



## نقش مناطق استراتژیک در همکاری‌های بین‌المللی و شکل‌گیری رژیم‌های بین‌المللی: مطالعه موردی بندر چابهار

استادیار روابط بین‌الملل دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

مجیدرضا مومنی \* 

کارشناسی ارشد مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز دانشگاه علامه طباطبائی،

تهران، ایران

مرضیه اصفهانی چهارمحالی 

### چکیده

پایان جنگ سرد موجب همکاری‌های جدید بین‌کشورها شد. یکی از انواع همکاری، رژیم‌های بین‌المللی می‌باشد. وجود قدرت‌های نوظهور در منطقه مانند چین و هند و کشورهای افغانستان و ایران با یک گذشته تاریخی مشترک و ارزش‌های فرهنگی و پیوستگی اقتصادی، زمینه مناسب برای تشکیل یک رژیم بین‌المللی در منطقه را ایجاد می‌کند. بندر استراتژیک چابهار می‌تواند در مرکز این رژیم قرار گیرد. در این راستا این پژوهش به دنبال پاسخ به این پرسش اساسی است که چابهار چه ظرفیت‌هایی برای تبدیل شدن به یک رژیم بین‌المللی دارد و عناصر مشترک برای همکاری در غرب آسیا چگونه تشکیل این رژیم را تسهیل می‌نماید؟ و فرضیه‌ای که در پاسخ به این پرسش مهم مطرح است مبتنی بر این واقعیت می‌باشد که چابهار به سبب موقعیت ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک خود می‌تواند به یک رژیم بین‌المللی اقتصادی تبدیل شود و پیشینه روابط و ارزش‌های مشترک میان کشورهای منطقه، شکل‌گیری این رژیم را تسهیل می‌کند. این مقاله با روش تبیینی-تحلیلی و با استفاده از منابع ثانویه شامل کتب، مقالات و سایت‌های اینترنتی انجام می‌شود.

**واژگان کلیدی:** ایران، چابهار، رژیم بین‌المللی، همکاری اقتصادی، همگرایی منطقه‌ای.

\* نویسنده مسئول: [majidreza.momeni@atu.ac.ir](mailto:majidreza.momeni@atu.ac.ir)

## مقدمه

پایان جنگ سرد تغییرات مهمی را در نظام بین‌الملل به همراه داشت. فروپاشی نظام دوقطبی و سنگین شدن کفه ترازو به نفع نظام سرمایه‌داری، موجب تغییر نگرش در سیاست بسیاری از دولت‌های جهان گردید. نظم بین‌المللی جدید ضامن بروز همکاری جدید در عرصه‌های مختلف سیاسی و اقتصادی بود. اشتیاق دولت‌ها به برقراری مناسبات محکم با یکدیگر منجر به ایجاد سازمان‌ها و نهادهای جدید در سطح بین‌الملل شد.

یکی از ویژگی‌های روابط بین‌الملل پس از جنگ جهانی دوم، رشد و توسعه همکاری و همگرایی منطقه‌ای در چارچوب منطقه‌ای شدن بوده است. فرآیند منطقه‌ای شدن پس از پایان جنگ سرد و فروپاشی شوروی تقویت و تشدید شده است، بطوری که این نوع روابط درون منطقه‌ای در اثر شدت یافتن روند جهانی شدن، فراتر از مناطق توسعه یافته در مناطق در حال توسعه نیز به صورت یک الگوی متعارف درآمده است. از این‌رو، منطقه‌ای شدن<sup>۱</sup> و منطقه‌گرایی<sup>۲</sup> که زمانی در قالب همگرایی اروپایی تعریف می‌شد، امروزه در ساختارها و سازمان‌هایی چون اکو، نفتا، آسه‌آن، اتحادیه آفریقا و سازمان کشورهای آمریکایی تبلور یافته است (دهقانی فیروزآبادی، ۱۳۹۳: ۷۱).

در آسیا نیز ابتکارات و برنامه‌ریزی‌های انجام شده از سوی برخی کشورها، بیانگر این واقعیت است که اقداماتی از سوی آنها در جهت استقرار منطقه‌گرایی و ایجاد همکاری بین کشورهای منطقه و فرا منطقه صورت گرفته است. در این راستا می‌توان به ابتکار چین در قالب طرح یک کمربند- یک جاده و طرح ابتکاری جاده کتان هند اشاره نمود. کریدور شمال جنوب طرح دیگری است که موافقتنامه آن توسط ایران، هند و روسیه در سنت پترزبورگ به امضا رسید. باید به این واقعیت نیز توجه داشت که موقعیت جغرافیایی و استراتژیک ایران و بنادر آن در منطقه غرب آسیا، به این کشور در معادلات اقتصادی و تجاری وزن بیشتری بخشیده و نقش آن را برجسته می‌سازد. به طور نمونه، بندر اقیانوسی و استراتژیک چابهار می‌تواند در کانون این ابتکارات یاد شده قرار گیرد. در این راستا، می‌توان به قرارداد بین ایران، افغانستان و هند در خرداد سال ۱۳۹۵ با هدف توسعه چابهار برای ایجاد همکاری‌های اقتصادی و تجاری میان سه کشور اشاره کرد.

---

1. Regionalization  
2. Regionalism

وجود کشورهای دارای اهمیت استراتژیک در آسیا مانند ایران، افغانستان و منطقه مهم آسیای مرکزی که به عقیده برخی قلب زمین محسوب می‌شود و همچنین وجود قدرت‌های نوظهور مانند هند و چین و ابتکارات و برنامه‌های مشارکت منطقه‌ای این دو، اهمیت پروژه‌های همکاری در این منطقه را دوچندان نموده است. توسعه بنادر یکی از مهمترین برنامه‌هایی است که در مرکز بسیاری از پروژه‌های همکاری قرار دارد. بندر چابهار واقع شده در کناره دریای عمان، دارای موقعیت مناسبی برای برقراری ارتباط بین مناطق یاد شده و شبه‌قاره و حاشیه اقیانوس هند می‌باشد. دسترسی این بندر به اقیانوس هند از یک طرف و خلیج فارس از سوی دیگر، قابلیت‌های آن را برای تبدیل شدن به یک مرکز ثقل برای تجارت منطقه‌ای افزایش می‌دهد.

بنابراین، بندر چابهار دارای نقاط قوت بسیاری است که به این بندر امکان و ظرفیت تبدیل شدن به یک مرکز ثقل برای همکاری منطقه‌ای را می‌دهد. در این راستا این پژوهش به دنبال پاسخ به این پرسش است که چابهار چه ظرفیت‌هایی برای تبدیل شدن به یک رژیم بین‌المللی دارد و عناصر مشترک برای همکاری در غرب آسیا چگونه تشکیل این رژیم را تسهیل می‌نمایند؟ و فرضیه‌ای که در پاسخ به این سوال مطرح می‌باشد مبتنی بر این واقعیت است که چابهار به سبب موقعیت ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک خود می‌تواند تبدیل به یک رژیم بین‌المللی اقتصادی شود و پیشینه روابط و ارزش‌های مشترک میان کشورهای منطقه، شکل‌گیری این رژیم را تسهیل می‌کند. این مقاله با روش تبیینی-تحلیلی و با استفاده از منابع ثانویه شامل کتب، مقالات و سایت‌های اینترنتی انجام می‌شود. در بخش بعدی برای درک بیشتر موضوع این پژوهش به بررسی مفاهیم نهادها و همکاری‌های بین‌المللی در چارچوب نظریه رژیم‌های بین‌المللی پرداخته می‌شود.

### چارچوب نظری

موضوع همکاری کشورها از طریق نهادها و سازمان‌های منطقه‌ای و بین‌المللی از مباحث عمده مطرح شده در نظریه لیبرالیسم می‌باشد. پایان جنگ سرد تمایل بیشتر کشورها به ایجاد همکاری‌های اقتصادی و سیاسی، شکل‌گیری نهادها و سازمان‌های منطقه‌ای و

بین‌المللی را در نقاط مختلف به همراه داشت. پیش از پرداختن به رژیم‌های بین‌المللی، مفهوم نهادها و همکاری‌های بین‌المللی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

برجسته شدن مسائل اقتصادی پس از فروپاشی شوروی و چرخش مولفه‌های قدرت ملی از نظامی به اقتصادی موجب گردید تا مسائل اقتصادی و همچنین توسعه آن در صدر توجهات سیاستمداران قرار گیرد؛ به گونه‌ای که برای دستیابی به چنین اهدافی حتی حاضر به انتقال قسمتی از قدرت خود به نهادها و یا سازمان‌های بین‌المللی شده تا کشور خود را در مسیر رشد و بالندگی اقتصادی قرار دهند. در نتیجه از دهه‌های آخر قرن بیستم به این سو همکاری‌های اقتصادی کشورها به شکلی متفاوت در قالب منطقه‌گرایی‌های نوین و یا عضویت یافتن در سازمان‌ها و نهادهای بین‌المللی نمود یافته و در راستای آن میزان همکاری میان کشورها در حوزه‌های مختلف نیز گسترش یافت؛ به گونه‌ای که با توجه به شعله‌ور شدن روند جهانی شدن و وابستگی متقابل کشورها به یمن پیشرفت‌های تکنولوژیکی و پیدایش موج جدیدی از علوم اطلاعاتی و انفورماتیک، دیگر دولت‌ها بدون تعامل با یکدیگر قادر به رفع نیازمندی‌های خود در عصر پیشرفت تکنولوژی نبوده و نخواهند بود. لذا حیطه همکاری آنان نیز در قسمت‌های مختلف گسترش و از حوزه‌ای به حوزه دیگر تسری می‌یابد. همین تسری نیز خود موجب شکل‌گیری نهادها و سازمان‌های جدید منطقه‌ای، فرامنطقه‌ای و جهانی می‌گردد که آنها نیز می‌توانند زمینه‌ساز پیدایش نهادهای دیگری باشند و امور همکاری میان کشورها را تنظیم نمایند (توحیدفام، طهرانی‌زاده، ۱۳۸۸: ۶۷).

