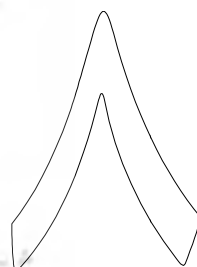


مفصلت‌ها

جهانی شدن،
اقتصاد پسا فور دیسم
و تنگه‌های بین‌المللی

دکتر نسرین خانیها*

مرتضی قورچی**



* استادیار واحد تهران مرکزی دانشگاه آزاد اسلامی

** دانشجوی دکترای جغرافیای سیاسی در دانشگاه تربیت مدرس

فصلنامه بین‌المللی روابط خارجی، سال اول، شماره اول، بهار ۱۳۸۸، صص ۲۵۶-۲۲۷.

چکیده

جغرافیای سیاسی دریاها یکی از گرایش‌های عمده در جغرافیای سیاسی است که به مباحث نقش دریاها در سیاست دولت‌ها و روابط بین‌المللی و رفتار و حدود حاکمیت دولت‌ها نسبت به محیط‌های دریایی می‌پردازد. امروزه همراه با جهانی شدن، تصرف و حضور گسترده در دریاها جزء علایق اکثر کشورهای جهان است. هر چند در طول تاریخ تمدن بشر تجارت دریایی همواره از ارکان اصلی ارتباطات جهانی بوده است، ولی از آنجایی که اهمیت دریاها به واسطه جهانی شدن و گسترش روزافزون تجارت دریایی فزونی یافته، رقابت در مورد آنها بسیار گسترده شده و دریاها بیش از پیش در سیاست دولت‌ها محوریت یافته‌اند. امروزه تجارت دریایی یکی از بنیادهای فیزیکی جهانی شدن به شمار می‌رود و کشورهای که در کانون جهانی شدن قرار دارند، بیشترین نقش را در دریاها و به‌ویژه تجارت دریایی بر عهده گرفته‌اند. با اهمیت یافتن روز افزون تجارت دریایی، تنگه‌های بین‌المللی نیز در جغرافیای سیاسی نوین از جایگاه ویژه‌ای برخوردار شده‌اند؛ هر چند در گذشته نیز تنگه‌های مهم از اهمیت محوری برخوردار بوده‌اند، ولی اهمیت کنونی آنها بیشتر جنبه اقتصادی یافته است. با این وصف این مقاله در صدد است تا با روش تحلیلی-توصیفی به نقش و اهمیت تنگه‌های بین‌المللی در چارچوب جهانی شدن و اقتصاد پسافورديسم بپردازد.

واژه‌های کلیدی: جهانی شدن، اقتصاد فوردیستی و پساوردیستی،
تجارت دریایی، تنگه‌های بین‌المللی.



۱. مقدمه

یکی از مباحث عمده در جغرافیای سیاسی نوین، مبحث جغرافیای سیاسی دریاها است. جغرافیای سیاسی دریاها موضوع جدیدی در جغرافیای سیاسی است که همواره مورد توجه بسیاری از جغرافیدانان بوده است. هرچند که دریاها در گذشته نیز دارای نقش‌های سیاسی بوده‌اند ولی با شکل‌گیری مباحث جهانی شدن بعد از نیمه دوم دهه ۱۹۷۰ بیشتر از پیش مورد توجه جغرافیدانان سیاسی قرار گرفته‌اند، چرا که علاوه بر داشتن نقش‌های عمده ژئوپلیتیکی، وارد عرصه ژئواکونومیک نیز شده‌اند. دریاها به لحاظ نقش آفرینی در حوزه ژئوپلیتیک، بعد از نیمه دوم قرن بیستم از اهمیت بیشتری برخوردار شدند و در این میان کشمکش‌ها بر سر تصرف آنها بیشتر از گذشته فزونی یافت. در واقع در نیمه دوم قرن بیستم وضعیتی پدید آمد که تصرف در حیطه دریاها مورد علاقه همه کشورها قرار گرفت.

از جمله مباحث مطرح شده در بحث جغرافیای سیاسی دریاها عبارتند از:

- حدود تملک و تصرف حیطه‌های دریایی از سوی دولت‌ها چگونه است؟
- تأثیر دریاها بر تصمیم‌گیری‌های سیاسی دولت‌ها چیست؟
- کارکرد محیط‌های دریایی در امور اقتصادی، ارتباطی، نظامی و روابط بین‌الملل چگونه است؟^(۱)

یکی از مباحث بسیار مهم و جذاب در جغرافیای سیاسی دریاها بحث تنگه‌هاست؛ اهمیت تنگه‌ها از لحاظ تردد کشتی‌ها، جابه‌جایی کالاهای استراتژیک به ویژه نفت و میزان استفاده نظامی از آن برکسی پوشیده نیست. در واقع آبراهه‌های استراتژیک همواره مسائل ژئوپلیتیک را چه در سطح منطقه‌ای و چه در سطح جهانی تحت تأثیر خود قرار داده‌اند.



با فروپاشی نظام دوقطبی و کمرنگ شدن رقابت‌های ژئوپلیتیکی میان دو استراتژی بری و بحری، دریاها و تنگه‌های استراتژیک از نقش اقتصادی بیشتری برخوردار شدند. با گسترش جهانی شدن و ورود کشورها به فضای اقتصادی پساфорديسم، ارتباطات تجاری در حوزه دریاها گسترش یافته و آبراهه‌ها به عنوان یکی از مهم‌ترین و با صرفه‌ترین شاهراه‌های ارتباطی-فیزیکی، مورد توجه شرکت‌های فراملی و تجارت پیشگان اقتصاد جهانی قرار گرفته‌اند. امروزه بسیاری از کشورها بیش از پیش تلاش می‌کنند تا در حوزه تجاری-اقتصادی دریاها نقش مهمی را برای خود بیابند و در اقتصاد جهانی و فضای جهانی شدن جایگاه و منزلت ژئواکونومیکی بهتری به دست آورند.

۲. طرح مسئله

جهانی شدن سبب شده است تا تجارت و ارتباطات فیزیکی در حوزه اقتصادی از طریق دریا، همواره مورد توجه دولت‌ها و حکومت‌ها قرار گیرد. امروزه بر اثر فرآیند جهانی شدن واحدهای مکانی در عرصه جغرافیا، از طریق شبکه‌های اطلاعات الکترونیکی به یکدیگر پیوند خورده‌اند. هر چند در قرون گذشته همواره ارتباطات بین‌المللی وجود داشته است ولی تکنولوژی ارتباطات وضعیت جدیدی را شکل داده که در آن افراد، گروه‌های اجتماعی و شرکت‌های فراملی، که تکیه‌گاه فیزیکی آنها واحدهای مکانی است با ورود به شبکه تکنولوژی اطلاعات و فضای مجازی، با حفظ فواصل جغرافیایی به یکدیگر نزدیک‌تر شده‌اند. در وضعیت جدید، فضای مجازی باعث شده است تا پدیده‌ها به یکدیگر نزدیک‌تر شوند، اما چنانچه یک واحد مکانی بخواهد کالایی را در اثر سفارش‌گیری از طریق فضای مجازی تولید کرده و برای واحد مکانی دیگر ارسال کند همواره دریا و تجارت دریایی به‌عنوان کلیدی‌ترین شبکه ارتباطی-فیزیکی مورد توجه است. بنابراین در عرصه واقعیت واحدهای مکانی در زمینه اقتصاد و تجارت بیش از هر زمان دیگری به دریا و ارتباطات دریایی وابسته شده‌اند و به همین دلیل، امروزه کانون‌های مهم اقتصادی جهان از طریق شبکه راه‌های دریایی به یکدیگر پیوند خورده‌اند. شبکه راه‌های دریایی در بسیاری از موارد از درون تنگه‌هایی عبور می‌کنند که به عنوان نقاط

استراتژیک در فرآیند جهانی شدن معاصر مورد توجه قدرت‌های اقتصادی و سیاسی قرار می‌گیرند. در صورت مسدود شدن این تنگه‌ها هزینه‌های اقتصادی حمل کالا برای مکان‌های خاصی که از آنها استفاده می‌کنند مقرون به صرفه نخواهد بود. در چنین شرایطی این واحدهای مکانی به سختی قادر خواهند بود با سایرین رقابت کنند و حتی ممکن است سرمایه‌گذاری‌های خارجی را از دست بدهند؛ زیرا در فضای جهانی شدن، سرمایه به حداکثر سود می‌اندیشد، از این‌رو منطقی است که در صورت بروز مشکل به جغرافیای دیگری نقل مکان کند. در این صورت این واحدهای مکانی جایگاه خود را در نظام اقتصاد جهانی از دست داده و به واحدهای مکانی حاشیه‌ای یا کم رقابت تبدیل می‌شوند. با چنین رویکردی در این مقاله با دو فرضیه مواجه می‌شویم:

۱- جهانی شدن در متن اقتصاد پساوردیستی باعث اهمیت روز افزون تجارت دریایی شده است.

۲- با گسترش روزافزون تجارت دریایی و رقابت واحدهای مکانی، تنگه‌های بین‌المللی به عنوان کلیدی‌ترین نقاط استراتژیک در اقتصاد پساوردیستی محسوب می‌شوند.

