

جغرافیا و توسعه - شماره ۱۴ - تابستان ۱۳۸۸  
وصول مقاله: ۱۳۸۶/۹/۱۰  
تأیید نهایی: ۱۳۸۷/۷/۱۰  
صفحات: ۱۷۲-۱۴۱

## تعامل ملی، منطقه‌ای و جهانی، راهبردی برای پایداری توسعه‌ی محور شرق

دکتر محمد ستاری فر  
استاد اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی

دکتر حمید احمدی  
استاد علوم سیاسی دانشگاه تهران

دکتر حسین نصیری  
مرکز تحقیقات وزارت امور خارجه

### چکیده

ایران برای سامان‌دهی به مبادلات چند هزار میلیارد دلاری منطقه و جهان، از موقعیت جغرافیایی برجسته‌ای برخوردار است. جریان‌های که با خلق ظرفیت‌های نوین فراوان قادر است در سطحی گسترده، با ایجاد پویایی در کسب و کار، اشتغال، درآمد و انباشت سرمایه، به گونه‌ای پایدار به فرآیند توسعه در کشور دامن بزند. موقعیت محور شرق کشور با تأکید بر جایگاه چابهار برای ترانزیت کالا، نفت، گاز و خطوط لوله‌ی آسیای مرکزی و نیز روان‌سازی مبادلات افغانستان محصور در خشکی، از مزیت‌های آشکاری برخوردار است؛ قابلیت‌هایی که به ویژه در نتیجه‌ی تحولات وسیع در صفحات شمالی و شرقی کشور، بر قوت آن به مراتب افزوده شده است. محور شرق موقعیتی ارتباطی دارد و چابهار با استعدادهای بالقوه‌ی بسیار به ویژه در زمینه‌های بازرگانی و ترانزیت گرانگه‌ها این تحول است. این داد و ستد عظیم با عبور از محور شرق، علاوه بر ایجاد رونق در اقتصاد و اجتماع محیط، با تولید نقش‌های مکمل برای شمال و جنوب سیستان و بلوچستان (و نیز استان‌های خراسان) و شکل‌دهی به بستری پایدار برای پیوند منافع، همزیستی و مدارای تاریخی را در منطقه نهادینه خواهد کرد. تحقق این فرآیند لیکن، مستلزم توجهی دوباره به توسعه‌ی بندر، راه‌های پسرانه و بهسازی و تکمیل آنها و روز آمد کردن تجهیزات و قوانین و نیز سرمایه‌گذاری برای توسعه‌ی کریدورهای ترانزیتی، که هیچ تردیدی در اقتصادی بودن آنها نیست، خواهد بود. جمهوری اسلامی ایران، با توجه به ملاحظات ژئوپولیتیک و ژئواکونومیک منطقه و در پرتو چشم‌اندازی آینده‌نگر، می‌تواند جایگاه خود را برای اتصال شمال - جنوب و شرق - غرب، در نظام‌نویس بین‌المللی تثبیت و ارزش‌موقعیت استراتژیک خود را به مراتب ارتقاء بخشد و از رهگذر این مبادلات عظیم، ظرفیت‌های جدیدی برای انباشت سرمایه‌ها، به عنوان موتور توسعه در کشور و محور شرق خلق کند.

کلیدواژه‌ها: محور شرق، چابهار، موقعیت سرزمینی، توسعه‌ی پایدار، مبادلات منطقه‌ای - جهانی.

## مقدمه و بیان مسأله

ایران کشوری است پهناور، با ریشه‌های عمیق تاریخی و فرهنگی، ویژگی‌های منحصر به فرد جغرافیایی، سرشاری منابع و مردمی که به اعتبار تجارب قرون ماندگاری خود را تحصیل کرده‌اند. این سرزمین جدا از شرایط ممتاز و تمدن‌ساز خود در دوران کهن، اینک نیز، اهمیتی فوق‌العاده دارد.

ایران قرار گرفته در نقطه‌ی تلاقی سه قاره‌ی آسیا، اروپا و آفریقا، در " قلب " منطقه‌ی حساس خاورمیانه و در مجاورت روسیه، آسیای مرکزی، قفقاز، شبه‌قاره هند، دنیای عرب و اروپا و همسایگی با ۱۵ کشور که ثلث آنها، محصور در خشکی هستند، با در اختیار داشتن تمامی سواحل شمالی خلیج فارس و بخش قابل ملاحظه‌ای از سواحل دریای عمان و تمامی سواحل جنوبی دریای مازندران (و حلقه‌ی ارتباط این دو گستره‌ی آبی استراتژیک) و تنوع اقلیم، از موقعیتی ممتاز در منطقه و جهان برخوردار است.

این ویژگی‌های برجسته برای ملت و کشور ایران، توأمان فرصت‌هایی طلایی و تهدیدهایی مشخص ایجاد کرده‌اند. مسأله آن است که چگونه می‌توان از این سرمایه‌ی عظیم در مسیر توسعه‌ی پایدار و همه‌جانبه‌ی کشور بیشترین بهره‌های ممکن را گرفت و چگونه می‌توان آن تهدیدها را تقلیل و مآلاً فرونشاند. موضوعی که تنها در پرتو مطالعات وسیع و تعریف پروژه‌های پژوهشی معین می‌توان زوایای مختلف آن را کالبدشکافی و در جهت دستیابی به راهبردهای دقیق و متناسب، در ظرائف مورد تجزیه و تحلیل قرار داد.

بر اساس گزارش‌های بین‌المللی، هر سال حجم بسیار عظیمی از کالا، بین قاره‌ها و کشورهای دنیا مبادله می‌شود و این مبادلات عظیم، اصولاً به زندگی ملت‌ها در جهان کنونی معنا بخشیده و تداوم آن را تضمین می‌کند. فرآیند حیاتی فوق، از آغاز تا پایان و در مسیر گسترده و پیچیده‌ی خود در سطوح مختلف، فرصت‌های فراوانی برای تحرک و پویایی ملت‌های جهان خلق کرده است. این داد و ستد پر دامنه لیکن، نیازمند شبکه‌ها و راههای ارتباطی قابل اتکایی است و بنابراین، جستجو برای یافتن مسیرهایی کوتاه‌تر، ارزان‌تر، امن‌تر و آسان‌تر، در جهان آکنده از رقابت، پیوسته مورد توجه تولیدکنندگان، بازرگانان و بازارهای مصرف بوده است و به این دلیل نقش‌آفرینی در این فرآیند و اصولاً آندیشیدن به منافع و فرصت‌های بسیار حاصل از آن، به موضوعی جذاب برای ملت‌ها و دولت‌های مختلف تبدیل شده است. بخش قابل ملاحظه‌ای از این مبادله‌ی چنددهه هزار میلیارد دلاری تجارت جهانی (WTO, 2008) متوجه گستره‌ی وسیعی است که ایران در مرکز آن قرار گرفته است. سرزمینی با دسترسی‌های

گسترده به آب‌های بین‌المللی و موقعیتی برجسته برای سامان بخشی به این تعاملات؛ سرفصلی که به ویژه در ارتباط با آسیای مرکزی و افغانستان، بر اساس تقسیم کار ملی، بر مزیت‌های موقعیتی (بالقوه) محور شرق و چابهار دلالت می‌کند. محور شرق کشور، هر چند از عقب‌ماندگی‌های شدید در رنج است، لیکن به اعتبار ویژگی‌های ارتباطی خود از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های فراوان و گوناگونی برخوردار است که پویایی آنها، در نتیجه‌ی این جریان بزرگ، قادر است با زدودن فقر و محرومیت، فرآیند توسعه‌ی همه‌جانبه را دامن زده و ثبات و امنیت را در منطقه، به صورت اصولی نهادینه کند.

از منظری دیگر، پاره‌ای از کشورها و محافل و بنگاه‌های غربی و نیز کشورهای در منطقه، با سرمایه‌گذاری‌های کلان، درصددند تا با تضعیف موقعیت ایران، مبادلات آسیای مرکزی در افغانستان متمرکز شود و در مراحل بعد، ایران پس از پاکستان، نقشی کم‌اثر و فرعی برعهده گیرد. بانک توسعه آسیایی<sup>۱</sup> با همکاری بانک جهانی، با سامان دادن به پژوهش‌های بسیار و نیز انجام هزینه‌های مرتبط، در برنامه‌ریزی‌های فوق، نقشی محوری ایفا می‌کند. بر این مبنا، رقابتی فشرده در منطقه به وجود آمد که جنگ کریدورها<sup>۲</sup> نام گرفته است. کم‌توجهی و کم‌حرکی در این زمینه به معنای از دست رفتن فرصت‌هایی است که جبران آن در آینده اگر ممکن هم باشد، به تحقیق، کم‌هزینه و آسان نخواهد بود.

مسئله آن است که در این رقابت، مآلاً کشوری محور می‌شود و کشورهای دیگر، لاجرم باید به دستاوردهای جانبی آن (پیرامونی) بسنده کنند. فرض بر آن است که ایران به اعتبار برتری موقعیت و دیگر داشته‌های فراوان خود، به تدبیر می‌تواند در محوریت این داد و ستد عظیم قرار گیرد. این مقاله، در حد وسع تلاش خواهد کرد تا امکان‌پذیری و ضرورت تعامل توسعه‌ی ملی، منطقه‌ای و جهانی را، با تأکید بر ظرفیت‌های محور شرق و چابهار مورد واکاوی قرار دهد. مراد آن است که با چشم اندازی آینده‌نگر، چالش‌ها و توانمندی‌های این منطقه در مسیر نیل به توسعه‌ای پایدار مورد بازشناسی قرار گیرند.

### روش تحقیق، مبانی نظری

این تحقیق توسعه‌ای- کاربردی است و روش انجام آن به اقتضای موضوع، ترکیبی و با تأکید بر روش موردی- زمینه‌ای<sup>۳</sup> بوده است.

1- Asian Development Bank (ADB)

2- Corridor War

3- Case and Field Study Research Method

مراد از توسعه عبارت از روندی چند بعدی است که طی آن جوامع، استانداردهای زندگی خود را ارتقاء می‌بخشند، نابرابری‌ها را کاهش می‌دهند و فقر را از اعضای خود می‌زدایند (George, 1988: 4). پایداری دعوتی است واقع‌بینانه برای موازنه‌ای پویا میان عوامل مؤثر فراوان اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی مورد نیاز بشر، معادله‌ای بین ضرورت‌های زیست‌محیطی و نیازهای توسعه، با محوریت انسان و بنابراین، توسعه‌ی پایدار فرآیندی است در استفاده از منابع، هدایت سرمایه‌گذاری‌ها، سمت‌گیری توسعه‌ی تکنولوژی و تغییر نهادی که با نیازهای حال و آینده‌ی جوامع سازگار باشد (UNESCO, 1997: 12-14). توسعه در کشورها یک ضرورت است لیکن پیش‌نیاز توسعه، تشکیل و انباشت سرمایه می‌باشد. اولین و شاید مهم‌ترین مسأله‌ای که هر نظام حکومتی، در تأمین بلندمدت جامعه با آن مواجه است، چگونگی انباشت سرمایه برای دستیابی به رشد مستمر در اقتصاد است (نیلی، ۱۳۸۳: ۶۳) و سنگ بنای توسعه در چگونگی تشکیل سرمایه تعیین می‌شود (Arndt, 1987: 53-4). هیرشمن<sup>۱</sup>، بر این باور است که در جوامع توسعه‌نیافته، به دلیل کمبود سرمایه و دیگر منابع لازم، سرمایه‌گذاری‌ها باید از بخش‌های پیش‌تاز آغاز شوند. او توضیح می‌دهد، بخش پیش‌تاز، آن بخشی است که بتواند بیشترین پیوند و ارتباط‌ها را، در اقتصاد (ملی) ایجاد کند و اینکه از طریق سرمایه‌گذاری در بخش‌های پیش‌تاز و منتخب اقتصادی، می‌توان منابع لازم برای سرمایه‌گذاری در بخش‌های دیگر اقتصادی را فراهم ساخت (Hirschman, 1958: 4-7).

گالنسون<sup>۲</sup> و لیبن اشتاین<sup>۳</sup>، بر این اعتقادند که در استراتژی سرمایه‌گذاری، طرح‌هایی باید انتخاب شوند که در بلندمدت، در رشد و توسعه‌ی اقتصادی، حد اعلای تأثیر را بگذارند. این سرمایه‌ها باید مولد باشند و در رشته‌هایی به کار گرفته شوند که از نظر اجتماعی، اثر بازدهی تولید نهایی آنها حداکثر باشد (Leiben Stein, Glenson, 1955: 343-370).

روستو<sup>۴</sup>، ایجاد سرمایه‌گذاری بالاسری اقتصادی به ویژه در زمینه‌ی حمل و نقل را، به منظور گسترش بازار، شرط جهش می‌داند (ستاری‌فر، ۱۳۷۴: ۱۰). کوزنتس<sup>۵</sup>، ضمن تأکید بر مهارت‌های نیروی کار از برتری نقش تکنولوژی در توسعه، سخن می‌گوید (Kuznets, 1955: 39). موضوعی که تامس<sup>۶</sup> نیز بر آن اصرار دارد (Thomas, 1977: 1582-5) و لوئیس<sup>۷</sup> اعتقاد دارد،

1- Hirschman

2- Galenson

3- Leiben Stein

4- W.W. Rostow

5- Kuznets

6- Thomas

7- Lewis

موتور رشد، تغییرات تکنولوژیک است و تجارت جهانی آن را تسهیل می‌کند (Lewis, 1987: 74-5) و آرن‌ت<sup>۱</sup> از چگونگی نقش و تأثیر تجارت بین‌الملل به عنوان موتور رشد و توسعه (Arndt, 1987: 53-4) یاد می‌کند.

