



The Role of Chabahar in the 25-Year Cooperation Document between Iran and China

Mohammad Shahraki¹, Mansour Tajeri^{2*}, Parvizreza Mirlotfi³

1. PhD Student of political Science of Iranian Issues, Department of Political Science, Zahedan Branch, Islamic Azad University, Zahedan, Iran.

2. Assistant Professor, Department of Political Science, University of Sistan and Baluchistan, Zahedan, Iran.

3. Associate Professor, Department of Political Sociology, University of Medical Sciences, Zahedan, Iran.

ARTICLE INFORMATION

Article Type: Original Research

Pages: 503-518

Article history:

Received: 6 Feb 2024

Edition: 17 Apr 2024

Accepted: 30 Jun 2024

Published online: 5 Nov 2024

Keywords:

Chabahar, 25-year cooperation document between Iran and China, geoeconomics.

Corresponding Author:

Mansour Tajeri

Address:

Iran, Zahedan, University of Sistan and Baluchistan, Department of Political Science.

Orchid Code:

Tel:

Email:

m.tajeri@accr.ac.ir

ABSTRACT

Background and Aim: In the last two decades, the two countries of China, with high economic growth and large economic volume and extensive trade, are looking for a new system of power relations and international relations with the innovative Belt and Road project. By adopting a geo-economic strategy, this country pursues the policy of connecting and accessing the geopolitical spheres of Eurasia. In this framework, Iran's space has been chosen by China as a suitable option for creating communication corridors in Eurasia, the focal point of which is Chabahar Port. The purpose of this article is to examine the role of Chabahar in the 25-year cooperation document between Iran and China.

Materials and Methods: This article is descriptive and analytical. Materials and data are also qualitative and data collection was used in collecting materials and data.

Ethical Considerations: In this article, the originality of the texts, honesty and trustworthiness are observed.

Findings: The findings showed that Chabahar has a vital role for China due to its perspective to play a role as a complement to the CPEC corridor, because this port points. This port is connected to Northern Europe through Russia, connects with China and the Far East through Central Asia, and connects with Southeast Asian countries through the Indian Ocean.

Conclusion: The result is that Chabahar has a key position in the 25-year cooperation document between Iran and China. Chabahar can also be used to establish a commercial connection with the Mediterranean Sea.

Cite this article as:

Shahraki M, Tajeri M, Mirlotfi PR. The Role of Chabahar in the 25-Year Cooperation Document between Iran and China. *Economic Jurisprudence Studies*. 2024.



نقش چابهار در سند همکاری ۲۵ ساله ایران و چین

محمد شهرکی^۱، منصور تاجری^{۲*}، پرویزرضا میرلطفی^۳

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

۲. استادیار گروه علوم سیاسی، دانشگاه سیستان و بلوچستان، زاهدان، ایران.

۳. دانشیار گروه جامعه‌شناسی سیاسی، دانشگاه علوم پزشکی، زاهدان، ایران.

چکیده

زمینه و هدف: در دو دهه اخیر دو کشور چین با رشد اقتصادی بالا و حجم بزرگ اقتصادی و تجارت گسترده با طرح ابر پروژه ابتکاری کمربند و جاده به دنبال نظام جدیدی از روابط قدرت و مناسبات بین‌الملل است. این کشور با اتخاذ استراتژی ژئواکونومیک سیاست اتصال و دسترسی به حوزه‌های ژئوپلیتیکی اورآسیا را دنبال می‌کند. در این چارچوب، فضای ایران گزینه‌های مناسبی برای ایجاد کریدورهای ارتباطی در اورآسیا از سوی چین انتخاب شده که نقطه محوری آن بندر چابهار است. هدف مقاله حاضر بررسی نقش چابهار در سند همکاری ۲۵ ساله ایران و چین است. **مواد و روش‌ها:** مقاله حاضر توصیفی-تحلیلی است. مواد و داده‌ها نیز کیفی است و از فیش‌برداری در گردآوری مطالب و داده‌ها استفاده شده است.

ملاحظات اخلاقی: در این مقاله، اصالت متون، صداقت و امانت‌داری رعایت شده است.

یافته‌ها: یافته‌ها نشان داد چابهار برای چین به دلیل برخورداری از چشم‌انداز برای نقش آفرینی به‌عنوان مکمل کریدور اقتصادی چین-پاکستان از نقش حیاتی برخوردار است؛ زیرا این بندر امکان ایجاد اتصال بین چندین نقطه را فراهم می‌سازد. این بندر از طریق روسیه به شمال اروپا متصل می‌شود، از طریق آسیای میانه ارتباط با چین و شرق دور را فراهم می‌سازد و از طریق اقیانوس هند با کشورهای جنوب شرق آسیا مرتبط می‌شود.

نتیجه: نتیجه اینکه چابهار در سند همکاری ۲۵ ساله ایران و چین جایگاه مهم یو کلیدی دارد. می‌توان از چابهار برای ایجاد ارتباط تجاری با دریای مدیترانه نیز استفاده کرد.

اطلاعات مقاله

نوع مقاله: پژوهشی

صفحات: ۵۱۸-۵۰۳

سابقه مقاله:

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۱/۱۷

تاریخ اصلاح: ۱۴۰۳/۰۱/۲۹

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۴/۱۰

تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۰۸/۱۵

واژگان کلیدی:

چابهار، سند همکاری ۲۵ ساله ایران و چین، ژئواکونومیک.

نویسنده مسئول:

منصور تاجری

آدرس پستی:

ایران، زاهدان، دانشگاه سیستان و بلوچستان، گروه علوم سیاسی.

کد ارکید:

تلفن:

پست الکترونیک:

m.tajeri@accr.ac.ir

۱. مقدمه

خارج از خلیج فارس و همین طور عدم آسیب پذیری در مواقع بروز بحران موقعیت استراتژیکی خاص از دیگر ویژگی های چابهار است» (عابدینی و همکاران، ۱۴۰۱).

چابهار در طرح توسعه محور شرق، محور ترانزیتی شرق نامیده می شود و نقطه عبور جنوبی ترین کریدور شرقی غربی حمل و نقل جهانی می باشد. هم چنین «ژئوپلیتیک انرژی به کانون رقابت های ژئوپلیتیک در منطقه اقیانوس هند تبدیل شده است. به گونه ای که تقاضای جهانی انرژی از سال ۲۰۰۶ تا ۲۰۳۰ به ۴۵ درصد افزایش خواهد یافت که نیمی از این رشد تقاضا به چین و هند مربوط است. چین از یک سو به دنبال بستر سازی برای نفوذ اقتصادی-سیاسی در منطقه به منظور پیشبرد اهداف اقتصادی و دستیابی به امنیت انرژی است. از سوی دیگر برای گسترش بازارهای خود در آسیای مرکزی و اروپا تلاش می کند» (مجیدی و دهقانان فراشاه، ۱۳۹۹، ۳۴). از این رو چابهار به عنوان تنها بندر دسترسی به اقیانوس هند نقشی مهمی در رابطه ایران و چین بازی می کند. مسیر دسترسی به بازارهای مصرف آسیا، به ویژه آسیای مرکزی، افغانستان و اروپا و نیز دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی و افغانستان به اقیانوس هند از این بندر می گذرد.

پژوهش های متعددی در زمینه روابط ایران و چین انجام شده است. یاری (۱۴۰۰) در مقاله ای، به این نتیجه رسیده است که عواملی هم چون هم سوئی و هم راستایی اهداف ضدژئومونیک ایران و چین، نیاز دو کشور به شراکت استراتژیک و منافع مشترک ژئواکونومیک، بستر ساز ایجاد شبکه ژئواستراتژیک

از گذشته های دور دسترسی به دریا و در اختیار داشتن آب های آزاد یکی از عوامل مهم توسعه اقتصادی و سیاسی کشورها و شرط ضروری برای رسیدن به قدرت جهانی بوده است و «در این میان تجارت دریایی نقش مهمی در اقتصاد منطقه ای و جهانی داشته است. بدیهی است در این زمینه نقش شهرهای ساحلی و بندر و اسکله های دریایی عنصر اساسی در تجارت و بازرگانی بین المللی بوده است» (ویسی، ۱۴۰۰). تا قرن ۱۶ میلادی اقتصاد جهانی مبتنی بر زمین و خشکی بود؛ اما پس از قرن ۱۶ میلادی نگرش بشر از رویکرد خشکی محور به دریامحور تغییر یافت. «به طوری که اساس اقتصاد جهانی بر پایه دریا و قدرت دریایی شکل گرفت و مناطق ساحلی از اهمیت ویژه ای در روند توسعه کشورها برخوردار شدند» (کریمی پور، ۱۳۹۲، ۱۲).

یکی از مهم ترین مناطق ساحلی ایران، چابهار می باشد. چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران است که در کرانه دریای عمان و اقیانوس هند قرار دارد. سواحل جنوب شرق ایران و به ویژه چابهار از اهمیت و جایگاه کم نظیری نسبت به سایر مناطق ایران برخوردار می باشد. این مناطق، قابلیت ها و توانمندی های ژئوپلیتیک، ژئواستراتژیکی و ژئواکونومیک مهمی را دارا می باشند. چابهار آسانترین و راهبردی ترین راه دسترسی به آب های آزاد برای شش کشور محاط در خشکی حوزه آسیای مرکزی است. «این منطقه به وسیله شبکه حمل و نقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان، از شرق به پاکستان و از جنوب به اقیانوس هند اتصال می یابد. دسترسی مستقیم به آب های آزاد و قرار داشتن در

ژئواکونومیک چابهار بررسی شده و در ادامه از نقش چابهار در سند همکاری ۲۵ ساله ایران و چین بحث شده است.

۲. مواد و روش‌ها

مقاله حاضر توصیفی-تحلیلی است. مواد و داده‌ها نیز کیفی است و از فیش‌برداری در گردآوری مطالب و داده‌ها استفاده شده است.

۳. ملاحظات اخلاقی

در این مقاله، اصالت متون، صداقت و امانت‌داری رعایت شده است.

۴. یافته‌ها

یافته‌ها نشان داد چابهار برای چین به علت برخورداری از چشم‌انداز برای نقش آفرینی به‌عنوان مکمل کریدور اقتصادی چین پاکستان از نقش حیاتی برخوردار است. زیرا این بندر امکان ایجاد اتصال بین چندین نقطه را فراهم می‌سازد. این بندر از طریق روسیه به شمال اروپا متصل می‌شود، از طریق آسیای میانه ارتباط با چین و شرق دور را فراهم می‌سازد و از طریق اقیانوس هند با کشورهای جنوب شرق آسیا مرتبط می‌شود.

۵. بحث

از منظر ژئوپلیتیکی، هم‌جواری سواحل مکران با کشورهای پاکستان و افغانستان، ظرفیت‌های ارتباطی این سواحل به پهنه اقیانوس هند و امکان اتصال کشورهای آسیای مرکزی به دریاهای آزاد بستر مناسبی برای گسترش تعاملات منطقه‌ای و بین‌المللی فراهم نموده است. به‌گواه داده‌های معتبر،

منطقه‌ای با ابتکار ایران و چین بوده است. ویسی (۱۴۰۰) در مقاله‌ای نتیجه گرفته است که «چین و هند با اتخاذ استراتژی ژئواکونومیک سیاست اتصال و دسترسی به حوزه‌های ژئوپلیتیکی اورآسیا را دنبال می‌کنند که دو بندر گوادر و چابهار نقطه محوری توجه آن‌ها است». مطابق پژوهش حافظ‌نیا و همکاران (۱۳۹۸)، دغدغه‌های ژئوپلیتیکی مشترک، بر روابط دوجانبه ایران و چین تأثیر مثبت دارند. در پژوهش خود بر این باورند که آسیای مرکزی به‌دلیل موقعیت جغرافیایی خود و همسایگی با مناطق غربی چین از ابتکار کمربند و راه بیشترین اثر را می‌پذیرد و فرصتی تاریخی برای مشارکت فعال ایران با هدف تبادل اندیشه و فرهنگ در کنار انتقال کالا فراهم می‌شود. بر اساس یافته‌های پژوهش میرترابی و ترکی (۱۳۹۸)، ابتکار یک کمربند یک راه، به‌عنوان حلقه تکمیلی در راهبرد تقویت امنیت انرژی وارداتی چین پس از راهبرد ترغیب شرکت‌های چینی در سرمایه‌گذاری در بخش بالادستی در کشورهای نفت خیز به حساب می‌آید. تمایز و نوآوری پژوهش حاضر این است که هدف آن بررسی این سؤال است که چابهار در سند همکاری ۲۵ ساله ایران و چین چه نقشی دارد؟ در پاسخ به این مسئله، فرضیه تحقیق اینگونه ارائه می‌شود که «چابهار با داشتن مزیت‌های گوناگون، موقعیتی راهبردی در دسترسی چین به انرژی و بازارهای مصرف دارد و می‌تواند به‌عنوان مکمل اقتصادی این کشور نقش‌آفرین باشد. بندر چابهار در جنوب شرق و کرانه دریای عمان، مزیت‌های مهمی برای ایران و چین دارد که می‌توان به امنیت انتقال انرژی، حمل و نقل، تجارت دریایی، منابع شیلاتی و دریایی اشاره نمود». به‌منظور بررسی سؤال و فرضیه مورد اشاره ابتدا جایگاه

می‌شد، در فضای کنونی نظام بین‌الملل با پراکندگی قدرت مواجه است. تأثیر این پراکندگی قدرت سیال شدن نظام بین‌الملل و ایجاد فضای جدید کنشی در محیط‌های منطقه‌ای است. این قدرت‌های نوظهور و منطقه‌ای هستند که به بازیگرانی فعال تبدیل شده‌اند و می‌کوشند در فضای جدید، کنش، قدرت و نفوذ خود را ارتقا بخشند در چنین شرایطی، حاکم شدن منطق ژئواکونومیک و فرصت‌های همکاری و شکوفایی نهفته در آن نظم و ثبات نسبی را برای برخی مناطق به ارمغان آورده است. در این دوره ابزارهای اقتصادی تا حدود بسیار زیادی تعیین‌کننده مناسبات قدرت در عرصه بین‌المللی است» (کسورگای، ۲۰۱۷، ۱). «جنس و ماهیت همکاری و رقابت‌های میان دولت‌ها عمدتاً اقتصادی است و بر همین اساس است که برخی پژوهشگران از گذار ژئوپلیتیک به ژئواکونومیک سخن گفته‌اند» (لوتواک، ۱۹۹۰، ۱۷). «منطق ژئواکونومیک بر اساس ارزش‌های همکاری و مراودات اقتصادی و حضور فعال نیروهای غیر دولتی در کنار نیروهای دولتی می‌باشد و از اجتماعی شدن قدرت در دوره ژئواکونومیک یاد می‌گردد» (کون؛ اسمیت، ۲۰۰۹، ۱۳) «و حتی آن را گفتمان امنیت‌ساز و افزایش‌دهنده وابستگی کشورها به یکدیگر می‌دانند» (شولین؛ ویگل، ۲۰۱۸، ۸۰). «ژئواکونومی یک اصطلاح نسبتاً جدیدی است که برای بیان ایده‌های مختلف از آن استفاده می‌شود» (اسپارک، ۲۰۰۷، ۳). ژئواکونومی تجزیه و تحلیل استراتژی‌های اقتصادی است که توسط دولت‌ها، برای تصمیم‌گیری در یک محیط سیاسی، با هدف حفاظت از اقتصاد کشور خود و برای کمک به ملت خود مورد توجه قرار می‌گیرد. «تصرف و تصاحب بخش‌هایی از بازارهای

بخش قابل ملاحظه‌ای از عرضه و تقاضای عظیم جهانی، متوجه منطقه گسترده‌ای مشتمل بر آسیای مرکزی و اروپای شرقی است که ایران در مرکز توجه این مناطق می‌باشد. قابلیت‌های بالقوه بومی به منظور دستیابی به تدابیر قابل حصول برای تعامل اقتصاد منطقه‌ای اهمیتی اساسی دارد که این مهم نیز با توجه به نیاز کشورهای محصور در خشکی چون کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد این سواحل فرصت‌های مناسبی را در راستای توسعه مناسبات بین‌المللی و جذب سرمایه برای تولید در منطقه جنوب شرق و سواحل مکران دارد. در واقع حجم بزرگی از مبادالت جهانی کالا و انرژی متوجه این منطقه است.

«برخلاف ادعاهای جهانی شدن و همگون‌سازی جهان در دهه دوم سده بیست‌ویکم هم‌چنان موقعیت‌های مکانی و جغرافیایی فرصت‌ها و تهدیدهای متفاوتی را پیش روی کشورها و دولت‌ها قرار داده است. نظریه‌های جهان مسطح توماس فریدمن (۲۰۰۷)، نظریه پایان جغرافیا ابراین (۱۹۹۲) توجیه‌کننده تحولات ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک در جهان یا حداقل در آسیای جنوبی و قاره اور آسیا نیست. موقعیت‌های فضایی و مکانی و شکل سرزمین و نسبت‌های مکانی واجد ارزش‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک‌اند. بر این اساس، قدرت‌های منطقه‌ای در تلاش هستند تا از ظرفیت‌های جغرافیایی و موقعیت‌های مکانی و فضایی حداکثر منافع را کسب کنند و از طریق فرصت‌های جغرافیایی منافع رقیب را به خطر بیندازند» (موسوی شفایی، ۱۳۹۵، ۱۹۰-۱۸۹). «برخلاف دوره جنگ سرد که تمرکز قدرت در قالب نظام دوقطبی از ویژگی‌های بارز آن محسوب

چابهار با وجود اعمال شدیدترین تحریم‌ها نیز خارج از محدوده تحریم قرار دارد. چراکه اقتصاد کشورهای پیرامونی چون هند، پاکستان و افغانستان، کشورهای آسیای میانه و حتی چین در آن درگیر است. چابهار می‌تواند مسیر تجارت شمال و جنوب و شرق و غرب جهان را نزدیک کند.

چابهار یکی از شهرهای جنوب خاوری استان سیستان و بلوچستان ایران و تنها بندر اقیانوسی ایران است که در کرانه دریای عمان و اقیانوس هند قرار دارد. لنگرگاه آن قابلیت پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما را دارد و از مناطق آزاد بازرگانی ایران است. بندر چابهار به دلیل موقعیت راهبردی، که نزدیک‌ترین راه دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه (افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان) به آب‌های آزاد است از اهمیت فراوانی برخوردار است و سازندگی و سرمایه‌گذاری فراوانی در آن صورت می‌گیرد؛ از جمله ساخت اسکله و افزایش گنجایش بارگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما (در خلیج چابهار) و ساخت راه‌آهن به سوی آسیای میانه و احداث فرودگاه بین‌المللی. این بندر یکی از مهم‌ترین چهارراه‌های کریدور شمال-جنوب بازرگانی جهانی است.

۵-۱. جایگاه ژئواکونومیک چابهار

بندر چابهار آسان‌ترین و راهبردی‌ترین راه دسترسی به آب‌های آزاد برای چندین کشور محاط در خشکی در آسیای میانه است. بندر چابهار به دلیل موقعیت راهبردی که نزدیک‌ترین راه دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه (افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و

جهانی در راستای ارتقای پتانسیل تجارت و بازرگانی خود، یک عنصر کلیدی در قدرت و نفوذ بین‌المللی است که به تقویت توانایی‌های اقتصادی، سیاسی و اجتماعی کشور کمک می‌کند» (چان، ۲۰۱۱، ۵). در حال حاضر استراتژی ژئوپلیتیک که قدرت‌های بزرگ آن را پیگیری می‌کنند شامل شرح وظایف آن-ها در مناطقی است که بتوانند منافع کلان ژئواکونومی خود را با نفوذ جغرافیایی و نظارت بر آن-ها عملی سازند» (حافظنیا و همکاران، ۱۳۹۰، ۶). «در طرح یک کمربند، یک جاده، ایران به مثابه پل بزرگی میان شرق و غرب دارای اهمیت بوده و در صورت توجه به ویژگی‌های سیاسی و اقتصادی این دیپلماسی از جانب چین، ایران می‌تواند از جایگاه به مراتب مهم‌تری نسبت به قبل برخوردار شود» (ارغوانی پیرسلامی، ۱۳۹۴، ۱۶۴).

«ژئواکونومیک ارتباط گسترده‌ای با سیاست خارجی و استراتژی‌های امنیت ملی داشته و بخش مهمی از رفتار استراتژیک قدرت‌های منطقه‌ای در منطقه‌ای گرایید جدید برای همگرایی و تأمین منافع را شامل می‌شود» (ویگل، ۲۰۱۶، ۱۳۶). «حتی ژئواکونومیک را استراتژی سیاست خارجی در عصر جدید می‌دانند که از طریق ابزارهای اقتصادی قدرت توسط حکومت برای رسیدن به اهداف استراتژیک طراحی و اعمال می‌شود. به نظر می‌رسد روابط و مناسبات قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی در سده بیست‌ویکم از منطق ژئواکونومیک پیروی می‌کند. به بیان دیگر رقابت‌های ژئوپلیتیکی بن‌مایه‌های ژئواکونومیک دارند و برخلاف دوره‌های ژئوپلیتیک کلاسیک که بر رقابت‌های ایدئولوژیکی تمرکز داشت در عصر جدید بر منافع ملی تمرکز دارد» (شولوپین؛ ویگل، ۲۰۱۸، ۷۳).

المللی و تقویت دسترسی ژئواستراتژیک ایران به آب-های آزاد در عرصه اقتصاد داخلی نیز مثر ثمر خواهد بود. تسهیل تجارت و اشتغال‌زایی چه در فرایند تجهیز و توسعه این بندر و چه پس از به ثمر رسیدن آن از دستاوردهای قابل توجه خواهند بود. 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 هندو پاسفیک به منطقه شرق آسیا، هند و استرالیا را نیز به‌لحاظ مفهومی به منظومه امنیتی این منطقه افزوده و می‌کوشد تا از این طریق ثقل امنیتی خود در دسترسی به آب‌های آزاد منطقه اقیانوسیه و اقیانوس هند را در برابر قدرت دریایی چین افزایش دهد» (نای، ۲۰۱۷). «هم‌چنین چنان‌که رابرت کاپلان در مقاله خود با عنوان بازگشت دنیای مارکوپولو و پاسخ نظامی ایالات متحده استدلال کرده است. 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» (کاپلان، ۲۰۱۷، ۲۴).

«در حوزه ژئوپلیتیک از مجموع سه دالان حمل و نقل جهانی که کارشناسان سازمان ملل برای این امر پیش بینی کرده اند دو دالان از ایران می‌گذرد و چابهار نقطه عبور جنوبی‌ترین دالان شرقی غربی جهان خواهد بود. چابهار در طرح توسعه محور شرق محور ترانزیتی شرق نامیده می‌شود» (پورپویان و همکاران، ۱۳۸۹، ۱۵۷).

«از سوی دیگر بندر چابهار آسان‌ترین و راهبردی-ترین راه دسترسی به آب‌های آزاد برای شش کشور

قزاقستان) به آب‌های آزاد است از اهمیت فراوانی برخوردار است و سازندگی و سرمایه‌گذاری فراوانی در آن صورت می‌گیرد؛ از جمله ساخت اسکله و افزایش گنجایش بارگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما و ساخت راه‌آهن به سوی آسیای میانه و احداث فرودگاه بین‌المللی. این بندر یکی از مهمترین چهارراه‌های کریدور شمال-جنوب بازرگانی جهانی است. موقعیت استراتژیک این بندر و قرار گرفتن آن در محور توسعه شرق کشور، سبب شده است تا سازمان بنادر و دریانوردی تدوین و اجرای طرح جامع توسعه آن را در قالب برنامه میان‌مدت در دستور کار قرار دهد. بندر چابهار در بخش شمالی دریای عمان به دلیل بهره‌مندی از موقعیت استراتژیک جهت ترانزیت و ترانزیت کالاهای بنادر حوزه خلیج فارس و افغانستان و آسیای میانه نقش ویژه ای می‌تواند ایفا کند. در کنار بندر چابهار منطقه آزاد صنعتی - تجاری چابهار قرار دارد. «بندر چابهار برجسته‌ترین امتیاز ترانزیتی ایران در کریدور بین‌المللی شمال - جنوب جنوب است و با وجود موقعیت راهبردی قابلیت تبدیل شدن به یک قطب تجاری برای انواع ترانزیت از کالا تا انرژی را دارد چابهار و توسعه محور شرق کشور موجب تبدیل شدن ایران به یک قدرت فرامنطقه‌ای با قدرت دریایی استراتژیک و تحرک میان آب‌های اقیانوسی می‌شود. هم‌چنین به لحاظ جایگاه ممتاز استان سیستان و بلوچستان در ترانزیت کالا، انرژی گاز و برق به کشورهای همسایه این استان برای ما اهمیت به‌سزایی در توسعه اقتصادی کشور دارد» (ملکی؛ رئوفی، ۱۳۹۶، ۱۳۰).

«این در حالی است که توسعه این بندر علاوه بر ارتقای جایگاه ایران در عرصه تجارت و ترانزیت بین-

منطقه‌ای و دنیا شود، ابتکار و برگ برنده خود را جاده و کمربند می‌داند. یعنی هدف چین دسترسی و تسلط به بازارها از طریق شریان‌های جدید است. این مسئله اهمیت کریدورهای حمل‌ونقلی و توان برقراری ارتباط را نشان می‌دهد.

در این فضا، وقتی به نقشه بخش‌های به هم پیوسته آسیا، اروپا و افریقا نگاه شود. ایران مانند یک ترمینال دیده می‌شود که در وسط این بخش از خشکی‌های دنیا قرار داشته و برای تمام بازارهای بالا و پایین، شرق و غرب خود نقش توزیعی دارد. همه کشورهای ایران را دور زدند. حتی چین هم که قصد تکمیل جاده ابریشم را داشت، ایران را دور زده است. این مسائل مقطعی است. در نهایت چاره‌ای جز اینکه ایران را بپذیرند، نخواهند داشت (مشفق، ۱۴۰۲، ۱۰)

وقتی کسی می‌خواهد از شرق آسیا به روسیه برود، راهی جز این ندارد که از ایران عبور کند. ایران کوتاه‌ترین مسیر است. شاید به دلیل فضای سیاسی منطقه و فضاهای خارج از مناسبات اقتصادی، برای یک مقطع کوتاه ایران را دور بزنند؛ اما در بلندمدت دورزدن ایران امکان‌پذیر نیست. منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار که بندر چابهار در محدوده آن قرار دارد، یکی از مناطق آزاد هفت‌گانه کشور است که با فراهم کردن زیرساخت‌های لازم، فرصتی مهم برای تولید، اشتغال و توسعه استان سیستان و بلوچستان شده است. انجام امور زیربنایی، عمران، آبادانی و رشد و توسعه اقتصادی، تولید و صادرات کالاهای صنعتی تبدیلی و ارائه خدمات عمومی، تنظیم بازار کار و کالا، حضور فعال در بازارهای جهانی و منطقه‌ای، سرمایه‌گذاری، افزایش درآمد عمومی و ایجاد اشتغال سالم

محاط در خشکی در آسیای مرکزی است. این منطقه به کمک شبکه حمل‌ونقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان، از شرق به پاکستان و از جنوب به اقیانوس هند اتصال می‌یابد. دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد و قرار داشتن در خارج از خلیج فارس هم‌چنین آسیب‌پذیر نبودن در مواقع بروز بحران و موقعیت راهبردی خاص از دیگر ویژگی‌های چابهار است» (عزتی؛ شکر، ۱۳۹۱، ۹).

چابهار در مناسبات جدید اقتصادی منطقه و حتی در رقابت‌های بین‌المللی نقش بسیار مهمی خواهد داشت. شاید یکی از نکات بسیار مهم که تا دو یا سه دهه قبل مطرح نبود، این بود که فاصله مراکز تولید تا بازار چقدر است. زمان رسیدن به بازار اهمیت نداشت. دلیل کم‌اهمیتی این مسئله، این نبود که فاصله تا بازار در نظر گرفته نمی‌شد و یا محاسبه نمی‌شد؛ به دلیل اینکه شکاف در بقیه عوامل و نهاده‌ها وجود داشت و این شکاف‌ها بر قیمت تمام‌شده اثرگذار بود، وزن زمان و هزینه نقل‌وانتقال خیلی کمتر نسبت به دیگر نهاده‌ها در قیمت تمام‌شده کالاها دارای اهمیت بود. به مرور زمان، در دو سه دهه گذشته، فاصله و شکاف بین نهاده‌ها خیلی کم شد. قیمت مواد اولیه، تکنولوژی و نیروی کار جهانی شد و رقم‌های آن خیلی نزدیک به هم شدند. تکنولوژی‌ها یکسان و شکاف‌های تکنولوژی تقریباً خیلی ناچیز شد. در این فضا، هزینه‌های رسیدن به محل مصرف و زمان رسیدن به آن دارای اهمیت شد. لذا در دو سه دهه گذشته، تلاش همه رقبای بزرگ در بازارهای منطقه‌ای این بود که فاصله با بازارها کم و راه رسیدن به بازارها کوتاه و هزینه‌های آن‌ها کاهش یابد. از این رو وقتی چین می‌خواهد قدرت اول

می‌رود. این سند راهبردی که زمینه توسعه همکاری ایران با دومین قدرت اقتصادی جهان را فراهم کرده، برای سواحل مکران به‌خصوص چابهار از اهمیت مضاعفی برخوردار بوده و در بندهایی از این سند به‌طور مستقیم به چابهار و سواحل مکران اشاره شده است. گویا اینکه چابهار محل تلاقی دو اقتصاد ایران و چین است.

