



فصلنامه مطالعات راهبردی سیاست‌گذاری عمومی، دوره ۸، شماره ۲۸، پاییز ۹۷

استراتژی‌های کارآمدسازی اقتصاد سیاسی منطقه‌ای افغانستان و ایران بر مبنای تحلیل سیستمی نقش بندر چابهار^۱

روح اله اسلامی^۲، ناصر یوسف زهی^۳

چکیده

افغانستان و ایران با هدف افزایش تعاملات اقتصادی-سیاسی دوجانبه و منطقه‌ای، توجه ویژه‌ای به بندر چابهار طی سال‌های ۲۰۱۷-۲۰۱۴ م. داشته‌اند. اما این مسئله که، این بندر چگونه می‌تواند در تحقق هدف مذکور سهیم باشد، در ترازوی سنجش علمی، قرار نگرفته است. از اینرو، سؤال اصلی نوشتار حاضر این است که با اتخاذ چه راهبردها و تحت چه شرایطی، بندر چابهار می‌تواند در کارآمدی اقتصاد منطقه‌ای افغانستان و ایران مؤثر باشد. نویسندگان مقاله، با کاربرد روش تحلیل سیستمی مدل SWOT، درصدد پاسخ به این سؤال برآمده‌اند. فرضیه‌ی پژوهش از این قرار است که تلاش ایران جهت تنش‌زدایی بین‌المللی برای کاهش تحریم‌ها، و توسعه‌ی زیرساخت‌های ترانزیتی و ساحلی بندر چابهار، موجب تسهیل پیوند اقتصادی افغانستان به بازارهای بین‌المللی جنوب می‌شود. این مهم با درآمدزایی ملی و تشدید وابستگی متقابل اقتصادی و سیاسی ایران و افغانستان، تحقق اقتصاد منطقه‌ای

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۰۸/۰۲

۱. تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۰۹/۲۹

۲. استادیار علوم سیاسی دانشگاه فردوسی مشهد (نویسنده مسئول)؛ رایانامه: eslami.r@ferdowsi.um.ac.ir

۳. دانشجوی دکتری علوم سیاسی دانشگاه فردوسی مشهد؛ رایانامه: naser.yosefzehy@mail.um.ac.ir



آنان را در پی خواهد داشت. نتایج پژوهش، حاکی از تأثیرپذیری شدید رونق بنادر ایران از مولفه‌های خارجی (تحریم‌ها)، تشدید وابستگی تجارت خارجی افغانستان به مسیر ترانزیتی چابهار، و غفلت دولت ایران از بنادر و نواحی ساحلی جنوب شرق است. چابهار تنها نقش بندر و مطالبات صرف اقتصادی ندارد بلکه برای هر دو کشور راه‌گشای مسائلی است که به صورت تاریخی نادیده گرفته شده است. افغانستان انزوای جغرافیایی دارد و ایران نیز به لحاظ مسائل آبی و محیط زیستی در تنگنا است. چابهار می‌تواند شروع مرادفات سیاسی و اقتصادی دو کشور به گونه‌ای باشد که فرجام دو بازیگر به یکدیگر پیوند بخورد.

واژگان کلیدی: بندر چابهار، افغانستان و ایران، اقتصادی سیاسی منطقه‌ای، SWOT.

۱. پیش‌درآمد

۱-۱ بندر مورد مطالعه

طرح جامع ایجاد بندر چابهار، در سال ۱۹۷۳ م. مطرح شد. پس از انقلاب اسلامی ایران (۱۹۷۹ م.)، به دلیل کمبود منابع مالی ناشی از جنگ تحمیلی، بخشی از طرح به تعویق افتاد و بخشی از آن، شامل تأسیس اسکله شهید بهشتی (۱۹۸۲ م.) به اتمام رسید (عزتی و شگری، ۱۳۹۱: ۷). با پایان جنگ تحمیلی و آغاز برنامه‌ی اول توسعه‌ی ایران در اواخر دهه‌ی ۱۹۸۰ م. اهمیت بنادر همچون دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ م. دوباره مطرح، و رونق تجارت داخلی و خارجی کشور، کارویژه‌ی مهم آنان شناخته شد. اهدافی که نیز برای بندر چابهار از زمان تأسیس تاکنون، تعریف شده است عبارت‌اند از: تجارت منطقه‌ای، ترانزیت کالا، بارانداز تجاری کالاها و مواد اولیه، ایجاد صنایع تبدیلی و تولیدی با جهت‌گیری صادراتی، عرضه‌ی سوخت و ایجاد صنایع وابسته به نفت و گردشگری (ماهنامه بندر و دریا، ۱۳۹۶/ فروردین: ۵۹).

بندر چابهار، به عنوان اولین مبدأ مرز آبی در جنوب شرقی ایران و با وسعت ۱۰/۹ کیلومتر مربع، در جنوب استان سیستان و بلوچستان واقع شده است. این استان، ۹۳۰ کیلومتر مرز مشترک با پاکستان، ۳۰۰ کیلومتر مرز مشترک با افغانستان و ۳۰۰ کیلومتر مرز آبی با دریای عمان دارد (عبدی و رجب‌نژاد، ۱۳۹۶: ۱۹۲). ظرفیت اسمی بندر چابهار، ۲/۵ میلیون تن و آستانه‌ی پذیرش آن، کشتی‌های ۲۵ هزار تنی است، ظرفیت بارگذاری اسکله‌های آن نیز، ۵ هزار تن در هر متر مربع می‌باشد. بندر چابهار، دارای دو اسکله‌ی اصلی شهید بهشتی و شهید کلاتری و دو انبار است (ستاری‌فر و همکاران، ۱۳۸۸: ۱۶۰).

چابهار در گذشته یکی از مراکز اصلی دادوستدهای بازرگانی و دریانوری بوده است. وجود بازمانده‌های تاریخی قلعه‌ی پرتغالی‌ها در یکی از روستاهای مجاور بندر چابهار (تیس)، بیانگر عینی رونق و اهمیت تجارت دریایی فراملی آن برای دولت‌هایی چون اسپانیا و پرتغال



طی قرون ۱۶ و ۱۷م. است. با حضور و نفوذ بریتانیا در آب‌های جنوب به عنوان قدرت برتر خلیج فارس، چابهار برای کشورهای اروپایی و شرقی (چین و هند بریتانیا) در قرون متمادی ۱۸ و ۱۹م. اهمیت دوچندان یافت. وجود فعالیت‌های دریایی در جنوب ایران در اوایل قرن ۲۰م. نشان از فعالیت منطقه چابهار در دادوستد کالاهای تولیدی و مورد نیاز شرق کشور و مبادله با بنادر هندوستان و پاکستان است (chabaharport.pmo.ir/fa/tarikhcheh). پس از آن، با ظهور جمهوری‌های آسیای مرکزی (۱۹۹۱م.) و سقوط حکومت طالبان (۲۰۰۱م.)، مسیر ترانزیتی چابهار، جایگاه ویژه‌ای در پیوند تجارت منطقه‌ای آسیای مرکزی، آسیای جنوبی و کشورهای حوزه خلیج فارس به یکدیگر یافت.



شکل شماره ۱: موقعیت جغرافیایی بندر چابهار

۱-۲ سنجش اهمیت بندر چابهار؛ منافع افغانستان و ایران

بندر چابهار، منافع متعددی برای افغانستان به همراه دارد. دولت مردان افغان با هدف رهایی کشورشان از جبر جغرافیایی محصور و خشک، طی سال‌های متمادی تلاش کرده‌اند تا از فرصت‌های اقتصادی ناشی از آب‌های آزاد جنوب، در راستای تأمین منافع داخلی و رونق تجارت خارجی شان بهره جویند. مسائل و اولویت‌های داخلی دیگر این کشور تا اوایل قرن ۲۱م. عملاً مانع از تحقق هدف مذکور گردید. پس از رشد میانگین اقتصاد داخلی افغانستان طی دهه‌ی نخست قرن ۲۱م. (حدود ۱۰ درصد)، نخستین گام‌های استفاده از مسیر ترانزیت منطقه‌ای بندر چابهار توسط دولتمردان افغان برداشته شد. اراده‌ی قوی حکومت افغانستان جهت کاهش محدودیت‌های محیطی از طریق محور ترانزیتی چابهار، به طور جد از سال ۲۰۱۱م. تا کنون (۲۰۱۷م.) ادامه داشته است.

بندر چابهار، یکی از بدیل‌های مهم کاهش وابستگی افغانستان به بنادر پاکستان (کراچی،

قاسم و گوادر) است. اختلافات سیاسی و درگیری‌های مرزی کابل-اسلام‌آباد در سال‌های ۲۰۱۷-۲۰۱۵م. باعث کاهش مرادات تجاری آنان به میزان ۴۰ درصد شد. ایران و هند، بهترین جایگزین پاکستان برای افغانستان هستند. با توجه به عدم امکان مطلوب صادرات و واردات هند و افغانستان از خاک پاکستان، مسئولین ذریبط افغان تمایل زیادی دارند تا این تجارت از طریق بندر چابهار صورت گیرد.

از نظر بُعد مسافت، بندر چابهار نزدیکترین و باصرفه‌ترین محور ترانزیت تولیدات افغانستان به بازارهای بین‌المللی مصرف در جنوب است. این بندر در مقایسه با بندر کراچی، حدود ۸۰۰ کیلومتر و با بندر عباس حدود ۹۰ کیلومتر به افغانستان نزدیک‌تر است.^۴ هزینه حمل یک کانتینر ۲۰ فوتی به این کشور از طریق چابهار، حدود هزار دلار (تقریباً ۵۰ درصد هزینه حمل و نقل)، ارزان‌تر از مسیر کراچی و بندر عباس است. این امر، مدت زمان و هزینه حمل کالا را به طور چشمگیری کاهش می‌دهد (ماهنامه بندر و دریا، ۱۳۹۶/فروردین: ۴۶).



شکل شماره ۲: برتری جغرافیایی چابهار نسبت به بندر کراچی پاکستان در دسترسی افغانستان به آب‌های بین‌المللی

در مجموع، بندر چابهار نقش بسزایی در توسعه اقتصاد منطقه‌ای و ملی افغانستان دارد. از این طریق، امنیت و ثبات داخلی این کشور نیز می‌تواند حاصل شود. در جدول زیر (شماره ۱)، سعی شده تا چرایی اهمیت چابهار از زاویه دید کارگزاران و نهادهای مربوطه در افغانستان، ذکر گردد.

۴. افغانستان اکنون علاوه بر بندر چابهار، از طریق بندر کراچی و عباس به آب‌های بین‌المللی وصل می‌شود.



جدول شماره ۱: برابری سنجی نگاه کارگزاران، نهادها و کارشناسان افغانستان

به چرایی اهمیت منطقه ای بندر چابهار

| |
|--|
| رئیس جمهور: مقدمه‌ی توسعه‌ی همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای، سبیل توسعه مناسبات کابل-دهلی-نورتهران، پایان جبر جغرافیایی، دالان مشترک مواصلاتی منطقه، فقرزدایی و محرومیت‌زدایی در آسیا، نقطه‌ی عطف اقدامات مشترک تأمین صلح، ثبات و رفاه همه‌جانبه، صدور پیام "امید"، "یاورمندی" و "همکاری منطقه‌ای به جای صدور تروریسم (president.gov.af) |
| رئیس اجرائیه: بدیل یحیی برای بازرگانان و تجار افغان، مسافت نزدیک، کم‌هزینه‌بودن، اتصال کشورهای آسیای میانه یا دیگر کشورها، تحقق عمل‌گرایی اقتصادی منطقه‌ای، تأمین منافع اقتصادی کشور، احیاء نقش ترانزیتی آسیایی منطقه، اتصال افغانستان به آب‌های بین‌المللی، پیام‌آور "صلح"، "کار" و "توسعه‌ی منطقه‌ای" (ceo.gov.af/news/58822). |
| وزارت امورخارجه: فرصتی برای کشورهای محاط در خشکی، دسترسی به بنادر یازرگانی جنوب، گسترش همکاری‌های اقتصادی ایران، افغانستان و هند، گسترش بازرگانی و حمل‌ونقل فرامنطقه‌ای (mfa.gov.af). |
| وزارت تجارت و صنایع: تبدیل ایران به عنوان بزرگترین شریک تجاری افغانستان، مشکلات بنادر پاکستان، افزایش صادرات به بازارهای جهانی، تقویت تعاملات تهران-کابل-دهلی‌نو، مسافت نزدیک، بدیل مناسب بندر کراچی (1) (tolonews.com) |
| تلویزیون و رادیو ملی: از پرمشغول‌ترین مناطق تجاری منطقه و جهان، دسترسی به بازار حاشیه اقیانوس هند (rta.org.af?p=6577) |
| بازرگانان: نزدیکی مسافت، وجود برخی زیربناها در چابهار، نبود موانع بازرگانی و ترانزیتی در ایران (2) (tolonews.com) |
| اقتصاددانان: افزایش دادوستد در آسیا، بدیل بنادر عباس و کراچی، نزدیک‌ترین مسیر به آب‌های جهانی، صادرات سریع محصولات زراعتی، درآمدزایی ملی، امنیت مسیر ترانزیتی چابهار، تقویت نقش ترانزیت آسیایی افغانستان (3) (tolonews.com) |

بندر چابهار برای ج.ا.ایران از جهات مختلفی حائز اهمیت است؛ افزایش وابستگی افغانستان، هند و چین به بنادر ایرانی، تحکیم روابط اقتصادی-سیاسی با کشورهای شمال، جنوب و جنوب شرق آسیا، افزایش قدرت اقتصادی داخلی، از مهم‌ترین سودمندی‌های ملی و منطقه‌ای چابهار برای کشور هستند.