میسرا<sup>۲</sup>، آن زمان که از انباشت سرمایه به عنوان موتور اقتصادی سخن به میان می‌آورد، آن را مشروط به فراهم آمدن پیش‌نیازهای اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی می‌کند (میسرا، ۱۳۶۶: ۸۶). موضوعی که از سوی نظریه پرداز مطرحی چون "میردال" نیز، مورد تأیید قرار گرفته است. هاربیسون<sup>۳</sup>، ضرورت بهره‌برداری مؤثر از مهارت‌ها و دانش ملت‌ها را، شرط توسعه می‌داند (Harbison, 1973: 3) و مالا<sup>۴</sup>، استریتین<sup>۴</sup> می‌نویسد، هر کشوری باید در چارچوب مشخصات مربوط به خود، توسعه را، سامان بخشد (مایر- سیرز، ۱۳۶۸: ۴۷۶).

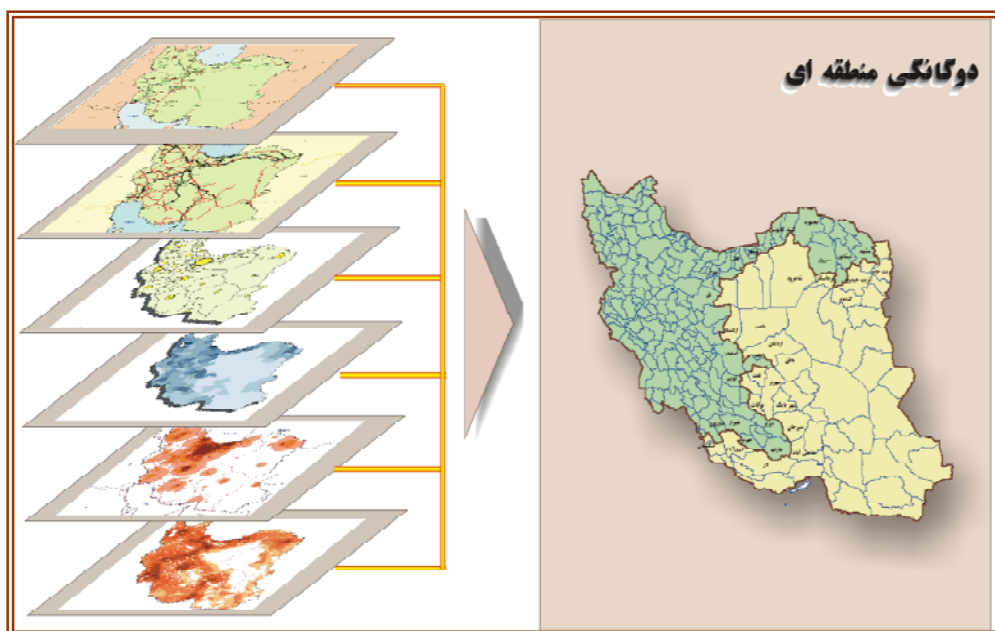
### محور شرق، بازشناسی ظرفیت‌ها و چالش‌ها

نخستین تلاش برای مطالعه‌ی وضعیت توسعه‌ی محور شرق در جمهوری اسلامی ایران از سمیناری در سال ۱۳۶۵ در زاهدان آغاز شد. پس از گزارش وضعیت استان سیستان و بلوچستان و مسایل حاد آن، سازمان برنامه و بودجه مأمور شد تا، با همکاری استان‌های شرقی کشور و به خصوص استان سیستان و بلوچستان، در قالب طرحی، اصلی‌ترین محورهای توسعه‌ی محور شرق را مورد مطالعه قرار دهد.

در این طرح که در یک دوره‌ی پانزده ماهه به انجام رسید، فرض بر آن بود که محدوده‌ی جغرافیایی مطالعات، محور شرق کشور را به طور کامل در برگیرد لیکن به دلیل پیچیدگی مسایل سیستان و بلوچستان و محدودیت نیرو و امکانات، مطالعات در مرحله‌ی اول، ناحیه‌ی جنوب شرقی و به طور خاص استان مزبور را در بر گرفت. نتایج این مطالعات از سوی سازمان مذکور در سال ۱۳۶۷، در سرفصل‌های متعددی منتشر شد (دفتر برنامه‌ریزی، ۱۳۶۷، ج ۱: الف و ب). این جزوات را می‌توان سرآغاز توجه برنامه‌ریزی شده دولت مرکزی به موضوع توسعه‌ی محور شرق دانست. نتایج بررسی‌های انجام شده، مالا<sup>۴</sup> به این گزاره رسید که، آماده‌ترین زمینه برای ایجاد تحرک در کل اقتصاد و اجتماع سیستان و بلوچستان و تسریع در ایجاد و تقویت پیوند ساختاری منطقه با سطح ملی (به عنوان یکی از ابعاد مهم استراتژی توسعه‌ی منطقه) بخش

1- Arndt  
2- Misra  
3- Harbison  
4- Stretin

بازرگانی متکی بر مبادلات برون مرزی است و استفاده از امکانات و مزیت‌های نسبی بندر چابهار در این مهم، نقش دگرگون‌ساز دارد (دفتر توسعه، ج ۲، ۱۳۷۱: پیشگفتار). در بررسی موضوع توسعه‌ی محور شرق، مذاقه در مطالعات آمایش سرزمین، زوایای دیگری از مسأله را روشن خواهد کرد. بر اساس نتایج حاصل از این بررسی‌ها، تحلیل سازمان فضایی کشور، عدم تعادل‌های وسیع در سطح و میزان توسعه‌یافتگی مناطق و نواحی مختلف ایران را نشان داد. وجه بارز و شاخص این عدم تعادل، نابرابری کلان موجود بین شرق و غرب سرزمین می‌باشد. حدود ۹۰٪ از جمعیت کشور در نیمه‌ی غربی و بخشی از شمال شرقی کشور که حدود ۴۵٪ از وسعت سرزمین را شامل می‌شود، سکونت دارند و فقط ۱۰٪ جمعیت در نیمه‌ی شرقی و بخش عمده‌ای از سواحل جنوبی کشور که ۵۵٪ ایران را شامل می‌شود، زندگی می‌کنند. توزیع فعالیت‌ها و امکانات و شبکه‌های زیربنایی و خدماتی نیز در این دو منطقه، حاکی از وجود همان عدم تعادل گسترده است. قابل توجه آن که حدود ۷۰٪ از طول مرزهای آبی جنوبی کشور و همچنین، حدود ۷۰٪ از ذخایر استراتژیک معدنی، در همین نیمه‌ی شرقی کمتر توسعه‌یافته‌ی کشور قرار دارد (دفتر آمایش، ۱۳۸۳: ۱۴۳).



نقشه ۱: دوگانگی توسعه نیمه‌ی شرقی و نیمه‌ی غربی سرزمین  
 مأخذ: سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، دفتر آمایش و برنامه‌ریزی منطقه‌ای، ۱۳۸۳.

هر چند خاستگاه اصلی این عدم تعادل را باید در وضعیت طبیعی و جغرافیایی متفاوت این دو کلان منطقه جستجو کرد اما، سیاست‌ها و راهبردهای آزادی چه در سطح ملی و چه در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی، در ایجاد و یا تشدید این عدم تعادل‌ها، نقش بسزایی داشته است. انتخاب آزادی قطب‌های رشد، سیاست‌های وارداتی و صادراتی، ایجاد و تجهیز شبکه‌های زیربنایی و اتکای اصلی به منابع نفت، موجب مغفول ماندن قابلیت‌های ارزشمند مناطق شرقی کشور، از دید تصمیم‌گیران ملی شده است. به هر صورت آنچه واقعیت دارد، نابرابری‌های کلان موجود بین شرق و غرب کشور است که آشکارا، نوعی دوگانگی در امر توسعه را موجب شده است. بنابراین، افزایش جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی در نیمه‌ی شرقی کشور، متناسب با قابلیت‌ها و مزیت‌های این منطقه، یکی از راهبردهای اساسی آمایش سرزمینی تلقی می‌شود (دفتر آمایش، ۱۳۸۳: ۴-۱۴۳).

در بُعد داخلی، استان سیستان و بلوچستان و استان خراسان جنوبی در سازمان فضایی کشور، موقعیت حاشیه‌ای دارند که باعث انزوا و عقب‌افتادگی این مناطق شده است. با لحاظ موقعیت ژئوپلتیک این منطقه و در جهت دگرگونی ساختاری در این استان‌ها، می‌توان توسعه‌ی ترانزیت (ر.ک: پی‌نوشت ۱) و تقویت نقش بازرگانی منطقه در سطح کشور را مورد تأکید قرار داد. ویژگی این ناحیه، ارتباطی بودن آن است و در سطح ملی، گلوگاه بسیار مهمی برای نجات اقتصاد ملی از تنگناست. اقتصاد کشور در بعد حمل و نقل، مشکلات فراوانی دارد و سازمان فضایی به گونه‌ای است که جهت جابجایی کالاها و مواد، به سوی خلیج فارس و تنگه هرمز است. ایران، وابستگی شدیدی به تنگه هرمز دارد و این مسأله، وضعیت تهدیدآمیزی برای کشور به وجود آورده است. برای خروج از این وابستگی، می‌توان بخشی از نقل و انتقال کالا و ارتباط ایران با آب‌های آزاد را، به سمت چابهار، سوق داد (دفتر آمایش، ۱۳۸۳: ۱۴۳).

در بُعد خارجی، همجواری این منطقه از کشور با آب‌های آزاد بین‌المللی، در تمام مرزهای جنوبی آن بارورسازی قابلیت‌های ترانزیتی و توسعه‌ی این قابلیت‌ها تا سطح استانداردهای بین‌المللی را، به عنوان یک راهبرد اساسی در جهت دستیابی به تعادل‌های ملی و منطقه‌ای، مطرح می‌نماید زیربناهای نسبتاً آماده‌ی منطقه‌ی آزاد چابهار و محور اصلی ارتباطات جاده‌ای شمالی- جنوبی، با مبداء این شهر که بعد از عبور از شهرهای ایران‌شهر، خاش و زاهدان، دسترسی به مرز میلک را برای ارتباط با کشور افغانستان و همچنین، ادامه‌ی این محور اصلی تا استان‌های خراسان و ارتباط با مناطق شمالی کشور افغانستان، از طریق نقاط مرزی نظیر

دوغارون و کشورهای آسیایی مرکزی را، از طریق نقاط مرزی سرخس، باجگیران و لطف‌آباد (و نیز از طریق افغانستان) امکان‌پذیر می‌سازد. بنابراین، توسعه‌ی فعالیت‌های ترانزیتی از مبداء چابهار و مقاصد کشورهای افغانستان و پنج کشور آسیای مرکزی (و قفقاز و نیز اروپا در مراحل بعد)، به عنوان یک الزام توسعه‌ی ملی و منطقه‌ای، باید مورد توجه قرار گیرد (دفتر آمایش، ۱۳۸۳: ۷-۱۴۴ و ۱۲۶). بهسازی و تجهیز محور شرقی کریدور شمال-جنوب و نیز ارتباطات کریدور شرق - غرب، از منطقه‌ی آزاد چابهار تا مبادی خروجی غربی و شمال غربی کشور و همچنین تقویت تجهیزات و امکانات حمل و نقل کالا، باعث تقویت نقش فراملی کشور و بهره‌برداری از موقعیت منطقه‌ی آزاد چابهار و پیوند با فضاهای دیگر و خروج از انزوا در سطح منطقه خواهد شد (دفتر آمایش، ۱۳۸۳: ۱۴۹).

تحولات گسترده‌ی جهانی در دهه‌ی انتهایی قرن بیستم و شکل‌گیری جمهوری‌های جدید در آسیای مرکزی و قفقاز و نیز سقوط طالبان در افغانستان به دقت، درستی نتایج حاصل از مطالعات فوق را اثبات کرد و افزون بر آن ظرفیت‌های نوینی برای تعامل محور شرق با آسیای مرکزی و افغانستان خلق کرد و بر اهمیت و استراتژیک بودن این محور و بندر اقیانوسی چابهار، به مراتب افزود.

### تحولات جهانی - منطقه‌ای و آثار آن بر کشور و محور شرق

فروپاشی شوروی و تحولات شگرف ناشی از آن، به ویژه شکل‌گیری جمهوری‌های جدید، دگرگونی‌های گسترده‌ای را در منطقه ایجاد کرد. جمهوری‌های همسایه‌ی ایران در آسیای مرکزی (و بعضاً در قفقاز) از سویی تقاضاهای فراوان و متنوعی در بازارهای بین‌المللی مطرح می‌کردند و از سویی دیگر، به اعتبار منابع غنی نفت و گاز (به خصوص با توجه به کشف ذخایر جدید در حوزه‌ی دریای مازندران) قادر بودند بهای آن را پرداخت کنند. در مقابل اقتصاد جهانی هم به آن منابع انرژی چشم دوخته بود و هم برای بازارهای بزرگ و بکر آن منطقه برنامه‌ریزی می‌کرد و این مبادلات عظیم برای انجام، نیازمند کریدورهای ترانزیتی و مسیرهای مطمئن، کوتاه و ارزان برای عبور خطوط لوله بود.

