ترانزیت شرق از چابهار، نه تنها باعث اتصال این بندر به جاده ابریشم می‌شود (در عکس ۱ نیز مشخص شده است)، بلکه سرعت حمل و نقل در این منطقه را تا ۱۰ برابر افزایش می‌دهد [26].

#### عکس ۱. موقعیت استراتژیک بندر چابهار



منبع: [26]

#### ۵- بندر گوادر فرصتی برای کشور چین

بزرگترین بندر تجاری، نظامی و ماهیگیری کشور پاکستان در حال حاضر بندر کراچی است. این بندر به دلیل نزدیکی به کشور هند همواره مورد تهدید بوده است. بندر گوادر علاوه بر دوری از کشور هند، دارای موقعیتی مناسب و استراتژیک (در عکس ۲ مشخص شده است) است [3]. بندر گوادر که با واقع شدن در مسیر کریدور شمال-جنوب موقعیتی شبیه به بندر چابهار دارد، می‌تواند خط ارتباط بین ۲۰ کشور باشد و از طریق دریای سرخ، کلید ورود به شرق آفریقا نیز باشد [18]. از طرفی نیز با وجود اختلافات بین دو کشور پاکستان و هند، پاکستان قصد برقراری ارتباط با کشورهای شمال خود را دارد [23]. برای برقراری این ارتباط، نیاز به وجود زیرساخت‌های مناسب و کافی است که کشور پاکستان در این بخش دچار مشکلات زیادی از جمله عدم وجود زیرساخت‌های حمل و نقلی، ظرفیت صنعتی و تجاری و همچنین مشکل در ساختار اجتماعی خود است [3].

## عکس ۲. موقعیت استراتژیک بندر گوادر



منبع: [19]

کشور چین که به یکی از قطب‌های اقتصادی دنیا تبدیل شده است [19]. در رقابتی نزدیک با کشور هند قصد در دست گرفتن بازارهای آسیای میانه، اروپای شرقی و کشور روسیه را دارد [2]. کشور چین که نیاز به واردات انرژی و صادرات کالاهای خود از طریق محور ترانزیت شرق دارد [19]. اقدام به سرمایه‌گذاری در بندر گوادر کرده است [21]. چرا که سرمایه‌گذاری در این بندر نه تنها مقاصد تجاری کشور چین را فراهم می‌سازد، بلکه فرصتی بوجود می‌آورد تا این کشور بتواند بر حاکمیت نظامی آمریکا در این منطقه نظارت داشته باشد [16]. کشور چین کار سرمایه‌گذاری در بندر گوادر را شروع کرده است [11]. این کشور دست به ساخت اسکله‌هایی در این بندر زده است که از حمایت‌های سیاسی کشور پاکستان نیز برخوردار بوده است [14]. نه تنها کشور چین، بلکه کشور سنگاپور نیز دست به ساخت چند اسکله و ترمینال چند منظوره در بندر گوادر زده است. این کار باعث ایجاد اشتغال در این منطقه نیز خواهد شد [21]. با توجه به مشکلات موجود بین دو کشور پاکستان و هند، کشور پاکستان نیز تمایل به سرمایه‌گذاری در بندر گوادر (به دلیل دوری از کشور هند) دارد [12]. نه تنها ساخت اسکله، بلکه کشور چین قصد ساخت راه آهن گوادر-اسلام‌آباد، ساخت فرودگاهی بین‌المللی، ایجاد یک منطقه اقتصادی و استراحتگاهی توریستی را در بندر گوادر دارد [21]. در حال حاضر بندر گوادر دارای چند ترمینال کانتینری، کالای فله، غلات و نفتی است. آبخور این بندر ۱۴٫۵ متر است و ظرفیت پذیرش کشتی‌های ۳۰۰۰۰ تنی را دارد. طبق برنامه‌ریزی‌های کشور چین، این بندر تا سال ۲۰۵۰ باید به یک بندر هاب در منطقه تبدیل شود و جایگزین بندر دبی باشد، که قدرت پهلودهی ۸۸ کشتی مادر را به طور همزمان داشته باشد [24].

