

بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال – جنوب و نقش آن در توسعه شهر های همجوار

دکتر عزت اله عزتی^۱، شمس الدین شکری^۲

۱- دانشیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران
۲- دانشجوی مقطع دکتری رشته جغرافیا دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران

چکیده:

در دهه های اخیر توجه به گفتمان ژئواکونومی و نقش برتر اقتصاد در مناسبات جهانی، ژئوپلیتیک انرژی و انتقال و امنیت آن از جایگاه بالا تری در مناسبات بین المللی برخوردار شده است. بندر راهبردی چابهار که تنها بندر اقیانوسی ایران در شمال دریای عمان بوده، نزدیک ترین و آسان ترین راه دسترسی کشورهای آسیای مرکزی (که محصور در خشکی اند) به آبهای آزاد است. مناطق حاشیه ای و مرزی کشور علی رغم ظرفیت ها و توانمندی ها، به علت دوری از مرکز تصمیم گیری و به لحاظ اتخاذ سیاستهای توسعه ای و برنامه های غیر آزمایشی، پیامدهای نامطلوبی برای این مناطق به همراه داشته، که مهمترین آن عدم توسعه یافتگی و محرومیت و حاشیه ای بودن این مناطق است. جمهوری اسلامی ایران از جمله کشورهایی است که به لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزایای ترانزیتی خوبی بهره مند است. سواحل جنوبی کشور بخصوص سواحل زیبای دریای عمان با دسترسی مستقیم کشور به دریاهای آزاد و اقیانوسهای پهناور، توانهای بالقوه زیادی در زمینه ترانزیت کالا و انرژی، که ایران در کانون بیضی انرژی قرار داشته و ایجاد منطقه آزاد و قرار گیری در کریدور ترانزیت شمال – جنوب، نقش مهمی ایفا می نمایند، که در آینده توسعه و امنیت منطقه و کشور را به دنبال خواهد داشت. در این مقاله جایگاه چابهار به لحاظ ژئوپلیتیک و ژئواکونومی در ترانزیت شمال – جنوب و اهمیت آن در توسعه و امنیت جنوب کشور مورد بررسی و ارزیابی قرار می گیرد.

واژگان کلیدی: ژئوپلیتیک، ژئواکونومی، ترانزیت، منطقه آزاد اقتصادی

مقدمه:

جمهوری اسلامی ایران از جمله کشورهایی است که به لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزایای ترانزیتی خوبی بهره مند بوده و با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباط مطمئن و کارآمد می تواند از این مزایا در راستای افزایش درآمد های ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند.

دریای عمان و سواحل آن، به دلیل اتصال به آب های آزاد جهان، در گذشته و حال مورد توجه بوده و همجواری آن با خلیج استراتژیک فارس به اهمیت آن افزوده است. چابهار (چاه بهار، چهار بهار) یکی از شهرهای جنوب شرقی استان سیستان و بلوچستان و تنها بندر اقیانوسی کشور می باشد که در کرانه دریای عمان و اقیانوس هند قرار دارد که لنگرگاه آن توانایی پهلو گیری کشتی های اقیانوس پیما را دارد. برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای مرکزی از طریق محور ترانزیتی شرق کشور " چابهار - میلک " نزدیکی جغرافیایی بندر چابهار به افغانستان، انجام سرمایه گذاریهای گسترده در بخشهای مختلف حمل و نقل بویژه بخش دریایی، ایجاد تسهیلات و زیر ساختهای حمل و نقل در مسیر محور شرق کشور و حمایتهای گسترده دولتی، بندر چابهار را به عنوان قطب ترانزیت تبدیل کرده و در صورت مرتفع شدن موانع، علاوه بر توسعه محور شرق شاهد رونق ترانزیت در مسیر مذکور خواهیم بود. بندر چابهار به عنوان مهمترین بندر در مسیر ترانزیتی محور شرق کشور مطرح است، که لنگرگاه آن قابلیت پهلوگیری کشتیهای اقیانوس پیما را دارد و از مناطق آزاد بازرگانی ایران است. بندر چابهار به دلیل موقعیت راهبردی، که نزدیکترین راه دسترسی کشورهای محصور در خشکی افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان به آبهای آزاد است از اهمیت فراوانی برخوردار است و سازندگی و سرمایه گذاری فراوانی در آن صورت می گیرد؛ از جمله ساخت اسکله و افزایش گنجایش بارگیری کشتیهای اقیانوس پیما در خلیج چابهار و ساخت راه آهن به سوی آسیای مرکزی و احداث فرودگاه بین المللی. این بندر یکی از مهمترین چهار راههای کریدور شمال-جنوب بازرگانی جهانی است.

پرسش های تحقیق:

- ۱- آیا جایگاه ژئوپلیتیک بندر چابهار می تواند نقش موثری در ترانزیت شمال - جنوب ایفا نماید؟
- ۲- آیا توسعه و گسترش منطقه آزاد اقتصادی چابهار می تواند سبب توسعه و پیشرفت شهرهای پیرامون خود گردد؟

فرضیه های تحقیق:

- ۱- به نظر میرسد با توجه به جایگاه ویژه تنها بندر اقیانوسی کشور و ارتباط مستقیم چابهار به آبهای آزاد و نیاز کشورهای محصور در خشکی، این بندر می تواند تأثیر مهمی در ترانزیت شمال - جنوب ایفا نماید.
- ۲- چنین به نظر می رسد توسعه و گسترش منطقه آزاد اقتصادی چابهار، می تواند به پیشرفت شهرهای کم تر توسعه یافته پیرامون خود کمک نماید.

ژئوپلیتیک چیست؟

در فرهنگنامه فرانسوی روبر (۱۹۶۵) درباره واژه ژئوپلیتیک آمده است: « ژئوپلیتیک علمی است که به مطالعه روابط بین داده های طبیعی جغرافیا و سیاست حکومتها می پردازد(عزتی، ۱۳۸۰، ص ۵).