هر نوع تحقیق و بررسی نهادهای بین‌المللی باید با بحث در مورد تعریف همکاری و نهادها آغاز شود. روشن است که هر کدام از این دو اصطلاح به طور جداگانه معنی دارند اما ارتباط آنها از نظر روابط بین‌الملل به شکل قابل توجهی پیچیده‌تر است. همکاری نیازمند این است که اقدامات افراد یا نهادهای خاص - که از پیش با هم هماهنگ نیستند - از طریق یک فرآیند هماهنگی سیاسی با یکدیگر منطبق شوند. به عبارت دیگر، همکاری نیازمند این است که هر یک از طرفین رفتار خویش را در رابطه با طرف‌های دیگر تغییر دهد. مهمتر اینکه این موضوع، همکاری را از هماهنگی متمایز می‌کند. دولت‌ها ممکن است که برای پیروزی در درگیری‌های نظامی و سیاسی با یکدیگر همکاری کنند. دولت‌های غنی ممکن است برای اینکه خود را ثروتمند و کشورهای فقیر را مستمند نگه

دارند، با یکدیگر همکاری کنند. همکاری بین‌المللی لزوماً به نوع دوستی، آرمان‌گرایی، افتخار شخصی، اهداف مشترک، هنجارهای بین‌المللی یا اعتقاد مشترک به مجموعه‌ای از ارزش‌های درونی یک فرهنگ بستگی ندارد. به هر حال برخی دولت‌ها به سبب این همکاری می‌کنند که منافع، ایده‌آل‌ها، هنجارها، ارزش‌ها و یک سیستم باور مشترک دارند. یک رابطه همکاری جویانه مستلزم این است که درجاتی از اعتماد بین دو یا چند طرف وجود داشته باشد. نهادهای بین‌المللی نه تنها بر این درک مشترک دلالت دارند بلکه همچنین صحنه‌ای که از طریق آن طرفین می‌توانند شاهد رفتار دیگر دولت‌ها باشند را ارائه می‌دهند (Galbreath, 2008: 122).

از سوی دیگر همکاری بین دولت‌ها فقط منحصر به همکاری در بخش‌های سیاسی و امنیتی نیست. نظم جهانی حال حاضر دنیا مستلزم این است که همکاری به بخش‌های دیگر از جمله بخش اقتصادی تسری پیدا کند. تعداد و انواع بازیگران شرکت‌کننده (در همکاری‌ها) از همیشه بیشتر هستند. علاوه بر وزرای اقتصادی و خارجه، تقریباً اکثر نمایندگان دولت‌مدرن، در برخی موقعیت‌های روابط بین‌الملل سهمی دارند و گاهی بدون دخالت وزارت امور خارجه، ارتباط مستقیم خود را با گروه‌های مقابل حفظ می‌کنند. بیشتر فعالیت‌های اقتصادی اغلب با کنار رفتن شرکت‌های داخلی، بیش از پیش به سرمایه‌گذاری و تجارت خارجی بستگی دارد. بیشتر گروه‌های غیردولتی از هر نوع، ارتباط مداوم با هم‌تایان خود در مکان‌های دیگر را حفظ کرده و به دنبال فرم بخشیدن به سیاست خارجی کشور خود هستند. به طور مختصر راه‌های ارتباط بین‌المللی متعددتر، غیرمتمرکزتر و متنوع‌تر از همیشه شده است. علاوه بر این به نظر می‌رسد که تمایل کمتری به استفاده از زور در منازعات اقتصادی وجود دارد. دولت‌ها دیگر برای جمع‌آوری بدهی خارجی و یا برای فتح بنادر به منظور تجارت، نیروی دریایی خود را اعزام نمی‌کنند، آنها دیگر کشورهای همسایه را برای دسترسی به نفت و مس و یا طلا فتح نمی‌کنند. آنها حتی از تهدید نظامی برای تحمیل یک موافقتنامه تجاری ناخواسته به یک کشور ضعیف‌تر استفاده نمی‌کنند. این انتظار که {کشور} قوی‌تر، از خشونت در مناسبات اقتصادی استفاده نکند، به {کشور} ضعیف‌تر شجاعت ابراز وجود در محاکم بین‌المللی را بخشیده است (Hass, 1980: 357-358).

با این وجود، همکاری می‌تواند خارج از نهادهای بین‌المللی و در بخش بزرگی از مشارکت بین دولت‌ها از طریق مناسبات دوجانبه‌ای روی دهد که توسط نهادها دپکته نشده‌اند. به هر حال این امر به قوت خود باقی است که نهادهای بین‌المللی بیشترین میزان همکاری را فراهم می‌کنند. ما می‌توانیم نهادهای بین‌المللی را به عنوان «نهادهای اجتماعی که توسط الگوهای رفتاری مبتنی بر هنجارها و قواعد بین‌المللی شکل گرفته‌اند» تعریف کنیم که نقش‌های رفتاری در موقعیت‌های تکرارشونده که منجر به یک همگرایی در انتظارات دوجانبه می‌شود را تجویز می‌کنند (Galbreath, 2008: 122-123).

سرانجام گسترش کانال‌های ارتباطی و بی‌اهمیت بودن نسبی زور {در روابط بین‌الملل} به همراه اختلاف‌نظرهای گسترده در چگونگی طبقه‌بندی موضوعات در دستور کار جهان، دست به دست هم می‌دهند. دیگر توافقی در مورد اینکه چه چیزی بیشتر یا کمتر برای رفاه و سلامت مهم است، وجود ندارد. امروزه دولت‌ها پیوندهای پیچیده علت و معلولی بین موضوعاتی که زمانی آنها را واضح و مشخص می‌دانستند، تصدیق می‌کنند اما آنها دیگر درباره هنجارهای رفتاری که در گذشته بر همکاری‌ها حاکم بود، توافق ندارند (Hass, 1980: 358). عوامل متفاوتی سبب همکاری بین دولت‌ها می‌شوند. منافع مشترک در یک موضوع خاص از این جمله هستند.

در این راستا، می‌توان دو نوع نهاد بین‌المللی را شناسایی کرد: سازمان‌های بین‌دولتی بین‌المللی و رژیم‌های بین‌المللی. اولین مجموعه از نهادهای بین‌المللی معمولاً آنهايي هستند که ما به هنگام بحث در مورد سازمان‌های بین‌المللی مانند سازمان ملل، اتحادیه اروپا، سازمان امنیت و همکاری اروپا به آنها اشاره می‌کنیم. این نهادها محدوده‌ای از موضوعات و مسائل دارند که به آنها می‌پردازند. از طرف دیگر استفن کراسر رژیم‌ها را بعنوان اصول، هنجارها، قواعد و رویه‌های تصمیم‌گیری تعریف می‌کند که انتظارات بازیگران را در یک موضوع مشخص {با یکدیگر} همسان می‌کند. به عبارت دیگر رژیم‌های بین‌المللی درباره موضوعات خاصی می‌باشند. به طور کلی رژیم‌های بین‌المللی با هدف هماهنگی ارتباطات در یک موضوع خاص مانند تجارت، کیفیت آب و هوا و تکثیر {سلاح‌های} هسته‌ای بوجود می‌آیند. سازمان‌های بین‌المللی با رژیم‌های بین‌المللی تفاوت دارند زیرا می‌توانند در فعالیت‌های هدفمندتری مانند جمع‌آوری و هزینه پول، سیاست‌گذاری و خلق گزینش‌های انعطاف‌پذیر شرکت کنند. در هر دو مورد {ذکر شده}،

نهادهای بین‌المللی همکاری‌های رسمی را در روابط بین‌الملل فراهم می‌کنند و محیط مطالعه خاص و پیچیده‌ای را برای دانشجویان روابط بین‌الملل شکل می‌دهند (Galbreath, 2008: 123).

### نظریه رژیم‌های بین‌المللی

همانطور که در بالا اشاره شد، رژیم‌های بین‌المللی از موارد دیگر همکاری در میان کشورها می‌باشد که آنها را برای هدف و مقاصد خاص اقتصادی و فرهنگی و دیگر موضوعات مورد نظر، گرد هم می‌آورد.

همیشه آگاهی از چرایی، چگونگی و شرایطی که نظریه‌های روابط بین‌الملل در آن ساخته و پرداخته شده‌اند به فهم محتوا، مفاد و اهداف آنها کمک شایان توجهی می‌کند. از این رو پیش از هر چیز، نخست باید توضیح داد نظریه رژیم‌ها چرا، چگونه، در چه شرایطی و برای چه هدفی ارائه شد. مفهوم «رژیم» نخستین بار در سال ۱۹۷۵ در آثار نظریه‌پردازانی چون جان راگی در ادبیات نظری روابط بین‌الملل ظاهر شد. ولی دیدگاه‌های نظری مدون در چارچوب رهیافت‌های نظری، در اواخر دهه ۱۹۷۰ و اوایل دهه ۱۹۸۰ پدیدار گشت. بنابراین، نظریه رژیم‌ها در دهه ۱۹۷۰ میلادی متولد شد، یعنی در برهه‌ای که روابط بین‌الملل شاهد تحولات عملی و نظری مهم و مجادله برانگیزی بود (دهقانی فیروزآبادی، ۱۳۹۳: ۱۵۴).