روسیه برای حفظ هژمونی بر این کشورها و نیز به دلیل منافع سرشار حاصل از این داد و ستد، بر خطوط لوله و مسیرهای ریلی و جاده‌ای "خود" اصرار داشت و صاحب‌منصبان جمهوری‌های فوق، در جهت تضمین منافع و نیز تقویت مبانی استقلال نوپای آن کشورها و در گریز از انحصار فراگیر گذشته، تنوع بخشیدن به مبادی (صادراتی و وارداتی) و به ویژه



مسیرهای ارتباطی غیر روسی را مورد توجه قرار داده بودند و غرب، با مشوق‌های اقتصادی و سیاسی، به شدت از این تمایل پشتیبانی می‌کرد.

در همسایگی ایران، افغانستان قرار گرفته در بن‌بست و ویران شده از اشغالی طولانی مدت و جنگ‌های پر دامنه‌ی داخلی و دگرگونی‌های ناشی از ظهور و سقوط طالبان، اینک با حضور وسیع نیروهای ناتو، به بازسازی و ارتباط با جهان می‌اندیشد.

شایان توجه آن که فدراسیون روسیه برای تأمین پاره‌ای از نیازهای خود به ویژه در جنوب و نیز برای ارتباط آسان و ارزان با برخی مناطق نظیر شبه قاره‌ی هند همچنان به "پلی" چون ایران محتاج است. این کشور، اگر چه از شرق آسیا تا دروازه‌های اروپا، در صفحات شمالی گسترده است، اما از عدم دسترسی به آب‌های گرم در رنج است. راز آزمندی‌های ارضی تزارها و نیز جانشینان کمونیست آنان، برای رسیدن به آب‌های گرم، جدا از جاه‌طلبی‌های دیگر، برآمده از این ضعف استراتژیک بود. مسأله‌ای که در نتیجه‌ی فروپاشی شوروی، بر شدت آن به مراتب افزوده شده است. هند نیز با توجه به مشکلات تاریخی با پاکستان، موضوع ارتباط مطمئن با روسیه و آسیای مرکزی، افغانستان و... را به ویژه از طریق ایران، به اصرار پی می‌گیرد (پارتا سارتی، ۱۳۸۰: ۵۱۸).

این مبادلات عظیم به عنوان یک ضرورت جهانی - منطقه‌ای، به هر تقدیر باید پاسخ داده شود و به اعتبار مستندات بسیار، ایران برای ارتباط کشورهای فوق با دریای آزاد (و برعکس) از موقعیتی ممتاز برخوردار است. افزون بر موضوع کریدورهای ترانزیتی، مسأله‌ی عرضه‌ی منابع غنی انرژی آسیای مرکزی و حوزه‌ی دریای مازندران محصور در خشکی در بازارهای بین‌المللی (از طریق خطوط لوله و سوآپ<sup>۱</sup> (ر.ک: پی‌نوشت ۲) بود و موقعیت ایران، در این عرصه حتی برجستگی‌های بیشتری دارد و در ابعادی نیز کاملاً بی‌رقیب می‌باشد. واقعیت آن است که بیش از ۶۰٪ ذخایر اثبات شده‌ی نفت و بیش از ۳۰٪ از ذخایر گاز طبیعی جهان، در اختیار کشورهای خلیج فارس قرار دارد و بر اساس برآوردهای معتبر تقاضای جهانی نفت در سال ۲۰۱۰ به مرز ۱۰۰ میلیون بشکه در روز خواهد رسید (کمپ-هارکاو، ۱۳۸۳: ۷-۱۸۵).

ون ولوهاوزن<sup>۲</sup> اعتقاد داشت؛ فلات مرتفع ایران در قلب دنیای قدیم و خلیج فارس به منزله‌ی مرکز مرکز به‌شمار می‌رود (ون ولوهاوزن، ۱۳۷۶: ۶). ریچارد نیکسون<sup>۳</sup> رئیس‌جمهور اسبق

1- SWAP

2- Van Welohazen

3- Richard Nixon

امریکا، نفت را خون صنعت مدرن و خلیج فارس را قلب و راههای دریایی آن را شریان‌های اصلی خواند (نیکسون، ۱۳۶۴: ۱۳۶) و "شلزینگر" وزیر اسبق انرژی آن کشور، خلیج فارس را قلب ژئواستراتژیک جهان دانست (Schelsinger, 1992: 302). اظهارات فوق، قبل از فروپاشی شوروی و دگرگونی‌های گسترده‌ی دهه‌ی انتهای قرن بیستم و سال‌های اخیر منطقه و جهان و در دوره‌ای طرح شده بود که هنوز ذخایر نفت و گاز منطقه در اندازه‌های کنونی مورد توجه قرار نگرفته بود. اگر منابع خلیج فارس و حوزه‌ی دریای مازندران مجموعاً مورد محاسبه قرار گیرند، درصد نسبی ذخایر، ۷۰٪ نفت و بیش از ۴۰٪ گاز طبیعی جهان را تشکیل می‌دهند (کمپ - هارکاو، ۱۳۸۳: ۱۸۷). با این وصف در استراتژیک بودن هر دو منطقه، هیچ تردیدی نمی‌توان روا داشت و در این میان، ایران به عنوان سرزمین یکپارچه‌ی قرار گرفته در فاصله‌ی این دو حوزه‌ی استراتژیک، یگانه کشوری است که می‌تواند به جای رقابت و مناطق رقیب، به مکمل بودن دو حوزه بیانید.

خلیج فارس و دریای مازندران، دو منبع اصلی تأمین‌کننده‌ی انرژی جهان آینده هستند و این مسأله به صورت خودکار، منطقه را به یک هارتلند<sup>۲</sup> در جهان تبدیل کرده است. از نگاه آمریکا، ایران در مرکز این هارتلند قرار دارد و عراق و بخشی از خاورمیانه و افغانستان و پاکستان در اطراف آن قرار گرفته‌اند (Jones, 2003).

طبیعی است که این نگاه نمی‌تواند به امریکا خلاصه شود. در همین زمینه کمپ<sup>۳</sup> و هارکاو<sup>۴</sup> با تأکید بر جایگاه بسیار برجسته‌ی ایران نوشتند، اهمیت استراتژیک ایران انکارناپذیر است و... اینکه، در پی تحولات ناشی از فروپاشی شوروی، اهمیت موقعیت استراتژیک ایران، افزایش بیشتری یافته است (کمپ - هارکاو، ۱۳۸۳: ۲۷-۱۲۵).

واقعیت آن که افول رقابت‌های سیاسی - امنیتی شرق و غرب، با ارتقاء نقش اقتصاد همراه شد و در شرایط جدید، عامل اقتصادی بر موقعیت استراتژیک ایران منطبق شده و در نتیجه ایران برخوردار از موقعیت ممتاز منطقه‌ای و بین‌المللی شده بود. (رحیم‌پور، ۱۳۸۱: ۵۰ - ۴۸).

در آرایش جدید منطقه و با چشم‌اندازی آینده‌نگر، جمهوری اسلامی ایران قادر است، با توجه به ملاحظات ژئوپولیتیک و ژئو اکونومیک منطقه، موقعیت خود را برای اتصال شمال-جنوب و شرق-غرب، در نظام نوین بین‌المللی باز تعریف و تثبیت کند و از این رهگذر علاوه بر

---

1- Schelsinger

2 - Heartland

3- Kemp

4- Harkavy

خلق ظرفیت‌های جدید برای انباشت سرمایه‌ها به عنوان موتور توسعه (Arndt, 1987: 53-4) در کشور، مؤلفه‌های جدیدی برای حفاظت از تمامیت ارضی و ارتقای منزلت کشور خلق کند. بر اساس استدلال‌های مطرح شده، در امتیازات موقعیت سرزمینی ایران برای روان‌سازی مبادلات عظیم جهانی - منطقه‌ای تردیدی روا نیست و نیز در آثار گسترده‌ی پر دامنه و پیچیده‌ی ترانزیت و بازرگانی بین‌المللی، برای ایجاد تحرک در عرصه‌ی کسب و کار، اشتغال، درآمد و انباشت سرمایه‌های فیزیکی، انسانی، اجتماعی تکنولوژیک؛ استفاده‌ی بهینه از این شرایط و به بیان دیگر، تحصیل بیشترین بهره‌ی ممکن از این فرایند مستلزم تقسیم کار ملی است؛ سرفصلی که از نخستین برنامه‌ی توسعه‌ی کشور (برنامه اول، ۷۲-۱۳۶۷) مورد توجه قرار گرفت (دفتر توسعه محور شرق، ج ۲، ۱۳۷۱: پیشگفتار).

موقعیت به‌عنوان یکی از متغیرهای کلاسیک ژئوپلیتیک، برای برخی از فضاها جغرافیایی، نقش‌هایی را پدید می‌آورد. در نتیجه رخدادهای سیاسی اواخر قرن بیستم، تحولات بنیادینی در عرصه‌ی ژئوپلیتیک به وجود آمد و تفکرات ژئواکونومیک، جان‌نشین پاره‌ای از مفاهیم ژئواستراتژیک شد. به عبارت دیگر، مناطق جغرافیایی، تغییر ارزش یافتند، به‌طوری که اهمیت مناطق جغرافیایی جهان را، میزان کارایی و سهمی که در تجارت، سرمایه و بازار جهانی دارند، تعیین می‌کند (دفتر آمایش، ۱۳۸۳: ۳). با استناد به این چشم‌انداز، موقعیت ارتباطی محور شرق با تأکید بر جایگاه استراتژیک چابهار، برای ارتباط آسیای مرکزی و افغانستان با آب‌های بین‌المللی از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است.

### رونق محور شرق، پایداری امنیت و همزیستی شمال - جنوب

مبادلات جهانی - منطقه‌ای و فرآیند ترانزیت در محور شرق، از مبداء تا مقصد، همه‌ی مسیر را به تحرک و خواهد داشت. مسیر چابهار، نیکشهر، ایرانشهر، خاش، زاهدان، زابل، میلک، برخوردار از مزیت نسبی است که با اتمام پروژه‌ی زرنج - دلارام (در افغانستان)؛ حداقل در بخش غربی افغانستان، از مزیت مطلق برخوردار خواهد بود (دفتر آمایش، ۱۳۸۳: ۱۰۳) و مسیر چابهار، نیکشهر، ایرانشهر، خاش، زاهدان، بیرجند، گناباد، تربت حیدریه، مشهد، ارتباط ترانزیتی با افغانستان (از طریق دوغارون و...) و ترکمنستان و آسیای مرکزی از طریق سرخس (خط آهن) و لطف‌آباد، باجگیران را برقرار خواهد کرد.

چرخه‌ی عظیم ترانزیت کالا و نفت و گاز، با عبور از ۵۰ شهر بزرگ و کوچک محور شرق، به صورت مستقیم و غیرمستقیم (دفتر آمایش، ۱۳۸۳: ۱۰۹)، ظرفیت‌های گسترده‌ای برای کسب و

کار، اشتغال، درآمد و مآلاً انباشت سرمایه‌ی فیزیکی، انسانی، اجتماعی و تکنولوژیکی ایجاد می‌کند، موضوعی که به اعتبار پژوهش‌ها و به خصوص سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌ی منطقه‌ای و بین‌المللی تردیدی در اقتصادی و در نتیجه عملی بودن آن نیست.

محور شرق ایران، برای توسعه و حتی بقاء، به خونی تازه محتاج است و عرضه و تقاضای گسترده‌ی منطقه و جهان، آن فرصت طلایی و به بیانی، آن خون تازه است.

جریان ترانزیت شمال و جنوب استان سیستان و بلوچستان راه، بیش از گذشته با یکدیگر همراه کرده و منافع سیستانی و بلوچستانی را به هم پیوند خواهد داد. سیستانی و بلوچستانی، به گواه تاریخ در طول سده‌ها، با رفاقت و مدارا با هم زیسته‌اند (لانگ ورشادیمز، ۱۳۷۷: ۱۳۵). فرآیند توسعه‌ی محور شرق، در نتیجه‌ی ترانزیت و بازرگانی خارجی، با تعریف نقش‌های مکمل برای شمال و جنوب این استان (و نیز استان‌های خراسان جنوبی، رضوی، شمالی و...) در بلندمدت آن بردباری راه، به صورتی نهادمند تقویت می‌کند و همزیستی را توسعه و تعمیق بخشیده و با تقسیم و توزیع رفاه دوستی‌ها را در عرصه‌ی عمل بارور خواهد کرد. بازی یکی، بدون دیگری نتیجه‌اش باخت هر دو است و مشارکت و همکاری، بازی برد- برد است؛ روندی که بر اساس تعریف، امنیت، محصول آن است.

پیرامون محرومیت گسترده‌ی بلوچستان، بسیار گفته شده است لیکن، سیستان نیز که زمانی آبادان بوده و انبار غله (ر.ک: پی‌نوشت ۳) خوانده می‌شد (فصلنامه تاریخ معاصر، ۱۳۷۷: ۲)، به شدت در محرومیت گرفتار است. شهرستان زابل، به دلیل مشکلات ناشی از مرزبندی‌های استعماری (قرن ۱۹) و تبعات سوء آن، به صورت اساسی آسیب دیده است و از این رو پیوسته، رونق و جمعیت خود را از دست می‌دهد. زابل، از موقعیتی استراتژیک برای ایران برخوردار است اما به رغم این اهمیت، این دیار کهنسال به عنوان یک شهر، بسیاری از انگیزه‌های مدنی خود را از دست داده است. شهرستان زابل، برای بقای خود و برای (سرفرازی) ایران، به ظرفیت‌سازی‌های جدید و به ویژه، انگیزه‌های نوین نیازمند است. تصور بر آن است که شکل-گیری قدرتمند فرآیند بازرگانی بین‌المللی و ترانزیت در محور شرق، با توجه به تنوع دامنه و گستردگی آثار خود، آن ظرفیت‌ها و انگیزه‌ها را، به صورت مؤثری بالنده خواهد کرد.

