

نقش و تأثیر سواحل خلیج فارس و منطقه مکران در اقتصاد بین الملل و تأثیر استراتژیکی آن بر ایران با ارائه یک مدل راهبردی در توسعه اقتصادی و سیاسی

محسن میرزاجانی

دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی، واحد گرمسار، دانشگاه آزاد اسلامی، گرمسار، ایران

حیدر لطفی^۱

دانشیار جغرافیای سیاسی، واحد گرمسار، دانشگاه آزاد اسلامی، گرمسار، ایران

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۶/۰۸/۰۳

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۶/۰۵/۲۸

چکیده

در تحلیل و تبیین نقش و جایگاه ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیکی ایران در اقتصاد بین الملل نمی‌توان نقش سواحل خلیج فارس و منطقه مکران را نادیده گرفت به نحوی که هم منطقه مکران و هم سواحل خلیج فارس دروازه صادرات واردات حجم عظیمی از کالاهای اقتصادی و فراورده‌های انرژی محسوب می‌شوند. سؤال اصلی مقاله این است که نقش و تأثیر سواحل خلیج فارس و منطقه مکران در اقتصاد بین الملل چیست و با توجه به تأثیر استراتژیکی آن‌ها بر ایران چگونه می‌توان مدلی راهبردی برای توسعه اقتصادی و سیاسی ایران با استفاده از جایگاه سواحل خلیج فارس و منطقه مکران در اقتصاد بین الملل ارائه داد؟ بی‌شک موقعیت ژئواکونومیکی سواحل خلیج فارس و منطقه مکران نسبت به آسیای میانه و منطقه قفقاز و نیز موقعیت آن‌ها در قلب مناطق غنی از انرژی‌های فسیلی خاورمیانه و نیز جمعیت انبوه و فراوان کشورهای اطراف این دو منطقه جایگاه بی‌بدیلی را به آن‌ها در اقتصاد بین الملل بخشیده است به نحوی که فشارها و پیشنهادهای اقتصادی متعددی از سوی قدرت‌های اقتصادی جهان برای دسترسی به این دو منطقه شکل گرفته است. با توجه به این مقدمه در این مقاله تلاش خواهد شد با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و نیز مقالات علمی و پژوهشی به تحلیل و تبیین نقش و تأثیر سواحل خلیج فارس و منطقه مکران در اقتصاد بین الملل و تأثیر استراتژیکی آن‌ها بر ایران و نهایتاً ارائه یک مدل راهبردی در توسعه اقتصادی و سیاسی با توجه به نقش این دو منطقه پرداخته شود.

واژگان کلیدی: سواحل خلیج فارس، منطقه مکران، اقتصاد بین الملل، ایران، توسعه اقتصادی و سیاسی.

مقدمه

دریاها همیشه اقتصادی‌ترین ابزار حمل کالا بین بازارهای جهانی را فراهم کرده‌اند و همان طور که کشورها شدیداً به تجارت بین الملل وابسته می‌شوند، هیچ کشوری نمی‌تواند به دور از نوسانات و فشارهای اقتصادی منزوی باقی بماند. از این رو استفاده از حق کشتیرانی و حمایت از اصل آزادی دریاها همواره مورد توجه کشورهای ساحلی و بدون ساحل بوده است. نتیجه انقلاب بازرگانی سده‌های هفده و هیجده و تداوم آن تاکنون، بستر رویکرد گسترده جهان نو به ساحل و چیرگی نسبی اقتصاد دریا- پایه به جای اقتصاد خشکی - پایه بوده است (شایان، ۱۳۷۹: ۳۹).

ساحلی شدن اقتصاد جهانی در واقع به معنای تمرکز کانونی کنش‌ها، جمعیت‌ها و نیز تنش‌ها و بحران‌ها در این محورها است. این تمرکز کانونی به‌ویژه در پیرامون کرانه‌های دریایی اروپای باختری، آمریکای شمالی و خاور دور پیشرفته که ۸۵ درصد تولید ناخالص و ۸۶ درصد صادرات جهانی را در اختیار دارند، قابل مشاهده است.

امروزه نقش دریا در پروسه توسعه قابل انکار نیست، کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل، انکتاد اعلام می‌کند که: کشورهای بدون ساحل در حال توسعه در میان فقیرترین کشورهای در حال توسعه قرار دارند. فقدان دسترسی زمینی به دریا همراه با انزوای آنان از بازارهای جهانی علت مهمی برای فقر نسبی و مانع اصلی در راه توسعه آنان می‌باشد (اسدی کیا، ۱۳۷۴: ۸۹).

کشتیرانی قلب اقتصاد جهانی است. گستره بسیار و به هم پیوسته اقیانوس‌ها و دریاها و آزاد و بی‌مالک بودن بخش بزرگی از آن‌ها از یک سو ارزانی ترابری دریایی و گنجایش فراوان کشتی‌ها برای جای دهی و جابه جایی کالا و مسافر از سوی دیگر، نه تنها سبب شده بیشتر از ۸۰ درصد ترابری جهانی از طریق آب انجام گیرد بلکه کشورها حتی کشورهای بدون مرز دریایی نیز چشم اندازی برای گسترش هرچه بیشتر ترابری دریایی داشته باشند. در همین حال، ویژگی‌های مثبت ترابری دریایی گاه آسیب‌هایی برای امنیت ترابری دریایی نیز به شمار می‌آیند که برخی کشورها همچون ایالات متحده آمریکا، ایمن نگه داشتن خطوط ترابری دریایی را به عنوان یکی از مهم‌ترین مأموریت‌های برون سرزمینی خود می‌دانند (توانا، ۱۳۸۱: ۱۰).

شمار جمعیت مستقر در ۶۰ کیلومتری سواحل در سال ۱۹۹۵ حدود ۴۰ درصد برآورد شد. گاه این نرخ در سال ۲۰۰۰ حدود ۵۵ درصد یا ۳۰۷ میلیارد نفر برآورد شده است. به هر روی، در چشم انداز عمومی زمین، در کنار فلات‌ها و دشت‌های تنک، کوه‌ها و پای کوه‌های کم جمعیت و بیابان‌ها، کویرها، پیرامون مرداب‌ها، باتلاق‌ها، بیشه‌زارها، ساوان و استپ‌های بسیار کم تراکم، کرانه‌های دریایی - اقیانوسی و دلتای رودخانه‌های بزرگ، محورهای تمرکز جمعیت به شمار می‌روند؛ چنانکه: قاره‌ها اوراسیا، استرالیا و آمریکای جنوبی، بسان صدف‌های توخالی‌اند. چه بیشتر جمعیت این قاره‌ها در حاشیه‌ها تجمع یافته‌اند (کریمی پور و دیگران، ۱۳۹۵: ۱۵).

در واقع «دریایی شدن مبادلات جهانی» زمینه «ساحلی شدن» اقتصاد جهانی را مهیا کرده است. از ۲۷ سال پیش تاکنون مهم‌ترین پدیده در بازرگانی دریایی، انقلاب در بندرها و کشتی‌های کانتینری بوده است. از آغاز دهه ۹۰ سده گذشته، تجارت جهانی با تحول در گنجایش، اندازه و شمار و نیز سرعت ناوگان دریایی، پیوندی ناگسستنی دارد. از سال ۱۹۹۰ تاکنون، تقریباً هر ساله ۱.۵ درصد بر ظرفیت حمل ناوگان‌ها افزوده شده است (نصیری، ۱۳۸۷: ۳۴۹).

ارزش تجارت کالایی جهان در سال ۲۰۰۰ به بیش از ۱۲ هزار میلیارد دلار رسید. پیش بینی این رقم برای سال ۲۰۱۰، بیش از ۲۲ هزار میلیارد برآورد شده است. چنان که تنها شمار شناورهای بزرگ کالا بر ناوگان جهانی زیر نظر IMO تا سال ۲۰۰۵ به بیش از ۵۰۰۰۰ کشتی رسید که ۹۱ درصد حمل و نقل کالایی جهان را در اختیار داشتند. همین فرآیند، پایانه‌های بندری را به شلوغ‌ترین و پرتحرک‌ترین محورهای زمین تبدیل کرده است. جهانی پویا که در آن می‌بایست ۱۴۰۰ کارکرد تخصصی در یک سیستم گرد هم آیند تا سازماندهی آمد و شد دریایی و دریانوردی را به انجام رسانند (قانع بصیری، ۱۳۷۳: ۱۷).

کرانه‌های دریایی با ویژگی‌های پنج‌گانه: دسترسی به سیستم آمد و شد ارزان، آب فراوان، نفت و گاز در دسترس، بازار بزرگ کار و مصرف و دسترسی به بازارهای جهانی صنایع سبک، سنگین و بینابینی را به سوی خود می‌کشاند. صنایع ذوب فلز، تولید مواد نیمه ساخته شده، تولید، فرآوری و بسته بندی مواد غذایی، صنایع تبدیلی، پالایشگاه‌های نفت - گاز به موازات کشتی‌سازی، گرایش به سواحل دارند. از ۱۹۸۰ تا ۲۰۰۹، میان ۲۳.۹ تا ۳۷ درصد کل تولید نفت از منابع فلات قاره به دست آمده است و بیشتر میدان‌های نفتی نیز در فاصله ۱۰۰ تا ۱۵۰ کیلومتری سواحل قرار دارند نیروگاه‌ها به‌ویژه از نوع هسته‌ای، به خاطر نیازشان به منابع کلان آب برای سرد کردن فشنگ‌های سوختی، به سوی سواحل کشیده می‌شوند. همچنین نیروگاه‌های برق - گرمایی و نیروگاه‌های بهره‌بردار از منابع تجدید پذیر انرژی مانند انرژی امواج، جزر و مد و باد دائمی، گرایش طبیعی به سواحل دارند.

نزدیک به ۶۰ درصد جمعیت جهان، دستکم ۴۰ درصد پروتئین حیوانی خود را از دریاها به دست می‌آورند و سالیانه حدود یک ششم پروتئین جهانیان، روانه بنادر ماهیگیری می‌شود. بیش از ۳۰۰ روش ماهیگیری در قالب‌های صید صنعتی و سنتی در سواحل دریایی سازماندهی می‌شوند. همچنین با کاهش ذخایر آبزیان دریایی، از دهه هشتاد سده گذشته، گرایش جهانی به آبی‌پروری در باریکه‌های ساحلی به جای صید، نوعی سمت‌گیری‌گزیبر ناپذیر و طبیعی بوده است. گردشگری در سال ۲۰۰۴ بر روی هم ۳۷۰۰ میلیارد دلار گردش سرمایه داشت و ۲۲۰ میلیون شغل ایجاد کرد. اینکه سهم کرانه‌های دریایی از درآمد هنگفت چقدر می‌باشد، مبهم مانده است. آشکار است که در مورد کشورها و سرزمین‌های کوچک با موقعیت اقیانوسی، بیش از ۹۰ درصد گردشگران، ساحل را به عنوان مقصد انتخاب می‌کنند (سورنسن، ۱۳۸۴: ۵۸).

با توجه به این که در تحلیل و تبیین نقش و جایگاه ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک ایران در اقتصاد بین‌الملل نمی‌توان نقش سواحل خلیج فارس و منطقه مکران را نادیده گرفت به نحوی که هم منطقه مکران و هم سواحل خلیج فارس دروازه صادرات و واردات حجم عظیمی از کالاهای اقتصادی و فراورده‌های انرژی محسوب می‌شوند. سؤال اصلی مقاله این است که نقش و تأثیر سواحل خلیج فارس و منطقه مکران در اقتصاد بین‌الملل چیست و با توجه به تأثیر استراتژیکی آن‌ها بر ایران چگونه می‌توان مدلی راهبردی برای توسعه اقتصادی و سیاسی ایران با استفاده از جایگاه سواحل خلیج فارس و منطقه مکران در اقتصاد بین‌الملل ارائه داد؟

رویکرد نظری و مفهومی

دسترسی به دریا و قدرت دریایی همواره یکی از پایه‌های ثابت نظریات ژئوپلیتیکی بوده است. در ۲۵ قرن قبل دریاسالار هخامنشی، سیلاک، پایه‌گذار یک استراتژی بوده است، سیلاک معتقد بود هر کشوری که بر سه منطقه کلیدی و استراتژیک یعنی بحرین، عمان و یمن مسلط باشد، بر جهان حکومت خواهد کرد. با توجه به همین استراتژی بود که در دوره هخامنشیان، ساسانیان، اشکانیان، ایران نیروی دریایی قوی داشته و بر آب‌ها و سرزمین‌های دو طرف خلیج فارس و دریای عمان تسلط داشتند (یادگاری، ۱۳۷۸: ۲۷۵).

از نظریات دیگری که البته در مورد اهمیت دریاها و سواحل در قدرت نظامی کشورها بسیار برجسته است نظریه ماهان است. این افسر نیروی دریایی آمریکا «نیروی دریایی را به عنوان کلید قدرت جهانی» مورد تأکید قرار داده است. به نظر آلفرد ماهان دریاها جهان بیش از آن که سرزمین‌های جهان را از هم جدا کنند آن‌ها را به پیوند می‌دهند؛ بنابراین تشکیل امپراتوری‌های ماورای بحار و دفاع از آن‌ها به قدرت تسلط بر دریا بستگی دارد. بر اساس تجزیه و تحلیل قدرت دریایی بریتانیا و تاریخ دریایی جهان، ماهان توانست شش عامل را که قدرت دریایی تا حد زیادی به آن‌ها بستگی دارد، تشخیص دهد. این عوامل عبارت‌اند از:

۱- موقعیت جغرافیایی: اگر کشوری از موقعیت دریایی مناسبی برخوردار باشد و این امر با کنترل استراتژیک ابراهای مهم و پایگاه‌هایی که دشمن ممکن است از آن‌ها برای محاصره و تهدید استفاده کند همراه باشد، مناسب‌تر است (راستی، ۱۳۹۵: ۶۹۷).

۲- ویژگی‌های طبیعی: هدف از ویژگی‌های طبیعی، وضعیت ساحل و مشخصات فیزیکی آن است. اگر کشوری دارای طول ساحلی زیادی باشد ولی به علت نامساعد بودن ساحل نتواند به ایجاد بنادر، لنگرگاه‌ها و تأسیسات دفاع ساحلی اقدام کند چگونه می‌تواند دارای ارتباطات دریایی مناسبی باشد؟ بنادر و لنگرگاه‌های زیاد در عمق کشور، باعث قدرت دریایی و کسب ثروت است. اگر تأسیسات بندری از قابلیت دفاعی خوبی برخوردار نباشد آسیب‌پذیری آن‌ها اجتناب‌ناپذیر است (راستی، ۱۳۹۵: ۶۹۷).

۳- طول ساحل و وسعت قلمرو: منظور ماهان از وسعت قلمرو، طول خطوط ساحلی یک کشور و قابلیت دفاع سواحل است و اینکه اساساً به منظور یک پدافند عامل، اقداماتی انجام گرفته است یا خیر؟ در این میان معابر نفوذی و تکیه گاه‌های آبی از مهم‌ترین عواملی هستند که باید توجه شوند (همان، ۱۳۹۵: ۶۹۷).

۴- جمعیت: میزان جمعیت یک کشور یک عامل مهم و قابل ملاحظه است، زیرا توانایی ایجاد یک نیروی دریایی و تأمین افراد مورد نیاز بر آن، به میزان جمعیت آن کشور بستگی دارد. تنها برخی از کشورها قادرند پایگاه‌های ماوراء بحار را که نیروی نسبتاً بزرگی از نظامیان و مدیران را تقاضا می‌کند، نگهداری و حمایت کنند و به عنوان یک قدرت دریایی مطرح باشند

۵- خصوصیات ملی: اگر مردم یک کشور علی‌رغم داشتن یک موقعیت دریایی علاقه‌مند به دریانوردی و بازرگانی با ملل دیگر نباشند، قدرت بزرگ دریایی ایجاد نمی‌شود. به نظر ماهان تجارت گسترده و مسالمت‌آمیز، اولین ضرورت برای گسترش قدرت دریایی است.

۶- خط‌مشی حکومت و رهبران سیاسی: خط‌مشی سیاسی دولت در بهره‌برداری از منابع انسانی و طبیعی، تنها به وسیله یک حکومت آینده‌نگر و دارای خط و مشاء اجرایی متهورانه می‌تواند از قوه به فعل درآید. ماهان با تأکید بر اینکه دریاهای جهان خشکی‌ها را به هم متصل می‌کند معتقد بود تسخیر و دفاع از مستعمرات یک امپراتوری به توان کنترل دریا بستگی دارد. خلاصه نظریه قدرت دریایی ماهان را می‌توان در این موارد خلاصه کرد:

- ۱- تحلیل تاریخ نیروی دریایی انگلستان که توجیه‌کننده نقش انگلستان از یک قدرت جهانی بود.
- ۲- توجه به ایده نقش جهانی آمریکا که از طریق توسعه در کشورهای ماورای دریاها انجام می‌گیرد.
- ۳- اینکه امپریالیسم نمی‌تواند از نظر مکانی ثابت باقی بماند، یا بایستی توسعه بیابد یا سقوط کند.

اطلاق تئوری قدرت دریایی به آمریکا بر این نظریه ماهان پایه گذاشته شده بود که موقعیت جغرافیایی آمریکا نظیر وضعیت انگلستان بود. ماهان استدلال می‌کرد که قدرت بری اروپا با وجود همسایگان قوی نمی‌توانست تفوق قدرت دریایی انگلستان و آمریکا را به علت نیاز به حمایت وسیع از نیروهای زمینی به خطر اندازد. او چنین نتیجه می‌گرفت که تفوق نیروی دریایی انگلستان نمی‌تواند دائمی باشد و اینکه آمریکا تفوق خود را در منطقه کارائیب و پاسیفیک می‌تواند به وجود آورد (راستی، ۱۳۹۵: ۶۹۷).

تنها برخی از کشورها و مناطق جغرافیایی جهان امکان دسترسی به دریا، همراه با موقعیت ساحلی مناسب دارند. مزیت حمل و نقل کالا از طریق دریا و امکان داشتن نیروی دریایی، موجب شده است کشورهای که دارای موقعیت بندرگاهی مناسب است از ویژگی خاصی برخوردار باشد. کشور لبنان در ساحل شرقی دریای مدیترانه از موقعیت بندرگاهی مناسبی برخوردار است. بندر بیروت تا قبل از وقوع حوادث اخیر در لبنان، یکی از معروف‌ترین بندرهای جهان محسوب می‌شود.

عوامل جغرافیایی مؤثر بر ژئوپلیتیک

۱- وسعت

امروزه هر چند توجه به وسعت به تنهایی و بدون توجه به جمعیت و چگونگی پراکندگی آن و سایر مشخصات طبیعی مثل وضع ناهمواری و منابع طبیعی نمی‌تواند معیاری برای ارزیابی امنیت باشد و با پیشرفت فناوری و تحولات جدید نظامی، صنعتی و ارتباطی تا حدودی از اهمیت وسعت کاسته شده است، اما از مؤلفه‌های مهم در معادلات امنیتی محسوب می‌شود (حجی پناه و دیگران، ۱۳۹۴: ۱۷۱).

