



پتانسیل‌های ترانزیتی کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق

امیر سرتیپ دکتر محمد حسن نامی، عضو هیئت علمی دانشگاه علوم و فنون فارابی
 دکتر علیرضا عباسی سمنانی، دکترای جغرافیایی سیاسی مدرس دانشگاه
 مسلم نامدرازاده دانش آموخته کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی ۰۹۱۰۶۳۳۲۰۹۰

چکیده

کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق کشور از نظر جغرافیایی، سرزمینی در جنوب خاوری ایران است که در طول دریای عمان از رأس‌الکوه در باختر جاسک تا جنوب خاوری ایالت بلوچستان پاکستان گسترده شده است. آرامش نسبی آب دریای مکران و پیشرفتگی‌های آب در سواحل، موجب ایجاد خلیج‌ها و خورهایی در این منطقه شده، به نحوی که موقعیت مناسبی را برای ایجاد بندرها به وجود آورده است همچنین سواحل مکران به سبب قرارگرفتن در هارتلند انرژی، مجاورت با حوزه ژئوپلیتیک خلیج فارس، دسترسی به آب‌های بین‌المللی، مجاورت با کشورهای حوزه دریای عمان و اقیانوس هند و مزیت‌های ترانزیتی مناسب برای خشکی‌های اوراسیا، دارای اهمیت استراتژیک فراوانی در کشور و منطقه می‌باشد.

سواحل مکران با دارا بودن موقعیت ژئوپلیتیکی از ظرفیت‌های بالقوه متنوع اقتصادی، بازرگانی، ترانزیتی، صنعت، کشاورزی، گردشگری و دفاعی برخوردار است و از همه مهم‌تر به دلیل دسترسی ارتباطات منطقه‌ای و بین‌المللی واجد کارکردهای تولید قدرت در کشور است. در این کرانه عظیم؛ چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران است که دارای نزدیک‌ترین فاصله تا اقیانوس هند است و افزون برداشتن مزیت‌های مختلف ژئوپلیتیکی، در زمینه اقتصادی به‌ویژه ترانزیت کالا، سرمایه‌گذاری‌های تجاری- صنعتی دارای شرایط منحصر به فردی است. هدف این مقاله با رویکردی توصیفی و بهره‌گیری از مطالعات کتابخانه‌ای بررسی نقش کرانه‌های اقیانوسی و دریایی سواحل جنوب شرق با تاکید بر اقیانوس هند در قابلیت‌های ترانزیتی و ژئوپلیتیک دسترسی می‌باشد.



کلید واژه ها: کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق، ژئوپلیتیک دسترسی و اقیانوس هند.

۱- مقدمه

کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق به دلایلی از جمله فرصت‌های بالقوه بندر چابهار و قابلیت ویژه این سواحل، قابلیت «HUB منطقه» یا همان مرکز و ترمینال پهلوگیری اقیانوس پیمای‌های غول‌پیکر دریایی، ترمینال‌های نفتی، مناطق آزاد تجاری-صنعتی و... را داشته که در توسعه اقتصادی، سیاسی، اجتماعی کشور و تامین منافع ملی بسیار حائز اهمیت است. از منظر ژئوپلیتیکی، همجواری سواحل مکران با کشورهای پاکستان و افغانستان، ظرفیت‌های ارتباطی این سواحل به پهنه اقیانوس هند و امکان اتصال کشورهای آسیای مرکزی به دریا‌های آزاد بستر مناسبی برای گسترش تعاملات منطقه‌ای و بین‌المللی فراهم نموده است. به گواه داده‌های معتبر، بخش قابل ملاحظه‌ای از عرضه و تقاضا عظیم جهانی، متوجه منطقه گسترده‌ای مشتمل بر آسیای مرکزی و اروپای شرقی است که ایران در مرکز توجه این مناطق می‌باشد. لذا ظرفیت‌های داخلی و قابلیت‌های بالقوه بومی به منظور دستیابی به تدابیر قابل حصول برای تعامل اقتصاد منطقه‌ای اهمیتی اساسی دارد که این مهم نیز با توجه به نیاز کشورهای محصور در خشکی چون کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد این سواحل فرصت‌های مناسبی را در راستای توسعه مناسبات بین‌المللی و جذب سرمایه برای تولید در منطقه جنوب شرق و سواحل مکران دارد.

سواحل مکران از نظر تاریخی سرزمینی ساحلی در جنوب شرقی ایران و جنوب غربی پاکستان است که در طول خلیج عمان از راس‌الکوه در غرب جاسک تا لاس‌بلا در جنوب شرقی ایالت بلوچستان پاکستان گسترده شده است. جنوب شرق کشور از دید ظرفیت‌های اقتصادی دارای سه سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی است نزدیک به ۶۰۰ کیلومتر مرز آبی سواحل مکران و تسلط این منطقه بر یکی از مهمترین و استراتژیک‌ترین راه‌های آبی جهان، همجواری با دو کشور افغانستان و پاکستان و نزدیکی به جمهوری‌های محصور ضلع شمال شرقی ایران، ویژگی خاصی به این منطقه بخشیده است. دریای عمان جزء حوزه استراتژیک اقیانوس هند و یکی از پنج حوزه استراتژیک جهان است و گذرگاهی با اهمیت به سمت خاورمیانه، جنوب شرق آسیا، شبه‌قاره، سراسر آسیای



جنوبی و جنوب شرقی می‌باشد که روزانه میلیون‌ها بشکه نفت و حجم وسیعی از کالا و سرمایه از این طریق مبادله می‌شود.