ساخت پل میلک و احداث جاده‌ی زرنج- دلارام در افغانستان و نیز بهسازی و تکمیل راه ترانزیتی چابهار به زابل، زمینه‌های تحرک در محور شرق را فراهم خواهد آورد. جریان پر حجم ترانزیت و افزایش هرچه بیشتر تردد وسائط نقلیه در این مسیر، پویایی زندگی و رونق کسب و کار را در شهرهای بزرگ و کوچک مسیر به صورت مستقیم و در دیگر شهرها و مناطق محور

شرق به صورت غیرمستقیم، بسترسازی می‌کند و این مسأله به سهم خود، جاذبه‌های زیادی برای سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی ایجاد خواهد کرد. مسأله‌ی اساسی آن است که انباشت سرمایه‌ها، چگونه باید در این منطقه شکل گیرد و چرخه‌ی مطمئن زندگی، چگونه به گردش درآید و مراد آن است که فرآیند پردامنه‌ی ترانزیت و بازرگانی، قادر است انرژی، جاذبه، انگیزه و سرمایه‌های مادی و غیرمادی لازم برای این رونق را فراهم آورد.

بر اساس واقعیت‌ها، آن زمان که مسأله‌ی اساسی، تلاش برای تأمین نیازهای اولیه انسان است، نیازهای لطیف‌تر، امکان عرض اندام نخواهند داشت. اطمینان به چرخه‌ی زندگی و رونق، با برآورده کردن نیازهای نخستین، زمینه‌های تأکید بر نیازهای ثانویه را تقویت خواهد کرد. در آن صورت زیبایی‌های محیطی، تاریخ، جغرافیا و فرهنگ محور شرق و استان سیستان و بلوچستان با ریشه‌های تمدنی بی‌نظیر خود چون شهر سوخته و... جاذبه و ظرفیت‌های گسترده‌ای برای طرح خواهند داشت.

ارتباط مستمر و تقویت فرآیند ترانزیت، در حقیقت ایجاد پیوند پایدار، بین منافع بلوچ و سیستانی و هم سو، همساز و هم پیوند کردن منافع شمال و جنوب استان در روندی پویا و مکمل خواهد بود. موضوعی که بر اساس مبانی نظری، با خلق امید نسبت به آینده، بسط امنیت و همزیستی مسالمت‌آمیز در این استان و اصولاً محور شرق، همگرایی و دلبستگی نسبت به ایران را به صورت اصولی دامن گستر خواهد کرد.

### بررسی مقایسه‌ای شبکه‌ی راههای ترانزیتی محور شرق و مسیرهای رقیب

محور شرق کشور، با چابهار به عنوان مبدأ (برای ترانزیت کالا و واردات) و یا به عنوان مقصد (برای ترانزیت کالا و نفت و گاز و صادرات) تعریف می‌شود، لیکن در فقدان راههای مواصلاتی (خط آهن و جاده) مناسب در پسرکانه، حتی اگر شرایط سخت‌افزاری و نرم‌افزاری در چابهار در حد مطلوب هم باشد، اصولاً تحرکی قابل اتکا و سازمان یافته در موضوع ترانزیت شکل نخواهد گرفت. شبکه‌ی راههای ارتباطی مؤلفه‌ی اساسی و یکی از ارکان اصلی ترانزیت است.

شرایط کیفی راهها، تجهیزات ایمنی، تأسیسات رفاهی و خدماتی، پایانه‌ها، برخورداری از شبکه‌ی الکترونیکی داده‌ها و کنترل و سامان‌یافتگی، توانمندی، قانون‌مندی، سرعت عمل و به ویژه هماهنگی سازمان‌ها و نهادهای دخیل، عوامل اساسی در افزایش مطلوبیت کریدورها هستند که در کنار کوتاهی، ارزانی و امنیت، مزیت‌های مسیرهای ترانزیتی یک کشور را به

کشور رقیب، برتری می‌بخشند. در منطقه‌ای که ما در آن زندگی می‌کنیم، به خصوص در پی تحولات گسترده‌ی آسیای مرکزی، افغانستان و اصولاً منطقه، کشورهای متعددی در تلاشند تا از این فرصت طلایی برای کسب درآمد، اشتغال، رونق کسب و کار و توسعه، بهره‌گیری کنند. طبیعتاً توفیق یک کشور، به تناسب، رکود در کشورهای رقیب ایجاد خواهد کرد. رمز و راز تکاپوی گسترده‌ای که اینک، حتی از سوی کشورهای نابخوردار از موقعیت، برای تصاحب سهمی بیشتر از این مبادلات عظیم در منطقه، شکل گرفته (جنگ کریدورها) در همین نکته نهفته است در این میدان، منافع گسترده‌ی قابل حصول و منابع عظیمی برای ایجاد رونق در چرخه‌ی کسب و کار و ایجاد رفاه، مطرح شده است و از این رو، کشورهای مختلفی برای شکار این فرصت‌ها، به بهسازی شبکه‌ها و مآلاً ظرفیت‌سازی پرداخته‌اند.

کوتاهی در بازشناسی ضعف‌ها و قوت‌ها، کم‌کاری در مسیر رفع نقص‌ها و تقویت برتری‌ها و کندی و انفعال در هر کشوری، سپردن میدان و به بیانی، کمک به کشور رقیب خواهد بود. منطقاً اگر به مدد سرمایه‌گذاری‌ها، کریدوری انتخاب شود، روالی نیز در پی آن شکل خواهد گرفت که تغییر آن، مسلماً آسان و کم‌هزینه نخواهد بود.

در سرفصل راه‌های ترانزیتی محور شرق، برابر گزارش اسکاپ<sup>۱</sup> (کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوس آرام)، در سال ۱۳۸۲، از ورودی چابهار، به پنج مرز خروجی (آستارا، لطف‌آباد، سرخس، دوغارون و بندرعباس) کالا ترانزیت شده است.

جدول ۱: سهم چابهار از ترانزیت محور شرق، طول مسیرها

شرح	واحد	دوغارون	سرخس	باجگیران (لطف‌آباد)
سهم از ترانزیت محور چابهار	درصد	۵۵/۱	۳۴/۴	۰/۷
طول مسیر (کل)	کیلومتر	۱۶۶۵	۱۷۹۱	۱۸۱۸
طول مسیر ۲ خط	کیلومتر	۱۶۶۵	۱۷۵۱	۱۶۴۰
طول مسیر ۳ خط و بیشتر	کیلومتر	.	۴۰	۱۷۸
طول مسیر با کیفیت خوب (۴)*	کیلومتر	۲۵۵	۴۱۵	۵۱۳
طول مسیر با کیفیت متوسط	کیلومتر	۱۱۹۸	۱۰۹۴	۱۱۱۷
طول مسیر با کیفیت بد	کیلومتر	۲۱۲	۲۸۲	۲۲۱

مأخذ: سازمان حمل و نقل، ۱۳۸۳. \* (ر.ک: پی‌نوشت ۴)

بر اساس داده‌های جدول فوق (ر.ک : پی نوشت ۵) :

۱- در حال حاضر حدود ۹۰ درصد کالای ترانزیتی از چابهار، از طریق دو نقطه‌ی مرزی دوغارون و سرخس از کشور خارج و یا وارد می‌شود؛

۲- در جدول فوق، نامی از زابل و مرز میلک نیست در حالی که مهم‌ترین مسیر ترانزیت به افغانستان و یکی از مهمترین کریدورهای آسیای مرکزی، چابهار- زاهدان - زابل و میلک است؛

۳- عمده‌ترین طول مسیرها، ۲ خطه و عمده‌ترین کیفیت، متوسط است، برای به دست آوردن موقعیت برتر در ترانزیت منطقه‌ای، این شرایط اصولاً مطلوبیت نخواهد داشت؛

۴- در مجموع میانگین کیفیت حدود ۱۳٪ (و تا ۱۷٪ راه‌های) مسیر "بد" است؛

داده‌های مورد اشاره به‌خوبی ضعف اساسی پسران‌های ترانزیت محور شرق کشور را نشان می‌دهند. برتری در جنگ کریدورها مستلزم استاندارد سازی کیفیت بد قطعات جاده‌ای، ارتقاء کیفیت متوسط و حداقل ۴ خطه ( و ۶ خطه) کردن مسیرهای ترانزیتی در اولین فرصت است. در مراحل بعد، مسیرهای ترانزیتی لاجرم باید بزرگراه شوند.

درباره‌ی هزینه‌ها و اینکه اصولاً این سرمایه‌گذاری‌ها اقتصادی خواهند بود یا خیر، بانک توسعه‌ی آسیایی با همکاری بانک جهانی، پژوهش‌های متنوعی را پیرامون کریدورهای ترانزیت در منطقه و به ویژه برای آسیای مرکزی انجام داده و نتیجه گرفته است: هیچ تردیدی پیرامون منافع اقتصادی سرمایه‌گذاری در این کریدورها وجود ندارد و... هر دلاری که در توسعه و بهسازی راه‌ها، سرمایه‌گذاری شود، با نرخی بسیار بالا باز خواهد گشت و نیز، بدون هیچ مشکلی، این سرمایه‌گذاری‌ها می‌توانند، با دیگر زمینه‌های متصور استفاده از منابع، رقابت کنند. بانک مذکور و شرکای آن، پنهان نمی‌کنند که در مطالعات آنها تمرکز بر محوریت و با پیش فرض تحقق ترانزیت و حمل و نقل از آسیای مرکزی به آب‌های گرم (و برعکس)، در افغانستان، به افغانستان و در داخل افغانستان<sup>۱</sup> صورت گرفته است (ADB, 2004 : 17).

گزارش‌های فوق، همچنین نشان می‌دهند که در این میان، نقشی ویژه برای پاکستان در نظر گرفته شده است. اگر چه به اعتبار تلاش همه‌جانبه و حضور فعال پاکستانی‌ها و کم‌کاری و انفعال ایران، می‌توان بخشی از نتایج را در این دامنه تحلیل کرد لیکن، بر اساس شواهد مشخص، پاره‌ای از نهادهای غربی در انحراف نتایج این پژوهش به زیان ایران، نقش‌آفرین بوده‌اند. این مسأله، یک بار دیگر ضرورت تحرک ایران برای تصاحب سهمی از این مبادلات، در

1-Transit/Transport to /from Afghanistan and through Afghanistan

اندازه‌های بزرگ متناسب با موقعیت برتر خود را، مورد تأکید قرار می‌دهد. انفعال ایران، کفه را به سود کشورهای رقیب سنگین خواهد کرد.

پیرامون راه‌های ترانزیت در محور شرق، این نکته نیز اهمیت خود را دارد که استفاده از شبکه و ارتباط ترانزیتی کشور (که لزوماً باید در کیفیت، ارتقاء و در کمیت، به‌ویژه در حلقه‌های مفقوده تکمیل شوند) در صورتی بهینه خواهد بود که ادامه‌ی مسیر در کشور افغانستان و آسیای مرکزی نیز از مطلوبیت لازم برخوردار باشد. در این زمینه، با تحرک جریانی با عنوان مشارکت بین‌المللی برای بازسازی افغانستان، شبکه‌ی اصلی جاده‌ای به شدت نامطلوب افغانستان، به قطعات متعددی تقسیم شد و بر مبنای اعلام حمایت کشورها و نهادهای بین‌المللی مختلف، مسؤلیت سرمایه‌گذاری برای ساخت یک یا چند قطعه، از این شبکه‌ی ارتباطی، بر عهده‌ی طرف‌های مشخص گذاشته شد. بانک جهانی، بانک توسعه‌ی اسلامی، اتحادیه اروپا، دولت هند، ژاپن، کویت، پاکستان، امریکا، عربستان سعودی و ایران، به این ترتیب برای سرمایه‌گذاری در قطعاتی، متعهد شده‌اند (ADB, 2004: 18).

ایران علاوه بر پل میلک بر روی رودخانه‌ی هیرمند، سرمایه‌گذاری و ساخت جاده‌ی اسلام قلعه- هرات در افغانستان و نیز جاده‌ی میلک- زرنج و دوغارون- اسلام قلعه (در داخل ایران تا مرز) را به عهده گرفت (ADB, 2005: 19-21). سرمایه‌گذاری‌های ایران در پروژه‌های فوق در واقع، راه‌های ترانزیتی ایران به افغانستان را تکمیل می‌کرد.

اتصال راه‌آهن ۳۰۰ کیلومتری از مشهد به تجن در ترکمنستان در سال ۱۹۹۶، نخستین اتصال مستقیم بین شبکه‌های راه‌آهن ایران و آسیای مرکزی بود (هرزیگ، ۱۳۸۲: ۲۴۷). این اتصال ریلی، جدا از مفهوم نمادین خود، گام ارزنده‌ای به‌منظور ترانزیت آسیای مرکزی بود که از طریق آن، شبکه‌ی ریلی بر جای مانده از شوروی در جمهوری‌های نوبنیاد و شبکه‌ی ریلی ایران، قادر بودند به صورت مکمل، به بسیاری از تقاضاهای مبادلاتی منطقه و جهان، به خوبی پاسخ گویند.