بندر گوادر می‌تواند سکوی پرتاب کشور پاکستان به سوی کشوری قوی و مرفه باشد. از طرفی نیز وجود دزدان دریایی در تنگه مالاکا و دیگر مسیرهای دریایی، انگیزه کشورها برای استفاده از این محور ترانزیت افزایش می‌یابد [17]. اما در راه تبدیل بندر گوادر به دروازه‌ی ترانزیت محور شرق مشکلات فراوانی وجود دارد که تمامی آنها به مسائل داخلی کشور پاکستان و جنوب کشور افغانستان (محل عبور کریدور شمال-جنوب از بندر گوادر به آسیای میانه و اروپای شرقی) برمی‌گردد [23]. همانطور که در قبل نیز بیان شد، کشور پاکستان دارای مشکلاتی چون عدم وجود زیرساخت‌های حمل و نقلی، ظرفیت صنعتی و تجاری، مشکل در ساختار اجتماعی خود، نا امنی در جنوب افغانستان است [23] & [3]. اما اصلی‌ترین و مهمترین مشکل موجود برای هر دو کشور چین و پاکستان، بودن بندر گوادر در استان بلوچستان پاکستان است، چرا که این منطقه به دلیل درگیری‌های قومی و طایفه‌ای، عقاید جدایی طلبانه مردم بلوچستان، این تفکر که از پیشرفت بندر گوادر چیزی عایدشان نخواهد شد و وجود گروهک‌های تروریستی چون القاعده و طالبان، همیشه صحنه درگیری مردم این منطقه با دولت مرکزی بوده است [27] & [17] & [16] & [21] & [23] & [3]. از این میان می‌توان به کشته شدن ۳ مهندس چینی در کشور پاکستان اشاره کرد [17]. تکرار این حملات مرگبار و عدم توانایی دولت مرکزی پاکستان در دفع اینگونه تحرکات، ممکن است باعث انصراف طرف چینی از ساخت و ادامه کار در بندر گوادر شود [3]. علاوه بر ناامنی، وجود مواد مخدر و ترانزیت آن از کشور افغانستان به کشور پاکستان (طبق آمارهای موجود، ۷۸ درصد از هروئین قاچاق شده کشور افغانستان به کشور پاکستان از طریق بنداری چون گوادر به سایر نقاط جهان ترانزیت می‌شود) از دیگر مشکلات پیش روی بندر گوادر و دولت پاکستان است [17] & [21].

## ۶- چالش‌ها و مشکلات حمل و نقل بین‌المللی ایران (منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای)

برای بهره‌گیری از فرصت‌ها و موقعیت‌های ممتاز ایران در راستای ترانزیت چالش‌ها و مشکلاتی وجود دارد که مختصراً به برخی از آنها اشاره می‌کنیم.