در سطح محلی (خُرد)، محرومیت‌زدایی از سیستان و بلوچستان و افزایش سرمایه‌گذاری در این استان از طریق بندر چابهار، نخستین و مهمترین پیامد فرآیند منطقه‌ای اقتصاد سیاسی ایران و افغانستان است. نبود سطح منطقه‌ای تعاملات اقتصادی و سیاسی کشورها، به منزله‌ی نبود فعالیت‌های تجاری بنادر یا درآمدزایی بندری است. جهت تحقق هدف مذکور، امروزه سهولت‌های بسیاری برای بازرگانان و سرمایه‌گذاران افغان در بندر چابهار، فراهم شده است. تخصیص ۵۰ هکتار زمین برای سرمایه‌گذاران افغان جهت ایجاد تأسیسات بازرگانی و بدون دریافت مالیات، تخفیف ۳۰ درصدی تعرفه گمرکی، خدمات رایگان نگهداری محصولات کشاورزی صادراتی و وارداتی افغانستان در سردخانه‌ها، حل مشکلات ترانزیتی-بازرگانی افغانستان و ایران، کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی و معاف‌شدن شماری از تولیدات افغانستان از تعرفه‌های گمرکی، از جمله مشوق‌های سرمایه‌گذاری افغان‌ها در بندر چابهار هستند (4) (tolonews.com).



۱-۳ جایگاه چابهار در روابط ایران و افغانستان

اهمیت و نقش ملی و فراملی چابهار با گسترش روابط اقتصادی ایران و افغانستان طی چند سال اخیر، حیاتی‌تر شده است. در سال ۲۰۱۶م. افغانستان با یک پله صعود، هفتمین بازار مقصد کالا‌های ایران بود.^۵ در چهار ماه نخست سال جاری (۲۰۱۷م.)، افغانستان با سهم ارزشی ۶/۱ درصد از صادرات، به ششمین بازار هدف صادرات کشور مبدل شده است (سازمان توسعه تجارت ایران، ۱۳۹۶/الف: ۱). ایران نیز با تصرف حدود ۲۵ الی ۳۰ درصد بازار افغانستان، نخستین صادرکننده کالا به این کشور طی سال‌های ۲۰۱۷-۲۰۱۵م. به شمار آمده است. صادرات ایران به افغانستان در سال ۲۰۰۶م. از حدود ۵۱۵ میلیون دلار به ۲،۴۵۸،۷۷۵،۵۰۹ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۶م. رسید.^۶ در مقابل، صادرات افغانستان به ایران در سال ۲۰۰۶م. به میزان ۸/۸ میلیون دلار و در سال ۲۰۱۶م. به ۲۰ میلیون دلار رسید (سازمان توسعه تجارت ایران، ۱۳۹۶/ب). رشد این تعاملات که حاکی از تحول در گفتمان سیاست خارجی دو کشور است، زمینه‌ی مناسبی برای نقش‌آفرینی بین‌المللی چابهار مهیا می‌کند.

بندر چابهار، اکنون جدیدترین فصل روابط دوجانبه‌ی اقتصادی و سیاسی تهران-کابل است. در گذشته، بحران‌های سیاسی-امنیتی، به شدت بر دیپلماسی دو کشور سایه افکنده بود. اما از سال ۲۰۱۱م. تاکنون، موضوعیت این بندر به تدریج بخشی از برنامه‌ی مذاکرات، سفرها و بازدیدهای مشترک دو کشور را تشکیل داده است. موافقتنامه‌ی چابهار که در ۲۳ می ۲۰۱۶م. (۳ خرداد ۱۳۹۶ش.) بین رؤسای جمهور افغانستان و ایران و نخست‌وزیر هند، در تهران منعقد گردید، نشان از همّت دولت‌مردان ایرانی و افغان به توسعه مناسبات اقتصادی و سیاسی منطقه‌ای از طریق این بندر است. این موافقتنامه در ۳۱ اکتبر ۲۰۱۶م. به تصویب مجلس ملی افغانستان رسید (wolesi.website/pvd/showdoc.aspx?Id=5542). چابهار در سال جاری نیز (۲۰۱۷م.)، در اولویت نخست کمیته‌ی امور اقتصادی مشترک ایران-افغانستان جای گرفته است. در جدول زیر (شماره ۲)، تحول تاریخی مذکور بیان شده است.

۵. افغانستان در سال ۲۰۱۵م. هشتمین بازار هدف ایران بود.

۶. افغانستان، ۳/۷۳ درصد سهم وزنی و ۵/۵۸ درصد سهم ارزشی صادرات ایران را در سال ۲۰۱۶م. تشکیل داده است.



جدول شماره ۲: دیدارها، سفرها و نشست های مشترک ایران-افغانستان

پیرامون بندر چابهار (۲۰۱۷-۲۰۱۱.م.)

| | |
|------|--|
| ۲۰۱۱ | ۱) سفر وزیر تجارت و صنایع افغانستان به همراه هیئت اقتصادی به بندر چابهار جهت بررسی ظرفیت های این بندر ۲) بازدید سفیر افغانستان در ایران از مجتمع شهید رجایی بندر چابهار |
| ۲۰۱۲ | ۱) نشست تجارتي سه جانبه افغانستان، هند و ایران در تهران درباره ی ترانزیت منطقه ای بندر چابهار ۲) بازدید والی نیروز از بندر چابهار |
| ۲۰۱۳ | ۱) بازدید سرکنسول افغانستان از بندر شهید بهشتی چابهار |
| ۲۰۱۴ | ۱) بازدید مشاور و رئیس بخش اقتصادی وزارت تجارت افغانستان از طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار ۲) بازدید رئیس اجرایی افغانستان از زیرساخت های ترانزیتی بندر چابهار ۳) دیدار وزیر صنعت، معدن و تجارت ایران با رئیس اجرایی افغانستان در کابل جهت زمینه سازی آغاز پروازهای مستقیم افغانستان-بندر چابهار و افزایش روابط بانکی دو کشور در مناطق آزاد ۴) بازدید معاون دوم رئیس جمهور افغانستان از طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار سفر استاندار سیستان و بلوچستان به ولایت نیروز جهت تسهیل مرادوات مرزی و بندری دو استان همجوار |
| ۲۰۱۵ | ۱) بازدید رئیس گمرک افغانستان از بندر چابهار ۲) بازدید سفیر و رایزن بازرگانی افغانستان از طرح توسعه بندر شهید بهشتی و شهید کلانتری چابهار ۳) بازدید وزیر اقتصاد افغانستان از بندر چابهار ۴) دیدار سفیر ایران با والی قندهار و تاکید بر نقش بندر چابهار در برقراری صلح و ثبات منطقه ۵) سفر والی نیروز به چابهار ۶) سفر هیئت تجاری-اداری افغانستان به سیستان و بلوچستان جهت طرح مشکلات و پیشنهادات بخش خصوصی این کشور در بندر چابهار ۷) سفر مشاور امنیت ملی افغانستان به ایران با هدف مبارزه مشترک با تروریسم و تاکید بر افزایش روابط اقتصادی دو کشور از مسیر بندر چابهار ۸) سفر استاندار سیستان و بلوچستان به ولایت قندهار و تشویق تجار قندهاری در رونق تجارت بندر چابهار |
| ۲۰۱۶ | ۱) دیدار رؤسای جمهور ایران و افغانستان (مراسم تحلیف حسن روحانی) و تاکید بر توسعه ریلی بندر چابهار ۲) سفر والی قندهار به منطقه آزاد چابهار و تاکید بر تکمیل راه آهن چابهار-زاهدان-سرخس و پل دوم میلک ۳) دیدار سفیر ایران در کابل با وزیر امور خارجه افغانستان جهت بررسی راهکارهای کاهش هزینه های ترانزیت مسیر چابهار-افغانستان ۴) سفر وزیر خارجه ایران به افغانستان و تاکید بر خط ارتباطی چابهار-افغانستان (کمیته اقتصادی) ۵) تاکید بر عملیاتی ساختن توافق نامی چابهار در دور اول و دوم مذاکرات سند جامع همکاری های رابعردی ایران و افغانستان (کمیته اقتصادی) ۶) نشست مشترک بخش دولتی و خصوصی افغانستان با معاونت امور بندری و مناطق ویژه ایران جهت توسعه همکاری های بندری در چابهار ۷) سفر مقامات و سفرای افغانستان و هند به بندر چابهار جهت استقبال از محموله کمکی کتدم هند به افغانستان ۸) دیدار وزاری اقتصاد ایران، افغانستان و هند در حاشیه اجلاس سالانه بانک جهانی و استقبال از گسترش همکاری سه کشور در توسعه بندر چابهار ۹) نشست سه جانبه ی وزیر راه و شهرسازی ایران، وزیر اقتصاد افغانستان و وزیر کشتیرانی هند با هدف توسعه همکاری های تخصصی دریایی در چابهار ۱۰) افتتاح فاز یک طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار با حضور رئیس جمهور ایران و مقام های ۱۳ کشور |

۱-۴ پیشینه ی پژوهش

پژوهش های صورت گرفته شده در خصوص بندر چابهار، به نقش ژئوپلیتیکی این بندر در ارتقاء معادلات منطقه ای تأکید ویژه ای داشته اند، از جمله؛ سیدعباس احمدی و ابراهیم احمدی (۱۳۹۶)، جعفر سیاره و میثم فولادی مهتر کلاته^۷ (۱۳۹۶)، اریا اریف^۸ (۲۰۱۶.م.)، حامد عسگری زمانی (۱۳۹۵)، و عزتاله عزتی و شمس الدین شکری (۱۳۹۱)، این مهم، مورد توجه نویسندگان پژوهش حاضر نیز است.

عده ای دیگر از پژوهشگران، نظیر شاون امیرتان^۹ (۲۰۱۷.م.)، لیندسی هیوگس^{۱۰} (۲۰۱۶.م.)،

7. Jafar Sayare and Meysam Fooladi Mehtarkalateh

8. Areeba Arif

9. Shawn Amirthan

10. Lindsay Hughes



جواد و همکاران^{۱۱} (۲۰۱۶م.)، ویکاس کومار^{۱۲} (۲۰۱۵م.)، و راری دانیلز^{۱۳} (۲۰۱۳م.)، به بررسی نقش چابهار حول محور روابط اقتصادی و سیاسی ایران، هند، پاکستان و چین پرداخته‌اند. از منظر تحلیلی این پژوهش‌ها، رقابت چین و پاکستان (بندر گوادر) با هند و ایران (بندر چابهار) بر سر نفوذ در افغانستان و آسیای مرکزی، توأم با تهدیدات منطقه‌ای و سیاست حذفی این کشورها است (بازی با حاصل جمع صفر)؛ اما این پژوهش، معتقد به تحقق اقتصاد سیاسی منطقه‌ای با محوریت کشورهای پنجگانه‌ی مذکور به‌ویژه ایران و افغانستان است که رقابت، عنصر ذاتی آن است. یکی دیگر از نقاط مشترک پژوهش‌های مذکور، غفلت آنان از نقش بندر چابهار در آینده‌ی تحولات خارجی و دو جانبه‌ی ایران-افغانستان است. هدف نهایی پژوهش حاضر، پر کردن این خلأ علمی است. این مدعا، مستلزم رویکرد و تحلیل سیستماتیک بوده که در این نوشتار به کار گرفته شده است.

