



تخلیل جایگاه بندر چابهار و کوادر

در افق آینده منطقه

کمیسیون حمل و نقل، بحریک و مکرک

دیرخانه کمیسیون های تخصصی

عنوان گزارش: تحلیل جایگاه بندر چابهار و گوادر در افق آینده منطقه

کمیسیون: حمل و نقل، لجستیک و گمرک

تهیه کننده: موسسه آمادگران (مهدی محمدی)

اعضای کمیته پژوهشی دبیرخانه: مهدی تاجیک - هما شریفی - حمیدرضا قاسمی - مجید سروش

ویراستار: پریسا فتوحی

انتشار: دبیرخانه کمیسیون های تخصصی اتاق ایران

شماره گزارش: ۱۰۹۶۱۰۶

زمستان ۹۶

«فهرست مطالب»

۲	«فهرست مطالب».....
۳	۱- چکیده
۳	۲- جاده ابریشم جدید
۶	۱-۲- کریدور اقتصادی چین - پاکستان
۸	۳- چین، پاکستان و گوادر
۸	۱-۳- گوادر، امید پاکستان برای رهایی از فقر
۱۳	۲-۳- چالش‌ها و مشکلات پیش‌رو
۱۳	۳-۲-۱- چالش کشمیر
۱۴	۴- هند، ایران و چابهار
۱۵	۱-۴- چابهار، کلید توسعه شرق ایران
۱۹	۲-۴- طرح‌های توسعه چابهار در برنامه ششم توسعه
۱۹	۳-۴- بررسی مسیر ترانزیتی چابهار به افغانستان و آسیای میانه
۲۱	۴-۴- مقایسه هزینه‌های تمام شده حمل‌ونقل، بین دو بندر چابهار و شهیدرجایی
۲۴	۵-۴- بررسی میزان عملکرد و هزینه کالاهای وارداتی و صادراتی بین بنادر جنوبی ایران
۲۶	۴-۶- چالش‌ها و مشکلات پیش‌رو
۲۶	۴-۷- خط‌آهن چابهار - سرخس
۲۸	۵- مزیت‌های کریدور گوادر - چابهار برای ترانزیت در صورت احداث
۲۹	۶- نتیجه‌گیری
۳۰	۷- مراجع

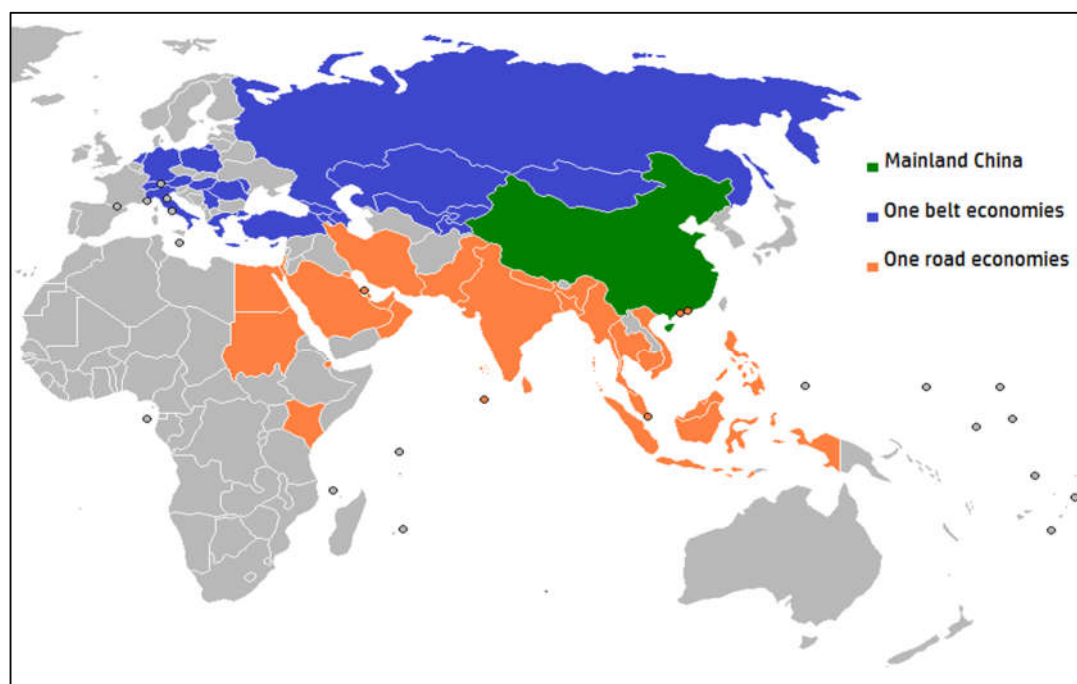
۱- چکیده

فعالیت‌های تجاری جهان سریعاً در حال افزایش است. سیاست‌های دریایی، پیچیده و چندوجهی شدند. در میان راه‌های تجاری، مسیرهای دریا منبع اصلی فعالیت‌های اقتصادی جهان‌اند. دو بندر گوادار و چابهار، نه تنها در پاکستان و ایران، بلکه در چشم‌انداز اقتصادی و جغرافیایی جهان برای چین، هند و جمهوری‌های آسیای مرکزی بسیار اهمیت دارند. هر دو به لحاظ اقتصادی و استراتژیک، ورودی بدون مانع به اقیانوس هند دارند. بر اساس گزارش موسسه بروکینگز، روزانه حدود ۳۶ میلیون بشکه نفت (معادل ۴۰ درصد عرضه نفت جهان و ۶۴ درصد تجارت نفت جهان)، از طریق اقیانوس هند، با در نظر گرفتن تنگه هرمز (۳۰٪)، تنگه مالاکا (۲۷٪) و تنگه باب المندب (۷٪) ترانزیت می‌شود. این پژوهش با روش توصیفی - تحلیلی به بررسی جغرافیایی منطقه و ویژگی‌های ژئوپلیتیکی مؤثر در طرح جاده ابریشم جدید و تاثیر آن بر دو بندر گوادار و چابهار و تجزیه و تحلیل آن می‌پردازد. روش جمع‌آوری داده‌ها، مطالعات کتابخانه‌ای و اینترنتی و استفاده از نظرات کارشناسان و منابع موجود در اینترنت است. در این پژوهش، ابتدا، چگونگی شکل‌گیری جاده ابریشم جدید و پروژه‌های آن از جمله کریدور اقتصادی چین - پاکستان و تاثیر آن بر دو بندر چابهار و گوادار شرح داده می‌شود. سپس به نقش ورود چین و هند به دو بندر سواحل مکران (گوادار و چابهار) و اثرات آنها بر روی توسعه دو کشور پرداخته خواهد شد. در آخر یک مقایسه از دو بندر و جمع‌بندی نظرات کارشناسان و صاحب‌نظران این حوزه در مورد توسعه این دو بندر ارائه خواهد شد.

۲- جاده ابریشم جدید

ماجرای ۲۰۱۳ سپتامبر آغاز شد. زمانی که شی جین‌پینگ، رئیس‌جمهور چین در سفر به کشورهای آسیای مرکزی، طرح ابتکار کمربند اقتصادی جاده ابریشم را با هدف ایجاد زیرساخت‌های لازم برای همکاری منطقه‌ای مطرح کرد. شی جین‌پینگ در دانشگاه نظریات قزاقستان، پیشنهاد داد؛ که چین و آسیای مرکزی دست به دست هم دهند و کمربند اقتصادی جاده ابریشم را برای همکاری‌های بیشتر در منطقه بسازند. طرح جاده ابریشم چین احیای جاده ابریشم قدیم و توسعه آن را مدنظر دارد.

این طرح با دو گونه خشکی - دریایی بر آن است تا شرق آسیا را به آسیای مرکزی، آسیای مرکزی را به غرب آسیا و غرب آسیا را به مدیترانه و شرق اروپا متصل سازد، همچنین طرح جاده ابریشم دریایی، بر آن است تا دریای جنوبی چین را به دریای مدیترانه متصل نماید. رئیس‌جمهور چین، در اکتبر ۲۰۱۳ ابتکار جاده ابریشم دریایی را نیز ارائه داد و هر دو طرح خود را «یک کمربند و یک جاده» نامید.



شکل (۱): جمهوری خلق چین با رنگ سبز، کشورهای تحت پوشش کمربند اقتصادی با رنگ آبی و کشورهای تحت پوشش جاده اقتصادی و راه دریایی با رنگ نارنجی نشان داده شده‌اند.

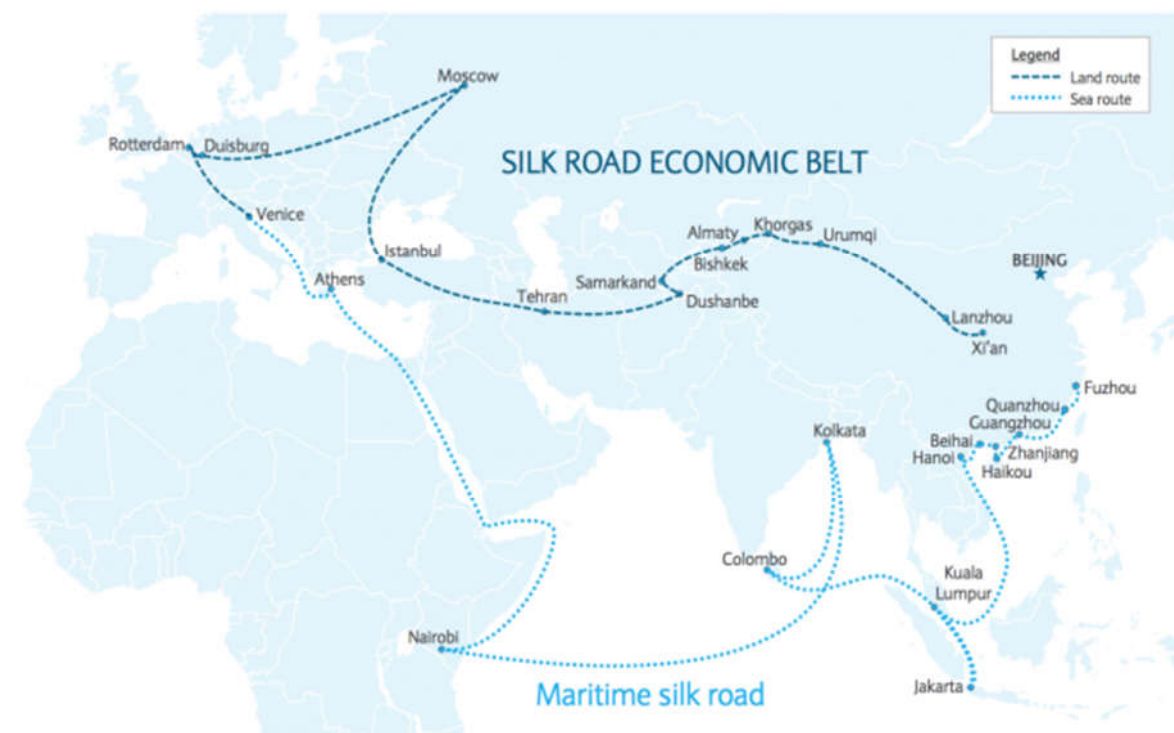
گسترش تجارت در کریدورهای ترانزیتی در حال ظهور، تاثیر متفاوتی بر کشورها خواهد گذاشت. این خطوط جدید، چین، اروپا، هند و روسیه را قادر خواهد ساخت که کالاهای با ارزش بالا را به صورت کارآمدتری از انتقال آن با کشتی، با خطوط ریلی مبادله نمایند. منطقه اورال در روسیه و غرب سبیری به کریدورهای تجاری کارآمد در هند، جنوب شرق آسیا و خاورمیانه دسترسی خواهند یافت. ترکیه و جمهوری آذربایجان به کشورهای ترانزیتی مهم تبدیل خواهند شد که از طریق ایران و آسیای مرکزی، شرق را به غرب متصل می‌سازند. قزاقستان و ازبکستان هر دو از گسترش خطوط شمال - جنوب که شمال اروپا و روسیه را به خلیج فارس و دریای عرب پیوند می‌دهد، سود خواهند برد. ازبکستان، ترکمنستان و تاجیکستان قادر خواهند بود با ارزشترین محصولات کشاورزی و پنبه خود را به جای صادر کردن به روسیه و طی مسافت ۷,۰۰۰ کیلومتری و گذر از دریای بالتیک، مستقیماً به بازارهای در دسترس در جنوب آسیا صادر کنند؛ این امر انحصار صادرات روسیه را بر کشورهای منطقه خواهد شکست. بر اساس گزارش کمیته مشاوره‌ای بین‌المللی پنبه، میزان پنبه تولید شده در کشورهای آسیای میانه در سال ۲۰۱۴، یک میلیون و سیصد و نه هزار تن (به تفکیک کشورهای آسیای میانه به ترتیب ازبکستان با ۸۴۹ هزار تن)، ترکمنستان (۲۸۰ هزار تن)، تاجیکستان (۹۷ هزار تن)، قزاقستان (۶۹ هزار تن) و قرقیزستان (۱۴ هزار تن) بوده است. در میان کشورهای همسایه ایران، ازبکستان به طور متوسط سالانه حدود یک میلیون تن پنبه تولید می‌کند که حدود ۳۰ درصد آن از ایران عبور می‌کند. بر اساس سالنامه آماری حمل‌ونقل ریلی کشور در سال ۹۴، در محور سرخس - بندرعباس به تعداد ۶,۰۸۳ واگن با ظرفیت ۳۰۷,۰۴۰ تن پنبه ترانزیت شده است. به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، در ایستگاه تخلیه واگن‌های ریلی پنبه بندر شهیدرجایی، ۱۵ هکتار محوطه‌سازی و ۶ کیلومتر ریل‌گذاری انجام شده، که ظرفیت ترانزیت پنبه از بندر شهیدرجایی را به ۸۰۰ هزار تن در سال رسانده است. با توجه به اینکه ازبکستان ششمین تولیدکننده پنبه جهان است و برای دسترسی به کشورهای جنوب شرق آسیا و اروپا مجبور به ترانزیت از مسیر ایران است می‌توان با توسعه بندر چابهار و تکمیل خط آهن سرخس - چابهار بخشی از ترانزیت پنبه را از این محور انجام داد. در ادامه به بررسی کلی و مقایسه دو مسیر ترانزیتی ایران از دو بندر چابهار و شهیدرجایی می‌پردازیم.

با تکمیل جاده ابریشم و این خطوط جدید، ترکمنستان نیز به خریداران متعدد نفت و گاز دسترسی پیدا خواهد کرد. افغانستان نیز از مزایای عواید ناشی از ترانزیت و مالیات حمل‌ونقل بهره خواهد برد. بازگشایی کریدورهای تجاری شرق به غرب از مسیر پاکستان و گشایش کریدورهای جدید به چین، انزوای تحمیل شده بر پاکستان را از بین خواهد برد. امروزه، کشورهای زیادی به خصوص آسیای مرکزی در مسیر جاده قدیمی قرار گرفته‌اند، به نظر می‌رسد سیستم تجارت جاده ابریشم تاریخی، تنها جایگزین برای رشد و توسعه آن‌ها است.