ارنست هاس، جوزف نای، رابرت کوهن و اوران یانگ هر کدام تعاریفی از رژیم‌های بین‌المللی ارائه نمودند؛ لیکن تعریف کراسنر به عنوان یک تعریف استاندارد در محافل آکادمیک پذیرفته شده است و وی رژیم‌های بین‌المللی را چنین تعریف می‌نماید: مجموعه‌ای از اصول، قواعد صریح یا تلویحی، هنجارها و رویه‌های تصمیم‌گیری می‌باشند که بواسطه آنها توقعات بازیگران پیرامون موضوعات خاص با هم تلاقی نموده و خواسته‌های بازیگران برآورده می‌شوند. در این تعریف اصول در رابطه با اهداف بازیگران می‌باشند و هنجارها در رابطه با رفتار بازیگران هستند. قواعد تنظیم‌کننده رابطه بین اهداف یعنی اصول و هنجارها می‌باشد. رویه‌های تصمیم‌گیری فرآیندهایی هستند که به موجب آن بازیگران تصمیم خود را اتخاذ می‌نمایند. بازیگران عمدتاً دولت‌ها می‌باشند اما شرکت‌ها، سازمان‌ها و افراد نیز می‌توانند ایفای نقش نمایند.

در تعریف فوق نقش سایر پارامترها مانند عرف، عادت، عملکرد، دانش یا ایدئولوژی نادیده گرفته شده است. آخرین موج در تئوری‌های روابط بین‌الملل یعنی رژیم‌های بین‌المللی از اواسط دهه ۱۹۷۰ از دامن دانشکده‌های شرق آمریکا و کانادا سر برافراشته، در دهه ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ اوج گرفته و از صخره‌های تاریخی و حقوق‌زده اروپا و انگلستان رد شده است (عسگرخانی، ۱۳۸۱: ۱۸۱).

مفهوم رژیم بین‌المللی تقریباً به اندازه قوانین بین‌الملل قدمت دارد. در بیان حقوقی رایج، رژیم؛ مجموعه‌ای از قوانین به رسمیت شناخته شده توسط دولت‌ها (یا بازیگران غیردولتی) می‌باشد که جهت تنظیم رفتارهای مناقشه‌جویانه ابداع شده است. تجزیه و تحلیل سیاسی به این تعریف، چند مولفه را اضافه می‌کند. اگر هیچ مناقشه بالقوه‌ای وجود نداشت، نیازی به قوانین نبود. بنابراین یک رژیم مجموعه‌ای از انتظارات متقابل را در میان بازیگران ایجاد می‌کند که هر کدام بدون آنکه بر سر راه دیگری باشد، کسب و کار خود را دنبال کند. رژیم رویه‌هایی را برای اجتناب از مناقشه فراهم می‌کند. با این حال قوانین و رویه‌ها بایستی از برخی از اهداف مشترک و توافقات صورت گرفته بر روی ویژگی و ارزش یک موضوع مشخص شده برای ساماندهی، الهام بگیرند. اینها هنجارهایی هستند که الهام‌بخش رژیم می‌باشند (Hass, 1980: 396).

درست‌زمانیکه شهروندان به همراه دولت برای اهداف مشترک و جمعی همکاری می‌کنند، دولت‌ها در نهادهای بین‌المللی برای اهداف مشترک گرد هم می‌آیند مانند سال ۱۸۱۵ که کمیسیون رودخانه راین بوجود آمد. در حال حاضر راین از میان سوئیس، لیختن‌اشتاین، اتریش، آلمان، فرانسه و هلند عبور می‌کند. از لحاظ تاریخی رود راین یک مسیر مهم تجاری برای اروپای غربی بود بطوریکه در کنفرانس وین کشورها برای هدف مشترک تضمین ناوبری بر روی رودخانه گردهم آمدند. سرانجام این کمیسیون به یک نهاد نظارتی و تنظیمی تبدیل شد و در اوایل دهه ۱۸۶۰ مقرراتی را برای تعدیل مواد خطرناک و آلودگی آب رودخانه بوجود آورد. کمیسیون رودخانه راین (که در حال حاضر به عنوان CCNR<sup>1</sup> شناخته می‌شود) به سبب این اهمیت دارد که کشورهای ذینفع می‌توانند برای توافق بر سر قوانین مشترک و مقررات ناوبری در طول رودخانه گرد هم

1. Central Commission For Navigation on the Rhine



بیایند. این کمیسیون همچنین از این لحاظ که اولین سازمان بین‌المللی است که تا به امروز هم وجود دارد، دارای اهمیت است (Galbreath, 2008: 123).

در رژیم‌های بین‌المللی این هنجارها همیشه بیانگر ایده‌هایی از نظم و قاعده و یا الگوی پیش‌بینی شده‌ای هستند که مورد تشویق قرار می‌گیرند. از لحاظ تاریخی، رژیم‌ها بیشتر از اینکه مربوط به یک حوزه موضوعی باشند، برای سازماندهی به یک مسئله خاص بوجود آمده‌اند. از این‌رو حقوق‌دانان رژیم‌هایی برای ماهگیری، توزیع فرکانس‌های رادیویی، مواد غذایی و دارویی، پول و سرمایه‌گذاری خارجی را مورد بحث قرار می‌دهند. اصطلاح رژیم در اینجا، در مورد وضعیتی است که تغییرات سریع در دانش علمی و انتظارات سیاسی با یکدیگر ترکیب می‌شوند تا انواعی از چشم‌اندازهای ارائه شده در مناظره معاصر در مورد نظم اقتصادی جهانی را بوجود آورند. رژیم‌ها- هنجارها، رویه‌ها و قوانین مورد توافقی هستند که به منظور نظم دادن به یک حوزه موضوعی به وجود می‌آیند. هنجارها به ما می‌گویند که چرا کشورها با یکدیگر همکاری می‌کنند. قوانین به ما خاطر نشان می‌کنند در واقع این همکاری در مورد چیست و رویه‌ها به این سوال پاسخ می‌دهند که چگونه همکاری بایستی صورت پذیرد (Hass, 1980: 396-397).

عوامل متعددی در تشکیل رژیم‌های بین‌المللی نقش دارند و مهمترین آنها از دیدگاه کراسنر، یانگ و هس عبارتند از: نفع شخصی خودپرستانه، قدرت سیاسی، نرم‌ها و اصول، عرف و عادت، دانش و ایدئولوژی. نفع شخصی خودپرستانه، قدرت سیاسی، هنجارها و اصول به عنوان عوامل اصلی می‌باشند حال آنکه عرف، عادت، دانش و ایدئولوژی جزء عوامل فرعی می‌باشند. طبق نظریه کراسنر در نفع خودپرستانه رفتار دیگران مد نظر نخواهد بود مگر آنکه چنین رفتاری بر ازدیاد نفع شخصی تاثیر داشته باشد. اصول و نرم‌ها نیز از ارکان اصلی رژیم‌های بین‌المللی هستند. اصل حاکمیت از جمله این اصول می‌باشد. به نظر فرد هیرش بدون ارزش دوران ماقبل سرمایه‌داری از قبیل کار سخت، از جان گذشتگی و وفاداری؛ سرمایه‌داری محکوم به فنا بوده است. عرف، عادت و دانش نیز در تشکیل رژیم‌های بین‌المللی نقش فرعی ایفا می‌کنند. باید توجه داشت که هر رفتار حاوی الگو بیش از آنکه به صورت عرف و

عادت در آید بواسطه نوعی قدرت و نفع شخصی ایجاد می‌شود و در اثر گذشت زمان و اعمال زور تبعیت می‌پذیرد (عسگرخانی، ۱۳۸۱: ۲۰۷-۲۰۶).

با عنایت به مطالبی که راجع به همکاری‌های بین‌المللی و بویژه نظریه رژیم‌های بین‌المللی مطرح شد، می‌توان تاکید کرد که مفروضات این نظریه برای بررسی موضوع این پژوهش نسبت به دیگر رویکردهای نظری از انطباق بیشتری برخوردار است و از این رو کاربرست این نظریه برای تحلیل داده‌های این مقاله مورد استفاده قرار می‌گیرد. بنابراین در بخش بعدی ابتدا به بررسی عناصر مشترک و جایگاه ایران که قادر به فراهم آوردن شرایط همکاری در منطقه غرب آسیا هستند، پرداخته می‌شود و سپس ویژگی‌ها و ظرفیت‌های بندر چابهار و همچنین نقش کلیدی این بندر استراتژیک در گسترش همکاری‌های منطقه‌ای در راستای ایجاد یک رژیم بین‌المللی اقتصادی با ابتنا به مفروضات نظریه مزبور مورد کنکاش و بررسی قرار می‌گیرد.

### عناصر مشترک و جایگاه ایران برای همکاری در غرب آسیا

پس از جنگ سرد و تحول در نظام بین‌الملل، نیاز به همکاری و مشارکت در زمینه‌های مختلف مابین کشورهای مختلف جهان بیش از پیش احساس شد. از سوی دیگر مناطق خاصی که از دیرباز با یکدیگر پیوستگی‌های فرهنگی، قومی، سیاسی و اقتصادی نزدیکی داشتند، فرصت تازه‌ای یافتند تا همکاری‌های خود را بر اساس قوانین و هنجارهای پذیرفته شده در این مناطق از نو تجدید نمایند. منطقه آسیای جنوب غربی و کشورهای ایران، افغانستان و منطقه آسیای مرکزی با یکدیگر پیوند کهنی دارند. جاده باستانی ابریشم عامل مهمی در شکل‌گیری پیوند محکم بین مردمان این مناطق بود. اهالی شهرها با مسافران گذری و بازرگانانی که از ایران، آسیای مرکزی، هند، چین و دیگر مناطق برای تجارت آمده بودند، به تعامل پرداخته و زبان و دین و فرهنگ خود را به اشتراک گذاشتند.