مسیر فوق به‌ویژه، با افتتاح خط آهن بافق- مشهد در سال ۱۳۸۴ و حدود ۹۰۰ کیلومتر کاهش طول مسیر بندرعباس- مشهد، به کریدوری کاملاً رقابت‌پذیر (در شرایط کنونی بی‌رقیب) و قابل اطمینان برای ارتباط آسیای مرکزی با آب‌های گرم تبدیل شد. این اتفاق مهم اما، به دلایل متعددی نظیر حساسیت امریکا، نگرانی روس‌ها از بی‌نیاز شدن این جمهوری‌ها از فدراسیون روسیه، اختلافات ترکمنستان با ازبکستان و به‌ویژه فقدان عزم، نبود برنامه‌های جامع متناسب با این تحول مؤثر در ایران، به‌رغم سخنان پرشور اولیه، در مرحله‌ی عمل



کم‌تحرک و کم‌تأثیر، بر جای ماند. ایران، علاوه بر پل و جاده‌های مورد اشاره، مسؤلیت پروژه‌ی خط‌آهن مشهد- تربت‌جام (در ایران) و تربت‌جام- هرات (در افغانستان) را نیز بر عهده گرفت. با اتمام این پروژه‌ها، افغانستان به شبکه‌ی ریلی ایران خواهد پیوست که در این صورت کریدور ریلی بندرعباس- مشهد- تربت‌جام- هرات به عنوان یک مسیر مهم، کوتاه، ارزان و بی‌رقیب، برای افغانستان و - از طریق حمل و نقل ترکیبی (از هرات با کامیون) - آسیای مرکزی قرار خواهد گرفت. افزون بر کریدورهای ترانزیتی، موقعیت ایران برای عبور خطوط لوله و سوپ، اصولاً بی‌نظیر است.

نورسلطان نظر بایف در سال ۱۹۸۸، مسیر ایران را اقتصادی‌ترین راه برای انتقال نفت و گاز منطقه اعلام کرد (دهقانی طرزجانی، ۱۳۷۹: ۶۱). در این زمینه به خصوص از مذاکرات مقدماتی و طرحی (مورد تأکید قزاقستان) می‌توان یاد کرد که طی آن خطوط لوله‌ی پر حجم نفت و گاز آسیای مرکزی با گذر از مرزهای شمالی ایران (در استان خراسان شمالی) مآلاً در سواحل چابهار در جنوب، عرضه‌ی ذخایر فوق در بازارهای بین‌المللی را امکان‌پذیر می‌کند. چشم‌اندازی که از سوی سازمان‌های بین‌المللی نظیر یونیدو<sup>۱</sup> نیز مورد توجه قرار گرفته است. در طرح یونیدو، جریان نفت و به ویژه گاز با عبور از سراسر محور شرق ایران مآلاً در چابهار به آب‌های آزاد می‌رسد.

در این طرح چابهار به عنوان بزرگترین ترمینال مایع‌سازی گاز و انتقال آن به بازار مصرف جنوب شرقی آسیا از جمله چین و ژاپن در نظر گرفته شده است (حافظ‌نیا، ۱۳۸۴: ۱۱). آشکار است تحقق این پروژه، علاوه بر فراهم آوردن منابع درآمدی جدید و زمینه‌های گسترده‌ی اشتغال، با توجه به سرمایه‌گذاری بلندمدت برای انجام آن، بر منزلت کشور افزوده و موقعیت سرزمینی ایران را تقویت خواهد کرد.

موضوع کسب و کار<sup>۲</sup>، ملزومات مختص خود را دارد و در صورتی که راه‌های ایران کوتاه‌تر، ارزان‌تر، ایمن‌تر و مطلوب‌تر باشد، توصیه‌های مخالف دیگران، چندان مؤثر نخواهد بود. بدیهی است که سرعت و زمان، نقش اساسی در این عرصه ایفا می‌کند.

مسئله‌ی اساسی و بسیار مهم دیگر، تأکید بر ضرورت اتصال ریلی چابهار به شبکه‌ی خط آهن کشور است. بدون این ارتباط ریلی، بندر چابهار با وجود قابلیت‌های بالقوه‌ی فراوان، نمی‌تواند به یک بندر مادر تبدیل شود، حتی اگر ظرفیت پذیرش کشتی‌های ۱۰۰ هزار تنی و

1- UNIDO  
2- Business

نفتکش‌های ۲۰۰ هزار تنی داشته باشد. رونق محور شرق و چابهار، به صورت اساسی، به انجام این پروژه نیازمند است.

شایان اشاره است که نظام برنامه‌ریزی کشور و وزارت راه و ترابری، اتصال ریلی بم- زاهدان را مورد توجه و اهتمام قرار داده است. این خط از آن رو که زاهدان را به شبکه‌ی سراسری راه‌آهن کشور متصل می‌کند، یک مسأله است، لیکن از آن رو که به نام کریدور آسیای جنوب شرقی به صورت دو خطه به اجرا در می‌آید، مسأله‌ی دیگری است. این اتصال ریلی با توجه به حلقه‌های مفقوده متعدد در مسیر و به ویژه اختلافات تاریخی و ریشه‌دار هند و پاکستان، به هیچ وجه با آن نام رابطه‌ای برقرار نمی‌کند و در حقیقت در خدمت رونق بندر گوادر و دیگر بنادر رقیب چابهار و در نتیجه تأمین‌کننده منافع پاکستان و تضعیف توسعه‌ی محور شرق خواهد بود. موضوعی که در پاره‌ای از نقشه‌های بانک جهانی نیز، آشکارا خود را می‌نمایاند (Durrani, 2003). تصور بر آن است که اتصال ریلی بندر چابهار به شبکه‌ی ریلی کشور (به ویژه با آمادگی سرمایه‌گذاران خارجی برای مشارکت در آن) برای توسعه محور شرق از اولویت بیشتری برخوردار است.

احداث جاده‌ها و خطوط ریلی جدید (با تأکید بر حلقه‌های مفقوده‌ی کشور) در چارچوب نیازهای ترانزیت و بهسازی شبکه‌ی موجود و نیز، استفاده از سیستم الکترونیک اطلاع‌رسانی و کنترل و ارتقاء کیفیت شبکه‌ی ارتباطی به منظور افزایش میانگین سرعت و بذل توجه‌ای جدی به افزایش ظرفیت بندر چابهار، محور شرق کشور را در زمینه ترانزیت، بیش از پیش در موضع برتر قرار خواهد داد. موضوعی که توسعه‌ی محور شرق به آن گره خورده است.

پاکستان کشور دوست و همسایه‌ی ایران است و تداوم و تعمیق این دوستی، منافع هر دو ملت را تضمین خواهد کرد، اگرچه پاکستان در دو دهه‌ی اخیر، در عرصه‌ی عمل منافع خود را نه لزوماً در همکاری با ایران که در استفاده از فرصت‌های منطقه‌ای، ناشی از صف‌بندی‌های امریکا و پاره‌ای از کشورهای عربی با ایران، تعریف کرده است. به هر صورت در عرصه‌ی آکنده از رقابت منطقه، هر کشوری از جمله پاکستان به صورت طبیعی، به منافع ملت خود می‌اندیشد و ایران نیز حق دارد و لاجرم باید منافع ملت ایران را محاسبه و مورد اصرار قرار دهد و منافع ایران، با رونق و توسعه‌ی محور شرق و چابهار تحصیل خواهد شد و چابهار به شدت و به صورت حیاتی، نیازمند توسعه و اتصال ریلی به شبکه‌ی خط‌آهن کشور است.

### چابهار، گرانیگاه تعامل توسعه‌ی ملی، منطقه‌ای و جهانی

چابهار، در تعامل توسعه‌ی منطقه‌ای، ملی و جهانی، نقشی کانونی دارد. در این فرآیند، محور شرق با چابهار آغاز (مبدأ) و یا با آن به انتها (مقصد) می‌رسد و بنابراین، گرانیگاه این تحرک خواهد بود. از این‌رو، بررسی ظرفیت‌ها و چالش‌های آن از اهمیت بسیار برخوردار است. چابهار، از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های بالقوه‌ی فراوان و متنوعی برای بهره‌گیری در مناسبات گسترده ملی و نیز مبادلات جهانی، منطقه‌ای برخوردار است که گاه بی‌نظیر و گاه کم‌نظیراند. چابهار، تنها بندر اقیانوسی ایران است. شهرستان چابهار با مرز آبی تقریباً ۳۰۰ کیلومتری با دریای عمان، از موقعیتی استثنایی در کشور و منطقه برخوردار است و یکی از ۱۰ بندر مهم جهان که قابلیت تبدیل به مگاپورت<sup>۱</sup> (بندر مادر) را دارد و خلیج چابهار، یکی از زیباترین و ارزشمندترین، فرورفتگی‌های دریایی در سواحل جنوبی ایران است که با آب‌های آرام خود، موقعیت ویژه‌ی چابهار را تکمیل می‌کند (دفتر آمایش، ۱۳۸۳: ۳). بر این موارد عمق مناسب آب، اعتدال و پاکی بی‌نظیر هوا و... را می‌توان افزود.

چابهار، در سر فصل بازرگانی، از جایگاهی استثنایی برخوردار است. استعداد گسترده‌ی چابهار و محور شرق در زمینه‌ی ترانزیت و بازرگانی برون مرزی، به ویژه در نتیجه‌ی تحولات وسیع دهه‌ی ۱۹۹۰ در آسیای مرکزی و افغانستان، اهمیتی مضاعف پیدا کرده است. در عرصه‌ی صنعت، به ویژه ظرفیت‌های گسترده‌ی شیلاتی و صنایع مرتبط با آن و نیز صنایع دریایی را می‌توان مورد تأکید قرار داد. در زمینه‌ی صنعتی، همچنین می‌توان به ظرفیت‌سازی‌های جدید اندیشید. امکان انتقال گاز پارس جنوبی به این منطقه (و یا با تعریف ظرفیت اضافی در خطوط گاز صادراتی به پاکستان و هند) زمینه‌های گسترده‌ای را در سرفصل‌های گوناگون و به خصوص پتروشیمی و صنایع انرژی بر در منطقه خلق می‌کند. در چشم‌انداز فوق، با اجتناب از تجمع بیش از اندازه‌ی این صنعت در یک نقطه (عسلویه) و به منظور کاهش مخاطرات ناشی از این تمرکز و نیز در جهت توازن منطقه‌ای، پروژه‌های صنعتی مشخصی با استفاده از مزیت‌های خاص منطقه، در شهرستان چابهار (و اصولاً محور شرق) به اجرا در خواهد آمد. فرآیندی که به رونق صنعتی و بازرگانی و نیز اشتغال مولد در مناطق مرزی و استان‌های شرقی کشور دامن خواهد زد. نکته‌ی اساسی در این باره آن است که چابهار، علاوه بر خارج بودن از منطقه‌ی پرتنش خلیج فارس و تنگه‌ی هرمز، به این علت که در فاصله ۶۰۰ کیلومتری از بندرعباس (و حدود ۱۰۰۰ کیلومتر از عسلویه) قرار دارد،

1- Mega Port (Mother Port)

می‌تواند زمان و هزینه‌ی قابل توجهی را در رفت و برگشت شناورها صرفه‌جویی کند. مسأله‌ای که در بازار پرقابلیت بازرگانی بین‌المللی اهمیت بسیار دارد. زیبایی‌های محیطی، آثار باستانی، جلوه‌های طبیعی و سواحل متنوع و زیبای این شهرستان، ظرفیت‌های کم‌نظیری را برای رونق صنعت گردشگری فراهم آورده است. بازرگانی، ترانزیت، شیلات، صنعت، گردشگری، کشاورزی (و محصولات متفاوت آن) تنها مثال‌هایی از قابلیت‌های اقتصادی و زیستی جذاب این منطقه هستند. مسأله آن است که فرآیند توسعه از مؤلفه‌ای با بیشترین تأثیرگذاری و قوت آغاز شود، در آن صورت بر اساس تعریف چون آهن‌ربایی، در عرصه‌های دیگر توسعه، با ایجاد جاذبه تکاپو و کشش، پویایی خلق خواهد کرد. و باور بر آن است که بازرگانی برون مرزی و ترانزیت، آن محور آغازین است.

#### بندر چابهار، تأسیسات و امکانات

بندر چابهار در دهانه‌ی دریای عمان و مُشرف بر اقیانوس هند، به عنوان اولین مبداء مرز آبی در جنوب شرقی کشور محسوب می‌شود. ظرفیت اسمی این بندر ۲/۵ میلیون تن ذکر می‌شود لیکن ظرفیت مورد استفاده‌ی آن، کمتر از یک میلیون تن است. آستانه‌ی پذیرش این بندر، کشتی‌های تا ۲۵ هزار تنی است و ظرفیت بارگذاری اسکله‌های آن، ۵ تن در هر متر مربع می‌باشد. بندر چابهار، با حدود ۳۶/۵ هکتار مساحت دارای دو اسکله‌ی اصلی شهید بهشتی و شهید کلانتری (و نیز اسکله‌ی انتهایی) و دو باب انبار، مجموعاً ۲۱۰۰۰ متر مربع، می‌باشد (سازمان بنادر، ۱۳۸۴: ۲۴).

بندر چابهار، در مسیر توسعه‌ی متناسب با این مبادلات عظیم، لازم است که هر چه سریع‌تر، به لحاظ آب‌خور، اسکله‌ها، تأسیسات و تجهیزات، برای پذیرش کشتی‌های کالا بر و کانتینر بر ۱۰۰ هزار تنی و نفتکش‌های ۲۰۰ هزار تنی آماده شود. بنادر حلقه‌های اساسی از زنجیره‌ی حمل و نقل و تجارت بین‌الملل و دروازه‌های مبادله‌ی بار و مسافر بین دریا و خشکی هستند بر این اساس، حرکت‌های کنونی توسعه‌ای در بندر، برای پاسخگویی به نیازهای بین‌المللی و به ویژه در مقام مقایسه با عملیات اجرایی گسترده در بنادر رقیب (گوادر، بندر قاسم و کراچی پاکستان) بسیار کند و ضعیف است، با این روند، مسلماً فرصت‌ها به زیان ایران از بین خواهند رفت.

