



Chabahar Port Opportunities to Improve the Economic Security of the Islamic Republic of Iran

Ehsan Mazandarani¹  

1. Maritime Business Management, Faculty of Management and Economics, Tehran University of Science and Research, Islamic Azad Universitymazandarani. E: mazandarani.media@gmail.com

ARTICLE INFO

Keywords

Strategy
Chabahar Port
Opportunity
Economic Security
Iran

Article History:

Received:

15 MA 2025

Received in revised form:

31 MAY 2025

Accepted:

01 JU 2025

Available online:

23 AU 2025

ABSTRACT

Chabahar Port in Sistan and Baluchestan Province, located in the southeast of Iran, as a key valuable point in regional transit routes, provides a special opportunity for the Islamic Republic of Iran to strengthen its economic security. Due to its strategic geographical location along the Sea of Oman and the Makran coast and its proximity to global corridors, this port provides access to global markets and connectivity to neighboring countries. The purpose of this article is to develop strategies for utilizing the opportunities of Chabahar Port in order to improve the economic security of the Islamic Republic of Iran. A descriptive-analytical method was used to achieve this goal. The research findings showed that, given the current conditions and international sanctions, optimal utilization of Chabahar Port can help reduce economic dependencies, strengthen trade relations with Central Asian countries, India, and other international partners, and enhance the internal economic security of the Islamic Republic of Iran. Proposed strategies for exploiting these opportunities include developing infrastructure and increasing port capacities, facilitating trade interactions with target countries, strengthening the transportation and transit sector, and considering the establishment of free trade and industrial zones around the port. In addition, the use of coordinated economic policies and active diplomacy to attract foreign investment and enhance bilateral relations can help improve Iran's economic position at the regional and international levels

Citation: Mazandarani, E. (2025). Developing strategies to utilize the opportunities of Chabahar Port in order to improve the economic security of the Islamic Republic of Iran, *Journal of Geography*, 23 (85), 143-161.

 <http://10.22034/jiga.2025.2055350.1387>



© The Author (s).
article under the CC BY NC license (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

Publisher: Iranian Geographical Association This is an open access

Extended Abstract

Introduction

Chabahar Port in Sistan and Baluchestan Province, located in the southeastern part of Iran, plays a crucial role in regional transit routes and offers a significant opportunity for the Islamic Republic of Iran to enhance its economic security. Its strategic location along the Sea of Oman and the Makran coast, coupled with its proximity to global trade corridors, allows access to global markets and connectivity to neighboring countries. The purpose of this article is to outline strategies for harnessing the opportunities of Chabahar Port to bolster Iran's economic security. To achieve this, a descriptive-analytical research method was employed. The findings suggest that, in light of current conditions and international sanctions, optimal use of Chabahar Port can reduce economic dependencies, strengthen trade relations with Central Asian countries, India, and other global partners, and improve Iran's internal economic security. The proposed strategies for maximizing the port's potential include developing infrastructure, increasing port capacities, facilitating trade interactions with key countries, enhancing the transportation and transit sectors, and considering the establishment of free trade and industrial zones around the port. Additionally, employing coordinated economic policies and active diplomacy to attract foreign investment and strengthen bilateral relations can improve Iran's economic standing at both regional and international levels. By implementing these strategies, Iran can fully utilize the potential of Chabahar Port, fortify its economic security against external threats, and play a more prominent role in global trade.

Methodology

The research method is applied in terms of purpose and is descriptive-analytical.

Results and discussion

Chabahar Port in Sistan and Baluchestan Province, located in the southeast of Iran, as a key valuable point in regional transit routes, provides a special opportunity for the Islamic Republic of Iran to strengthen its economic security. Due to its strategic geographical location along the Sea of Oman and the Makran coast and its proximity to global corridors, this port provides access to global markets and connectivity to neighboring countries. The purpose of this article is to develop strategies for utilizing the opportunities of Chabahar Port in order to improve the economic security of the Islamic Republic of Iran. In order to achieve this goal, a descriptive-analytical method was used. The research findings showed that, given the current conditions and international sanctions, optimal utilization of Chabahar Port can help reduce economic dependencies, strengthen trade relations with Central Asian countries, India and other international partners, and enhance the internal economic security of the Islamic Republic of Iran. Proposed strategies for exploiting these opportunities include developing infrastructure and increasing port capacities, facilitating trade interactions with target countries, strengthening the transportation and transit sector, and considering the establishment of free trade and industrial zones around the port.

Conclusion

Furthermore, the implementation of coordinated economic policies and active diplomacy aimed at attracting foreign investment and enhancing bilateral relations will help improve Iran's economic position on both regional and global stages. By executing these strategies, Iran can capitalize on the potential of Chabahar Port, improve its economic security against external threats, and play a more influential role in global trade.

Funding

This article is the result of the doctoral thesis of the first author at University of Mohaghegh Ardabili.

Authors' Contribution

Authors contributed equally to the conceptualization and writing of the article. All of the authors approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work declaration of competing interest none.

Conflict of Interest

Authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments

We are grateful to all the scientific consultants of this paper.



References

- 1) Ali, Y., Muhammad, S. (2021). Ports War: Determining Gwadar and Chabahar Ports Trade Attractiveness Using Multi-Criteria Decision Analysis. *Iranian Journal of Management Studies*, 17(1), 21-35.
<https://doi.org/10.22059/ijms.2023.332673.674803>
- 2) Ahmadi, A., & Froughi, A. (2021). The role of Chabahar Port in ensuring security in Iran's eastern borders (Master's thesis). University of Tehran. [Persian]
- 3) Averina, I. S., & Buyanova, M. E. (2019). Development of an information-analytical system for monitoring challenges and threats to the economic security of the region. *Fundamental Research*, 9, 5–10.
<https://doi.org/10.3390/economies11080208>
- 4) Borio, C. E. V., & Lowe, P. W. (2022). Asset prices, financial and monetary stability: Exploring the nexus. BIS Working Paper 114.
<https://ssrn.com/abstract=846305>
- 5) Cabinet, Secretariat. (2022). National Security Strategy of Japan (December 2022). Available online:
<https://www.cas.go.jp/jp/siryoku/221216anzenhoshou/nss-e.pdf>
- 6) Cooper, A. S. (2011). *The oil kings: How the U.S., Iran, and Saudi Arabia changed the balance of power in the Middle East*. Simon and Schuster. ISBN 978-1-4391-5517-2.
- 7) Destatis. (2022). Aus- und Einfuhr (Außenhandel): Deutschland, Monate. Retrieved from
https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Aussenhandel/_inhalt.html#sprg475758
- 8) Döhrn, R. (2019). Sieben Jahre RWI/ISL-Containerumschlag-Index – ein Erfahrungsbericht. *Wirtschaftsdienst*, 99(3), 224-226.
<https://doi.org/10.1007/s10273-019-2422-z>
- 9) Daniels, R. (2013). Strategic competition in South Asia: Gwadar, Chabahar, and the risks of infrastructure development. *The Journal of the National Committee on American Foreign Policy*, 35(2), 93-100.
<https://doi.org/10.1080/10803920.2013.776887>
- 10) EU. (2023). Joint communication on a European economic security strategy. Available online at:
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023JC0020>
- 11) Fisher, W. B., Yarshater, E., Gershevitch, I., & Frye, R. N. (1968). *The Cambridge history of Iran*. Cambridge University Press.
- 12) Grikietytė-Čebatavičienė, J. (2021). Financial security assessment in the European Union countries. In *Vilnius University Open Series*. Vilnius: Vilnius University Press, 13–19.
- 13) Haidar, S. (2020). Iran drops India from Chabahar rail project, cites funding delay. *The Hindu*. ISSN 0971-751X.
- 14) Hafeznia, M. (2003). *Principles and concepts of geopolitics*. Samt Publications. [Persian]
- 15) Hrybinenko, O., Bulatova, O., & Zakharova, O. (2020). Financial indicators in the system of economic security of the world countries. Paper presented at the International Scientific Conference “Business and Management 2020”, Vilnius, Lithuania, May 7–8; 273–281.
<https://doi.org/10.3390/economies11080208>
- 16) Husainova, E. A., Urazbakhitina, L. R., Serkina, N. A., & Filina, O. V. (2019). Monitoring tools of regional economic security. *E3S Web of Conferences*, 124, 05009.
- 17) Khan, K. H. (2023). China-India counterbalancing measures through international corridors and ports: The focus on Chabahar and Gwadar ports. *Journal of Liberty and International Affairs*, 9(2), 144-163.
- 18) Kumar, S. S. (2021). Applicability of UNCLOS for landlocked states: The case of Chabahar port and Afghanistan. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 17(1), 58-72.
<https://doi.org/10.1080/09733159.2021.1939869>
- 19) Kordi, A. (2017). *Social research methods (4th ed.)*. Oxford University Press.
- 20) Manyeva, V. A., Sotskova, S. I., & Naumova, O. A. (2019). Development of methods for monitoring economic security of an economic entity. In *Global Challenges and Prospects of the Modern Economic Development (Vol. 57)*. European Proceedings of Social and Behavioural Sciences, Hong Kong: Future Academy, 1158–1168.
<https://doi.org/10.15405/epsbs.2019.03.117>
- 21) Ministry of Justice, Japan. (2022). Act on the promotion of ensuring national security through integrated implementation of economic measures. Available online:
<https://www.japaneselawtranslation.go.jp/en/laws/view/4523/en>
- 22) Molavi, A., Lim, G. J., & Race, B. (2020). A framework for building a smart port and smart port index. *International Journal of Sustainable Transportation*, 14(9), 686–700.
<https://doi.org/10.1080/15568318.2019.1610919>
- 23) Muhammad, S. (2024). Taliban's outreach to Iran worsens Pakistan's Afghanistan dilemma. *The Diplomat*.
- 24) Malik, H. Y. (2021). China–Iran Strategic Partnership: Implications for India. *Chinese Journal of International Review*, 3(2), 2150008 (14 pages).
<https://doi.org/10.1142/S2630531321500086>

- 25) Mirgholami, M. (2021). The Belt and Road Initiative in Iran: Urbanregional dialogue in two corridors and three cities. In S. Sidh, W. Hao, L. Wenqi, H. Sun Sheng, & Q. Bo (Eds.), *International Perspectives on the Belt and Road Initiative* (pp. 207-225). London: Routledge.
- 26) Mitra, R. (2019). India's Persian desire – analyzing India's maritime trade strategy vis-à-vis the Port of Chabahar. *Journal of the National Maritime Foundation of India*, 15(1), 41-50.
<https://doi.org/10.1080/09733159.2019.1625226>
- 27) MOFA. (2023). G7 Leaders' statement on economic resilience and economic security
<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100506767.pdf>
Rudenko, M. N. (2019). Economic security monitoring of the region (on the Perm Territory example). *Development and Security*, 3, 25–37.
<https://doi.org/10.3390/economies11080208>
- 28) Rudakova, T. A., Sannikova, I. N., & Rudakova, O. Y. (2018). Economic security of the region: Essence, factors, monitoring tools. *National Interests: Priorities and Security*, 14, 1072–91.
<https://doi.org/10.3390/economies11080208>
- 29) RWI/ISL. (2021). RWI/ISL Containerumschlag-Index, February 2021.
- 30) Sabena, S. (2024). How significant is \$35M Taliban-Iran Chabahar port deal? *AI-Monitor*.
- 31) Rastad, M. (2020). Interview with Head of Iran's Ports and Maritime Organization (PMO). Interviewer: S. B. Ali Asadi Khomami [Personal Interview].
- 32) Rayesinezhad, A. (2021). *Iran and the New Silk Road: From Geopolitics of the Road to Diplomacy*. Tehran: University of Tehran. (Note: 1400 is the Iranian year, converted to the Gregorian year 2021) [Persian].
- 33) Taghizadeh Ansari, M., & Baghernia, N. (1400 [2021 A.D.]). Māhiyyat-e reqābat-e hen va čin dar hoze-ye jpnub-e āsiyā [The Nature of India and China's Rivalries in South Asia]. *Journal of Subcontinent Researches*, 13(41), 9-26.
<https://doi.org/10.22111/JSR.2020.30757.1975>
- 34) Singh Roy, M. (2021). Iran: India's Gateway to Central Asia. *Strategic Analysis*, 36(6), 957-975.
<https://doi.org/10.1080/09700161.2012.728862>
- 35) Panda, J. P. (2021). China's BRI diplomacy: What It Means to India and India's Rise (No. 2021-12).
<http://hdl.handle.net/10419/2355111>
- 36) Johnny, S. (2023, May 21). North-South Transport Corridor: Connecting Continents. *The Hindu*.
- 37) Suh, J., Clark, J., & Hayes, J. (2018). Basic economic security in the United States: How much income do working adults need in each state?
<https://iwpr.org/job-quality/income-security/basic-economic-security-in-the-united-states/>
The White House. (2017). *National Security Strategy of the United States of America* (December 2017).
<https://trumpwhitehouse.archives.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf>
The White House. (2022). *National Security Strategy of the United States of America* (October 2022).
<https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/Biden-Harris-Administrations-National-Security-Strategy-10.2022.pdf>
- 38) Xu, S., Chan, H. K., Ch'ng, E., & Tan, K. H. (2020). A comparison of forecasting methods for medical device demand using trend-based clustering scheme. *Journal of Data, Information and Management*, 1–10.
<https://doi.org/10.1007/s42488-020-00026-y>
- 39) Vicziany, M. (2015). EU-India Security Issues: Fundamental Incompatibilities. In P. Winand et al. (Eds.), *The European Union and India: Rhetoric or Meaningful Partnership*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited.
- 40) Yang, Y.-C., & Ge, Y.-E. (2020). Adaptation strategies for port infrastructure and facilities under climate change at the Kaohsiung port. *Transport Policy*, 97, 232–244.
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.06.019>
- 41) Yang, B., & Mao, J. (2020). Knowledge service model of port supply chain enterprise based on ontology. *Journal of Physics: Conference Series*.
<https://doi.org/10.1088/1742-6596/1575/1/012003>
- 42) Yuan, G., Xie, F., & Tan, H. (2022). Construction of economic security early warning system based on cloud computing and data mining. *Computational Intelligence and Neuroscience*, 22, 2080840.
<https://doi.org/10.1155/2022/2080840>



