

بررسی رقابتهای ژئوپلیتیکی و ژئواکونومی پاکستان و ایران در ایجاد کریدور شمالی - جنوبی اوراسیا: مزیتها و تهدیدها

دکتر هادی ویسی* - استادیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه پیام نور

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۵/۶/۲۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۳/۱۸

چکیده

جهان تاکنون بیشتر شاهد مسیرهای ترانزیتی بین شرق و غرب عالم بوده است که اتکای بسیار زیادی به مسیرهای اقیانوسی داشته و از این رو، ارتباطات شمالی - جنوبی با اتکای به خشکیها کمتر شکل گرفته است. این مسأله باعث مشکلات زیادی و از جمله افزایش هزینههای حمل و نقل شده است. دیدگاههای ژئواکونومی و نیاز کشورهای محصور در خشکی ابرقاره اوراسیا و ارتباطات شمال و جنوب این ابرقاره، ضرورت شکلگیری کریدور جنوبی - شمالی را به وجود آورده است. مسیر ایران از مبدأ بندر چابهار به آسیای مرکزی و حوزه قفقاز و اتصال به روسیه، و مسیر پاکستان از مبدأ بندر گوادر به استان سین کیانگ چین و در ادامه به مناطق پیرامونی مهمترین گزینههای ایجاد کریدور ارتباطی شمال - جنوب است. این تحقیق با روش توصیفی و تحلیل مقایسه‌ای به دنبال ارزیابی هر یک از این کریدورها با نگاه ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که مسیر کریدور ایران به لحاظ بعد بین‌المللی، امنیتی و اقتصادی از مزیت‌های بیشتری نسبت به کریدور پاکستان برخوردار است.

واژه‌های کلیدی: چابهار، گوادر، کریدور شمال - جنوب، ژئواکونومی، ژئوپلیتیک.

*E-mail: hadiveicy@pnu.ac.ir

۱- مقدمه

تاریخ بشر و به خصوص از سرآغاز تمدن‌سازی و توسعه در بیش از ۲۵۰۰ سال گذشته، بر اساس مناسبات شرق و غرب جهان و بر اساس تعریف، تقسیم‌بندی و ارتباطات جهان شرق و جهان غرب بوده است. به لحاظ تاریخی، مسیرهای ارتباطی بر اساس محور شرقی - غربی جهان یا بلعکس شکل گرفته است. جاده ابریشم در بستر همین نگاه به شرق و یا غرب عالم به وجود آمد. مفاهیم قلمرو تمدنی مشرق زمین و مغرب زمین و حوزه مطالعاتی شرق‌شناسی و غرب‌شناسی، بلوک‌بندی و تقسیم‌بندیهای حوزه‌های ژئواستراتژیکی بلوک غرب و بلوک شرق در دوره جنگ سرد و به تبع آن سازمان امنیتی ناتو و ورشو همگی در چارچوب همکاری و یا تقابل محور شرق و غرب جهان شکل گرفته است. تنها در یک مورد در تقسیم‌بندیهای سیاسی از کشورها به صورت کشورهای شمال و جنوب بر مبنای توسعه در نیمه دوم سده بیستم یاد می‌شود که این با مفهوم جغرافیایی آن چندان سازگار نیست و بیشتر بیانگر کشورهای توسعه‌یافته و کشورهای توسعه‌نیافته و یا در حال توسعه است.

رشد اقتصادی کشورهای آسیایی در دوره رکود اقتصاد جهانی، آسیا را به عنوان محور رشد اقتصاد جهانی معرفی کرده است (Fingar, 2016: 133). آسیا، نقش هاب جهانی تولید، تجارت، ساختار سرمایه و بهره‌وری پیدا کرده است که بر مبنای تجارت بین منطقه‌ای و بین‌المللی، رشد و توسعه سریعی داشته است (Bhattacharyay et al, 2012: 6). با این وجود، بازارهای آسیایی برای ادامه رشد اقتصادی و بازرگانی خود، در بخشهای زیربنایی با کمبودهای زیادی مواجه‌اند. شبکه حمل و نقل و ارتباطات زمینی در محور شمالی - جنوبی بین حوزه‌های اقتصادی مهم آسیا یعنی روسیه و هند، هند و آسیای مرکزی، آسیای جنوبی با آسیای مرکزی، چین با منطقه خلیج فارس و شبه جزیره عربستان بسیار ضعیف است. این مسأله در یک بستر کلان‌تر، در قاره وسیع اوراسیا دیده می‌شود که محورهای ارتباطی شمالی - جنوبی به خوبی شکل نگرفته‌اند و به همین دلیل حتی ارتباطات قاره آفریقا با مرکز خشکی اوراسیا نیز با مشکل جدی مواجه است. زمان آن فرا رسیده است که در کنار نگاه شرقی - غربی، محور توسعه دیگری با نگاه شمالی - جنوبی و بر اساس نیازهای کشورها در قلب خشکی اوراسیا شکل بگیرد. ظرفیتهای بالقوه فراوان اقتصادی،

سیاسی، فرهنگی، امنیتی، استراتژیکی، ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی در مرکز محور قاره وسیع اوراسیا وجود دارد که لولای آن بر محور جنوب شرق ایران و آسیای مرکزی با حوزه‌های پیرامونی و انشعابات منطقه خزر، قفقاز، روسیه جنوبی، چین غربی، فلات پامیر، افغانستان و پاکستان می‌چرخد.

اهمیت این موضوع باعث شده است تا به‌منظور بهره‌برداری و تأمین منافع بیشتر، رقابت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی میان ایران و پاکستان بر اساس فعال‌سازی دو بندر چابهار در جنوب شرق ایران و بندر گوادر در جنوب غربی پاکستان برای باز کردن کریدور جنوبی - شمالی در مرکز اوراسیا شکل بگیرد. حمایت چین از پاکستان برای فعال‌سازی کریدور جنوبی - شمالی از بندر گوادر و حمایت هند از ایران برای فعال‌سازی کریدور جنوبی - شمالی بر محوریت ایران و بندر چابهار رقابت‌های ژئواکونومیکی و ژئوپلیتیکی این کریدور را دو چندان و پیچیده کرده است.

این تحقیق ضمن تبیین ضرورت شکل‌گیری محور ارتباطی جنوب - شمال به بررسی فرصت‌ها و تهدیدها و مزیتها و معایب دو مسیر کریدوری جنوبی - شمالی از نقطه آغازین دو بندرگاه چابهار و گوادر پرداخته است.

۲- پیشینه تحقیق

تحقیقات مختلفی درباره اهمیت جایگاه سواحل جنوب شرقی ایران انجام شده است که مهمترین آنها به شرح ذیل است:

حافظ نیا و رومینا (2006)، درباره تحلیل ظرفیتهای ژئوپلیتیک سواحل جنوب شرق ایران با توجه به منافع ملی ایران تحقیق کرده‌اند. آنان از منطقه سواحل جنوب شرق ایران به‌عنوان «فضای مورد غفلت ایران» یاد کرده‌اند. آنان معتقدند که جنوب شرق ایران با دارا بودن ظرفیتهای ژئوپلیتیک فوق‌العاده اقتصادی، امنیتی، دسترسی، ارتباطات منطقه‌ای و بین‌المللی واجد کارکردهای تولید کننده قدرت در کشور است که تا کنون مورد غفلت واقع شده و با وجود دارا بودن پتانسیلهای فوق‌الذکر که دیگر مناطق ایران فاقد چنین پتانسیلهایی هستند، یکی از عقب

مانده‌ترین مناطق کشور به لحاظ اقتصادی، اجتماعی و محیطی است.