۱-۵ مسئله‌ی اصلی پژوهش

اهمیت منطقه‌ای بندر چابهار، بیانگر یک انسجام و رابطه‌ی سیستمی است؛ بدین معنا که انتظارات منطق‌های و ملی افغانستان و ایران از این بندر را می‌توان به‌مثابه‌ی ورودی‌های یک سیستم تلقی کرد. انتظارات دو کشور، حاکی از اتخاذ رویکرد منطقه‌گرایی آنان جهت افزایش همکاری‌های اقتصادی و سیاسی است. چگونگی عملکرد سیستم بندر چابهار در برآورده ساختن انتظارات (اقتصاد منطقه‌ای) و شناسایی استراتژی‌های کارآمد جهت ارائه‌ی خروجی‌های متناسب با انتظارات، هدف اصلی این پژوهش است. مسئله‌ی مذکور تاکنون مورد بررسی علمی قرار نگرفته است و تبیین آن، متضمن رویکرد چندجانبه به محیط درونی و بیرونی سیستم است. رویکرد سیستمی به عنوان یک ابزار تحلیل استراتژیکی؛ «مهمترین طرح‌واره‌ی مفهومی هادی و اصلی سازمان‌بخش، جهت انجام بهتر یک پژوهش و راه‌گشای مسائل مختلف است» (Parsons, 2005: 360). بر این اساس، برای تبیین هر چه بهتر مسئله‌ی اصلی نوشتار حاضر، بندر چابهار همچون یک سیستم کل (محلی) و بخشی از سیستم بزرگتر (ملی و منطقه‌ای) در نظر گرفته شده است که دارای ورودی، خروجی و فرآیند عملیاتی است. بررسی فرآیند عملیاتی مستلزم آن است تا از یکسو؛ نقاط قوت و ضعف داخلی سیستم بندر چابهار ارزیابی و از سوی دیگر، تهدیدات و فرصت‌های خارجی این سیستم شناسایی شوند. با اتخاذ رویکرد آسیب‌شناسانه و واقع‌نگرایانه‌ی نظام‌محور، می‌توان به میزان عملکرد و توانایی بندر چابهار و سرنجام، به شناسایی و تجویز استراتژی‌های کارآمد و عملیاتی جهت

11. Javad Falak, Zeeshan Muneer, Hassan Rias

12. Vikas Kumar

13. Rorry Daniels



ارتقاء سطح روابط اقتصادی و سیاسی منطقه‌ای ایران و افغانستان نائل آمد. در این خصوص باید افزود، سطح منطقه‌ای اقتصاد سیاسی به لحاظ موضوعی، با مناسبات اقتصادی و وابستگی متقابل میان کشورها سروکار دارد. این مناسبات، متأثر از تعاملات و ابعاد سیاسی، اقتصادی، امنیتی و فرهنگی میان کشورهاست و در عین حال، بر آنها نیز تأثیر می‌گذارد (مصلی‌نژاد، ۱۳۹۳: ۴). سؤال و فرضیه این نوشتار، از قرار زیر است:

با اتخاذ کدام راهبردها و تحت چه شرایطی، بندر چابهار می‌تواند در کارآمدی اقتصاد منطقه‌ای افغانستان و ایران مؤثر باشد. فرضیه‌ی پژوهش بدین شرح است که تلاش ایران جهت تنش‌زدایی بین‌المللی برای رفع تحریم‌ها و توسعه‌ی زیرساخت‌های ترانزیتی و ساحلی بندر چابهار، موجب تسهیل پیوند اقتصادی افغانستان به بازارهای بین‌المللی جنوب می‌شود. این مهم با درآمذزایی ملی و تشدید وابستگی متقابل اقتصادی و سیاسی ایران و افغانستان، تحقق اقتصاد منطقه‌ای آنان را در پی خواهد داشت.

۲. چارچوب تئوریک

هاینز وی ریچ، در سال ۱۹۸۲م. مدل سوآت را به عنوان ابزاری برای سنجش وضعیت مطرح کرد. این مدل، یک «چارچوب مفهومی برای شناسایی و تحلیل «تهدیدها»^{۱۴} و «فرصت‌ها»^{۱۵} در محیط خارجی و ارزیابی «ضعف‌ها»^{۱۶} و قوت‌های^{۱۷} «درونی یک سیستم است». ضمن سنجش وضعیت، هدف از تکنیک سوآت، تدوین راهبرد بر اساس متغیرهای مزبور جهت تحلیل نظام‌مند، کنترل و ارتقاء عملکرد سیستم و اجزاء تشکیل‌دهنده‌ی آن است (گلکار، ۱۳۸۵: ۲-۳). قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدات، مفاهیم پایه‌ای مدل سوآت هستند. این مفاهیم به ترتیب اشاره دارند به «مزیت‌ها، منابع و مهارت‌های داخلی بالفعل و مطلوب حال و آتی سیستم»، «محدودیت‌ها و کمبودها در منابع، مهارت‌ها و توانایی‌های داخلی فعلی و آتی سیستم»، «مولفه‌های خارجی مطلوب موجود و بالفعل سیستم»، و «مولفه‌های خارجی نامطلوب موجود و آتی سیستم». نقاط قوت و فرصت‌ها، به عنوان عناصر کمک‌کننده‌ی سیستم و نقاط ضعف و تهدیدات، به عنوان عناصر آسیب‌زای سیستم تلقی می‌شوند (هانگر جی و ویلن، ۱۳۸۴: ۱۳۲).

مدل سوآت در خصوص چگونگی شناسایی مولفه‌ها داخلی و بیرونی سیستم، عملاً روش خاصی را پیشنهاد نکرده است. اما در این نوشتار، جهت شناسایی قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدات سیستم بندر چابهار، سعی شده تا از مجلات معتبر، تحلیل‌های کارشناسی شده‌ی

14. Threat
15. Opportunities
16. Weaknesses
17. Strengths



منابع دست اول مرتبط و متن مصاحبه‌ها و سخنرانی‌های مسئولین و دستگاه‌های اجرایی ذیربط همچون سازمان بنادر و کشتیرانی ایران، بندر و منطقه آزاد چابهار و اتاق تجارت و صنایع افغانستان، استفاده شده است.

در مدل سوآت، برای بهبود و ارتقاء عملکرد یک سیستم، چهار استراتژی WO، SO، ST و WT ارائه شده است. در اجرای استراتژی SO، سیستم با استفاده از نقاط قوت داخلی می‌کوشد از فرصت‌های خارجی حداکثر بهره‌برداری را کند. هدف استراتژی WO، استفاده از فرصت‌های موجود خارجی جهت بهبود نقاط ضعف داخلی سیستم است. در اجرای استراتژی ST، تلاش می‌شود تا با استفاده از نقاط قوت داخلی سیستم، اثرات ناشی از تهدیدات محیط خارجی سیستم به حداقل رسد. هرگاه سیستم دارای نقاط ضعف داخلی و مواجه با تهدیدات زیاد خارجی باشد، استراتژی WT اتخاذ می‌شود (فردآر، ۱۳۹۳: ۳۶۴-۳۶۰).

۳. تحلیل تجربی مفاهیم مدل SWOT

آغاز تحلیل تجربی مفاهیم در مدل سوآت، مشخص نشده و یا چندان دارای حائز اهمیت نیست. نویسندگان مقاله در ابتدا به نقاط قوت و ضعف‌های بندر چابهار (محیط داخلی سیستم) و سپس به فرصت‌ها و تهدیدات خارجی (محیط بیرونی سیستم) پرداخته‌اند.

۳-۱ نقاط قوت داخلی (S)

۳-۱-۱ ژئوپلیتیک اقتصادمحور

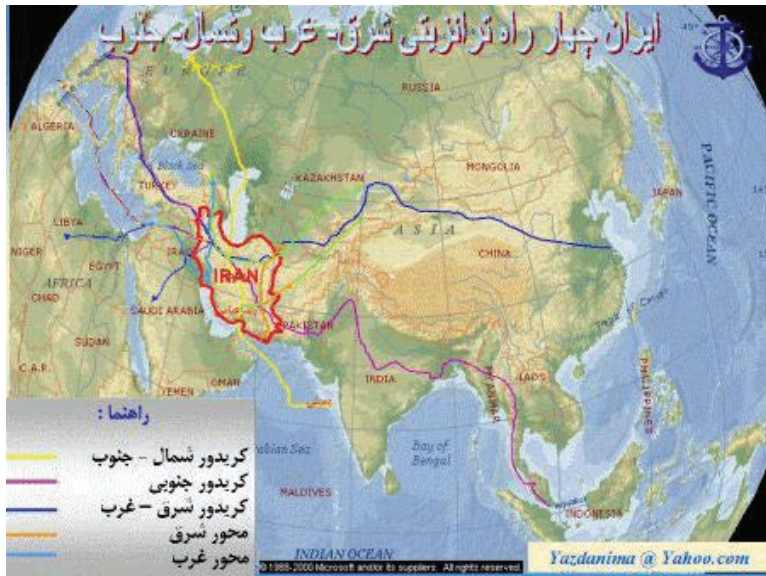
ژئوپلیتیک بندر چابهار، موقعیت مناسبی برای تقویت پیوندهای اقتصادی منطقه است. در سطح بین‌المللی، این بندر از یکسو، در مسیر دو کریدور از سه کریدور ترانزیتی بزرگ جهان قرار دارد. کریدور شرقی- غربی از «دروازه ابریشم» در چین آغاز و به حوزه‌های قفقاز، آسیای غربی و دریای مدیترانه منتقل می‌شود، شاخه‌ی جنوبی این کریدور از طریق بندر چابهار به جنوب آسیا و خلیج فارس می‌رسد. در کریدور شمال- جنوب، که از شمال اروپا شروع و با گذر از ایران، تا اقیانوس هند (بندر بمبئی) و کشورهای جنوب و جنوب شرق آسیا امتداد می‌یابد، این بندر یکی از مهم‌ترین محورها است (دهدست، ۱۳۸۹: ۶۲-۶۳). مجاورت چابهار با خلیج فارس، پاکستان و افغانستان، اهمیت ویژه‌ای به آن در این دو کریدور بخشیده است. بندر چابهار با پاکستان (از مرز گواتر) تقریباً ۱۲۰ کیلومتر مرز مشترک ساحلی دارد و پیوند زمینی آن با پاکستان از مسیرهای چابهار-زاهدان-میرجاوه و با افغانستان از مسیرهای چابهار-زاهدان-زابل صورت می‌گیرد. این بندر با پایتخت عمان (مسقط)، تقریباً ۲۴۱ کیلومتر فاصله دارد. بدین صورت، بندر چابهار، نزدیک‌ترین و بهینه‌ترین مسیر انتقال انرژی و کالا از خلیج فارس، دریای



عمان، چین و اقیانوس هند به افغانستان، کشورهای مستقل مشترک‌المنافع (حوزه‌ی CIS) و اروپای شرقی از طریق کریدور شمال-جنوب و غرب-شرق است (صاحب‌داد زهی و توسلی رکن آبادی، ۱۳۹۶: ۲۰۰).

علاوه بر این، ژئوپلیتیک چابهار می‌تواند دو قلمرو ژئواستراتژیکی و ژئواکونومیکی سازمان همکاری سارک (آسیای جنوبی) را به سازمان همکاری شانگهای و آسیای مرکزی، اکو و دریاری خزر متصل می‌کند (ویسی، ۱۳۹۶: ۱۱۸).