موضوع زیرساخت‌های دیگر، اگر چه هر یک در جای خود، از اهمیت بسیار برخوردارند اما، مسأله‌ی اصلاح و بهسازی جاده‌های ترانزیتی محور شرق و به ویژه، اتصال ریلی بندر چابهار به

شبکه‌ی خط آهن کشور، برای تحرک این محور بنیادین است. بندر چابهار حتی اگر در اندازه‌های لازم توسعه یابد، بدون راه‌های ارتباطی مناسب (خوب) در پسکرانه، زمین‌گیر خواهد بود. با وجود این قابلیت‌ها و ظرفیت‌ها، از کل ۲/۵ و ۳ میلیون تن کالاهای نفتی (به جز سواپ) و غیر نفتی ترانزیت شده از کشور در سال‌های ۱۳۸۱ و ۱۳۸۲ سهم چابهار به ترتیب ۱/۱٪ و ۱/۳٪ بوده است (سازمان بنادر، ۱۳۸۳). جدا از تحلیل چگونگی شکل‌گیری این ارقام و این که چه میزان از آن در گرو نقش‌آفرینی کشورهای واسطه‌ای نظیر دبی است؛ با توجه به مبادلات گسترده‌ی جهانی - منطقه‌ای و ظرفیت‌های بزرگ برآمده از موقعیت سرزمینی ایران (و محور شرق با تأکید بر چابهار) رسیدن به حجم ترانزیتی ده برابر و حتی بیشتر، در نتیجه استراتژی‌های مشخص و البته عزمی ملی، چندان دشوار نخواهد بود. شایان اشاره آن که حتی در حجم ترانزیتی بسیار کم مذکور، سهم ناچیز چابهار، عدم توجه به ظرفیت‌ها و قابلیت‌های بزرگ این بندر را به وضوح نشان می‌دهد.

در تأکیدی بر ضعف شدید عملکرد ترانزیتی کشور و نیز، واقعی بودن گزاره‌ی مورد ادعا (ده برابر و حتی بیشتر) می‌توان، بند "د" ماده‌ی ۲۸ قانون برنامه‌ی چهارم مبنی بر اینکه ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر تجاری، تا پایان این برنامه‌ی (سال ۱۳۸۸) باید به حداقل ۱۱۰ میلیون تن برسد (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، ۱۳۸۵: ۶-۴۵) را مورد استناد قرار داد.

### منطقه آزاد تجاری - صنعتی چابهار

شهر چابهار، از فعالیت‌های بندری و به ویژه کارکرد منطقه آزاد تجاری - صنعتی چابهار به عنوان مهمترین تشکل اقتصادی و توسعه‌ای شهر، به صورت وسیع و عمیق تأثیر پذیرفته است. با استناد به نتایج حاصل از مطالعات توسعه‌ی محور شرق، در سال ۱۳۶۷، به عنوان یک اقدام اساسی برای توسعه‌ی بازرگانی در محور شرق، بدون سرمایه‌گذاری و فراهم آمدن هیچ زیرساختی، منطقه‌ی به شدت محروم چابهار به منطقه‌ی آزاد تبدیل شد.

بر اساس قاعده و عرف در کشورهای مختلف جهان، با انتقاد از چرخه‌ی کند اقتصاد سنتی در شرایط به شدت متحول جهانی، با تحلیل فرصت‌های مشخص بین‌المللی و برای شکار آن‌ها در پرتو چشم‌اندازی آینده‌نگر، پروژه‌های مناطق ویژه اقتصادی و آزاد، مورد توجه قرار گرفته‌اند.

بر این مبنا با سرمایه‌گذاری برای زیرساخت‌ها و فراهم آوردن سخت‌افزارها و نرم‌افزارهای لازم و به پشتوانه‌ی اراده و عزمی ملی، این مناطق فعالیت خود را آغاز کرده‌اند. شایان ذکر

است که منطقه‌ی آزاد شیامین با ۴/۵ میلیارد دلار (۱۹۸۰) و "های نان" در چین با ۲/۵ میلیارد دلار (۱۹۸۸) سرمایه‌گذاری اولیه (و حدود یک میلیارد دلار سرمایه‌چینی‌های خارج از کشور) فعالیت خود را آغاز کردند. جبل‌علی در شیخ‌نشین دومی، با ۲/۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری اولیه، حرکت خود را آغاز کرد و در سال‌های بعد این رقم به ۱۱ میلیارد دلار رسید. شن جن، نیز به ویژه از آن جهت که بر اساس یک برنامه‌ی مدون و مرحله‌بندی شده، از روستایی کوچک در فاصله‌ای کم از هنگ‌کنگ، به شهری بسیار مدرن و پویا، با جمعیت ۴ میلیون نفر و صادرات بیش از ۶۰ میلیارد دلار در سال نایل شد (وزارت اقتصاد و دبیرخانه، ۱۳۸۲: ۲۱) به مثالی از عزم حاکمیت چین در دوران جدید، تبدیل شده است.

به هر تقدیر، منطقه‌ی آزاد چابهار، در زمان تأسیس، عملاً فاقد هر گونه زیربنای اقتصادی و اجتماعی بود. مهم‌تر از همه فقدان‌های مورد اشاره، عدم شکل‌گیری اجماع و اتفاق نظر پیرامون این پروژه در سطح ملی بود. این نگاه در نتیجه‌ی اصلاح پایه‌ای پاره‌ای برنامه‌ها و روش‌های مدیریتی مناطق آزاد و تبیین راه‌کارهای نوین، از سال ۱۳۷۹، تا حدود زیادی بهبود یافت و به تدریج شکلی از اعتماد و اطمینان، در سطوح عالی‌ه‌ی کشور پیرامون مناطق آزاد شکل گرفت. در نتیجه‌ی این تحول در تدوین برنامه‌ی چهارم درک واقع‌بینانه‌تری از این پروژه مد نظر قرار گرفت. این برنامه، در بندهای متعددی به صورت مستقیم و در بندهایی نیز به صورت غیرمستقیم، اهداف و برنامه‌های این پروژه را مورد توجه قرار داد.

واقعیت آن است که منطقه‌ی آزاد به عنوان یک پروژه، با توجه به نقش‌آفرینی مؤلفه‌های مختلف اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و اجتماعی، فرآیندی انضمامی است و توفیق آن در گرو درکی فراگیر و هماهنگ از سوی تمامی دستگاه‌های دخیل و مدیریتی یکپارچه خواهد بود. عدم هماهنگی و نگاه‌های بخشی و اصطکاک و تناقض، اطمینان و اعتماد را از سرمایه‌گذاران سلب خواهد کرد. سرمایه به اعتبار تعریف، "فرار" است و بر اساس قاعده در عرصه‌ی رقابت جهانی، به سوی شرایط مطلوب‌تر در کشورهای مختلف حرکت می‌کند. چین و کشورهای آسیای جنوب شرقی، با درک این شرایط، زمینه‌های گسترده‌ی جذب سرمایه و اعتماد و اطمینان در دوام آن را، برنامه‌ریزی کرده‌اند. روندی که توسعه‌ی پایدار و رشد دو رقمی اقتصاد آنها را موجب شده است.

منطقه‌ی آزاد چابهار، با وجود تمامی مسایل و کندی ناشی از فقدان زیرساخت‌ها و نبود اجماعی ملی پیرامون آن، امیدهای بسیاری در استان سیستان و بلوچستان خلق کرد و امید به آینده فارغ از آثار و نتایج دیگر، موجد امنیت شد، موضوعی که در گزارش‌ها، تحلیل‌ها و

آمارهای نهادها و دستگاه‌های ذیربط، به خوبی نشان داده شد. شایان ذکر آن که تحولات شوروی و افغانستان، زمینه‌های تحرک جدیدی در این منطقه فراهم آورد. حضور هیأت‌های بلندپایه‌ای از هند، افغانستان و آسیای مرکزی و بعضی از کشورهای اروپایی، شکل‌گیری نوعی توجه به منطقه را نشان داد. در این میان به ویژه، مقامات و بخش خصوصی دو کشور هند و افغانستان، توجه بیشتری نسبت به چابهار مبذول داشته‌اند.

دولت هند، به شدت با حاکمیت طالبان تحت نفوذ پاکستان مخالفت می‌ورزید و آن را مغایر منافع ملی هند می‌دانست. از این رو، از سرنگونی طالبان استقبال کرده و مایل بود، در صحنه‌ی افغانستان جدید و از طریق این کشور در آسیای مرکزی، حضوری فعال داشته باشد. مقامات هندی در مذاکرات و در پی آشنایی با ظرفیت‌ها و مزیت‌ها، برای سرمایه‌گذاری در چابهار ترغیب شدند و با توجه به رقابت تاریخی با پاکستان، موضعی فعال در این زمینه اتخاذ کرده و روند بلندمدت همکاری با این منطقه را مورد توجه قرار دادند. در این باره، حداقل سه موضوع مورد تأکید قرار گرفت:

- ۱- سرمایه‌گذاری مشترک در توسعه‌ی بندر چابهار، به منظور افزایش آب‌خور کشتی‌ها و در نتیجه، افزایش ظرفیت بندر چابهار تا مرز پذیرش کشتی‌های صد هزار تنی (در حال انجام).
- ۲- ابراز علاقه برای مشارکت ۵۰-۵۰ در اتصال ریلی چابهار به شبکه خط‌آهن کشور (اتصال در فهرج استان کرمان)، به طول حدود ۶۰۰ کیلومتر (کماکان در مرحله‌ی مذاکره است).
- ۳- ساخت راه ارتباطی زرنج-دلارام (در افغانستان) به طول ۲۱۳ کیلومتر و این تنها قطعه‌ای بود که (به عکس سرمایه‌گذاری‌های کشور و نهادهای دیگر که به‌صورت اصولی راه‌های ترانزیتی رقیب را تقویت می‌کردند) عملاً، تکمیل راه ترانزیتی محور شرق ایران را موجب می‌شد. دولت و بخش خصوصی افغانستان در جنوب (قندهار) و در شمال (کابل، مزار شریف و...) و به ویژه مناطق غربی (هرات و...) به‌صورت جدی به جریان ترانزیت از چابهار می‌اندیشید و حتی آن‌گونه که وزیر بازرگانی وقت آن کشور (کاظمی) اشاره داشت، چابهار، از جمله موضوعات مورد اتفاق نظر در بین جناح‌های مختلف افغانستان است. به هر صورت با سرمایه‌گذاری‌های مورد اشاره و این توجه، به آب کردن یخ‌ها، می‌توان زمینه را برای سرمایه‌گذاری خارجی بیشتر گشود. با استناد به مطالب فوق، می‌توان گفت حرکت آغاز شده بود لیکن، فراگیری و سرعت آن، به هیچ وجه نمی‌توانست در اندازه‌های مورد قبول در رقابت‌های منطقه‌ای (فراملی) محاسبه شود. ظرفیت‌های منطقه بسیار عظیم‌تر و ضرورت‌ها،

بسیار فراتر از این حرکت‌ها بود. برای تصاحب موقعیتی محوری در مبادلات جهانی - منطقه‌ای، توسعه‌ی بندر، اتصال ریلی چابهار به شبکه سراسری، بهسازی راه‌های ارتباطی پسرکرانه، انتقال گاز پارس جنوبی، احداث فرودگاه غیر نظامی، تشویق سرمایه‌گذاری‌های خارجی و مآلاً توجهی گسترده به منطقه‌ی آزاد، به عنوان گرانیگاه و توسعه ظرفیت‌های شهری آن به منظور تبدیل چابهار به قطب<sup>۱</sup> ترانزیت و بارانداز اصلی کالا به عنوان جایگزین دبی (حداقل برای افغانستان و آسیای مرکزی)، ضرورت‌های اساسی خواهند بود.

### گوادر پروژه‌ی رقیب

گوادر در منتهی‌الیه جنوب غربی پاکستان و در ساحل خلیج گواتر و همجوار با دریای عمان قرار گرفته است. بندر و منطقه‌ای که در سال ۱۸۷۱ با پیشنهاد وزیر مختار انگلیس، ناصرالدین‌شاه آن را، به انگلیس بخشید (ساسانی، ۱۳۶۲: ۲۱). این بندر، به دلیل دوری از مراکز سیاسی، در گذشته مورد بی‌توجهی مقامات آن کشور قرار داشت اما در نتیجه‌ی تحولات آسیای مرکزی، نگاه مسؤولان پاکستانی به اقتصادی بودن این بندر جلب شد. آنان، با فراهم آوردن مقدمات کار در سال ۲۰۰۲، با انعقاد موافقتنامه‌ای با دولت چین، توسعه‌ی و تجهیز بندر گوادر و پسرکرانه‌ی آن را آغاز کردند. مشارکت چین، در این پروژه بعداً ابعاد دیگری از جمله راه، راه‌آهن و خطوط لوله را نیز در بر گرفت (مرکز تحقیقات پروژه، ۱۳۸۱: ۵).

