



«جوان» تلاش رقبا برای مهار جغرافیای ایران و پیامدهای انفعال در این مهم را واکاوی می‌کند

کمر بند مهار ایران را باید با «مکران» باز کرد

کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس، عربستان و ترکیه در تلاش هستند با ایجاد چسبندگی به یکدیگر، یک هلال اقتصادی برای مهار ایران شکل دهند

منطقه مکران تلاقی گاه کویرهای جنوب‌شرق ایران با دره‌های عمان و اقیانوس هند است؛ منطقه‌ای منحصر به فرد به لحاظ جغرافیایی که از گذشته امکان اتصال ایران به هند و جنوب‌شرق آسیا را فراهم می‌کرده است. در منابع تاریخی، مهم‌ترین مرکز بازرگانی این منطقه «بندر تیس» ذکر شده است که در چابهار قرار دارد. محمدبن احمد شمس‌الدین المقدسی، جغرافیدان مسلمان قرن چهارم هجری در خصوص تیس نوشته است: «...نخیلات بسیار و کاروانسراهای خوب و مسجد جامع زیبایی دارد. اهل آنجا از ملت‌های مختلف هستند و بندری است مشهور. با بررسی جغرافیای تاریخی منطقه مکران این نکته عیان می‌شود که استمرار راه‌های زمینی کویرهای ایران به این ناحیه ختم می‌شده و از گذشته محلی برای آمیختگی فرهنگ‌های مختلف بوده است و مردمان از نقاط گوناگون در آن تردد داشتند. این ویژگی تاریخی منطقه مکران دلیلی است بر اهمیت این منطقه در عصر حاضر. رشد اقتصادهای جنوب شرق آسیا و کشورهایی نظیر اندونزی، مالزی، سنگاپور و ویتنام و همچنین قدرت‌گیری اقتصادهای بزرگ آسیایی نظیر چین و هند فرصتی است برای توسعه تجارت از سوی این اقتصادهای نوظهور به سایر نقاط جهان که در نهایت منجر به رونق ترانزیت کالا در جهان خواهد شد. این مسئله برای کشورهای غرب آسیا فرصتی است که نقش مهم ایجاد اتصال میان شرق و غرب را ایفا کنند و بر

همین اساس شاهد هستیم که بسیاری از کشورهای منطقه در چشم‌اندازهای بلند مدت خود از ابتکارات مختلفی رونمایی می‌کنند تا سهم خود را از نقش آفرینی در روند تجارت جهانی و ترانزیت بین‌الملل تضمین کنند. در این میان ایران کشوری است که به رغم پرخورداری از موقعیت تاریخی و جغرافیایی ویژه در تجارت و ترانزیت بین‌الملل هنوز اقدامات مناسبی را در این زمینه شکل نداده است. یکی از مهم‌ترین اقداماتی که هنوز توجه کافی به آن وجود ندارد، توسعه منطقه مکران با محوریت بندر چابهار است. به رغم تمام تلاش‌ها و تأکیدات در این خصوص، بندر چابهار، به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران، هنوز از شرایط مطلوبی به منظور نقش آفرینی مؤثر در چرخه تجارت جهانی برخوردار نیست و حتی از امکانات اولیه‌ای نظیر مسیر راه‌آهن بی‌بهره است. این در حالی است که با توسعه اقتصادهای آسیایی، بندر چابهار از ظرفیتی بی‌نظیر به منظور تبدیل شدن به «پایتخت تجاری» ایران برخوردار است و این پتانسیل را داراست که بستری برای ادغام اقتصادهای جنوب‌شرق آسیا و اوراسیا باشد. باید اشاره کرد که این ظرفیت از سوی سایر کشورهای خوب رصد شده است. شوریختانه در داخل کشور با نوعی انفعال نسبت به توسعه سواحل مکران و بندر چابهار مواجه هستیم و در صورت استمرار این انفعال، هشدار کمر بند مهار ایران از سوی رقبا جدی خواهد شد.

نفع ایران به خلیج فارس، شامات، آناتولی، قفقاز و آسیای میانه

این پژوهشگر مطالعات استراتژیک و اندیشه سیاسی درباره خسارت‌های ناشی از بی‌توجهی به منطقه مکران تأکید می‌کند: «امروز در منطقه با شرایط ویژه‌ای مواجه هستیم؛ زیرا ایران از منظر جغرافیایی، سرمایه انسانی، جمعیت و مباحثی مانند انرژی و معادن از ظرفیت بی‌نظیری برخوردار است و کشورهای منطقه هم به این ظرفیت ویژه واقف هستند و می‌دانند که فعال شدن و نقش آفرینی ایران در هر یک از روندهای تجاری و اقتصادی می‌تواند نقش آنها را تا حد بسیاری خنثی سازد، اما برخلاف این نظریه، ما همواره بر این اعتقادیم که ایران به عنوان کشوری پرخوردار از ۱۵ همسایه‌اگر در روند تحولات به خصوص در حوزه‌های تجارت و اقتصاد نقش آفرین باشد، منفعت آن عاید تمامی همسایگان خواهد بود یعنی ایران را باید به عنوان کشوری در نظر گرفت که از توانایی تأمین منافع کشورهای اطراف خود برخوردار است چرا که با فعال شدن شبکه کریدوری ایران، منافع کشورهای بیشتری در منطقه تأمین می‌شود نسبت به اینکه ترکیه بخواهد این ظرفیت را فعال سازد و تنها سود آن به کشورهای آسیای میانه و قفقاز برسد ایران می‌تواند خلیج فارس، شامات، آناتولی، قفقاز و آسیای میانه را تحت تأثیر قرار دهد و حتی از طریق ترکیه و شامات، تأثیر گذاری خود را به مدیترانه برساند و همچنین بر شرق و جنوب شرق آسیا اثر گذار باشد.»