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

نقشه ۱: موقعیت جغرافیایی سواحل جنوب شرق کشور



۲- ادبیات نظری تحقیق

اهمیت جایگاه ژئوپلیتیک کرانه‌های جنوب شرق کشور



یکی از مهم‌ترین قابلیت‌های این منطقه، مجاورت آن با آب‌های آزاد بین‌المللی در سرتاسر مرز جنوبی، همسایگی مستقیم با کشورهای پاکستان و افغانستان، و به‌طور غیرمستقیم با کشورهای آسیای مرکزی (از طریق ترکمنستان) است که یک راه غیرقابل چشم‌پوشی برای این کشورهای محصور در خشکی (به جز پاکستان) به دریاهای آزاد محسوب می‌شود. در صورت راه‌اندازی محور ترانزیتی کشور، که از بندر چابهار آغاز و با عبور از شهرهای استان سیستان و بلوچستان و خراسان جنوبی، رضوی و شمالی به کشورهای آسیای میانه ختم می‌شود، این منطقه محروم، از فقر و محرومیت خارج خواهد شد و به سوی توسعه حرکت خواهد کرد.

بندر چابهار یکی از چهارراه‌های اصلی کریدور جنوبی تجارت جهانی نیز محسوب می‌شود. این بندر به علت موقعیت استراتژیک خود و دستیابی به آب‌های آزاد بین‌المللی، جایگاه ویژه‌ای در مبادلات بین ایران و سایر نقاط منطقه دارد. چابهار نسبت به سایر نقاط ساحلی ایران، مزیت‌های خاص خود را دارد. آب‌های عمیق در خلیج چابهار، شرایط پهلوگیری کشتی‌های بزرگ و ایجاد تاسیسات بندری را فراهم می‌کند. این بندر، مهم‌ترین بندر تجاری خارج از حوضچه خلیج فارس است و از نظر سیاسی و راهبردی در مواقع جنگ و بحران‌های منطقه‌ای می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای ایفا کند. قرارگرفتن چابهار در یک خلیج، موقعیت بندری ایده‌آلی برای توسعه فیزیکی در آینده به آن می‌بخشد که بسیاری از بنادر دنیا، از آن محرومند. آب و هوای چابهار در تابستان‌ها تحت تاثیر بادهای سرد و مرطوب قطب جنوب است که در ایران تنها منطقه آب و هوای مطلوب اقیانوسی است (عبداللهی، ۱۳۹۱: ۳).

پتانسیل‌های ژئواکونومیکی سواحل مکران

گردشگری، اکوتوریسم و اشتغال

یکی از پتانسیل‌های مهم و بالقوه‌ی سواحل مکران لزوم توجه و شکوفایی به نقش گردشگری و تفریگاهی آن است بطور کلی آب و هوای این منطقه‌ی ساحلی از کشور در مقایسه به سواحل خلیج فارس گرمای کمتری دارد و در غالب نقاط چهار فصل است. نمونه‌ی آن منطقه‌ی آزاد چابهار است که علت این نامگذاری در واقع همین ویژگی چهار فصل بودن آن است. اما بصورت موردی جاذبه‌های گردشگری این کرانه‌ها عبارتست از:



- مورفولوژی‌های زیبا با قابلیت اکو توریسمی ویژه به سبب حرکت امواج به ساحل
- تنوع منحصر به فرد زیستی، جانوری، گیاهی در دریا، ساحل و تالاب‌ها
- کوه‌های مریخی، تالاب‌ها و گل فشان‌ها
- وجود سواحل مناسب به منظور ایجاد ورزش‌های آبی مثل موج سواری و ورزش‌های ساحلی
- موقعیت مناسب ساحلی با هدف ساخت مراکز و مکان‌های ورزشی، ویژه‌ی ورزش‌های ساحلی برای برگزاری مسابقات بین‌المللی.

رشد جمعیت در استان سیستان و بلوچستان در مقایسه با دیگر نقاط کشور از آهنگ تندتری برخوردار است و این یک فرصت است چنانچه سرمایه و زیرساخت‌های لازم برای آموزش، مهارت، تحصیل، جذب کسب و کار و تولید فراهم شود جوانان بومی این منطقه بکار گرفته می‌شوند، در نتیجه‌ی این امر، میزان مهاجرت به شهر کم شده و اشتغال دائم فراهم می‌شود.

ترانزیت و حمل و نقل

موقعیت جغرافیایی کشور ما به گونه‌ای بوده‌است که در طول تاریخ نقش بی‌بدیلی در ترانزیت و شاهرهای برای تجارت و بازرگانی دنیا ایفا کرده‌است. کریدوری در اتصال "شرق به غرب" و "شمال به جنوب" عالم به واسطه‌ی حضور در هارتلند نظام ژئوپلیتیک جهانی، با گسترش شبکه‌های حمل و نقل، تفوق رویکرد بحری بر بری، ضرورت احساس شده از سوی کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه به منظور خروج از این تنگنای ژئوپلیتیکی و رسیدن به آبهای آزاد، نقش محوری ایران را در این جایگاه بیش از پیش با اهمیت کرده‌است. آبهای سواحل عمان قابلیت توسعه و گسترش همکاری‌های شرکای تجاری ایران در شرق و شمال را از طریق کوتاه‌ترین مسیر ریلی بندر آزاد چابهار- مشهد- ترکمنستان- قزاقستان و سپس روسیه را دارد. همچنین می‌تواند بندری مهم برای اتصال کالاهای بازار مصرف بیش از دو میلیارد نفری کشورهای عضو پیمان‌نامه‌های شانگهای، آسه آن و اکو باشد.

صادرات و واردات

سواحل مکران به دلیل داشتن عمق مناسب آب و خلیج و خورهای کوچک و بزرگ قادر به میزبانی از پهلوگیری کشتی‌های غول‌پیکر اقیانوس پیما می‌باشد. تنها باید با جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی به گسترش اسکله‌ها و توسعه‌ی بنادر پرداخت تا این مهم تحقق یابد و زمینه‌ی بارگیری و



انتقال کالاها به شمال و کشورهای مجاور فراهم شود، ضمن این که بتواند کالاهای صادراتی تولید داخل را نیز با کمترین هزینه و کوتاه‌ترین مسیر به بازارهای مصرف برساند. ذکر این نکته نیز اهمیت دارد که با توجه به این که کشور ما در بیضی انرژی و منابع هیدروکربنی جهان واقع شده‌است سواحل دریای عمان سکوی مناسبی برای انتقال و صدور این منابع به کشورهای دیگر است.

