

# راهبردهای فعال سازی جایگاه ژئواستراتژیک

## بندر چابهار در دیپلماسی راه ایران

زهرا مشقق<sup>۱</sup>

### چکیده

بندر چابهار به واسطه وزن ژئوپلیتیکی بالایش در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی، از مکان‌های جغرافیایی شمرده می‌شود که نزد قدرت‌های بزرگ مانند هند و چین مطلوبیت ویژه‌ای دارد، اما عدم درک درست سیاست‌گذاران کشور نسبت به اهمیت راهبردی این بندر باعث شده است که ارزش و جایگاه ژئوپلیتیکی و ژئوکونومیکی این منطقه نادیده گرفته شود. هدف از پژوهش حاضر، بررسی و تبیین جایگاه ژئوپلیتیکی و ژئوکونومیک بندر چابهار در دیپلماسی راه ایران است. نتایج مطالعه نشان می‌دهد که نگاه توسعه‌ای به بندر چابهار و از میان بردن مشکلات این بندر در گام نخست نیازمند تدوین هرچه سریع‌تر طرح جامع حمل و نقل کشور و ذهنیت راهبردی سیاست‌مداران نسبت به نقش ایران در کریدورهای بین‌المللی است. همچنین، کارآمدسازی مدیریت بندر چابهار، ایجاد اجماع در جذب سرمایه‌گذاری خارجی، توسعه هرچه سریع‌تر خط راه‌آهن بندر چابهار-سرخس، آموزش نیروی متخصص بومی و مشارکت آن‌ها در فعالیت‌های اقتصادی و افزایش نقش نهادها و شرکت‌های بومی در بندر چابهار در این مسیر راهگشاست.

**واژگان کلیدی:** چابهار، دیپلماسی راه، کریدورهای بین‌الملل.

سیاست‌مداران قرار گیرد؛ زیرا بنادر یکی از حلقه‌های اصلی حمل و نقل دریایی و مبادی ورود و خروج کالا هستند که نه تنها ارتباط با بازار جهانی را امکان‌پذیر می‌سازند و توسعه و بهره‌برداری حداکثری از آن‌ها با توجه به موقعیت جغرافیایی کشور بر ایجاد مشارکت راهبردی با دیگر کشورها از جمله کشورهای همسایه مؤثر است، بلکه برای توسعه تجارت بسیار حائز اهمیت هستند و می‌توانند تعیین‌کننده بهبود جریان ورود و خروج کالاها و روند توسعه اقتصادی باشند. ایران با توجه به موقعیت و جایگاه جغرافیایی که اساساً با کریدورها و شاهراه‌های جهانی گره خورده

### مقدمه

فعالیت‌های تجاری جهان در حال افزایش است. در این‌ین، بنادر نقش اساسی را در گردش تجارت جهانی که امروزه به سمت حمل و نقل دریایی چرخیده است، ایفا می‌کنند. بنادر با قرار گیری در موقعیت جغرافیایی ویژه و گلوگاه‌های راهبردی به عنوان هات‌اسپات‌های تجارت جهانی از اهمیت فوق العاده‌ای در سیاست خارجی کشورها برخوردار هستند و به عنوان فضاهای جغرافیایی-استراتژیک کشورها با مزیت دسترسی به دریاها، از مهم‌ترین نواحی هستند که باید بیش از پیش مورد توجه

مهمی در تثیت و تقویت جایگاه ایران در تحولات اقتصادی و سیاسی موجود در نظام منطقه‌ای دارد. مطالعه حاضر با هدف ارزیابی و تحلیل جایگاه بندر چابهار در اتخاذ رویکرد دیپلماسی راه ایران در منطقه و نظم بین‌المللی انجام شده است؛ ضمن اینکه، فرصت‌ها و چالش‌های پیش رو را از منظر ژئوپلیتیکی و ژئوکونومیکی تبیین می‌کند. در این گزارش، نخست شناخت جایگاه ژئوپلیتیکی و ژئوکونومیکی بندر چابهار در دیپلماسی راه ایران مورد بررسی قرار گرفته است. سپس تحلیلی از روندها و رویدادهای منطقه‌ای اثرگذار بر بندر چابهار با تأکید بر طرح راه ابریشم بیان شده است. در بخش سوم، تصویری از وضعیت کنونی بندر چابهار بر مبنای شاخص‌های کلیدی عملکرد بندری ارائه شده است. در بخش چهارم چالش‌ها و مشکلات پیش روی توسعه بندر چابهار بررسی و درنهایت، در راستای پیشبرد راهبرد نوین دیپلماسی راه ایران، توصیه‌هایی برای سیاست‌گذاران در راستای تصمیم‌گیری سنجیده‌تر در بهره‌برداری از مزیت‌های ژئوپلیتیکی بندر چابهار ارائه شده است.

## ۱- جایگاه ژئوپلیتیکی و ژئوکونومیکی بندر چابهار

شهرستان چابهار با مساحتی حدود ۱۷۱۵۵ کیلومترمربع، در متنهایه جنوب شرقی ایران در کنار دریای عمان و اقیانوس هند و بندر چابهار در ساحل شرقی چابهار و در بخش شمالی دریای عمان قرار گرفته است. بندر چابهار یکی از مهم‌ترین و راهبردی‌ترین مناطق ایران به

است، به‌طور طبیعی می‌توانست پایگاه بندری جهان شمرده شود، اما همچنان مطلوبیت بنادر خود را با مزیت ژئوپلیتیک در منطقه منطبق نساخته است. سواحل مکران و بندر چابهار تنها سواحل ایران هستند که به اقیانوس راه دارد و از آن‌ها به عنوان دروازه طلایی ارتباط ایران با اقتصاد جهان یاد می‌شود. با اینکه منطقه آزاد چابهار بیش از ۲۰ سال است که فعالیت خود را آغاز کرده، روند توسعه این منطقه بسیار کندر از آن بوده است که کشور از مزیت‌های آن بهره‌مند شود و از آنجاکه اهمیت راهبردی خود را حتی در اقتصاد ملی از دست داده است، در حال از دست دادن مزیت نسبی خود در مقایسه با بنادر دیگر از جمله بندر مجاور یعنی بندر گوادر نیز هست. این در حالی است که نگاهی به نقش و جایگاه کشورهای همسایه در شبکه‌های کریدوری جهان حاکی است که کشورهای منطقه با درک درست از ژئوپلیتیک جهان و روندها و تحولات در اقتصاد بین‌الملل، نگاه ویژه‌ای به توسعه بنادر در نظم جهانی داشته‌اند. از این‌رو کنترل و توسعه بنادر به‌ویژه بنادری که در گلوگاه‌های راهبردی جهان واقع شده‌اند، یکی از مؤلفه‌های اصلی است که در ایجاد توازن منطقه‌ای و بین‌المللی کشورها نقش بسزایی دارد؛ به‌گونه‌ای که به اعتقاد بسیاری از تحلیلگران اقتصادی-سیاسی، منطقه غرب آسیا در آستانه جنگ کریدوری و رقابت زیرساختی است.

