

نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت

ژئوپلیتیک ایده پردازی و مفهوم سازی

مکران یک موقعیت و چند راهبرد

دکتر سید هادی زرقانی^۱. دانشیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه فردوسی مشهد

چکیده:

ژئوپلیتیک دانشی است که به مناسبات کشورها و قدرت ها بر پایه سه مولفه قدرت، سیاست و جغرافیا می پردازد. برخی اندیشمندان در تعریف خود از دانش ژئوپلیتیک بر جنبه توصیفی و معرفتی این علم تاکید دارند و برخی دیگر بر بُعد کاربردی آن تاکید داشته و به تبیین رابطه بین اندیشه، سیاست و تولید فضا پرداخته اند؛ تعریف ژئوپلیتیک به عنوان «دانش عملی فضائی سازی سیاست ها و هدایت رقابت ها» از جمله این تعاریف است. بر پایه این تعریف، می توان یکی از کارکردهای مهم ژئوپلیتیک را طراحی و تدوین سیاست ها و سپس تلاش برای فضائی سازی آن سیاست در سطح منطقه و جهان دانست. بر این اساس، کشورها و سایر بازیگران عرصه رقابتهای ژئوپلیتیکی، ایده ها و مفاهیمی چون «نظم نوین جهانی»، «برخورد تمدن ها»، «خط لوله صلح»، «هلال شیعی»، «جاده ابریشم دریایی» و... را خلق می کنند و سپس تلاش می کنند با برنامه ریزی و بکارگیری شیوه ها و ابزارهای مختلف آن مفهوم و ایده را به مثابه یک سیاست منطقه ای و جهانی مطرح نمایند. این پژوهش با روش توصیفی-تحلیلی و با استناد به منابع معتبر کتابخانه ای به دنبال بررسی و تحلیل این مساله است که سواحل مکران ایران در مناسبات ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی منطقه ای و جهانی چه نقش و جایگاهی دارد؟ یافته های پژوهش آن است که مجموع ویژگی ها و مزیت های نسبی کم نظیر این سواحل به گونه ای است که می توان از این ظرفیت، با راهبردهای مختلف بهره برداری نمود. تعریف سواحل مکران به عنوان مکمل راه ابریشم دریایی، حلقه ارتباطی مناطق ژئوپلیتیکی پیرامونی، موقعیت بندری و معبری برای کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی و افغانستان، اتصال کریدور شمال و جنوب به آبهای آزاد، اتصال آبهای آزاد به کریدور شرقی-غربی، موقعیت اقیانوسی و ادعای ارضی نسبت به قطب جنوب، اتصال راه ابریشم دریایی به جاده ابریشم، تبدیل چابهار به یک بندر جهانی با کارکردهای خدماتی-تجاری بخشی از مهمترین راهبردهایی است که می توان در قالب مفهوم «ژئوپلیتیک ایده پردازی و مفهوم سازی» برای سواحل مکران تعریف کرد.

واژگان کلیدی: مکران، موقعیت، مدیریت، فضائی سازی، راهبرد، ژئوپلیتیک

نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت

۱- مقدمه :

نظام ژئوپلیتیک جهانی عرصه مهم رقابت قدرت ها و بازیگران مختلفی است که دائما در تلاش برای ایجاد، حفظ و گسترش قدرت خود هستند. در واقع چنانکه هانس مورگنتا از نظریه پردازان بزرگ روابط بین الملل می گوید: «همه سیاست ها تلاشی برای کسب قدرت است». در این عرصه رقابت، بازیگران ژئوپلیتیکی و به ویژه کشورها دائما در تلاش هستند تا با شناخت و بهره برداری از منابع و سرچشمه های قدرت، به طور مرتب بر قدرت و وزن ژئوپلیتیکی خود بیفزایند تا امکان تامین اهداف و منافع ملی کشورها وجود داشته باشد (زرقانی، ۱۴۰۱: ۹). منابع و سرچشمه های قدرت کشورها متنوع و متعدد است. با ملاحظه الگوهای مختلفی که از سوی صاحب نظران و دانشمندان مختلف درباره عوامل و متغیرهای تاثیر گذار بر قدرت کشورها با تاکید بر مولفه جغرافیا ارایه شده است، می توان عواملی نظیر موقعیت و انواع آن (موقعیت استراتژیکی، ژئوپلیتیکی، ارتباطی، اقلیمی و...)، وسعت، شکل و کیفیت فضا، بنیادهای زیستی، منابع زیر زمینی و در نهایت ویژگی های کمی و کیفی جمعیت و ملت را به عنوان مهمترین منابع و بنیادهای قدرت کشورها مطرح کرد (حافظ نیا، ۱۳۹۶: ۴۰۳).

وجود منابع و زمینه های قدرت آفرین در یک کشور، یک توان بالقوه محسوب می شود و تا حد زیادی در میزان قدرت ملی آن کشور تاثیر دارد، اما فقط با بهره برداری مطلوب و بهینه از این منابع قدرت است که قدرت یک کشور و وزن و منزلت ژئوپلیتیکی آن در سطح منطقه و جهان به طور قابل توجهی ارتقاء پیدا می کند. بر این اساس، تعداد زیادی از کشورها هستند که دارای منابع ارزشمند قدرت هستند، لکن توان استفاده از آن را نداشته و در نظام ژئوپلیتیک بازیگر مطرحی محسوب نمی شوند. در مقابل، کشورهای کوچکی مانند هنگ کنگ، سنگاپور، امارات متحده عربی، سوئیس، قطر و... هستند که از منابع متوسط و حداقلی خود حداکثر استفاده را نموده و به بازیگران مطرحی در نظام ژئوپلیتیک جهانی و منطقه ای تبدیل شده اند. تبدیل کشورهای کوچک سنگاپور و هنگ کنگ به شهرهایی در مقیاس جهانی و برگزاری بزرگترین رویداد ورزشی جهان یعنی جام جهانی فوتبال در سال ۲۰۲۲ در کشور کوچک و بیابانی قطر، نمونه های بسیار خوبی از بهره برداری بهینه از کمترین مولفه های قدرت آفرین در این کشورهای کوچک محسوب می شود. نکته بسیار مهم در این نمونه ها، داشتن یک ایده و طرح اولیه بوده است که رهبران و مدیران آن کشورها، ایده اولیه را ابتدا برای ملت خود تبدیل به یک آرمان سیاسی قابل دسترس نموده و سپس با کمک شیوه ها و ابزارهای اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و به ویژه تبلیغی- رسانه ای، فرایند فضا سازی مناسب برای پیاده شدن آن ایده در سطح منطقه و جهان نموده اند. این فرایند به اعتقاد نگارنده تحت عنوان «ژئوپلیتیک ایده پردازی و مفهوم سازی» قابل طرح است که در بخش مبانی نظری به آن پرداخته شده است. سواحل مکران دارای مزیت های کم نظیری چون موقعیت استراتژیکی، ویژگی های جغرافیایی مناسب، موقعیت چهار راهی و ارتباطی، ظرفیت های بکر و استفاده نشده، قابلیت های جمعیتی و انسانی و... می باشد. در طی دو دهه اخیر اقدامات و تلاش های متعددی جهت بهره برداری از سواحل مکران انجام شده است اما به نظر می رسد، بین برنامه ها و طرح های اجرا شده و قابلیت های کم نظیر این سواحل، به ویژه در مقایسه با موقعیت های مشابه

نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت

در کشورهای همسایه، فاصله زیادی است. بر این اساس، این ویژگی ها و مزیت های نسبی ایجاب می کند، سیاست گذاران و مدیران کشور با طرح این قابلیت ها و ایده ها در محافل منطقه ای و جهانی، زمینه مناسبی جهت بهره برداری از آن در قالب طرح های مشارکتی و با کمک سرمایه گذاری و مشارکت سایر کشورها فراهم آورند، موضوعی که این پژوهش به دنبال بررسی و واکاوی آن است.

۲- روش تحقیق:

این پژوهش بر اساس ماهیت و روش جزء پژوهش های توصیفی-تحلیلی محسوب می شود. سوال اصلی پژوهش این است که سواحل مکران ایران در مناسبات ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی منطقه ای و جهانی چه نقش و جایگاهی دارد؟. به عبارت دیگر، برای بهره برداری از منبع ثروت و قدرت کم نظیر سواحل مکران، چه ایده ها و طرح هایی قابل طرح است که بتوان در قالب فرایند «ژئوپلیتیک ایده پردازی و مفهوم سازی» آنها را در محافل علمی، سیاسی و تصمیم گیری منطقه و جهان طرح کرد. اطلاعات پژوهش به صورت کتابخانه ای و با مراجعه به منابع معتبر گردآوری شده است

۳- پیشینه پژوهش:

در مورد ویژگی های و مزیت های سواحل مکران جهت طرح های توسعه ملی و منطقه ای کتب و مقالات مختلفی تدوین شده است که به برخی از آنها اشاره می شود:

سرور و همکاران در مقاله ای با عنوان « بررسی ظرفیت های ژئوپلیتیکی سواحل مکران و نقش آن در امنیت پایدار منطقه جنوب شرق » که در نشریه راهبرد دفاعی منتشر شده است، به بررسی و تحلیل ظرفیت های ژئوپلیتیکی سواحل مکران پرداخته اند و در بیان این ظرفیت ها بر داشتن سواحل طولانی و مناسب به ویژه در چابهار و کنارک؛ نقش مهم ارتباطی این منطقه در اتصال به مسیر راهبردی شمال و جنوب و تنها بندر اقیانوسی ایران تاکید کرده است. یافته های این پژوهش حاکی از آن است که به کارگیری ظرفیت های ژئوپلیتیکی سواحل مکران کلید توسعه امنیت پایدار در منطقه و در نهایت، کشور خواهد بود (سرور و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۰۲). در پژوهشی دیگر با عنوان « آمایش سرزمینی و توسعه سواحل مکران با تأکید بر مکان یابی و احداث شبکه های حمل و نقل در راستای ارتقای موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک » که در مجله نگرش های نو در جغرافیای انسانی منتشر شده است؛ دریاباری و همکاران به بررسی و تحلیل پتانسیل های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی ای منطقه مکران در شبکه حمل و نقل پرداخته اند. یافته های پژوهش نشان می دهد با توجه به مجاورت سواحل مکران با آب های آزاد بین المللی و همسایگی با کشورهای محصور در خشکی افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی؛ این سواحل می تواند نقش موثری در گسترش شبکه حمل و نقل دریایی داشته باشد. ضمن اینکه گسترش شبکه حمل و نقل در این مناطق باعث ارتقاء موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک سواحل مکران می شود (دریاباری و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۵۱). اعظمی در مقاله خود در کنفرانس بین المللی جاده ابریشم در سال ۱۳۹۵، ضمن بررسی نقش ژئوپلیتیک ایران در شکل گیری جاده ابریشم قدیم، چهار ویژگی ایران شامل: «موقعیت جغرافیایی و گذرگاهی»، «موقعیت استراتژیک»،

نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت

«منابع انرژی نفت و گاز فراوان»، «جایگاه فرهنگی، تاریخی و تمدنی» را به عنوان مهمترین عوامل اثر گذار در احیای جاده ابریشم مطرح می کند