شکل (۲): کمر بند اقتصادی جاده ابریشم با رنگ قرمز و جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ با رنگ آبی در شکل مشخص شده است.

مسیر جاده ابریشم جدید چین از مرکز استراتژیک اورآسیا، از میان دولت‌های با ذخایر سرشار انرژی و معدنی و پایگاه جمعیتی قابل توجه عبور خواهد کرد. این مسیر از منطقه شی‌آن در چین جنوبی شروع و به شهر ارومچی در مرز قزاقستان رفته و سپس از ایران، عراق، سوریه و ترکیه عبور خواهد کرد. شاخه دیگر جاده ابریشم از استانبول به شمال غرب به بلغارستان، رومانی، جمهوری چک و آلمان می‌رود و قبل از رفتن به شمال به روتردام در هلند و ونیز در ایتالیا متصل می‌شود، جایی که با جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ به هم پیوند خواهند خورد. کمربند اقتصادی جاده ابریشم بیش از یک کریدور حمل‌ونقل همچون پروژه اروپایی «کریدور حمل و نقل اروپا-قفقاز-آسیا» (تراسیکا) است. این تنها یک مسیر تجارت بین‌المللی و مبادله فرهنگی بین شرق و غرب نیست، بلکه مسیر استراتژیک بلندمدتی در مقیاس بزرگ است. تمرکز اصلی این مسیر متصل کردن زیرساخت‌های حمل‌ونقلی بین آسیا و اروپا است. این طرح یک شبکه گسترده‌ای از بزرگراه‌ها، راه‌آهن سریع‌السیر، خط لوله‌ها و شبکه‌های فیبرنوری بین اورآسیا را شامل می‌شود. اجرای این استراتژی بزرگ به چین کمک خواهد کرد تا یکپارچگی اقتصادی خود با کشورهای غربی را افزایش دهد. در امتداد مسیر یک کمربند و یک جاده، ۶۵ کشور از آسیای مرکزی، کشورهای جنوب شرق آسیا، آسیای جنوبی، اروپای شرقی، آسیای شرقی و آفریقای شمالی، ۴,۴ میلیارد نفر جمعیت با درآمد قابل عرضه ۲۱ تریلیون دلاری، به ترتیب ۶۳ درصد یک کمربند و ۲۹ درصد یک جاده از ظرفیت جهانی را داراست. در ۱۰ سال اخیر، تجارت چین با این کشورها با نرخ میانگین سالانه ۱۹ درصد رشد، افزایش یافته است که ۴ درصد بیشتر از نرخ رشد میانگین سالانه تجارت خارجی چین در طول مدت مشابه بوده است.

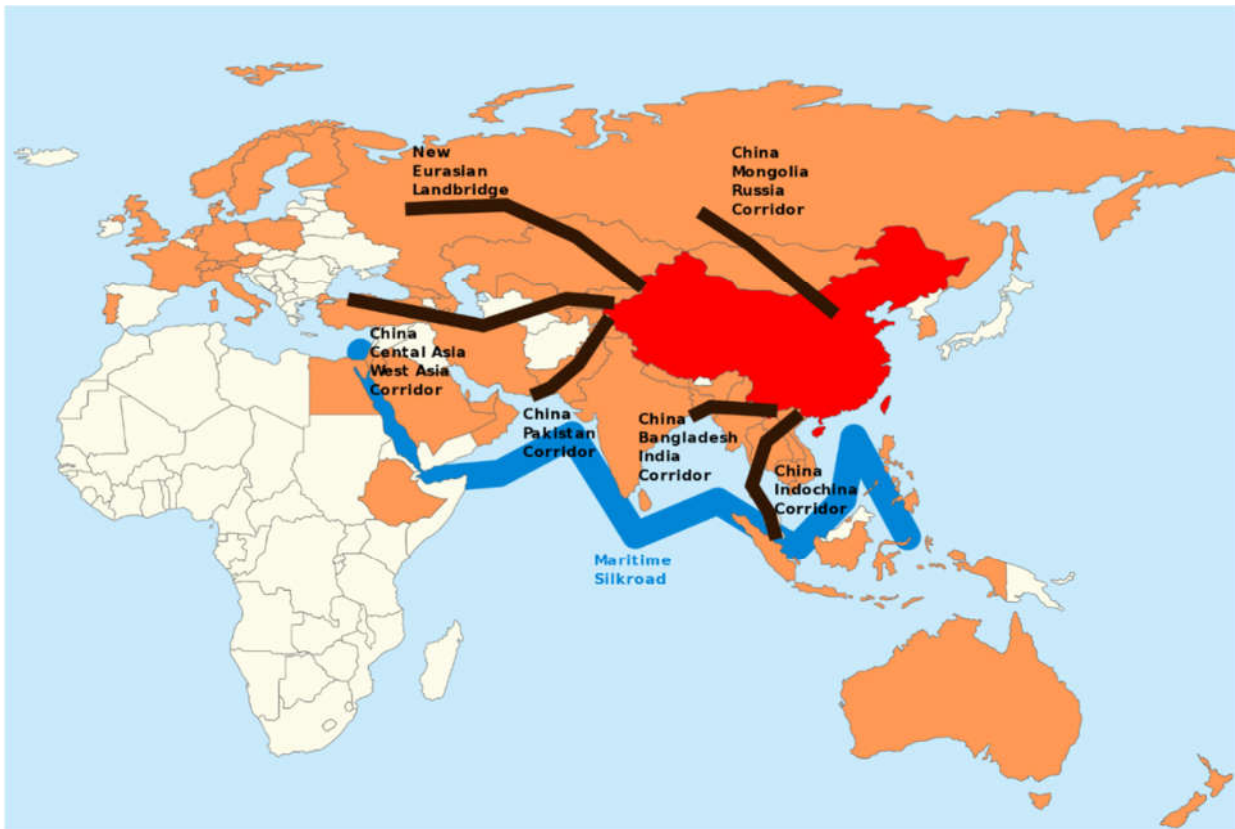


شکل (۳): کمربند اقتصادی جاده ابریشم و راه دریایی ابریشم

چین، درحال توسعه یک استراتژی دوگانه قاره‌ای و دریایی است. این استراتژی دریایی نه تنها برای تجارت مورد استفاده قرار می‌گیرد، بلکه برای شراکت‌های استراتژیک برای تشکیل یک «رشته گردنبد مروارید» (به گفته چینی‌ها) در جنوب و جنوب شرق آسیا از طریق تأسیس یک مجموعه از پایگاه‌های نظامی دائمی برای تأمین منابع انرژی مثل چیتاگونگ در بنگلادش، جزایر کوکو در میانمار، هابانتوتا در سریلانکا، مارائو در مالدیو و گوادر در پاکستان است. چین با سرمایه‌گذاری مقدار عظیمی از منابع خود (حدود ۹۰۰ میلیارد دلار) در پروژه یک کمربند، یک راه که یکی از سیاست‌های کلیدی رییس‌جمهور شی‌جین‌پینگ است، به دنبال تبدیل شدن به قطب اول اقتصاد جهان است. با تکمیل این پروژه، تولید ناخالص داخلی چین، می‌تواند تا ۲۵ درصد افزایش یابد. در حالی که اخیراً اقتصاد چین دچار لغزش شده، این طرح باید با کمک تسهیل صادرات و تحکیم روابط بین‌المللی و امور جهانی، آن را دوباره گسترش دهد و به رشد ۶,۸ درصدی پیش بینی شده خود برساند.

۶ کریدور اصلی تسهیل کننده صادرات این طرح:

- ۱- کریدور اقتصادی چین - مغولستان - روسیه (CMREC)
- ۲- پل سرزمین اوراسیای جدید (NELB)
- ۳- کریدور اقتصادی چین - مرکز - غرب آسیا (CCWAEC)
- ۴- کریدور اقتصادی چین - شبه جزیره هندوچین (CICPEC)
- ۵- کریدور اقتصادی بنگلادش - چین - هند - میانمار (BCIMEC)
- ۶- کریدور اقتصادی چین - پاکستان (CPEC)



شکل (۴): ۶ کریدور اصلی و راه دریایی جاده ابریشم

۲-۱- کریدور اقتصادی چین - پاکستان

در ۲۰ آوریل ۲۰۱۵، نخست‌وزیر چین در هنگام ورود به اسلام‌آباد با استقبال گرم و دوستانه مواجه شد. این سفر، اولین دیدار یک رهبر چینی از پاکستان در ۹ سال گذشته بود. سفری که به سرمایه‌گذاری چین در کریدور اقتصادی چین-پاکستان (پروژه ای ۴۶ میلیارد دلاری به طول ۳۰۰۰ کیلومتر و مشتمل بر شبکه ای از جاده ها و خطوط آهن) منجر شد. همچنین، در تلاش برای خارج کردن پاکستان از فقر انرژی، این پروژه زیرساختی خطوط لوله نفت و گاز و نیز منابع دیگر نیرو را در بر خواهد گرفت که می‌تواند هر چه بیشتر اقتصاد این کشور را تقویت نماید. این کریدور اقتصادی شهر کاشغر در منطقه سین‌کیانگ در غرب چین را به بندر گوادر در جنوب پاکستان متصل خواهد کرد و در این مسیر از ایالت محروم بلوچستان و لاهور عبور خواهد کرد. سرمایه‌گذاران معتقدند ارتباطات جاده‌ای باعث توسعه اقتصادی نواحی مختلف پاکستان خواهد شد و همزمان یک گذرگاه حیاتی برای صادرات چین به خاورمیانه و اروپا فراهم خواهد شد. مجله بلومبرگ از قول وزیر برنامه‌ریزی پاکستان، در یک مصاحبه در تاریخ ۳۰ مارس ۲۰۱۵، نوشت "برای اولین بار چین یک شریک اقتصادی راهبردی برای پاکستان خواهد بود. گوادر کوتاه‌ترین مسیر به اروپا، آفریقا و خاورمیانه است، که آن را به یک گزینه بسیار جالب برای چین مبدل می‌سازد."



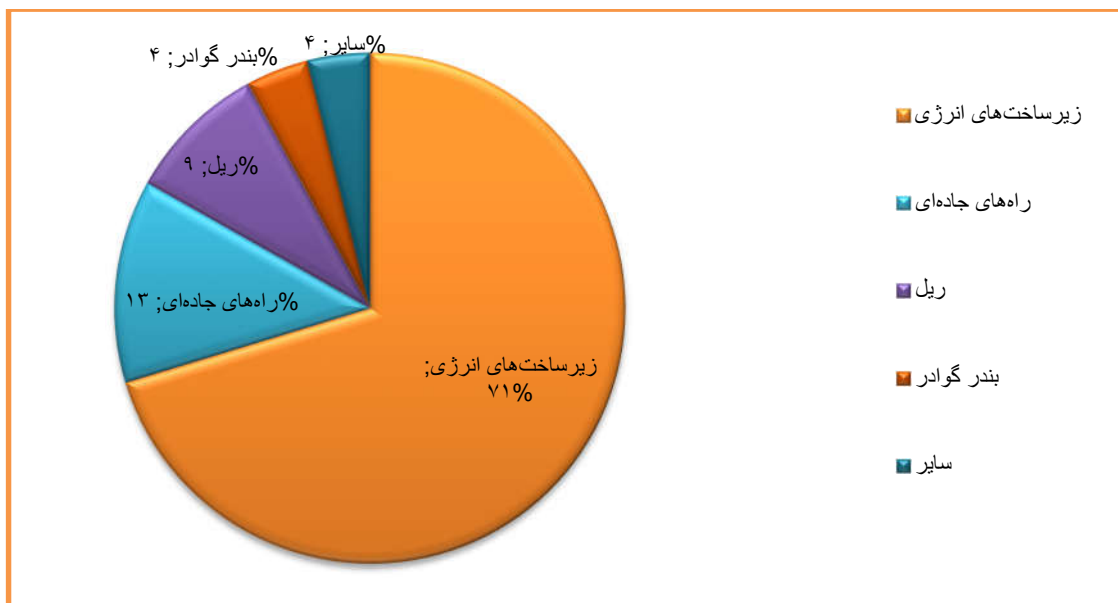
شکل (۵): کریدور اقتصادی چین-پاکستان (CPEC)

توسعه بندر گوادر بخشی از پروژه عظیم کریدور اقتصادی چین - پاکستان است که با سرمایه‌گذاری در حدود ۴۶ میلیارد دلار در حال انجام است. کریدور اقتصادی چین-پاکستان یک برنامه ۱۵ ساله است و در ۴ فاز (۲۰۱۸ برداشت اولیه، ۲۰۲۰ کوتاه مدت؛ ۲۰۲۵ میان مدت و ۲۰۳۰ بلند مدت) اجرا خواهد شد.

هدف اصلی پروژه کریدور اقتصادی چین - پاکستان، توسعه استان‌های غربی کشور چین است. از طریق پاکستان، چین هم می‌تواند واردات انرژی خود از خاورمیانه را تسهیل کند و هم می‌تواند مسیر کوتاه‌تری برای صادرات محصولات خود به خلیج فارس و از آن‌جا به اروپا پیدا کند. با این کریدور، چین به آب‌های آزاد نزدیک‌تر می‌شود. بندر گوادر به عنوان محور اصلی این کریدور عمل می‌کند و قرار است تا پایان طرح به ظرفیت سالانه ۴۰۰ میلیون تن کالا در سال دست یابد.

با توجه به سابقه بی‌ثباتی و حملات تروریستی در پاکستان، امنیت این کریدور به یکی از اولویت‌های اصلی گفتگوها تبدیل شده است. به گزارش نشریه اکسپرس تریبون پاکستان، حدود ۸ هزار نیروی دولتی از کارکنان چینی مشغول در مناطق مختلف محافظت خواهند کرد. کمک مالی چین به این پروژه بزرگ‌ترین کمکی خواهد بود که پاکستان تاکنون دریافت کرده است.

چین و پاکستان همیشه روابط مثبتی داشته‌اند که دلیل اصلی آن منشا مشترک تنش یعنی هند بوده است. تزریق سرمایه عظیم و ارتباطات حمل‌ونقلی، رابطه و سطح پشتیبانی دوجانبه بین این دو کشور را به شکل قابل توجهی تقویت می‌کند.