پروژه‌ی گوادر، بر مبنای برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، در سه فاز عملیاتی خواهد شد. در فاز اول سه بندرگاه بزرگ با تجهیزات مورد نیاز، ظرفیت پذیرش شناورهای ۵۰ هزار تنی در گوادر ایجاد می‌شود. هزینه‌ی اجرای این فاز، ۲۵۰ میلیون دلار تخمین زده شد که چین ۱۹۸ میلیون دلار آن را تأمین و تهیه‌ی مبلغ باقی مانده، بر عهده‌ی پاکستان قرار گرفت (این فاز در سال ۲۰۰۵ رسماً افتتاح شد). در فاز دوم، ایجاد ۱۰ بندرگاه با دو پایانه‌ی کانتینری پیش‌بینی شده است. این تأسیسات قابلیت پذیرش شناورهای با ظرفیت ۱۰۰ هزار تن و نفتکش‌های ۲۰۰ هزار تنی را خواهد داشت (مرکز تحقیقات، ۱۳۸۱). در فاز سوم، شهری بزرگ با هتل‌های پنج ستاره و... زمین‌های گلف بسیار بزرگ، تغییر شیوه‌ی زندگی سنتی و ملزومات آن را فراهم خواهد کرد. لازم به اشاره است که از آغاز پروژه گوادر و در بخش‌های متفاوت، ۵۰۰ مشاور فنی و مهندسی چین فعالیت داشته‌اند (Spiegel, 2004: 12).



در آوریل ۲۰۰۵، رئیس جمهوری چین (هو جین تائو)<sup>۱</sup> در ملاقات با پرویز مشرف، رئیس جمهور پاکستان، تأمین اعتبار برای لایروبی و تعمیق بیشتر بندر گوادر را اعلام کرد و وزیر راه آهن چین نیز، علاقمندی این کشور به مشارکت در اتصال ریلی این بندر به دیگر شهرهای پاکستان را ابراز داشت (3: 2005, *The Gwadar*).

علاوه بر چینی‌ها که با هدف‌های سیاسی-اقتصادی مشخص خود در انجام این پروژه ثابت‌قدم بوده‌اند؛ چند کشور عرب منطقه به ویژه عمان نیز، به امید منافع آتی و یا به صورت معمول و سنتی، مشارکت در هر طرحی که موقعیت ایران را تضعیف و منابع درآمدی آن را تقلیل دهد (یا هر دو) در این عرصه، با دلارهای نفتی خود وارد شدند.

از منظری دیگر، نارضایتی رهبران و سرداران بلوچ از مجموعه‌ی این تحولات که در جنوب ایالت بلوچستان (بزرگترین ایالت پاکستان) رخ می‌داد، مسأله را پیچیده می‌کرد. نارضایتی بلوچان، اگرچه موضوعی دامنه‌دار و دیرینه بود، لیکن در پروژه‌ی گوادر به ویژه، شدت بیشتری پیدا کرد. رهبران بلوچ، نسبت به اهداف و برنامه‌های دولت پاکستان در بلوچستان، با تردید نگاه می‌کنند، هر چند که پروژه‌ی گوادر، حساسیت بیشتری داشت. جدا از رقابت سنتی داخلی پاکستان، مسأله‌ی تملک املاک منطقه، تردیدهای زیادی در بلوچستان به وجود آورده بود اما آنچه بر پیچیدگی‌های موضوع به مراتب می‌افزود، احداث ۳ پادگان نظامی در آن منطقه بود (*ایرنا به نقل از نیشن*، ۱۳۸۴). موضوعی که ناآرامی‌هایی را به دنبال داشت. وقوع چند انفجار در بلوچستان و به ویژه، ترور ۳ چینی در گوادر، مسأله را وارد مرحله‌ی بغرنجی کرد. عمده‌ترین هدف پاکستان در این پروژه، تصاحب محوری‌ترین راه ارتباطی (و نیز مسیر عبور خطوط لوله) آسیای مرکزی و افغانستان با دریای آزاد است. این اتفاق زمینه‌های گسترده‌ای بر اشتغال، کسب و کار و درآمد در آن کشور، خلق خواهد کرد. مراودات وسیع ترانزیتی کالا و نفت و گاز، علاوه بر درآمدهای عظیم برای پاکستان، ظرفیت‌های متنوعی برای توسعه در آن کشور، فراهم خواهد آورد و افزون بر آن، این فرآیند نقش سیاسی-دیپلماتیک شاخصی را برای آن کشور، زمینه‌سازی خواهد کرد. موضوعی که در کنار درآمدهای بسیار ترانزیت، دولت‌های مختلف حاکم بر پاکستان را در سال‌های اخیر، تا مرز تحمیل رژیم دست‌نشانده‌ی طالبان بر افغانستان اغوا کرد و به پیش برد.

چین از طریق مشارکت در توسعه‌ی گوادر و پروژه‌های مرتبط، به دنبال ایجاد پایگاه قدرتی در دریای عمان است و نیز پمپ بنزینی، نزدیک ممالک نفت خیز خلیج فارس. اشلی تلیز<sup>۱</sup>، کارشناس جنوب شرقی آسیا در مؤسسه‌ی تحقیقاتی کارنگی<sup>۲</sup> معتقد است، به این ترتیب چین در بندر گوادر، صاحب بندرگاهی خواهد بود که نفت موردنیاز خود را تضمین کند، فرصت‌های جدیدی را برای استان غربی سینک یانک، ایجاد نماید و علاوه بر آن، فرصتی در آب‌های گرم (که روس‌ها از زمان تزارها به دنبال آن بودند). به دست آورد (Spiegel, 2004:12).

گوادر، مسأله‌ای است که دولت پاکستان منافع حیاتی خود را، با آن تعریف کرده است و حداقل از سال ۲۰۰۲، با ثبات قدم و پیوسته، آن را پی گرفته است. محافل پاکستانی با دقت تحولات چابهار را تعقیب می‌کنند (درحالی‌که در ایران، نه تأکید بر چابهار و نه پیگیری مسایل و پیشرفت‌های پروژه‌ی رقیب، اصولاً قاعده نیست) و بر این باورند که شکوفایی گوادر، نه تنها بالندگی چابهار که رونق بندرعباس را نیز به پایان خواهد برد.

مقامات پاکستانی، به‌رغم تمامی معضلات اقتصادی و نیز مسایل پیچیده‌ی سیاسی-امنیتی در شمال (پشتون‌ها) در جنوب (بلوچ‌ها) و صف‌آرایی‌های خشن داخلی و با وجود مشکلات تاریخی حل نشده‌ی مرزی با افغانستان (خط دوراند<sup>۳</sup>) و نیز ذهنیت منفی مردم، گروه‌ها و مقامات افغانی نسبت به دخالت‌های پاکستان در امور داخلی آن کشور به‌ویژه در مرحله‌ی شکل‌گیری و دوران سلطه‌ی رژیم طالبان بر افغانستان و حتی اکنون، با تأکید بر منافع حیاتی خود و فراهم آوردن عده و‌عده و بسیج تمام امکانات دیپلماتیک و به واقع با همه‌ی داشته‌های خود، مصمم و با انگیزه در این میدان حاضر شده‌اند تا کریدورهای ترانزیتی و خطوط لوله‌ی آسیای مرکزی در افغانستان متمرکز و در نتیجه پاکستان محورارتباطی آن با دریای آزاد شود.

### توسعه‌ی محور شرق، ارتقاء ارزش استراتژیک و ژئواکونومیک ایران و همگرایی

بر اساس مباحث مطروحه، توسعه‌ی محور شرق "الزامی ملی" است. منابع ملی محدود است و بنابراین چاره در برنامه‌ریزی و تلاش برای کسب بیشترین بهره‌ی ممکن از فرصت‌های جهانی- منطقه‌ای است. موقعیت سرزمین ممتاز ایران و در تقسیم کار ملی، موقعیت ارتباطی محور شرق با تأکید بر جایگاه استراتژیک چابهار، به‌اعتبار داده‌های معتبر بین‌المللی و یافته‌های پژوهش قادر است به بهترین صورت ممکن، با روان‌سازی مبادلات چند هزار میلیارد دلاری

1- A. Teliz

2- Carnegie

3 - Durand Line

جهانی - منطقه‌ای، فرآیند پویای تشکیل و انباشت سرمایه‌ها به عنوان "موتور توسعه" را به گستردگی در محور شرق و در سطح ملی تحقق بخشد. جریانی که علاوه بر رونق کسب و کار و بسط و رفاه اقتصادی - اجتماعی در مناطق شرقی کشور، ثبات و امنیت را به خواستی همگانی تبدیل می‌کند. از زاویه‌ای دیگر، ایران برخوردار از موقعیت برتر، مزیت‌های بیشتر مانند: کوتاهی، ارزانی، ایمنی و یکپارچگی راه (و سرزمین)، در صورت کم‌توجهی به محور شرق و چابهار، فرصت‌هایی طلایی برای تشکیل و انباشت سرمایه‌ها و نیز اشتغال، کسب و کار، درآمد، رونق، امنیت و توسعه‌ی پایدار مناطق شرقی کشور را، برای سال‌ها و بلکه (در صورت سرمایه‌گذاری‌های سنگین در مسیرهای رقیب) دهه‌ها، از دست خواهد داد. فرآیندی که منطقی، با تضعیف موقعیت سرزمینی ایران، علاوه بر اتلاف و حذف این منبع عظیم و پر قدرت از پشتوانه‌ی توسعه‌ی ملی، با توجه به کمبود منابع قابل تخصیص، محور شرق کشور در سال‌های آتی نیز همچنان، با صفت "محرومیت"، مورد خطاب قرار خواهد گرفت.

شایان ذکر آن که فارغ از ارزش موقعیت و دیگر داشته‌های برجسته‌ی ایران، به ویژه از منظر مسایل اجتماعی، سیاسی و امنیتی، محور شرق ایران و چابهار به عکس گوادر، با هیچ مشکل ماندگاری روبرو نیست و مزید بر آن در صورت رونق چابهار و محور شرق، منافع دو قوم ایرانی بلوچ و سیستانی، بیش از گذشته با هم پیوند خواهند یافت. هم سیستان آبادان خواهد شد هم بلوچستان. استمرار این روند پویا، توسعه، اشتغال، رونق کسب و کار و... امنیت را هم در شمال و هم در جنوب، پایدار خواهد کرد.

از منظر اقتصادی و در یک بررسی مقایسه‌ای، به ویژه سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته در گوادر، مبلغ گزافی نیست. هند در پروژه‌های راه‌آهن و افزایش ظرفیت بندر چابهار، برای بیش از ۳۰۰ میلیون دلار مشارکت آمادگی داشت و کشورهای بسیار دیگری نیز در این زمینه اعلام آمادگی کرده‌اند. در چابهار و نیز محور شرق، به اعتبار ظرفیت‌های متنوع و به پشتوانه‌ی موقعیت برتر ایران، دستیابی به سرمایه‌گذاری‌های خارجی میلیارد دلاری، دور از دسترس نیست، مقدمات متناسب باید فراهم شود.

فرآیند "انباشت سرمایه" از رهگذر تعامل سه‌جانبه به صورت پایدار می‌تواند برنامه‌ریزی شود. در این صورت نخستین مرحله، توسعه‌ی اقتصادی است لیکن این جریان، با شکل‌دهی به تقاضاهای نو، برای سرمایه‌ها و مهارت‌های مختلف سرمایه‌های انسانی و خلق جاذبه و امیدهای بلندمدت برای منابع انسانی و ظرفیت‌سازی برای پروژه‌های مکمل دولتی، تعاونی و

به ویژه بخش خصوصی، به پویایی اجتماعی به صورت گسترده دامن زده و تحرک عرصه‌های اجتماعی، سیاسی، فرهنگی و درحقیقت، توسعه‌ی پایدار منطقه را، زمینه‌سازی خواهد کرد. تعامل سازنده و مؤثر با جهان فعال و مؤثر در جهان اسلام... تأثیرگذار بر همگرایی اسلامی و منطقه‌ای فرازهای مورد تأکید در چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۲۰ سال آینده‌ی نظام است (مجمع، ۱۳۸۲). ضرورتی پایه‌ای که به ویژه در قانون برنامه‌ی چهارم توسعه‌ی کشور مبنا قرار گرفته است. به این اعتبار، با اطمینان می‌توان تعامل توسعه‌ی منطقه‌ای، ملی و جهانی را مورد تأکید قرار داد و شکوفائی، رونق، رفاه و فرآیند انباشت سرمایه‌های فیزیکی، انسانی، اجتماعی و تکنولوژیک و مآلاً پایداری توسعه و امنیت در محور شرق و مآلاً در سطح ملی را از رهگذر آن برنامه‌ریزی کرد.

تعامل سه جانبه همچنین از آن رو که تحرکی مسؤولانه برای تسهیل مناسبات و مبادلات جهانی - منطقه‌ای است؛ از یک سو، با ارتقاء ارزش و منزلت موقعیت سرزمینی و تقویت تمامیت ارضی ایران، برای تحرک سیاسی - دیپلماتیک کشور ظرفیت‌سازی می‌کند و از سویی دیگر، با بسط و تعمیق زمینه‌های بلندمدت همکاری و همزیستی ملت‌های منطقه بر پایه‌ی منافع مشترک و بسترسازی برای همگرایی و وابستگی متقابل منطقه‌ای، ثبات و امنیت و صلح را در سطح منطقه (فراملی) به کالایی مطلوب مبدل می‌کند.

با استناد به داده‌ها و نتایج حاصله از استدلال‌ها، سه ظرفیت بزرگ توسعه‌ای و مبادلاتی، در دنیای امروز (و به ویژه در آینده) واقعیتی انکارناپذیر است؛ ظرفیت‌های جهانی - منطقه‌ای (فراملی)، ظرفیت‌های ایران و ظرفیت‌های محور شرق کشور و بنابراین، در دامنه‌ی این عرضه و تقاضای عظیم، با اطمینان می‌توان از پیوند این سه ظرفیت بزرگ مکمل، سخن گفت و در نتیجه، تعامل توسعه‌ی ملی، منطقه‌ای و جهانی را مورد تأکید قرار داد.