۳. جهانی شدن

تاکنون در خصوص پدیده جهانی شدن تعاریف و رویکردهای متفاوتی ارائه شده است. جهانی شدن بنا به اعتقاد بسیاری از صاحب‌نظران، از قرون گذشته شکل گرفته است اما در این میان عده‌ای معتقدند که آن چیزی که تحت عنوان جهانی شدن در قرون گذشته وجود داشته است بیشتر به بین‌المللی شدن امور مربوط می‌شده است. کاستلز معتقد است که در اواسط دهه ۱۹۷۰ و بعد از شکل‌گیری بحران انرژی و بالا رفتن قیمت آن در سطح جهان، نظام سرمایه‌داری و اقتصاد جهانی در شکل فوردیستی آن با بحران مواجه شد. نتیجه چنین بحرانی تجدید ساختارهایی بود که آن را با انقلاب تکنولوژی اطلاعات که در دره سیلیکون در حال شکل‌گیری بود، پیوند زد و شکل جدیدی از اقتصاد تحت عنوان پساوردیسم را به وجود آورد.^(۲)

تحولات نظام بین‌الملل، در آغاز قرن بیست و یکم بیانگر آمیزش قدرت کشورها، توزیع ثروت، نهادها و مکانیزم‌های بین‌المللی است. بعد از جنگ سرد، دنیا وارد عصری شده است که یکپارچگی اقتصادی نشانه اصلی و بنیادین آن است. اما جهانی شدن تبعات متفاوتی بر واقعیت‌های داخلی و خارجی کشورها دارد و بر محیط امنیتی و روابط میان کشورها تأثیرات متفاوتی گذاشته است. در حقیقت جهانی شدن را می‌توان به عنوان فرآیندی چند بعدی و چند وجهی تعریف کرد که سرشت روابط سیاسی، اجتماعی و اقتصادی را تغییر می‌دهد. این فرآیند، به روندها، عوامل و نیروهایی که سرشتی فراملی دارند و به همه سطوح روابط بین‌المللی رسوخ می‌کنند، نسبت داده می‌شود.

اشاره به این امر که جهانی شدن به لحاظ کیفی با وابستگی متقابل متفاوت است اهمیت دارد؛ زیرا در حالی که تقویت وابستگی‌ها بی‌شک پی‌آمد فرآیند جهانی شدن است، اما جهانی شدن بسیار فراتر از وابستگی متقابل است. وابستگی متقابل بر افزایش پیوند میان مؤسسات مستقل متفاوت تمرکز دارد. اما جهانی شدن، باعث رسوخ فضاهای پیش‌تر مستقل درهم می‌شود.^(۳) یکی از مهم‌ترین عواملی که فوردیسم را به ورطه سقوط کشاند، جهانی شدن بود. جهانی شدن معاصر وضعیت جدیدی بود که در خلال دهه ۱۹۷۰ شکل گرفت و همواره بعد از آن با بهبود تکنولوژی‌های اطلاعاتی، شتاب بیشتری به خود گرفت. این اصطلاح صرفاً به بین‌المللی شدن روزافزون امور اشاره نمی‌کند که نوید کنش متقابل بیشتر دولت-ملت‌های مستقل را می‌دهد، بلکه جهانی شدن به معنی چیزی بیش از این است. این پدیده علامت افزایش وابستگی متقابل و درهم آمیختن روابط انسانی به موازات یکپارچگی روز افزون حیات اجتماعی-اقتصادی جهان است.

نظام سرمایه‌داری، یعنی شکل اجتماعی‌ای که پیش‌تاز جهانی شدن بوده است، تاکنون خود را با موفقیت خارق‌العاده‌ای اثبات کرده است؛ یعنی این که سعی کرده است تا دسترسی خود را به تمام پهنه‌های جغرافیایی وسعت دهد و هم‌زمان به عمق قلمروهای محرمانه زندگی‌های شخصی نفوذ کند.^(۴) در واقع جهانی شدن را می‌توان محصول درهم آمیختگی سه فرآیند تاریخی، تکنولوژی اطلاعات، تجدید ساختار سرمایه‌داری و فروپاشی نظام دوقطبی در جهان دانست که با تحولات اوایل

دهه ۱۹۸۰ پیوند خورد و محصولی را شکل داد که امروزه از آن به نام اقتصاد پسافوردیستی یاد می‌شود. به‌طور کلی فرآیند جهانی شدن معاصر باعث اضمحلال و فروپاشی نظام فوردیستی-کینزی و بحران در نظام‌های سیاسی دولت رفاه شد.^(۵)

۴. اقتصاد فوردیستی

نظریه پردازان مکتب اقتصادی کینزی معتقدند که سال‌های ۱۹۷۳-۱۹۴۵ را می‌توان به منزله دوره فوردیستی-کینزی تلقی کرد. به‌طور خلاصه این سال‌ها، دوره‌ای طولانی بود که در آن تولید و مصرف انبوه در روابط منطقی با یکدیگر به سر می‌بردند؛ دخالت دولت در امور اقتصادی نیز به این تناسب کمک می‌کرد و به این تعادل یاری می‌رساند. چون کارخانه فورد در این دوره پیشتاز فنونی بود که تولید صنعتی کالاهای گران قیمت را که به نوعی آرزوی مردم عادی بود به سطح مصرف انبوه رساند و از سوی دیگر با پرداخت نسبتاً بالای دستمزد خرید کالاها را تحریک می‌کرد. این دوره شاخص‌ها و ویژگی‌های مهم و متمایزی دارد که عبارتند از:

۱- تولید انبوه کالا معیار بود (۱۹۷۳-۱۹۴۵)؛ در این دوره حوزه‌هایی مانند مهندسی، محصولات برقی و خودروها، که با استفاده از فرآیندهای مشترک (یعنی نظام خط تولید) و به تعداد بسیار زیاد تولید می‌شدند مانند: یخچال، جاروبرقی، تلویزیون، پوشاک و غیره به عنوان رویکردی کارآمد و اقتصادی مدنظر رؤسای شرکت‌ها قرار گرفتند. در این دوره به‌طور معمول کارخانه‌های تولید صنعتی، بسیار بزرگ بودند و کارخانه فورد در دیترویت با داشتن ۴۰ هزار کارگر، یکی از بزرگترین آنها به حساب می‌آمد و از شهرت جهانی برخوردار شد. علت آن نیز تنها اندازه کارخانه فورد بود؛ زیرا در آن زمان لازمه تولید انبوه درچارچوب منطق اقتصادی باصرفه، اندازه بسیار بزرگ کارخانه بود؛

۲- در این دوره گروه مسلط شغلی، کارگران صنعتی بودند؛

۳- در طول این سال‌ها مصرف انبوه، تبدیل به معیاری شد که از طریق دستمزدهای نسبتاً بالا و رو به افزایش، کاهش قیمت‌های واقعی کالاهای مصرفی، اشتغال کامل، گسترش سریع خرید قسطی و تسهیلات اعتباری و البته انگیزشی که از افزایش تبلیغات، مد، تلویزیون نمایش و غیره ترغیب می‌شد، میسر گردید. غالب



مردم طی این سال‌ها به کالاهای بهداشت فردی، لباس‌های شیک و مد روز، جاروبرقی، فرش‌های مناسب، یخچال، رادیو و تلویزیون و حتی خودرو، دست یافتند. در این فرآیند، مصرف انبوه، محوری برای تولید انبوه، مداوم و باثبات بود و سلامت اقتصاد را قدرت خرید روزافزون مصرف‌کنندگان تعیین می‌کرد. در نتیجه مصرف به نوعی فضیلت تبدیل شد؛^(۶)

۴- در سراسر این دوره جایگاه فعالیت‌های اقتصادی دولت، ملی بود و در داخل آن بخش‌هایی طبق معمول تحت تسلط بازارهای چند قطبی ملی بودند؛^(۷) و

۵- نقشی که برای برنامه‌ریزی در نظر گرفته شده بود، شالوده مسائل دیگر را نیز پی‌ریزی کرد که واضح‌ترین آن خود را در رشد دولت رفاه نشان داد. همچنین دخالت دولت در اقتصاد نمود یافت. از سوی دیگر اقتصاد فوردیستی اقبال اکثریت مردمی را که احساس می‌کردند حمایت دولت، به ویژه از آموزش و پرورش و بهداشت، بسیار به نفع آنهاست، جلب کرد.^(۸)

با این وجود اقتصاد فوردیستی-کینزی در اواسط دهه ۱۹۷۰ با بحران مواجه شد. بحرانی که بنیادهای اساسی آن را سخت متحول کرد و از درون آن جهانی شدن شکل گرفت. در فضای جهانی شدن وضعیت جدیدی بر کل فرآیندهای اقتصادی مسلط شد که از آن به نام اقتصاد پسافوردیستی نام می‌برند.

۵. اقتصاد پسافوردیسم (از اواسط ۱۹۷۰ - تاکنون)^(۹)

پسافوردیسم^۱ پس از دوره ۲۵ سال‌های که فوردیسم ثبات داشت و پس از آن با بحران مواجه شد به عنوان راه‌حلی نوین برای حل بحران به وجود آمد. اقتصاد پسافوردیسم توانست نظام اقتصادی سرمایه‌داری را از بحران بیرون کشیده و ثبات و پایداری را به آن بازگرداند.

ویژگی‌های دوره پسافوردیسم به اختصار شامل موارد زیر است:

۱- اولین ویژگی اقتصاد پسافوردیسم که مورد توجه صاحبان صنایع قرار گرفت، اخراج کارگران از کارخانه‌ها، به عنوان پاسخی لازم از طرف شرکت‌ها به رکود بازار بود. بسیاری از آنها در راستای عملی شدن شعار «کوچک سازی» گام

1. Post-Fordism

برداشتند. در این وضعیت بسیاری از شرکت‌ها موفق به اثبات توانایی‌شان در «رشد بدون ایجاد شغل» شدند. بنابراین ویژگی کلی اقتصاد پساوردیستی، توانایی آن برای افزایش قابلیت تولید با کوشش خارق‌العاده کارگران یا کاربرد فناوری‌های نوین یا هردوی آنهاست، به نحوی که گسترش و رشد اقتصادی با کاهش کارگران توأم شود.