نوذری و همکاران در مقاله خود با عنوان «تبیین راهبردهای ارتقا نقش سواحل مکران در بازدارندگی دفاعی جمهوری اسلامی ایران؛ با تاکید بر آموزش دریایی» از منظر دفاعی و امنیتی به بررسی سواحل مکران پرداخته اند. این مقاله در نشریه علوم دریایی منتشر شده است و یافته های پژوهش بیانگر است که عوامل و مولفه های شش گانه ای شامل عوامل طبیعی، انسانی، اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی، سیاست بین الملل و نظامی در بازدارندگی دفاعی ایران در منطقه موثر هستند. مولفان ۱۳ راهبرد مشخص را برای ارتقاء نقش سواحل مکران در بازدارندگی دفاعی ج.ا.ایران مطرح کرده اند که راهبرد قدرت ناوگان نظامی (حرکت به سوی نیروی دریایی اقیانوسی) در رتبه اول قرار دارد (نوذری و همکاران، ۱۳۹۹: ۶۴). زرقانی و قلی زاده در مقاله خود با عنوان «بررسی و تحلیل نقش و جایگاه استراتژیک سواحل مکران» که در اولین همایش توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران ارائه شده است به بررسی نقش استراتژیک سواحل مکران پرداخته اند. یافته های پژوهش گویای آن است که این منطقه قابلیت های مناسبی جهت ایجاد و تاسیس بنادر تجاری، ترمینال های نفتی، مناطق آزاد تجاری، صنعتی و توریستی و... دارد. با توجه به نیاز کشورهای محصور در خشکی چون افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی به آبهای آزاد، این سواحل فرصت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی مناسبی را نیز در اختیار کشور ایران قرار می دهد (زرقانی و قلی زاده، ۱۳۹۱). پاپلی در همایش "فراوری پتانسیل های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه های اقیانوسی جنوب شرق کشور" در مقاله خود ضمن تبیین تمدن دریایی به بررسی نقش و جایگاه توسعه بندر چابهار در ایجاد تمدن دریایی ایرانی پرداخته است. (پاپلی، ۱۳۹۵). رازقی در مقاله خود با عنوان «مطالعه ظرفیت های گردشگری میراث فرهنگی و طبیعی در نوار ساحلی مکران» که در نشریه گردشگری و توسعه به چاپ رسیده است، به بررسی و تبیین ظرفیت های گردشگری سواحل مکران پرداخته است. یافته های پژوهش نشان می دهد، نقش ظرفیتهای میراث طبیعی، در نظام گردشگری مکران شایان توجه است و پس از آن ظرفیتهای میراث فرهنگی ملموس و ناملموس قرار دارد. از مهمترین مصادیق واجد ارزشهای میراث طبیعی جنگلهای مانگرو و تالاب تیاب هستند و مصادیقی چون محوطه کوه مبارک و روستای گیگن در گروه مواریث فرهنگی ملموس و رسوم، بازیها، غذاها و روش های صید در گروه مواریث فرهنگی ناملموس، جزو مصادیق دارای انطباق غالب با ویژگیهای گردشگری در منطقه می باشند (رازقی، ۱۳۹۸: ۱۴۸). سیاری و خانزادی در مقاله خود با عنوان «احیا قدرت دریایی با استفاده از پتانسیل سواحل مکران» که در مجموعه مقالات همایش فرآوری پتانسیل های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه های اقیانوسی جنوب شرق کشور منتشر شده است، به این نتیجه رسیده اند که احیا قدرت دریایی ج.ا.ایران مستلزم حرکت و پیشرفت در چرخه های قابلیت ساز حوزه های اقتصادی، اجتماعی، دفاعی-امنیتی، فرهنگی و سیاسی است. در این پژوهش مدلی طراحی شده است که در آن روابط میان هر چرخه و شاخص های آن مشخص شده است (سیاری و خانزادی، ۱۳۹۵: ۵۷۹). در نهایت اخباری و همکاران در مقاله خود با عنوان «بررسی نقش ترانزیت ریلی در ارتقای منزلت ژئوپلیتیکی بندر چابهار» که در فصلنامه ژئوپلیتیک

نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت

به چاپ رسیده است به بررسی نقش و جایگاه ارتباطات و ترانزیت ریلی در ارتقاء جایگاه بندر چابهار پرداخته اند. یافته های این پژوهش بیانگر آن است که برقراری ترانزیت ریلی بندر چابهار موجب افزایش تعامل دولت جمهوری اسلامی ایران با سایر دولت ها، جذب سرمایه های خارجی، رونق اقتصادی و افزایش اشتغال و مهاجرت معکوس خواهد شد (اخباری و همکاران، ۱۴۰۱: ۷۰)

۴- مبانی نظری:

۴-۱- ساحل و منطقه ساحلی:

کرانه یا ساحل یا دریابار منطقه بین دریا و خشکی است. اصطلاح ساحل برای مساحت بین حداکثر مد و پایه پرتگاه های ساحلی در سواحل مرتفع و برای نواحی واقع بین حداقل جزر و بالاترین مرز پیشروی امواج طوفان نیز به کار می رود. مناطق ساحلی گستره ای هستند که مجموع نیروهای محیط های خشکی و دریایی با یکدیگر در تعامل بوده و متحمل تغییرات کوتاه و دراز مدت می شوند. برآیند این نیروها و وقوع پدیده های زمین شناسی، هیدرودینامیکی و اقلیمی سبب تغییر در موقعیت خطوط ساحلی شده و رژیم های سواحل پیشرونده و پسرونده نسبت به دریا را پدید می آورند. خط ساحلی موقعی در موقعیت خود ثابت می ماند که نیروهای خشکی و دریا با هم در تعادل باشند. عدم تعادل در این نیروها و فرآیندها باعث خواهد شد که خط ساحل بالاتر و پایین تر از موقعیت قبلی قرار گیرد. (سایت مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور، ۱۳۹۹)

۴-۲- کریدور تجاری و بین المللی:

به جابه جایی بار از مبدأ تا مقصد از طریق عبور از مناطق واسطه و مسیری ترانزیت گفته می شود. از طرفی کریدور مسیری است که برای حمل و نقل استفاده می شود و به عنوان محور ترافیک کالا در سطح بین المللی، کشوری و منطقه ای تلقی می شود. در هر کریدور ترانزیتی می توان از شیوه های مختلف حمل و نقل بار از جمله دریایی، ریلی، جاده ای برای جابه جایی بار در کمترین زمان و هزینه ممکن استفاده نمود. انواع کریدورهای حمل و نقل شامل:

- الف) کریدورهای تجاری داخلی: به منظور حمل و نقل بار داخل شبکه راه یک کشور ایجاد می گردد.
- ب) کریدورهای تجاری خارجی: برای حمل و نقل کالاهای صادراتی و وارداتی از یک کشور ایجاد می شود.
- ج) کریدورهای ترانزیتی تبادل کالا: به منظور حمل و نقل بار و مسافر با سایر کشورهای مرزی ایجاد می شود.

کریدورهای بین المللی به عنوان نوع خاصی از کریدور ترانزیتی کالا یا تجارت خارجی طبقه بندی می شود. این کریدور یک شبکه بین المللی از مسیرهای حمل و نقل و بار می باشد که شامل انواع جاده، خطوط راه آهن و مسیر آبی بوده و در جهت توسعه حمل و نقل مرکب (حمل و نقل چند وجهی)، رونق اقتصادی، ترانزیت، تجارت خارجی، تبادل کالا بین کشورها و ایجاد مسیر بین آنها برنامه ریزی شده و هم چنین برای

نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت

افزایش امنیت حمل بار به کار می رود. بررسی کریدورهای عبوری در انتخاب روش حمل و نقل بین المللی از اهمیت بالایی برخوردار می باشد. از جمله کریدورهای مهم بین المللی که از ایران عبور می کند می توان به کریدور شمال- جنوب، کریدور تراسیک، کریدور شرق به غرب (جاده قدیم ابریشم) و کریدور جنوبی آسیا اشاره کرد. (تمنایی، ۱۳۹۴: ۱۲)

۴-۳- حمل و نقل دریایی و ریلی:

حمل و نقل دریایی شاخه‌ای از حمل و نقل است که در توسعه تجارت خارجی نقش مهمی ایفا می کند. این شاخه از حمل و نقل به واسطه داشتن مزیت‌هایی از جمله هزینه پایین حمل کالا، پرداخت وجه در مقابل اسناد معتبر و سرعت عمل در حمل حجم بالایی از کالا، از مناسب‌ترین روش‌های حمل و نقل به شمار می آید (اخباری و همکاران، ۱۴۰۱: ۷۹). حمل و نقل دریایی به عنوان یک بخش جدانشدنی از تجارت دنیا شناخته می شود. به شکلی ارائه انواع خدمات در صنعت حمل و نقل دریایی جزو پارامترهای لازم و بسیار مؤثر در انجام یک معامله بین المللی موفق است. حمل و نقل دریایی اگر کارآمد باشد مطمئناً باعث افزایش میزان تجارت بین المللی خواهد شد (کریکندی و کفیلی، ۱۳۹۹: ۱۶۹)

حمل و نقل ریلی: یکی از راه‌های بسیار مؤثر در کاهش هزینه‌ها گسترش بخش حمل و نقل عمومی و به خصوص راه آهن شهری است که به عنوان یکی از بهترین، اقتصادی‌ترین و پاک‌ترین انواع سیستم‌های حمل و نقل عمومی در جهان شناخته شده است. ایمنی بسیار بالا، راحتی و آسایش مسافران، کاهش مصرف انرژی و ایجاد آلودگی هوا و صوتی بسیار ناچیز، سرعت مناسب و قیمت پایین از جمله مزیت‌های آن به شمار می رود. اگرچه حمل و نقل ریلی با هزینه اولیه و سرمایه‌گذاری‌های لازم برای زیرساخت‌ها، قابلیت انعطاف‌پذیری پایین و هزینه‌های بالای تعمیر و نگهداری در صورت فرسوده و قدیمی شدن ناوگان‌های ریلی و اثرات روانی و فرهنگی واقتصادی ناشی از آن همراه خواهد بود، اما تاثیرات شگرفی که در مباحث زیست محیطی می تواند داشته باشد که مسئولین را از هزینه‌های اقتصادی به دور داشته و در تأمین و گسترش هر چه بیشتر این خطوط ترغیب کند (کازمیان و همکاران، ۱۳۹۴: ۷۹). حمل و نقل ریلی به عنوان عامل ارتباط دهنده مراکز عرضه و تقاضا و عنصر تداوم بخش به فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی، از دوطرف توسعه ملی و قیمت نهایی کالا و خدمات دارای اهمیتی خاص می باشد و نقش اساسی و کلیدی در تقریباً تمامی فرآیندهای اقتصادی یک کشور دارد (اخباری و همکاران، ۱۴۰۱: ۷۹).

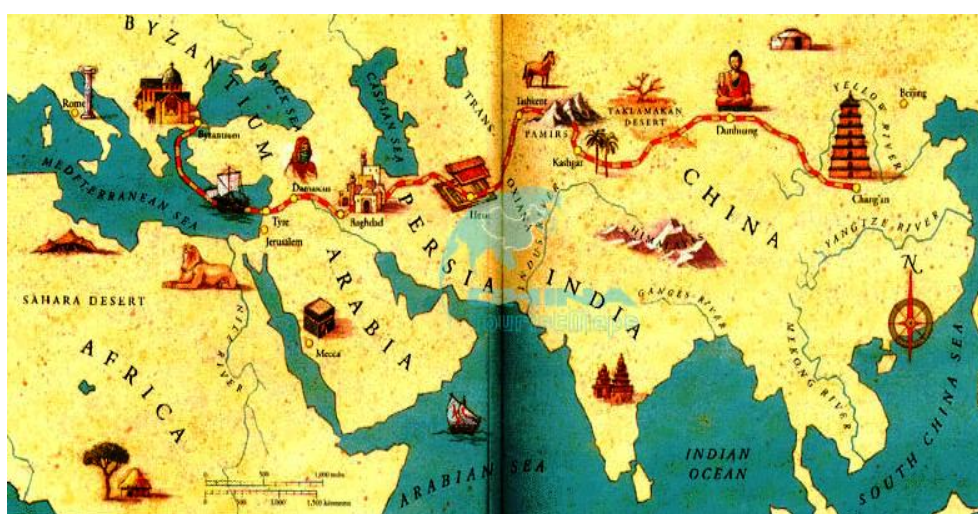
۴-۴- جاده ابریشم:

راه ابریشم یا همان جاده ابریشم، شبکه راه‌های به هم پیوسته‌ای است که در گذشته با هدف بازرگانی و تجارت بین کشورهای آسیایی احداث شده است. این جاده شرق و غرب و جنوب آسیا را به هم وصل می کرد و همچنین آسیا را به شمال آفریقا و شرق اروپا پیوند می داد. این مسیر تا سده پانزدهم میلادی به مدت ۱۷۰۰ سال، بزرگترین شبکه بازرگانی دنیا شناخته می شد. این جاده سالیان سال به عنوان مهم‌ترین جاده دنیا معرفی می شد و دلیل اهمیت بسیار بالای آن علاوه بر آن که تجارت بین کشورها و پادشاهی‌ها و امپراتوری‌های مختلف را ممکن می ساخت، این بود که از طریق جاده ابریشم تنها کالا نبود که بین کشورها

نخستین همایش ملی تمدن دریایی – مسیر پیشرفت

رد و بدل می شد، بلکه از این راه بسیاری از باورهای فکری و مذهبی ملل مختلف، از اسلام گرفته تا مسیحیت و بودیسم و هندوئیسم بین مردم منتقل می شد و همچنین مردم کشورهای مختلف را از شرایط حاکم در دیگر کشورها آگاه می کرد (زرقانی و حجی پناه، ۱۳۹۵: ۸). در آن زمان جاده ابریشم با وصل کردن ملت های مختلف به هم باعث رشد ایده ها و اختراعات و در نهایت تولید محصولات بی نظیر می شد که بسیاری از کشورها در نتیجه آن پیشرفته و مستقل می شدند. البته لازم به ذکر است که جاده ابریشم در آن زمان راه اصلی انتقال بیماری های واگیردار از قبیل طاعون بوده که همین موضوع در قرن دوم و سوم سبب کاهش جمعیت در چین و مدیترانه شده بود که در نتیجه باعث تضعیف و آسیب پذیری امپراطوری های این مناطق شد.