با توجه به ویژگی‌ها و جایگاه ژئواستراتژیکی بندر چابهار و سواحل مکران که کمتر بندری در آسیای غربی دارد، بدون شک توسعه در این مناطق نقش

موقعیت ویژه‌اش در شرق تنگه هرمز و دریای عمان، در مسیر خطوط اصلی کشتی‌رانی به آفریقا، آسیا و اروپا قرار گرفته و کوتاه‌ترین مسیر مرتبط با آب‌های خلیج فارس است. همچنین، به عنوان کوتاه‌ترین راه ارتباطی و ترانزیتی کشورهای آسیای میانه و افغانستان به بازارهای خلیج فارس، شرق آفریقا و دیگر نقاط جهان مطرح است. این بندر اقیانوسی یکی از نقاط کلیدی در حاشیه خلیج فارس و دریای عمان است و در کریدور شمال-جنوب نیز نقش مهمی ایفا می‌کند. قرار گرفتن بندر چابهار در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال-جنوب به عنوان مسیر برقراری ارتباط ترازیتی میان کشورهای روسیه، آسیای مرکزی، قفقاز و اروپای شرقی با کشورهای آسیای جنوبی و کشورهای حاشیه خلیج فارس، مزیت برجسته‌ای برای این بندر به شمار می‌آید و موقعیت مناسبی را برای آن در راستای تبدیل شدن به بندر تجاری بین‌المللی برای دادوستد در میان بازارهای آسیای جنوبی، جنوب شرقی و غربی آسیا و آسیای مرکزی ایجاد کرده است.

---

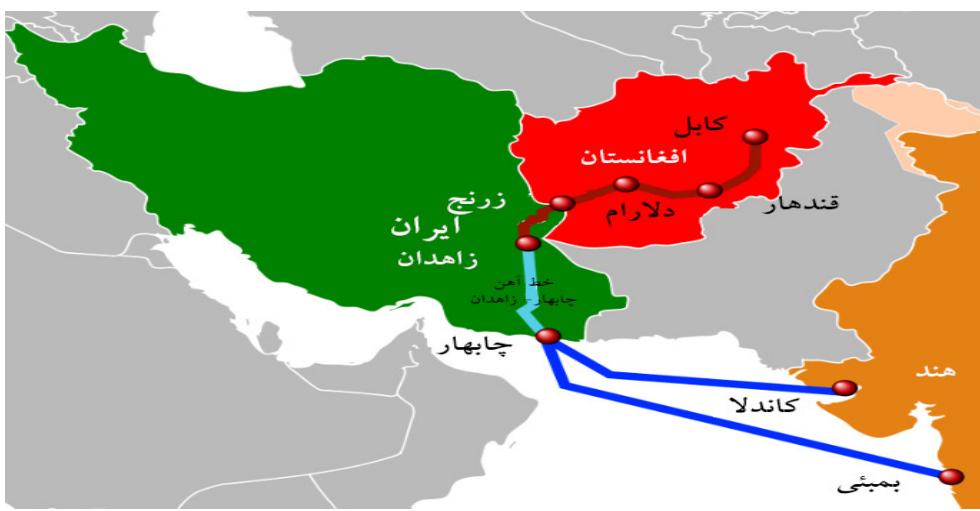
باید توجه داشت که عدم توسعه بندر چابهار را نمی‌توان تنها به هند نسبت دارد. در داخل کشور نیز هنوز شبکه ریلی آماده ترانزیت نیست. اساساً در ایران ترانزیت متولی مشخص ندارد و نهادهای مختلف مرتبط با آن، گاه منافع متعارض دارند.

---

لحاظ اثرباری بر امنیت فضای ملی است. موقعیت رئوپلیتیکی بندر چابهار در مقایسه با دیگر مناطق ساحلی در جنوب ایران، موقعیت ممتازی در زمینه کشتی‌رانی و حمل و نقل دریایی است. برای مثال، عمق زیاد آب در بندر چابهار، شرایط و فضای مناسبی را برای پهلوگیری شناورهای سنگین و کشتی‌های اقیانوس‌پیما و نیز ایجاد تأسیسات بندری با هزینه مناسب و صرفه اقتصادی فراهم ساخته است. نکته شایان توجه اینکه، بندر چابهار در مقایسه با بنادر رقیب خود از جمله بندر گوادر نیز جایگاه منحصر به‌فردی دارد. برای مثال، در حالی که آبخور بندر چابهار حدود ۱۵ متر است، این مقدار برای بندر گوادر حدود ۷ متر است. موقعیت راهبردی بندر چابهار و همچنین، بحث افغانستان آنقدر اهمیت داشته است که حتی در زمان شدیدترین تحریم‌ها، جامعه بین‌الملل این بندر را از تحریم‌ها مستثنا کرد؛ البته این موضوع سبب تداوم تردد شرکت‌های کشتی‌رانی و خطوط کانتینری خارجی نشد. به لحاظ رئوپلیتیکی، بندر چابهار در محل تلاقی دو کریدور ترانزیتی جهانی شمال-جنوب و شرق-غرب قرار گرفته که این از مهم‌ترین مزیت‌های این بندر است؛ ضمن اینکه بندر چابهار در مسیر بزرگ‌ترین کریدور جهان یعنی راه ابریشم نوین قرار دارد که نه تنها در ایران، بلکه در چشم‌انداز اقتصادی و جغرافیایی جهان برای چین و هند و کشورهای آسیای مرکزی بسیار حائز اهمیت است. این بندر به علت نزدیکی به کشورهای پاکستان، افغانستان و آسیای میانه، اهمیت ویژه‌ای در ترانزیت کالا به این کشورها دارد. بندر چابهار با توجه به



### شکل ۱- جایگاه ژئو پلیتیکی بندر چابهار



مأخذ: <https://anildarya.com>

خليج فارس و رقابت با کلان طرح مائوسام<sup>۱</sup> هند، بندر جاسک برگ برندهای برای چين خواهد بود. لازم به توضیح است که دروازه کلان طرح مائوسام که در واکنش به راه ابریشم نوین چین ایجاد شده، بندر ژئو استراتژیک چابهار است.

موقعیت ویژه ژئو پلیتیکی و ژئو استراتژیکی بندر چابهار سبب شده است تا برای هند نیز بسیار حائز اهمیت باشد. در نگاه نخست، اهمیت این بندر برای هند اهمیت اقتصادی به نظر می آید، اما باید توجه داشت که سرمایه گذاری هند در بندر چابهار تنها با نگاه اقتصادی و تجاری نیست، بلکه به دلیل نزدیکی جغرافیایی بندر چابهار به بندر گوادر پاکستان، ماهیت امنیتی نیز برای هند دارد. قرار گرفتن بندر چابهار در مسیر ترانزیت شرق و کریدور شمال-جنوب، نقش این بندر را در راهبردهای آینده نگرانه هند بسیار مهم کرده است؛ زیرا هند به شدت خواستار راه اندازی

**۲- جایگاه بندر چابهار در طرح راه ابریشم**  
راه ابریشم نوین، راهبرد کلان سرمایه گذاری چین در زیربنای اقتصادی ۶۰ کشور جهان است که مهم ترین سویه اعمال قدرت این کشور در ورای مرزهای خود برای دهه های آینده است که به اعتقاد ایده پرداز این کلان طرح یعنی «شی چین پینگ»، راه اندازی آن بر جایگاه ایران در منطقه و جهان اثرگذار خواهد بود. یکی از دلایل این اثرگذاری آن است که از میان شش مسیر زمینی اصلی جاده راه ابریشم نوین چین، دالان تاریخی جنوبی است که در مسیر چین-آسیای میانه-آسیای غربی (چین-قرقیزستان-تاجیکستان-افغانستان-ایران) قرار دارد که یکی از اهداف آن افزون بر افزایش حضور و نفوذ در افغانستان، دسترسی سریع به بندر چابهار است؛ ضمن اینکه به چین امکان مانور در نزدیکی تنگه هرمز را می دهد و نیز برای دستیابی به بازارهای حوزه

۱- کلان راهبرد مائوسام هند تاکنون دو کلان طرح معرفی کرده است. ۱- جاده کستان (نیمه غربی مائوسام) که هند را از طریق ایران به افغانستان و آسیای میانه پیوند می دهد و ۲- جاده کالادان (نیمه شرقی) که بخش شرقی هند را به میانمار متصل می کند.