۲- دومین ویژگی در این رویکرد اقتصادی چندپاره شدن شرکت‌ها و دخالت دادن سایر افراد و کارگران متخصص ارزان‌قیمت در مکان‌های مختلف چرخه تولید بود. در واقع به واسطه تکنولوژی اطلاعات، سرمایه توانست به سوی کارگر ارزان قیمت حرکت کند. در این دوره شرکت‌ها بیش از پیش روند چندپاره شدن را طی کرده و شعبات خود را حتی با وجود فواصل جغرافیایی نسبتاً زیاد، در کنار کارگران ارزان قیمت تأسیس کردند. این راهبرد به خوبی با کوچک‌سازی جفت و جور می‌شد، زیرا در آن متخصصین نسبتاً اندک، که بیشتر آن را مدیران تشکیل می‌دهند، در سازمان مرکزی و سایر کارگران یا مهندسین ارزان‌قیمت در واحدهای مکانی دیگر به کار گرفته می‌شوند. در این وضعیت دیگر با کارگران قرارداد دائم بسته نمی‌شود. این روند همچنان نیز ادامه دارد.

۳- سومین ویژگی این است که چندپارگی عمودی تنها هنگامی امکان هماهنگی و نظارت بر فعالیت‌های گوناگون را فراهم کند که زیرساخت‌ها و تجهیزات ارتباطی و کامپیوتری مناسب را در اختیار داشته باشد. این ویژگی سبب می‌شود تا واحدهای مکانی در مناطق جغرافیایی دیگر در سراسر کره زمین بتوانند در راهبرد کوچک‌سازی از نقش برجسته‌ای برخوردار شوند. به عنوان مثال خط تولید می‌تواند در مانیل باشد، تأمین قطعات به تایوان منتقل شود، دفاتر بازاریابی در لندن مستقر شده و دفاتر اصلی مدیریت و طراحی و جذب سرمایه، در نیویورک به هماهنگی و مدیریت پردازد.^(۱۰) در چنین وضعیتی، انعطاف‌پذیری اصلی‌ترین راهبرد اقتصاد پساوردیستی است که در مقایسه با رژیم‌های فوردیستی که دست و پاگیر، سازمان یافته و استاندارد بودند، از کارآیی بهتری برخوردار است.

راهبرد انعطاف‌پذیری در اقتصاد پساوردیستی سه محور اساسی دارد:

۱- انعطاف‌پذیری در نزد کارگران: یعنی این که کارگر دوره پساوردیستی کسی



است که نه به تعاریفی خشک از شغل وفادار است و نه دارای این نگرش است که برای تمام زندگی کاری خود فقط قابلیت یک شغل را دارد. این دوره در تضاد با دوره «یک تعمیرکار همیشه تعمیرکار است» قرار دارد. امروزه دارای قدرت انطباق به منزله کیفیت اصلی به همراه اصل «مهارت چند جانبه» هستیم. تصویری که در اینجا اعمال می‌شود عبارتست از «آموزش مادام‌العمر» که عبارتست از درک استمرار دگرگونی در روزگار نوین و اینکه کارگران بیش از هر چیز باید «انعطاف‌پذیر» باشند. جهت‌یابی در شغل و آموزش دقیقاً یکی از جنبه‌های این انعطاف‌پذیری است چون انعطاف‌پذیری در پرداخت دستمزد (یعنی گرایش به سوی پرداخت پول به افراد بر اساس آنچه انجام می‌دهند نه بر اساس توافق همگانی یا نرخ ملی)؛ انعطاف‌پذیری در کار (آمادگی برای تغییر شغل در هر چند سال که با این هدف، قراردادهای استخدام مدت‌دار رشد را عمودی کرده است)؛ انعطاف‌پذیری در زمان (استخدام پاره وقت به سرعت رشد می‌کند، به همان ترتیب «وقت کار شناور» و فشار برای نوبت‌های کار غالباً در طول تعطیلات آخر هفته افزایش می‌یابد) هر روز بیشتر از گذشته از اهمیت برخوردار می‌شود.^(۱۱)

۲- انعطاف‌پذیری در تولید: در این رویکرد کارخانه تا سفارش دریافت نکند، تولیدی هم صورت نمی‌گیرد. اصطلاح «در-موقع-لازم»^۱ برای این راهبرد به کار می‌رود. در این راهبرد کارخانه از شکل انبارداری و کالاهای فروش نرفته خلاص می‌شود. چنین نظام‌هایی برای عمل باید به اندازه کافی در پاسخگویی مشتاقانه به مشتری انعطاف داشته باشند، زیرا مشتریان مدت زمان درازی برای کالاهای درخواستی خود صبر نخواهند کرد.^(۱۲)

۳- انعطاف‌پذیری در مصرف: منظور این است که فناوری‌های الکترونیکی به کارخانه‌ها امکان می‌دهند تا کالاهای متنوع‌تری نسبت به آنچه ممکن بود در دوره متحدالشکل فوردیستی تولید شود، عرضه کنند. در انعطاف‌پذیری در مصرف، سفارش مشتری تحویل گرفته می‌شود و جزئیات آن به کارخانه ارسال می‌شود؛ یعنی جایی که برای پاسخ به ویژگی‌های فردی برنامه‌ریزی شده و کارگرانی با

1. Flexi – time

چندین مهارت در آن دست به کار می‌شوند و آنچه را که نیاز است با انعطاف‌پذیری و به فوریت تولید می‌کنند.^(۱۳)

از این روندها می‌توان نتیجه‌گیری کرد که در دورهٔ پسافوردیستی ما شاهد زوال تولید انبوه هستیم. به جای کارخانه‌های غول‌آسا و متمرکز، آنچه که ظهور می‌کند واحدهای پراکنده جهانی است که در هر نقطه از آن حداکثر تنها چند صد نفر مشغول به کارند.

اقتصاد پسافوردیسم جغرافیا را نیز متحول می‌کند. در این فرآیند دیگر یک کارخانه عظیم با کارگران ثابت برای تولید کالایی خاص وجود خارجی نخواهد داشت، بلکه در شهرهای مختلف جهان واحدهای مکانی پراکنده‌ای به وجود می‌آیند که با تکیه بر تکنولوژی اطلاعات هر یک نقشی مجزا را در فرآیند تولید می‌توانند داشته باشند. بنابراین هم‌اکنون مکان‌های جغرافیایی در سیاست گردش سرمایه جایگاه برجسته‌ای را به خود اختصاص داده‌اند. این است که در چنین وضعیتی امروزه مشاهده می‌شود که طراحی اصلی کالاهایی همچون کامپیوترهای شخصی در مکان خاص، تولید سایر قطعات در مکان‌های مختلف و مونتاژ آنها در محل بازار فروش که از قبل بازاریابی و سفارش‌گیری شده است، انجام می‌شود. در حقیقت تکیه‌گاه اصلی پسافوردیسم که انعطاف‌پذیری در تولید، مصرف و خدمات است اولاً تکنولوژی ارتباطات و اطلاعات است، دوماً تجارت از طریق دریاهاست که در این میان شبکه‌های ارتباطی-فیزیکی از طریق دریا نقش تعیین‌کننده‌ای را در این اقتصاد برعهده دارند.

خلاصه این که امروزه تجارت بین‌المللی با طی مراحل تکمیلی به نقطه‌ای رسیده است که تقریباً هیچ کشوری به تنهایی نمی‌تواند کاملاً خودکفا باشد. هر کشور در بخشی از سطوح درگیر است. به تعبیر دیگر در روند تولید، عرضه و تقاضا سرگرم است. در چنین شرایطی ملل مختلف نمی‌توانند فقط وابسته به منابع محلی خود باشند. در واقع تجارت جهانی و اقتصاد پسافوردیسم موجبات وابستگی و ارتباط بین مردمی را فراهم کرده است که پیش از این خود را کاملاً غیر وابسته تلقی می‌کردند.

۶. جهانی شدن و تجارت دریایی

تجارت دریایی به قدمت تمدن و تاریخ بشری است اما با شکل‌گیری جهانی شدن و اقتصاد پساوردیستی، تجارت دریایی در مناسبات اقتصادی و سیاسی جهان، از جایگاه ویژه‌ای برخوردار شده است. جهانی شدن در همه اشکال خود به فرآیندهایی اشاره می‌کند که به طور فزاینده فراتر از قدرت دولت‌ها عمل می‌کنند. این فرآیندها متضمن افزایش فعالیت‌های فراملی و تعاملات در چندین زمینه هستند که می‌توانند به حوزه‌های مختلف از جمله اقتصادی، سیاسی، زیست‌محیطی، تکنولوژیکی و امنیتی تقسیم شوند. در واقع این ویژگی‌هاست که رابطه جهانی شدن با اقتصاد پساوردیسم، تجارت جهانی و آنچه به ویژه مورد نظر ماست، رابطه آن با تجارت دریایی و تأثیرش بر تنگه‌های مهم را تعریف می‌کند. «جهانی شدن به معنای روند گسترش جریان‌ها و شبکه‌های ارتباطی است. بر این اساس نیروی دریایی وظیفه حیاتی جهانی شدن را برعهده دارد، زیرا بیشترین تجارت بین‌المللی کالاها و موادخام از طریق دریا صورت می‌گیرد. شاید اطلاعات از طریق سیستم‌های الکترونیکی منتقل شود، اما انتقال اطلاعات معمولاً برآیند محصولاتی است که از مواد خام تهیه شده‌اند.»^(۱۴)