در سطح ملی، بندر چابهار در طرح توسعه‌ی محور شرق، «محور ترانزیتی شرق» نامیده شده است. این محور به طول ۱۸۴۰ کیلومتر مربع، از بندر چابهار آغاز و به استان خراسان رضوی خاتمه و نیز به درگاه‌های صادرات و واردات ایران-افغانستان متصل می‌شود. این بندر، از یک سو به بازارچه‌های مرزی میلک در زابل، ماهی رود در خراسان جنوبی و دوغارون در خراسان رضوی می‌پیوندد و از سوی دیگر، به لطف آباد و باجگیران در خراسان شمالی (حسینیور پویان و همکاران، ۱۳۸۹: ۱۵۷)؛ مرزهای شرقی شامل دوغارون، سرخس، باجگیران و لطف آباد در مسیر ایرانی کریدور جهانی شرق-غرب قرار دارد. یکی از اهداف محور شرق، افزایش سهم چابهار در بازرگانی و ترانزیت کالاهای داخلی و خارجی است. محور شرق با نقش آفرینی ژئوپلیتیکی بندر چابهار، می‌تواند تعاملات اقتصادی استان‌های شرقی ایران با افغانستان را تعمیق بخشد (طاوسی و همکاران، ۱۳۹۱: ۸۳-۸۲).



شکل شماره ۲: جایگاه ژئوپلیتیک بندر چابهار در کریدورهای بزرگ جهانی و محور ترانزیتی شرق



۳-۱-۲ امنیت و ثبات داخلی

بندر چابهار در جغرافیای امن و باثبات ایران واقع شده است. مرزهای چابهار همچون سایر مرزهای شرقی و جنوب شرقی کشور از امنیت مناسبی برخوردار است. درحالی‌که مرزها و بنادر دریایی و خشکی مشترک پاکستان، هند و افغانستان با مشکل ناامنی دست و پنجه نرم می‌کنند. ثبات و امنیت داخلی بندر چابهار، محرک قوی برای جذب سرمایه‌گذاری تجار و بازرگانان افغانستان شده است. اینان با توجه به بحران ناامنی در کشورشان و مرزهای پرتلفات افغانستان و پاکستان، امنیت صادرات و واردات کالا را بسیار ضروری می‌دانند؛ به گونه‌ای که وجود طالبان و ناامنی برای کانتینرهای افغان در مسیر کراچی و گوادر به افغانستان، باعث شد تا تجار و بازرگانان این کشور به جایگزینی راه دیگری بیاورند. در واقع، مسیر ترانزیتی که انتظار می‌رود بندر گوادر از طریق بلوچستان پاکستان در مرز چمن وارد خاک افغانستان شود، و سپس به کشورهای آسیای مرکزی راه یابد، مجبور است که از دو منطقه‌ی ناامن بلوچستان پاکستان و جنوب افغانستان عبور کند. بزرگراه قندهار-کابل و قندهار-زابل - فراه، امن‌تر از بلوچستان پاکستان تصور نمی‌شوند. این در حالی است که مسیر بندر چابهار، امن‌ترین، کوتاه‌ترین و با صرفه‌ترین مسیر حمل‌ونقل و ترانزیت کالا به افغانستان و آسیای مرکزی است که صادرات و واردات این منطقه را با محوریت شرق ایران تسهیل می‌کند.

۳-۱-۳ اشتراکات اجتماعی

اکثریت مردم شهرستان چابهار، اهل سنت و حنفی‌مذهب هستند که علاوه بر زبان محلی بلوچی، در محافل رسمی و اداری، به زبان پارسی نیز تکلم می‌کنند. این امر، درخصوص اکثریت قسمت جنوب سیستان و بلوچستان صدق می‌کند. دین اسلام و زبان پارسی در اشاعه و گستره‌ی تمدن ایرانی نقش بسزایی دارند، کشور افغانستان، جزء لاینفک این تمدن فرامرزی است. دین مردمان این کشور، اسلام (حنفی‌مذهب) و زبان رسمی‌شان، دری پارسی و پشتون است. پیوند مشترک فرهنگی، تعاملات اجتماعی مسئولین و تجار افغان با مردم شرق و جنوب شرق ایران را تسهیل کرده است. جدای از این، حتی اشتراک در پوشش ظاهری مردم چابهار با ملت افغانستان، در ایجاد حس همدلی و نزدیکی آنان نقش بسزایی ایفا می‌کند.

۳-۱-۴ حضور گسترده اتباع افغان در سیستان و بلوچستان

حضور گسترده‌ی اتباع افغانستان در سیستان و بلوچستان، باعث افزایش نفوذ اجتماعی-اقتصادی آنان در این استان شده است؛ به گونه‌ای که یکی از علل گرایش دولت مرکزی افغانستان به بندر چابهار، مطالبات مهاجرین افغان ساکن در سیستان و بلوچستان جهت بهره‌برداری از



امکانات موجود این بندر برای تسهیل مراودات خارجی بود. تجار افغان ساکن در چابهار، انتظارات فراوانی از دولت ایران دارند که خود بیانگر آینده‌ی درخشان بندر چابهار در معادلات منطقه‌ای کابل-تهران است.^{۱۸} پرواز مستقیم چابهار-کابل، تسهیل صدور مجوزهای سرمایه‌گذاری برای تجار افغان در چابهار، تردد کامیون‌های پلاک افغانستان در مسیر چابهار-میلک، تحصیل فرزندان سرمایه‌گذاران افغان در ایران، افزایش مدت اقامت آنها در ایران از یک سال به پنج سال و هماهنگی برای تردد تجار افغان به داخل کشور بدون نیاز به صدور مجوز خروج و مراجعت، از جمله مهمترین خواسته‌ها و انتظارات این طبقه است (cfzo.ir/ns/163). پافشاری اینان به عنوان بخش خصوصی، تضمینی برای تداوم توجه حکومت‌های مرکزی کابل و تهران به بندر چابهار است.

۳-۱-۵ پروژه‌های توسعه‌ای بندر چابهار

برای ارائه‌ی تصویر روشن‌تر از جایگاه راهبردی بندر چابهار، ضرورت دارد تا پروژه‌های در دست اقدام، احداثی و تکمیلی مدنظر قرار گیرد. به‌ویژه اینکه، این پروژه‌ها در ارتباط با طرح‌های دیگری که هر کدام از کشورهای منطقه در نظر دارند، حائز اهمیت است. در این بین، می‌توان به افتتاح نخستین فاز طرح توسعه بندر چابهار (شهید بهشتی)، به عنوان بزرگترین پروژه‌ی توسعه‌ای ایران، در دهه‌ی پایانی ماه نوامبر ۲۰۱۷ م. اشاره کرد. مراسم افتتاح این طرح، با حضور رئیس‌جمهور ایران و نمایندگان ۱۷ کشور به‌ویژه افغانستان، چین و هند صورت گرفت. مزایای طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار، علاوه بر اینکه می‌تواند مکمل سایر طرح‌های توسعه‌ی منطقه‌ای ایران و کشورهای همسایه باشد، عبارت‌اند از: افزایش ظرفیت بندر شهید بهشتی از ۲/۵ به ۸/۵ میلیون تن، احداث دو پست اسکله کانتینری و سه پست کالای عمومی به طول ۱۷۰۰ متر، ساخت ۱۴۷۰ متر موج‌شکن، احداث ۶۴۰ متر ترمینال کانتینری، لایروبی به میزان ۱۵/۸ میلیون متر مکعب، احیاء اراضی به میزان ۲۰۳ هکتار، رشد بارگیری و تخلیه‌ی کالاهای نفتی و غیرنفتی، تبدیل چابهار به قطب ترانزیتی منطقه، ایجاد ارزش افزوده، اشتغال‌زایی در جنوب شرق، و رعایت شاخص‌های زیست‌محیطی (cha-/tarhvatosehl/fa/ir.pmo.chabaharport). پس از توسعه‌ی فاز اول، فاز دوم توسعه بندر چابهار آغاز خواهد شد که طبق آن، ۳۸ هکتار از اراضی به‌سازی می‌شود و یک ترمینال کانتینری با ۹۰۰ متر اسکله به بندر اضافه خواهد شد. در فازهای سوم، چهارم و پنجم، احداث ترمینال کانتینری با اسکله‌های ۱۲۰۰ متری و ۱۷۰۰ متری برنامه‌ریزی شده است. همچنین تا سال ۲۰۱۷ م. پروژه‌های متعدد توسعه‌ای در بندر چابهار احداث و تکمیل شده‌اند.

۱۸. براساس آمار رسمی در حال حاضر ۱۳۰ شرکت افغان در بندر چابهار ثبت شده است.



جدول شماره ۳: وضعیت پروژه‌های احداثی و تکمیلی بندر چابهار تا سال ۲۰۱۷م.

| عنوان پروژه | پیشرفت فیزیکی برنامه‌ای | پیشرفت فیزیکی واقعی | پیشرفت ریالی برنامه‌ای | پیشرفت ریالی واقعی |
|--|-------------------------|---------------------|------------------------|--------------------|
| احداث ساختمان‌های عملیاتی بندر شهید بهشتی چابهار | %۱۰۰ | %۹۴ | %۱۰۰ | %۸۳ |
| احداث مرکز نگهداری مواد مقابله با آلودگی نفتی و تجهیز مرکز موجود | %۱۰۰ | %۸۰ | %۱۰۰ | %۶۷ |
| احداث ساختمان پاس کشتی‌ها در بندر شهید کلاتری | %۱۰۰ | %۸۵ | %۱۰۰ | %۶۷ |
| تکمیل روسازی بارانداز کانتینری بندر شهید کلاتری | - | %۱۰۰ | - | %۱۰۰ |
| تکمیل و اتمام اجرای آسفالت جاده دسترسی اسکله یکصد هزار تنی بندر شهید بهشتی | - | %۹۹،۵ | - | %۹۹،۵ |

(chabaharport.pmo.ir/fa/darbarezbandar/project/omrani).

۲-۳ نقاط ضعف داخلی (W)

۳-۲-۱ خطوط مواصلاتی ضعیف چابهار

بندر چابهار، پتانسیل بسیاری برای صدور کالا و انتقال مسافر به شبه‌قاره‌ی هند، آسیای جنوبی، افغانستان و پاکستان دارد، اما هنوز از امکانات لازم ارتباطی (زمینی و هوایی) بی‌بهره است. این بندر تاکنون به شبکه‌ی سراسری ریلی کشور نیپیوسته است. نزدیکترین فرودگاه که در فاصله‌ی ۴۵ کیلومتری بندر چابهار قرار دارد، تنها دارای پروازهای داخلی به مقصد ایرانشهر، زاهدان، مشهد، بندرعباس و تهران است. در حال حاضر، این بندر با سه محور اصلی به شبکه‌ی جاده‌های سراسری کشور می‌پیوندد: محور جاسک-بندرعباس، چابهار-ایرانشهر-کرمان و چابهار-ایرانشهر-زاهدان (حسین پور پویان و همکاران، ۱۳۸۹: ۱۶۱-۱۶۰). بدون ارتباط ریلی، بندر چابهار نمی‌تواند به یک «بندر مادر» تبدیل شود. رونق محور شرق و نقش آفرینی منطقه‌ای



بندر چابهار در روابط اقتصادی ایران و افغانستان، منوط به اتصال ریلی آن به شبکه‌ی سراسری خط آهن شناخته شده است (ستاری فر و همکاران، ۱۳۸۸: ۱۵۷).

۳-۲-۲ شاخص‌های ضعیف توسعه پایدار

از آغاز تأسیس بنادر ایران تاکنون، با وجود هزینه‌های هنگفت، هنوز یک مدل توسعه‌ای و سازمان‌یافته‌ای برای آنان مطابق با استانداردهای بین‌المللی وجود ندارد. آمار فعالیت‌های اقتصادی بنادر از قبیل تولید صادراتی، ایجاد ارزش افزوده در تجارت و ترانزیت کالا، افزایش نرخ بهره‌وری درآمد ناشی از ارائه خدمات و تسهیلات، نرخ رشد صادرات، و صادرات مجدد، همگی حاکی از ضعیف بودن شاخص‌های توسعه‌ای در بندر چابهار است؛ این امر، تأثیرات منفی بر جذب سرمایه‌گذاری در این بندر داشته است (پیری سارمانلو، ۱۳۹۶: ۹۵). به اعتقاد برخی، **توسعه نیافتگی بنادر و تاخیر بهره‌برداری از پروژه‌های مهم سواحلی ایران، زنگ خطر کاهش تمایل هند و افغانستان به چابهار را به صدا درآورده است (عدم توسعه بندر چابهار ۲/n24.af).**

رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل منطقه آزاد چابهار (عبدالرحیم کردی)، معتقد است «چابهار زمانی مرکز ترانزیتی تمامی کالاهای افغانستان می‌شود که زیرساخت‌های بندری و پسکرانه‌ای آن توسعه یابد». وی، دلیل عدم استفاده همه‌جانبه افغانستان از چابهار و افزایش هزینه‌های حمل و نقل کالا از این طریق را در عامل شاخص‌های ضعیف توسعه‌ی پایدار می‌داند. به عنوان مثال، هزینه‌ی ترانزیت کالا با کامیون از بندرعباس به افغانستان پنج میلیون تومان و از چابهار به این کشور هفت میلیون تومان است (عظیمی، ۱۳۹۶: ۱۴۶). مسئولین اتاق تجارت و صنایع افغانستان نیز، بزرگترین مشکل در بندر چابهار را، برخلاف بندر کراچی، نبود ظرفیت‌های بزرگ دریایی بارگیری و تخلیه کشتی‌های بزرگ دانسته‌اند. به همین دلیل، بخش بزرگی از کالاهای افغانستان از این مسیر صادر نمی‌شود و اینان انتظار رفع این مشکل را از سوی ایران دارند (5 tolonews.com).