فرصت های بندر چابهار در راستای بهبود امنیت اقتصادی جمهوری اسلامی ایران

احسان مازندرانی   ۱

۱. مدیریت بازرگانی دریا، دانشکده مدیریت و اقتصاد دانشگاه علوم و تحقیقات تهران، دانشگاه آزاد اسلامی، E: mazandarani.media@gmail.com

چکیده

اطلاعات مقاله

واژگان کلیدی:

استراتژی
بندر چابهار
فرصت
امنیت اقتصادی
ایران

بندر چابهار در استان سیستان و بلوچستان واقع در جنوب شرق کشور ایران به عنوان یک نقطه ارزشمند کلیدی در مسیرهای ترانزیتی منطقه‌ای، فرصتی ویژه برای جمهوری اسلامی ایران به منظور تقویت امنیت اقتصادی فراهم می‌آورد. این بندر به دلیل موقعیت جغرافیایی استراتژیک خود در کنار دریای عمان و سواحل مکران و نزدیکی به کریدورهای جهانی، امکان دسترسی به بازارهای جهانی و اتصال به کشورهای همسایه را فراهم می‌کند. هدف از این مقاله تدوین استراتژی‌های بهره‌گیری از فرصت‌های بندر چابهار در راستای بهبود امنیت اقتصادی جمهوری اسلامی ایران است. در راستای دستیابی به این هدف از روش توصیفی-تحلیلی بهره گرفته شد. یافته‌های تحقیق نشان داد با توجه به شرایط کنونی و تحریم‌های بین‌المللی، بهره‌گیری بهینه از بندر چابهار می‌تواند به کاهش وابستگی‌های اقتصادی، تقویت روابط تجاری با کشورهای آسیای میانه، هند و سایر شرکای بین‌المللی و ارتقای امنیت اقتصادی داخلی جمهوری اسلامی ایران کمک کند. استراتژی‌های پیشنهادی برای استفاده از این فرصت‌ها شامل توسعه زیرساخت‌ها و افزایش ظرفیت‌های بندری، تسهیل تعاملات تجاری با کشورهای هدف، تقویت بخش حمل‌ونقل و ترانزیت، و همچنین توجه به ایجاد مناطق آزاد تجاری و صنعتی در اطراف بندر است. علاوه بر این، استفاده از سیاست‌های اقتصادی هماهنگ و دیپلماسی فعال برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی و ارتقای روابط دوجانبه می‌تواند به بهبود موقعیت اقتصادی ایران در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی کمک کند. با اجرای این استراتژی‌ها، ایران قادر خواهد بود تا با بهره‌گیری از پتانسیل‌های بندر چابهار، امنیت اقتصادی خود را در برابر تهدیدات خارجی تقویت کرده و نقش مهم‌تری در تجارت جهانی ایفا کند.

تاریخ دریافت:

۱۴۰۳/۱۲/۲۵

تاریخ بازنگری:

۱۴۰۴/۰۳/۱۰

تاریخ پذیرش:

۱۴۰۴/۰۳/۱۲

تاریخ چاپ:

۱۴۰۴/۰۶/۰۱

استناد: مازندرانی، احسان. (۱۴۰۴). تدوین استراتژی‌های بهره‌گیری از فرصت‌های بندر چابهار در راستای بهبود امنیت اقتصادی جمهوری اسلامی ایران، نشریه جغرافیا، (۸۵) ۲۳، ۱۶۱-۱۴۳.

 <http://doi.org/10.22034/jiga.2025.2055350.1387>



مقدمه و پیشینه

بندر چابهار، واقع در جنوب شرقی ایران و در ساحل دریای عمان، به‌عنوان یکی از موقعیت‌های جغرافیایی استراتژیک و بی‌نظیر کشور، ظرفیت‌های عظیمی برای ارتقای امنیت اقتصادی جمهوری اسلامی ایران دارد. این بندر، به‌دلیل قرارگیری در مجاورت آب‌های آزاد و دسترسی به بازارهای بین‌المللی از طریق دریا، امکان بهبود روابط تجاری و اقتصادی را با کشورهای مختلف فراهم می‌آورد. همچنین، موقعیت جغرافیایی خاص چابهار این امکان را می‌دهد که ایران به‌عنوان هاب ترانزیتی منطقه‌ای و حتی بین‌المللی مطرح شود و نقش پررنگ‌تری در عرصه حمل‌ونقل و تجارت جهانی ایفا کند.

با توجه به تحولات اقتصادی جهانی، توسعه پایدار و امن در عرصه اقتصاد نیازمند بهره‌گیری از فرصت‌های موجود در این بندر استراتژیک می‌باشد. یکی از جنبه‌های مهم استفاده از ظرفیت‌های چابهار، تقویت امنیت اقتصادی کشور است که می‌تواند از طریق ایجاد روابط تجاری جدید، تأمین منابع انرژی، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و افزایش ظرفیت‌های صادراتی محقق شود. در همین راستا، طراحی و تدوین استراتژی‌های بهره‌برداری از این فرصت‌ها برای بهبود وضعیت اقتصادی کشور و افزایش توان رقابتی جمهوری اسلامی ایران در عرصه بین‌المللی اهمیت ویژه‌ای دارد.

تحقیقات و مطالعات مختلف نشان می‌دهند که بندر چابهار علاوه بر برخورداری از زیرساخت‌های مناسب برای حمل‌ونقل کالاهای مختلف، از لحاظ اقتصادی نیز دارای پتانسیل‌های بی‌نظیری برای جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی، توسعه صنایع، ایجاد اشتغال و تسهیل تجارت آزاد است. این امر در کنار مزایای قابل توجهی همچون قرار گرفتن در مسیر کریدورهای جهانی تجارت، امکان دسترسی به بازارهای آسیای مرکزی، هند و خلیج فارس، می‌تواند زمینه‌ساز تحولی عظیم در اقتصاد ایران و تقویت امنیت اقتصادی این کشور باشد. اما برای بهره‌برداری بهینه از این ظرفیت‌ها، ضروری است که استراتژی‌های دقیق و مبتنی بر تحلیل‌های جامع تدوین شود. این استراتژی‌ها باید ضمن استفاده از پتانسیل‌های موجود، به مقابله با تهدیدات احتمالی و چالش‌های اقتصادی و امنیتی نیز بپردازند.

در این راستا، مسائل مربوط به امنیت مرزی، همکاری‌های بین‌المللی، مدیریت منابع و توجه به زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک از جمله محورهای اصلی در تدوین استراتژی‌های بهره‌گیری از بندر چابهار برای بهبود امنیت اقتصادی کشور خواهد بود. بنابراین هدف از این پژوهش تحلیل و بررسی فرصت‌های ناشی از توسعه بندر چابهار پرداخته و راهکارهایی عملیاتی و استراتژیک برای بهره‌برداری بهینه از این ظرفیت‌ها است. این امر می‌تواند به‌عنوان یک نقشه‌راه برای تقویت امنیت اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در راستای توسعه پایدار و رقابتی در سطح جهانی مطرح شود.

یوسوف (۲۰۲۱) بیان می‌کند بنادر گوادر و چابهار به دلیل موقعیت ژئواستراتژیک خود نقش مهمی در سیاست و اقتصاد منطقه دارند. با توجه به رقابت‌های بین چین، هند و ایالات متحده، این بنادر می‌توانند تاثیر زیادی در تجارت اقیانوسی و حمل و نقل ایفا کنند. با توجه به نقش استراتژیک چین در خلیج فارس و همکاری‌های هند و ایران در بندر چابهار، این بنادر برای هر دو کشور از اهمیت بالایی برخوردارند. اما توسعه این بنادر باید با حفظ حقوق محلی و امنیت اجتماعی و اقتصادی همراه باشد. قرآنی (۱۳۹۸) بیان می‌کند بندرهای گوادر و چابهار می‌توانند نقش مکملی در توسعه منطقه‌ای ایفا کنند. با توجه به چالش‌هایی که کریدور اقتصادی چین و پاکستان برای ایران ایجاد می‌کند، این تحقیق نشان می‌دهد که این چالش‌ها فرصت‌هایی نیز به همراه دارند که با اتخاذ سیاست‌های مناسب، می‌توان آن‌ها را مدیریت کرد. سعادت (۱۳۹۵) بیان می‌کند خلیج چابهار به دلیل نقش حیاتی‌اش در انتقال انرژی، کالا و خطوط ریلی، می‌تواند به ایران در بهبود جایگاه ژئوپولیتیکی کمک کند. این تحقیق بیان می‌کند که ایران با استفاده از ظرفیت‌های خلیج چابهار می‌تواند در امنیت ملی خود تقویت شود و در زمینه‌های اقتصادی و سیاسی نقش مهمی در اقیانوس هند ایفا کند. امیرجان (۲۰۲۳) بیان می‌کند این مقاله به بررسی

تأثیرات ژئوپلیتیکی و اقتصادی بنادر گوادر و چابهار بر روابط پاکستان و ایران پرداخته است. تحقیق با رویکردی چندرشته‌ای، به تحلیل پیچیدگی‌های سیاسی، اقتصادی و ژئوپلیتیکی این بنادر و تأثیر آن‌ها بر تعاملات ایران و پاکستان می‌پردازد. مقاله به روابط تاریخی این دو کشور، رقابت‌های اقتصادی و سیاسی موجود و چالش‌های منطقه‌ای پرداخته و پیامدهای رقابت‌های قدرت‌های جهانی مانند چین و هند را بررسی می‌کند. در نهایت، هدف این تحقیق ارائه بینش‌های جدیدی در خصوص روابط در حال تحول پاکستان و ایران و اهمیت بنادر گوادر و چابهار در جغرافیای سیاسی منطقه است. کوپریانو (۲۰۲۴) این کتاب به تحلیل نقش بندر چابهار در درک نخبگان هند، ایران، پاکستان و روسیه می‌پردازد. نویسندگان با رویکردی چندرشته‌ای و تحلیل‌های ژئوپلیتیکی و تاریخی، تلاش کرده‌اند تا چگونگی تغییر منافع این نخبگان را در پی تحولات داخلی و خارجی بررسی کنند. کتاب نشان می‌دهد که رقابت‌های منطقه‌ای، به ویژه رقابت هند و پاکستان، ممکن است به دلیل تحولات سیاسی و اقتصادی کاهش یابد و به همکاری‌های بیشتر منجر شود.

مبانی نظری

امنیت اقتصادی: امروزه، امنیت اقتصادی به یک موضوع حیاتی در سطح بین‌المللی تبدیل شده است. این اهمیت در اسناد و سیاست‌های متعددی منعکس شده است. به عنوان مثال، رهبران گروه هفت در بیانیه ماه مه ۲۰۲۳ خود در هیروشیما، امنیت اقتصادی را به عنوان یک موضوع مجزا مورد توجه قرار دادند و تأکید کردند که تقویت تاب‌آوری و امنیت اقتصادی جهانی، بهترین راه برای مقابله با سوءاستفاده از آسیب‌پذیری‌های اقتصادی است (MOFA, 2023: 2). در ایالات متحده، دولت ترامپ در سال ۲۰۱۷ امنیت اقتصادی را معادل امنیت ملی دانست (The White House, 2017: 1). این رویکرد در استراتژی امنیت ملی فعلی ایالات متحده در سال ۲۰۲۲ نیز ادامه یافته و اقتصاد را در مرکز توجه امنیت ملی قرار داده است (The White House, 2022: 5). اتحادیه اروپا نیز در ۲۰ ژوئن ۲۰۲۳ با انتشار بیانیه مشترکی از سوی پارلمان و شورای اروپا، بر اهمیت استراتژی اقتصادی و امنیتی اروپا تأکید کرد (EU, 2025: 4). ژاپن نیز با تصویب قانون ارتقای امنیت اقتصادی در ماه مه ۲۰۲۲، یک سال پیش از اجلاس گروه هفت، گام‌های مهمی در این زمینه برداشته است. این قانون شامل اقداماتی نظیر ایجاد شبکه‌های تامین کالاهای حیاتی، تامین امنیت زیرساخت‌های کلیدی، حمایت از توسعه فناوری‌های پیشرفته حیاتی و ایجاد یک سیستم عدم افشای حق ثبت اختراع به منظور ارتقای اقدامات اقتصادی مرتبط با تضمین امنیت است (Ministry of Justice, Japan, 2022: 12). همچنین، ژاپن سیاست امنیت اقتصادی خود را به عنوان یکی از ارکان اصلی استراتژی امنیت ملی خود قرار داده که در دسامبر ۲۰۲۲ مورد بازنگری قرار گرفت (Cabinet Secretariat, 2022: 8).