نمودار (۱): کریدور اقتصادی چین - پاکستان به تفکیک پروژه‌ها (سرمایه تقریبی ۴۶ میلیارد دلار)

۳- چین، پاکستان و گوادر

پاکستان در جنوب غربی آسیا در محدوده ۲۳ الی ۳۶ درجه عرض جغرافیایی و ۶۱ الی ۷۵ درجه طول شرقی واقع شده است. مساحت این کشور ۸۰۲/۴۹۳ مربع می باشد. طبق آمار سال ۲۰۱۰ کشور پاکستان با جمعیتی حدود ۱۸۰ میلیون نفر، ششمین کشور پرجمعیت دنیا به شمار می رود و دارای نرخ رشد جمعیت بالایی است. این کشور در آسیای جنوبی و قسمتی از آن نیز در خاورمیانه و فلات ایران واقع شده است. پاکستان مرز هزار کیلومتری با دریای عرب در قسمت جنوب دارد و از غرب با ایران، از شمال با افغانستان، از شرق با هندوستان و از شمال شرق با جمهوری خلق چین هم مرز است. مولفه‌های ژئوپولیتیکی کشور پاکستان از یک سو جغرافیایی و سیاسی بوده و از سوی دیگر می‌توانند به عنوان مولفه‌های داخلی و خارجی نیز محسوب شوند. آسیای جنوب غربی از پنج حوزه ژئوپولیتیکی شامل: آسیای مرکزی، شبه قاره، قفقاز، خلیج فارس و خاورمیانه شکل می‌گیرد. پاکستان تنها در زیرسیستم شبه قاره و به ویژه افغانستان نقش ایفا می‌کند. این کشور سعی می‌کند به واسطه افغانستان در منطقه آسیای مرکزی از طریق ژئوپولیتیک خطوط لوله و انرژی نقش ایفا کند.

۳-۱- گوادر، امید پاکستان برای رهایی از فقر

بندر گوادر در منتهی‌الیه جنوب غربی پاکستان و در ساحل خلیج گوادر در دریای عمان قرار گرفته است. فاصله این بندر تا کراچی مرکز ایالت سند ۶۲۹ کیلومتر و با بندر چابهار ۱۶۰ کیلومتر (۱۰۰ مایل) است. این بندر تا شرق تنگه هرمز ۶۲۴ کیلومتر دریایی فاصله دارد. گوادر نیاز پاکستان است؛ زیرا تجارت دریایی پاکستان تا ۹۵ درصد افزایش پیدا کرده است. مردم پاکستان به گوادر به عنوان سرنوشتی برای رونق اقتصادی خود نگاه می‌کنند. 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 فعالیت‌های 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، چینی‌ها علاقمند به همکاری و سرمایه‌گذاری در این بندر شدند. توافقات اولیه و کلی در این مورد، در سفر سال گذشته نخست‌وزیر چین به پاکستان و دیدار وی از منطقه انجام گرفت و نهایتاً در فوریه سال ۲۰۰۲، توافقنامه نهایی مشارکت و سرمایه‌گذاری 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 سرمایه‌گذاری چینی‌ها در دو طرح تعریف شده است. طرح اول، ایجاد منطقه آزاد تجاری و صنعتی گوادر و طرح دوم ایجاد بزرگراه ساحلی مکران است.

همکاری چین و پاکستان در این کریدور بنا به اقتضائات و نیازهای دو کشور فوق شکل گرفته است بویژه آنکه هر دو رقیب هند محسوب می‌شوند و مناطق غربی چین محصور در خشکی است و پاکستان نیز نیاز اقتصادی بالایی دارد. لذا این همکاری بر پایه نیاز دو کشور و اجتناب ناپذیر است. 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 است. بندر گوادر که با واقع شدن در مسیر کریدور شمال-جنوب موقعیتی شبیه به بندر چابهار دارد. گوادر می‌تواند خط ارتباط بین ۲۰ کشور باشد و از طریق دریای سرخ، کلید ورود به شرق آفریقا باشد. کشور چین که به یکی از قطب‌های اقتصادی دنیا تبدیل شده است در رقابتی نزدیک با کشور هند قصد در دست گرفتن بازارهای آسیای میانه، اروپای شرقی و کشور روسیه را دارد. کشور چین که نیاز به واردات انرژی و صادرات کالاهای خود از طریق محور ترانزیت شرق دارد. اقدام به سرمایه‌گذاری در بندر گوادر کرده است. چرا که سرمایه‌گذاری در این بندر نه تنها مقاصد تجاری کشور چین را فراهم می‌سازد، بلکه فرصتی بوجود می‌آورد تا این کشور بتواند بر حاکمیت نظامی آمریکا در این منطقه نظارت داشته باشد. کشور چین کار سرمایه‌گذاری در بندر گوادر را شروع کرده است. این کشور دست به ساخت اسکله‌هایی در این بندر زده است که از حمایت‌های سیاسی کشور پاکستان نیز برخوردار بوده است. 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. 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. نه تنها ساخت اسکله، بلکه کشور چین قصد ساخت راه آهن گوادر - اسلام‌آباد، ساخت فرودگاهی بین‌المللی، ایجاد یک منطقه اقتصادی و استراحتگاه توریستی را در بندر گوادر دارد. در حال حاضر بندر گوادر دارای چند ترمینال کانتینری، کالای فله، غلات و نفتی است. عملیات اجرایی منطقه آزاد گوادر آغاز شده 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 بندرگاه‌های مجهز از جمله برنامه‌های در دست اجرا است. آبخور این بندر ۱۲،۵ متر است و ظرفیت پذیرش کشتی‌های ۵۰۰۰۰ تنی را دارد. بعد از اتمام فاز دوم این بندر که در حال اجراست آبخور آن به ۱۶،۵ متر می‌رسد. در فاز دوم، ایجاد ۱۰ بندرگاه با دو پایانه بزرگ نفتی و یک پایانه کانتینری پیش بینی شده است. این تأسیسات قابلیت پذیرش کشتی‌های با ظرفیت ۱۰۰ هزار تن و تانکرهای نفتی ۲۰۰ هزار تنی را خواهند داشت. اجرای این طرح‌ها، بندر آزاد گوادر را به یکی از فعال‌ترین و مهم‌ترین مراکز تجاری و نفتی آسیا تبدیل خواهد کرد. این بندر طوری طراحی شده است که بتواند خروجی سالانه برابر با ۱۰۰۰۰۰ کانتینر ۲۰ فوتی، ۲۷۰۰۰۰ تن بار کلی و ۴۵۰۰۰۰ تن بار فله را داشته باشد. مقامات هواپیمایی پاکستان ۳۰۰۰ هکتار زمین برای فرودگاه بین‌المللی گوادر در نظر گرفته است. پروژه بزرگ گوادر تعدادی زیرپروژه شامل مسیرهای حمل‌ونقل، تولید روزانه ۱۲۵۰۰ تن مس خالص، تولید برق و خطوط ریلی را در بر می‌گیرد. طبق برنامه‌ریزی‌های کشور چین، این بندر تا سال ۲۰۴۵ باید به یک بندر هاب در منطقه تبدیل شود و جایگزین بندر دبی باشد، که ظرفیت حمل ۳۰۰ تا ۴۰۰ میلیون تن بار در سال را داشته باشد. این مقدار تقریباً برابر با ظرفیت سالانه کل بندر هند است. در حالی که ظرفیت برنامه‌ریزی شده برای چابهار تنها ۱۰ تا ۱۲ میلیون بار (کارگو) در سال است. در سال ۲۰۰۰، تجارت سالانه پاکستان از طریق دریا ۴۲ میلیون تن بود که در سال ۲۰۱۵ به ۷۸ میلیون تن رسیده است. گوادر ظرفیت ۸۸ اسکله را دارد. طبق برنامه‌ریزی‌های کشور چین، تا سال ۲۰۵۰ باید قدرت پهلو دهی ۸۸ کشتی مادر را به طور همزمان داشته باشد. از گوادر انتظار می‌رود، طی ۸ تا ۱۰ سال آینده ۲ میلیون فرصت شغلی ایجاد کند. مقامات بندر گوادر اعلام کردند که سرمایه‌گذاران خارجی از خاورمیانه، اروپا و چین برنامه‌ریزی کردند که ۳۰۰ کارخانه در گوادر دایر کنند. براساس پیش‌بینی‌ها، حدود ۱،۷ میلیون نفر در ۳۰ سال آینده به گوادر نقل مکان می‌کنند. یک منطقه ویژه اقتصادی ۹،۲۳ کیلومتر مربعی به ارزش ۲ میلیارد دلار در گوادر ساخته شده که به شکل قابل توجهی واردات و صادرات را افزایش داده است. گوادر با پیشنهاد تجارت آزاد و بدون مالیات سرمایه‌گذاران خارجی را برای پروژه‌های جدید اقتصادی و سرمایه‌گذاری مستقیم در این بندر، ترغیب می‌کند. در بخش انرژی که کمبود آن مانع مهمی برای رونق اقتصادی کشور است، مطالعاتی صورت گرفته است و در پروژه به آن تاکید شده است. برای مقابله با این موضوع، گوادر با یک نیروگاه زغال‌سنگ با ظرفیت تولید ۳۰۰ مگاوات برق، احیا شده است. بندر گوادر دسترسی به منابع انرژی جمهوری‌های آسیای مرکزی (CARs) را آسان می‌کند و این مبادرت‌ها در مواجهه با بحران انرژی در پاکستان به میزان قابل توجهی کمک خواهد کرد. ۶۰ درصد انرژی مورد نیاز چین از خلیج فارس تأمین می‌شود. چین هزینه زیادی برای واردات نفتی خود از خاورمیانه با مسیر فعلی ۱۶۰۰۰ کیلومتری، پرداخت می‌کند. در حالی که بندر گوادر این مسیر را به ۵۰۰۰ کیلومتر کاهش می‌دهد. گوادر به چین این فرصت را می‌دهد که سریع‌تر و امن‌تر به منطقه‌ای برسد که ۴۸ درصد نفت جهان و ۳۸ درصد ذخایر گاز طبیعی جهان

را در خودش جای داده است. خط لوله گاز ۱۵۰۰۰ کیلومتری افغانستان نیز باید از طریق گوادر عبور کند، که این به گاز طبیعی ترکمنستان هم برای رسیدن به بازارهای جهانی کمک خواهد کرد. گوادر جریان عظیم تجارت را برای پاکستان، چین و کل منطقه امکان پذیر می‌سازد. 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 را افزایش می‌دهد. طرح دوم، احداث بزرگراه مکران است که از جمله طرح های تکمیلی بندر آزاد گوادر به شمار می‌رود. این بزرگراه ۸۰۰ کیلومتری در حاشیه ساحل جنوبی پاکستان احداث می شود و بندر گوادر را به بندر کراچی متصل می‌سازد. اجرای این طرح نیز با کمک چینی‌ها در چهار فاز و در مدت ۳۶ ماه پیش بینی شده که فاز اول آن به طول ۲۰۰ کیلومتر پایان یافته است.

جدول (۱): پیشرفت طرح توسعه بندر گوادر

فاز	سال	توضیحات
۱	۲۰۰۵	۳ اسکله به طول ۶۰۲ متر کانال ۴٫۵ کیلومتری لایروبی لنگرگاه خارجی تا ۱۵٫۵ متر و لایروبی لنگرگاه داخلی تا ۱۲٫۵ متر یک اسکله خدماتی ۱۰۰ متری زیرساخت‌های مربوط به بندر و تجهیزات کنترل بندر کنترل کشتی‌های حمل فله ۵۰٫۰۰۰ تنی و کشتی‌های کانتینری ۲۵٫۰۰۰ تنی
۲	۲۰۱۰	۴ اسکله کانتینری ۲ جرثقیل دروازه‌ای برای کانتینرها ۵ جرثقیل برای بار ۴۰-۱۶ تن یک ترمینال بار فله (برای کنترل کشتی‌های ۱۰۰٫۰۰۰ تنی) یک ترمینال غلات یک ترمینال رو - رو برای کشتی‌های (Roll-on/Roll-off) که وظیفه حمل‌ونقل وسایل نقلیه زمینی چرخدار مثل اتومبیل‌ها، ماشین‌های سنگین، تریلر و واگن‌ها را دارند ۲ ترمینال نفتی برای کنترل کشتی‌های ۲۰۰٫۰۰۰ تنی

منطقه آزاد گوادر در حال حاضر به نماد و اوج همکاری‌های 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 می‌کنند. دولت پاکستان تحت تأثیر عوامل مختلف داخلی و منطقه‌ای و بین‌المللی، 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 می‌گردد. عوامل منطقه‌ای به وضعیت رو به ثبات افغانستان و رقابت سیاسی و نظامی پاکستان با هند مربوط می شود. به لحاظ بین‌المللی نیز این کشور به دنبال یافتن جایگاه مثبت و مطمئنی در تعاملات اقتصادی جهان و آسیاست. بنابراین، اهداف پاکستان را در اجرای این طرح در موارد زیر می‌توان خلاصه کرد:

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

۲- خارج کردن فعالیت‌های اقتصادی و تجاری پاکستان از انحصار بندر کراچی: بندر کراچی در حال حاضر پایتخت اقتصادی پاکستان به شمار می‌رود و اکثریت فعالیت‌های اقتصادی، تجاری و صنعتی این کشور در کراچی متمرکز شده است. افزایش فعالیت‌های تروریستی، افزایش اختلافات مذهبی و سیاسی در این بندر، ساختار اقتصادی این کشور را به لحاظ جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی و فعالیت‌های تجاری منطقه‌ای دچار آسیب پذیری کرده است. بنابراین انتقال، تغییر و تمرکز برخی از فعالیت‌های اقتصادی و تجاری در گوادر از آسیب‌پذیری پاکستان در این زمینه می‌کاهد.

۳- تقویت نیروی دریایی: دولت پاکستان علاوه بر بهره‌برداری‌های سیاسی و اقتصادی از بند گوادر، در صدد استفاده نظامی و امنیتی از این بندر است. یکی از آسیب‌پذیری‌های مهم پاکستان در رقابت‌های امنیتی و دفاعی با هند، عقب‌ماندگی نیروی دریایی این کشور در مقایسه با هند و استقرار این نیروها در بندر کراچی است. بنابراین دولت پاکستان در صدد است با استقرار بخشی از نیروی دریایی این کشور در گوادر که فاصله زیادی با کشور هند دارد، ضمن اینکه 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 بهره‌برداری‌های نظامی نیز پیش بینی شده است.

۴- فراهم کردن زمینه‌های ترانزیت کالا به افغانستان و آسیای مرکزی: استقلال کشورهای آسیای مرکزی و نیاز این کشورها به باز شدن درهای اقتصاد جهانی به روی آنها و همچنین تثبیت تدریجی شرایط سیاسی و اقتصادی افغانستان فرصت بی‌بدیل و ارزشمندی را برای پاکستان جهت فراهم کردن زمینه‌های ترانزیت کالا 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 جاده‌ای این منطقه به مرزهای افغانستان است.

۵- ارتباطات گسترده‌تر با منطقه خلیج فارس و ایفای نقش در بازار جهانی نفت: از جمله اهداف استراتژیک و بلند مدت مقامات پاکستان در توسعه بندر آزاد گوادر، فراهم کردن زمینه‌های ارتباطات تجاری و اقتصادی گسترده‌تر 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 بهره‌برداری نماید. با این حال، شرایط کنونی با وجود منابع عظیم نفت گاز آسیای مرکزی و انتقال آن به بازارهای جهانی از یک طرف و طرح‌های ملی و منطقه‌ای توسعه صنعت انرژی در خلیج فارس و تقویت پتانسیل‌های 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 واسطه 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 سرمایه‌گذاری در این طرح کند و تاکنون سلطان نشین عمان آمادگی خود را اعلام کرده است.