در فرهنگنامه لاروس (۱۹۶۲) چنین تعریف شده است « مطالعه روابطی که هر کشور به وسیله ی آن سیاستهایش را با قوانین طبیعی به هم پیوند می زند و در این پیوند قوانین طبیعی از عوامل دیگر، تعیین کننده ترند »

ژئو پولیتیک عبارت است از: درک واقعتهای محیطی به منظور دستیابی به قدرت، به نحوی که بتوان در بالاترین سطح وارد بازی جهانی شد و منافع ملی و حیات ملی را حفظ کرد؛ به عبارت دیگر ژئو پولیتیک عبارت است از: علم کشف روابط محیط جغرافیایی و تأثیر آن بر سرنوشت سیاسی ملل(عزتی، همان ص ۷). امروزه در تعریف

قدرت که می تواند تولید سیاست کند منابعی ارزشمندند که نامرئی باشند و در حقیقت آنها منبع واقعی قدرت به شمار می روند.

ژئواکونومی چیست؟

تعریف دقیق آن عبارت است از: تحلیل استراتژیهای اقتصادی بدون در نظر گرفتن سود تجاری، که از طرف دولتها اعمال می شود، به منظور حفظ اقتصاد ملی یا بخشهای حیاتی آن و به دست آوردن کلیدهای کنترل آن از طریق ساختار سیاسی و خط مشیهای مربوط به آن پرداخت. همچنین دولت از این طریق می تواند کنترل و اقتدار تمام منابع تولید و بخشهای کلیدی اقتصادی را به دست بگیرد و به استحکام بخشیدن فعالیتهای اقتصادی و قدرتهای اقتصادی بپردازد. ژئواکونومی رابطه بین قدرت و فضا را بررسی می کند. فضای بالقوه و در حال سیلان همواره حدود و مرزهایش در حال تغییر و تحول است. از این رو آزاد از مرزهای سرزمین و ویژگیهای فیزیکی ژئوپولیتیک است. در نتیجه تفکر ژئواکونومی شامل ابزار آلات لازم و ضروری است که دولت می تواند از طریق آنها به کلیه اهدافش برسد (عزتی، همان، ص ۱۱۰). با جهانی شدن و باز شدن بازارها و شکوفایی اقتصادهای ملی ما شاهد تغییر در اهداف و نظریه های بازیگران جهانی هستیم. در این دوره تجارت آزاد در کل به عنوان یک امر مثبت تلقی می شود و رقابتهای مختلفی هر روز برای رسیدن به مرحله بالاتر انجام می شود. شاید مفهوم آن قوی تر از خود واقعیت باشد. درست مثل بازی مجموعه صفر؛ به این معنی که به دست آوردن سود یک بازار به معنای از بین بردن دشمن یا حذف رقیب است؛ از آن رو رهیافت ژئواکونومی به دقت سیاستهای تجاری اخیر ایالات متحده آمریکا را تعیین می کند. دیپلماسی اقتصادی ارائه شده به وسیله رهبران اخیر آمریکا، تفکری است که هدفش خارج کردن تعدادی از بازار رقیب با استفاده از همه امکانات بین المللی و نفوذ جهانی است. هدف استراتژی نهایی دولتهای غربی رسیدن به یک قدرت اقتصادی است. پیدایش رهیافت ژئواکونومی بدون اشتباه و صحیح، بالاترین سطح معقول و هماهنگی ملتهاست. ژئواکونومی، در میان ملتهای تجاری توسعه یافته، به عنوان پدیده سیالی، برای پوشش دادن به فضای جدید رقابتی درآمده است. همچنین روشی برای تحلیل سیاستهای بین المللی اکثر قدرتهای غربی است (عزتی، همان، ص ۱۱۴). در دنیایی که ملتها به دنبال فضای جدید برای مانورهایشان هستند، رهیافت ژئواکونومی شبکه بی نظیری برای فهم و درک مسائل بین المللی ارائه می دهد. **مناطق آزاد اقتصادی، تجاری: کارکردها:** برای اولین بار در سال ۱۹۷۴ و ۱۹۷۶ دو اقتصاد دان با نام های هامادا و رودریگز اصطلاح مناطق آزاد از حقوق گمرکی را مورد استفاده قرار دادند که در این تعریف توجه اصلی به رونق تجارت معطوف می شود و موضوع ساخت و تکمیل کالا مورد توجه قرار نمی گرفت. بانک جهانی با توجه به اهداف اصلی خود که همواره مبتنی بر آزاد سازی اقتصاد و خصوصی سازی و ایجاد رقابت در عرصه اقتصادی می باشد از منطقه آزاد به عنوان منطقه یا قلمرویی که در داخل و در مجاورت بندر واقع می باشد یاد می کند که در آن ناحیه تجارت آزاد با جهان مجاز شناخته می شود و در نتیجه کالاها را می توان بدون پرداخت حقوق و عوارض گمرکی از این منطقه خارج و یا به داخل آن وارد کرد (شکوری، گنجوی، ۱۳۸۵، ۹۷).

مناطق آزاد نه فقط به عنوان ابزارهای توسعه اقتصادی، بلکه عواملی جهت جذب سرمایه، انتقال تکنولوژی، آموزش نیروی انسانی، وصل شدن به بازار جهانی و در نهایت، دریچه ای به سوی توسعه اقتصادی به شمار می روند. از