ژئوپلیتیک کشورها در موارد زیر متأثر از مؤلفه وسعت است:

- تنوع آب و هوایی ایجاد می‌کند؛ بنابراین توانایی کشور را در رفع نیازمندی‌های اولیه‌اش افزایش می‌دهد. به عبارتی، ضریب امنیت اقتصادی جامعه افزایش می‌یابد (مانند ایالات متحده آمریکا).

- از نظر نظامی نوعی ایمنی ایجاد می‌کند؛ زیرا تصرف و تسلط بر آن را مشکل می‌کند (مانند اتحاد جماهیر شوروی سابق).

- وسعت امکان جذب جمعیت بیشتر را فراهم می‌آورد؛ بنابراین در تقویت نیروی انسانی و امنیت آن تأثیرگذار است - (مانند چین).

- وسعت امکان بروز بحران نفوذ را افزایش داده و می‌تواند تأثیر امنیتی منفی بگذارد مانند سودان. کشورها بر اساس وسعت به سه دسته تقسیم می‌شوند:

۱- کشورهای بسیار کوچک

کشورهایی چون موناکو، سن مارینو یا مالت که چیزی بین ۲۱ تا ۳۱۶ کیلومتر مربع مساحت دارند، در این گروه قرار دارند. این کشورها به طور معمول، با مشکل تأیید حاکمیت ملی‌شان روبه‌رو هستند.

۲- کشورهای بسیار بزرگ

کشورهایی چون روسیه، آمریکا، کانادا، چین، برزیل یا استرالیا که به طور متوسط هفت تا ده میلیون کیلومتر مربع وسعت دارند در این گروه قرار دارند. باید یادآور شد که به طور معمول از این ویژگی نیز برای حفظ خویش از تهدیدات خارجی بهره‌برده‌اند (همان، ۱۳۹۴: ۱۷۱).

۳- کشورهای با وسعت متوسط

گروه سوم از کشورها هستند که از نظر وسعت در میانه دو شاخص بالا قرار دارند.

این کشورها با توجه به دیگر ویژگی‌های مزبور برای وسعت، از این عامل برای امنیت بهره‌برداری می‌کنند

۲- شکل

مقصود از شکل فاصله قطرهای یک کشور تا مرکز جغرافیایی آن است. مهم‌ترین تأثیر شکل هندسی، نحوه اعمال قدرت حکومت مرکزی، بر پهنه کشور است (عسگری، ۱۳۷۹: ۸۳).

کشورهای فشرده

تصویر جغرافیایی کشورهای فشرده، مانند شکل هندسی منظمی شبیه دایره یا مستطیل است و چنین به نظر می‌رسد که وسعت کشور برگرد کانون مرکزی قرار دارد؛ مانند مجارستان و کامبوج.

کشورهای طویل

کشوری را طویل می‌نامند که طول آن حداقل شش برابر عرضش باشد؛ مانند کشورهای شیلی، نروژ، توگو، گامبیا و ایتالیا.

کشورهای دنباله‌دار

به کشورهایی دنباله‌دار می‌گویند که زائده‌ای به صورت شبه جزیره یا دالان داشته و از سوی کشورهای همسایه محصور شده باشند؛ مانند کشورهایی چون افغانستان و ژئیر (عسگری، ۱۳۷۹: ۸۳).

کشورهای پاره پاره

کشورهایی را پاره پاره می‌گویند که بخش‌های مجزای آن‌ها با خاک کشورهای دیگر یا آب‌های بین‌المللی از هم جدا شده باشند؛ مانند کشورهای مالزی، اندونزی، فیلیپین و ژاپن.

کشورهای محاطی

به کشورهایی که به طور کامل در داخل یک کشور قرار گرفته‌اند کشورهای محاطی می‌گویند. از نظر امنیتی، این بدترین شکل ممکن برای یک واحد سیاسی ارزیابی می‌شود. به کشورهایی که این کشورها در داخل آن‌ها قرار دارند، کشورهای محیطی می‌گویند.

کشورهای حائل

کشورهای حائل کشورهای ضعیفی هستند که برای جلوگیری از بروز تنش بین دو کشور قوی به وجود آمده‌اند؛ مانند بولیوی، پاراگوئه و اروگوئه (همان، ۱۳۷۹: ۸۳).

۳- موقعیت

سومین عنصر مهم در مطالعات جغرافیای مؤثر بر امنیت، موقعیت یک کشور و مکان جغرافیایی آن است. موقعیت یک کشور را به دو صورت می‌توان تشخیص داد:

۱- موقعیت ریاضی که با استفاده از مدارها و نصف‌النهارها مشخص می‌شود و در مقایسه با موقعیت نسبی کمتر مورد بررسی قرار می‌گیرد. به عبارت بهتر موقعیت ریاضی همان طول و عرض جغرافیایی است که در شرایط آب و هوایی تأثیر دارد (اکرمی نیا، ۱۳۹۲: ۶۱).

۲- موقعیت نسبی که در آن موقعیت یک کشور نسبت به دریا، دولت‌های قدرتمند و مناطق حساس و در مقیاس قاره‌ای و جهانی و یا منطقه‌ای است و دارای اهمیت زیادی است.

کشورها از دیدگاه موقعیت نسبی به سه دسته کلی تقسیم می‌شوند:

کشورهای راهبردی

این گونه کشورها به علت قرار گرفتن در کنار تنگه‌ها و آبراهه‌ها یا کانال‌های مهم بین‌المللی یا در موقعیت دسترسی به منابع خاص و کمیاب از اهمیت زیادی برخوردارند (اکرمی نیا، ۱۳۹۲: ۶۱).

کشورهای مهم

کشورهای مهم، عمده کشورهای مطرح در عرصه بین‌المللی را شامل می‌شوند که علی‌رغم نداشتن معیارهای راهبردی یاد شده، به علت داشتن قدرت، نفوذ یا تلاش برای حضور در مناطق راهبردی، از سوی دیگر بازیگران مورد توجه قرار می‌گیرند.

کشورهای معمولی

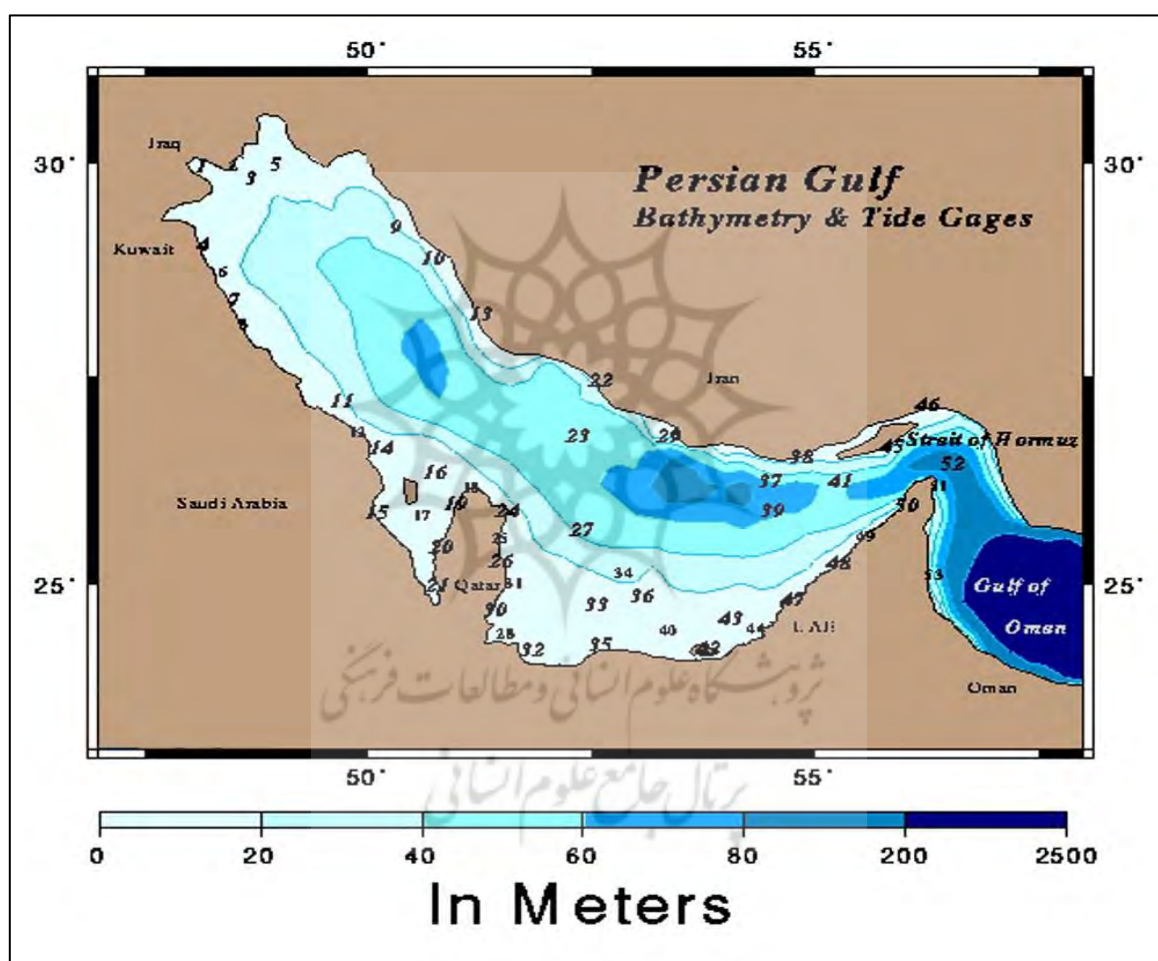
کشورهای معمولی طیف وسیعی از کشورها را شامل می‌شود که به طور معمول، در عرصه بین‌المللی مطرح نیستند و در حاشیه مسائل و تحولات قرار دارند. این کشورها گاه در بعضی از مسائل مطرح می‌شوند و مجدداً به حاشیه باز می‌گردند (همان، ۱۳۹۲: ۶۱).

۴- کیفیات ظاهری

آخرین مؤلفه جغرافیایی مؤثر بر ژئوپلیتیک کیفیت ظاهری سرزمین است. به راحتی می‌توان این مشخصات ظاهری را در سطح خرد و در داخل مناطق داخلی کشور هم ارزیابی کرد. مشخصات ظاهری می‌تواند هم در راستای ارتقای ضریب امنیتی قرار گیرد و هم منجر به کاهش امنیت شود. در مجموع می‌توان مشخصات ظاهری را در موارد زیر خلاصه کرد: سرزمین‌های ناهموار، سرزمین‌های هموار، بیابان‌ها و مناطق کویری یا دشت‌های وسیع خشک یا سرد؛ و نوع پراکندگی جمعیت و استقرار آن‌ها درون سرزمین (تکمیل همایون، ۱۳۷۷: ۱۰).

سواحل خلیج فارس

مساحت خلیج فارس ۲۳۷۴۷۳ کیلومتر مربع است و پس از خلیج مکزیک و خلیج هادسون سومین خلیج بزرگ جهان بشمار می‌آید. خلیج فارس از شرق از طریق تنگه هرمز و دریای عمان به اقیانوس هند و دریای عرب راه دارد و از غرب به دلتای رودخانه اروندرود که حاصل پیوند دو رودخانه دجله و فرات و پیوستن رود کارون به آن است، ختم می‌شود. کشورهای ایران، عمان، عراق، عربستان سعودی، کویت، امارات متحده عربی، قطر و بحرین در کناره خلیج فارس هستند. در این میان سواحل شمالی خلیج فارس تماماً در جغرافیای سیاسی ایران قرار دارند. به سبب وجود منابع سرشار نفت و گاز در خلیج فارس و سواحل آن، این آبراهه در سطح بین‌المللی، منطقه‌ای مهم و راهبردی به شمار می‌آید (محسن اردبیلی، ۱۳۸۵: ۵۹).



نقشه شماره ۱- سواحل جنوبی ایران

منبع: (raisinguppharaoh.com)

خلیج فارس در ۲۴ تا ۳۰ درجه و ۳۰ دقیقه عرض شمالی و ۴۸ تا ۵۶ درجه و ۲۵ دقیقه طول شرقی از نصف‌النهار گرینویچ قرار دارد. این خلیج توسط تنگه هرمز به دریای عمان و از طریق آن به دریاهای آزاد مرتبط است. از بین کشورهای همسایه خلیج فارس، کشور ایران دارای بیشترین مرز آبی مشترک با خلیج فارس است. طول مرز آبی کشور ایران با خلیج فارس، با احتساب جزایر در حدود ۱۸۰۰ کیلومتر و بدون احتساب جزایر در حدود ۱۴۰۰ کیلومتر است (قراگز لو، ۱۳۷۹: ۳۶).

طول سواحل خلیج فارس ۳۰۰۰ کیلومتر است که بیشترین خط ساحلی را ایران دارا است یعنی از دهانه فاو گرفته تا تنگه هرمز جزو مناطق ساحلی ایران محسوب شده و بقیه خطوط ساحلی کشورهای عربی حوزه خلیج فارس را شامل می‌شود؛ بنابراین از ۳۰۰۰ کیلومتر خط ساحلی ۱۷۲۲ کیلومتر آن از آن ایران است. طول خلیج فارس از عراق تا تنگه هرمز ۱۰۰۰ کیلومتر و عرض آن در بعضی جاها بین ۱۰۰ تا ۳۰۰ کیلومتر است. عمق خلیج فارس در نقاط گوناگون مختلف است. در تنگه هرمز متوسط عمق آب ۱۰۰ متر، در اطراف جزیره هرمز ۸۰ متر، در کل سواحل ایران ۷۰ متر و در سواحل جنوبی آن متوسط عمق آب به ۱۵ متر نمی‌رسد ولی به صورت کلی عمق متوسط آب در خلیج فارس ۳۵ متر است (داوری اردکانی، ۱۳۸۴: ۱۱).



نقشه شماره ۲- موقعیت منطقه‌ای خلیج فارس

منبع: (<https://www.researchgate.net>)

خلیج فارس در واقع محور ارتباط بین اروپا، آفریقا، آسیای جنوبی و جنوب شرقی است. از نظر راهبردی در منطقه خاورمیانه، به عنوان بزرگ‌ترین و مهم‌ترین مرکز ارتباطی بین این سه قاره است و بخشی از یک سیستم ارتباطی شامل اقیانوس اطلس، دریای مدیترانه، دریای سرخ و اقیانوس هند است. به همین دلیل از دیرباز مورد توجه قدرت‌های جهانی و هم چنین بازرگانان و تجار دنیا بوده است. هم چنین این منطقه منبع مهم انرژی جهان است. در

مجموع خلیج فارس از نظر جغرافیای سیاسی، استراتژیک، انرژی و تاریخ و تمدن یک پهنه آبی مهم و حساس در دنیا محسوب می‌شود (مجته‌زاده، ۱۳۷۳: ۴).

بزرگ‌ترین عامل اهمیت خلیج فارس وجود معادن سرشار نفت و گاز در کف بستر و سواحل آن است به طوری که این منطقه را «مخزن نفت جهان» نام نهاده‌اند. خلیج فارس مسیر انتقال نفت کشورهای ایران، عراق، کویت، عربستان و امارات متحده عربی است و به همین سبب، منطقه‌ای مهم و راهبردی به شمار می‌آید. در حدود ۳۰ درصد نفت جهان از منطقه خلیج فارس تأمین می‌شود که این مقدار گاهی افزایش و گاهی کاهش می‌یابد. نفت تولید شده در حوزه خلیج فارس باید از طریق این پهنه آبی و از راه تنگه هرمز به سایر نقاط جهان حمل شود. خلیج فارس از نظر ذخایر نفتی در مقایسه با سایر نقاط جهان دارای مزایای زیادی مانند سهولت استخراج، هزینه پایین تولید، مازاد ظرفیت تولید، کیفیت بالای نفت خام منطقه، سهولت حمل و نقل، توان بالای تولید چاه‌ها و امکان کشف ذخایر جدید نفتی وسیع در منطقه است. طبق آخرین برآوردهای انجام شده حوزه خلیج فارس در حدود ۷۳۰ میلیارد بشکه ذخیره نفت اثبات شده و بیش از ۷۰ تریلیون مترمکعب گاز طبیعی را در خود جای داده است. همچنین بندرهای مهمی در حاشیه خلیج فارس وجود دارد که از آن‌ها می‌توان بندرعباس، بوشهر، بندرلنگه، کیش، خرمشهر و بندر ماهشهر در ایران و شارجه، دوبی و ابوظبی را در امارات متحده عربی و بندر بصره و فاو در عراق را نام برد (افشار سیستانی، ۱۳۸۵: ۴۹).

کل ذخایر نفتی شناخته شده جهان ۱۰۰۳ میلیارد بشکه اعلام شده است که از این رقم حدود ۶۶۵ میلیارد بشکه یعنی دو سوم کل ذخایر نفتی جهان در خلیج فارس واقع شده است. قسمت دیگر ذخایر نیز یعنی یک سوم آن به ترتیب شامل آمریکا ۱۵۶ میلیارد بشکه، اروپا ۷۶ میلیارد، آفریقا حدوداً ۶۵ میلیارد و سایر مناطق آسیا به جز کشورهای حوزه خلیج فارس ۴۳ میلیارد است. این در حالی است که بیشترین ذخایر نفتی خلیج فارس را عربستان داراست یعنی چیزی حدود ۲۶۵ میلیارد بشکه که از کل ذخایر نفتی قاره آمریکا و اروپا بیشتر است و تقریباً برابر با ذخایر سایر مناطق جهان است. بعد از عربستان ایران در رتبه دوم ذخایر نفتی قرار دارد و میزان ذخایر نفتی اش ۱۳۰ میلیارد بشکه است که از کل ذخایر اروپا و آفریقا بیشتر است. همچنین از نظر گازی هم ایران دومین تولیدکننده گاز بعد از روسیه است (حشمت زاده، ۱۳۸۹: ۲۱۳).

بعضی از حوزه‌های نفتی در خلیج فارس را ابر حوزه می‌گویند که به دریاچه‌ای از نفت منتهی می‌شود. چاه‌های نفتی در خلیج فارس وجود دارد که ۲۰۰ برابر چاه‌های نفتی آمریکا نفت دارند. همچنین درباره هزینه استخراج نیز استخراج هر بشکه نفت از خلیج فارس چیزی معادل ۲ یا ۳ دلار هزینه دارد که در مقایسه با آمریکا که استخراج هر بشکه نفت ۱۰ دلار هزینه‌بردار است رقم بسیار پایینی است (همان، ۱۳۸۹: ۲۱۳).

ویژگی بعدی خلیج فارس که به این منطقه اهمیت بخشیده است سهولت حمل و نقل در آن است؛ یعنی به علت اینکه به دریا دسترسی دارد هزینه حمل و نقل و بارگیری کمتر و آسان است؛ مثلاً کشورهای واقع در حوزه دریای خزر نفت استخراجی‌شان را از طریق خط لوله انتقال داده و صادر می‌کنند که این خود سرآغاز مشکلات بسیاری از لحاظ هزینه، امن بودن، سهولت انتقال و... است (شیخ نوری، ۱۳۷۳: ۱۵۱).