۶- 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 غیرنفتی ایران و پاکستان به دلیل شرایط نامساعد جغرافیایی و در نتیجه فقدان راه‌های مواصلاتی خشکی میان دو کشور از کمیت و کیفیت قابل توجهی برخوردار نیست، این در حالی است که دو کشور عضو سازمان منطقه‌ای اکو می‌باشند. با این حال، با وجود منطقه آزاد چابهار در کنار مرزهای پاکستان، ایجاد منطقه آزاد گوادر می‌تواند در توسعه و نوع روابط تجاری دو کشور موثر 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 سرمایه‌گذار در این طرح اثبات کننده این مهم است. دولت چین نیز به حضور خود در پاکستان در یک بعد کلان و مشارکت در منطقه آزاد گوادر به عنوان یک طرح استراتژیک نگاه می‌کند و آن را در راستای منافع ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی خود تعریف می‌نماید. عمده‌ترین اهداف چین را می‌توان در موارد زیر خلاصه نمود:

۱- اتصال مناطق غربی چین به بازارهای جهانی: مهمترین هدف چینی‌ها 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 است، چرا که این مناطق عمدتاً مسلمان‌نشین‌اند و از منابع عظیم نفت و گاز نیز برخوردار هستند. این مناطق نسبت به مناطق شرقی، جنوبی و مرکزی این کشور در طول دو دهه گذشته از سرعت رشد به مراتب پایین‌تری برخوردار بوده‌اند. با توجه به برنامه‌های اقتصادی چین در این منطقه، اتصال این منطقه به بازارهای جهانی از اولویت برخوردار است. این مهم از طریق بزرگراه قره قروم که مرکز ایالت سین‌کیانگ چین را به اسلام‌آباد متصل می‌سازد و سپس ادامه آن تا بندر گوادر (کریدور اقتصادی چین - پاکستان)، در حال پیگیری است. علاوه بر این مشارکت چینی‌ها در توسعه و تجهیز سیستم ریلی پاکستان نیز در این راستا قابل ارزیابی است.

۲- ایجاد مرکزی تجاری، اقتصادی و اختصاصی در منطقه خلیج فارس: دولت چین در راستای بازاریابی، توسعه مراکز فروش تولیدات داخلی و در چارچوب کلی‌تر بسط قدرت اقتصادی در نقاط استراتژیک جهان، در صدد ایجاد تأسیسات و نهادهای اقتصادی و تجاری است. از جمله مناطق مورد نظر چینی‌ها 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 دارد و پیش‌بینی می‌شود که این بندر به سکوی صادرات کالاهای چینی در منطقه تبدیل شود. علاقه چینی‌ها به مشارکت در این طرح عمدتاً ناشی از نداشتن دست برتر در بازارهایی همچون دبی، عربستان و ایران است. جدای از بازاریابی، متمرکز شدن شرکت‌ها و موسسات فنی و صنعتی چین در گوادر، امکان مشارکت آن‌ها را در طرح‌های نفت و گاز منطقه، تسهیل می‌کند. با توجه به مطالب بالا، چینی‌ها تلاش دارند با به کارگیری تجربه موفق آزاد شهرهای خود، بندر گوادر را نیز به عنوان یک مرکز اقتصادی پاکستانی - چینی تجهیز کنند.

۳- بهره‌برداری نظامی: یکی از اهداف مهم و در عین حال ناگفته چینی‌ها از مشارکت در بندر آزاد گوادر، احتمالاً فراهم کردن زمینه‌های حضور نظامی خود در دهانه منطقه حساس و استراتژیک خلیج فارس است. به نظر می‌رسد از عوامل تمایل چینی‌ها برای مشارکت در این طرح، تعهد پاکستانی‌ها به فراهم کردن زمینه‌های بهره‌برداری نظامی چین از طریق ایجاد پایگاه نظامی و استفاده از امکانات دریایی و ساحلی بندر است. تنها مشکل و مانع در این زمینه، مخالفت آمریکاست. مقامات آمریکایی چندان به اهداف اقتصادی دو کشور در بندر گوادر حساس نیستند و حتی به گونه‌ای از آن حمایت می‌کنند. اما نسبت به ایجاد پایگاه نظامی حساس‌اند و خواهان عدم پیگیری این طرح هستند.

علاوه بر موارد فوق، حضور اقتصادی چین در پاکستان را باید در قالب اهداف کلان و بلندمدت این کشور ارزیابی کرد. مقامات پکن بدون تردید تداوم رشد اقتصادی و فرآیند صنعتی شدن خود را در قالب استراتژی برون‌گرایی و گسترش فعالیت‌های اقتصادی و تجاری فراتر از مرزهای خود جستجو می‌کنند. این مهم در نگاه اول به صورت ایجاد همکاری‌های اقتصادی ریشه‌دار و نهادینه شده با کشورهای مهم تبلور می‌یابد. صرف ایجاد منطقه آزاد تجاری گوادر که فاصله‌ای کمتر از ۲۰۰ کیلومتر با مرزهای ایران دارد، در بردارنده آثار مثبت و منفی برای ایران است که به مراتب در شرایط کنونی آثار منفی آن بیش از آثار مثبت است.

عینی‌ترین و مهم‌ترین اثر منفی این طرح، تضعیف ماهیت وجودی منطقه آزاد چابهار در جنوب شرقی ایران است. بدون تردید در شرایط کنونی گوادر مهم‌ترین و قوی‌ترین رقیب تجاری و اقتصادی چابهار به شمار می‌آید. با وجود اینکه منطقه آزاد چابهار نزدیک به یک دهه است که فعالیت خود را آغاز کرده اما به دلایل مختلف از جمله مشکلات زیرساختی نظیر فقدان سیستم حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای و هوایی مناسب، نتوانسته موفقیت‌چندانی در تجارت و ترانزیت کالا از و به کشورهای افغانستان و آسیای مرکزی پیدا کند و در شرایط کنونی با توجه به کندی توسعه زیرساخت‌های منطقه به دلیل کمبود اعتبارات و مشکلات خاص دیگر، چشم‌انداز این بهبود موقعیت در میان‌مدت چندان امیدوارکننده به نظر نمی‌رسد. این وضعیت به گونه‌ای است که چابهار با توجه به اهمیت استراتژیک آن هنوز در اقتصاد ملی نیز موقعیت واقعی خود را به دست نیاورده است. در این شرایط و با توجه به حضور یک قدرت اقتصادی جهان در بندر گوادر و سرمایه‌گذاری عظیم در آن و همچنین با توجه به سرعت عمل زیاد در اجرای طرح‌های زیرساختی (حداقل تا ۵ سال آینده)، به نظر می‌رسد منطقه آزاد چابهار از گردونه رقابت عقب افتد و مزیت نسبی خود را در ترانزیت کالا به افغانستان و آسیای مرکزی از دست بدهد. به طور طبیعی، علاوه بر چین و پاکستان، افغانستان نیز می‌تواند از منافع ترانزیت کالا به آسیای مرکزی بهره لازم را ببرد و بنابراین مشوق این امر است.

این مهم در سطح کلان‌تر، طرح استراتژیک محور شرق را نیز تحت تأثیر قرار خواهد داد. مزیت قابل توجه و مهم بندر گوادر در مقایسه با چابهار نزدیکی این بندر به کراچی و اتصال آن از طریق بزرگراه مکران است. بدون تردید، نزدیکی و اتصال پایتخت اقتصادی پاکستان به گوادر، عامل بسیار مهمی در توسعه و تجهیز این بندر است. از سوی دیگر ایجاد بندر آزاد گوادر باعث جذب و تمرکز فعالیت‌های اقتصادی و تجاری بسیاری از کشورها در این بندر با توجه به سرعت عمل در فرآیند توسعه و تجهیز زمینه‌های ارتباطی آن است.

یکی از الزامات توسعه اقتصادی و تجاری منطقه خلیج فارس، وجود یک مرکز تجاری در سواحل شمالی آب‌های دریای عمان است. چابهار و گوادر بهترین موقعیت را برای این مهم دارند. بدون تردید هر یک از این دو منطقه که سریع‌تر به نتیجه برسند و از امکانات و تسهیلات بیشتری برخوردار شوند، بیشتر می‌توانند فعالیت‌های اقتصادی و تجاری را جذب نمایند.

علاوه بر موارد فوق، به طور طبیعی ایجاد پایگاه نظامی و تجهیز نیروهای دریایی و هوایی پاکستان و چین در کنار مرزهای آبی و خاکی ایران، حساسیت‌ها و آسیب‌پذیری‌های خاص خود را همراه دارد.

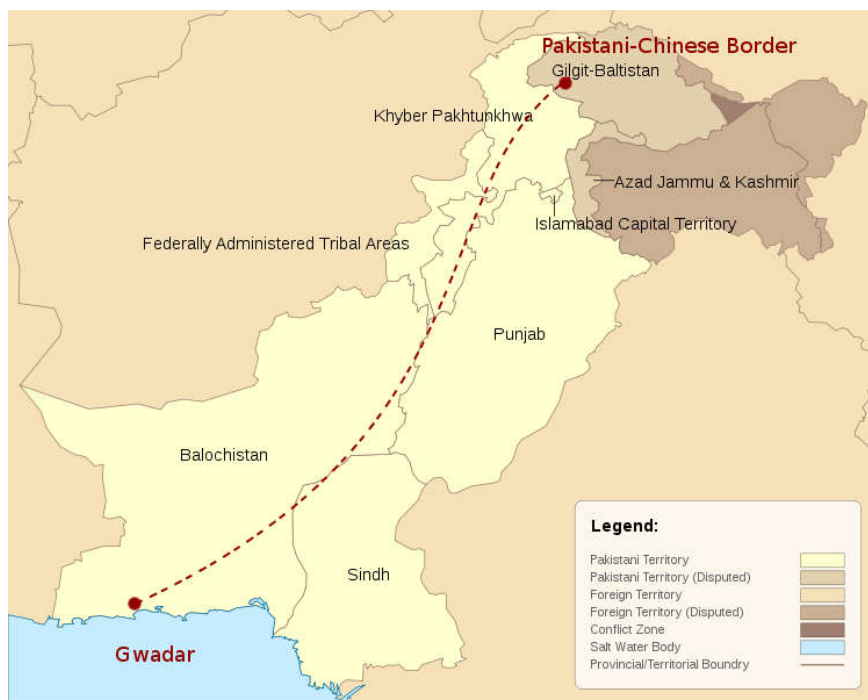
از جمله آثار مثبت توسعه و تجهیز بندر آزاد گوادر، فراهم شدن زمینه توسعه روابط اقتصادی و تجاری ایران و پاکستان و در سطح خردتر، پیوند دو منطقه آزاد چابهار و گوادر می‌باشد. روابط تجاری غیر نفتی دو کشور به دلیل شرایط جغرافیایی مرزهای دو کشور در سطح پایینی قرار دارد. در شرایطی که دو منطقه آزاد تجاری ایران و پاکستان در فاصله‌ای کمتر از ۴۰۰ کیلومتر قرار گرفته‌اند، پیوندهای اقتصادی و تجاری این دو منطقه می‌تواند در توسعه و تنوع روابط تجاری و طرح‌های مشترک سرمایه‌گذاری موثر واقع شود.

۲-۳- چالش‌ها و مشکلات پیش‌رو

اما در راه تبدیل بندر گوادر به دروازه ترانزیت محور شرق مشکلات فراوانی وجود دارد که تمامی آنها به مسائل داخلی کشور پاکستان و جنوب کشور افغانستان (محل عبور کریدور شمال - جنوب از بندر گوادر به آسیای میانه و اروپای شرقی) بر می‌گردد. کشور پاکستان دارای مشکلاتی چون عدم وجود زیرساخت‌های حمل‌ونقلی، ظرفیت صنعتی و تجاری، مشکل در ساختار اجتماعی خود، و ناامنی در جنوب افغانستان است. اما 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. در این میان می‌توان به کشته شدن ۳ مهندس چینی در کشور پاکستان اشاره کرد. تکرار این حملات مرگبار و عدم توانایی دولت مرکزی پاکستان در دفع این گونه تحرکات، ممکن است باعث انصراف طرف چینی از ساخت و ادامه کار در بندر گوادر شود. علاوه بر ناامنی، وجود مواد مخدر و ترانزیت آن از کشور افغانستان به کشور پاکستان (طبق آمارهای موجود، ۷۸ درصد از هروئین قاچاق شده کشور افغانستان به کشور پاکستان از طریق بنادری چون گوادر به سایر نقاط جهان ترانزیت می‌شود) از دیگر مشکلات پیش روی بندر گوادر و دولت پاکستان است. اما مهمترین مشکلات پیش روی توسعه گوادر را می‌توان در موارد زیر جستجو کرد: کمبودهای اساسی شبکه راه‌ها و خطوط ریلی و سراسری پاکستان، معضل فقدان امنیت مناسب جهت انجام یک فعالیت ایمن اقتصادی و تجاری، معضل قدیمی کمبود منابع انرژی و بالا بودن قیمت سوخت‌های فسیلی یک مساله همیشگی پاکستان است، وجود اختلافات قومی، فرقه‌ای و مذهبی در بلوچستان پاکستان و ناسازگاری و عدم همکاری مردم این منطقه با دولت مرکزی، نبود زیرساخت‌های عمران شهری و صنایع کوچک و بزرگ که تامین هر کدام از آنها مستلزم صرف هزینه‌های گزاف است.

۳-۲-۱- چالش کشمیر

کریدور اقتصادی چین - پاکستان که از مسیر گلگت - بلتستان می‌گذرد، اخیرا موجب نزاع بین هند و چین شده است. این منطقه از غرب با استان پاکستانی خیبر پختونخوا، در شمال با دالان واخان افغانستان، در شرق و شمال شرق با ناحیه سین کیانگ چین، در جنوب غرب با ناحیه کشمیر آزاد (تحت کنترل پاکستان)، در جنوب شرق هم با ایالت جامو و کشمیر (تحت کنترل هند)، هم مرز است. این ناحیه به همراه دو ناحیه دیگر، منطقه مورد مناقشه کشمیر را تشکیل می‌دهند که سبب درگیری‌های میان هند و پاکستان از زمان استقلال این دو کشور و چندپارگی هند در ۱۹۴۷ است. لازم به ذکر است که هند، منطقه گلگت - بلتستان را تحت قلمرو خود می‌داند.