نقشه ۱: مسیر جاده ابریشم باستانی



منبع: زرقانی و حجی پناه، ۱۳۹۵: ۹

۴-۵- راه ابریشم دریایی:

یک طرح سرمایه گذاری در زیربنای اقتصادی بیش از ۶۰ کشور جهان و توسعه دو مسیر تجاری (کمر بند اقتصادی راه ابریشم) و (راه ابریشم دریایی) است که توسط چین در سال ۲۰۱۳ ارائه شده است. این طرح بزرگترین طرح سرمایه گذاری است که تا کنون توسط یک کشور ارائه شده است و عمدتاً منطبق بر کشورهای مسیر جاده ابریشم زمینی و دریایی قدیم و فراتر از آن می باشد. (علی زاده مقدم، ۱۳۸۳: ۴۰). رئیس جمهور چین در اندونزی پیشنهاد «راه ابریشم دریایی» را مطرح کرد، مسیری که قرار است چین را از طریق شهرهای بندری جنوب شرق این کشور به ویتنام، اندونزی، هند، سریلانکا، آفریقای شرقی و آبراه سوئز و در نهایت به اروپا برساند. (امیر احمدیان، ۱۳۹۶: ۲). از منظر جغرافیایی، جاده ابریشم دریایی، مناطق جنوب شرق آسیا، جنوب شبه قاره هند، خاورمیانه و شمال آفریقا، مدیترانه و شمال اروپا را به یکدیگر متصل خواهد کرد. خطوط کلی جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم در برگیرنده دو مسیر است:

–سواحل چین، دریای جنوبی چین، اقیانوس هند، دریای مدیترانه

–سواحل چین، دریای جنوبی چین، جنوب منطقه اقیانوسیه

نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت

با این حال، اتصالات فرعی و انشعابات این دو مسیر کلی در اقیانوسیه، محدوده بسیار گسترده و قابل توجهی را در بر می گیرد که به صورت یک مسیر محاط بر تمام مناطق جنوب آسیا از شرق تا غرب گسترش یافته و از آنجا تا سواحل شرقی آفریقا نیز ادامه خواهد یافت.

۴-۶- قدرت دریایی:

واژه قدرت دریایی واژه جدیدی نیست و می توان گفت در قرون اخیر موضوع بحث های داغ و سرنوشت ساز بوده و چه بسا مسیر تاریخ بشری و سرنوشت بسیاری از انسان ها را در جغرافیای سیاسی جهان دگرگون ساخته است. قدرت دریایی به مفهوم رایج آن برای نخستین بار در سال ۱۸۹۴ میلادی توسط «آلفرد تایر ماهان» دریادار و مورخ دریایی آمریکایی در کتاب معروف او تحت عنوان «تأثیر قدرت دریایی در تاریخ» مطرح شد (مجتهد زاده، ۱۳۹۲: ۲۸). عناصر قدرت دریایی از دیدگاه ماهان عبارتند از: الف- موقعیت جغرافیایی. ب- وضعیت طبیعی (آب و هوا و محصولات و منابع طبیعی و وضع سواحل). ج- وسعت سرزمین. د- تعداد و ویژگی های جمعیت. ه- خصوصیات دولت می باشد که، امروزه نیز به قوت خود باقی است. ماهان با ارائه ی ادله ی تاریخی محکم، روشن ساخت که ظهور و تداوم قدرت های بزرگ در جهان همواره با تکیه بر قدرت دریایی و از طریق برتری نسبی دریاها صورت گرفته است و در نهایت نتیجه گرفت که لازمه ی حکومت بر دنیا، حکومت بر دریاهاست (زرقانی، ۱۳۸۶: ۵۹). از واژه ی قدرت دریایی تعاریف متعددی شده و می شود. ولی جامع ترین و به روز ترین تعریف این است که: قدرت دریایی عبارتست از: «مجموعه ی توانایی های یک ملت در استحصال منافع خویش از دریاها و اقیانوس ها با بکارگیری آب های دنیا برای مقاصد سیاسی، اقتصادی، و نظامی در زمان صلح و جنگ به منظور نیل به مقاصد و اهداف ملی (عزتی، ۱۳۸۷: ۸۰).

۴-۷- ژئواکونومی:

اصطلاح ژئواکونومی با وجود کاربرد زیاد، هنوز تعریف دقیق و مشخصی ندارد. برخی ژئواکونومی را استفاده از قدرت ژئوپلیتیک یا نظامی برای رسیدن به اهداف اقتصادی می دانند. برخی دیگر آن را درهم تنیدگی اقتصاد بین الملل، ژئوپلیتیک و استراتژی می دانند. برخی دیگر بر تجارت و حمایت از صنایع داخلی بدون در نظر گرفتن جنبه های ژئوپلیتیکی تأکید دارند. گروهی نیز استفاده از این واژه را برای بررسی سنتی تجارت بین الملل و تحریم ها محدود می کنند. در نهایت عده ای نیز این واژه را تقریباً برای تمام فعالیت های اقتصادی داخلی و خارجی به کار می برند و قدرت طرح ریزی یک کشور را با قدرت یا ضعف اقتصادی داخلی آن مرتبط می دانند. کشوری که برای مدت طولانی از تقویت قدرت اقتصادی خود غفلت کند، از نظر ژئوپلیتیکی نمی تواند نقا مهمی ایفا کند (مصلی نژاد، ۱۴۰۰: ۳). یک تعریف سه بخشی از ژئواکونومی می تواند تا حدود زیادی جامعیت داشته باشد: "ژئواکونومی استفاده از ابزارهای اقتصادی برای دفاع از منافع ملی و تولید نتایج مفید ژئوپلیتیکی و تأثیر اقدامات اقتصادی سایر ملت ها بر اهداف ژئوپلیتیکی کشور است." اولین بخش، استفاده از ابزارهای اقتصادی برای پیشینه کردن و دفاع از منافع ملی؛ دومین بخش؛ فهم این که چگونه (حداقل از نظر

نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت

تئوریک) قدرت اقتصادی داخلی می‌تواند موجب ارتقای تصویر قدرت یک کشور در نظام بین‌الملل شود؛ و سومین بخش؛ تأثیر اقدامات اقتصادی دیگر ملت‌ها و کشورها بر اهداف ژئوپلیتیکی کشور (Blackwill & Harris, ۲۰۱۶). ژئواکونومی به‌مانند ژئوپلیتیک گاهی محور همکاری، همگرایی و توسعه میان قدرت‌های همسایه و منطقه و حتی جهانی است و گاه در نقش رقابت، تنش و واگرایی کشورها ظاهر می‌شود.

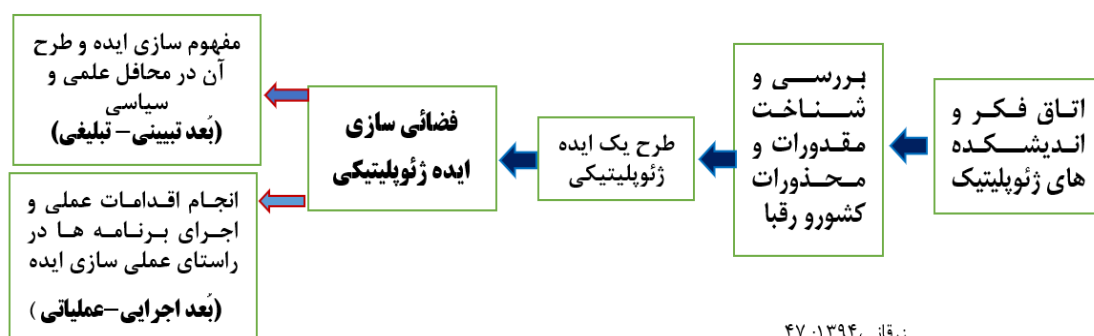
۴-۸- ژئوپلیتیک ایده پردازی و مفهوم سازی:

از ژئوپلیتیک تعاریف مختلفی ارائه شده است، در اغلب این تعاریف از رابطه یکسویه یا دو سویه جغرافیا و سیاست صحبت شده است (حافظ نیا، ۱۳۹۶: ۸۴). در این میان برخی اندیشمندان در تعریف خود از ژئوپلیتیک بر بُعد کاربردی آن تأکید کرده‌اند و به تبیین رابطه بین اندیشه و سیاست و تولید فضا پرداخته‌اند. اندیشه‌ها به طور کلی و و اندیشه‌های سیاسی و ژئوپلیتیکی به طور خاص با شکل دهی به گفتمان‌های خاص دارای پیامدهای فضایی هستند و به محض عملیاتی شدن بر پهنه سرزمین، شروع به قلمرو سازی مطلوب خود می‌کنند (افضلی و همکاران، ۱۳۹۳: ۵۲). سیمون دالبی از جمله اندیشمندان است که در تعریف خود از ژئوپلیتیک بر تدوین و نگارش سیاست‌ها و تأثیر آن بر تولید فضاها تأکید دارد. دالبی معتقد است، ژئوپلیتیک بطور گسترده‌ای درباره روش‌های قرائت و نگارش فضای سیاسی جهان بحث می‌کند. به گفته وی ژئوپلیتیک درباره پیش فرض‌ها و اسرار جغرافیائی که سیاستمدار و سیاستگذاران برای تشخیص اهمیت مکانها در ساخت و مشروعیت بخشی به سیاست‌ها به کار می‌گیرند بحث می‌نماید (زرقانی، ۱۴۰۱: ۱۱). همچنین دره میر حیدر استاد جغرافیای سیاسی نیز موضوع ژئوپلیتیک را شیوه‌های قرائت و نگارش سیاست بین‌الملل توسط صاحبان قدرت و اندیشه و تأثیر آنها بر تصمیم‌گیری‌های سیاسی در سطح ملی و منطقه‌ای می‌داند (میر حیدر، ۱۳۸۶: ۲۲). این دست از تعاریف ژئوپلیتیک بیشتر جنبه نرم‌افزاری داشته و عرصه بازیگری قدرت‌های بزرگ جهانی است. به عبارت دیگر، توانمندی نگارش سیاست‌های جهانی و از آن مهم‌تر فضائی سازی این نوع سیاست‌ها اولاً عمدتاً در اختیار قدرت‌های بزرگ است و ثانیاً کاملاً در راستای منافع این قدرت‌ها می‌باشد. در همین ارتباط کالین فلینت از جغرافیدانان سیاسی عملکرد ژئوپلیتیک را در دو مرحله می‌بیند: اول اعمال سیاست‌های ژئوپلیتیکی و بعد وانمود کردن هدفی جز هدف اصلی و مورد نظر؛ به عنوان نمونه ایالات متحده برای ایجاد کنترل بر منابع نفتی به کشورهای نفتی خاورمیانه حمله ور می‌شود، ولی وانمود می‌کند که این حمله برای دفاع از حقوق بشر و توسعه دموکراسی در آن کشورها بوده است (مجتهد زاده، ۱۳۹۲: ۹۸). بر این مبنا، می‌توان گفت بازیگران نظام ژئوپلیتیک جهانی اعم از کشورها و بازیگران غیر دولتی، در راستای رقابت قدرت دائماً در حال طراحی ایده‌های ژئوپلیتیکی و سپس پیاده کردن این ایده‌ها در بستر جغرافیایی مد نظر در قالب «فضایی سازی سیاست‌ها» هستند. به اعتقاد نگارنده این فرایند را می‌توان تحت عنوان «ژئوپلیتیک ایده پردازی و مفهوم سازی» نامید که بر مبنای آن اتاق‌های فکر و اندیشکده‌های ژئوپلیتیک به ویژه در کشورهای قدرتمند جهان، به برای پیشبرد اهداف و منافع حکومتها در مقیاس منطقه‌ای و جهانی، به طور مرتب در حال طرح ایده‌های ژئوپلیتیکی خود و پیاده کردن آن در

نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت

سطح جهانی و منطقه ای در قالب «فضائی سازی» سیاست ها هستند. همچنان که در مدل زیر مشخص است، در قالب این فرایند اندیشکده های ژئوپلیتیک با بررسی مقدرات و محذورات کشور خود و رقبای منطقه ای و جهانی، ایده هایی را طرح می کنند و سپس با دو روش و رویکرد به دنبال فضائی سازی این سیاست ها و ایده های ژئوپلیتیکی در فضای جغرافیایی مد نظر خود هستند. رویکرد اول که اساسا جنبه تبلیغی-تبیینی دارد، شامل مفهوم سازی آن ایده و طرح آن در محافل علمی، سیاسی و... است. به عنوان نمونه می توان به مفاهیمی چون «پایان تاریخ»، «برخورد تمدنها»، «خط لوله صلح»، «جهانی شدن»، «جاده ابریشم دریایی» و مانند آن اشاره کرد که اگر چه یک مفهوم هستند اما از پس زمینه فلسفی و نظری عمیقی برخوردارند. رویکرد دوم که جنبه عملیاتی دارد، انجام اقدامات و اجرای عملیاتی برنامه ها در راستای عملی سازی آن ایده ژئوپلیتیک است (زرقانی، ۱۳۹۴: ۴۶). به عنوان نمونه کشور چین در دو دهه اخیر ایده ژئوپلیتیکی مهمی را در قالب گسترش شبکه های ارتباطی زمینی و دریایی در سطح منطقه اوراسیا، جنوب شرق آسیا، اقیانوس هند و در دست دارد. در جنبه تبلیغی این ایده، چین تلاش کرد دو مفهوم «یک جاده - یک کمربند» و «جاده ابریشم دریایی» را وارد محافل علمی و سیاسی نماید و همزمان با سرمایه گذاری، ساخت و تجهیز برخی زیرساخت ها و ... زمینه اجرای این ایده و سیاست را فراهم نماید.

مدل ۱: فرایند ژئوپلیتیک ایده پردازی و مفهوم سازی



۵- محیط شناسی موضوع:

سواحل مکران در جنوب شرقی ایران و جنوب غربی پاکستان قرار دارد و در طول دریای عمان گسترده شده است. این سواحل علاوه بر زیباییها و جاذبههای گردشگری بسیاری که دارد، از نظر جغرافیایی و موقعیت استراتژیکی از موقعیت منحصر به فردی برخوردار است. این منطقه با داشتن سواحل صخره‌ای، ماسه‌ای و مرجانی بی نظیر، همچنین موقعیت عالی برای بازیهای آبی و ساحلی و از همه مهم‌تر آثار تاریخی و باستانی در کنار دریا می‌تواند یکی از فرصت‌های مناسب برای توسعه گردشگری دریایی در این منطقه باشد. همچنین ویژگی چشم‌گیرتر آن اتصال مستقیم به اقیانوس است و همین موجب می‌شود کشتی‌های گردشگری از سرتاسر جهان به راحتی به آن دسترسی داشته باشند. این سواحل در امتداد ساحل دریای عمان گسترده شده است. (قائم مقامیان، ۱۳۹۸)

نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت

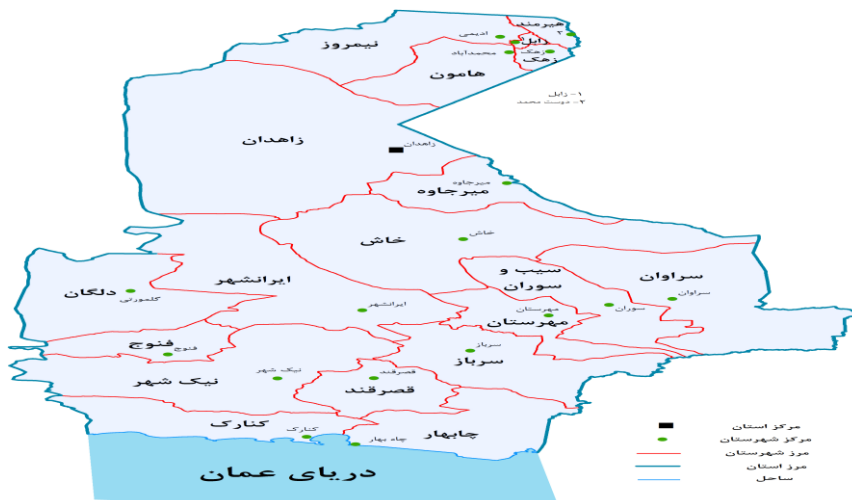
نقشه ۲: سواحل مکران و موقعیت خلیج چابهار



منبع: مدیری و همکاران، ۱۳۹۱:۱۴۴

شهرستان چابهار با مساحتی حدود ۹/۷۳۹ کیلومتر مربع در منتهی الیه جنوب شرق ایران در کنار آب های گرم دریای عمان و اقیانوس هند قرار گرفته است. این شهرستان از جانب شمال به شهرستان های قصر قند، سرباز و نیکشهر و از جنوب به دریای عمان و از شرق به پاکستان و از غرب به شهرستان کنارک محدود است. بندر چابهار مرکز شهرستان با وسعتی بالغ بر ۱۱ کیلومتر مربع در ارتفاع ۷ متری از سطح دریا قرار دارد. فاصله هوایی شهرستان چابهار تا تهران ۱۴۵۶ کیلومتر و فاصله بندر چابهار تا مرکز استان یعنی زاهدان ۷۲۱ کیلومتر است. بندر چابهار هم عرض جغرافیایی بندر میامی در شبه جزیره فلوریدای آمریکا است و دارای شرایط آب و هوایی کاملاً همانند بندر میامی می باشد. فاصله چابهار تا بندر کراچی در پاکستان ۹۰۰ کیلومتر است و تا بندر گوادر به خط مستقیم حدوداً ۷۲ کیلومتر می باشد که البته مسیر جاده ای فعلی آن تا گوادر بیش از ۱۵۰ کیلومتر می شود (عزتی و شکر، ۱۳۹۱:۸) از نظر موقعیت ساحلی، خلیج چابهار با بریدگی طبیعی و استثنایی خود، بزرگترین خلیج ایران در پیرامون سواحل دریای عمان به شمار می رود و نزدیک ترین آبراه به اقیانوس هند است

نقشه ۳: تقسیمات سیاسی شهرستان چابهار



نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت

منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار یکی از مناطق آزاد هفت گانه ایران است که در راستای اهداف اقتصادی این کشور، در اوایل دهه ۱۳۷۰ در کنار چابهار و پیرامون دریای عمان و اقیانوس هند بنیان گذاشته شده است. منطقه آزاد چابهار با مساحت ۱۴ هزار هکتار در منتهی الیه جنوب شرقی ایران در ۲۵ درجه و ۲۰ دقیقه عرض شمالی و ۶۰ درجه و ۲۷ دقیقه طول شرقی خلیج چابهار و در کنار آب های دریای عمان قرار دارد. منطقه آزاد تجاری و صنعتی چابهار با ۱۴۰ کیلومتر مربع مساحت خود شامل ۹ پیکره می شود: الف: بخش مسکونی ب: بخش سوله ها، انبارها و تولیدات کارگاهی ج: بخش شهرک های صنایع مانند: مجتمع پتروشیمی مکران و مجتمع فولاد و پروژه های بزرگ ملی مانند شهرک انرژی های پاک، شهرک صنایع خودرو، شهرک صنایع غذایی، شهرک شیلات و غیره. از جمله مزایای اقتصادی منطقه آزاد و تجاری صنعتی چابهار، معافیت مالیاتی ۲۰ ساله واحدها و معافیت ها و مزایای گمرکی، بازرگانی و سرمایه ای مانند ۳۰ درصد تخفیف عوارض گمرکی صادرات، واردات می باشد. (سایت منطقه آزاد چابهار، ۱۳۹۷)

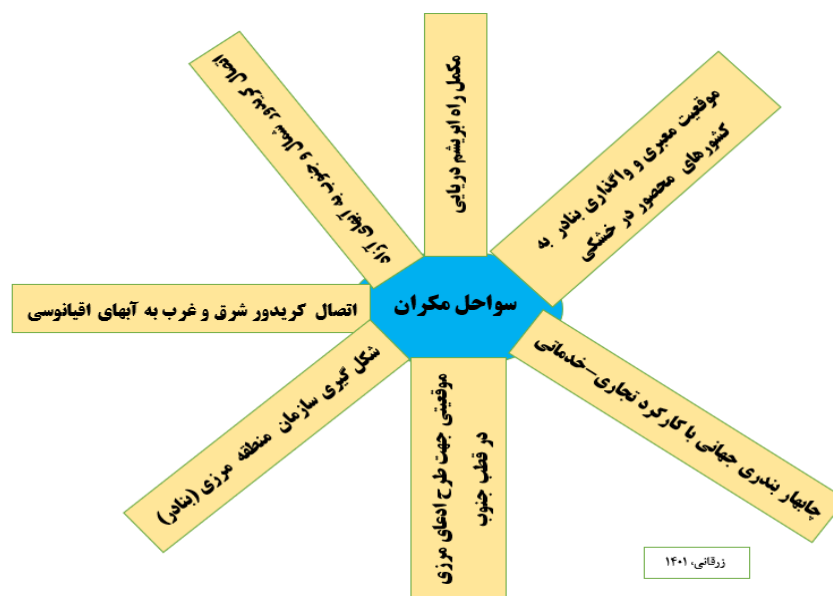
۶- یافته های پژوهش:

در بین بنیان های جغرافیایی قدرت کشورها، موقعیت استراتژیک نقش و جایگاه بسیار مهمی دارد. منظور از موقعیت استراتژیک، موقعیتی است که در پیشبرد استراتژی ها و راهبردهای نظامی (موقعیت ژئواستراتژیک)، سیاسی (موقعیت ژئوپلیتیک)، اقتصادی (موقعیت ژئواکونومیک) و فرهنگی (موقعیت ژئوکالچری) جایگاه مهم و موثری داشته باشد. موقعیت و ویژگی های مناسب سواحل مکران در ایران به گونه ای است که می توان ادعا کرد این سواحل قابلیت ایفای نقش و کارکرد اقتصادی، سیاسی و نظامی در سطح منطقه و جهان را دارا هستند. به ویژه در بستر جهانی شدن ها و جهان شبکه ای، این سواحل می تواند نقش و جایگاه مهمی در تعاملات اقتصادی کشورهای منطقه ای و فرمانطقه ای داشته باشد. در واقع، شهرها و بنادر ساحلی جنوب ایران به دلیل ویژگی های استراتژیک آن از اهمیت زیادی برخوردار می باشند به طوری که این سواحل دارای قابلیت ها و توانمندی های ژئوپلیتیکی، ژئواستراتژیکی و ژئواکونومیکی مهمی هستند (فرجی راد و بافرانی، ۱۳۹۳: ۲۳۲). سواحل مکران، به عنوان مهم ترین دروازه تجارت بین المللی با تأکید بر صنایع نفت و گاز، محصولات صنعتی، کشاورزی و خدمات حمل و نقل محسوب می شود و زیرساخت های مناسب برای این امر نیز تا حد زیادی وجود دارد. ضمن اینکه کرانه های ساحلی جنوب شرق ایران و سواحل مکران عمده تاً از حیث نوع، شکل و ویژگی های ساحل به نحوی است که برای ایجاد بنادر، اسکله ها و پایگاه های نظامی ساحلی مناسب می باشد (مکران، مروارید فراموش شده سواحل جنوب ایران، ۱۳۹۵: ۶). به دلیل وجود چنین ویژگی ها و مزیت هایی چون موقعیت جغرافیایی و طبیعی، ژرفای آب های ساحلی، تعداد خورها امتیاز نزدیکی بدون واسطه به بنادر اصلی آسیا و ده ها امتیاز دیگر، از نظر کارشناسان بهترین ساحل ایران برای توسعه به ویژه از منظر تجارت و بازرگانی بین المللی، شیلات و صنایع ویژه شمرده می شود (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴: ۱۷-۱۸). همچنان که قبلاً ذکر شد، در جهانی که بازیگران متعدد به شیوه ها و ابزارهای متنوعی اقدام به رقابت قدرت می نمایند، معرفی، فضائی سازی و جهانی سازی قابلیت ها و توانمندی های یک کشور

نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت

در قالب «ژئوپلیتیک ایده پردازی و مفهوم سازی»، مسئولیت مهمی است که متوجه اندیشمندان، کارشناسان، سیاست گذران و مدیران است. در این چارچوب؛ به نظر می رسد سواحل و منطقه ساحلی مکران نیز دارای قابلیت های ارزشمند متعددی است که باید از سوی محافل علمی و سیاسی در عرصه منطقه و جهان معرفی شود. مدل زیر بخشی از این قابلیت ها و ظرفیت ها را به نمایش گذاشته است و در ادامه مطلب این موارد به اختصار مورد بررسی قرار می گیرد.