تلاش رقبا برای ایجاد کمر بند مهار در اطراف ایران؛

عادل فعال کردن ظرفیت‌های جغرافیایی ایران را به عنوان ابزاری برای خنثی کردن تبلیغات رقبا علیه ایران معرفی می‌کند و می‌گوید: «متأسفانه این نگرش از سوی رقبا اشاعه پیدا کرده است که باید به مهار ایران دست زدند و همین نکته به نقطه اجماع و همگرایی این کشورها تبدیل شده است، یعنی به رغم اختلافات این کشورها با یکدیگر نسبت به مهار ایران توافق نظر دارند و در تلاش برای ایجاد کمر بند مهار در اطراف ایران هستند. مرحله اول این اقدام در حال شکل‌گیری است؛ به طوری که کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس مانند عربستان و کشورهای مانند ترکیه که با هویت ترکی تعریف می‌شوند، به عنوان رقبای مستقیم ایران در منطقه در تلاش هستند با ایجاد چسبندگی اقتصادی بین یکدیگر، یک هلال را برای مهار ایران شکل دهند. البته نباید از نقش رژیم صهیونیستی در این زمینه غافل شد. جمهوری باکو در حال افتتاح سفارت خود در فلسطین اشغالی است و ارتباط ترکیه نیز با این رژیم وارد مراحل جدیدی شده است؛ از طرفی کشورهای حوزه خلیج فارس نیز گام‌هایی برای علای سازی روابط

امکان اتصال به بنادر آفریقا از طریق بندر چابهار

مدیر دپارتمان مطالعات کریدورها و سیاست پژوهی راه اندیشکده جهان معاصر با اشاره به قابلیت بندر چابهار به عنوان دروازه ارتباط با آفریقا تصریح می‌کند: «این بندر از طریق اقیانوس هند می‌تواند به بنادر آفریقایی متصل شود، بنابراین با یک بندر ویژه که از توانایی پیوند سه‌قاره آسیا، اروپا و آفریقا برخوردار است، مواجهیم و باید این نکته را در خصوص چابهار و منطقه مکران برجسته کرد. در جهان امروز، محور جدیدی به عنوان افرواوریاسیا در حال شکل‌گیری است؛ زیرا با توسعه تکنولوژی و کوتاه شدن مسیرها با استفاده از ابزارهای پیشرفته حمل و نقل، امکان دستیابی به مناطق دور دست راحت‌تر و سریع‌تر شده و این امر موجب شده است تا سه‌قاره آسیا، اروپا و آفریقا به عنوان یک پهنه به هم پیوسته در نظر گرفته شوند که از طریق مسیرهای مختلف ریلی، جاده‌ای، دریایی و خطوط انرژی می‌توان نقاط مختلف این پهنه را به یکدیگر متصل کرد. با بررسی نقشه‌قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا در می‌بایم ایران در قلب افرواوریاسیا واقع شده است. این موقعیت ویژه جغرافیایی ظرفیتی است که می‌توان از طریق بندر چابهار و منطقه مکران کشور را از مواهب آن بهره‌مند و فرصت‌های مختلفی را به منظور افزایش قدرت و ثروت برای ایران ایجاد کرد. برجسته‌سازی نقش چابهار و منطقه مکران به عنوان پیوند دهنده سه‌قاره اروپا، آسیا و آفریقا اقدام مهمی است که باید هر چه سریع‌تر در خصوص آن تولیدابیات صورت گیرد و در حوزه‌های مختلف سیاست پژوهی و سیاست‌گذاری راه‌آهن موارد برجسته شده و بیش از گذشته به آن پرداخته شود.»

مکران، نقطه اتصال ایران به جنوب شرق آسیا و اقیانوس هند

فرشاد عادل، پژوهشگر مطالعات استراتژیک و اندیشه سیاسی و مدیر دپارتمان مطالعات کریدورها و سیاست پژوهی راه اندیشکده جهان معاصر به «جوان» می‌گوید: «نادامی که از اهمیت مکران سخن می‌گوییم باید به این نکته توجه داشته باشیم که مکران، نقطه اتصال ایران به جنوب شرق آسیا و اقیانوس هند است، البته عده‌ای تصور می‌کنند پتانسیلی که در مکران وجود دارد صرفاً این است که ایران بتواند مناسبات خود را تنها از طریق آن با کشور هند گسترش دهد در حالی که هند یکی از ظرفیت‌هایی است که می‌تواند در مکران استفاده کرد. در جنوب شرق آسیا ظرفیت‌های نوظهور و جدیدتری مانند اندونزی، مالزی، سنگاپور و ویتنام وجود دارد چرا که در بازارهای بین‌المللی حضور دارند و یک بخش مهمی از این بازار را به خود اختصاص داده‌اند و بر اساس پیش‌بینی هائیز در آینده از جمله کشورهای خواهد بود که جایگاه آنها نسبت به اکنون بسیار متفاوت خواهد شد. بر اساس پیش‌بینی‌ها آلمان (اتحادیه کشورهای جنوب شرق آسیا) در دهه آینده به چهارمین اقتصاد بزرگ جهان تبدیل می‌شود و از اقتصادی ۴ تریلیون دلاری برخوردار خواهد شد. پیر و این مسئله باید نگاه بلند مدتی نسبت به این مسئله داشته باشیم.»