شکل (۶): گلگت - بلتستان و کشمیر آزاد (تحت کنترل پاکستان) و ایالت جامو و کشمیر (تحت کنترل هند)

اخیرا گوپال باگلای، سخنگوی وزارت امور خارجه هند عنوان کرده است: "هیچ کشوری نمی‌تواند پروژه‌ای که حاکمیت و قلمروی اراضی خود را نادیده می‌گیرد را بپذیرد". در حالی که چین از هند دعوت کرده است که به طرح یک کمربند، یک راه خود بپیوندد. با این کار، بزرگترین همکاری اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در تمام اوراسیا شکل می‌گیرد. اما دهلی‌نو خواستار چنین مشارکتی با شرایط خودش است. با این حال چین و پاکستان همچنان به دنبال ورود هند هستند. نواز شریف، نخست‌وزیر پاکستان در سخنرانی خود در انجمن یک کمربند، یک راه در چین گفت: "کریدور اقتصادی چین - پاکستان نباید سیاسی شود". در حالی که شی‌جین‌پینگ، رئیس‌جمهور چین گفت: "همه کشورها باید به حق حاکمیت و قلمرو هر یک از دیگر کشورها احترام بگذارند".

کریدور اقتصادی چین - پاکستان، توجه زیادی همچنین در کشمیر داشته است. زیرا با پتانسیلی که دارد می‌تواند به حل مناقشه کشمیر کمک کند. در ماه مارس، سمیناری با عنوان "تاثیر کریدور اقتصادی چین - پاکستان در کشمیر" توسط موسسه کشمیر در سرینگر (شهری در ایالت جامو و کشمیر)، برگزار شد. اندرو اسمال، نویسنده کتاب محوره‌های چین - پاکستان: ژئوپلیتیک‌های جدید آسیا، از طریق اسکایپ حضور داشت. اسمال پیش‌بینی کرد که این کریدور می‌تواند تاثیر بسیار مهمی در چارچوب کلی روابط هند و پاکستان و نقش چین و رعایت عدالت در این اختلافات داشته باشد. این سمینار اولین تلاش در کشمیر برای فکر کردن کشمیری‌ها در مورد تاثیر بالقوه کریدور اقتصادی چین - پاکستان برای دولت بود. نتیجه‌ای که این پروژه برای کشمیر دارد، عوامل ژئوپلیتیکی که در آینده شکل می‌گیرند، می‌توانند به مناقشه‌ها در کشمیر در کوتاه‌مدت یا بلندمدت خاتمه دهند.

اسلام‌آباد در نظر دارد با اعطای استقلال به گلگت - بلتستان، براساس اصرار چین برای پوشش قانونی سرمایه‌گذاری خود در منطقه مورد مناقشه، مشکلات را حل کند. اما طبق ادعای هند قسمتی از جامو و کشمیر به عنوان بخشی از خاک هند است. دهلی‌نو در حال حاضر با سرمایه‌گذاری خارجی در گلگت - بلتستان مخالف است، که نقطه ورود کریدور اقتصادی چین - پاکستان است. این مشکل، وضعیت را برای پکن پیچیده‌تر کرده است. با این کار، اسلام‌آباد با مخالفانی نه تنها از دهلی‌نو بلکه از جدایی‌طلبان کشمیر هم مواجه است. دهلی‌نو تلاش پاکستان برای اعلام گلگت - بلتستان به استان پنجم خود را با بیانه‌ای با عنوان "به طور کامل غیر قابل قبول" جواب داد. با این حال، در حال حاضر، ما فقط شاهد آغاز این پروژه جهانی هستیم و باید دید در بلند مدت چه اتفاقاتی رخ خواهد داد.

۴- هند، ایران و چابهار

ایران در منطقه آسیای جنوب غربی و درحوزه ژئوپولیتیکی خاورمیانه واقع شده است. این کشور در شمال با دریای خزر، ارمنستان، آذربایجان و ترکمنستان هم مرز است. و در جنوب به دریاهای آزاد راه دارد. از سمت غرب با ترکیه و عراق و در شرق با پاکستان و افغانستان همجوار است. آسیای جنوب غربی در حقیقت منطقه واسطه بین سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا است، که ایران در این منطقه، به نحو شدیدی از حوادث این سه قاره، متأثر است. این منطقه از پنج حوزه ژئوپولیتیکی شامل: آسیای مرکزی، شبه قاره، قفقاز، خلیج فارس و خاورمیانه شکل می‌گیرد. تنها حلقه اتصال‌دهنده این حوزه‌های متفاوت و جدای جغرافیایی، کشور ایران است که می‌تواند این سرزمین‌ها و حتی منابع و خصوصیات جغرافیایی آن‌ها را به هم مرتبط سازد. ایران باید در مطالعات خود منطقه آسیای جنوب غربی را مدنظر قرار دهد. چرا که این منطقه دارای موقعیت‌های ژئواستراتژیک، ژئوپولیتیک، ژئواکونومیک (نفت و گاز و به طور کلی انرژی، خطوط مواصلات بین‌المللی و موقعیت ترانزیتی) و ژئوکالچر است. منابعی که هیچ یک از کشورهای منطقه آسیای جنوب غربی از جمله پاکستان، ترکیه، عربستان و غیره از آن‌ها برخوردار نیستند. با این وجود، ایران در محیط پیرامونی خود همواره با چالش‌ها و مشکلات متعدد و مداوم روبرو بوده است. در حال حاضر تروریسم و افراط‌گرایی، دولت‌های ضعیف و بحران اقتدار، و همچنین مداخلات قدرت‌های فرامنطقه‌ای سه چالش امنیتی اصلی در محیط پیرامونی ایران محسوب می‌شوند که با یکدیگر ارتباطی تنگاتنگ و چندبعدی دارند.

صرف‌نظر از روابط تاریخی و ریشه‌دار میان چین و ایران، سیاست موازنه قوا در نظام بین‌الملل با عبارت «رقابت شرق و غرب» از یک‌سو و «نفوذ ژئواستراتژیک به مناطق دور از دسترس زمینی» یعنی خلیج فارس از سوی دیگر، ایران را به مرکز ثقل برخی از منافع استراتژیک و کلیدی چین تبدیل کرده است. نقش ژئوپلیتیک ایران از دیرباز تاکنون غیرقابل اغماض بوده است؛ به‌گونه‌ای که در میان کشورهای واقع‌شده در مسیر راه ابریشم جدید، ایران یکی از کشورهایی است که توانایی ایفای نقش مثبت و سازنده را در توسعه ارتباطات و مناسبات میان کشورهای آسیایی را داراست.

هرچند با زوال نسبی جاده ابریشم قدیم بسیاری از کشورهای مستقر در مسیر آن به حاشیه رانده شدند، ایران همچنان نقش مهم ژئوپلیتیک خود را ایفا کرده است. در شرایط کنونی، ایران با توجه به مزیت‌هایی مانند داشتن کوتاه‌ترین مسیر به سوی اروپا می‌تواند نقش ارزنده‌ای در ترانزیت کالا پس از احیا و تکمیل جاده ابریشم ایفا کند؛ همچنین فروپاشی شوروی و به تبع آن، استقلال کشورهای آسیای مرکزی جایگاه ایران را در احیای راه ابریشم پررنگ کرده است. اهمیت چنین جایگاهی به محصور بودن منطقه آسیای مرکزی و قفقاز در خشکی و مطرح شدن ایران بعنوان تنها گزینه موجود برای دسترسی به خلیج فارس و آب‌های آزاد برای کشورهای این منطقه مربوط می‌شود. ایران از نظر چین، عنصر مرکزی در کمربند اقتصادی جاده ابریشم این کشور است. موقعیت جغرافیایی ایران، اهمیت ویژه‌ای به این کشور به لحاظ جابه‌جایی کالا و عبور خطوط لوله‌های نفت و گاز در اقتصاد جهانی بخشیده است. ایران با بهره‌گیری از این مزیت می‌تواند منافع بسیاری را به دست آورد و جایگاه اقتصادی خود را در سطوح منطقه‌ای و جهانی ارتقا بخشد. این مهم، مستلزم درک واقعیت‌ها، بهره‌گیری از فرصت‌ها و کسب آمادگی‌های لازم برای رقابت با رقبای منطقه‌ای و بین‌المللی است. طرح کریدور شمال - جنوب یک فرصت استثنایی و بی‌نظیر اقتصادی و تجاری برای ایران است؛ از طرفی، برای تقویت و حمل کالای ترانزیتی در اسرع زمان با هزینه کمتر و ایمنی بیشتر، احداث خط آهن چابهار - سرخس ضروری به نظر می‌رسد. همچنین قرار گرفتن بندر چابهار در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال - جنوب و در نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای مرکزی و قفقاز از یک سو و آسیای جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس به عنوان یک مزیت برجسته برای ایران قلمداد می‌شود و به دلیل کوتاهی مسیر در کریدور شمال - جنوب و تجهیز امکانات و زیرساخت‌ها و فراهم آوردن امکانات و تسهیلات گسترده در بخش‌های مختلف حمل‌ونقل، مسیر ایران از جذابیت‌های فراوانی برای ترانزیت کالا برخوردار است.

جاده ابریشم جدید، شرایطی مطلوب برای ایران است که در این میان کریدور شمال - جنوب اهمیت ویژه‌ای دارد. ایران در راستای تکمیل و گسترش راه‌های ارتباطی خود با کشورهای منطقه، طرح‌هایی را در دست اجرا دارد.

- ۱- بازسازی راه آهن تفتان - کوپته در پاکستان برای اتصال شبکه‌های راه‌آهن سراسری ایران و پاکستان، که اروپا و آسیا را به هم پیوند می‌دهد.
- ۲- اتصال ایران و جمهوری آذربایجان از طریق راه‌آهن قزوین - رشت - انزلی - آستارا
- ۳- خط آهن چابهار - سرخس، که جنوب شرق ایران را از بندر چابهار به سرخس در شمال شرق در مرز ترکمنستان، و آسیای مرکزی را به آب‌های اقیانوس هند متصل می‌کند. در میانه این راه، راه‌آهن خواف - هرات، افغانستان را از نزدیک‌ترین فاصله ریلی به اقیانوس هند متصل می‌کند. هندوستان به عنوان شریک استراتژیک افغانستان و خود افغانستان بر روی این پروژه فعال هستند و علاقه‌مند به احداث این کریدور هستند که می‌تواند مسیر جنوبی جاده ابریشم به دریا نیز باشد.

۴-۱- چابهار، کلید توسعه شرق ایران

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 می‌شود. 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 توسعه شرق ایران است. با توجه به قرار گرفتن 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. به طور کلی تاریخچه چابهار را می‌توان به ۴ دوره زیر تقسیم کرد:

- ۱- چابهار روستایی، تا قبل از دهه ۵۰ خورشیدی
- ۲- چابهار نظامی، با توجه به سرریز شدن درآمدهای نفتی اوایل دهه ۵۰، ایران تمایل به نقش‌آفرینی در عرصه بین‌المللی را داشت. لذا طرح‌هایی برای توسعه نظامی آن تهیه شد.

۳- تبدیل شدن به منطقه آزاد، در اوایل دهه ۷۰ خورشیدی

۴- توجه به چابهار به عنوان دروازه ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان از اواسط دهه ۸۰ خورشیدی

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. از آنجایی که اختلافات دو کشور هند و پاکستان مدت‌هاست ادامه دارد، این کشور قصد دور زدن پاکستان و عدم احساس نیاز به این کشور، برای رسیدن به کشورهای آسیای میانه را دارد هر چند 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.

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. 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. حمل‌ونقل از طریق بندر چابهار، کوتاه‌کردن هزاران کیلومتر از مسیرهای تجاری است. با ایجاد زیرساخت‌ها، آماده‌سازی و فراهم نمودن شرایط رقابتی، چابهار می‌تواند شاهراه اقتصادی آسیای میانه، باشد.

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 علاوه بر مقاصد تجاری، کشور هند با استقرار در این منطقه می‌تواند حضور نظامی داشته باشد و تسلط خود را بر منطقه افزایش دهد. علاوه بر ایران، در این مسیر ترانزیتی، کشورهای دیگر نیز هستند که نیاز به تکمیل زیرساخت‌های حمل‌ونقلی 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 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. با ایجاد و راه‌اندازی کامل این کریدور، نه تنها کشورهای ایران و هند بلکه کشورهایی مانند افغانستان و برخی از کشورهای آسیای میانه که محصور در خشکی هستند نیز می‌توانند به آب‌های آزاد دسترسی داشته باشند. ایران با توجه به موقعیت مهم چابهار (دور بودن از خلیج فارس و تنگه هرمز)، قصد انتقال ترافیک تجاری خود از بندرعباس به چابهار را دارد.

هند همیشه مشتاق تجارت با افغانستان بوده است و برای این کار مسیر دریایی - زمینی که از بندر چابهار به کابل می‌رسد را انتخاب کرده است. این تصمیم اهمیت زیادی برای هند دارد، زیرا پاکستان اجازه تجارت هند با افغانستان را از مرز واگاد در پنجاب را صادر نمی‌کند. بر اساس قرارداد اسکله‌های چابهار به مدت ۱۰ سال به هند اجاره داده می‌شوند. که بر اساس توافق دو طرف قابل تمدید است. در هند همچنین سرمایه‌گذاری همزمان در بندر کاندلا و بندر جواهر لعل نهرو بمبئی در دستور کار قرار دارد. موقعیت استراتژیک چابهار باعث شده که سرمایه‌گذاری در این منطقه باارزش باشد. شبکه جاده‌ای پیشنهادی ایران - افغانستان (چابهار - میلک - زرنج - دلارام) که قسمتی از آن توسط هند در سال ۲۰۰۹ ساخته شد، هند را قادر به تجارت با افغانستان از طریق بزرگراه گارلند می‌کند. هند تاکنون ۱۰۰ میلیون دلار صرف ساخت ۲۲۰ کیلومتر جاده در استان نیمروز افغانستان کرده است. با تکمیل این پروژه، هند به آسانی به چهار شهر افغانستان (هرات، قندهار، کابل و مزارشریف) دسترسی پیدا می‌کند.



شکل (۷): مسیر مسدود هند به افغانستان بر سر اختلافات با پاکستان



شکل (۸): مسیر جایگزین هند برای رسیدن به افغانستان

هند، ۵۰۰ میلیون دلار در چابهار سرمایه گذاری کرده است. در فاز اول بندر چابهار ۳۴۰ میلیون دلار هزینه شد. هند، با سرمایه گذاری در چابهار برای مقابله با نفوذ چین در منطقه و تضعیف گوادر قدم بر می‌دارد. به عبارتی هند قصد دارد با توسعه چابهار و رقابت آن با بندر گوادر یک هاب تجاری جایگزین در منطقه بسازد. انتظار هند، محدود کردن نفوذ روز افزون پاکستان در منطقه و کاهش حجم تجارت بندرگوادر از طریق بندرچابهار است. هند در پی دور زدن پاکستان، و رسیدن به پایتخت‌های نفت و گاز ترکمنستان با قراردادن یک خط لوله از طریق افغانستان به ایران و گجرات (ایالتی در غرب هند)، از طریق دریای عرب است. بخش صنعت هند به میزان ۲۴,۲ درصد به تولید ناخالص داخلی کمک می‌کند و استفاده از منابع انرژی توسط این بخش خاص ۳۵ درصد است. هند یک اقتصاد در حال ظهور است و نیازهایش برای حفظ شتاب حرکتی روبه

جلو، به سرعت در حال افزایش است. در واقع هند، به بندر چابهار نیاز دارد تا از ذخایر ۱۱۸۷,۳ تریلیون فوت مکعبی گاز ایران و ۱۵۷,۸ میلیارد بشکه نفت ایران استفاده کند. حجم صادرات هند، با صادرات اتومبیل، کامپیوتر و محصولات مرتبط با فناوری اطلاعات به کشورهایی که در این قرارداد درگیر هستند، قطعاً افزایش پیدا می‌کند. در دو سال گذشته صادرات هند به ایران دو برابر شده است که تقریباً به ۴ میلیارد دلار رسیده است. هند قصد ساخت یک راه‌آهن بین چابهار و زاهدان را با ارزش ۴۰۰ میلیون دلار دارد، که نه تنها باعث تقویت صنعت فولاد هند می‌شود، بلکه فرصت‌های شغلی بسیاری در هر دو کشور ایجاد می‌کند.