مدل ۲: ظرفیت های منطقه ای و فرامنطقه ای سواحل مکران



۶-۱- سواحل مکران و اتصال دو راه ابریشم دریایی و خشکی:

طرح کلان جاده ابریشم چین، دارای دوشاخه خشکی و دریایی است. در مسیر خشکی ایران در کانون و حلقه وصل این جاده قرار گرفته است و به عنوان محور ترانزیتی شرقی- غربی عمل می کند. علاوه بر این مسیر زمینی، چین در طرح خود مسیر جاده ابریشم دریایی را نیز مطرح کرده و با تبلیغ فراوان در صدد اجرای آن است. با وجود برخی تردیدها در مورد اجرایی بودن و عملیاتی بودن طرح چینی ها، با توجه به اطلاعاتی که توسط چینی ها در مورد این طرح منتشر شده است، جاده ابریشم خشکی و دریایی پیونددهنده بیش از شصت کشور و بیش از دو میلیارد نفر جمعیت خواهد بود و حجم تجارت و تعاملات اقتصادی در آن بسیار بالا است. در نقشه هایی که عمدتاً توسط چینی ها منتشر شده است جاده ابریشم دریایی بعد از شروع از چین و گذر از جنوب شرقی و جنوب آسیا به پاکستان می رسد و سپس به سمت دریای سرخ تغییر مسیر می دهد. هر کدام از مسیرهای دریایی و خشکی فرصت ها و چالش های خاص خود را به همراه دارند و بنابراین قابل جایگزین به جای همدیگر نیستند، در این بین تنها منطقه ای که می تواند این دو جاده مهم را به هم پیوند دهد و موجب هم افزایی بسترها و زمینه های تعاملات شود، کرانه های ساحلی جنوب شرقی ایران به ویژه چابهار است. به عبارت دیگر، هر کدام از جاده های ابریشم دریایی و خشکی با عبور از کشورها و بنادر مختلف دارای توان و

نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت

ظرفیت بالای محصول، کالا، مسافراست، حال در این وضعیت کشور ایران از موقعیت استراتژیک و منحصر به فردی برخوردار است و می‌تواند موجب انتقال محصولات و کالاهای مسیر دریا به جاده ابریشم خشکی و بالعکس باشد. نقشه زیر این مسیر و حلقه اتصال دو جاده ابریشم خشکی و دریایی را به خوبی نشان می‌دهد.

نقشه ۴: سواحل مکران و نقش آن در پیوند جاده ابریشم دریایی و خشکی



منبع: زرقانی و حجی پناه، ۱۳۹۵:

همچنان که در نقشه بالا مشهود است، ابتکار کمر بند اقتصادی جاده ابریشم جدید چین (در هر دو گونه شکلی خشکی - دریایی) در صورت ملحوظ داشتن نقش اساسی و محوری ایران می‌تواند تأمین کننده منافع ژئواستراتژیک، اقتصادی و امنیتی برای کشورهای مسیر و به ویژه جمهوری اسلامی ایران در منطقه باشد. بدیهی است تلاش جمهوری اسلامی ایران برای گنجانده شدن هر چه بیشتر در این طرح و ایفای نقش مؤثر در احداث، راه اندازی و تداوم جاده ابریشم جدید، بسیار حائز اهمیت می‌باشد. ابتکار کمر بند اقتصادی جاده ابریشم تأثیر بسزایی در تعمیق همگرایی اقتصادی و به تبع آن، تأمین امنیت در منطقه ایفا خواهد نمود (عزتی و شکری، ۱۳۹۱؛ ۱۶۳). سواحل مکران و کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق ایران به دلیل قرار گرفتن در مسیر جاده ابریشم دریایی، از یکسو می‌تواند موجب اتصال و پیوند کشورهای مسیر این جاده دریایی به منطقه آسیای مرکزی، قفقاز شوند و از دیگر سو این کرانه‌ها می‌تواند در پیوند دو جاده ابریشم دریایی و خشکی از طریق ایران نقش مؤثری داشته باشد؛ علاوه بر اینکه کشورهای منطقه آسیای مرکزی و قفقاز نیز می‌توانند از طریق این سواحل به جاده ابریشم دریایی متصل شوند. به طور قطع منطقه آزاد و سواحل مناسب چابهار در این زمینه نقش منحصر به فردی دارد و با افزایش قابلیت‌های زیربنایی، اقتصادی و ارتباطی آن می‌توان شاهد افزایش نقش و جایگاه بین‌المللی آن باشیم.

نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت

۶-۲- سواحل مکران و پیوند مناطق ژئوپلیتیک پیرامونی:

مناطق ژئوپلیتیکی، مناطق جغرافیایی هستند که دارای ویژگی های مشترک طبیعی، انسانی، اقتصادی و... هستند و دارای نقش و کارکرد ژئوپلیتیکی هستند. مناطق ژئوپلیتیکی در صورت غلبه عوامل همگرایی و عقلانیت ژئوپلیتیکی می توانند به سوی تکامل و شکل گیری سازمان های منطقه ای حرکت نمایند. کشورها و بازیگران یک منطقه ژئوپلیتیکی، در درجه اول بین خود روابط و تعاملات اقتصادی، سیاسی، نظامی، فرهنگی و... دارند. علاوه بر این، کشورهای یک منطقه ژئوپلیتیکی با کشورهای مناطق ژئوپلیتیک پیرامون نیز دارای روابط و مناسبات گسترده ای هستند. موقعیت کشور ایران به گونه ای است که می تواند در مناطق و سازه های ژئوپلیتیکی مختلفی در شرق، غرب، شمال و جنوب عضو شود. علاوه بر این، موقعیت چهارراهی ایران این ظرفیت را ایجاد کرده است که می تواند به عنوان یک پل ارتباطی بین مناطق و سازه های ژئوپلیتیکی پیرامون نقش ایفا کند. سواحل جنوب ایران و به ویژه سواحل مکران این ظرفیت را دارد که پیوند دهنده مناطق ژئوپلیتیکی پیرامون خود مانند منطقه ژئوپلیتیک آسیای مرکزی، منطقه ژئوپلیتیک شبه قاره، منطقه ژئوپلیتیک خلیج فارس و شبه جزیره عربستان و... باشد. در واقع، همچنان که در نقشه زیر نشان داده شده است، سواحل مکران در طرح های جاده ابریشم به عنوان پل ارتباطی آسیای مرکزی و قفقاز به خلیج فارس و پیوند دهنده دو منبع انرژی در دریای خزر و خلیج فارس، نقش بی بدیلی دارد (یزدانی و شاه محمدی، ۱۳۹۳: ۱۵۸).

نقشه ۵: موقعیت ایران و سواحل مکران در اتصال مناطق ژئوپلیتیک پیرامونی



۶-۳- سواحل مکران و ظرفیت ایجاد بنادر و فرودگاههای جهانی:

در بنیان های قدرت ملی کشورها، علاوه بر محیط طبیعی و جامعه انسانی، فضاها و صنوع نیز نقش مهمی در تولید قدرت و افزایش وزن ژئوپلیتیکی کشورها دارند. به عبارت دیگر، محیط مصنوع، مولفه جغرافیایی دیگر موثر بر قدرت ملی کشورها است که توسط انسان و با توجه به دانش، فرهنگ و فناوری بر بستر محیط طبیعی ساخته شده اند و در کنار جمعیت و محیط طبیعی به عنوان سومین منبع قدرت ملی کشورها

نخستین همایش ملی تمدن دریایی – مسیر پیشرفت

محسوب می شوند (زرقانی، ۱۳۹۸: ۲۶۰). منظور از محیط مصنوع، ساخت‌هایی هستند که در تعامل انسان و محیط طبیعی، توسط انسان ساخته می‌شود و محصول کارکردهای فردی و یا جمعی انسان‌ها می‌باشد. این ساخت‌ها که در فضای جغرافیایی تعین داشته و ماهیت فیزیکی دارند، عبارتند از: ساخت‌های شبکه‌ای و زیر بخش‌های آن و ساخت‌های نهادی – کالبدی و زیربخش‌های آن. همچنانکه در قالب نمودار زیر نشان داده شده است این ساخت‌ها نیز در ابعاد و انواع مختلف وجود شامل: ساخت‌های سکونتگاهی، زارعی و کشاورزی، دامی، ساخت‌های علمی، فناوری و فرهنگی؛ ساخت‌های صنعتی، معدنی، تاسیساتی، ساخت‌های خدماتی، ساخت‌های توریستی-مذهبی، ساخت‌های نظامی و امنیتی و ساخت‌های ارتباطی (حافظ نیا، ۱۳۹۶: ۲۹۵).

مدل ۳: عناصر محیط مصنوع قدرت ملی کشورها



زرقانی، ۱۳۹۸: ۲۷۰

در بین عناصر محیط مصنوع، ساخت‌های شبکه‌ای به دلیل کارکرد مویرگی و شبکه‌ای آن از اهمیت بسیار زیادی برخوردار هستند. ساخت‌های شبکه‌ای عبارتند از شبکه‌های حمل و نقل، شبکه‌های ارتباطی، شبکه‌های انتقال انرژی و شبکه‌های انتقال آب. این شبکه‌ها کار انتقال و جابجایی و تعامل انسان، کالا، مواد، انرژی، پیام، اندیشه، ارزش، الگو و سایر موارد را بین ساخت‌های نهادی - کالبدی تسهیل می‌کنند (دولفوس، ۱۳۷۰: ۷۱-۸۱). ساخت‌های شبکه‌ای ارتباطی و اطلاعاتی در قرن بیست و یک از اهمیت بسیار زیادی در رقابت قدرت کشورها برخوردار است. طرح تبلیغاتی و ظاهراً پرهزینه چینی‌ها برای احیای جاده ابریشم تحت عنوان «یک جاده، یک کمربند» نیز در این قالب طرح است (زرقانی و اسکندران، ۱۳۹۴: ۳۴). سواحل

نخستین همایش ملی تمدن دریایی – مسیر پیشرفت

مکران این ظرفیت را دارند که به عنوان یک منطقه بندرگاهی در سطح منطقه ای و مسیر ارتباطات جهانی نقش آفرینی کند. به عبارت دقیق تر، ایجاد بنادر مجهز با امکانات و زیرساخت های پیشرفته در سواحل مکران می تواند این منطقه را به هاب حمل و نقل دریایی، هوایی، زمینی و ریلی تبدیل نماید؛ به ویژه از آن جهت که سواحل مکران محل التقای راه ابریشم دریایی و جاده ابریشم خشکی و همچنین کانون ارتباط دریاهای آزاد با کریدور شمالی-جنوبی است.

علاوه بر این، ارتباطات هوایی نیز می تواند با استفاده از قابلیت های سواحل مکران گسترش یابد. روزانه تردهای هوایی وسیعی در جهان صورت می گیرد که به ناچار می بایست حریم هوایی کشورها مورد استفاده قرار گیرد و از فضای هر کشور باعث شکل گیری نوع جدیدی از درآمد های ارزی برای آن کشور می گردد. قرار گیری ایران در ساختار طبیعی کره ی زمین و وجود کشورهای مختلف در شرق و غرب موجب استفاده هواپیماها از فضای ایران می گدد که از این محل سالانه درآمد فراوانی نصیب ایران می گردد. ولی قسمت عمده ی درآمد این محل برای کشورهای عبوری از محل سوختگیری و ارایه ی خدمات به هواپیماهای عبوری است. جنوب شرقی ایران با وجود دارا بودن موقعیت مناسب جهت دسترسی هواپیماهای کشورهای مختلف برای فرود و استفاده از خدمات ، تاکنون فاقد فرودگاهی مجهز جهت ارایه ی این خدمات بوده و درآمدهای ناشی از این محل به سایر کشورها نظیر امارات متحده ی عربی همسایه ی جنوبی و پاکستان ، همسایه ی جنوب شرقی ایران که دارای فرودگاهی بین المللی با امکانات مناسب هستند ، منتقل می گردد. احداث فرودگاه مجهز با امکانات گسترده ی خدمات ناوبری می تواند جنوب شرق ایران و چابهار را به یکی از سرپل های ارتباط میان قاره ای و بین المللی تبدیل نماید(حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴: ۹-۷). در منطقه خلیج فارس کشور کوچک امارات و قطر با شبکه فرودگاهی عظیم خود نقش بسیار مهمی در افزایش قدرت اقتصادی این کشورها و به ویژه معرفی آنها در عرصه بین المللی دارند؛ همچنان که در جدول زیر مشهود است، در سال ۲۰۱۸ فرودگاه دوحه پایتخت کشور کوچک قطر در رده پنجم بین ده فرودگان برتر جهان قرار گرفته است.

جدول ۱: ده فرودگاه برتر جهان در سال ۲۰۱۸

نام فرودگاه	مشخصات
فرودگاه چنگی- سنگاپور	سال تاسیس: ۱۹۸۱ تعداد مسافر در سال ۲۰۱۷: ۶۲.۲ میلیون هواپیمایی بین المللی سنگاپور
فرودگاه اینچئون- سنول	سال تاسیس: ۲۰۰۱ تعداد مسافر در سال ۲۰۱۷: ۵۷.۸ میلیون کورین ایر
فرودگاه هاندا- توکیو	سال تاسیس: ۱۹۳۱ تعداد مسافر در سال ۲۰۱۷: ۷۹ میلیون هواپیمایی بین المللی ژاپن
فرودگاه هنگ کنگ	سال تاسیس: ۱۹۹۸ تعداد مسافر در سال ۲۰۱۷: ۷۲ میلیون کاتای پاسیفیک
فرودگاه بین المللی دوحه	سال تاسیس: ۲۰۱۴ تعداد مسافر در سال ۲۰۱۷: ۳۷ میلیون قطر ایرویز
فرودگاه مونیخ	سال تاسیس: ۱۹۹۲ تعداد مسافر در سال ۲۰۱۷: ۴۴.۶ میلیون لوفتهانزا
فرودگاه چوبو سنتر ژاپن	سال تاسیس: ۲۰۰۵ تعداد مسافر در سال ۲۰۱۷: ۱۱.۵ میلیون هواپیمایی ال نیپون
فرودگاه هیترو- لندن	سال تاسیس: ۱۹۶۶ تعداد مسافر در سال ۲۰۱۷: ۷۸ میلیون بریتیش ایرویز
فرودگاه زوریخ	سال تاسیس: ۱۹۴۸ تعداد مسافر در سال ۲۰۱۷: ۲۹.۴ میلیون هواپیمایی بین المللی سوئیس ایر
فرودگاه فرانکفورت	سال تاسیس: ۱۹۳۶ تعداد مسافر در سال ۲۰۱۷: ۶۴ میلیون لوفتهانزا

منبع: زرقانی، ۱۳۹۸: ۲۷۳

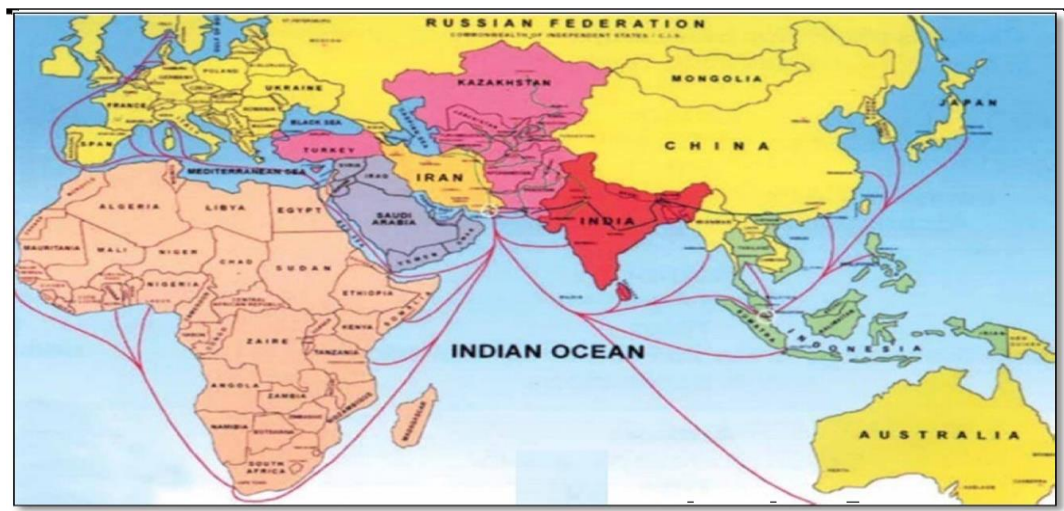
نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت

همچنین با توجه به پتانسیل‌های بالای شهرهای سواحل جنوبی با تکیه بر مقوله نوظهور شهرهای جهانی می‌تواند اذعان نمود که با برنامه‌ریزی اصولی بر روی این شهرها می‌توان قدرت ملی و ژئوپلیتیکی کشور جمهوری اسلامی ایران را در بین سایر کشورهای این منطقه ژئوپلیتیکی تا حد زیادی بالا برد (پور موسوی و همکاران، ۱۳۹۰: ۴۱). شهرها و بنادر ساحلی جنوب ایران به دلیل ویژگی‌های استراتژیک آن از اهمیت زیادی برخوردار می‌باشند به طوری که این سواحل دارای قابلیت‌ها و توانمندی‌های ژئوپلیتیکی، ژئواستراتژیکی و ژئواکونومیکی مهمی هستند (فرجی راد و بافرانی، ۱۳۹۳: ۲۳۲). در سواحل مکران و در وضعیت کنونی بندر چابهار از موقعیت و ویژگی‌های مطلوبی برخوردار است. بندر چابهار به‌عنوان یکی از بیست نقطه استراتژیک دنیا شناخته شده است و از این جهت که در مسیر رهگذر شمال - جنوب قرار گرفته می‌تواند به‌عنوان یک ابر بندر عمل کند (ایران‌نژاد، ۱۳۸۶: ۱۵). کارشناسان سازمان ملل برای حمل‌ونقل بین‌المللی ۳ کریدور پیش‌بینی کرده‌اند، که ۲ کریدور از ایران گذشته، که نقطه عبور جنوبی‌ترین کریدور شرقی-غربی جهان، چابهار خواهد بود. کریدور چابهار شرقی-غربی، از «دروازه ابریشم» در چین آغاز شده و با گذشتن از قلب اقتصاد "استان کانتون" کشور چین به سرزمین آسیای جنوب شرقی پیوندخورده و پس از طی این مسیر وارد کشور هندوستان شده و با گذر از مهم‌ترین شهرهای این ناحیه کشور هندوستان، همانند کلکته، ناکپور، جاپپور، حصیرآباد، کراچی و بندرین قاسم، به چابهار می‌رسد (اخباری و همکاران، ۱۴۰۱: ۸۰ به نقل از Lin, ۲۰۱۱). در واقع منطقه آزاد چابهار یکی از ۵ نقطه جهان است که قابلیت تبدیل شدن به مگا پورت را دارد. با توجه به موقعیت این بندر در صادرات و واردات و رفع نیاز کشورهای آسیای جنوبی و ۱۱ کشور دیگر، منطقه چابهار نقطه‌ای استراتژیک، ارزان، مطمئن و سهل‌الوصول در مقایسه با دیگر کریدورهای ترانزیتی جهان به شمار می‌رود. این منطقه به وسیله شبکه حمل‌ونقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، از شرق به پاکستان و از جنوب به اقیانوس هند متصل است. چابهار جزیره نیست، بلکه به سرزمین اصلی متصل است و در مسیر تجارت کشورهای خاور دور به خاورمیانه و شاخ آفریقا قرار گرفته است (جاده ابریشم دریایی). به همین دلیل، می‌تواند نقش مهم‌تری نسبت به دیگر مناطق آزاد در زمینه ترانزیت کالا داشته باشد. سواحل مکران و بالاخص بندر چابهار بهشت گمشده ایران می‌باشند که باید هر چه سریعتر از پتانسیل بی نظیر آن‌را برای توسعه‌ی محور شرقی نهایت بهره را برد. سیاست دریاگرایی در سواحل مکران بازتاب‌های فضایی بین‌المللی قابل توجهی را به ارمغان خواهد داشت. با تحقق این سیاست، منطقه مکران به‌عنوان محور ترانزیتی منطقه مطرح می‌شود. محور ترانزیتی شرق کشور از بندر چابهار آغاز و از شهرهای استان سیستان و بلوچستان، خراسان جنوبی، رضوی، شمالی عبور نموده و به قلمرو ژئوپلیتیکی اوراسیایی راه پیدا کرده و به کشورهای آسیای مرکزی، غرب چین و روسیه ختم می‌شود. با این کار می‌توان کشورهای صاحب سرمایه و تکنولوژی مانند شرق آسیا و اروپای غربی و بالاخص روسیه و چین را در این محور دخیل نمود. دریاگرایی بر تبدیل سواحل مکران جنوب شرق به لوکوموتیو توسعه ملی ایران در قرن ۲۱ تأثیر بسزایی دارد (حافظ نیا و همکاران، ۱۳۹۹: ۸۸). همچنان که در نقشه زیر مشهود است، قرار گرفتن بندر چابهار در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال - جنوب و در نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی،

نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت

آسیای مرکزی و قفقاز از یک سو و آسیای جنوبی شرقی، خاور دور اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس به عنوان یک مزیت برجسته برای این بندر و سواحل مکران قلمداد می‌شود؛ تا جائیکه به اعتقاد صاحب نظران چابهار می‌تواند کلید توسعه شرق کشور باشد (عزتی و شگری، ۱۳۹۱: ۱۲).