از منظر نظامی، وجود پایگاه‌های نظامی متعدد اعم از دریایی، هوایی و زمینی در منطقه خلیج فارس که عمدتاً متعلق به کشورهای آمریکا و انگلستان هستند و هم چنین حضور ناوهای جنگی کشورهای غربی به ویژه آمریکا در آب‌های خلیج فارس، اهمیت نظامی و راهبردی خلیج فارس را نمایان می‌سازد. جنگ نفت‌کش‌ها که در جریان جنگ ایران و عراق رخ داد یکی از عوامل حضور نظامی کشورهای غربی به ویژه آمریکا در خلیج فارس شد. اهمیت نظامی-راهبردی خلیج فارس به طور ویژه در جریان جنگ ایران و عراق، جنگ خلیج فارس و جنگ عراق آشکار شد (چمنکار، ۱۳۸۹: ۳۵).

از لحاظ حمل و نقل کالاهای تجاری نیز خلیج فارس دارای اهمیت بیشتر برای قدرت‌های بزرگ است. بدین صورت که بازار اسلحه و تجهیزات نظامی بعد از نفت درجه دوم اهمیت قرار دارند کشورهای حوزه خلیج فارس به خصوص کشورهای عربی که همواره در تنش و درگیری قرار دارند بیشتر درآمد حاصل از صادرات نفت را صرف واردات اسلحه می‌کنند که از این لحاظ برای کشورهای صادرکننده اسلحه که قدرت‌های بزرگ هستند بسیار بااهمیت است. کشورهای حوزه خلیج فارس به خصوص اعراب به این علت که درآمد حاصل از فروش نفتشان زیاد است بزرگ‌ترین واردکنندگان اسلحه در دنیا هستند (حسن نیا، ۱۳۹۰: ۵۱).

تأثیر سواحل خلیج فارس بر اقتصاد ایران

ایران بزرگ‌ترین و مهم‌ترین کشوری است که همواره نقش مهمی را در معاملات و مناسبات منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای به خصوص در منطقه خلیج فارس بر عهده داشته و اکنون نیز دارای جایگاه ویژه‌ای در منطقه خاورمیانه به خصوص در حوزه خلیج فارس است.

تمام نفت ایران از خلیج فارس و تنگه هرمز صادر می‌شود. لذا مهم‌ترین دلیل اهمیت خلیج فارس برای این صادرات نفت از این منطقه است. به این علت است که از دهه ۷۰ به بعد مقامات ایرانی اعلام کردند که این تنگه شاه‌رگ حیاتی ایران است لذا سعی بر این است که همواره باز باشد. دلیل بعدی اهمیت خلیج فارس برای ایران تجارت ۸۰ درصدی است که از این نقطه صورت می‌گیرد. دلیل سوم این که در دو-سه دهه اخیر ایران سرمایه‌گذاری‌های زیادی در جزایر و بنادر خلیج فارس انجام داده است که در مقایسه با قرن ۱۹ که از مناطق محروم به شمار می‌رفت سرمایه‌گذاری‌ها باعث توجه بیشتر بین‌المللی و داخلی شده که اهمیت بیشتری پیدا کرده است. چهارمین دلیل اهمیت خلیج فارس برای ایران وجود حوزه‌های نفتی و گازی ایران در این منطقه است عمده ذخایر نفتی ایران در خوزستان است. بزرگ‌ترین حوزه‌های گازی ایران نیز عبارت‌اند از: پارس جنوبی که در وسط آب‌های خلیج فارس بین قطر و بوشهر، چنگان در بوشهر، جبر زین در قشم و سرخون که در بندر عباس قرار دارند. اهمیت پنجم خلیج فارس برای ایران وجود کارخانجات و صنایع بزرگ ایران از جمله صنایع فولاد، کشتی‌سازی، پالایشگاه‌ها و نیروگاه هسته‌ای در خلیج فارس است. اهمیت بعدی خلیج فارس برای ایران مربوط به بعد نظامی و امنیتی است. خلیج فارس از جمله مناطقی است که نقش به‌سزایی در اتخاذ تصمیمات و مقابله با تهدیدات نظامی دارد؛ بنابراین خلیج فارس در ابعاد گوناگون همواره اولویت اول را در اتخاذ تصمیمات و اجرای سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران داشته و دارد و در سطح بین‌المللی نیز از جمله مناطقی است که به علت موقعیت ویژه جغرافیایی و دارا بودن منابع فراوان نفتی و دریایی و برجستگی‌های استراتژیکی و ژئوپلیتیکی همواره از اهمیت خاصی برخوردار است و

همچنان که ذکر شده به علت موقعیت ویژه خود چه در بعد سیاسی- اقتصادی و چه در بعد جغرافیایی- نظامی یکی از کانون‌های بحران در دنیا نیز هست که البته با مدیریت صحیح و کارآمدی فعال و دیپلماسی پویا و قوی می‌توان تهدیدها را در این منطقه و به خصوص منطقه خلیج فارس به فرصت تبدیل کرد (باقری لویه، ۱۳۷۳: ۱۴۳).



نقشه شماره ۳- سواحل خلیج فارس و منطقه مکران
منبع: (commons.wikimedia.org)

بر اساس پیش‌بینی‌های به عمل آمده، از سال ۲۰۱۰، یگانه تولید کنندگان عمده نفت جهان، کشورهای حاشیه خلیج فارس، به ویژه ایران، عراق و عربستان خواهند بود و به لحاظ ویژگی‌های منحصر به فرد نفت این منطقه، از جمله هزینه تولید پایین، ظرفیت بالا، کیفیت مطلوب نفت و... روز به روز بر اهمیت آن افزوده می‌شود. به طور خلاصه به لحاظ ذخایر نفتی، مزیت خلیج فارس در برابر دیگر نقاط جهان، به شرح ذیل است:

الف- منابع نفتی فراوان منطقه: ۶۴ درصد کل ذخایر جهان، در کشورهای حوزه خلیج فارس قرار دارد.

ب- سهولت استخراج

ج- هزینه تولید پایین: هزینه تولید اوپک، بین یک تا سه دلار در مقایسه با هزینه شش تا ده دلار برای هر بشکه تولید کنندگان غیر اوپک می‌باشد (رنجبر، ۱۳۷۰: ۹۹).

د-مازاد ظرفیت تولید، به طوری که این کشورها، دارای مصرف بسیار محدود بوده و اصولاً جهت صادرات و اقدام به تولید و استخراج نفت می‌نمایند. کل کشورهای اوپک، دو درصد و کشورهای حوزه خلیج فارس، کم‌تر از یک درصد مصرف جهانی نفت را دارند.

ه- کیفیت بالای نفت خام منطقه

و- سهولت حمل و نقل

ز- توان تولید زیاد چاه‌های نفت در حوزه خلیج فارس، از هر حلقه چاه نفت، حدود ۲۵۰۰۰۰ تن نفت در سال می‌توان استخراج کرد، در حالی که حجم قابل مقایسه در آمریکا، فقط ۱۰۰۰ تن در سال است.

ح- امکان کشف ذخایر جدید نفتی وسیع در این منطقه، در مقایسه با سایر مناطق جهان.

همچنین کشورهای حاشیه خلیج فارس که بیش‌تر از شمار کشورهای جهان سوم هستند، در اوایل قرن نوزدهم و با اکتشاف نفت، به درآمدهای بادآورده‌ی کلانی دست یافتند که هیچ‌گونه تلاشی برای کسب آن انجام ندادند. از سویی دیگر، به دلیل ساختار غیر دموکراتیک حاکمیت در این منطقه، بیش‌تر حاکمان، مقبولیت چندانی در بین افکار عمومی داخلی نداشتند و با علم به این واقعیت، حرکت به سمت سیاست‌های رفاه عمومی را آغاز کردند، بی‌آنکه اقتصاد این کشورها از زیرساخت‌های مناسب برخوردار باشد. کم‌کم فرهنگ مصرف‌گرایی در میان اقشار جامعه رواج یافت و دولت مجبور بود برای پاسخ به تقاضاهای مصرفی، هر روز بیش از پیش به واردات کالاهای لوکس خارجی بپردازد. هم‌چنین در حوزه سرمایه‌گذاری‌های صنعتی، از آنجا که توانایی جذب سرمایه‌های کلان را نداشتند، به جای گسترش صنایع مادر، به توسعه صنایع مونتاژ اکتفا کردند و بدین ترتیب، هر روز بیش از پیش به واردات خارجی وابسته شدند. اسراف در مصرف، تمایل زیاد به واردات و افزایش بی حساب هزینه‌های نظامی موجب برگشت قسمت زیادی از درآمدهای نفتی به غرب گردید و بیش‌تر ممالک عضو اوپک، برای پرداخت قروض خارجی خود، ناگزیر به گرفتن وامی سنگین از سازمان‌های مالی بین‌المللی شده‌اند. ذخایر ارزی فراوان و بالا رفتن قدرت خرید، این امکان را به وجود آورده است که هر کالایی را به هر قیمتی که شده، از هر نقطه دنیا، از ریودوژانیرو گرفته تا توکیو نیویورک تا سنگاپور تهیه کنند.

مقامات دولتی برای خشنودی مردم، بدون آینده‌نگری، هر آنچه را با پول می‌توان به دست آورد، خریداری می‌کنند و تلاش دارند که کمبودها را با واردات جبران کرده، اشتباهات خود را پوشیده نگاهدارند، بدین ترتیب، درآمدهای کلان نفت، مانع ظاهر شدن نارسایی‌ها و مشکلات موجود حاصله از اعمال سیاست‌های غلط کشاورزی و صنعتی می‌شود. این کشورها، حتی برای تهیه مواد غذایی نیز نیازمند بازارهای خارجی شده و در حوزه کشاورزی نیز که عموماً تا قبل از آن صادرکننده بودند، نیازمند واردات از خارج شده‌اند. درواقع، مصرف‌گرایی بیماری جدیدی است که اقتصاد کشورهای حاشیه خلیج فارس را فلج نموده و بیش از پیش به محصولات خارجی وابسته ساخته است. گویی تولید و استخراج نفت، بیش از آن‌که به نفع تولیدکنندگان باشد، در راستای منافع کشورهای سرمایه‌داری است. درآمدهای بادآورده‌ی نفت، توان خرید این کشورها را بالا برده و به تبع، زان واردات آن‌ها را افزایش داده است و به این ترتیب، دلارهای نفتی، بار دیگر به ممالک صنعتی بازگردانده می‌شوند. از سویی دیگر، اختلافات مرزی و ایدئولوژیکی و تنش‌های موجود در منطقه، عامل محرکی برای تمایل کشورهای این حوزه به خرید اسلحه و

تجهیزات نظامی است، به گونه‌ای که در سال‌های اخیر صدور اسلحه و تجهیزات مدرن جنگی به کشورهای حوزه خلیج فارس، بیش از کالاهای دیگر رونق گرفته است... . تخصیص قسمتی از درآمدهای نفت به خرید اسلحه، علاوه بر هدر دادن ذخایر ارزی، موجب افزایش نفاق، دشمنی، عدم اعتماد و همکاری‌های منطقه‌ای شده است. دیگر کشورهای منطقه نیز، بودجه‌های کلانی را به خرید تسلیحات نظامی اختصاص می‌دهند که همه این درآمدها، به جیب سهام‌داران کارخانجات تسلیحاتی می‌رود. در این میان، سیاست‌های مالی بی‌برنامه و سرمایه‌گذاری‌های بی‌اساس، این کشورها را با کسری پرداختی مواجه ساخته که لزوماً برای پرداخت قروض خارجی خویش، مجبور به گرفتن وام‌های کلان از مؤسسات مالی و بانکی بین‌المللی شده‌اند (همان، ۱۳۷۰: ۹۹).

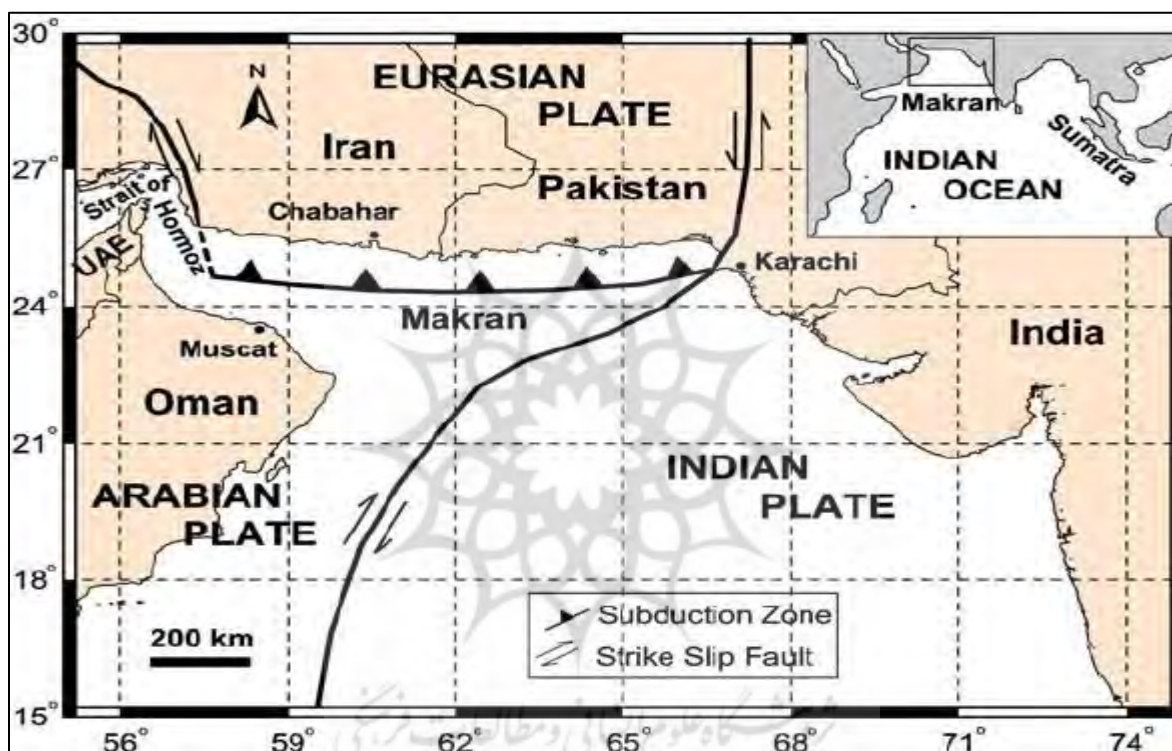
این رویکرد، عامل دیگری برای وابستگی دوباره آنان و خروج ذخایر ارزی از این کشورها می‌شود. به تعبیر دیگر، اقتصاد کشورهای صادرکننده نفت، قدرت ج سرمایه‌های کلان را نداشت. رهبران اوپک (کشورهای حاشیه خلیج فارس، اندونزی و...) قسمتی از ذخایر ارزی خود را صرف سرمایه‌گذاری‌های مستقیم و یا خرید سهام و اوراق بهادار کردند. قسمتی دیگر هم به صورت وام در اختیار مؤسسات مالی بین‌المللی و بانک‌های بزرگ گذاشته شد تا بعد از اتمام منابع، مورد استفاده قرار گیرد. به طور کلی می‌توان گفت: جمعیت حدود یک صد میلیونی حوزه خلیج فارس که مشمول درآمدهای نفتی می‌شود، بازار مصرف جویی برای کشورهای صنعتی غرب‌اند. در نتیجه، بر سر تصرف این بازار و جذب دلارهای نفتی آن، بین قدرت‌های اقتصادی غرب، چون آمریکا، انگلیس، فرانسه، آلمان و اخیراً روس‌ها رقابت‌هایی وجود دارد. سالیانه میلیاردها دلار پول‌های بادآورده نفتی، خرج سلاح‌های جنگی غربی‌ها می‌گردد؛ و به دلیل کمبود نیروی انسانی ماهر و متخصص در زمینه نظامی و صنایع، این منطقه، از مهم‌ترین بازار فروش خدمات به شمار می‌آید (ولایتی، ۱۳۷۴: ۸۵).

منطقه خلیج فارس، همواره گهواره تمدن‌های درخشان بشری بوده است و اقوام بسیاری چون ایلامی‌ها، سومری‌ها، کلدانی‌ها، آشوری‌ها، بابلی‌ها، مصری‌ها، کنتانی‌ها و فنیقی‌ها، فرهنگ خویش را از راه خلیج فارس به دیگر نقاط جهان صادر می‌کردند. گویی آنان از خلیج فارس به عنوان کانون صدور پیام تمدن خود استفاده می‌نمودند. به علاوه، این منطقه نه تنها جایگاه تمدن‌های بزرگ بوده، بلکه خاستگاه پیامبران بزرگ الهی نیز بوده است؛ به ویژه، زادگاه پیامبر اکرم صلی الله علیه و آله آخرین پیامبر الهی، در این منطقه قرار دارد. دین اسلام در قرن هفتم میلادی با ظهور پیامبر بزرگ آن، حضرت محمد بن عبدالله صلی الله علیه و آله، در شبه جزیره عربستان و در حقیقت در سرزمینی که تا آن زمان بستر حوادث و درگیری‌های بزرگی بود، به وجود آمد. این تفکر الهی، به سرعت گسترش یافت و قلمرو عظیمی را از اقیانوس اطلس تا کرانه‌های غربی اقیانوس آرام در برگرفت. در حال حاضر، مجموعه عظیم جغرافیای جهان اسلام، سرزمینی را به طول یازده کیلومتر و به عرض بیش از پنج هزار کیلومتر، با ترکیبی بسیار متنوع از نظر انسانی و طبیعی شامل می‌شود که همه این مجموعه عظیم، تحت رهبری ایدئولوژیکی مرکز آن، یعنی خلیج فارس قرار دارد، به گونه‌ای که این منطقه، امروز به عنوان قلب جهان اسلام، هدایت تمام جریان‌های اسلامی را بر عهده گرفته است و خط دهنده تمامی حرکت‌های سیاسی- مذهبی و اسلامی سراسر جهان به شمار می‌آید. از آنجا که تحولات بزرگ سیاسی مذهبی جهان اسلام از این منطقه آغاز شده است، از ابتدای پیدایش قدرت‌های جهانی و شکل‌گیری سیستم‌های بین‌المللی، به این منطقه توجه ویژه‌ای صورت گرفته است؛ به خصوص حوزه خلیج فارس

که حکم قلب منطقه را بازی می‌کند. این توجه، روزبه‌روز ابعاد گسترده‌تری به خود گرفته است تا جایی که گستره آب‌های خلیج فارس و دریای عمان، به‌عنوان محور استراتژی‌های جهانی در قرن بیست و یکم مورد تأکید قرار گرفته است (افشار سیستانی، ۱۳۸۵: ۴۹).