بندر چابهار، دروازه ورود به مکران

عادل با بیان اینکه بندر چابهار دروازه ورود به مکران است، می‌افزاید: «بندر چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران است و این نکته اهمیت ویژه‌ای به آن می‌بخشد. این اهمیت از سوی کشورهای مختلف دیده شده است و تصویری که اغلب کشورها از این بندر دارند صحیح‌تر از تصور مسئولان کشور ماست، نمونه واضح آن را می‌توان در علاقه هند برای ورود به چابهار مشاهده کرد. چابهار برای هندی‌ها و روس‌ها به دلیل کریدور شمال به جنوب و حتی برای چین به علت پرخورداری از چشم‌انداز برای نقش آفرینی به عنوان تکمیل کریدور CPEC از نقش حیاتی پرخوردار 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. علاوه بر تمام این نکات در صورت تعیین جایگاه بندر چابهار در کریدور شرق به غرب، می‌توان از این بندر برای ایجاد ارتباط تجاری با دریای مدیترانه نیز استفاده کرد.



«چابهار» باطل السحر ایده رقبا برای مهار ایران

باطل السحر رقبای ایران در خصوص مهار ایران باشد. از بعد داخلی نیز در منطقه مکران با چالش‌هایی در استان سیستان و بلوچستان مانند محرومیت مواجه هستیم و به طور قطع با توسعه مسیرهای تجاری و بندر چابهار می‌توان تهدیدات امنیتی در این منطقه را به راحتی خنثی کرد. مانند اقدام چینی‌ها در استان سین‌کیانگ که با توسعه اقتصادی بحران امنیتی را خنثی کردند، بنابراین چابهار را باید به عنوان فرصتی برای خنثی‌سازی تلاش‌ها برای ایجاد تهدیدات امنیتی خارجی و داخلی در نظر گرفت و نباید فراموش کرد اتفاقات اقتصادی در این بندر تمامی کشور و منطقه را می‌تواند تحت تأثیر قرار دهد.»

فرشاد عادل تأکید می‌کند: «توسعه بندر چابهار، سایر کشورهای را از استفاده از مسیرهای جایگزین نظیر کریدور هند – عرب‌مد یا مسیر عراق بی‌نیاز می‌کند؛ بنابراین فعال کردن ظرفیت چابهار گام مهمی در شکستن تلاش‌ها برای انزوای ایران به حساب می‌آید، البته نمی‌توان گفت که صرفاً سرمایه‌گذاری سخت‌افزاری در زیرساخت‌ها و مستقر کردن تجهیزات در این بندر به معنای بالفعل کردن ظرفیت آن است. باید اقدامات نرم‌افزاری در حوزه‌های مختلف به منظور جذاب کردن چابهار برای فعالان اقتصادی بین‌المللی نیز صورت گیرد و به سیاست‌گذاری‌ها و نحوه اجرای آنها نیز باید توجه کرد، بنابراین چابهار می‌تواند

پروژه دیگری عراقی‌ها در خصوص این بندر، ایجاد اتصال بین بندر ام‌القصر به بندر الفاو با ساخت یک تونل زیر سطحی به نام تونل ابریشم است که می‌تواند عراق را به دروازه ورود کالا به ترکیه و اروپا تبدیل کند. این مسیر هم در صورت بی‌توجهی ما می‌تواند تبدیل به یک تهدید شود. تمامی این موارد روی نقشه نشان دهنده حذف شدن ایران و دچار کردن آن به یک انزوای جغرافیایی است، البته بدیهی است که تمام این تهدیدها در صورت توجه ما به سیاست‌ورزی راه‌محور خنثی و تبدیل به فرصت خواهند شد زیرا به هر حال در جهان امروز تجارت و اقتصاد زبان مشترک میان تمام کشورهاست.»

هلال مهار ایران

مدیر دپارتمان مطالعات کریدورها و سیاست پژوهی راه اندیشکده جهان معاصر معتقد است که در صورت ادامه انفعال ایران، هلال مهار ایران تا آسیای میانه پیشروی خواهد کرد و این پیشروی به پاکستان هم کشیده خواهد شد. در این صورت ما با یک کمر بند مهار به دور ایران روبه‌رو خواهیم بود که انزوای جغرافیایی را برای ایران رقم خواهد زد. شکل‌گیری هلال مهار ایران باید نخستین گام از تشکیل کمر بند مهار ایران در نظر گرفته شود. اما با توسعه بنادر، راه‌آهن و راه‌های زمینی و خطوط انرژی می‌توان از بروز این تهدید جلوگیری کرد. مکران و بندر چابهار از ظرفیت خوبی جهت خنثی‌سازی این ایده پرخوردار هستند.»



مورد اشاره قرار می گیرد. ما باید تمام کشور را تبدیل به چیزی مانند تنگه هرمز کنیم و تأمین امنیت جریان تجارت جهانی را به عنوان ابزاری برای تولید قدرت و ثروت در دست بگیریم. این امکانی است که برای ما به واسطه بر خورداری از موقعیت جغرافیایی ویژه فراهم است اما متأسفانه هرگز به استفاده از ظرفیت جغرافیایی ایران از این منظر نگاه نکرده‌ایم با دست کم تلاش‌هایمان در این راستا نبوده‌است. ممکن است برخی بگویند در شرایط کنونی چنین امری میسر نیست- ما باید اشاره کنیم که ما نباید منظر رخ دادن اتفاقاتی باشیم که شرایط را تغییر دهند بلکه باید خود تلاش کنیم. برای تغییر شرایط، سیاست‌ورزی راه‌محور نیز باید به عنوان یک الگو برای تغییر شرایط مورد تأکید قرار گیرد. ایجاد شرایط برای میزبانی ایران از تجارت جهانی باعث ارتقای زیرساخت‌های کشور و عمل به سیاست‌هایی به منظور تولید ثروت می‌شود و از این منظر سیاست‌ورزی راه‌محور می‌تواند اقدامی امید آفرین به منظور ترسیم یک چشم‌انداز بلندمدت از بسط قدرت ایران در منطقه و جهان باشد. بنابراین توسعه زیرساخت‌ها در حوزه بندری و جاده‌ای، ریلی و انرژی می‌تواند ما را در روندهای جهانی قرار دهد و زمینه انتفاع کشور از منافع آن را بر خوردار کند.»

منطقه مکران، بستری برای ادغام اقتصادی کشورهای جنوب شرق آسیا و اوراسیا

عادل تصریح می‌کند: «باید منطقه مکران را به بستری برای ادغام اقتصادی بین کشورهای جنوب شرق آسیا و اوراسیا تبدیل کنیم و مراحل مختلف این ادغام را از تجارت آزاد گرفته تا اتحادیه گمرکی و بازارهای مشترک از همین امروز آغاز کنیم، به طوری که ابتکار عمل را در دست گیریم زیرا هیچ کشوری برای توسعه کشور دیگر پیشقدم نمی‌شود مگر اینکه در صدد دستیابی به منافع دیگری باشد و باید از بروز چنین اتفاقاتی جلوگیری کرد. با ایجاد مشوق‌های مختلف و بستریایی که می‌تواند ادغام اقتصادی را شکل دهد، می‌توان از ظرفیت مکران استفاده کرد و منطقه آزاد چابهار نیز می‌تواند در این زمینه کمک‌کننده باشد؛ از سوی دیگر باید از سازمان مناطق آزاد در ارتباط با اقدامات و چشم‌انداز آنها در مورد مناطق آزاد به ویژه چابهار مطالعه‌گری داشته باشیم. براساس شنیده‌ها در بهترین حالت تا پایان دولت سیزدهم این موضوع به اتمام می‌رسد که باید این فرآیند تسهیل شود چراکه تنها بندر اقیانوسی ایران از ریل راه‌آهن برخوردار نیست.»

اقدامات گوادرد باید در چابهار رقم بخورد

مدیر دپارتمان مطالعات کریدورها و سیاست پژوهی راه‌اندیشکده جهان معاصر خاطر نشان می‌کند: «در بحث انرژی باید ظرفیت‌های ویژه‌ای در منطقه مکران ایجاد و آن منطقه را هاب انرژی برای صادرات انرژی به جنوب شرق آسیا و شرق دور تبدیل کرد زیرا این منطقه در مجاورت هند و پاکستان قرار دارد، حتی از مسیر پاکستانی می‌تواند به چین نیز متصل شود. اتفاقی را که امروز در گوادر رخ داده است باید در چابهار رقم بزینم اما متأسفانه توانایی بزرگ اندیشمین در بین مدیران و مسئولان ما از بین رفته‌است و رؤیاهای بزرگ پیگیری نمی‌شود و این یک عیب بزرگ است در حالی که باید برنامه‌های بزرگ و بلند پروازی داشته باشیم. در غیر این صورت از تحولات و تغییرات در منطقه عقب می‌مانیم و به تهدیدهای مختلف سیاسی، امنیتی و اقتصادی دچار خواهیم شد. توسعه پیمان اوران اگر همراه با توسعه در درون ایران نباشد، خطری جدی برای کشور خواهد بود؛ خطری که تمامیت ارضی ما را مورد هدف قرار می‌دهد، بنابراین نباید از روندهای منطقه جابجائیم چرا که این جاماندن به معنای انزوازی بیشتر است و انزوازی بیشتر به معنای کم هزینه‌تر شدن آسیب رسیدن به جمهوری اسلامی ایران است، در حالی که باید هزینه‌های آسیب رساندن به کشور را از طریق چسبندگی اقتصادی بین کشورهای جنوب شرق آسیا و اوراسیا افزایش داد و این بستدر در چابهار بیش از هر نقطه دیگری از منطقه است. بنابراین باید از مناظر گوناگون سیاسی، اقتصادی، تجاری و امنیتی تولید ادبیات بیشتری در خصوص منطقه مکران بند چابهار و سایر بندار مانند بندر جاسک کشور شکل گیرد.»

چابهار، جهان شهر تولید ثروت

پژوهشگر مطالعات استراتژیک و اندیشه سیاسی تصریح می‌کند: «در حال حاضر باید اولویت ایران چابهار باشد، به طوری که باید نگاهمان را نسبت به چابهار تغییر دهیم و آن را به عنوان یک پایتخت جدید اقتصادی جدید و جهان شهر تولید ثروت در نظر بگیریم. حتی چابهار امکان تبدیل شدن به پایتخت اقتصادی و تجاری ایران را داراست. چابهار را نباید صرفاً به عنوان بندر در مسیر کریدور شمال به جنوب تصور کرد، باید بر این بندر چابهار در بلند مدت نقشی در کریدور شرق

به غرب نیز در نظر بگیریم. این امر با ایجاد اتصال میان گوادر پاکستان با چابهار و سپس توسعه این مسیر به غرب ایران و متصل کردن آن به خط شلمچه- بصره به استفاده از ریلی که می‌تواند سواحل جنوب ایران را طی کند امکانپذیر است. این مسیر در آینده می‌تواند به مدیترانه متصل شود و نقشی اساسی در ایجاد ارتباط میان آسیا با جنوب اروپا و شمال آفریقا ایفا کند. جوان ترین جمعیت ایران در استان‌های جنوبی کشورمان هستند و چنین اقدامی ظرفیت‌های این مناطق برای توسعه را نیز فعال می‌کند. ما نباید از بزرگ کردن و داشتن رؤیاهای بزرگ برای ایران، ترسی داشته باشیم و باید ابتکارات خود را شکل دهیم چراکه حتی درصدی از این رؤیاهای بزرگ محقق شود ما مای‌تولی اساسی رویه‌رو می‌شویم.»

عادل می گوید: «کالاهایی را که از هند به چابهار ترانزیت می‌شود،



می‌توان جذب کرد و در کنار آن می‌توان با پیوند میان گوادر و چابهار امتداد کریدور CPEC را به ایران کشاند و از ظرفیت آن برای توسعه روابط با چین در حوزه‌های مختلف از جمله دیپلماسی انرژی استفاده کرد. از سوی دیگر می‌توان کالاهای ترانزیتی این کریدور را از طریق ریل به مرزهای غربی ایران منتقل و سپس به مدیترانه رساند. این مهم ظرفیت ویژه‌ای را در اختیار ایران قرار می‌دهد و ظرفیت ویژه ایران را در حمل و نقل ترکیبی می‌تواند در بهترین شکل خود نمایان کند. از طرفی در حال حاضر کشورهای عربی به دنبال توسعه خطوط ریلی خود هستند، به طوری که خط ریلی اتحادیه که از طریق کشورهای عربی دنبال می‌شود و در نهایت به فلسطین اشغالی سوق پیدا می‌کند، یک مسیر شرق به غرب را شکل می‌دهد.

کریدور هند- عرب‌مد

برای خنثی سازی آن می‌توان به بحث کریدور شمال خلیج فارس پرداخت، به طوری که بنادر دریای عمان و خلیج فارس را از طریق ریل به هم متصل کرد. این می‌تواند یک برنامه بلندمدت باشد تا ظرفیت‌های قابل افعال سازد و توسعه همه جانبه‌ای را برای دریای عمان و خلیج فارس به همراه داشته باشد زیرا ایران کشوری است که بیشترین خط ساحلی با دریای عمان و خلیج فارس را داراست و جمعیتی جوان در این مناطق ساکن هستند که می‌تواند این ظرفیت در حوزه‌های مختلف صنعتی مورد استفاده قرار گیرد. مدیران باید درباره ایران به عنوان یک کشور بزرگ در دنیا فکر کنند.»

ایجاد مراکز صنعتی همراه با ارزش افزوده در منطقه چابهار

پژوهشگر مطالعات استراتژیک و اندیشه سیاسی خاطر نشان می‌کند: «ایجاد مراکز صنعتی همراه با ارزش افزوده در منطقه چابهار باید انجام شود و این نگاه را باید نسبت به مناطق آزاد برای تولید ثروت، برندینگ و جذب سرمایه با کشورهای مختلف داشته باشیم و صرفاً نباید این مناطق تنها مبادی برای گذر کالا تلقی شوند بلکه باید اتفاقات صنعتی و اقتصادی در آن رخ دهد. قرار نیست برای آغاز کاری به منظور شرایط ایده‌آل و گشایشی مانعیم بلکه باید کار را آغاز کرد تا بتوان به یک روند ایده‌آل دست پیدا کرد. توجه به راه، بنادر، مسیرهای تجاری گشایشی را در کشور رقم خواهد زد، بنابراین نگاه ویژه به راه‌های زمینی و دریایی به روز شدن زیرساخت‌ها و مسائل گمرکی و اداری را به دنبال دارد. توجه به مسئله کریدورها، بندر و نقش آفرینی آن در تجارت جهانی را باید به عنوان در گاهی برای گشایش در نظر گرفت و باید با توجه به سیاستگذاری و سیاست ورزی راه‌محور و استفاده از تمامی ظرفیت‌هایی که جغرافیای ایران را در اختیارمان قرار می‌دهد، این امکان را فراهم سازیم.»

نقش اساسی بندر چابهار به عنوان حلقه اتصال شمال اروپا به جنوب‌شرق آسیا در کریدور شمال- جنوب مورد تأکید روسیه و هند بوده و اساسا یکی از دلایل علاقه‌مندی هند برای سرمایه‌گذاری در چابهار همین نکته بوده‌است. البته این سرمایه‌گذاری به دلایل مختلف از جمله چنگ اقتصادی امریکا علیه ایران تا به امروز به نتیجه مطلوبی نرسیده‌است، اما باید به این نکته اشاره کرد که ظرفیت منحصر بفرد چابهار به گونه‌ای است که در صورت سیاستگذاری صحیح و توجه به سیاست‌ورزی راه محور، امکان‌های متعددی را به منظور شکل دادن به ابتکارات اقتصادی در اختیار ایران قرار می‌دهد و به طور خلاصه در صورت وجود عزم محکم به منظور استفاده از این ظرفیت، جذابیت‌های چابهار به اندازه‌ای است که مورد توجه صاحبان بار و فعالان اقتصادی از نقاط مختلف جهان، به خصوص روسیه، هند، کشورهای جنوب‌شرق آسیا و نیز کشورهای آسیای میانه قرار گیرد.

■ **رقبای ایران و بهر بهر داری از فرصت‌های جدید**
همانطور که بیان شد، کشورهای منطقه به منظور بهره‌مندی از فرصت‌های جدیدی که در فضای بین الملل ایجاد شده‌است، ابتکاراتی را تدارک دیده‌اند تا بیشترین بهره‌ای از این فرصت‌ها را به دست آورند. به همین سبب امروز با پروژه‌های مختلفی در منطقه رویه‌رو هستیم. کریدور میانی یکی از مهم‌ترین ابتکارات در این زمینه است که زمینه لازم را برای اتصال چین و آسیای میانه به اروپا از طریق ترکیه فراهم می‌کند. این ابتکار شامل مسیرهای مختلف جاده‌ای، ریلی و خطوط لوله است و ترکیه را تبدیل به کشوری خواهد کرد که مهم‌ترین مسیرهای ترانزیت کالا و انرژی را از خود عبور می‌دهد. در حال حاضر ترکیه تلاش دارد با کمک دولت باکو یک منطقه خاورمیانه در زمان حکومت ترکی عثمانی با قطار به هم متصل شود. تلاش است در برنامه‌ای بلند مدت، با ابتکار کریدور لاچورد یک مسیر دسترسی مناسب به منظور اتصال افغانستان و آسیای میانه به دریاهای آزاد شکل دهد. همچنین این مسیر می‌تواند در ادامه به ابتکار انحصاری چین و پاکستان تحت عنوان کریدور CPEC متصل شود. لازم به ذکر است که روابط ترکیه و پاکستان طی سال‌های اخیر بسیار نزدیک بوده‌است و دو کشور با «ایجاد روایتی فرهنگی» از هویت «ترکی - مولوی» تلاش دارند به این روابط عمق بیشتری ببخشند. برگزاری زمایش «سه برادر» از سوی ترکیه، جمهوری آذربایجان و پاکستان از جمله اقدامات مهمی است که در راستای این مسئله شکل گرفت. همچنین باید اشاره کرد که نگاه رژیم اسرائیل نیز به کریدور میانی مثبت است و آن را به عنوان فرصتی برای ایجاد ارتباط میان جهان غرب با ترکیه، قفقاز و آسیای میانه با این باره می‌گوید: «به عنوان یک وزیر سابق ارتباطات رژیم اسرائیل در باید از ایجاد کریدور میانی حمایت کند، زیرا به اسرائیل، امارات متحده عربی و سایر کشورهای منطقه، برای توافقنامه ابراهیم کمک خواهد کرد. یک منطقه خاورمیانه در زمان حکومت ترکی عثمانی با قطار به هم متصل می‌شد. تعدادی از بقایای این سیستم ریلی در اسرائیل وجود دارد و این ایستگاه‌های قطار عثمانی، نشان‌های تاریخی از دوران گذشته هستند. زمانی که سفر با قطار در سراسر خاورمیانه امکانپذیر بود، قطارهای دوران عثمانی از یاقا به اورشلیم، حيفا و دیگر مناطق امپراتوری ترک عثمانی سابق مانند مدینه و دمشق می‌رفتند. با این حال، از زمان اعلام موجودیت اسرائیل، هیچ ارتباط ریلی‌ای بین اسرائیل و جهان عرب وجود نداشته است. این یکی از علل بسیاری از درگیری‌های اسرائیل و فلسطین بود. با این حال، پس از توافق ابراهیم، همه اینها امکان تغییر دارد، زیرا کشورهای عربی دیگر به اسرائیل نگاه گذشته را نخواهند داشت، بنابراین اگر کریدور میانی ساخته شود، ما اسرائیلی‌ها نیز می‌توانیم سعی کنیم به آن متصل شویم، زیرا ایجاد ارتباط قوی تر بین جمهوری‌های ترک، اسرائیل و جهان عرب، به مقابله با تهران کمک می‌کند. ما می‌توانیم از طریق کشتی به ترکیه متصل شویم و سپس از آنجا مجموعه‌ای از قطارها را داشته باشیم که از اسرائیل به اردن و عربستان سعودی و از آنجا به امارات متحده عربی می‌روند. این امر به گسترش تجارت بین چین، جمهوری‌های ترک، اسرائیل و کشورهای عربی کمک می‌کند.»

از سوی دیگر عربستان نیز تلاش دارد با تعمیق روابط خود با قدرت‌های آسیایی، نقشی مؤثری را در چشم‌انداز توسعه تجارت در آسیا داشته باشد. چین با تجارت دوجانبه به ارزش ۸۷۳ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۱، بزرگ‌ترین شریک تجاری عربستان سعودی است. صادرات چین به عربستان سعودی به بیش از ۳۰ میلیارد دلار رسیده، در حالی که واردات چین از عربستان بالغ بر ۵۷ میلیارد دلار بوده‌است. عربستان سعودی بزرگ‌ترین تأمین کننده نفت چین است و براساس داده‌های گمرک چین، ۱۸ درصد از کل خرید نفت خام پکن از عربستان بوده و چین مجموعاً ۲۳/۵۴ میلیون تن (۱/۷۷ میلیون بشکه در روز) در ۱۰ ماهه اول سال ۲۰۲۲ به ارزش ۵۵/۵ میلیارد دلار از عربستان نفت وارد کرده است. همچنین طی سال‌های گذشته، روابط هند و عربستان سعودی مستحکم‌تر شده و عربستان علاوه بر تبدیل شدن به چهارمین شریک تجاری بزرگ دله نوه، به یک شریک مهم در مبارزه مشترک علیه انواع تروریسم، پولشویی و تأمین مالی تروریسم برای هند تبدیل شده است. لازم به ذکر است تجارت دوجانبه این دو کشور در سال مالی ۲۰۲۲ - ۲۰۲۱ بالغ بر ۴۲/۸ میلیارد دلار بوده و عربستان به تنها یکی از ۱۸ درصد از واردات انرژی هند را به خود اختصاص داده است.

ابتکار کریدور هند- عرب‌مد

این روابط سطح بالا میان عربستان و قدرت‌های آسیایی نظیر چین و هند ریاض را به این فکر انداخته است که ابتکارهایی را به منظور احاطه بر جریان تجارت شرق به غرب ایجاد کند. یکی از این ابتکارات کریدور هند- عرب‌مد است. این کریدور هند، امارات متحده عربی، عربستان سعودی، اردن، اسرائیل و یونان را از طریق «دیپلماسی اقتصادی» به هم پیوند می‌دهد و هند و چین را از طریق «دیپلماسی اقتصادی» به هم پیوند می‌دهد. این مسیر به غرب ایران و متصل کردن آن به خط شلمچه- بصره به استفاده از ریلی که می‌تواند سواحل جنوب ایران را طی کند امکانپذیر است. این مسیر در آینده می‌تواند به مدیترانه متصل شود و نقشی اساسی در ایجاد ارتباط میان آسیا با جنوب اروپا و شمال آفریقا ایفا کند. جوان ترین جمعیت ایران در استان‌های جنوبی کشورمان هستند و چنین اقدامی ظرفیت‌های این مناطق برای توسعه را نیز فعال می‌کند. ما نباید از بزرگ کردن و داشتن رؤیاهای بزرگ برای ایران، ترسی داشته باشیم و باید ابتکارات خود را شکل دهیم چراکه حتی درصدی از این رؤیاهای بزرگ محقق شود ما ما مای‌تولی اساسی رویه‌رو می‌شویم.»

این روابط سطح بالا میان عربستان و قدرت‌های آسیایی نظیر چین و هند ریاض را به این فکر انداخته است که ابتکارهایی را به منظور احاطه بر جریان تجارت شرق به غرب ایجاد کند. یکی از این ابتکارات کریدور هند- عرب‌مد است. این کریدور هند، امارات متحده عربی، عربستان سعودی، اردن، اسرائیل و یونان را از طریق «دیپلماسی اقتصادی» به هم پیوند می‌دهد و هند و چین را از طریق «دیپلماسی اقتصادی» به هم پیوند می‌دهد. این مسیر به غرب ایران و متصل کردن آن به خط شلمچه- بصره به استفاده از ریلی که می‌تواند سواحل جنوب ایران را طی کند امکانپذیر است. این مسیر در آینده می‌تواند به مدیترانه متصل شود و نقشی اساسی در ایجاد ارتباط میان آسیا با جنوب اروپا و شمال آفریقا ایفا کند. جوان ترین جمعیت ایران در استان‌های جنوبی کشورمان هستند و چنین اقدامی ظرفیت‌های این مناطق برای توسعه را نیز فعال می‌کند. ما نباید از بزرگ کردن و داشتن رؤیاهای بزرگ برای ایران، ترسی داشته باشیم و باید ابتکارات خود را شکل دهیم چراکه حتی درصدی از این رؤیاهای بزرگ محقق شود ما ما مای‌تولی اساسی رویه‌رو می‌شویم.»



خیز منطقه‌ای برای محاصره ظرفیت‌های جغرافیایی ایران!

زیرساختی» به یکدیگر متصل می‌کند و راه را برای ایجاد فضای اقتصادی بین قاره‌ای و تجارت آزاد هموار می‌سازد. براساس برنامه‌ریزی‌ها، کالاهای هند از طریق بمبئی به بنادر امارات و از آنجا از طریق راه آهنی که از عربستان سعودی و اردن عبور می‌کند، به بندر حیفاد در اسرائیل و متعاقباً از طریق دریا به بندر در اسرائیل منتقل می‌شود و در نهایت به پیژنوس در یونان می‌رسد. انتظار می‌رود ترانزیت کالا از این مسیر در ۱۰ روز انجام شود که این مدت ۴۰ درصد سریع‌تر از مسیر دریایی معمولی و شلوغ کانال سوئز فرض شده است. چهار بندر مهمی که برای عملیاتی کردن این کریدور درگیر خواهند شد عبارتند از بندر جواهر لعل نهرو از هند، بندر جبل علی دومی، حیفای اسرائیل و پیژنوس یونان. همچنین عربستان تلاش دارد با سرمایه‌گذاری در گوادر پاکستان نقشی اساسی در ابتکار کریدور CPEC ایفا کند و از این ابتکار به عنوان بستری برای توسعه بیشتر روابط با چین استفاده کند. بنابراین برنامه‌هایی وجود دارد تا اتصالات ریلی و انرژی میان عربستان و امارات با پاکستان به منظور ترانزیت کالا و انرژی به مدیترانه و آفریقا ایجاد شود.

اما فقط ترکیه و عربستان در زمینه ایجاد ابتکارات ترانزیتی در منطقه فعال نیستند، عراق نیز برنامه‌هایی به این منظور دارد و در تلاش است تا سال ۲۰۲۸ تبدیل به یکی از دروازه‌های ورود کالا از آسیا به اروپا شود. به همین منظور پروژه توسعه بندر الفاو در بصره به یک کنسرسیوم ترکیه و رهبری شرکت مهندسی و ساخت دوو واگذار شده است. این پروژه با سرمایه‌گذاری ۲/۷ میلیارد دلاری از سال ۲۰۲۱ آغاز شده است و پس از تکمیل تمام فازهای پروژه، بندر الفاو دارای ۱۰۰ اسکله و ظرفیت ترانزیت ۷۵ میلیون TUV کانتینر خواهد بود که این بندر را تبدیل به بزرگ‌ترین بندر غرب آسیا خواهد کرد. همچنین براساس برنامه‌ریزی‌ها یک تونل زیرسطحی به نام تونل ابریشم بندر الفاو را به بندر ارقمصر متصل می‌کند که زمینه‌ساز انتقال کالا از عراق به ترکیه و اروپا خواهد بود. این پروژه در اولویت طرح‌های توسعه عراق قرار دارد و به عنوان آغازی بر رئسانس اقتصادی عراق از آن یاد می‌شود.

کمربند مهاب ایران

با نگاهی به ابتکارهای منطقه‌ای این مسئله بر ما روشن می‌شود که کشورهای منطقه به‌رغم تمام اختلافاتی که ممکن است با یکدیگر داشته باشند، در این مسئله اتفاق نظر دارند که «ظرفیت‌های جغرافیایی ایران باید خنثی شود» چرا که ایران به عنوان کشوری پهناور و برخوردار از سرمایه مادی و انسانی مناسب و همچنین در قرار گیری در قلب آفروراسیا بازیگری بسیار مهم در منطقه است که در صورت فعال شدن غیر قابل مهرب خواهد بود. بر همین اساس رقبای منطقه‌ای با درک اهمیت ایران و نیز با استفاده از انفعال کشورمان در نقشی آفرینی مؤثر در روندهای تجارت بین‌الملل، در حال ایجاد مسیرهای جایگزین به منظور بی‌نیاز ساختن جریان ترانزیت جهانی از جغرافیای ایران هستند. در این میان نقش رژیم اسرائیل نیز بسیار برجسته است و می‌توان گفت تمامی ابتکارات از سوی کشورهای منطقه در نهایت منجر به ایجاد چسبندگی اقتصادی این کشورها با تل آویو و تثبیت اسرائیل در منطقه غرب آسیا می‌شوند. با نگاهی به نقشه می‌توان یک هلال فرضی با عنوان «هلال مهاب ایران» را دید که شامل مسیرهای ترانزیتی جدیدی است که از پیرامون ایران عبور می‌کنند. این هلال با نزدیک‌تر شدن عراق به محور غربی، عربی، عربی و همچنین شکل گیری کریدور ترنژور تکمیل خواهد شد و در آینده نیز با پیشروی در آسیای میانه، افغانستان و پاکستان به کمربندی به منظور ایجاد انسوازی جغرافیایی و خفگی ژئوپلیتیک برای ایران تبدیل خواهد شد. به نتیجه رسیدن چنین طرحی به معنای انزوازی هرچه بیشتر ایران و دور ماندن کشور از روندهای توسعه بین‌المللی است و در نهایت تهدیدهای امنیتی مختلفی را برای ایران ایجاد خواهد کرد که می‌تواند منجر به آسیب تمامیت ارضی کشور نیز شود.

چابهار و رؤیای بزرگ ایران

«سیاست‌ورزی راه‌محور» و توسعه مسیرهای زمینی و دریایی و همچنین خطوط انتقال انرژی، راه حلی مناسب برای خنثی‌سازی «کمربند مهاب ایران» و بالفعل کردن ظرفیت‌های جغرافیایی و انسانی ایران است. در این نگاه بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران از پتانسیلی بسیار ویژه برخوردار است؛ چراکه این بندر با قرار گیری در موقعیت جغرافیایی ویژه، توانایی ایجاد اتصال میان سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا را داراست. بندر چابهار می‌تواند به عنوان دروازه ورود کشورهای جنوب شرق آسیا به آسیای میانه و شمال اروپه، بستری مناسب برای ادغام اقتصادهای این مناطق با محورت ایران باشد. بر همین اساس لازم است علاوه بر تقویت نقش این بندر در کریدور شمال- جنوب، برنامه‌هایی به منظور تعریف نقش چابهار در کریدور شرقی غربی نیز شکل گیرد. به این منظور نیاز است ایجاد اتصال ریلی در خط ساحلی جنوب ایران بررسی شود. بندر چابهار می‌تواند از یکسو به خط ریلی شلمچه- بصره و در بلند مدت به مناطق آن متصل شود و از سوی دیگر این امکان وجود دارد که به بندر گوادر و کریدور CPEC متصل شود. ایجاد این اتصالات در کنار توسعه زیرساخت‌های لجستیکی و انرژی، می‌تواند چابهار را تبدیل به هاب ترانزیت کالا و انرژی و همچنین گذرگاهی مهم در مسیر شمال- جنوب و شرق به غرب کند. این طرح، رؤیایی بزرگ اما ممکن است که با در پیش گرفتن «سیاست‌ورزی راه‌محور» به نتیجه خواهد رسید و ایران را به کشوری مهم در تأمین امنیت تجارت بین‌الملل تبدیل خواهد کرد؛ امری که علاوه بر تولید ثروت باعث گسترش نفوذ و افزایش قدرت منطقه‌ای و بین‌المللی ایران می‌شود. در این میان چابهار از این ظرفیت برخوردار است تا به عنوان «پایتخت اقتصادی ایران» در قرن حاضر، تبدیل به جهان‌شهری شود که با بالفعل شدن رؤیای بزرگ ایرانی را در برابر دیدگان جهانیان عیان کند.