۳-۲-۳ ضعف تبلیغاتی

یکی از فنون افزایش رقابت بین بنادر با توجه به ماهیت جهانی شان، افزایش فعالیت‌های بازاریابی آنان از طریق تبلیغات است. افزایش شناخت، بهبود چهره‌ی بندر و ارتباط‌دهی تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان، سه هدف عمده‌ی این تبلیغات است (زارع و همکاران، ۱۳۹۴: ۴۹-۴۸). به عقیده‌ی مسئولین بنادر و دریانوردی ایران، علیرغم ظرفیت‌های بندر چابهار، هنوز این بندر برای صاحبان کالا و تجار منطقه شناخته شده نیست. از نظر اینان، مزیت‌های ناشناخته بندر



چابهار ناشی از خلاء رسانه‌ای است (ماهنامه بندر و دریا، ۱۳۹۰: ۹۸)؛ سهم اندک چابهار در حجم ترانزیت کالا در سال‌های اخیر، بیانگر عدم توجه به ظرفیت‌ها و امکانات آن است (ستاری‌فر و همکاران، ۱۳۸۸: ۱۶۱). پوشش ضعف مذکور، مورد توجه مسئولین ایرانی و افغانی قرار گرفته است. از نظر بهروز آقایی، مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، «موضوع "بازاریابی" در بندر چابهار از مهم‌ترین اولویت‌های سرمایه‌گذاری است». به باور وی، «کلید توسعه و تنها راه نجات بندر چابهار، بحث بازاریابی است» (ماهنامه بندر و دریا، ۱۳۹۵: ۲۷). وزیر اقتصاد افغانستان نیز در خصوص خلاء رسانه‌ای معتقد است «عدم آگاهی تجار افغانی از ظرفیت‌های بندری چابهار، باعث غفلت (آنان) از بهره‌برداری مناسب (این بندر) شده است» (chabaharport.pmo.ir/fa/news/35685/).

۳-۲-۴ مدیریت نیمه‌سنتی سواحل چابهار

یکی از مشکلات مناطق آزاد ساحلی چون بندر چابهار، فقدان سازمان‌های اجرایی مناسب و هماهنگ و عدم برخورداری از مدیریت صحیح و چندجانبه است (شاکری و سلیمی، ۱۳۸۵: ۱۲۵)؛ در حالی که مدیریت نواحی ساحلی، سیستمی چندوجهی است که سعی دارد بین بخش‌های مختلف اقتصادی، سیاسی، امنیتی و اجتماعی هماهنگی ایجاد کند (مدیریت جامع یا تلفیقی) و برنامه‌ها، اهداف، وظایف و منافع آنان را در راستای تحقق مقاصد اصلی سیستم، سازماندهی کند (ابراهیم‌زاده و کریمی، ۱۳۸۸: ۶۳-۶۲). تحت تأثیر فقدان مدیریت یکپارچه‌ی ساحلی (نگاه میان‌بخشی) در چابهار، از یکسو؛ هیچ‌یک از نهادهای دولتی و خصوصی حاضر به انجام طرح‌های توسعه‌ای به شیوهی هماهنگ با یکدیگر نیستند و از سوی دیگر؛ در این ناحیه، برخی طرح‌ها یا بازدهی کافی نداشته و عقیم می‌مانند و یا اینکه به قیمت صدمه‌های جبران‌ناپذیر به سایر بخش‌های اقتصادی به پایان می‌رسند. لذا هنوز، یک نظام مدیریت سنتی (نگاه بخشی) در منطقه ساحلی چابهار حاکم است (ابراهیم‌زاده و کریمی، ۱۳۸۸: ۶۴) که خود، میزان تناقض و سلب اعتماد سرمایه‌گذاران در این ناحیه را تشدید کرده است (ستاری‌فر و همکاران، ۱۳۸۸: ۱۶۲).

۳-۳ فرصت‌های خارجی (O)

۳-۳-۱ توافق برجام

پس از توافق برجام، بنادر کشور برای دولت‌های خارجی جهت سرمایه‌گذاری، اهمیت مضاعف یافت (ماهنامه بندر و دریا، ۱۳۹۶/مرداد: ۸۰)؛ چرا که تحریم‌های بین‌المللی کشتیرانی علیه ایران، مهم‌ترین تهدید پایانه‌ی کانتینری چابهار برای این کشورها محسوب می‌شد (زارع و همکاران، ۱۳۹۴: ۲۵).



با رفع برخی تحریم‌های دریایی و کشتیرانی، کشورهای چین هند به شدت مصمم شدند تا حوزه فعالیت‌های اقتصادی خود در زمینه ساخت بندر، جاده و راه‌آهن در ایران را گسترش دهند (احمدی و احمدی، ۱۳۹۶: ۲۵۷). در سال ۲۰۱۵ م. تفاهمنامه سرمایه‌گذاری هند در بندر چابهار با دولت ایران منعقد شد. با اجرای این توافقنامه، ظرفیت بندر چابهار در مرحله نخست برنامه‌ریزی، از ۲٫۵ میلیون تن به ۸٫۵ میلیون تن افزایش و همزمان با اجرای این مرحله و با لایروبی اسکله کنونی شهید بهشتی، امکان پهلوگیری کشتی‌های با ظرفیت بیش از ۸۰ هزار تن در این بندر فراهم می‌شود (ویسی، ۱۳۹۶: ۱۱۵-۱۱۶). در حال حاضر، معافیت مالیاتی ۲۰ ساله، کاهش تعرفه‌های گمرکی و تضمین ۱۰۰ درصدی بازگشت سرمایه و سود ناشی از آن، از جمله محدودیت‌زایی‌های ورود سرمایه‌گذاران خارجی به چابهار جهت توسعه و اتصال آن به شبکه ریلی محسوب می‌شوند (عبدی و رجب‌نژاد، ۱۳۹۶: ۱۹۴).

هند با توجه به مشکلات متعدد سیاسی با پاکستان، تمایلی برای استفاده از مسیر ترانزیتی بندر کراچی به کشورهای آسیای میانه و افغانستان نداشته و بنابه رقابت‌های اقتصادی با چین، در صدد نفوذ در بازارهای کشورهای محصور در خشکی است. هزینه ارزان ترانزیت کالا از مسیر چابهار، فرصت و ویژه‌های برای هندی‌ها جهت دسترسی به بازار افغانستان است. مقامات هند با تأسیس یک شرکت بین‌المللی دریایی (گلوبال پورترس) در چابهار جهت هماهنگ‌سازی فعالیت‌های بندری و اختصاص خط اعتباری ۱۵۰ میلیون دلاری توسعه چابهار، امیدوارند از این پس، نیازهای بازار افغانستان و آسیای میانه را از مسیر چابهار تأمین کنند (عظیمی، ۱۳۹۶: ۱۴۶). به عنوان نمونه، نخستین محموله‌ی گندم کمکی هند به افغانستان از طریق بندر چابهار در تاریخ ۱۱ نوامبر ۲۰۱۷ م. (۱۳۹۶/۸/۲۰ ش.) وارد این کشور شد. اندکی پس از آن، محموله‌ی سوم گندم هند وارد بندر شهید بهشتی چابهار گردید (۹۶/۹/۴). این محموله‌ها، بخشی از ۱۱۰ هزار تن گندم وعده‌شده‌ی هند به افغانستان هستند (<http://chabaharport.pmo.ir/fa/news/40404/>)؛ انتقال محموله‌های گندم، ضمن رفع موانع جغرافیایی، بر گسترش روابط تجاری و منطقه‌ای هند، افغانستان و ایران می‌افزاید.

روابط سیاسی و اقتصادی هند با ایران طی چند سال اخیر به دلیل رقابت با چین و پاکستان و نیز عدم حساسیت امریکا، عمیق‌تر شده است. دو کشور اهداف و منافع مشترک امنیتی در افغانستان دارند. تهران و دهلی‌نو، از یک سو؛ از پیامدهای جنگ و بی‌ثباتی افغانستان هراس دارند و از سوی دیگر؛ نگران نفوذ پاکستان و تسلط کامل طالبان در افغانستان هستند (John, 2013: 1). همچنین باید افزود، رقابت آنان در بازار اقتصادی افغانستان، تاکنون بازی با حاصل جمع صفر نبوده است.



شکل شماره ۴: اهمیت منطقه‌ای بندر چابهار در ترانزیت هند به افغانستان، ایران، آسیای مرکزی و شرق اروپا

۳-۳-۳ بازار مصرفی روبه‌رشد افغانستان

افغانستان اکنون بیش از ۹۰ درصد نیازهای داخلی‌اش را وارد می‌کند. بازار مصرفی روبه‌رشد ۳۲ میلیون نفری این کشور و نسبت بالای واردات آن، از ضروریات و فرصت‌های گسترش روابط اقتصادی ایران و افغانستان است (مؤسسه تحقیقاتی تدبیر اقتصاد، ۱۳۹۳: ۴۳)؛ در این راستا، بندر چابهار نقش بسزایی در انتقال سوخت به افغانستان دارد.

۳-۳-۴ سیاست خارجی بی‌طرفانه‌ی افغانستان

افغانستان از آغاز تأسیس خود تا کنون، با هدف مصون ماندن از رقابتهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، غالباً سیاست خارجی بی‌طرفانه را اتخاذ کرده است. طبق ماده‌ی ۸ قانون اساسی این کشور (۲۰۰۳ م.)، یکی از اصول حاکم بر سیاست این کشور، «عدم مداخله، حسن همجواری و روابط حسنه‌ی متقابل» است. بی‌طرفی باعث شده تا افغانستان از بسیاری از مناقشات و مجادلات برون‌مرزی کشورها مصون بماند. امروزه افغانستان روابط حسنه‌ای با کشورهای عرب حوزة خلیج فارس دارد. این کشورها نیز افغانستان را مثابه‌ی کشوری دوست و متحد خود می‌دانند. انجام مذاکرات صلح با طالبان در قطر و کمک‌های اقتصادی اعراب به افغانستان ناشی از اعتمادسازی متقابل آنان است. امارات یکی از صادرکنندگان اصلی کالا (خودرو) به افغانستان است. در عرصه‌ی اقتصاد و روابط سیاسی منطقه‌ای، سیاست خارجی بی‌طرفانه‌ی افغانستان، تضمینی برای ثبات و تداوم صادرات و واردات این کشور به و از کشورهای خلیج فارس از مسیر بندر چابهار است.



۳-۴ تهدیدات خارجی (T)

۳-۴-۱ تحریم‌های بین‌المللی

برخی از شرکت‌های بزرگ غربی به دلیل نگرانی از بازگشت تحریم‌های آمریکا علیه ایران و همچنین تداوم محدودیت‌های بانکی، از فراهم ساختن تجهیزات مورد نظر هند برای توسعه بندر چابهار، خودداری کرده‌اند. بانک‌های اینان به دلیل باقی ماندن برخی از تحریم‌های مالی آمریکا، آماده‌ی انجام فرایند انتقال پول این معاملات نیستند. بازگشت یا اعمال تحریم‌های جدید بین‌المللی ضربه بزرگی به برنامه‌ها و اهداف استراتژیک و اقتصادی هند وارد می‌کند و از طرف دیگر؛ طرح‌های ملی توسعه بندر چابهار و جنوب شرق، و تبدیل آن به یک قطب ترانزیتی منطقه را با دشواری‌هایی روبرو می‌کند. باید افزود هرچند تحریم‌های هسته‌ای ایران با اجرای برجام برداشته شد، اما برخی از تحریم‌های غیرهسته‌ای آمریکا علیه ایران نظیر ممنوعیت معامله با دلار باقی مانده است (ir.voanews.com/a/iran-sanction-india/3895144.html). مهمتر آنکه، مخالفت و کارشکنی کشورهایی چون اسرائیل، عربستان و آمریکا جهت نافرجامی توافق برجام، سبب شده سیاست خارجی هند تا حدودی سیاست‌های محتاطانه و ریسک‌ناپذیری را در سرمایه‌گذاری بنادر ایران در پیش بگیرد: (Pal Singh Sidhu, 2016 32).