شکل (۹): مسیر دریایی از بمبئی تا چابهار و مسیر ریلی و جاده‌ای از چابهار تا کابل



شکل (۱۰): مسیرهای تجاری ایران و هند؛ توسعه شرق در گرو توسعه چابهار

بندر چابهار در حال حاضر دارای دو بندر و ۱۰ اسکله است. بزرگترین اسکله آن ظرفیت پذیرش کشتی با ۸۰۰۰۰ تناژ را دارد. آبخور بزرگترین اسکله آن ۱۴ متر است که با اجرای فاز یک طرح توسعه بندر شهید بهشتی، اسکله‌های مربوط به آن به عمق ۱۶ متر می‌رسند. 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. با راه‌اندازی محور ترانزیت شرق از چابهار، نه تنها باعث اتصال این بندر به جاده ابریشم می‌شود، بلکه سرعت حمل‌ونقل در این منطقه را تا چندین برابر افزایش می‌دهد. در سال ۲۰۱۵ حدود ۲,۱ میلیون تن بار از این بندر حمل شده است.

۴-۲- طرح‌های توسعه چابهار در برنامه ششم توسعه

از برنامه ششم توسعه، توجه و سرمایه‌گذاری در سواحل مکران، معروف به دروازه طلایی کشور و بندر چابهار مورد توجه قرار گرفت. طرح جامع بندر شهید بهشتی که مقرر است تا ظرفیت این بندر را از ۵/۲ میلیون تن به ۵/۸۶ میلیون تن با ۳۲ پست اسکله همراه با تجهیزات تخلیه و بارگیری مدرن، تجهیزات و تسهیلات جابجایی و انبارداری پیشرفته و به روز در آینده‌ای نزدیک برساند.

ایجاد خط ریلی چابهار - زاهدان - بیرجند که امکان حمل‌ونقل ریلی را از بندر چابهار فراهم آورده و اتصال چابهار به راه‌آهن سراسری جمهوری اسلامی ایران

بهسازی جاده‌های ترانزیتی زمینی و برنامه‌های تسهیل جریان حمل‌ونقل ترکیبی از دریا به خشکی، که امتیاز ویژه این منطقه در جابجایی ایمن کالاها بشمار می‌رود.

تاسیس فرودگاه مستقل و بین‌المللی (غیرنظامی) چابهار با ظرفیت ۱۴ میلیون مسافر و ۴ میلیون تن کالای تجاری در سال.

ایجاد ۲ بندر خشک با ظرفیت قابل توجه و انبارهای مجهز و ظرفیت انبارداری کالاهای کانتینری، یخچالی و فله.

گسترش و تقویت ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای و تقویت، توسعه و بهینه‌سازی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی داخلی و خارجی.

جدول (۲): پی‌شرفت طرح توسعه بندر چابهار

فاز	سال	توضیحات
۱	۲۰۱۳	گسترش ۱۶۵۰ متر موج‌شکن ساخت یک ترمینال کانتینری با ۲ اسکله (هر کدام با طول ۶۴۰ متر) ساخت ۳ اسکله چند - منظوره (هر کدام با طول ۵۸۰ متر) لایروبی ۱۷ میلیون متر مکعب تا عمق ۱۶ متر احیای ۱۹۵ هکتار از اراضی
۲	۲۰۱۴	ساخت یک اسکله کانتینری (۳۶۰ متر) در ترمینال شماره ۱
۳	۲۰۱۶	ساخت یک اسکله نفتی
۴	۲۰۱۸	ساخت یک اسکله چند - منظوره
۵	۲۰۲۰	ساخت یک اسکله کانتینری (۳۶۰ متر)

۴-۳- بررسی مسیر ترانزیتی چابهار به افغانستان و آسیای میانه

افغانستان، یک کشور جنگ زده، در قلب آسیا با فراوانی و گستره وسیعی از منابع طبیعی و پتانسیل تبدیل شدن به تقاطع آسیای جنوبی و آسیای مرکزی را دارد. افغانستان، حجم عظیمی از هیدروکربن‌ها، فلزات آهنی و غیر آهنی، طلا، پلاتین، نقره، مس، آهن، کرومیت، تانتالم، لیتیم، اورانیوم، آلومینیوم، زمر، تورمالین، آکوامارین، آمیتیست، یاقوت کبود، فیروزه و لاپیس لازولی (لاجورد) را در قلب خود جای داده است. این ذخایر به

افغانستان کمک می‌کند تا سرمایه‌گذاری‌های بین‌المللی را جذب کند. ممکن است این ذخایر در سال‌های آینده به عنوان یک نیرو محرکه برای رشد افغانستان باشد. افغانستان معادن بی‌شماری دارد که بعضی از آن‌ها کشف شده و آماده استخراج هستند و بعضی هم در آینده استخراج می‌شوند ولی باز هم با قاطعیت می‌توان گفت که تمامی معادن افغانستان دست نخورده باقی مانده است. براساس گزارش مرکز تحقیقات زمین‌شناسی ایالات متحده (USGS)، ارزش معادن دست نخورده افغانستان را یک تریلیون دلار برآورد کردند. در حالی که دولت افغانستان ارزش معادن خود را بیش از ۳ تریلیون دلار تخمین زده است. زمین‌شناسان تا به حال ۲۱ منطقه متالورژیک، که به ۳۷ ناحیه معدنی شامل ۱۴۲۸ نوع سنگ و مواد معدنی تقسیم می‌شوند، در افغانستان شناسایی کردند. در سال ۲۰۰۷ دو شرکت چینی با ارایه پیشنهادی به ارزش یک میلیارد دلار بیشتر از رقبا توانستند حق بهره‌برداری از معدن مس عینک (به معنی منبع کوچک مس، و بزرگترین معدن مس افغانستان که در قسمت شمالی این کشور است) بدست آورند. این معدن که ۴۵۴ میلیون تن سنگ معدن ۱،۷ درصد مس دارد، که پیش‌بینی می‌شود سالانه ۹،۹ میلیون تن سنگ معدن از گودال روباز استخراج شود و سالانه ۱۸۶،۰۰۰ تن مس بدست آید. در بخش زیرزمینی سالانه ۱۸،۱ میلیون تن سنگ معدن و ۲۹۴،۰۰۰ تن مس استخراج می‌شود. در سال افغانستان جزو ۵ کشور دارای بیشترین ارزش ذخایر معادن در جهان است. عمر این معدن را ۳۰ سال تخمین زدند. در سال ۲۰۱۱ یک کنسرسیوم هفت نفری از شرکت فولاد هند حق بهره‌برداری سه بخش از معدن سنگ آهن حاجیگک (بزرگترین معدن آهن افغانستان) را گرفتند. این معدن ۱۶ کیلومتر طول و ۵۵۰ متر عمق دارد. ذخایر آن حدود ۱،۸ میلیارد تن سنگ معدن ۶۲ درصد آهن تخمین زده می‌شود. این تنها دلیل تلاش هند برای رسیدن به معادن افغانستان از بندر چابهار است. قرار است دولت هند مبلغ چهارده میلیارد دلار را در معدن حاجیگک سرمایه‌گذاری کند. شرکت‌های هندی ساخت راه‌آهن از معدن حاجیگک تا بندر چابهار را به عهده گرفتند.

در راستای اجرای بند ۲ قسمت ج تصویب‌نامه توسعه محور شرق به شماره ۱۶۵۳۳/ت/۲۶۷۹۰ مورخ ۱۳۸۱/۰۵/۰۶ هیات محترم وزیران، اهداف، راهبردها و اقدامات لازم برای فعال سازی و توسعه محور ترانزیتی چابهار بدین شرح تصویب نموده است مشخصات محور و وظایف دستگاه‌ها براساس مصوبه دولت شامل:

الف) مشخصات و محدوده محور: منظور از محور ترانزیتی چابهار در این مصوبه، مجموعه بندری چابهار و مجموعه شبکه راه‌های زمینی است که از بندر چابهار در استان سیستان و بلوچستان شروع شده که با عبور از شهرهای نیکشهر - ایرانشهر - خاش - زاهدان - نهبندان - بیرجند - گناباد - تربت حیدریه - مشهد که از یک طرف به سرخس و از طرف دیگر به باجگیران در استان خراسان منتهی می‌شود. مرزهای خروجی این مسیر دوغانرون در استان خراسان رضوی و میلک در شمال استان سیستان و بلوچستان است.



شکل ۱۱: محور ترانزیتی شرق کشور

ب) برخی از اقدامات اولویت‌دار دستگاه‌های اجرایی در خصوص اجرای مصوبه مذکور شامل موارد زیر است:

ماده ۵: وزارت راه و ترابری در راستای توسعه ظرفیت بندر و همچنین محورهای مواصلاتی منتهی به آن از طریق سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای موظف است اقدامات زیر را انجام دهد:

انجام لایروبی حوضچه داخل موج‌شکن، احداث دو پست اسکله و ترمینال کانتینری، تامین و نصب تجهیزات و ماشین‌آلات تخلیه و بارگیری.

انجام عملیات اجرایی در خصوص بهسازی مسیر ایرانشهر - خاش - زاهدان و ارتقای کیفی در طول محور و ایجاد مجتمع‌های رفاهی.

ماده ۷: وزارت امور اقتصادی و دارایی (گمرک جمهوری اسلامی ایران) موظف است نسبت به تامین و نصب تجهیزات مدرن لازم برای تشخیص محموله‌های کالا (X-ray) در بندر چابهار و پایانه مرزی میلک اقدام نماید.

ماده ۸: دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد کشور موظف است نسبت به تاسیس و راه‌اندازی منطقه ویژه اقتصادی میلک اقدام نماید.

ماده ۹: نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظف است شرایط لازم برای عبور ایمن کالا از این مسیر را فراهم نموده و با همکاری گمرک جمهوری اسلامی ایران و استفاده از تجهیزات مذکور در ماده ۷ نسبت به کنترل نامحسوس عبور کالا و حذف ایست و بازرسی‌های متعدد در طول محور اقدام نماید.

ماده ۱۲: تمامی دستگاه‌های ذیربط در امر ترانزیت کالا در این محور موظفند آئین‌نامه‌ها، مقررات و بخش‌نامه‌های لازم را بصورت شفاف و با ثبات تدوین نمایند تا ریسک سرمایه‌گذاری در طول محور به حداقل مقدار ممکن کاهش یابد.

۴-۴- مقایسه هزینه‌های تمام شده حمل‌ونقل، بین دو بندر چابهار و شهیدرجایی

در این بخش به بررسی هزینه کالاهای ترانزیتی از چابهار در مقایسه با بندرعباس پرداخته می‌شود.

۱- بررسی هزینه تمام شده حمل کالا از چابهار در مقایسه با بندرعباس

۲- بررسی هزینه‌های بندری در بندرعباس و چابهار

۳- بررسی هزینه‌های حمل جاده‌ای از بندرعباس و چابهار به سه مرز خروجی

۴- بررسی هزینه‌های هرکدام از بخش‌های مختلف حمل‌ونقل

۵- مقایسه فواصل و زمان از دو بندر چابهار و شهیدرجایی (بندرعباس) به کشورهای حوزه آسیای میانه و افغانستان

جدول ۳: مقایسه کرایه حمل و فواصل دریایی دو بندر چابهار و شهیدرجایی (منبع: خبرگزاری مانا)

مبدا	مقصد	فاصله (مایل)	زمان (روز)	هزینه هر TEU بر مایل	کرایه کانتینر ۴۰ فوت (دلار)	کرایه کانتینر ۲۰ فوت (دلار)
فواصل و هزینه‌های حمل دریایی به بندر چابهار						
شانگهای ناواشیوا موندررا دبی	چابهار	۵۳۱۲	۱۴,۷	۰,۲	۲۲۶۰	۱۲۹۰
		۷۹۵	۲,۲	۰,۸	۱۲۶۰	۶۸۰
		۵۴۳	۱,۵	۱,۱۹	۱۲۵۰	۶۵۰
		۳۵۶	۱	۱,۲	۷۵۰	۴۵۰
فواصل و هزینه‌های حمل دریایی به بندرعباس						
شانگهای ناواشیوا	بندرعباس	۵۵۷۲	۱۵,۵	۰,۱۷	۱۶۰۰	۹۶۰
		۱۰۷۶	۳	۰,۳	۶۶۰	۳۳۰

موندرنا		۸۳۰	۲,۳	۰,۳۹	۶۵۰	۳۳۰	
دبی		۱۳۱	۰,۵	۰,۸	۲۲۰	۱۱۵	
تفاوت فاصله چابهار به بندرعباس (عدد منفی کمتر / عدد مثبت بیشتر)							
شانگهای	چابهار	-۲۶۰	-۰,۷	+ ۰,۰۳	فواصل بر حسب مایل محاسبه شده‌اند.		
ناواشیوا		-۲۸۱	-۰,۸	+ ۰,۵			
موندرنا		-۲۸۷	-۰,۸	+ ۰,۸۱			
دبی		+۲۲۵	+۰,۵	+ ۰,۴			
تفاوت کرایه چابهار به بندرعباس (عدد منفی کمتر / عدد مثبت بیشتر)							
شانگهای	چابهار	اعداد بر حسب دلار محاسبه شده‌اند.				+۳۳۰	+۶۶۰
ناواشیوا						+۳۵۰	+۶۰۰
موندرنا						+۳۲۰	+۶۰۰
دبی						+۳۳۵	+۵۳۰

جدول ۴: مقایسه هزینه‌های بندری در بندرعباس و چابهار

هزینه‌ها	هزینه‌های THC (دلار)		هزینه انبارداری با فرض بیست روز توقف (ریال)	
	۲۰ فوت	۴۰ فوت	۲۰ فوت	۴۰ فوت
بندرعباس	۱۲۹	۱۶۱	۷۸۲,۰۰۰	۱,۵۶۵,۰۰۰
چابهار	۸۹	۱۱۲	۳۵۱,۹۰۰	۷۰۴,۲۴۰
تفاوت چابهار نسبت به بندرعباس (مثبت / بیشتر - منفی / کمتر)	-۴۰	-۴۹	-۴۳۰,۱۰۰	-۸۶۰,۷۶۰