خلیلی و همکاران (2011) بایستگی‌های ژئواکونومیک توسعه منطقه جنوب شرق ایران را مورد توجه قرار داده‌اند و معتقدند که رونق کریدور شمال - جنوب، سرآغاز توسعه پایدار جنوب شرق ایران است که در نهایت به برقراری و گسترش رفاه و امنیت منجر می‌شود. از نگاه آنان کریدور شمال - جنوب، فرصت بسیار مساعدی برای رفع فقر در منطقه سیستان و بلوچستان فراهم می‌آورد که در پرتو آن، ایران نیز به یکی از مهم‌ترین حلقه‌های استراتژیک این گذرراه مبدل می‌شود.

برخی مقالات اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران (2012) در خصوص اهمیت بندر چابهار و نقش آن در توسعه جنوب شرق ایران و توجه به کریدور شمالی - جنوبی در سرزمینهای شرقی ایران بوده است. نزدیک‌ترین مقالات این همایش به پژوهش حاضر، مقاله زرقانی و قلی‌زاده (2012) و کیانی مقدم و دیگران (2012) است که بر اهمیت ژئوپلیتیکی بندر چابهار و حوزه‌های پس‌کرانه‌ای آن تأکید کرده‌اند.

در پژوهشهای خارجی، شایخ و دیگران^۱ (2016) به چشم‌انداز انرژی پاکستان - چین و کریدور اقتصادی توجه کرده‌اند و معتقدند که کریدور بندر گوادر و سرزمین پاکستان به چین برای انتقال انرژی به لحاظ اقتصادی مقرون به صرفه‌تر و از نظر امنیتی نسبت به مسیر دریایی تنگه مالاکا بهتر است. چازیزا^۲ (2016) در بررسی روابط چین - پاکستان به اهمیت کریدور اقتصادی پاکستان و چین پرداخته است و گسترش روابط چین - پاکستان در قالب پروژه توسعه کریدور جنوبی - شمالی بسیار با اهمیت توصیف کرده است و از آن به‌عنوان «بازی تغییر دهنده خاورمیانه» یاد می‌کند.

پژوهشهای انجام شده همگی بر اهمیت و فعال‌سازی کریدور شمال - جنوب تأکید دارند و آن را فرصتی مغتنم برای توسعه مبادلات اقتصادی و افزایش ظرفیتهای استراتژیکی و ژئواکونومیکی کشورهای منطقه تأکید دارند. اما آنچه که کمتر مورد توجه قرار گرفته است

1. Shaikh

2. Chaziza

رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی ایران و پاکستان برای فعال‌سازی کریدور جنوب به شمال برای دستیابی به حداکثر منافع است که مورد توجه این پژوهش می‌باشد.

۳- مبانی نظری

فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و پایان یافتن جنگ سرد، دگرگونی گسترده‌ای را در نظام بین‌الملل و ژئوپلیتیک جهانی به وجود آورد و باعث به هم خوردن تعادل ژئوپلیتیکی ابعاد قدرت و فضا در جهان شد (Hafeznia, 2006: 49). در این زمان، گسستی در نظام سیاسی جهانی به وجود آمد و برخی از صاحب‌نظران بر آن شدند تا ایده‌هایی را درباره چگونگی پر کردن این گسست و چگونگی شکل دادن به نظام ژئوپلیتیک جهان پیش کشند (Mojtahedzadeh, 2002: 248). به عبارت دیگر، از فردای فروپاشی نظام دو قطبی تا به امروز، نظریه‌پردازان و صاحب‌نظران در قالب نظریه‌های مختلف به دنبال تبیین نظام سیاسی جهان بوده‌اند که هر کدام به نوعی به بخشی از موضوع پرداخته‌اند که این خود از نشانه‌های دوره گذار ژئوپلیتیکی است. در این میان اندیشه‌های ژئوپلیتیکی مختلفی در قالب اندیشه‌های ژئوپلیتیک پست مدرن شکل گرفتند که به نظر می‌رسد نظریه «ژئواکونومی»^۱ و اصالت اقتصاد در برابر نظامی‌گری، بیش از دیگر نظریه‌ها به واقعیت‌های جهان کنونی نزدیک‌تر است. حتی در نظریه‌های ژئوپلیتیکی «نظام نوین جهانی»، «نظام تک قطبی چند قطبی»، «جهانی شدن» و «پایان تاریخ»، اقتصاد و مناسبات اقتصادی به نوعی در بطن تمامی اندیشه‌های ژئوپلیتیک عصر پست مدرن، نمودی آشکار دارد. این سخن به این معنا نیز است که ارائه نظریه‌های ژئوپلیتیکی بدون در نظر گرفتن مؤلفه‌های اقتصادی نمی‌تواند وضعیت ژئوپلیتیک قرن حاضر را تبیین کند (Veicy, 2009: 95). از این رو، در سده بیست و یکم میلادی، شاخص رهبری برای کشورهای سرمایه داری و قدرتمند در صحنه بین‌المللی، دیگر قدرت نظامی نیست و کارکردهای نظامی‌گری به تنهایی نمی‌توانند تعیین‌کننده مناسبات بین‌المللی قدرت باشند.

در منابع مختلف علمی، سابقه موضوع «ژئواکونومی» را به ادوارد نیکولا لوتواک^۱، استراتژیست آمریکایی نسبت می‌دهند. وی در سال ۱۹۹۰ در نشریه «منافع ملی»^۲ مقاله‌ای با عنوان «از ژئوپلیتیک به ژئواکونومی: منطق مناقشه، قواعد تجارت» نوشت که از آن زمان مفهوم ژئواکونومی بسیار مورد توجه قرار گرفت. لوتواک نظریه خود را در پی فروپاشی نظام دوقطبی و جنگ سرد و بر مبنای تفوق اقتصاد بر نظام‌گری در دوره پس از جنگ سرد پیش‌بینی و ارائه کرد (Luttwak, 1990). این در حالی بود که قریب یک ربع قرن پیش از لوتواک، جغرافیدان اقتصادی فرانسه، ژاک بودویل^۳ در سال ۱۹۶۶ در نظریه «قطب رشد لیبرال» در کتاب «مسائل برنامه‌ریزی اقتصاد منطقه‌ای»^۴ از مفهوم ژئواکونومی در مناسبات اقتصادی به‌عنوان جایگزینی برای مفهوم ژئوپلیتیک استفاده کرده بود (Boudeville, 1966). سابقه این مفهوم حتی پیش‌تر از آن است. در سال ۱۹۱۷، رودلف شیلن^۵، ژئوپلیتیسین سوئدی، در تبیین نظریه ژئوپلیتیک خود از کشور، از اصطلاح اکوپلیتیک^۶ و فیزیوپلیتیک^۷ برای اهمیت ذخایر و منابع طبیعی در ساختار قدرت کشور استفاده کرد که به مفهوم امروزی ژئواکونومی نزدیک بود (Anderson & Anokhin & Lachininskii, 2015: 90; Anderson:1998: 2). اما نمی‌توان نادیده گرفت که گفتمان ژئواکونومی، در دوره پس از جنگ سرد و پس از نظریه‌پردازی ادوارد لوتواک به سر زبانها افتاد و گسترش زیادی یافت.