ارزیابی امنیت اقتصادی: تجزیه و تحلیل تجربه جهانی نشان می‌دهد که سازماندهی و رفتار نظارتی مؤثر عناصر کلیدی در تضمین امنیت اقتصادی هستند. در کشورهای توسعه یافته، نظارت منظم از دهه ۱۹۹۰ به یک ابزار مدیریت واقعی تبدیل شده است. مطالعات علمی معاصر به نظارت بر امنیت اقتصادی اختصاص دارد. به عنوان مثال بوریو و لو^۱ بر اساس ۳۴ کشور صنعتی و کشورهای بازارهای نوظهور با سطح درآمد متوسط، تأثیر رونق در قیمت‌ها برای تأثیر دارایی، اعتبار یا سرمایه گذاری بر توسعه بحران مالی را بررسی کردند. آنها به طور تجربی مقادیر آستانه شاخص‌ها را تعیین کردند که دستیابی به آن به آنها اجازه داد تا درباره شروع بحران صحبت کنند (Borio and Lowe, 2022: 1). کابراتین^۲ ارزیابی امنیت مالی کشورهای اتحادیه اروپا را انجام داد. از شاخص ترکیبی امنیت مالی استفاده شد که بر اساس زیرشاخص‌های توسعه انسانی، توسعه

^۱Borio &Lowe

^۲J. Grikietytė-Čebatavičienė

جهانی شدن مالی، آزادی اقتصادی و استرس مالی در سطح کشور است. نتایج نشان داد که کشورهای توسعه یافته اتحادیه اروپا از امنیت مالی بالایی برخوردار هستند (Grikietytė-Čebatavičienė, 2021: 14).

هایبینکو^۱ سطوح پرداخت بدهی کشورها را بر اساس ابزارهای ارزیابی روش‌شناختی چند بعدی شاخص‌های مالی تحلیل کردند که نتیجه آن ساخت شاخص‌های یکپارچه مطابق با سطح امنیت اقتصادی است. رویکرد پیشنهادی امکان تعیین سطوح پرداخت بدهی را به شرح زیر می‌دهد: بحرانی، خطرناک، رضایت بخش، ایمن و بهینه (Hrybinenko et al. 2020: 274). تحلیلگران موسسه تحقیقات سیاست زنان، شاخص جداول اساسی امنیت اقتصادی (BEST) را ایجاد کردند. این مطالعه نشان داد که درآمدهای بالاتر از خط فقر فدرال برای تامین امنیت اقتصادی اولیه کافی نیست (Suh et al. 2018: 1). مقاله گویانگو^۲ بر ایجاد یک سیستم تشخیص اولیه برای امنیت اقتصادی با استفاده از فناوری‌های رایانش ابری و داده‌کاوی تمرکز دارد. مدل نویسندگان می‌تواند به طور انطباقی وضعیت امنیت اقتصادی را ارزیابی کند (Yuan et al. 2022: 55).

تی. روداکوا، ای. سانیکووا و او. روداکوا عناصر اساسی امنیت اقتصادی منطقه را اثبات کردند. برای دستیابی به این امر از روش‌های تحلیل ساختاری و مدل سازی ریاضی استفاده شد. به عنوان یک شاخص پیچیده که امنیت اقتصادی یک منطقه را تعیین می‌کند، تولید ناخالص منطقه‌ای سرانه پیشنهاد شد (Rudakova et al., 2018: 1073). نشان داد که نظارت بر امنیت اقتصادی منطقه‌ای نیازمند یک رویکرد یکپارچه است که عامل کلیدی آن روش‌شناسی واحد مبتنی بر روش‌ها، مدل‌ها، رویکردها و ابزارهای فعلی است. عناصر اصلی سیستم منطقه ای امنیت اقتصادی شناسایی شد و یک الگوریتم نظارتی پیشنهاد شد آورینا و همکاران^۳ (۲۰۱۸) یک سیستم اطلاعاتی و تحلیلی برای نظارت بر امنیت اقتصادی مناطق ارائه کردند که شامل عوامل زیر است: ذخیره سازی متمرکز داده‌ها، مدیریت ریسک، مدل سازی امنیت توسعه منطقه‌ای و پشتیبانی تصمیم‌گیری (Averina and Buyanova, 2019: 7).

رودنکو^۴ یک سیستم امنیتی اقتصادی برای، یکی از مناطق صنعتی فدراسیون روسیه معرفی کرد. شاخص‌های اصلی امنیت اقتصادی منطقه پرم در مقایسه با سایر مناطق منطقه فدرال ولگا (Rudenko 2019: 27) تجزیه و تحلیل شد. هاسوینا و همکاران^۵ الگوریتمی را برای ارزیابی ریسک‌های امنیتی اقتصادی در یک سیستم مدیریتی، دستیابی به درآمد از ریسک‌ها بر اساس سطوح و انواع تأثیر آنها بر اساس مقیاس توسعه یافته نویسندگان، فرموله کردند (Hosseinoва et al. 2019: 58). نویوا و همکاران^۶، مراحل مکانیزم نظارت بر امنیت اقتصادی را افزایش دادند (Manyaeva et al. 2019: 1159).

تعریف و مفهوم بنادر: بندر دریایی یک سیستم پیچیده است (Molavi, 2020: 688) که نقش نیروی محرکه (Xu, 2020: 234 Yang, 2020: 5) را در عملکرد یک اقتصاد باز ایفا می‌کند. بنادر نقش حیاتی در عملکرد زنجیره تأمین جهانی و همچنین رشد اقتصادی منطقه‌ای و ملی ایفا می‌کنند (Yang, 2020: 52). تقریباً ۹۰٪ از تجارت جهانی از طریق دریا انجام می‌شود. بندر یک حلقه ضروری در زنجیره لجستیک است که در طول نسل‌ها تکامل یافته است (Molavi, 2020: 689).

ارتباط بین امنیت اقتصادی و بنادر: شاخص‌های دقیق برای توسعه اقتصادی همیشه مورد تقاضا هستند، اما با توجه به اختلالات کوتاه‌مدت همه‌گیری، اهمیت بیشتری پیدا کردند. انتشار تأخیری توسط دفاتر آمار در اکثر شاخص‌ها برای اقتصاد بسیار مهم است و شاخص‌های زمان واقعی را دشوار می‌کند. به عنوان مثال، اداره آمار فدرال آلمان یک شاخص اولیه برای اقتصاد بر اساس نرخ حمل و نقل انواع مختلف حمل و نقل صادر کرده است: جاده، مسیر، هوایی و حمل و نقل داخلی. این

¹Hrybinenko

²Guanghui

³Averina

⁴Rudenko

⁵Husainova

⁶Naumova

داده‌های نشان‌دهنده حمل و نقل به فعالیت اقتصادی مرتبط هستند. وجود دارد، به عنوان مثال یک همبستگی بالا با داده‌های به اصطلاح تجربی بین ترافیک کامیون در بزرگراه‌های آلمان و تولید محصولات تولیدی. این داده‌های تجربی، با این حال، در سراسر اروپا هماهنگ نیستند. علاوه بر این، میزان بلوغ و همچنین کیفیت نتایج با آمار رسمی متفاوت است. برای نتیجه‌گیری، حمل و نقل بین‌المللی به طور قابل توجهی در این شاخص‌ها کمبود دارد. از این نظر، پیوند بین حمل و نقل دریایی و تجارت می‌تواند شکافی را برای پیوند این موارد با داده‌های اقتصادی برطرف کند. ارتباط فوری کشتیرانی با اقتصاد کشورها در تجارت است. در اتحادیه اروپا، ۸۰٪ از کل واردات و صادرات از نظر حجم و ۵۰٪ از نظر ارزش توسط کشتی حمل می‌شود. به ویژه کشورهایی که صادرات و واردات بین‌المللی دارند، مانند آلمان یا هلند، وابستگی زیادی به تجارت جهانی دارند.

یک رویکرد ثابت برای اندازه‌گیری حجم تجارت بین‌الملل، شاخص ظرفیت کانتینر است. این شامل داده‌های مربوط به ظرفیت کانتینر از ۹۱ بندر بین‌المللی است که روی هم حدود ۶۰ درصد از ظرفیت کانتینری جهانی را تشکیل می‌دهند. این شاخص شامل کالاهای ارسال شده بدون کانتینر نمی‌شود، به عنوان مثال. وسایل نقلیه یا کالاهای فله (Döhrn, 2019: 226). ماهانه با تاخیری حدود دو هفته منتشر می‌شود. این شاخص تخمینی از فعالیت کشتیرانی را نشان می‌دهد و با شاخص به اصطلاح مسافت پیموده شده عوارض کامیون اداره آمار فدرال قابل مقایسه است (Destatis, 2022: 2). با نگاهی به توسعه شاخص ظرفیت کانتینر در سال‌های گذشته، افزایش بلندمدت به ۱۱۷,۹ تا اواسط سال ۲۰۱۹ (سال پایه ۲۰۱۵ = ۱۰۰) قابل مشاهده است. پس از آن، شاخص به آرامی شروع به کاهش می‌کند، که نشان‌دهنده کاهش تجارت جهانی قبل از همه‌گیری است. هنگامی که همه‌گیری اقتصاد جهانی را درنوردید، شاخص در مارس ۲۰۲۰ به ۱۰۶,۸ و در مه ۲۰۲۰ به ۱۰۵,۶ کاهش یافت - پایین‌ترین مقدار آن از بهار ۲۰۱۷. دو رکود بزرگ در ماه مارس و می را می‌توان با قرنطینه در چین و بعداً در چین مرتبط دانست. بقیه اقتصاد جهان پس از آن، شاخص کانتینر بهبود یافت و به سرعت از سطوح قبل از همه‌گیری فراتر رفت. (ISL/RW, 2021: 1) بنادر نقشی محوری در تسهیل تجارت جهانی و لجستیک با خدمت به عنوان گره‌های کلیدی اتصال کشورها و قاره‌ها ایفا می‌کنند. آنها اجزای حیاتی زنجیره تامین بین‌المللی هستند و به عنوان دروازه‌ای برای جابجایی کالاها و تسهیل اتصال بدون درز بین انواع مختلف حمل‌ونقل عمل می‌کنند. این مقاله به بررسی نقش حیاتی بنادر در تجارت و لجستیک بین‌المللی می‌پردازد و عملکرد، اهمیت و چالش‌هایی را که آنها در دنیایی که به طور فزاینده‌ای به هم متصل می‌شوند، برجسته می‌کند.

محدوده مورد مطالعه

بندر چابهار

بندر چابهار در گذشته به نام تیس در محله چابهار به زمان ساسانیان باز می‌گردد و بطلمیوس آن را «تسا» می‌شناخت (Fisher, 1968: 777). آبرونی نوشت که ساحل دریای هند با تیس آغاز می‌شود (André, 1996: 132). نیروهای پرتغالی تحت فرمان آفونسو دو آلبوکرک کنترل چابهار و تیس را به دست آوردند و تا سال ۱۶۲۱ در آنجا ماندند. بریتانیایی‌ها و بعداً پرتغالی‌ها در قرن ۱۷ وارد این منطقه شدند. قدمت چابهار مدرن به حدود سال ۱۹۷۰ برمی‌گردد که در آن زمان شهرداری اعلام شد و پروژه‌های بزرگ بندری به دستور محمدرضا پهلوی، شاه ایران آغاز شد. شاه قصد داشت یک پایگاه دریایی ۶۰۰ میلیون دلاری در چابهار بسازد که عمدتاً از شرکت‌های آمریکایی به عنوان پیمانکار استفاده می‌کرد. مقامات نیروی دریایی آمریکا با هم‌تایان ایرانی خود در مورد تضمین یک "گزینه" برای عملیات خارج از چابهار در مواقع اضطراری گفتگو کردند. با این حال، در سال ۱۹۷۷، شاه در تنگنای نقدینگی قرار گرفت، در کشمکش بین اوپک و شرکت‌های نفتی غرب بر سر قیمت

نفت گرفتار شد و ساخت پایگاه چابهار به تعویق افتاد و پس از آن، شاه در انقلاب ۱۹۷۹ ایران سرنگون شد (Cooper, 2011: 123).