جدول ۵: هزینه‌های حمل جاده‌ای از بندرعباس و چابهار به سه مرز خروجی

مرز خروجی	میلک	دوغارون	سرخس
بندر عباس	۵۸,۰۰۰,۰۰۰	۴۷,۰۰۰,۰۰۰	۵۲,۰۰۰,۰۰۰
بندر چابهار	۴۷,۰۰۰,۰۰۰	۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۵۳,۰۰۰,۰۰۰
تفاوت چابهار نسبت به بندرعباس (مثبت / بیشتر - منفی / کمتر)	-۱۱,۰۰۰,۰۰۰	+۳,۰۰۰,۰۰۰	+۱,۰۰۰,۰۰۰

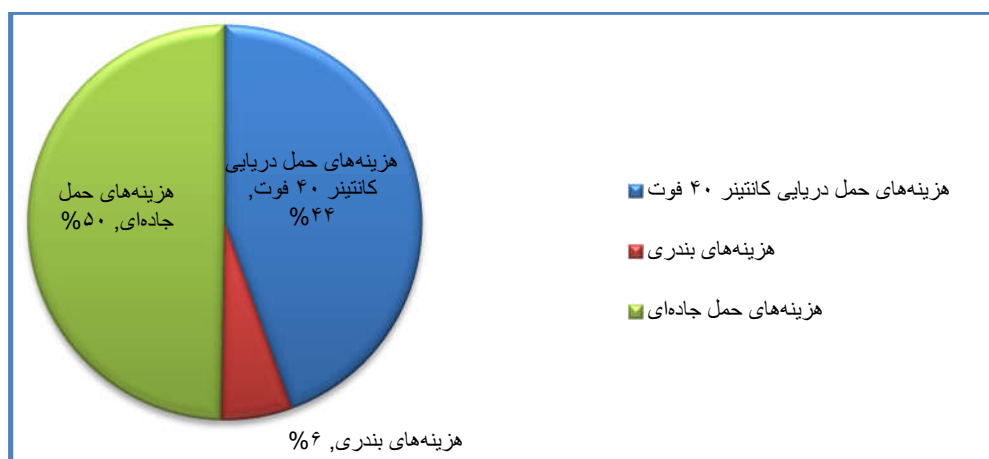
(توضیح بر اساس بخشنامه‌های داخلی گمرک برای کالای ترانزیت خارجی ترانشیپ در مرز صورت نمی‌گیرد و حتما باید کالا از مرز خارج و در اولین شهر کشور مقصد تخلیه گردد.)

جدول ۶: سهم بخش‌های مختلف حمل‌ونقل در قیمت تمام شده هزینه حمل (مسیر شانگهای به میلک از طریق بندر چابهار و بندرعباس)

هزینه هرکدام از بخش‌های حمل‌ونقل (چابهار)	مبلغ (دلار)	زمان صرف شده (روز)
هزینه حمل دریایی کانتینر ۴۰ فوت (دلار)	۲۲۶۰	۱۴,۵
هزینه‌های بندری	۱۳۳	۱۵-۲۰
هزینه‌های حمل جاده‌ای	۱۴۴۸	۲
کل هزینه‌ها	۳۸۴۱	۳۵
هزینه هرکدام از بخش‌های حمل‌ونقل (بندرعباس)	مبلغ (دلار)	زمان صرف شده (روز)
هزینه حمل دریایی کانتینر ۴۰ فوت (دلار)	۱۶۰۰	۱۵,۲
هزینه‌های بندری	۲۰۹	۱۵-۲۰
هزینه‌های حمل جاده‌ای	۱۷۸۸	۳
کل هزینه‌ها	۳۵۹۷	۳۷
هزینه‌های حمل از طریق چابهار ۲۴۴ دلار بیشتر است.		



نمودار ۲: سهم بخش‌های مختلف حمل‌ونقل در قیمت تمام شده هزینه حمل (مسیر شانگهای به میلک از طریق چابهار)



نمودار ۳: سهم بخش‌های مختلف حمل‌ونقل در قیمت تمام شده هزینه حمل (مسیر شانگهای به میلک از طریق بندرعباس)

جدول ۷: مقایسه فواصل و زمان از دو بندر چابهار و شهید رجایی (بندرعباس) به کشورهای حوزه آسیای میانه و افغانستان

مقصد	مبدا	بندرعباس	چابهار	تفاوت
کابل (افغانستان)	فاصله/کیلومتر	۱۹۶۹	۱۸۳۹	-۱۳۰
	زمان/ساعت	۲۷	۲۶	-۱
هرات (افغانستان)	فاصله/کیلومتر	۱۴۴۶	۱۳۹۰	-۵۶
	زمان/ساعت	۱۹	۱۷	-۲
قندهار (افغانستان)	فاصله/کیلومتر	۱۴۵۳	۱۳۴۵	-۱۰۸
	زمان/ساعت	۱۹	۱۷	-۲
مزار شریف (افغانستان)	فاصله/کیلومتر	۲۱۷۳	۲۱۱۷	-۵۶
	زمان/ساعت	۲۷	۲۶	-۱
عشق آباد (ترکمنستان)	فاصله/کیلومتر	۱۶۷۸	۱۸۴۴	+۱۶۶
	زمان/ساعت	۲۱	۲۲	+۱
دوشنبه (تاجیکستان)	فاصله/کیلومتر	۲۵۷۹	۲۵۲۳	-۵۶
	زمان/ساعت	۳۳	۳۳	۰
تاشکند (ازبکستان)	فاصله/کیلومتر	۲۶۸۲	۲۸۱۶	+۱۳۴
	زمان/ساعت	۳۴	۳۵	+۱
آلماتی (قزاقستان)	فاصله/کیلومتر	۳۵۶۰	۳۶۹۴	-۱۳۴
	زمان/ساعت	۴۶	۴۶	۰
بیشکک (قرقیزستان)	فاصله/کیلومتر	۳۲۸۵	۳۴۵۱	-۱۶۶
	زمان/ساعت	۴۲	۴۲	۰

علی‌رغم ارزان بودن هزینه‌های پایین بندری بر کالا، حجم کالاهای جابجا شده از طریق چابهار نسبت به بندرعباس بسیار ناچیز است. با توجه به مقایسه فواصل بین بندرعباس و چابهار با بازار کشورهای آسیای میانه در حال حاضر بندرعباس به دلیل امکانات زیرساختی بهتر، هزینه‌های پایین حمل دریایی و وجود شرکت‌های فورواردری قوی و عدم آشنایی صاحبان کالا و شرکت‌های کشتیرانی با بندر چابهار، مزیت بیشتری نسبت به چابهار دارد. ضمناً دسترسی به بازار افغانستان از طریق مرزهای خروجی میلک، دوغارون و ماهی‌رود مزیت عمده به شرط تعدیل هزینه‌های حمل دریایی برای چابهار است.

۴-۵- بررسی میزان عملکرد و هزینه کالاهای وارداتی و صادراتی بین بنادر جنوبی ایران

- ۱- بررسی وضعیت ورود کالاهای اساسی و محصولات عمده صادراتی کشور از طریق بنادر جنوبی کشور در سال ۱۳۹۴ و ۱۳۹۵ با هدف اختصاص تخلیه بخشی از کالاهای اساسی به بندر چابهار

۲- مقایسه سهم هزینه‌های واردات کالا با هدف شناسایی سهم هزینه‌های مختلف

جدول ۸: وضعیت ورود کالاهای اساسی به بنادر کشور و مقایسه آن با بندر چابهار (سال ۹۴/هزارتن)، منبع: سازمان بنادر و دریانوردی

بنادر	کالاهای اساسی	گندم	جو	ذرت	سویا	برنج	شکر	روغن نباتی	کود شیمیایی	مجموع
سایر بنادر جنوبی		۱۹۲۰	۵۷۰	۵۹۱۴	۳۱۷۸	۸۳	۵۳۷	۱۰۴۲	۱۶۱	۱۳۴۰۲
بندر چابهار		۹۴	۰	۰	۳۵	۵۰	۸	۰	۳۲	۲۰۹
سهم بندر چابهار از کل کالاهای اساسی		۴,۹%	۰	۰	۰,۰۰۸%	۶۰%	۱,۵%	۰	۱۹%	۱,۶%

جدول ۹: وضعیت ورود کالاهای اساسی به بنادر کشور و مقایسه آن با بندر چابهار (سال ۹۵/هزارتن)

بنادر	کالاهای اساسی								
	گندم	جو	ذرت	سویا	برنج	شکر	روغن نباتی	کود شیمیایی	مجموع
سایر بنادر جنوبی	۷۳۲	۱۰۰	۷,۲۴۱	۳,۷۷۸	۸۳	۶۶۰	۱۰۵۳	۲۲۰	۱۳۸۶۷
بندر چابهار	۰	۰	۰	۰	۵۵	۸۰	۰	۳۲	۱۶۷
سهم بندر چابهار از کل کالاهای اساسی	۰	۰	۰	۰	۶۵٪	۱۳٪	۰	۱۴,۵٪	۱,۲٪

جدول ۱۰: وضعیت صادرات کالاها از بنادر کشور و مقایسه آن با بندر چابهار (سال ۹۴/هزارتن)

بنادر	کالاها	کالاهای معدنی	کالاهای ساختمانی	مجموع
سایر بنادر جنوبی	۱۵۷۶۲	۷۹۹۷	۲۳۷۶۰	
بندر چابهار	۰	۱۶۳	۱۶۳	
سهم بندر چابهار از عمده کالاهای صادراتی	۰	۲٪	۰,۷٪	

جدول ۱۱: وضعیت صادرات کالاها از بنادر کشور و مقایسه آن با بندر چابهار (سال ۹۵/هزارتن)

بنادر	کالاها	کالاهای معدنی	کالاهای ساختمانی	مجموع
سایر بنادر جنوبی	۲۲۶۲۷	۷۸۴۷	۳۰۴۷۸	
بندر چابهار	۰	۶۵	۶۵	
سهم بندر چابهار از عمده کالاهای صادراتی	۰	۰,۸٪	۰,۲٪	

جدول ۱۲: هزینه‌های چند نمونه کالاهای وارداتی (تن/دلار)، منابع: کتابچه تعرفه‌های سازمان بنادر و دریانوردی، سایت مانا، قانون مقررات صادرات و واردات سال ۹۵ و بخش‌نامه‌های گمرک، انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای)

هزینه‌ها نوع کالا	هزینه‌های حمل دریایی	هزینه‌های بندری (وارد بر کشتی)	هزینه‌های بندری و انباردای (وارد بر کالا)	حقوق و عوارض گمرکی	هزینه‌های حمل جاده‌ای (میانگین سه شهر بزرگ کشور)
شکر	۳۰	۰,۹	۴,۱	۱۲۳	۲۸
برنج کیسه‌ای	۵۵	۰,۵۶	۱۱	۳۰,۳	۲۸
کود شیمیایی	۳۰	۰,۸۱	۴,۱	۱۴,۲	۲۸
ظروف آشپزخانه و سرامیک	۷۵	۲,۶	۱۰,۶	۱۶۰۰	۲۵
بلور	۷۵	۲,۶	۱۰,۶	۱۰۰۰	۲۵
لوازم خانگی (یخچال)	۷۵	۲,۶	۱۰,۶	۷۳۳	۲۵
لوازم خانگی (لباسشویی)	۷۵	۲,۶	۱۰,۶	۸۵۰	۲۵

حقوق و عوارض گمرکی کالاهای وارداتی بیشترین سهم را در هزینه‌های تمام شده کالا دارد بنابراین اعمال ۳۰٪ تخفیف سود بازرگانی به کالاهایی که از طریق بندر چابهار وارد کشور می‌شوند کمک شایانی به افزایش عملکرد بندر چابهار خواهد کرد.

۴-۶- چالش‌ها و مشکلات پیش‌رو

با این حال، چابهار و هند نیز با چالش‌هایی مواجه هستند. در مورد وضعیت شرکای استراتژیک و اقتصادی ایران اختلاف نظر وجود دارد. وزارت اقتصاد هند با احتیاط بسیار زیاد پیش می‌رود، زیرا در مورد بازگشت سرمایه شک دارد. ناکارآمدی سازمانی هند منجر شده تا از تمام ظرفیت‌های چابهار استفاده نشود و از حصول مزایای اقتصادی متمرکز آن ناتوان بماند. رویای هند برای دسترسی به افغانستان ممکن است نیمه تمام بماند، زیرا افغانستان یک اقتصاد بسیار ناپایدار دارد و نقش آن در چابهار ممکن است به تعویق بیفتد. هند، قصد ایجاد یک میدان نفتی در ایران دارد، اما ایران از دادن امتیازات بازاریابی گاز خود به هند خودداری می‌کند. بنابراین، هند باید آماده باشد تا با چنین ناامیدی‌هایی در آینده روبه‌رو شود. مهمترین مشکلات پیش روی بندر چابهار را می‌شود در عوامل زیر جستجو کرد: نبود زیرساخت ریلی در بندر چابهار، نبود زیرساخت حمل‌ونقل هوایی (فرودگاه) در چابهار، دور بودن از مراکز صنعتی، تجاری و جمعیتی، وجود موج‌های بلند دریایی در ۴ فصل سال، بالا بودن هزینه‌های حمل دریایی کانتینر به بندر چابهار، سهم ناچیز بندر چابهار در واردات کالاهای اساسی، سهم ناچیز بندر چابهار در صادرات کالای فله معدنی، عدم جذب کالاهای ترانزیتی، عدم استفاده از ظرفیت ایجاد شده جابه‌جایی مسافر از ترمینال مسافری

۴-۷- خط‌آهن چابهار - سرخس

احداث راه‌آهن چابهار - سرخس به طول ۱۳۵۰ کیلومتر به عنوان طولانی‌ترین مسیر ریلی کشور از سال ۸۹ در دولت دهم آغاز شده است اما با گذشت ۷ سال از آغاز اجرای ساخت این مسیر، عملاً اتفاق خاصی نیفتاده است. این در حالی است که قرار بود در سال ۹۴، اولین فاز این پروژه از چابهار تا زاهدان به بهره‌برداری برسد. پیش‌بینی‌های این پروژه برای احداث ۱۳۵۰ کیلومتر راه‌آهن انجام شده است که شامل ۱۱ کیلومتر پل و ۱۲ کیلومتر تونل می‌شود. طراحی سرعت برای قطارهای مسافربری در این طرح ۱۶۰ کیلومتر در ساعت و برای قطارهای باری نیز ۱۲۰ کیلومتر در ساعت است که به این ترتیب مسیر ریلی زاهدان - مشهد با احتساب توقف، در ۱۳ تا ۱۸ ساعت طی خواهد شد. قطارهای این مسیر همچنین می‌توانند بین ۳ هزار تا ۳ هزار و ۵۰۰ تن بار را جابه‌جا کنند که این امر موجب پهلوگیری کشتی‌هایی با تناژ بالا در ادامه طرح توسعه بندر چابهار

می‌شود. در حال حاضر اگر کشورهای شمال شرق ایران بخواهند کالای خود را با استفاده از قطارهای سرخس - بندرعباس به بنادر جنوبی ایران منتقل کنند، باید این مسیر را در حدود ۷۲ ساعت طی کنند؛ حال اگر مسیر ریلی سرخس - چابهار راه‌اندازی شود، قطارها با استفاده از مسیر سرخس - چابهار این زمان را به کمتر از ۱۸ ساعت کاهش می‌دهند. راه‌اندازی خط ریلی چابهار - سرخس می‌تواند باعث رونق گرفتن توسعه اقتصادی در شرق کشور شود؛ در واقع اتصال بندر چابهار به شبکه راه‌آهن موجب رونق گرفتن کریدور ترانزیتی شرق کشور خواهد شد چرا که کشورهای شمال شرقی ایران به دلیل دسترسی نداشتن به آب‌های آزاد، تنها می‌توانند از خاک ایران برای جابه‌جایی استفاده کنند. هند در معادن افغانستان سرمایه‌گذاری کرده است و برای اینکه بتواند سنگ‌های معدنی را به هند منتقل کند، به خاطر اختلافاتی که با پاکستان دارد، برایش به صرفه است که از مسیر ایران استفاده کند. براساس پیش‌بینی‌ها هند در هر سال میلیون‌ها تن سنگ معدنی از معادن افغانستان استخراج و به هند منتقل خواهد کرد و راه‌آهن سرخس - چابهار می‌تواند این کار را برای کشور هند انجام دهد. همچنین صادرات مواد غذایی و سیمن از زاهدان به تاجیکستان، ترانزیت پوشاک از پاکستان به قزاقستان و صادرات مواد نفتی به کشور پاکستان (در مجموع ۵ میلیون تن) از جمله کالاهایی است که در حال حاضر از خاک ایران ترانزیت می‌شود که با فعال شدن راه‌آهن شرق کشور هر سال می‌تواند صدها میلیون دلار درآمدزایی برای کشور داشته باشد.