نگاه بین المللی، فلسفه اصلی رویکرد کشورهای در حال توسعه به ایجاد مناطق آزاد، دستیابی به توسعه اقتصادی است. این کشورها برای تحقق توسعه با کمبودها و محدودیت های روبه رو هستند، ولی در عین حال از برتری ها و امکاناتی نیز برخوردارند و منطقه آزاد، ابزاری است که می تواند تا حدودی کمبودها را جبران و امکانات و برتری های بالقوه را در سطح ملی به توانایی بالفعل تبدیل کند. این مناطق، از طرق مختلف می توانند به توسعه اقتصادی ملی یاری رسانند که از جمله آن می توان به کاهش بیکاری در اقتصاد ملی، انجام فعالیتها و خدمات در منطقه آزاد مانند انبارداری، بسته بندی، حمل و نقل و توزیع کالا، بیمه، تولید، مونتاژ کالا و انواع داد و ستد ها و خدمات جانبی و مولد اشاره کرد. چابهار به عنوان نقطه ای استراتژیک برای ارتباط ایران با کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی (ECO) و بویژه هند، پاکستان و افغانستان از اهمیت ویژه ای برخوردار است. **سواحل جنوبی ایران**، شامل خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان - در حدود ۲۰۰۰ کیلومتر طول دارد. دریای عمان به وسیله تنگه هرمز از خلیج فارس جدا می شود و به اقیانوس هند می پیوندد. دریای عمان و سواحل آن، به دلیل اتصال به آبهای آزاد جهان، در گذشته و حال مورد توجه بوده و همجواری آن با خلیج استراتژیک فارس به اهمیت آن افزوده است. به عبارت دیگر، مسائل خلیج فارس و دریای عمان در رابطه مستقیم با یکدیگر بوده است. به عنوان نمونه، هنگامی که خلیج فارس در جنگ ایران و عراق (۱۳۵۹-۶۷/۱۹۸۰-۸۸) صحنه درگیری بود و نا امنی در جای جای آن موج می زد، بندر چابهار در ساحل شرقی دریای عمان، بار بسیاری از مشکلات کشور را به عنوان جانشین بندر خلیج فارس به دوش می کشید. در حال حاضر، چابهار مهمترین بندر در بخش ایرانی دریای عمان است. (محمود زهی، ۱۳۸۷، ص ۴۶۰). دریای عمان، تنها دریای آزاد ایران، در واقع خلیجی است که از سه سو به خشکی و فقط از یک جهت به آبهای آزاد مرتبط است. این دریا از شمال به کشورهای ایران و پاکستان، از شرق به شبه جزیره دکن، از غرب به شبه جزیره عربستان و از جنوب به اقیانوس هند متصل می شود. از طرفی، دریای عمان از طریق تنگه هرمز، آبهای مهم خلیج فارس را به تمام دنیا مرتبط می سازد. طول سواحل جنوبی ایران در حدود ۱۸۰۰ کیلومتر است که ۷۸۴ کیلومتر آن مربوط به دریای عمان می باشد. آب و هوای منطقه گرم و مرطوب و میزان بارندگی آن بسیار ناچیز است. کف آن از نوع پوسته اقیانوسی است و نوعی گسل که به نحوی به زاگرس و ایران مرکزی مربوط می کند.

کرانه های دریای عمان در بخش ایرانی آن که عموماً به نام کرانه های مکران شهرت دارد، از بندر عباس در تنگه هرمز تا خلیج گواتر در مرز پاکستان را شامل می شود. این کرانه ها از جمله واحد های ناهموار ساحلی به حساب می آیند. این بخش که دارای جلگه های ساحلی با پهنای متفاوت است، از جهات کشاورزی، بندر گاهی، صیادی، گردشگری، مواد معدنی، اکولوژیکی و ژئوپلیتیکی حائز اهمیت می باشد. کرانه های شمالی دریای عمان از خلیج گواتر تا بندر عباس دارای زمین های ذو عارضه و بعضاً تپه ماهوری و در سواحل نزدیک ماسه ای می باشد. در بعضی محل هل مانند بندر طیس ارتفاعات به ساحل دریا بسیار نزدیک می باشد. قسمت هایی از ساحل شمال دریای عمان نیز صخره ای است.

وضعیت طبیعی زمین کرانه های شمالی دریای عمان به گونه ای است که میدان دید بسیار مناسبی روی دریای عمان فراهم می نماید. هر گونه حرکات از طرف دریا به سمت خشکی (ساحل شمالی) کاملاً قابل رؤیت می باشد (عزتی، ۱۳۸۹، ص ۵۴).

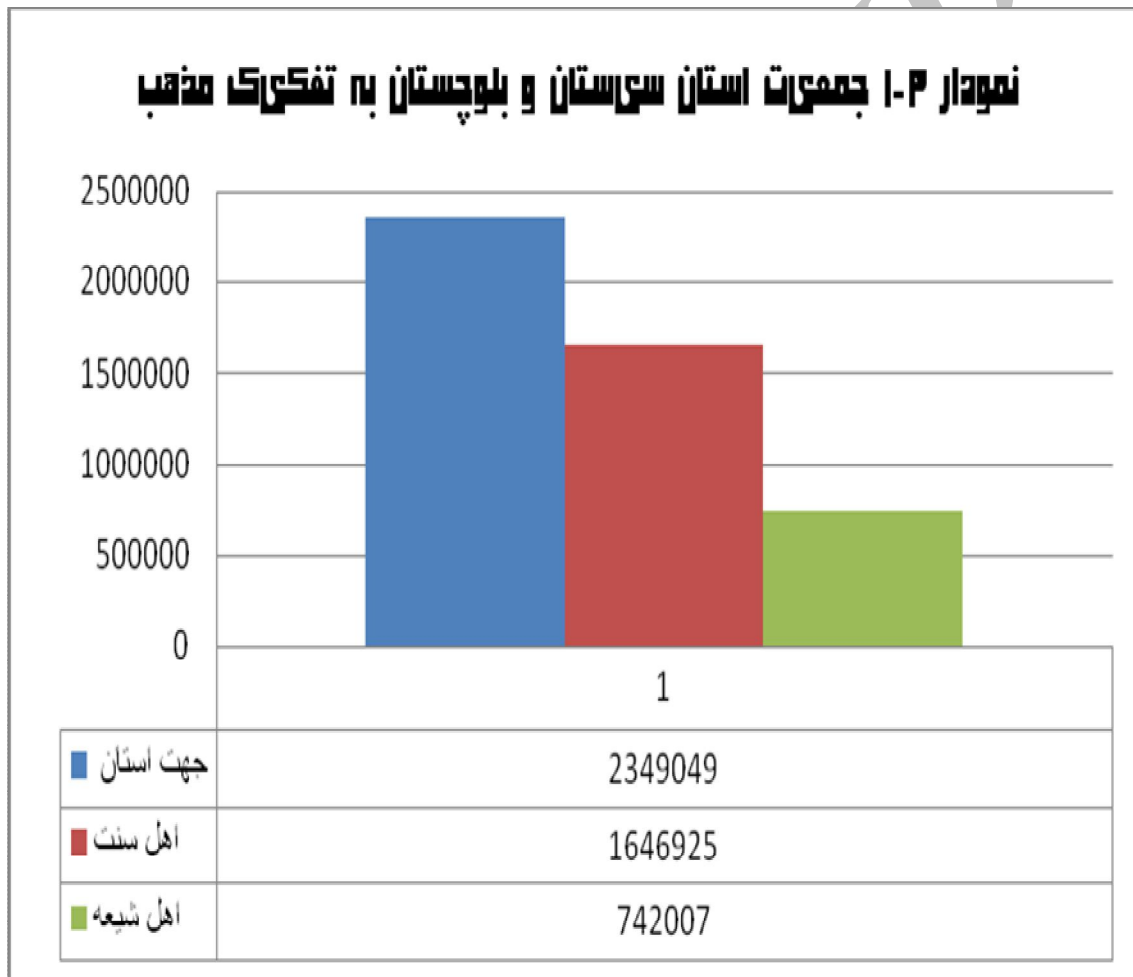
موقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیک سیستان و بلوچستان:

استان سیستان و بلوچستان با مساحت ۱۸۷۵۰۲ کیلومتر مربع (پهناورترین استان ایران به همراه کرمان) با ۱۱/۴ درصد از مساحت کشور را در بر می گیرد. سیستان در بخش شمالی این استان گستره ای هموار و بسته به نظر می رسد عمده ترین شهر این منطقه زابل است و ساکنان آن فارسی زبان و شیعه مذهب اند، بلوچستان در بخش جنوبی استان گستره ای پهناور کوهستانی است که از شمال به کویر لوت و از جنوب به دریای عمان محدود می شود عمده ساکنان آن بلوچی زبان و سنی حنفی مذهب هستند براساس آخرین تقسیمان کشوری این استان دارای ۱۰ شهرستان ۳۲ مرکز شهری و ۳۷ بخش، ۹۸ دهستان و ۸۱۶۷ آبادی دارای سکنه است (مرکز آمار ایران، ۱۳۸۵). این استان از شرق با کشور پاکستان ۹۰۰ کیلومتر و با کشور افغانستان ۳۰۰ کیلومتر مرز مشترک دارد. همچنین از شمال و شمال غربی با استان خراسان جنوبی به طول ۱۹۰ کیلومتر، از غرب با استان کرمان به طول ۵۸۰ کیلومتر و با استان هرمزگان به طول ۱۶۵ کیلومتر و از جنوب با دریای عمان به طول تقریبی ۲۷۰ کیلومتر هم مرز است مرز طولانی آبی و خشکی استان با کشورهای افغانستان با پاکستان و کشورهای حوزه خلیج فارس، موقعیت ویژه ای به آن بخشیده و سبب پیدایش شرایطی خاص شده است (کاویانی ۲۲۵:۱۳۸۹). استان سیستان و بلوچستان از نظر جغرافیای سیاسی در موقعیت حساسی واقع شده است و از شرق با دو کشور افغانستان و پاکستان هم مرز است در طول قرون ۱۸ و ۱۹ این استان محل برخورد ورقابت های سیاسی نظامی روس و انگلیس بوده است. موقعیت سیاسی این استان به عنوان واسط آسیای جنوب غربی با آسیای جنوبی و شبه قاره هند در تکوین هویت استان موثر بوده است. به لحاظ تاریخی این منطقه محل اتصال دو فرهنگ و تمدن بسیار قدیمی ایران و هند است (شیخی، ۹۸:۱۳۸۲). همه بلوچ ها تا اواسط قرن هیجدهم میلادی در داخل مرزهای ایران زندگی می کردند تقسیم بلوچستان بین ایران و هندوستان تحت سلطه انگلیسی در دهه ۱۲۹۰/۱۸۷۰ در پی سیاست های امپریالیستی بریتانیا صورت گرفت. بلوچستان بین ایران، پاکستان و افغانستان تقسیم شده است. از نظر وسعت منطقه بلوچ نشین ایران دومین منطقه بلوچ نشیناست بزرگترین در عین حال فعالترین شاخه بلوچ ها یعنی چهل درصد کل جمعیت آنها در پاکستان ساکن اند (علی پور، ۱۳۹:۱۶۱). در مناطق بلوچ نشین؛ غیر بلوچ از جمله سیستانی ها فارسی زبان، تعداد زیادی پشتون ها (درافغانستان) و پنجابی ها و و براهویی ها (در پاکستان) نیز سکونت دارند تعداد قابل توجهی از بلوچ ها در کشور های حوزه خلیج فارس به عنوان کارگر مهاجر و تعدادی در شمال شرق ایران به سر می برند. بلوچ ها در استان سیستان و بلوچستان در جنوب و شمال شرق خراسان، جنوب کرمان و شرق هرمزگان ساکن هستند و حدود ۲/۳ درصد از جمعیت کل کشور را در بر می گیرند (قمری، ۱۳۸۴:۱۷۶).

دین و مذهب:

(الف) دین اکثر مردم استان اسلام و اقلیتهایی از مسیحی، زرتشتی و کلیمی نیز حضور دارند.

ب) مذهب: استان سیستان و بلوچستان با جمعیتی بالغ بر ۲/۴۰۵/۷۴۲ نفر حدود ۱/۶۴۶/۹۲۵ نفر از آنها را جمعیت اهل سنت تشکیل می دهند و به این لحاظ دومین استان سنی نشین کشور محسوب میگردد و دارای بیشترین درصد جمعیت اهل سنت می باشند. ضمن اینکه به دلیل دارا بودن مرزهای طولانی با کشورهای افغانستان و پاکستان از اهمیت ویژه ای برخوردار است در سطح این استان به استثناء شهرستان زابل که اکثریت غالب جمعیت دارای مذهب شیعه بوده، سایر شهرستانها دارای جمعیتی بالغ بر ۶۰ الی ۹۵ درصد اهل سنت می باشند (علی پور، همان، ص ۱۸۷). استان سیستان و بلوچستان دارای ۱۴ شهرستان با مرکزیت زاهدان بوده که شهرستانهای استان عبارتند از: ایرانشهر، چابهار، خاش، دلگان، زابل، زابلی، زاهدان، زهک، سراوان، سرباز، سیب سوران، کنارک، میان کنگی و نیک شهر (پورتال استانداری سیستان و بلوچستان). که تعداد شیعه و سنی استان به صورت ذیل است.