پس از انقلاب اسلامی ایران، شرکت‌های خارجی پروژه‌ها را ترک کردند و شرکت‌های دولتی ایرانی مرتبط با وزارت جهاد سازندگی آنها را تحویل گرفتند. جنگ ایران و عراق (۱۹۸۸-۱۹۸۰) باعث شد چابهار اهمیت لجستیکی و استراتژیک پیدا کند. جنگ باعث ناامنی تنگه هرمز شد و کشتی‌ها نتوانستند وارد خلیج فارس شوند. بر این اساس، چابهار در طول جنگ به یک بندر بزرگ تبدیل شد. بندر چابهار در واقع شامل دو بندر مجزا به نام‌های شهید کلانتری و شهید بهشتی است. بین سالهای ۱۹۸۲ و ۱۹۸۳، ایران چهار اسکله ۴۵ متری (۱۵۰ فوت) در شهید کلانتری و چهار اسکله ۱۵۰ متری (۴۹۲ فوت) در شهید بهشتی ساخت. دو اسکله بزرگتر به طول ۲۳۵ متر (۷۷۱ فوت) و ۲۶۵ متر (۸۶۹ فوت) متر به ترتیب در سال ۱۹۹۷ و ۲۰۰۴ ساخته شد. در آگوست ۲۰۱۷، نیتین گادکاری، وزیر بنادر اتحادیه هند، در رویدادی در ایران اعلام کرد که عملیات عمرانی در بندر چابهار که توسط هند توسعه داده شده است، تکمیل شده است و دولت هند ۴۰۰ کروور (۶۳ میلیون دلار آمریکا) تجهیزات مکانیزه سفارش می‌دهد. این بندر در سال ۲۰۱۸ برای صادرات گندم هند به افغانستان به بهره برداری می‌رسد. وی پس از دیدار با حسن روحانی، رئیس‌جمهور ایران، گفت: «اکنون در حال ساخت خط آهن در ایران هستیم. از چابهار می‌توانیم به افغانستان، ازبکستان و روسیه برویم». در آگوست ۲۰۱۷، شرکت هندوستان گلوبال پورترز (IGPL) برای مجوز بهره برداری موقت از بندر چابهار درخواست داده بود، در حالی که ایران ساخت اسکله را به پایان رسانده است و IGPL دو ترمینال جدید، یکی برای کانتینر و دیگری برای کانتینر خواهد ساخت. کشتی‌های چند منظوره در اکتبر ۲۰۱۷، IGPL پس از ثبت سفارش تجهیزات ساخت و ساز، ساخت پایانه‌ها را آغاز کرده بود (Shoab, 2024: 1).

در ۲۹ اکتبر ۲۰۱۷، اولین محموله از طریق بندر از هند در مسیر افغانستان ارسال شد. برای نشان دادن دوام این مسیر، هفت محموله گندم به عنوان کمک به افغانستان برنامه ریزی شده بود که تا پایان ژانویه ۲۰۱۸ توسط هند ارسال شود. در ۳ دسامبر ۲۰۱۷، فاز اول ساخت بندر توسط حسن روحانی رئیس‌جمهور ایران افتتاح شد. ایران و هند در ژانویه ۲۰۱۸ قراردادی به ارزش ۲ میلیارد دلار برای همکاری در بخش ریلی امضا کردند. بخشی از این قرارداد مربوط به تفاهم نامه ای به ارزش ۶۰۰ میلیون دلار برای ایران برای خرید لوکوموتیو و واگن‌های باری از هند است. در نوامبر ۲۰۱۸، ایالات متحده پروژه چندملیتی بندر چابهار را به دلیل اهمیت اقتصادی آن برای افغانستان از تحریم‌های خود علیه ایران مستثنی کرد. در فوریه ۲۰۱۹، افغانستان مسیر صادراتی جدید به هند را از طریق بندر چابهار راه اندازی کرد. در افتتاح مسیر جدید صادراتی، مقامات گفتند ۲۳ کامیون حامل ۵۷ تن خشکبار، منسوجات، فرش و محصولات معدنی از شهر زرنج در جنوب غرب افغانستان به بندر چابهار اعزام شدند. محموله به بمبئی حمل خواهد شد. در ۱۴ ژوئیه ۲۰۲۰، ایران با استناد به تأخیر در تأمین مالی پیشنهادی از سوی هند، به طور مستقل ساخت خط آهن چابهار-زاهدان را ادامه داد. ایران بیانیه‌ای صادر کرد و تصریح کرد که در حالی که تأمین مالی خط آهن توسط IRCON در مذاکرات مطرح شده بود، بین هند و ایران توافق نشده بود (Suhasini, 2020). در اواخر فوریه ۲۰۲۴، دولت افغانستان به رهبری طالبان، سرمایه گذاری ۳۵ میلیون دلاری در بندر چابهار در جنوب ایران را اعلام کرد (Siddiqui, 2024: 1). روش تحقیق از نوع توصیفی-تحلیلی با بهره گیری از منابع فارسی و انگلیسی است.



شکل ۱. موقعیت جغرافیایی بندر چابهار
منبع: (رئیس‌نژاد، ۱۴۰۰)

بحث و یافته‌ها

قرار گرفتن در مسیر دالان شمال - جنوب

کریدور شمال-جنوب، مهم‌ترین کریدور حمل و نقل بین‌المللی موجود، ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه را از طریق ایران با کشورهای حوزه خلیج فارس، اقیانوس هند و جنوب شرق آسیا برقرار می‌کند. این کریدور که بخش مهمی از آن از خاک ایران می‌گذرد، کوتاه‌ترین، کم‌هزینه‌ترین و سریع‌ترین مسیر ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا است. این کریدور از بندر بمبئی آغاز و از طریق دریا به بندرعباس متصل می‌شود. سپس کالاهای ترانزیتی از طریق جاده یا ریل به بندر شمالی ایران منتقل شده و از طریق دریای خزر به بنادر آستراخان و الگان روسیه حمل می‌شوند. هزینه حمل کالا از طریق این کریدور تا ۳۰ درصد ارزان‌تر و تا ۴۰ درصد از نظر زمانی به صرفه‌تر از سایر مسیرها است. کریدور شمال-جنوب با کریدورهای موجود میان کشورهای آسیای مرکزی و اروپا ("تراسیکا" و "آلتید") تقاطع دارد که این تقاطع‌ها به توزیع متوازن بار در سطح منطقه کمک می‌کند. این کریدور در سال ۱۹۹۳ در اجلاس حمل و نقل اروپا-آسیا به عنوان یکی از ده کریدور ترانزیتی ریلی و ترکیبی تعریف شد و در سال ۱۹۹۲ در نشست کشورهای عضو اتحادیه اروپا در هلسینکی به عنوان شاهرخ ترانزیتی شماره ۹ به تصویب رسید.

راهبرد ملی کشورها تابع موقعیت ژئوپلیتیک آنهاست و با فروپاشی شوروی، ژئوپلیتیک بُعد اقتصادی پیدا کرد. کدهای ژئوپلیتیک کشورها باید با تحولات اقتصادی همراه شوند و این موضوع در گرایش کشورها به منطقه‌گرایی و همگرایی اقتصادی موثر است. ایران به دلیل پیوند به دریای آزاد، اتصال با هارتلند و قرار گرفتن میان دو قدرت خشکی و دریایی، دارای وزن ژئوپلیتیک است. جنوب خاوری ایران با داشتن مزیت ژئوپلیتیک بالا، کارکردهای تولید قدرت را داراست و مزیت‌های ژئواکونومیک آن در حوزه ژئوپلیتیک شبه قاره هند، جنوب آسیا، افغانستان، کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز فرصتی برای نقش‌آفرینی کدهای ژئوپلیتیک کشور فراهم می‌کند. از دیدگاه ایران، بندر چابهار به عنوان یک قطب منطقه‌ای اهمیت دارد. باری که از بمبئی به این بندر می‌رسد را می‌توان از طریق زمین به افغانستان و آسیای مرکزی حمل کرد. توسعه چابهار می‌تواند باری را از دوش بنادر غرب تنگه هرمز بردارد. سرمایه‌گذاری برای توسعه استان سیستان و بلوچستان نیز مهم

است و توسعه FTZ در چابهار به کاهش ناراضی‌های اجتماعی در میان اقلیت‌های قومی کمک می‌کند. چابهار ممکن است در مواقع اضطراری نیز به عنوان بندر جایگزین عمل کند و قرار گرفتن آن در خارج از تنگه هرمز به این معنی است که در صورت محاصره تنگه، کالاها می‌توانند از طریق این بندر وارد و خارج شوند. این جنبه‌های استراتژیک باید در کنار جنبه‌های تجاری در نظر گرفته شود.

از منظر هند، توسعه بندر چابهار به عنوان یک محدودیت در برابر چین و پاکستان عمل می‌کند. این کشورها در حال ترویج کریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC) هستند و به طور فعال در حال توسعه بندر گوادر هستند که به عنوان ورودی به آن کریدور عمل می‌کند. سرمایه‌گذاری هند در بندر چابهار، واقع در ۱۶۰ کیلومتری غرب گوادر، احتمالاً نشان‌دهنده مخالفت با CPEC است. این سرمایه‌گذاری همچنین به دلیل مشارکت در سیاست اتصال به آسیای مرکزی هند، که سنگ بنای سیاست همسایگی گسترده آن است، مهم است. این که بندر چابهار نیز ممکن است به بهبود اقتصادی افغانستان کمک کند، احتمالاً یکی دیگر از عوامل اصلی مشارکت هند در این بندر است.

روسیه، یکی دیگر از بازیگران کلیدی، به دنبال اتصال به هند از طریق INSTC از طریق بندر چابهار است. روسیه از زمان تهاجم فوریه ۲۰۲۲ به اوکراین و تقویت تحریم‌ها علیه این کشور توسط آمریکا و اروپا، دیوانه‌وار به دنبال تامین هزینه‌های اقتصادی خود در زمان جنگ بوده است. بر این اساس، ایران به یک شریک سیاسی و اقتصادی مهم برای روسیه تبدیل شده است. اهمیت ارتباط این کشور با هند از طریق بنادر بندرعباس و چابهار نیز افزایش یافته است. توافقی که در ماه مه ۲۰۲۳ بین روسیه و ایران برای احداث راه آهن بین شهر رشت ایران در نزدیکی دریای خزر و شهر آستارا ایران در نزدیکی مرز آذربایجان به دست آمد، معیاری از علاقه روسیه به این منطقه است. احداث چنین راه‌آه‌نی، علاوه بر راه آهن بین رشت و انزلی (شهر بندری در دریای خزر) بهره‌مندی INSTC را بیشتر خواهد کرد. در واقع می‌توان بیان نمود کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) یک کریدور حمل و نقل چند وجهی به طول ۷۲۰۰ کیلومتر است که در سال ۲۰۰۰ در سن پترزبورگ روسیه راه اندازی شد. یک سیستم حمل و نقل جایگزین هند را به آسیای مرکزی و اوراسیا متصل می‌کند. هدف اولیه این پروژه ارتقای همکاری‌های حمل و نقل بین مسکو، دهلی نو و تهران بود. INSTC یک پروژه یکپارچه سازی چند وجهی است که هدف آن ایجاد پل بین مناطق مختلف و پیگیری توسعه درون منطقه‌ای کشورهای غنی از انرژی است. اهمیت آن به ویژه پس از جنگ اوکراین بسیار افزایش یافته است. مسکو قصد دارد از INSTC به عنوان یک راه فرار اقتصادی بالقوه حیاتی به منطقه بزرگتر آسیا برای دور زدن تحریم‌های غرب که کالاها را از ورود به اروپا منع می‌کند، استفاده کند. این پروژه ترانزیتی مسیری را برای جابجایی بار بین سه ایالت از طریق شبکه‌های کشتی، ریلی و جاده‌ای فراهم می‌کند. سه مسیر اصلی عبارتند از کریدور شرق به غرب، کریدور جنوب آسیا و INSTC. INSTC یکی از مهم‌ترین طرح‌های ژئواکونومیکی این کریدورهای حمل‌ونقل نزدیک بندر چابهار است. به طور خلاصه، در یک محیط بین‌المللی که با دو جنگ در حال انجام، جنگ روسیه و اوکراین و جنگ غزه مشخص می‌شود، برنامه‌های ایران، هند و روسیه در رابطه با بندر چابهار و INSTC همسو هستند.