یعنی بندر چابهار ارسال می‌شده است، اما ظاهرًا قرار است به رغم اختلافات دیرینه و رقابت‌های منطقه‌ای میان هند و پاکستان، این قبیل کمک‌ها به جای بندر چابهار ایران از گذرگاه مرزی عطاری به گذرگاه واگه پاکستان منتقل شود و از طریق تورخم به افغانستان برسد. به نظر می‌رسد هندی‌ها به رغم صدور معافیت از تحریم چابهار، برای سرمایه‌گذاری در این بندر اقیانوسی تعلل می‌کنند و به فکر دور زدن ایران هستند. در سال ۲۰۱۸، قرارداد کوتاه‌مدتی میان سازمان بنادر و دریانوردی ایران و شرکت دولتی هندی به نام «ایندیا پورتر گلوبال لیمیتد»<sup>۳</sup> که سابقه فعالیت بین‌المللی نیز ندارد، منعقد شد که به ذات می‌توانست قرارداد خوبی باشد، اما برای اجرای آن باید سازمان‌ها و ارگان‌های دیگر دولتی نیز وظایفی را به عهده می‌گرفتند. از نظر هر دو طرف ایرانی و هندی کاستی‌های زیادی وجود دارد و طرف هندی هم به استناد برخی مفاد قراردادی یا کمک‌کاری، نتوانسته است انتظارات را برآورده سازد.

باید توجه داشت که عدم توسعه بندر چابهار را نمی‌توان تنها به هند نسبت دارد. در داخل کشور نیز هنوز شبکه ریلی آماده ترانزیت نیست. اساساً در ایران ترانزیت متولی مشخص ندارد و نهادهای مختلف مرتبط با آن، گاه منافع متعارض دارند. این در حالی است که بدون توسعه طرح‌های راه‌آهن، ایران قادر به توسعه ترانزیت جاده‌ای کالاها نخواهد بود که برای شرکت‌های خارجی نه جذاب است و نه صرفه

جاده کتان (نیمه غربی کلان‌طرح مائوسام هند با نام جاده کتان است) و دسترسی به افغانستان و آسیای میانه از طریق چابهار است.

هند به عنوان بزرگ‌ترین قدرتی که پس از آمریکا از طرح بزرگ راه ابریشم چین کنار گذاشته شده و نگاه یدبینانه‌اش به راه ابریشم، پیش‌درآمدی بر ارائه کلان‌طرح «مائوسام» شده است. مائوسام به دنبال ایجاد پیوندهای اقتصادی با شرکای تجاری با محوریت هند است که تاکنون دو کلان‌طرح «جاده کتان»<sup>۱</sup> و «جاده کالادان»<sup>۲</sup> را تعریف کرده است. جاده کتان، هند را از طریق ایران به افغانستان و آسیای میانه پیوند می‌دهد. این جاده بندر مومبای و کنلا را به بندر چابهار ایران متصل می‌کند و سپس از طریق شبکه راه‌های ایران، به زرنج و هرات در غرب افغانستان دسترسی خواهد داشت (رئیسی نژاد، ۱۴۰۰).

نکته شایان تأمل درباره حضور هند در بندر چابهار این است که اخیراً این کشور برای رساندن محموله‌های خود به آسیای مرکزی به جای چابهار، مسیر گرجستان را انتخاب کرده است؛ مسیری که از منظر اقتصادی چندان هم برای هند مزیت اقتصادی ندارد. در حالی هند در سال ۲۰۲۲ نخستین محموله اهدایی خود به افغانستان را که حدود ۲ هزار تن گندم بوده با ۴۱ کامیون افغان از طریق پاکستان به افغانستان منتقل کرده که تا پیش‌ازین در قالب موافقتنامه چابهار، این‌گونه محصولات اهدایی از مسیر ایران

1. The Cotton Road
2. The Caladan Road
3. India Ports Global Ltd (IPGL)



فلزی در آن سال به بهره‌برداری رسید. بندر شهید بهشتی نیز به عنوان دومین بندر مهم چابهار، در سال ۱۳۶۱ احداث شد. با توجه به اراضی وسیع‌تر بندر شهید بهشتی برای توسعه این بندر، تمرکز اصلی در ایجاد زیرساخت‌ها در بندر شهید بهشتی است. برای استفاده از موقعیت منحصر به فرد بندر چابهار به عنوان مساعدترین محل برای تنها بندر اقیانوسی ایران، سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۸۴، طرح توسعه جامع بندر چابهار را با تمرکز بر بندر شهید بهشتی با به کارگیری مشاوران بین‌المللی تهیه کرد. بر اساس این طرح، توسعه بندر چابهار در چهار فاز تعریف شده که ظرفیت‌های ایجاد شده به تفکیک تعداد اسکله‌ها به صورت تجمعی در هر فاز، در جدول شماره ۱ نشان داده شده است.

اقتصادی دارد؛ به ویژه که در مسیر ایران چندین بار باید محموله‌ها تخلیه و دوباره بارگیری شود که این موضوع هزینه زیادی برای صادرکننده خواهد داشت.

### ۳- عملکرد بندر چابهار در دهه اخیر

بندر چابهار از دو بندر شهید بهشتی و شهید کلانتری تشکیل شده که شامل ۱۱ پست اسکله با ظرفیت تخلیه و بارگیری ۳۰۰۰۰۰۰ تن در سال است. امکان پهلوگیری چهارکشته با ظرفیت ۴۵۰۰۰ تن به طور همزمان در بنادر یادشده وجود دارد. همچنین، با توجه به تجهیزات موجود، امکان تخلیه محموله از کشتی در حد ۳۰۰ دستگاه کانتینر ظرف ۲۴ ساعت وجود دارد. عملیات اجرایی بندر شهید کلانتری از سال ۱۳۶۲ شروع شد و با تکمیل ۴ پست اسکله