این مسئله وقتی خود را نشان می‌دهد که بدانیم در طی سال‌های اخیر، میزان تجارت جهانی کالاها و خدمات سه برابر افزایش داشته است و پیش‌بینی می‌شود تجارت بین‌المللی در طی بیست سال آینده به ۱۲ میلیارد تن، یعنی دو برابر میزان کنونی برسد.^(۱۵) این رشد در تجارت بین‌المللی با انقلاب در حمل و نقل کالا و رشد قابل توجه ترافیک دریایی همراه بوده است که حجم انبوهی از حمل و نقل بین‌المللی را شامل می‌شود. این در حالی است که حجم تجارت دریایی جهان، از سال ۱۹۷۰ تا سال ۲۰۰۰ دو برابر افزایش داشته است.^(۱۶) هم‌اکنون، «سهم حمل‌ونقل دریایی در جابجایی کالا تقریباً ۹۰ درصد کل کالاهای حمل شده در عرصه تجارت بین‌المللی است. این میزان در حدود ۶ میلیارد تن است که ثلث آن را مواد نفتی، ثلث دوم آن را کالاهای خشک و فله و ثلث آخر را کالاهای غیر فله تشکیل می‌دهند.»^(۱۷) با توجه به احراز چنین درصدی از جابجایی کالا به حمل‌ونقل دریایی، اهمیت ارتباط بین جهانی شدن و تجارت بین‌المللی و حمل‌ونقل دریایی،

به عنوان دو بخش غیر قابل انفکاک، روشن می‌شود. از این رو می‌توان ادعا کرد که تجارت دریایی از عوامل لازم و تأثیرگذار در توسعه تجارت جهانی و ابزار اصلی تأمین نیازهای گوناگون اقتصاد پساوردیسم است.

از سویی دیگر در عصر جدید، جهانی شدن برخی بنادر که فصل مشترک سنتی میان دریا و خشکی‌اند، آنها را به دلیل کانتینری شدن، به مهم‌ترین ارائه دهندگان خدمات لجستیک تبدیل کرده است. کانتینری کردن باعث شده که کشتی‌های کانتینری عظیم‌الجثه امکان حمل کالا از یک بندر به بندر دیگر را تا رسیدن به محل فروش یا مقصد نهایی، داشته باشند. این‌گونه بنادر به خاطر توانایی‌اشان برای پذیرش آخرین نسل کشتی‌های حمل کانتینری از دیگر بنادر متمایز می‌شوند. ارائه خدمات لجستیک کامل و توانایی برای پذیرش کشتی‌های کانتینری بزرگ، توسط این‌گونه بنادر به این معناست که تجارت پرحجم جهانی فقط بر چند مگابندر متمرکز خواهد شد و این بنادر را تبدیل به گره‌های حیاتی تجارت دریایی جهان می‌کند. بنادر مرکزی چنان در سیستم تجارت جهانی مهم‌اند که برآورد شده، خسارتی که بستن بندر مرکزی سنگاپور به چرخه‌های تولید و موجودی جهان وارد می‌کند، به تنهایی از ۲۰۰ میلیارد دلار فراتر رود.^(۱۸)

اما حمل و نقل دریایی، دارای محدودیت‌هایی از قبیل شکل توده‌های قاره‌ای و ضرورت‌هایی است که از آن پدید می‌آید. در واقع مسیرهای دریایی بین‌المللی محدود به گذشتن از موقعیت‌های خاص مرتبط با گذرگاه‌ها، دماغه‌ها و تنگه‌هاست. این در حالی است که تنگه‌های مورد استفاده در تجارت جهانی یا مسیر جایگزین ندارند و یا در فاصله‌ای قرار دارند که انحراف مسیر از آنها صرفه اقتصادی ندارد. این مسیرها اکثراً بین نواحی مهم صنعتی از قبیل اروپای غربی، آمریکای شمالی و آسیای شرقی (عمدتاً ژاپن و چین) قرار گرفته‌اند. از این مسیرها موادخام، عمدتاً مواد معدنی، بعضی محصولات غذایی (قهوه، کاکائو و شکر) و بیشتر مواد نفتی از کشورهای در حال توسعه به کشورهای توسعه یافته منتقل می‌شود. گلوگاه‌ها برای اقتصاد جهانی، به‌خصوص برای بازیگران اصلی آن، بسیار حیاتی هستند. از طرفی دیگر مهم‌ترین گذرگاه‌های استراتژیک، گذرگاه‌های باریک و کم‌عمقی‌اند که به کشتی‌رانی آسیب می‌رسانند. بسیاری از آنها در کشورهای بی‌ثبات و پرمناقشه‌ای

قرار دارند که دسترسی و استفاده از آنها با ریسک همراه است.^(۱۹)

۷. مهم‌ترین تنگه‌های بین‌المللی در اقتصاد پسا فور دیسم

در جهان صدها تنگه با اهمیت منطقه‌ای و محلی وجود دارد، اما تنها تعدادی از آنها، به دلیل واقع شدن در مسیر تجارت بین‌المللی دریایی، برای اقتصاد جهانی با ارزشند. این در حالی است که نزدیک به نیمی از آنها بر اثر عوامل تنش‌زا یا تهدیدآمیز آسیب پذیرند که می‌تواند آنها را از نظر اقتصادی به منابع کمیاب تبدیل کند. بدین لحاظ، این تنگه‌ها ممکن است که منبع مناقشات بین‌المللی باشند. جدول (۱) تعداد کشتی‌های عبوری و محدودیت‌های موجود در تنگه‌های مهم در تجارت جهانی را نشان می‌دهد.

جدول ۱: میزان تردد و محدودیت‌ها در تنگه‌های مهم جهان

تنگه	تعداد کشتی‌های عبوری (در روز)	ظرفیت مازاد	محدودیت	تهدید
۱. هرمز	۵۰	محدود	کریدورهای باریک	مناقشات منطقه‌ای
۲. بسفر و داردانل	۱۳۵	بسیار محدود	عمق محدود و حرکت کاروانی کشتی‌ها	محدودیت‌ها از طرف دولت ترکیه، خطر تصادف کشتی‌ها
۳. باب‌المنندب و سوئز	۳۸	بسیار محدود	عمق محدود و اندازه کشتی	تروریسم
۴. جبل الطارق	۴۰۰	محدود	عرض کم	قاچاق مواد مخدر و انسان
۵. مالاکا	۶۰۰	محدود	عمق محدود	تروریسم، دزدی دریایی، خطر تصادف کشتی‌ها
۶. دوور	۴۰۰	محدود	عمق محدود	خطر تصادف کشتی‌ها
۷. تنگه‌های دانمارک	۱۴۰	محدود	عمق محدود و عرض کم	بدون اهمیت
۸. پاناما	۳۵	بسیار محدود	عمق بسیار کم	بدون اهمیت

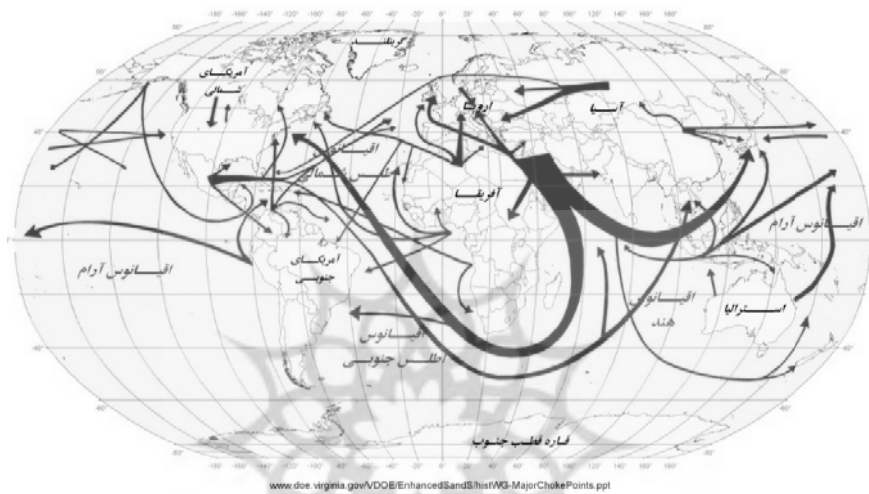
بدیهی است تنگه‌های مهم، که مسیرهای اصلی عبور کشتی‌ها در بین اقیانوس‌ها و دریاها هستند و بخش قابل توجهی از تجارت جهانی، منجمله نفت را پوشش می‌دهند، هم برای کشورهای ساحلی واقع در آنها و هم برای استفاده کنندگان اصلی کانون توجه استراتژیکی هستند. این مسئله این تنگه‌ها را به نقاط حساس تجارت جهانی تبدیل کرده است. استحکامات و شهرهای بندری که در طول تاریخ در امتداد این تنگه‌ها به وجود آمده‌اند، از یک سو برای تجارت دریایی ضروری و از سویی دیگر با اعمال نظارت بر کشتی‌های تجاری و جنگی، برای کشورهای ساحلی، یک امتیاز راهبردی پدید آورده‌اند.

اهمیت تنگه‌های استراتژیک در طول تاریخ متفاوت بوده و با پیشرفت تکنولوژی و تغییر الگوهای سیاست جهانی دستخوش تغییر شده است. به وجود آمدن سلاح‌های دریایی پیشرفته به کشورهای اروپایی و بعدها آمریکا فرصت گسترش نفوذ خود در سراسر جهان را ارائه کرد. ایجاد امپراطوری‌های استعماری انگیزه‌ای برای اروپاییان شد تا با ایجاد پست‌هایی در تنگه‌های استراتژیک، در پی تأمین امنیت مسیرهای تجارت دریایی باشند. اهمیت فزاینده تجارت دریایی در سه قرن گذشته بر آتش نبرد برای حفظ کنترل بر این تنگه‌های راهبردی دمیده است. وابستگی بسیار زیاد نیروهای دریایی مدرن به زغال سنگ در قرن نوزدهم، به پایگاه‌های دریایی در تنگه‌های استراتژیک، نقش ایستگاه زغال را هم اضافه کرد. کارکرد تنگه‌های استراتژیک در میانه قرن بیستم، هنگامی که به جایگاهی برای فرود و برخاستن هواپیماهای نظامی تبدیل شدند، باز هم تغییر کرد. در حقیقت در این دوران پایگاه‌های دریایی واقع در آبراهه‌های استراتژیک، نقش لجستیکی مهمی داشته‌اند.^(۲۰) اما علی‌رغم تمام کمک‌های قابل توجه لجستیک ارتش و تجارت در سرتاسر تاریخ، به نظر می‌رسد پس از پایان جنگ سرد برخی تنگه‌های استراتژیک که تنها ارزش نظامی داشتند، اهمیت خود را از دست داده‌اند. در عوض امروزه تنگه‌هایی که قسمتی از مسیر تجارت جهانی، به ویژه تجارت انرژی را تشکیل می‌دهند، تنگه‌های استراتژیک شمرده می‌شوند.

این مسئله وقتی خود را نشان می‌دهد که بدانیم در سال ۲۰۰۷، کل تولید نفت، حدوداً ۸۵ میلیون بشکه در روز بوده که حدود نیمی از آن (۴۳ میلیون بشکه) در

روز به وسیله تانکرها در مسیرهای دریایی جابجا شده است.^(۲۱) بنابراین بازار بین‌المللی انرژی کاملاً وابسته و متکی به حمل و نقل دریایی است. بدیهی است که بسته شدن نقاط انسداد، حتی به طور موقت می‌تواند باعث افزایش هزینه‌های انرژی شود.

شکل ۱: مسیرهای تجارت انرژی در جهان



ژئواستراتژی چرخه دریایی مواد نفتی، همانطور که در جدول (۲) نشان داده شده است، شامل شش گلوگاه مهم می‌شود که روزانه بیش از ۳۵ میلیون بشکه نفت از آنها عبور می‌کند. استفاده از این تنگه‌ها با جریان‌های منظم کشتی‌رانی تجارت دریایی امکان‌پذیر است. از آنجایی که بیش از ۶۰ درصد ترانزیت دریایی نفتی از دو تنگه هرمز و مالاکا می‌گذرد^(۲۲)، این دو تنگه از همه مهم‌ترند و تنگه هرمز تنها به دلیل دسترسی داشتن به میدان‌های نفتی خلیج فارس، مهم‌ترین گذرگاه استراتژیک در جهان است.

اگر مسئله‌ای در این منطقه اتفاق بیافتد، هیچ مسیر تأمین جایگزینی وجود نخواهد داشت. بنابراین چهارده میلیون بشکه نفت از بازار خارج خواهد شد. عربستان سعودی تنها عضو گروه کشورهای صادرکننده و تولیدکننده نفت (اوپک) است که قادر به تولید ظرفیت اورژانسی در بحران نفت است. این درحالی است که این کشور تنها توانایی تولید دو میلیون بشکه نفت صادراتی را دارد و در صورت

بسته شدن موقت تنگه هرمز نمی‌تواند کمبود ۱۴ میلیون بشکه نفتی را که از بازار جهان خارج می‌شود، پوشش دهد. علاوه بر این، توانایی اورژانسی عربستان سعودی از نظر جغرافیایی کاملاً متکی به دسترسی داشتن به بازار جهانی از طریق تنگه هرمز است. (۲۳)

جدول ۲: تنگه‌های مهم ترانزیت نفت در جهان

نام تنگه	جریان عبور نفت در سال ۲۰۰۶*	سرمنشأ نفت	مقصد اولیه	مشکلات قبلی	مسیرهای جایگزین
تنگه هرمز	۱۷-۱۶/۵ میلیون	کشورهای حوزه خلیج فارس شامل عربستان، سعودی، ایران و امارات	ژاپن، ایالات متحده، اروپای غربی و دیگر کشورهای آسیایی	مین‌های دریایی در طی جنگ ایران و عراق در دهه ۸۰ نصب شده بودند. تهدیدات تروریستی بعد از ۱۱ سپتامبر سال ۲۰۰۱	خط لوله شرق به غرب با طول ۷۴۵ مایل به دریای سرخ
تنگه مالاکا	۱۵ میلیون	کشورهای حوزه خلیج فارس، آفریقای غربی	تمام مصرف‌کنندگان آسیا/اقیانوس آرام از جمله ژاپن و چین	مشکلات از طرف دزدان دریایی، تهدیدی دائم از جمله حمله سال ۲۰۰۳. تصادفات و نشست نفت نیز از مشکلات دیگر است. دید کم در هنگام مه‌گرفتنی	تغییر مسیر از طریق تنگه‌های لومبارک یا سوندا در اندونزی. ساخت خط لوله ممکن بین مالزی و تایلند.
کانال سوئز / خط لوله صومند	۳/۵ میلیون	کشورهای حوزه خلیج فارس، عربستان سعودی و آسیا	اروپا و ایالات متحده	کانال سوئز برای هشت سال بعد از جنگ شش روزه در سال ۱۹۶۷ بسته شد. دو تانکر بزرگ نفتی در سال ۲۰۰۷ به گل نشسته و رفت و آمد را متوقف کردند.	تغییر مسیر از دماغه جنوبی آفریقا (امیدنیک)؛ ۶۰۰۰ مایل اضافی
تنگه باب‌المندب	۳/۳ میلیون	خلیج فارس	اروپا و ایالات متحده	حمله به ناو یواس‌اس کول در سال ۲۰۰۰؛ حمله به تانکر نفت فرانسوی در سال ۲۰۰۲، حملات از ساحل یمن	برای ترافیک رو به شمال می‌توان از خط لوله نفت شرق-غرب از طریق عربستان استفاده کرد؛ تغییر مسیر از دماغه جنوبی آفریقا (امیدنیک)؛ ۶۰۰۰ مایل اضافی

هیچ مسیر جایگزین مشخصی وجود ندارد؛ خطوط لوله ممکن شامل خط لوله ۱۷۳ مایلی بین روسیه، بلغارستان و یوانا بحث شده است.	چند تصادف کشتی در گذشته به علت پر پیچ و خم بودن تنگه‌ها از نظر جغرافیایی. تعدادی تهدید تروریستی صورت گرفته بعد از ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱.	اروپای غربی و جنوبی	منطقه دریای خزر	۲/۴ میلیون	تنگه‌های ترکیه
تغییر مسیر به ماژلان، کیپ هورن یا گذرگاه دریک؛ ۸۰۰۰ مایل مسافت بیشتر	هدف مشکوک برای تروریست	ایالات متحده و دیگر کشورهای آمریکای مرکزی	ایالات متحده	۰/۱۵ میلیون	کانال پاناما

* بشکه در روز

Source: Energy Information Administration, 2008

در مقابل همزمان با توسعه تجارت جهانی و تغییر کاربری از نظامی به اقتصادی، برخی تنگه‌های استراتژیک اهمیت سابق خود را از دست داده‌اند. به عنوان مثال واگذاری صلح‌آمیز کانال پاناما در دسامبر ۱۹۹۹ توسط ایالات متحده، پایان دوره تسلط نظامی بر این کانال بود. امروزه پست‌های نظامی سابق، هنوز برای پشتیبانی از عرصه تجارت کاربرد دارند و پاناما طرح‌هایی برای تبدیل آنها به مراکز تجاری و تبدیل شدن به یک مرکز کشتی‌رانی را دارد. کانال پاناما، مسیر مهمی برای مرتبط کردن اقیانوس آرام به دریای کارائیب و اقیانوس اطلس است. ساخت آن، یکی از بزرگترین کارهای مهندسی تا حال حاضر است، چون این کانال از انحراف مسیر طولانی به دور آمریکای جنوبی جلوگیری و جریان‌های دریایی تجارت جهانی را پشتیبانی می‌کند. سالانه حدود ۱۴ هزار کشتی از این کانال می‌گذرند که حدود نیمی از آنها برای ترافیک بین شرق و غرب ایالات متحده محسوب می‌شود. در حقیقت کانال پاناما، دارای اهمیت استراتژیک برای ایالات متحده است، چون ارتباط سریع بین دو ساحل را امکان‌پذیر می‌کند و حدود ۱۳ هزار کیلومتر (از ۲۱ هزار تا ۸ هزار کیلومتر) از مسافت مسافرت‌های دریایی را کم می‌کند. با این حال، کانال پاناما، مسیری مهم برای واردات نفت ایالات متحده به‌شمار نمی‌آید.

هر چند که بر اساس گزارشات، در سال ۲۰۰۶ به‌طور روزانه نیم میلیون بشکه نفت خام و مواد نفتی از طریق کانال پاناما حمل شده است^(۲۴)، با این حال در

سال‌های اخیر از آنجایی که بسیاری از تانکرهای پیشرفته بسیار بزرگ قادر به عبور از کانال نیستند، رابطه کانال پاناما با تجارت جهانی نفت کاهش یافته است. زیرا بعضی از سوپرتانکرهای عظیم‌الجثه، تقریباً پنج برابر بزرگتر از حداکثر ظرفیت کانال هستند. سپتامبر سال ۲۰۰۷، دولت پاناما شروع به کار بر روی پروژه ۵ میلیارد دلاری و گسترش کانال کرد. انتظار می‌رود این گسترش حجم ترانزیتی را بیشتر و جریان عبور و مرور کشتی‌ها را تقریباً دو برابر کند. بخشی از اجرای این برنامه با افزایش عوارض جاری عبور از کانال تأمین مالی می‌شود و الباقی با اعتبار خارجی تأمین خواهد شد.^(۲۵) اما از آنجایی که بسیاری از تانکرهای نفتی کماکان قادر به استفاده از کانال نخواهند بود، این احتمال نمی‌رود که جریان‌های نفتی در آن به‌طور قابل توجه افزایش یابد.

از دیگر تنگه‌های استراتژیک که پس از جنگ سرد، هم‌زمان با تغییر کاربری، اهمیت آن تغییر یافته است، می‌توان تنگه جبل الطارق را نام برد. جبل الطارق تقریباً در سراسر تاریخش به عنوان تنها گذرگاه بین دریا و اقیانوس، برای خروج از دریای مدیترانه عمل کرده و کنترل بر صخره جبل الطارق در میان این تنگه، تسلط بر خشکی‌های دور دست را ممکن کرده است. این صخره با ارتفاع ۱۳۹۸ پا در طول تاریخ به عنوان یک دژ عمل کرده و مأمونی برای فنیقی‌ها، رومی‌ها، مغربی‌ها، اسپانیایی‌ها و در نهایت انگلیسی‌ها بوده است.^(۲۶) از زمان ایجاد ناوگان آتلانتیک در ۱۹۰۶ تا پایان جنگ سرد، ناوگان جبل الطارق نقش کلیدی در استراتژی بریتانیا، متفقین و ناتو داشته است.^(۲۷) اما پس از پایان جنگ سرد، جبل الطارق با اهرم قرار دادن آب و هوای مدیترانه‌ای، به صورت یک مرکز مالی بین‌المللی و بهشت مالیاتی ظاهر شده است. این تنگه به عنوان بخشی از اقتصاد اروپا با ارائه نرخ مالیات پایین برای غیر ساکنان و عدم اعمال مالیات سود سرمایه، جایگاه تجاری خود را مستحکم کرده است. از سوی دیگر با خصوصی‌سازی تعمیرگاه‌های کشتی، ظهور صنعت توریسم و تبدیل آن به یک بهشت مالیاتی، این منطقه شاهد تغییر ساختاری از یک اقتصاد دولتی به اقتصاد خصوصی بوده است.^(۲۸) در حال حاضر در فضای اقتصاد جهانی کنونی می‌توان سه منطقه بزرگ اقتصادی را نام برد که در کل نظام جهانی مورد توجه قرار دارند؛ یکی از آنها منطقه جنوب شرق آسیاست؛ دو منطقه



دیگر یعنی اتحادیه اروپا و آمریکای شمالی به عنوان کانون‌های دیگر اقتصاد جهانی که در تأمین سرمایه و بازار مصرف مطرح‌اند، از طریق شبکه‌های ارتباطات الکترونیکی و تجارت دریایی با منطقه جنوب شرق آسیا در ارتباط مستمر هستند.

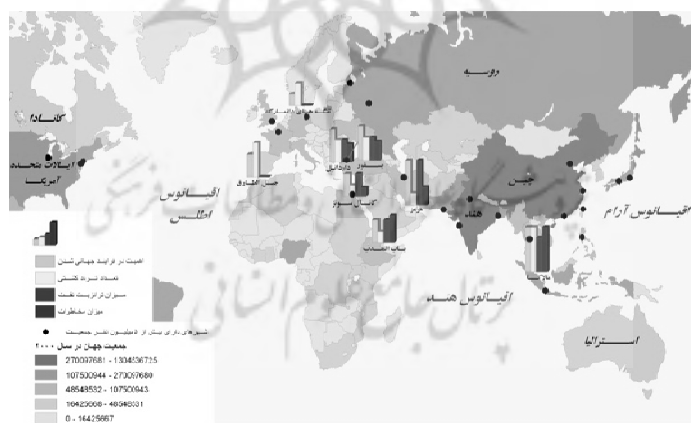
در حالی که تجارت دریایی در سراسر جهان در حال رشد است، اما هیچ جایی به اندازه آسیا با افزایش تقاضا روبه‌رو نیست. این منطقه با رشد پویای اقتصادی و با سهم فزاینده در تجارت جهانی شناخته شده است. تخمین زده می‌شود تا سال ۲۰۱۰، ۳۴ درصد از کل تولیدات جهان از منطقه آسیای شرقی باشد و اروپای غربی و آمریکای شمالی را به ترتیب با ۲۶ درصد و ۲۵ درصد پشت سر بگذارد. همانند تجارت، سهم آسیای شرقی در تجارت دریایی تقریباً ۴۰ درصد محاسبه می‌شود که اروپای غربی و آمریکای شمالی را به ترتیب با ۳۷ درصد و ۲۰ درصد پشت سر می‌گذارد.^(۳۹) از آنجایی که نواحی ساحلی با رشد بیشتر از نواحی درون سرزمینی، حتی در یک کشور برخوردارند، کالاهای صادراتی از این منطقه اصولاً به وسیله کشتی با دسترسی گسترده به مسیرهای اقیانوسی-دریایی و آبراهه‌های درون سرزمینی جابه‌جا می‌شوند.^(۴۰) وابستگی به کشتیرانی در این بخش از جهان با زیرساخت‌های نادر حمل و نقل زمینی و هوایی شناخته می‌شود. رشد سریع اقتصادی در نواحی ساحلی این منطقه، تقاضای فزاینده‌ای را برای تنگه‌های موجود در آن پدید آورده است.^(۴۱) نتیجه اینکه، تناژ کشتیرانی در کشورهای غرب اقیانوس آرام در طی سال‌های اخیر بیش از دو برابر شده است.^(۴۲)

شایان توجه است که از میان ۲۰ بندر کانتینری برتر جهان ۸ بندر در چین و ۷ بندر دیگر در آسیا قرار دارند که تعداد آن همچنان رو به افزایش است. در این میان سنگاپور رتبه اول بنادر کانتینری جهان را به خود اختصاص داده و بندر هنگ‌کنگ نیز دومین بندر کانتینری جهان است.^(۴۳) آمارها نشان می‌دهد که توان عملیاتی بنادر آسیا در مقیاس جهانی از ۲۵ درصد در سال ۱۹۸۰ به ۴۶ درصد در سال ۲۰۰۴ رسیده است در حالی که این مقیاس در اروپا از ۳۲ درصد به ۲۳ درصد کاهش یافته است.^(۴۴)

علاوه بر این حجم بالای تجارت اقتصادی با منطقه جنوب شرق آسیا باعث توجه به توسعه ناوگان و تسهیلات تجاری شده است. کشورهای آسیایی مالک ۳۴

درصد از تناژ ناوگان بازرگانی بوده و ۷۲ درصد از تناژ ناوگان بازرگانی جهان را تولید می‌کنند. ژاپن ۱۳ درصد از تناژ ناوگان بازرگانی را در سال ۱۹۹۵ پس از سهم ۱۸ درصدی یونان از آن خود کرد. ایالات متحده و نروژ در پی آنها هرکدام با هفت درصد و چین با پنج درصد قرار داشتند. چهار اقتصاد جدیداً صنعتی شده (هنگ‌کنگ، سنگاپور، تایوان و کره جنوبی) ۱۲ درصد را به‌طور گروهی از آن خود کردند. بیشتر کشتی‌های امروزی در آسیا ساخته می‌شوند و در سال ۱۹۹۶، ژاپن ۳۵ درصد کره جنوبی ۳۰ درصد و دیگر کشورهای آسیای هفت درصد از سفارشات کشتی‌سازی را از آن خود کردند.^(۳۵) بنابراین یکی از عوامل مهم در پویایی اقتصادی در حوزه آسیای جنوب شرقی، تجارت دریایی و به‌ویژه عبور آزاد کشتی‌ها توأم با حفظ امنیت آنها در طول مسیرهای دریایی آسیا-اقیانوس آرام، به‌خصوص از طریق تنگه‌های آسیای جنوب شرقی است. گسترش قابل توجه در حجم کنونی تجارت به داخل و خارج از منطقه آسیا-اقیانوس آرام ارزش امنیتی مسیرهای کشتی‌رانی آسیا را نه فقط برای کشورهای آسیایی، بلکه برای ایالات متحده و اتحادیه اروپا به‌شدت افزایش داده است.

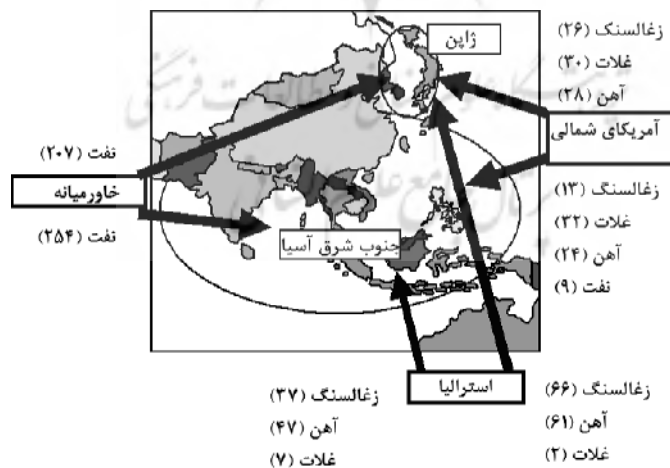
شکل ۲: اقیانوس هند و تنگه‌های مهم آن



آسیای شرقی به دلیل رشد بالای اقتصادی که می‌تواند ثروت را در جهان به ارمغان آورد، مدت‌هاست که به‌عنوان منطقه‌ای مهم برای ایالات متحده قلمداد شده است. سال ۱۹۹۳، معاون آسیای شرقی و اقیانوس آرام وزیر امور خارجه پیشین ایالات متحده، بیان کرد که «آسیای شرقی مرتبط‌ترین امر با بالاترین اولویت‌ها برای

رئیس‌جمهور (بیل کلینتون)، جهت تجدید اقتصاد ایالات متحده، جبران کمبود بودجه، ایجاد رقابت و ایجاد کار و صادرات است.» این گفته به‌وسیله خود بیل کلینتون، در زمانی که وی از این منطقه به‌عنوان «امید بخش‌ترین و پویاترین منطقه برای سیاست خارجی ایالات متحده» نام برد، تصدیق شد. اولویت بالایی که ایالات متحده به آسیای شرقی می‌دهد حتی در زمانی که رهبریت در کاخ سفید از دمکرات‌ها به جمهوری خواهان منتقل شد نیز با تغییر روبه‌رو نشد. دونالد رامسفلد، وزیر دفاع پیشین آمریکا، در سخنرانی خود، وقتی که بیان می‌کند «دسترسی به آسیای شرقی برای آمریکا بیشتر به‌عنوان امنیت و رونق خود آمریکا معنا خواهد داشت.» یک بار دیگر اولویت ایالات متحده را در آسیای شرقی مورد تأکید قرار داد.^(۳۶) در سال ۲۰۰۵، حجم صادرات ایالات متحده به آسیای شرقی قابل توجه بوده است، به نحوی که منطقه برای آن به بزرگترین بازار تبدیل شده و بازار سنتی ایالات متحده یعنی کانادا و اتحادیه اروپا را پشت سرگذاشته است. مقدار صادرات به آسیای شرقی، ۱۸۶ میلیارد دلار محاسبه شده است که این میزان بیش از ۳ میلیون فرصت شغلی در ایالات متحده ایجاد می‌کند. ژاپن به‌تنهایی سومین بازار بزرگ برای ایالات متحده بعد از کانادا و مکزیک است، به‌طوری‌که صادرات ایالات متحده به ژاپن ۵۵/۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۵ بوده است.^(۳۷)

شکل ۳: مبدأ مهم‌ترین کالاهای صادراتی به شرق و جنوب شرق آسیا (۲۰۰۴) (میلیون تن مایل)



اقتصاد آسیا-اقیانوس آرام دست‌کم به پنج شبکه مجزای قدرت اقتصادی تقسیم می‌شود: شرکت‌های ژاپنی، شرکت‌های کره‌ای، شرکت‌های چندملیتی آمریکایی، شبکه‌های قدرتمند سرمایه‌چینی تبار که هنگ‌کنگ، چین، تایپه، سنگاپور و گروه‌های تجاری ماوراً بحار چین را که غالباً از طریق هنگ‌کنگ فعالیت می‌کنند به هم پیوند می‌دهد و دولت چین و دولت‌های ایالتی و محلی در آن.^(۳۸) امروزه ساختار کشتیرانی منطقه جنوب شرق آسیا به سرعت متحول شده است. بنادر در «لام چابانگ» در تایلند، «بمبئی» در هند، شهر هوشی‌مین و کاتولو در ویتنام، پنانگ و کلانگ در مالزی، جزیره باتام در نزدیکی سنگاپور، خلیج سوبیک در فیلیپین و شهرهایی در طول ساحل چین گسترش یافته‌اند. در حال حاضر، تنها ۲۵ درصد از کشتی‌رانی چین از سیستم‌های کانتینری مدرن استفاده می‌کند، در حالی که هنگ‌کنگ ۹۰ درصد سیستم کشتیرانی خود را کانتینری کرده است. با این حال، چین تا حال حاضر، بزرگترین تولیدکننده کانتینرهای حمل‌خشک جهان است و تسهیلات بندری آن مدرنیزه شده‌اند. بندر کانتینری شانگهای، ظرفیت خود را در طی سه سال دو برابر کرد و به ۳/۱ میلیون واحد برابر کانتینر ۲۰ فوتی در سال ۱۹۹۸ رساند.^(۳۹) با توجه به آمار و ارقام به جرأت می‌توان گفت که جهانی شدن و اقتصاد پساפורدیستی با قدرت بسیار سبب گسترش و رونق تجارت دریایی در منطقه جنوب شرق آسیا شده است.

۸. نتیجه‌گیری

در دوره زمانی پس از جنگ سرد، شاهد پیشرفت‌های عمده‌ای در تجارت دریایی بوده‌ایم. افزایش توسعه تجارت دریایی باعث شد تا منافع کشورها شدیداً وابسته به آزادی کشتیرانی شود، بنابراین پیامدهای دریایی، به‌عنوان زیر مجموعه‌ای از امنیت ملی لحاظ شدند. این درحالی است که به‌علت رشد مبادلات جهانی و وابستگی شدید جهان به انرژی، لزوم تجارت دریایی بیشتر احساس می‌شود. به بیان دیگر، دسترسی به سرمایه و بازار که از عوامل نظم نوین به شمار می‌آیند، در گروه دسترسی به مسیرهای ارتباط دریایی و تنگه‌های مهم است. بنابراین نگرانی عمده امنیتی، به‌ویژه در رابطه با رقیبان، محاسبات دقیق استراتژیک را برای مقابله با جنگ

تجاری ضروری ساخته است.

جهان از اواسط دهه ۱۹۷۰ تغییرات بزرگی را به خود دید. اقتصاد فوردیستی که مبتنی بر تولید انبوه و مصرف انبوه بود با کارخانه‌های بزرگ که از شاخصه‌های این اقتصاد محسوب می‌شد، با بحران مواجه و وارد مرحله جدیدی به نام اقتصاد پسا فوردیسم شد که زیربنای جهانی شدن معاصر را تشکیل می‌دهد. اقتصاد پسا فوردیسم سبب شد تا شرکت‌های متمرکز دوره فوردیستی در تجدید ساختار شعار کوچک‌سازی را سرلوحه فعالیت‌های خود قرار دهند و خود را به شعبات کوچک در کلان‌شهرهای کشورهای مختلف تقسیم کنند، به طوری که هر کلان‌شهر در واقع با مزیت نسبی خود به تولید قطعه‌ای از یک کالای تولیدی یک شرکت، پردازد. به عنوان مثال شرکت تویوتا با فراهم کردن شعبات متعدد در کلان‌شهرهای سایر کشورها در هر کدام از این شعبات قطعه‌ای را تولید می‌کند. در این وضعیت شبکه گسترده‌ای از کلانشهرها با تکیه بر تکنولوژی اطلاعات شکل می‌گیرند که در چارچوب اقتصاد پست فوردیسم به فعالیت می‌پردازند. در این چارچوب چون قطعات باید از کلان‌شهرهای مختلف به نقطه مونتاژ و فروش منتقل شوند، وضعیت تجارت و حمل و نقل دریایی بیشتر از دوره فوردیستی، مورد توجه سرمایه‌گذاران و صاحبان صنایع قرار گرفته است. در واقع در درون این اقتصاد شبکه کلان‌شهرها شکل می‌گیرند که چون مقیاس عملکردی جهانی دارند به عنوان شهرهای جهانی از آنها نام برده می‌شود. اقتصاد پست فوردیسم با تکیه بر تکنولوژی ارتباطات و با پراکنده ساختن واحدهای تولیدی صنایع به سایر مکان‌های جهان، به خصوص کلان‌شهرها و تمرکززدایی از صنعت، سبب رونق هرچه بیشتر تجارت دریایی در جهان شده است.

به موازات توسعه تجارت دریایی، کانال‌ها و تنگه‌های باریک که در طول مسیرهای پرترافیک دریا‌های جهان واقع شده‌اند، به علت عبور زیاد کشتی‌ها از مسیرهای باریکشان، بخش مهمی از امنیت تجارت جهانی محسوب می‌شوند. از این رو این تنگه‌ها می‌توانند به عنوان منابع کمیاب مورد بررسی قرار گیرند؛ زیرا به علت گسترش جهانی شدن، فشار ترافیک دریایی بر آنها در حال افزایش است، چون در حال حاضر کشورهای زیادی، به سیستم تجارت جهانی و اقتصاد

پسافوردیسم پیوسته‌اند. از سویی دیگر چون بیشتر کالاهای تجارت بین‌المللی با کشتی جابه‌جا می‌شود، ملت‌های تجاری به معنای مللی هستند که از شبکه کشتیرانی بیشتر بهره می‌برند که این به معنای کشتی‌های بیشتر در مسیرهای دریایی جهان و ترانزیت از طریق تنگه‌های مهم جهانی است.

در روند جهانی شدن، تنگه‌هایی مهم محسوب می‌شوند که در مسیر تجارت جهانی قرار داشته باشند و در صورت مسدود شدن آنها به هر دلیل هزینه‌های مضاعفی به کشورهای تولیدکننده کالا تحمیل می‌شود. از این لحاظ تعدادی از تنگه‌های بین‌المللی، جزء کلیدی‌ترین نقاط جغرافیای سیاسی در اقتصاد جهانی محسوب می‌شوند که برای کشورهای ساحلی‌ای که در مجاورت آنها قرار گرفته‌اند موقعیت ژئوپولیتیکی و ژئواکونومیکی برجسته‌ای را فراهم کرده‌اند، به طوری که اقتصاد برخی از این کشورها در پرتو خدمات‌دهی به سیستم حمل و نقل دریایی به شکوفایی رسیده است.