۱. برخی از طرح‌های ساخت و توسعه زیربنایی حمل و نقل کشور از جنبه ترانزیتی با طرح‌های کشورهای منطقه وضعیت رقابتی دارد و با توجه به سرعت اجرای طرح‌های زیرساختی کشورهای همسایه ممکن است این طرح‌ها از گردونه‌ی رقابت عقب بماند. عنوان نمونه سرمایه‌گذاری از سوی چینی‌ها در کشور پاکستان در طرح‌هایی چون توسعه و تجهیز بندر گوادر را می‌توان نام برد. در شرایط کنونی گوادر رقیب تجاری و اقتصادی چابهار به شمار می‌آید و بندر استراتژیک چابهار به دلیل مشکلات زیرساختی نظیر فقدان سیستم حمل و نقل مناسب و کمبود اعتبارات، موقعیت واقعی خود را بدست نیاورده و ممکن است مزیت نسبی خود را در ترانزیت کالا به افغانستان و آسیای مرکزی از دست بدهد. لذا در توسعه محورهای ترانزیتی بایستی با پیش‌دستی در ایجاد کریدورهای ترانزیتی و تحرک لازم در فعال نمودن کریدورهای موجود، فرصت‌ها را غنیمت دانسته و بهره‌گیری نمود.
  ۲. سیاست‌های دولت‌های غربی بر برخی از عوامل طرح‌های راه‌آهن و ترانزیت ریلی موثر بوده است، به طوری که با نفوذ در برخی از زیرسیستم‌ها و کشورهای منطقه چون زیرسیستم قفقاز، افغانستان، پاکستان و ... کشورها را به سطح پایین‌تری از همکاری‌ها با ایران واداشته است.
  ۳. شبکه ریلی نیز متأثر از مناقشات سیاسی فی‌مابین کشورها است. در این خصوص به عنوان نمونه مناقشات جمهوری آذربایجان و ارمنستان را می‌توان نام برد، که بدلیل مناقشات فی‌مابین، اجازه عبور قطار به یکدیگر را از کریدورهای تحت کنترل خود نمی‌دهند و بدلیل اینکه شبکه ریلی ایران و ارمنستان نیز بصورت غیر مستقیم از طریق مرز جلفا وصل می‌باشد، بر روی حمل و نقل بین‌المللی در این مسیر کاملاً موثر بوده است.
  ۴. کمبود منابع مالی (کمبود سقف اعتبارات عمرانی) باعث تاخیر و کندی در اجرای طرح‌های ریلی می‌گردد و سستی و تاخیر در احداث خطوط ریلی به هر علت که منجر به از دست دادن شرایط توجیهی طرح‌ها بر مبنای مطالعات گردد، اثرات سوئی برای کشور به بار خواهد آورد.
  ۵. عدم استمرار در برنامه‌ریزی‌ها، نبود یک استراتژی بلند مدت و روشن در ساخت و توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل به لحاظ تاثیرپذیری مدام اهداف، کم توجهی به مطالعات توجیه فنی و اقتصادی طرح‌ها، رفتار انفعالی در برابر مقامات استانی و نمایندگان محترم مجلس، بدون در نظرگیری مطالعات پایه‌ای، وجود هیجانات و احساسات در مدیریت کشور، تغییرات زود هنگام در ترکیب و ترتیب تصمیم‌گیران و تصمیم‌سازان، لطمات بسیاری را در بر خواهد داشت.
- عدم ثبات قوانین و مقررات، کهنگی و ناکارآمدی برخی قوانین مرتبط و ناهماهنگی نهادها و سازمان‌ها در نقاط مرزی و انحصارات شدید دولتی و شبه دولتی بصورت مرئی و نامرئی، کم رنگ شدن سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را در پی دارد [8].

## ۷- نتیجه‌گیری

در آینده‌ای نه چندان دور، کشورهای آسیای میانه و اروپای شرقی، تمامی مناسبات تجاری خود را از طریق کریدور شمال-جنوب خواهند داد. راه زمینی این کریدور به سواحل اقیانوس آرام ختم خواهد شد و آسیای میانه را به آب‌های آزاد وصل خواهد کرد. کشورهای واقع شده در طول مسیر کریدور، یکی از دو بندر چابهار یا گوادر را برای اتصال به اقیانوس هند انتخاب خواهند کرد، که هر کدام از این دو بندر شرایط و امتیازات خاص خود را دارند. هر کدام دارای کمبود و نواقصی هستند که برای پیشرفت این بنادر نیاز به رفع آنها است. زیرساختار و تاسیسات آنها نیز، نیاز به گسترش دارند. علاوه بر آن، شرایط و جو سیاسی، فرهنگی و اجتماعی هر کدام از مناطق می‌تواند نقش حیاتی و تعیین‌کننده‌ای در پیشرفت ترانزیتی این بنادر داشته باشد.

بندر گوادر دارای موقعیت استراتژیکی مناسبی است که در مسیر کریدور شمال-جنوب واقع شده است. این بندر از نظر زیرساختاری دارای مشکلات اساسی است، که نیاز به سرمایه‌گذاری و رفع آنها است. از نظر امکانات، تاسیسات و اسکله‌های بندری دچار عقب افتادگی است. در زمینه صنایع تولیدی در این بندر هیچ‌گونه کاری صورت نگرفته است. اما اصلی‌ترین و اساسی‌ترین مشکل موجود در بندر گوادر، نبود امنیت است. با توجه به حضور نیروهای شورشی در این منطقه، همواره جان افراد در خطر است. دولت پاکستان که در این منطقه، قدرت کمی دارد، توانایی برقراری امنیت راه‌ها را ندارد. علاوه بر این مشکلات، وجود مواد مخدر و ترانزیت آن در بلوچستان پاکستان از دیگر نگرانی‌های موجود است. کشور پاکستان از طرفی نیز همواره مورد تهدید کشور هند بوده است. که در صورت مورد حمله واقع شدن، امنیت بندر گوادر و راه‌های کریدور شمال-جنوب در معرض خطر خواهد بود.

