

Research Paper

An Analysis of the Geopolitics of Maritime Transportation and Its Role in the Development of Iran's Political Economy (Case Study: Makrān Coast)

Afshin Mottaghi^{1*}, Mohammad Yuosefi Shātoori², Ebrāhim Zarghāmi³

1. Associate Professor of Political Geography, Department of Geography, Kharazmi University, Tehran, Iran.
2. Ph.D. student of political geography, Kharazmi University, Tehran, Iran.
3. Ph.D. in political geography, Kharazmi University, Tehran, Iran.



DOI: 10.22124/gscaj.2024.27383.1300

Received: 2024/05/16

Accepted: 2024/10/10

Abstract

The coasts of Makrān, in connection with the Indian Ocean, have wide capacities in the field of development of maritime transport and transit of goods on an international scale. Investigations showed that investment in the field of port infrastructure and the development of maritime transport capacities and trade and commercial exchanges with the surrounding countries will be the basis for improving the country's geopolitical status in the maritime field. Taking advantage of these geographical advantages can provide economic and political development and help the region overcome geographical isolation. Therefore, the development of maritime transport, in alignment with foreign policy, is considered one of the factors and processes of power generation, which is a key focus of geopolitical studies. According to the nature of the problem and its subject, the present research method was descriptive-analytical and applied studies. The findings showed that paying attention to the geographical bases in the field of maritime transportation in the Makrān coast provides the basis for the activation of these capacities and, consequently, the sea-oriented economic dynamics, which will increase the geopolitical and geoeconomic power and influence of Iran on a regional and global scale. In this regard, Iran can prioritize the ports of this region and activate the North-South and even West-East corridors to foster regional integration and promote local political and economic development.

Keywords: Maritime Transportation, Geopolitics, Political Economy, Makrān Coasts, Iran.

Highlight

- The Makrān coasts, due to their geographical connection with the Indian Ocean, possess geopolitical and geoeconomic advantages on a global scale, which can enable Iran to overcome geostrategic constraints.
- By further activating corridors, particularly the North-South and East-West routes, and enhancing maritime transportation through political and economic diplomacy, Iran's influence, especially in the Indian subcontinent and the Eurasian region, can be strengthened.
- The formation of oceanic unions from a geopolitical perspective and infrastructural investments in maritime transportation play a significant role in revitalizing the Makrān coasts and advancing the political economy of this region.

Extended Abstract

Introduction

The Makrān coasts, located in southeastern Iran and connected to the Oman Sea and the Indian Ocean, provide a vital maritime border necessary for marine transportation. These coasts facilitate the expansion of markets and have the potential to transform economic activities significantly. Given the importance of maritime transport in global trade, the coasts in question, with their significant potential in maritime transport, transit, and transshipment, as well as their role in supporting trade and commerce development, enable Iran to capitalize on and implement large-scale national development plans in political economy and maritime transport. This not only addresses obstacles hindering regional development but also, through enhancing and utilizing the region's connectivity capacities in maritime transport, facilitates substantial achievements in leveraging maritime-based economic opportunities with an emphasis on diplomacy. Currently, the Makrān region in connection with the Indian Ocean is proposed as the transit axis of the Southeast Development Plan (Daryābāri et al., 2017: 153). Thus, in establishing extensive international communication, the importance of these coasts far surpasses that of the northern borders. Approximately 80% of Iran's foreign trade volume is conducted via maritime routes, and oil, as

1. Corresponding Author: a.mottaghi@khu.ac.ir

Iran's most strategic export commodity, being transported through the sea. Achieving efficient maritime transport can significantly impact Iran's economy on a global scale (Motalebi Korbekandi & Kefili, 2019: 122-127) and is also of considerable geopolitical importance.

Methodology

This research was applied in nature. The method was qualitative. Data collection was conducted through a library-based approach. Note-taking tools were utilized to extract information from reports, articles, books, and reputable websites. Given the research problem and its nature, the research method was descriptive-analytical.

Results and discussion

Given the geopolitical capacities of maritime transport in southeastern Iran, which position the Makrān coasts as a strategic hub rather than a connectivity constraint, Iran can increase its access to surrounding regions and transit corridors to create new opportunities for fostering relationships with neighboring countries. With approximately 2,000 kilometers of maritime borders along international waters and neighboring countries engaged in regional geopolitics, Iran's Makrān coastal and inland areas offer important transit potential for facilitating the movement of goods and passengers through third countries. This highlights the growing importance of the Chābahār logistics axis development and activation project. Utilizing these capacities and capabilities as a national initiative is essential for achieving long-term sustainable development. Given the undeniable and increasingly evident role of transportation in the sustainable development of countries, the integration of advanced technologies alongside a focus on enhancement and efficiency has led decision-makers to prioritize greater investment. Based on economic forecasts, nations can boost their gross domestic product (GDP) by increasing international transit operations. This, in turn, emphasizes Iran's significant role in shaping regional and global relations and policies. Southeastern Iran, with its unique geopolitical and geoeconomic importance, holds the potential to play an important role in this context (Ghazizadeh, 1401: 80).

Finally, the geopolitical importance of Iran's maritime transportation can be summarized as follows: given Iran's capacities in maritime transportation, the impact of which can be observed on international communities, the country holds substantial potential for development in this sector. By focusing on this critical area and addressing the necessities of advancing it, Iran can overcome its isolation and constraints in the southeast, positioning itself to achieve maritime power and control over key sea routes. Therefore, with access to other maritime zones to provide navigation services, as well as access to other oceans on international routes, it has increased the active role of the Southeast transit corridor.

Conclusion

The Makrān coast in southeastern Iran is considered Iran's breathing corridor in the oceanic realm, holding strategic importance for economic, commercial, and political development. From a geopolitical perspective, this region has potential communication capacities that can be used to enhance the country's geopolitical position and status on a national, regional, and global scale. The development of ports along with the Makrān coast will increase the capacity to accept heavy and semi-heavy vessels and expand services to all types of vessels, especially bunkering (fueling ships), due to the geographical location and appropriate depth of this region. High reception capacity, cost-effectiveness of shipping services, connection to international shipping routes, reduced traffic density compared to the ports in the southern Persian Gulf countries, especially the Fujairah Port in the UAE, environmental advantages, stability and security, and multimodal connectivity with Central and South Asia transit corridors are among the strategic advantages of the Makrān coast in relation to the maritime transport development.

Funding

There is no funding support.

Authors' Contribution

Authors contributed equally to the conceptualization and writing of the article. All of the authors approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work.

Conflict of Interest

Authors declared no conflict of interest.

Acknowledgment

We are grateful to all the persons for scientific consulting in this paper.

Citation:

Mottaghi, A., Yuosefi Shātoori, M., & Zarghāmi, E. (2025). An Analysis of the Geopolitics of Maritime Transportation and Its Role in the Development of Iran's Political Economy (Case Study: Makrān Coast). *Geographical Studies of Coastal Areas Journal*, 5 (4), pp. 97-118.

DOI: 10.22124/gscaj.2024.27383.1300

Copyrights:

Copyright for this article are retained by the author(s), with publication rights granted to *Geographical studies of Coastal Areas Journal*. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



تحلیلی بر ژئوپلیتیک حمل و نقل دریایی و نقش آن در توسعه اقتصاد سیاسی ایران (مطالعه موردی: سواحل مکران)^۱

افشین متقی^{۱*}، محمد یوسفی شاتوری^۲، ابراهیم ضرغامی^۳

۱. دانشیار گروه جغرافیای سیاسی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران.

۲. دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی، گروه جغرافیای سیاسی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران.

۳. دکتری جغرافیای سیاسی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران.

doi DOI: 10.22124/gscjaj.2024.27383.1300

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۳/۰۲/۲۷

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۳/۰۷/۱۹

چکیده

سواحل مکران در پیوستگی با اقیانوس هند، ظرفیت‌های گسترده‌ای در زمینه توسعه حمل و نقل دریایی و ترانزیت کالا در مقیاس بین‌المللی دارد. بررسی‌ها نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری در حوزه زیرساخت‌های بندری و توسعه ظرفیت‌های حمل و نقل دریایی و مبادلات تجاری و بازرگانی با کشورهای پیرامون، زمینه‌ساز ارتقای منزلت ژئوپلیتیکی کشور در حوزه دریایی خواهد شد. بهره‌گیری از این مزیت‌های جغرافیایی، می‌تواند توسعه اقتصادی و سیاسی و خروج از انزوای جغرافیایی در این منطقه را فراهم آورد. بنابراین، توسعه حمل و نقل دریایی به اقتضای سیاست خارجی یکی از عوامل و فرایندهای تولید قدرت محسوب می‌شود که مورد توجه دانش ژئوپلیتیک است. روش پژوهش حاضر با توجه به ماهیت مسأله و موضوع آن، از نوع توصیفی-تحلیلی است و از نوع مطالعات کاربردی است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که توجه به بسترهای جغرافیایی در حوزه حمل و نقل دریایی در سواحل مکران، زمینه‌ساز فعال شدن این ظرفیت‌ها و به تبع آن پویایی اقتصادی دریامحور را فراهم می‌کند که موجب افزایش قدرت و نفوذ ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی ایران در مقیاس منطقه‌ای و جهانی خواهد شد. از این جهت ایران می‌تواند با محور قرار دادن بنادر این منطقه و با فعال نمودن کریدور شمالی-جنوب و حتی غرب به شرق، زمینه همگرایی کشورهای منطقه و نیز توسعه سیاسی و اقتصادی بومی را فراهم نماید.

واژگان کلیدی: حمل و نقل دریایی، ژئوپلیتیک، اقتصاد سیاسی، سواحل مکران، ایران.

نکات برجسته

- سواحل مکران در پیوستگی جغرافیایی با اقیانوس هند، دارای مزیت‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک در مقیاس جهانی است که قادر خواهد بود ایران را از تنگناهای ژئواستراتژیکی خارج کند.
- با فعال نمودن بیش از پیش کریدورها به ویژه شمال-جنوب و غرب به شرق و نیز توسعه حمل و نقل دریایی از طریق دیپلماسی سیاسی و اقتصادی، زمینه نقش آفرینی ایران به ویژه در شبه قاره هند و حوزه ارواسیا فراهم خواهد شد.
- شکل‌گیری اتحادیه‌های اقیانوسی از منظر ژئوپلیتیکی و سرمایه‌گذاری زیرساختی حمل و نقل دریایی در فعال شدن سواحل مکران و توسعه اقتصاد سیاسی این منطقه نقش بسزایی دارد.

۱. این مقاله برگرفته از پایان‌نامه دکتری نگارنده با عنوان تحلیلی بر ژئوپلیتیک حمل و نقل دریایی و نقش آن در توسعه اقتصاد سیاسی ایران (مطالعه موردی: سواحل مکران) می‌باشد که در دانشگاه خوارزمی به وسیله نویسنده نخست و با راهنمایی نویسنده سوم در دانشگاه مذکور دفاع شده است.

* نویسنده مسئول: a.mottaghi@khu.ac.ir

۱. مقدمه

امروزه سواحل به عنوان اقتصادی‌ترین مناطق دریایی ابزاری برای حمل و نقل دریایی شناخته می‌شوند که از گذشته تا به امروز به دلیل این که فصل مشترک خشکی و دریا تلقی می‌شوند؛ بستری پر کشش برای بازارهای جهانی قلمداد شده و کشورهای که از این مزیت جغرافیایی برخوردار هستند، به شدت به تجارت بین‌الملل وابسته بوده و نمی‌توانند به دور از نوسانات و فشارهای اقتصادی خود را منزوی سازند (کریمی پور و حیدری، ۱۳۸۸: ۷؛ لطفی و همکاران، ۱۳۹۶: ۵۸). از همین روی، می‌توان ادعا کرد، برخی سواحل به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی که دارند، دارای ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های فعالانه‌ای در شکل‌دهی به عرصه حمل و نقل دریایی هستند و بر اقتصاد سیاسی کشور موثراند که همین مسأله می‌تواند به عنوان مسیری جهت رشد رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی کمک کند و مورد توجه اغلب کشورهای قرار گیرد که با قدرت‌های دریایی خو گرفته‌اند. از طرفی، دریاها و سواحل آن‌ها از آنجا که عرصه‌های ارتباطی مناسبی با جوامع گوناگون هستند، این نقش در اقتصاد و زندگی مردم ظهور و بروز پیدا کرده و نمی‌توان آن را انکار نمود. در همین راستا، با در اختیار داشتن این منافع راهبردی و با ارتباط‌گیری با سایر کانون‌ها در حوزه‌های اقتصادی می‌توان در گسترش تجارت جهانی موثر واقع شد و به وضوح از منظر لجستیک دریایی به پیشرفت‌های عمده‌ای در عملیات‌های حمل و نقل دریایی بین‌قاره‌ای دست یافت و از این جهت مورد توجه قرار گرفت.

ژئوپلیتیک^۱ به عنوان دانش تولید قدرت از گذشته تا به امروز با قراردادن بخش قابل توجهی از مطالعات خود بر روی ظرفیت‌ها و توانمندی‌های دریایی و سواحل در حوزه‌های مختلف، خود را در مسیری پویا قرار داده و از این منظر مورد توجه قرار گرفته است. از همین روی، دریاها و سواحل هر کشوری علاوه بر جنبه‌های نظامی و اجتماعی، از منظر سیاسی و اقتصادی دارای اهمیت خاصی هستند و ناوگان حمل و نقل دریایی نیز با توجه به نقش زیربنایی که دارند، امروزه صحنه‌ای برای رقابت‌ها میان کشورهای ساحلی در جهت توسعه مبدل شده‌اند که از همین روی، توسعه سواحل در حال حاضر برای کشورها به شکل زیادی در حال رشد است (آل‌احمد و مظفری، ۱۳۹۹: ۸۲). بر این مبنا، توسعه سواحل از آنجا که در روند اقتصادی کشورها مهم هستند و می‌تواند به اقتصاد کشورها کمک شایانی بکند. از همین روی، با توسعه حمل و نقل دریایی در سواحل می‌توان بر الگوهای اقتصادی کشور موثر واقع شد. طوریکه، می‌توان با استفاده از ظرفیت‌های حمل و نقل دریایی در سواحل و ایجاد انگیزه بالقوه برای جذب سرمایه‌های خارجی و غیره می‌توان در مسیر اجرای سیاست‌های اقتصادی کشور به منظور بهبود شرایط ساحل‌نشینان و شناسایی استعداد‌های سواحل موفق عمل نمود. در نهایت، می‌توان اذعان کرد، ارتباط با آب‌های آزاد و امکان تماس و ارتباط دریایی کشورها با یکدیگر به منظور تجارت، تبادل کالا و حتی اندیشه‌ها برای تداوم و شکل‌یابی این خطوط و سطح تماس، از عوامل اصلی در شکل‌گیری به قدرت دریایی و توسعه این کشورها قلمداد می‌شود که در همین راستا امنیت نسبی ناشی از موقعیت دریایی و عدم تماس سرزمینی با کشورهای قاره‌ای می‌تواند بر توسعه کشورهای دریایی تأثیر زیادی بگذارد (الهیوردی‌زاده و حافظ‌نیا، ۱۳۹۸: ۳۱).

از دیدگاه ژئوپلیتیک، حمل و نقل دریایی در کشور ایران به عنوان مزیت رقابتی محسوب می‌شود که ارزش اقتصادی آن می‌تواند از طریق توسعه و گسترش زیرساخت‌های لازم جهت انتقال انرژی و کالا به سایر نقاط جهان نمایان گردد. با این وجود، از آنجا که حمل و نقل و لجستیک در پشتیبانی از تولید و تجارت داخلی و خارجی است. لجستیک حمل و نقل دریایی در ایران از جایگاه مطلوبی در مقایسه با سایر کشورهای دریایی برخوردار نیست. یعنی کشور ایران در عرصه رقابتی با سایر کشورهای ساحلی در زمینه حمل و نقل از سهم کمتری از تجارت جهانی بر پایه دریا توسط حمل و نقل دریایی برخوردار است (اعظمی و موسوی‌زارع، ۱۳۹۵: ۲۸). علاوه بر این، می‌توان اذعان کرد، کشور ایران با توجه به دسترسی بسیار مناسبی که به دریا دارد و از موقعیت برتری نسبی در این زمینه برخوردار است؛ این مزیت می‌تواند به توسعه صنعت حمل و نقل چند وجهی در کشور کمک کند. اما ایران علیرغم گسترش ناوگان حمل و نقل دریایی خود هنوز نتوانسته تا جایگاه قابل ملاحظه‌ای در حمل و نقل دریایی جهان و نقل و انتقالات کالا و انرژی در سطح بین‌المللی پیدا کند (موسوی و همکاران، ۱۳۹۶: ۷۲).

سواحل مکران در جنوب شرق ایران و در پیوستگی با دریای عمان و اقیانوس هند قرار دارد و از آنجا که حمل و نقل

دریایی مستلزم وجود مرز آبی است و این‌ها زمینه ساز گسترش هر چه بیشتر بازارها شده و ممکن است فعالیت‌های اقتصادی را دچار تحول کنند. با توجه به این امر و اهمیت حمل و نقل دریایی در تجارت جهانی، سواحل مذکور با توجه به ظرفیت‌های بالایی که در زمینه حمل و نقل دریایی و نیز ترانزیت و ترانشیت کالا و پشتیبانی توسعه‌ی تجارت و بازرگانی دارد؛ کشور ایران قادر است با بهره‌برداری و کاربست از طرح‌های توسعه کلان ملی در زمینه اقتصاد سیاسی و حوزه حمل و نقل دریایی در منطقه مذکور، علاوه بر این که مشکلات و موانع سد راه توسعه منطقه را حل کند، از طرفی با توسعه و استفاده از ظرفیت‌های ارتباطی منطقه در زمینه حمل و نقل دریایی دستاوردهای مهمی را برای بهره‌گیری از قابلیت‌ها و اقتصاد دریامحور با تأکید بر دیپلماسی فراهم کند. در حال حاضر منطقه مکران در پیوستگی با اقیانوس هند به عنوان محور ترانزیتی طرح توسعه جنوب شرق مطرح می‌کند (دریاباری و همکاران، ۱۳۹۷:۱۵۳). بطوریکه، از این حیث و به جهت برقراری ارتباطات گسترده بین‌المللی، اهمیت این سواحل به مراتب بیشتر از مرزهای شمالی است. بر این اساس، از آنجا که حدود ۸۰ درصد حجم تجارت خارجی کشور ایران از طریق مسیر دریا صورت می‌گیرد و نفت به عنوان راهبردی‌ترین کالای صادراتی ایران از طریق دریا صادر می‌شود، دستیابی به حمل و نقل دریایی کارآمد می‌تواند در عرصه جهانی برای اقتصاد کشور ایران موثر باشد (مطلبی کربکندی و کفیلی، ۱۳۹۸:۱۲۷، ۱۲۲) و همچنین از منظر ژئوپلیتیکی مورد توجه قرار گیرد.

سواحل مکران به دلیل ظرفیت‌های بسیار بالایی که در حوزه حمل و نقل دریایی دارد و به لحاظ چشم اندازهای ژئوپلیتیکی، ژئواستراتژیکی و ژئواکونومیکی این منطقه که توانش‌های بسیار بالایی در راستای توسعه ایران دارد، کشور ایران از طریق تقویت زیرساخت‌ها و زیربنای ارتباطی منطقه به منظور گسترش روز افزون تجارت جهانی می‌تواند زمینه را برای دسترسی به بازارهای صادراتی سایر نقاط جهان فراهم آورد. چرا که سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بندر دریایی و حمل و نقل دریایی با رشد اقتصادی همبستگی مثبتی دارد (Fratila et al, 2021:1). در نتیجه، بر اساس بررسی‌ها، حمل و نقل دریایی یکی از عوامل و مولفه‌های موثر در توسعه‌ی اقتصاد سیاسی کشورها قلمداد می‌شود که همین مسأله از منظر ژئوپلیتیک برای کشور ایران اهمیت خواهد داشت. پژوهش پیش رو، بر آن است تا با واکاوی پیشینه علمی موجود و بهره‌گیری از منابع کتابخانه‌ای، ضمن برشمردن اهمیت حمل و نقل دریایی از منظر ژئوپلیتیک و نقش آن در توسعه‌ی اقتصاد سیاسی ایران و سواحل مکران به بهره‌برداری حداکثری از این مزیت به عنوان یکی از عرصه‌های رقابتی در کانون قدرت دریایی به حوزه‌های تجاری و توسعه‌ی اقتصادی مطلوب در منطقه و نیز تقویت مناسبات تجاری با سایر کشورها بپردازد.

۲. مبانی نظری

۲.۱. حمل و نقل دریایی^۱

حدود ۸۰ درصد تجارت جهانی از طریق دریا صورت می‌گیرد که به شدت بر توسعه اقتصادی تأثیرگذار است. اگر بخواهیم یک پیشینه تاریخی از حمل و نقل دریایی ارائه دهیم. اقوام مینو ساکن جزیره کرت اولین کسانی بودند که راه‌های دریایی را به عنوان فعالیت‌های اقتصادی خود به منظور توسعه بازرگانی و رفت و آمد انتخاب کردند. همچنین در دوران هخامنشی، ایران با گسترش فتوحات و دسترسی به سواحل آسیای صغیر و مواجهه با قدرت‌های دریایی یونان و مصر، روی به دریا آوردند. بر این اساس، حمل و نقل دریایی موضوعی چندوجهی است و بر موضوعات بسیاری از جمله اقتصاد، محیط زیست، منابع انسانی، گردشگری، خدمات فناوری و... تأثیرگذار است (موسوی و همکاران، ۱۳۹۶:۷۴-۸۰). بدین ترتیب، حمل و نقل دریایی به عنوان محور اصلی تجارت جهانی در نظر گرفته می‌شود. طوریکه این حمل و نقل طیف وسیعی از فعالیت‌ها اعم از فعالیت‌های بندری و گروه‌های لجستیکی را شامل می‌شود که تأثیر زیادی بر توسعه بخش‌های دریایی و تجارت دارد که همین مسأله باعث رشد اقتصادی و ایجاد شغل می‌شود. این گونه حمل و نقل علاوه بر این که بر رشد و توسعه اقتصادی و توسعه پایدار تأثیر بسزایی دارد، به عنوان یک روش حمل و نقل مناسب تلقی می‌شود (Gavril et al, 2021:2-3).

حمل و نقل دریایی عبارت است از: حمل و نقل محموله‌ها بر روی شبکه‌های حمل و نقل آبی. لینک‌ها و گره‌ها در این شبکه‌ها به ترتیب، همان راه‌های آبی و بندرگاه‌ها هستند. به عبارتی دیگر، حمل و نقل دریایی بخش حیاتی زنجیره تأمین جهانی است که

میلیون‌ها نفر در سراسر جهان برای دریافت کالا و خدمات به حمل و نقل دریایی وابسته هستند (پورصادق و موسوی، ۱۳۹۵:۱۳۵ به نقل از Tallay, 2013:790; Hu & et al, 2009:206).

از دیرباز حمل و نقل دریایی وجه قالب جابجایی کالا در جهان (بیش از ۹۰٪ معادل ۶ میلیارد تن در سال) را به خود اختصاص داده و مؤلفه‌هایی همچون اقتصاد مقیاس، اقتصاد تنوع و سهولت دسترسی و زنجیره‌های ارزش و اقتصاد جهانی، همواره بر رونق این وجه افزوده است (<http://javanehcargo.com>). امروزه این نوع حمل و نقل، سهم عمده‌ای یافته و با توجه به نقش اقتصادی بنادر و صنایع دریایی، به روشنی می‌توان ادعا نمود که حمل و نقل دریایی از مهم‌ترین روش‌های حمل و نقل مورد استفاده توسط دریا در مقیاس بین‌المللی و جهانی بوده و نقش عمده‌ای در گسترش تسهیل تجارت جهانی داشته است. به بیان دیگر، حدود ۹۵٪ از کل کالاهای دنیا توسط دریا در تجارت بین‌المللی با حمل و نقل دریایی صورت می‌گیرد و پیشرفت‌های اخیر در صنعت کشتی‌سازی که به بهره‌گیری از مزایایی چون حمل در حجم بالا و گستره جغرافیایی آن برای سهولت حمل و نگهداری کالا اشاره دارد، کاربرد حمل و نقل دریایی را به شدت در عملیات حمل میان قاره‌ای و میان کشوری مورد توجه قرار داده و امروزه به دلایل دیگری نیز مفهوم لجستیک دریایی اهمیتی بیش از پیش پیدا کرده است (اشرفی‌پور و اشرفی‌پور، ۱۳۹۳:۴).

۲.۲. اقتصاد سیاسی^۱

اقتصاد سیاسی قوانین مربوط به تولید، توزیع ثروت در جامعه و چگونگی ارتباط متقابل سیاست و اقتصاد و تأثیر آن را بر مراحل رشد و توسعه مورد بررسی قرار می‌دهد. به عبارتی، اقتصاد سیاسی از رابطه‌ی میان سیاست و اقتصاد با تأکید بر نقش قدرت در تصمیم‌گیری‌های اقتصادی است (اخوان‌کازمی و عزیز، ۱۳۹۲:۱۱).

اقتصاد سیاسی در اروپای قرن ۱۸ برای توصیف اقتصادهای سرمایه‌داری در حال ظهور در این قاره شکل گرفت و به مطالعه‌ی اصول حاکم بر تولید و توزیع کالا در نظام سرمایه‌داری می‌پردازد. این اصطلاح همان‌طور که نمایان‌گر است صرفاً به کارکردهای محض اقتصادی از جمله عرضه و تقاضا سر و کار ندارد و از مباحث اصلی آن می‌توان به تعامل دولت-بازار و یا به عبارتی سیاست و اقتصاد دانست (متقی و همکاران، ۱۳۹۴:۸۷) که می‌توان آن را در دو بعد داخلی و خارجی مورد ارزیابی قرار داد.

از آنجا که اقتصاد سیاسی یکی از مفاهیم پیچیده در علوم اجتماعی است و به مطالعه وابستگی‌های متقابل میان اقتصاد و سیاست در یک کشور می‌پردازد؛ این مفهوم به تأثیر نیروهای سیاسی بر سیاست‌های اقتصادی و تأثیرات آن بر عملکرد اقتصادی را بررسی می‌کند. به عبارتی، نفوذ دولت و قدرت سیاسی در واحدهای اقتصادی را می‌توان از مهم‌ترین حوزه‌های مورد مطالعاتی در این اصطلاح یا گرایش دانست (ایمنی و همکاران، ۱۴۰۱:۲). این اصطلاح که توسط «پتی^۲» در انگلستان مطرح شد و سپس استوارت^۳ (۱۷۶۷) آن را در کتاب خود بکار برد، به عنوان یک روش علمی درباره مطالعه پدیده‌های اجتماعی است که به دنبال وجود ارتباط میان مولفه‌های سیاسی و اقتصادی در شکل دادن به پدیده‌های اجتماعی است (ایمنی و همکاران، ۱۴۰۱:۲،۳). در معنای سنتی، اقتصاد سیاسی بیشتر یک هنر حکومتی و دولتی است که با یک مطالعه نظام مند به ارزیابی ماهیت و عوامل ثروتمند شدن جامعه می‌پردازد. طوریکه، اقتصاد سیاسی را می‌توان به «ابعاد سیاسی خط مشی‌های اقتصادی تلقی کرد.» در تعریفی که از اقتصاد سیاسی به دست آمده می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

-جیمز استوارت: اقتصاد سیاسی علمی است که دولت با کمک آن قادر است ثروت لازم را برای گذران حیات ملت کسب کند.
-آدام اسمیت^۴: اقتصاد سیاسی را هم علم کسب ثروت و هم حداکثر کردن رفاه و ثروت بخش عمومی می‌داند (دادگر، ۱۳۸۴:۱۰).
از منظر تاریخی و سیر تحول، اقتصاد سیاسی ریشه‌دار و قدیمی است و از حیث انطباق زمانی می‌توان آن را با انقلاب‌های تاریخ بشر هم راستا نمود. عمده تحول اساسی در شکل‌گیری این پیوند سه گانه میان سیاست، اقتصاد و جغرافیا به تحولات انقلاب صنعتی بر می‌گردد. لذا درک چگونگی شکل‌گیری انقلاب صنعتی در پیوند با اقتصاد سیاسی ضروری است. طوریکه، بر اساس تحولات تاریخ اقتصاد سیاسی پیوسته دو مقوله‌ای سیاست و اقتصاد مورد توجه قرار گرفته‌اند و می‌توان آن‌ها را مکمل یکدیگر قرار داد که بر اساس

1. Political economy
2. patty
3. Stewart
4. Adam Smith

نیاز متقابلی که این دو با یکدیگر دارند، با مباحث اقتصاد سیاسی عجین شده است. به گونه‌ای که اقتصاد با بازارها کار دارد و سیاست با قدرت.

همچنین در مباحث اقتصاد سیاسی که سابقه طولانی دارد، ابتدا منظور آن علم اقتصاد است اما در زمانی دچار تحول مفهومی شده و به شکل جدیدتری خود را ظهور داده است. همچنین اقتصاد سیاسی دارای مقیاس است و آن چه را که اقتصاد سیاسی را از مقیاس ملی به مقیاس فراملی می‌کشد، مباحث مزیت نسبی کشورها و همچنین مازاد تولید است. علاوه بر این مکمل بودن اقتصادها به یکدیگر در سطح کلان و فراملی که تحت عنوان شرکت‌های چند ملیتی از آن یاد می‌شود، دارای اهمیت است (متقی، ۱۴۰۲).

۳.۲. ژئوپلیتیک حمل و نقل دریایی^۱

قدرت^۲ در واقع جوهره ژئوپلیتیک است. بدین معنا که در فرایند تولید قدرت، فرایند توزیع فضایی قدرت و جابه جایی قدرت و نیز در ارتباط با ساختار جهانی قدرت، این دانش ژئوپلیتیک است که به این مسائل می‌پردازد (حافظ نیا، ۱۳۹۳: ۲۳۳). در همین راستا، امروزه دریاها به عنوان عرصه‌ای برای تولید قدرت، فرصت‌های بزرگی در اختیار کشورها برای پیشرفت آن‌ها و نیز ارتباط با فضای ماورای خود قرار داده‌اند که می‌توان با بهره‌گیری و استفاده درست از ظرفیت‌های دریایی به ویژه ظرفیت‌های حمل و نقل و مبادلات تجاری و بازرگانی، به ارتقای منزلت ژئوپلیتیکی کشور در حوزه دریایی کمک کرد و با بهره‌گیری از مزیت ژئوپلیتیکی، زمینه را برای توسعه اقتصادی و خروج از انزوای جغرافیایی فراهم ساخت. بنابراین، کشوری که بتواند در عرصه حمل و نقل دریایی حضور گسترده‌ای در ارتباط با دیگر فضاهای جهان داشته باشد و بتواند از ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی دریایی سایر مناطق ساحلی جهان به طور مناسبی استفاده کند؛ و همچنین بتواند قدرت دریایی خود را به واسطه حمل و نقل و توسعه مناسبات دریایی احیا کند؛ بیانگر لزوم اجرای سیاست‌گذاری کلان در زمینه توسعه فراملی حوزه حمل و نقل دریایی و استفاده از ظرفیت‌های دریا به منظور پیشبرد اهداف و منافع فراملی خود در فضاهای پیرامونی و جهانی است. از هر ۱۰۰۰ کیلو باری که در کره زمین رد و بدل می‌شود، بین ۸۵۰ تا ۹۱۰ کیلوی آن را شناورها حمل می‌کنند. در واقع نقش راه‌های زمینی- هوایی، اعم از ریلی- لوله‌ای- شوسه‌ای، در حمل و نقل بین‌المللی، بس کوچک و کم‌رنگ‌تر از دریاست؛ چراکه نخست آن که آمد و شد دریایی ارزان است. کمتر از یک چهارم صدم هوایی و یک به ۲۷۰ شوسه‌ای و ریلی. دوم آن که دستکم در ۶۸٪ موارد، بازرگانی جهانی، جز از راه دریا ناممکن است (کریمی پور؛ ۱۴۰۲). بنابراین، توسعه حمل و نقل دریایی به اقتضای سیاست خارجی کشورها یکی از عوامل و فرایندهای تولید قدرت محسوب می‌شود که مورد توجه دانش ژئوپلیتیک است و بازیگران سیاسی باید آن را مورد توجه قرار دهند. زیرا توسعه حمل و نقل دریایی منجر به ارتقای مزیت‌ها و ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی هر کشور در نظام منطقه‌ای و بین‌المللی خواهد شد.

در قرن ۲۱ که نقش دریاها در اقتصاد جهانی فزونی یافته است. حمل و نقل دریایی بخش قابل توجهی از تجارت جهانی را شکل داده است. در سال ۱۸۹۰ دریا دار سالار آمریکایی آلفرد تایلر ماهان^۳ تأثیر قدرت دریا بر تاریخ ۱۶۶۰- ۱۷۸۳ را نگاشت که زمینه جدیدی را در ایالات متحده و بسیاری از کشورهای دیگر گشود. حجم تجارت بین‌المللی که از طریق دریا انجام می‌شود و روز به روز در حال افزایش است، اکنون به عنوان یکی از روش‌های اصلی حمل و نقل کالا عمل می‌کند که همه کشورها اولویت بالایی برای ایمن‌سازی مسیرهای دریایی قائل هستند. توانایی کشورها در بهره‌مندی از سیستم حمل و نقل دریایی در سطح بین‌المللی، رقابت‌های تجاری آن‌ها را در قرن ۲۱ تعیین می‌کند. (Comak et al, 2022: 4)

بر این اساس، حمل و نقل دریایی در حال حاضر به میزان قابل توجهی توسط بازیگران جهانی برای دستیابی به جاه طلبی‌ها و جهت‌گیری‌های اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و نظامی خود استفاده می‌شود و دریاها و گذرگاه‌های دریایی همگی به عناصر اصلی رقابت‌های ژئوپلیتیکی تبدیل شده است. علاوه بر این، می‌توان اشاره نمود که تجارت دریایی و مسیرهای حمل و نقل دریایی و غیره تأثیرات مستقیمی بر اقتصاد جهانی دارند و بر این اساس، اقیانوس‌ها و دریاها برای منافع اقتصادی و امنیتی کشورها حیاتی شده است. در نهایت می‌توان ناوگان تجارت دریایی را ستون فقرات قدرت دریایی تلقی کرد (Ibid).

1. Geopolitics of maritime transport
2. Power
3. Mahan

به عنوان مثال، چین در کنار سایر سازمان‌ها و نهادها مانند بانک توسعه آسیایی، اتحادیه اروپا و غیره سعی کرده است در توسعه حمل و نقل سرمایه‌گذاری کند. سرمایه‌گذاری در کریدورهای حمل و نقل منطقه آسیای مرکزی باعث شده تا این منطقه به روی همسایگان باز شود. شبکه پیچیده کریدورهای حمل و نقل، یک استراتژی جدید ایجاد کرده است و از نقشه مسیرهای حمل و نقل در آسیای مرکزی حمایت زیادی صورت گرفته است. اتحادیه اروپا برای بخش حمل و نقل آسیای مرکزی سرمایه‌گذاری هنگفتی کرده است. برخی از برنامه‌های سرمایه‌گذاری اتحادیه اروپا در حمل و نقل منطقه، مانند کریدور اروپا - قفقاز - آسیا (TRACECA) و کریدورهای پان اروپایی است. اما چین هم سرمایه‌گذاری برای توسعه حمل و نقل از آسیای مرکزی به آن کشور را با قدرت زیادی آغاز کرده است. طوریکه، یک نمونه از سرمایه‌گذاری عمده چین در حمل و نقل منطقه آسیای مرکزی است (Nidhi, 2014: 82). در کنار توسعه حمل و نقل دریایی، شکل‌گیری بنادر در مسیرهای شکل گرفته تجارت جهانی در قرن اخیر نقش حلقه‌ی واسط و دروازه‌های ورود و خروج کالاها را ایفا نموده‌اند. بسته به نوع کالاهایی که وارد بنادر می‌شوند یا از آن‌ها خارج می‌شوند، تسهیلات و امکانات خاصی در بنادر به وجود آمده‌اند. بنادر جدید با اثرپذیری از تغییرات به بنادر تخصصی بدل شده‌اند که بیشترین ظرفیت خود را به پذیرش تنها یک کالای خاص اختصاص داده‌اند و نقش مهمی در توسعه اقتصادی کشورها داشته‌اند.

۴.۲. ژئوپلیتیک سواحل

به گمان بسیاری از صاحب‌نظران، این جغرافیا است که پایه محاسبات راهبردی سیاست‌سازان و تصمیم‌سازان را شکل می‌دهد. غفلت از جغرافیا در تحلیل‌ها، منجر به شکل‌گیری الگوها و محاسبات ناقص و ساده‌انگارانه خواهد شد که پیامدهای ناگواری را به همراه خواهد داشت. به همین دلیل است که اندیشمندان زیادی معتقدند، جغرافیا به پویایی‌های فرصت‌ها و تهدیدها شکل می‌دهد. بی‌شک بین جغرافیا و نوع قدرت کشورها و چگونگی اعمال آن ارتباط معناداری وجود دارد. به بیان روشن‌تر، کشورهایی که محصور بین خشکی‌ها هستند، چاره‌ای نیز جز تقویت نیروی زمینی و یا هوایی ندارند. در مقابل، کشوری که به آب‌های آزاد و دریاهای بین‌المللی راه دارد، از استعداد داشتن نیروی دریایی برخوردار بوده و با ایجاد و تقویت این توان خود می‌تواند ظرفیت اعمالی قدرت خویش را افزایش دهد؛ چرا که موقعیت‌های دریایی، فرصت و بستر بسیار مناسبی را برای اعمال قدرت فراهم می‌کند.

کشورها یا دارای جغرافیای خوب و فرصت‌ساز هستند و یا گرفتار جغرافیای بد و تهدید آفرین می‌باشند. اگر کشوری به حکم جغرافیا، دارای سواحل طولانی و در کنار تنگه‌ها و آبراه‌های استراتژیک قرار گیرد و به آب‌های بین‌المللی راه داشته باشد، فرصت‌های مناسبی برای این کشور فراهم شده است. در مقابل اگر شرایط جغرافیایی کشوری به گونه‌ای شکل گرفته باشد که به آب‌های آزاد دسترسی نداشته باشد و به اصطلاح در «بن بست استراتژیک» قرار گرفته باشد و نیز وسعت و شکل سرزمین آن کشور مناسب نباشد، جغرافیای این کشور، تهدید آفرین است. بنابراین جغرافیای دریایی از عناصر و مؤلفه‌های قدرت شناخته می‌شده است؛ پیشینه ارتباط بین قدرت و جغرافیای دریایی، به دوران یونان و اندیشمندان آن مقطع بر می‌گردد که دولت شهرهای یونان باستان با دسترسی به دریا و تجارت جهانی، کانون شکل‌گیری تمدن جهانی شدند. موقعیت مناسب کشورهای هم‌چون آمریکا و انگلستان مؤید این نظر است که کشورهایی با موقعیت ساحلی و دریایی، از توانایی مضاعفی برای افزایش تراز و سطح قدرت خود برخوردار هستند. در این رابطه "کالینز" بیان داشته است که: «تاکنون کشوری که به اقیانوس دسترسی نداشته، نتوانسته است برتری خود را در سطح جهان اعمال کند». (Collins, 1998: 11)

بنابراین دریا، موقعیت دریایی و نیروی دریایی مقدر، نقشی اساسی در ارتقای قدرت ملی و منطقه‌ای به شمار می‌رود. از این رو کشورها با توجه به موقعیت جغرافیایی خود برای دسترسی به آب‌های آزاد، از توان بالایی برای ایفای نقش در عرصه جهانی و کسب قدرت و ثروت به شرط حضور فعال در عرصه دریاهای مجاور بهره‌مند هستند. شکل‌گیری اتحادیه منطقه‌ای یکی از این ظرفیت‌ها است که فضاهای آبی همچون فضاهای جغرافیایی خشک، بسته به وسعت جغرافیایی و سطح تعاملات منطقه‌ای قالب‌های متفاوتی را برای تشکیل اتحادیه یا سازمان منطقه‌ای ارائه می‌دهند.

اقیانوس‌ها از این پتانسیل برخوردارند که بزرگ‌ترین سازه‌های ژئوپلیتیک و سازمان‌های منطقه ای را تشکیل می‌دهند. در این میان می‌توان به سازه آپک در منطقه اقیانوس کبیر با عنوان سازمان همکاری اقتصادی آسیا-اقیانوس آرام اشاره کرد.

بنابراین گستره قلمرو دریایی کشورها پیوند استواری با قدرت، منافع و امنیت ملی آنها دارد به گونه ای که قدرت برتر نظام ژئوپلیتیک جهانی طی چهار سده گذشته همواره کشورهایی بوده اند که به دریاها دسترسی داشته و بر آبهای آزاد سلطه داشته اند. امروزه دریاها یا آب‌ها، به ویژه آب های بین المللی، نقش ارزشمندی در تأمین امنیت جهانی و کسب قدرت دارند و حضور در عرصه دریا و چیرگی بر آب‌های بین المللی یکی از مهمترین دغدغه های کشورهاست.

۳. پیشینه پژوهش

با نگاهی به تحقیقات پیشین مشاهده می‌شود که مطالعات صورت گرفته در زمینه ژئوپلیتیک حمل و نقل دریایی و تأثیر آن بر اقتصاد سیاسی به ویژه در سواحل مکران بسیار غنی نبوده است. بنابراین، در بررسی‌های انجام شده، مهم‌ترین مطالعاتی که در این زمینه وجود دارد، به آن‌ها اشاره شده و در گام بعد وجه تمایز مطالعه حاضر با آثار دیگر توضیح داده شده است.

زرقانی (۱۴۰۱) در پژوهشی به نقش و جایگاه سواحل مکران و بندر چابهار در طرح‌های نوین تجارت دریایی پرداخته است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد با ایجاد زیرساخت‌های مناسب بندری، و استفاده از قابلیت‌های این سواحل؛ علاوه بر این که موجب گسترش تجارت دریایی در این منطقه می‌شود و افزایش سطح شاخص‌های توسعه‌یافتگی در این منطقه محروم را به دنبال دارد. در طرح‌های نوین تجارت دریایی نیز نقش و جایگاه مهمی خواهد داشت. قاضی (۱۴۰۱) در پژوهشی به تأثیر اتصال ترانزیتی ریلی به بندر در سواحل مکران در ارتقاء مولفه‌های نظامی جنوب شرق ایران پرداخته است. نتایج نشان می‌دهد برقراری ترانزیت ریلی سواحل مکران موجب افزایش تعامل دولت جمهوری اسلامی ایران با سایر دولت‌ها، جذب سرمایه‌های خارجی، رونق اقتصادی و افزایش اشتغال و مهاجرت معکوس با تقویت چشم‌گیر شهرسازی، ایجاد امنیت و ثبات سیاسی در منطقه ی شکننده خاورمیانه، تسریع در احیای راه ابریشم دریایی و اتصال این بندر به هارتلند "مکیندر" و بهره‌مندی از مزیت ژئوپلیتیکی آن خواهد شد. کفیلی و مطلبی (۱۳۹۸)، در پژوهشی به بررسی جایگاه حمل و نقل دریایی ایران در اقتصاد ایران و عرصه جهانی پرداخته‌اند. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که حمل و نقل دریایی می‌تواند جزء بخش پیشرو در فرایند رشد نامتعادل اقتصادی مد نظر قرار گیرد که می‌تواند گامی مهم در راستای افزایش مقاومت اقتصادی این بخش باشد. الهویردی‌زاده و حافظ‌نیا (۱۳۹۸) در پژوهشی به بررسی و تبیین دسترسی دریایی و سطح توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورهای دریایی پرداخته‌اند. نتایج تحقیق نشان می‌دهد بین شاخص دسترسی دریایی با شاخص سطح توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها رابطه معناداری وجود دارد و کشورهایی با دسترسی دریایی مناسب از سطح توسعه اقتصادی و اجتماعی بالایی برخوردار هستند. کشورهایی با خصوصیات متفاوت جغرافیایی در رتبه‌بندی شاخص موقعیت دریایی کشورها جای گرفته‌اند؛ رتبه‌بندی شاخص سطح توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها تا حدودی با وضعیت توسعه کشورهای دریایی مطابقت دارد. دریاباری و همکاران (۱۳۹۷)، در پژوهشی به آمایش سرزمین/مکان‌یابی و احداث شبکه‌های حمل و نقل در راستای ارتقای موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک در منطقه مکران پرداخته‌اند. نتایج نشان می‌دهد با توجه به قابلیت‌های شناخته شده سواحل مکران، مکان‌یابی/آمایش سرزمین و احداث شبکه‌های حمل و نقل می‌تواند زمینه توسعه و ارتقای موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک منطقه را فراهم آورد. میرزاجانی و لطفی (۱۳۹۶) در پژوهشی به نقش و تأثیر سواحل خلیج فارس و منطقه مکران در اقتصاد بین‌الملل و تأثیر استراتژیکی آن بر ایران با ارائه یک مدل راهبردی در توسعه اقتصادی و سیاسی پرداخته‌اند. نتایج تحقیق نشان می‌دهد با توجه به موقعیت ژئواکونومیک دو ساحل، نسبت به آسیای مرکزی 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 بین‌المللی بخشیده؛ طوریکه فشارها و اقتصادهای متعددی از سوی قدرت‌های اقتصادی جهان برای دسترسی به این دو منطقه شکل گرفته است. هراتی و قدرتی (۱۳۹۵) در پژوهشی به بررسی جایگاه حمل و نقل دریایی در توسعه مناطق دریایی جنوب: مطالعه موردی سواحل مکران پرداخته‌اند. نتایج نشان می‌دهد که با رشد حمل و نقل دریایی و پیوند آن با کریدور چابهار (شمال-جنوب)، دستیابی به توسعه پایدار در سواحل مکران هموار خواهد شد. اعظمی و

موسوی زارع (۱۳۹۵) در پژوهشی به بررسی و تبیین اهمیت دریا از منظر ژئوپلیتیکی ایران پرداخته‌اند. نتایج این تحقیق نشان می‌دهد که اهمیت دریاها و آب‌های آزاد در دو محور کلی قابل طرح می‌باشند: ۱- مولفه‌های قدرت افزای دریا که شامل: مزایای اقتصادی و تجاری، ارتباطی و لجستیکی، نظامی و ژئوپلیتیکی می‌باشد. ۲- کارکردهای قدرت دریایی که شامل: افزایش منزلت ژئوپلیتیکی و قدرت ملی، حفظ تمامیت ارضی، تأمین امنیت مرزهای ساحلی و دریایی، دیپلماسی دریایی است. حافظنیا و رومینا (۱۳۸۴) در پژوهشی به تحلیل ظرفیت‌های ژئوپلیتیک سواحل جنوب شرق ایران در راستای منافع ملی (فضای مورد غفلت) پرداخته‌اند. نتایج نشان می‌دهد که جنوب شرق ایران با وجود ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی که در بخش‌های اقتصادی، امنیتی، دسترسی، ارتباطات منطقه‌ای و بین‌المللی دارد، از نواحی تولیدکننده قدرت در کشور است که تا کنون مورد غفلت واقع شده که می‌توان با طراحی سیاست‌های کارآمد و استفاده بهینه از کارکردهای این منطقه به این توسعه دست یافت.

با بررسی مطالعات صورت گرفته فوق، علیرغم این که منابع اندکی در راستای موضوع اصلی بحث به طور مستقیم وجود دارد، مشخص می‌شود تاکنون مطالعه خاصی که بتواند به تبیین و شناخت ژئوپلیتیک حمل و نقل دریایی و سپس تأثیر آن بر اقتصاد سیاسی سواحل مکران مورد بررسی قرار بدهد، وجود نداشته است. بنابراین، وجه تمایز این مطالعه با مطالعات پیشین صورت گرفته در همین موضوع و مسأله در عنوان تحقیق بوده که پژوهش حاضر سعی دارد با واکاوی آن را به خوبی در سواحل مکران نشان دهد و زمینه را برای تحقیقات بعدی فراهم سازد.

۴. روش پژوهش

این پژوهش از نوع کاربردی است. روشی که در این پژوهش مورد استفاده قرار گرفته است، به صورت کیفی بوده و روش گردآوری اطلاعات به صورت کتابخانه‌ای و از ابزار فیش نویسی برای استخراج مطالب از گزارشات، مقالات، کتاب‌ها و سایت‌های معتبر بهره گرفته شده است. با توجه به مسأله پژوهش و ماهیت آن، روش تحقیق، توصیفی-تحلیلی است.

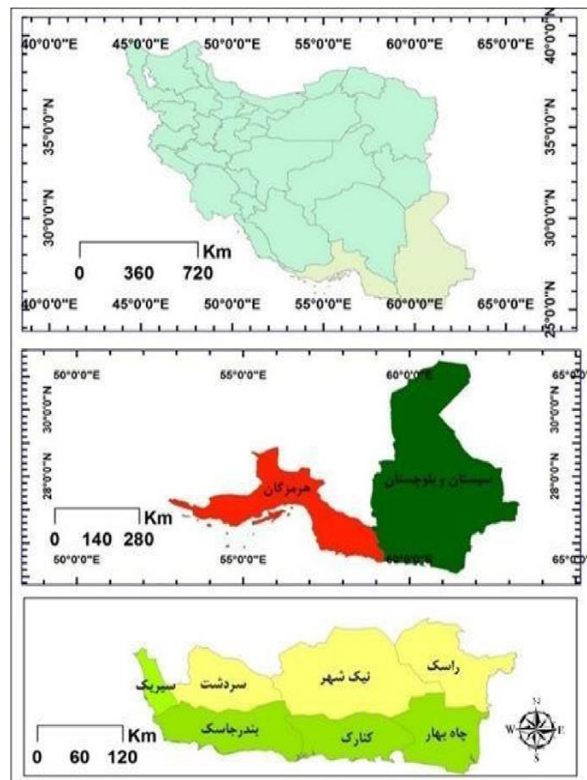
۵. محدوده مورد مطالعه

قرارگیری ایران در کانون خاورمیانه و گذرگاه شرق به غرب و شمال به جنوب موقعیت ژئواستراتژیکی ویژه‌ای به این کشور بخشیده است و همین امر، باعث عبور هشت گذرگاه ترانزیتی عمده از خاک کشور و یا محیط پیرامونی آن شده است. برخی از این گذرگاه‌ها در زمره عظیم‌ترین پروژه‌های ارتباطی دوران معاصر هستند که تجارت دریایی را به ترانزیت و تولید در خشکی پیوند می‌زنند. گذرگاه‌های کمر بند و راه، شمال- جنوب، کریدور اقتصادی چین-پاکستان، خلیج فارس-مدیترانه، فرا افغان، ترنس کاسپین و استانبول-تهران-اسلام‌آباد در زمره این گذرگاه‌ها هستند (مرکز پژوهش‌های اتاق ایران، ۱۴۰۱).

مکران سرزمینی ساحلی در جنوب شرقی ایران و جنوب غربی پاکستان است که در طول خلیج عمان، از رأس الکوه در باختر جاسک تا لاس‌بلا در جنوب خاوری ایالت بلوچستان پاکستان گسترده شده است. این منطقه شامل شهرستان‌های چابهار، کنارک، جاسک و سیریک با مساحت ۵۵,۰۳۱ کیلومترمربع است که حدود ۵,۲ درصد از مساحت کل کشور را تشکیل می‌دهد، که در قسمت جنوب شرقی ایران قرار گرفته است. محدوده اولیه، محدوده راهبردی شامل هفت شهرستان از دو استان هرمزگان و سیستان و بلوچستان است که در این میان، چهار شهرستان سیریک، جاسک، کنارک و چابهار به عنوان محدوده عملیاتی و سه شهرستان بشاگرد، سرباز و نیکشهر به عنوان شهرستان‌های پسرانه‌ای طرح معرفی شده‌اند. منطقه مکران ایران از شمال به شهرستان‌های ایران‌شهر و نیکشهر، از جنوب به دریای عمان، از شرق به پاکستان و از غرب به استان کرمان و شهرستان میناب محدود می‌شود (یزدان‌پناه و همکاران، ۱۳۹۶: ۵۴۷) که خلیج چابهار از مهم‌ترین مناطق ساحلی آن است که منطقه آزاد و بندر چابهار در حاشیه آن قرار دارد و در صورتی که توانمندی‌های مناسب اقتصادی این منطقه مورد استفاده قرار گیرد در آینده نزدیک شاهد رونق و شکوفایی منطقه به ویژه در نوار ساحلی خواهیم بود (پیشگاهی فرد و همکاران، ۱۳۹۸: ۱۴۱).

سواحل مکران به صورت مستقیم به دریای آزاد راه دارد، اما فقدان الگوی احیای قدرت دریایی مناسب، موجب عقب‌ماندگی تاریخی این سواحل شده (سیاری و خانزادی، ۱۳۹۵: ۵۸۰) و ایران به درستی نتوانسته است از ظرفیت‌ها و فرصت‌های دریایی این منطقه استفاده کند. به بیان دیگر، در ایران می‌توان با توجه به فرصت‌ها، توانمندی‌ها و ظرفیت‌های سواحل مکران و با توسعه حمل و نقل دریایی در بندار، برای اقتصاد ملی و منطقه‌ای منافع ایجاد کرد؛ و از طرفی نیز موقعیت کشور را در شبکه حمل و

نقل و تجارت پایدار حفظ کرد؛ و نیز با تولید ارزش افزوده، به توسعه اقتصادی دریامحور کشور کمک کرد (ملت و شاد، ۱۳۹۵:۲۲۱۶). بنابراین، ایران تا کنون نتوانسته آطور که شایسته است از ظرفیت‌های این منطقه در حمل و نقل دریایی در سواحل مکران استفاده کند.



شکل ۱. موقعیت جغرافیایی منطقه سواحل مکران

(منبع: یزدان پناه و همکاران، ۱۳۹۶:۵۴۸)

۶. یافته‌های پژوهش و بحث

۶.۱. اهمیت حمل و نقل دریایی ایران از منظر ژئوپلیتیک

با توجه به شبکه بین‌المللی و سازماندهی ساختاری حمل و نقل دریایی ایران که به طور مطمئن توانایی ارائه خدمات متنوعی را در سطح کلان و فراملی فراهم آورده است. بر این مبنای، بررسی وضعیت کنونی حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران دارای اهمیت می‌باشد که در حال حاضر سهم مناسبی را در عرصه‌های بین‌المللی کسب نموده و بزرگ‌ترین ناوگان حمل و نقل دریایی را در بسیاری از حوزه‌های جغرافیایی جهان از جمله حوزه منطقه‌ای خلیج فارس شامل می‌شود. با توسعه شاخص‌های حمل و نقل دریایی در سال‌های اخیر که حاکی از وضعیت آن می‌باشد. ایران همواره سعی نموده تا از این طریق به توسعه‌ی فعالیت‌های خود در عرصه جهانی بپردازد. در همین راستا، ایران خطوط کشتیرانی مختلفی را از منطقه‌ی خلیج فارس به کلیه‌ی بنادر در کشورهای آسیایی، بنادر کشورهای واقع در جنوب دریای مدیترانه، آمریکای لاتین و نیز آفریقا گسترانده است و امروزه قادر بوده تا جایگاه مناسبی را در بخش حمل و نقل دریایی منطقه به خود اختصاص دهد (کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، ۱۴۰۳).

بر اساس گزارش اداره اقتصادی سازمان اطلاعات مرکزی آمریکا، ایران با دارا بودن ۹۴۲ کشتی یکی از بزرگ‌ترین قدرت‌های تجارت دریایی منطقه در سال ۲۰۲۲ بوده است و بعد از کشور ترکیه دومین قدرت منطقه در این بخش است. بعد از ایران، امارات با ۶۳۶ کشتی قرار دارد. ناوگان کشتیرانی ایران بیش از دو برابر ناوگان کشتیرانی عربستان سعودی با رقم ۴۱۳ کشتی قرار گرفته و این کشور را سومین قدرت تجارت دریایی در منطقه خاورمیانه معرفی کرده است.

بدین ترتیب، اهمیت حمل و نقل دریایی ایران نه صرفاً به دلیل دسترسی مناسب به آب‌های آزاد در سواحل استراتژیک جنوب کشور است، بلکه به دلیل دسترسی به سواحل قابل کشتیرانی در شمال (حدود ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی) ایران نیز می‌باشد که امکان تجارت میان ایران و کشورهای روسیه، آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان و آذربایجان را فراهم می‌کند. علاوه بر این، از منظر ژئوپلیتیکی با توجه به بسترهای مناسبی که در زمینه حمل و نقل دریایی ایران وجود دارد. این مسأله می‌تواند بر سطح تعاملات دو یا چند جانبه در قالب اتحادیه‌های منطقه‌ای خود را نشان دهد. همچنین دریا و سواحل ایران این ظرفیت را دارند تا با استفاده از گسترش حمل و نقل دریایی به نوعی خودآگاهی درون منطقه‌ای را افزایش دهد و با ضرورت توسعه همکاری متقابل میان کشورهای ساحلی منطقه در تولید قدرت و امنیت ملی کمک کند. بنابراین، با تأثیرگذاری حمل و نقل دریایی ایران به عنوان یکی از مولفه‌های قدرت آفرین و تأثیرگذار که اغلب در سطح جهانی و تجارت جهانی نقش محوری را بازی می‌کند؛ کشور ایران قادر است تا با بهره‌وری مناسب از ظرفیت‌های مناطق ساحلی و دریایی خود و قرار دادن آن‌ها در مسیری فعالانه برای دستیابی به نقطه قدرت‌ساز منطقه‌ای و جهانی؛ علاوه بر این که بر موازنه ژئوپلیتیکی دریامحور در رابطه با همسایگان و سایر کشورهای ساحلی تأثیرگذار است؛ بر اهمیت نقش ارتباطی فعالانه آن فزونی یافته و اهمیت پیدا کند.

با توسعه حمل و نقل دریایی و اهمیت آن در امنیت پایدار منطقه، کشور ایران با توجه دسترسی به آب‌های آزاد جنوبی و موقعیت راهبردی آن، دارای ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل است که با توسعه این مقوله علاوه بر این که موقعیت جغرافیایی ایران را به جهت قرارگیری در آبراه بین‌المللی ارتقا می‌دهد، کشور ایران می‌تواند با فعال نمودن خطوط کشتیرانی در زمینه حمل و نقل کالا و مسافر از جمله خط کشتیرانی چابهار و پاکستان نقش مهمی را به جهت برقراری صلح و امنیت با سایر کشورها فراهم آورد.

در اتخاذ استراتژی‌های منطقه‌ای نمی‌توان دریا و سواحل را نادیده انگاشت. بر همین مبنا، کشور ایران در جنوب شرق با ظرفیت‌های بسیار مناسبی که در زمینه حمل و نقل دریایی دارد و این مقوله برای ایران در زمینه استراتژی‌های دریایی و اقیانوسی «تعیین‌کننده» است، می‌تواند با گسترش عملیات در حوزه حمل و نقل دریایی، ایران را به قدرت دریایی استراتژیکی تبدیل نمود و در همین راستا با دسترسی مناسبی که ایران به آب‌های آزاد دارد، این پتانسیل ایجاد می‌شود تا بتواند با توسعه حمل و نقل دریایی و اهمیت بخشی به آن، قدرت واپایش و یا کنترل ایران در سایر حوزه‌های ژئوپلیتیکی جهان را افزایش داد.

سواحل مکران به صورت مستقیم به دریای آزاد راه دارند، اما فقدان الگوی احیای قدرت دریایی مناسب، موجب عقب ماندگی تاریخی این سواحل شده است (سیاری و خانزادی، ۱۳۹۵: ۵۸۰). زیرا کشور ایران نتوانسته به خوبی از ظرفیت‌ها و فرصت‌های دریایی این منطقه استفاده کند. به بیان دیگر، با توجه به فرصت‌ها، توانمندی‌ها و ظرفیت‌های سواحل مکران و با توسعه حمل و نقل دریایی در بنادر، می‌توان برای اقتصاد ملی و منطقه‌ای ایران خلق منافع کرد و نیز موقعیت کشور را در شبکه حمل و نقل و تجارت پایدار حفظ کرد و با تولید ارزش افزوده، به توسعه اقتصادی دریامحور کشور کمک کرد (ملت و شاد، ۱۳۹۵: ۲۲۱۶). بنابراین، ایران تا کنون نتوانسته‌اند آنطور که شایسته است از ظرفیت‌های این منطقه در حمل و نقل دریایی در سواحل مکران به منظور توسعه اقتصاد سیاسی در سطوح ملی و منطقه‌ای به منظور ارتقا منزلت و قدرت ژئوپلیتیکی در اقتصاد دریا محور استفاده کند.

با توجه به ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی حمل و نقل دریایی که در جنوب شرق ایران وجود دارد و سواحل مکران را از تنگنای ارتباطی خارج می‌کند. ایران با دسترسی به تمام مناطق اطراف و دالان‌های عبوری، می‌تواند فرصت‌های جدیدی را برای گسترش ارتباط با کشورهای همسایه فراهم آورد. ایران حدود ۲۰۰۰ کیلومتر مرز آبی با آب‌های آزاد بین‌المللی و کشورهای همسایه درگیر ژئوپلیتیکی منطقه، سواحل دریایی مکران و نواحی خشکی ایران، ظرفیت‌های ترانزیتی را برای سایر کشورها به منظور ارتباط با سایر نقاط اعم از کالا و مسافر و عبور از کشورهای ثالث برجسته‌تر نموده و بر اهمیت طرح توسعه و فعال‌سازی محور لجستیکی چابهار بیش از پیش افزوده و استفاده از این ظرفیت و قابلیت‌ها را به عنوان یک اقدام و طرح ملی در توسعه بلند مدت و پایدار ضروری می‌سازد. از آنجا که امروزه نقش حمل و نقل در توسعه پایدار کشورها بسیار روشن و غیرقابل انکار است. استفاده از فناوری‌های پیشرفته در کنار توجه به ارتقاء و بهره‌وری سبب گردیده تا تصمیم‌گیران در این حوزه، سرمایه‌گذاری‌های بیشتری را مد نظر قرار دهند. بر مبنای پیش‌بینی‌های اقتصادی، کشورها می‌توانند میزان تولید ناخالص ملی خود را از طریق افزایش عملیات ترانزیت بین‌المللی کالا بهبود یابند که از همین روی سهم و نقش کشور ایران در تعیین

مناسبات و سیاستگذاری‌های منطقه‌ای و جهانی را پر رنگ ساخته و منطقه جنوب شرق ایران که از دو منظر ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی دارای اهمیت ویژه‌ای هستند، می‌توانند بیشترین نقش را در این زمینه داشته باشند (قاضی، ۱۴۰۱: ۸۰). در نهایت، اهمیت حمل و نقل دریایی ایران از منظر ژئوپلیتیک را می‌توان این گونه بیان نمود که با توجه به ظرفیت‌های بسیار بالایی که کشور ما ایران در زمینه حمل و نقل دریایی دارد که بازتاب آن را می‌توان در سطوح بین‌المللی دنبال نمود. با اهمیت این توسعه در بخش فوق و نیز فعال نمودن ضرورت‌های این مسأله برای خروج ایران از یک انزوا و تنگنا در جنوب شرق می‌توان کشور ایران را برای دستیابی به قدرت دریایی برای کنترل مسیرهای دریایی هدایت نمود. از همین روی، با دسترسی به سایر نقاط دریایی برای ارائه خدمات ناوبری و نیز دسترسی به سایر اقیانوس‌ها در مسیرهای بین‌المللی بر نقش بیش از پیش فعالانه محور ترانزیتی جنوب شرق افزود.

۲.۶. کریدور شمال-جنوب در توسعه حمل و نقل دریایی ایران

از آنجا که این کریدور بین‌المللی امکان ترانزیت ریلی از هند و کشورهای خلیج فارس به جمهوری آذربایجان، روسیه و کشورهای شرق و شمال اروپا مانند اوکراین، مجارستان، رومانی و سوئد و... را فراهم می‌کند، دارای اهمیت و جایگاه ویژه‌ای در مناسبات ایران با دیگر کشورهای جهان است. با دیپلماسی فعال در بخش‌های سیاسی و اقتصادی، ایران می‌تواند با کمک این کریدور زمینه نقش‌آفرینی خود را در مقیاس‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای به نمایش بگذارد. ایران با وجود این کریدور، موقعیت ممتازی در منطقه خاورمیانه به دست آورده، و به دلیل وجود شبکه‌های گسترده راه و راه‌آهن در کشور، این کریدور از قابلیت بسیار بالایی در توسعه حمل و نقل دریایی و حمل و نقل ترکیبی و گسترش ترانزیت برخوردار است. همچنین می‌تواند با توسعه فعالیت‌های بندری و دریانوردی از طریق همین کریدور زمینه‌های رشد و توسعه اقتصادی کشور را فراهم آورد (صفازاده و همکاران، ۱۳۸۸: ۷۸). با این وجود، ایران برغم تلاش‌ها و دستاوردها، هنوز نتوانسته از ظرفیت‌های این حوزه به خوبی بهره‌برد. طوریکه، نقش کمی در بازار ترانزیت کالا نسبت به کشورهای منطقه دارد (پور صادق و موسوی، ۱۳۴۰: ۱۳۹۵). ایران به سبب موقعیت جغرافیایی مناسبی که دارد، از مزیت‌های ترانزیتی خوبی برخوردار است و می‌تواند با گسترش حمل و نقل و خطوط ارتباطی مطمئن و کارآمد از این مزیت‌ها در راستای درآمد ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوبی استفاده کند (ملت و شاد، ۱۳۹۵: ۲۲۱۳). سواحل مکران به سبب قرارگیری در هارتلند انرژی، مجاورت با حوزه ژئوپلیتیکی خلیج فارس، دسترسی به آب‌های آزاد بین‌المللی، مجاورت با کشورهای حوزه دریای عمان و اقیانوس هند دارای مزیت‌های ترانزیتی مناسب برای خشکی‌های ارواسیا و اهمیت فوق‌العاده استراتژیک در کشور و منطقه است (بیات و حاتمی، ۱۳۹۱: ۱). اما متأسفانه به رغم موارد گفته شده، سواحل مکران نسبت به سواحل خلیج فارس از درجه توسعه یافتگی کمتری برخوردار هستند و بر خلاف سواحل خلیج فارس که در تجارت و بازرگانی کشوری دارای نقش ملی و بین‌المللی هستند، دارای نقش محلی و ناحیه‌ای است (همان: ۲) و توجه ویژه‌ای به آنها برای توسعه حمل و نقل دریایی کشور نشده است.

بنابراین، با توجه به نقش مهم سواحل مکران، شناخت این سواحل جهت توسعه و ساخت سازه‌های دریایی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های آن‌ها برای توسعه حمل و نقل دریایی، از منظر ژئوپلیتیکی و اقتصاد سیاسی بسیار حائز اهمیت است.

۳.۶. حمل و نقل دریایی و تقویت نقش بنادر در اقتصاد منطقه

با توجه به فضای بسیار مناسبی که در بنادر جنوب شرق ایران فراهم گردیده است. با سرمایه‌گذاری بر روی این بنادر که محور توسعه اقتصاد سیاسی تلقی می‌شود و حمل و نقل دریایی دو یا چند جانبه از شاخص‌های بسیار مهم در توسعه اقتصاد دریا محور محسوب می‌شود. این مسأله امروزه بر اهمیت بیش از پیش بنادر در زنجیره حمل و نقل دریایی ایران در تولید و توزیع افزوده است.

بنادر با توجه به نقش مهمی که در پویایی حمل و نقل کالا و ترانزیت دارند. از منظر ژئوپلیتیک، بنداری که بتواند نقش خود را در تعامل با سایر بنادر نقاط جهان ارتقا دهند، از جایگاه مناسب‌تری در تعاملات و مناسبات بین‌المللی و بازرگانی دارند. از همین روی، بنداری که زمینه ترانزیت کالا، تعرفه خدمات و تسهیلات خوب و مناسبی از طریق تصمیمات کلان ملی و برنامه‌ریزی‌های مسئولان عرضه کنند، می‌توانند در زمینه جذب سرمایه‌گذاری صاحبان سرمایه و کالا نقش بسیار مهمی داشته

باشند که این مسأله از منظر اقتصاد سیاسی بسیار حائز اهمیت است. زیرا از یک طرف باعث بهبود شرایط و وضعیت مناطق ساحل نشین می‌شود و از طرفی باعث شکوفایی استعدادهای خفته در این نواحی می‌گردد.

با سرمایه‌گذاری بر روی حمل و نقل دریایی و تقویت نقش بنادر آن در توسعه اقتصاد ملی ایران، می‌توان سواحل مکران را با توجه به ظرفیت‌های بسیار بالایی که در زمینه حمل و نقل دریایی دارد، بستر مناسبی را برای جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی فراهم آورد و از این طریق بنادر جنوب شرق را در مسیری پویا و فعال هدایت کرد (پرتال حمل و نقل، ۱۴۰۰). به عبارتی، از آنجا که توسعه حمل و نقل یکی از مولفه‌های تأثیرگذار در اقتصاد سیاسی ایران محسوب می‌شود. در حوزه دریایی توسعه این بخش علیرغم این که سرمایه‌گذاری را توسط بخش‌های دریایی و خارجی در بنادر فعال می‌کند که از نقاط قوت سواحل مکران همین مسأله می‌باشد، باعث گردیده تا کریدورهای ارتباطی این منطقه از جمله کریدور شمال-جنوب؛ چین و پاکستان، فرافغان، ترنس کاسپین فعال شوند و امکان ارتباط دو یا چند جانبه ایران را با سایر کشورهای ساحلی و غیر ساحلی و حضور آن‌ها در بنادر فراهم کند که این مسأله از منظر ژئوپلیتیکی و اقتصاد سیاسی در سواحل مکران بسیار مهم است.

همچنین، سواحل مکران با توجه به ظرفیت‌های بسیار بالایی که در زمینه تحول و ایجاد رویکرد اساسی برای شریک تجاری به منظور توسعه مشارکت‌های دوجانبه و چند جانبه با سایر مناطق پیرامونی و ماورای فضای سرزمینی خود دارند؛ می‌توان با یک الگوی مثبت در خصوص رشد فعالیت‌های اقتصادی، زمینه تشویق سرمایه‌گذاران را فراهم آورد. بر این اساس، نقش بنادر در توسعه اقتصاد سیاسی ایران به عنوان یک کارخواسته کلان تلقی می‌شود که در وهله نخست بایستی زمینه توسعه آن‌ها را فراهم آورد. برای جهت بخشی به این مسأله لازم است تا فعالیت‌های ترانزیتی و تجاری را رونق بخشید که در نهایت به پویایی اقتصاد منجر شود و از همین روی با توسعه زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های بی‌نظیری که بنادر سواحل مکران در منتهی‌الیه جنوب شرقی ایران دارد، می‌توان با ارتقای نقش و موقعیت جغرافیایی این بنادر آن‌ها را به عنوان عرصه‌ای قدرتمند ساز محسوب نمود که با توانمندی و تمرکز فعالیت‌های بندری و نیز گسترش و تجهیز آن‌ها در کرانه‌های مکران که عمده این بنادر به عنوان بنادر کمتر توسعه‌یافته شناخته می‌شود و بر پایه شاخص‌های توسعه‌ای در زمره بنادر عقب افتاده به شمار می‌روند، در روند توسعه مثبت آن‌ها موثر واقع شد.

به طور کلی، با توجه به این که نمی‌توان نقش بنادر را در رویکردهای توسعه‌گرای فعلی برنامه‌های توسعه دریا محور نادیده انگاشت. می‌توان با رویکرد اقتصادی متوازن که به تجارت جهانی و حمل و نقل دریایی جهت رشد می‌دهد، بنادر را از منافع آن‌ها منتفع کرد. طوریکه، با توجه به نقش و اهمیت بنادر در زنجیره اقتصادی به عنوان یکی از بنیان‌های ژئوپلیتیکی در شرایط رکود و یا توسعه اقتصادی می‌تواند در روند توسعه اقتصاد سیاسی به عنوان حلقه‌ی ویژه کشور ما نقش موثری داشته باشد. به گونه‌ای که بدون بنادر و حمل و نقل دریایی آن نمی‌توان در تجارت و داد و ستد در مفهوم ژئوپلیتیکی آن ایفای نقش کرد. از همین روی، توجه به نقش و اهمیت بنادر سواحل مکران به منظور توسعه اقتصاد سیاسی کشور که نمادی از عرصه‌های مناسب در زمینه حمل و نقل دریایی هستند، می‌تواند در صورت اهمیت بخشی به آن‌ها به الگوهای اقتصادی مبادله‌ای بسیار مناسبی رسید که بر این اساس می‌توان رفتارهای اقتصادی ناشی از آن و همچنین الگوهای حمل و نقل دریایی آن را مورد تبیین قرار داد که در همین رابطه با مسأله فوق پیوند می‌خورد.

لازم به توضیح است که بنادر و دریاها و نیز سواحل دارای ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل هستند. به گونه‌ای که این ظرفیت‌ها بر بخش‌های توسعه اقتصاد سیاسی کشور موثر است و در صورتی که کشور مقصد بدون توجه به این ظرفیت‌ها برای توسعه بنادر فعالیت کند، نمی‌توان بر اهمیت آن‌ها دست یافت.

با توجه به تعریفی که از اقتصاد سیاسی برآمده، با توسعه زیرساخت‌های بنادر که یکسره از منظر ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی رابطه یکسانی با توسعه حمل و نقل دریایی دارد، می‌توان زمینه اشتغال‌زایی و توسعه اقتصاد سیاسی و اجتماعی را فراهم آورد. از همین روی، سواحل مکران با توجه به جایگاه بسیار مناسبی که در توسعه اقتصادی کشور دارند؛ در صورت مغفول ماندن ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی آن‌ها در حجم گسترده صادرات و واردات کالا و مسافر نمی‌توانند در راستای توسعه اقتصادی ایران نقش عمده‌ای داشته باشند. در همین راستا، با حل مشکلات حمل و نقل دریایی که یکی از معضلات در حال حاضر و پیش‌روی نظام جمهوری اسلامی ایران است و در توسعه اقتصاد سیاسی ایران تأثیرگذار است، از منظر ژئوپلیتیکی، کشور ایران که در ارتباط با دریا قرار دارد و بنادر آن نقش کلیدی را در توسعه اقتصاد سیاسی دارند. می‌توان با توسعه شبکه حمل و نقل دریایی بر تقویت

نقش عمده آن‌ها در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی افزود. بر این اساس، بنادر سواحل مکران به دلیل نقش ترانزیتی که در برقراری ارتباط با سایر مناطق جهان دارند، می‌توانند زمینه سرمایه‌گسترده در بخش‌های مختلف را فراهم آورد و از طرفی با ایجاد تسهیلات و زیرساخت‌های حمل و نقل در مسیر محور شرق کشور و حمایت گسترده دولتی، می‌توان بر نقش تقویت شده ترانزیتی بنادر این منطقه از جمله بندر چابهار افزود. بدین ترتیب، نقش بنادر و تقویت آن‌ها به عنوان یکی از بنیان‌های ژئوپلیتیکی موثر در فرایند حمل و نقل دریایی می‌تواند راهبردی پویا در حمل و نقل دریایی و نیز توسعه اقتصاد سیاسی کشور در این منطقه قلمداد کرد. چرا که با توجه به عمده محرومیت و مسائل و مشکلات این منطقه به ویژه این که از شاخص‌های توسعه به دور مانده‌اند، در این رابطه، بهترین راهبرد متصل کردن این استان‌ها جهت تقویت نقش آن‌ها در خط ترانزیتی شمال-جنوب و قرار دادن آن‌ها در حلقه واسطه کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی به منطقه می‌باشد (حافظ‌نیا و همکاران، ۱۳۹۹:۸۳).

سواحل مکران و بنادر آن‌ها، از آنجا که دارای مزیت‌های ژئوپلیتیکی هستند و در زمینه‌های اقتصادی به ویژه ترانزیت کالا و سرمایه‌گذاری‌های تجاری و صنعتی و همچنین به لحاظ گردشگری نیز دارای جاذبه‌های متنوع و منحصر به فردی هستند، این بنادر نقش مهمی در ارتقا جایگاه ژئوپلیتیکی و توسعه اقتصادی کشور در نظام بین‌الملل دارد. به عبارتی، به جهت اهمیت نقش بنادر سواحل مکران می‌توان به چند مورد آن‌ها به عنوان حلقه اساسی زنجیره حمل و نقل، تجارت بین‌الملل، دروازه‌های مبادله انرژی و غیره اشاره کرد که با توجه به موقعیت خاص ژئوپلیتیکی کشور ایران در این عرصه، می‌توان سواحل مکران در جنوب شرقی ایران را دارای جایگاه ممتازی قلمداد کرد (میرزاجانی و لطفی، ۱۳۹۶:۸۷). این سواحل و بنادر آن از منظر ژئوپلیتیکی، به دلیل نقش و ظرفیت‌های ارتباطی که با پهنه اقیانوس هند و امکان اتصال کشورهای آسیای مرکزی به دریاهای آزاد دارد، بستر مناسبی برای گسترش سطح تعاملات منطقه‌ای و بین‌المللی و تقویت نقش آن‌ها فراهم می‌آورد که از همین روی، مبادلات جهانی کالا و انرژی اغلب متوجه این منطقه است (همان) که از منظر اقتصاد سیاسی ایران حائز اهمیت می‌باشد. این منطقه از آنجا که به لحاظ بین‌المللی حائز اهمیت است، یکی از دروازه‌های تجارت منطقه‌ای محسوب می‌شود که تقویت این نقش می‌تواند در مسیر توسعه پایدار و نیز اقتصاد سیاسی ایران در منطقه با بهره‌گیری از اعتبار ظرفیت‌ها و مزیت‌های ژئوپلیتیکی منطقه موثر واقع شود. در نهایت، می‌توان اشاره نمود «سواحل مکران و موقعیت جغرافیایی بنادر آن که از مهم‌ترین بنادر اقیانوسی ایران در بخش‌های شمالی دریای عمان و نیز توانمندی‌های محیطی آن به شمار می‌رود، موقعیت راهبردی خاصی به این منطقه در مقوله کشتیرانی و ترابری دریایی در پیوند با گذرگاه شمال-جنوب و نیز مسیر ترانزیتی شرق-غرب بخشیده است. بر این اساس، سواحل مکران و بنادر آن با توجه به ملاحظات ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک که دارند، می‌توانند جایگاه خود را برای اتصال شمال-جنوب و شرق-غرب در چشم‌انداز آینده‌نگر در نظام نوین جهانی تثبیت کند و ارزش موقعیت راهبردی خود را ارتقاء دهند (قاضی، ۱۴۰۱:۶۸-۶۹).

۴.۶. دسترسی به آب‌های آزاد و ارتقای جایگاه ژئواکونومیک^۱ منطقه

دسترسی به آب‌های آزاد یکی از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک سواحل مکران به شمار می‌رود. علاوه بر این، از آنجا که سواحل مکران مهم‌ترین گذرگاه حمل و نقل و ورود به آب‌های آزاد است و نیز از عوامل و نقش‌های مهم این منطقه در توسعه و ارتقای جایگاه منطقه در بعد اقتصادی محسوب می‌شود. این سواحل به دلیل موقعیت منحصر به فردی که برای تجارت جهانی دارد، از این روی، حضور قدرتمند دریایی در این منطقه یکی از الزامات مهم و موثر در توسعه و گسترش فضای ژئوپلیتیکی دریایی کشور است (محمودی، ۱۳۸۴:۸۰). به عبارتی، سواحل مکران در جنوب شرق ایران و در دسترسی که به آب‌های آزاد دارند، می‌تواند از طریق گسترش تجارت به کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای زمینه‌های توجه اقتصادی و توسعه‌ای به این سواحل باشد (آل احمد و مظفری، ۱۳۹۹:۸۱). بر این اساس، سواحل مکران به دلیل ظرفیت‌های بسیار زیادی که در توسعه محور ترانزیتی جنوب شرق ایران دارد، کشور ایران می‌تواند با تحقق سیاست دریاگرایی که یکی از سیاست‌های کلان محسوب می‌شود، می‌توان مبتنی بر آن و ظرفیت‌های اقیانوسی جنوب شرق ایران به صورت فعالانه مورد توجه قرار داد، سطح توسعه فضای ژئوپلیتیکی دریایی کشور را در اقیانوس هند و در رابطه با سایر بازیگران منطقه‌ای افزایش داد. از همین روی، کشور ایران بدون توجه به سیاست

دریاگرایی علیرغم این که نمی‌تواند قدرت دریایی خود را در شمال و جنوب احیا کند و زمینه تعامل خود را به منظور ارتقا منزلت و موقعیت ژئوپلیتیکی دریایی خود بهبود ببخشد، بر مولفه‌های اقتصاد سیاسی کشور در صورت مغفول ماندن این سیاست تأثیر می‌گذارد. از همین روی، با توجه به اهمیت و ظرفیت‌های کم نظیر نهفته در منطقه دریایی و سواحل ایران که از جهات گوناگون غیر قابل انکار است؛ این مسأله امروزه در مورد دسترسی به امکانات بهداشتی و درمانی مناسب، تحصیلی، رفاهی و نیز حمل و نقلی خود را در سواحل مکران نشان داده است (همان: ۸۲). بدین ترتیب، هنگامی که راه‌های تنفسی ایران در محور دریایی جنوب شرق ایران بسته باشد و از موقعیت دریایی به عنوان یکی از شاخص‌های قدرت ملی نتواند در مسیر توسعه و تعامل با فضاهای پیرامونی ارتباط برقرار کند، عملاً بر وابستگی ژئوپلیتیکی ایران تأثیرگذار است و این روند یک کارت زرد برای ایران محسوب می‌شود. بدین معنا که بدون رویکرد دریایی از منظر ژئولیتیک، ایران تنها یک کشور ضعیف و محصور در خشکی خواهد بود که در این صورت پویایی حیات ایران در فضای ژئوپلیتیکی رقابتی کنونی جهان دچار تهدید و تغییر شده و کاهش می‌یابد (حافظنیا و همکاران، ۱۳۹۹: ۸۲؛ محمودی، ۱۳۸۴: ۸۱).

بر این اساس، می‌توان با توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل دریایی مدرن و نیروی دریایی قوی علیرغم این که بر ارتقا توسعه فضای ژئوپلیتیکی دریایی موثر واقع شد، بر توسعه صادرات، رشد و توسعه اقتصادی و افزایش امنیت ملی در راستای تقویت مناسبات امنیتی و بازرگانی و همگرایی منطقه‌ای با سایر کشورهای منطقه و جهان بهره‌برداری حداکثری برد. همچنین، در راستای توسعه فضای ژئوپلیتیکی دریایی منطقه سواحل مکران که دارای پتانسیل‌های سیاسی بین‌المللی و اقتصادی خوبی است، با ایجاد و توسعه بندرگاه‌های بین‌المللی در منطقه برای ارائه خدمات ناوبری به کشتی‌های عبوری و مسیر بین‌المللی و بین اقیانوسی می‌تواند یک راهبرد بسیار مناسبی برای کشور ایران باشد. از همین روی، این سیاست امکان تحقق ایران را به عنوان یک قدرت دریایی، تولید انرژی و نیز کنترل استراتژیک مسیرهای بین‌المللی باشد (قاضی، ۱۴۰۱: ۷۸).

در واقع می‌توان اشاره نمود؛ سواحل مکران با توجه به این که درهای اقتصادی ایران به شمار می‌روند و به عنوان عرصه‌ای ارتباطی در شبکه‌های حمل و نقل دریایی در بخش‌های مختلف نقش موثری دارند. بر این مبنا، می‌توان ادعا نمود سواحل مکران با پتانسیلی که در دسترسی به آب‌های آزاد دارند، می‌تواند تجارت با کشورهای مختلف را تسهیل کند و فرصت احیای سریع اقتصادی و تجاری ایران باشد. از همین روی، بهره‌برداری از فرصت‌های تجاری منطقه در رقابت‌های موجود در تجارت بین‌الملل، باعث می‌شود به سبب همین مسأله فضای تجارت بین‌المللی جهان به سوی ایران گشوده شود که این امر جایگاه اقتصادی منطقه را ارتقا می‌دهد. طوریکه، می‌توان با توجه به ضرورت‌های موجود در نهادهای اقتصادی منطقه و ارائه برنامه‌ریزی‌های مناسب و استراتژیک در حوزه حمل و نقل دریایی این تأثیر را دو چندان نمود.

به طور کلی، سواحل مکران با وجود آن که به اقیانوس‌های وسیعی متصل است و از این حیث بسیار حائز اهمیت می‌باشد. آن را نمی‌توان به عنوان یک فضای ژئوپلیتیکی بسته محسوب نمود. از این روی، با توجه به فضای گسترده تعاملات در این منطقه که اغلب از راه دریا به سایر نقاط جهان متصل است و از این منظر حتی محدودیت‌هایی وجود دارد و کشتی‌ها تابع قوانین و مقررات دریایی و دیگر کشورهای ساحلی هستند. این مسأله اغلب به نوع نگاه به دریا بر می‌گردد و اهمیت آن را می‌توان در برنامه‌های کلی توسعه و از جمله توجه به نقش دریا در اقتصاد کشور و افزایش سهم اقتصاد دریا جست و جو نمود. بر این اساس، سواحل مکران علیرغم این که امکان ارتباط منطقه‌ای و کشور را با آب‌های آزاد و اقیانوس هند فراهم آورده است. این منطقه به عنوان مبدأ ورودی کریدور شمال-جنوب دارای شرایط منحصر به فردی در توسعه زیرساخت‌های زمینی و دریایی در منطقه است که می‌تواند به فعالیت‌های اقتصادی منطقه کمک کند. همچنین این کریدور ارتباط ترانزیتی کشور های شمال اروپا و روسیه از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب آسیا برقرار کند و اتصال خلیج عمان و بندر چابهار در ساحل شرق دریای مکران یا دریای عرب به عنوان بندر استراتژیک به این کریدور در مبادله کالا به شرق و همسایه‌های شرقی و آسیای میانه نقش مهمی ایجاد خواهد کرد (دریاباری و همکاران، ۱۳۹۷: ۲۹۹). در همین راستا، می‌توان به طرح‌های نوین تجارت دریایی در این منطقه اشاره نمود که با ایجاد زیرساخت‌های مناسب بندری به منظور تسهیل ارتباطات با سایر بنادر جهان باعث افزایش سطح توسعه یافتگی و اقتصادی منطقه می‌شود. همچنین این منطقه با توجه به پتانسیل‌های مناسبی که در طرح‌های ارتباطی منطقه‌ای آب‌های آزاد دارد، می‌توان با برجسته نمودن زیربنای دریایی منطقه که خود یکی از مقوله‌های مهم اقتصادی و مزایای آب‌های آزاد می‌باشد، در افزایش منزلت ژئوپلیتیکی و قدرت دریایی، حفظ تمامیت ارضی، تأمین امنیت مرزهای ساحلی

نشین و دریایی و دیپلماسی دریایی مهم به نظر می‌رسد (اعظمی و موسوی زارع، ۱۳۹۵:۱۹؛ زرقلانی، ۱۴۰۱:۱۱).

۵.۶. تقویت نقش دیپلماسی و گسترش حوزه نفوذ اقتصادی منطقه

دریا همواره به عنوان نقطه تقابل قدرت‌های بزرگ شناخته می‌شوند و سیادت و کنترل دریایی نقش مهمی برای کشورها در دستیابی به قدرت دریایی و تأمین امنیت جهانی و منافع ملی به همراه منافع بین‌المللی داشته است. امروزه ایران با تسلط بر دریاهای پیرامونی و حضور در آب‌های بین‌المللی که از مهم‌ترین دغدغه‌های کشورهای قدرتمند تلقی می‌شود، می‌تواند به واسطه موقعیت راهبردی‌اش در شمال اقیانوس هند و دریای عمان، شمال خلیج فارس و تنگه هرمز و جنوب دریای خزر، که حاکی از برخورداری از موقعیت ژئوپلیتیکی و دریایی ویژه او در این منطقه است (سیفی و همتی، ۱۳۹۹:۱۴-۱۵)، با استفاده از یک دیپلماسی دریایی بالقوه و فعالانه، زمینه اثرگذاری خود را در مقیاس‌های منطقه‌ای و بین‌المللی ارتقا دهد. همچنین می‌توان از طریق قدرت دریایی، حوزه نفوذ اقتصادی کشور را به خارج از حوزه سرزمینی گسترش داد و با تقویت راهبردها و سازوکارهای فرماندهی ای باعث خواهد شد تا دیپلماسی دریایی تقویت و سواحل مکران توسعه یابند. بنابراین، فعال‌سازی دیپلماسی دریایی در ایران گام موثری در تولید و زایش بیش از پیش قدرت می‌باشد (همان، ۱۵۲). از مهم‌ترین کارکردهای دیپلماسی دریایی متناسب با سیاست خارجی کشورها می‌توان به توسعه حمل و نقل دریایی دو یا چندجانبه و تقویت همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی در زمینه‌های گوناگون اقتصادی، سیاسی و نظامی اشاره نمود.

ایران در سواحل مکران می‌تواند با کمک دیپلماسی دریایی دو یا چندجانبه با سایر کشورها، علاوه بر تقویت زمینه‌های دفاعی و امنیتی، به توسعه اقتصادی و ورود سرمایه‌گذاری‌های خارجی در این منطقه بپردازد (همان، ۱۵۵) و همچنین حضور خود را در دیگر فضاهای جغرافیایی در حوزه منطقه‌ای و بین‌المللی بهبود و گسترش ببخشد.

با توجه به گسترش بازارهای جهانی و ارتباط میان کشورها، دیپلماسی اقتصادی مبتنی بر دریا که بتواند فضای تعامل را با اقتصاد جهانی فراهم سازد و عرصه‌های داخلی و خارجی را با یکدیگر پیوند بزند، در توسعه اقتصادی و توسعه صادرات و واردات اهمیت زیادی یافته است. از همین رو، سواحل مکران قابلیت ویژه‌ای در رویکردهای توسعه صادرات و واردات دارد، و می‌تواند در سیاست خارجی ایران مبتنی بر توسعه اقتصاد دریامحور از طریق توسعه حمل و نقل دریایی با دیگر کشورهای جهان موثر باشد. بنابراین، امروزه تنظیم روابط و امور اقتصادی-بازرگانی به عنوان یکی از مهم‌ترین ابعاد و وجوه دیپلماسی اقتصادی در قالب دیپلماسی اقتصادی و بازرگانی امری ضروری و حیاتی شده است. دیپلماسی اقتصادی نقطه تلاقی دیپلماسی و فعالیت‌های اقتصادی ملی و بین‌المللی است و فصل مشترک میان منافع اقتصاد ملی و سایر منافع سیاسی، امنیتی و فرهنگی کشور در سطح نظام اقتصاد سیاسی جهانی است (دهقانی فیروز آبادی و صالحی، ۱۳۹۱:۷۷). بنابراین، با اهمیت بخشی به توسعه حمل و نقل دریایی در سواحل مکران از طریق پارامترها و مولفه‌هایی مانند سرمایه‌گذاری در بندر، تقویت نقش بندر به همراه توسعه حمل و نقل دریایی، بکارگیری دیپلماسی دریایی، اقتصادی و سیاسی که به طور مستقیم نقش مهمی در اقتصاد سیاسی کشور ایران از طریق فرصت‌های دریایی که این منطقه دارد؛ ایران می‌تواند گستره ارتباطی خود را در بندر و سواحل دیگر مناطق جهان مانند شرق و جنوب شرق آسیا، اقیانوس هند، جنوب آسیا و نیز شرق آفریقا تقویت کند. یعنی همان توسعه فضای ژئوپلیتیکی دریایی که بر گسترش زمینه اقتصاد سیاسی کشور به عنوان دهلیز تنفسی برای توسعه با فضای بیرونی موثر است. نکته قابل توجه آن که، ایران می‌تواند از ظرفیت‌های سواحل مکران برای فعال نمودن خطوط ارتباطی زمینی و اهمیت بخشی به کریدور شمال-جنوب، به توسعه اقتصاد سیاسی کشور در رابطه با فضاهای پیرامونی نظیر روسیه، آسیای مرکزی، قفقاز، اروپای شرقی و مرکزی، آسیای جنوبی و خاور دور کمک کند. به عبارتی، با تقویت و گسترش ظرفیت خطوط ارتباطی این منطقه علیرغم این که در گسترش تبادلات تجاری و بازرگانی موثر است، همچنین در توسعه صادرات و اقتصاد دریامحور ضروری است که سواحل مکران امروزه این قابلیت‌ها را در منتهی‌الیه جنوب شرقی ایران فراهم آورده است.

در نهایت، می‌توان اشاره نمود، با ایجاد فضای دو یا چند جانبه ایران و سایر کشورها به صورت متوازن و متعارف از طریق سفرهای هیئت سیاسی، تنظیم موافقت‌نامه‌های همکاری دو جانبه و فعال‌سازی کنسولگری و سفارتخانه‌ها و غیره منجر به کاهش هزینه‌های حمل و نقل و در نتیجه هزینه‌های صادرات و واردات در کشور می‌شود و بر میزان جذابیت سرمایه‌گذاری در کشور و در نتیجه ایجاد اشتغال و مهار تورم و نرخ بیکاری بسیار تأثیرگذار است (موسوی شغائی و نقدی، ۱۳۹۴:۴۶-۴۷). در نتیجه با گسترش

همکاری‌های دو یا چندجانبه که از طریق دیپلماسی حاصل می‌شود؛ زمینه‌ها و فرصت‌های رشد اقتصادی و توسعه سیاسی را در بر دارد که ارتقا جایگاه ایران در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی را ایجاد می‌کند (همان) که سواحل مکران از این امر مستثنی نیست. لازم به توضیح است، از آنجا که دریا از دیدگاه اقتصادی بسیار حائز اهمیت است و یکی از عرصه‌ها و منابع قدرت‌ساز کشورها محسوب می‌شود. بنابراین، توانمندی در عرصه دریایی برای شکل‌دهی به همگرایی‌های منطقه‌ای یکی از راهبردهای موثر در سیاست قدرت‌ها به منظور بسترسازی برای توسعه حمل و نقل دریایی در حوزه کشتیرانی و دریانوردی آزاد است که این امر علاوه بر اهمیت سیاسی و نظامی، دارای اهمیت اقتصادی و ژئوپلیتیکی می‌باشد. سواحل مکران به دلیل نقش بسیار مهمی که در قدرت و توانایی کشور برای دست‌یابی به فرصت‌ها و امکانات در ابعاد گوناگون دارند، می‌توانند در جهت بالا بردن توانایی‌های اقتصادی کشور نقش مهم و کلیدی را ایفا کنند. همچنین، سواحل مکران در معادلات ژئوپلیتیکی با تمرکز بر قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی به گونه‌ای که بتوان یک مشارکت فرامنطقه‌ای با همکاری سایر کشور به منظور توسعه حمل و نقل دریایی و تجارت دریایی برای شکل‌دهی به یک ائتلاف، می‌تواند از این حیث مورد توجه قرار گیرد. بر این اساس، ظرفیت بسیار بالای سواحل مکران در ایجاد یک ائتلاف دریایی با سایر کشورهای منطقه است که با پشتیبانی از دیپلماسی بالقوه و فعالانه در حوزه دریایی کشور که نقش بسیار مهمی را در توسعه روابط بین‌الملل بازی می‌کند، استفاده از ظرفیت‌های ناوگان تجاری در حوزه حمل و نقل دریایی این سواحل به معنای توسعه و تسهیل و احیای تمدن دریایی ایران خواهد بود. طوریکه، توجه به این مسأله به درک عمیق ظرفیت سواحل مکران برای روابط با سایر کشورها کمک می‌کند که این امر منجر به توسعه و بسترسازی روابط استراتژیک این سواحل خواهد بود.

به طور کلی، ایجاد ائتلاف‌های دریایی با کشورهای حاشیه اقیانوس هند علیرغم این که از منظر ژئوپلیتیکی در توسعه روابط عمیق سیاسی بسیار مهم خواهد بود، بلکه این ائتلاف به توسعه روابط اقتصاد کشور در سواحل مکران کمک خواهد کرد. همچنین با توجه به جنبه‌های ژئوپلیتیکی دریا در زمینه‌سازی و شکل‌گیری اتحادیه‌های منطقه‌ای، این فضاها را با توجه به وسعت جغرافیایی و سطح تعاملات مختلفی که برای تشکیل اتحادیه یا سازمان‌های منطقه‌ای دارند؛ قادر هستند تا بزرگ‌ترین سازه‌های ژئوپلیتیکی و سازمان‌های منطقه‌ای را تشکیل دهند. در همین راستا، ایران از سواحل جنوب شرق خود با استفاده از همجواری سواحل مکران با اقیانوس هند فرصت مناسبی را در جهت تشکیل سازه‌های منطقه‌ای به وجود آورد که نیازمند تلاش دیپلماتیک و نوعی خودآگاهی درون منطقه‌ای و ضرورت توسعه همکاری متقابل میان کشورهای منطقه‌ای می‌باشد (اعظمی و موسوی‌زارع، ۱۳۹۵: ۲۴-۲۵).

۶.۶. گسترش حمل و نقل دریایی و رشد اقتصادی منطقه

ایران می‌تواند با بهره‌گیری از ظرفیت‌های ارتباطی که در سواحل مکران وجود دارد، و با ارتقای این جایگاه و شکوفایی فرصت‌های دریایی نهفته در منطقه، این قابلیت را بیابد که حمل و نقل دریایی خود را در سواحل مکران توسعه بیشتری دهد و به یک نظام ارزشی از قدرت در سطح بین‌المللی دست پیدا کند. بنابراین، توجه به فرصت‌ها در زمینه رونق حمل و نقل دریایی با کشورهای منطقه و جهان، اهمیت یافته است. چرا که بیش از ۹۰ درصد از حجم تجارت جهانی توسط دریاها صورت می‌گیرد. در این راستا، تجارت دریایی ایران که از طریق دریای عمان و خلیج فارس صورت می‌گیرد، حدود ۸۰ درصد است. بر این اساس، با توجه به نقش و عملکرد بنادر ایران در سواحل مکران، توسعه حمل و نقل دریایی در منطقه منجر به توسعه و پیشرفت بیش از پیش سواحل مکران می‌شود. به بیان دیگر، با توسعه و تسهیل حمل و نقل دریایی جهت دستیابی به توسعه پایدار در سواحل مکران (هراتی و قدرتی، ۱۳۹۵)، زمینه را برای دستیابی به مزایای اقتصادی به منظور شکل‌دهی به فضاها بزرگتر برای ارتباط بیشتر ایران در سواحل مکران با دیگر سواحل و بنادر مهم جهان فراهم آورده است. از همین روی، با توجه به مطالب پیش گفته شده، سواحل مکران با توجه موقعیت جغرافیایی که دارد. با اتصال شبکه‌ای این سواحل به حمل و نقل دریایی در فضاها دور و نزدیک کشور علیرغم این که در توسعه قدرت آینده ایران نقش بسیار مهمی را دارند. از نظر مولفه‌های اقتصادی باعث رشد و توسعه ی مبادلات تجاری و بازرگانی با فضاها پیرامونی می‌شود که این ها بیانگر گسترش مبادلات منطقه‌ای و بین‌المللی است و زمینه‌ی نقش آفرینی ایران را در عرصه‌های کلانی و منطقه‌ای بهبود می‌بخشد. بر این اساس، اتصال و برقراری حمل و نقل دریایی سواحل مکران موجب افزایش تعامل دولت جمهوری اسلامی ایران با سایر دولت‌ها و نیز سبب جذب سرمایه‌های خارجی می‌شود و علیرغم رونق

اقتصادی و افزایش اشتغال و مهاجرت‌های معکوس با تقویت چشم‌گیر شهرسازی، ایجاد امنیت و ثبات سیاسی و منطقه‌ای شکننده غرب آسیا، باعث تسریع در احیای راه ابریشم دریایی و اتصال این بنادر به هارتلند مکیندر و بهره‌مندی از مزیت‌های ژئوپلیتیکی آن می‌شود که این مسأله از منظر توسعه ترانزیت حمل و نقل ریلی مهم است (قاضی، ۱۴۰۱: ۶۷).

علاوه بر این، با توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل و مهم‌تر از آن بهره‌برداری حداکثری از آن با توجه به موقعیت جغرافیایی کشور ایران به منظور ایجاد و تشکیل مشارکت استراتژیک با کشورهای همسایه و نیز اتحادیه و بلوک‌های جدید ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی موثر خواهد بود. بر این اساس، کشورهایی که قادر به ایجاد اتحاد ژئواستراتژیک با همسایگان خود و بهره‌وری از موقعیت جغرافیایی خود باشند، می‌توانند از سرمایه‌گذاری‌های مستقیم در توسعه زیرساخت‌ها، اجرای تأسیسات و بکارگیری تجهیزات و فناوری‌های پیشرفته صنعت حمل و نقل به دلیل ملزومات و مقدمات ترانزیتی برخوردار شوند. بدین ترتیب، از آنجا که حمل و نقل و ترانزیت به عنوان یکی از مهم‌ترین ارکان و زیرساخت‌های تجاری برای توسعه صادرات، کسب و کار درآمدهای ارزی، ایجاد ارزش افزوده، ایجاد فرصت‌های شغلی، رشد و توسعه اقتصادی، افزایش امنیت ملی، تقویت مناسبات بازرگانی، امنیتی و همگرایی اقتصادی و سیاسی با کشورهای منطقه به شمار آید. کشور ایران با توجه به موقعیتی که در این زمینه دارد و دسترسی به آب‌های آزاد یک فرصت برای آن محسوب می‌شود، باعث گردیده تا کشور ایران در این زمینه بتواند کالاهایش را از راه دریا داد و ساند کند و از امتیازات حمل و نقل دریایی بهره‌مند گردد که توسعه این بخش می‌تواند زمینه توسعه اقتصادی را در سواحل مکران به ارمغان آورد (همان: ۶۸).

به طور کلی، مهم‌ترین مبحث این پژوهش آن است که در فرایند توسعه اقتصاد سیاسی کشورها به ویژه کشورهایی که به آب‌های آزاد راه دارند که از منظر ژئوپلیتیکی در زمینه حمل و نقل دریایی حائز اهمیت هستند. می‌توان اظهار کرد که همبستگی معنادار و مثبتی میان این دو مقوله یعنی رشد و توسعه اقتصادی با گسترش حمل و نقل وجود دارد که دستیابی به این امر منوط به نقش راهبردی آن است. طوریکه، با تقویت نقش حمل و نقل دریایی در گستره فضای ژئوپلیتیکی کنونی جهان که مبتنی بر تقویت نقش همکاری‌ها برای توسعه مشارکت همه جانبه به منظور تعامل و همبستگی می‌باشد، کارآمدی و توانمندی آن منجر به توسعه پایدار می‌شود. سواحل مکران در راستای توسعه پایدار و استفاده از توانمندی‌های این سواحل با توجه به دسترسی به آب‌های آزاد که دارای پتانسیل‌های بالقوه‌ای در بستر مناسبی برای ترانزیت و تجارت جهانی و نیز حمل و نقل دریایی برخوردار است؛ قادر خواهد بود تا با توجه به تعاریفی که از اقتصاد سیاسی برآمده، نقش تعیین‌کننده‌ای در تحولات بازار و مناسبات قدرت به عنوان نیروی در جهت سازوکارهای اقتصادی داشته باشد. به عبارتی، با توجه به این مسأله در روند عملیات حجم گسترده صادرات و واردات از طریق مسیرهای تجاری مبادلات را افزایش داد و روابط و شرکای تجاری ایران را تغییر داد. از همین روی، سواحل مکران با توجه به جذابیت‌های بسیار بالایی که جهت جذب سرمایه‌های خارجی دارند، می‌توانند زمینه توسعه همه جانبه منطقه و حل مسائل و چالش‌های آن نظیر قاچاق، فقر و بیکاری غیره می‌شود (پیشگاهی‌فرد و همکاران، ۱۳۷۸: ۱۳۷) که از منظر اقتصاد سیاسی، این نواحی می‌تواند باعث رشد و توسعه یافتگی گردد.

در نهایت از مهم‌ترین ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی سواحل مکران را می‌توان به:

- ظرفیت‌های ارتباطی: سواحل مکران دارای ظرفیت‌های مهمی در زمینه توسعه حمل و نقل دریایی، جاده‌ای، ریلی، هوایی و الکترونیکی دارد.
- خروج ایران از تنگنای ارتباطی دریایی با استفاده از سواحل دریای عمان.
- ترانزیت کالا و اتصال افغانستان، آسیای مرکزی و روسیه به دریاهای آزاد و سایر مناطق جهان و برعکس.
- دسترسی به آب‌های آزاد و اقیانوس هند با پتانسیل سیاسی، اقتصادی، تجاری، صنعتی، قدرت دریایی و... (اعظمی و فرشته‌منش، ۱۳۹۱: ۷) اشاره کرد.

در مجموع داشتن سواحل طولانی، بریدگی‌های فراوان و رخنه آن در خشکی، عمق کافی آب، موقعیت بسیار مناسبی را برای ساخت لنگرگاه‌ها و بنادر برای بارگیری و باراندازی کشتیهای اقیانوس پیما عظیم در سواحل مکران، می‌تواند محل تلاقی محورهای بزرگ ارتباطی دریایی و زمینی شمال و جنوب آسیا و حتی خاور دور و نزدیک قرار گیرد و اقتصاد سیاسی این منطقه را در سطح بین‌المللی توسعه دهد.

۷. نتیجه‌گیری

توسعه حمل و نقل دریایی در تحقق بخش عمده‌ای از سیاست‌ها و رویکردهای کلان اقتصاد کشور همچون افزایش قدرت رقابت‌پذیری در مقیاس جهانی، تنوع بخشی به مسیرهای ترانزیتی و مبادی ورودی و خروجی، شکل‌دهی به روابط راهبردی، جایگزینی درآمدهای حاصل از نفت، و گاز و افزایش صادرات فرآورده‌های نفتی و گازی و معدنی تأثیر اساسی دارد. بررسی‌ها نشان داد که ناوگان حمل و نقل دریایی ایران بزرگترین ناوگان در منطقه غرب آسیا است و با دارا بودن ۹۴۲ کشتی یکی از بزرگترین قدرت‌های تجارت دریایی منطقه در سال ۲۰۲۲ بوده است.

سواحل مکران در جنوب شرق ایران به عنوان دهلیز تنفسی ایران در عرصه اقیانوسی محسوب می‌شود که دارای اهمیت استراتژیکی به لحاظ توسعه اقتصادی، تجاری، سیاسی می‌باشد. از منظر ژئوپلیتیکی این منطقه دارای ظرفیت‌های بالقوه‌ای ارتباطی است که می‌توان با استفاده از آن‌ها به ارتقا موقعیت و منزلت ژئوپلیتیکی کشور در مقیاس ملی، منطقه‌ای و جهانی افزود. توسعه بنادر در سواحل مکران، باعث افزایش ظرفیت پذیرش شناورهای سنگین و نیمه سنگین و گسترش خدمات به انواع شناورها بخصوص بانکرینگ (سوخت‌رسانی به کشتی‌ها) با توجه به موقعیت جغرافیایی و عمق مناسب این منطقه خواهد شد. ظرفیت پذیرش بالا، مقرون به صرفه بودن خدمات کشتیرانی، اتصال به مسیرهای دریانوردی بین‌المللی، کاهش تراکم ترافیک در مقایسه با بنادر کشورهای حاشیه جنوب خلیج فارس به ویژه بندر فجیره امارات، مزایای زیست محیطی، ثبات و امنیت و اتصال چند وجهی با محورهای ترانزیتی آسیای مرکزی و جنوبی از جمله مزیت‌های راهبردی سواحل مکران در ارتباط با توسعه حمل و نقل دریایی است.

منطقه مکران دارای ظرفیت‌های گسترده‌ای در توسعه کریدور شمال-جنوب و گسترش ترانزیت و توسعه حمل و نقل دریایی از طریق فعالیت‌های بندری و دریانوردی دارد و کم توجهی به برخی از مولفه‌ها از جمله تقویت نقش بنادر در توسعه اقتصادی منطقه و استفاده مناسب از ظرفیت دسترسی به آب‌های آزاد و نیز تقویت نقش دیپلماسی فعالانه در گسترش حوزه‌های نفوذ اقتصادی منطقه و ایران از مسائل عمده عقب ماندگی منطقه سواحل مکران در توسعه اقتصاد سیاسی کشور بوده است که این مسائل رابطه مستقیمی با وضعیت و شرایط حمل و نقل دریایی ایران از منظر ژئوپلیتیک در این منطقه دارد. ضرورت دارد برای توسعه اقتصاد سیاسی این منطقه، سرمایه‌گذاری‌های عظیمی بر روی حمل و نقل دریایی در سواحل مذکور از طریق توسعه بنادر و ظرفیت‌های کشتیرانی و نیز زیرساخت‌های ارتباط زمینی انجام داد تا از این طریق زمینه افزایش منزلت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی ایران در مقیاس منطقه‌ای و بین‌المللی فراهم گردد. در این راستا، به فعلیت رساندن قابلیت‌های بالقوه و تسریع در روند توسعه این منطقه الزامی است. زیرا سواحل مکران از توان بالایی برای نقش‌آفرینی در عرصه جغرافیایی حمل و نقل دریایی منطقه و جهان برخوردار است؛ و همچنین قابلیت جذب سرمایه‌های بین‌المللی و ایجاد اقتصادی پویا و دریامحور را با هدف رفع معضلات اجتماعی مانند بیکاری و قاچاق کالا ... دارد. درعین حال، سواحل مکران به سبب موقعیت جغرافیایی‌اش در مسیر حمل و نقل دریایی، و خشکی (جاده‌ای، ریلی)، می‌تواند ایران را از تنگنای ارتباطی دریایی خارج کند و با فعال نمودن بیش از پیش کریدورها به ویژه شمال-جنوب و غرب به شرق از طریق دیپلماسی سیاسی و اقتصادی و نیز افزایش سطح سرمایه‌گذاری‌ها، زمینه نقش‌آفرینی خود را در مقیاس‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای به ویژه در شبه قاره هند و حوزه ارواسیا فراهم آورد. بدیهی است که در گام اول، امنیت سرمایه‌گذاری در این منطقه باید تامین شود. شکل‌گیری اتحادیه‌های اقیانوسی در این منطقه می‌تواند نقش بارزی در فعال شدن این بخش از کشور و نیز توسعه اقتصاد سیاسی این منطقه بگذارد که همواره می‌بایست در راهبردهای ملی مورد توجه ویژه قرار گیرد.

۷. حامیان پژوهش

این پژوهش حامی مالی و معنوی نداشته است.

۸. مشارکت نویسندگان

نویسندگان در تمام مراحل و بخشهای انجام شده سهم برابر داشته‌اند.

۹. تعارض منافع

نویسندگان اعلام می کنند که هیچ گونه تضاد منافی ندارند.

۱۰. تقدیر و تشکر

نویسندگان بدینوسیله از همه کسانی که به نوعی در انجام این پژوهش یاری رسانده اند قدردانی می نمایند.

منابع

- اشرفی پور، محمدعلی و اشرفی پور، مصطفی علی (۱۳۹۳). اثرات توسعه حمل و نقل دریایی بر جذب سرمایه گذاری مستقیم خارجی. مقاله منتشر شده در شانزدهمین همایش صنایع دریایی، (ص ۳۵-۴۶) بندرعباس، انجمن مهندسی دریایی ایران.
- ایمنی، محسن؛ رهنمای رودپشتی، فریدون؛ بنی مهد، بهمن و نیکومرام، هاشم (۱۴۰۱). سهم عدالت و کیفیت سود: دیدگاه اقتصاد سیاسی. *حسابداری مدیریت*، ۱۵(۵۴)، صص ۱-۲۰.
- اعظمی، هادی و فرشته منش، طیبه (۱۳۹۱). نیروی دریایی راهبردی و توسعه سواحل مکران. اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران (ص ۱۰-۱۹) چابهار، نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران <https://sid.ir/paper/845322/fa>.
- اخوان کاظمی، مسعود و عزیزی، پروانه (۱۳۹۲). تحلیل اقتصاد سیاسی توسعه هند. فصلنامه مطالعات شبه قاره، ۱۴(۵)، صص ۷-۳۲.
- اعظمی، هادی و موسوی زارع، جواد. (۱۳۹۵). بررسی و تبیین اهمیت دریا از منظر موقعیت ژئوپلیتیکی ایران. مجله پژوهش ملل، ۱(۷)، صص ۱۹-۳۴. <https://civilica.com/doc/489472>.
- الهیوردی زاده، رضا و حافظنیا، محمدرضا (۱۳۹۸). تبیینی بر دسترسی دریایی و سطح توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورهای دریایی. *آمایش سیاسی فضا*، ۲(۱)، صص ۳۲-۲۳.
- بیات، حمیدرضا و حاتمی، ایرج (۱۳۹۱). بررسی عوامل موثر در توسعه نیافتگی سواحل مکران. مقاله منتشر شده در اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران (ص ۴۶-۵۷) چابهار، نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران. <https://sid.ir/paper/844995/fa>
- پورصادق، ناصر و موسوی، سید محمود (۱۳۹۵). ارائه الگوی راهبردی ابعاد ششگانه مدیریتی اداره امور حمل و نقل دریایی مبتنی بر تجارب نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران. *علمی-پژوهشی مطالعات مدیریت راهبردی دفاع ملی*، ۲(۵)، صص ۱۵۸-۱۳۳.
- پرتال حمل و نقل. (۱۴۰۰). پسرکانه بنادر فرصتی بسیار خوب برای سرمایه گذاری بخش خصوصی، بازیابی شده در ۱۶ اسفند ۱۴۰۰، از <http://portalhamlonagh.ir/fa/133359>
- پیشگاهی فرد، زهرا؛ رنجبردستنائی، کرامت و کوشکی، محسن (۱۳۹۸). رویکرد آینده پژوهانه به وضعیت ژئوپلیتیکی سواحل مکران رویکرد GBN. *جغرافیا (برنامه ریزی منطقه ای)*، ۹(۳۵)، صص ۱۴۵-۱۳۵.
- حافظنیا، محمدرضا و رومینا، ابراهیم (۱۳۸۴). تحلیل ظرفیت های ژئوپلیتیک سواحل جنوب شرق ایران در راستای منافع ملی (فضای مورد غفلت). *جغرافیا و توسعه*، ۴(۵)، صص ۲۰-۵.
- حافظنیا، محمدرضا. (۱۳۹۳). *اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک*. مشهد مقدس: انتشارات پاپلی.
- حافظنیا، محمدرضا؛ علمدار، اسماعیل و رضایی سکه روانی، داوود. (۱۳۹۹). نقش توسعه سواحل مکران و راهبرد دریانگاری ایران بر توسعه محور شرق کشور. *آمایش سیاسی فضا*، ۲(۲)، صص ۸۱-۹۴.
- دهقانی فیروزآبادی، سید جلال و صالحی، مختار (۱۳۹۱). دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران؛ زمینه ها و چالش ها (با تأکید بر پنج شاخص جهانی شدن اقتصاد). *پژوهش های اقتصاد ایران*، ۱۷(۵۲)، صص ۷۳-۱۱۴.
- دریاباری، سید جلال؛ هارون بحری، سیاوش؛ خانجان زاده کاکرودی، شقایق؛ حاجی محمدلو، محمد و پزشکی، محمد (۱۳۹۷). آمایش سرزمینی و توسعه سواحل مکران با تأکید بر مکان یابی و احداث شبکه های حمل و نقل در راستای ارتقا موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک منطقه. *نگرش های نو در جغرافیای انسانی*، ۱۰(۲)، صص ۱۵۱-۱۷۴.
- زرقانی، سید هادی. (۱۴۰۱). نقش و جایگاه سواحل مکران و بندر چابهار در طرح های نوین تجارت دریایی. اولین همایش ملی آمایش سرزمین با تأکید بر دریا، سواحل و بنادر، صص ۱۱-۲۴. <https://civilica.com/doc/1905282>.
- سیفی، بهزاد و همتی، سید ابراهیم. (۱۳۹۹). دیپلماسی دفاعی-دریایی جمهوری اسلامی ایران با تأکید بر عملکرد نیروی دریایی راهبردی. *سیاست و روابط بین الملل*، ۴(۷)، صص ۱۶۳-۱۴۳.

سیاری، حبیب اله، و خانزادی، حسین (۱۳۹۵). *احیای قدرت دریایی با استفاده از پتانسیل های سواحل مکران. فرآوری پتانسیلهای ژئوپلیتیکی فرآوری پتانسیل های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه های اقیانوسی جنوب شرق کشور*. <https://sid.ir/paper/845916/fa>. صفارزاده، محمود و همکاران (۱۳۸۸). *حمل و نقل دریایی*. تهران: انتشارات اسرار دانش. قاضی، حسین (۱۴۰۱). *تأثیر اتصال ترانزیتی بنادر سواحل مکران در ارتقاء مولفه های نظامی جنوب شرق ایران*. *مطالعات جنگ*، ۴(۱۲)، ۶۷-۸۸.

کریمی پور، یدالله و حیدری، محمد (۱۳۸۸). *ژئوپلیتیک کرانه های دریایی ایران از دیدگاه مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی*. تهران: انتشارات دانشگاه خوارزمی.

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (۱۴۰۳). <http://IRISL.NET>. مرکز پژوهش های اتاق بازرگانی (۱۴۰۱). *کریدورهای منطقه ای و موقعیت ژئواکونومیک ایران*. مدیریت اقتصاد کلان و آینده پژوهی، اتاق بازرگانی، صنایع، معدن و کشاورزی ایران.

ملت، شهرزاد، و شاد، احسان (۱۳۹۵). *توسعه دریا محور با محوریت حمل و نقل دریایی راهکاری برای دستیابی به اقتصادی پایدار*. کنگره پیشگامان پیشرفت <https://sid.ir/paper/864531/fa>. مطلبی کربکندی، محمدعلی و کفیلی، وحید (۱۳۹۸). *بررسی جایگاه حمل و نقل دریایی ایران در اقتصاد ایران و عرصه جهانی*. *اقتصاد دفاع*، ۴(۱۴)، صص ۱۱۷-۱۴۰.

میرزاجانی، محسن و لطفی، حیدر (۱۳۹۶). *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*. *جغرافیا (برنامه ریزی منطقه ای)*، ۷(۲۹)، صص ۵۷-۹۱. متقی، افشین؛ افشار، حسین و مالدار، حسین (۱۳۹۴). *اقتصاد سیاسی بین الملل و اهمیت سواحل مکران در منطقه گرای ایران*. *جغرافیا (برنامه ریزی منطقه ای)*، ۵(۳)، صص ۸۵-۱۰۱.

متقی، افشین (۱۴۰۲). *جزوه کلاسی درس اقتصاد سیاسی ایران و جهان*. مقطع دکتری، دانشگاه خوارزمی. محمودی، مهرداد (۱۳۸۴). *راهبرد دریایی جمهوری اسلامی ایران*. *آموزش علوم و فنون نظامی*، ۲(۴)، صص ۶۲-۴۷. موسوی شفائی، مسعود و نقدی، فرزانه (۱۳۹۴). *اقتصاد سیاسی بین الملل ایران در دوران پساتحریم*. *روابط خارجی*، ۷(۴)، صص ۲۵-۱۲. موسوی، سید محمود؛ سیاری، حبیب الله و پورصادق، ناصر (۱۳۹۶). *ارائه سیاست های راهبردی نظام مقدس ج.ا.ا در اداره امور حمل و نقل دریایی مبتنی بر گفتمان ولایت فقیه*. *مطالعات مدیریت راهبردی دفاع ملی*، ۱(۲)، صص ۹۰-۷۱. هراتی، جواد و قدرتی، سعید (۱۳۹۵). *بررسی جایگاه حمل و نقل دریایی در توسعه مناطق دریایی جنوب: مطالعه مورد سواحل مکران*. *همایش ملی فرصت های کارآفرینی و سرمایه گذاری در سواحل مکران*، چابهار، دانشگاه بین المللی چابهار.

<https://civilica.com/doc/604848>

یزدان پناه، کیومرث؛ الماسی، بهنام و محمدی کاظم آبادی، لیلیا (۱۳۹۶). *ارائه الگوی آمایش سرزمین نواحی ساحلی دریای مکران با رویکرد توسعه و امنیت پایدار منطقه ای (مطالعه موردی شهرستان های چابهار و ایرانشهر)*. *پژوهش های جغرافیایی برنامه ریزی شهری*، ۵(۴)، صص ۵۶۵-۵۳۹.

ÇOMAK, H., ŞEKER, B. Ş., & ULTAN, M. Ö. (Eds.). (2022). *Global Maritime Geopolitics (Vol. 11)*. Transnational Press London.

Fratila, A., Gavril, I. A., Nita, S. C., & Hrebenciuc, A. (2021). The importance of maritime transport for economic growth in the european union: A panel data analysis. *Sustainability*, 13(14), 7961.

<https://doi.org/10.3390/su13147961>

Hu, Y., & Zhu, D. (2009). Empirical analysis of the worldwide maritime transportation network. *Physica A: Statistical Mechanics and its Applications*, 388(10), 2061-2071.

The, N. (2014). *Journal of Central Asian Studies*, Vol. XXI.

Talley, W. K. (2013). Maritime transportation research: topics and methodologies. *Maritime policy & management*, 40(7), 709-725.

References:

- Ashrafipour, M. A., & Ashrafipour, M. A. (2013). The effects of maritime transportation development on the attraction of foreign direct investment. The 16th Maritime Industry Conference, December 11-12, Bandar Abbas. [In Persian]
- Azami, H., & Farshetmanesh, T. (2012). Strategic Navy and the development of Makran coasts. The first national gathering of the development of Makran coasts and maritime authority of the Islamic Republic of Iran, 28-30 Bahman. [In Persian]

- Akhvan Kazemi, M., & Azizi, P. (2012). Political economy analysis of Indian development. *Subcontinental Studies Quarterly*, 5(14). [In Persian]
- Al-Havirdizadeh, R., & Hafeznia, M. R. (2018). An explanation on maritime access and the level of economic and social development of maritime countries. *Space Political Analysis Quarterly*, 2(1), Winter. [In Persian]
- Azami, H., & Mousavizare, J. (2015). Investigating and explaining the importance of the sea from the perspective of Iran's geopolitical situation. *Journal of Research of Nations*, 1(7), July. [In Persian]
- Bayat, H. R., & Hatami, I. (2012). Investigating the effective factors in the underdevelopment of Makran coasts. The first national conference on the development of Makran coasts and maritime authority of Iran, 28-30 Bahman. [In Persian]
- Collins, J. M. (1998). *Military geography*. Potomac Books Inc.
- Comak, H., Seker, B. S., & Ultan, M. O. (2022). *Global maritime geopolitics*. Policy Series, 11. Published: 16 January 2022.
- Chamber of Commerce Research Center. (2022). *Regional corridors and the position of Iran. macroeconomic management and future studies*, [In Persian]
- Dehghanifrouzabadi, S. J., & Salehi, M. (2012). Economic diplomacy of the Islamic Republic of Iran: Fields and challenges (emphasis on five indicators of economic globalization). *Iranian Economic Research Quarterly*, 17(52), Fall, 114-73. [In Persian]
- Daryabari, et al. (2017). Territorial planning and development of Makran coasts with an emphasis on locating and building transportation networks in order to improve the geopolitical and geoeconomic position of the region. *New Perspectives in Human Geography*, 10(2), Spring. [In Persian]
- Fratila, A., Gavril, I. A., Nita, C., & Hrebenciuc, A. (2021). The importance of maritime transport for economic growth in the European Union: A panel data analysis. *Sustainability*, 13(14), 7961. <https://doi.org/10.3390/su13147961>
- Ghazi, H. (2022). The effect of the transit connection of Makran coast ports in upgrading the military components of Southeast Iran. *War Studies Quarterly*, 4(12), Spring, 67-88. [In Persian]
- Hafeznia, M. R., & Romina, A. (2005). Analysis of the geopolitical capacities of the southeast coasts of Iran in line with national interests (neglected space). *Geography and Development Magazine*, Fall and Winter. [In Persian]
- Hafeznia, M. R. (2013). *Principles and concepts of geopolitics*. Papal Publications: Holy Mashhad. [In Persian]
- Hafeznia, M. R., Alamdar, E., & Rezaei Sakeravani, D. (2019). The role of Makran coast development and Iran's sea orientation strategy on the development of the country's eastern axis. *Space Political Analysis Quarterly*, 2(2), Spring. [In Persian]
- Hu, Y., & Zhu, D. (2009). Empirical analysis of the worldwide maritime transportation network. *Physica A: Statistical Mechanics and its Applications*, 388(10), 2061-2071.
- Harati, J., & Ghodrati, S. (2015). Examining the place of maritime transport in the development of southern sea areas: A case study of Makran coasts. *National Conference of Entrepreneurial and Investment Opportunities in Makran Coasts*. [In Persian]
- Imeni, M., Roodpashti Rahnamaee, F., Bani Mahd, B., & Nikumram, H. (2022). Share of justice and quality of profit: The perspective of political economy. *Management Accounting Scientific-Research Quarterly*, 15(54), December, 1-20. [In Persian]
- Karimipour, Y., & Heydari, M. (2009). *Geopolitics of Iranian coasts from the point of view of integrated management of coastal areas*. Kharazmi University Press: Tehran. [In Persian]
- Melat, S., & Shad, E. (2015). Sea-oriented development with a focus on maritime transportation is a solution to achieve a sustainable economy. A collection of selected articles of the 10th Congress of Pioneers of Progress. [In Persian]
- Motalebi Karbkandi, M. A., & Kafilli, V. (2018). Investigating the position of Iran's maritime transport in Iran's economy and the world arena. *Defense Economy Quarterly*, 4(14), March, 117-140. [In Persian]
- Mirzajani, M., & Lotfi, H. (2016). The role and influence of the coasts of the Persian Gulf and the Makran region in the international economy and its strategic impact on Iran by presenting a strategic model in economic and political development. *Geography Scientific Research Quarterly (Regional Planning)*, 7(29), March, 57-91. [In Persian]
- Mottaghi, A., Afshar, H., & Maldari, H. (2014). International political economy and the importance of Makran coasts in Iran's regionalism. *Scientific-Research Quarterly of Geography (Regional Planning)*, 5(3), Summer, 101-85. [In Persian]
- Mottaghi, A. (2023). *Class booklet of political economy of Iran and the world*, Ph.D., Khwarazmi University. [In Persian]
- Mahmoudi, M. (2005). *Maritime strategy of the Islamic Republic of Iran*. *Educational Research Quarterly of Military Sciences and Techniques*, 2(4), Autumn and Winter. [In Persian]
- Mousavi Shafai, M., & Naghdi, F. (2014). Iran's international political economy in the post-sanction era. *Foreign Relations Quarterly*, 7(4), Winter. [In Persian]

- Mousavi, S. M., Sayari, H., & Poursadegh, N. (2016). Presenting the strategic policies of the holy system of J.A. in the administration of maritime transport affairs based on the discourse of Velayat al-Faqih. *National Defense Strategic Management Studies*, 1(2), Summer, 71-90. [In Persian]
- Nidhi The. (2014). *Journal of Central Asian Studies*, Vol. XXI.
- Poursadegh, N., & Mousavi, S. M. (2015). Presenting the strategic model of the six management dimensions of the Maritime Transport Affairs Department based on the experiences of the Holy System of the Islamic Republic of Iran. *Scientific-Research Quarterly of National Defense Strategic Management Studies*, 2(5), Spring, 133-158. [In Persian]
- Seifi, B., & Hemmati, S. A. (2019). Defense-maritime diplomacy of the Islamic Republic of Iran with an emphasis on the performance of the strategic navy. *Two Quarterly Journals of Politics and International Relations*, 4(7), Spring and Summer. [In Persian]
- Sayari, H., & Khanzadi, H. (2015). Revival of sea power by using the potentials of Makran coasts. *Proceedings of the Conference on the Geopolitical Potentials of Development in the Southeast Coasts of the Country*, October 27. [In Persian]
- Safarzadeh, M., et al. (2008). *Sea transportation* (2nd ed.). Israr Danesh Publishing House: Tehran. [In Persian]
- Transportation Portal. (2021). Poskeraneh Bandar is a very good opportunity for private sector investment. <http://portalhamlonagh1.ir/fa/133359/> [In Persian]
- Talley, W. K. (2013). Maritime transportation research: Topics and methodologies. *Maritime Policy & Management*, 40(7), 709-527.
- Yazdan Panah, K., Almasi, B., & Mohammadi Kazemabadi, L. (2016). Presenting the land development model of coastal areas of Makran Sea with the approach of sustainable regional development and security. *Urban Planning Geography Research Quarterly*, 5(4), Winter, 539-565. [In Persian]
- Zarghani, S. H. (2022). The role and position of Makran coasts and Chabahar port in new maritime trade plans. *The First National Conference on Land Development with an Emphasis on the Sea, Coasts and Ports*, November 24-11. [In Persian]
- Javanecargo. (n.d.). Retrieved from <http://javanehcargo.com>

نحوه استناد به این مقاله:

گرشاسبی، فاطمه و عشور نژاد، غدیر (۱۴۰۳). پایش تغییرات پهنه‌های آبی تالاب‌های کنوانسیون رامسر در بازه (۲۰۲۱-۱۹۸۴) بر مبنای داده‌های سنجش از دور، *مطالعات جغرافیایی نواحی ساحلی*، ۴(۵)، ۹۷-۱۱۸.

DOI: 10.22124/GSCAJ.2024.23504.1207

Copyrights:

Copyright for this article are retained by the author(s), with publication rights granted to *Geographical studies of Coastal Areas Journal*. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