غالب تنگه‌های بین‌المللی در عصر نظام دوقطبی، بیشتر اهمیت سیاسی و ژئوپولیتیکی داشتند هرچند این اهمیت هنوز هم در بعضی از آنها وجود دارد و دیدگاه‌های ژئوپولیتیکی و ژئواستراتژیکی بر آنها حاکم است، ولی در چارچوب اقتصاد پسافوردیستی تنگه‌های مهم از نقش‌آفرینی ژئواکونومیکی نیز برخوردار شده‌اند. در این میان برخی از تنگه‌ها به جهت صرفه‌جویی‌های اقتصادی و نزدیک کردن سه حوزه جغرافیایی اصلی اقتصاد جهان یعنی آمریکای شمالی و اتحادیه اروپا و جنوب شرق آسیا از جایگاه ویژه‌ای برخوردارند. هم‌اکنون تنگه‌های جنوب شرق آسیا، به‌ویژه تنگه مالاکا، به دلیل داشتن قابلیت‌های ویژه و سازگاری با اقتصاد پسافوردیستی، بیشترین نقش ژئواکونومیکی را در جهان دارند و به جرأت می‌توان گفت بعد از تکنولوژی اطلاعات، این تنگه‌های بین‌المللی‌اند که در تجارت دریایی تکیه‌گاه اصلی اقتصاد پسافوردیستی محسوب می‌شوند و حفظ و حراست از آنها برای نظام سرمایه‌داری امری حیاتی است.





پی‌نوشت‌ها

۱. حافظ نیا، ۱۳۸۳: ۱۳۶
۲. کاستلز، ۱۳۸۰: ۱۶
3. Wunderlich, 2003: 123
۴. ویستر، ۱۳۸۲: ۲۴۵
۵. مارتین جونز، رایس جونز، مایکل وودز، ۱۳۸۶: ۱۱۳-۱۰۹
۶. ویستر، ۱۳۸۲، ۲۴۰-۲۴۲
۷. همان، ۲۴۳
۸. همان، ۲۴۵
۹. اقتصاد پست فوردیسم به نوعی از اقتصاد گفته می‌شود که در آن بیشتر به تولید خدمات پیشرفته تأکید می‌شود و تکنولوژی اطلاعات بیش از هر عاملی نقش تعیین کننده در تولید خدمات پیشرفته را دارد. این نوع از اقتصاد بر اساس تجدید ساختار نظام سرمایه داری بعد از بحران دهه ۱۹۷۰ شکل گرفت که در آن بیشتر بر تمرکز زدایی و عدم دخالت دولت در اقتصاد به شکل ایده‌آل آن تأکید می‌شود.
۱۰. ویستر، ۱۳۸۲، ۲۵۸-۲۵۷
۱۱. همان، ۲۶۲-۲۶۱
۱۲. همان، ۲۶۳
۱۳. همان، 178-174, 262-263, 1990, Harvey
۱۴. بلیس و دیگران، ۱۳۸۳، ۱۸۴
۱۵. Nincic, 2002: 144
۱۶. Hekimoglu, 2001: 1
۱۷. عابدیان، ۱۳۸۶
18. Ho, 2005: 2
19. Rodrigue, 2004: 365
20. Weitz, 2000: 2
21. EIA, 2008
22. Ibid
23. Ibid

پژوهش‌های علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
 پرتال جامع علوم انسانی

24. Petroterminal de Panama, S.A, 2008
25. Petroterminal de Panama, S.A, 2008
26. Harvey, 1996: 16-23
27. Ibid: 128
28. Morris and Haigh, 1995: 140
29. Tellis and others, 1998: 46
30. Sachs, 1997
31. Nincic, Ibid: 150
32. Anderson, 1996: 23

۳۳. مشیری، ۱۳۸۲: ۷۲
 ۳۴. کمالی، ۱۳۸۴: ۲۰

35. IAPH, 1999
36. Mokhzani, 2004: 3
37. Workman, 2006
39. Port of Rotterdam, 1999

۳۸. کاستلز، همان: ۱۴۵



منابع

۱. بلیس، جان، جیمز ویرتز، الیوت کوهن و کالین س. گری (۱۳۸۳): استراتژی در جهان معاصر (مقدمه‌ای بر مطالعات استراتژیک)، ترجمه: کابک خیبری، چاپ دوم، انتشارات ابرار معاصر، تهران.
۲. جونز، مارتین و رایس جونز؛ مایکل وودز (۱۳۸۶): مقدمه‌ای بر جغرافیای سیاسی، ترجمه: زهرا پیشگاهی فرد و رسول اکبری، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
۳. حافظ نیا، محمد رضا و مراد کاویانی راد (۱۳۸۳): افق‌های جدید در جغرافیای سیاسی، تهران، انتشارات سمت.
۴. عابدیان، علی اکبر (۱۳۸۶): پیوندهای تجاری حاکم بین شمال و جنوب، ماهنامه پیام دریا، دوره: ۱۶، شماره ۱۶۴، آبان ۱۳۸۶.
۵. کاستلز، مانوئل (۱۳۸۰): عصر اطلاعات، ظهور جامعه شبکه‌ای، ترجمه: علی پایا، احد علیقلیان و افشین خاکباز، جلد اول، تهران، انتشارات طرح نو.
۶. کمالی، حسین جلال (۱۳۸۴): شرکت‌های کشتیرانی، حمل و نقل جهانی، بنادر و اجستیک؛ ساخت کشتی‌های بزرگ برای حذف رقبا، ماهنامه پیام دریا، شماره ۱۴۲، سال چهارم، مهر ۱۳۸۴.
۷. مشیری، رضا (۱۳۸۲): همه امکانات در خدمت توسعه بنادر، ماهنامه پیام دریا، شماره ۱۲۲، سال دوازدهم، آذر ۱۳۸۲.
۸. وبستر، فرانک (۱۳۸۲): نظریه‌های جامعه اطلاعاتی؛ ترجمه: مهدی داوودی، تهران، انتشارات وزارت امور خارجه.
9. Anderson, John R. (1996): Multi- National Naval Cooperation into the 21st century, Halifax Maritime Symposium Halifax, Nova Scotia: May22- 23, 1996.
10. Harvey, David; The Condition of Post modernity, Blackwell Publisher, 1990.
11. Harvey, Maurice (1996): The Rock of the Gibraltarians: A History of Gibraltar, London: Fairleigh Dickinson University Press.
12. Hekimoglu, Levent (2001): Globalization, Coastal States, and the Turkish Straits, Presented at the Conference on "The Impact of Caspian Oil and Gas



Development on Turkey and Challenge Facing the Turkish Straits", Istanbul, November 2001, Accessed on: [denizhukuku.bilgi.edu.tr/doc/ibuconferencepaper_lh\[1\].doc](http://denizhukuku.bilgi.edu.tr/doc/ibuconferencepaper_lh[1].doc).

13. Ho, Joshua (2005): THE security of Regional sea lanes, Institute of Defense and Strategic Studies Singapore, June 2005; Accesses on: <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/choke.htm>.

14. <http://www.petroleumtimes.com/nafttimes/print/266.htm/1385/5/30>.

15. Mokhzeni, Zubir (2004): The strategic value of the Strait of Malacca, Maritime Institute of Malaysia; Accessed on: <http://www.mima.gov.my/mima/htmls/paper/pdf>.

16. 8-Morris, D.S. and R.H. Haigh (1992): Britain, Spain and Gibraltar 1945-1990: The Eternal Triangle, ISBN: 978-0-415-39317-1, Published by: Routledge, (London: Biddles Ltd., 1992), p 140.

17. Nincic, Donna J. (2002): Sea Lane Security and U.S Maritime Trade: chokepoints As Scarce Resources, Institute For National Strategic Studies, Chapter 8 of Globalization and Maritime Power, Ed: Sam J. Tangredi, National Defense University.

18. Port of Rotterdam, *Statistieken*, September 1999; Accessed on: www.port.totterdam.nl/port/GB/statistieken.

19. Rodrigue, Jean- Paul (2004): Straits, passages and chokepoints, A maritime geostrategy of petroleum distribution, Hofstra University, Cahier de Geography du Quebed, volume 48, no 135, December 2004.

20. Sachs, Jeffrey (1997): The Limits of Convergence: Nature, and Growth, The Economist, june14, 1997.

21. 12-Petroterminal de Panama, S.A (2008): Accessed on: http://www.petroterminal.com/c/portal/layout?p_l_id=PUB.1.46

22. Tellis, Ashley J; Chung Min Lee; James Mulvenon; Courtney Purring ton and Michael D. Swaine (1998): Sources of conflict in Asia, in Zalmay Khalilzad and Ian O. Lesser Ed, sources of conflict in the 21st century: Regional Futures and U.S. Department of state Dispatch, 20 September 1998.

23. Weitz, Rockford (2002): Strategic Oceanic Chokepoints: Are They Still Important; Accessed: http://fletcher.yufts.edu/maritime/documents/oceanic_chokepoints.pdf. 12 Decomder2002.

24. Workman, Daniel (2006): America's Trade Buddies;

25. Accessed: <http://www.census.gov/foreigntrade/pressrelease/2005pr/finalrevisions/exh13tl.pdf>.
26. Wunderlich, Uwe (2003): globalization and Security in the Taiwan Straits, Journal of Global Change, Peace & Security, Volume15, No.2, June2003.
27. www.doe.virginia.gov/VDOE/EnhancedSandS/histWGMajorChokePoint.ppt.
28. www.pacom.mil/publications/apeu00/11ship5.doc.