دسترسی به آب‌های آزاد و تجارت با کشورهای همسایه

ایران به واسطه موقعیت جغرافیایی مناسب خود از مزیت‌های ترانزیتی فراوانی برخوردار است که می‌تواند با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباطات از این مزیت در راستای افزایش درآمد ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه استفاده کند. یکی از مزیت‌های ترانزیتی ایران، بندر چابهار است. بندر چابهار از ویژگی‌های مهمی در بخش ترانزیت بین‌المللی برخوردار است. موقعیت جغرافیایی راهبردی در کنار آبراه‌های بین‌المللی، نزدیکی به خطوط بین‌المللی کشتیرانی، تنها بندر تجاری ایران

در خارج از منطقه خلیج فارس و نزدیکی به بازارهای آسیای مرکزی و افغانستان و در نتیجه پیوند جنوب آسیا با آسیای مرکزی از جمله این ویژگیها هستند (حافظ نیا، ۱۳۸۲: ۵۴)؛ اما مهمترین مزیت بندر چابهار محدوده گسترده بازارهای اطراف بندر است. بندر چابهار با قرار گرفتن در مسیر کریدور شمال-جنوب و حد واسط برای برقراری ارتباط بین کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز از یکسو و کشورهای آسیای جنوب، جنوب شرق، خاور دور و اقیانوسیه و همچنین کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس از سوی دیگر از مزیت ترانزیتی و ارتباطی مهمی برخوردار است (احمدی، ۱۴۰۰: ۸۸) در همین راستا، بر اساس نخستین مطالعات صورت گرفته برای تعیین استراتژی بندر چابهار در سطح بین‌المللی و منطقه‌ای یکی از اهداف عمده آن نقش‌آفرینی در ترانزیت بین‌المللی به خصوص برای کشورهای همسایه ایران تعریف شده است. تهران چابهار را تنها بندر ایران می‌داند که اهداف استراتژیک خود را محقق می‌کند تبدیل شدن به تجارت و ترانزیت اصلی هاب در میان خلیج فارس، آسیای مرکزی و جنوب آسیا برای تحقق اهداف استراتژیک و اقتصادی.

ایران در چابهار به دنبال نفوذ اقتصادی در کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان بوده است. در پی نفوذ بر بازار آسیای مرکزی و برای داشتن دسترسی به این منطقه، ایران در حال ساخت یک خط راه آهن با همکاری افغانستان و تاجیکستان است و برای این هدف، قبلاً با آن (تفاهم نامه) امضا کرده است این کشورها، که بیشتر مورد کمک قرار خواهند گرفت با خط لوله و انتقال خطوط ایران نیز در آرزوی اتصال این دو کشور به آبهای آزاد هستند. خط آهن خواف - هرات با خطوط ریلی آسیای مرکزی، ترکی و اروپایی راه آهن و سایر راه‌های ارتباطی جاده‌ای که چابهار و میلک را به هم وصل می‌کند در کنار مرز ایران و افغانستان است قبلاً توسط ایران ساخته شده است که بیشتر زاهدان و ایرانشهر را با یک بزرگراه بین زرنج و دلارام به یکدیگر متصل می‌کند. به همین ترتیب، بسیاری دیگر از تحولات در روند انجام در حال شکلگیری است، که شامل خطوط راه آهن چابهار با خط راه آهن بم از طریق راه آهن فرنچ، چابهار و حاجیگک است. این خط بیشتر با ازبکستان از طریق هرات و مزار شریف در ارتباط است. این نه تنها راه را برای ایران راهبردی و اقتصادی هموار می‌کند بلکه منافع در این مناطق به اهمیت آن می‌افزاید. احداث بندر چابهار است چشم انداز ایران برای اتصال و دسترسی به این ایالت‌ها توسعه اینها ارتباط بین آسیای جنوبی، آسیای مرکزی، غرب آسیا و اروپا از طریق چابهار خواهد بود نه تنها به نفع ایران است بلکه برای ملت‌های این مناطق مفید است. علاوه بر این، این پیوندها نقش محوری ایران را نیز فعال می‌کند اهمیت استراتژیک ایران و چابهار را افزایش می‌دهد.

از سویی دیگر باید بیان نمود افغانستان سال‌ها صحنه رقابت‌های سیاسی و ژئوپلیتیکی هند، پاکستان، روسیه و آمریکا است و اتصال این کشور به دریای عمان و اقیانوس هند از راه بندر چابهار نقش ایران را در میدان اقتصادی و دیپلماسی منطقه تقویت می‌کند. بندر چابهار به‌عنوان مهم‌ترین بندر در مسیر ترانزیتی محور شرق ایران مطرح است. این بندر برای افغانستان اهمیت راهبردی دارد، زیرا افغانستان یک کشور محصور در خشکی است و برای رشد اقتصادی خود به دسترسی به آب‌های آزاد نیاز دارد. این کشور می‌تواند با ترانزیت کالا در بندر چابهار زمینه رشد و شکوفایی اقتصادی خود را فراهم کند. بی‌شک بندر چابهار در توسعه مبادلات اقتصادی ایران و افغانستان تأثیر عمده‌ای دارد. با توجه به اینکه بیش از سه میلیون مهاجر افغانستانی در ایران زندگی می‌کنند توسعه مبادلات تجاری نیز باعث حل شدن مشکلات مهاجران شده و به تعمیق روابط دو ملت و کشور کمک شایانی می‌کند.

چابهار با توجه به موقعیت راهبردی در جهان و نزدیک بودنش به افغانستان بهترین مکان برای فعالیت‌های تجاری و سرمایه‌گذاری برای تاجران افغانستان است. بطور مثال حمل کانتینرهای تاجران افغان از بندر کراچی تا قندهار ۱۸ ساعت زمان را دربر می‌گیرد. درحالی‌که این محموله‌ها از بندر چابهار ۱۲ ساعت زمان نیاز دارد، که از لحاظ فاصله، چابهار می‌تواند

ارزان‌تر و امن‌تر نسبت به بندر کراچی برای افغانستان باشد. این موضوع بیانگر فرصت‌یابی آسان و راحت‌تر از بندر کراچی برای تاجران افغان خواهد بود. دو کشور باید تلاش بیشتری جهت سرمایه‌گذاری در این بندر برای توسعه اقتصادی انجام دهند. در مجموع می‌توان گفت افغانستان به یک بندر و نفت نیاز دارد. ایران خواهان فروش نفت خود در شرایط تحریم است. هند می‌خواهد برای کالاهای خود در آسیای میانه بازار پیدا کند و نفت موردنیاز خود را نیز به راحتی تأمین کند. وابستگی‌های متقابل و انکارناپذیر سه کشور نکته‌ای ضرورت توسعه و رونق این بندر مهم در جنوب کشورمان را برجسته می‌سازد. همچنین باید بیان نمود چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران با دسترسی به آبهای آزاد است که در حدود ۱۰۰۰ کیلومتری بندر کاندلا و ۱۴۰۰ کیلومتری بمبئی و آسیای میانه قرار دارد. هند حدود ۵۰۰ میلیون دلار در طرح توسعه چابهار سرمایه‌گذاری کرده است که نسبت به سال قبل دوبرابر شده است (Ali, 2021: 22). این رشد نشان دهنده تعهد هند به توسعه منطقه و استراتژی جدید دهلی نو برای افزایش نفوذ خود بر غرب و آسیای مرکزی و یافتن مسیرهای جدید به سمت اروپا است. امید هند به برتری بیشتر نسبت به رقیب اصلی خود، چین، در اقیانوس هند و آسیای مرکزی، چابهار را به مناسب‌ترین دروازه اروپا تبدیل کرده است (Taghizadeh and Bagharian, 2021: 11). در حال حاضر هند حدود ۷۰ میلیون دلار در این پروژه سرمایه‌گذاری کرده است (Rustad, 2021: 15). بندر چابهار به هند کمک می‌کند تا یک بازار تجاری جدید ۱۱,۹ میلیارد دلاری در آسیای مرکزی پیدا کند و همچنین منبع قابل توجهی برای واردات مواد معدنی، فلزات، نفت و گاز باشد. برنامه ایران برای توسعه راه آهن خود با اتصال چابهار به زاهدان و زاهدان به زرنج در افغانستان، به هند کمک می‌کند تا از طریق بندر چابهار به افغانستان کشورهای آسیای میانه دسترسی پیدا کند. آنچه برای دهلی نو بسیار مهم است، طرحی جامع برای گسترش ژئوپلیتیک هند به شمال غربی اوراسیا است (Malik, 2021: 60). بندر چابهار برای دور زدن پاکستان طراحی شده است و هند در موقعیت جدیدی قرار دارد تا از روابط نزدیکتر با ایران و افغانستان به عنوان اهرمی علیه نفوذ سیاسی و اقتصادی چین از طریق پاکستان استفاده کند (Singh, 2021: 963). در پایان، بندر چابهار می‌تواند تعادلی در تنظیم روابط سیاسی-امنیتی هند و پاکستان باشد (Panda, 2021: 1).

نقش میانی بودن و اتصال به شبکه حمل و نقل بین‌المللی

مسیرهای دریایی در طول تاریخ نقشی کلیدی در تجارت بین‌المللی و همچنین مبادلات اجتماعی-فرهنگی در جهان داشته‌اند. علیرغم توسعه سایر وسایل و شیوه‌های حمل و نقل مانند کریدورهای زمینی، ریلی و هوایی، حمل و نقل دریایی همچنان ستون فقرات تجارت بین‌المللی و اقتصاد جهانی است زیرا بیش از ۸۰ درصد از حجم کل تجارت بین‌المللی کالا از طریق دریا انجام می‌شود. تصادفی نیست که شهرهای بزرگ توسعه یافته و جهان وطنی در جهان در ساحل دریا واقع شده‌اند. هیچ کس نمی‌تواند اهمیت شهرهای بندری و نقش آنها را در تسهیل تجارت بین‌المللی و پیشبرد اقتصاد جهانی در زمانه کنونی کم رنگ کند. شهرهای بندری مانند هنگ کنگ، کراچی، لندن، بمبئی، نیویورک، روتردام، شانگهای، سنژن و سنگاپور همگی سهم قابل توجهی در اقتصاد جهانی داشته‌اند (Johny, 2023: 1).

در میان سناریوهای ژئوپلیتیک، ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک در حال تغییر سریع، برخی بنادر دریایی به طور ناگهانی برجستگی پیدا کرده‌اند. نیاز به مراکز لجستیکی جدید و رقابت مداوم ژئوپلیتیکی، بندر گوادر در پاکستان و بندر چابهار در ایران را به منصفه ظهور رساند. به دلیل موقعیت جغرافیایی استراتژیک منحصر به فرد خود، این دو بندر گاهی اوقات توسط بسیاری به عنوان بنادر رقیب معرفی می‌شوند. چین سرمایه‌گذاری زیادی در توسعه بندر گوادر تحت کریدور اقتصادی چند میلیاردی چین و پاکستان (CPEC) کرده است که پروژه شاخص طرح کمربند و جاده (BRI) است (Khan, 2023: 146). هند به همراه ایران و روسیه بخشی از طرح کریدور تجارت بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) است که در سپتامبر ۲۰۰۰ در سن

پترزبورگ راه اندازی شد. این سه کشور قراردادهای مقدماتی را برای توسعه کریدور ۷۲۰۰ کیلومتری امضا کردند که سواحل دریای بالتیک روسیه را به بنادر غربی هند در دریای عرب از طریق ایران متصل می‌کند. ایده پشت INSTC انتقال کالا از طریق دریا از بمبئی به روسیه و اروپا از طریق بندرعباس بود. ابتدا و همچنین از طریق بندر دیگری به نام چابهار (از دهه ۱۳۸۹) و سپس از طریق جاده به بندر انزلی، یکی دیگر از بندرهای ایران در دریای خزر و از بندر انزلی از طریق دریا به بندر آستاراخان در روسیه و از طریق راه‌آهن روسیه به سایر بخش‌های روسیه و بیشتر به اروپا و بالعکس ۲۰ تاکنون، این موافقتنامه توسط ۱۳ کشور شامل ارمنستان، آذربایجان، بلاروس، بلغارستان، هند، ایران، قزاقستان، قرقیزستان، عمان، روسیه به تصویب رسیده است. تاجیکستان، ترکیه و اوکراین. با این حال، اجرای واقعی این پروژه در طول سال‌ها به دلیل اعمال تحریم‌های غرب علیه ایران که دیگر کشورها و شرکت‌های خصوصی را از سرمایه‌گذاری کلان دلسرد کرد، کند شد (Yousaf, 2023: 28).

بندر چابهار به دلیل داشتن پتانسیلی که امکان دسترسی به دریا را برای افغانستان محصور در خشکی و دیگر کشورهای آسیای مرکزی فراهم می‌کند، به دروازه طلایی نیز معروف است. هند، افغانستان و ایران علاقه خاصی به توسعه بندر با هدف خنثی کردن عدم تعادل استراتژیک ناشی از بندر گوادر و کاهش وابستگی افغانستان به پاکستان برای تجارت و ترانزیت دارند. مسیر ترانزیت زمینی از پاکستان می‌گذرد. اقدام انجمن همکاری‌های منطقه‌ای آسیای جنوبی (SAARC) برای فعال کردن توافقنامه منطقه‌ای وسایل نقلیه موتوری برای جابجایی آزاد کالا در منطقه به دلیل مخالفت پاکستان با چنین اقدامی شکست خورد. از سال ۲۰۰۲، هند به چابهار علاقه مند شد و امیدوار بود از آن به عنوان دروازه‌ای به افغانستان و آسیای مرکزی با دور زدن پاکستان استفاده کند. با در نظر گرفتن این موضوع، هند همچنین ساخت یک جاده ارتباطی ۲۱۸ کیلومتری از زرنج در ایران به دلارام را که شاهراه گارلند در افغانستان را به هم وصل می‌کند، تمویل کرده بود که در سال ۲۰۱۰ تکمیل شد. به دلیل خشونت‌های که توسط طالبان به عنوان نیابتی پاکستان در افغانستان انجام می‌شود، همچنان نگران هستند (Vicziány, 2015: 89).