### نتیجه‌گیری و پیشنهاد

- ۱- ایجاد توازن توسعه در کشور و توسعه‌ی محور شرق، الزامی ملی است.
- ۲- با توجه به محدودیت منابع قابل تخصیص در کشور، خلق منابع جدید و شکار فرصت‌های جهانی - منطقه‌ای یک ضرورت است.
- ۳- موقعیت استراتژیک ایران برای سامان‌دهی به مبادلات عظیم جهانی - منطقه‌ای، در ابعاد مختلف از برتری آشکاری برخوردار است و این ارزش، در نتیجه‌ی تحولات گسترده‌ی دهه‌های اخیر، به مراتب ارتقاء یافته است.

- ۴- محور شرق، در تقسیم کار ملی، برای روان‌سازی داد و ستد پرحجم و متنوع آسیای مرکزی و افغانستان از مزیت‌های ارتباطی نسبی و گاه مطلق برخوردار است.
- ۵- چابهار گرانیگاه تعامل توسعه‌ی ملی، منطقه‌ای و جهانی است و برخوردار از استعدادهای گوناگون بازرگانی، صنعتی و گردشگری؛ سرمایه‌گذاری در توسعه‌ی بندر، منطقه‌ی آزاد و پسرانه‌های محور شرق، آن استعدادهای را فعلیت خواهد بخشید. موضوعی که در اقتصادی بودن و در نتیجه جذابیت آن، برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی تردیدی وجود ندارد.
- ۶- ترانزیت یا عبور از ۵۰ شهر بزرگ و کوچک منطقه، به فرآیند کسب و کار، اشتغال، خدمات و مالا" انباشت سرمایه‌ها دامن خواهد زد، جریانی که تکاپوی گسترده‌ای در اقتصاد و اجتماع محور شرق ایجاد خواهد کرد.
- ۷- این تحرک با خلق ظرفیت‌های مکمل برای شمال و جنوب، پیوند منافع و همزیستی را در استان و محور شرق بسط و نهادینه می‌کند؛ روندی که امید به آینده و امنیت و ثبات محصول آن است.
- ۸- جمهوری اسلامی ایران، در پرتو چشم‌انداز و تدابیر آینده‌نگر و با توجه به ملاحظات ژئوپولیتیک و ژئواکونومیک منطقه قادر است با اتصال شمال- جنوب و شرق- غرب در نظام نوین بین‌المللی، ارزش موقعیت خود را به مراتب ارتقاء بخشیده و از این رهگذر به گسترده‌گی، فرآیند انباشت سرمایه‌ها را به عنوان موتور توسعه در کشور و محور شرق برنامه‌ریزی کند.
- ۹- با توجه به رقابت گسترده‌ی جهانی- منطقه‌ای و جنگ‌کریدورها، عامل‌زمان، نقشی تعیین‌کننده ایفاد می‌کند و انفعال و تعلل، فرصت‌های طلایی بسیاری را از ایران سلب خواهد کرد.
- ۱۰- محوریت ایران در مبادلات ترانزیتی و خطوط لوله نفت و گاز جهانی- منطقه‌ای به اعتبار سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت مرتبط، علاوه بر پویایی در اقتصاد ملی با پیوند منافع ملت‌ها- در عرصه‌های مکمل و شکل‌دهی به وابستگی متقابل منطقه‌ای، برای نقش‌آفرینی کشور در مناسبات و همکاری‌های سیاسی، اقتصادی و امنیتی منطقه‌ای و بین‌المللی ظرفیت‌سازی کرده و موقعیت کشور را تقویت خواهد کرد.

## منابع و مأخذ

- ۱- پارتاسارتی، جی (۱۳۸۰). سیاست هند در خلیج فارس پس از یازده سپتامبر ۲۰۰۱. (مقاله از کتاب مجموعه مقالات دوازدهمین همایش بین‌المللی خلیج فارس). دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی. تهران.
- ۲- حافظنیا، محمدرضا (۱۳۸۴). تحلیل ظرفیت‌های ژئوپلتیک سواحل جنوب شرقی ایران در راستای منافع ملی (فضای مورد غفلت)، مجله جغرافیا و توسعه. سال سوم. شماره ۶. دانشگاه سیستان و بلوچستان. زاهدان.
- ۳- دفتر آمایش برنامه‌ریزی منطقه‌ای (۱۳۸۳). نقشه‌ی دوگانگی منطقه‌ای، سازمان مدیریت برنامه‌ریزی. تهران.
- ۴- دفتر آمایش و توسعه پایدار و محیط زیست (۱۳۸۳). طرح توسعه و فعال‌سازی محور ترانزیتی چابهار، (گزارش مطالعات)، معاونت امور اقتصادی و هماهنگی، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی.
- ۵- دفتر برنامه‌ریزی منطقه‌ای سازمان برنامه و بودجه (۱۳۶۷). مطالعات توسعه محور شرق (سیستان و بلوچستان). جلد اول. معاونت امور مناطق. سازمان برنامه و بودجه.
- ۶- دفتر توسعه محور شرق، استانداری سیستان و بلوچستان (۱۳۷۱). منطقه آزاد تجاری- صنعتی چابهار (مطالعات راهبردی)، جلد دوم، استانداری سیستان و بلوچستان.
- ۷- دهقانی طرزجانی، محمود (۱۳۷۸). اولویت‌ها و منابع تهدید منافع ملی ایران در آسیای مرکزی و قفقاز، تهران. انتشارات سروش.
- ۸- رحیم‌پور، علی (۱۳۸۱). تحولات ژئواستراتژیک در سده بیست و یکم و جایگاه منطقه‌ای ایران، اطلاعات سیاسی - اقتصادی. شماره ۱۸۴ - ۱۸۳.
- ۹- سازمان بنادر و کشتیرانی (۱۳۸۳). گزارش ترانزیت.
- ۱۰- سازمان بنادر و کشتیرانی (۱۳۸۴). یافته‌ها، روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان بنادر و کشتیرانی.
- ۱۱- سازمان حمل و نقل جاده‌ای و پایانه‌ها (۱۳۸۳). گزارش ترانزیت.
- ۱۲- سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای (۱۳۸۵). سالنامه آماری حمل و نقل جاده‌ای ۱۳۸۴، تهران. دفتر فن‌آوری اطلاعات. سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای.
- ۱۳- سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی (۱۳۸۵). قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، چاپ هفتم. تهران. انتشارات سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی.
- ۱۴- ساسانی، خان‌ملک (۱۳۶۲). دست پنهان سیاست انگلیس در ایران، تهران. انتشارات بابک.
- ۱۵- ستاری‌فر، محمد (۱۳۷۴). درآمدی بر سرمایه و توسعه، تهران. انتشارات دانشگاه علامه طباطبایی.
- ۱۶- فصلنامه تاریخ معاصر ایران (۱۳۷۷). استراتژی سرزمین‌های سوخته (مقاله)، سال دوم. شماره ۸. به نقل از حبل‌المتین. شماره ۲۰. سال سیزدهم. ۱۲ ذیقعد ۱۳۲۳ (۸ ژانویه ۱۹۰۶).

- ۱۷- کمپ، جفری- هارکوی، رابرت (۱۳۸۳). جغرافیای استراتژیک خاورمیانه، جلد اول. ترجمه سید مهدی حسینی‌متین. تهران. پژوهشکده مطالعات راهبردی.
- ۱۸- لانگ ورشادیمز. م (۱۳۷۷). بلوچ و بلوچستان (دین و معتقدات)، دانشنامه جهان اسلام. جلد ۴.
- ۱۹- مایر، جرالد، ام- سیرز، دالی (۱۳۶۸). پیشگامان توسعه، ترجمه سیدعلی هدایتی و یاسری، علی. انتشارات سمت.
- ۲۰- مجمع تشخیص مصلحت نظام (۱۳۸۲). چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۲۰ ساله آینده، تهران. دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت.
- ۲۱- مرکز تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص مصلحت نظام (۱۳۸۱). بندر آزاد گوادر و همکاری چینی- پاکستانی (مقاله)، معاونت سیاست خارجی و روابط بین الملل.
- ۲۲- مرکز تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص مصلحت نظام (۱۳۸۱). پروژه‌ی بندر گوادر- با آینده‌ای عظیم‌تر از بندر دبی (مقاله)، معاونت سیاست خارجی و روابط بین الملل.
- ۲۳- میسرا، آر. پی (۱۳۶۶). برنامه‌ریزی توسعه‌ی منطقه‌ای؛ در جستجوی معنی و مفهوم برنامه و توسعه، تهران. سازمان برنامه و بودجه.
- ۲۴- نیکسون، ریچارد (۱۳۶۴). جنگ واقعی و صلح واقعی، ترجمه علیرضا طاهری. تهران. انتشارات کتاب سرا.
- ۲۵- نیلی، مسعود (۱۳۸۳). اقتصاد ایران و معمای توسعه نیافتگی، تهران. مؤسسه انتشارات علمی دانشگاه صنعتی شریف.
- ۲۶- وزارت اقتصاد و دارایی و دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد (۱۳۸۲). گزارش عملکرد ۸۰-۱۳۷۲ و برنامه توسعه مناطق آزاد تجاری- صنعتی ایران، وزارت اقتصاد و دارایی و دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری - صنعتی ایران.
- ۲۷- ون ولو هاوون، یوردیس (۱۳۷۶). ژئوپولیتیک ایران، ترجمه شهروز رستگارنامدار. مجله همشهری ۱۳۷۶/۶/۱۸.
- ۲۸- هرزیگ، ادموند (۱۳۸۲). ایران و آسیای مرکزی (مقاله از کتاب امنیت در آسیای مرکزی)، ترجمه محمدرضا دبیری. دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی. تهران.
- 29- ADB, (2005) "Transit Transport Arrangement Between Afghanistan and it's Neighbouring Countries", Submitted by Philippe Chabanius Consultancy to Second Ministerial Conference on Transport and Trade in Central Asia 3-4 March, ADB Head Quarters, Mainla, Philippines, Advance Copy.
- 30- ADB, (2004) "Report on the Economic Impact of Central - South Asian Road Corridors", Ministerial Conference on Transport and Trade. Manila Philippines.
- 31- Arndt, H.W. (1987) "Economic Development, The History of an Idea", The University of Chicago Press.

- 32- Durrani, Amer, Z.(2003) "Afghanistan : Regional Trade Infrastructure Issues, Focus on Land Transport ", Dubai 1 Regional Trade Meeting , June 29-30,2003, The World Bank.
- 33- George ,Vic, (1988) "Wealth,Poverty and Starvation" ,New York: St. Martins Press.
- 34- Harbison , Frderick, N.(1973) " Human Resources as the wealth of Nations" , New York: N. Y. University Press , New York.
- 35- Hirschman, O. A.(1958) "Journeys toward Porgress ", New York, Twentieth Century Fund.
- 36- Jones, James L.(2003) "Remarks by James L. Jones, in Berlin", Nov. 4<sup>th</sup>, natonews.com .
- 37- Kuznets , S. I.(1955) " Toward a Theory of Economic Growth national Policy of Economic welfare at Home and obroad" , New York.
- 38- Leiben Stein, H. Galenson, W(1955) " Investment Criteria, Productivity and Economic Development " , Quaterly Journal of Economic , Aug.
- 39- Lewis A, (1987) " The Evolution of the International Econimic order ", Princeton University Press.
- 40- Schelsinger , James (1992) " Oil and Power in the Ninties " , Giobalagenda : MC Grow – hill.
- 41- Speigel online (2004)" Conflict on Oil " , Nov. 12,
- 42- <http://www.Spiegel.de/politik/ausland/0151832753400.html>.
- 43- The Gwadar News (2005 )"China to Finance Further Deepening of Gwadar Seaport " , Vol.1. May 2005.
- 44- Thomas , Hugh (1977) " The Random House" , Encyclopedia, New York.
- 45- UNESCO (1997) "Educating for a Sustainable Future", Thessaloniki : UNESCO The Government OF Greece .
- 46- WTO, 2008 , <http://stat.wto.org/countryprofile>

### پی‌نوشت‌ها

- ۱ - ترانزیت، عبارت است از عبور مسافر یا کالا یا وسیله‌ی نقلیه از قلمرو جمهوری اسلامی ایران، به طوری که مبدا و مقصد سفر، خارج از کشور باشد. به عبارتی، ورود از یک مرز کشور، طبق مقررات، به قصد عبور از کشور و خروج از مرز دیگر کشور می‌باشد (سازمان راهداری، ۱۳۸۵ : ۲۸۰)
- ۲ - سواپ به کالای نفتی‌ای اطلاق می‌شود که در بنادر شمالی تخلیه و معادل آن، از سایر مرزهای کشور، به خارج صادر می‌شود (سازمان راهداری، ۱۳۸۵ : ۲۸۵).
- ۳ - حبل‌المتین، شماره ۲۰. سال سیزدهم. ۱۲ ذی‌عقده ۱۳۲۳ (۱ ژانویه ۱۹۰۶) .
- ۴ - مراد از کیفیت خوب، جاده‌ای است که از شرایط استاندارد برخوردار است (دفتر آمایش، ۱۳۸۳ : ۱۱).
- ۵- در جمع ارقام، اشتباهی در جدول وجود دارد لیکن، با توجه به آنکه ممکن است در محاسبه‌ی طول مسیرها، شکل گرفته باشد و تفاوت‌ها نیز تعیین‌کننده نیستند، ارقام جدول، عیناً آورده شده است.