اعتقاد بر این است که در قرن دوم پیش از میلاد قبایل ساکا از منطقه باکتریا به شمال و به سوی پامیر مهاجرت نموده‌اند. پیوندهای نزدیک اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی که در آن مقطع وجود داشته بوسیله سه عامل تقویت می‌شد:

- نفوذ مذهبی عقیدتی آئین زرتشت، بودائی، اسلام و تصوف؛

- هجوم آریایی‌ها، سکاها، کوشان‌ها، ترک‌ها و مغول‌ها؛  
- رفت و آمدهای دولتمردان، دانشمندان، عالمان روحانی، هنرمندان، صنعتگران، ادیبان، بازرگانان و تجار (8-7: Chandra, 2008).

مهاجرت‌های قومی در مناطق غرب و مرکزی آسیا موجب پراکندگی و ادغام اقوام و گروه‌ها شده به طوری که اکثر ملت‌های این مناطق دارای ریشه مشترکی هستند. آسیای مرکزی که ساکنان اولیه آن، سغدیان، کورامیان، سکاها، آلان‌ها و باکتریایی‌ها بودند، در دوره قبل از اسلام و اوایل دوره اسلامی، تحت تاثیر ایرانیان واقع شده است. تمام این اقوام دارای اصل و نسب ایرانی و پارسی‌زبان بودند. با گذشت زمان، منطقه تحت تاثیر زبان ترکی قرار گرفت و مبدل به موطن اقوام ترک‌زبان شد و قزاق‌ها، ازبک‌ها، ترکمن‌ها، قرقیزها و ایغورها افراد بومی این منطقه شدند. بر اثر این تاثیرات، آسیای مرکزی نام ترکستان را به خود گرفت (63: Singh, 2015).

تأسیس حکومت‌های یکپارچه و امپراطوری‌ها در این مناطق عامل مهمی در ایجاد ارتباط و پیوندهای فرهنگی و دینی مابین آنها بوده است. تماس مردم با یکدیگر، مبادلات تجاری و تبادل عقاید و تاثیرات فرهنگی متقابل افق پیشرفت و توسعه انسانی را غنی تر ساخت و اثری پایدار بر روی زندگی سیاسی، اقتصادی و اجتماعی مردم کل منطقه گذاشت. الحاق شمال غربی هند و آسیای مرکزی و ایجاد یک حاکمیت مشترک به نام کوشان منجر به روند آزادانه رفت و آمد مردم، عقاید و نهادها بین دو منطقه شد. هند و ازبکستان قسمتی از باکتريا بودند که در ابتدا هسته مرکزی حکومت کوشان بود و در قرن دوم و سوم بعد از میلاد، زمانیکه افغانستان، آسیای مرکزی و سرزمین هند تا رودخانه نارابادا به آن منضم گردید، به اوج قدرت خود رسید. عصر کوشان یک دوره از نزدیکی ارتباط متقابل فرهنگی غنی میان آسیای مرکزی و هند بود. این دوره زمانی از تلفیق بزرگ فرهنگ‌ها بود که در سکه‌های دوره کوشان به نمایش درآمده است و شاهی بر همزیستی آئین زرتشت با مذاهب هندی آئین بودا و شویسم می‌باشد (8-9: Chandra, 2008).

یافته‌های باستان‌شناسی در سراسر منطقه تاثیر عمیق مذهب بودا را به همراه ساخته‌های ظریف و فاخر که از دوره باستان به جامانده، نشان می‌دهد. مجسمه ۱۲ متری بودای خفته در تاجیکستان و یا مجسمه‌های عظیم بامیان در افغانستان مرکزی (که

توسط طالبان در سال ۲۰۰۰ خراب شد) و یا مکان‌های تاریخی مختلف کشف شده در شمال غربی استان مرزی پاکستان (بویژه در دره سوات) بخشی از میراث ارزشمند بشریت می‌باشند (Joshi, 2010: 22).

از سوی دیگر موضوع پیوندهای مذهبی نظیر مذهب بودا که از طریق جاده ابریشم به چین و دیگر مناطق آسیای مرکزی گسترش یافته، نیز هست. در همان قرن بود که کوشان‌ها از باکتريا وارد هند شدند و امپراتوری خود را بنا نهادند. بعدها امپراطوری کوشان نیز رو به زوال نهاد و جای خود را به دیگران داد. در سال‌های اندکی مانده به میلاد مسیح و قرن اول میلادی، اولین موج هجوم قبایل چادرنشین از آسیای مرکزی رخ داد که قسمتی از چرخه هجوم نظامی به هند شد و تقریباً هر ۵۰۰ سال یکبار تکرار می‌گردید. در قرن اول میلادی این قبایل فارسی زبان بودند که به هند وارد شدند. بعد از آن قوم هون با زبان ترکی به هند پای گذاشتند و سپس مسلمانان ترک‌زبان در هزاره اول میلادی به افغانستان وارد شده و حرکت به سوی هند را آغاز نمودند. با این حال قبل از آن در قرن هفتم میلادی اعراب به سوی آذربایجان و فراتر از آن به سوی آسیای مرکزی حرکت کرده بودند، محلی که اسلام برای حدود ۱۰۰ سال گسترش یافت. در قرن سیزدهم و چهاردهم، مغول‌ها به آسیای مرکزی وارد شدند و از آنجا به سوی شمال هند پیش رفتند و سرانجام امپراطوری مغول را در هند بنا نهادند (Dijkshoorn, 2017: 16-17).

اسلام محبوب‌ترین مذهبی بود که توسط بازرگانان عرب در هند گسترش یافت. این موضوع فضای وسیعی را برای مهاجمان آسیای مرکزی و دانشمندان در دوران سلطنت دهلی در قرون وسطی خلق نمود. آثار مشهوری چون چهارمقاله و اسکندرنامه نظامی عروضی سمرقندی، مجمع البلدان یا قوت حموی و سفرنامه فضلان گواه این مطلب می‌باشند. تمامی این آثار یک تصویر مشروح از شرایط فرهنگی اجتماعی در منطقه بوجود آورده‌اند. علاوه بر این تاریخ فیروزشاهی ضیاءالدین برنی گزارشی از فعالیت‌های دو جانبه مردم آسیای مرکزی و هند را در طی قرون سیزدهم و چهاردهم ارائه داده است. از سوی دیگر بزرگان صوفی دو منطقه توسط تبادل افکار و دیدگاه‌های خویش با یکدیگر در ارتباط بوده‌اند. دهلی در آن دوران مرکز ادبیات، هنر و میراث مسلمانان بوده

است. بنابراین دو مذهب اسلام و بودا یک منبع عالی از میراث باستانی و تمایلات معنوی را در میان مردم دو منطقه موجب شده‌اند (Kaur, 2018: 9).

تجارت و مبادله کالا در میان سرزمین‌های عبوری جاده ابریشم نیز نقش قابل تاملی در نزدیک کردن مردم این مناطق به یکدیگر داشته است. راه ابریشم یک محرک قوی برای تجارت ایجاد نمود. از میان کالاهای محبوب که تقاضای فراوانی داشت ابریشم چینی، عاج هندی، شیشه سوریه و کالاهای فلزی رومی بود. در این راستا بسیاری از شاخه‌های راه ابریشم برای پیوند دادن چین و اروپا از مسیرهای مختلف ایجاد شد. شهرهای بخارا و سمرقند در آسیای مرکزی مناطقی بودند که این جاده‌های فرعی از آنجا جدا می‌شدند. یک شاخه جنوبی از جاده ابریشم از شمال هند می‌گذشت، شال‌های کشمیری و فرش‌ها و قالی‌های پشمی و ابریشمی در آسیای مرکزی دارای تقاضای بسیار بودند. بازرگانان هندی همچنین مسافت‌های طولانی را از طریق ترکمنستان به منطقه خزر برای رسیدن به کلختی در کنار دریای سیاه (در گرجستان امروزی) طی می‌کردند (Joshi, 2010: 23). راه ابریشم مهمترین نقش را در ارتباط هند با آسیای مرکزی داشته است زیرا بیشترین مبادلات تجاری از این طریق صورت می‌گرفته است. این مسیر ارتباطات تجاری و فرهنگی را تسهیل می‌کرد که این امر موجب یک ارتباط دوجانبه قوی ژئواکونومیک و ژئوکالچرال بین دو منطقه شده است. اگرچه با پیدایش راه آبی، جاده قدیم ابریشم اهمیت خود را بعنوان مرکز اتصال این دو منطقه در طول این تاریخ طولانی از دست داد (Kaur, 2018: 1).

بازرگانان هندی در اواخر دهه ۱۸۸۰ کالاهای خود را از طریق ایران به آسیای مرکزی وارد می‌کردند. این راه جدید کمتر خطرناک و ارزانتر بود. این تاجران حتی از مقامات تزاری تقاضای دریافت مجوز برای استفاده از مسیر مناسب‌تری به آسیای مرکزی، پس از ساخت راه آهن آسیای مرکزی نمودند. این مسیر، از بندر بمبئی به بندر باتومی واقع در دریای سیاه بود و سپس با عبور از منطقه قفقاز به آسیای مرکزی می‌رسید (Chandra, 2008: 11).

پس از گذشت قرن‌ها و در پی اهمیت یافتن مباحث هنجاری و فرهنگی در روابط بین‌الملل در اواخر قرن بیستم، موضوع جاده ابریشم باستان دوباره مورد توجه قرار گرفت. اولین اقدام { برای نهادینه ساختن جاده ابریشم در مقیاس کلان توسط یونسکو در سال

۱۹۸۸ آغاز شد. یونسکو یک برنامه ده ساله چند زمینه‌ای به نام «مطالعه بنیادی جاده‌های ابریشم: جاده‌های گفت‌وگو»<sup>۱</sup> را آغاز نمود، برنامه‌ای که برای پیشبرد تحقیقات راه ابریشم و انتشار اطلاعات مربوط به جاده ابریشم برای محققان، مربیان، دانشجویان و عموم مردم به طور یکسان اختصاص یافته است. در این راستا {این برنامه} اعلام می‌دارد که اصطلاح جاده‌های ابریشم به شبکه وسیعی از تجارت دریایی و زمینی و راه‌های ارتباطی که شرق دور، آسیای مرکزی، شبه قاره هند، فلات ایران و آناتولی، منطقه قفقاز، شبه جزیره عربستان و منطقه مدیترانه و اروپا را به یکدیگر متصل می‌کند. حرکت مداوم مردم و کالاها در طول این مسیرها منجر به یک انتقال و تبادل بی‌نظیر دانش، عقاید، باورها، آداب و رسوم و سنت‌ها در بیشتر از سه هزار سال شد (Quoted in Andrea, 2014: 118).

اکنون با گذشت قرن‌ها پیوند بین این مناطق به شکل شکفت‌انگیزی حفظ شده است. این امر به برکت وجود اشتراکات زبانی، فرهنگی و مذهبی بین این مناطق و همچنین پیوندهای عمیق تجاری و اقتصادی، از ایام باستان تاکنون در بین کشورهای منطقه ادامه داشته است. کشور ایران بواسطه موقعیت ژئوپولیتیک و ژئواستراتژیک خود، می‌تواند نقش مهمی در تعمیق این روابط ایفا کند.

ثقل جغرافیایی و اتصال تاریخی فرهنگی با ملت‌های منطقه، ایران را در مرکز پنج زیرسیستم مهم منطقه‌ای یعنی منطقه شامات، قفقاز، آسیای مرکزی، آسیای جنوبی و خلیج فارس قرار داده است. از این دیدگاه ایران می‌تواند نقطه ادغام اقتصادی و تجارت‌های کوچکتر بین بنادر دریای سیاه و خلیج فارس و جذابیت تبادلات اقتصادی و توریسم برای روسیه، ترکیه و کشورهای قفقاز و بنادر غرب دریای سیاه با بلغارستان و رومانی و مجموعه اروپای شرقی باشد. تبادلات اقتصادی و انرژی زمینی و دریایی در حوزه خزر، آسیای مرکزی و افغانستان و اتصال آنها با کشورهای آسیای جنوبی یعنی پاکستان و هند و همزمان تجارت دوجانبه با کشورهای خلیج فارس مانند عمان، قطر و کویت که دیدگاه متعادلی در خصوص روابط با ایران دارند، همگی در قالب استفاده صحیح از ظرفیت‌های اقتصادی محلی برای رشد اقتصادی ایران حائز اهمیت می‌شوند (برزگر، ۱۳۹۷: ۱۸۷-۱۸۶).

از نظر ژئوپولیتیکی و جغرافیایی ایران، مرکزی‌ترین کشور آسیای جنوب غربی و قلب خاورمیانه است و بواسطه موقعیت ژئواستراتژیکی، از طرف جنوب به خلیج فارس و کشورهای عربی و مسلمان حاشیه خلیج فارس، از طرف شرق و شمال شرق با کشورهای پاکستان، افغانستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان و از ناحیه غرب و شمال غرب با عراق، سوریه، ترکیه و آذربایجان همسایه است که این نقش مرکزیت، بر قدرت این کشور و توان بالقوه بازیگری بانفوذ، در عرصه معادلات منطقه افزوده است. از سوی دیگر نقش مرکزیت ایران که ناشی از موقعیت جغرافیایی این کشور است، این امکان را می‌دهد، به عنوان پل ارتباطی میان شرق و غرب باشد و نقش ارتباطی میان قاره‌ای و مجاورت با خلیج فارس و تنگه هرمز که محل ترانزیت محموله‌های نفتی است، برجسته‌تر گردد. افزون بر این، ایران با برخورداری از موقعیت استثنایی فضای حائل دو مخزن انرژی جهان یعنی خلیج فارس با بیش از ۷۰۰ میلیارد بشکه ذخیره ثابت شده و دریای خزر با حدود ۲۰۰ میلیارد ذخیره، فضای ژئوپولیتیکی منحصر به فردی را در اختیار دارد (اخباری و مایل افشار، ۱۳۹۷: ۱۴).

یک روش مناسب برای رشد اقتصادی کشور، با توجه به تضادهای موجود بین ایران و غرب بویژه پس از خروج ترامپ از برجام و ایجاد تنگناهای جدید ژئوپولیتیک در زمینه تبادلات اقتصادی و انتقال تکنولوژی و سرمایه در روابط با غرب، تقویت اتصال منطقه‌ای و ادغام اقتصادی در حوزه همسایگی است. هرچند بنیان‌های این گرایش به نوعی با رویکرد تقویت نگاه به شرق همگون می‌شود اما ریشه این گرایش به نوعی متمرکز بر ارزش‌گذاری بر اهمیت و پویایی‌های همکاری‌های منطقه‌ای در ابعاد سیاسی و اقتصادی در تقویت قدرت ملی ایران است. در این رویکرد منطق جغرافیا و اتصال سرزمینی و استفاده از مشترکات تاریخی- فرهنگی با محیط اطراف برای استفاده بهینه از منابع قدرت ملی اهمیت بیشتری می‌یابد (برزگر، ۱۳۹۷: ۱۸۶).

کشورهای غرب آسیا با دسترسی به ساخت اقیانوسی، اقیانوس هند و تسلط بر تنگه‌های استراتژیک سفر و داردانل، سوئز، باب‌المندب و هرمز از موقعیت برجسته‌ای جهت تاثیرگذاری بر تحولات جهانی برخوردارند. در هارتلند انرژی جهانی، تنگه هرمز که ایران را از شبه جزیره عربستان جدا نموده و با خلیج فارس و دریای عمان مرتبط

می‌سازد، به مثابه دروازه دریایی بخش اعظم ذخایر جهان از اهمیت استراتژیک برخوردار است (مختاری هشی و قادری حاجت، ۱۳۹۷: ۱۱۵).

چنانچه مناطق ژئواستراتژیک غرب آسیا را با منابع موجود در این منطقه در نظر بگیریم، جایگاه کشورهای منطقه نمود بیشتری خواهد داشت و این عوامل، بعنوان عواملی جغرافیایی مؤثر در فرآیند همگرایی کشورهای غرب آسیاست (مختاری هشی و قادری حاجت، ۱۳۹۷: ۱۱۶).

با عنایت به آنچه که در بالا مورد بررسی قرار گرفته و مطرح شد، می‌توان به این حقیقت اذعان نمود که ساکنان غرب آسیا از قدیم الایام روابط فرهنگی، اجتماعی و سیاسی نزدیکی با یکدیگر داشته‌اند که با وجود تغییرات فراوان در جغرافیای کشورها و مرزبندی‌های جدید آنها و همچنین تغییر حکومت‌ها، هرگز گسسته نشده است. به پشتوانه قدمت این روابط و پیوندها و همچنین با توجه به محیط فراهم شده برای همکاری بیشتر کشورها با یکدیگر، فرصت مناسبی برای احیای روابط قدیم مابین ملت‌های این منطقه و تاسیس نهادها و سازمان‌های جدید و حتی ایجاد یک رژیم بین‌المللی خاص برای همکاری‌های منطقه‌ای بوجود آمده است. تمامی عناصر مشترک بین ملت‌های غرب آسیا اعم از اشتراکات فرهنگی و اقتصادی و غیره می‌توانند با مفروضات همکاری‌ها و رژیم‌های بین‌المللی که حول موضوعی خاص شکل می‌گیرند، منطبق شوند؛ موضوع خاص در رابطه با بحث بندر چابهار، توسعه اقتصادی و تجاری است. بندر چابهار که یکی از بنادر جنوبی ایران است، با توجه به موقعیت ویژه خود می‌تواند نقش کلیدی را در همکاری‌های منطقه‌ای و شکل‌گیری یک رژیم بین‌المللی با موضوع خاص توسعه اقتصادی و تجاری ایفا نماید. در بخش بعدی به خصوصیات این بندر جنوبی مهم ایران پرداخته می‌شود.

### نقش کلیدی بندر ژئواستراتژیک چابهار در همکاری‌های غرب آسیا

همانطوریکه در بحث رژیم‌های بین‌المللی اشاره شد، این رژیم‌ها بر اساس هنجارها، رویه‌ها و قوانین حول یک موضوع خاص شکل می‌گیرند. قوانین رژیم‌های بین‌المللی، برای تمامی بازیگران به رسمیت شناخته شده و انتظارات متقابلی را برای آنها بوجود می‌آورد. هنجارها علت همکاری کشورها را بیان می‌کنند و قوانین



خاطر نشان می‌کنند که این همکاری در مورد چیست و رویه‌ها چگونه همکاری را مشخص می‌کنند. ارزش‌های مشترک (پیوندهای تاریخی، فرهنگ، زبان، دین و صلح) میان دولت‌های غرب آسیا، هنجارهای زمینه‌ساز همکاری در بین آنها تلقی می‌شود و نفع حاصل از این همکاری قوانینی را رقم می‌زند که انتظارات آنها را از تشکیل یک رژیم بین‌المللی برآورده می‌سازد. کشور ایران با توجه به سابقه مراودات فرهنگی و تجاری و اقتصادی با تمامی کشورهای منطقه، در میان منطقه وسیع غرب آسیا که از هند تا آسیای مرکزی را در بر می‌گیرد، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. بندر استراتژیک چابهار ایران برای توسعه اقتصاد و تجارت که یک فهم مشترک را در بین کشورهای غرب آسیا بوجود می‌آورد، می‌تواند موضوعی خاص برای تشکیل یک رژیم بین‌المللی باشد. برای درک بهتر این مساله، بخش بعدی به ویژگی‌ها و ظرفیت‌های بندر چابهار اختصاص داده می‌شود.

چابهار یکی از شهرهای جنوب خاوری استان سیستان و بلوچستان و تنها بندر اقیانوسی کشور است که در کرانه دریای عمان و اقیانوس هند قرار دارد. لنگرگاه آن قابلیت پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما را دارد و از مناطق آزاد بازرگانی ایران است. بندر چابهار به دلیل موقعیت راهبردی، نزدیکترین راه دسترسی به کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه (افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان) است (دریاباری و دیگران، ۱۳۹۷: ۱۶۰).

تجارت دریایی از طریق این بندر سابقه طولانی دارد. چابهار در گذشته یکی از مراکز اصلی داد و ستدهای بازرگانی و دریانوردی بوده است. وجود بازمانده‌های تاریخی قلعه پرتغالی‌ها در یکی از روستاهای مجاور بندر چابهار (تیس)، بیانگر عینی رونق و اهمیت تجارت دریایی فراملی آن برای دولت‌هایی چون اسپانیا و پرتغال طی قرون ۱۶ و ۱۷ م. است. با حضور و نفوذ بریتانیا در آب‌های جنوب به عنوان قدرت برتر خلیج فارس، چابهار برای کشورهای اروپایی و شرقی (چین و هند بریتانیا) در قرون متمادی ۱۸ و ۱۹ م. اهمیت دوچندان یافت. وجود فعالیت‌های دریایی در جنوب ایران در اوایل قرن ۲۰ م نشان از فعالیت منطقه چابهار در داد و ستد کالاهای تولیدی و مورد نیاز شرق کشور و مبادله با بنادر هندوستان و پاکستان است. پس از آن با ظهور جمهوری‌های آسیایی (۱۹۹۱ م.) و سقوط حکومت طالبان (۲۰۰۱ م.)، مسیر ترانزیتی چابهار جایگاه ویژه‌ای را

در پیوند تجارت منطقه‌ای آسیای مرکزی، آسیای جنوبی و کشورهای حوزه خلیج فارس به یکدیگر یافت (اسلامی و یوسف‌زهی، ۱۳۹۷: ۹۷-۹۶).

بندر چابهار به طور مستقیم یا غیرمستقیم در مسیر چندین شاهراه بین‌المللی واقع شده است و قابلیت تبدیل شدن به یکی از راهبردی‌ترین موقعیت‌های ترانزیتی را دارد. قرار گرفتن چابهار در کریدور جهانی شمال-جنوب و مناسب‌ترین مسیر برای ورود هند به هارتلند در حال ظهور (آسیای مرکزی) کشور افغانستان و کشورهای حوزه خزر، باعث وابستگی‌های ژئوپولیتیکی هند به ایران شده است. همچنین که این بندر عضو دو سازه منطقه‌ای یعنی سازه دریای عمان و سازه اقیانوس هند است و می‌تواند با سه قاره آفریقا، آسیا و اقیانوسیه ارتباط برقرار کند. بی‌دلیل نیست که از چابهار به عنوان «دروازه بزرگ»<sup>۱</sup> به کشورهای محصور افغانستان و دولت‌های مستقل مشترک المنافع یاد می‌شود (محمدی و احمدی، ۱۳۹۷: ۵۵).

همچنین ژئوپولیتیک بندر چابهار فرصت بسیار خوبی را برای تقویت ادغام منطقه در اقتصاد جهانی فراهم می‌کند. از نظر بین‌المللی این بندر در مسیر ۳ کریدور بزرگ ترانزیتی جهان قرار دارد:

۱- کریدور شرقی-غربی که از دروازه ابریشم چین آغاز می‌شود و از قفقاز، غرب آسیا و مدیترانه می‌گذرد. شاخه جنوبی این کریدور از بندر چابهار عبور کرده و به جنوب آسیا و خلیج فارس می‌رسد.

۲- کریدور شمال-جنوب که از اروپای شمالی گذشته و از طریق ایران به اقیانوس هند (بندر بمبئی) و کشورهای جنوب و جنوب شرق آسیا گسترش می‌یابد.

۳- کریدور جنوب آسیا که از جنوب شرقی آسیا و هند آغاز می‌شود. این کریدور به سمت ایران، ترکیه و عراق و به سوی منطقه اروپا و مدیترانه گسترش می‌یابد و بندر چابهار یکی از مهمترین محورهای آن به شمار می‌رود (Aslan & Rashid, 2020: 13).

از سوی دیگر همانطور که گفته شد انتظارت تمامی بازیگران در یک همکاری منطقه‌ای باید برآورده شود. بندر چابهار برای گردهم آوردن کشورهای منطقه و شکل دادن به یک همکاری اقتصادی از پتانسیل بالایی برخوردار است. منطقه چابهار به دلیل جغرافیایی، سیاسی، اقتصادی و حتی فرهنگی؛ دارای ماهیتی استراتژیک برای تحرک و

توسعه نیمه شرقی کشور و در نتیجه کل ایران، برای کشورهای همجوار در منطقه و حتی برای ارتباطات اقتصادی جهانی است. بر اساس آمارهای جهانی سازمان ملل در زمینه حمل و نقل بین‌المللی، حدود نیمی از حمل و نقل جهان میان خاور دور با سایر نقاط دنیا صورت می‌گیرد. از مجموع ۳ کریدور حمل و نقل که برای این امر پیش‌بینی شده، ۲ کریدور از ایران می‌گذرد و در این بین چابهار نقطه عبور جنوبی‌ترین کریدور شرقی- غربی محسوب می‌گردد که در مسیر جاده ابریشم قرار دارد. همچنین چابهار نزدیکترین راه به اقیانوس هند و آب‌های آزاد است که با ۱۸۰۰ کیلومتر فاصله با سرخس، بهترین راه دستیابی آسان کشورهای آسیای میانه به دریای عمان محسوب می‌شود. در این میان خلیج چابهار با بریدگی طبیعی و استثنائی خود، بزرگترین خلیج ایران در حاشیه دریای عمان و بزرگترین خلیج خاورمیانه در سواحل آن به شمار می‌رود. آب‌های ساحلی چابهار با برخورداری از عمق زیاد از موقعیت خاص استراتژیکی جهت پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما برخوردار هستند (دریاباری و دیگران، ۱۳۹۷: ۱۶۱).

موقعیت منحصر به فرد این بندر، منافع اقتصادی قابل توجهی برای کشورهای همجوار فراهم می‌کند. هند از طریق بندر چابهار و شبکه راه‌های زمینی ایران و افغانستان در جستجوی تسهیل دسترسی به آسیای میانه و رقابت با چین و پاکستان است. فراتر از آن نیز هند به همراه ایران، روسیه و شماری از دولت‌های آسیای میانه و قفقاز در صدد تحقق بخشیدن به ابتکار کریدور شمال- جنوب هستند که از بندر جواهر لعل نهرو و از طریق ایران به حوزه دریای خزر و سپس اروپا امتداد می‌یابد. این کریدور دسترسی هند به بازارهای روسیه و اروپای شرقی را به حدود ۱۴ روز کاهش خواهد داد، این در حالی است که دسترسی بنادر هند به روسیه و اروپا از طریق مسیر کانال سوئز بیش از چهار هفته به طول می‌انجامد (جانسیز و دیگران، ۱۳۹۵: ۳۳).

چابهار گزینه بهتری برای متصل شدن افغانستان به دریای آزاد است تا از فشار طولانی مدت پاکستان بر روی خود خلاص شود. از سوی دیگر ایران چابهار را به عنوان گزینه‌ای برای تمامی مسیرهای موجود اتصال آسیای مرکزی به جنوب آسیا در نظر می‌گیرد. این روند ایران، نه افغانستان یا پاکستان را، به سوی مبدل شدن به یک قطب ترانزیتی در دو منطقه سوق نمی‌دهد. علاوه بر آن ۲۰۰۰ کیلومتر مرز دریایی با آب‌های بین‌المللی و شمار بسیار همسایگان، شش همسایه شامل افغانستان که محصور در خشکی

هستند، ایران را به کشوری ایده‌آل برای ترانزیت بدل می‌کند. چابهار بعنوان یک منطقه آزاد تجاری برای هر شش کشور برای سرمایه‌گذاری مطلوب خواهد بود (Mohammadi, 2018: 68 & 71).