۳-۴-۲ واگرایی ایران و اعراب

یکی از اهداف افغانستان از دسترسی به آب‌های آزاد از گذرگاه ایران، برقراری ارتباط اقتصادی با کشورهای عرب خلیج فارس است، اما ارتباطات تجاری ایران با کشورهای حاشیه خلیج فارس در سال‌های اخیر مناسب نبوده است (ماهنامه بندر و دریا، ۱۳۹۶/خرداد: ۳۵). در کنار استمرار تنازعات امنیتی و ساختاری، تحولات اخیر در خاورمیانه نیز حاکی از تشدید میزان واگرایی ایران با کشورهای عربی است. منازعه و خودمحموری ایدئولوژیکی نخبگان این دولت‌ها منجر به ایجاد منازعه در هویت شبه‌اسلامی آنان شده است. بحران‌های قطر، یمن، لبنان، فلسطین و اسرائیل، مسئله‌ی رفراندوم اقلیم کردستان و حمایت عربستان از آن، اعلام استراتژی جدید حکومت ترامپ مبنی بر مبارزه با تروریسم و تلاش برای نشان دادن ایران به عنوان حامی اصلی تروریسم، نزدیکی هرچه بیشتر آمریکا به اعراب به ویژه عربستان در سال ۲۰۱۷م. و غیره، بر شدت واگرایی اینان افزوده است. تداوم بحران واگرایی، در بلندمدت تردد و ترانزیت کالا از کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس به افغانستان و آسیای مرکزی و بالعکس را از مسیر ترانزیتی جنوب شرق ایران با موانع جدی مواجه خواهد ساخت.



۳-۴-۳ زیرساخت‌های مواصلاتی نامناسب افغانستان

هدف مشترک فعلی ایران و افغانستان، ارتقاء مناسبات منطقه‌ای اقتصادی آنان است. چنین آزمندی، حداقل نیازمند زیرساخت‌ها و در اینجا یعنی خطوط و جاده‌های مواصلاتی استاندارد و متناسب با ترانزیت حجیم منطقه‌ای است. جدای از ایران، افغانستان نیز تاکنون نتوانسته چنین نیازهای مقدماتی را فراهم سازد. درحقیقت، جاده‌های سراسری این کشور، ظرفیت تردد کامیون‌های سنگین را نداشته و یا در میان‌مدت، این جاده‌ها به شدت نیاز به تعمیر و بازسازی خواهند داشت. این معضل، هزینه‌ی استهلاک، تردد و وسایل نقلیه و حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از مسیرهای چابهار-افغانستان را به شدت افزایش می‌دهد.

۳-۴-۴ بندر گوادر و رقابت‌های بین‌المللی

بندر چابهار همچون یک سیستم در سطوح محلی، ملی و منطقه‌ای، در صورت اشاره و مقایسه با بندر گوادر پاکستان (مورد حمایت و سرمایه‌گذاری شدید چین)، قابل فهم و حائز اهمیت است. در یک بررسی واقع‌بینانه و سیستمی، می‌توان گفت که این دو بندر در دو موقعیت متفاوت قرار گرفته‌اند که می‌توانند به صورت رقیب یا مکمل یکدیگر در نظر گرفته شوند. منافع ملی ایران در نگاهی مکملی و نه رقابتی تصور می‌شود؛ زیرا بندر چابهار و گوادر به نحو آشکاری در مرکزیت رقابت‌های منطقه‌ای و بین‌المللی قرار گرفته‌اند. در این میان، کریدورهای اقتصادی-تجاری و حمل‌ونقل‌های ترانزیتی جهانی، بر دامنه‌ی رقابت‌های منطقه‌ای بین هند و پاکستان، و هند و چین از یک طرف، و رقابت‌های بین‌المللی چین و آمریکا، و چین و روسیه از طرف دیگر افزوده است و به تدریج ابعاد آن از اقتصادی و تجاری به نظامی-امنیتی ارتقا می‌یابد. در چنین نگاه رقابت‌آمیزی، اگر به آینده بندر سواحل مکران توجه شود می‌توان تصور کرد که بندر چابهار و بندر گوادر با آینده‌ای متفاوت‌تر از گذشته روبه‌رو شوند و تبدیل شدن آن‌ها به بنادر آزاد نه تنها توسعه آن‌ها را در پی خواهد داشت، بلکه توسعه شرق ایران و استان‌های سیستان و بلوچستان، هرمزگان، کرمان و خراسان جنوبی و توسعه در ایالت بلوچستان پاکستان و در امتداد پروژه «یک جاده-یک کمربند» تا ایالت سین کیانگ چین را تسهیل می‌کند. طرح بلندمدت توسعه در این ابعاد، نه تنها منطقه را دگرگون خواهد کرد، بلکه معادله قدرت هند را در موضع برتر از پاکستان، و چین را در موضع برتر از آمریکا قرار خواهد داد. این بدین معنا است که ایران در جایگاهی قرار خواهد گرفت که می‌تواند از موقعیت ژئوپلتیک، ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک خود به عنوان کشوری که می‌تواند جنوب آسیا را به آسیای مرکزی، شرق آسیا را به خاورمیانه، آفریقا و اروپا اتصال دهد بهره‌گیرد. منتهی واقعیت آن است که بهره‌گیری از این فرصت تاریخی مساعد نیازمند ملزوماتی است که اگر درست و به موقع درک نشود و در قبال آن‌ها برنامه‌ریزی صورت نگیرد، بندر چابهار در رقابت با بندر گوادر خواهد باخت.



۴. ارائه‌ی راهبردها

عملکرد سیستمی بندر چابهار در ارتقاء اقتصاد سیاسی ایران و افغانستان، منوط به کاربست استراتژی‌های مطلوب است. استراتژی؛ عبارت است از اجرای طرح‌هایی زنجیره‌وار از سیاست‌ها، روش‌ها و برنامه‌های کارآمد و نیز بسیج منابع در کنار در نظر داشت عوامل محیطی، جهت تحقق الگویی از اهداف و غایات حیاتی فعلی و آتی یک سیستم (Grant & Jordan، ۲۰۱۵: ۱۱). در این پژوهش، استراتژی‌های مورد نظر، در چهار سطح ملی، دو جانبه، منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای طبقه‌بندی شده‌اند که به شرح ذیل است:

۴-۱ راهبردهای سطح ملی

۴-۱-۱) توسعه زیرساخت‌های مواصلاتی (ST)

چابهار و افغانستان اگرچه به عنوان «مکمل ژئوپلیتیکی» یکدیگر، محسوب می‌شوند، اما غیراستاندارد بودن جاده‌ها و فقدان خطوط ریلی، چنین موقعیتی استراتژی را به شدت متأثر ساخته است. بهره‌گیری توانایی‌های بندر چابهار و کاهش اثرات تهدیدات ناشی از بحران‌ها و تهدیدات خارجی، مستلزم توسعه‌ی زیرساخت‌های مواصلاتی است. از این طریق، میزان وابستگی کشورهایی چون هند و چین به بندر چابهار جهت ترانزیت کالا به آسیای مرکزی و شرق اروپا از مسیر جنوب شرق ایران، دوچندان خواهد شد (کاهش هزینه‌های ترانزیتی). گرایش و سوق دادن بخش خصوصی به مناطق شرق و جنوب شرق، می‌تواند سهم بسزایی در سرمایه‌گذاری اینان جهت توسعه‌ی زیرساخت‌های مواصلاتی بندر چابهار و افغانستان داشته باشد. اما این مهم، مستلزم یکسری مقدمات اولیه است از جمله؛ تلاش برای تبلیغات و بازاریابی‌های گسترده، کیفی‌سازی و ارتقاء وضعیت امنیت جنوب شرق و افزایش تعاملات اجتماعی سایر نقاط کشور به این مناطق.

۴-۱-۲) خدمات ویژه برای بخش خصوصی افغانستان در چابهار (SO)

پیش‌بینی می‌شود که در آینده، میزان سهم حضور تجار و بازرگانان افغانستان در بندر چابهار به نسبت سایر کشورها، افزایش یابد. در این صورت، درصد مطالبات و امتیازخواهی اینان افزایش می‌یابد. اعم این انتظارات شامل کاهش تعرفه‌های گمرکی (اقتصادی) و تسهیل در صدور روادید و ویزا (سیاسی-امنیتی) است. خدمات ویژه، متعاقباً انگیزه‌ی سرمایه‌گذاری و تردد بخش خصوصی در بندر چابهار را فراهم می‌کند. از این طریق، می‌توان بین توانایی‌های داخلی چابهار و بهره‌گیری بخش خصوصی افغانستان از این توانایی‌ها جهت صادرات محصولاتشان به جنوب، یک پیوند ناگسستنی برقرار ساخت.



۴-۱-۳ سیاست‌گذاری‌های هدف‌دار ایران در نواحی ساحلی (WT)

کم‌کاری‌ها و سیاست‌های اقتصادی ضعیف تاریخی ایران در بنادر و مناطق آزاد، نقش بسزایی در عقب‌ماندگی این نواحی داشته است. امروزه در ایران، سیاست‌گذاری‌های زمان‌مند (کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت) در خصوص ارتقاء و پیشرفت نواحی ساحلی، کمتر وجود دارد. لذا دولت ج.ا.ایران اگر در صدد نقش‌آفرینی در اقتصاد و معادلات سیاسی منطقه است، می‌بایست ابزارها و سیاست‌های متناسب با این هدف را تهیه و عملیاتی نماید. این مهم، وابستگی هند و چین به سواحل ایران را دوچندان خواهد کرد. در این راستا، دولت مردان ایرانی باید به افزایش بودجه‌های توسعه‌ای (بنادر و مناطق آزاد)، و مرکززدایی سیاسی و صنعتی توجهی وافر داشته باشند. این نکته از آن جهت مهم است که رغبت چین، هند و افغانستان به سواحل جنوب و جنوب شرق، نه صرفاً به علت قدرت ایدئولوژیکی، نظامی و مذهبی ایران، بلکه بخاطر منفعت و موقعیت ویژه‌ی این سواحل جهت ترانزیت بین‌المللی کالا است.

۴-۲ راهبردهای سطح دوجانبه (مشترک)

۴-۲-۱ سرمایه‌گذاری مشترک ایران و افغانستان در چابهار (SO)

امروزه دولت مردان ایرانی و افغان، به کمک‌های مالی و سرمایه‌گذاری کشورهای چون هند و چین در بندر چابهار چشم دوخته‌اند. چنین انتظار و وابستگی، نامعقولانه و کوتاه‌نظرانه است؛ چرا که مانع از همت و سرمایه‌گذاری ایران و افغانستان در گسترش سرمایه‌گذاری‌های مشترک و حتی انفرادی آنان در این بندر شده است. هند، چین و حتی عمان اگرچه جزء نافعان مسیر مواصلاتی چابهار هستند، اما نباید فراموش کرد که ایران و افغانستان نخستین نافعان و برندگان این بندر هستند. سرمایه‌گذاری مشترک تهران-کابل که راهی برای بهره‌گیری از نقاط قوت داخلی بندر چابهار جهت بهره‌گیری از فرصت‌های خارجی است، نقش نخست در تقویت خطوط مواصلاتی و تجهیز کرانه‌های ساحلی این چابهار دارد. در غیر این صورت، به راحتی با حذف سهم سرمایه‌گذاری هند از چابهار، دیگر نمی‌توان از سرمایه‌گذاری در بندر چابهار صحبت به میان آورد.