از ژئواکونومی به مانند بسیاری دیگر از اصطلاحات و واژگان علوم انسانی و اجتماعی، تعاریف مختلفی ارائه شده است. سویلن معتقد است که «ژئواکونومی به مطالعه جنبه‌های فضایی، فرهنگی و استراتژیک منابع طبیعی با هدف به‌دست آوردن منافع رقابتی پایدار میان قدرتها می‌پردازد» (Soilen, 2012: 8). وی از اصطلاح «ناریلند»^۸ که اقتباسی از نظریه هارتلند مکیندر و

-
1. Edward Nicolae Luttwak
 2. The National Interest
 3. Jacques Boudeville
 4. Problems of regional economic planning
 5. Rudolf Kjellén
 6. Ecopolitics
 7. Physiopolitics
 8. Nariland (Natural Resource Lands)

ریملند اسپایکمن در ژئوپلیتیک کلاسیک بود، برای مهم جلوه دادن سرزمینهای دارای منابع طبیعی در فضای مناسبات ژئواکونومیکی جهانی استفاده کرده است (Soilen, 2012: 56). در این زمینه، جین^۱ و ساوونا^۲ معتقدند که ژئواکونومی شاخه علمی است که به مطالعه سیاستها و استراتژیهای بهبود رقابت میان کشورها می‌پردازد. آنان ژئواکونومی را «ژئوپلیتیک اقتصادی» می‌دانند که در کشورهای توسعه‌یافته جایگزین «ژئوپلیتیک نظامی» شده است (Anokhin & Lachininskii, 2015: 91 به نقل از جین و ساوونا). در تعریف دیگری، ویگل، «ژئواستراتژی استفاده از قدرت اقتصادی را ژئواکونومی می‌داند» (Wigell, 2016: 135).

به نظر می‌رسد که رقابت‌های اقتصادی میان قدرتها، مفهومی محوری و مشترک در تعاریف ژئواکونومی است اما اینکه رابطه ژئواکونومی با ژئوپلیتیک چیست، آیا مفهومی جداگانه است و در عرض یا طول ژئوپلیتیک قرار دارد یا زیرشاخه‌ای از ژئوپلیتیک است چندان مشخص نیست. آنگونه که لوتواک ژئواکونومی را تبیین کرده است به نظر می‌رسد که ژئواکونومی مفهومی جدا از ژئوپلیتیک می‌داند که منطق مناقشه و منازعه در عصر جدید است. اگرچه اندیشمندانی نظیر سویلن، ویگل، جین و ساوونا به این موضوع نپرداخته‌اند اما به نظر می‌رسد که آنان ژئواکونومی را زیر شاخه‌ای از ژئوپلیتیک می‌دانند که با قرائتی نوین از ژئوپلیتیک و بر اساس تحولات جهانی ارائه شده است.

در هر صورت، به نظر می‌رسد که ژئواکونومی ادامه منطق ژئوپلیتیک در عصر جهانی شدن است که از رابطه جغرافیا، اقتصاد و قدرت به وجود آمده و تأمین کننده ساختار جدیدی از مناسبات قدرت است که تا حدودی جایگزین سازوکارهای ژئوپلیتیکی جنگ سرد شده است. در حقیقت، گفتمان ژئواکونومی، واکنشی به گفتمان ژئواستراتژی نظامی در دوره جنگ سرد، به‌عنوان رویکردی مسلط بر نظام جهانی بود و خواهان تغییر در مناسبات قدرت در عرصه جهانی از قدرت نظامی پایه با سرشتی خشونت‌آمیز و قاهرانه به قدرت اقتصادی پایه با ماهیت غیرخشن اما رقابتی با استفاده از ارزشهای جغرافیایی است. ژئواکونومی بیش از هر مفهوم دیگری در عصر

1. Gean
2. Savona

جهانی شدن که بر مبنای ادعای لامکانی شدن و غی سرزمینی شدن استوار یافته است، اهمیت سرزمینی بودن و جغرافیایی بودن پدیده‌های فضایی را یادآور می‌شود و مهر تأییدی بر جغرافیا و اهمیت موقعیت مکان و فضا است.

ژئواکونومی به مانند ژئوپلیتیک گاهی محور همکاری، همگرایی و توسعه میان قدرتهای همسایه و منطقه و حتی جهانی است و گاه در نقش رقابت، تنش و واگرایی کشورها ظاهر می‌شود. رقابت بر سر منابع انرژی و معادن، گذرگاه‌ها و مسیرهای ترانزیت کالا و انرژی، بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی مناسب برای دسترسی بهتر به بازارهای هدف و بهره‌گیری از یک ارزش جغرافیایی با ماهیت اقتصادی برای مقابله با قدرت رقیب همگی موضوعات ژئواکونومیکی هستند که در جهان کنونی نمود زیادی پیدا کرده است.

۴- روش تحقیق

این پژوهش به روش توصیفی و تحلیل مقایسه‌ای انجام شده است. فرضیه تحقیق این است که «مسیر کریدور جنوبی - شمالی از طریق سرزمین ایران و بر اساس محوریت بندر چابهار نسبت به مسیر کریدور جنوبی - شمالی سرزمین پاکستان و بندر گوادر از مزیت نسبی بیشتری برخوردار است». به منظور ارزیابی این فرضیه داده‌های تحقیق به شیوه کتابخانه‌ای و اسنادی گردآوری شده است. سعی بر آن بوده است تا اهداف، مزایا، تهدیدها و فرصتهای هر یک از دو مسیر کریدوری جنوبی - شمالی با رویکرد ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی تحلیل شود تا مسیر بهینه معرفی گردد.

۵- یافته‌های تحقیق

۵-۱- کریدور اقتصادی پاکستان - چین از مبدأ بندر گوادر

کشیدگی در طول و شکل شمال شرقی - جنوب غربی کشور پاکستان و قرارگیری در بین مناطق جغرافیایی و ژئوپلیتیکی مهم در قاره آسیا باعث شده است تا سرزمین پاکستان از یک موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی منحصر به فردی برخوردار باشد. این کشور از سمت غرب به افغانستان، ایران، فلات ایران، جنوب غرب آسیا، منطقه وسیع خاورمیانه و منطقه غنی خلیج

فارس و شبه جزیره عربستان دسترسی مستقیم دارد و از سمت شرق با آسیای جنوبی و شبه قاره هند پیوستگی جغرافیایی دارد و حتی بخشی از این منطقه ژئوپلیتیکی به حساب می‌آید. از سمت جنوب با پهنه اقیانوسی هند دسترسی مستقیم دارد و از سمت شمال شرقی و شمال در نزدیکی کشور بزرگ چین و منطقه آسیای مرکزی است. این وضعیت باعث به وجود آمدن موقعیت بی‌همتای ژئوپلیتیکی کشور پاکستان شده است. اما این کشور در طی عمر حدود ۷۰ ساله خود (استقلال ۱۹۴۷) به دلیل مشکلات امنیتی، بی‌ثباتی و ناپایداری سیاسی، چالش‌های سیاسی درونی و منازعه با همسایه قدرتمند شرقی و جنوب شرقی خود (کشور هند) نتوانسته است از ظرفیتهای موقعیت مکانی خود در رقابت‌های ژئوپلیتیکی استفاده کند.

در سالهای اخیر به دلیل نیازهای روز افزون انرژی چین در پی رشد اقتصادی فزاینده و شهرگرایی گسترده، فروکش کردن چالش‌های سیاسی و ژئوپلیتیکی بین پاکستان و هند و نگرش اقتصادی و ژئواکونومیکی رهبران پاکستان و چین باعث شده است تا دو کشور چین و پاکستان در صدد ایجاد کریدور اقتصادی از بندر گوادر در جنوب غرب پاکستان به استان سین کیانگ/شین جیانگ (ترکستان شرقی) در غرب کشور چین باشند.

چین پس از ایالات متحده آمریکا، بزرگترین مصرف کننده انرژی در جهان است که ۲۱ درصد مصرف جهانی انرژی را به خود اختصاص داده است. در این میان، نفت خام، سهم به‌سزایی در تأمین نیازهای انرژی چین دارد. این کشور در سال ۲۰۱۵ به صورت میانگین روزانه قریب ۱۲ میلیون بشکه نفت مصرف کرده است که از این میزان، ۸/۲ میلیون بشکه نفت از کشورهای خارجی وارد کرده است. این مقدار برابر با ۱۳/۴ درصد از بازار واردات جهانی نفت است (British Petroleum, 2016: 18, 9). بر این اساس، در سال ۲۰۱۵، برای نخستین بار برای چندین ماه، چین بزرگترین کشور وارد کننده نفت در جهان بود و در این زمینه حتی ایالات متحده آمریکا را پشت سر گذاشت (EIA, 2016: 10). بخش عظیمی از این نیاز نفتی کشور چین از منطقه خلیج فارس تأمین می‌شود. علی‌رغم اینکه در سالهای اخیر، پکن تلاش کرده است تا منابع تأمین انرژی خود را از بازارهای جهانی از آفریقا، آسیای مرکزی و روسیه متنوع کند اما همچنان وابستگی شدید به منابع نفت و گاز منطقه خلیج فارس دارد. در سالهای اخیر، چین،

بیش از ۵۲ درصد نیازهای نفتی خود را از کشورهای منطقه خلیج فارس وارد کرده است و مصمم است که سهم انرژی نفت و گاز را به منظور کاهش سهم زغال سنگ در سبد انرژی خود افزایش دهد (EIA, 2016: 10). این روند، بر اساس پیش‌بینی و برآورد سازمان کشورهای صادرکننده نفت (اوپک)^۱ تا سال ۲۰۴۰، بیشتر هم خواهد شد. به گونه‌ای که بیش از ۵۰ درصد افزایش تولید جهانی نفت، متعلق به منطقه خلیج فارس خواهد بود و منطقه خلیج فارس از صادرات ۱۴ میلیون بشکه نفت در سال ۲۰۱۵ به منطقه پاسیفیک، به ۲۱ میلیون بشکه نفت در سال ۲۰۴۰ خواهد رسید (OPEC, 2016: 306-307).

نیاز فزاینده چین به منابع انرژی خلیج فارس باعث شده است تا این کشور به منظور تأمین امنیت انرژی و نیازهای خود، مسیرهای ترانزیت بهینه‌تر و مطمئن‌تری را جستجو کند. به صورت سنتی، نفت کشتی‌های بارگیری شده در منطقه خلیج فارس برای تحویل بار به چین از مسیر دریایی تنگه هرمز، دریای عمان، اقیانوس هند، تنگه مالاکا، دریای فلپین و در نهایت از طریق دریای چین به سواحل جنوب شرقی چین می‌رسند این مسیر دریایی حدود ۱۰ هزار کیلومتر مسافت دارد. دولت چین برای انتقال هر بشکه نفت خام از خلیج فارس به بنادر جنوب شرقی خود به وسیله نفتکش بین ۳ تا ۵ دلار هزینه می‌کند (Norman, 2010: 67). بر این اساس، چین، روزانه حدود ۱۸ میلیون دلار برای انتقال نفت خام مورد نیازش از منطقه خلیج فارس (۴/۲ میلیون بشکه نفت) و از مسیر تنگه مالاکا به بازارهای مصرف خود در سواحل شرقی چین هزینه می‌کند.

هزینه گزاف ترانزیت نفت در مسافت طولانی دریایی، خطر امنیتی دزدان دریایی به‌ویژه در مسیر تنگه مالاکا و جدایی‌طلبان سریلانکا در تنگه پالک باعث شد تا برخی استراتژیست‌ها چینی و پاکستانی برای رفع این مشکلات پیشنهاد احداث کریدور جنوبی - شمالی برای انتقال منابع انرژی مورد نیاز چین از مسیر سرزمین پاکستان از بندر گوادر به استان سین کیانگ در غرب چین دهند. از منظر امنیت انرژی و استراتژیک، آسیب‌پذیر بودن امنیت انرژی چین در مسیر دریایی جنوب شرقی یکی از دلایل اصلی برای احداث پروژه کریدور اقتصادی چین - پاکستان

1. Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC)

عنوان شده است. از منظر اقتصادی، مدافعان این کریدور معتقدند که کریدور چین - پاکستان هزینه‌های ترانزیت انرژی مورد نیاز چین به‌طور قابل ملاحظه‌ای و به یک‌سوم سطح جاری کاهش می‌دهد. از این‌رو، پکن برای دسترسی ارزان‌تر به بازارهای منابع منطقه خلیج فارس و آفریقا مسیر خشکی پاکستان را انتخاب کرده است (شکل ۱). مسیر جدید از منطقه خلیج فارس و از طریق کریدور پاکستان تا غرب چین حدود ۳ هزار کیلومتر است که نسبت به مسیر دریایی به‌لحاظ فاصله، زمان، هزینه و امنیت بیشتر عقلانی‌تر است.

شکل شماره ۱: نقشه مسیر دریایی خلیج فارس به چین و کریدور چین - پاکستان



از نظر رهبران چین، پروژه کریدور چین - پاکستان، یک دروازه اقتصادی است که کمربند اقتصادی جاده ابریشم در شمال را به جاده ابریشم دریایی در جنوب متصل می‌کند و به‌عنوان نوعی تغییر دهنده بازی در معادلات تجاری و ژئواکونومیکی در منطقه ایفای نقش می‌کند. بر این اساس، دو دولت چین و پاکستان در سال ۲۰۱۳ برای فعال‌سازی کریدور اقتصادی چین - پاکستان توافق‌نامه‌ای را امضا کردند که به‌موجب آن پروژه توسعه کریدور چین - پاکستان

شامل تأسیس شبکه ریلی، جاده‌ای و خطوط لوله انرژی است که شهر بندری گوادر در استان بلوچستان پاکستان به شهر چینی کاشغر در استان سین کیانگ در غرب چین متصل کند (Chaziza, 2016: 149). تخمین زده شد که هزینه پروژه بالغ بر ۴۵/۶ میلیارد دلار باشد که در این میان ۳۳/۸ میلیارد دلار مربوط به پروژه‌های انرژی و ۱۱/۸ میلیارد دلار مربوط به پروژه‌های زیرساختی باشد (Ullah Khan, 2016: 215). در این میان، بندر گوادر نقش محوری در کریدور چین - پاکستان دارد و این بندر، نگین رابطه استراتژیک چین - پاکستان و کلید آینده روابط استراتژیک و اقتصاد پایدار بلند مدت چین - پاکستان خواهد بود. این پروژه زمانی ضمانت پیدا می‌کند که تأسیسات دریایی و بندرگاهی با امکانات کامل و به‌ویژه در حوزه تأسیسات بندرگاهی انرژی به‌خوبی در بندر گوادر احداث شود. بر اساس قرارداد فی مابین دولت چین و پاکستان، مقرر شده است که سه اسکله چند منظوره به ارزش ۱/۱۶ میلیارد دلار احداث شود که چینی‌ها در فاز نخست آن ۱۹۸ میلیون دلار سرمایه‌گذاری خواهند کرد. در فاز دوم، پکن در احداث بزرگ راه گوادر به کراچی سرمایه‌گذاری می‌کند که ارزش آن ۲۰۰ میلیون دلار است. چین همچنین متعهد به سرمایه‌گذاری در ۹ اسکله برای پایانه بار و تأمین ۵۴ مهندس متخصص برای تأمین مهارت‌های تکنولوژیکی در این پروژه شده است (Chaziza, 2016: 152). در همین چارچوب، در آوریل ۲۰۱۵، پاکستان پیمان حق کنترل عملیاتی بندر گوادر را به شرکت هلدینگ بندر خارجی چین واگذار کرد. این در حالی بود که تا پیش از آن در اختیار شرکت بندر سنگاپور بود (Finger, 2016: 135).

همچنین پاکستانی‌ها امیدوارند که خط لوله گاز ایران - پاکستان تکمیل گردد و با اتصال این خط لوله به پروژه کریدور پاکستان - چین، گاز ایران در کوتاه‌ترین مسیر به بازارهای چین منتقل کنند. در پی توافق هسته‌ای ایران با قدرتهای جهانی که باعث رفع تحریمهای صنایع نفت و گاز ایران شده است، اکنون اسلام‌آباد امیدوار است که خط لوله ایران - پاکستان تکمیل گردد و به‌جای انتقال خط لوله به هند به بازار بزرگتر و پر مصرف چین منتقل شود.

۲-۵- کریدور ایران - آسیای مرکزی از مبدأ چابهار

ایران نیز به‌مانند پاکستان از موقعیت مکانی و ژئوپلیتیکی فوق‌العاده‌ای برخوردار است. ایران بیشترین تعداد همسایه را در جهان دارد (۱۵ کشور مستقل و ۲۴ دولت یا واحد خودمختار) (Karimipoor, 2000: 23) و از جنوب با منطقه ژئوپلیتیکی خلیج فارس، تنگه هرمز و شبه جزیره عربستان، از جنوب شرق با شبه قاره هند و دریای عمان و پهنه اقیانوسی هند، از شرق به کشور افغانستان، از شمال شرق به منطقه آسیای مرکزی، از شمال به منطقه ژئوپلیتیکی خزر و روسیه و از شمال غرب به حوزه قفقاز و آسیای صغیر و فلات آناتولی و از غرب به کشور عراق متصل است. قرارگیری میان دو ذخیره‌گاه بزرگ انرژی جهان یعنی خلیج فارس و دریای خزر، واقع شدن در مسیر پل ارتباطی جهان شرق و غرب و مسیر شمال و جنوب، محصور بودن کشورها و دولتهای زیادی در قلب خشکی ابرقاره اوراسیا در شمال ایران، نیاز فدراسیون روسیه برای دسترسی به آبهای گرم اقیانوسی هند، پیش روی آبهای خلیج فارس و دریای عمان در جنوب ایران به‌عنوان جایی که آبهای آزاد بیشترین نفوذ در دل ابرقاره اوراسیا داشته است باعث شده است تا سرزمین ایران از موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی خاصی در منطقه برخوردار باشد و کشورهای همسایه و پیرامونی ایران برای تأمین بسیاری از نیازهای خود نیازمند فضای ایران باشند.

هند برای ادامه روند رو به رشد اقتصاد خود «استراتژی نگاه به شمال» را برای دستیابی به بازارهای بزرگ اوراسیا اتخاذ کرده است. به‌صورت سنتی، روابط تجاری و بازرگانی کشورهای جنوب آسیا و به‌طور مشخص هند با کشورهای شمال اوراسیا و به‌طور مشخص روسیه از مسیر اقیانوسی صورت می‌گیرد. به گونه‌ای که مسیر دریایی بین بندر بمبئی با بندر سن پترزبورگ یا آرخانگلسک از مسیر اقیانوس هند، خلیج عدن، دریای سرخ، کانال سوئز، دریای مدیترانه و دریای سیاه و یا در ادامه از مسیر تنگه جبل الطارق و شمال اروپا و سواحل غربی روسیه صورت می‌گیرد و قریب به ۱۶ هزار کیلومتر طول دارد (شکل ۲). این در حالی است که مسیر خشکی که بتواند شمال و جنوب اوراسیا را به هم متصل بکند می‌تواند مسائل هزینه‌ای و زمان را کاهش دهد و به صرفه‌تر باشد. نزدیک‌ترین فاصله و امن‌ترین مسیر در فضای آشفته و ناامن خاورمیانه

مسیر ایران است که علاوه بر اتصال شمال و جنوب اوراسیا می‌تواند کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی را نیز به بازارهای بین‌المللی و آنها آزاد متصل کند. نزدیک‌ترین نقطه و استراتژیک‌ترین بندرگاه در جنوب ایران به دلیل عدم وابستگی به تنگه هرمز و قرارگیری بر کرانه‌های اقیانوسی و نزدیکی به شبه قاره هند، بندر چابهار است که نقطه مبدأ در کریدور ابرخشکی اوراسیا برای اتصال به شمال است. ارتباط کشورهای شاخ آفریقا و شرق آفریقا با کشورهای مرکزی اوراسیا نیز نیازمند گذر از این کریدور است.

شکل شماره ۲: کریدور جنوبی - شمالی و مسیر دریایی هند (بمبئی) به روسیه (سن پترزبورگ)



سابقه تلاش ایران برای توسعه بندرچابهار و جنوب شرق کشور به بیش از دو دهه پیش باز می‌گردد. در اوایل دهه ۱۳۷۰ مجلس شورای اسلامی ایران به منظور توسعه اقتصادی کشور، لایحه مناطق آزاد تجاری - صنعتی و نحوه اداره آنها را در سه منطقه کیش، قشم و چابهار تصویب کرد و دولت سازندگی بالا فاصله آن را اجرا کرد (Eftekhari et al, 2009: 149). توسعه زیرساختهای بندرگاهی و اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی کشور و توسعه حمل و نقل بزرگ راهی به منظور ایجاد کریدوری برای دستیابی کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی و

افغانستان و کشورهای CIS^۱ از مسیر ایران و چابهار به آبهای آزاد اقیانوس هند مورد توجه دولت ایران قرار گرفت. ضعف زیرساختها در جنوب شرق و شرق ایران باعث شد تا برای عملیاتی شدن پروژه، مشارکت منطقه‌ای و بین‌المللی لازم باشد. این مسأله تا سال ۲۰۰۰ به تعویق افتاد. در این سال، دولتهای روسیه، ایران و هند در سن پترزبورگ برای تأسیس کریدور حمل و نقل جنوب - شمال به منظور تأمین مسیر کوتاه‌تر و مناسب‌تر از مسیر دریایی به توافق رسیدند و در این راه کشورها ترکیه، آذربایجان، ازبکستان، قرقیزستان، قزاقستان تاجیکستان، اوکراین و بلاروس برای همکاری با سه کشور نخست برای تقویت کریدور جنوبی - شمالی اعلام آمادگی کردند. شاخه دیگری از کریدور جنوب - شمال از مبدأ چابهار به کشور افغانستان و مناطق شرقی کشورهای آسیای مرکزی بود. در این راستا، در سال ۲۰۰۳ هند و ایران برای توسعه بندر چابهار توافق کردند و هندی‌ها در اواسط دهه ۲۰۰۰، بزرگراه زرنج به دلارام به طول ۲۱۵ کیلومتر و با سرمایه‌گذاری ۱۳۶ میلیون دلار در استان نیمروز افغانستان برای اتصال شبکه راه‌های شرق ایران با شبکه سراسری افغانستان احداث کردند. در سال ۲۰۱۲ دولت هند اعلام کرد که در فاز اول، ۱۰۰ میلیون دلار و دولت ایران ۳۴۰ میلیون دلار برای توسعه زیرساختهای بندر چابهار سرمایه‌گذاری می‌کنند (Patnaik, 2016). اما مسائل پرونده هسته‌ای ایران و تحریمهای گسترده بین‌المللی از سوی شورای امنیت سازمان ملل، اتحادیه اروپا و برخی کشورهای قدرتمند غربی بر علیه ایران باعث توقف پروژه شد.

توافق هسته‌ای ایران با قدرتهای جهانی در تیرماه ۱۳۹۴ بار دیگر ایران و کشورهای هند، روسیه و برخی کشورهای همسایه را به فکر فعال‌سازی کریدور جنوب - شمال انداخت. در زمینه داخلی دولت یازدهم، توسعه سواحل مکران و محور شرق کشور با سه رویکرد تقویت و افزایش ظرفیت بندر شهید بهشتی چابهار، اتصال بندر چابهار به جاسک و اتصال بندر چابهار به خط ریلی در دستور کار وزارت راه و شهرسازی قرار داد. ایران برای توسعه بندر چابهار و اتصال این بندر به شبکه ریلی کشور، نیازمند سرمایه‌گذاری خارجی بود. بر این اساس، در پی

1. Commonwealth of Independent States

سفر نیتین گادکاری^۱ وزیر حمل و نقل، کشتیرانی و بزرگراه‌های هند به ایران در تابستان ۱۳۹۴، امضای تفاهم‌نامه سرمایه‌گذاری این کشور در بندر چابهار بین دو کشور صورت گرفت. پس از امضای این تفاهم‌نامه، عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی ایران بیان کرد که «با اجرای این توافق‌نامه ظرفیت بندر چابهار در مرحله نخست برنامه‌ریزی از ۲,۵ میلیون تن به ۸,۵ میلیون تن افزایش خواهد یافت و هم‌زمان با اجرای این مرحله و با لایروبی اسکله کنونی شهید بهشتی، امکان پهلوگیری کشتی‌ها با ظرفیت بیش از ۸۰ هزار تن در این بندر فراهم می‌شود» (News Agency, 2016). این تفاهم‌نامه و سفر، مقدمات و زمینه سفر نخست وزیر هند، نارندرا مودی^۲ به ایران را در خرداد ماه ۱۳۹۵ فراهم کرد. هم‌زمان، با حضور هیأت افغان و رئیس جمهوری افغانستان اشرف غنی احمدزی به تهران، قرارداد سه جانبه ایران، هند و افغانستان برای توسعه چابهار و فعال‌سازی کریدور جنوب - شمال امضا شد. توافق سه‌جانبه به‌منظور هموار نمودن راهی برای احداث بندر جامع چابهار به‌عنوان هاب کریدور تجاری - بازرگانی و کشیده شدن شاخه‌ای از آن به افغانستان و همچنین دسترسی به آسیای مرکزی و روسیه از طریق سرزمین ایران بود. بر اساس این توافق‌نامه، هند متعهد شد که دو پایانه بزرگ ساحلی و ۵ اسکله به ارزش ۲۰۰ میلیون دلار در چابهار سرمایه‌گذاری کند. علاوه بر آن ۳۰۰ میلیون دلار دیگر در بخش زیربنایی بندر چابهار سرمایه‌گذاری خواهد کرد. سرمایه‌گذاری هندی‌ها برای احداث خط راه آهن چابهار به زاهدان به طول ۵۰۰ کیلومتر بخش دیگری از این توافق‌نامه بود (Mandhana, 2016). به‌منظور تکمیل مسیر ریلی این کریدور، بیش از ۷۰۰ کیلومتر مسیر زاهدان تا تربیت حیدریه یعنی نقطه اتصال راه آهن چابهار به مسیر مشهد - بافق توسط دولت ایران ساخته خواهد شد.

1. Nitin Gadkari
2. Narendra Modi

شکل شماره ۳: نقشه کریدور جنوب - شمال از مبدأ چابهار



مشارکت هند در پروژه کریدور جنوبی - شمالی ایران و توسعه بندر چابهار به هند کمک می‌کند تا صادرات خود را به ایران افزایش دهد و در عین حال از هزینه ترابری کالاهای صادراتی خود از طریق این کریدور به آسیای مرکزی، روسیه و اروپای شرقی به میزان ۳۰ تا ۴۰ درصد کاهش دهد. اتصال بندر بمبئی هند به کشورهای CIS از طریق سرزمین ایران برای هر ۱۵ تن کالا حدود ۲۵۰۰ دلار صرفه جویی ارزی نسبت به مسیر اقیانوسی خواهد داشت (Patnaik, 2016). همچنین وارد کردن فرآورده‌های معدنی از کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان از این مسیر، دیگر هدف هندی‌ها از سرمایه‌گذاری در چابهار و فعال‌سازی کریدور جنوب - شمال است. در این میان، دولت ایران امیدوار است با تکمیل پروژه کریدور جنوبی - شمالی از مبدأ چابهار درآمدهای ارزی پایداری را برای ایران در پی داشته باشد و علاوه بر ارتقاء جایگاه بین‌المللی ایران، باعث توسعه شرق ایران شود. در مجموع، اهمیت استراتژیک کریدور چابهار به گونه‌ای است که دو منطقه ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی جنوب آسیا و دو قلمرو سازمان همکاری سارک و شانگهای به قلمرو آسیا مرکزی،

اکو و دریای خزر و اروپای شرق متصل می‌کند. نزدیکی بندر چابهار به مهمترین مسیر ترانزیت دریای جهان در تنگه هرمز و دریای عمان می‌تواند به‌عنوان هاب تجاری منطقه‌ای، سه منطقه بزرگ آسیای جنوبی، خاورمیانه و آسیای مرکزی را به هم پیوند دهد.

۶- تجزیه و تحلیل

کریدور پاکستان چین از مبدأ گوادر، مزیتها و فرصتهای زیادی برای منطقه و به‌ویژه دو کشور چین و پاکستان دارد. پکن دسترسی آسانی به منطقه غنی انرژی خلیج فارس خواهد داشت و به‌صورت مستقیم به حوزه اقیانوسی هند دسترسی خواهد داشت. چین می‌تواند ناوگان دریایی خود را از طریق تسلط بر بندر گوادر در اقیانوس هند گسترش دهد و با فعال‌سازی این کریدور ضمن تنوع مسیرهای انتقال انرژی مورد نیاز خود، آسیب‌پذیری انتقال این منابع در عبور از تنگه مالاکا بر اثر خطر دزدان دریایی یا خطر جنگ در این منطقه و یا مسدود کردن این تنگه توسط هر یک از قدرتهای بزرگ نظیر ایالات متحده آمریکا یا حتی هند کاهش دهد. فعال‌سازی کریدور پاکستان می‌تواند ارتباط و تسلط چین در دو حوزه اقیانوسی آرام و هند گسترش دهد و باعث افزایش قدرت دریایی چین شود. این پروژه، نفوذ چین در آسیای جنوبی را گسترش می‌دهد و پکن امیدوار است تا در پی آن، توسعه حوزه نفوذ خود را در خاورمیانه و آسیای مرکزی گسترش دهد. در زمینه داخلی نیز چین می‌تواند از فرصتهای اقتصادی برآمده از این کریدور، در راستای نوسازی منطقه خودمختار سین کیانگ یا ترکستان شرقی و در جهت کاهش نارضایتی محلی و خنثی کردن نیروهای واگرا و تجزیه‌طلب از دولت مرکزی چین استفاده کند. در این میان، پاکستان به‌صورت مستقیم حق ترانزیت و درآمدهای ارزی خواهد داشت و جایگاه ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی خود را در منطقه افزایش خواهد داد. ضمن اینکه از طریق اتحاد با چین علاوه بر نوسازی و توسعه بندرگاه جنوبی خود و شبکه راه‌های شمالی جنوبی باعث خروج از استراتژیهای مهارکننده قدرت رقیب یعنی کشور هند در خصوص پاکستان می‌شود. علاوه بر آن، پاکستان در تلاش است که شاخه‌ای از این کریدور از طریق سرزمین افغانستان، مسیر ارتباطی کشورهای آسیای مرکزی با آبهای اقیانوسی ایجاد کند. در زمینه انتقال خط لوله گاز ترکمنستان از طریق سرزمین افغانستان و انتقال به پاکستان و همچنین انتقال خط لوله گاز

ایران به پاکستان، علاوه بر تأمین نیازهای داخلی پاکستان بتواند نیازهای کشورهای هند و چین را تأمین کند و یا از طریق تأسیسات ال ان جی در گوادر به جنوب و شرق آسیا صادرات مجدد کند. در مجموع، پاکستان نقش مرکزی در ارتقاء پروژه کریدور چین - پاکستان دارد و موقعیت اتصال دهنده آسیای جنوبی، آسیای مرکزی، چین و شبه جزیره عربستان در نزدیک‌ترین نقطه سواحل جنوبی دارد. پکن برای ایجاد کمربند اقتصادی جاده ابریشم خشکی پایه و جاده ابریشم دریایی اتکا زیادی به فعال‌سازی کریدور اقتصادی چین - پاکستان دارد. چین در تلاش است تا با فعال‌سازی کریدور اقتصادی گوادر - سین کیانگ و در ادامه اتصال به مسیر اصلی جاده ابریشم یعنی اتصال شهر استراتژیک و تاریخی کشغر در استان سین کیانگ به گذرگاه توروگارت و کارامیک^۱ در مرز و امتداد آن در دره سوق الجیشی فرغانه و اتصال به شهر اوش در قرقیزستان به آسیای مرکزی متصل شود و از این طریق ضمن دستیابی به بازارهای آسیای مرکزی، باعث اتصال کشورهای محاط در خشکی آسیای مرکزی از مسیر کریدور پاکستان به آبهای آزاد گردد.

بسیاری از موارد ذکر شده در خصوص مزیت‌های و فرصت‌های کریدور چین - پاکستان در فضا آرام و با ثبات سیاسی و امنیتی قابل تصور است. اما همه مواردی که برای این پروژه هدف‌گذاری شده است در مرحله اجرا نمی‌تواند به این خوبی پیش برود. تهدیدها و چالش‌های بالفعل و بالقوه زیادی وجود دارد که می‌تواند بر این تأثیرات بسیار زیادی بگذارد. این تهدیدها و چالش‌ها می‌تواند به ابعاد سیاسی، امنیتی و اقتصادی تقسیم کرد و هر یک از آنها دارای دو بعد داخلی و بیرونی هستند. نخست، چالش سیاسی ناپایداری و ناامنی در هر دو زمینه داخلی و خارجی، مهمترین مانع بر سر راه این کریدور است. از نظر داخلی، از زمان استقلال پاکستان، این کشور با ناپایداری سیاسی، ناامنی، فعالیت نیروهای تروریستی و نیروهای واگرا زیادی روبرو بوده است که شاید بیشترین آن در خود ایالت بلوچستان جایی که بندر گوادر به‌عنوان نقطه محوری در کریدور چین - پاکستان در نظر گرفته شده است، قرار دارد. عبور این کریدور از ایالت کشمیر به‌عنوان منطقه‌ای مورد مناقشه هند و پاکستان دیگر چالش بزرگ این پروژه است. همچنین ایالت سین کیانگ نیز ویژگی‌هایی تقریباً مشابه ایالت بلوچستان پاکستان دارد که نیروهای قومی و استقلال‌طلب در آن

به شدت فعال هستند و همراهی و هماهنگی لازم میان دولت مرکزی چین و ترکستان شرقی به چشم نمی خورد. حتی از منظر اقتصادی، انتقال انرژی به استان سین کیانگ نمی تواند مسیری بهینه و مقرون به صرفه و کوتاه برای انتقال انرژی مورد نیاز چین به بازارهای مصرفش باشد. عبور خط آهن، جاده و یا خطوط لوله انرژی از مناطق صعب العبور هیمالایا در شمال پاکستان هزینه های انتقال را بسیار افزایش می دهد. حتی در صورت احداث این کریدور و اتصال به سین کیانگ، مراکز بزرگ صنعتی، کارخانجات، کلان شهرهای چین و به طور کلی بازار بزرگ مصرف چین در سواحل اقیانوس آرام و بسیار دور از استان سین کیانگ قرار دارند. دولت چین مجدداً برای انتقال انرژی به بازارهای هدف خود باید بیش از ۵ هزار کیلومتر از استان سین کیانگ به سواحل شرقی خود هزینه پرداخت کند. در عرصه رقابتهای بین المللی، پروژه کریدور چین - پاکستان باعث تحریک هند و ایالات متحده آمریکا خواهد شد که به عنوان استراتژی چین برای محاصره هند یا راهی برای گسترش نفوذ در منطقه و دسترسی به دریای عرب تلقی می شود. بنابراین، آنها تلاش خواهند کرد تا پاکستان را از همراهی و همکاری با چین برای رسیدن به اهداف استراتژیک خود بازدارند. همچنین اتصال کشورهای آسیای مرکزی به آبهای آزاد از طریق کریدور پاکستان، به دلیل طولانی شدن مسیر، بهینه به نظر نمی رسد. بعید است که دولتهای کشورهای آسیای مرکزی از این پژوه استقبال گرمی بکنند. این عوامل موانع جدی بر سر راه موفقیت کریدور چین - پاکستان است که بیش از همه مسائل امنیتی خودنمایی می کند.

کریدور جنوب - شمال از مبدأ چابهار نیز دارای فرصتها و مزیت هایی فراوانی برای منطقه و به خصوص ایران است که با دارا بودن ظرفیتهای ژئوپلیتیک و ژئواکونومیکی فوق العاده ای از جنبه های اقتصادی، سیاسی، امنیتی، وحدت بخشی و حوزه های دسترسی از دو منظر داخلی و خارجی می تواند راهگشای بسیار از مشکلات و تنگناهای منطقه ای باشد. از منظر داخلی، دولت ایران علاوه بر سرمایه گذاری مستقیم و نوسازی و توسعه بنادر جنوب شرقی خود و کسب درآمدهای ارزی حاصل از حق ترانزیت می تواند باعث افزایش توان ایران و تولید کننده قدرت ملی برای ایران باشد. توسعه محور ترانزیتی جنوب شرق و اتصال جنوب به شمال ایران، باعث افزایش ضریب امنیت در جنوب شرق کشور و افزایش مبادلات اقتصادی باعث افزایش به هم پیوستگی و چسبندگی بیشتر

مناطق مرزی با بخش مرکزی کشور خواهد شد. از نگاه منطقه‌ای و بین‌المللی شبه قاره هند می‌تواند ارتباط سریع‌تر و آسان‌تری و در نتیجه به صرفه‌تری با هسته مرکزی قاره اوراسیا و به صورت مشخص با فدراسیون روسیه و بلعکس داشته باشد و پنج کشور قزاقستان، ترکمنستان، قرقیزستان، تاجیکستان و افغانستان را از تنگنای ژئوپلیتیکی محصور بودن در خشکی را خارج کند. از منظر استراتژیک، هند در تلاش است تا علاوه بر ختنی‌سازی کریدور گوادر - سین کیانگ بتواند اتحاد خود را با ایران و روسیه تقویت کند و نفوذ خود را در آسیای مرکزی گسترش دهد. انتقال ارزان منابع آسیای مرکزی و افغانستان به هند و صادرات کالاها و منابع انرژی کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان به سایر بازارهای جهانی دیگر اهداف پروژه است که همه کشورهای منطقه را راضی نگه می‌دارد. روسیه علاوه بر تقویت مناسبات خود با ایران و هند، آرزوی دیرینه خود را برای دسترسی به آبهای گرم جنوب فراهم می‌بیند و می‌تواند با انتقال کالاها و منابع صادراتی و وارداتی خود به بازارهای آسیایی از عبور در قلمروهای تحت تسلط قدرتهای رقیب یعنی ناتو و اتحادیه اروپا و ایالات متحده امریکا در دریای مدیترانه، تنگه جبل الطارق و اقیانوس اطلس تا حدود زیادی خلاص شود.

به نظر می‌رسد آن‌طوری که مشکلات امنیتی در پروژه کریدور چین - پاکستان تهدید می‌کند متوجه کریدور ایران نیست. ایران جزیره باثبات در منطقه بحران‌خیز و ناامن خاورمیانه است و موقعیت مکانی مناسب‌تری برای خروج کشورها و دولتهای از تنگنای ژئوپلیتیکی در قلب اوراسیا دارد. توافق هسته‌ای و به تبع آن رفع تحریم‌های بین‌المللی بر علیه ایران، زمینه را برای فعال‌سازی و مشارکت بین‌المللی این کریدور فراهم کرده است. مشارکت کشورهای متعدد در این پروژه نسبت به پروژه دو جانبه پاکستان و چین، بعد بین‌المللی بیشتری به کریدور ایران داده است و از حمایت بین‌المللی بیشتری برخوردار است. به نظر می‌رسد که سرمایه‌گذاری، تأمین اعتبار و بودجه تنها مشکل پیش‌روی این پروژه باشد که در طی زمان قابل حل است و مانع جدی بر سر راه این کریدور به حساب نمی‌آید.

۷- نتیجه‌گیری

ارتباطات، تجارت و بازرگانی از گذشته‌های دور میان مناطق جغرافیایی مختلف از لوازم زندگی متمدن در جهان بوده است. تا کنون تقریباً تمامی ارتباطات و مسیرهای بازرگانی در مقیاس کلان

جهانی محور شرقی - غربی یا بلعکس داشته‌اند که در موارد زیادی، این مسیرهای تجاری برای رسیدن به مقصد نیازمند دور زدن قاره‌ها و در نتیجه باعث طولانی شدن بسیار زیاد مسیر شده است. بر اثر نیاز کشورهای شمال و مرکزی ابر قاره اوراسیا و توسعه تکنولوژیکی و سرمایه‌ای، از دهه اواخر سده بیستم برای ایجاد کریدور شمال - جنوب یا بلعکس در قلب قاره اوراسیا اقدامات اولیه‌ای صورت گرفت. موقعیت مناسب ژئوپلیتیکی ایران، زمینه را برای ایجاد کریدوری که بتواند جنوب آسیا را به مرکز اوراسیا و حتی شرق اروپا متصل کند، فراهم کرد. در این میان کشور پاکستان نیز به کمک چین در صدد ایجاد کریدور شمالی - جنوبی از مبدأ بندر گوادر به استان سین کیانگ بر آمدند که نیم نگاهی نیز برای اتصال به آسیا مرکزی دارد. تحریمهای گسترده بین‌المللی بر علیه ایران احداث کریدور ایران از مبدأ چابهار را تا سال ۲۰۱۶ به تعویق انداخت. با رفع تحریمهای بین‌المللی با مشارکت روسیه، هند، ایران و افغانستان اقدامات لازم را برای فعال‌سازی کریدور جنوبی - شمالی از خاک ایران فراهم شده است که علاوه بر اتصال کشورهای محصور در خشکی اوراسیا در منطقه آسیای مرکزی باعث اتصال بازارهای جنوب آسیا و شبه قاره هند به فدراسیون روسیه و جمهوری های پیرامون آن خواهد شد و حتی توان اتصال هسته مرکزی اوراسیا با قاره آفریقا را دارد.

این دو پروژه اگرچه تا حدود زیادی دارای اهداف متفاوت هستند اما در بخش اتصال افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی به آبهای اقیانوسی هند دارای اهداف مشترک است و به صورت رقیب خودنمایی می‌کند. اتحاد چین - پاکستان و اتحاد هند - ایران مهمترین مشخصه رقابتی این پروژه برای رسیدن به حداکثر منافع است. به نظر می‌رسد که مسیر کریدور ایران، علاوه بر منافع بیشتر منطقه ای و بین‌المللی از لحاظ امنیتی و منطق اقتصادی، معقول‌تر و قابلیت اجرایی بیشتری را دارد.

۸- قدرتدانی

نگارنده بر خود لازم می‌داند از دانشگاه پیام نور به دلیل حمایت مالی از انجام این پژوهش قدرتدانی نماید.

References

1. Akram Zaki, A.M. (2014), The evolution in global power balance and Pak-China relations, *Policy Perspectives*, 11(2): 3–15.
2. Anderson, E. & L. Anderson, (1998), *Strategic minerals*, John Wiley & sons.
3. Anokhin, S. & S. Lachininskii (2015), Evolution of the Ideas and Contents of Geo-economics Studies, *Regional Research of Russia*, 5 (1): 90–95.
4. Bhattacharyay, B.N. et al (2012), *Infrastructure for Asian Connectivity*, Edward Elgar Publishing.
5. Boudeville J.R. (1966), *Problems of Regional Economic Planning*, Edinburgh.
6. British Petroleum (BP) (2016), *BP Statistical Review of World Energy*, 65th Edition, June 2016.
7. Chaziza, M. (2016), China–Pakistan Relationship: A Game-changer for the Middle East? *Contemporary Review of the Middle East*, 3(2): 147–161.
8. Eftekhari, A.R. and Others (2009), An Assessment and prioritize of free trade zones in Iran by MADM method, the *Journal of Spatial Planning*, Vol.13, No.3, pp. 143-166 [In Persian].
9. EIA (Energy Information Administration) (2015), *International energy data and analysis: China*, Full Report, May 2015.
10. Fars News Agency (2016), Iran has become the center of investment in the region with the development of the Chabahar port, 8 June 2016, <<http://af.farsnews.com/economy/news/13950319000149>> [In Persian].
11. Fingar, T. (2016), *the New Great Game: China and South and Central Asia in the Era of Reform*, Stanford University Press.
12. Hafeznia, M.R. & Rumina, E. (2006), The Analysis of Geopolitics Capacity Of South- East Coasts Of Iran Along Commonweal (The Neglected Area), *Geography and Development*, Vol.3, No. 6, pp. 5-20 [In Persian].
13. Hafeznia, M.R. (2006), *Principles and Concepts of Geopolitics*, Mashhad: Papoli Publication [In Persian].
14. Karimipoor, Y. (2000), *An Introduction on Iran and neighbors: sources of threat and tension*, Tehran: Tarbiat Moallem University. [In Persian].
15. Khalili, M. and Others (2011), The Geo-Economic Necessity for the Development of Southeastern Iran, *Foreign Relations*, Vol. 3, No. 4, pp. 81-124 [In Persian].
16. Kiani Moghadam, M. and Others (2012), Analysis on position and capacity of the port of Chabahar and Gwadar to become an economic gateway central Asia and Eastern Europe, the first National Conference of Mokran coast and the maritime authority of the Islamic Republic of Iran, Chabahar, 16-18 February 2013. [In Persian].
17. Luttwak, E.N (1990), *From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce, the National Interest*, 20: 17-23.
18. Mandhana, N. (2016), India, Afghanistan and Iran Sign Deal for Transport Corridor, the Wall Street Journal, 23 may 2016.

- <<http://www.wsj.com/articles/india-afghanistan-and-iran-sign-deal-for-transport-corridor-1464022867>>.
19. Mojtahedzadeh, P. (2002), Political Geography and Geopolitics, Tehran: SAMT [In Persian].
 20. Norman, J.N. (2010), the Oil Card: Global Economic Warfare in the 21st Century, Trine Day.
 21. Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC) (2016), World Oil Outlook 2016, Vienna.
 22. Patnaik, A. (2016), Central Asia: Geopolitics, security and stability, Routledge.
 23. Shaikh, F. et al (2016), Prospects of Pakistan-China Energy and Economic Corridor, Renewable and Sustainable Energy Reviews, 59: 253-263.
 24. Soilen, K. S. (2012), Geo-economics, Book boon, University Press.
 25. Ullah Khan, M. (2016), China-Africa Economic Relations, Africa Economic Forum.
 26. Veicy, H. (2009), the Status of Persian Gulf in the Global Geo-Economic Development: a Case Study of Iran's Natural Gas Export, Political Science, Vol.12, No. 46, pp. 93-119. [In Persian].
 27. Zarghani, S.H. & Gholizadeh, M. (2012), Aanalyzing the role and strategic position Mokran coast, the first National Conference of Mokran coast and the maritime authority of the Islamic Republic of Iran, Chabahar, 16-18 February 2013 [In Persian].