جدول ۱- امکانات و زیرساخت‌های بندر چابهار

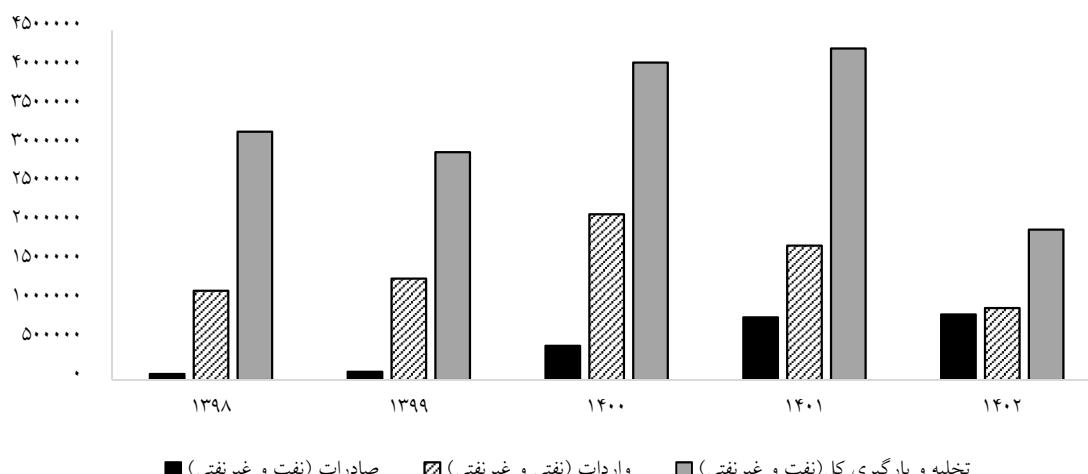
ظرفیت پذیرش کالا (میلیون تن)	عمق آبخور (متر)	طول (متر)	کاربری	تعداد (پست)	مساحت انبار مسقف	مساحت کل انبارها	مساحت کل بندر (هکتار)
۹/۵	۱۶-۱۳	۹۵۰	چندمنظوره (شهید بهشتی)	۳	۵۲	۹	۴۴۳ شامل ۲۳۰ شهید بهشتی ۱۳ شهید کلانتری ۲۰۰ طرح و توسعه
		۶۴۰	عمومی (شهید بهشتی)	۲			
		۲۶۵	نفتی (شهید بهشتی)	۱			
		۱۸۵	چندمنظوره (شهید کلانتری)	۱			
	۱۱-۴	۱۵۰	عمومی (شهید کلانتری)	۳			
		۵۰	در اختیار دریانوردی (شهید کلانتری)	۱			

مأخذ: سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۴۰۲.

چابهار، بر اساس آخرین اطلاعات در دسترس از سازمان بنادر و دریانوری، وضعیت شاخص‌های یادشده برای سال‌های ۱۳۹۸-۱۴۰۱ مورد مطالعه قرار گرفت.

از جمله شاخص‌هایی که برای بررسی عملکرد بنادر مورد بررسی قرار می‌گیرد، حجم تخلیه و بارگیری کانتینرها و حجم صادرات و واردات کالاهاست. برای بررسی دقیق‌تر عملکرد بندر

نمودار ۱- عملکرد بندر چابهار در ۴ سال گذشته (۱۳۹۸-۱۴۰۱) (بر حسب تن)



مأخذ: (سازمان بنادر و دریانوری، ۱۴۰۲)

امام خمینی در صادرات، واردات و تخلیه و بارگیری سهم بسیار پایین و کمتر از ۵ درصد داشته است.

ضعف تجهیزات و زیرساخت‌های بندری از جمله فقدان تجهیزات تخلیه و بارگیری مدرن، فقدان اسکله و بارانداز تخصصی و نبود تعمیرگاه مناسب برای تعمیر تجهیزات در بندر شهید بهشتی است که باعث شده است زمان تخلیه و بارگیری شناورهای کانتینری افزایش یابد.

همان‌طور که در نمودار شماره ۱ مشاهده می‌شود، روند صادرات، واردات و تخلیه و بارگیری در بندر چابهار از سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱ صعودی بوده است. در ۷ ماه نخست سال ۱۴۰۲، میزان صادرات از این بندر از کل سال ۱۴۰۱ بیشتر بوده است. متغیرهای صادرات، واردات و تخلیه و بارگیری در بندر چابهار در سال‌های اخیر روند صعودی داشته است، اما همچنان عملکرد بندر چابهار متناسب با جایگاه منحصربه‌فرد آن از نگاه ژئوپلیتیکی و ژئوکونومیکی نیست و در مقایسه با دیگر بنادر اصلی جنوب کشور از جمله بندر شهید رجایی و بندر

۱. آمار سال ۱۴۰۲ مربوط به ۷ ماه نخست سال است.

## جدول ۲- سهم بنادر اصلی کشور از کل واردات، صادرات و تخلیه و بارگیری کالاها در سال ۱۴۰۱

	سهم از تخلیه و بارگیری (درصد)	سهم از صادرات (درصد)	سهم از واردات (درصد)	بنادر
بندر خرمشهر	۱/۴۴	۰/۶۷	۲/۹۱	
بندر شهید باهنر	۱/۱۵	۰/۲۱	۱/۵۲	
بندر شهید رجایی	۵۰/۲۲	۲۹/۸۴	۵۳/۳۴	
بندر امام خمینی	۲۸/۸۰	۵۰/۸۳	۳۰/۷۸	
بندر بوشهر	۲/۹۱	۱/۹۶	۳/۴۸	
بندر چابهار	۲/۸۱	۴/۷۴	۱/۲۲	

مأخذ: سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۴۰۲

بهتر، وجود شرکت‌های فورواردری (خدمات حمل و نقل) قوی و عدم آشنایی صاحبان کالا و شرکت‌های کشتی رانی با بندر چابهار، بندر شهید رجایی مزیت بیشتری نسبت به چابهار دارد، اما در دسترسی به بازار افغانستان با توجه به فاصله نزدیک‌تر بندر چابهار به مرزهای افغانستان، به شرط تعدیل هزینه‌های حمل دریایی، مزیت با بندر چابهار خواهد بود.

بر اساس آخرین اطلاعات و آمار در دسترس رسمی، برغم اینکه هزینه‌های بندری چابهار نسبت به شهید رجایی پایین‌تر است، اما حجم کالاهای جابه‌جاشده از طریق بندر چابهار نسبت به شهید رجایی بسیار ناچیز است؛ البته باید توجه داشت که اولاً، فاصله بندر شهید رجایی با بازار کشورهای آسیای میانه در مقایسه با بندر چابهار کمتر است. ثانیاً، به دلیل امکانات زیرساختی

## جدول ۳- مقایسه هزینه‌های حمل بندری و جاده‌ای بندرهای شهید رجایی و چابهار

مقایسه هزینه‌های حمل بندری در بندرهای شهید رجایی و چابهار				بندر
هزینه‌های انبارداری با فرض ۲۰ روز توقف		هزینه‌های THC (دلار)		هزینه
۴۰ فوت	۲۰ فوت	۴۰ فوت	۲۰ فوت	بندر شهید رجایی
۱۵۶۵۰۰۰	۷۸۲۰۰۰	۱۶۱	۱۲۹	
۷۰۴۲۴۰	۳۵۱۹۰۰	۱۱۲	۸۹	بندر چابهار

هزینه‌های حمل جاده‌ای از بندرهای شهید رجایی و چابهار به سه مرز خروجی				مرز خروجی
سرخس		دوغارون		مبدأ
۵۲۰۰۰۰۰		۴۷۰۰۰۰۰	۵۸۰۰۰۰۰	بندر شهید رجایی
۵۳۰۰۰۰۰		۵۰۰۰۰۰۰	۴۷۰۰۰۰۰	بندر چابهار

مأخذ: اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، ۱۳۹۶.