منطقه مکران

مکران از نظر تاریخی سرزمینی ساحلی در جنوب شرقی ایران و جنوب غربی پاکستان است که در طول خلیج عمان از رأس‌الکوه در غرب جاسک تا لاس بلا در جنوب غربی ایالت بلوچستان پاکستان گسترده است. در بعضی منابع اروپایی قرن‌های ۱۶ تا ۱۸ از ایالت مکران نام برده شده است (احمدی و ملک محمودی، ۱۳۹۲: ۱۱).



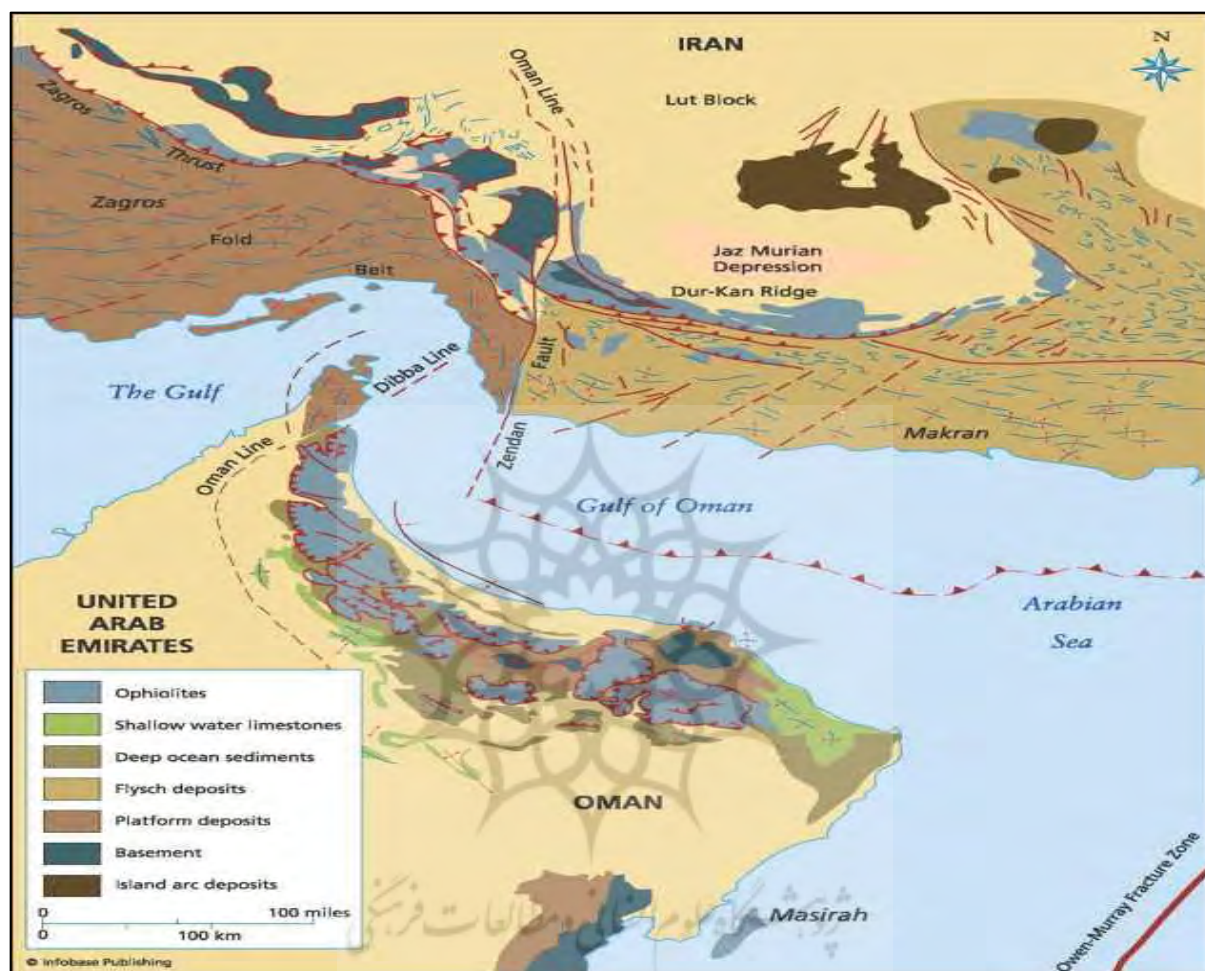
نقشه شماره ۴- سواحل مکران

منبع: (<https://www.researchgate.net>)

در دوره‌های مختلف تاریخی این منطقه خودمختار و تحت اداره خوانین محلی بوده است که گاهی خود را رعایای دولت ایران می‌نامیدند. امپراتوری انگلیس در قرن هیجده این منطقه را جزو هند و مستعمره بریتانیا نمود. کوه‌های خشک و بایر کرانه‌های مکران از دید جغرافیای طبیعی دنباله کویر است که تا آنجا گسترش یافته و گویا در سده‌های میانه این سرزمین از آنچه اکنون دیده می‌شود، حاصلخیزتر بوده است. هرودت (مورخ یونانی ۴۸۴ تا ۴۲۵ ق. م) در کتاب سوم تاریخ خود تعداد ۲۰ ساتراپی (استان) برای حکومت هخامنشی برش مرده است که چهاردهمین استان مکا یا مکران است. بر پایه نظر هرودت در این سرزمین بزرگ یعنی چهاردهمین استان هخامنشیان علاوه بر سکنه بلوچستان کنونی زرنگیان نیز می‌زیسته‌اند یعنی دو سرزمین سیستان و بلوچستان در یک استان بوده‌اند. از هرودت که بگذریم در سنگ نوشته‌های روزگار هخامنشی نیز نام این سرزمین مکه یا مکران آمده است در کتیبه بیستون که یکی از بزرگ‌ترین کتیبه‌های تاریخ است و در ۴۰ کیلومتری شرق کرمانشاه واقع است داریوش اول شاهنشاه

هخامنشی (۵۲۱ تا ۴۸۶ ق. م) سرزمین مکا یا مکران را یکی از ۲۳ ایالت شاهنشاهی خود نامیده است (ملازهی و نادریانفر، ۱۳۹۰: ۲۱۷).

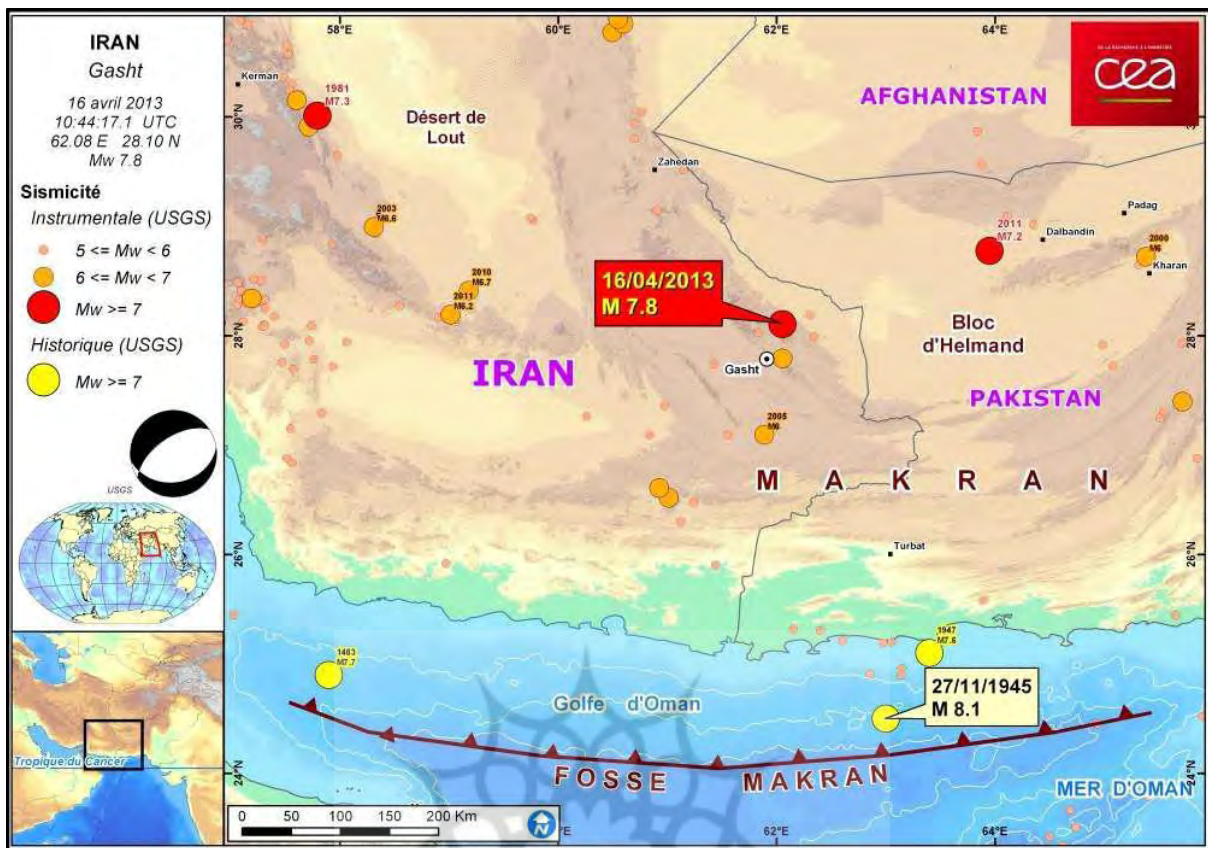
منطقه مکران منطقه‌ای ساحلی است به مساحت ۱۵۰۰ کیلومتر که در امتداد دریای عمان و اقیانوس هند، در استان‌های هرمزگان و سیستان و بلوچستان ایران و استان بلوچستان پاکستان قرار دارد.



نقشه شماره ۵- منطقه مکران و حدود آن

منبع: (<https://www.climate-policy-watcher.org>)

ساحل مکران از منطقه الکوه در شمال بندر مینا در ایران آغاز شده و تا رسیدن به مرز ایران و پاکستان در خلیج گواتر جزو قلمرو ایران محسوب می‌شود؛ بنابراین از خلیج گواتر تا منطقه لسبلا که در شمال بندر کراچی قرار دارد جزو محدوده خط ساحلی پاکستان به حساب می‌آید. به غیر از اهمیت استراتژیک این ساحل برای دو کشور ایران و پاکستان، این منطقه برای مدت‌های مدید در کانون توجه قدرت‌های بزرگ قرار داشته است به نحوی که در دو دهه اخیر بخشی از تحولات منطقه‌ای با دسترسی دو کشور به این خط ساحلی ارتباط داشته است (ملازهی و نادریانفر، ۱۳۹۰: ۲۱۷).



نقشه شماره ۶- نقشه منطقه مکران

منبع: <http://www-dase.cea.fr>

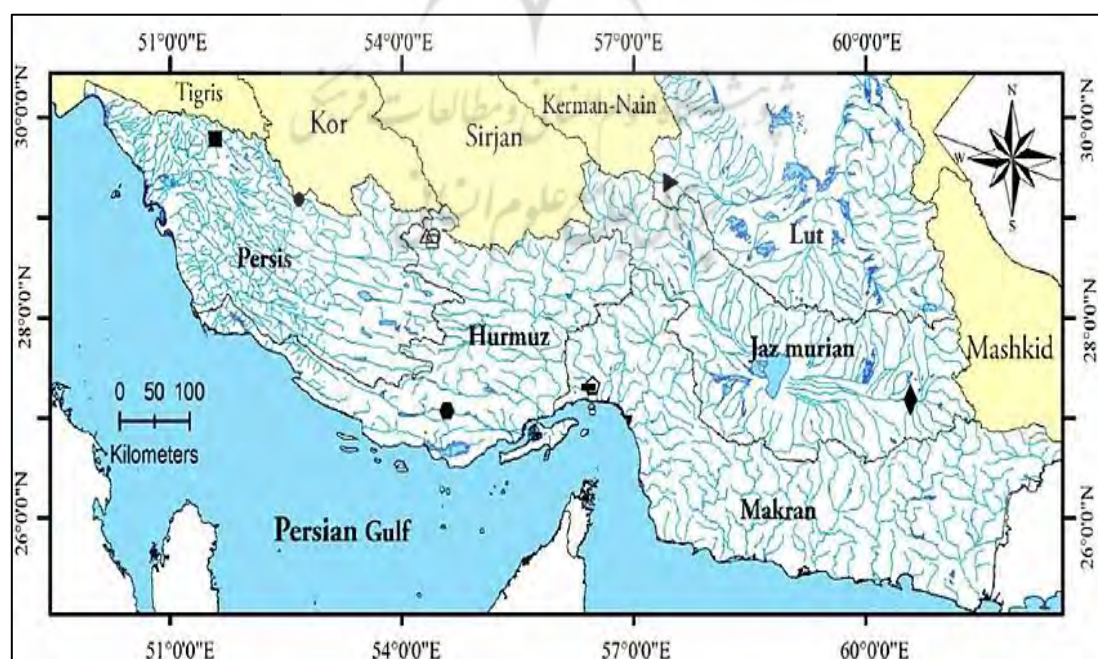
دو شهر بندری، یعنی کراچی (که مرکز ایالت سند پاکستان محسوب می‌شود) و بندرعباس در دو سوی خط ساحلی مکران واقع شده و دارای اهمیت ویژه استراتژیک هستند. درون منطقه مکران دو بندر دیگر ایران و پاکستان، یعنی چابهار و گوادر، قرار دارند که به ترتیب در استان سیستان و بلوچستان ایران و استان بلوچستان پاکستان واقعند و اخیراً توجه این دو قدرت رقیب منطقه‌ای، یعنی هند و چین را به خود جلب کرده‌اند. چین و هند ماهیت رقابت خود را از رقابت نظامی به رقابت اقتصادی و تجاری تغییر داده‌اند و بر اساس آن حضور خود را در دو شهر بندری گوادر و چابهار برنامه‌ریزی می‌کنند (روستا و محمدی، ۱۳۹۴: ۱۱۹).

ایران، هم به مهم‌ترین آب‌های آزاد و بین‌المللی دسترسی دارد و هم در مهم‌ترین منطقه دنیا از نظر غنای منابع طبیعی یعنی خاورمیانه واقع شده است؛ بنابراین بنادر کشورمان در مراودات اقتصادی بین‌المللی، از اهمیت بسیار بالایی برخوردارند و درخور رسیدگی و سرمایه‌گذاری با هدف حفظ جایگاه بین‌المللی‌شان در رقابت با بنادر مهم دیگر در همسایگان ایران هستند. کشور ما، هم از شمال و هم از جنوب به پهنه‌های گسترده آبی دسترسی دارد، اما سواحل جنوبی ایران از اهمیت بیش‌تری برخوردارند، چراکه سواحل شمالی به دریای خزر متصل هستند که اگرچه بزرگ‌ترین پهنه آبی محصور روی کره زمین است، اما به اقیانوس‌ها و دریاهای دیگر کره زمین راه ندارد و همین مسئله موجب شده تا این دریا نقشی در گسترش روابط اقتصادی بین‌المللی میان ایران و کشورهایی نداشته باشد که از سواحل این دریا فاصله دارند. در مقابل، سواحل جنوبی ایران به اقیانوس پهناور هند و از این طریق عملاً به تمام آب‌های آزاد دنیا دسترسی دارند. سواحل جنوبی ایران را می‌توان حدوداً با محوریت تنگه هرمز به دو بخش شرقی و

غربی تقسیم کرد. طبق این تقسیم‌بندی، سواحل جنوب شرقی ایران که با نام سواحل «مکران» شناخته می‌شوند، به علت دسترسی مستقیم به اقیانوس هند اهمیت فوق‌العاده زیادی دارند و تأسیس بنادر جدید و توسعه بنادر موجود در این سواحل قاعدتاً باید یکی از اولویت‌های اصلی کشورمان باشد، همان‌طور که مقام معظم رهبری بارها بر همین مسئله توسعه سواحل مکران تأکید داشته‌اند (محبوب و الهی، ۱۳۹۲: ۱۰۹).

سواحل مکران نام خود را از منطقه‌ای به نام مکران می‌گیرد که در حال حاضر میان ایران و پاکستان تقسیم شده است. این منطقه از آن جهت اهمیت دارد که کم و بیش از تنش‌ها در خاورمیانه در امان است. تحولات در منطقه پرتنش خاورمیانه بیش‌تر روی خلیج فارس تأثیرگذار است، چون این خلیج در محاصره کشورهای قرار دارد که در بطن تحولات خاورمیانه هستند. سواحل مکران در جنوب خاور ایران، به دلیل موقعیت ویژه‌ی‌های استراتژیک آن از منظر ژئوپلیتیکی، ژئواستراتژیکی و ژئواکونومیکی دارای اهمیت فراوانی است. دسترسی به منابع غنی انرژی، تسلط بر مهم‌ترین مسیر انتقال انرژی و کالا در سطح جهان، موقعیت استراتژیک برای دسترسی کشورهای محصور در خشکی در آسیای مرکزی، قفقاز و افغانستان به آب‌های آزاد، قابلیت مناسب سواحل مکران برای ایجاد بندرگاه‌ها و ترمینال‌های وسیع تجاری و تبدیل آن به کانون ورود و خروج کالا از طریق محورهای شمالی جنوبی، محور شرقی جنوبی و محور جنوبی غربی بین چابهار و آسیای مرکزی، قفقاز، روسیه و اروپا، قابلیت‌های بسیار مناسب توریستی آن برای تبدیل شدن به یک پایگاه توریستی زمستانی و امکان ایجاد پایگاه‌های نظامی در سواحل مکران و گسترش قدرت مانور ایران در آب‌های فراملی بخشی از این قابلیت‌ها است که متأسفانه تاکنون مورد غفلت قرار گرفته است (صادق، ۱۳۸۸: ۳۸).

ماهان استدلال می‌کند که یک کشور در ارتباط با دریا باید از شش شاخصه بارز برخوردار باشد تا بتواند به یک قدرت تبدیل شود.