شکل ۱: جمعیت استان به تفکیک مذهب

اقوام و طوایف:

اقوام: در سطح استان دو قوم عمده وجود دارند که عبارتند از: سیستانی و بلوچی، قوم بلوچی که در جنوب و مرکز استان پراکنده اند شامل شهرستانهای خاش، سراوان، ایرانشهر، زاهدان، نیک شهر، چابهار، این قوم دارای مذهب سنی (حنفی) بوده و به زبان بلوچی صحبت می کنند براساس آخرین سرشماری رسمی در سال ۱۳۸۵ تعداد جمعیت تقریبی این قوم بیش از ۲/۰۲۴/۵۷۴ نفر برآورد شده است. **قوم سیستانی:** این قوم در شمال استان پراکنده و دارای مذهب شیعه بوده که مهمترین پراکندگی آن در شهرستان زابل و زاهدان می باشد و گویش آنان سیستانی و فارسی است. تعداد جمعیت تقریبی این قوم ۴۰۶/۵۰۰ نفر برآورد شده است. **موقعیت جغرافیایی:** بُعد بزرگ مسافت میان بلوچستان با سایر نواحی کشور، وجود کویر نمک و لوت که ۱/۴ درصد از مساحت کشور را تشکیل می دهند و میان بلوچستان و استانهای شمالی و مرکزی فاصله انداخته است و اندک بودن سکونتگاههای میان استان سیستان و بلوچستان و استان های همجوار، عملاً موجبات انزوای جغرافیایی بلوچهای ایرانی را فراهم آورده است در حالی که زاهدان از میان ۳۰ مرکز استانی بیشترین فاصله را با مرکز داشته، چابهار و کنارک دورترین شهرستانهای کشور هستند، این در حالی است که متوسط فاصله سکونتگاههای استان ۶۱ کیلومتر است که سه برابر متوسط ملی است (علی پور، ۱۳۹۰: ۱۸۴). **هراس تاریخی از دولت:** نگاه بلوچ به فارس و شبیه فارس یا غیر بلوچ، هراس تاریخی آمیخته با احترام و مددجویی است. دلیل قجر خواندن غیر بلوچ از سوی بلوچ ها، که در فرهنگستان نهادینه شده و صحرائی، بیگانه و تاراجگر معنی می دهد، به تاخت و تازهای مستمر و سالانه قاجار به ویژه از سوی کرسی نشین های کرمان و ماهان مرتبط است (کریمی پور، ۱۳۸۸: ۷۴).

ضعف شبکه های ارتباطی:

انزوایی جغرافیایی بیرونی و درونی استان سیستان و بلوچستان و اصولاً خاور کشور که بر بستر عوامل طبیعی، موقعیت جغرافیایی، پراکندگی منابع آن و ویژگی های توپوگرافیک استوار است با نارسایی بزرگ و تنگناهای شبکه ارتباطی درونی و بیرونی تثبیت شده است تراکم نسبی راه هایی این استان در مقایسه با تراکم راه های کشور پایین تر است. علاوه بر وسعت زیاد، تراکم نسبی ناچیز و فاصله دور، زمینه های گسیختگی های فضایی بیرونی و درونی بلوچستان شده است. این گسیختگی های فضایی، روابط درونی نظام چهار سطحی خدمات رسانی استان را تحت تاثیر قرار داده و کمترین پیوند ممکن را میان آنها برقرار نموده است (کریمی پور و محمدی ۱۳۸۸: ۷۵).

موقعیت جغرافیایی و وسعت شهرستان چابهار:

شهرستان چابهار با مساحتی حدود ۱۷۱۵۵ کیلومتر مربع در منتهی الیه جنوب شرقی ایران در کنار آب های گرم دریای عمانو اقیانوس هند قرار گرفته است. این شهرستان از جانب شمال به شهرستانهای ایرانشهر و نیکشهر و از جنوب به دریای عمان و از شرق به پاکستانو از غرب به استانهای کرمانو هرمزگان محدود است. شهر بندری چابهار شهر نوپایی است که تقریباً از یکصد و پنجاه سال پیش به دلیل موقعیت جغرافیایی مناسب از نظر فعالیت های تجاری و صیادی و داشتن چند چاه آب نسبتاً شیرین باعث جذب جمعیتی اندک در ساحل شرقی خلیج چابهار نزدیک بندر

تاریخی طیس شد. بندر چابهار-مرکز شهرستان- با وسعتی بالغ بر ۱۱ کیلومتر مربع در ارتفاع ۷ متر از سطح دریا قرار گرفته است و در ۶۰ درجه و ۳۷ دقیقه طول شرقی و ۲۵ درجه و ۱۷ دقیقه عرض شمالی قرار دارد. فاصله هوایی شهرستان چابهار تا تهران ۱۴۵۶ کیلومتر و فاصله زمینی از طریق جاده ایرانشهر- کرمان ۱۹۶۱ کیلومتر است. فاصله بندر چابهار تا مرکز استان ۷۳۸ کیلومتر می‌باشد. این شهرستان حدوداً دارای ۳۰۰ کیلومتر مرز آبی در دریای عمان می‌باشد. بندر چابهار هم‌عرض جغرافیایی بندر میامی در شبه جزیره فلوریدا است و دارای شرایط آب و هوایی کاملاً همانند بندر میامی است. چابهار در ۲۲۸۶ کیلومتری تهران قرار گرفته است. فاصله آن تا زاهدان ۷۲۱ کیلومتر و تا بندر کراچی ۹۰۰ کیلومتر است. خلیج چابهار با بریدگی طبیعی و استثنایی خود، بزرگترین خلیج ایران در پیرامون سواحل دریای عمان به شمار می‌رود و نزدیکترین آبراه به اقیانوس هند است. همجواری منطقه‌ی آزاد چابهار با دریا، نزدیکی به مدار رأس‌السرطان و قرار گرفتن در مسیر بادهای موسمی شبه قاره هند و جبهه‌های استوایی موجب گردیده است که دارای آب هوایی گرمسیری معتدل با رطوبت نسبی باشد. این منطقه گرمترین نقطه کشور در زمستان و خنک‌ترین بندر جنوبی ایران در تابستان است. متوسط دمای بیشینه (در خردادماه) طی یک دوره ۷ ساله ۳۱ درجه سانتیگراد، متوسط دمای کمینه (در دی ماه) ۱۹ درجه سانتیگراد، و متوسط دما در طول سال ۲۶ درجه سانتیگراد است. حداقل رطوبت نسبی ۶۰ درصد و متوسط رطوبت نسبی ۷۰ درصد گزارش شده است. متوسط بارندگی سالانه کمتر از ۲۰۰ میلیمتر در سال است که ۶۴ درصد آن در زمستان می‌بارد (اینترن، ویکی پدیا). به طور کلی آب و هوای چابهار دارای کمترین تغییرات در فصول چهارگانه سال است و درجه رطوبت تنها در دو ماه از سال (اردیبهشت و خرداد) بالا می‌رود. برای مثال، هوای شهر چابهار در تابستان از تهران خنک‌تر است (ویکی پدیا).