به دلیل موقعیت استراتژیک و دسترسی این بندر به آب‌های بین‌المللی، چابهار جایگاه خاصی در مراودات ایران و دیگر بنادر منطقه دارد. علاوه بر آن چابهار شناخته شده بعنوان دروازه همکاری ملت‌ها، با مزیت‌های ژئوپولیتیکی در شرق تنگه هرمز و دریای عمان، در مسیرهای کشتیرانی افریقا، آسیا و اروپا واقع شده و همچنین کوتاهترین راه برای اتصال کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان به بازارهای خلیج فارس، شرق آفریقا و هر مکان دیگری در جهان است. چابهار همچنین برای تبدیل شدن به یکی از مهمترین قطب‌های حمل و نقل منطقه از پتانسیل بالایی برخوردار است (Aslan & Rashid, 2020: 14).

توسعه بندر چابهار در اواخر قرن بیستم مورد توجه قرار گرفت و تاکنون ادامه دارد. پروژه بندر چابهار، دو بندر به نام‌های شهید بهشتی و شهید کلاتری را در بر می‌گیرد. در اوایل دهه ۱۹۸۰ ایران چهار لنگرگاه در اندازه متوسط در هر کدام از این بنادر ساخته بود. بعدها دو اسکله اضافه و طولانی دیگر ساخته شد. بایستی خاطر نشان کرد که در سال ۲۰۱۶ ظرفیت سالیانه بندر چابهار تقریباً ۵ میلیون تن و ظرفیت هر شناور ۲۵۰۰۰ تن بوده است. ظرفیت سالیانه بندر چابهار از ۲.۵ میلیون تن تا ۸ میلیون تن در عرض چند سال افزایش یافته و انتظار می‌رود که تا پایان سال ۲۰۳۰ به ۸۶ میلیون تن برسد. با این حال به دنبال اعمال مجدد تحریم‌ها علیه ایران؛ کمپانی‌های خارجی در مورد سرمایه‌گذاری‌های بیشتر، احتیاط می‌کنند. این بندر تقریباً ۳ میلیون تن بار را در سال ۲۰۱۹ جابجا کرده و قرار است این مقدار در آینده بیشتر شود (Alsan & Rashid, 2020: 10).

در حال حاضر ایران فقط یک بندر بزرگ یعنی بندر عباس را در طول تنگه هرمز دارد که ۸۵ درصد تجارت دریایی ایران از آن صورت می‌گیرد. اما فقط می‌تواند در حدود ۱۰۰ هزار تن بار کشتی را تحویل بگیرد و تمامی کشتی‌های بزرگ تجاری که در حدود ۲۵۰ هزار تن بار یا بیشتر را جابجا می‌کنند، به دبی فرستاده شده و سپس محموله‌ها از طریق کشتی‌های کوچک به ایران آورده می‌شوند (Sakhuja & S. Khurana, 2015: 84-85).

گسترش مناطق آزاد تجاری گام دیگر ایران در بندر چابهار است که در آن امکانات برای ادغام بیشتر در سیستم اقتصاد جهانی وجود دارد (Aslan & Rashid, 2020: 12). وجود دو بندر مهم شهید بهشتی و شهید کلاتری واقع در ساحل شرقی خلیج فارس در استان سیستان و بلوچستان در کنار آب‌های گرم عمان و دریای هند، مجاورت با کشور پاکستان و افغانستان، دسترسی به آب‌های بین‌المللی و کشورهای مستقل مشترک المنافع و واقع شدن در کنار منطقه آزاد تجاری-صنعتی، امتیازهایی است که نقش چابهار را برجسته می‌سازد. با توجه به دسترسی آسان به بندر چابهار در استان سیستان و بلوچستان واقع در سواحل جنوبی ایران و ساحل غربی هند، بسیاری از صاحب‌نظران آن را به عنوان رقیبی برای بندر گوادر در پاکستان می‌دانند (متقی، امیراحمدیان و ساجدوا، ۱۳۹۷: ۱۵). بندر گوادر که بزرگترین بندر دریایی عمیق دنیاست تاکنون کمتر مورد استفاده قرار گرفته است اما پروژه<sup>۱</sup> COPHC در نهایت ظرفیت این بندر را تا ۴۰۰ میلیون تن در سال افزایش خواهد داد که بیش از ظرفیت سالیانه تمام بنادر هند است. به نظر می‌آید که هر دو بندر گوادر و چابهار نه تنها وابستگی به کانال سوئز و دیگر مسیرهای دریایی متداول را کاهش می‌دهد، بلکه همچنان انتظار می‌رود که این دو بندر قسمتی از کریدورهای مهم و اصلی حمل و نقل باشند. علاوه بر آن انتظار می‌رود که هزینه‌ها و زمان مورد نیاز برای حمل بار را کاهش دهند. برای مثال بندر چابهار زمان کوتاه‌تری از هند به اروپا را ارائه می‌دهد که تقریباً ۵۰ درصد در هزینه‌های حمل و نقل صرفه‌جویی می‌شود (Aslan & Rashid, 2020: 11).

چابهار یکی از سه بندری است که به پیش‌بینی سازمان ملل برای ارتباط در کریدور راه ابریشم مورد استفاده قرار خواهد گرفت. اخیراً تصور بر این است که هند کالاهای خود را از بندر چابهار و از طریق افغانستان به آسیای مرکزی صادر خواهد کرد با این وجود سیستم ریلی پیشرفته موجود، جاده‌ها و زیرساخت‌های اقتصادی در ایران به این کشور نسبت به افغانستان برتری می‌بخشد. علاوه بر آن افغانستان جاده و ریل‌های راه آهن محدودی دارد که آن را برای حمل و نقل نامناسب می‌کند، بخصوص با توجه به ضعف امنیتی و زیرساخت اقتصادی در افغانستان، استفاده از مسیرهای کوهستانی و صعب‌العبور این کشور دشوار است. از سوی دیگر مسیر چابهار-عشق‌آباد (۱۸۶۹

---

1. China Overseas Ports Holding Company

کیلومتر) نسبت به مسیر چابهار- هرات- عشق‌آباد (بیش از ۲۵۰۰ کیلومتر) کوتاه‌تر است که این مسیر را برای حمل و نقل کارآمد می‌کند. بنابراین ایران در آینده‌ای نه چندان دور برای ارتباط بین آسیای مرکزی و جنوب آسیا مورد استفاده قرار می‌گیرد (Mohammadi, 2018: 71).

توسعه بندر چابهار تا حدودی در دهه ۱۹۹۰ توسط هند برای فراهم نمودن دسترسی زمینی و دریایی به افغانستان و آسیای مرکزی با عبور از پاکستان انجام شد. هند می‌خواست با توسعه این بندر، زمان و هزینه‌های حمل و نقل به آسیای مرکزی و خلیج فارس کاهش دهد. این بندر همچنین مرکزی برای تلاش‌های هند جهت دوری کردن از پاکستان و گشودن راهی به سوی سرزمین محصور افغانستان که هند با آن روابط نزدیک سیاسی و اقتصادی داشته است، می‌باشد. {توسعه} بندر چابهار به نفع همه بخصوص افغانستان است که در حال حاضر تنها راه دسترسی به آن، بندر کراچی می‌باشد و این موضوع منوط به تغییرات در روابط پاکستان و افغانستان است. توسعه کامل چابهار وابستگی افغانستان محصور در خشکی را به بندرهای پاکستان برای دسترسی ایمن به دریا کاهش می‌دهد. از آنجاییکه پاکستان اجازه نمی‌دهد تا حمل و نقل به آسانی از هند به افغانستان انجام شود، دسترسی به چابهار و منطقه تجاری آزاد اطراف آن برای این کشور محصور در خشکی بسیار حیاتی است (Singh, 2017: 174).

با اتمام این پروژه پیش‌بینی می‌شود که بندر بمبئی از طریق بندر چابهار و از مسیر افغانستان و آسیای مرکزی به مسکو متصل شود. با این ارتباط، مسیر حمل بار از اقیانوس هند و منطقه خلیج فارس به اروپای شمالی و شرقی در حدود دو سوم در مقایسه با کانال سوئز کاهش می‌یابد و موجب افزایش تجارت در طول مسیر و تسهیل بیشتر در ادغام اقتصادی آسیا و اروپا می‌شود (Aslan & Rashid, 2020: 14).

بندر چابهار بندری با ویژگی‌های خاص ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک است که در مرکزیت منطقه وسیعی از غرب آسیا در میان معادلات تجاری و اقتصادی واقع شده و به اعتقاد نویسندگان این مقاله و با عنایت به آنچه که در داده‌های این پژوهش مورد بررسی قرار گرفت، از مفروضات تشکیل یک رژیم بین‌المللی اقتصادی برخوردار است. حتی اگر انگیزه‌های تشکیل یک رژیم بین‌المللی در این منطقه را نفع شخصی هر کشور منطقه‌ای و یا به دست آوردن قدرت بدانیم، چابهار از هر حیث برای مرکزیت این رژیم

کلیدی است. با بررسی خصوصیات بندر کلیدی و استراتژیک چابهار، اهمیت این بندر در تحکیم مناسبات اقتصادی و تجاری در منطقه غرب آسیا آشکار می‌شود و در نظر گرفتن قابلیت‌ها و پتانسیل آن برای واقع شدن در مرکز یک رژیم بین‌المللی اقتصادی، امری است که بایستی مورد اهتمام قرار گیرد.