شیلات و ماهیگیری

کارکرد عمده‌ی سواحل در غالب نقاط دنیا ناظر بر فعالیت صید و صیادی و شیلات است. سواحل دریای عمان جزو رتبه‌های نخست ظرفیت بالای صیادی در کشورهای حاشیه اقیانوس هند محسوب می‌شود. به گفته‌ی کارشناسان هم‌اکنون رتبه‌ی نخست صید در غرب اقیانوس هند را دارد اما ظرفیت این سواحل در بخش صید و آبی‌پروری بیش از این است با برنامه‌ریزی و اقدامات لازم می‌توان میزان تولیدات شیلاتی (به غیر از ماهی) و بهره‌برداری عمده از گونه‌های متنوع آبی مثل صدف، خرچنگ، جلبک، خیار دریایی سهم بیشتری در صادرات این بخش داشته باشیم (حافظ نیا و رومینا: ۱۳۸۵).

توسعه جهان‌شهرها بر پایه بازرگانی ماورای اقیانوس‌ها

امروزه شماری از شهرهای بزرگ در باختر ایالات متحده، اروپای باختری و خاور دور روابط اقتصادی و مبادلات بازرگانی گسترده و مستقلی نسبت به دولت‌های خود را با بخش‌های گوناگون جهان آغاز کرده‌اند. این‌گونه ویژه از بازرگانی دریایی جهانی به این شهرهای بزرگ واقع شده بر کرانه‌های اقیانوس‌ها امکان آن را داده‌است تا در ورای تصمیم‌گیری‌ها و کنترل‌های دولتی به مبادله‌های بازرگانی عمده و جهانی با یکدیگر پردازند. این نقش‌آفرینی جدید که مستقیماً حاصل دو تحول بزرگ و همزمان در عصر حاضر، یعنی جهانی‌شدن اقتصاد بازار آزاد و انقلاب در تکنولوژی اطلاع‌رسانی است، شهرهای بزرگ کرانه‌ای با ویژگی‌های یاد شده را به صورت «جهان‌شهر = world city» یا شهرهای برخوردار از امکان بازرگانی در حجم عظیم جهانی و فراتر از محدوده‌های قانونی و مالیاتی‌ها درآورده‌است. یک شهر هنگامی می‌تواند «جهان‌شهر» شناخته شود که از عوامل و امکانات ویژه زیر برخوردار باشد (مجتهدزاده، ۱۳۹۲).

- واقع شدن بر کرانه‌های دریاها یا بازرگانی دریایی گسترده را آسان می‌کند.



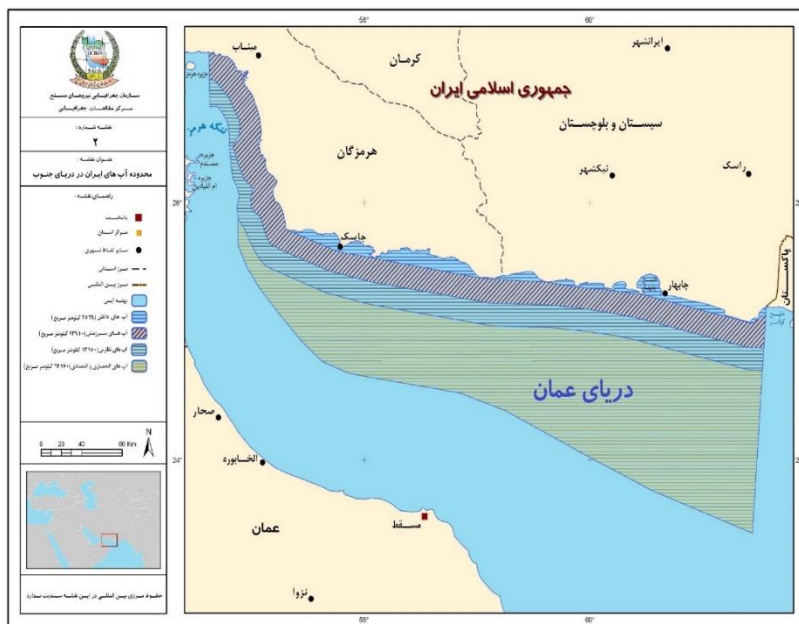
- برخوردار بودن از تسهیلات بندرگاهی گسترده برای تسهیل مبادلات بازرگانی در سطح جهانی.
- برخوردار بودن از امکانات حقوقی - اقتصادی لازم به‌عنوان "بندر آزاد" که جهان‌شهر مربوطه را از محدوده‌های حقوقی - اقتصادی حکومت‌های ملت پایه مستثنی سازد.
- در اختیار داشتن مناطق پهناوری وابسته جغرافیایی به جهان‌شهر در داخل یا خارج از محدوده‌های سرزمینی کشور مربوطه که بتواند ظرفیت جمع‌آوری کالا برای بازرگانی گسترده دریایی و توزیع کالاهای دریافت شده
- بازرگانی در داخل کشور و خارج از کشور در صورت لزوم.
- علاوه بر داشتن تسهیلات گسترده بندری، برخوردار بودن از ارتباطات گسترده هوایی و زمینی برای انتقال کالاهای تولیدشده در منطق دور و نزدیک به کرانه‌های یادشده و توزیع کالاهای دریافت شونده.
- برخوردار بودن از ظرفیت نامحدود استفاده از فضای سایبری (ارتباطات الکترونیکی) برای تسهیل بازرگانی نامحدود در فضای مجازی (ماورای مرزی و ماورای سرزمینی).
- توجه ایران به قدرت دریایی
- ج.ا.ایران که داعیه تبدیل شدن به قدرتی منطقه‌ای را داشته، به دریا به‌عنوان حوزه‌ای راهبردی می‌نگرد که می‌تواند در افزایش قدرت منطقه‌ای نقش مهمی داشته باشد. بنابراین در کنار تقویت تسلیحاتی خود در حوزه‌های موشکی، سامانه‌های پدافند هوایی و زمینی به تقویت ناوگان دریایی نیز توجه می‌کند. تولید جنگ‌افزارهای دریایی مانند ناوشکن، زیردریایی و ... که تولید آن‌ها به دلیل تکنولوژی پیشرفته تنها به کشورهای معدودی محدود است جلوه‌ای از عزم سیاستمداران و تصمیم‌گیران برای حضور قوی در دریاها می‌باشد.
- نفوذ بیگانگان و تحریم‌هایی که بر پایه‌های عداوت بنا شده‌اند، منطقی می‌نماید تا توان دفاعی بخصوص در عرصه پهنه‌های دریایی افزایش یابد. حضور گسترده نیروی دریایی ایران در آب‌های آزاد از سال در سال‌های اخیر شروع شده‌است و اولین ناوگروه‌های نظامی ایران برای مقابله با دزدان دریایی به خلیج عدن اعزام شدند. مقابله با دزدان دریایی صحنه آزمایش خوبی برای ناوگان دریایی ایران بود به طوری که توانست به مدت چندین سال حضور پیوسته در این منطقه را حفظ نماید. حضور در خلیج عدن باعث افزایش اعتماد به نفس نیروی دریایی ایران گردیده و باعث