«گلوبال لیمیتد» هند، این شرکت از اواخر سال ۱۳۹۹، از سرعت فعالیت خود در بندر شهید بهشتی در حوزه ترانزیت، صادرات و واردات کاسته و بیشترین تمرکز بر تخلیه کالاهای اساسی و بارگیری بوده است.

بر اساس آمار سازمان بنادر و دریانوردی کشور، روند صادرات، واردات و تخلیه و بارگیری در بندر چابهار در سال‌های اخیر صعودی بوده است. با این حال، بر اساس اطلاعات شرکت «ایندیا پورتز

گتری کرین توجیه پذیر باشد، اما به نظر می‌رسد که هنوز نیاز آن در بندر چابهار احساس نشده؛ زیرا تردد به آن بندر به آن میزان نرسیده و مشارکت شرکت‌های خارجی در این بندر بسیار پایین است.

براساس اعلام تارنمای خبری تجارت دریایی هندوستان، در سپتامبر سال ۲۰۲۲، شرکت هندی ایندیا پورتز گلوبال لیمیتد تمام مناقصه‌های خود برای خرید جرثقیل‌های ساحلی و دیگر تجهیزات چابهاری کانتینری در بندر چابهار را بدون ذکر هرگونه دلیلی لغو کرده است. این تصمیم بعد از برگزاری اجلاس گروه ۲۰ در دهلی‌نو و موافقت قدرت‌های اقتصادی بزرگ جهان برای ایجاد کریدور عرب-مد اعلام شده است. این احتمال وجود دارد که سازندگان تجهیزات تمایل ندارند تا با ارتباط داشتن با بندر چابهار، تجارت خود را با دیگر اپراتورهای بزرگ بندری و ترمینالی به خطر بیندازنند. مقامات ایران نیز مدعی هستند که هند وقت‌کشی می‌کند و نه تنها به تعهدات خود برای توسعه چابهار از جمله ساخت سیلو و گسترش خط راه‌آهن عمل نکرده است، بلکه حتی اجازه استفاده از شش جرثقیل سنگین را که در بندر شهید بهشتی قرار دارد، نمی‌دهد. همان‌طور که پیش‌تر نیز اشاره شد، تاکنون شش دستگاه جرثقیل موبایل ساحلی به ارزش تقریبی ۲۵ میلیون دلار (به عنوان بخشی از سرمایه‌گذاری تعهد شده ۸۵ میلیون دلاری هندوستان) به بندر شهید بهشتی چابهار منتقل شده، اما اجازه استفاده از آن‌ها از طرف هندی تا زمان تعیین تکلیف قرارداد بلندمدت داده نشده است. مقامات هند هم ادعا

همچین، براساس گزارش منتشر شده توسط نشریه صنعت حمل و نقل از سپتامبر سال ۲۰۲۰، تخلیه و بارگیری کانتینری در بندر شهید بهشتی چابهار روند نزولی داشته است. در مقابل، تخلیه کالاهای اساسی و بارگیری کالاهای فله مانند صالح ساختمانی و مواد معدنی در این بازه روند صعودی داشته است. از اوایل دی سال ۱۳۹۷ و در قالب توافقنامه چابهار میان سه کشور هندوستان، ایران و افغانستان، سازمان بنادر و دریانوردی ایران، راهبری بندر شهید بهشتی چابهار را به شرکت «ایندیا پورتز گلوبال لیمیتد»، شرکتی که زیرمجموعه وزارت بنادر، کشتی رانی و آبراهای هند شمرده می‌شود، سپرد تا دو کشور با بسط و توسعه همکاری‌های تجاری و حمل و نقلی فی‌ماین و منطقه‌ای و همچنین، با استفاده از معافیت چابهار از تحریم‌ها از سوی ایالات متحده آمریکا، ضمن سرمایه‌گذاری در این بندر، آن را به شبکه تجارت بین‌المللی خود با افغانستان و کشورهای آسیای میانه متصل کند. به رغم اینکه شرکت هندی متعهد به سرمایه‌گذاری ۸۵ میلیون دلاری در تجهیزات بندر شهید بهشتی چابهار شده بود، توفیقی در سفارش ساخت جرثقیل‌های گتری کرین برای نصب در بندر چابهار نداشته و شش دستگاه جرثقیل موبایل ساحلی به ارزش ۲۵ میلیون دلار خریداری و در بندر شهید بهشتی مستقر کرده است که تاکنون از آن‌ها استفاده نشده است و مراحل تخلیه و بارگیری کشتی‌ها با استفاده از تجهیزاتی است که پیش‌تر سازمان بنادر و دریانوردی خریداری کرده است. زمانی که گتری کرین در بندری نصب می‌شود، باید دائم در حال استفاده باشد. درنتیجه، باید حجم تردد در آن بندر به حد معقولی برسد که وجود

ارتباطات سبب ایجاد رقابت میان بنادر شده است. بندر چابهار به عنوان یکی از مهم‌ترین بنادر راهبردی کشور که قابلیت‌های زیادی برای ترانزیت کالا در سطح بین‌المللی دارد، از این موضوع مستثن نیست. از این‌رو، مدیران و تصمیم‌گیران در گام نخست باید اقدام به شناسایی موارد ضعف توسعه این بندر کنند و در راستای کاهش آن‌ها گام بردارند. برای این منظور، چالش‌های موجود به دو گروه زیرساختی و سیاست‌گذاری تقسیم شده است.

#### ۴- چالش‌های زیرساختی

در میان چالش‌های زیرساختی در بندر چابهار، ضعف زیرساخت‌های فیزیکی، فنی، ریلی و جاده‌ای را می‌توان از عمده‌ترین این چالش‌ها نام برد. در این راستا، می‌توان به فقدان اتصال ریلی و جاده‌ای به بندر چابهار اشاره کرد. محور ریلی چابهار-سرخس به طول ۱۳۵۰ کیلومتر به عنوان طولانی‌ترین مسیر ریلی کشور از دو قطعه اصلی تشکیل شده است. قطعه نخست آن با عنوان چابهار- Zahidan، بندر چابهار را به شبکه ریلی متصل می‌کند و قطعه دوم آن با اتصال Zahidan به پیرجند موجب اتصال به شبکه ریلی می‌شود. عملیات عمرانی قطعه نخست که از سال ۱۳۸۹ آغاز شده، پس از گذشت ۱۳ سال هنوز به دلیل عدم تأمین مالی طرح توسط دولت به پایان نرسیده است. این در حالی است که قرار بود در سال ۱۳۹۴ فاز نخست این طرح به پایان برسد. در صورتی که کشورهای شمال شرقی ایران بخواهند کالاهای خود را با استفاده از قطارهای سرخس- بندرعباس به بنادر جنوبی ایران منتقل کنند، باید این مسیر را در حدود ۷۲ ساعت پیمایند، اما با

می‌کنند که شرکای اروپایی آن‌ها مانند فنلاند، نروژ و آلمان به دلیل تحریم‌ها دست از همکاری برای توسعه بندر چابهار برداشته‌اند.