نقشه شماره ۷- موقعیت دقیق سواحل مکران

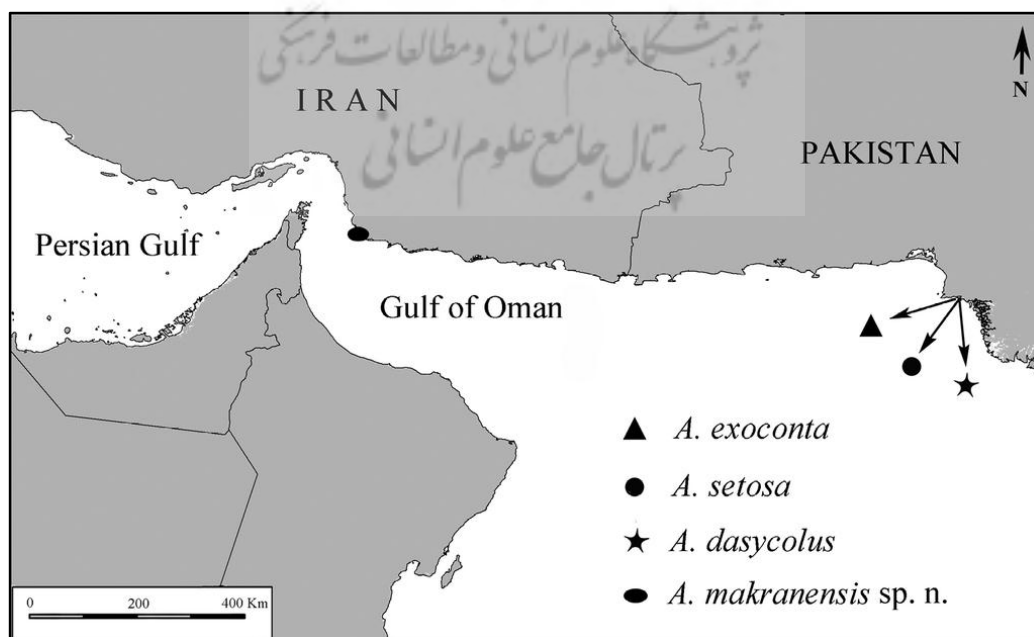
منبع: (<https://www.researchgate.net>)

اولین عامل موقعیت جغرافیایی مرتبط با دریاست؛ این موقعیت دریایی باید مشرف بر تنگه، آبراه بین‌المللی و یا گذرگاهی باشد که ممکن است دشمن از آن برای تهدید و یا محاصره کشور استفاده کند. دومین و سومین شاخصه ویژگی کمیت و کیفیت خط ساحلی است که کشور را به دریا پیوند می‌دهد؛ این ساحل باید هم وسیع باشد و هم به صورتی شکل گرفته باشد تا امکان ایجاد بندرگاه، لنگرگاه و تأسیسات و استحکامات نظامی در آن امکان‌پذیر باشد. چهارمین شاخصه جمعیت کشور و جمعیت ساکن در منطقه می‌باشد؛ از آنجایی که انسان عامل توسعه است؛ برخورداری از جمعیت زیاد و با کیفیت در پیشبرد برنامه‌های توسعه‌ای یک کشور تأثیر غیر قابل انکاری دارد از همین رو فقط برخی از کشورها می‌توانند در ارتباط با این نظریه به یک قدرت شاخص تبدیل شوند و آن کشورهایی هستند که از جمعیت بالا و با کیفیتی برخوردارند. ویژگی و روحیات ملی پنجمین شاخصه‌ای است که ماهان در نظریه قدرت دریایی خود یاد می‌کند؛ ویژگی‌های ملی در این نظریه به علاقه مردم کشور به دریانوردی، بازرگانی دریایی و مراودات تجاری با دیگر ملل اطلاق می‌شود. ششمین و آخرین و البته یکی از مهم‌ترین شاخصه‌هایی که در نظریه قدرت دریایی ماهان مطرح می‌شود؛ خط‌مشی حکومت و رهبران کشور در قبال توسعه مناطق ساحلی و بهره‌برداری از امکانات بالقوه آن منطقه بازمی‌گردد (یزدان پناه درو و دیگران، ۱۳۹۵: ۵۷۷).



نقشه شماره ۸- موقعیت منطقه‌ای ایران
منبع: (https://www.mapsofworld.com)

با بررسی ویژگی‌های مکران و تطبیق آن با شش مشخصه مطرح‌شده در نظریه ژئوپلیتیک آلفرد ماهان، مشخص می‌شود که این منطقه می‌تواند در کنار سواحل خلیج فارس، تسلط بر تنگه هرمز و برد فرا منطقه‌ای نیروی دریایی، به یکی از کانون‌های قدرت اقتصادی و نظامی جمهوری اسلامی ایران تبدیل شود. مکران با اشراف کامل بر دریای عمان و اقیانوس هند واقع‌شدن در مسیر تنگه بسیار مهم و استراتژیک هرمز، اولین مشخصه مطرح‌شده در نظریه ماهان را در خود دارد؛ اشرافی که استفاده سلبی دشمنان بالقوه از این تنگه و آبراه بین‌المللی مهم را دشوار می‌کند. اگرچه عقبه نامناسب منطقه، از جمله وجود ارتفاعات مکران، چاله‌های جازموریان و منطقه دلگان در استان سیستان و بلوچستان، باعث شده است تا حدی بر کیفیت سواحل مکران تأثیر منفی بگذارد اما وجود ۶۳۷ کیلومتر خط ساحلی را می‌توان پوششی بر این شرایط نامناسب دانست تا مکران شاخصه‌های دوم و سوم نظریه ماهان را در دل خود جای دهد (یزدان پناه درو و دیگران، ۱۳۹۵: ۵۷۷). در مورد چهارمین شاخصه نظریه ماهان نیز می‌توان چنین استدلال کرد که اگرچه پراکندگی و تراکم پایین جمعیت تأثیر نامناسبی در منطقه داشته است اما این پراکندگی و تراکم پایین معلول عدم توسعه‌یافتگی و ناامنی موجود در منطقه است؛ عاملی که با توجه به جمعیت بالای کشور وجود نیروی متخصص باکیفیت با اولین اقدامات متناظر به توسعه به سهولت قابل‌رفع بوده و امکان استقرار جمعیت در مناطق مکران را به وجود خواهد آورد. روحیه دریانوردی و تمایل مبادلات دریایی با دیگر ملل اگرچه در قرن ۲۱ آن‌چنان مطرح نیست چراکه ارتباطات جهانی وجود این ویژگی را در هر ملتی اجتناب‌ناپذیر کرده است اما مردمان مکران نشین از دیرباز با این مشخصه غریبه نبوده‌اند. ششمین شاخصه نظریه ژئوپلیتیک آلفرد ماهان در قاموس مباحث توسعه مکران به خوبی مشخص است؛ تأکید رهبران سیاسی جمهوری اسلامی ایران بر لزوم توسعه قدرت دریایی کشور بارها توسط مقام معظم رهبری مطرح شده است. بحث توسعه سواحل مکران در برنامه ششم توسعه برای نیل به افق و چشم‌انداز ایران ۱۴۰۴ مطرح و از بندهایی است که مورد اتفاق نظر قرار گرفته است.



نقشه شماره ۹- حدود منطقه مکران منبع: (<https://zookeys.pensoft.net>)

نقش و تأثیر سواحل خلیج فارس و منطقه مکران در اقتصاد بین الملل

سواحل در اغلب کشورهای که از موهبت دسترسی به آب‌های بین‌المللی بهره‌مند هستند و از این طریق با کشورهای دیگر ارتباط دارند، اصلی‌ترین دروازه واردات و صادرات کالا محسوب می‌شوند. در این میان، کشورهای که دارای منابع غنی طبیعی مانند نفت هستند و صادرات نفت و محصولات و صنایع وابسته آن بخش مهمی از درآمد آن‌ها را تشکیل می‌دهد، وابستگی بیش‌تری به بنادر خود دارند، چراکه امکان حمل‌ونقل محموله‌های نفتی به نقاط دوردست، به علت حجم بالای این محموله‌ها معمولاً از راهی جز دریا امکان‌پذیر یا از نظر اقتصادی به‌صرفه نیست (خیراندیش و زارعی، ۱۳۹۶: ۸۹).

سواحل مکران نام خود را از منطقه‌ای به نام مکران می‌گیرد که در حال حاضر میان ایران و پاکستان تقسیم‌شده است. این منطقه از آن جهت اهمیت دارد که کم و بیش از تنش‌ها در خاورمیانه در امان است. تحولات در منطقه پرتنش خاورمیانه بیش‌تر روی خلیج فارس تأثیرگذار است، چون این خلیج در محاصره کشورهای قرار دارد که در بطن تحولات خاورمیانه هستند.

به علاوه، کشورهای مانند عراق، کویت، بحرین و قطر تنها از طریق خلیج فارس است که به دریای عمان، اقیانوس هند و آب‌های بین‌المللی دسترسی دارند. برای این کشورها دسترسی به اقیانوس هند اهمیت حیاتی دارد و بنابراین به شدت به خلیج فارس وابسته هستند. در این میان، تنها ایران و امارات متحده عربی هستند که هم با خلیج فارس و هم با دریای عمان مرز دارند کشور عمان با تنگه هرمز و دهانه آن به درون خلیج فارس مرز دارد، اما نمی‌توان سهم چشم‌گیری از خلیج فارس را برای این کشور متصور بود.

خلیج فارس و دریای عمان قطعاً از استراتژیک‌ترین نقاط کره زمین هستند و ایران با کمی تلاش می‌تواند تسلط مطلق بر این پهنه‌های آبی را به دست بیاورد بر خلاف خلیج فارس که درگیر تنش‌های بین‌المللی و ناآرامی است، دریای عمان از آنجایی که فاصله جغرافیایی بیش‌تری از کانون تنش‌های خاورمیانه دارد و کشورهای کم‌تری دسترسی مستقیم به آن دارند (و در نتیجه رقابت کم‌تری بر سر آن وجود دارد)، وضعیت آرام‌تری دارد و کشورهای که با این دریا مرز دارند طی سال‌های گذشته برای بهره‌بردن از این آرامش دست‌به‌کار شده‌اند؛ از جمله پاکستان با توسعه بندر «گوادر» در سواحل مکران و امارات متحده عربی با کشیدن خط لوله‌ای که هدفش دور زدن تنگه هرمز است (شفیعی و فرجی نصیری، ۱۳۸۸: ۱۳۳).

پاکستان اواسط سال ۲۰۱۳ با هم‌کاری چین و در قالب طرح چینی «کوری‌دور اقتصادی چین-پاکستان»، توسعه بندر «گوادر» در سواحل مکران را کلید زد و بخش‌هایی از این پروژه طی حدود سه سال پایان یافت. چین علاوه بر توسعه بندر گوادر متعهد شده تا شهر گوادر را نیز توسعه بدهد و یک منطقه ویژه اقتصادی به همین نام نیز در کنار بندر گوادر تأسیس نماید.

از آنجایی که دست‌یابی چین به خلیج فارس و اقیانوس هند از طریق بندر گوادر برای این کشور واردات نفتش از خاورمیانه اهمیت فوق‌العاده‌ای دارد، پکن ۸۰ درصد از هزینه ساخت و سازها در گوادر (معادل بیش از ۱/۱ میلیارد دلار) را به شکل اعطای کمک‌هزینه وام‌های کم‌بهره (به علاوه بیش از ۷۵۰ میلیون دلار وام با بهره صفر) به عهده گرفته است.

ناظران اقتصادی بر این باورند که توسعه بندر چابهار، ایران را به کانون سرمایه‌گذاری‌ها و فعالیت‌های اقتصادی و ترانزیت در منطقه تبدیل خواهد کرد و جمهوری اسلامی ایران خواهد توانست از این مزیت بزرگ اقتصادی از یاد رفته استفاده کند. از این رو در سایه توافقنامه سه جانبه چابهار که اوایل خرداد امسال به امضای رئیس‌ان جمهوری ایران، افغانستان و هند رسید، مقدمات سیاسی و حقوقی لازم برای مشارکت هند در توسعه بندر چابهار با انجام ۵۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری فراهم شد تا با توسعه فاز یک آن بیش از ۶ میلیون تن به ظرفیت کنونی بندر چابهار اضافه شود. در صورت اجرایی شدن این توافقنامه و تفاهمات پیشین، دسترسی هند به بازارهای آسیای میانه و بویژه افغانستان محقق شده و در عین حال یکی از اهداف بلند ایران مبنی بر توسعه سواحل مکران که همواره مورد تأکید رهبر معظم انقلاب اسلامی بوده است، دست یافتنی می‌شود. بر اساس توافق انجام شده، با توسعه بندر چابهار و اتصال این بندر تجاری به هرات افغانستان از طریق خطوط ریلی، ظرفیت‌های بالقوه ترانزیتی خطه سیستان و بلوچستان فعال می‌شود و می‌توان از این مسیر، جنوب آسیا و حوزه اقیانوس هند را با افغانستان و آسیای مرکزی پیوند داد. همچنین چابهار در صورت توسعه می‌تواند از نظر جذب ترافیک دریایی و کشتی‌های تجاری علاوه بر رقابت با پاکستان و عمان، رقیب مقتدری برای سایر بنادر کشورهای عربی حوزه خلیج فارس باشد. هند از کشورهای واردکننده انرژی به شمار می‌رود و هرچند ایران رتبه ششم صادرات نفت به این کشور دارد، اما انتظار می‌رود ضمن افزایش تقاضای انرژی در این کشور، در دوران پسابرجام سهم ایران از بازار این کشور به نزدیک دو برابر میزان کنونی (۲۵۰ هزار بشکه در روز) افزایش یابد که در این میان ترانزیت انرژی از چابهار برای هند مقرون به صرفه خواهد بود. از سوی دیگر توسعه بندر چابهار به هند کمک می‌کند تا صادرات خود را به ایران افزایش دهد و در عین حال از هزینه ترابری کالاهای صادراتی خود از طریق کریدور شمال - جنوب به میزان ۳۰ درصد بکاهد؛ زیرا تجارت هند با اروپا از طریق دریای سرخ، کانال سوئز و دریای مدیترانه انجام می‌شود که سریع‌ترین و باصرفه‌ترین راه مبادله کالا با اروپا نیست. همچنین وارد کردن فرآورده‌های معدنی از کشورهای آسیای میانه از جمله افغانستان با قیمت بهتر و مقرون به صرفه‌تر، دیگر هدف هندی‌ها از سرمایه‌گذاری در چابهار است. از سوی دیگر، با توجه به افتتاح راه آهن اتصال ایران به آسیای میانه از مرز اینچه برون در استان گلستان که در سال ۱۳۹۳ با حضور رئیس‌ان جمهوری سه کشور ایران، ترکمنستان و قزاقستان صورت گرفت، توسعه بندر چابهار می‌تواند این کشورها را هم از مزیت‌های آن بهره‌مند کند. از این رو کشورهای آسیای میانه از جمله ترکمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان و همچنین افغانستان که برای توسعه صادرات خود به آب‌های آزاد دسترسی ندارند، می‌توانند از طریق خطوط ریلی که به سیستم حمل و نقل ایران متصل شده و از بندر چابهار برای ترانزیت و صادرات کالاهای خود استفاده کنند. انتظار می‌رود از این رهگذر علاوه بر افزایش درآمدهای ارزی و رونق کسب و کار، در بخش خدمات بندری، دریایی، فعالیت‌های پسرکانه و حمل و نقل در این منطقه عایدات زیادی نصیب ایران شود. در این میان کشورهای آسیای میانه به دلیل برخورداری از منابع معدنی فراوان، تمایل بسیاری برای تکمیل کریدور چابهار دارند زیرا می‌توانند از این مسیر صادرات معدنی خود را افزایش دهند.

حوزه خلیج فارس در حدود ۶۷۹ میلیارد بشکه ذخیره اثبات‌شده نفت (نزدیک به ۶۶ درصد از کل ذخایر نفت جهان) و ۱۹۱۸ تریلیون فوت مکعب ذخیره گازی (۳۵ درصد کل ذخایر گازی جهان) را دارد.

چنین ذخایری این منطقه را به بزرگ‌ترین مخزن انرژی در جهان تبدیل کرده است. در حال حاضر نفتی که از منطقه ژئوپلیتیک خلیج فارس از سوی ۶ کشور ایران، عراق، کویت، عربستان سعودی، امارات متحده عربی و قطر که همگی عضو سازمان کشورهای صادرکننده نفت (اوپک) هستند به دست می‌آید نزدیک به ۶/۱۸ میلیون بشکه در روز است؛ در حالی که کل نفت خامی که در جهان به دست می‌آید نزدیک به ۳/۷۹ میلیون بشکه در روز است. ۲۰ بنابراین نفت خلیج فارس کمابیش ۲۳ درصد از نفت مصرفی جهان را تأمین می‌کند. البته سهم نفت خلیج فارس در کل نفت جهان به سبب اشغال شدن خاک عراق و قطع صادرات این کشور، نسبت به سال‌های پیش کاهش یافته است. بی‌گمان با از میان رفتن موانع موجود، تولید نفت عراق از ۵/۱ میلیون بشکه کنونی تا اندازه چشمگیری افزایش خواهد یافت (شفیعی و فرجی نصیری، ۱۳۸۸: ۱۳۳).

بر پایه پیش‌بینی‌ها مصرف جهانی نفت تا سال ۲۰۲۰ روزانه به ۵/۱۱۱ میلیون بشکه خواهد رسید. پس تقاضای جهانی برای نفت خلیج فارس افزایش خواهد یافت و شاید به ۸/۴۹ میلیون بشکه در روز برسد که در آن صورت سهم منطقه خلیج فارس در تولید جهانی نفت نزدیک به ۴۵ درصد از کل تولید جهان خواهد بود. افزایش اهمیت جایگاه منطقه‌ای خلیج فارس در استراتژی‌های جدید انرژی ناشی از دو چیز است: نخست: افزایش مصرف و در نتیجه افزایش تقاضا برای نفت خام؛

دوم: کاهش ذخایر نفت حوزه‌هایی چون دریای شمال و شاید هم آمریکای مرکزی و حوزه کارائیب. بر پایه پیش‌بینی‌ها دست کم در ۲۵ سال آینده نگاه‌های جهانی به منطقه خلیج فارس دوخته خواهد شد. هرچند در حال حاضر کشورهای صنعتی می‌کوشند با یافتن جایگزین‌های دیگری چون نفت روسیه و حوزه خزر از وابستگی خود به منابع خلیج فارس بکاهند ولی در همان حال توجه دارند که دوام منابع انرژی در روسیه، خزر و دیگر نواحی جهان در سنجش با منابع انرژی خلیج فارس کوتاه خواهد بود. از یک سو نبود ماده جایگزین نفت که دست کم دارای دو ویژگی مهم: ۱ - پایین بودن بهای آن نسبت به نفت ۲ - فراوانی و انرژی‌زایی بیشتر آن نسبت به نفت، باشد نیز یکی از مهم‌ترین دلایل توجه انسان به منابع انرژی هیدروکربنی است. پس تا سال ۲۰۲۰ میلادی نفت و گاز به‌عنوان منابع کلیدی، نزدیک به ۶۳ درصد انرژی مورد نیاز دنیا را تأمین خواهند کرد و بی‌گمان خلیج فارس در این میان نقشی بسیار مهم و حساس خواهد داشت.

در یک دهه یعنی از ۱۹۸۵ تا ۱۹۹۴ بیشترین تقاضا برای انرژی مربوط به قاره آمریکا بوده و بخش بزرگی از انرژی تولیدی در سال‌های پیش‌گفته از سوی کشورهای آن قاره به‌ویژه آمریکای شمالی مصرف شده است اما در سال‌های آینده وضع به گونه‌ای دیگر خواهد بود. بر اساس برآوردها تا سال ۲۰۲۰ میلادی بیشترین تقاضای انرژی را کشورهای آسیایی، به‌ویژه در آسیای شرقی و جنوب شرقی خواهند داشت و مقدار تقاضای این کشورها بیش از سه برابر تقاضای کشورهای قاره آمریکا خواهد بود (ربیعی، ۱۳۸۶: ۸۹).