۴-۲-۲ گسترش مناسبات اجتماعی (SO)

ارتباطات اجتماعی دوجانبه‌ی ملت ایران و افغانستان به شدت ضعیف است که خود به مقوله‌ی امنیت در افغانستان برمی‌گردد. به ندرت اتفاق افتاده است که ایرانیان، افغانستان حتی نقاط امن این کشور را به عنوان مقصد گردشگری خود انتخاب کرده باشند. تحکیم مناسبات و پیوندهای دو کشور از طریق افزایش سفرهای توریستی و مردم‌شناسی دوجانبه، تأثیر بسزایی



در هم‌افزایی و شناخت فرصت‌های اقتصادی یکدیگر خواهد داشت. نباید فراموش کرد که نفوذ اقتصادی غرب در شرق جهان، از طریق جهانگردان و سیاحان صورت گرفت.

۴-۳ راهبردهای سطح منطقه‌ای

۴-۳-۱ تنش‌زدایی منطقه‌ای (ST)

منطقه‌ای که ایران و افغانستان در آن واقع شده‌اند به شدت تنش‌آفرین و پارادوکس‌محور است. دولت‌های ایران و اعراب، از یکسو تأکید زیادی بر منطقه‌گرایی داشته و از سوی دیگر، مدل حاکم بر سیاست خارجی آنان، رهیافتی فرامنطقه‌ای دارد که کاملاً در تضاد با منطقه‌گرایی است. روابط تهران با بیشتر کشورهای عربی که حوزه‌ی عظیمی از منطقه‌ی مجاورتی ایران را تشکیل می‌دهند، به شدت تنش‌زا است. رویگردانی اعراب و ایرانیان از یکدیگر و توسل هر دو آنها به غرب به عنوان «نیروی سوم منجی»، بیانگر شکاف مذکور است. از سوی دیگر، اختلافات تاریخی هند، پاکستان و افغانستان منجر به تنش‌زایی عمیقی در جنوب آسیا شده است. با کاهش اختلافات مرزی و سیاسی این سه کشور، نقش‌آفرینی منطقه‌ای ایران در ناحیه‌ی باثبات جنوب آسیا قابل پیش‌بینی است. لذا نمی‌توان آرمان تحقق اقتصاد و سیاست منطقه‌ای داشت، در صورتی که رهیافت کشورهای فوق، در تضاد با آن باشد. از این‌رو، هم‌اندیشی و تنش‌زایی ایدئولوژیکی منطقه‌ای، متقدم بر اقتصاد منطقه‌ای است.

۴-۳-۲ افزایش سرمایه‌گذاری‌های مشترک منطقه‌ای (ST)

کشورهای آسیای مرکزی و جنوبی، با وجود اینکه اهمیت بندر چابهار را در پیوند به یکدیگر درک کرده‌اند، اما این کشورها تاکنون با محوریت ایران و افغانستان، سرمایه‌گذاری کلان منطقه‌ای جهت تسهیل ترانزیت شمال-جنوب صورت نداده‌اند. حتی سرمایه‌گذاری‌ها و پروژه‌های اینان بیش از آنکه روند منطقه‌گرایی را تقویت کند، بر تشدید واگرایی منطقه‌ای افزوده است. توقف خط لوله‌ی صلح با محوریت ایران و راه‌اندازی راه لاجورد با محوریت افغانستان (۲۰۱۷م)، علاوه بر نمود عینی دوگانگی در سرمایه‌گذاری‌های آنان، عاملی برای کاهش وابستگی منطقه‌ای تهران-کابل است. این نکته از آن جهت مهم است که ژئوپلیتیک مشترک ایران و افغانستان، نقش مهمی در پیوند اقتصاد مناطق منفرد آسیای مرکزی و جنوبی، خلیج فارس و شرق اروپا دارد. مشارکت اقتصادی کشورهای نافع اقتصاد منطقه‌ای پیامدهایی مهمی دارد از جمله؛ توسعه خطوط ریلی و زیرساخته‌ای مواصلاتی افغانستان و چابهار، محوریت‌زدایی، جذب سرمایه‌گذاری‌ها و گسترش همکاری‌ها. در خصوص گسترش همکاری‌ها باید گفت که ایران می‌تواند از تجارب دریایی هند و چین در بهبود مدیریت بنادر و سواحل، الگوبرداری



کند. حتی اگر روند واگرایی ایران و اعراب ادامه یابد، دولت ایران ناگزیر باید بر کشورهای جنوب، جنوب شرق و مرکز آسیا متمرکز شود.

۴-۴ راهبردهای سطح بین‌المللی ۴-۴-۱ اعتمادسازی بین‌المللی (WT)

مهمترین پیامد توافق برجام، اعتمادسازی جهانی برای ایران بود. این تحول جز از طریق تنش‌زایی ایران با اروپا و غرب حاصل نشد. متعاقباً، برجام نیز تکیه‌گاهی برای تداوم روند تنش‌زایی ایران شد. علیرغم این رویداد، هنوز فضای حاکم بر روابط ایران با کشورهای قدرتمند چون آمریکا، انگلستان و فرانسه، اعتمادساز نیست. برای ایران و افغانستان، اروپا و غرب تنها به یک کشور یعنی آمریکا خلاصه و ختم می‌شود. به عبارتی دیگر، کنش سیاسی سایر کشورهای قدرتمند در قبال ایران و افغانستان، به شدت متأثر از رویکرد دولت مردان ایالات متحده به این دو کشور قرار گرفته است. بنابراین، نمی‌توان نقش آمریکا را در اعتمادسازی و تنش‌زایی ایران نادیده انگاشت. کاهش تحریم‌های بین‌المللی بنادر، نخستین پیامد اعتمادسازی فرامنطقه‌ای برای ایران است.

۴-۴-۲ عملیاتی ساختن کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب (WO)

ایران و افغانستان، هر دو در مسیرهای ترانزیتی کریدورهای بزرگ فرامنطقه‌ای قرار دارند. احیاء ژئوپلیتیک منطقه پیوند ایران و افغانستان، با عملیاتی کردن کریدورهای جهانی شمال-جنوب و شرق-غرب، شتاب خواهد گرفت. گشایش محور ترانزیتی شرق ایران نیز نقش مهمی در این بین دارد. با وجود اینکه موافقتنامه‌ی حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب در سال ۲۰۰۰م. (شهریور ۱۳۷۹ ش.) بین ایران، هند و روسیه به امضاء رسید، اما تاکنون، این کشورها اقدام جدی جهت به سرانجام رساندن این توافقنامه صورت نداده‌اند. بنابراین، تقویت مناسبات منطقه‌ای ایران و افغانستان با محوریت بندر چابهار، مستلزم انجام رایزنی دولت مردان دو کشور با کشورهایی که در مبدأ، میانه و مقصد کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب قرار دارند، است.

۵. نتیجه‌گیری

بندر تاریخی چابهار، به عنوان مهمترین بندر تجاری خارج از خلیج فارس، از نظر سیاسی و استراتژیکی، نقطه‌ای کلیدی برای فضای حیاتی تجارت خارجی و ضمانتی برای تداوم و تعمیق فعالیت‌های اقتصادی ایران و افغانستان در سطوح منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای محسوب می‌شود. در حقیقت، امنیت خلیج فارس و تنگه‌ی هرمز، دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد، و افزایش قلمرو



آبی ایران در دریای عرب و اقیانوس هند، به سواحل دریایی چابهار جایگاه استراتژیکی در معادلات منطقه‌ای تهران-کابل بخشیده است. سایر ویژگی‌های کرانه‌ای این بندر، همچون ژرفای مناسب سواحل چابهار، نبود کشورهای رقیب در کرانه‌ها و بنادر، و آلودگی کم این سواحل، زمینه‌ی بهره‌گیری از این امکانات را برای رونق صادرات و واردات ایران و افغانستان فراهم ساخته است؛ چنین ویژگی‌های ساحلی، به طور حتم صنعت گردشگری این ناحیه را برای ورود دو کشور به «تجارت فرهنگی»، فراهم می‌سازد.

تلاش‌های اقتصادی خارجی دولت افغانستان، نقش بسزایی بر بهره‌گیری هرچه بیشتر این کشور از بندر چابهار دارد. حضور پررنگ افغانستان در اجلاس و سازمان‌های منطقه‌ای و نیز افزایش سفرهای مقامات بلندپایه به کشورهای همسایه به ویژه آسیای مرکزی، حاکی از تلاش دولتمردان در حوزه‌ی اقتصادی و احیاء دوباره‌ی تجارت این کشور است. اگرچه هنوز تأمین امنیت و مقابله با تروریسم، بر بیشتر اجلاس و نشست‌های بین‌المللی در خصوص افغانستان سایه افکنده است، اما مقامات افغان از طریق همین مجراها، گفت‌وگوهای بسیاری در خصوص بهبود مناسبات تجاری افغانستان با کشورهای منطقه و نیز تشویق برای جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی جهت ارتقاء اقتصاد منطقه‌ای صورت داده‌اند. به عنوان مثال، امروزه یکی از پروژه‌های دارای اولویت در چارچوب «کنفرانس همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای راجع به افغانستان» (ریکا)^{۱۹}، عملیاتی ساختن موافقتنامه‌ی بندر چابهار و تقویت دهلیز بین‌المللی ترانزیت چابهار است. اما ایران برخلاف کشورهای ترکیه، هند، چین و تاجیکستان، در همکاری‌های منطقه‌ای اقتصادی افغانستان پیشگام نبوده و تاکنون میزبان هیچ‌یک از نشست‌های منطقه‌ای در این زمینه نبوده است. به نظر می‌رسد که تبلیغات رسانه‌های غربی و عربی، جنگ نرم‌افزاری شدید و آسیب‌زایی بر فضای تعاملات اقتصادی ایران حاکم گردانیده است. گفتمان ایران‌هراسی و شیعه‌هراسی منجر به تدفیع چهره‌ی صلح‌جویانه و تشریح چهره‌ای مداخله‌گرایانه از ایران، و ایجاد برخی سوءگمان‌ها برای همسایگان تجاری متحد تهران همچون افغانستان شده است. نقش آفرینی منطقه‌ای و سیستماتیک بندر چابهار منوط به محدودیت‌زدایی داخلی و تهدیدزدایی خارجی است. با کاهش یا از بین بردن تهدیدات و محدودیت‌ها یا آثار آن‌ها، می‌توان شاهد دستاوردها و خروجی‌های چشمگیری برای سیستم بندر چابهار بود. ناکارآمدی و ضعف در هر یک از اجزاء و بخش‌های کارکردی این سیستم، باعث ایجاد اختلال در سایر اجزاء آن می‌شود. در واقع، پیوستگی متقابل عناصر سیستم، حاکی از رویکرد چندبعدی و هدفمند به آن است. با این تفاسیر، بندر چابهار در صورت نگاه سیستمی دولت‌مردان به آن، نقش بسزایی در ارتقاء مناسبات تجاری ایران و افغانستان خواهد داشت.

18. Regional Economic Cooperation Conference on Afghanistan (RECCA)



جدول شماره ۴: خروجی کاربست مدل سوات در تحلیل نقش بندر چابهار در اقتصاد سیاسی منطقه‌ای ایران و افغانستان

| | | |
|--|---|---|
| <p>ضعف‌ها (W)</p> <p>(۱) محرومیت س و ب</p> <p>(۲) مرکزگرایی سیاسی-اقتصادی ایران</p> <p>(۳) ضعف خطوط ریلی شرق ایران</p> <p>(۴) توسعه ناپایدار بنادر ایران</p> <p>(۵) ضعف تبلیغات رسانه‌ای در ایران</p> <p>(۶) پیرامون شکننده و ناامن چابهار</p> <p>(۷) مدیریت نیمه‌سنتی سواحل ایران</p> | <p>قوت‌ها (S)</p> <p>(۱) ژئوپلیتیک اقتصادمحور</p> <p>(۲) امنیت و ثبات داخلی مناسب</p> <p>(۳) توسعه‌ی پروژه‌های توسعه‌ای</p> <p>(۴) اشتراک هویتی با افغانستان</p> <p>(۵) حضور فراوان افغان‌ها در س و ب</p> | <p>عوامل داخلی</p> <p style="text-align: center;">/</p> <p>عوامل خارجی</p> |
| <p>استراتژی‌های WO</p> <p>(۱) عملیاتی ساختن کریدور شمال-جنوب</p> <p>(۲) عملیاتی ساختن کریدور شرق-غرب</p> | <p>استراتژی‌های SO</p> <p>(۱) ارائه خدمات ویژه برای بخش خصوصی افغانستان</p> <p>(۲) سرمایه‌گذاری مشترک ایران-افغانستان</p> <p>(۳) گسترش مناسبات اجتماعی ایران و افغانستان</p> | <p>فرصتها (O)</p> <p>(۱) توافق برجام</p> <p>(۲) ارتقاء مناسبات هند-ایران-افغانستان</p> <p>(۳) ژئوپلیتیک منطقه پیوند افغانستان</p> <p>(۴) افزایش توجه چین به چابهار</p> <p>(۵) سیاست خارجی بی‌طرفانه‌ی افغانستان</p> <p>(۶) بازار مصرفی روبه‌رشد افغانستان</p> <p>(۷) پروژه‌های توسعه‌ای بندر چابهار</p> |



| استراتژی‌های WT | استراتژی‌های ST | تهدیدها (T) |
|---|--|--|
| <p>۱) سیاست گذاری هدفدار ایران در نواحی ساحلی</p> <p>۲) امنیت زایی در افغانستان</p> <p>۳) اعتماد سازی و تنش زایی بین المللی</p> | <p>۱) توسعه زیرساخت‌های مواصلاتی</p> <p>۲) تنش زدایی منطقه‌ای ایران و اعراب</p> <p>۳) افزایش سرمایه گذاری‌های منطقه‌ای</p> | <p>۱) سیاست گذاری ضعیف داخلی ایران</p> <p>۲) زیرساخت‌های ضعیف افغانستان</p> <p>۳) واگرایی ایران و اعراب</p> <p>۴) تحریم‌های بین المللی</p> <p>۵) دشواری کسب و کار در ایران و افغانستان</p> <p>۶) بندر گوادر و رقابت‌های بین المللی</p> |

منابع

۱) منابع فارسی

ابراهیم‌زاده، عیسی و صادق کریمی (۱۳۸۸)، "مدیریت ساحلی و توسعه زیست محیطی ناحیه چابهار"، **مجله جغرافیا و برنامه ریزی محیطی**، سال ۲۰، شماره ۳۶ (زمستان)، صفحات: ۷۲-۵۷.

احمدی، سیدعباس و ابراهیم احمدی (۱۳۹۶)، "بررسی توانمندی‌های راهبردی منطقه آزاد چابهار در راستای وزن ژئوپلیتیکی و قدرت ملی ایران (از منظر داخلی، منطقه‌ای و بین المللی)"، **فصلنامه راهبرد**، سال ۲۶، شماره ۸۳ (تابستان)، صفحات: ۲۶۲-۲۳۵.

پیری سارمانلو، عادل (۱۳۹۶)، "توسعه مناطق آزاد تجاری در بستر نظام اقتصاد مقاومتی (مطالعه موردی: منطقه چابهار)"، **ماهنامه پژوهش ملل**، دوره ۲، شماره ۱۷ (اردیبهشت)، صفحات: ۱۰۳-۸۹.

حسین پور پویان، رضا و همکاران (۱۳۸۹)، "ظرفیت‌های مکانی توسعه منطقه‌ی آزاد چابهار؛ فرصت‌ها، تنگناها و راهکارها"، **مجله‌ی اطلاعات سیاسی-اقتصادی**، سال ۲۴، شماره‌های ۲۷۳ و ۲۷۴ (خرداد و تیر)، صفحات: ۱۶۵-۱۵۰.

دهدست، کریم (۱۳۸۹)، "بندر چابهار در بستر توسعه محور شرق"، **مجله‌ی راه ابریشم**، سال ۱۲، شماره ۱۱۲ (آبان)، صفحات: ۶۳-۶۲.

زارع، حیدر و همکاران (۱۳۹۴)، "تحلیل استراتژیک وضعیت پایانه کانتینری بندر چابهار با استفاده از ماتریس SWOT"، **فصلنامه علوم و فناوری دریا**، شماره ۷۷ (بهار)، صفحات: ۲۹-۲۱.

سازمان توسعه تجارت ایران (۱۳۹۶/الف)، **گزارش عملکرد تجارت خارجی ایران در چهارماهه سال ۱۳۹۶**.

_____ (۱۳۹۶/ب)، **روابط تجاری دو جانبه ج.ا.ایران با افغانستان**.



ستاریفر، محمد و همکاران (۱۳۸۸)، "تعامل ملی، منطقه‌ای و جهانی، راهبردی برای توسعه پایدار توسعه محور شرق"، **فصلنامه جغرافیا و توسعه**، دوره‌ی ۷، شماره ۱۴ (تابستان)، صفحات: ۱۷۲-۱۴۱.

شاکری، عباس و فریدون سلیمی (۱۳۸۵)، "عوامل مؤثر بر جذب سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد چابهار و اولویت‌بندی آنها با استفاده از تکنیک ریاضی AHP"، **پژوهشنامه اقتصادی**، شماره ۲۰ (بهار)، صفحات: ۹۵-۱۳۰.

صاحب‌داد زهی، خلیل‌اله و مجید توسلی رکن‌آبادی (۱۳۹۶)، "تأثیر جنوب شرق ایران به عنوان منطقه‌ی ویژه‌ی انتقال انرژی بر شکاف‌های حاصل از تفاوت سطح توسعه‌ی منطقه"، **نشریه مدیریت شهری**، سال ۱۶، شماره ۴۶ (بهار)، صفحات: ۲۱۶-۱۹۹.

طاوسی، تقی و همکاران (۱۳۹۱)، "قابلیت‌ها و تنگناهای توسعه محور شرق در شرایط امروز ایران و منطقه"، **مجله‌ی مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای**، سال ۳، شماره ۱۲ (بهار)، صفحات: ۱۰۰-۷۹.

عبدی، عطاء‌الله و ناصر رجب‌نژاد (۱۳۹۶)، "تبیین پیامدهای ژئوپلیتیکی سرمایه‌گذاری چین، در گوادر بر بندر چابهار"، **فصلنامه جغرافیا و توسعه**، سال ۱۵، شماره ۴۶ (بهار)، صفحات: ۲۰۶-۱۸۵.

عزتی، عزت‌اله و شمس‌الدین شکری (۱۳۹۱)، "بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال-جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای همجوار"، **فصلنامه جغرافیایی سرزمین**، سال ۹، شماره ۳۶ (زمستان)، صفحات: ۴۱-۱.

عسگری زمانی، حامد (۱۳۹۵)، "بندر چابهار و منطقه"، **فصلنامه روابط خارجی**، سال ۸، شماره ۱ (بهار)، صفحات: ۲۳-۱۷.

عظیمی، سیدامیرحسین (۱۳۹۶)، "خیز بلند هند و افغانستان برای توسعه بندر چابهار"، **ماهنامه پیام دریا**، سال ۲۵، شماره ۲۴۵ (تیر و مردادماه)، صفحه: ۱۴۶.

فردآر، دیوید (۱۳۹۳)، **مدیریت استراتژیک**، ترجمه علی پارسایان و محمد اعرابی، چاپ سیام، تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.

گلکار، کورش (۱۳۸۵)، "مناسب‌سازی تکنیک تحلیلی سوآت (SWOT) برای کاربرد در طراحی شهری"، **فصلنامه صفا**، سال ۱۵، شماره ۴۱ (پاییز و زمستان)، صفحات: ۲۱-۲.

ماهنامه بندر و دریا (۱۳۹۰)، سال ۲۶، شماره ۱۴۸.

_____ (۱۳۹۴)، سال ۳۰، شماره ۲۲۰ (خرداد).

_____ (۱۳۹۵)، سال ۳۱، شماره ۲۳۲ (تیر).

_____ (۱۳۹۶/خرداد)، سال ۳۲، شماره ۲۴۳.

_____ (۱۳۹۶/فروردین)، سال ۳۲، شماره ۲۴۱.

_____ (۱۳۹۶/مرداد)، سال ۳۲، شماره ۲۴۵.



مصلى نژاد، عباس (۱۳۹۳)، **اقتصاد سياسى بين الملل**، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
مؤسسه تحقيقاتى تدبير اقتصاد (۱۳۹۳)، **فرصت‌هاى راهبردى در روابط اقتصادى ايران و افغانستان**، تهران: انتشارات مؤسسه تحقيقاتى تدبير اقتصاد.
ويسى، هادى (۱۳۹۶)، "بررسى رقابت‌هاى ژئوپليتيكى و ژئواكونومى پاكستان و ايران در ايجاد كريدور شمالى-جنوبى اوراسيا: مزيت‌ها و تهديد‌ها"، **فصلنامه ژئوپليتيك**، سال ۱۳، شماره ۱ (بهار)، صفحات: ۱۰۱-۱۲۴.
هانگر جى، ديويده و توماس ال. ويلن (۱۳۸۴)، **مبانى مديريت استراتژيك**، ترجمه سيدمحمد اعرابى و داود ايزدى، چاپ دوم، تهران: دفتر پژوهش‌هاى فرهنگى.

۲) منابع لاتين

- Amirthan, Shawn (2017), "What are India, Iran, and Afghanistan's Benefits from the Chabahar Port Agreement?", **Strategic Analysis**, Vol. 41, No. 1, pp: 87-93.
- Arif, Areeba (2016), "Gawadar and Chabahar: Implications for the Region", **Institution of Strategic Studies**, (June), pp: 1-4.
- Bhatnagar, Aryaman & Divya John (2013), "Assessing Afghanistan and Central Asia: Importance of Chabahar to India", Observer Research Foundation, Issue 4 (October), pp: 1-16.
- Daniels, Rorry (2013), "Strategic Competition in South Asia: Gwadar, Chabahar, and the Risks of Infrastructure Development", **The Journal of American Foreign Policy Interests**, Vol 35, Issue 2, (Mar), pp: 93-100.
- Falak, Javad, Zeeshan Muneer & Hassan Rias (2016), "Chabahar India's Economic Gambit", **Center for Strategic and Contemporary Research**, (August), pp: 1-37.
- Hughes, Lindsay (2016), "Bypassing Pakistan: Afghanistan, India, Iran and Chabahar", **Strategic Analysis Paper**, (April), pp: 1-6.
- Kumar, Vikas (2015), "India and Iran Meet in Chabahar Part Two: Why India?", **FutureDirections international**, (October), pp: 2-8.
- Pal Singh Sidhu, Waheguru (2016), "The United State, India and Iran: Managing a Delicate Balance", Center On International Cooperation (February), pp: 1-39.
- Parsons, Talcott (2005), *The social system*, Editor: Bryan S. Turner, 2nd ed, Routledge: London.
- Robert M. Grant & Judith J. Jordan (2015), **Foundations of Strategy**, second edition, Published by John Wiley Sons Inc: United States.
- Sayareh, Jafar & Meysam Fooladi Mehtarkalateh (2016), "Chabahar Port Vs Gwadar port: A Logistics Performance Comparison", **Annual conference of the International Association of Maritime Economists (IAME)**, Paper ID 112, (August), pp: 1-16.



۳) منابع اینترنتی

www.tolonews.com:

1: tolonews.com /business/trade-volume-increases-between-afghanistan-and-iran.

2: tolonews.com/fa/afghanistan/28288-chabahar-port-to-leverage-afghan-india-commercial-relations-acci

3: tolonews.com/fa/salma-dam-project/25586-economists-hail-chabahar-agreement-as-turning-point-for-economy

4: tolonews.com/business/iran-promises-more-facilities-afghan-traders-chabahar

5: tolonews.com/fa/afghanistan/28288-chabahar-port-to-leverage-afghan-india-commercial-relations-acci

chabaharport.pmo.ir/fa/darbarezbandar/moarefibandar/tarikhcheh.

chabaharport.pmo.ir/fa/darbarezbandar/project/omrani

chabaharport.pmo.ir/fa/tarhvatoseh1/chabaharport

mfa.gov.af/en/news/the-first-meeting-on-chabahar-agreement-held-among-afghanistan-iran-india-in-tehran

www.cfzo.ir/ns/163

www.chabaharport.pmo.ir/fa/news/35685/

www.chabaharport.pmo.ir/fa/news/40404/

www.chabaharport.pmo.ir:

www.ir.voanews.com/a/iran-sanction-india/3895144.html

www.n24.af/2-عدم-توسعه-بندر-چابهار-،-میل-تجار-افغان-

www.president.gov.af/fa/2016/06/06/بیانیه-رئیس-جمهورغنی/

www.wolesi.website/pvd/showdoc.aspx?Id=5542