بندر چابهار به عنوان تنها رقیب بندر گوادر در محور ترانزیت شرق، از نظر زیرساختاری دارای مشکلاتی است که در صورت همکاری دو کشور هند و ایران، رفع خواهد شد. با توجه به ناامنی‌های موجود در بندر گوادر، چابهار شانس بسیار بیشتری برای در دست گرفتن محور ترانزیت شرق دارد. با توجه به اشتراکات فرهنگی اجتماعی ایران با کشورهایی چون افغانستان و تاجیکستان، می‌تواند این محور ترانزیت را فعال کند. هدف دو کشور چین و هند در دست گرفتن بازار کشورهای آسیای میانه، روسیه و اروپای شرقی است. همچنین قصد واردات انرژی از کشور روسیه را نیز دارند، که با توجه به روابط نزدیک دو کشور ایران و هند با کشور روسیه، شانس هند برای در دست گرفتن این بازارها بیشتر خواهد بود. ایران با رشد و توسعه دادن به زیرساخت‌ها در بندر چابهار، نباید از تحولات بندر گوادر عقب بماند. در جدول ۱ به بررسی و مقایسه اجمالی برخی از فاکتورهای مهم و اساسی برای در دست گرفتن کریدور شمال-جنوب، بین دو بندر چابهار و گوادر پرداخته شده است.

جدول ۱. بررسی و مقایسه‌ی فاکتورهای اساسی در دو بندر چابهار و گوادر

فاکتورها		بندر گوادر	بندر چابهار
۱	دارا بودن موقعیت استراتژیک	دارد	دارد
۲	زیرساخت‌های حمل و نقلی	ضعیف	ضعیف
۳	تاسیسات و تجهیزات بندری	ضعیف	ضعیف
۴	جو سیاسی آرام	ندارد	دارد
۵	جو اجتماعی فرهنگی مناسب	ندارد	دارد
۶	امنیت منطقه‌ای در بندر	ندارد	دارد
۷	امنیت راه‌های ارتباطی	ندارد	دارد
۸	ترانزیت مواد مخدر	خیلی زیاد	کم
۹	تهدید از طرف کشورهای همسایه	وجود دارد	وجود ندارد
۱۰	داشتن اختلاف با کشورهای	دارد	ندارد

با توجه به بررسی‌ها و نتایج بدست آمده از این تحقیق، مشخص است که آینده‌ی کریدور شمال-جنوب در دست چابهار خواهد بود و این بندر پیشرفت قابل توجهی را در آینده تجربه خواهد کرد.

## ۸- مراجع

- [1] بابازاده، محمد. قدیمی، خلیل. محسنی، رضا، (۱۳۸۸)، تاثیر سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل بر رشد اقتصادی در ایران، فصلنامه پژوهشنامه بازرگانی، شماره ۵۰، بهار ۱۳۸۸، صفحات ۱۹۹-۱۵۷.
- [2] پورتال اینترنتی آسیا تایم ([www.atimes.com](http://www.atimes.com)) تاریخ دسترسی ۱۳۹۱/۸/۱۲ ساعت ۱۰:۰۰
- [3] پورتال اینترنتی آسیا تایم ([www.atimes.com](http://www.atimes.com)) تاریخ دسترسی ۱۳۹۱/۸/۱۷ ساعت ۱۰:۲۵
- [4] پورتال اینترنتی اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان ([www.chabaharport.pmo.ir](http://www.chabaharport.pmo.ir)) تاریخ دسترسی ۱۳۹۱/۸/۱۰ ساعت ۱۶:۵۰
- [5] پورتال اینترنتی دیلی تایم ([www.dailytimes.com](http://www.dailytimes.com)) تاریخ دسترسی ۱۳۹۱/۸/۱۲ ساعت ۱۱:۳۰
- [6] خلیلی، محسن. منشادی، مرتضی. آزموه، فهیمه، (۱۳۹۰)، بایستگی‌های ژئواکونومیک توسعه منطقه جنوب شرق ایران، فصلنامه روابط خارجی، سال سوم، شماره چهارم، زمستان ۱۳۹۰، صص ۱۲۴-۸۱.
- [7] رضایی ارجودی، عبدالرضا، (۱۳۸۳)، اهمیت و جایگاه صنعت حمل و نقل در ارتقا و شکوفایی اقتصاد کشور، یازدهمین کنفرانس دانشجویان عمران سراسر کشور، دانشگاه هرمزگان، بندرعباس، ۱ تا ۴ دیماه ۱۳۸۳.