توسعه ی بندر چابهار و اسکله‌های آن:

در سال ۱۳۵۲ طرح جامع تاسیس بندر چابهار مطرح و قراردادهای مربوطه با پیمانکاران منعقد شد. پس از انقلاب اسلامی به دلیل کمبود منابع مالی، بخشی از طرح به تعویق افتاد و بخشی از طرح شامل اسکله نصب سریع و موج‌شکن به اتمام رسید. اسکله شهید بهشتی به عنوان بندر اصلی چابهار در سال ۱۳۶۱ با توجه به جنگ عراق و ایران و با تاکید دولت بر لزوم داشتن بندر در خارج از تنگه هرمز و خلیج فارس احداث گردید. اسکله شهید کلاتری نیز با تکمیل چهار پست اسکله فلزی در سال ۱۳۶۲ عملاً به بهره برداری رسید. با راه اندازی اسکله ۵ بندر شهید کلاتری و اسکله ۵ بندر شهید بهشتی در سالهای گذشته، در حال حاضر بندر چابهار ظرفیت پهلودهی کشتی‌ها با آب‌خور ۵ و ۱۲ متر را دارد. از مجموع ۲۶ بندر در سواحل ایران در دریای عمان تنها چابهار با داشتن چهار اسکله جهت پهلو گرفتن کشتی‌های بزرگ و عمق مناسب از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و این بندر دارای راه‌های ارتباطی آسفالتی به سمت زاهدان و ایرانشهر و یک جاده در دست اقدام به سمت جاسک می‌باشد (عزتی، ۱۳۸۰، ص ۵۶). قرارگرفتن در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال- جنوب و در نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای مرکزی و قفقاز از یک سو و آسیای جنوبی، جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس به عنوان یک مزیت برجسته برای ایران قلمداد

می‌شود. همچنین به دلیل کوتاهی مسیر در کریدور شمال-جنوب و تجهیز امکانات و زیرساختها و فراهم آوردن امکانات و تسهیلات گسترده در بخشهای مختلف حمل و نقل، مسیر ایران از جذابیت‌های فراوانی برای ترانزیت کالا برخوردار می‌باشد. بنادر شهید رجائی، امیرآباد و بندرانزلی از جایگاه ویژه ای در مسیر ترانزیتی کریدور شمال-جنوب برخوردار می‌باشد.

موقعیت اقتصادی و بازرگانی:

کشور ایران در مرکزیت سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا قرار گرفته که در حال حاضر نزدیک به پنج میلیارد نفر در خود جای داده است، و با توجه به برخورداری کشورمان از حدود ۲۰۰۰ کیلومتر مرز آبی با آبهای آزاد بین‌المللی و تعدد همسایگان کشور که ایران جزو یکی از پر همسایه ترین کشورهای جهان قرار می‌دهد و تعدادی از آن کشورها جزو کشورهای محصور در خشکی بوده و برای ارتباط با سایر نقاط (اعم از کالا و مسافر) ناچار به عبور از کشور ثالث هستند. قابلیت‌های ترانزیتی کشورمان را برجسته و بر اهمیت طرح توسعه و فعال سازی محور ترانزیتی چابهار بیش از پیش می‌افزاید و استفاده از این قابلیت‌ها را به صورت یک التزام ملی در توسعه بلند مدت و پایدار ضروری می‌سازد. براساس پیش بینی محققان سازمان ملل در زمینه حمل و نقل بین‌المللی، حدود نیمی از حمل و نقل جهان میان خاور دور با سایر نقاط دنیا انجام می‌شود. از مجموع ۳ کریدور حمل و نقل جهانی که کارشناسان سازمان ملل برای این امر پیش بینی کرده‌اند، ۲ کریدور از ایران می‌گذرد و چابهار نقطه عبور جنوبی‌ترین کریدور شرقی-غربی جهان خواهد بود. این کریدور از «دروازه ابریشم» در چین آغاز می‌شود و قلب اقتصاد این کشور یعنی استان کانتون را تغذیه کرده و به سرزمین آسیای جنوب شرقی می‌پیوندد و پس از طی این مسیر وارد هندوستان شده و با پوشش مهم‌ترین شهرهای این ناحیه مانند کلکته، ناکپور، جاپور، حصیرآباد، کراچی و بن قاسم به چابهار می‌رسد. بندر چابهار آسان‌ترین و راهبردی‌ترین راه دسترسی به آبهای آزاد برای ۶ کشور محاط در خشکی در آسیای مرکزی است. بندر چابهار به دلیل موقعیت راهبردی، که نزدیک‌ترین راه دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان به آبهای آزاد است از اهمیت فراوانی برخوردار است و سازندگی و سرمایه‌گذاری فراوانی در آن صورت می‌گیرد؛ از جمله ساخت اسکله و افزایش گنجایش بارگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما و ساخت راه‌آهن به سوی آسیای مرکزی و احداث فرودگاه بین‌المللی. این بندر یکی از مهمترین چهارراه‌های کریدور شمال-جنوب بازرگانی جهانی است. منطقه آزاد چابهار با مساحت ۱۴ هزار هکتار در منتهی‌الیه جنوب شرقی ایران در ۲۵ درجه و ۲۰ دقیقه عرض شمالی و ۶۰ درجه و ۲۷ دقیقه طول شرقی در شرق خلیج چابهار و در کنار آبهای دریای عمان قرار دارد. این منطقه به وسیله شبکه حمل و نقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای مرکزی افغانستان، از شرق به پاکستان و جنوب به اقیانوس هند اتصال می‌یابد. دسترسی مستقیم به آبهای آزاد و قراردادن در خارج از خلیج فارس و همینطور عدم آسیب پذیری در مواقع بروز بحران، موقعیت استراتژیکی را برای ایجاد یک گذرگاه ارتباطی بین کشورهای آسیای مرکزی و سایر کشورهای جهان فراهم آورده است. بنا بر نظر سازمان ملل، چابهار یکی از مهمترین راههای کریدور شرق-غرب و جنوبی‌ترین راه این کریدور است.