تحقق چنین برآوردی بی‌گمان سبب می‌شود تا بزرگ‌ترین مسیر صدور انرژی جهان در آینده شکل گیرد. این مسیر از خلیج فارس آغاز می‌شود و به جنوب خاوری آسیا و خاور دور می‌رسد. خلیج فارس به صورت نقطه آغاز گران‌ترین مسیر انرژی جهان درمی‌آید و بر اهمیت آن بیش از پیش افزوده می‌شود. بی‌گمان انرژی خلیج فارس در

اقتصادهای اروپایی، آفریقایی و حتی آمریکایی بسیار اثرگذار خواهد بود و بستگی آن‌ها به این منطقه را بیشتر خواهد کرد.

شکل‌گیری مسیر انرژی، بسیار شدنی به نظر می‌رسد؛ چه وجود منابع عظیم انرژی در حوزه خلیج فارس، برنامه‌ریزی در زمینه بازاریابی و صدور حامل‌های انرژی را برای کشورهای منطقه امری ضروری ساخته است. عربستان، ایران، عراق و کویت بیشترین ذخایر نفت خام قابل برداشت جهان را دارند. ایران و قطر دومین و سومین رتبه را در جهان از نظر منابع و ذخایر گاز طبیعی دارند و هر دو تلاش می‌کنند بازار پرمصرف شرق را در اختیار گیرند و جای مهمی در آن بیابند.

در هجدهمین گردهمایی فصلی کمیته ملی انرژی ایران در بهمن ۱۳۸۰ اعلام شد که بازارهای جهانی گاز تا سال ۲۰۱۰ اشباع خواهد شد؛ بنابراین تسخیر بازار نیاز به تحرک جدی ویژه همراه با برنامه‌ریزی بلندمدت دارد که باید مورد توجه دست‌اندرکاران وزارت نفت کشورمان قرار گیرد. سهم ایران از کل گاز طبیعی قابل برداشت جهان بالغ بر ۹۲۹ تریلیون فوت مکعب یا ۱۷ درصد از مجموع کل ذخایر است که پاسخگوی ۶۳ سال مصرف گاز در جهان و افزون بر ۴۰۰ سال مصرف گاز در ایران است (غلامی و دیگران، ۱۳۹۰: ۶۳).

همین امر سبب شده است که در سال‌های اخیر مقامات نفتی کشورمان بازار شرق را در نظر گیرند و به فکر صدور گاز طبیعی ایران به هند از راه پاکستان بیفتند. اگر این برنامه عملی شود، در افق اقتصادی آینده کشور شاهد چشم‌اندازهای بسیار امیدبخش خواهیم بود.

چندی پیش اعلام شد که ایران لوله‌گذاری تا مرز مشترک با پاکستان را انجام خواهد داد. هرچند در دولت هند عده‌ای با گذشتن خط لوله صدور گاز ایران به آن کشور از راه پاکستان مخالفانند و معتقدند چون اختلاف‌های دو کشور در مورد کشمیر حل و فصل نشده، دخالت پاکستان در چنین پروژه مهمی منافع ملی هند را به خطر می‌اندازد و بنابراین بهره‌گیری از مسیر دریا را پیشنهاد می‌کنند یا در پی جایگزین‌های دیگری چون منابع گاز برمه هستند. قطر نیز برای دسترسی به بازار شرق بسیار تلاش کرده است. این کشور در پی تلاش‌های صورت گرفته، به بزرگ‌ترین تولیدکننده گاز طبیعی مایع در خاورمیانه بدل گردیده است و در نظر دارد تا سال ۲۰۱۰ تولید گاز خود را به سه برابر افزایش دهد. پروژه دلفین از پروژه‌های مهم صدور گاز قطر است. این پروژه خط لوله‌ای به درازای ۳۸۰ کیلومتر را در برمی‌گیرد که با احداث آن گاز این کشور به امارات متحده عربی و عمان صادر خواهد شد (غلامی و دیگران، ۱۳۹۰: ۶۳).

هم‌جواری منطقه خلیج فارس با مناطق ژئوپلیتیک دیگر نیز بسیار اهمیت دارد. در شمار این مناطق، منطقه خزر است که پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی به گونه برجسته وارد معادلات سیاسی شده و به سبب برآوردهای بسیار خوش‌بینانه در زمینه وجود ذخایر انرژی، مورد توجه قرار گرفته است. در آغاز، برآوردها حاکی از وجود ۴۰۰ تا ۵۰۰ میلیارد بشکه نفت خام و حجم عظیمی از گاز طبیعی بود ولی مطالعات بعدی و فعالیت‌های اکتشافی شرکت‌های بزرگ غربی درست نبودن این برآوردها را آشکار ساخت (سالاری شریف‌آبادی، ۱۳۸۳: ۱۲۳).

اکنون ذخیره نفت این منطقه نزدیک به ۱۹۱ میلیارد بشکه برآورد می‌شود ۲۵ که بی‌گمان حجم چشمگیری است و می‌تواند جایگزین خوبی برای منابع رو به پایان دریای شمال باشد. حوزه خزر در نزدیکی حوزه خلیج فارس واقع

شده و می‌تواند از تحولات آن اثر پذیرد، ولی ویژگی‌های ژئوپلیتیکی این دو منطقه با هم تفاوت‌هایی دارد و با این تفاوت‌ها، امکان تبدیل شدن آن‌ها به یک کلان منطقه ژئوپلیتیکی دست کم در شرایط کنونی اندک است؛ اما در این میان، یک ویژگی مشترک و نیز مهم آن‌ها را به هم نزدیک می‌کند. این عامل مشترک شرایط ژئواستراتژیک ایران است. ایران در هر دو منطقه منافع بلندمدت و بسیار استراتژیک دارد و تأمین آن‌ها برای بقای استراتژیک کشورمان حیاتی است.

هرچند حوزه خزر عامل دیگری برای تبدیل شدن به یک منطقه ژئوپلیتیک را داراست ولی در این میان نقش انرژی بسیار برجسته است. یکی از تفاوت‌های برجسته منطقه خزر با خلیج فارس محصور بودن کشورهای واقع در آن حوزه در خشکی است، در حالی که کشورهای حوزه خلیج فارس به آب‌های بین‌المللی دسترسی دارند و در نتیجه تعامل اقتصادی و بین‌المللی آن‌ها با جهان خارج بهتر انجام می‌شود. نکته جالب توجه این است که هرچند کشورهای حوزه خزر مزیت‌های نسبی جغرافیایی ندارند ولی این مزیت‌ها در یک جایگزین جغرافیایی مناسب تا اندازه‌ای دست یافتنی است. ایران بخشی از کمبدهای طبیعی این کشورها را برطرف می‌کند. این برتری یک موهبت ویژه الهی است که جغرافیای خاص در اختیار ما می‌گذارد و چنانچه از آن بهره‌گیری نشود در عمل ارزشی ندارد. موقع کشور ما در میان دو منطقه ژئوپلیتیکی خلیج فارس و خزر، موقعی ویژه و یگانه است و حکم چهار راه پراهمیتی را دارد که در مبادلات اقتصادی بین‌المللی آینده آسیای مرکزی با حوزه خلیج فارس نقش مهم تکمیل‌کننده خواهد داشت. از هم‌اکنون شواهدی برای اثبات این نقش تاریخی ایران در حال بروز و ظهور است.

این نکته که بهترین مسیر برای ورود انرژی خزر به بازار جهانی مسیر ایران است مورد پذیرش بیشتر کارشناسان و جغرافیدانان است. تحقق این امر اهمیت ایران و خلیج فارس را ژئواستراتژیک می‌کند، زیرا در آن صورت بیش از ۷۵ درصد نفت جهان با یک پیوند جغرافیایی در دو سوی یک محیط ژئواستراتژیک قرار می‌گیرد. این محیط جغرافیایی در عمل یک هارتلند انرژی را تشکیل می‌دهد و نبض اقتصاد جهان در این هارتلند خواهد تپید. پس دنیای صنعتی به گونه‌ای شکننده به این هارتلند وابسته خواهد شد. ایران در مرکز هارتلند قرار می‌گیرد و مناطق پیرامون آن هم اهمیت فراوان خواهند داشت. به سبب پیوستگی حیات اقتصادی غرب به این هارتلند، امنیت منطقه به امنیت جهانی پیوند زده می‌شود و قدرت‌ها با عوامل نامنی در آن به مبارزه بر خواهند خاست و تلاش خواهند کرد با بهره‌گیری از همه امکانات، امنیت به عنصری پایه‌ای و اصلی در این منطقه تبدیل شود.

بر اساس ویژگی‌های دوران تازه که رقابت‌ها و چالش‌ها در آن با محوریت اقتصاد شکل خواهد گرفت، حتی اگر از نیروی نظامی برای این منظور بهره‌گیری شود باز هم دستیابی به اهداف اقتصادی مورد نظر است و هرچند این اقدامات با رنگ و بوی ارزشی یا الفاظی چون گسترش دموکراسی و غیره باشد باز هم هدف اقتصادی تعیین‌کننده است؛ مانند آنچه در عراق رخ داده و شاهد آن هستیم، سلطه بر این هارتلند انرژی از اهداف اقتصادی قدرت‌های بزرگ است.

ایالات متحده آمریکا در این سال‌ها برای پیشگیری از پیدایش این هارتلند و نیز تضعیف موقع جغرافیایی ویژه کشورمان دست به تلاش‌هایی زده است. برای نمونه، می‌تواند به طرح‌های خطوط لوله انتقال انرژی باکو - جیحان، ترانس خزر، باکو - سوپسا و عشق‌آباد به پاکستان اشاره کرد. این طرح‌ها آشکارا طرح‌هایی ضد جغرافیایی است و

تنها با اهداف سیاسی بر انجام آن‌ها تأکید می‌شود. آمریکاییان و برخی دوستانشان در غرب به این نتیجه رسیده‌اند که اگر مسیر ایران برای انتقال انرژی خزر برگزیده شود اهمیت جهانی این کشور دوچندان خواهد شد زیرا جهان صنعتی در برابر آن شکنندگی پیدا خواهد کرد و ایران برای رویارویی با غرب از اهرم انرژی بهره خواهد جست. بر این پایه است که غرب و بیش از همه ایالات متحده آمریکا برای جلوگیری از پا گرفتن این هارتلند انرژی تلاش می‌کند (جالینوسی و دیگران، ۱۳۹۳: ۱۸۳).

- نتیجه‌گیری و دستاورد علمی و پژوهشی

سواحل، کرانه از آغاز تاریخ بشریت کانون و بستر تمدن‌ها و به لطف حضور انسان مرکز کسب و کار بوده‌اند. حمل و نقل دریایی نیز از آغاز تاریخ نقش مهمی در گذران زندگی انسان داشته است و این قشر امروزه پررنگ هم شده است. کشور ما از لحاظ برخورداری از سواحل و کرانه‌ها وضعیت خوبی دارد. پرسش این است که چگونه باید این امانات بالقوه را شکوفا کرد؟ طول سواحل جهان ۱۶۳۴۷۰۰ کیلومتر است و مطابق آمار رسمی منتشره (CIA- the word fact book, 2007)، جمهوری اسلامی ایران دارای ۸۶۲۰ کیلومتر مرز آبی و خاکی است. ۶۳٪ این رقم یعنی ۵۴۴۰ کیلومتر مرز خشکی است که به طور عمده در شرق و غرب کشور قرار دارد و ۳۷٪ آن یعنی ۳۱۸۰ کیلومتر مرز آبی است که ۷۴۰ کیلومتر آن در شمال و ۲۴۴۰ کیلومتر آن در جنوب کشور قرار دارد. طبق نتایج مطالعات طرح مدیریت یکپارچه مناطق سواحل کشور^۱، طول خطوط ساحلی جمهوری اسلامی ایران در مقیاس ۱:۲۵۰۰۰ با احتساب جزایر و رودها ۸۹۰ کیلومتر در شمال کشور دریای مازندران و ۴۸۸۰ کیلومتر در جنوب کشور یعنی دریای خلیج فارس و دریای عمان است. ۷ استان کشور در نوار ساحلی قرار دارند که بالغ بر ۲۲.۵٪ جمعیت کشور را در خود جای داده‌اند هر چند درصد کم از این جمعیت به طور مستقیم در جوار دریا زندگی کرده و از آن ارتزاق می‌کنند ولی زندگی بخش عمده‌ای از این جمعیت کم و بیش با دریا مرتبط بوده و از آن تأثیر می‌پذیرد. از ۷ استان ذکر شده، استان مازندران و گلستان در شمال کشورند. میانگین تراکم نسبی جمعیت در این سه استان که در مجموع معادل ۵/۳ و ۷ مساحت کشور را شامل شده و ۱۰٪ جمعیت کشور را نیز در خود جای داده‌اند؛ رقمی حدود ۱۲۰ نفر در کیلو متر مربع است. ۴ استان دیگر یعنی خوزستان، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان هم که معادل ۲۱٪ مساحت کشورند ۱۲.۵٪ جمعیت ایران را در خود جای داده‌اند. میانگین تراکم نسبی جمعیت در این ۴ استان هم کم‌تر از ۳۰ نفر در کیلومتر مربع است. این در حالی است که ۲۰ درصد جمعیت جهان در محدوده ۲۵ کیلومتری دریا و ۳۹ درصد جمعیت جهان در محدوده ۱۰۰ کیلومتری دریا زندگی می‌کنند و ۶۰ درصد شهرهای جهان که جمعیتی بیش از ۶ میلیون نفر دارند در سواحل یا در نزدیکی سواحل واقع شده‌اند. علاوه بر آن برابر پیش‌بینی‌های انجام شده تا سال ۲۰۲۰، دو سوم جمعیت جهان در محدوده‌های ساحلی سکنی خواهند داشت. از میان ۲۰ جزایر ایرانی خلیج فارس نیز ۱۱ جزیره دارای سکنه و ۹ جزیره فاقد سکنه‌اند که در این بین کوچک‌ترین آن‌ها جزیره فارسی با ۲۵ کیلومتر مربع و بزرگ‌ترین آن‌ها قشم با ۱۴۹۱ کیلومتر مربع است. جزایر ایرانی خلیج فارس ویژگی‌های متفاوتی نسبت به هم داشته و لذا جایگاه ارزشی مختلفی نیز نسبت به هم دارند. برای مثال جزایر خارک،

^۱. ICZM

سیری و لاوان ارزش نفتی بالایی داشته و جزیره کیش ارزش گردشگری دارد. در حالی که جزیره قشم از نظر اقتصادی و جزایر ابو موسی، هرمز و فارسی از جنبه‌های سیاسی، امنیتی و دفاعی حائز اهمیت هستند. لذا در کنار ضرورت اعمال مدیریت یکپارچه در این جزایر، این تفاوت‌های ارزشی سبب شده تا برای توسعه این جزایر هم نیازمند تدوین طرحی مستقل برای هر کدام باشیم. البته لازم به ذکر است که عمده‌ترین مسائل و مشکلات موجود در جزایر یاد شده مواردی مانند آلودگی‌های نفتی، فاضلاب‌ها، تأمین آب و ... است. بنادر بزرگ تجاری کشور به طور کلی در سواحل مختلف کشورمان ۳۸۴ بندر وجود دارد که شامل بنادر و اسکله‌های بزرگ و کوچک و با کاربردهای مختلف است. بنادر بزرگ تجاری ایران شامل ۸ بندر با ۱۳۵ پست اسکله به طول ۲۳ کیلو متر است. ظرفیت کنونی این ۸ بندر حدود ۱۲۷ میلیون تن است اما مقرر است تا پایان برنامه چهارم توسعه این ظرفیت به ۱۴۸ میلیون تن افزایش یابد. ظرفیت و جایگاه ناوگان تجاری دریایی ایران بنا بر ارزیابی‌های انجام شده ناوگان تجاری دریایی ایران با ظرفیتی معادل ۴ میلیون تن و میانگین عمر ۱۵ سال در سال ۱۳۸۶ بالغ بر ۲۸ میلیون تن عملیات حمل و نقل کالا داشته است. ناوگان تجاری دریایی کشورمان در سطح منطقه جایگاه اول را به خود اختصاص داده است و در آسیا و جهان هم به ترتیب در رتبه ۱۲ و ۲۰ قرار گرفته است. ظرفیت و جایگاه ناوگان نفتی جمهوری اسلامی ایران ناوگان نفتکش ایران که یکی از جوان‌ترین ناوگان نفتی دنیا محسوب می‌شود دارای بیش از ۷ میلیون تن ظرفیت است که از این نظر بیشترین ظرفیت را در بین کشورهای اوپک به خود اختصاص داده است. ناوگان نفتکش ایران که در سال ۱۳۸۶ عملکردی معادل ۸۳ میلیون تن داشته در سطح منطقه رتبه ۱ و در سطح جهان در رتبه ۴ قرار دارد. نقش بنادر شبکه حمل و نقل جهانی و ترانزیت جمهوری اسلامی ایران؛ دارای موقعیت ترانزیتی بسیار مناسب و قرار گرفتن در موقعیت ژئوپلیتیک خاورمیانه، در مقایسه با کشورهای هم‌جوار، دارای شبکه حمل و نقل و ناوگان اسب و کارآمدی است. هم‌مزیت‌های ترانزیتی کشورمان را می‌توان در قالب موارد زیر برشمرد: قرار داشتن در محدوده مناطق نفت خیز جهان از جمله حوزه نفتی خزر و خلیج فارس ایفای نقش به عنوان پل ارتباطی میان کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه و قفقاز و افغانستان با آب‌های آزاد. قرار داشتن در مسیر دالان شمال- جنوب و میانجی برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای میانه و قفقاز از یک سو آسیای جنوبی، جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس از سوی دیگر. قرار گرفتن در مسیر ترانزیتی شرق- غرب یا جاده ابریشم و قابلیت برقراری ارتباط ترانزیتی خاور دور آسیای میانه با اروپا و آسیای غربی و شمال آفریقا. برخورداری از مرز خشکی و دریایی با ۱۵ کشور جهان قرار گرفتن در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی اگو معرفی مسیرهای اصلی موقعیت‌های برتر ترانزیتی مسیرهای ترانزیتی اصلی کشور را می‌توان در ۵ قالب زیر دسته‌بندی کرد: ۱. بندر- جاده- بندر: از بنادر جنوبی شامل بندر عباس، امام خمینی، بوشهر و چابهار به بنادر شمالی همچون بندر انزلی، امیرآباد، نوشهر و بالعکس ۲. بندر- ریل- بندر: از بنادر جنوبی شامل بندر عباس و بندر امام خمینی به بندر شمالی امیرآباد و بالعکس ۳. بندر- جاده- مرز خشکی: از بنادر جنوبی و شمالی به گمرکات مرزی شامل: سرخس- بازرگان- جلفا- خسروی- دوغارون- میلک- میرجاوه و شلمچه و ... و بالعکس ۴. مرز خشکی- ریل- مرز خشکی: محور سرخس- بازرگان و جلفا و بالعکس ۵. مرز خشکی- جاده- مرز خشکی: محورهای سرخس- بازرگان و جلفا، سرخس- خسروی، سرخس- میرجاوه، جلفا و آستارا- خسروی،