حسن روحانی در خرداد ۱۳۹۸، با اشاره به اینکه ترانزیت به‌عنوان یک امتیاز جغرافیایی ایران است بیان داشت که بندر چابهار یکی از عوامل تعامل سازنده با جهان و به عنوان «قدرت ترانزیتی ایران» است (Tasnim, 2019) ایران در همین راستا، نه تنها از سرمایه‌گذاری هند برای توسعه چابهار استقبال کرده بلکه اقداماتی را به منظور تقویت خطوط ارتباطی و ارتقاء بندر چابهار آغاز کرده است که عبارتند از ساخت راه‌آهن چابهار-مشهد و افزایش ظرفیت بندر از ۲٫۵ میلیون تن به ۸٫۵ میلیون تن در فاز اول که طبق برنامه جامع توسعه بندر، ظرفیت بندر در فاز پنجم به ۸۰ میلیون تن در سال می‌رسد. یکی از بزرگترین پروژه‌های ترانزیتی و ارتباطی کشور، پروژه خط آهن چابهار-زاهدان-سرخس است. این پروژه با طول ۱۳۵۰ کیلومتر در دو قطعه در حال ساخت است. قطعه اول به طول ۶۱۰ کیلومتر چابهار را به زاهدان و به شبکه ریلی کشور تا مرز میلک وصل می‌کند و قطعه دوم نیز زاهدان را به بیرجند و سپس به سرخس به طول ۷۶۰ کیلومتر وصل می‌کند و امکان اتصال ریلی چابهار با مرز ترکمنستان و آسیای مرکزی را نیز فراهم می‌کند.

کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال جنوب مسیری به طول ۷۲۰۰ کیلومتر است که شامل مسیرهای دریایی، راه‌آهن و شبکه جاده‌ای است که می‌تواند بمبئی در هند را به هلسینکی در فنلاند متصل کند. این مسیر از نظر مسافت و زمان تقریباً ۴۰٪ کوتاهتر است و ۳۰٪ هزینه کمتری دارد. بنابراین، هند می‌تواند تقریباً ۲۰٪ در هزینه‌های حمل و نقل به کشورهای CIS در آسیای مرکزی صرفه جویی کند. این شبکه ترانزیتی به کشورهای مسیر راه جایگزینی برای کانال سوئز خواهد داد (Mirgholami, 2021: 208). این کریدور از نظر تئوری می‌تواند مسیر دریایی فعلی از طریق کانال سوئز را از ۱۶۰۰۰ کیلومتر

به ۷۲۰۰ کیلومتر کاهش دهد و زمان سفر بین آسیای جنوبی و شمال اروپا را از ۶۰ به ۳۰ روز کاهش دهد و هزینه‌های حمل و نقل را به میزان قابل توجهی کاهش دهد. کریدور جدید در سطح قاره‌ای خواهد بود و می‌تواند به عنوان یک جایگزین و در نتیجه یک چالش برای کانال سوئز در نظر گرفته شود. تجارت آسیا اروپا از زمان افتتاح کانال سوئز در سال ۱۸۶۰ از طریق این آبراه مصنوعی انجام شده است، اما کریدور شمال-جنوب می‌تواند حمل و نقل را در تجارت جهانی بین آسیا و اروپا سریعتر و ارزان‌تر کند، که دلیل این کریدور را توضیح می‌دهد طراحی شده است (Kumar, 2021). این کانال که دریا‌های سرخ و مدیترانه را از طریق مصر به هم متصل می‌کند، دروازه‌ای مهم برای تجارت جهانی است و در حال حاضر به دلیل موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد خود، مسیر دریایی اصلی بین آسیا و اروپا است (Mirgholami, 2021: 209). بی‌ثباتی و ناامنی در خاورمیانه و ناامنی مسیرهای دریایی که بیشتر حاصل بهار عربی است، اهمیت جایگزینی کانال سوئز با کریدور شمال-جنوب را به جهانیان نشان داده است (Kumar, 2021: 60).

بنابراین، اهمیت بندر چابهار را می‌توان با این واقعیت نیز مورد تأکید قرار داد که این بندر نه تنها کوتاه‌ترین مسیر را برای کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی فراهم می‌کند، بلکه جایگزینی امکان‌پذیر برای عملیات هند در افغانستان و اوراسیا است. برخی از ناظران و تحلیلگران از این نظر که بندر چابهار به طور کامل توسعه یافته می‌تواند برای مقابله با حضور چین در دریای عمان و بندر گوادر نیز مورد استفاده قرار گیرد. علاقه هند به بندر چابهار ایران چیز جدیدی نیست. در جریان سفر نخست وزیر آتل بیهاری واجپایی به ایران در آوریل ۲۰۰۱، بیانیه تهران به امضا رسید که از جمله تمایل به تحقق «پتانسیل گسترده همکاری‌های دوجانبه در زمینه‌های سیاسی، استراتژیک، اقتصادی، فناوری و فرهنگی از جمله تجارت، صنعت بود.» این اعلامیه به طور قاطع به تعهد آن‌ها اشاره می‌کند «برای ارتقای توسعه اجتماعی-اقتصادی و شکوفایی مردم خود، طرف‌ها توافق کردند که فاز جدیدی از همکاری سازنده و متقابلاً سودمند را به‌ویژه حوزه‌های انرژی، ترانزیت و حمل‌ونقل، صنعت، کشاورزی و بخش‌های خدماتی آغاز کنند.»

هند در سال ۲۰۰۳ زمانی که دو کشور یادداشت تفاهمی برای توسعه بندر چابهار به عنوان بخشی از استراتژی مشترک برای انتقال نفت از ایران و جمهوری‌های آسیای مرکزی به خلیج فارس و سپس به هند و سایر صادرات امضا کردند، به هند پیشنهاد شد. هند متعهد به انجام سرمایه‌گذاری عمده برای توسعه زیرساخت‌ها است. به دنبال آن، در سال ۲۰۰۴، گروه هندوچا تفاهم نامه‌ای را با سازمان بنادر و کشتیرانی ایران برای آغاز توسعه بندر و راه آهن امضا کرد. به طور قابل توجهی کند شد. با امضای برنامه جامع اقدام مشترک (برجام) در سال ۲۰۱۵ بین ایران از یک سو و آمریکا، انگلیس، فرانسه، روسیه، چین، آلمان و اتحادیه اروپا از سوی دیگر، تحریم‌ها کاهش یافت. این فرصتی را برای هند فراهم کرد تا کار خود را سرعت بخشد و به تعهد خود در مورد چابهار عمل کند. نخست وزیر نارندرا مودی در ماه می ۲۰۱۶ یک سفر رسمی دو روزه به ایران را آغاز کرد که طی آن توافقنامه‌ای بین هند، ایران و افغانستان برای ساخت کریدور ترانزیت و حمل و نقل سه جانبه با استفاده از بندر چابهار به عنوان یکی از قطب‌های اصلی منطقه امضا شد. قرارداد تجاری توسعه پایانه شهید بهستی بندر چابهار بین ایندیا پورترز گلوبال (IPGL)، (کنسرسیومی از جواهر لعل نهرو بندر تراست و کاندلا پورت تراست) و آریا بنادر در تاریخ ۲۳ می ۲۰۱۶ امضا شد. و سازمان بنادر و دریانوردی ایران قرارداد را به عنوان طرف تایید برای مدت ده سال امضا کردند. طبق قرارداد، هند با ساخت دو پایانه (پنج اسکله) در بندر ۱۱ چابهار موافقت کرد.

ایالات متحده تحت دولت ترامپ در ماه می ۲۰۱۸ از توافق برجام خارج شد اما بندر چابهار و خط راه آهنی که آن را به افغانستان متصل می‌کند از تحریم‌های آمریکا علیه ایران مستثنی شدند. در نوامبر ۲۰۱۸، وزارت امور خارجه ایالات متحده بیانیه‌ای منتشر کرد که گفت: دولت طبق بند ۱۲۴۴ قانون آزادی و مبارزه با گسترش سلاح‌های هسته‌ای ایران در سال

۲۰۱۲ یک استثنا قائل شد تا تعداد محدودی از فعالیت‌های مورد نیاز برای حمایت از بازسازی و توسعه افغانستان را مجاز کند. دو دلیل اصلی برای معافیت چابهار بود. اولاً چابهار برای ثبات افغانستان مهم بود و به دلیل عدم همکاری پاکستان، تمام کمک‌های بشردوستانه از هند به افغانستان از طریق چابهار ارسال شد. ثانیاً، هدف آن مقابله با بندر توسعه‌یافته گوادر چین در حدود ۱۷۰ کیلومتری چابهار بود.

قرار گرفتن در شرق تنگه هرمز بعنوان قطب انتقال انرژی جهان

بندر چابهار با موقعیت استراتژیک خود، مسیری کلیدی برای تجارت کالا و انرژی به کشورهای جهان است و بسیاری از کشورها از جمله چین، هند و پاکستان تمایل به استفاده از این مسیر برای اتصال به خط ریلی شمال-جنوب (راه ابریشم) دارند. مسائل تحریم مانعی برای سرمایه‌گذاری در این منطقه بوده است. هند به منظور دسترسی به کانال ریلی شمال-جنوب و حضور در قفقاز و اوراسیا، سرمایه‌گذاری‌هایی در چابهار انجام داده و قراردادهایی با ایران منعقد کرده اما به تعهدات خود به طور کامل عمل نکرده است. درگیری‌های قفقاز و حمایت پاکستان و هند از طرفین درگیر، بر تعلل هند در این پروژه تأثیر گذاشته است. به نظر می‌رسد هر خط لوله و ترانزیت انرژی که از ایران عبور کند، به نفع کشور است. ایران می‌تواند از بندر چابهار به عنوان یک مرکز صادرات کالا مانند جبل علی امارات استفاده کند. با این حال، متأسفانه از ظرفیت‌های چابهار به درستی استفاده نمی‌شود و در حال حاضر تنها از ۵ درصد ظرفیت آن استفاده می‌شود. برای توسعه آن، باید بخش خصوصی و سرمایه‌گذار خارجی را جذب کرد. ایران می‌تواند با تامین بخشی از نیازهای انرژی هند و تبدیل شدن به پلی برای دسترسی این کشور به اوراسیا، سرمایه‌گذاری هندی را جذب کند. به طور کلی، از مکران و چابهار به اندازه کافی استفاده نشده است و این منطقه می‌تواند به هاب اقتصادی و صادراتی برای کشورهای منطقه تبدیل شود، مشروط بر اینکه سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و حمایت دولت را داشته باشد. بندر چابهار به دلیل موقعیت ممتاز خود در مسیر خطوط اصلی کشتیرانی و قرار گرفتن در مسیر ترانزیت شرق و کریدور شمال-جنوب، تنها کلید توسعه شرق ایران است و با توجه به تمایل هند به سرمایه‌گذاری در این بندر، می‌تواند به یک مرکز تجاری در حال ظهور تبدیل شود.

بندر چابهار در طرح راه ابریشم

راه ابریشم نوین، راهبرد سرمایه‌گذاری کلان چین در زیرساخت‌های اقتصادی ۶۰ کشور است که بر جایگاه ایران در منطقه و جهان اثرگذار است. از میان شش مسیر زمینی این طرح، دالان تاریخی جنوبی (چین-آسیای میانه-آسیای غربی) با هدف افزایش نفوذ در افغانستان و دسترسی سریع به بندر چابهار، اهمیت ویژه‌ای برای چین دارد و به آن امکان مانور در نزدیکی تنگه هرمز را می‌دهد. بندر جاسک نیز برای دسترسی به بازارهای طرح مائوسام هند اهمیت دارد. بندر چابهار به دلیل موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی ویژه، برای هند نیز بسیار مهم است. سرمایه‌گذاری هند در چابهار علاوه بر جنبه اقتصادی، ماهیت امنیتی نیز دارد زیرا چابهار به بندر گوادر پاکستان نزدیک است. قرار گرفتن چابهار در مسیر ترانزیت شرق و کریدور شمال-جنوب، نقش آن را در راهبردهای هند بسیار مهم کرده است. هند به شدت به دنبال راه اندازی جاده کتان و دسترسی به افغانستان و آسیای میانه از طریق چابهار است. هند که از طرح راه ابریشم چین کنار گذاشته شده، طرح مائوسام را ارائه داده است که به دنبال ایجاد پیوندهای اقتصادی با شرکای تجاری با محوریت هند است. جاده کتان، هند را از طریق ایران به افغانستان و آسیای میانه پیوند می‌دهد و بنادر مومبای و کندلا را به بندر چابهار متصل می‌کند و سپس از طریق شبکه راه‌های ایران، به زرنج و هرات در غرب افغانستان دسترسی خواهد داشت (رئیس‌نژاد، 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 پیش از این در قالب موافقتنامه چابهار، اینگونه محصولات اهدایی از مسیر ایران یعنی بندر چابهار ارسال می‌شده است، اما ظاهراً قرار است به‌رغم اختلافات دیرینه و رقابت‌های منطقه‌ای میان هند و پاکستان، این قبیل کمک‌ها به‌جای بندرچابهار ایران از گذرگاه مرزی عطاری به گذرگاه واگه پاکستان منتقل شود و از طریق تورخم به افغانستان برسد. به نظر می‌رسد هندی‌ها به‌رغم 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 پورترز گلوبال ایمنید» که سابقه فعالیت بین‌المللی نیز ندارد، منعقد شد که به‌ذات 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 کمکاری، نتوانسته است انتظارات را برآورده سازد.