شد ناوگان دریایی ایران با توانایی بیشتری به حضور در سایر مناطق بیندیشد که عبور از کانال سوئز و حضور در دریای مدیترانه از جمله این اقدامات است که برای اولین بار در طول تاریخ نیروی دریایی ایران انجام شد.

اعزام زیردریایی به دریای سرخ، آزمایش موشک‌های دوربرد در شمال اقیانوس هند، هدف قراردادن هواپیماهای بدون سرنشین آمریکا که وارد حریم دریایی ایران شده‌بودند و پرواز هواپیماهای شناسایی ایران در فراز ناوهای آمریکایی همگی، گوشه‌هایی از عزم نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران برای تغییر در موازنه قدرت در دریاها و قبولاندن خود به‌عنوان یک قدرت دریایی جدید است (حیدرزاد و همکاران، ۱۳۹۱: ۴).

نقشه ۲: محدوده آب‌های ایران در دریای جنوب



ضرورت توسعه کرانه‌های جنوب شرق

براساس برآورد محققان سازمان ملل در زمینه حمل و نقل بین‌المللی، حدود نیمی از حمل و نقل جهان بین خاورودور با سایر نقاط دنیا انجام می‌شود. از مجموع سه کریدور حمل و نقل جهانی که



کارشناسان سازمان ملل برای این امر در نظر گرفته‌اند، دو کریدور آن از ایران می‌گذرد و چابهار نقطه عبور جنوبی‌ترین کریدور شرقی- غربی جهان خواهد بود. این کریدور از دروازه ابریشم در چین آغاز می‌شود و قلب اقتصاد این کشور یعنی استان کانتون را تغذیه کرده و به سرزمین آسیای جنوب شرقی می‌پیوندد و پس از طی این مسیر وارد هندوستان شده و با پوشش مهمترین شهرهای این ناحیه مانند کلکته، ناکپور، جاپور، حصیرآباد، کراچی و بن قاسم به چابهار می‌رسد.

به بیان دیگر چابهار در حقیقت یکی از چهارراه‌های کریدور جنوبی تجارت جهانی نیز تلقی می‌شود؛ چهارراهی که دو کریدور دیگر، یعنی دو شاخه را به جنوب پیوند می‌دهد.

این بندر به علت موقعیت استراتژیک و دستیابی به آب‌های آزاد بین‌المللی، راه‌آهن سریع‌السیار و دروازه ابریشم جایگاه ویژه‌ای در مبادلات ایران با سایر کشورهای منطقه دارد. همچنین، این بندر به علت نزدیکی به کشورهای نظیر افغانستان، پاکستان و آسیای میانه با اتصال به شبکه ریلی کشور اهمیت ویژه‌ای در ترانزیت کالا به این کشورها خواهد داشت. چابهار در مقایسه با دیگر مناطق ساحلی و جنوب ایران دارای موقعیت ممتازی در امر کشتیرانی و حمل و نقل دریایی است. وجود آب‌های عمیق در خلیج وسیع چابهار، شرایط مناسبی را برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ در این منطقه و ایجاد تأسیسات بندری با هزینه مناسب و صرفه اقتصادی فراهم کرده‌است. این بندر به‌عنوان مهمترین بندر تجاری در خارج از خلیج فارس از نظر سیاسی و استراتژیک ملی در مواقع جنگ و بحران‌های منطقه‌ای نقطه‌ای کلیدی برای تنفس اقتصادی و بازرگانی خارجی کشور و ضمانتی برای گردش صنایع و فعالیت‌های اقتصادی آن محسوب می‌شود. قرارگرفتن چابهار در یک خلیج، موقعیت بندری ایده‌آلی را برای توسعه فیزیکی آینده به آن می‌دهد که بسیاری از بنادر دنیا این حسن را ندارند(عبداللهی، ۱۳۹۱: ۶).

۳- یافته‌های تحقیق

موقعیت ژئوپلیتیک ایران و اقیانوس هند

آنچه تردیدی در بحث باقی نمی‌گذارد تاثیر گسترده پدیده جهانی شدن، دست در دست پدیده‌های چون شهرهای جهانی و مجازی، است بر فزونی گرفتن چشمگیر بازرگانی ماورای اقیانوسی که از اواخر قرن بیستم بازرگانی جهانی را در فضای مجازی به مقیاس‌های باورنکردنی گسترش داد و جهان مطالعات ژئوپلیتیکی را به ژئوپلیتیک فضای مجازی وارد کرد. آشکار است که



اقیانوس آرام و اقیانوس هند به‌عنوان عرصه یا مسیر اصلی واقعیت‌دهنده مبادلات بازرگانی فضای مجازی میان جهان شهرهای واقع در کرانه‌های شرقی و غربی قاره آمریکا و کرانه‌های جنوبی اروپا از یک طرف، و جهان شهرهای واقع در کرانه‌های شرقی و غربی قاره‌های آسیا و اقیانوسیه، در ژئوپولیتیک جهان فرامردن اهمیت ویژه‌ای حاصل کرده‌اند و اقیانوس هند به‌عنوان عرصه مبادلات بازرگانی دو قدرت بزرگ آسیا، یعنی هند و چین با کرانه‌های جنوب غربی آسیا و کرانه‌های باختری آفریقا حساسیت‌های ژئواستراتژیکی ویژه‌ای را دامن می‌زند. همزمان، توسعه بی‌ثباتی در کرانه‌های خاوری آفریقا در دهه نخستین قرن بیست و یکم پدیده قرون وسطایی "دزدی دریایی" را دوباره زنده کرد و همین پدیده سبب افزایش ناامنی دریایی و تهدید علیه بازرگانی بین‌المللی ماورای اقیانوس هند گردید. این وضعیت ایجاب می‌کند تا کشورهای عمده درگیر در بازرگانی بین‌المللی ماورای اقیانوس هند مساله امنیت این پهنه بزرگ آبی را نیز مورد توجه ویژه قرار دهند.

در این برخورد، کشوری مانند ایران که در اندیشه ایجاد ارتباطات گسترده بازرگانی و اقتصادی میان کرانه‌هایش در اقیانوس هند و کشورهای محاصره‌شده در خشکی، در ماورای سرزمین‌های شمالیش است، می‌تواند با به‌کارگیری هوشیاری در شناخت دقیق موقعیت ممتاز جغرافیایی خود و با به‌کارگرفتن اندکی دلیری این جغرافیا را به "قدرت" تبدیل کرده و این موقعیت را به یک هارتلند جدید در ژئوپولیتیک نیم‌کره خاوری جهان مبدل سازد. در این معادلات، بدیهی است که مساله گسترش نقش نیروی دریایی هم برای واقعیت دادن به مفهوم "قدرت دریای" ایران و هم برای تامین امنیت دریا‌های جنوب (اقیانوس هند) در اولویت اول قرار می‌گیرد. پیشینه توجه ویژه ایران به ژئوپولیتیک اقیانوس هند به سال‌های دهه ۱۹۷۰ باز می‌گردد: به هنگامی که تهران تشکیل سازمان کشورهای حاشیه اقیانوس هند را مطرح کرده و تاسیس بزرگترین پایگاه استراتژیکی سه منظوره (دریایی - هوایی - زمینی) اقیانوس هند را در چابهار آغاز کرد. در آن دوران تهران به‌درستی اعلام کرد:

«... هرکسی که با جغرافیا و ظرفیت‌های استراتژیکی، به‌ویژه با ظرفیت‌های هوایی و دریایی جهان آشنایی داشته باشد، می‌داند که مرزهای امنیتی ما تا چه اندازه از چابهار فراتر می‌رود»
(news.trib.ir/NewsPage.aspx?newsid=۴۳۵۶۸).



پس از انقلاب اسلامی، رهبر جمهوری اسلامی ایران در تایید استراتژی بالا، کرانه‌های ایرانی اقیانوس هند را یک منطقه راهبردی اعلام کرده و با "راهبردی" اعلام کردن نیروی دریایی جمهوری اسلامی، در حقیقت ماموریت ویژه این نیرو در کرانه‌های یاد شده را به توجه ایران و جهان رساند. در دهه نخستین قرن بیست و یکم میلادی هنگامی که دزدی دریایی در اقیانوس هند، به‌ویژه در اطراف تنگه مندب «باب‌المنذب» که محل عبور نفت‌کش‌های بزرگ از خلیج فارس به غرب است، فزونی گرفت. ایران از جمله کشورهای مهم دنیا بود که (در تاریخ در ۲۰ دسامبر ۲۰۰۸) اعلام کرد ناو جنگی خود را به منظور گشت‌زنی در آب‌های خلیج عدن و حفاظت از کشتی‌های ایرانی به این منطقه اعزام نموده‌است. در این عملیات نیروی دریایی ایران موفق به واردکردن ضربات موثری به پدیده گسترش یابنده دزدی دریایی شد (Cootell, ۱۹۷۸: ۴۰۶).

از سوی دیگر شایان توجه است که همه کشورهای جدا شده از اتحاد شوروی در منطقه خزر - آسیای مرکزی کشورهای محاصره‌شده در خشکی هستند و بی‌بهره از دسترسی مستقیم یا آسان به بازرگانی بین‌المللی دریایی. قزاقستان، ترکمنستان، جمهوری آذربایجان همراه با روسیه و ایران در دریای خزر هم‌کرانه‌اند. این جغرافیای ویژه تشویق‌کننده بازرگانی دریایی میان پنج کشور کرانه‌ای یاد شده‌است. ولی، چنین پیشرفتی نمی‌تواند مشکل عدم دسترسی مستقیم دریایی آنان به بازارهای بین‌المللی را حل کند. تنها راه‌حل عملی بر این مشکل را می‌توان در ارتباط دادن این جمهوری‌ها و افغانستان به خلیج فارس و دریای عمان جست و جو کرد، از راه ایجاد شبکه‌های گوناگون راه شوسه، راه آهن و لوله‌های نفتی و گازی.

امتیازهای همه‌جانبه مسیر ایرانی برای صدور نفت و گاز از خزر - آسیای مرکزی بر همگان روشن است. شماری از قراردادهای جهت بهره‌گیری از این مسیر برای صدور نفت و گاز این منطقه به شبه‌قاره هند، چین، خاور دور، اروپا و استرالیا از راه ایران به امضا رسیده‌است. حتی انتقال از راه زمینی بخشی از نفت ترکمنستان از راه ایران و ترکیه به مدیترانه آغاز گردید، و هنگامی که ژئوپولیتیک امریکایی خنثی ساختن این بالقوه‌های جغرافیایی ایران در بازرگانی انرژی خزر - آسیای مرکزی استفاده از این طبیعی‌ترین راه را متوقف کرد، ترکمنستان و قزاقستان صدور بخشی از نفت خام خود را از راه معاوضه توسط ایران آغاز کرده بودند. با این حال، رویارویی مستقیم با نقش‌آفرینی ایران در منطقه خزر - آسیای مرکزی که به گونه‌ای آشکار و قاطع در دهه ۲۰۰۰ از سوی ایالات



متحده اعلام و پیگیری می‌شد، تکیه بر این اندیشه داشت که ایده درگیری ایران در امور خزر - منطقه‌ای که ایران در آن حضور جغرافیایی دارد - مورد علاقه آن قدرت و متحدینش نبوده است (Iran signs, ۱۹۹۵: ۱۰).

کریدور چابهار پل توسعه سواحل مکران

توافق سه جانبه ایران، افغانستان و هند برای توسعه چابهار، نه تنها توسعه جنوب شرق ایران را برای ساکنان این خطه نوید می‌دهد بلکه در قواره بین‌المللی، تامین‌کننده اهداف اقتصادی امضاکنندگان و دیگر کشورهای حوزه آسیای میانه است.

با توجه به افتتاح راه‌آهن اتصال ایران به آسیای میانه از مرز اینچه‌برون در استان گلستان که در سال ۱۳۹۳ با حضور رئیس‌ان جمهوری سه کشور ایران، ترکمنستان و قزاقستان صورت گرفت، توسعه بندر چابهار می‌تواند این کشورها را نیز از مزیت‌های آن بهره‌مند کند.

از این رو کشورهای آسیای میانه از جمله ترکمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان و نیز افغانستان که برای توسعه صادرات خود به آب‌های آزاد دسترسی ندارند، می‌توانند از طریق خطوط ریلی که به سیستم حمل و نقل ایران متصل شده و از بندر چابهار برای ترانزیت و صادرات کالاهای خود استفاده کنند. انتظار می‌رود از این رهگذر علاوه بر افزایش درآمدهای ارزی و رونق کسب و کار، در بخش خدمات بندری، دریایی، فعالیت‌های پس‌کرانه و حمل و نقل در این منطقه عایدات زیادی نصیب ایران شود. در میان کشورهای آسیای میانه، به دلیل برخورداری از منابع معدنی فراوان، تمایل بسیاری برای تکمیل کریدور چابهار دارند زیرا می‌تواند از این مسیر صادرات معدنی خود را افزایش دهند.

- منافع توسعه چابهار برای ایران

قرارگرفتن ایران در شاه راه ترانزیت بین‌المللی شرق - غرب و نیز شمال و جنوب، موقعیت استثنایی را برای کشورمان رقم زده است که می‌توان آن را دلیل اصلی تمایل هند برای سرمایه‌گذاری در بخش زیربنایی این خطه ایران ارزیابی کرد. در این میان، چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران است که در مرکز ثقل تجارت بین‌المللی ۲۴ دولت و ۱۵ کشور مستقل قرار دارد و اتصال این بندر به شبکه ریلی ایران می‌تواند تکمیل‌کننده پازل ظرفیت‌های ترانزیتی ایران باشد. انتظار می‌رود توسعه ترانزیت



از این بندر به کشورهای آسیا میانه در شرق دریای خزر و افغانستان و افزایش ترانزیت انرژی و کالا از ایران به کشورهای پاکستان و هند و بالعکس درآمدهای ارزی پایداری را برای ایران در پی داشته باشد. افزایش پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما و ساخت اسکله‌های بزرگ با عمق بیشتر، بندر چابهار را به یکی از بزرگترین بندر تجاری ایران تبدیل خواهد کرد.

- اهمیت اتصال چابهار به شبکه ریلی کشور

اتصال تنها بندر اقیانوسی ایران به شبکه ریلی کشور، مسیر تمام ریلی جدیدی را در کریدور ترانزیت بین‌المللی شمال - جنوب رقم می‌زند که این مسیر در سال‌های آینده نقش مهمی را در افزایش ترانزیت ریلی به کریدور شرق دریایی خزر ایفا خواهد کرد.

توسعه بندر چابهار با سرمایه‌گذاری ایران و هند، جغرافیای کل منطقه را تغییر خواهد داد، چون این بندر در توسعه مناسبات حمل و نقل بین ایران و کشورهای آسیای مرکزی، روسیه، و حتی اروپا را بیش از پیش تسهیل خواهد کرد. در مجموع به ثمر نشستن این مسیر ترانزیتی برای ایران اهمیت حیاتی دارد زیرا قرار گرفتن ایران در دالان شرق به غرب و شمال به جنوب، کشورمان را به یک مسیر ممتاز ترانزیتی در جهان تبدیل کرده‌است و باید بتوان با برنامه‌ریزی‌های مناسب و تخصیص اعتبارات از این موقعیت ممتاز بیشترین بهره را برای اشتغال‌زایی جوانان و کسب درآمدهای ارزی کسب کرد.

در شرایطی که آمارها نشان می‌دهد در سال گذشته بیش از ۱۲ میلیون تن کالای نفتی و غیرنفتی از طریق ایران به کشورهای همسایه ترانزیت شد، انتظار می‌رود با فعال‌شدن کریدور چابهار، به سرعت مجموع کالاهای ترانزیتی ایران به بیش از ۵۰ میلیون تن در سال افزایش یابد.

اهمیت ترانزیتی اقیانوس هند

با توجه به نیازهای جهانی برای تجارت دریایی و جریان انرژی و دسترسی به بازارها، استفاده از مسیرهای دریایی اقیانوس هند و تنگه‌های استراتژیک آن یک ضرورت حتمی است تنگه هرمز، مهمترین مسیر انرژی جهان بدون جایگزین می‌باشد تخمین زده شده‌است که در آینده اقتصادهای اروپا، ژاپن و ایالات متحده به ترتیب ۷۰، ۷۶ و ۲۵ درصد از نیازهای نفت خام خود را از خلیج فارس تأمین کنند (پیشگامی فرد، ۱۳۸۹: ۶).



یک‌سوم از تجارت جهانی و تقریباً تمام نفت آسیا از تنگه‌های شرقی، مالاکا، سوندا، لامبارک و ماکاسار می‌گذرد. از ۱۴ کشوری که آسیای شرقی و جنوب شرقی را شکل می‌دهند، دوازده تای آنها به شدت وابسته به نفت آسیای غربی هستند امروزه مسیر دریایی گسترش‌یافته از دریای عرب تا دریای ژاپن از طریق اقیانوس هند، ملقب به جاده جدید ابریشم شده است و حفاظت از آن با اولویت استراتژیک جمعی برای بسیاری از کشورها می‌باشد (Hashimoto, ۲۰۰۴).

فاکتورهای عمده‌ای که اقیانوس هند را این چنین تسهیل‌کننده قطعی در تجارت دریایی جهان ساخته است، شامل تاثیرات تاریخی، جمعیت، موقعیت، تجارت و الگوهای اقتصادی و توسعه سیاسی در بین دیگر عوامل می‌باشند. برای ارزیابی اهمیت نقش این اقیانوس بعنوان یک منطقه فعال در تجارت دریایی جهان، تحلیل فاکتورهای اصلی و ارتباطات اقتصادی و تجاری بین حاشیه آن و مناطق دیگر ضروری است.

درحالی‌که تجارت دریایی در سراسر جهان در حال رشد می‌باشد، هیچ جایی به اندازه آسیا با افزایش تقاضا روبرو نیست از آنجایی‌که نواحی ساحلی با رشد بیشتر از نواحی درون سرزمینی، حتی در یک کشور برخوردارند، صادرات از این منطقه اصولاً بوسیله کشتی در سراسر مناطق با دسترسی گسترده به مسیرهای اقیانوسی- دریایی و آبراهه‌های درون سرزمینی جابه‌جا می‌شوند. وابستگی به کشتیرانی در این بخش از جهان با زیرساخت‌های نادر حمل و نقل زمینی و هوایی برای تجارت در مقیاس زیاد شناخته می‌شود.

رشد سریع اقتصادی در نواحی ساحلی این منطقه، تقاضای فزاینده‌ای را برای تنگه‌های موجود در آن را پدید آورده است. امروزه منطقه اقیانوس هند با قرارگرفتن در بین اقتصادهایی با جهش بالا در جنوب، جنوب شرق و شرق دور، و منطقه غنی از نفت خلیج فارس، موقعیت استراتژیکی را برای سهولت بخشیدن به مقدار زیاد تجارت در این عرصه ارائه می‌دهد. آب‌های آن حامل ترافیک سنگین نفت و محصولات نفتی از میدان‌های نفتی خلیج فارس و اندونزی بوده که حاوی حدوداً ۴۰٪ از تولید نفت دریایی در جهان می‌باشد (CIA, ۲۰۰۸).

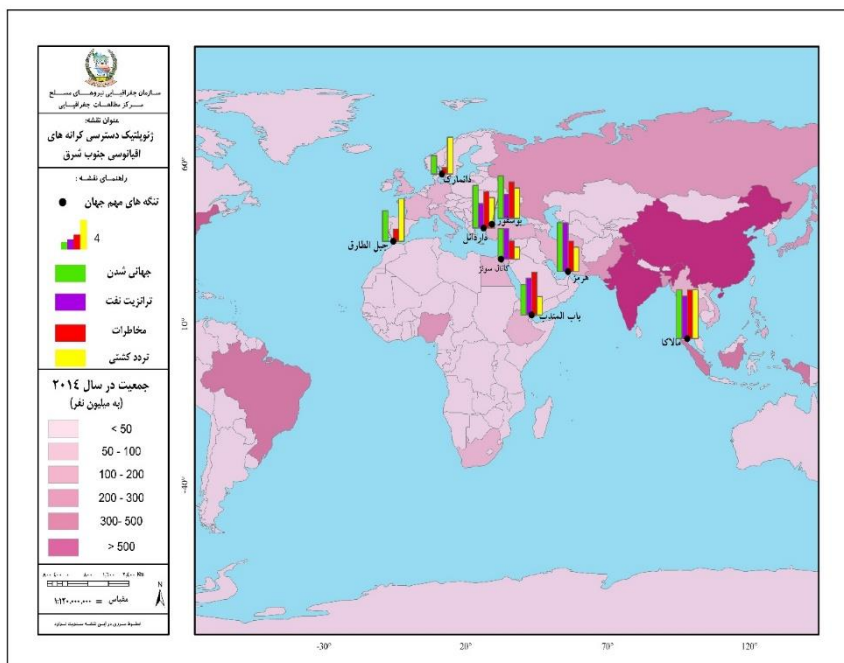
این امر، همراه با بازار گسترده مصرفی و دیدگاه‌های تجاری در حاشیه آن، منطقه اقیانوس هند را منطقه‌ای پرجنبش و اقیانوسی تسهیل‌کننده و حیاتی برای تجارت جهانی تبدیل می‌کند. جمعیت در



حاشیه آن نزدیک به دو میلیارد نفر است. که بازاری بزرگی برای تجارت فراهم می‌سازد. بنابراین مرکزیت تجاری و جمعیت بسیار در منطقه اقیانوس هند، با جغرافیای اقتصادی، ترکیب شده تا فضای مناسب جغرافیایی از دیدگاه ژئواکونومیکی و با اهمیت جهانی را بیافریند (Nazery, ۲۰۰۵).

اقیانوس هند دارای چهار آبراه بسیار مهم و بحرانی برای تجارت بین‌المللی دریایی شامل: کانال سوئز در مصر، باب‌المندب (مرز جیبوتی و یمن)، تنگه هرمز (مرز ایران و عمان) و تنگه مالاکا (مرز اندونزی و مالزی) است. این نقاط انسداد یا کانال‌های باریک، مسیر مهم در تجارت جهانی نفت می‌باشند. این مسیرها بدون اغراق، نه تنها بعنوان منبع حیاتی از نظر استراتژیکی و اقتصادی برای بسیاری از ملل قرارگرفته در طول آنها عمل می‌کنند، بلکه نقش حساسی را بعنوان شاهراه تجارت جهانی و تامین انرژی، که اهم آن از طریق دریا حمل می‌شود، بازی می‌کنند. از آنجائی‌که بیشتر کشورهای اقیانوس هند به تجارت بین‌المللی با همسایگان دور مشغول‌اند، بیشتر کالاهای جهان از طریق اقیانوس حمل و نقل می‌شود. طبق این روند، حجم مبادلات در منطقه بطور مستمر افزایش می‌یابد.

نقشه ۳: ژئوپلیتیک دسترسی در اقیانوس هند و کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق



۴- نتیجه بحث

بنابراین بر پایه موقعیت بی‌نظیر ژئوپولیتیکي کرانه‌های اقیانوسی و دریایی جنوب شرق ایران تعاریف نوینی از موقعیت جغرافیایی جدید ایران جلوه‌گر شده‌است که ایران را در مقام پلی سرزمینی میان سرزمین‌های ورای شمال و جنوبش قرار داده و با این جلوه‌گری ژئوپولیتیکي جدید ظرفیت ارتباط دادن ژرفای ژئوپولیتیک شمالی ایران به ژرفای ژئوپولیتیک جنوبی را به نمایش گذارد. در این دگرگون شدن چشمگیر نقش آفرینی ژئوپولیتیکي، سرزمین ایران توان آن را یافته است تا از راه اختصاص دادن بندری از بنادر فراوانش در کرانه‌های مکران به هریک از کشورهای محاصره‌شده در خشکی خزر-آسیای مرکزی برای استفاده اختصاصی و خودمختار آن‌ها در چارچوب حاکمیت ملی و حکومت قوانین خود، تبدیل به هارتلند جدیدی در جهان ژئوپولیتیک کنونی شود که شبکه‌ای از



راه‌های هوایی و زمینی و راه‌آهن دسترسی ژئواکونومیکی کشورهای محاصره‌شده در خشکی خزر - آسیای مرکزی به راه‌های بازرگانی بین‌المللی اقیانوس هند را واقعیت بخشید. نه تنها این کار موقعیت جغرافیایی کم مانند ایران را به یک موقعیت ژئوپولیتیک بی‌همتا در نظام جهانی تبدیل خواهد کرد، بلکه کشورهای منطقه خزر-آسیای مرکزی را از امکان دسترسی مستقیم به راه‌های بازرگانی بین‌المللی برخوردار ساخته و کشورهای خلیج فارس را نیز از امکان دسترسی آسان برای به دست آوردن نقشی در بازرگانی انرژی منطقه خزر-آسیای مرکزی برخوردار خواهد کرد و این‌گونه خواهد بود که جغرافیای ایران تبدیل به قدرت والای ژئوپولیتیک ایرانی خواهد شد.

منابع

۵. حافظ نیا، محمدرضا و ابراهیم رومینا، تحلیل ظرفیتهای ژئوپلیتیک سواحل جنوب شرق ایران در راستای منافع ملی، تهران، فصلنامه جغرافیا و توسعه ۱۳۸۵
۶. پیشگاهی فرد، زهرا، جایگاه حوزه اقیانوس هند و تنگه‌های استراتژیک آن در فرایند جهانی شدن، تهران، ۱۳۸۹ دانشگاه آزاد اسلامی ص ۷
۷. عبدلهی، علی، نقش سواحل مکران در امنیت منطقه و امنیت کشور و راه کارهای استفاده بهینه از این سواحل، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران ۲۸ الی ۳۰ بهمن ۱۳۹۱
۸. حیدرزاده، مرتضی و همکاران، سواحل مکران و توانمندی در ایجاد قدرت دریایی برتر منطقه در حوزه های میان اقیانوسی اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران ۲۸ الی ۳۰ بهمن ۱۳۹۱
۹. مجتهدزاده، پیروز (۱۳۹۲)، فلسفه و کارکرد ژئوپولیتیک، انتشارات سمت، تهران.
۱۰. Cottrell, Alvin J., Iran's Armed Forces Under the Pahlavi Dynasty, Chapter ۱۱ of George Lenczowski (editor), Iran Under the Pahlavis, Hoover Institution Press, Stamford University, Stanford ۱۹۷۸, p. ۴۰۶
- news.irib.ir/NewsPage.aspx?newsid=۴۳۵۶۸
- ۱۴- Iran signs Trilateral Agreement With Turkmenistan and Armenia, Ettelaat International (London), No. ۲۴۶, Tuesday June ۶, ۱۹۹۵, P. ۱۰
- Hashimoto, k. (۲۰۰۰): Excluding Myanmar and Land- Locked Ed laos, Asia's Energy Security and Rrole of Japan. PHP Research Institute; Accessed:



۱۱. Nazery, khalid (۲۰۰۵): The Role of the Indian Ocean in Facilitating Global Maritime Trade, Maritime Institute of Malaysia; Accessed:www.mima.gov.my ۲۸June ۲۰۰۵.