اهمیت ترانزیت شمال - جنوب:

اهمیت ترانزیت کالا از مسیر ایران چنان قابل توجه بود که دولت در برنامه سوم و چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران ضمن توصیه به توسعه این فعالیت نسبت به تدوین دو سند بخشی و فرابخشی حمل و نقل و توسعه ترانزیت به علت وجود پتانسیل عبور کالاهای ترانزیتی از کشور پرداخته است. بدین ترتیب که در فصل چهارم تحت عنوان سند توسعه ترانزیت قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران علاوه بر تبیین وضعیت موجود و بررسی وضعیت شاخص های مرتبط با ترانزیت در سطح ایران، منطقه و جهان عملکرد زیر بخش های مختلف حمل و نقل با تاکید بر اینکه حمل و نقل ترانزیتی بطور عمده در زیر بخش حمل و نقل جاده ای توسط ناوگان داخلی (با ۷۰ درصد سهم) انجام می شود نسبت به تحلیل امکانات و قابلیتها، محدودیتها و تنگناهای توسعه و شناسایی مسائل اساسی و تاثیر گذار بر توسعه ترانزیت نموده و نقش و جایگاه ترانزیت در تحقق اهداف چشم انداز توسعه را مورد بررسی قرار داده است بررسی آمار عملکرد ترانزیتی، حمل و نقل جاده ای به علت انعطاف پذیری در انتخاب مسیر، میزان با قابل حمل، زمان سفر، دسترسی آسان به مراکز تولید، جذب بارو عدم نیاز به تخلیه و بارگیری مجدد به عنوان متداول ترین روش حمل و نقل در اکثر کشورهای دنیا به ویژه در ایران به جهت موقعیت ویژه جغرافیایی از لحاظ عدم وجود آبراه های داخلی، کوهستانی بودن قسمت عمده کشور و عدم پوشش گسترده شبکه راه آهن، پایین بودن بهاء سوخت و نیز فقدان مقررات محدود کننده آلودگی های محیط زیست سبب شده است تا درصد بالایی از حمل و نقل کالا از طریق جاده انجام گیرد بطوری که بیش از ۹۰ درصد میزان بار ترانزیتی جایجا شده از طریق حمل و نقل جاده ای صورت گرفته است. حمل و نقل عبوری کالا بخشی از حمل و نقل بین المللی و فرا منطقه ای است که علاوه بر افزایش درآمدهای ارزی نقش بسیار کلیدی در توسعه سیاسی و اجتماعی کشور دارد و از جهات ایجاد اشتغال افزایش امنیت ملی، توسعه و عمران منطقه ای وابستگی کشورهای منطقه به مسیر ایران در بخش حمل و نقل افزایش نقش کشور در مناسبات منطقه ای و بین المللی با عضویت در کنواسیون های بین المللی و منطقه ای، جذب سرمایه گذاری های داخلی و خارجی را به دنبال دارد. تلاش روسیه، ایران و هند در ایجاد توسعه شبکه ترانزیتی کریدور شمال - جنوب و موافقت سران همکاری خلیج فارس در کویت با احداث پروژه راه آهن بین کشورهای عضو، تلاش این کشور را بر رفع موانع ترانزیت کالا در منطقه و توسعه آن را نشان می دهد. با این وجود شاید بتوان گفت هنوز عزم جدی برای رفع موانع ترانزیت کالا و مسافر بین کشورهای منطقه شکل نگرفته است و مشکلات گمرکی، ضعف زیر ساخت های حمل و نقل مانند توسعه حمل و نقل ریلی و جاده ای بین کشورهای منطقه و در چارچوب کریدورهای حمل و نقل بین المللی همچنان پا برجاست.

فاصله چابهار با بنادر و شهرهای جهان:

الف - فاصله دریایی بندر چابهار با بعضی از بنادر مهم جهان

- بمبئی ۷۶۸ مایل دریایی
- پوسان ۵۶۴۵ مایل دریایی
- سیدنی ۶۶۵۵ مایل دریایی
- لندن ۵۶۸۶ مایل دریایی
- شانگهای ۵۳۷۹ مایل دریایی
- مسقط ۱۵۱ مایل دریایی
- هنگ کنگ ۴۶۰۲ مایل دریایی
- هامبورگ ۶۰۰۱ مایل دریایی
- یوکوهاما ۷۰۰ مایل دریایی
- شارجه ۳۷۵ مایل دریایی
- کیپ تاون ۳۰۰ مایل دریایی
- کویت ۸۹۵ مایل دریایی
- دبی ۳۶۴ مایل دریایی
- کراچی ۳۶۰ مایل دریایی

ب - مسافت از دیگر نقاط به منطقه آزاد چابهار

- تهران ۲۲۸۶ کیلومتر
- زاهدان ۷۳۱ کیلومتر
- مرز افغانستان ۹۰۰ کیلومتر
- مشهد ۱۶۴۷ کیلومتر
- عشق آباد ۱۹۱۹ کیلومتر
- دوشنبه ۲۹۵۷ کیلومتر
- تاشکند ۳۴۰۶ کیلومتر
- بیشکک ۳۸۹۲ کیلومتر (ویکی پدیا)

راهکارهای آینده:

چابهار دارای موقعیت جغرافیایی مناسب جهت قرار گرفتن در کنار آب راهای بین المللی، مهمترین بندر ایرانی خارج از خلیج فارس با دسترسی به راه های زمینی که نزدیک ترین مسیر به کشورهای افغانستان و آسیای مرکزی است، خواهد بود. با برنامه ریزی و دیپلماسی فعال و تفاهم بین المللی چابهار می تواند به عنوان پلی میان کشورهای عضو (ا.س.ا، آ.س.ا) و سایر کشورهای جهان برای تولید، صادرات، مبادله و ترانزیت کالا باشد. به جزء ایفای این نقش، چابهار می تواند کلید توسعه شرق کشور بشود. در راستای توسعه و گسترش فعالیتهای بندر راهبردی چابهار لازم است توجه دولتمردان به موارد زیر بیشتر معطوف گردد: اتصال بندر چابهار به راه آهن سراسری ایران و احداث خط آهن چابهار-مشهد به منظور ترانزیت نفت ترکمنستان از مسیر ذکر شده، تقویت زیر بناهای که منطقه آزاد چابهار به عنوان شروع محور ترانزیت و حمل و نقل کشور، توسعه و تجهیز فرودگاه چابهار و توسعه گمرک چابهار که در اولویت کاری قرار گیرند.