### نتیجه‌گیری

تحول در نظام بین‌المللی پس از جنگ سرد، بر همکاری‌های بین‌المللی تاثیر فراوانی گذاشت و تمایل به منطقه‌گرایی و منطقه‌ای شدن در میان کشورهای جهان فزونی یافت. تمایل به همکاری میان دولت‌ها، موجب پیدایش نهادها و سازمان‌های جدید در نقاط مختلف جهان شد. همکاری‌های بین‌المللی در میان کشورها، در قالب نهادهای بین‌المللی و رژیم‌های بین‌المللی قابل بررسی است. همانطور که گفته شد رژیم‌های بین‌المللی حول محور موضوعی خاصی که مورد توجه کشورهای ذینفع می‌باشد، شکل می‌گیرند. پروژه‌های زیرساختی در منطقه غرب آسیا، مانند توسعه بنادر و ساخت جاده‌ها و ریل راه‌آهن برای تعامل هر چه بیشتر کشورهای منطقه در دست انجام است، از این رو می‌توان رویه‌ها، قوانین و هنجارهایی را پیش‌بینی نمود که انتظارات کلیه بازیگران منطقه‌ای را حول محور توسعه و پیشرفت اقتصادی و دسترسی سریع و آسان به بازارهای بین‌المللی برآورده نماید. از سوی دیگر وجود یک فهم مشترک (توسعه اقتصادی و تجاری) و ارزش‌های مشترک (پیوندهای تاریخی، فرهنگ، زبان، دین و صلح) میان کشورهای این منطقه، برای همگرایی این کشورها و تدوین هنجارها و قوانینی حول یک رژیم بین‌المللی که منافع کلیه اعضای آن را فراهم کند، بسیار حائز اهمیت است. بندر استراتژیک چابهار که در جنوب ایران قرار دارد با توجه به موقعیت راهبردی خود و دسترسی به اقیانوس هند و خلیج فارس و همچنین ظرفیت‌های ویژه و قابل توجه دیگر از قبیل قرار گرفتن بر سر راه کریدورهای مهم بین‌المللی و جاده بین‌المللی ابریشم، در پروژه‌های توسعه همکاری منطقه‌ای از جایگاه خاصی برخوردار می‌باشد. بندر چابهار ایران قابلیت تبدیل شدن به یک رژیم بین‌المللی را دارد و وجود یک بستر تاریخی مشترک در حوزه‌های گوناگون بین شبه قاره هند، منطقه آسیای مرکزی، افغانستان و ایران، می‌تواند الهام‌بخش ایجاد این رژیم باشد.

این پژوهش می‌کوشد به این پاسخ دهد پرسش که چابهار چه ظرفیت‌هایی برای تبدیل شدن به یک رژیم بین‌المللی دارد و عناصر مشترک برای همکاری در غرب آسیا چگونه تشکیل این رژیم را تسهیل می‌نماید؟ و فرضیه‌ای که در پاسخ به این سوال مطرح شد این بود که چابهار به سبب موقعیت ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک خود می‌تواند تبدیل به یک رژیم بین‌المللی اقتصادی شود و پیشینه روابط و ارزش‌های مشترک میان کشورهای منطقه شکل‌گیری این رژیم را تسهیل می‌کند. سپس با تبیین مبانی نظری رژیم‌های بین‌المللی که همکاری بین دولت‌ها را بر اساس هنجارها، قوانین و رویه‌ها حول یک محور موضوعی خاص میسر می‌سازد، جایگاه ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک بندر چابهار و ظرفیت‌های مشترک موجود بین کشورهای منطقه در شکل‌گیری یک رژیم بین‌المللی اقتصادی با محوریت این بندر مورد بررسی قرار گرفت که این امر تایید فرضیه این پژوهش است.

در پایان پیشنهاد می‌شود تا مسئولین کشور ظرفیت‌های راهبردی و بین‌المللی این بندر را بیشتر مورد اهتمام قرار داده و نسبت به تدوین سند راهبردی چابهار برای شکل‌گیری یک رژیم بین‌المللی در توسعه همکاری‌های اقتصادی، تجاری و همچنین استقرار صلح منطقه‌ای، اقدام نمایند.

## تعارض منافع

تعارض منافع ندارم.

## ORCID

Majidreza Momeni



Marzieh Isfahani Chaharmahali





## منابع

- اخباری، محمد، مایل افشار، فرحناز، (۱۳۹۷)، «تحلیل نقش ژئواکونومیک و کریدوری ایران در تحقق همگرایی در آسیای جنوب غربی»، فصلنامه مطالعات آسیای جنوب غربی، بهار ۹۷، شماره ۱.
- اسلامی، روح الله و یوسف زهی، ناصر، (۱۳۹۷)، «استراتژی‌های کارآمدسازی اقتصاد سیاسی منطقه‌ای افغانستان و ایران بر مبنای تحلیل سیستمی نقش بندر چابهار»، فصلنامه مطالعات راهبردی سیاستگذاری عمومی، پاییز ۹۷، دوره ۸ شماره ۲۸.
- برزگر، کیهان، (۱۳۹۷)، «راهبرد سیاست خارجی ایران در توازن منطقه‌ای»، فصلنامه مطالعات راهبردی، زمستان ۹۷، سال بیست و یکم، شماره ۴.
- توحیدفام، محمد، طهرانی زاده، نیلوفر، (۱۳۸۸)، «نئولیبرالیسم و همگرایی جهانی»، دانشنامه حقوق و سیاست، بهار و تابستان ۸۸، شماره ۱۱.
- جانسیز، احمد، تقی زاده انصاری، محمد و بهرامی مقدم، سجاد، (۱۳۹۵)، «تحول سیاست خارجی هند (در عمل‌گرایی اقتصادی دولت‌های عضو شورای همکاری خلیج فارس)»، فصلنامه مطالعات شبه قاره دانشگاه سیستان و بلوچستان، پاییز ۹۵، سال هفتم، شماره ۲۸.
- دریاباری، سید جمال‌الدین، هارون بحری، سیاوش، خانجان زاده کاکرودی، شقایق، حاجی محمدلو، محمد و پزشکی، مهدی، (۱۳۹۷)، «آمایش سرزمینی و توسعه سواحل مکران با تاکید بر مکان‌یابی و احداث شبکه‌های حمل و نقل در راستای ارتقای موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک منطقه»، فصلنامه علمی پژوهشی نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، بهار ۹۷، سال دهم، شماره ۲.
- دهقانی فیروزآبادی، سیدجلال، (۱۳۹۳)، نظریه‌های همگرایی منطقه‌ای و رژیم‌های بین‌المللی، چاپ اول، تهران: مخاطب.
- عسگرخانی، ابو محمد، (۱۳۸۱)، «نظریه رژیم‌های بین‌المللی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، پاییز، شماره ۵۷.
- متقی، عبدالقدیر، امیراحمدیان، بهرام و ساجدوا، گلشن، (۱۳۹۷)، تحلیل استراتژیک بندر چابهار: روابط افغانستان ایران، هند، کابل: انستیتو مطالعات استراتژیک افغانستان.
- محمدی، حمیدرضا و احمدی، ابراهیم، (۱۳۹۷)، «موازنه‌گرایی در سیاست‌های ژئوپولتیکی هند (با تاکید بر نقش و جایگاه بندر چابهار ایران)»، پژوهش‌های دانش زمین، بهار ۹۷، سال نهم، شماره ۳۳.

- مختاری هشی، حسین، قادری حاجت، مصطفی، (۱۳۹۷)، «تحلیل ژئوپولیتیکی و چالش‌های همگرایی در منطقه غرب آسیا»، فصلنامه مطالعات آسیای جنوب غربی، بهار ۹۷، شماره ۱.

## References

- Aslan, Kursad & Rashid, Yasir, (2020), "The Increasing Role of Geo-economics: Competition between Chabahar and Gwadar Ports", Center for Iranian Studies in Ankara (IRAM), June 2020.
- Andrea, Alfred, (2014), "The Silk Road in World Histories: A Review Essay", January 2014, Vol. 2, No. 2.
- B. Hass, Ernest, (1980), "Why Collaborate? Issue- Linkage and International Regimes". *World Politic*, April 1980, Vol. 32, No. 3.
- Chandra, Amiya, (2008), "India's Economic Relations with Uzbekistan and Turkmenistan 1991-2005", Central Asian Studies Program Center for South, Central, South East Asia and South West Pacific Studies, New Delhi, School of International Studies, Jawaharlal Nehru University.
- Galbreath, David, (2008), *Issue in International Relations International Regimes and Organization*, Second Edition, London, Routledge.
- Joshi, Nirmala, (2010), "Reconnecting India and Central Asia- Emerging Security and Economic Dimensions", Central Asia- Caucasus Institute Silk Road Studies Program, Singapore.
- Kaur, Amandeep, (2018), "India and Central Asian Republics Economic Cooperation: An Analysis of Problems and Potentials", Center for South and Central Asian Studies, School of Global Relations, Central University of Punjab.
- Kumar Singh, Amit, (2015), "India and Central Asia: An Interpretation of Mutually Indelible Historical Relationship and its Multi Faceted Impact", *International Journal of Interdisciplinary and Multidisciplinary Studies*, Vol. 7, No. 2.
- Mohammadi, Qais, (2018), "Chabahar: The Decay of Geostrategic Importance of Afghanistan and Pakistan", *Journal of Economics and Management Science*, January 2018, Volume 1, Issue 1.
- Sakhuja, Vijay & Khurana, Gurpreet, (2015), *Maritime Perspective 2014*, First Edition, New Delhi, National Maritime Foundation.

- Singh, Subhash, (2017), “India’s Chabahar Policy, Implication for China-Pakistan Cooperation”, International Journal of Applied Social Science, May & June 2017, Vol. 4, No. 5 & 6.
- W.J. Dijkshoorn, (2018), “India’s Strategic Role in Central Asia: An Analysis of Bilateral and Multilateral Cooperation and the China Factor”, Master South Asian Studies, Leiden University.