در شرایطی که عملکرد کانتینری بندر شهید بهشتی چابهار به عنوان شاخصی برای عبور بارهای ترانزیتی حاصل از بازارسازی و شبکه‌سازی اپراتور هندی در چابهار بهشدت افت یافته، هند به کریدور عرب- مد ورود کرده است. این کریدور قرار است رقیب طرح عظیم توسعه‌طلبانه یک کمربند- یک راه چین باشد و به مثابه تازه‌ترین کمربند تجاری هند بیش از پیش بر جسته شده که پلی میان هند و اروپا از طریق مسیرهای دریایی- زمینی است. این کریدور با ایجاد ارتباط ریلی میان امارات متحده عربی و بندر حیفای رژیم صهیونیستی (بندر حیفا بزرگ‌ترین بندر رژیم صهیونیستی است که به ارزش  $1/2$  میلیارد دلار به شرکت هندی Adani واگذار شده است)، می‌تواند کالاهای هند را از مومبای در کمتر از ده روز به بندر پیرائوس یونان برساند (Tanchum, 2021). این شرکت هندی توانسته است برنده مزایده خصوصی‌سازی بندر حیفا شود و صدرصد سهام این بندر را به دست آورد و کنترل آن را تا پیش از ۳۰ سال آینده یعنی سال ۲۰۵۴ در دست خواهد گرفت (ماهnamه صنعت حمل و نقل، ۱۴۰۱).

#### ۴- چالش‌ها و مشکلات پیش روی توسعه بندر چابهار

امروزه بنادر نقش بسیار مهمی در توسعه تجارت هر کشور دارند و جهانی شدن تجارت، حمل و نقل و

وجود طرح‌های کلان در منطقه چابهار ارتباط مستحکمی با توسعه اجتماعی و اقتصادی استان سیستان و بلوچستان و ایجاد فرصت‌های شغلی برای اقتصاد بومی آن منطقه نداشته باشد.

#### ۴- چالش‌های سیاست‌گذاری

در تهیه طرح جامع بنادر کنونی که در سال ۱۳۹۹ مصوب و افق آن نیز سال ۱۴۰۴ در نظر گرفته شده است، به رغم نقاط قوتی که در این طرح نسبت به طرح‌های پیشین وجود دارد، اما منفعتانه است و راهبرد توسعه به صورت غیر مؤثر در آن لحاظ شده است. در طرح جامع کنونی تلاش شده است تا به تعامل مؤثر شهر و بندر توجه جدی شود. در این خصوص، می‌توان به کاهش برنامه ظرفیت بندر شهید بهشتی چابهار از ۹۰ به ۳۰ میلیون تن با توجه به عدم پاسخ‌گویی شبکه ریلی و جاده‌ای در شهر چابهار اشاره کرد، اما با وجود این، ضعف‌های بسیار مهمی دارد که نیازمند بازنگری است.

برای مثال، به رغم اثرباری عملکرد بنادر از رویه‌های سازمان‌های درگیر در فرایندهای بندری مانند گمرک و راه‌آهن، نبود هماهنگی و هماستایی در رویکردها، سیاست‌ها و اقدامات نهادهای مختلف دخیل در لجستیک دریایی و نبود نهاد راهبر و هماهنگ‌کننده برای توسعه آن یکی از چالش‌های بنادر کشور است که شامل بندر چابهار نیز می‌شود. در حال حاضر اگر این پرسش مطرح شود که دولت برای توسعه بندر چابهار و حل چالش‌های کنونی آن چه راه حلی دارد، احتمالاً ارگان‌ها و سازمان متفاوت پاسخ‌های مختلفی برای هریک از این چالش‌ها داشته

راهاندازی مسیر ریلی سرخس-چابهار، این زمان به کمتر از ۱۸ ساعت کاهش می‌یابد.

دومین چالش زیرساختی، ضعف تجهیزات و زیرساخت‌های بندری از جمله فقدان تجهیزات تخلیه و بارگیری مدرن، فقدان اسکله و بارانداز تخصصی و نبود تعمیرگاه مناسب برای تعمیر تجهیزات در بندر شهید بهشتی است که باعث شده است زمان تخلیه و بارگیری شناورهای کانتینری افزایش یابد و درنتیجه، مدت زمان ترانزیت بیش از حد انتظار باشد. همچنین، نبود تجهیزات الکترونیکی و ایکسرسی در خروج گمرک بندر شهید بهشتی برای تسريع در اسکن بار کامیون و فقدان ارتباط میان بنادر شهید بهشتی و شهید کلانتری نیز مشکلات زیادی برای صاحبان کالاها و کامیون‌ها ایجاد می‌کند.

یکی دیگر از کاستی‌های این بندر، فقدان نهادها و شرکت‌های بومی است. به رغم اینکه نخستین سیاست و نگاه توسعه‌ای در بندر چابهار اشتغال‌زاibi در منطقه بوده است، اما مردم در منطقه چابهار به شدت محروم هستند و نرخ بیکاری بسیار بالاست. بر اساس اظهارات برخی از کارشناسان اقتصادی، کمتر از ۳ درصد کارمندان و مسئولان سازمان بنادر و کشتی‌رانی (اداره کل بنادر و دریانوردی) و کمتر از ۱ درصد از مدیران ارشد در مجتمع‌ها و طرح‌های مختلف صنعتی-تجاری در چابهار بومی هستند. این در حالی است که بر اساس اعلام مسئولان، در شهر چابهار نرخ بیکاری در مرز ۴۰ درصد قرار دارد و به دلیل عدم توسعه یافتنگی زیرساختی در زمینه‌هایی از جمله صنعت و کشاورزی، مردم مشارکتی در اقتصاد ندارند. درنتیجه، واضح است که

برقراری امنیت و توسعه شرق کشور توجیه‌پذیر است، اما توسعه متوازن و همه‌جانبه بندر چابهار نباید تنها محدود به این نگاه باشد و نگاه خارجی یعنی اتصال به کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی نیز باید وجود داشته باشد. با توجه به آنچه از عملکرد و جایگاه ژئوپلیتیکی و اهمیت راهبردی بندر چابهار که در این گزارش مورد بحث قرار گرفت، هنوز در اقتصاد ملی و ذهن سیاست‌مداران کشور موقعیت واقعی خود را به دست نیاورده است و ذهنیت راهبردی نسبت به آن وجود ندارد. در این شرایط و با توجه به حضور یک قدرت اقتصادی جهان در بندر گوادر و سرمایه‌گذاری‌های عظیم در آن از سویی و از سوی دیگر، با توجه به اهمیت بندر چابهار در ابتکار کمرنگ-جاده چین و کلان‌طرح مائوسام هند و سرعت عمل زیاد دیگر کشورها در سرمایه‌گذاری‌ها برای در هم تیلن کلان‌راه‌بردهای خود با ابتکار کمرنگ-جاده، به نظر می‌رسد منطقه آزاد چابهار از این رقابت عقب افتاده است. از این‌رو توجه نکردن به توسعه هرچه سریع‌تر بندر چابهار و از میان بردن مشکلات این بندر می‌تواند به بهای از دست دادن فرصت‌ها و ظرفیت‌های موجود تمام شود. برای حل این معضل موارد زیر پیشنهاد می‌شود.