- [8] ناصریان، یدمرتضی. کریمی روزبهانی، مهدی، (۱۳۸۸)، *ارزیابی استراتژیک توسعه شبکه راه‌آهن ایران در راستای حمل و نقل بین‌المللی*، انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی ایران، نشریه حمل و نقل و توسعه، شماره ۲۷، آبان ۱۳۸۸، صفحات ۷۰، ۷۳.
- [9] Ali Khan, Zahid. (2012), **Balochistan Factor in Pak-Iran Relations: Opportunities and Constraints**, Journal of South Asian Studies, Vol. 27, No. 1, January-June 2012, pp. 121-140.
- [10] Asian Development Bank, (2003), **Technical Assistance for Sub regional Economic Cooperation in South and Central Asia**, December 2003.
- [11] Asian Development Bank, (2008), **Central Asia Regional Economic Cooperation Transport Sector Strategy Study (Financed by the Asian Development Bank's TA Funding Program)**, China, December 2008.
- [12] Balooch, Mahmoud. (2009), **Iran and India's Cooperation in Central Asia**, Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program, China and Eurasia Forum Quarterly, Volume 7, No. 3 (2009) pp. 25-29.
- [13] Byrd, William. Raiser, Martin. Dobronogov, Anton. Kitain, Alexander. (2006), **Economic Cooperation in the Wider Central Asia Region**, World Bank Working Paper, Number 75, Washington, U.S.A, April 2006.
- [14] Central Asia Caucasus Analysts, (2003), **Johns Hopkins University**, 22 October 2003.
- [15] Chabahar Free Zone, **Chabahar Free Zone Business Opportunities (Special Edition for Turkey)**, Administrative Office, Chabahar Free Zone, Chabahar, Iran.
- [16] Dunne, Justin. (2006), **Crisis in Baluchistan: a Historical Analysis of the Baluchistan Movement in Pakistan**, Naval Postgraduate School, Monterey, California, U.S.A, June 2006.
- [17] Haider, Ziad, (2005), **Baluchis Beijing and Pakistan's Gwadar Port**, Georgetown Journal of International Affairs, Winter & Spring 2005. Pp 95-103.
- [18] Kanwal. Sheikh, Mona. Shaikh, Farzana. (2012), **Price Gareth, Pakistan: Regional Rivalries Local Impacts**, DIIS Report.
- [19] Maja, Ruegg. (2007), **China and India's Quest for Energy: A Factor of Cooperation or Conflict?**, Graduate Institute of International Studies, Geneva, January 2007.
- [20] Ministry of Defense or Norwegian Authorities, (2008), **Indian and the Future Global Order**, November 2008.
- [21] Palms Golden, (2010), **Residential Estate Gwadar**, Business Recorder.
- [22] Pappas, Adam, (2009), **Trade Promotion in Afghanistan: Roles for Infrastructure and Institutions**, Policy Options for State-building in Afghanistan, 24 April 2009.
- [23] Priego, Alberto. (2008), **Pakistan Between Central and South Asia RSC**, Central Asia and the Caucasus. No. 6(54), Pp 55-73.
- [24] Rashid, Qaisar, Balochistan: Facts and Fiction, (2012), **Daily Times**, Lahore, Pakistan, April 25, 2012.
- [25] Sakhuja, Vijay. (2012), **Pipelines, Ports and Politics: the Gulf Region, Central Asia and India**, Indian Council of World Affairs, New Delhi, India, 21 September 2012.
- [26] UNECE & ESCAP, (2010), **Strengthening Regional Cooperation in Central Asia: a Contribution to Long-Term Stability and Sustainable Development of Afghanistan**, Palais des Nations, Geneva, 18-19 October 2010.
- [27] Wirsing, Robert, (2008), **Baloch Nationalism and the Geopolitics of Energy Resource: the Changing Context of Separatism in Pakistan**, April 2008.
- [28] Zyck, Steven. (2012), **Afghanistan Review**, Civil Military Fusion Centre, 23 October 2012.