دسترسی به بازار و سرمایه

ایران از طریق مناطق آزادی مانند چابهار، می‌خواهد فرایند تعامل اقتصادی ملی با اقتصاد جهانی را تسهیل کند. مطابق با تصویب قانون ایجاد مناطق آزاد یکی از اهداف بندر چابهار دسترسی به سرمایه و بازارهای بین‌المللی و ایجاد مناسبات آزاد با اقتصاد جهانی و جذب سرمایه خارجی است. ایران با استقبال از ورود هند به چابهار می‌تواند بازارهای خود را گسترش و سرمایه‌گذار خارجی جذب کند. در طی چند سال گذشته و به خصوص بعد از حضور هند در چابهار، ۳۵۴ شرکت خارجی با سرمایه بال بر ۷۷۰ میلیون دلار در بندر ثبت شده است؛ همچنین به دنبال توافق سه‌جانبه چابهار ۱۶۰ شرکت افغان در چابهار سرمایه‌گذاری کرده‌اند و میزان سرمایه‌گذاری آنها بال بر ۲۵۰ میلیون دلار است (Kordi, 2017: 58).

از لحاظ تجاری، بندر چابهار علاوه بر اینکه برای ایران یک دروازه و چهارراهی برای تجارت بین‌المللی است، ایران می‌تواند روابط تجاری و اقتصادی خود را با هند به‌عنوان یک قدرت اقتصادی نوظهور و افغانستان به‌عنوان یک بازار دست‌نخورده افزایش دهد. به عبارت دیگر چابهار نه تنها برای ایران راه‌های تجاری بیشتری برای افزایش تجارت باز می‌کند بلکه امنیت تجاری و اقتصادی نیز فراهم می‌کند زیرا چابهار در خارج از تنگه هرمز قرار دارد، بنابراین آسیب‌پذیری کشور را در زمان فشارهای بین‌المللی و تشدید تنش کاهش می‌دهد. در نهایت، با توجه به عمق بالای بندر چابهار وابستگی ایران به بنادر تجاری امارات کاه می‌یابد، چرا که چابهار توانایی پذیرش کشتی‌های قاره‌پیما و بزرگ تجاری را دارد (Mitra, 2019: 43). علاوه بر این، ایران در نظر دارد تا چابهار را با توجه به نزدیکی‌اش به بازارهای بزرگ آسیا مانند هند، به قطب سوم پتروشیمی کشور و مرکز مهمی برای فراورده‌های نفتی و شیمیایی در منطقه تبدیل کند تا صادرات غیرنفتی را افزایش دهد. لذا برای ایران مهم است تا فعالیت و مشارکت اقتصادی هند در بندر چابهار را افزایش دهد.

مقابله با سیاستهای تحریمی آمریکا

سیاستهای آمریکا در چند دهه گذشته نسبت به ایران، انزوای بلندمدت و استراتژیک از طریق سیاستهای مانند تحریم و حذف ایران از ژئوپلیتیک منطقه بوده است تا از نقش ایران در عرصه منطقه‌ای و بین‌المللی بکاهد. به دنبال این سیاست‌ها، یکی از اهداف آمریکا نسبت به ایران، کاستن از نقش ایران در آینده اقتصاد و ترانزیت منطقه‌ای و بین‌المللی است که در راستای سیاست حذف و کنار گذاشتن ایران است. این انزوا باعث شده است تا فرصت‌ها و مزیت‌های زیادی از کشور از دست برود و ایران در کمتر و یا هیچ پروژه ارتباطی، بندری و هیچ پروژه کلیدی حضور نداشته باشد و حتی خط لوله مهمی از ایران کشیده نشود؛ اما با این وجود ایران هنوز از اهمیت ارتباطی مهمی برخوردار است.

از آنجا که یکی از مهمترین ویژگیها موقعیت جغرافیایی ایران، جایگاه انکارناپذیر آن در پیوند آسیای جنوب و آسیای مرکزی است، آمریکا در سالهای گذشته تلاش کرده است تا این مزیت ایران را کم‌رنگ کند. نمودهای سیاستهای ضد ایرانی آمریکا در این دو منطقه، طرح جاده ابریشم جدید آمریکا برای اتصال آسیای مرکزی و آسیای جنوب و همچنین پروژه تاپی نمایان شد. هیلاری کلinton در جولای ۲۰۱۱ چشم‌انداز جاده ابریشم آمریکایی را در هند مطرح کرد که یکی از اهداف آن جلوگیری و پیشگیری از محوریت ایران در بازرگانی منطقه‌ای و در مقابل گسترش نفوذ و تأثیرگذاری آمریکا بر معادلات ژئوپلیتیکی آسیای جنوب و آسیای مرکزی بود. بندر چابهار با جایگاه انکارناپذیر خود می‌تواند یکی از ابزارهای ایران برای مقابله با نفوذ آمریکا و ابتکارهای آن در این مناطق باشد. بندر چابهار به عنوان یک نقشه عملی برای مقابله با نفوذ آمریکا در افغانستان و آسیای مرکزی و به طور کلی طرحهای آمریکا علیه انزوای ایران در منطقه از طریق افزایش نقش منطقه‌ای ایران از طریق پیوند آسیای جنوب و آسیای مرکزی است. با اتصال و دسترسی کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان به دریا و اقیانوس هند از طریق چابهار، علاوه بر مزیت‌های اقتصادی برآمده از جابه‌جایی کالا، باعث می‌شود تا ایران امکان نفوذ سیاسی و تأثیرگذاری بیشتری را در فرایندهای سیاسی و ژئوپلیتیکی این کشورها در جهت مقابله با نفوذ آمریکا به دست بیاورد.

همچنین تقویت زیرساخت‌های ارتباطی چابهار به آسیای مرکزی باعث می‌شود تا منطق اقتصادی پروژه تاپی برای انتقال انرژی از آسیای مرکزی به هند که مورد حمایت آمریکا بوده است، کم‌رنگ شود. از طرف دیگر، با توجه به روابط دوستانه هند و آمریکا، ایران با توسعه همکاری با هند و پیوند منافع آن به ژئوپلیتیک خود می‌تواند در میان مدت هرچند به صورت محدود از پتانسیل‌های این کشور برای حل برخی از مشکلات خود استفاده نماید. ایران می‌تواند حمایت هند را جهت مخالف با تحریم‌های یکجانبه آمریکا علیه ایران را جلب کند. به طور خلاصه، با توجه به حضور آمریکا در منطقه و تلاش آن برای انزوای ایران، توسعه و فعال شدن بندر چابهار این امکان را به ایران می‌دهد که اولاً با نفوذ آمریکا در افغانستان و آسیای مرکزی مقابله کند و نفوذ و تأثیرگذاری خود را بر کشورهای ذینفع از چابهار افزایش دهد. دوماً با ورود به رقابت‌های ژئوپلیتیکی و افزایش تعاملات با قدرتهای نوظهور سهم خود را در تحولات و تعاملات منطقه‌ای افزایش دهد و نقشی به اندازه وزن ژئوپلیتیکی خود در مسائل پیرامون ایفا کند و از این طریق سیاست‌های انزواگرایانه آمریکا را خنثی کند (Daniels, 2013: 98).

نتیجه‌گیری

بندر چابهار به عنوان یک زیرساخت حیاتی و استراتژیک در جمهوری اسلامی ایران، می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در تحول اقتصادی کشور و تقویت موقعیت آن در سطح منطقه‌ای و جهانی ایفا کند. بهره‌برداری بهینه از این بندر نیازمند توسعه زیرساخت‌های بندری، تسهیل فرآیندهای تجاری، و ایجاد هماهنگی میان بخش‌های مختلف اقتصادی و دیپلماتیک است. با توجه به موقعیت جغرافیایی ممتاز چابهار، این بندر می‌تواند به کانونی برای ارتباطات تجاری میان ایران و کشورهای آسیای میانه، هند و سایر شرکای جهانی تبدیل شود. استفاده از پتانسیل‌های چابهار در راستای کاهش وابستگی‌های اقتصادی به دیگر نقاط جهان و تقویت ظرفیت‌های داخلی به ویژه در بخش حمل‌ونقل و ترانزیت، می‌تواند گامی مهم در مسیر ایجاد یک اقتصاد مقاوم و پایدار باشد. در عین حال، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و تقویت روابط دوجانبه از طریق دیپلماسی فعال، می‌تواند به تسریع رشد اقتصادی و ارتقای امنیت اقتصادی ایران کمک کند. در نهایت، با اتخاذ استراتژی‌های جامع و هماهنگ، چابهار می‌تواند به یکی از مهم‌ترین مراکز اقتصادی و ترانزیتی منطقه تبدیل شود و نقش ایران را در تحولات اقتصادی جهانی به طور چشمگیری تقویت نماید. نتایج تحقیق با تحقیقات نامدارزاده (۱۴۰۲)، سعادت (۱۳۹۵)، قرآنی

(۱۳۹۸)، مظفری (۱۴۰۰) یوسف (۲۰۲۱) و کوپریوانو (۲۰۲۴) همسو است. برای بهبود شرایط اقتصادی ایران در بندر چابهار، می‌توان استراتژی‌های خاص و عملیاتی به شرح زیر را در نظر گرفت: برای بهبود شرایط اقتصادی و مقابله با تحریم‌ها، ایران باید بر موارد زیر تمرکز کند:

توسعه روابط تجاری با آسیا: گسترش روابط با کشورهای آسیایی مانند هند، چین و آسیای مرکزی از طریق توافق‌نامه‌های تجاری، تعرفه‌های ترجیحی و تقویت صادرات از طریق بندر چابهار.

تقویت همکاری‌های منطقه‌ای: استفاده از موقعیت چابهار برای دسترسی به بازارهای بین‌المللی از طریق طرح کمربند و جاده چین، جذب سرمایه‌گذاری خارجی، ایجاد کریدورهای تجاری جدید با کشورهای همسایه.

توسعه زیرساخت‌ها: سرمایه‌گذاری در توسعه پایانه‌های بندری، خطوط ریلی و جاده‌ای در چابهار و مناطق اطراف.

استفاده از فناوری‌های نوین: استفاده از ارزهای دیجیتال و بلاک‌چین برای تراکنش‌های مالی بین‌المللی، ترویج فناوری‌های هوشمند در بندر چابهار، ایجاد منطقه آزاد دیجیتال.

جذب سرمایه‌گذاری خارجی: کاهش موانع قانونی، ارائه مشوق‌های مالی و مالیاتی و توسعه پروژه‌های زیرساختی با همکاری شرکت‌های بین‌المللی.

توسعه صنایع منطقه‌ای: سرمایه‌گذاری در صنایع نفت، گاز، پتروشیمی، شیلات و گردشگری برای ایجاد ارزش افزوده.

توسعه گردشگری: ایجاد زیرساخت‌های گردشگری، تبلیغات و معرفی جاذبه‌های طبیعی و تاریخی برای جذب گردشگران.

حمایت از استارت‌آپ‌ها: ایجاد مراکز نوآوری، ارائه تسهیلات و جذب سرمایه‌گذاری برای توسعه استارت‌آپ‌ها در حوزه‌های فناوری.

تقویت صنعت نفت و گاز: توسعه تاسیسات، جذب سرمایه‌گذاری و ایجاد صنایع پتروشیمی برای فرآوری منابع انرژی.

تقویت ظرفیت‌های آموزشی: تاسیس دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی، برگزاری دوره‌های آموزشی و جذب متخصصان بین‌المللی.

ایجاد منطقه آزاد تجاری: ایجاد قوانین ویژه، معافیت‌های مالیاتی و ایجاد محیط حقوقی شفاف برای جذب سرمایه‌گذاری.

تقویت همکاری‌های چندجانبه: یکی از استراتژی‌های کلیدی در توسعه دالان‌های حمل‌ونقل، تقویت همکاری‌های چندجانبه میان کشورهای مختلف است. این شامل ایجاد توافق‌نامه‌های تجاری و گمرکی، همکاری در بهبود زیرساخت‌ها و تسهیل قوانین است.

بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک: برای تضمین موفقیت دالان شمال و جنوب، نیاز به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل نظیر جاده‌ها، راه‌آهن، بندر و فرودگاه‌ها است. این پروژه‌ها باید به صورت همزمان در کشورها و نواحی مختلف اجرا شوند تا جریان کالاها سریع و بی‌وقفه باشد.

استفاده از فناوری‌های نوین در مدیریت حمل‌ونقل: استفاده از فناوری‌های پیشرفته نظیر اینترنت اشیا (IoT)، تحلیل داده‌های بزرگ، و هوش مصنوعی می‌تواند به بهبود کارایی و شفافیت در مدیریت مسیرهای حمل‌ونقل کمک کند. این امر می‌تواند منجر به کاهش زمان تأخیر، بهبود امنیت و کاهش هزینه‌ها شود.