- ضرورت تدوین هرچه سریع‌تر طرح جامع حمل و نقل کشور: بر اساس احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور مصوب سال ۱۳۹۵، مقرر شده است نظام حمل و نقل کشور بر اساس طرحی همه‌جانبه با عنوان طرح جامع حمل و نقل کشور توسعه یابد. با گذشت بیش از ۷ سال از تصویب این قانون، کشور همچنان از داشتن طرح جامع حمل و نقل مصوب بی‌بهره است. عدم

باشد. به رغم اهمیت این موضوع، در طرح جامع بنادر کشور به آن توجه نشده است. هدف از تهیه طرح جامع بنادر، تعیین رویکرد و چهارچوب تهیه طرح جامع در هر بندر و برنامه‌های مرتبط با توسعه فیزیکی (مانند توسعه ساخت‌افزاری و زیرساخت‌ها) و غیر فیزیکی (مانند اصلاح رویه‌های عملیاتی و گمرکی) در آن است که این موضوع نیز مورد توجه قرار نگرفته است. رویکرد حاکم در طرح جامع بنادر کنونی، سیستمی نیست و بنادر هنوز به عنوان بخشی از زنجیره تأمین کالا لحاظ نشده‌اند. نتیجه این رویکرد ناقص، توجه نکردن به فعالیت بندر در درون سیستم‌های کلان ملی است؛ به گونه‌ای که گویی بنادر جدا از جریانات بازار و تولید محصولات و مبادی و مقاصد اصلی بار هستند (مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۴۰۲).

### نتیجه‌گیری و پیشنهاد راهکارها

بندر چابهار از نظر موقعیت جغرافیایی یکی از مهم‌ترین و راهبردی‌ترین بنادر ایران به شمار می‌رود، اما سهم آن در تجارت جهانی بسیار ناچیز است و به دلایل مختلف از جمله مشکلات زیرساختی مانند فقدان سیستم حمل و نقل ریلی و جاده‌ای مناسب نتوانسته است موفقیت چندانی در تجارت و ترانزیت کالا از و به کشورهای افغانستان و آسیای مرکزی داشته باشد. در شرایط کنونی با توجه به کنندی توسعه زیرساخت‌های منطقه و به دلیل کمبود اعتبارات و مشکلات خاص دیگر، چشم‌انداز بهبود موقعیت در میان‌مدت چندان امیدوارکننده به نظر نمی‌رسد. باید توجه داشت که توسعه بندر چابهار با نگاه به تأمین نیازهای داخلی آینده و تأثیرات اجتماعی مانند

کشورهای منطقه به دنبال ایجاد کریدورهایی هستند که با اینکه در صورت عدم عبور از خاک ایران صرفه اقتصادی نخواهد داشت، اما فناوری سبب شده است تا ایران را دور بزنند. بنابراین، درک منطق ژئوپلیتیکی پیوند زدن بندر چابهار با کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی که در حال شکل‌گیری در اطراف ایران هستند، از جمله الزاماتی است که سیاست‌گذار ایرانی باید در راستای تأثیرگذاری حداکثری توان و قدرت کشور در معادلات غرب آسیا مدنظر قرار دهد.

**- کارآمدسازی مدیریت بندر چابهار:** موضوع مدیریت بندر یکی از موضوعات مورد مناقشه در بندر چابهار است. در کنار عوامل خارجی مانند تحریم‌های بین‌المللی و عدم تمایل شرکت‌های خارجی به همکاری با ایران که در کند شدن مسیر توسعه بندر چابهار اثرگذار بوده، عوامل داخلی مانند مدیریت ناکارآمد نیز در این موضوع سهم بسزایی داشته است. در واقع، نه تنها در بحث تجهیزات و زیرساخت‌های لجستیکی ضعف وجود دارد، بلکه در انتخاب مدیران مناطق آزاد و بنادر نیز دقت نظر کافی وجود ندارد و مدیران انتخاب شده از تخصص کافی و دانش به روز و بین‌المللی در بحث مدیریت بنادر برخوردار نیستند. نبود مدیریت یکپارچه و کارآمد سبب شده است تا اطلاعات کافی و مناسب از تجهیزات، امکانات، زیرساخت‌های ارتباطی و تخلیه و بارگیری کشتی‌های بنادر و... وجود نداشته باشد و بازارگانان و فعالان اقتصادی داخلی و خارجی که نیاز به دسترسی به این اطلاعات دارند، از آن محروم باشند. تجربه موفق کشورهایی مانند آلمان، هلند، بلژیک و مالزی گواه این موضوع است که راهاندازی سیستم جامع اطلاعاتی یکی

برخورداری از طرح جامع موجب می‌شود که برخی نگاههای مقطعی و غیرراهبردی در فرایندهای تصمیم‌گیری در این بخش مبنای عمل قرار گیرد. نکته شایان تأمل در این باره، این است که در حالی که مطالعات طرح جامع حمل و نقل کشور برای افق سال ۱۴۱۴ در حال انجام است، مطالعات طرح جامع بنادر کشور برای افق سال ۱۴۰۱ تدوین شده است. باید مشخصاً هماهنگی و یکپارچگی زیرساخت‌های دریایی و بندری کشور با دیگر زیرساخت‌ها و شبکه حمل و نقل متناسب با افق طرح جامع حمل و نقل کشور در دستور کار نهادهای مربوط به وزارت راه و شهرسازی و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی قرار گیرد.

**- ذهنیت راهبردی نسبت به نقش ایران در کریدورهای بین‌المللی:** سیاست‌گذاران کشور باید توجه داشته باشند که بدون درک رویدادها و تحولات در عرصه بین‌المللی نمی‌توان اهمیت برهم‌کنش شاهراه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی را در حفظ امنیت ملی دریافت. باید توجه داشت که جایگاه ژئواستراتژیک ایران، کشور را در شاهراه تجاری، سیاسی و امنیتی قرار داده و این نقش به دلیل مزیت جغرافیایی ایران از جمله پیونددنه‌نده آسیا، آفریقا و اروپاست، اما در عصر حاضر که عصر جنگ کریدوری و رقابت زیرساختی است، فناوری می‌تواند جغرافیا را به چالش بکشد و عدم فهم ژئوپلیتیک راه و پرهیز از کاربست دیپلماسی راه از سوی تصمیم‌گیرندگان باعث دور زدن کشور توسط کریدورهای منطقه‌ای و درنتیجه، فرسایش ژئوپلیتیک ایران می‌شود؛ همچنان‌که مشاهده می‌شود که



که کالاهای صادراتی به کشورهای یادشده حمل می‌کنند، در راستای کاهش مصرف سوخت، هزینه کمتر و صرفه‌جویی در وقت خود، بندر چابهار را برای تخلیه و بارگیری کالا انتخاب کنند. درباره دیگر کشتی‌های واردشده به منطقه نیز کالاها پیش از ورود به بنادر عربی حاشیه خلیج فارس، در بندر چابهار تخلیه می‌شود. این موضوع فرصت بزرگی برای درآمدزایی است. در این راستا، تجهیز بندر چابهار با احداث اسکله‌های مدرن و ارتقای قابلیت‌های این بندر برای پذیرش کشتی‌های بزرگ و کانتینری، ساخت انبارهای کافی و مناسب برای نگهداری کالا و همچنین، ارتقای توانمندی در خدمات سوخت‌رسانی و پشتیبانی به خطوط کشتی‌رانی آبراههای بین‌المللی و توسعه و بهبود فعالیت‌ها و خدمات حمل و نقل هوایی و ریلی پیشنهاد می‌شود.