خسروی - میرجاوه و... بالعکس از این ۵ مسیر اصلی ۳ مسیر به طور کامل وابسته به بنادر هستند و مبادی ورودی و خروج کالا و جزو بنادر بزرگ تجاری کشور هستند. موقعیت بنادر شور در دالان‌های ترانزیتی منطقه‌ی و بین‌المللی جایگاه ویژه بندر شهید رجایی در جنوب و بندر امیرآباد و ازلی در شمال در چارچوب دالان ترانزیتی شمال - جنوب قابلیت‌های چشم‌گیر ترانزیتی بندر امام خمینی جهت ترانزیت به عراق، سوریه و کشورهای حوزه قفقاز برقرار ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه از طریق محور ترانزیتی شرق کشور «چابهار - میلک» و «چابهار - سرخس» قابلیت نقش‌آفرینی بنادر دیگری چون بندر شهید باهنر، بندر لنگه، بندر بوشهر و بندر نوشهر جهت ترانزیت به بادی و قاصد مختلف. عملکرد ترانزیت دریایی کشور در دوره ۱۰ ساله محدود به ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۵، در شرایطی که مجموع عملیات تخلیه و بارگیری بنادر کشور معادل ۶۸۵۵۰۰۰۰۰ تن بوده است؛ سهم ترانزیت تنها ۴۱۴۹۴۵۷۹ تن یعنی معادل ۵ عملیات تخلیه و بارگیری بنادر کشور بوده است که به هیچ عنوان رقم مطلوبی نیست و در واقع سهم قابل توجهی را شامل نمی‌شود. این در حالی است که هم اکنون مجموع درآمد ترانزیتی قاره آسیا سالانه بیش از ۱۵۰ میلیارد دلار است. متأسفانه در سال‌های اخیر سهم ایران از این رقم، تنها ۱ و ۲ درصد بوده است و انتظار می‌رود با توجه به موقعیت ممتاز کشور در منطقه به لحاظ ترانزیتی و همچنین ظرفیت‌های شبکه حمل و نقل کشور، سیاست‌ها و برنامه‌هایی تدوین شود تا سهم با شیب فزاینده‌ای افزایش یابد. مروری بر روند تکامل بنادر جهان اگر بخواهیم به روند تکامل بنادر دنیا پردازیم باید با تمرکز بر تاریخچه دریانوردی و صنعت بندری به تحلیل نقاط عطف آن، از جنبه‌های گوناگونی پردازیم که اهم عناوین آن در جدول پایان ذکر شده است؛ اما با توجه به محدودیت به برخی روندهای مهم و نقاط عطف تکامل بنادر اشاره می‌کنم و سپس بر همین مبنا نیز در حد امکان، وضعیت بنادر کشور را تحلیل و تشریح می‌نمایم. الف) تحلیل تحولات حوزه فعالیت بنادر تا قبل از دهه ۱۹۶۰

جابه‌جایی کالا، انبارداری و کمک‌ناوبری از ابتدایی‌ترین فعالیت‌ها و وظایف بنادر محسوب می‌شد. بروز اولین تغییر در حوزه فعالیت بنادر را می‌توان اولین نقطه عطف در این بخش و عامل ظهور و شکل‌گیری نسل دوم بنادر خواند. در واقع نسل دوم بنادر به فعالیت‌های فراتر از وظایف اولیه بندر (تخلیه و بارگیری) توجه شده است. در بنادر نسل دوم تأکید بر فعالیت‌هایی که ارزش افزوده تولید می‌کند. در نسل ای بعدی نیز این فعالیت‌ها تا حد مکن گسترش می‌یابند به گونه‌ای که در نهایت به نقطه‌ای می‌رسند که به طور مستقیم سهم بزرگ و چشم‌گیری را در اقتصاد یک کشور به خود اختصاص می‌دهند. بر این اساس، اضافه شدن وظایفی مانند پردازش و توزیع کالا، توسعه محدوده‌ای بندر، توسعه صنایع مرتبط با کشتی به وظایف بنادر اولیه سبب ظهور نسل دوم بنادر فاصله دهه ۱۹۶۰ تا ۱۹۸۰ شد. به همین ترتیب، از دهه ۱۹۸۰ تا سال ۲۰۰۰، اضافه شدن فرایندهایی چون اطلاعات آن، توزیع کالا، شکل‌گیری فعالیت‌های لجستیکی و مرکز توزیع کالا به وظایف و فرایندهای خدمات بندری باعث پیدایش نسل سوم، توسعه فعالیت‌های بندر به عنوان مرکز توزیع منطقه‌ای و مرکز لجستیکی و استقرار خدمات مشاوره‌ای و آموزشی نسل جدیدی از بنادر را تحت عنوان بنادر نسل چهارم متجلی ساخت.

جایگاه و نقش استراتژیک خاورمیانه را با توجه به گفته‌های «بوردیس فون لوهازن»، ژنرال بازنشسته ارتش اتریش، بهتر می‌توان درک کرد. او اعتقاد دارد که خاورمیانه مرکز دنیای قدیم است. مرکزی که در دل آن، منطقه خلیج فارس قرار دارد و به منزله «مرکز مرکز» شناخته می‌شود. در این منطقه فقط مسئله نفت نیست که حائز اهمیت است، بلکه

اگر به اطلس جهانی نگاهی داشته باشیم، متوجه می‌شویم که در هیچ جای دیگر، اقیانوس‌ها تا بدین حد در آفریقا و اوراسیا رخنه نکرده‌اند، اقیانوس هند با دو بازوی خود در دو منطقه «دریای سرخ و خلیج فارس» و همچنین اقیانوس اطلس از راه «مدیترانه و دریای سیاه» در این منطقه رسوخ کرده‌اند. میان دو اقیانوس که به یک اندازه از سواحل آفریقا و آسیا فاصله دارند، سرزمین باستانی آور^۱ در مصب رودخانه‌های دجله و فرات قرار گرفته است. این منطقه که همان «مرکز مرکز» را تشکیل می‌دهد و بدان اشاره کردیم، از هر جهت حساس‌ترین نقطه دنیای قدیم است. هرگونه آشفتگی که بر اثر عوامل بیرونی در این منطقه پدید آید، پیامدهایی برای دو قاره اروپا و آفریقا خواهد داشت؛ یعنی تحولاتی که در این منطقه ایجاد می‌شود مانند سنگی است که دریاچه‌ای می‌افتد و ما امواج آن را در تمام سطح دریاچه شاهد هستیم. از آن هنگام که آمریکایی‌ها به زور ناوهای جنگی خود در سال ۱۸۴۵ بنادر ژاپن را گشودند. سیاست ایالات متحده بر این پایه بوده که سرپلهائی در سواحل دنیای قدیم ایجاد کند. به همین دلیل آن‌ها در سال ۱۸۹۸ به فیلیپین، در سال ۱۹۴۵ به ژاپن و آنگاه به کره جنوبی ویتنام نفوذ کردند. البته این سرپل‌ها معمولاً سرزمین‌هایی را دربر می‌گرفت که دارای سطح بالائی از توسعه بود، لیکن این نواحی همواره در کناره‌های اوراسیا قرار داشت. کناره‌های اقیانوس هند و خلیج فارس دقیقاً در این منطقه حساس یعنی در محل تلاقی محورهای بزرگ ارتباطی زمینی که خاور دور را به آفریقا و اروپا و هند متصل می‌سازد، قرار دارد. در کرانه‌های خلیج فارس، جهان اسلام به دو نیمه تقسیم می‌شود، نیمه غربی که به سمت باختر تا اقیانوس اطلس گسترش یافته و نیمه هند و ایرانی که از کوهستان‌های ایران شروع می‌شود و با گذر از پاکستان و بنگلادش تا اندونزی و فیلیپین پیش می‌رود؛ بنابراین، هر قدرتی که در اینجا استقرار یابد، به صرف همین واقعیت، می‌تواند نه تنها پشتیبان یا تهدیدی همه جانبه برای کشورهای خاورمیانه، بلکه در ورای آن خطری برای اروپا، شبه قاره هند و آفریقا به شمار آید. وانگهی، چنین امری می‌تواند پیش طرح تکوین جبهه سومی را در برابر قدرت نظامی روسیه تشکیل دهد و خطوط جبهه کشور ایالات متحده آمریکا را که در ترکیه می‌باشد، در برابر روسیه تقویت کند و بر کشورهای مصر، سوریه، ایران و نیز اروپا و ژاپن - عمدتاً از طریق نفت - فشار وارد سازد. با توجه به اینکه بین ۷ ماده معدنی ۷۰٪ انرژی در قرن ۲۱ از نفت تأمین می‌شود و همان‌طور که هم‌اکنون و در آینده‌ای نزدیک می‌بینیم در این دوره کشورهای قدرتمند به جای توجه محض به ژئوپلیتیک عمدتاً به ژئواکونومیک روی آورده و سعی می‌کنند به مناطق حساس جهان به جای توجهات سیاسی - نظامی، نگرشی سیاسی - اقتصادی داشته باشند. برای اینکه انرژی از محل تولید صحیح و سالم به محل مصرف برسد تأمین امنیت این منطقه بسیار حائز اهمیت است. این امنیت معمولاً تحمیلی می‌باشد همان‌طور که در سال‌های اخیر شاهد برقراری آن در خاور نزدیک به بهانه‌های مختلف توسط ابرقدرت‌ها بوده‌ایم. آن‌ها سعی بر این دارند که این امنیت را به نفع خودشان یعنی صدور نفت با قیمت بسیار ارزان و بدون وجود مانع بر سر راه صدور آن به‌طور مداوم و پی در پی ایجاد کنند که این برای کشورهای دارنده نفت زیاد خوشایند نبوده و همین امر است که در قرن ۲۱ ما شاهد نزاع‌های فراوان بین دارندگان انرژی و ابرقدرت‌ها هستیم. با اینکه حوزه خلیج فارس هنوز بزرگ‌ترین منبع انرژی را در خود جای داده است، لیکن با گشایش حوزه بزرگ خزر بر روی جهان، از اتکای

^۱. ur

انحصاری بسیاری از کشورهای مصرف کننده عمده انرژی به نفت خلیج فارس کاسته شد که این امر برای کشورهای مصرف کننده بسیار جدی خواهد بود. ولی نکته مهم این است که ذخایر نفت و گاز خزر محصور در خشکی بوده و به عبارتی کشورهای تولید کنندگان انرژی در اطراف دریای خزر از بازارهای مصرفشان به لحاظ جغرافیایی جدا افتاده‌اند. در گذشته تنها راه انتقال نفت حوزه خزر، خطوط لوله‌ای بود که از روسیه عبور می‌کرد که با فروپاشی شوروی سابق، انتقال انرژی در کشورهای تازه استقلال یافته با توجه به عدم تمایل آن‌ها به وابستگی به روسیه شکل حادی را به خود گرفته است و آن‌ها سعی در ایجاد مسیری برای عبور و رسیدن به دریاهای آزاد را دارند. اینکه کدام مسیر بهتر است و چه کشوری شرایط مساعدتری را برای عبور لوله‌های نفتی دارد، در این دوره از زمان مسئله‌ای بسیار مهم و حیاتی است، به طوری که اصطلاح سیاست خط لوله و دیپلماسی خطوط انتقال و ایجاد نقشه‌ای به نام نقشه لوله‌های نفتی، اصطلاحی رایج در ادبیات سیاسی شده است. با به وجود آمدن جمهوری‌های تازه استقلال یافته آسیای مرکزی و قفقاز، این حدس در میان عده‌ای به وجود آمد که ایران اهمیت گذشته خود را به دلیل عقب کشیده شدن مرزهای شوروی سابق از دست داده است، ولی برخی دیگر یک پیش بینی بسیار متفاوت را دارند و آن این است که با استقلال کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز، دامنه ژئوپلیتیک ایران در شمال گسترش پیدا کرده و قرار گرفتن بین دو منطقه نفت خیز خزر- آسیای مرکزی و خلیج فارس و مسئله انتقال انرژی، اهمیت ایران را دو چندان کرده است، به طوری که نادیده گرفتن این کشور در نظام آینده جهانی امری غیرممکن خواهد بود و اینجاست که به یاد زمانی می‌افتیم که ایران دارای موقعیت گذرگاهی (جاده ابریشم و ادویه) بود و این موقعیت تأثیرات فراوانی را در امنیت داخلی و خارجی ایران ایجاد می‌کرده است. وجود این موقعیت گذرگاهی که به گفته بسیاری از کارشناسان، ارزان‌ترین، کوتاه‌ترین و مناسب‌ترین مسیر برای انتقال منابع انرژی حوزه دریای خزر می‌باشد و قرار گرفتن در نقطه‌ای نفت خیز و بسیار حساس از خلیج فارس در خاورمیانه با همان موضوع قابل توجه مرکز و همچنین داشتن ۸۹/۷ میلیارد بشکه ذخیره نفتی که جزء بزرگ‌ترین حوزه‌های ذخایر اثبات شده دنیا می‌باشد و افزودن حداقل ۱۲٪ سهم گاز جهان و توجه و تأکید به این نکته که اکنون در عصر جهانی شدن که پایه اقتصاد جهانی بر محور انرژی می‌گردد، هر کشوری که دارای نفت باشد یا در مسیر عبور لوله‌های نفتی باشد دارای مقام ویژه‌ای در عرصه سیاست و اقتصاد جهانی می‌باشد، همه این موضوعات عواملی هستند که تأثیر عمده‌ای بر امنیت جمهوری اسلامی ایران می‌توانند داشته باشند. با تبدیل شدن ایران به گذرگاه انرژی حوزه دریای خزر و پیامدهای سیاسی و اقتصادی که از این بابت نصیب ایران می‌شود، می‌توان جایگاه ایران را به عنوان یک قدرت منطقه‌ای ثبت کرده و حتی آن را به یک قدرت فرامنطقه‌ای تبدیل کرد. در ایران با همه تلاش‌هایی که بعد از انقلاب در جهت کم کردن وابستگی کشور به اقتصاد نفتی برای ایجاد امنیت سیاسی و اقتصادی صورت گرفته، هنوز انرژی حرف اول را زده و تمام ارکان اقتصادی- سیاسی و حتی امنیتی کشور به نوعی وابسته به نفت هستند. متأسفانه با ذکر این نکته که حدود ۸۰٪ درآمدهای ارزی و ۴۰٪ عایدات دولت ایران از محل درآمدهای نفتی تأمین می‌شود و این وابستگی شدید باعث شده که ثبات اقتصادی - سیاسی کشور دچار چالش گردد و با مقوله انرژی پیوندی عمیق بخورد. اگر به ریشه‌ها و دلایل کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ بنگریم متوجه خواهیم شد که حتی مشروعیت سیاسی حاکمان و شکست حکومت‌ها با مقوله انرژی پیوند خورده و این امر به ما گوشزد می‌کند که در جهت ثبات اقتصادی و سیاسی و امنیتی

باید تلاش شود و از وابستگی نفت کاسته و به درآمدهای باثبات تری روی آوریم. با توجه به مطالب ذکر شده، چنین برداشت می‌شود نفت که می‌بایست صرفاً یک مقوله اقتصادی باشد، چگونه به عنوان ابزار و اهرم فشار درآمده و از سیاسی‌ترین موضوعات شناخته شود. چنانچه کوچک‌ترین تغییر و تحولات انرژی در دنیا به جای درج در صفحات اقتصادی، در صفحات سیاسی روزنامه‌ها با تیتراژ درشت عنوان می‌گردد. به هر حال در این دوره تحولات و دگرگونی‌ها، شرایط جدیدی را در نظام‌های بین‌المللی ایجاد کرده که از آن به عنوان «دوران گذار» یاد می‌کنند، یعنی دورانی که هیچ ثبات و دوامی در روابط بین دولت‌ها و عرصه بین‌المللی وجود ندارد؛ بنابراین، برای دور ماندن از این تهدیدات و چالش‌های بین‌المللی و ایجاد آمادگی برای ورود به بازارهای جهانی قرن بیست‌ویک، درک شرایط به وجود آمده در عرصه بین‌المللی و پیش‌بینی تحولات آن و همچنین استفاده مطلوب از انرژی چه در جهت استخراج و چه در جهت انتقال آن، امری انکارناپذیر است تا بر اساس آن، با در نظر گرفتن امکانات جغرافیایی و توانایی‌های بالقوه سیاسی- نظامی، اقتصادی و انسانی ایران که داشتن منابع غنی انرژی در رأس آن‌ها قرار می‌گیرد، برنامه‌ریزی دقیق و اصولی برای آمادگی پذیرفتن نقش و مسئولیت در نظام سیاسی آینده صورت گیرد، به طوری که کمترین تهدیدات متوجه منافع ملی گشته و سود عادلانه‌ای از مشارکت در سیستم بین‌المللی نصیب ایران گردد و زمینه ثبات اقتصادی و بالطبع ثبات سیاسی و امنیتی را برای کشور فراهم سازد.

تاکنون به دلیل تمرکز بیشتر بر سواحل خلیج فارس، به سواحل ارزشمند مکران توجه درخور نشده است. حال اینکه این سواحل به ویژه بندر چابهار از منظر قابلیت‌ها و کارکردهای ژئوپلیتیکی، ژئواستراتژیکی دارای ارزش و اهمیت فراوانی است. منطقه مکران هم اکنون از شرق استان هرمزگان آغاز و شامل سواحل شهرستان‌های میناب، سیریک، جاسک و سواحل شهرستان‌های کنارک و چابهار در استان سیستان و بلوچستان است. این سواحل افزون بر داشتن مزیت‌های مختلف ژئوپلیتیکی، در زمینه اقتصادی به ویژه ترانزیت کالا و سرمایه‌گذاری‌های تجاری و صنعتی، از نظر گردشگری نیز دارای جاذبه‌های منحصر به فرد می‌باشد.

نظر به اهمیت این موضوع برخورداری از نعمت دریا و سواحل مناسب دریایی نقش مهمی در ارتقاء جایگاه ژئوپلیتیکی، توسعه اقتصادی، سیاسی و اجتماعی یک کشور در نظام بین‌الملل دارد. به عبارتی دیگر بنادر به عنوان حلقه اساسی زنجیره حمل و نقل، تجارت بین‌الملل، دروازه‌های مبادله انرژی، بار و مسافر دریا و خشکی قلمداد می‌گردند. با این وصف نقش آفرینی در این فرآیند و اصولاً اندیشیدن به منافع و فرصت‌های بسیار حاصل از آن، به موضوعی جذاب برای تولید ثروت و شکوفایی اقتصادی هر کشور تبدیل شده است. لذا با توجه به تحولات محیطی منطقه و جهان و همچنین موقعیت خاص ژئوپلیتیکی جمهوری اسلامی ایران در این عرصه، سواحل جنوب شرق کشور یا همان سواحل مکران از جایگاه ممتازی برخوردار است.