۵-۲-۱. مشارکت در ایجاد و تجهیز مخازن ذخیره نفت، گاز و محصولات پتروشیمی

در محور دوم برنامه راهبردی همکاری ایران و چین به‌عرضه پایدار نفت خام به چین، مشارکت در ساخت و تجهیز مخازن ذخیره‌سازی نفت و افزایش صادرات پتروشیمی به چین اشاره شده است که با توجه به برنامه توسعه مجتمع‌های پتروشیمی در چابهار و قرار گرفتن این مجتمع‌ها بر کرانه اقیانوس هند، تولیدات پتروشیمی چابهار، سهمی جدی در تحقق این بند دارند (قنبرلو، ۱۳۹۹، ۶۹).

احداث مجتمع پتروشیمی چابهار با توانایی تولید بیش از بیست میلیون تن مواد پتروشیمی در قالب سه فاز از سال ۱۳۹۲ برنامه‌ریزی شده و ساخت اولین مجتمع تولید متانول آن از سال ۱۳۹۴ آغاز شده است. ظرفیت فاز اول مجتمع پتروشیمی چابهار هشتونیم میلیون تن متانول است و این میزان متانول در پنج مجتمع تولیدی هر کدام با ظرفیت یک میلیون و ۶۵۰ هزار تن متانول در سال تولید خواهد شد. در سال ۱۳۹۵ و در پی مطالعات دقیق کنوانسیون نفت، گاز و پتروشیمی چین، با احداث دومین هاب پتروشیمی چابهار موافقت شد و در سال

و مولد از اهداف شکل‌گیری سازمان منطقه آزاد چابهار است.

چابهار یکی از مهم‌ترین راه‌های کریدور شرق به غرب و جنوبی‌ترین راه این کریدور است. در واقع تنها بندر تجاری ایران در خارج از تنگه هرمز است که دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد و قرار داشتن در خارج از محدوده آب‌های خلیج فارس و عدم آسیب‌پذیری در مواقع بروز بحران، موقعیت استراتژیکی را برای ایجاد یک گذرگاه امن ارتباطی بین کشورهای آسیای میانه با سایر کشورها فراهم کرده است.

۵-۲. مزایای چابهار در همکاری ایران و چین

چابهار به‌عنوان نقطه تلاقی منافع مشترک ایران و چین در اسناد مهم منطقه‌ای، توسعه محور شرق و سواحل مکران، یکی از بازیگران اصلی و مورد توجه دو طرف است و اجرای توافقات انجام‌شده می‌تواند این همکاری را تسریع بخشد.

«چابهار به‌عنوان دروازه ایران، فعال‌ترین منطقه سواحل مکران و نقطه تلاقی در سند مهم منطقه‌ای، توسعه محور شرق، توسعه سواحل مکران، یکی از بازیگران اصلی، مهم و مورد علاقه هر دو طرف این سند همکاری است» (مجیدی و دهقانیان فراشاه، ۱۳۹۹، ۳۷) و بر اساس اطلاعات قبلی، توافقات و قراردادهای امضاشده، اجرای این سند می‌تواند همکاری طرفین را تسریع بخشد.

«برنامه همکاری جامع فی‌مابین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین» فراتر از یک قرارداد، توافق‌نامه یا تفاهم‌نامه بوده و به‌عنوان یک سند راهبردی میان دو کشور مطرح است که در حوزه بین‌الملل یک ظرفیت بزرگ اقتصادی به‌شمار

به چابهار صحبت می‌شود، آن موقع مهیا می‌شود. در واقع با یک تأخیر طولانی و صد ساله داریم به نقطه آغاز می‌رسیم. آن موقع است که باید به چابهار متفاوت نگاه کرد. آن موقع جاده چابهار، راه آهن چابهار، بندر چابهار و از همه مهم‌تر، فرودگاه چابهار که چهار ابزار حمل‌ونقل به حساب می‌آیند، چابهار را بی‌رقیب می‌کنند. اکنون برنامه راهبردی ایران و چین صد سال بعد بر ضرورت تاریخی راه آهن چابهار تأکید کرده است.

از سوی دیگر راه آهن چابهار - گوادر از طریق ریمدان نیز تحول دیگری در اقتصاد منطقه خواهد بود. در آینده، ریمدان به‌عنوان یکی از کانون‌های جدی فعالیتی در استان، کشور و منطقه تبدیل خواهد شد. چراکه ریمدان ویژگی مهمی که دارد این است که ایران را به پروژه «سیپک» یا کریدور اقتصادی چین پاکستان وصل می‌کند و به این ترتیب، به نوعی از ریمدان وارد اقتصاد چین می‌شویم.

علاوه بر اتصال چابهار به پروژه مهم کریدور اقتصادی چین پاکستان که چابهار را به چین متصل می‌کند، بازار ۲۱۲ میلیون نفری اقتصاد پاکستان را در اختیار چابهار قرار می‌دهد. آنچه امروز و در این سال‌ها به آن توجه نشده است، این است که کراچی با جمعیتی حدود ۲۰ میلیون نفر (با حومه‌اش) مرکز توزیع کالا و مدیریت اقتصاد این کشور است و در واقع پایتخت دریایی پاکستان به حساب می‌آید. فاصله چابهار تا کراچی ۶۵۰ کیلومتر است. یعنی چابهار با یک کانون جمعیتی ۲۰ میلیونی که هاب توزیع نیازهای یک جمعیت ۲۱۲ میلیون نفری است، فقط ۶۵۰ کیلومتر فاصله دارد. فاصله چابهار با پایتخت ایران که مهم‌ترین کانون جمعیتی ایران و هاب توزیعی ایران است،

۱۳۹۸ این قرارداد مجدداً به مدت دو سال تمدید شد.

محور یازدهم این برنامه هم به‌طور مستقیم به اهمیت مجتمع پتروشیمی چابهار پرداخته و با عنوان «سرمايه‌گذاري بلندمدت در شهرک پتروشیمی چابهار» در سرفصل‌های کلیدی برنامه درج شده است. با تحقق این بند، صنعت پتروشیمی ایران وارد فاز جدیدی خواهد شد.

۵-۲-۲. تکمیل و توسعه راه آهن

محور چهارم راهبردی همکاری ایران و چین به تکمیل راه آهن شرق غرب ایران و ایجاد راه آهن زیارتی پاکستان، ایران، عراق و سوریه و همین‌طور راه آهن شمال به جنوب اختصاص یافته است.

راه آهن چابهار-زاهدان که در حال ساخت است نقش مهمی در این مسیر استراتژیک دارد. در یک سند تاریخی در سال ۱۳۰۶، هفته‌نامه‌ای به نام حبل‌المتین کلکته در مقاله‌ای با عنوان «راه آهن چابهار یا اعظم طرق تجارتی بین‌المللی» به اهمیت راه آهن چابهار در توسعه تجارت شرق و غرب پرداخته است. نویسنده در این مقاله گفته است وقتی چابهار از طریق راه آهن به دریای سیاه وصل شود - یعنی ما اگر به زاهدان وصل شویم به شبکه سراسری و به دریای سیاه وصل شده‌ایم - کانال سوئز از درجه اهمیت می‌افتد و چابهار تبدیل به بندر بزرگی می‌شود که با هامبورگ و لیورپول و ... رقابت می‌کند (کردی، ۱۴۰۰).

با اتصال چابهار به زاهدان، چابهار به دریای سیاه وصل می‌شود. آن موقع، تازه فصل شکوفایی و فصل بهره‌برداری از چابهار فرا می‌رسد. الزاماتی که راجع

مشکل اقتصاد پاکستان انرژی است، قرار است صنایع انرژی بر در آنجا مستقر شود، صنایعی که بتواند بخشی از مواد اولیه را از پاکستان بگیرد و انرژی از ایران تأمین شود و قطعاً فرآوری در شهرک صنعتی انجام شود.

۵-۲-۳. ساخت شهر هوشمند تیس در مکران

محور هفتم برنامه راهبردی ایران و چین، ساخت شهر هوشمند در مکران و به خصوص تیس است. چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران سهم به سزایی در اقتصاد و توسعه ایران خواهد داشت و با ایجاد مجتمع‌های بزرگ صنعتی و بالادستی مانند پتروشیمی و فولاد، جمعیت قابل توجهی متخصص و نیروی کار داخلی و خارجی به چابهار اعزام خواهند شد. تحقق شهر هوشمند تیس و مکران که در برنامه راهبردی ایران و چین به آن اشاره شده است در چشم‌انداز ۱۴۱۰ چابهار نیز مورد تأکید قرار گرفته است (اسمعیلی و همکاران، ۱۴۰۲، ۱۱۸).

«در سال ۱۴۱۰ شهرستان چابهار و سایر مناطق منطقه مانند تیس دارای امکانات شهری مناسب برای زندگی و خدمات فرهنگی و رفاهی شهری مناسب و امکاناتی مانند آب شیرین، گاز، مخابرات و اینترنت پرسرعت و همچنین باکیفیت خواهد بود. امکانات آموزشی، بهداشتی، فرهنگی و ورزشی از جمله جاذبه‌های چابهار می‌شود. امکانات شهری و مسکونی در کنار آب‌وهوای مطبوع و امکانات اشتغال مناسب، منطقه چابهار را به مکانی جذاب و مناسب برای سکونت و جذب نیروهای متخصص کشور به‌ویژه از مناطق شرقی تبدیل می‌کند. با توجه به فعالیت‌های اقتصادی و خدماتی و امکانات زندگی شهری در سال ۱۴۱۰، ترکیب جمعیتی چابهار شامل نیروهای

حدود دو هزار کیلومتر می‌باشد. ضمناً در این کانون توزیعی، در شعاع ۱۰۰ تا ۱۵۰ کیلومتری آن تمام صنایع بزرگ کشور مستقر هستند یعنی اگر در چابهار کالا تولید و با یک تولیدکننده‌ای در تهران رقابت کند، این رقابت غیر ممکن است. حتی اگر از نظر نیروی انسانی، کیفیت محصول و مواد اولیه یکسان باشد، همان هزینه حمل‌ونقل کفایت می‌کند که نتواند رقابت کند. بنابراین توجه به بازار داخل در چابهار یک اشتباه استراتژیک است. نداشتن مرز مناسب با پاکستان سبب می‌شد که وقتی می‌خواستیم از چابهار کالایی را به پاکستان بفرستیم، باید ابتدا آن را به میرجاوه می‌فرستادیم و این کالا دوباره یک مسافتی را برمی‌گشت که به کراچی برسد. این یعنی یک مسیر بسیار طولانی باید طی می‌شد (کردی، ۱۳۹۹).

اکنون با فاصله ۱۱۰ کیلومتر از طریق ریمدان، می‌توان وارد مرز رسمی شد که با فاصله کمتر از ۶۰۰ کیلومتر به کراچی می‌رسد. ریمدان زیرساخت‌های مناسبی دارد و مرکز توزیعی است. با این رویکرد و با این نگاه، توسعه مرز ریمدان از سال‌های گذشته در دستور کار منطقه آزاد چابهار قرار گرفته و این منطقه به یک نقطه مرز رسمی تبدیل شد. در طرح توسعه محدوده منطقه آزاد یک نقطه منفصل در ریمدان به عنوان منطقه آزاد جانمایی شد که مطالعات طرح جامع آن انجام شده و برنامه‌ریزی برای توسعه زیرساخت‌های آن صورت گرفته است. در فاز اول قرار است به عنوان بارانداز از این منطقه استفاده شود و زمینه استقرار صنایع هم فراهم گردد. برای ریمدان یک شهرک صنعتی پیش‌بینی شده که قرار است کاملاً در تبادلاً با اقتصاد پاکستان باشد. از آنجا که

محور پنجم به آن پرداخته شده است. «منطقه آزاد چابهار یک فرودگاه بین‌المللی را در دست ساخت دارد که راه‌اندازی حجم مبادلات تجاری و ترانزیتی سواحل مکران را به میزان قابل توجهی افزایش داده و مسیر ایرلاین‌های (خطوط هوایی) بزرگ جهان را به سمت ایران تغییر می‌دهد» این فرودگاه بر اساس طرح جامع یک شهر فرودگاهی در شهر لجستیکی چابهار است که قرارداد ساخت این فرودگاه با یک شرکت چینی به ارزش ۴۸۳ میلیون یورو منعقد شده و موافقت‌های سیگناشور چین برای آن اخذ شده است. بدون شک این پروژه راهبردی علاوه بر جایگاه ویژه در این سند همکاری، نقطه عطف شهر لجستیک چابهار می‌باشد» (قنبرلو، ۱۳۹۹، ۷۰).

۵-۲-۵. سرمایه‌گذاری در کشاورزی، شیلات و آبخیزداری

در محور نوزدهم سرمایه‌گذاری در کشاورزی، شیلات، آبخیزداری تشویق شده است.

چابهار و کنارک ۲۳ درصد آبیان و ۷۰ درصد ماهی تن کشور را تأمین می‌کنند. این ظرفیت با توجه به جغرافیای اقیانوسی و قدرت و ظرفیت بومی محلی، پتانسیل یک هاب شیلات منطقه‌ای را فراهم کرده است. به‌ویژه اینکه به دلیل آب‌وهوای خاص، آبی پروری ساحلی یکی از مزیت‌های ویژه این مناطق است. این همکاری راهبردی امکان بهره‌برداری بین‌المللی برای سرعت بخشیدن به برنامه‌ها را دارد (کردی، ۱۴۰۰).

متخصص، کارگران ماهر و دانشمندان و پژوهشگرانی است که فعالیت‌های صنعتی و خدماتی منطقه را مدیریت و پشتیبانی می‌کنند» (سنچولی و همکاران، ۱۴۰۱، ۳۷۱) این تصویر از آینده زندگی در سواحل مکران، فرصت پیش‌بینی شده در سند راهبردی همکاری‌های ۲۵ ساله ایران و چین و به معنای آغاز تحولی اساسی در توسعه زیرساخت‌های شهری و مسکن می‌باشد. خروج منطقه از محرومیت و آسیب‌پذیری، ایجاد قطب علمی و آموزشی در منطقه و طراحی شهری نوین و هوشمند، برای ایجاد شهر پایدار، مهمترین رویکردهای تبیین‌کننده برنامه‌ریزی و طراحی شهر جدید تیس بوده‌اند. به طوری که تسهیل و توجه به صادرات واردات، بازار محلی و منطقه‌ای، انرژی پاک، معماری نوین، شهر خالق علمی، مراکز تخصصی و تحقیقاتی، شهرک‌های دانشگاهی و ملی و بین‌المللی، ایجاد پالایشگاه، مسکن ارزان، قطب سوم خودروسازی، ایجاد قطب پتروشیمی، درآمد پایدار در سطح منطقه، ایجاد اشتغال برای روستاییان و مناطق پیراشهری، شهر ارتباطی-تجاری با سواحل مکران، حمل‌ونقل ارزان و مداوم، دسترسی به سواحل خلیج فارس و عمان، دسترسی به آب‌های آزاد و دائمی، نزدیکی به بازارهای به منطقه آزاد چابهار، روابط تجاری و اقتصادی با کشورهای همسایه از مهم‌ترین دساوردهای ساخت شهر هوشمند تیس در مکران است.

۵-۲-۴. توسعه و ساخت فرودگاه‌ها، خرید محصولات هوایی تولید مشترک ایران و چین

توسعه و ساخت فرودگاه‌ها، خرید محصولات هوایی تولید مشترک ایران و چین موضوعی است که در

۵-۲-۶. تبدیل دانشگاه بین‌المللی چابهار به یک منطقه ویژه علم و فناوری

بدون شک این مجموعه از تحولات و تحولات اقتصادی نیازمند راه حلی برای تامین نیروی کار متخصص و کارآمد با محوریت جوامع محلی و ظرفیت‌های منطقه‌ای است. دانشگاه بین‌المللی چابهار که امروزه با وجود پردیس پارک علم و فناوری، مراکز رشد، مرکز نوآوری و شکوفایی و کارخانه نوآوری به منطقه‌ای خاص علم و فناوری تبدیل شده و برنامه‌های خود را بر اساس تأمین نیروی متخصص و ماهر بازنگری کرده است (سرابندی مقدم، ۱۳۹۸، ۳)

از سوی دیگر اولین مرکز نوآوری ایران و چین در سال‌های گذشته در این دانشگاه تأسیس شد. منطقه آزاد چابهار طی این سند سیاست‌ها و برنامه‌ریزی‌هایی را برای همکاری‌های بلندمدت و تأمین زیرساخت‌های آموزش نیروی انسانی مورد نیاز صنایع و توسعه این منطقه انجام خواهد داد.

۶. نتیجه

بندر اقیانوسی چابهار، جنوبی‌ترین نقطه ارتباطی جهان در کریدور شرقی-غربی است. هم‌چنین چابهار با کاهش ۸ هزار کیلومتری مسیر، هند را به اروپا متصل می‌کند. با توجه به این ویژگی‌ها، چابهار در محور برنامه توسعه اقتصاد بر پایه دریا قرار گرفته است. این منطقه از ویژگی‌های ژئوپلیتیکی جغرافیایی ژئواکونومیک، اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، امنیتی، مذهبی و قومیتی ویژه‌ای برخوردار است. بندر چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران است که می‌تواند با توجه به مزیت‌های ژئواکونومیکی

و جغرافیایی این منطقه را در مسیر رشد و توسعه قرار دهد. از این رو توجه هرچه بیشتر به جذب سرمایه‌گذاری خارجی و تسهیل مقررات برای توسعه ظرفیت‌های ژئواکونومیکی منطقه چابهار باید از اولویت‌های اصلی کشور باشد. در سال ۲۰۲۰ میلادی کشور چین بیش از ۲۰۰ میلیارد دلار با ۱۱ کشور پس‌کرانه بندر چابهار مبادلات تجاری داشته است. در سال ۲۰۲۰ میلادی ۶۰ درصد از کل جابه‌جایی کالا در دنیا در بنادر کشور چین انجام شده، بزرگ‌ترین بندر کانتیری دنیا، بزرگ‌ترین خطوط کشتیرانی کانتیری دنیا و بزرگ‌ترین پورت اپراتورهای بندری دنیا متعلق به کشور چین هستند. دو کشور هند و چین با استراتژی بلندپروازانه «شناسایی مسیر تردد تجاری و تثبیت حضور» به دنبال ایجاد مزیت‌های رقابتی تجاری از طریق کاهش هزینه و زمان انتقال کالا هستند. با فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و پایان منازعه ایدئولوژیک بین دو ابرقدرت، دنیای بعد از جنگ سرد، نظاره‌گر ظهور قدرت‌های جدیدی بود که تلاش می‌کردند، با موج جهانی شدن خود را با دنیای جدید وفق داده و تبدیل به ابرقدرت‌های اقتصادی دنیا گردند. یکی از این کشورها چین می‌باشد. چین با حمایت از کسب کارهای کوچک و استفاده از مزیت نیروی کار فراوان و انجام اصلاحات اقتصادی در مسیر صنعتی شدن و در حال تبدیل به اقتصاد برتر دنیاست. در سال ۲۰۱۹ کشور چین در مجموع ۲۴۹۸،۵ میلیارد دلار صادرات و ۲۰۶۹ میلیارد دلار واردات داشته است که از این میزان حدود ۱۰۵ میلیارد دلار صادرات (۴۰۱۹ درصد از کل) و ۹۸۰۴ میلیارد دلار واردات (۴۰۷۵ درصد از کل) با یازده کشور ایران، روسیه، ترکیه، افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان،

انزلی-آستارا، فراهم نیست. هرچند ایران و روسیه مصمم به احداث این خط ریلی هستند؛ ولی سال‌های زیادی برای احداث و بهره‌برداری از آن زمان لازم خواهد داشت (جنگ روسیه و اوکراین و تنش بین روابط جمهوری آذربایجان با ایران از چالش‌های مهم این مسیر است). استعداد بالقوه راه‌آهن چابهار-زاهدان-سرخس، به موازات کریدور اقتصادی چین-پاکستان در چارچوب ابتکار کمربند و راه از دیگر فرصت‌ها و چالش‌های بندر چابهار در آینده است.

۷. سهم نویسندگان

همه نویسندگان حاضر در این مقاله به‌صورت برابر مشارکت داشته‌اند.

۸. تضاد منافع

در این پژوهش تضاد منافع وجود ندارد.

قرقیزستان، قزاقستان، آذربایجان و گرجستان بوده است. کشور چین طرح‌های قابل توجهی در زمینه حمل‌ونقل دریایی و مدیریت سرمایه‌گذاری و راهبری ترمینال‌های بندری دنیا دارد که در این میان توسعه غیر فیزیکی بندر چابهار و اتصال آن به شبکه جهانی حمل‌ونقل دریایی با رویکرد افزایش ضریب دسترسی و کاهش هزینه و زمان انتقال کالا از طریق همکاری و مشارکت با بخش تجارت دریایی چین فرصت بسیار مناسب در شرایط کنونی سیاسی و اقتصادی دنیا می‌باشد. سند همکاری ۲۵ ساله ایران و چین در راستای استراتژی‌های شناسایی و نفوذ بازارهای جدید به‌عنوان یک فرصت برای بندر چابهار بوده و اقدامات لازم برای تسهیل تجارت، اتصال به شبکه حمل‌ونقل دریایی و حضور بازیگران بزرگ حمل‌ونقل و راهبری بنادر شرط لازم برای استفاده از ظرفیت‌های بندر چابهار خواهد بود. می‌توان گفت هرگاه از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های ژئوپلیتیک خلیج چابهار به درستی استفاده شود، میزان نقش‌آفرینی این خلیج در حوزه اقیانوس هند به‌ویژه رابطه ایران و چین افزایش خواهد یافت. چین انگیزه زیادی هم در بعد امنیتی و هم اقتصادی برای مشارکت دارد. زیرا چین با توجه به جنگ اوکراین و مسدود شدن شاخه شمالی جاده ابریشم، می‌تواند با عبور از جنوب ایران و گذشتن از ضلع شمالی کشور خود را راحت‌تر و سریع‌تر به دریای سیاه و بازارهای اروپا برساند و هم بستری مناسب برای مبارزه با مانع تراشی آمریکا در مسیر سرمایه‌گذاری و مشارکت در توسعه بندر گوادر پاکستان پیدا کند. تکمیل و ساخت شبکه ریلی از چابهار تا زاهدان و اتصال به شبکه سراسری راه آهن و امکان اتصال چابهار به شبکه ریلی «کریدور بین المللی شمال-جنوب» به دلیل نبود اتصال ریلی

منابع

فارسی

محدودیت‌های استراژیکی)، چاپ اول، تهران، انتشارات مؤسسه ابرار معاصر تهران، ۱۳۹۶.

- سرابندی مقدم، زهره، «کاربرد فناوری اقلیمی در طراحی شهرک صنعتی منطقه آزاد چابهار (منطقه ویژه اقتصادی)»، چهارمین کنفرانس بین‌المللی پژوهش در علوم و مهندسی، ۱۳۹۸.

- سنچولی، بدیل؛ حافظ رضازاده، معصومه؛ کریمیان بستانی، مریم، «تحلیل آمایشی رویکردهای برنامه‌ریزی و طراحی شهر جدید تیس در راستای توسعه منطقه‌ای سواحل مکران»، مجله تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، شماره ۶۴، بهار ۱۴۰۱.

- عابدینی، محسن؛ قربانی‌نژاد، رباب؛ فرجی راد، عبدالرضا؛ اخباری، محمد، «رقابت استراتژیک و ژئوپلیتیکی مسیر دریایی پروژه یک کمر بند یک جاده چین در اقیانوس هند»، نشریه اقیانوس‌شناسی، شماره ۴۹، ۱۴۰۱.

- عزتی، عزت‌اله؛ شکری، شمس‌الدین، «بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال - جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای همجوار»، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، شماره ۳۶، ۱۳۹۱.

- قنبرلو، عبدالله، «تحلیل؛ تحلیل راهبردی برنامه همکاری ۲۵ ساله ایران و چین»، مجله دیده‌بان امنیت ملی، شماره ۱۰۰، تابستان ۱۳۹۹.

- کردی، عبدالرحیم، «گام‌به‌گام تا جایگزینی کانال سوئز»، تهران، نشر در روزنامه شرق، ۳۰ اسفند ۱۳۹۹.

- کردی، عبدالرحیم، «منافع چابهار در همکاری ایران و چین»، تهران، نشر خبرگزاری ایرنا، ۱۴ فروردین ۱۴۰۰.

- کریمی‌پور، یدالله، جزوه درسی بنیان‌های ژئوپلیتیک ایران، چاپ اول، تهران، انتشارات دانشگاه خوارزمی، ۱۳۹۲.

- میرترابی، سعید؛ ترکی، هادی، «ابتکار احیای جاده ابریشم چین در تکاپوی تأمین امنیت انرژی و توسعه صادرات»، فصلنامه مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل، شماره اول، ۱۳۹۸.

- ارغوانی پیرسلامی، فریبرز، بازدرآمدی بر روابط راهبردی چین و ایران (در پرتو هویت‌های بین‌المللی)، چاپ اول، تهران، انتشارات مخاطب، ۱۳۹۴.

- اسمعیلی، مهدی؛ متقی، افشین؛ ولی‌وند زمانی، حسین؛ عباسی، محمد، «واکاوی برنامه جامع همکاری ۲۵ ساله جمهوری اسلامی ایران و چین از منظر ژئوپلیتیک انتقادی»، مجله طلعات خاورمیانه، شماره صد و هشتم، تابستان ۱۴۰۱.

- پورپویان، رضا؛ صابر فرزام، حمید؛ پارسایی، اسماعیل، «ظرفیت‌های مکانی توسعه منطقه آزاد چابهار (فرصت‌ها - تنگناها و راهکارها)»، مجله سیاسی - اقتصادی، شماره ۲۷۳، ۱۳۸۹.

- حافظ‌نیا، محمدرضا؛ احمدی‌پور، زهرا؛ عزتی، عزت‌اله؛ لشگری، احسان، «تبیین نظری - فلسفی علل تداوم رقابت‌های ژئوپلیتیک در روابط بین‌الملل پس از فروپاشی بلوک شرق»، فصلنامه نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، شماره ۳، ۱۳۹۰.

- حافظ‌نیا، محمدرضا؛ متقی، منوچهر؛ بوالحسنی، خسرو؛ روشنی، رضا، «دغدغه‌های ژئوپلیتیکی مشترک و مؤثر بر روابط جمهوری اسلامی ایران و چین»، فصلنامه مطالعات بین‌رشته‌ای دانش راهبردی، شماره ۳۴، ۱۳۹۸.

- رئوفی، مجید؛ ملکی، عباس، راه ابریشم جدید (یک کمر بند یک جاده - نظریه چینی برای رهایی از

- Friedman, Thomas, *The World Is Flat A Brief History of the Twenty-First Century*, First edition, New York- Farrar, Publications Straus and Giroux, 2007.

- Kaplan, Robert D, «The Return of Marco Polo's World and the U.S Military Response Center for a New American Security (CNAS)», <http://stories.cnas.org/wp-content/uploads/2017/05/CNAS-STORY>, 2017.

- Luttwak, E N, «From Geopolitics to Geo-Economics Logic of Conflict-Grammar of Commerce», *Journal of the National Interest*, No. 20, 1990.

- Nye, Joseph, «What Trump Got (Half) Right in Asia? Bloomberg Interview by Tobin Harshaw», Available at: <https://www.bloomberg.com/view/articles/2017-11-18/what-trump-got-half-right-in-asia>, 2017.

- O'Brien, Richard, *Global Financial Integration The End of Geography*, First edition, London, Publications Royal Institute of International Affairs, 1992.

- Scholvin, S and Wigell, M, «Power Politics by Economic means Geo-economics as an Analytical Approach and Foreign Policy Practice», *Journal of Comparative Strategy*, No. 1, 2018.

- Spark, M, «Geopolitical Fears- Geo-economic Hopes and the Responsibilities of Geography», *Journal of Annals of the Association of American Geographers*, No. 2, 2007.

- Wigell, M, «Conceptualizing Regional Powers' Geo-economics Strategies Neo-imperialism- Neo-mercantilism Hegemony and Liberal Institutionalism», *Journal of Asia Europe*, No. 2, 2016.

- مجیدی، محمدرضا؛ دهقانیان فراشاه، محمدحسین، «مؤلفه‌ها و موانع رویکرد ژئوکالچر ایران در قبال ابتکار کمربند و راه چین در آسیای مرکزی»، فصلنامه مطالعات اوراسیای مرکزی، شماره اول، ۱۳۹۹.

- مشفق، زهرا، «راهبردهای فعال‌سازی جایگاه ژئواستراتژیک بندر چابهار در دیپلماسی راه ایران»، مجله امنیت اقتصادی، شماره ۱۱۶، آذر ۱۴۰۲.

- موسوی شفایی، مسعود، «ضرورت گذار از ژئوپلیتیک وحشت خاورمیانه‌ای به ژئوآکونومی امید آسیایی»، فصلنامه مطالعات راهبردی، شماره ۴، ۱۳۹۵.

- ویسی، هادی، «بررسی رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئوآکونومیک چین و هند در اورآسیا (کریدورهای ارتباطی و ژئوپلیتیک بنادر چابهار و گوادر)»، نشریه پژوهش‌های جغرافیای انسانی، شماره اول، ۱۴۰۰.

- یاری، احسان، «گره استراتژیک چین در شبکه منطقه‌ای جمهوری اسلامی ایران (امکان‌سنجی فرصت‌ها و چالش‌ها)»، نشریه روابط خارجی، شماره ۴۹، ۱۴۰۰.

لاتین

- Chang, I-wei Jennifer, «The Middle East in China's Silk Road Visions Business as Usual?» Middle East Institute», <http://www.mei.edu/content/map/middle-east-china%E2%80%99s-silk-road-visions-business-usual>, 2011.

- Cowen, D and Smith, N, «After Geopolitics? From the Geopolitical Social to Geo-economics», *Journal of Antipode*, No. 1, 2009.

- Csurgai, G, «The Increasing Importance of Geo-economics in Power Rivalries in the Twenty First Century», *Journal of Geopolitics*, No. 1, 2017.