- توسعه هرچه سریع‌تر خط راه‌آهن بندر چابهار-سرخس: عملیاتی کردن ظرفیت‌های بندر چابهار در سواحل مکران نیازمند اتصال این بندر به شبکه ریلی کشور است. همان‌طور که در گزارش نیز اشاره شد، راه کтан مائوسام هند بیشتر بر کرانه شرقی دریای مازندران مرکز است و از کشورهای ایران، ترکمنستان، قرقیزستان و افغانستان عبور می‌کند. از این‌رو باید در راه‌اندازی راه‌آهن چابهار-سرخس جدی‌تر عمل کرد. بیش از یک دهه از تأکید بر ضرورت اجرای طرح اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی کشور می‌گذرد، اما همچنان عملیاتی نشده است. با تکمیل خط آهن چابهار-سرخس و استفاده از سواحل مکران و اسکله بندر شهید بهشتی، ایران می‌تواند نقشی پررنگ‌تری در صنعت ترانزیت منطقه

از پیش‌نیازهای اصلی برای مدیریت بهینه بنادر است و این کشورها توانسته‌اند با راه‌اندازی سیستم جامع الکترونیک در بنادر خود، در هزینه و زمان صادرات و واردات کالا و کانتینرها صرفه‌جویی کنند و شفافیت و کنترل بیشتری بر ترانزیت کالاها داشته باشند. بنابراین، راه‌اندازی چنین سیستمی به عنوان راهکار جهانی برای مدیریت بهتر بنادر از جمله بندر چابهار توصیه می‌شود.

- ایجاد اجماع در جذب سرمایه‌گذاری خارجی: یکی از مهم‌ترین مواردی که برای موفقیت یک بندر باید مورد توجه قرار گیرد، جذب سرمایه‌گذاران خارجی است. توسعه تجاری بنادر نیازمند جذب سرمایه از کانال دانش و فناوری کشورهای موفق در این باره است. برای مثال، عمان در تلاش است تا بندر صحار خود را با مشارکت بندر روتردام هلند و حمایت شرکت هندی Adani هم‌تراز با بنادر امارات کند و در این راستا، در طول یک دهه، ۲۷ میلیارد دلار جذب سرمایه‌گذاری خارجی داشته است. گفتنی است که بندر صحار عمان پایانه کریدور عرب-مد شمرده می‌شود. از این‌رو در گام نخست باید عوامل جذب‌کننده شرکت‌های خارجی را شناخت. همچنین، فراهم‌سازی زیرساخت‌های لازم، برطرف کردن برخی ابهام‌ها در ارتباط با قوانین و مقررات بندر و شناسایی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف اقتصادی را می‌توان از مهم‌ترین عوامل کلیدی در زمینه موفقیت در جذب سرمایه‌گذاران خارجی به شمار آورد که باید از سوی سازمان بنادر و دریانوردی با دقت عمل بیشتری در دستور کار قرار گیرد.

- رفع کمبودهای زیرساختی بندر چابهار: بهبود کیفیت زیرساخت‌های بندر چابهار سبب می‌شود تا کشتی‌هایی

رفاه و ایجاد فرصت‌های شغلی بیشتر در این منطقه، تأسیس شرکت‌های بومی و نیز استخدام افراد بومی در سازمان‌ها و نهادهای مربوط توصیه می‌شود.

### منابع

- اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران (۱۳۹۶). تحلیل جایگاه بندر چابهار و گوادر در افق آینده منطقه. گزارش: ۱۰۹۶۱۰۶. ایران، تهران: اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، کمیسیون حمل و نقل و لجستیک و گمرک.
- رئیسی نژاد، آرش (۱۴۰۰). ایران و راه ابریشم نوین؛ از ژئوپولیتیک راه تا دیپلماسی راه. ایران، تهران: دانشگاه تهران.
- زرقانی شیراز، الهام (۱۴۰۱-الف). چابهار همچنان گرفتار بن‌بست لجستیکی. ماهنامه صنعت حمل و نقل، (۳۸۵).
- زرقانی شیراز، الهام (۱۴۰۱-ب). روایت بی‌مهری هندی‌ها در چابهار، صنعت حمل و نقل. (۳۸۹).
- سازمان بنادر و دریانوردی (۱۴۰۲). سالنامه آمار عملیات (۱۴۰۲-۱۳۹۸). تهران: سازمان بنادر و دریانوردی.
- مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۴۰۲). نگاهی به روند طرح‌های جامع بنادر کشور؛ تناظر قوت و ضعف و راهکارهای ارتقای مطالعات جامع آتی. تهران: ایران: مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات زیربنایی، گزارش: ۲۵۰۱۸۸۶۴.
- Tanchum, Michael (August 2021). India's Arab-Mediterranean Corridor: A Paradigm Shift in Strategic Connectivity to Europe, ISIS, Issue No.14.

و جهان ایفا کند؛ ضمن اینکه افزون‌بودر درآمدزایی و توسعه محور شرق کشور، به استحکام روابط میان کشورها با اتکا به تأمین منافع مشترک نیز منجر می‌شود. در میانه خط راه‌آهن چابهار-سرخس، مسیرهای زابل، زرنج، دلارام و خوف-هرات، افغانستان را از نزدیک‌ترین فاصله ریلی به اقیانوس هند متصل می‌کند. درنتیجه، از وابستگی افغانستان به بندر کراچی پاکستان کاسته می‌شود و هند به افغانستان و آسیای مرکزی دست می‌یابد.

- آموزش نیروی متخصص بومی و مشارکت آن‌ها در فعالیت‌های اقتصادی: با توجه به اینکه بخش عمده‌ای از جمعیت بیکار شهرستان چابهار افراد با تحصیلات ابتدایی هستند و درنتیجه، تخصص کافی برای برخی فعالیت‌ها ندارند، توصیه می‌شود که هم زمینه لازم برای آموزش این افراد فراهم شود (زیرا توانمندسازی نیروی کار محلی فرصت بسیار مناسبی برای توسعه بندر چابهار فراهم می‌آورد) و هم مدیران شرکت‌ها و نهادهایی که در حال حاضر در این منطقه مشغول به کار هستند، از نیروی کار متخصص بومی استفاده کنند.

- افزایش نقش نهادها و شرکت‌های بومی در بندر چابهار: بررسی طرح‌هایی که هم‌اکنون در توسعه بندر چابهار در حال اجراست، حاکی است که نه تنها نقش چندانی در توسعه و بهبود اوضاع مردم این منطقه نداشته‌اند، بلکه این شرکت‌های غیربومی هستند که نقش اصلی را در این طرح‌ها ایفا می‌کنند و در عمل مردم منطقه چابهار به حاشیه رفته‌اند. با توجه به شکافی که وضعیت درآمد، اشتغال و استانداردهای زندگی این منطقه با متوسط کل کشور دارد، برای ارتقای وضعیت