نقشه ۶: موقعیت استراتژیک بندر چابهار



منبع: مدیری و همکاران، ۱۳۹۱: ۱۴۵

۴-۶- سواحل مکران، حلقه اتصال افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی به آبهای آزاد:

سواحل مکران با عنایت به هم‌جواری ایران با کشورهای پاکستان و افغانستان و قرار گرفتن در مسیر دسترسی به آب‌های آزاد جهان برای کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان و... جایگاه ویژه‌ای را برای گسترش مبادلات منطقه‌ای و بین‌المللی ایران فراهم نموده است (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴: ۱۸). موقعیت جغرافیایی مناسب ایران، امنیت مطلوب مسیر، زیرساخت‌های حمل و نقل مطلوب در مسیر و بنادر و اسکله‌های مناسب بخشی از قابلیت‌هایی است که در این مسیر برای ارتباط دو منطقه ژئوپلیتیکی آسیای مرکزی و خلیج فارس وجود دارد. زرقانی و حجی پناه، ۱۳۹۵). در بین کشورهای محصور در خشکی در آسیای مرکزی، افغانستان به دلیل موقعیت جغرافیایی و اشتراکات فرهنگی و تمدنی جایگاه خاصی را در استفاده از مسیر ایران برای دسترسی به آب‌های آزاد دارد. بر این اساس همچنانکه طرح‌هایی نیز در دست مطالعه و اجرا است. اجاره بخشی از سواحل و بنادر و تا سیسات ساحلی مکران به افغانستان به مدت نیم قرن و ارتباط زمینی آن از طریق بزرگراه چابهار، زرنج، دلارام و یا خطوط ریلی به مرکز افغانستان می‌تواند ضمن درآمد سرشار اقتصادی برای دو کشور افغانستان را از تنگنای ژئوپلیتیکی محصور بودن در داخل خشکی رهایی دهد. ارتباطات جاده‌ای به عنوان مکمل آبی دریایی و همچنین شاهراه‌های ارتباط دهنده‌ی مکان‌های تجمع انسانی نقش برجسته‌ای را در توسعه‌ی مکان‌های جغرافیایی به عهده دارد. همچنانکه در نقشه زیر نشان داده شده است، در سال‌های اخیر مسیرهای ارتباطی جاده‌ای، توجه مسئولان را به خود جلب کرده است از جمله طرح جاده‌ی مهم ترانزیتی است که طبق آن این مسیر جاده‌ای از چابهار آغاز و از زابل گذشته و به خاک افغانستان وارد

نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت

می شود که پس از گذشتن از زرنج، قندهار و کابل، وارد تاجیکستان می شود. این اقدام زیربنایی، موجب رونق اقتصادی استان محروم سیستان و بلوچستان خواهد شد. از سوی دیگر دو کشور افغانستان و تاجیکستان به دریاهای آزاد دسترسی خواهند یافت. برای تجار افغانستان، این مسیر با صرفه ترین مسیر در مقایسه با مسیر بندرعباس خواهد بود که کالاهایشان را در آن جا تخلیه و بارگیری می کنند. برای خروج چابهار از بن بست ترانزیت کالا، منطقه ی آزاد، نقش بسزایی دارد. برای این کار می توان یک خط جدید کشتیرانی به منظور حمل کالاهای کشور افغانستان از بنادر کشورهای همچون: دبی، چین و سنگاپور به بندر چابهار راه اندازی کرد، تا بخشی از هزینه های تجار افغانستان پرداخت شود (شمشیرپناه، ۱۳۸۲: ۸۹). در واقع چابهار کوتاه ترین مسیر دسترسی دریایی و خشکی به کشور افغانستان محسوب می شود و به لحاظ زمانی نزدیک به ۳۰ ساعت در مقایسه با بندرعباس صرفه زمانی دارد (زارع، ۱۳۸۹: ۲۴). نکته لازم به ذکر اینکه این موضوع علاوه بر ابعاد ژئواکونومیکی دارای ماهیت ژئوپلیتیکی است. بدین ترتیب که وابستگی افغانستان به ایران مانع از وابستگی افغانستان به رقیب منطقه ای ایران یعنی پاکستان می شود و در معادلات ژئوپلیتیکی جایگاه ایران را در افغانستان و منطقه ارتقاء می دهد.

نقشه ۷: ارتباط زمینی افغانستان به آبهای آزاد از طریق سواحل مکران و چابهار



شیوه و مسیر دیگر دسترسی افغانستان و برخی دیگر از کشورهای آسیای مرکزی به سواحل مکران و آبهای آزاد، حمل و نقل ریلی است. از میان سیستم های حمل و نقل، حمل و نقل ریلی به سبب ویژگی هایی همچون ایمنی مطلوب، امکانات مناسب در طول سفر و صرفه ی اقتصادی از اهمیتی خاص برخوردار است. ایجاد کریدورهای ریلی و اتصال آن به کشورهای همسایه و بنادر ایران بخشی از برنامه های استراتژیک اقتصادی است که دستیابی و استفاده از ظرفیت های نهایی آن، سهم زیادی در توسعه ی ملی خواهد داشت. ولی غفلت از این پروژه باعث انتقال آن به پاکستان می شود که با احداث خط ریلی این کشور توسط چینی ها «گوادر»، این فرصت طلایی از ایران سلب خواهد شد (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴: ۷). همچنانکه در نقشه زیر نشان داده شده است، یکی از مسیرهای ارتباطی افغانستان به سواحل چابهار، ارتباط ریلی به طول ۹۰۰ کیلومتر است که از مسیرهای چابهار، زرنج به مرکز افغانستان در استان بامیان می رسد. نکته قابل توجه

نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت

اینجا است که هندوستان طراح و سرمایه گذار اصلی این پروژه است. هند از این سرمایه گذاری دو هدف اصلی دارد. یک هدف اقتصادی و دسترسی به منابع معدنی غنی افغانستان در استان بامیان در مرکز افغانستان است و هدف دیگر، ژئوپلیتیکی است و آن کاهش وابستگی افغانستان به پاکستان به عنوان مهمترین رقیب و دشمن هندوستان است، اینجاست که معادلات ژئوپلیتیکی تفسیر می شود (زرقانی و حجتی پناه، ۱۳۹۵).

نقشه ۸: ارتباط ریلی افغانستان به آبهای آزاد از طریق سواحل مکران و چابهار



۵-۶- چایگاه سواحل مکران در کریدور های بین المللی شمال-جنوب:

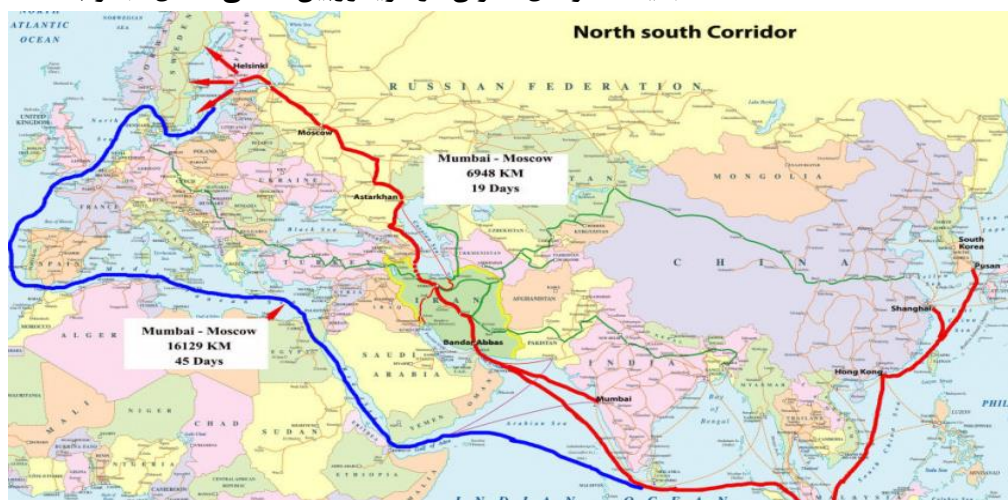
راه گذر شمال جنوب یا کریدور شمال- جنوب از مسیرهای راهبردی در نیم کره شرقی جهان است. موقعیت استراتژیک، ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ایران مورد توجه کشورهای بزرگ جهان بوده و هست. شرایط مناسب ریلی و جاده ای و دسترسی ایران به سواحل طولانی در خلیج فارس، دریای عمان و مکران، سواحل دریای خزر، در سال های اخیر بسیار مورد توجه تولید کنندگان بزرگ اقتصادی جهان بوده است. اگر بعضی از مسیرهای ناتمام ریلی و جاده ای ایران تکمیل شود ایران می تواند از عبور و ترانزیت کالا از خطوط ریلی و جاده ای خود درآمدی سرشاری داشته باشد. یکی از مهم ترین حلقه های تجارت بین جنوب آسیا، شمال و شرق اروپا می باشد که در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مساحت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزانتر می باشد. این (راه گذر) یکی از مسیرهای مهم ترانزیت در آسیای مرکزی است و کشورهای در مسیر این راه گذر هر یک با تشکیل اتحادیه و انعقاد قراردادهای همکاری در رقابتی همه جانبه به توسعه و تجهیز بنادر، جاده ها، ترمینال و مسیرهای ریلی خود می پردازند. در سال ۱۹۹۳ متعاقب برگزاری اجلاس کمیسیون اروپا، وزرای حمل و نقل کشورهای عضو، علاوه بر راه گذرهای شمالی، مرکزی و جنوبی، شاهراه ترانزیتی موسوم به راه گذر (کریدور) شمال- جنوب (NOSTRAC) را معرفی کرده و به تصویب رساندند (نبی زاده، ۱۳۹۸: ۱۱۷). این راه گذر ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا و روسیه، از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب آسیا برقرار می سازد. در این میان اتصال خلیج عمان و بندر چابهار در ساحل شرقی دریای عرب یا مکران به عنوان بندری استراتژیک، به این راه گذر، در مبادله کالا به شرق کشور و همسایه های شرقی و آسیای مرکزی نقش مهمی ایفا خواهد کرد. در صورت فعال شدن تمام حلقه های این زنجیره، انتقال کانتینر از بندر بمبئی به مسکو حدود یک ماه زمان نیاز دارد.

نخستین همایش ملی تمدن دریایی – مسیر پیشرفت

در سالهای بعد این کریدور با پذیرش ۱۰ عضو جدید گسترش یافته است، که شامل جمهوری آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان و سوریه است و بلغارستان نیز به عنوان عضو ناظر آن حضور دارد. کشورهای شرق ایران (پاکستان و افغانستان) از رقبای کریدور شمال- جنوب می باشند. برخی مزایای کریدور شمال جنوب عبارتند از:

- کاهش فاصله و زمان سیر کالا از اروپا به حوزه خلیج فارس و جنوب آسیا
- دسترسی استراتژیک روسیه به آب های آزاد اقیانوس هند
- ایجاد زمینه مناسب برای همکاری بیشتر کشورهای مسیر
- کاهش وابستگی کشورهای جنوبی آسیا به ترانزیت و تجارت از طریق کانال سوئز (کیانی مقدم و دیگران، ۱۳۹۱: ۱۲۶)

نقشه ۹: جایگاه سواحل مکران در کریدور بین المللی شمال- جنوب



منبع: اخباری و همکاران، ۱۴۰۰: ۸۶

۷- نتیجه گیری :

وجود منابع و زمینه های قدرت آفرین در یک کشور، یک توان بالقوه محسوب می شود و تا حد زیادی در میزان قدرت ملی آن کشور تاثیر دارد، اما فقط با بهره برداری مطلوب و بهینه از این منابع قدرت است که قدرت یک کشور و وزن و منزلت ژئوپلیتیکی آن در سطح منطقه و جهان به طور قابل توجهی ارتقاء پیدا می کند. موقعیت استراتژیک، یکی از مهمترین منابع قدرت کشورها محسوب می شود و کشورهایی که از این مزیت خود استفاده کرده اند توانسته اند در طی تاریخ در نظام های ژئوپلیتیک جهانی و منطقه ای جایگاه برتر را داشته باشند. موقعیت ساحلی و دسترسی به آبهای آزاد، یکی از مهمترین ابعاد و نمودهای موقعیت استراتژیک محسوب می شود. بررسی سیر تاریخی قدرت های هژمون در طی ۸ قرن ۱۲ تا ۲۰ میلادی نشان می دهد، موقعیت دریایی بدون تردید یکی از مهمترین عوامل برتری قدرت یک کشور و تبدیل آن به قدرت

نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت

هژمون بوده است. برتری منطقه کوچک جنوای ایتالیا در قرن ۱۱ و هژمونی بریتانیا در بیش از ۲ قرن در نظام ژئوپلیتیک جهانی مدیون موقعیت دریایی و اقیانوسی این کشورها و مناطق است.

سواحل مکران در جنوب ایران به دلیل ویژگی‌ها و مزیت‌های متعدد طبیعی، انسانی، سیاسی، اقتصادی دارای نقش و کارکرد استراتژیکی می‌باشد و می‌تواند تکمیل‌کننده استراتژی‌های کلان طراحی شده برای منطقه و جهان باشد. ویژگی‌های طبیعی، شکل سواحل، دسترسی مستقیم به آب‌های اقیانوسی، قرار گرفتن در مسیر کریدورهای بین‌المللی، پیونددهنده مناطق ژئوپلیتیک، موقعیت معبری برای کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی و افغانستان، تکمیل‌کننده راهبردهای ارتباطی طراحی شده توسط کشورها مانند جاده ابریشم دریایی و... برخی از مهمترین مزیت‌های سواحل مکران است. در طی دو دهه اخیر اقدامات و تلاش‌های متعددی جهت بهره‌برداری از سواحل مکران انجام شده است اما به نظر می‌رسد، بین برنامه‌ها و طرح‌های اجرا شده و قابلیت‌های کم‌نظیر این سواحل، به ویژه در مقایسه با موقعیت‌های مشابه در کشورهای همسایه، فاصله زیادی است. بر این اساس، این ویژگی‌ها و مزیت‌های نسبی ایجاد می‌کند، سیاست‌گذاران و مدیران کشور با طرح این قابلیت‌ها و ایده‌ها در محافل منطقه‌ای و جهانی، زمینه مناسبی جهت بهره‌برداری از آن در قالب طرح‌های مشارکتی و با کمک سرمایه‌گذاری و مشارکت سایر کشورها فراهم آورند، ه اعتقاد نگارنده، در جهان مملو از رقابت امروز، بایستی ظرفیت‌های یک کشور توسط صاحب‌نظران، اندیشمندان، مدیران اجرایی، رهبران سیاسی شناخته شود و سپس در قالب ایده‌های ژئوپلیتیک در عرصه‌های علمی، سیاسی، هنری و... جهان معرفی شود، این فرایند تحت عنوان «ژئوپلیتیک ایده‌پردازی و مفهوم‌سازی» قابل طرح است و در این مقاله تلاش شد، با استفاده از پژوهش‌های پیشین برخی از ظرفیت‌های کم‌نظیر سواحل مکران مورد بررسی و واکاوی قرار گیرد.

منابع:

- اخباری، محمد، قاضی، حسین، غفارلو، اکبر؛ (۱۴۰۱)؛ بررسی نقش ترانزیت ریلی در ارتقای منزلت ژئوپلیتیک بندر چابهار؛ فصلنامه ژئوپلیتیک، دوره ۱۸، شماره ۶۷، صص ۱۰۰-۷۰
- اعظمی، هادی (۱۳۹۵). نقش ژئوپلیتیک ایران در شکل‌گیری جاده ابریشم؛ کنفرانس جاده ابریشم ۱۹ الی ۲۱ مرداد به میزبانی چین.
- افضل‌ی، رسول، بدیعی ازندهی، مرجان، ذکی، یاشار و کیانی، وحید؛ (۱۳۹۳)؛ قلمرو سازی گفتمانی در ژئوپلیتیک، فصلنامه سیاست جهانی، دوره سوم، شماره چهارم، زمستان، ص ۵۵-۲۹
- امیراحمدیان، بهرام (۱۳۹۵) «احیای جاده ابریشم جدید؛ طرح ابتکاری چین: یک راه؛ یک کمر بند»، سخنرانی در انجمن ژئوپلیتیک ایران

نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت

- پور موسوی، سید موسی؛ قورچی، مرتضی؛ رستمی، قهرمان (۱۳۹۰)، تبیین ژئوپلیتیکی کلان‌شهرهای جهانی تأملی بر تفاوت یابی مفهومی شهر جهانی و جهان شهر، فصل‌نامه ژئوپلیتیک، سال هفتم، شماره اول، صص ۶۹-۴۱
- درباباری، سید جمال الدین، هارون بحری، سیاوش، خانجان زاده، شقایق، حاجی محمد لو، محمد، پزشکی، مهدی؛ (۱۳۹۷)، آمایش سرزمینی و توسعه سواحل مکران با تأکید بر مکان یابی و احداث شبکه های حمل و نقل، مجله نگرش های نو در جغرافیای انسانی، دوره ۱۰، شماره ۲، صص ۱۷۴-۱۵۱
- حافظ نیا، محمد رضا، (۱۳۹۶)؛ اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، مشهد، انتشارات پایلی
- حافظ نیا، محمدرضا، ابراهیم رومینا، (۱۳۸۴)، تحلیل ظرفیت های ژئوپلیتیک سواحل جنوب شرق ایران در راستای منافع ملی (فضای مورد غفلت)، مجله ی جغرافیا و توسعه
- حافظ نیا، محمد رضا، علمدار، اسماعیل، رضایی سکه، داود، (۱۴۰۰)؛ نقش توسعه سواحل مکران و راهبرد دریا گرای ایران بر توسعه محور شرق کشور؛ آمایش سیاسی فضا، دوره ۲، شماره ۲، صص ۹۴-۸۱
- نودری، فضل اله، قادرپناه، فریبرز، نصیری، احسان، (۱۳۹۹)، تبیین راهبردهای ارتقاء نقش سواحل مکران در بازدارندگی دفاعی جمهوری اسلامی ایران؛ نشریه آموزش علوم دریایی، دوره ۷، شماره ۲۳، صص ۷۴-۶۴
- رازقی، علیرضا، (۱۳۹۸)؛ مطالعه ظرفیت های گردشگری میراث فرهنگی و طبیعی در نوار ساحلی مکران استان هرمزگان، نشریه گردشگری و توسعه، دوره ۸، شماره ۴، صص ۱۸۰-۱۴۸
- زارع، ابراهیم، (۱۳۸۹)، فهرستی از (بایدها) و (می شود ها) در منطقه ی نیمه ی پر و نیمه ی خالی چابهار. ابرعیم زارع. مجله ی ترابرن، شماره ی ۹۴.
- زرقانی، سید هادی و منصوره اسکندران، (۱۳۹۵) «یک جاده چند راهبرد، تحلیل اهداف و منافع بازیگران در احیاء جاده ابریشم» همایش جاده ابریشم
- زرقانی، سید هادی، قلی زاده، معصوم؛ (۱۳۹۱)؛ بررسی و تحلیل نقش و جایگاه استراتژیک سواحل مکران، مجموعه مقالات اولین همایش توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، صص ۱۶-۱
- زرقانی، سید هادی؛ (۱۳۸۶)؛ مقدمه ای بر قدرت ملی، تهران: انتشارات پژوهشکده مطالعات راهبردی
- زرقانی، سید هادی؛ (۱۳۹۴)؛ جزوه منتشر نشده درس اصول و مبانی ژئوپلیتیک، کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی، دانشگاه فردوسی مشهد
- زرقانی، سید هادی؛ (۱۴۰۱)؛ ژئوپلیتیک مواد مخدر، تهران، دانشگاه علوم انتظامی
- زرقانی، سید هادی و حجتی پناه، نرگس (۱۳۹۵). نقش و جایگاه کرانه های اقیانوسی جنوب شرق ایران در طرح های احیای جاده ابریشم. همایش فرآوری پتانسیل های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه های اقیانوسی جنوب شرق
- زرقانی، سید هادی، (۱۴۰۱)، نقش و جایگاه سواحل مکران و بندر چابهار در طرح های نوین تجارت دریایی، مجموعه مقالات اولین همایش ملی آمایش سرزمین با تأکید بر دریا، سواحل و بنادر
- زرقانی، سید هادی (۱۳۹۸)؛ درآمدی بر قدرت ملی و مقایسه قدرت ملی ایران و عراق در دفاع مقدس، تهران: انتشارات مرکز اسناد و تحقیقات دفاع مقدس
- سرور، رحیم، سیاری، حبیب اله، فرجی راد، عبدالرضا، جهان تیغ، رضا، (۱۳۹۵)؛ بررسی ظرفیت های ژئوپلیتیکی سواحل مکران و نقش آن در امنیت پایدار منطقه جنوب شرق؛ نشریه راهبرد دفاعی، شماره ۵۵، صص ۱۲۹-۱۰۱

نخستین همایش ملی تمدن دریایی - مسیر پیشرفت

- سیاری، حبیب اله، خانزادی، حسین، (۱۳۹۵)، احیا قدرت دریایی با استفاده از پتانسیل سواحل مکران، مجموعه مقالات همایش فراوری پتانسیل های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه های اقیانوسی جنوب شرق، صص ۶۰۴-۵۷۹
- طرح جامع مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران (فرایند و دستاوردها)، (۱۳۹۳)، معاونت توسعه و تجهیز بنادر و اداره کل مهندسی سواحل و بنادر
- عزتی، عزت ا... (۱۳۸۷)، ژئواستراتژی در قرن بیست و یکم. عزت ا... عزتی، تهران انتشارات سمت
- عزتی، عزت اله، شگری، شمس‌الدین (۱۳۹۱) «بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال - جنوب و نقش آن در توسعه شهرهای هم‌جوار» فصلنامه جغرافیایی سرزمین، سال نهم، شماره ۳۶
- علی زاده مقدم، بدرالسادات (۱۳۸۹). راه آبی ابریشم؛ فصلنامه تاریخ روابط خارجی، شماره ۲۱
- فرجی راد، عبدالرضا، بافرانی، جمال (۱۳۹۳) «امکان‌سنجی ایجاد شهرهای نوین در سواحل جنوب کشور به‌منظور توسعه قدرت ملی جمهوری اسلامی ایران» جغرافیا (فصلنامه علمی - پژوهشی و بین‌المللی انجمن جغرافیای ایران، دوره جدید، سال دوازدهم، شماره ۴۳.
- کاظمیان، جواد، رسولی، افشین، رفیع پور، سعید، (۱۳۹۴)؛ مزیت های حمل و نقل ریلی درون شهری نسبت به جاده ای، بر اساس رویکرد توسعه، مجله پژوهش های برنامه ریزی شهری، سال ششم، شماره ۲۳، صص ۹۴-۷۷
- کربکنندی، محمد علی، کفیلی، وحید؛ (۱۳۹۹)؛ راهبردهای توسعه حمل و نقل دریایی در جمهوری اسلامی ایران، اقتصاد دفاع، سال پنجم، شماره ۱۷، صص ۱۷۸-۱۵۹
- کیانی مقدم، منصور، تهمک، حمیدرضا، ایرانشاهی، سبحان؛ (۱۳۹۱)؛ تحلیلی بر وضعیت و ظرفیت بندر چابهار در مقایسه با بندر گوادر جهت تبدیل شدن به دروازه‌ی شاهراه اقتصادی آسیای میانه و اروپای شرقی، مجموعه مقالات اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران
- مدیری، مهدی، کرمی، مهرداد، رشیدی، مصطفی، (۱۳۹۱)، موقعیت ژئوپلیتیکی منطقه آزاد چابهار و تأثیر آن بر شکل‌گیری توسعه‌ی منطقه‌ای، فصلنامه نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، سال ۴، شماره سوم
- مکران، مروارید فراموش‌شده سواحل جنوب ایران، (۱۳۹۵) اولین همایش ملی فراوری پتانسیل های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق ایران، پژوهشگاه بحران‌های مهندسی بحران‌های طبیعی.
- مصلی نژاد، عباس، (۱۴۰۰)؛ تبیین اثرگذاری ژئواکونومی در رقابت‌های عربستان و قطر، فصلنامه ژئوپلیتیک، دوره ۱۷، شماره ۶۲، صص ۲۶-۱
- مجتهد زاده، پیروز؛ (۱۳۹۲)، فلسفه و کارکرد ژئوپلیتیک، مفاهیم و نظریه‌ها در عصر فضای مجازی، تهران: سمت
- میرحیدر، دره؛ (۱۳۸۶)، مفاهیم بنیادین در جغرافیای سیاسی، تهران: انتشارات سازمان جغرافیای نیروهای مسلح
- نبی زاده، هادی، (۱۳۹۸)، مقایسه تطبیقی قابلیت های چابهار و بندر گوادر پاکستان، پایان نامه کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی، دانشگاه فردوسی مشهد
- یزدانی، عنایت‌الله، شاه‌محمدی، پریسا (۱۳۹۳) «بررسی وجوه مثبت و لزوم پویایی ایران در ابتکار کمربند اقتصادی از منظر مکتب کپنهاگ» فصلنامه آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۸۸