توسعه پروژه‌های مشترک انرژی: علاوه بر حمل‌ونقل کالا، توسعه پروژه‌های انرژی مشترک در دالان‌های شمال و جنوب می‌تواند به کشورهای مختلف کمک کند تا منابع انرژی را به صورت بهینه و مقرون به صرفه‌تری منتقل کنند.

تقویت امنیت منطقه‌ای: در برخی از مسیرهای دالان شمال و جنوب، به ویژه در مناطقی که تحت تأثیر تنش‌های ژئوپولیتیک قرار دارند، نیاز به استراتژی‌های امنیتی موثر برای حفاظت از زیرساخت‌ها و تأمین امنیت حمل‌ونقل وجود دارد.

بازاریابی و ترویج اقتصادی: استفاده از تبلیغات و ترویج‌های اقتصادی برای جذب سرمایه‌گذاران و تجار از کشورهای مختلف به این کریدورها می‌تواند تأثیر زیادی در موفقیت تجاری این پروژه‌ها داشته باشد. کشورها باید سعی کنند تا زیرساخت‌های خود را به عنوان یک راه‌حل تجاری جذاب معرفی کنند.

مدیریت بحران و ریسک: یکی دیگر از استراتژی‌های مهم در این پروژه‌ها، مدیریت بحران‌ها و ریسک‌های احتمالی است. این می‌تواند شامل تغییرات در قوانین بین‌المللی، بحران‌های سیاسی، نوسانات اقتصادی و یا بلایای طبیعی باشد که ممکن است بر جریان کالاها و حمل‌ونقل تأثیر بگذارد.

توسعه راه‌های ارتباطی و جاده‌ای: با بهبود جاده‌ها و خطوط ریلی که چابهار را به سایر نقاط ایران و کشورهای همسایه متصل می‌کند، می‌توان جریان کالاها را تسریع کرده و هزینه‌های حمل‌ونقل را کاهش داد.

توسعه پایانه‌های چندمنظوره: ایجاد پایانه‌های چندمنظوره برای حمل‌ونقل ترکیبی کالاها (دریایی، جاده‌ای، ریلی و هوایی) می‌تواند چابهار را به یک هاب لجستیکی جهانی تبدیل کند. با استفاده بهینه از ویژگی‌های استراتژیک بندر چابهار، ایران می‌تواند به طور مؤثر از موقعیت خود در دالان شمال-جنوب، دسترسی به آب‌های آزاد و اتصال به شبکه حمل‌ونقل بین‌المللی بهره‌برداری کند. این موقعیت می‌تواند به ایران کمک کند تا نقش برجسته‌ای در تجارت جهانی ایفا کند و همچنین منبع درآمدهای جدید از طریق انرژی و حمل‌ونقل ترانزیتی ایجاد نماید.

حامی مالی

این مقاله حامی مالی ندارد.

سهام نویسندگان

نویسنده در انجام این پژوهش سهم برابر دارند.

تضاد منافع

نویسنده اعلام می‌دارند، هیچ تضاد منافی در رابطه با نویسندگی و یا انتشار این مقاله ندارند.

تقدیر و تشکر

نویسنده، از دانشگاه علوم تحقیقات تهران برای حمایت معنوی از این پژوهش تقدیر و تشکر می‌گردد.

منابع

- ۱) احمدی، عباس و فروغی، امیرمحمد. (۱۴۰۰). بررسی نقش بندر چابهار در برقراری امنیت در مرزهای شرقی ایران، پایان نامه دانشگاه تهران.
- ۲) حافظ نیا، محمدرضا. (۱۳۸۲). اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، انتشارات سمت.
- ۳) رئیسی نژاد، آرش. (۱۴۰۰). ایران و راه ابریشم نوین؛ از ژئوپلیتیک راه تا دیپلماسی. راه ایران، تهران: دانشگاه تهران.
- 4) Ali, Y., Muhammad, S. (2021). Ports War: Determining Gwadar and Chabahar Ports Trade Attractiveness Using Multi-Criteria Decision Analysis. *Iranian Journal of Management Studies*, 17(1), 21-35.
<https://doi.org/10.22059/ijms.2023.332673.674803>
- 5) Ahmadi, A. & Froughi, A. (2021). The role of Chabahar Port in ensuring security in Iran's eastern borders (Master's thesis). University of Tehran. [Persian]
- 6) Averina, I.S. & Buyanova, M.E. (2019). Development of an information-analytical system for monitoring challenges and threats to the economic security of the region. *Fundamental Research*, 9, 5-10.
<https://doi.org/10.3390/economies11080208>
- 7) Borio, C. E. V. & Lowe, P. W. (2022). Asset prices, financial and monetary stability: Exploring the nexus. BIS Working Paper 114.
<https://ssrn.com/abstract=846305>
- 8) Cabinet, Secretariat. (2022). National Security Strategy of Japan (December 2022). Available online: <https://www.cas.go.jp/jp/siryoku/221216anzenhoshou/nss-e.pdf>
- 9) Cooper, A. S. (2011). The oil kings: How the U.S., Iran, and Saudi Arabia changed the balance of power in the Middle East. Simon and Schuster. ISBN 978-1-4391-5517-2.
- 10) Destatis. (2022). Aus- und Einfuhr (Außenhandel): Deutschland, Monate. Retrieved from https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Aussenhandel/_inhalt.html#sprg475758
- 11) Döhrn, R. (2019). Sieben Jahre RWI/ISL-Containerumschlag-Index – ein Erfahrungsbericht. *Wirtschaftsdienst*, 99(3), 224-226.
<https://doi.org/10.1007/s10273-019-2422-z>
- 12) Daniels, R. (2013). Strategic competition in South Asia: Gwadar, Chabahar, and the risks of infrastructure development. *The Journal of the National Committee on American Foreign Policy*, 35(2), 93-100.
<https://doi.org/10.1080/10803920.2013.776887>
- 13) EU. (2023). Joint communication on a European economic security strategy. Available online at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023JC0020>
- 14) Fisher, W. B., Yarshater, E., Gershevitch, I., & Frye, R. N. (1968). *The Cambridge history of Iran*. Cambridge University Press.
- 15) Grikietytė-Čebatiavičienė, J. (2021). Financial security assessment in the European Union countries. In *Vilnius University Open Series*. Vilnius: Vilnius University Press, 13-19.
- 16) Haidar, S. (2020). Iran drops India from Chabahar rail project, cites funding delay. *The Hindu*. ISSN 0971-751X.
- 17) Hafeznia, M. (2003). Principles and concepts of geopolitics. Samt Publications. [Persian]
- 18) Hrybinenko, O., Bulatova, O., & Zakharova, O. (2020). Financial indicators in the system of economic security of the world countries. Paper presented at the International Scientific Conference "Business and Management 2020", Vilnius, Lithuania, May 7-8; 273-281.
<https://doi.org/10.3390/economies11080208>
- 19) Husainova, E. A., Urazbakhtina, L. R., Serkina, N. A., & Filina, O. V. (2019). Monitoring tools of regional economic security. *E3S Web of Conferences*, 124, 05009.
- 20) Khan, K. H. (2023). China-India counterbalancing measures through international corridors and ports: The focus on Chabahar and Gwadar ports. *Journal of Liberty and International Affairs*, 9(2), 144-163.
- 21) Kumar, S. S. (2021). Applicability of UNCLOS for landlocked states: The case of Chabahar port and Afghanistan. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 17(1), 58-72.
<https://doi.org/10.1080/09733159.2021.1939869>
- 22) Kordi, A. (2017). *Social research methods* (4th ed.). Oxford University Press.
- 23) Manyeva, V. A., Sotskova, S. I., & Naumova, O. A. (2019). Development of methods for monitoring economic security of an economic entity. In *Global Challenges and Prospects of the Modern Economic Development* (Vol. 57). European Proceedings of Social and Behavioural Sciences, Hong Kong: Future Academy, 1158-1168.
<https://doi.org/10.15405/epsbs.2019.03.117>
- 24) Ministry of Justice, Japan. (2022). Act on the promotion of ensuring national security through integrated implementation of economic measures.
<https://www.japaneselawtranslation.go.jp/en/laws/view/4523/en>
- 25) (Accessed March 1, (

- 26) Molavi, A., Lim, G. J., & Race, B. (2020). A framework for building a smart port and smart port index. *International Journal of Sustainable Transportation*, 14(9), 686–700. <https://doi.org/10.1080/15568318.2019.1610919>
- 27) Muhammad, S. (2024). Taliban's outreach to Iran worsens Pakistan's Afghanistan dilemma. *The Diplomat*.
- 28) Malik, H. Y. (2021). China–Iran Strategic Partnership: Implications for India. *Chinese Journal of International Review*, 3(2), 2150008 (14 pages). <https://doi.org/10.1142/S2630531321500086>
- 29) Mirgholami, M. (2021). The Belt and Road Initiative in Iran: Urbanregional dialogue in two corridors and three cities. In S. Sidh, W. Hao, L. Wenqi, H. Sun Sheng, & Q. Bo (Eds.), *International Perspectives on the Belt and Road Initiative* (pp. 207–225). London: Routledge.
- 30) Mitra, R. (2019). India's Persian desire – analyzing India's maritime trade strategy vis-à-vis the Port of Chabahar. *Journal of the National Maritime Foundation of India*, 15(1), 41–50. <https://doi.org/10.1080/09733159.2019.1625226>
- 31) MOFA. (2023). G7 Leaders' statement on economic resilience and economic security <https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100506767.pdf>
- 32) Rudenko, M. N. (2019). Economic security monitoring of the region (on the Perm Territory example). *Development and Security*, 3, 25–37. <https://doi.org/10.3390/economies11080208>
- 33) Rudakova, T. A., Sannikova, I. N., & Rudakova, O. Y. (2018). Economic security of the region: Essence, factors, monitoring tools. *National Interests: Priorities and Security*, 14, 1072–91. <https://doi.org/10.3390/economies11080208>
- 34) RWI/ISL. (2021). RWI/ISL Containerumschlag-Index, February 2021.
- 35) Sabena, S. (2024). How significant is \$35M Taliban-Iran Chabahar port deal? *Al-Monitor*.
- 36) Rastad, M. (2020). Interview with Head of Iran's Ports and Maritime Organization (PMO). Interviewer: S. B. Ali Asadi Khomami [Personal Interview].
- 37) Rayesinezhad, A. (2021). *Iran and the New Silk Road: From Geopolitics of the Road to Diplomacy*. Tehran: University of Tehran. (Note: 1400 is the Iranian year, converted to the Gregorian year 2021) [Persian].
- 38) Taghizadeh Ansari, M., & Baghernia, N. (1400 [2021 A.D.]). Māhiyyat-e reqābat-e hen va ċin dar hoze-ye jpnub-e āsiyā [The Nature of India and China's Rivalries in South Asia]. *Journal of Subcontinent Researches*, 13(41), 9–26. <https://doi.org/10.22111/JSR.2020.30757.1975>
- 39) Singh Roy, M. (2021). Iran: India's Gateway to Central Asia. *Strategic Analysis*, 36(6), 957–975. <https://doi.org/10.1080/09700161.2012.728862>
- 40) Panda, J. P. (2021). China's BRI diplomacy: What It Means to India and India's Rise (No. 2021-12). <http://hdl.handle.net/10419/2355111>
- 41) Johny, S. (2023, May 21). North-South Transport Corridor: Connecting Continents. *The Hindu*.
- 42) Suh, J., Clark, J., & Hayes, J. (2018). Basic economic security in the United States: How much income do working adults need in each state? <https://iwpr.org/job-quality/income-security/basic-economic-security-in-the-united-states/>
- 43) The White House. (2017). *National Security Strategy of the United States of America* (December 2017). <https://trumpwhitehouse.archives.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf>
- 44) The White House. (2022). *National Security Strategy of the United States of America* (October 2022).
- 45) Xu, S., Chan, H. K., Ch'ng, E., & Tan, K. H. (2020). A comparison of forecasting methods for medical device demand using trend-based clustering scheme. *Journal of Data, Information and Management*, 1–10. <https://doi.org/10.1007/s42488-020-00026-y>
- 46) Vicziany, M. (2015). EU-India Security Issues: Fundamental Incompatibilities. In P. Winand et al. (Eds.), *The European Union and India: Rhetoric or Meaningful Partnership*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited.
- 47) Yang, Y.-C., & Ge, Y.-E. (2020). Adaptation strategies for port infrastructure and facilities under climate change at the Kaohsiung port. *Transport Policy*, 97, 232–244. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.06.019>
- 48) Yang, B., & Mao, J. (2020). Knowledge service model of port supply chain enterprise based on ontology. *Journal of Physics: Conference Series*. <https://doi.org/10.1088/1742-6596/1575/1/012003>
- 49) Yuan, G., Xie, F., & Tan, H. (2022). Construction of economic security early warning system based on cloud computing and data mining. *Computational Intelligence and Neuroscience*, 22, 2080840. <https://doi.org/10.1155/2022/2080840>