نتیجه گیری:

قرار گرفتن بندر چابهار در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال - جنوب و در نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی کشور های روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای مرکزی و قفقاز از یک سو و آسیای جنوبی شرقی، خاور دور اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس به عنوان یک مزیت برجسته برای ایران قلمداد می شود. همچنین به دلیل کوتاهی مسیر در کریدور شمال - جنوب و تجهیز امکانات و زیر ساختها و فراهم آوردن امکانات و تسهیلات گسترده در بخش های مختلف حمل و نقل، مسیر ایران از جذابیت های فراوانی برای ترانزیت کالا برخوردار باشد. چابهار می تواند به عنوان پلی میان کشورهای عضو (ا.س.ا)، (آ.س.ا) و سایر کشورهای جهان برای تولید، صادرات، مبادله و ترانزیت کالا باشد. به جز ایفای این نقش، چابهار می تواند کلید توسعه شرق کشور باشد. واضح است که با فعال شدن محور ترانزیتی شرق کشور جغرافیای اقتصادی - تجاری و امنیتی این منطقه و مناطق اطراف به کلی دگرگون می شود و درآمدهای کلانی از فعالیتهای اقتصادی مولد، عاید منطقه و کشور می شود ضمن آن که از این طریق زمینه های فعالیت های غیر رسمی و قاچاق به فعالیت های اقتصادی و تجاری تبدیل شده و اقتصاد منطقه و پیرامون آن شکوفا شده و توسعه و امنیت پایدار برقرار می گردد. با توسعه و گسترش منطقه آزاد اقتصادی چابهار ضمن اشتغال زایی سبب جذب و مهاجرت جمعیت جویای کار به منطقه و افزایش جمعیت شده، و با بهره گیری از امکانات مساعد طبیعی به همراه جاذبه های یک شهر بندری و تجاری می تواند سالیان جمع کثیری از گردشگران داخلی و خارجی را به این شهر جذب نموده و سبب توسعه و پیشرفت منطقه شود.

منابع:

- ۱ - اسدی، بیژن (۱۳۸۵): خلیج فارس و مسائل آن، سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح
- ۲ - اطاعت، جواد و موسوی زهرا (۱۳۹۰): رابطه متقابل امنیت ناحیه ای و توسعه یافتگی فضاهای سیاسی با تاکید بر سیستان و بلوچستان فصلنامه بین المللی ژئوپلیتیک
- ۳ - بوزان باری (۱۳۷۸): مردم، دولت ها، هراس، تهران، پژوهشکده مطالعات راهبردی
- ۴ - پیشگاهی فرد، زهرا (۱۳۸۳): فرهنگ جغرافیای سیاسی تهران نشر انتخاب
- ۵ - جفری کمپ (۱۳۸۳): جغرافیایی استراتژیک خاور میانه جلد یک و دو، دانشگاه امام حسین
- ۶ - جعفری ولدانی اصغر (۱۳۷۴): تحولات مرزها و نقش آن در خلیج فارس تهران نشر قومس
- ۷ - حافظ نیا، محمد رضا (۱۳۸۱): جغرافیا سیاسی ایران تهران انتشارات سمت
- ۸ - حافظ نیا، محمدرضا و رومینا (۱۳۸۵): تحلیل ظرفیت های ژئوپلیتیک جنوب شرق و تاثیر آن بر منافع ملی ایران، فصلنامه ژئوپلیتیک
- ۹ - درایسل، آلاسدایر و بلیک، جرالداچ (۱۳۷۴): ترجمه دره میرحیدر، جغرافیای سیاسی خاور میانه و شمال آفریقا، انتشارات وزارت امور خارجه
- ۱۰ - عزتی، عزت اله (۱۳۸۸): جغرافیای استراتژیک ایران، سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح
- ۱۱ - عزتی، عزت اله (۱۳۸۰): ژئولیتیک در قرن ۲۱، سمت
- ۱۲ - علی پور، عباس (۱۳۸۹): تاثیر میان قومی بر همگرایی و واگرایی های اقوام در استانهای سیستان و بلوچستان و کردستان پس از انقلاب اسلامی
- ۱۳ - قمری، داریوش (۱۳۸۴): همبستگی ملی در ایران، انتشارات تمدن اسلامی
- ۱۴ - کاویانی، مراد (۱۳۸۹): ناحیه گرایی در ایران از منظر جغرافیای سیاسی، پژوهشکده مطالعات راهبردی
- ۱۵ - کریمی پور، یداله (۱۳۸۸): تحلیل ژئوپلیتیکی نواحی بحرانی در ایران (جنوب شرق) رساله دکتری جغرافیای سیاسی دانشگاه تربیت مدرس
- ۱۶ - سایت اینترنت مناطق آزاد چابهار

۱۷-سایت اینترنت ویکی پدیا

۱۸-شکوری گنجوی، فواد(۱۳۸۴): نقش مناطق آزاد در انتقال و توسعه تکنولوژی:مطالعه موردی سرمایه گذاری خارجی در منطقه آزاد قشم.

۱۹- شیخی، محمد علی(۱۳۸۲): طوایف شیعه بلوچ و نقش آنها در امنیت منطقه (ایرانشهر)، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشکده دافوس سپاه

۲۰- مجتهد زاده، پیروز(۱۳۸۱): جغرافیای سیاسی و سیاست جغرافیایی ، تهران انتشارات سمت

۲۱- مرکز آمار ایران(۱۳۸۵): سالنامه آماری کل کشور

۲۲- محمود زهی، موسی(۱۳۸۷):چابهار بر ساحل دریای عمان، خلیج فارس فرهنگ و تمدن(مجموعه مقالات)

Archive of SID