مسیر ریلی سرخس - چابهار قرار است در سه مرحله از چابهار به زاهدان، در مرحله دوم از زاهدان به تربت حیدریه و بجستان و از آنجا به سرخس متصل شود. براساس پیش‌بینی‌ها در حدود ۹ هزار میلیارد تومان منابع مالی برای این طرح نیاز است در حالی که در سال‌های گذشته فقط ۳۰ میلیارد تومان برای این پروژه تأمین مالی شده است که این پول تنها صرف نگهداری کارگاه‌های ساخت ریل می‌شود. برای این پروژه در سال جاری در بودجه ۲۵۰ میلیارد تومان اعتبار پیش‌بینی شده است که اگر تخصیص اعتبار با همین روند ادامه پیدا کند، تکمیل فاز نخست خط ریلی چابهار به زاهدان که قرار است در سال ۹۸ به بهره‌برداری برسد امکان‌پذیر نخواهد بود. در واقع با تداوم وضع موجود باید حدود ۴۰ سال دیگر منتظر ساخت و تکمیل این پروژه ملی باشیم. در حال حاضر قطعه اول این پروژه که مسیر چابهار به زاهدان به طول ۵۷۰ کیلومتر است و قرار بود در سال ۹۴ به بهره‌برداری برسد، به دلیل عدم تأمین مالی طرح توسط دولت آماده نشده است. در سال ۹۲ دولت ساخت این پروژه را به قرارگاه خاتم سپرد که پس از آن مقرر شد تا این قطعه در سال ۹۶ آماده بهره‌برداری شود؛ اما باز هم مشکلات مالی پروژه مانع از این کار شد. در حال حاضر عملیات زیرساختی فاز اول فقط ۲۲ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است و مجموع پیشرفت کار زیرساختی و روساختی پروژه کم‌تر از ۲۰ درصد است. همانطور که ذکر شد، در سال جاری برای پروژه ریلی سرخس - چابهار ۲۵۰ میلیارد تومان اعتبار در نظر گرفته شده است؛ همچنین قرار است فاز چابهار - زاهدان تا سال ۱۳۹۸ تکمیل و آماده بهره‌برداری شود و سایر قطعات راه‌آهن چابهار - سرخس پس از تکمیل قطعه اول شروع به ساخت خواهد کرد. با توجه به مدت زمان ۱۰ ساله‌ای که صرف قطعه اول شده است، انتظار نمی‌رود به‌وسیله بودجه دولت این پروژه طی مدت زمان پیش‌بینی شده به بهره‌برداری شود.

دو کشور ایران و پاکستان برای ایجاد و برقراری روابط قوی اقتصادی با آسیای مرکزی و روسیه، باید شبکه‌های حمل‌ونقلی خود را توسعه دهند. توسعه این شبکه حمل‌ونقل 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 حمل‌ونقلی در گوادر و چابهار، هر دوی این بنادر قابلیت تبدیل شدن به دروازه ورود کریدور شمال - جنوب را دارند. 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 زیرساختی دو کشور ایران و پاکستان را از نظر دور داشت.

۵- مزیت‌های کریدور گوادر - چابهار برای ترانزیت در صورت احداث

- چابهار کوتاه‌ترین مسیر به کشورهای آسیای میانه و خاورمیانه را مهیا می‌کند. (در حدود ۱۰۰ کیلومتر کوتاه‌تر از مسیر گوادر)
- وجود ناوگان و زیرساخت جاده‌ای مناسب برای حمل کالاهای ترانزیتی نسبت به مسیرهای مشابه
- وجود امنیت کامل در طول مسیر عبوری

جدول ۱۳: در صورت اتصال گوادر به چابهار

چابهار دروازه واردات و صادرات	چابهار فعال در ترانزیت منطقه	چابهار به عنوان هاب منطقه
عدم توجیه اتصال	عدم توجیه اتصال	توسعه فضای کاری
تضعیف بندر چابهار، سهولت صادرات و واردات زمینی	تضعیف بندر چابهار، رونق نسبی ترانزیت زمینی (نیازمند آنالیز هزینه - فایده)	ایجاد فضای رقابتی

در جدول (۴) 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 ۱۴: بررسی و مقایسه فاکتورهای اساسی در دو بندر چابهار و گوادر برای در دست گرفتن کریدور شمال - جنوب

فاکتورها		گوادر	چابهار
۱	دارا بودن موقعیت استراتژیک	دارد	دارد
۲	زیرساخت‌های حمل و نقلی	ضعیف	ضعیف
۳	زیرساخت‌های حمل و نقلی	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 همسایه	دارد	ندارد

۶- نتیجه‌گیری

صنعت حمل‌ونقل و لجستیک دیر زمانی است (از ربع آخر قرن قبل) که به یک سیستم ارزشی تبدیل شده، ولی هنوز در کشور با نگاه مهندسی (ساخت جاده، ریل، بندر و فرودگاه) به آن نگاه می‌شود. طی بررسی‌ها و مطالعات انجام شده توسعه بندر چابهار با نگاه به نیازهای داخلی آینده و تأثیرات اجتماعی همچون برقراری امنیت و توسعه شرق کشور قابل توجه است. اما نایست صرفاً به فضای محدود دولت ملی و متمرکز ختم شود. نگاه بیرونی یعنی اتصال به جنوب غرب و شمال غرب افغانستان و CIS اصل باشد. توسعه متوازن و همه جانبه صنایع جنبی در منطقه آزاد چابهار، می‌تواند بندر چابهار را به محل ایجاد سفر تبدیل نماید. شناسایی خوشه‌های موجود در منطقه از قبیل ماهیگیری در نزدیکی سواحل و هر کار دیگری در طول مسیر باید تقویت شود. نگاه آمرانه ایجاد عسلویه دوم کارساز نیست. نهادسازی بسیار مهم است و باید تقویت شود. مانند نهاد آموزش که بچه‌های امروز برای چه هدفی در ۱۵ یا ۲۰ سال آینده تربیت شوند. همه پروژه‌ها را می‌شود به بخش خصوصی واگذار کرد. اگر بخش خصوصی از بازگشت سرمایه خود مطمئن شود، سرمایه قابل توجهی را می‌شود در پروژه‌های مختلف جذب کرد. برای پیشبرد این هدف، می‌توان دادگاه ویژه‌ای با رسیدگی حداکثر ۳۰ روز در کشور تشکیل داد. بندر چابهار محلی جذاب برای سرمایه‌گذاران خارجی (هند، چین، ژاپن، عمان و ...) است که می‌تواند با بهره‌مندی از تجارب بین‌المللی همراه باشد.

بر اساس مطالب کارشناسان، بندر گوادر صرفاً مسیری است برای صادرات و واردات غرب کشور چین و به دنبال اتصال به کشورهای آسیای میانه نمی‌باشد، از این منظر رقابتی با بندر چابهار و کریدور شمال - جنوب ندارد. از نقطه نظر سازمان بنادر، برخلاف بندر چابهار، بندر گوادر با توجه به ویژگی‌های طبیعی، قابلیت تبدیل به بندر کلاس جهانی را ندارد. بندر گوادر می‌تواند در آینده به عنوان هاب منطقه ایفای نقش کند، با توجه به شرایط سیاست‌های توسعه بندر چابهار، رقیب این بندر محسوب نمی‌شود. در صورت ایجاد پسکرانه مشترک (چین، ترکیه، آسیای میانه، و افغانستان) میان دو بندر، این دو رقیب محسوب می‌شوند.

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

در آینده‌ای نه چندان دور، کشورهای آسیای میانه و اروپای شرقی، تمامی مناسبات تجاری خود را از طریق کریدور شمال - جنوب انجام 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. زیرساخت‌ها 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 تعیین کننده‌ای در پیشرفت ترانزیتی این بنادر داشته باشد. با توجه به بررسی‌های صورت گرفته و مطالعات انجام شده، مشکلات بندر چابهار بیشتر غالب هزینه‌ای دارند که با ورود بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری‌های خارجی در این بندر سبب توسعه و پیشرفت هرچه سریع‌تر آن را شاهد خواهیم بود. اما در بندر گوادر با وجود هزینه‌های بسیاری که تا به حال انجام شده در آینده نیز ممکن است مشکلات امنیتی در این منطقه و در طول مسیر کریدور اقتصادی چین - پاکستان آن را به چالش بکشد. در حالی که با توسعه بندر چابهار این مشکلات، ایران را تهدید نمی‌کند.

- [۱] امیراحمدیان، بهرام، صالحی دولت‌آباد، روح‌اله، ابتکار «جاده ابریشم جدید» چین (اهداف، موانع و چالشها)، فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل، دوره ۹، شماره ۲۶، صفحه ۴۲-۱، زمستان ۹۵
- [۲] عبدی، عطاء‌اله، رجب نژاد، ناصر، تبیین پیامدهای ژئوپلیتیکی سرمایه‌گذاری چین، در گوادر بر بندر چابهار، فصلنامه جغرافیا و توسعه، شماره ۴۶، صفحات ۲۰۶-۱۸۵، بهار ۹۶
- [۳] اعظمی، هادی، یار احمدی، میترا، چابهار دروازه اقتصاد اقیانوسی ایران، نهمین کنگره ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه‌ریزی مناطق مرزی ایران، آبان ۹۵
- [۴] احسانی‌فر، یحیی، تاثیر اجرای استراتژی افزایش ترانزیت از طریق بندر چابهار بر توسعه محلی، صنعت حمل و نقل دریایی، سال اول، شماره ۳، زمستان ۹۴
- [۵] کیانی مقدم، منصور، تهمک، حمیدرضا، ایرانشاهی، سبحان، تحلیلی بر وضعیت و ظرفیت بندر چابهار در مقایسه با بندر گوادر جهت تبدیل شدن به دروازه‌ی شاهراه اقتصادی آسیای میانه و اروپای شرقی، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، بهمن ۹۱
- [۶] عزتی، عزت‌اله، شکری، شمس‌الدین، بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال - جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای همجوار، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، سال نهم، شماره ۳۶، زمستان ۹۱
- [۷] مختاری، سحر، رضازاده، آیت‌اله، بررسی فرصت‌ها و تهدیدهای محیطی در مناطق ساحلی مطالعه موردی سواحل استان سیستان و بلوچستان، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، بهمن ۹۱
- [۸] طاوسی، تقی، اسکندری‌ثانی، محمد، حسین‌زاده‌کرمانی، محمود، قابلیت‌ها و تنگناهای توسعه محور شرق در شرایط امروز ایران و منطقه، مطالعات و پژوهشهای شهری و منطقه‌ای، سال سوم، شماره دوازدهم، بهار ۹۱
- [۹] سلطانی، علیرضا، توسعه بندر آزاد گوادر: همکاری چینی - پاکستانی و آثار آن بر ایران، معاونت پژوهش‌های سیاست خارجی، گروه مطالعات اقتصاد سیاسی بین‌الملل، مرداد ۸۱

[۱۰] Boyce, Tucker, **The China-Pakistan Economic Corridor: Trade Security and Regional Implications**, Sandia National Laboratories, January 2017

[۱۱] Sayareh, Jafar, Fooladi Mehtarkalateh, Meysam, **Chabahar Port Vs Gwadar Port: A Logistics Performance Comparison**, IAME 2016 CONFERENCE | HAMBURG, September 2016

[۱۲] Roshan Tanoli, Junaid, **Comparative Analysis of Gwadar and Chabahar: The Two Rival Ports**, Center for Strategic and Contemporary Research (CSCR), www.cscr.pk, 2016

[۱۳] Winter, Tim, **One Belt, One Road, One Heritage: Cultural Diplomacy and the Silk Road**, The Diplomat, March 2016

[۱۴] Forum for National Security Studies (FNSS), **Chabahar, A Strategic Gateway**, Centre for Air Power Studies (CAPS), July 2015

[۱۵] Frough, Mahdi, **Afghanistan's Mineral Reserves Catastrophe/Quandary: Hopes And Fears Concerning The Development Of Mineral Reserves**, Norwegian Institute of International Affairs, Academy in Bishkek, December 2016

[16] Cordesman, Anthony H, Toukan, Abdullah, **The Indian Ocean Region, A Strategic Net Assessment**, Center for Strategic and International Studies (CSIS), August 2014

[17] The Henry M. Jackson School of International Studies, **Managing Afghanistan's Mineral Wealth: Can Afghanistan's Mineral Wealth Be Used to Rebuild the Economy**, University of Washington, Task Force Report 2015

[18] U.S. Energy Information Administration, **World Oil Transit Chokepoints**, November, 2014

[۱۹] مطالعات و پژوهش‌های بهرام امیراحمدیان، استاد جغرافیای سیاسی دانشگاه تهران

[۲۰] مطالعات و پژوهش‌های بابک بقایی، کارشناس حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی