

# رقابت چابهار و گوادر: از تصور تا واقعیت<sup>۱</sup>

زهرا توحیدی\*

سیدعلی طباطبایی پناه\*\*

## چکیده

از زمان امضای موافقت‌نامه سه‌جانبه میان کشورهای ایران، افغانستان و هند برای «توسعه همکاری بر محور بندر چابهار»، این مفروض که توسعه این بندر در تقابل با بندر گوادر قرار دارد، به‌طور گسترده‌ای مطرح شده است. بر این اساس مقاله حاضر، در تلاش بوده است با بهره‌گیری از نظریه منطقه‌گرایی، طرح‌های همگراییانه با محوریت چابهار و گوادر را در قالب روند همگرایی آسیایی بررسی کند. پرسش‌های اساسی پژوهش حاضر این بوده است که «با توجه به نظریه منطقه‌گرایی جدید، دولت‌های میزبان چه جایگاهی را در روند توسعه همگرایی دو بندر چابهار و گوادر دارند و چه اهدافی را دنبال می‌کنند و الگوی حاکم بر روابط ایران و پاکستان، چه اثراتی بر روند همکاری‌های آینده‌محور این دو بندر بر جای خواهد گذاشت؟»

فرضیه این مقاله در پاسخ به پرسش‌های مطرح این بوده است که بر طبق تحلیل‌های رایج درباره بندرهای چابهار و گوادر، دو کشور چین و هند تنها متغیر مستقل و اثرگذار بوده و به نقش کشورهای میزبان همچون ایران و پاکستان کمتر توجه شده است؛ این در حالی است که رقابت یا همکاری این دو بندر تا حد زیادی از کمیت و کیفیت رابطه بین ایران و پاکستان متأثر بوده است. با وارد کردن رابطه ایران و پاکستان و کاوش در ارتباط بنادر چابهار و گوادر، نتایج متفاوتی حاصل شد که برخلاف تحلیل‌های رایج، وجود ظرفیت همکاری بین این بندرها را نشان داده است. روش پژوهش این مقاله، کیفی و با تأکید بر مطالعات اسنادی بوده است.

**واژه‌های کلیدی:** بندر چابهار، توافق‌نامه سه‌جانبه، ایران، پاکستان، بندر گوادر.

---

۱. این مقاله برگرفته از رساله دکتری زهرا توحیدی با عنوان «آینده‌پژوهی همکاری‌های سه‌جانبه ایران، هند و افغانستان»، به راهنمایی دکتر سید علی طباطبایی پناه است.

\* پژوهشگر پژوهشکده مطالعات راهبردی و دانش‌آموخته دوره دکتری رشته روابط بین‌الملل دانشگاه آزاد اسلامی تهران مرکز؛ (نویسنده مسئول)

zhdark@gmail.com

tabatabaee.ali@gmail.com

\*\* استادیار دانشگاه آزاد اسلامی تهران مرکزی. تهران، ایران.

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷

فصلنامه روابط خارجی، سال دهم، شماره سی‌ونهم، پاییز ۱۳۹۷، صص ۹۷-۱۲۴

## مقدمه

از ابتدای روی کار آمدن دولت یازدهم، مفهوم غالب سیاست خارجی ایران «تعامل سازنده» بوده است. برجام، همکاری استراتژیک با روسیه و بسیاری دیگر از رفتارهای استراتژیک ایران در این دوره زمانی را می‌توان بر مبنای این مفهوم تبیین نمود؛ اما در حوزه سیاست منطقه‌ای، می‌توان همکاری سه‌جانبه میان ایران، هند و افغانستان را مهم‌ترین نماد تعامل سازنده در سیاست منطقه‌ای ایران به شمار آورد که سرانجام در قالب یک موافقت‌نامه، شکل تثبیت‌شده‌ای به خود گرفت. با اینکه همکاری‌های سه‌جانبه میان ایران، هند و افغانستان در دهه‌های اخیر به‌طور پراکنده و به‌منظور پیشبرد اهداف مقطعی شکل گرفته، تفاوت دور جدید این همکاری‌ها را می‌توان در نهادینه شدن آن و سرعت بخشیدن به روند توسعه چابهار دانست.

با فروپاشی اتحاد شوروی و پایان جنگ سرد، الگوهای سنتی تعامل کشورها با یکدیگر به سرعت دگرگون شد. در این روند مناسبات اقتصادی اهمیت ویژه‌ای در شکل‌دهی به جهت‌گیری روابط کشورها یافت و به موازات این روند، درباره ماهیت تعاملات کشورها و متغیرهای اثرگذار بر آن‌ها نظریه‌پردازی‌های جدی صورت گرفت. این نظریات عمدتاً در پارادایم جهانی شدن تبیین شدند که در دهه ۱۹۹۰ به جریان اصلی مطالعات روابط بین‌الملل بدل گشت؛ در همین راستا، در دهه ۱۹۹۰ و پس از آن به تدریج، مفهوم ژئواکونومی و اهمیت آن در شکل‌دهی به روابط بین‌الملل در سطح کلان و روابط دوجانبه کشورها در سطح خرد در قالب این پارادایم وارد ادبیات روابط بین‌الملل شد. این مفهوم به نوعی در مقابل مفهوم ژئوپلیتیک ارائه شد؛ مفهومی که در دوره جنگ سرد، نقشی کلیدی در مفهوم‌بندی

روابط کشورها ایفا می‌کرد.

بنابراین سرعت گرفتن توسعه بندر چابهار و گوادر را می‌توان از تحولات مهم در اقتصاد سیاسی جنوب غرب آسیا برشمرد. البته ایده توسعه این دو بندر از سال‌ها پیش مطرح بوده است؛ اما تنها در سال‌های اخیر و عمدتاً به دلیل افزایش توان و قابلیت‌های اقتصادی چین و هند به‌عنوان دو قدرت در حال ظهور از یک سو و رقابت رو به افزایش این دو کشور در اوراسیا از سوی دیگر، طرح‌های توسعه گوادر و چابهار شکل عملیاتی به خود گرفته است.

بندر گوادر که به‌عنوان بخشی از کریدور اقتصادی چین و پاکستان تعریف شده، به‌صورت عملیاتی در اختیار شرکت‌های چینی قرار گرفته و برنامه‌های توسعه بلندپروازانه‌ای نیز برای آن مطرح شده است. در مقابل در چابهار، همکاری سه‌جانبه میان ایران، هند و افغانستان شکل گرفته و گام‌های اولیه برای توسعه این بندر برداشته شده است. همکاری تنگاتنگ چین و پاکستان در توسعه بندر گوادر از یک سو و حضور افغانستان و هند در توسعه بندر چابهار از سوی دیگر، به بحث‌های متنوعی درباره رقابت این دو بندر و تأثیر آن‌ها بر آینده ژئوپلیتیک اوراسیا دامن زده است؛ به بیان دیگر، با سرعت گرفتن توسعه این دو بندر، رقابت آن‌ها با یکدیگر به‌گونه‌ای رو به افزایش و مفروضی پذیرفته شده است.

### پیشینه تحقیق

«نصیری» (۱۳۸۷) با توجه به موقعیت سرزمینی و مزیت‌های متنوع ایران نسبت به سایر کشورها، به ویژه مزیت‌های محور شرق و چابهار در جهت تسریع و تسهیل مبادلات عظیم بین‌المللی، نقش ایران را در گسترش تعاملات منطقه‌ای و جهانی حائز اهمیت دانسته و از پیشرفت بندر گوادر به‌عنوان رقیب بندر چابهار و خطری بالقوه برای کارکردهای این بندر نام برده است.

«محرابی» (۱۳۹۳)، پاکستان را از رقبای ژئوپلیتیک ایران برشمرد و رقابت چابهار و گوادر را به‌عنوان یکی از جلوه‌های مهم این امر برشمرده است.

«عسکری» (۱۳۹۵)، گوادر و چابهار را در جایگاه دونقطه کلیدی در رقابت استراتژیک کلان آمریکا و چین بررسی می‌کند. وی در مقاله خود یکی از نکات

مهم ژئوپلیتیک چابهار را بررسی کرده، از روندهای ژئوپلیتیک کلان آینده که در این منطقه و توسعه آن و به ویژه همکاری سه‌جانبه میان ایران، هند و افغانستان تأثیرگذار خواهد بود، سخنی به میان نمی‌آورد.

«احمدی» (۱۳۹۶)، بر این اعتقاد است که منابع تنش متعددی در روابط ایران و پاکستان از جمله رقابت بر سر نفوذ در آسیای مرکزی وجود دارد و توسعه بندر گوادر یکی از منابع جدید آن به شمار می‌آید.

«رجب‌نژاد» (۱۳۹۶) نیز استدلال کرده است که به‌مرورزمان پیامدهای راه‌اندازی بندر گوادر بر منافع ملی ایران، تأثیر خواهد گذاشت و موجب انزوای ژئوپلیتیک ایران در منطقه شده، فرصت‌های اقتصادی و امنیتی ایران در بندر چابهار را به تهدید تبدیل خواهد کرد.

«روی دانیل»<sup>۱</sup> (۲۰۱۳) در مقاله خود، انگیزه‌های اصلی توسعه زیرساخت‌ها را در جنوب آسیا، کنترل جغرافیا به معنای تضمین دسترسی به منابع و بازارها و نیز غلبه بر نگرانی‌های ناشی از محاصره کشورها توسط رقبای استراتژیک آن‌ها برمی‌شمارد. او از این منظر به توسعه دو بندر چابهار و گوادر می‌پردازد و این پروژه‌ها را ابزارهایی برای تحکیم ائتلاف چین و پاکستان از یک سو و ایران و هند از سوی دیگر می‌داند.

از منظر «کنراد»<sup>۲</sup> (۲۰۱۷)، اهتمام چین در پیشبرد طرح توسعه گوادر را می‌توان در قالب سیاست کلان این کشور در جنوب آسیا تعبیر کرد که همان حمایت پاکستان در برابر هند و تقویت این کشور است. او استدلال می‌کند که این طرح در رقابت با چابهار قرار دارد و هند می‌کوشد تا چابهار را به عنوان رقیب گوادر توسعه دهد.

با مرور ادبیاتی که در این‌باره منتشر شده، می‌توان دریافت که اغلب نویسندگان، بدون توجه به متغیرهای متفاوتی که در سطوح مختلف بر زمینه‌های رقابت و همکاری میان این دو بندر تأثیر می‌گذارند، پیش‌فرض‌های رایج

<sup>1</sup>. Daniels, Rorry

<sup>2</sup>. Conrad

ژئوپلیتیکی را درباره این طرح مبنا قرار داده و در آن قالب، این دو طرح را به عنوان دو طرح رقیب ژئوپلیتیکی مفهوم‌بندی کرده‌اند. آنان بر اساس این مفروض قابل چالش، تحلیل‌های خود را درباره آینده دو بندر و جایگاه آن‌ها در ژئوپلیتیک در حال تحول منطقه بررسی کرده‌اند.

به بیان دیگر آنچه در ادبیات موجود، خلأ آن احساس می‌شود، توجه به طرح‌های توسعه این دو بندر، سرشت پیچیده روابط ایران و پاکستان و نیز سیاست خارجی خاص ایران است. هدف کلیدی مقاله حاضر و جنبه نوآورانه آن، به چالش کشیدن مفروض رایج رقابت چابهار و گوادر و طرح نگرشی نو به ارتباط برنامه‌های توسعه این دو بندر با یکدیگر و چشم‌انداز همکاری‌گرایانه و نه رقابت‌جویانه آن‌ها است.

در واقع، پرسش اساسی مطرح که این مقاله با به چالش کشیدن مفروضات غالب، در پی پاسخ بدان بوده، این است که با توجه به نظریه منطقه‌گرایی جدید، دولت‌های میزبان این دو پروژه از چه اهداف و جایگاهی در روند توسعه همگرایی دو بندر چابهار و گوادر برخوردارند و الگوی حاکم بر روابط ایران و پاکستان، چه تأثیراتی بر روند همکاری‌های آینده‌محور این دو بندر خواهد گذاشت؟

فرضیه‌ای که در پاسخ به این پرسش ارائه می‌شود، این است که در تحلیل‌های رایج در مورد بنادر چابهار و گوادر، نقش چین و هند به عنوان تنها متغیر مستقل و اثرگذار ذکر شده و نقش کشورهای میزبان همچون ایران و پاکستان کمتر مورد توجه بوده است؛ درحالی که رقابت یا همکاری این دو بندر تا حد زیادی متأثر از کمیت و کیفیت رابطه بین ایران و پاکستان نیز است. با وارد کردن رابطه ایران و پاکستان در تحلیل روابط بین بنادر چابهار و گوادر، نتایج متفاوتی حاصل می‌شود که برخلاف تحلیل‌های رایج، نشان‌دهنده ظرفیت همکاری بین این بنادر است.

در راستای آزمون فرضیه پیش‌گفته، نخست، منطقه‌گرایی به عنوان چارچوب مفهومی مقاله و طرح‌های همگراییانه با محوریت چابهار و گوادر در قالب روند

همگرایی آسیایی مورد مطالعه و تحقیق قرار می‌گیرند. سپس روند تحولات توسعه در دو بندر چابهار و گوادر به‌طور خلاصه بررسی و در ادامه طرح‌های توسعه‌ای این دو بندر و اهداف آن‌ها با یکدیگر مقایسه شده، پس از بررسی الگوی حاکم بر روابط ایران- پاکستان و جایگاه گوادر و چابهار در این الگو، جمع‌بندی ارائه می‌شود. روش پژوهش مقاله حاضر، توصیفی - تحلیلی است.

در این پژوهش برای مقایسه اهداف و برنامه‌های توسعه‌ای ارائه‌شده توسط دو دولت ایران و پاکستان و نیز شهرک‌های آن‌ها برای توسعه این دو بندر، عمدتاً از مطالعه اسنادی بهره‌گیری و به منابع تحلیلی منتشره در سایر رسانه‌ها، به‌ویژه منابع دست اول موجود در این باره تکیه می‌گردد.

### ۱. چارچوب نظری: منطقه‌گرایی

ظهور و گسترش پدیده همگرایی منطقه‌ای در دهه‌های اخیر، به تدریج ضرورت اندیشیدن و نظریه‌پردازی در مورد آن را ایجاد کرد و طیفی از دیدگاه‌ها و عقاید برای تعریف و تبیین آن شکل گرفت. «همگرایی منطقه‌ای، به فرآیندی اطلاق می‌شود که در قالب آن، دو یا چند دولت- ملت بر سر همکاری و کار نزدیک با یکدیگر به منظور نیل به صلح، ثبات و رفاه توافق می‌نمایند. در این چارچوب، همگرایی دربردارنده یک یا چند موافقت‌نامه است که حوزه‌های همکاری را به‌طور مفصل شرح می‌دهد و همچنین شامل نهادهای هماهنگ‌کننده‌ای است که به نمایندگی از کشورهای درگیر عمل می‌کنند» (Griffiths, 2005, p85).

نظریات جدید منطقه‌گرایی، بر منطقه به عنوان یک برساخته اجتماعی تأکید می‌کنند و می‌کوشند آن را فراتر از نظریات سنتی تعریف نمایند. آنچه از بررسی نظریات مطرح درباره همگرایی می‌توان دریافت، این است که جغرافیا و نزدیکی جغرافیایی، میزان بسیار گسترده‌ای از تعاملات، نهادهایی که همگرایی را نمایندگی می‌کنند و نیز هویت‌های فرهنگی مشترک از شاخص‌های مهم منطقه‌گرایی محسوب می‌شود.

همگرایی منطقه‌ای، فرآیندی است که نظریه‌پردازان مختلف، تعاریف و شاخص‌های متفاوتی برای آن برشمرده‌اند؛ شاخص‌هایی که بر سر آن‌ها اجماع

نسبی وجود دارد و به صورت ذیل قابل دسته‌بندی هستند:

۱- اقدامات منظم و گسترده به منظور افزایش همکاری میان دولت‌ها؛

۲- انتقال تدریجی بخش‌هایی از اقتدار و حاکمیت ملی به نهادهای منطقه‌ای

و فراملی؛

۳- همگونی تدریجی در زمینه ارزش‌های مسلط و شکل‌دهنده به تعاملات دولت‌ها با یکدیگر؛

۴- عالی‌ترین مرحله همگرایی منطقه‌ای که تحت عنوان شکل‌دهی به نوع جدیدی از جامعه سیاسی فرا دولتی مفهوم‌بندی شده است (مشیرزاده، ۱۳۹۵، ص ۱۱۲).

با بررسی روند تحول در نظریه پردازی منطقه‌گرایی، می‌توان گفت که منطقه در ابتدا بر اساس عنصر سرزمین و نزدیکی جغرافیایی تعریف شد؛ اما به تدریج و به ویژه در دوران پس از جنگ سرد، عوامل و مؤلفه‌های جدیدی در تعریف و مفهوم‌بندی منطقه مورد توجه قرار گرفتند. عواملی همچون میزان و سطح تعاملات متقابل دولت‌ها، تشابه در نگرش‌های بازیگران، تشابه در ارزش‌ها و تجارب آنان، منطقه‌گرایی را تعریف می‌کنند (Dent, 2016, p 35).

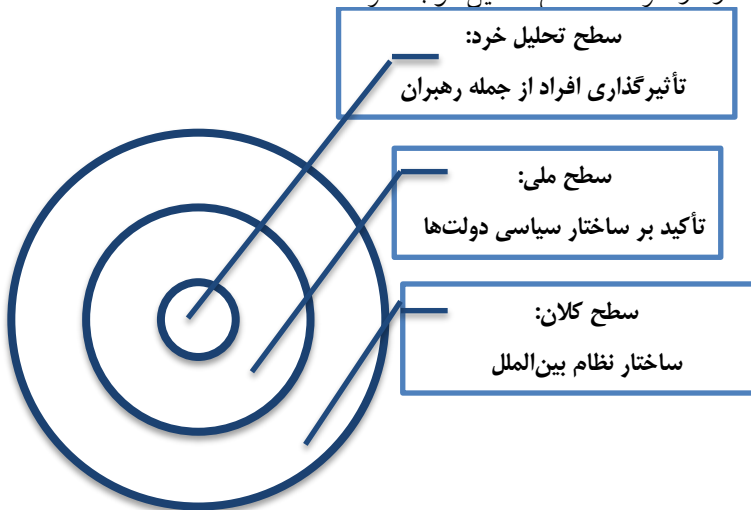
در واقع نظریه پردازان جدید منطقه‌گرایی می‌پذیرند که دولت‌ها همچنان بازیگران کلیدی در شکل‌دهی به مناطق هستند. با وجود این، منطقه‌گرایی را یک فرآیند چندوجهی و چندبازیگری دانسته و در تحلیل آن، به بازیگران غیردولتی نیز توجهی ویژه دارند. از منظر آنان مرزهای منطقه، سیال و نفوذپذیر است. مناطق در وهله اول و اغلب، برساخته‌های تصویری هستند که بر مبنای تعاملات اجتماعی، اقتصادی و سیاسی و نیز بازیگرانی که درگیر در این تعاملات هستند، شکل می‌گیرند. این بازیگران و نوع تعاملات آنان در فضاهای خاص، تحول و تکامل می‌یابند. (Weber, 2006, pp 32-35)

به بیان دیگر در این موج نظریه‌پردازی به نظام بین‌الملل، ساختار قدرت و فرایندهای آن، دولت‌ها و نیز بازیگران فرو ملی توجه شده است که جملگی این متغیرها، در تبیین روند همگرایی آسیایی از اهمیت تحلیلی برخوردارند. با دقت در

مفروض‌های اساسی نظریات تبیین‌شده در مورد همگرایی، می‌توان نظریاتی را که در موج دوم در این حوزه تبیین شده است، واجد توانایی بیشتری برای توضیح فرایند همگرایی در آسیا دانست.

با توجه به موارد ذکرشده، هر دو گونه منطقه‌گرایی رسمی و غیررسمی را در روند همگرایی آسیایی می‌توان مشاهده کرد؛ بدان معنا که دولت‌ها در شکل‌دهی به روند همگرایی و تداوم آن در این منطقه نقش اصلی را ایفا کرده‌اند؛ اما به موازات آن و البته با اندکی تأخیر، منطقه‌گرایی غیررسمی نیز در این منطقه آغاز و تعمیق شده است.

بنابراین در وهله نخست، دولت‌های توسعه‌گرا در منطقه در دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ شکل گرفتند و تأثیرات دگرگون‌کننده‌ای بر محیط اقتصادی منطقه گذاشتند و به موازات آن و در اثر کنش این دولت‌ها تجارت و همکاری‌های اقتصادی در منطقه رو به افزایش گذاشت و زمینه برای نقش‌آفرینی بازیگران فرو ملی فراهم شد. کوتاه‌سخن آنکه برای تبیین نظری روند منطقه‌گرایی در آسیا باید به متغیرهای تأثیرگذار در هر سه سطح تحلیل توجه کرد.



وجود اختلافات و رقابت‌های ژئوپلیتیک میان چین پاکستان و هند از یک‌سو و هند، افغانستان و پاکستان از سوی دیگر، باعث شده بحث‌های متعددی در مورد



ابعاد ژئوپلیتیک این همکاری‌ها و همگرایی منطقه‌ای شکل گیرد. رقابت دو بندر چابهار و گوادر یا به‌طور کلی‌تر، همگرایی چین‌محور در قالب کریدور اقتصادی چین-پاکستان و همگرایی هند محور در قالب همکاری سه‌جانبه ایران، هند و افغانستان در چابهار، در کانون این مباحث قرار می‌گیرد؛ به بیان دیگر، در اغلب مطالعات و مباحثی که راجع به این دو طرح همگرایانه ارائه شده، رقابت‌های ژئوپلیتیک، به‌عنوان موضوع اصلی مورد توجه قرار گرفته و این طرح‌ها به‌عنوان طرح‌های رقیب همگرایی منطقه‌ای برجسته شده‌اند؛ درحالی‌که طرح‌های توسعه این دو بندر و چارچوب‌های کلان طرح‌های دولت‌ها برای توسعه آن‌ها مورد توجه قرار نگرفته است.

از این رو مقاله حاضر می‌کوشد با مقایسه طرح‌های همگرایی منطقه‌ای در چابهار (همکاری سه‌جانبه ایران، هند و افغانستان بر محور توسعه بندر چابهار) و گوادر (همکاری دوجانبه چین و پاکستان در قالب کریدور اقتصادی چین و پاکستان)، طرح‌های توسعه این دو منطقه و همچنین تطبیق آن با نظریه غالب در موج دوم نظریه منطقه‌گرایی، مبتنی بر این امر که دولت‌ها همچنان بازیگران کلیدی در شکل‌دهی به روند همگرایی مناطق هستند، به این پرسش کلیدی پاسخ دهد که «چارچوب‌های کلان دولت‌ها از چه جایگاهی در طرح‌های همگرایی دو بندر چابهار و گوادر برخوردار است». دراین ارتباط، با اثبات دولت‌محوری طرح‌های توسعه دو بندر چابهار و گوادر، محوریت نقش سازنده دولت‌ها در روند همگرایی این منطقه تأیید می‌شود که این امر به‌نوبه خود، موضوع رقابت ژئوپلیتیکی این دو بندر را به حاشیه خواهد راند.

## ۲. بررسی روند طرح‌های توسعه‌ای در دو بندر چابهار و گوادر

یکی از متغیرهای کلیدی که می‌تواند زمینه‌های رقابت دو بندر را فراهم آورد، طرح‌های توسعه‌ای است که برای آن‌ها طراحی شده است. این بخش از نوشتار، ضمن تبیین روند تحول در طرح‌های توسعه این دو بندر، آن‌ها را با یکدیگر مقایسه کرده تا زمینه برای سنجش رقابت این طرح‌ها با یکدیگر فراهم گردد.

استدلال کانونی این بخش از مقاله این است که دسترسی به بازارهای آسیای

مرکزی و خلیج فارس که در بسیاری از مطالعات زمینه رقابت در آن‌ها دانسته شده است، ریشه‌ای در واقعیت ندارد. چین بر بازارهای آسیای مرکزی تسلط دارد و برای دسترسی به این بازارها نیازی به گواذر ندارد. علاوه بر این بزرگراه قراقرم، برخلاف فرضیات رایج، ارتباط معناداری با طرح‌های توسعه‌ای گواذر و به‌طور کلی، کریدور اقتصادی چین-پاکستان ندارد. مهم‌تر آنکه طرح‌های توسعه‌ای گواذر، به‌گونه‌ای طراحی شده است که صنایع سنگین، به‌ویژه پتروشیمی و فولاد در آن استقرار خواهند یافت و بازارهای صادراتی این صنایع، عمدتاً در شرق آسیا به‌ویژه در چین قرار دارند؛ بنابراین محصولات تولیدشده در گواذر از مسیر اقیانوس هند، راهی شرق آسیا خواهند شد. از دیگر سو، چابهار راهی را برای دسترسی هند به افغانستان و آسیای مرکزی می‌گشاید؛ درحالی‌که برخلاف هند، چین برای دسترسی به آسیای مرکزی از طریق گواذر به چنین مسیری نیاز ندارد، به سبب اینکه چین هزاران کیلومتر مرز مشترک با کشورهای آسیای مرکزی دارد و میلیاردها دلار تجارت این کشور با آسیای مرکزی از طریق همین مرزها در حال انجام است.

## ۲-۱. چابهار

ایده توسعه بندر چابهار تاریخی طولانی دارد. از دهه ۱۳۴۰ شمسی تاکنون، همواره طرح‌ها و برنامه‌های برای توسعه این بندر ارائه و برخی از آن‌ها اجرایی شده است. مرحله مهم در روند توسعه چابهار در سال ۲۰۰۱ و با سقوط طالبان در افغانستان آغاز شد. در این مرحله، موضوع همکاری‌های تجاری ایران، هند و افغانستان با محوریت چابهار و علاقه کشورهای آسیای مرکزی برای استفاده از امکانات این منطقه، موجب شد به تدریج چابهار به یک حوزه همکاری بین‌المللی و چندجانبه تبدیل شود. در این مرحله، نخستین توافقات بین‌المللی برای توسعه چابهار با محوریت ایران و افغانستان انجام شده و در چارچوب توافقات، سه موضوع مورد تأکید قرار گرفته است:

۱. سرمایه‌گذاری مشترک در توسعه بندر چابهار، به‌منظور افزایش «آبخور» کشتی‌ها و در نتیجه افزایش ظرفیت بندر چابهار تا مرز پذیرش کشتی‌های ۱۰۰

هزار تنی و نفت‌کش‌هایی با ظرفیت ۲۰۰ هزار تن.

۲. ابراز علاقه برای مشارکت ۵۰-۵۰ در سرمایه‌گذاری برای اتصال ریلی چابهار به شبکه خط آهن کشور (اتصال در «فهرج» استان کرمان)، به طول حدود ۶۰۰ کیلومتر (این مسئله به‌رغم شور اولیه دو طرف، در سال‌های بعد پی گرفته نشد).

۳. ترغیب هندی‌ها از سوی ایران برای ساخت جاده ارتباطی «زرنج-دلارام» به طول ۲۱۳ کیلومتر (در افغانستان). این جاده ارتباطی به‌صورت مشخص «گره‌گشایی» از مسیرهای ترانزیتی محور شرق بود و در مجموعه سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته در افغانستان برای اصلاح و تکمیل شبکه راه‌ها (به‌جز سرمایه‌گذاری‌های ایران) تنها جاده‌ای بود که فرآیند ترانزیت را از ایران تسهیل می‌کرد (نصیری، ۱۳۹۲، ص ۷۱).

با دقت در زمینه‌های شکل‌گیری ایده توسعه بندر چابهار و اهداف مبنایی و هویت‌بخش آن می‌توان دریافت که عمدتاً دغدغه‌های توسعه‌ای به‌ویژه در مناطق کمتر توسعه‌یافته جنوب شرقی ایران که با معضلات متعدد اقتصادی، اجتماعی و امنیتی مواجه هستند، مبنای شکل‌دهی به پروژه توسعه چابهار بوده است. مرحله نوین توسعه بندر چابهار با موافقت‌نامه سه‌جانبه ایران افغانستان و هند آغاز شد که در سال ۱۳۹۵ در تهران به امضا رسید.

## ۲-۲. گوادر

بندر گوادر، به دلیل دوری از مراکز سیاسی و مسائل خاص بلوچستان، در گذشته مورد بی‌توجهی قرار داشت؛ اما در دوره پس از جنگ سرد، نگاه مسئولان پاکستانی به منافع اقتصادی این بندر جلب شد. عملیات توسعه و تجهیز این بندر، در سال ۱۹۹۵ با کمک هلندی‌ها آغاز گشت؛ اما به علت بی‌ثباتی‌های دولت پاکستان و نبود اعتبارات لازم، متوقف شد. از سال ۱۹۹۹ مجدداً ریزنی‌هایی در این زمینه با کشورهای مختلف آغاز و این روند در سال ۲۰۰۲ منجر به انعقاد موافقت‌نامه‌ای با دولت چین شد (Malik, 2001, p7). این موافقت‌نامه بعدها در قالب کریدور اقتصادی چین-پاکستان قرار گرفت. کریدور چین و پاکستان شامل

طرح‌های خُرد و کلان متعددی است که در سه زیرمجموعه انرژی، زیرساخت‌ها و توسعه بندر گوادر صورت می‌گیرد (Mehtar, 2017, p234). افزون بر این، برخی پروژه‌های خُرد دیگر نیز در این کریدور تعریف شده است.

مهم‌ترین شاخصی که در تبیین رقابت یا عدم رقابت چابهار و گوادر اهمیت دارد، بررسی مقایسه‌ای طرح‌های توسعه این بنادر است. طرح توسعه گوادر از دهه‌های پیش همواره مطرح بوده است؛ اما تنها در سال‌های اخیر و پس از ورود چین به این طرح شتاب گرفته و به عنوان یک پروژه راهبردی مطرح شده است؛ بنابراین برای تبیین طرح توسعه گوادر و جایگاه آن در اقتصاد سیاسی جنوب آسیا باید به طرح بزرگ تری توجه نمود که همانا جاده ابریشم چین و یکی از کریدورهای مهم آن، یعنی کریدور اقتصادی چین-پاکستان است (NDRC, 2015).

همچنین طرح گوادر در قالب کریدور اقتصادی چین-پاکستان و در سطحی گسترده‌تر در قالب جاده ابریشم چین قابل تبیین است. کریدور اقتصادی چین-پاکستان یکی از طرح‌های زیرمجموعه جاده ابریشم چین محسوب می‌شود که در سال‌های اخیر بیشترین پیشرفت را داشته و بالاترین سرمایه‌گذاری به آن اختصاص داده شده است. دلایل این سرمایه‌گذاری و پیشرفت کریدور اقتصادی چین پاکستان عمدتاً به ائتلاف دو کشور مربوط می‌شود؛ به عبارت دیگر، پاکستان بیش از سایر کشورها به سرمایه‌گذاری چینی‌ها و مشارکت در جاده ابریشم اشتیاق نشان داده است (DAWN, 2017).

نخستین نکته‌ای که باید در طرح عملیاتی کریدور اقتصادی چین-پاکستان، بدان توجه داشت، این است که برخلاف نام این طرح کلان، کریدور اقتصادی به معنای جاده جدیدی برای نقل و انتقال کالا در حجم وسیع و چشمگیر میان چین و پاکستان یا انتقال کالاهای چینی از گوادر به بازارهای جهانی یا بالعکس ایجاد نخواهد شد. روند سرمایه‌گذاری‌هایی که در طرح‌های زیرمجموعه این کریدور صورت گرفته، این وضعیت را به خوبی نشان می‌دهد. از مجموع حدود ۶۰ میلیارد دلار سرمایه پیش‌بینی شده در طرح‌های زیرمجموعه این کریدور، بیش از ۴۰ میلیارد دلار به تولید انرژی در پاکستان و بخش مهمی از ۲۰ میلیارد دلار باقی‌مانده

به ایجاد زیرساخت‌های داخلی در پاکستان و ارتباط جاده‌های مناطق مختلف این کشور با یکدیگر اختصاص یافته است (Tiezzi, 2016).

چنانکه اشاره شد، کریدور چین و پاکستان شامل طرح‌های خُرد و کلان متعددی است که در سه زیرمجموعه انرژی، زیرساخت‌ها و توسعه بندر گوادر صورت می‌گیرد و افزون بر این برخی پروژه‌های خُرد دیگر نیز در این کریدور تعریف شده است (Mehar, 2017).

در این قالب، پروژه‌های زیرساختی کریدور چین-پاکستان عمدتاً معطوف به توسعه بندر گوادر به عنوان یک منطقه تجاری-صنعتی و اتصال این بندر به سایر شهرهای کلیدی پاکستان و به‌طور فرعی به سین‌کیانگ و به‌طور خاص به کاشغر چین است. در این راستا پروژه‌های ذیل در این طرح مورد توجه قرار گرفته است:

#### ۲-۱-۲. پروژه موج‌شکن و لایروبی بندر گوادر

این پروژه در سال ۲۰۱۳ آغاز و با اعتباری بالغ بر ۱۲۳ میلیون دلار با تأمین مالی چین تا پایان سال ۲۰۱۷ در پاکستان به انجام رسیده است. شرکت هلدینگ بنادر ماوراء بحار چین انجام این طرح و فاینانس آن را بر عهده داشت که با هزینه‌ای بالغ بر ۲۷ میلیون دلار به بهره‌برداری رسید.

#### ۲-۲-۲. بزرگراه خلیج شرقی بندر گوادر

شرکت‌های پاکستانی این بزرگراه ۹۰ کیلومتری را که دربرگیرنده شش لاین است، با هزینه‌ای بالغ بر ۱۴۰ میلیون دلار احداث کردند. هزینه انجام این طرح در قالب وام بدون بهره از سوی بانک‌های چینی اختصاص یافته و شرکت‌های دولتی چین در مقابل امتیاز بهره‌برداری انحصاری این طرح را از طرف پاکستانی کسب کرده‌اند. هدف از اجرای این طرح، اتصال بندر گوادر به بزرگراه سواحل مکران و بهبود عملکرد لجستیک برای صادرات و واردات در این منطقه بوده است. در همین چارچوب پروژه تأسیسات آب‌شیرین‌کن بندر گوادر با هزینه‌ای بالغ بر ۱۱۴ میلیون دلار از سوی شرکت بنادر ماوراء بحار چین و پاکستان اجرا شده است.

### ۲-۳. فرودگاه بین‌المللی جدید گوادر

این فرودگاه بین‌المللی با سرمایه‌گذاری بالغ بر ۲۳۰ میلیون دلار احداث می‌شود. توافق اولیه انجام این طرح میان وزارت اقتصاد پاکستان و وزارت تجارت خارجی چین در اوت ۲۰۱۶ به امضا رسید و قرار شد با کمک طرف چینی، به انجام برسد. این فرودگاه قادر به ارائه خدمات به هواپیماهای Airbus A300، ATR-72، بوئینگ ۷۳۷ و بوئینگ B 747 خواهد بود (Panneersevam, 2018, p 11).

### ۲-۴. توسعه زیرساخت‌های منطقه آزاد گوادر

در چارچوب این پروژه ۳۲ میلیون دلاری، زیرساخت‌های ضروری برای ایجاد مناطق ذیل احداث خواهد شد:

● منطقه صنعتی GIEDA به مساحت ۳۰۰۰ هکتار؛

● منطقه آزاد بندر گوادر به مساحت ۲۲۸۰ هکتار؛

● منطقه پروسس صادرات EPZA به مساحت ۱۰۰۰ هکتار.

افزون بر این در چارچوب برنامه عملیاتی کریدور اقتصادی چین-پاکستان، گوادر به عنوان منطقه‌ای صنعتی با تمرکز بر صنایع پتروشیمی و فولاد و نیز به عنوان بخشی از طرح کمربند تفریحی-گردشگری در سواحل پاکستان تعریف شده است (Lim, 2017, p 9).

به عبارت دیگر، بزرگراه قراقرم که به طور سنتی به عنوان کریدور چین-پاکستان شناخته می‌شود و ساخت آن از سال‌ها پیش در دوره جنگ سرد آغاز شده و بخش بسیار کوچکی از طرح عملیاتی و سرمایه‌های پیش‌بینی شده را به خود اختصاص داده است. مهم‌تر از همه این موارد، طرح توسعه گوادر است که در قالب کریدور اقتصادی چین-پاکستان قرار می‌گیرد. در قالب این طرح، گوادر به عنوان یک منطقه تولید پتروشیمی و صنایع وابسته تعریف شده است؛ به عبارت دیگر تبدیل گوادر به یک هاب ترانزیتی اساساً در این طرح عملیاتی چندان مورد بحث قرار نگرفته است. دیگر نکته مهم قابل توجه این است که توسعه بندر گوادر، ارتباطی به اتصال افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی به دریاهای آزاد ندارد (Khurram, 2018).

از سوی دیگر، طرح‌های توسعه چابهار از دهه ۱۳۴۰ شمسی تاکنون بارها تغییر کرده، اما بر مبنای کلیات موافقت‌نامه سه‌جانبه ایران هند و افغانستان، بخش مهمی از اهداف و انگیزه‌های توسعه چابهار به دسترسی هند به بازار افغانستان و دسترسی افغانستان به دریا‌های آزاد بازمی‌گردد. بر مبنای متن موافقت‌نامه توسعه این بندر، شش هدف زیر برای توسعه چابهار تعریف شده است:

۱. ایجاد دالان حمل‌ونقل قابل‌اعتماد به منظور حمل‌ونقل و گذر روان کالا و مسافر از طریق بندر چابهار بین جمهوری اسلامی ایران، جمهوری اسلامی افغانستان و جمهوری هند.

۲. افزایش اثربخشی دالان حمل‌ونقل با هدف بهینه‌سازی هزینه‌های حمل‌ونقل؛

۳. جذب گذر کالاها و مسافران کشورهای دیگر از طریق دالان‌های حمل‌ونقل و گذر بین‌المللی؛

۴. تسهیل دسترسی به بازارهای بین‌المللی با استفاده از حمل‌ونقل زمینی، دریایی یا هوایی از طریق بندر چابهار؛

۵. تأمین امنیت سفر و اجرای استانداردهای بین‌المللی ایمنی در خصوص حمل‌ونقل و گذر کالا و مسافر و نیز حفاظت محیط‌زیست میان طرف‌های متعاقد؛

۶. ساده‌سازی، هماهنگی و استانداردسازی تشریفات حاکم بر حمل‌ونقل بین‌المللی و گذر کالا و مسافر طبق کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های بین‌المللی که طرف‌های متعاقد عضو آن‌ها هستند (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۳۹۶).

علاوه بر این، مسئله مهم دیگر این است که ایران در راستای اقتصادی ساختن پروژه توسعه چابهار و بهره‌گیری بیشتر از ظرفیت‌های این بندر، علاوه بر برنامه تبدیل چابهار به یک بندر ترانزیتی، تبدیل آن به هاب تولید محصولات پتروشیمی و فولاد را نیز مورد توجه قرار داده است (خبرگزاری مهر، ۱۳۹۶).

### ۳. مقایسه طرح‌های توسعه‌ای چابهار و گوادر

با دقت به مطالب پیش‌گفته درباره طرح‌های توسعه چابهار و گوادر می‌توان دریافت که این دو طرح، اساساً رقابت‌چندانی با یکدیگر پیدا نمی‌کنند؛ به عبارت

دیگر، یافتن نقاط رقابت در طرح های توسعه این دو بندر دشوار است. طرح توسعه بندر گوادر اهداف چندگانه ای را دنبال می کند که تنها یکی از هدف های فرعی آن، پیوند زدن این بندر به منطقه سین کیانگ و به خصوص شهر کاشغر در چین است. این شهر به طور تاریخی در مسیر جاده ابریشم، یکی از کانون های تجارت به شمار می آمده و اکنون نیز کانون تجارت رو به گسترش چین و پاکستان است. روشن است که این مسیر بسیار دشوار از لحاظ جغرافیایی است که بخش مهم آن از کوه های پوشیده از برف قراقرم می گذرد؛ کوه هایی که در برخی نقاط بیش از ۴۰۰۰ متر ارتفاع دارند و مزیت های رقابتی چندانی برای اتصال کشورهای آسیای مرکزی به آب های آزاد ندارند. این مسیر همچنین با کریدور شمال- جنوب و دسترسی کشورهای آسیای مرکزی با آب های آزاد ارتباط چندانی پیدا نمی کند (Abnett, 2004, p 38).

در طرح توسعه چابهار ایجاد یک مسیر ترانزیتی میان ایران و افغانستان و توسعه حمل و نقل از زمین، دریا و هوا میان این سه کشور و نیز سایر کشورها پیش بینی شده است. علاوه بر این تبدیل چابهار به هاب تولیدات صنعتی در حوزه صنایع سنگین نیز مورد توجه قرار دارد. در حوزه صنایع پتروشیمی و فولاد نیز بازارهای چین، هند و کشورهای «آسه آن» به میزانی بزرگ و رو به رشد است که به آسانی می تواند تولیدات این دو بندر را جذب کند.

در مورد دسترسی افغانستان به چابهار نیز ذکر این نکته ضروری است که سال ها پیش در قالب اکو، دولت ایران امکانات دسترسی افغانستان به بندر چابهار را برای تجارت خارجی این کشور تسهیل کرده است؛ اما در تمامی این سال ها، تحول مهمی در استفاده افغانستان و سایر کشورهای آسیای مرکزی عضو اکو، از این بندر رخ نداده است؛ بنابراین دسترسی کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان به چابهار، موضوع جدیدی نیست. از دوره دولت سازندگی تاکنون، ایران همواره امکاناتی در اختیار این کشورها قرار داده است؛ اما به علت فقدان زیرساخت های لازم و نیز نبود اراده سیاسی تحول مهمی در بهره برداری این کشورها از چابهار رخ نداده است.



تحولی که چابهار را در سال‌های اخیر بیش از پیش در رسانه‌ها مطرح کرده و به بحث‌هایی در مورد رقابت ایران و پاکستان دامن زده است، حضور هند در این بندر و سرمایه‌گذاری در آن است؛ اما میزان سرمایه‌گذاری هند در این بندر در صورتی که با سایر پروژه‌های کلان بندرسازی در این منطقه مقایسه شود، رقم اندکی را در بر می‌گیرد.

به بیان دیگر، سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری هند در این طرح که تاکنون تنها بخشی از آن محقق شده، در قیاس با سرمایه‌گذاری ۱۵ میلیارد دلاری عمان در بندر صحار، سرمایه‌گذاری ۷/۵ میلیارد دلار قطر در توسعه بندر دوحه و بسیاری دیگر از پروژه‌های کلان رقم چشمگیری محسوب نمی‌شود. این امر در مورد گوادر نیز مصداق دارد. همان‌گونه که اشاره شد، سرمایه‌گذاری چین در گوادر بسیار فراتر از میزان سرمایه‌گذاری هند در چابهار است (Conrad, 2017: 58).

دیگر فرضیه مطرح درباره رقابت چابهار و گوادر، معطوف به کریدورهای ترانزیتی است که احتمالاً به این دو بندر متصل می‌شود؛ به عبارتی دیگر، اینکه کدام یک از این دو در رقابت بر سر کریدور شمال-جنوب و اتصال افغانستان و آسیای مرکزی به آب‌های آزاد، گوی رقابت را از دیگری خواهند ربود، به دغدغه‌ای مهم تبدیل شده است.

البته ایده اتصال چابهار و گوادر به کریدور شمال-جنوب از پایان جنگ سرد و فروپاشی شوروی همواره مطرح بوده است؛ اما در بیش از دو دهه‌ای که از پایان جنگ سرد می‌گذرد، شرایط اقتصاد سیاسی منطقه بسیار متحول شده و کشورهای آسیای مرکزی راه‌های جدیدی برای دسترسی به آب‌های آزاد یافته‌اند. مهم‌تر آنکه اقتصاد در حال ظهور چین، به گونه‌ای روزافزون، این کشورها را در خود ادغام کرده است. در شرایط کنونی، چین نه تنها شریک اول تجاری این کشورها، بلکه مهم‌ترین سرمایه‌گذار، مهم‌ترین خریدار منابع و مواد خام و همچنین مهم‌ترین صادرکننده کالا و خدمات به این کشورها محسوب می‌شود (Brink, 2012, p 8).

علاوه بر این، در دهه‌های اخیر، فرایند همگرایی آسیایی به شدت متحول و متنوع شده و چین در این همگرایی نقش مهمی یافته است و اشکال مختلف و نه لزوماً رقیبی

از همگرایی در زیرسیستم‌های مختلف آسیا شکل گرفته است. همگرایی بر محور چابهار و گوادر نیز بخشی از این روند محسوب می‌شود که از تحولات آن تأثیر می‌پذیرد. در حال حاضر، در عصر حاکمیت «گفتمان ژئواکونومیک» قرار داریم که اقتصاد، نقش برجسته‌تری از هر زمان دیگری یافته است. در واقع، در دوره پس از جنگ سرد، شاهد پایان تاریخ نخواهیم بود؛ بلکه حوزه‌های رقابت دولت‌ها از حوزه ژئوپلیتیک و تلاش برای فتح سرزمین‌ها به تلاش برای نفوذ اقتصادی و فتح بازارها و ایجاد ارزش افزوده بیشتر برای یک کشور و شرکت‌های آن در قیاس با کشورهای دیگر تغییر کرده است (ویسی، ۱۳۹۶، ص ۱۰۴)؛ به عنوان مثال، تجارت هند با قزاقستان، یکی از بزرگ‌ترین کشورهای آسیای مرکزی در سال ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ حدود ۹۵۲ میلیون دلار و با ازبکستان، ۳۱۵ میلیون دلار بوده است. این ارقام در مقایسه با تجارت دوجانبه چین و قزاقستان در سال ۲۰۱۳ که به ۲۲/۵۳ میلیارد دلار و تجارت میان چین- ازبکستان در سال ۲۰۱۴ که به ۴/۷۵ میلیارد دلار رسید، رقم ناچیزی است (Osmani, 2016).

علاوه بر این، دسترسی کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد از طریق ایران در تمامی سال‌های پس از شوروی مطرح شده و اقدامات متعددی در این راستا صورت گرفته است؛ اما در همه این سال‌ها، مسیر ترانزیتی ایران نقش چندانی در تجارت خارجی این کشورها نداشته است. در شرایط کنونی و تا آینده‌ای قابل پیش‌بینی که گزینه‌های این کشورها در دسترسی به آب‌های آزاد رو به افزایش است، مسیرهای ترانزیتی ایران و پاکستان احتمالاً اهمیت خود را بیش‌ازپیش از دست خواهند داد (Baldwin, 2012).

این در حالی است که چین از یک‌طرف در قالب جاده ابریشم، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقلی کشورهای آسیای مرکزی را برعهده گرفته و از طرف دیگر، راه‌های متنوعی از مسیرهایی چون روسیه، گرجستان و ترکیه برای دسترسی این کشورها با آب‌های آزاد ایجاد کرده است. با این اقدامات، این کشورها برای دسترسی به آب‌های آزاد گزینه‌های متنوعی یافته‌اند؛ به عبارت دیگر اقتصاد این کشورها به لحاظ ساختاری و لجستیکی به اقتصاد چین، ترکیه، اتحادیه اروپا و

سایر کشورهای جهان پیوند خورده است. بدین معنا که بازار ۶۵ میلیونی کشورهای آسیای مرکزی تا حد زیادی در حاشیه بازار چین و اقتصاد این کشور قرار گرفته و در آن تنیده شده است (Freeman, 2017, P 14).

بنابراین با این شرایط حضور و نفوذ دیگر بازیگران از جمله ایران، هند و پاکستان در این بازار، در ادامه بسیار دشوار خواهد بود و این دشواری بر چشم انداز توسعه چابهار و گوادر به عنوان هاب ترانزیتی در منطقه جنوب غرب آسیا، تأثیرات منفی جدی گذاشته و به نوعی آن‌ها را به حاشیه خواهد راند؛ افزون بر این، مسیر ترانزیتی پاکستان به کشورهای آسیای مرکزی به علت دشواری جغرافیایی و زیرساخت‌های ضعیف و ناامنی مزمن در این کشور، از لحاظ اقتصادی چندان به صرفه نخواهد بود. این نکته در مورد مسیر ترانزیتی چابهار نیز تا حد قابل توجهی صدق دارد؛ بنابراین بر مبنای واقعیات موجود در روند تحول همگرایی آسیایی، می‌توان گفت که چابهار و گوادر تا حد قابل توجهی مزیت ترانزیتی خود را به‌ویژه از لحاظ دسترسی کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد از دست داده‌اند.

فرضیه مبهم دیگری که در این بخش در مورد رقابت گوادر و چابهار مطرح می‌شود، دسترسی افغانستان به آب‌های آزاد از مسیر چابهار است که به‌طور تاریخی، مهم‌ترین مسیر دسترسی افغانستان به آب‌های آزاد از طریق پاکستان و بندر کراچی بوده است. در شرایط کنونی بخش عمده تجارت خارجی افغانستان از طریق بندر کراچی صورت می‌گیرد.

در تمامی این سال‌ها نوعی از نهادینگی روابط و تعاملات تجاری میان بندر کراچی و شبکه تجارت خارجی افغانستان شکل گرفته است که به‌راحتی قابل گسستن و جایگزینی نیست. به علاوه روابط تاریخی پاکستان با نیروهای قدرتمند داخلی در افغانستان و نفوذ آشکار آن در ساختارهای قدرت این کشور، یکی دیگر از دلایلی است که جایگزینی پاکستان در تجارت خارجی افغانستان را دشوار می‌سازد. مهم‌تر اینکه پاکستان در دهه‌های اخیر همواره شریک اول تجاری افغانستان بوده است و بخش مهمی از تجارت خارجی این کشور در حوزه کالا و

خدمات با پاکستان صورت می‌گیرد. گفتنی است که میزان تجارت میان افغانستان و پاکستان در سال‌های اخیر با کاهش روبه‌رو شده است، اما بسیاری از کارشناسان معتقدند که حجم واقعی تجارت میان این دو کشور، بسیار فراتر از حجم رسمی و قانونی ذکر شده است (Husain, 2015).

بر طبق مطالب پیش‌گفته در تمام سال‌های پس از جنگ سرد، به‌خصوص در سال‌های پس از ۲۰۰۱ که دولت مرکزی بار دیگر در افغانستان شکل گرفت، مسیر چابهار همواره به روی افغانستان باز بوده است؛ اما این مسیر نقش چندانی در تجارت خارجی افغانستان نداشته است. البته پس از امضای موافقت‌نامه سه‌جانبه میان ایران، هند و افغانستان، موضوع نقش آفرینی چابهار به عنوان آلترناتیو کراچی مطرح شد که بحث دقیقی نیست زیرا پاکستان اساساً اجازه دسترسی هند به افغانستان را از طریق خاک خود نمی‌دهد (رفیع زاده، ۱۳۹۳)؛ به‌عبارت‌دیگر با چابهار یا بدون آن، هند از طریق بنادر پاکستان امکان دسترسی به بازار افغانستان را ندارد. پاکستان تنها اجازه صدور محصولات افغانستان به بازار هند را صادر کرده است؛ نه بالعکس!

بنابراین اگر موضوع رقابت میان چابهار و بنادر پاکستان مطرح باشد، این رقابت عمدتاً بین این بندر و کراچی بر سر تجارت خارجی افغانستان می‌تواند مطرح باشد. نکته مهم دیگری که باید به آن توجه داشت، حجم اقتصاد افغانستان است. افغانستان در رده کشورهای کمتر توسعه‌یافته با درآمد سرانه اندک قرار می‌گیرد. بر مبنای آمارهای بانک جهانی، مجموع تجارت خارجی افغانستان در سال ۲۰۱۶ حدود ۷ میلیارد دلار بوده که از این میزان حدود ۶/۵ میلیارد دلار واردات این کشور و تنها ۵۰۰ میلیون دلار صادرات این کشور بوده است. ایران و پاکستان شرکای تجاری اصلی افغانستان هستند که در مجموع حدود ۷۰ درصد از تجارت خارجی این کشور با این دو همسایه صورت می‌گیرد؛ بنابراین سخن بر سر ترانزیت حدود دو میلیارد دلار کالا (مجموع تجارت خارجی افغانستان) است که در مقیاس تجارت جهانی یا بنادر منطقه‌ای مانند دبی، رقم چندانی محسوب نمی‌شود (Afghanistan trade statistics, 2017).

بر این اساس رقابت چابهار و گوادر برای ترانزیت تجارت خارجی افغانستان با توجه به حجم اندک تجارت خارجی این کشور، توجیه اقتصادی چندانی ندارد. این در حالی است که اخیراً وزیر امور خارجه ایران، جواد ظریف، پیشنهاد برقراری ارتباط میان بندر چابهار و گوادر را به پاکستان ارائه کرده است (Deccanherald, 2019).

#### ۴. فقدان تعارض استراتژیک میان ایران و پاکستان

شاخص دیگری که مفروض رقابت چابهار و گوادر را با چالش مواجه می‌سازد، روابط تاریخی ایران و پاکستان و جایگاه این دو کشور در فهرست تهدیدات امنیت ملی یکدیگر است. در فرضیه مقاله اشاره شد که نقش ایران و پاکستان به‌عنوان دولت‌هایی که این دو بندر در خاک آن‌ها قرار گرفته‌اند، بر رقابت یا عدم رقابت این دو بندر با یکدیگر اثرات چشمگیری بر جای می‌گذارد. این دو کشور که جزء قدرت‌های منطقه‌ای هستند و از سیاست خارجی مستقل و پیچیده‌ای نیز برخوردارند، به‌طور تاریخی روابط پیچیده‌ای با قدرت‌های بزرگ داشته و همواره کوشیده‌اند، آزادی عمل بین‌المللی خود را حفظ کنند. رقابت پیچیده پاکستان با قدرت‌های بزرگ در افغانستان از یکسو و رقابت ایران با قدرت‌های بزرگ در خاورمیانه از سوی دیگر، نماد مهم سیاست خارجی مستقل این دولت‌ها به شمار می‌آید.

اشاره شد که در جریان غالب مطالعات در مورد چابهار و گوادر، به سیاست خارجی دولت‌های میزبان، چندان توجهی نشده است؛ به عبارت دیگر، فارغ از اراده این دو دولت، رقابت‌های چین و هند به‌عنوان عامل اصلی در رقابت چابهار و گوادر برشمرده شده، اما تاریخ سیاست خارجی ایران و پاکستان نشان می‌دهد که آنان از منافع حیاتی خود به‌شدت حراست کرده و در مورد انتخاب‌های استراتژیک خود، اغلب تصمیم مستقلی گرفته‌اند. این در حالی است که پروژه‌های استراتژیک چابهار و گوادر، بخشی از منافع راهبردی این دولت‌ها محسوب می‌شوند و اراده آنان در نسبت این دو بندر با یکدیگر اهمیت اساسی دارد.

علاوه بر این، از هنگام تشکیل پاکستان، روابط دو کشور همواره دوستانه بوده، اختلافات ارضی و مرزی یا ایدئولوژیک میان دو کشور وجود ندارد و به‌طور

تاریخی، شواهدی دال بر بحران‌های پایدار در روابط دو کشور بسیار اندک است و در دشواری‌هایی که در برخی مقاطع رخ داده است، طرفین کوشش کرده‌اند تا وضعیت عادی را در تعاملات خود حفظ کنند. حتی در مواقعی مانند جنگ‌های هند و پاکستان در دهه ۱۹۷۰، ایران به کمک پاکستان شتافته است. نمونه تازه چنین تلاش‌هایی در موضع‌گیری پاکستان در قبال جنگ یمن و عدم همراهی نظامی با عربستان سعودی قابل مشاهده است. علی‌رغم وابستگی‌های مالی پاکستان به عربستان سعودی، این کشور موضع خاص خود را در این باره حفظ کرده و با وجود فشارهای عربستان تغییر موضع نداده است (Dawn, 2015).

برخلاف پاکستان که امکان بهره‌مندی نظامی چین از بندر گوادر را به دلیل ائتلاف این دو کشور و منافع امنیتی آن‌ها فراهم آورده است، در مورد ایران، چنین گزاره‌ای صادق نیست و حتی در صورت تکمیل سرمایه‌گذاری‌های هند در بندر چابهار و افزایش بهره‌برداری هند از آن، ایجاد شرایط برای دسترسی ژئوپلیتیک هند به امکانات این بندر از سوی ایران بسیار بعید به نظر می‌رسد؛ به بیان دیگر، این بندر همواره در اختیار ایران خواهد بود و ایران کشوری است که در مورد نوع استفاده از این بندر تصمیم می‌گیرد. در واقع ایران در نظامی کردن چابهار و ایجاد فضا برای حضور نظامی هند در این بندر، منافع استراتژیکی ندارد. نباید فراموش کرد که پاکستان همسایه ایران و کشوری مهم در جهان اسلام است که ایران همواره کوشیده مناسبات دوستانه خود را با آن حفظ کند و به همین منوال تعاملات همکاری‌جویانه در روابط ایران و پاکستان مبنای سیاست‌های استراتژیک این دو کشور بوده و در آینده نیز تداوم خواهد داشت. علاوه بر این، ایران، چین را به عنوان یکی از کشورهای نزدیک به خود در صحنه بین‌المللی تعریف کرده و روابط دو کشور در چارچوب مشارکت استراتژیک تعریف شده است.

در مطالعاتی که تاکنون صورت گرفته است، بر نقش ایران به‌عنوان یک بازیگر مستقل و کشوری که تصمیم‌گیرنده کلیدی در مورد نحوه استفاده از چابهار محسوب می‌شود، کمتر توجه شده است؛ به بیان دیگر مبنای تحلیل، رقابت چین و هند و نقش تعیین‌کننده این دو کشور در سمت و سو دادن به این دو طرح کلان

است. این در حالی است که ایران به عنوان یک کشور مستقل و قدرت منطقه‌ای، سیاست خارجی خاص خود را پیگیری می‌کند و می‌کوشد به‌طور توأمان با چین و پاکستان از یک سو و هند و افغانستان از دیگر سو، روابط سازنده و دوستانه خود را تداوم بخشد.

بنا بر استدلال‌های بالا، موج دوم نظریه منطقه‌گرایی در چارچوب موضوع این تحقیق می‌گنجد؛ چراکه در این نظریه، علی‌رغم اهمیت بازیگران غیردولتی، دولت‌ها همچنان به ایفای نقش محوری و کلیدی می‌پردازند و می‌توان بیان داشت که در ارتباط با طرح‌های همگرایی و توسعه‌ای دو بندر چابهار و گوادر، وجود منافع مشترک و روابط همکاری‌جویانه میان هریک از دولت‌ها از اهمیت قابل توجهی برخوردار است. از این رو نقش محوری موج دوم نظریه منطقه‌گرایی به شکل ویژه‌ای در طرح‌های توسعه این بنادر قابل مشاهده است.

### نتیجه‌گیری

توسعه چابهار، محور انعقاد موافقت‌نامه سه‌جانبه‌ای است که در خرداد ۱۳۹۵، میان سه کشور ایران، هند و افغانستان منعقد شد؛ موافقت‌نامه‌ای که می‌توان آن را در تداوم سنت همگرایی در آسیا به شمار آورد و سه کشوری در آن حضور دارند که کم‌وبیش در تاریخ همگرایی آسیایی، نقش‌آفرین بوده و در مکانیسم‌های مختلف آن حضور داشته‌اند. در شرایط کنونی نیز این سه کشور در زیرسیستم‌های مختلف همگرایی در آسیا حضور دارند و نقش‌آفرینی می‌کنند؛ عواملی همچون قرابت جغرافیایی، اشتراکات تمدنی-فرهنگی، اشتراکات هویتی و همچنین منافع همپوش، در شکل‌دهی به همگرایی در منطقه نقش‌آفرین بوده‌اند.

در پی افزایش تلاش‌ها در جهت توسعه بندر چابهار، بحث رقابت میان چابهار و گوادر، به صورت گسترده‌ای مطرح شد؛ اما مقاله حاضر با نگاهی انتقادی به این موضوع، ضمن به چالش کشیدن مفروضات غالب و بهره‌گیری از نظریه منطقه‌گرایی، طرح‌های توسعه چابهار و گوادر را در قالب روند همگرایی آسیایی مورد بررسی قرار داد. همان‌گونه که در بخش مفهومی نشان داده شد، روندهای همگرایی در آسیا بسیار متنوع و متفاوت هستند و این روندها لزوماً در تعارض یا

رقابت با یکدیگر قرار نمی‌گیرند؛ روندهای همگراییانه بر محور چابهار و گوادر را نیز نمی‌توان از این قاعده مستثنا دانست.

در دهه های اخیر، فرایند همگرایی آسیایی که در بخش مفهومی مقاله مورد بحث قرار گرفت، به شدت متحول و متنوع شده است؛ چنین نقش مهمی در همگرایی آسیایی یافته است و اشکال مختلف و نه لزوماً رقیبی از همگرایی در زیرسیستم های مختلف آسیا شکل گرفته است. همگرایی بر محور چابهار و گوادر نیز بخشی از این روند محسوب می‌شود که از تحولات آن تأثیر می‌پذیرد.

همان‌گونه که پیش از این نیز گفته شد، طرح گوادر در قالب کریدور اقتصادی چین- پاکستان و در سطحی گسترده‌تر در قالب جاده ابریشم چین قابل تبیین است. کریدور اقتصادی چین- پاکستان یکی از طرح های زیرمجموعه جاده ابریشم چین محسوب می‌شود که در سال‌های اخیر بیشترین پیشرفت را داشته است و بالاترین سرمایه‌گذاری به آن اختصاص داده شده است. دلایل این سرمایه‌گذاری و پیشرفت کریدور اقتصادی چین- پاکستان، عمدتاً به ائتلاف دو کشور مربوط می‌شود؛ به عبارت دیگر، پاکستان بیش از سایر کشورها به سرمایه‌گذاری چینی‌ها و مشارکت در جاده ابریشم اشتیاق نشان داده است. از سوی دیگر، نیاز فزاینده چین به منابع انرژی، تأمین امنیت انرژی، جستجوی مسیرهای ترانزیتی بهینه‌تر و مطمئن‌تر را در اولویت سیاست‌های این کشور قرار داده است.

علاوه بر این، چنانکه گفته شد، ایران در حال تغییر استراتژی توسعه چابهار و تمرکز بر ایجاد صنایع سنگین در این منطقه است؛ تغییری که می‌تواند زمینه‌های رقابت چابهار با گوادر را بیش‌ازپیش، کاهش دهد.

از سوی دیگر، افغانستان یک کشور توسعه نیافته است و سهم اندکی در تجارت جهانی دارد. بخش عمده تجارت خارجی افغانستان با ایران و پاکستان و حجم اندکی از آن از طریق سایر کشورها صورت می‌گیرد؛ بنابراین به طور منطقی، طرح توسعه چابهار یا گوادر، نمی‌تواند در رقابت با یکدیگر و به‌منظور بهره‌گیری از مزیت‌های ترانزیتی ناشی از تجارت خارجی برای چنین اقتصاد کوچکی، مطرح



شده باشند.

بحث‌های بسیاری از زاویه دسترسی هند به چابهار و دسترسی چین به گوادر و تبدیل این دو بندر به حوزه‌های جدیدی از رقابت استراتژیک میان این دو قدرت در حال ظهور مطرح می‌شود؛ اما باید به این نکته توجه داشت که ایران در ائتلاف با هیچ‌یک از این دو قدرت در حال ظهور علیه دیگری، منفعت راهبردی ندارد؛ به بیان دیگر از آنجا که کنترل چابهار در اختیار ایران است و این کشور منافع چندانی برای ورود به رقابت تشدیدشونده هند و چین ندارد، بعید است تا آینده قابل پیش‌بینی، چابهار به کانونی برای توازن‌سازی هند در برابر چین تبدیل شود. علاوه بر این، احتمالاً چابهار از منظر دسترسی استراتژیک هند و افغانستان نیز اهمیت چندانی نخواهد داشت؛ زیرا هند در شرایط کنونی و بدون دسترسی به چابهار هم به‌عنوان بازیگری کلیدی نقش خود را در افغانستان تثبیت کرده است.

## منابع

- احمدی، حمیدرضا. محمدی، ابراهیم (۱۳۹۶). تبیین مدل ژئوپلیتیک روابط ایران و پاکستان. پژوهش‌های جغرافیای انسانی. (۴۹). صص ۳۰۷-۳۲۳.
- خبرگزاری مهر (۱۳۹۶). ۱۲ آذر. بندر چابهار باید کانون تولید شود.
- رجب‌نژاد، عطاءالله. عبدی، ناصر (۱۳۹۶). تبیین پیامدهای ژئوپلیتیکی سرمایه‌گذاری چین در گوادر بر بندر چابهار. فصلنامه جغرافیا و توسعه. (۴۶). صص ۲۰۶-۱۸۵.
- ساسانی، خان‌ملک (۱۳۶۲). دست پنهان سیاست انگلیس در ایران. تهران: انتشارات بابک.
- عسکری، حامد (۱۳۹۵). بندر چابهار و منطقه. فصلنامه روابط خارجی. تهران: مرکز تحقیقات استراتژیک. سال هشتم. ۱ (۲۹).
- لمانت، کریستوفر (۱۳۹۶). روش‌های پژوهش در روابط بین‌الملل. مترجم: علیرضا طیب. تهران: انتشارات چاپخش.
- ماهنامه مناطق آزاد (۱۳۷۰). محدوده منطقه آزاد تعیین شد. (۶).
- محرابی، علیرضا. اقتدارنژاد، محمد (۱۳۹۳). مدل تبیینی ژئوپلیتیک پاکستان در حوزه رقابت و همکاری با جمهوری اسلامی ایران. فصلنامه مطالعات شبه قاره دانشگاه سیستان و بلوچستان. (۲۰). صص ۲۲۳-۱۹۹.
- مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۳۷۳). اساسنامه سازمان منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار.
- مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۳۹۶). قانون موافقت‌نامه تأسیس دالان حمل‌ونقل و گذر بین‌المللی بین دولت‌های جمهوری اسلامی ایران، جمهوری اسلامی افغانستان و جمهوری هند. <http://rc.majlis.ir/fa/law/show/1040897>
- مشیرزاده، حمیرا (۱۳۹۵). تحول در نظریه‌های روابط بین‌الملل. تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت).
- نصیری، حسین (۱۳۹۲). تعامل منطقه‌ای، ملی و جهانی؛ ظرفیت‌سازی پایدار برای توسعه و امنیت ملی. تهران: مرکز آموزش و پژوهش‌های بین‌المللی.
- ویسی، هادی (۱۳۸۸). جایگاه خلیج فارس در تحولات ژئواکونومی جهان (مطالعه موردی: صادرات گاز طبیعی ایران). فصلنامه علوم سیاسی. (۴۶).
- ویسی، هادی (۱۳۹۶). بررسی رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومی پاکستان و ایران در ایجاد کریدور شمالی-جنوبی اوراسیا: مزیت‌ها و تهدیدها. فصلنامه ژئوپلیتیک.

- Abnett, William B. (2004). China's WTO Accession: The Road to Implementation, **Asia Policy**, 32-43. From: <http://foreignpolicy.com/2016/02/05/chabahar-port-a-win-for-south-asia>.
- Ahmad, J. (2018). The Pakistan Problem: Why America Can't Easily Cut Ties with Islamabad. **The National Interest**. Retrieved January 18, 2018, from: <http://nationalinterest.org/feature/the-pakistan-problem-why-america-cant-easily-cut-ties-24130>.
- Baldwin, Richard. 2012. Trade And Industrialisation After Globalisation's 2nd Unbundling: How Building And Joining, Washington D.C: **National Bureau Of Economic Research**.
- Brink, Tobias. 2012. Perspectives on the Development of the Private Business Sector in China, **China: An International Journal**, 1-19.
- Conrad, Portia B. 2017. China's Access to Gwadar Port: Strategic Implications and Options for India, **The National Maritime Foundation of India**, 13 (1): 55-62.
- Daniels, Rorry. 2013. Strategic Competition in South Asia: Gwadar, Chabahar, and the Risks of Infrastructure Development, **the National Committee on American Foreign Policy**, 35 (2).
- DAWN** (2017). Pakistan extends support to China's One Belt One Road. From: <https://www.dawn.com/news/1331466>.
- Dawn** (2015). Parliament calls for neutrality in Yemen conflict. from: <https://www.dawn.com/news/1175090>.
- Dent, Christopher M. 2016. **East Asian Regionalism**, London: Taylor & Francis.
- Freeman, Carla P (2017). New strategies for an old rivalry? China–Russia relations in Central Asia after the energy boom, **The Pacific Review**, 1-20.
- Griffiths, Martin (2005). Encyclopedia of international relations and **global politics**, London: Routledge.
- Iran goes to Pakistan with Chabahar Link plan, Deccanherald. May 27 2019. In: [www.deccanherald.com](http://www.deccanherald.com) (DH). Com.
- Husain, Ishrat. Elahi, Muhammad Ather (2015). The Future of Afghanistan-Pakistan Trade Relations, **U.S. Institute of Peace**. From: <https://www.usip.org/publications/2015/08/future-afghanistan-pakistan-trade-relations>.
- Khurram, Husain (2018). CPEC master plan revealed, **DAWN**. From: <https://>

www.dawn.com/news/1333101.

- Lim, Alvin Cheng-Hin (2017). The Moving Border of the China-Pakistan Economic Corridor, **Geopolitics**, Vol: 22.
- Malik, J. Mohan (2001). South Asia in China's Foreign Relations, **Pacific Review: Peace, Security & Global Change**, 13 (1).
- Mattli, walte (1999). **Logic of Regional Integration: Europe and Beyond**, London: Cambridhe University Press.
- Mehar, A. (2017). Infrastructure development, CPEC and FDI in Pakistan: is there any connection?. **Transnational Corporations Review**, 9, 232-241. Retrieved Aug 10, 2017, from: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/19186444.2017.1362857?journalCode=rncr20&>.
- NDRC (2015). Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road, Beijing: **the National Development and Reform Commission People's Republic of China**. From: [http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html).
- Norman, J.N (2010). The Oil Card: Global Economic Warfare in the 21st Century, **Trine Day**.
- Osmani, Rohullah (2016). Chabahar Port: A Win for South Asia, **Foreign Policy**.
- Panneersevam, Prakash (2018). Maritime Component of China–Pakistan Economic Corridor (CPEC): India–China Competition in the Arabian Sea, **the National Maritime Foundation of India**, (14).
- Risse, Thomas; Börzel, Tanja (2007). **Theorizing Regionalism: Cooperation, Integration, and Governance**, Oxford: Oxford University Press.
- Söderbaum, Fredrik; T. Shaw (2003). **Theories of New Regionalism**, Palgrave Macmillan UK.
- Tiezzi, Shannon (2016). China Powers up Pakistan: The Energy Component of the CPEC, **The Diplomat**. From: <https://thediplomat.com/2016/01/china-powers-up-pakistan-the-energy-component-of-the-cpec/>.
- Weber, Douglas (2006). Regional Integration in East Asia and Eroupe. London: Routledge.
- World bank** (2017). Afghanistan trade statistics. From: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/AFG>.
- EIA (Energy Information Administration) (20106). **International Energy Data and Analysis: China**, Full Report, May 2016.