از منظر ژئوپلیتیکی، هم‌جواری سواحل مکران با کشورهای پاکستان و افغانستان، ظرفیت‌های ارتباطی این سواحل به پهنه اقیانوس هند و امکان اتصال کشورهای آسیای مرکزی به دریاهای آزاد بستر مناسبی برای گسترش تعاملات منطقه‌ای و بین‌المللی فراهم نموده است. به گواه داده‌های معتبر، بخش قابل ملاحظه‌ای از عرضه و تقاضا عظیم جهانی، متوجه منطقه گسترده‌ای مشتمل بر آسیای مرکزی و اروپای شرقی است که ایران در مرکز توجه این مناطق می‌باشد. لذا ظرفیت‌های داخلی و قابلیت‌های بالقوه بومی به منظور دستیابی به تدابیر قابل حصول برای تعامل

اقتصاد منطقه‌ای اهمیتی اساسی دارد که این مهم نیز با توجه به نیاز کشورهای محصور در خشکی چون کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد این سواحل فرصت‌های مناسبی را در راستای توسعه مناسبات بین‌المللی و جذب سرمایه برای تولید در منطقه جنوب شرق و سواحل مکران دارد.

در واقع حجم بزرگی از مبادلات جهانی کالا و انرژی متوجه این منطقه است؛ بنابراین دسترسی به آب‌های آزاد و مسیرهای کوتاه ایمن و ارزان، برای کشورهای منطقه به ویژه کشورهای آسیای مرکزی که محصور در خشکی هستند از دیگر ابعاد اهمیت سواحل مکران است. در واقع از حیث مؤلفه‌های بین‌المللی، سواحل مکران به عنوان یکی از دروازه‌های تجارت منطقه‌ای می‌تواند با اهتمام دولتمردان در مسیر توسعه پایدار نقش محوری خود را در خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند بازیابی کند و جمهوری اسلامی ایران به اعتبار همین ظرفیت‌های ملی و بهره‌گیری از فرصت‌های فراوان ناشی از سیاست‌های اقتصاد مقاومتی در حجم عظیم مبادلات کالا و ترانزیت انرژی جهانی و آثار گسترده توسعه اقتصادی، سیاسی و اجتماعی سهم‌گردد و منافع ملی و امنیت پایدار را به ارمغان آورد.

کشور ایران با قرار گرفتن در جنوب غربی آسیا، دارای یک موقعیت ممتاز ژئواستراتژیک برای تأمین انرژی دیگر کشورها، به طور شاخصی در کانون توجه جهانی قرار گرفته و نقش ویژه‌ای به ظرفیت موجود ایران جهت تأمین انرژی کشورهای مختلف بخشیده است. به دلیل برخورداری از پتانسیل‌هایی از قبیل موقعیت ممتاز ژئوپلیتیک، منابع فراوان گاز و نزدیکی جغرافیایی به دریاهای آزاد و تنگه استراتژیک هرمز، دارای یک جایگاه انحصاری در تأمین نفت و گاز کشورهای آسیایی در مقایسه با دیگر کشورهای رقیب یعنی ترکمنستان، قطر و روسیه است. با استفاده از این متغیرها می‌تواند تبدیل به قدرت برتر منطقه‌ای شود. از سویی دیگر ایران با توجه به موقعیت ترانزیتی خود که ناشی از برتری‌های ژئوپلیتیک، یعنی قرارگیری در چهارراه بین‌المللی، حائز اهمیت است. این چهار راه آفریقا را به آسیا و آسیا را به اروپا متصل می‌کند. افزون بر این ایران با آب‌های آزاد مرتبط است و دارای موقعیتی است که دسترسی کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز را به آب‌های آزاد میسر می‌کند و قادر است در مقولاتی مانند سوآپ یا انتقال نفت و گاز، سوخت تولیدکنندگان آسیای مرکزی برای کشورهای نظیر افغانستان و پاکستان نقش مهمی را به عهده بگیرد. ایران؛ قابلیت‌ها و برتری‌های ژئواکونومی ایران به عنوان مهم‌ترین کشور حوزه خلیج فارس و به عنوان یکی از بازیگران اصلی و کلیدی در وقایع مهم انرژی منطقه‌ای شناخته می‌شود. بنابراین می‌توان چنین استدلال نمود که ایران علاوه بر اعتبار ژئوپلیتیکی دارای ارزش و قابلیت‌های منحصر به فردی در زمینه ژئواکونومی نیز می‌باشد. از جمله این قابلیت‌ها می‌توان به قرارگیری ایران در کنار خلیج فارس، که هارتلند انرژی فسیلی جهان است اشاره نمود. در شمال نیز دریای خزر وجود دارد که اولویت دوم انرژی جهان به شمار می‌رود. بنابراین پیوند ژئوپلیتیک و ژئواکونومی ایران دریای خزر و آسیای مرکزی با موقعیت آن در خلیج فارس که کنترل بیش از نیمی از این منطقه را در دست دارد و عامل بزرگی است که منابع و نقش آفرینی ایران را در آسیا و اروپا گسترش می‌دهد و هرگونه تلاش کشورهای دیگر برای نادیده گرفتن این مقام ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ایران و اعمال فشار بر این کشور در خلیج فارس و اخیراً در خزر موجب واکنش منفی دیگر کشورهای رو به رشد خواهد شد. از دیگر قابلیت‌های ژئواکونومی ایران می‌توان به نیاز روزافزون کشورهای در حال توسعه شرق آسیا اشاره نمود. ایران تنها کشوری است که با توجه به موقعیت خاص ژئوپلیتیکی و همچنین منابع انرژی فراوانش می‌تواند پاسخگوی نیاز این کشورها باشد.

این کشورها در باطن تلاش می‌کنند که خود را از سلطه تصمیم‌گیری آمریکا خارج نمایند بدین جهت مایل اند با تنها کشوری که در حوزه خزر و خلیج فارس سیاست مستقلی از آمریکا دارد رابطه نزدیک برقرار سازند. در این میان کشور چین با توجه به رشد دو رقیب اقتصادی اش تکاپوی زیادی برای توسعه مشارکت‌های خود در انرژی با کشورهای دیگر دارد که ایران یکی از این کشورهاست. ایران در حال حاضر مرکز ثقل مهمی در ساختار امنیت انرژی چین محسوب می‌شود و در ابتدای سال ۲۰۰۵ در رتبه سوم کشورهای صادرکننده نفت به چین بوده. ایران در ابتدا تنها ۱۴ درصد از نیازهای وارداتی نفت چین را تأمین می‌کرد اما بعد از امضای یکسری توافقنامه‌هایی در سال‌های ۲۰۰۵ و ۲۰۰۶ میلادی، به یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان نفت به چین مبدل شد. از آنجا که چین و اروپا خواهان چند قطبی شدن جهان در قرن بیست و یکم می‌باشند و خود را به عنوان یکی از قطب‌های قدرت در صحنه روابط بین‌الملل قلمداد می‌نمایند لذا تلاش می‌کنند به عناصر قدرت به‌ویژه عناصر اقتصادی توسعه یافته که جوهره آن عرضه آرام و بی‌دغدغه انرژی است، دست یابند. از آنجا که چین و اروپا در قرن بیست و یکم رقیب آمریکا به شمار خواهند رفت، عقلانی است به دنبال راهکارهایی باشند تا بدان طریق عرضه سالم و بی‌دغدغه انرژی را برای خود تضمین نمایند. لذا ایران با توجه به موقعیت خاص و منحصر به فردش می‌تواند بهترین گزینه این کشورها برای تأمین انرژی باشد. از آنجا که خلیج فارس به طور سنتی کانون سیاسی-امنیتی و همچنین محور اصلی فعالیت‌های اقتصادی ایران بوده و با پیروزی انقلاب و بر اثر کوشش‌های ایالات متحده و نظر مساعد کشورهای حوزه خلیج فارس، دامنه نفوذش کمتر شده، نگاه به شمال به مثابه یک جهت‌گیری راهبردی یا به عبارتی جایگزین ساختن خزر، آسیای مرکزی و قفقاز، شکل گرفته و به ایران این امکان را می‌دهد تا ضمن جبران ناکامی خود در حوزه خلیج فارس از سیاست یک جانبه‌گرایی آمریکا در منطقه آسیای مرکزی و قفقاز جلوگیری کرده و راهبرد سلطه‌جویانه آن را با شکست مواجه سازد؛ اما علی‌رغم این مسائل نقش محوری ایران با توجه به جایگاه ژئواکونومیک آن در توسعه مشارکت منطقه‌ای دچار چالش گردیده و تبدیل این جایگاه استثنایی ژئواکونومیکی به قدرت سیاسی که بتواند جایگاه ایران را در سطح بین‌المللی ارتقا دهد در وهله اول نخست نیازمند مطالعه دقیق در مورد امکانات اقتصادی کشور اعم از بالقوه و بالفعل و سرمایه‌گذاری در منطقه است و دیگر اینکه ایران باید در سیاست خارجی خود این مسئله را مورد توجه قرار دهد. یکی از راه‌های انتقال این منابع به آب‌های آزاد، ایران است که کوتاه‌ترین، ارزان‌ترین و امن‌ترین راه می‌باشد. از سوی دیگر عبور لوله‌های نفت و گاز بر امنیت ملی ایران تأثیر مثبت خواهد داشت. علاوه بر این مطالب باید گفت موقعیت خاص ژئوپلیتیکی ایران به گونه‌ای است که با عبور لوله‌های نفت و گاز از خاک ایران، منجر به گسترده‌تر شدن همکاری‌های ژئواکونومیک این کشور با جمهوری‌های آسیای مرکزی و قفقاز باشد که همکاری‌های بخش انرژی، همکاری‌های اقتصادی را به دنبال دارد که نهایتاً منجر به یکپارچگی ژئوپلیتیکی ایران با حوزه خزر خواهد شد. همچنین تأکید بر همکاری‌های انرژی، اقتصادی و هماهنگی‌های وسیع سیاسی می‌تواند زمینه‌ساز اعتمادسازی‌های عمیق در منطقه گردد.

منابع

احمدی، حسین و نازیا ملک محمودی (۱۳۹۲)، امنیت فرهنگی پشتوانه اقتدار ملی در منطقه مکران (دریای عمان)، فصلنامه رشد آموزش

اسدی کیا، بهناز (۱۳۷۴)، حق ترانزیت و دسترسی کشورهای محاط آسیای مرکزی و قفقاز به بنادر دریایی و شبکه راه‌های بین‌المللی،

فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، دوره دوم، شماره ۱۰

افشار سیستانی، ایرج (۱۳۸۵)، خلیج فارس؛ گذرگاه تمدن (جستجوی معادل‌های خلیج فارس در زبان‌های دنیا)، فصلنامه یاد، شماره ۸۰

اکرمی نیا، محمد (۱۳۹۲)، راهبردهای تقویت موقعیت کشورهای اسلامی در غرب آسیا، فصلنامه مطالعات دفاعی راهبردی، شماره ۵۴

باقری لویه، اکبر (۱۳۷۳)، جایگاه حمل و نقل در اقتصاد کشور، فصلنامه مصباح، شماره ۹

تکمیل همایون، غلامحسین (۱۳۷۷)، مقدمه‌ای درباره جغرافیای استراتژیک، فصلنامه رشد آموزش جغرافیا، شماره ۴۶

توانا، مژگان (۱۳۸۱)، با دو برابر شدن حجم تجارت جهانی، کشتیرانی توسعه می‌یابد، فصلنامه بررسی‌های بازرگانی، شماره ۱۷۵

جالینوسی، احمد و هنگامه البرزی و یگانه طباطبایی (۱۳۹۳)، نقش و اگراییانه آمریکا در منطقه خلیج فارس، پس از ۱۱ سپتامبر، فصلنامه

سیاست جهانی، شماره ۱۰

چمنکار، محمد جعفر (۱۳۸۹)، آرایش نظامی آمریکا در منطقه خلیج فارس، فصلنامه مطالعات خاورمیانه، شماره ۶۳

حجی پناه، نرگس و سید هادی زرقانی و امیدعلی خوارزمی (۱۳۹۴)، تحلیل سیستمی نقش عوامل جغرافیایی در شکل‌گیری دولت محلی

در ایران، فصلنامه برنامه‌ریزی و آمایش فضا، دوره نوزدهم - شماره ۳

حسن نیا، محمد (۱۳۹۰)، تحول در کانون‌های تجاری خلیج فارس، فصلنامه کتاب ماه تاریخ و جغرافیا، شماره ۱۵۵

حشمت زاده، محمدباقر (۱۳۸۹)، امنیت غرب و تقلیل جایگاه نفتی خلیج فارس سناریوهای آینده، فصلنامه مطالعات اقتصاد انرژی، شماره

۲۵

خیراندیش، عبد الرسول و سیده زهرا زارعی (۱۳۹۶)، بررسی روند شکل‌گیری و علل رقابت‌های تجاری در خلیج فارس و بازتاب آن در

بندر کانتون چین (قرون یکم تا سوم هجری/هفتم تا نهم میلادی)، فصلنامه تاریخ اسلام و ایران، شماره ۳۳

داوری اردکانی، رضا (۱۳۸۴)، خلیج فارس، خلیج فارس است، فصلنامه نامه فرهنگ، شماره ۵۵

راستی، عمران (۱۳۹۵)، مروری انتقادی بر دوره‌بندی‌های انجام گرفته از اندیشه و عمل ژئوپلیتیکی و ارائه‌ی یک دور ه‌بندی جدید،

فصلنامه پژوهش‌های جغرافیای انسانی، دوره چهل و هشتم - شماره ۴

ربیعی، حسین (۱۳۸۶)، نفت، ژئواکونومیک و آینده منطقه خلیج فارس، فصلنامه اطلاعات سیاسی - اقتصادی، شماره ۲۴۳ و ۲۴۴

رنجبر، کمال الدین (۱۳۷۰)، دورنمای انرژی و جایگاه کشورهای حوزه خلیج فارس در تأمین نیازهای آتی نفت جهان، فصلنامه روند،

شماره ۶ و ۷

روستا، جمشید و الهام محمدی (۱۳۹۴)، تحلیل وضعیت تجارت و راه‌های تجاری کرمان در دوران حاکمیت سلجوقیان (۴۳۳ تا ۵۸۳ ق)،

فصلنامه پژوهش‌های تاریخی، شماره ۲۷

سالاری شریف آبادی، علی رضا (۱۳۸۳)، اقتصادی: استراتژی اقتصادی - سیاسی ژاپن در منطقه خلیج فارس با تأکید بر ایران و استراتژی

چ.ا.ا در برابر آن، فصلنامه مطالعات دفاعی راهبردی، شماره ۲۰

سورنسن، اسگر (۱۳۸۴)، اقتصادی: ارزش، تجارت و جهانی‌سازی، فصلنامه سیاحت غرب، شماره ۲۳

شایان، سیاوش (۱۳۷۹)، جغرافیای طبیعی دریاها و سواحل، منبعی غنی در آموزش ژئومورفولوژی ساحلی، فصلنامه کتاب ماه تاریخ و

جغرافیا، شماره ۳۰

شفیعی، نوذر و شهریار فرجی نصیری (۱۳۸۸)، بندر گوادر کانال ورود چین به خلیج فارس، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، شماره ۲۷

شیخ نوری، محمد امیر (۱۳۷۳)، اهمیت خلیج فارس در روابط بین‌الملل، فصلنامه دانشکده ادبیات و علوم انسانی تبریز، شماره ۱۵۱ و

۱۵۲

صادق، محمد (۱۳۴۸)، پنج سال سازمان همکاری عمان منطقه‌ای، فصلنامه هلال، شماره ۹۱

عسگری، محمود (۱۳۷۹)، نقد و اساسانه سیاست جغرافیایی و باخوانی ژئوپلیتیک جمهوری اسلامی ایران، فصلنامه مطالعات راهبردی،

شماره ۱۰

- غلامی، بهادر و حسن کامران و حسین خالدی و مهدی نیک سرشت (۱۳۹۰)، پتانسیل‌های گاز طبیعی برای همگرایی در منطقه خلیج فارس، فصلنامه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، شماره ۲۲
- قانع بصیری، محسن (۱۳۷۳)، گزارش ویژه؛ خصوصی سازی: پیرامون مبادلات جهانی، رفتارشناسی دولت‌ها و ارزیابی نقش کارآفرینان: تحول در مبادلات جهانی و جایگاه خصوصی سازی / خصوصی سازی خسته در ابتدای راه / خصوصی سازی در برابر دو پرسش مهم / خصوصی سازی و ضرورت توسعه قشر کار آفرینان، فصلنامه مجلس و راهبرد، شماره ۷
- قراگز لو، محمد (۱۳۷۹)، خلیج فارس، خلیج فارس است؛ نیم نگاهی به جغرافیای تاریخی خلیج فارس، فصلنامه اطلاعات سیاسی - اقتصادی، شماره ۱۵۵ و ۱۵۶
- کریمی پور، یدالله و حمیدرضا محمدی و محسن عزیز زاده طسوج و ندیمه سلیم نژاد (۱۳۹۵)، تفاوت‌های راهبردی سواحل ایران، فصلنامه ژئوپلیتیک، شماره ۴۱
- مجتهدزاده، پیروز (۱۳۷۳)، نگاهی به جغرافیای تاریخی خلیج فارس ایرانیان در خلیج فارس، فصلنامه اطلاعات سیاسی - اقتصادی، شماره ۷۹ و ۸۰
- محبوب، تکتیم و حسین الهی (۱۳۹۲)، جایگاه بندر تیس در تجارت ادویه و پانیذ (نیشکر)، فصلنامه فقه و تاریخ تمدن ملل اسلامی، شماره ۳۵
- محسن اردبیلی، یوسف (۱۳۸۵)، خلیج فارس در دائره‌المعارف‌ها، فرهنگ‌ها و کتب قدیمی جغرافیا و تاریخ، فصلنامه یاد، شماره ۸۰
- ملازهی، نعیم و شیرعلی نادریانفر (۱۳۹۰)، نگاهی به اوضاع سیستان و مکران از حمله مغول تا فتوحات تیمور، فصلنامه تاریخ پژوهی، شماره ۴۸
- نصیری حسین (۱۳۸۷)، بررسی موقعیت ایران و کشورهای رقیب در مبادلات جهانی - منطقه‌ای (با تأکید بر توسعه‌ی محور شرق)، فصلنامه سیاست، شماره ۷
- ولایتی، علی اکبر (۱۳۷۴)، سیاست بین‌المللی و تحولات اقتصاد جهانی، فصلنامه پژوهش‌های اجتماعی، اسلامی، شماره ۱
- یادگاری، عبدالصاحب (۱۳۷۸)، علوم سیاسی و روابط بین‌الملل: خلیج فارس: ایران و قدرت‌های بزرگ، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، شماره ۱
- یزدان پناه درو، کیومرث و سید مصطفی هاشمی و سجاد کریمی پاشاکی (۱۳۹۵)، تحلیل ژئوپلیتیکی بر دزدی دریایی در منطقه‌ی شاخ آفریقا، فصلنامه پژوهش‌های جغرافیای انسانی، دوره چهل و هشتم - شماره ۳

منابع لاتین

CIA- the word fact book, 2007 see at: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook>