



The Role of Developing the Makran Coast and Iran's Marine Orienteering Strategy on the Development of the Eastern Axis of the Country

ARTICLE INFO

Article Type
Research Article

Authors
Hafeznia, M.R., PhD.*
Alamdar, E., PhD.
Rezaei Seke Ravani, D, PhD.

¹ Geography Department,
Department of Political
Geography, Faculty of
Humanities, Tarbiat Modares
University, Tehran, Iran

Correspondence*
Address: Geography
Department,
Department of Political
Geography, Faculty of
Humanities, Tarbiat Modares
University, Tehran, Iran
Email:
hafezn_m@modares.ac.ir

Article History
Received: 18 July 2020
Accepted: 1 February 2021

ABSTRACT

The importance of the sea and its role in world economics and politics are indisputable and it is necessary to pay attention to it. The political history of the world testifies that countries that have a maritime strategy have been powerful and developed. Due to its long beaches in the Persian Gulf and the Oman Sea, the country has a privileged geographic location in the country, with its other neighbors. Unfortunately, the regions of eastern and southeast of Iran due to geographic isolation have always been neglected in national politics. To this end, one of the best strategies for promoting development and security in the region is the connection of the eastern parts to the Chabahar port and the coast of Makran. This research tries to explore the role of the Makran coastlines and the strategic sea politics of Iran on the development of the eastern axis using a descriptive-analytical method based on library resources. Initial studies show that if the Islamic Republic of Iran adopts a maritime strategy, Iran will witness the processing of its geopolitical, geo-economical and geostrategic advantages for the country. With the realization of the maritime policy, the Makran region is considered as a transit axis for the development of the south-east. In the face of the ostracism of a sea-based strategy based on the southeastern oceanic capacity of Iran, other Indian Oceanarians will use this potential. Therefore, it is suggested that, with a realistic and operational view, more attention be paid to maritime policy

Keywords: Makran Coast, Indian Ocean, Seismicity Strategy, East Development, Geopolitics.

نقش توسعه سواحل مکران و راهبرد دریا گرایی ایران بر توسعه محور شرق کشور

محمد رضا حافظ نیا* PhD

استاد جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه تربیت مدرس تهران، ایران

اسماعیل علمدار PhD

گروه جغرافیای سیاسی دانشکده علوم انسانی دانشگاه تربیت مدرس، ایران

داود رضائی سکه روانی PhD

مدرس دانشگاه پدافند هوایی خاتم الانبیاء(ص) تهران، ایران

چکیده

اهمیت دریا و نقش آن در اقتصاد و سیاست دنیا غیرقابل انکار و توجه به آن نیز ضروری می‌باشد. تاریخ سیاسی جهان گواهی می‌دهد که کشورهایی که راهبرد دریاگرایی داشته‌اند؛ قدرتمند و توسعه‌یافته شده‌اند. کشور ایران به دلیل برخورداری از سواحل طولانی در خلیج فارس و دریای عمان/ اقیانوس هند از موقعیت جغرافیای ممتازی نسبت به سایر همسایگانش برخوردار است. از سویی دیگر متأسفانه مناطق شرق و جنوب شرقی ایران به دلیل انزوای جغرافیایی همواره مورد بی‌توجهی در سیاست‌های کلان ملی قرار گرفته است. بدین منظور یکی از بهترین راهبردهای آمایشی پیشرو برای توسعه و امنیت در این منطقه، اتصال نواحی شرقی به بندر چابهار و سواحل مکران می‌باشد. این پژوهش سعی دارد با روش توصیفی-تحلیلی و با تکیه بر منابع کتابخانه‌ای به واکاوی نقش سواحل مکران و سیاست راهبردی دریاگرایی ایران بر توسعه محور شرقی بپردازد. بررسی‌های اولیه نشان می‌دهند که در صورت اتخاذ راهبرد دریایی توسط دولت جمهوری اسلامی، ایران شاهد فرآوری مزیت‌های ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیک و ژئواستراتژیکی آن برای کشور خواهد بود. با تحقق سیاست دریاگرایی، منطقه مکران به عنوان محور ترانزیتی توسعه جنوب شرق مطرح می‌شود. در صورت مغفول ماندن راهبرد دریاگرایی مبتنی بر ظرفیت اقیانوسی جنوب شرق ایران، سایر بازیگران منطقه‌ای اقیانوس هند از این پتانسیل استفاده خواهند کرد. لذا پیشنهاد می‌شود با نگاهی واقع‌بینانه و عملیاتی به سیاست دریاگرایی بیش از پیش توجه شود.

کلیدواژه‌ها: سواحل مکران، اقیانوس هند، راهبرد دریاگرایی، توسعه شرق، ژئوپلیتیک.

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۴/۲۸

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۱۱/۱۳

نویسنده مسئول: hafezn_m@modares.ac.ir

مقدمه

آب بنیان و پایه همه توسعه‌ها (توسعه صنعتی، کشاورزی، خدماتی، اجتماعی، فرهنگی، زیست محیطی، بهداشتی و ...) است [۱]. امروزه داشتن سواحل طولانی و دسترسی به آب‌های آزاد به عنوان یکی از مهم‌ترین شاخص‌های قدرت ملی قلمداد می‌شود. منافع کشورهای صاحب دریا ارتباطی مستقیم با نیازمندی‌ها، توانایی‌ها و فرهنگ آنها دارد که تحقق این منافع در قالب راهبرد دریایی مبتنی بر اهداف اقتصادی، سیاسی و نظامی محقق می‌شود. موفقیت در هریک از اهداف نامبرده بستگی به میزان به‌کارگیری صحیح و موثر نیروی انسانی، ابزار و تجهیزات و قوانین و مقررات دارد. مدیریت کارا و موثر این منابع در هر کشوری، آن کشور را تبدیل به یکی از قدرت‌های دریایی می‌نماید.

در تحقق سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ که جمهوری اسلامی ایران را به عنوان قدرت اول منطقه‌ای ترسیم کرده است، قابلیت و نقش حوزه بازرگانی خارجی کشور به عنوان محور کلیدی توسعه اقتصادی کشور اهمیت ویژه‌ای دارد [۲]. اما مشکلات کنونی حوزه تجارت خارجی از قبیل روند روبه‌گسترش آنها در آینده، این نقش آفرینی را با شک و تردید مواجه کرده و لزوم تدبیر و تأمل عالمانه را از طریق راهبردی ضروری نموده است [۳]. با گذشت بیش از ۴ دهه از نظام جمهوری اسلامی ایران هنوز الگوی راهبردی در حوزه بازرگانی و تجارت خارجی وجود ندارد. فقدان این چنین الگوی راهبردی در حوزه‌های تجارت خارجی می‌تواند باعث تناقض در سیاست‌ها، جزیره‌ای عمل کردن بازیگران در این حوزه، ائتلاف منابع و خنثی کردن تلاش‌ها و فعالیت‌ها برای فعالیت بازرگانی و تجارت خارجی در کشور شود [۴].

اقتصاد مقاومتی، الگویی برای احراز از دو سرنوشت نامطلوب یعنی "وابستگی اقتصادی" و "اقتصاد ریاضتی" است. این تدبیر اقتصادی که در شرایطی خاص و به‌منظور عبور از موانع و چالش‌های اقتصادی پیش روی یک حکومت، معرفی می‌گردد، راهبردی دانش‌بنیان، بلندمدت، فعالانه و متکی بر توان ملی و مردمی اعضای یک جامعه است که در آن از کلیه امکانات و ظرفیت‌های موجود و حتی محدود داخلی به همراه دانش فنی دنیا استفاده می‌شود که با کمک آن نه تنها می‌توان تهدیدهای تحریم بین‌المللی را تبدیل به فرصت داخلی کرد، بلکه می‌توان به روند توسعه و پیشرفت در ابعاد اقتصادی و اجتماعی یک کشور در مدتی تعیین شده، سرعت بخشید [۵].

مقام معظم رهبری (مدظله العالی) نیز در راستای تحقق اقتصاد

مقاومتی، یک از مولفه‌های اساسی آن را مباحث مربوط به ظرفیت‌های عظیم جغرافیایی و توجه به مناطق ساحلی و بندرگاهی و موقعیت‌های ترانزیتی می‌دانند. که می‌توان اقتصاد محلی و ملی را متحول کند.

جمهوری اسلامی ایران به عنوان یک قدرت منطقه‌ای در جنوب غرب آسیا با داشتن سواحل در نوار جنوبی به طول ۲۴۴۰ کیلومتر از دهانه فاو تا بندر گوآتر [۶]. ظرفیت ژئوپلیتیکی عظیمی دارد که می‌تواند از این پتانسیل نهایت بهره را ببرد. با توجه به این که ساختار اقتصادی ایران بعد از اکتشاف و بهره‌برداری از منابع نفتی به شدت متکی به صادرات نفت و درآمدهای ارزی حاصل از آن بوده است و تلاش‌های صورت گرفته برای خروج از این وضعیت و اتخاذ سیاست‌های اقتصادی غیر نفتی نتیجه چندانی دربر نداشته است؛ اینک برای ایجاد توسعه‌ای همه‌جانبه و پایدار و همچنین جایگزینی منابع جدید کسب درآمد به منابع نفتی در کشور، نیازمند استفاده از تمامی امکانات و قابلیت‌ها هستیم. دریای عمان و سواحل آن به دلیل اتصال به آب‌های آزاد در گذشته و حال مورد توجه بوده و هم‌جواری آن با خلیج استراتژیک فارس بر اهمیت آن افزوده است. مکران از نظر تاریخی، سرزمینی ساحلی در جنوب شرقی ایران و جنوب غربی پاکستان بوده که در طول خلیج عمان از رأس الکوه در باختر، جاسک تا لاس بالا در جنوب خاوری ایالت بلوچستان پاکستان را دربرمی‌گرفته است. مکران تقریباً شامل تمام بلوچستان ایران و پاکستان و بخشی از استان هرمزگان فعلی می‌شده است [۷]. شهرستان چابهار با مساحتی حدود ۱۷۱۵۵ کیلومترمربع با موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد در منتهی الیه جنوب شرقی ایران در کنار آب‌های گرم دریای عمان و اقیانوس هند قرار گرفته است. این شهرستان از جانب شمال به شهرستان‌های ایرانشهر و نیکشهر و از جنوب به دریای عمان و از شرق به پاکستان و از غرب به استان‌های کرمان و هرمزگان محدود است [۸]. بندر چابهار تنها بندر اقیانوسی کشور می‌باشد؛ که لنگرگاه آن توانایی پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما را دارد. برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای مرکزی از طریق محور ترانزیتی شرق کشور "چابهار-میلک" نزدیکی جغرافیایی بندر چابهار به افغانستان، انجام سرمایه‌گذاری‌های گسترده در بخش‌های مختلف به ویژه بخش دریایی در سواحل مکران، ایجاد تسهیلات و زیرساخت‌های حمل و نقل در مسیر محور شرق کشور و حمایت گسترده دولتی، این بندر را تبدیل به قطب ترانزیتی می‌کند [۸]. لیکن با توجه به محرومیت و

خشکسالی‌های پی در پی در نوار شرقی کشور و دور ماندن از شاخص‌های توسعه، بهترین راهبرد برای رهایی از این انزوای جغرافیایی، متصل کردن این استان‌ها به خط ترانزیتی (هوایی، ریلی، زمینی) شمال-جنوب و قرار دادن آنها در حلقه واسطه کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی به منطقه چابهار می‌باشد. لذا برای تحقق این راهبرد نیازمند یک سیاست کلان دریاگرایی از سوی حکومت و دولت می‌باشیم. در صورت تحقق این مهم، این منطقه را می‌توان به یک قطب ترانزیتی (هاب ترانزیتی اقیانوسی) تبدیل کرد. این پژوهش به دنبال آن است تا با روش توصیفی-تحلیلی و با تکیه بر منابع کتابخانه‌ای به این سوال اساسی پاسخ دهد که چگونه می‌توان با اتکا بر سیاست راهبردی دریاگرایی با تاکید بر توانمندسازی سواحل مکران، محور شرقی کشور را توسعه داد؟

مبانی نظری و پیشینه شناسی تحقیق

در فرهنگ اصطلاحات وبستر توسعه به معنی تحصیل کامل چیزی و یا بدست آوردن تمام پتانسیل آورده شده است [۹]. در توسعه جامعه، باید تعامل منطقی بین ابعاد اجتماعی، اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و نیز سایر ابعاد را لحاظ کرد [۱۰]. بانک جهانی در تعریف توسعه ابراز می‌دارد که توسعه، به معنای میزان‌های قابل اندازه‌گیری در شرایط و کیفیت زندگی مردم مناطق مختلف است [۱۱]. توسعه را می‌توان نوعی طرح ملی دانست که شامل توسعه اقتصادی، توسعه سیاسی، توسعه فرهنگی، توسعه اجتماعی و توسعه امنیتی است [۱۲]. مجموعه تلاش‌ها جهت تعریف همه جانبه از مفهوم توسعه منجر به شناسایی سه جزء اساسی در فرآیند توسعه شده است. براین اساس برنامه توسعه ملل متحد سه شاخه بنیادی درخت توسعه را توسعه اقتصادی، توسعه اجتماعی و توسعه انسانی دانسته است. به عبارتی دیگر هرگونه تلاشی در جهت بهبود کیفیت زندگی بایستی در بردارنده عوامل زیر باشد: تقویت ظرفیت بهره‌وری جامعه، ضمانت اجرایی جهت پایه‌ریزی و اجرای خدمات اجتماعی و رفاهی برای مردم و تسهیل فرصت‌هایی برای مردم در جهت ارتقاء رشد فردی و نیز سهیم بودن حداکثری آنان در جامعه [۱۳].

راهبرد: راهبرد به معنای تعیین هدف‌های بلند مدت سازمان و گزینش مجموعه‌ی اقدامات و تخصیص منابع لازم برای دستیابی به این اهداف است [۱۵]. راهبرد را راهی می‌دانند که ما را به هدف می‌رساند، مأموریت را محقق می‌سازد و به چشم انداز معنی

می‌بخشد [۱۶].

موقعیت مرکزی (مرکز حوادث و رویدادهای و کنترل آنها)، موقعیت حاشیه‌ای (بخش پیرامونی یک موقعیت مرکزی که تابع فرآیندهای موقعیت مرکزی است) [۱۸].

راهبردهای کلان توسعه

هاروی در زمینه راهبردهای کلان توسعه سه جنبه اقتصادی، اجتماعی و سیاسی را مورد بررسی قرار داده و اذعان می‌دارد که توسعه بر سه مفهوم فوق به عنوان ستون‌های اصلی بنا نهاده شده است [۱۷]. پاپلی یزدی نیز ابعاد توسعه را سیاسی، اقتصادی و فرهنگی ذکر می‌کند [۱] که شباهت‌های زیادی با نگاه هاروی به ابعاد کلان توسعه دارد، با این تفاوت که هاروی به توسعه اجتماعی بها می‌دهد و پاپلی یزدی به جای آن توسعه فرهنگی را قرار داده است. طالشی و بیدخوری ابعاد کلان توسعه را در سه گروه به شرح زیر تقسیم بندی نموده است: الف) توسعه سیاسی ب) توسعه فرهنگی - اجتماعی ج) توسعه اقتصادی

عامل همسایگی: این عامل بر ماهیت تعاملات دولت‌ها تاثیر شدیدی دارد. در فرآیند تهدید خارجی کشور همسایه، بالقوه به صورت صدور بحران، تراکم تهدید و تراکم اختلاف ممکن است تحت تاثیر قرار گیرند [۲۰].

استراتژی ژئوپلیتیکی: عبارت است از راهبرد و خط مشی متخذه از سوی یک دولت یا سازمان و ائتلاف بین‌المللی بر علیه رقبای خود برای رسیدن به اهداف و منافع ملی و جمعی با استفاده از عوامل و ارزش‌های جغرافیایی [۱۸].

فرآیند تدوین راهبرد ملی با آگاهی و دریافت درست از فضاهای استراتژیک امکان پذیر است؛ از این راه است که مدیران سیاسی و تصمیم‌گیران حکومتی می‌توانند به کاستی‌ها و توانایی فضاهای جغرافیایی و مناطق استراتژیک پی ببرند و به نتیجه‌گیری اصولی مطلوب در راستای توسعه ملی بپردازند [۱۴].

نکته مسلم این است که توسعه در صورتی می‌تواند به اهداف عالی خود دست یابد که ابعاد مختلف آن پا به پای یکدیگر پیش رفته و ارتقاء یابند [۱۲].

ژئوپلیتیک و استراتژی ژئوپلیتیک

ژئوپلیتیک یعنی علم مطالعه روابط متقابل جغرافیا، قدرت و سیاست و کنش‌های ناشی از ترکیب آنها با یکدیگر [۱۸]. مسئولیت ژئوپلیتیک در مرحله اول به شناسایی و بررسی تاثیرات جغرافیا بر سیاست خارجی دولت و قدرت‌های درگیر در قلمروها است، در مرحله دوم جستجو، یافتن و تبیین آن در کنش‌ها در قلمروهای مورد پژوهش می‌باشد و در مرحله سوم بررسی و تحلیل نتایج آن در کنش‌ها در قلمرو رقابت و در پایان به پیش‌بینی رویکرد و کارکرد بازیگران در این قلمروها است [۱۹]. در کشورهای پیرامونی اقیانوس هند، روابط ژئوپلیتیکی بین بازیگران در این منطقه همواره یا تعامل و یا رقابتی بوده است، رابطه تعاملی یعنی ارتباطات گوناگون و متقابل بین بازیگران بین‌المللی یا رابطه‌ای مبتنی بر اهداف و منافع ملی و مشترک بین دو واحد سیاسی و رابطه رقابتی یعنی بازیگرانی که بر اساس منافع متعارض با هم رقابت می‌کنند تا حریف و رقیب را از دستیابی به فرصت‌ها بازدارند.

به عقیده ادوارد لوتواک که از دهه ۹۰ میلادی مؤلفه‌های اقتصادی جایگزین اهداف نظامی و استراتژیک شدند و عامل منازعات و درگیری‌های قرن آینده دیگر همان موضوعات قرن گذشته نیست، بلکه در کنار هر تنش عامل اقتصادی خودنمایی می‌کند [۲۱]. در حال حاضر رهیافت ژئواکونومی در سیاست تجاری کشورهای غربی کاملاً مشهود است. ژئواکونومیک رویکردی در تحلیل مسائل بین‌المللی، به ویژه رقابت دولت‌های بزرگ در مناطق حساس جهان است؛ که در آن به جغرافیا، قدرت و اقتصاد در تعامل با یکدیگر توجه می‌شود. ژئواکونومی که جزئی از ژئوپلیتیک است [۲۲].

ملاک قدرت در سده بیست و یکم، توانمندی‌های اقتصادی در سطح بین‌المللی، کنترل نظام تولید، عرضه و مصرف کالاهای اقتصادی است. بنابراین مناطق ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک منطبق با مناطقی است که منابع سرشار طبیعی، به‌ویژه منابع انرژی و نیز تولید ناخالص ملی چشمگیری دارند. در این میان، ایران که به عنوان یک کشور مهم و استراتژیک در همه دوران‌ها مطرح بوده، اکنون با توانمندی اقتصادی منطبق شده است و موقعیت منطقه‌ای آن تبدیل به موقعیت استثنایی در سطح جهان گردیده و نقش محوری در تدوین استراتژی منظومه‌های قدرت در سده حاضر خواهد داشت [۲۳].

مهم‌ترین مولفه‌های شکل‌دهنده روابط ژئوپلیتیکی در دو گروه قابل ذکر و طبقه بندی هستند که عبارت اند از:

موقعیت جغرافیایی: شامل موقعیت دریایی (دوری و نزدیکی به دریا)، موقعیت زمینی (محصور بودن در خشکی)، موقعیت حائل (قرار گرفتن بین دو یا چند قدرت بزرگ)،

پیشینه پژوهش

جست وجویی که در منابع و مستندات پژوهشی قابل دسترس صورت گرفت؛ حاکی از آن بود که پژوهشی تاکنون به طور مستقیم به بررسی نقش توسعه سواحل مکران و راهبرد دریاگرایی ایران بر توسعه محور شرق کشور نپرداخته و بازتاب‌های ژئوپلیتیکی، ژئواستراتژی و ژئواکونومیکی این راهبرد را مورد بررسی قرار نداده است. در ادامه به مهم‌ترین پژوهش‌هایی که مشخصا به اهمیت و نقش سواحل مکران پرداخته‌اند اشاره می‌شود.

رضا حسین پورپویان و همکاران در پژوهشی در سال ۱۳۹۰ به بررسی ظرفیت‌های مکانی توسعه منطقه آزاد چابهار؛ فرصت‌ها، تنگناها و راهکارها پرداختند. نتایج این پژوهش حاکی از آن بود که کارکرد مناطق آزاد در ایران تاکنون نشان از دستیابی آنها به هدف‌های تعیین شده نداشته و این مناطق در جذب سرمایه‌های خارجی برای تبدیل شدن به پارک‌های صنعتی و مراکز پردازش صادرات، ایجاد اشتغال و نیز انتقال تکنولوژی به کشور کامیاب نبوده‌اند. همچنین در پایان پژوهش راهکارهایی از قبیل: توسعه زیرساخت‌ها ریلی و دریایی، تقویت توان دفاعی-امنیتی، تقویت بسترها و زمینه‌های توریستی و... به منظور توسعه بندرچابهار ارائه شده است.

طاوسی و همکاران در مطالعه‌ای در سال ۱۳۹۱ به قابلیت‌ها و تنگناهای توسعه محور شرق در شرایط امروز ایران و منطقه پرداخته است. این پژوهش با روش توصیفی-تحلیلی و با استفاده از مدل تحلیلی SWOT صورت گرفته است. نتایج این تحقیق نشان می‌داد که در بعد عوامل درونی، موقعیت سوق الجیشی چابهار به عنوان مهم‌ترین نقطه قوت و ضعف شبکه‌های زیربنایی شامل حمل و نقل، تامین و توزیع انرژی به عنوان مهم‌ترین نقطه ضعف محسوب می‌شود. در بعد عوامل خارجی وجود بندر چابهار به عنوان دروازه مبادلات به عنوان مهم‌ترین فرصت و قرار گرفتن در مسیر بین‌المللی مواد مخدر و قاچاق کالا مهم‌ترین تهدید در توسعه محور شرق محسوب می‌شود [۲۴].

عیسی ابراهیم زاده و همکاران در سال ۱۳۹۵ در پژوهشی به موضوع آمایش ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی مناطق مرزی جنوب شرق کشور و راهبردهای توسعه‌ی آن، مطالعه موردی استان سیستان و بلوچستان پرداخته است. هدف از این پژوهش، بررسی مؤلفه‌های تاثیرگذار بر شرایط ژئواکونومیکی و ژئوپلیتیکی مناطق مرزی جنوب شرق کشور و تاثیرات آنها بر آمایش و توسعه سرزمین است. براساس نتایج تحقیق،

متغیرهای ژئواکونومیکی بیشترین تاثیرات در کاهش دوگانگی منطقه‌ای و کاهش شکاف مرکز پیرامون بوده‌اند. همچنین گسترش تنش‌های قومی که همواره به علت تحریکات قدرت‌های فرامنطقه‌ای و تحت تاثیر عوامل نزدیکی با مرز و متاثر از آن سوی مرزها است، منجر به ایجاد ناامنی در منطقه شده و این عوامل تمام فرصت‌های موجود در منطقه در زمینه‌ی توسعه‌ی اقتصادی را از بین می‌برد [۲۵].

روش‌شناسی تحقیق

روش مورد استفاده در این پژوهش مبتنی بر رویکرد توصیفی-تحلیلی بوده و با توجه به ماهیت و نوع موضوع مورد مطالعه، گردآوری داده‌ها و اطلاعات از روش‌های گوناگون و به طور کلی بر مبنای روش کتابخانه‌ای و مشاهدات میدانی و مصاحبه صورت گرفته و از منابع داخلی و خارجی مکتوب در این زمینه استفاده شده و سپس به تجزیه و تحلیل یافته‌های تحقیق پرداخته شده است. نوع تحقیق کاربردی-توسعه‌ای می‌باشد که پژوهشگران عرصه جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک، روابط بین‌الملل، مطالعات منطقه‌ای، اقتصاد و مسئولین دولتی و حاکمیتی در سطوح عالی تصمیم‌گیری می‌توانند در راستای امور تخصصی خود از آن بهره‌برداری کنند.

یافته‌ها و تجزیه و تحلیل داده‌ها

الف: یافته‌های تحقیق

امروزه مناطق آزاد، وسیله‌ای برای ورود به بازارهای جهانی و بهره‌گیری از برتری‌های نسبی اقتصاد داخلی در بازرگانی بین‌المللی بوده و به عنوان تسریع کننده (کاتالیزور) ارتباط اقتصاد ملی با اقتصاد جهانی دارای جایگاه ویژه‌ای است [۲۶]. کشور ایران به واسطه موقعیت راهبردی و واقع شدن در یکی از حساس‌ترین مناطق جهان با سه ویژگی و امتیاز موقعیتی، یعنی: پیوستگی موقعیت سرزمین ایران به موقعیت بری اوراسیایی آن، دارا بودن سواحل طولانی در خلیج فارس و دریای عمان و در اختیار داشتن تنگه راهبردی هرمز و همچنین برخورداری از موقعیت گذرگاهی، همانا ایران را در زمره کشورهای مهم و تاثیرگذار بر مبادلات جهانی و منطقه‌ای قرار داده است [۲۷]. در طول چند دهه گذشته سواحل جنوبی ایران و به ویژه مکران به اندازه کافی مورد توجه قرار نگرفته است و آن‌چنان از ظرفیت‌های این منطقه بهره‌برداری نشده است این سواحل با همه اهمیت که در ابعاد اقتصادی، سیاسی و امنیتی دارند، اما هم نسبت به ظرفیت‌های واقعی خود و هم در مقایسه با سایر مناطق کشور تا حد زیادی عقب مانده‌اند و

این عقب ماندگی در ابعاد مختلف قابل تشخیص است [۲۸]. عمران و آبادانی منطقه مکران، از آنجا که منجر به ارتقای کیفیت زندگی و سطح رفاه مردم ساکن در این مناطق می‌شود، اهمیت بالایی دارد، اما پیوند محکم آن با منافع ملی در ابعاد سیاسی و اقتصادی این اهمیت را دو چندان می‌کند [۲۹]؛ سهم اندک جمعیت کشورمان، به‌ویژه در سواحل جنوبی کشور و به طور خاص سواحل مکران، حکایت از کم توجهی برنامه ریزان به استفاده از ظرفیت سواحل دریای عمان در توسعه و رونق اقتصادی و اجتماعی منطقه دارد. هر چند در طول سال‌های پس از انقلاب اسلامی، این منطقه مورد توجه مقام معظم رهبری در سخنرانی‌ها و سیاست‌های برنامه‌های توسعه و سیاست‌های اقتصاد مقاومتی بوده است اما در حوزه اجرایی از سوی مسئولین دولتی این منطقه مغفول واقع شده است. که در ادامه به بخشی از این شواهد و قرائن اشاره می‌کنیم:

➤ سواحل گسترده‌ی جمهوری اسلامی به‌ویژه ساحل دریای عمان و عقبه‌ی آن در منطقه‌ی مکران ثروت عظیم ملی است که اگر دولت و سایر مسئولان با نگاه راهبردی به مناطق دریایی به کمک بیابند، این منطقه‌ی عظیم و مهم می‌تواند توانایی‌های زیادی را برای جمهوری اسلامی به وجود آورد [۳۰].

➤ مسئله آبادسازی سواحل مکران نیز جزو همین کارهای اساسی است که باید با همکاری دولت، برنامه‌های مورد نظر در این منطقه با سرعت بیشتری دنبال شود. امیر سیاری نیز در همین دیدار بیان داشت: توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی از برنامه‌های ما است [۳۰].

➤ نیروی دریایی در خط مقدم دفاع از کشور است و مناطق مهمی همچون مکران، دریای عمان و آب‌های آزاد را فراروی خود دارد و حضور در آب‌های آزاد همچون گذشته باید ادامه یابد [۳۰].

➤ توسعه اقتصاد دریایی جنوب کشور در محور چابهار-خرمشهر با تاکید بر سواحل مکران (بند ۲۱ سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه، ابلاغی مقام معظم رهبری) [۳۱].

گسترش سیاست دریاگرایی از سوی جمهوری اسلامی ایران در مناطق جنوب شرقی می‌تواند پیامدهای مثبت ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیکی و ژئواستراتژی را به دنبال داشته باشد. لیکن برای تحلیل واقع بینانه‌تر این مسئله در ادامه به بازتاب‌های فضایی توسعه سواحل مکران بر توسعه محور شرق می‌پردازیم:

۲-۱- بازتاب‌های ژئوپلیتیکی

مجاورت با دریای عمان و اقیانوس هند و دسترسی آسان به آب‌های آزاد یکی از مهم‌ترین علایق ژئوپلیتیکی کشورهای منطقه آسیای جنوبی و مرکزی می‌باشد؛ این امر بالقوه برای جمهوری اسلامی ایران، وزن ژئوپلیتیکی ترسیم کرده است که در صورت فعال کردن بندر چابهار و سواحل مکران در سطح استانداردهای بین‌المللی می‌توان کشورهای محصور در خشکی را به خود وابسته کرد. با این سیاست علاوه بر بهره‌وری خود از این مزیت نسبی می‌توان بازیگران سیاسی دیگر منطقه را در این نقطه استراتژیک دخیل کرد تا آنها هم در منافع سواحل مکران سهیم باشند. با فرآوری این مزیت ژئوپلیتیکی می‌توان پیمان‌های دو جانبه و چند جانبه با کشورهای محصور در خشکی به امضا رساند و این ظرفیت بالقوه ژئوپلیتیکی را به حالت بالفعل درآورد.

۲-۲- بازتاب‌های ژئواکونومیکی

نگاهی به گذشته و حال جامعه بشری نشان می‌دهد که روستاها و شهرهایی که در مسیر شاهراه و گذرگاه‌های اصلی حمل‌ونقل بوده‌اند؛ بیش از دیگر مناطق رونق یافته‌اند و اکثر آنها امروزه مراکز عمده تجاری و تولیدی محسوب می‌شوند [۳۲]. دسترسی به اقیانوس هند و آب‌های آزاد و محدوده منطقه انحصاری-اقتصادی به طول ۲۰۰ مایل، منابع عظیم شیلات و منابع بستر و زیر بستر و مواد معدنی و کانی‌های زیادی را نصیب ایران می‌کند که با سرمایه گذاری در هر بخش می‌توان علاوه بر ایجاد اشتغال درآمد‌های ارزی فراوانی را نصیب کشور کرد. لیکن برای بررسی دقیق‌تر این بعد ژئواکونومیکی به ظرفیت‌های خطوط ارتباطی در پنج حوزه (دریایی، ریلی، جاده‌ای، هوایی و الکترونیکی) می‌پردازیم:

الف) حمل‌ونقل دریایی: این بخش حمل و نقل ارزان‌ترین و بیشترین حجم حمل و نقل را در جهان به خود اختصاص داده است. سواحل مکران به دلیل مضرس بودن قابلیت خوبی جهت پهلو گرفتن کشتی‌های با ظرفیت بالا برای اتصال حوزه‌های مختلف ژئوپلیتیکی در پیرامون ایران با سیستم تجارت جهانی را فراهم می‌آورد. با این سیاست دریاگرایی می‌توان کشورهای آسیای مرکزی و روسیه را به آب‌های گرم که آرزوی دیرینه آنها بوده است متصل کرد و نوعی وابستگی ژئوپلیتیکی به ایران در کشورهای منطقه آسیای مرکزی و شمال دریای خزر ایجاد نمود.

ب) حمل‌ونقل جاده‌ای: متداول‌ترین حمل و نقل امروزه در جهان را به خود اختصاص داده است. متأسفانه دولتمردان در این حوزه هنوز نتوانسته است شبکه راه‌های استاندارد برای

احداث فرودگاهی مجهز مطابق با استانداردهای روز فرودگاهی جهان می‌تواند این بندر را به یکی از سرپل‌های ارتباط میان قاره‌ای و بین‌المللی (جهت سوختگیری و ارائه خدمات به هواپیماهای عبوری و ...) تبدیل نماید. به‌گونه‌ای که در منطقه، قابلیت رقابت با فرودگاه‌های دوحه قطر، دبی و ابوظبی امارات متحده عربی را داشته باشد.

ه) ارتباط الکترونیک: جنوب شرق ایران می‌تواند در احداث پروژه بزرگ فیبر نوری جهت مبادله پیام‌های تلفنی، مخابرات و ... که بخشی از پروژه ارتباطی بزرگ اتصال شرق و غرب اوراسیا است و از ۳۰ کشور جهان عبور خواهد کرد جایگاه مهمی داشته باشد [۳۳]. این طرح که منطقه ای ۱۱ هزار کیلومتری در مسیر شرق آسیا تا غرب اروپا را تحت پوشش قرار می‌دهد و به نام طرح «پل سرزمینی آسیا-اروپا» نام دارد [۳۷].

۲-۳- بازتاب‌های ژئواستراتژیک

پس از جنگ سرد و تقابل نظریات ژئواستراتژی بری و بحری، جایگاه استراتژی بحری دوچندان شد. در عرصه رقابت‌های ژئواستراتژی کشورهایی که روحیه دریانوردی داشته‌اند در طول هر قرن به عنوان قدرت اول جهانی قلمداد می‌شدند. از دوره‌های باستان که با سردمداری فینیقی‌ها و یونانی‌ها تا دوره ژئوپلیتیک استعماری که پرتغالی‌ها و بریتانیایی‌ها بوده‌اند و از نیمه دوم قرن بیستم تاکنون که آمریکا این عنوان را یدک می‌کشد، حاکی از اهمیت این نگرش ژئواستراتژی است. جمهوری اسلامی ایران پس از انقلاب در سواحل مکران با اتکا به نیروی دریای ارتش خود اقدامات مثبتی در این زمینه انجام داده است. با سیاست‌های کلی فرمانده کل قوا که نیروی دریایی ارتش را "یک نیروی راهبردی" در منطقه می‌دانند؛ باعث شده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران وارد آب‌های آزاد شده و با عبور از تنگه‌های باب المندب و کانال سوئز پای در دریای مدیترانه بگذارد. این امر بر وزن ژئوپلیتیکی کشور در سطح منطقه‌ای می‌افزاید. البته تنها این امر کافی نیست و باید با تقویت و تجهیز امکانات لجستیکی دریانوردی، نیروی دریایی را وارد پس کرانه‌های اقیانوس آرام و اطلس کرد تا قدرت ژئواستراتژی بحری ایران را وارد فضای جهانی کرد. ضمناً باید از این ظرفیت ژئواستراتژی برای امنیت کشتی‌های تجاری و نفتکش در برابر حوادث ضد امنیتی نهایت بهره را برد. از سویی ایران توان طراحی یک صحنه عملیاتی بزرگ یک جانبه و حتی چند جانبه با کمک پاکستان، هندوستان، عمان و امارات

اتصال جنوب به شمال را شکل دهند و فقط یک خط فعال است که از بندرعباس به کرمان-طبس-فردوس- (سبزوار)- شاهرود به تهران- تربت حیدریه به مشهد منتهی می‌شود. آنچه توجه مسئولان را به خود جلب کرده است، از جمله طرح جاده ای مهم ترانزیتی که طبق آن این مسیر جاده ای از چابهار آغاز و از زابل گذشته و به خاک افغانستان وارد می‌شود که پس از گذشتن از زرنج، قندهار و کابل، وارد تاجیکستان می‌شود [۳۳].

ج) حمل‌ونقل ریلی: ایمن‌ترین و با صرفه‌ترین حمل‌ونقل در کشور ما حمل‌ونقل ریلی می‌باشد که می‌تواند به عنوان مکمل حمل‌ونقل جاده‌ای نقش بسزایی ایفا کند. با ایجاد رونق و گسترش فعالیت‌های بازرگانی در مرزهای جنوب شرقی، توجه به توسعه خطوط راه‌آهن در جهت تبدیل منطقه به مرکز ترانزیتی از مهم‌ترین اولویت‌ها در حوزه حمل‌ونقل می‌باشد. چرا که بخش قابل توجهی از اقتصاد جهانی بر روی مناطق آزاد شکل گرفته است [۳۴]. مبادلات جهانی-منطقه‌ای و فرآیند ترانزیت از طریق خطوط ریلی در محور شرق از مبدا تا مقصد، همه‌ی مسیر را به تحرک و خواهد داشت. مسیر چابهار، نیکشهر، ایرانشهر، خاش، زاهدان، نهبندان، بیرجند، قائن، گناباد، تربت حیدریه، مشهد، ارتباط ترانزیتی با افغانستان (از طریق دوغارون و ...) و ترکمنستان آسیای مرکزی از طریق سرخس (خط‌آهن) و لطف‌آباد، باجگیران را برقرار خواهد کرد [۳۵]. از طرفی چرخه‌ی عظیم این ترانزیت کالا و نفت و گاز با عبور از ۵۰ شهر بزرگ و کوچک محور شرق، به صورت مستقیم و غیرمستقیم، ظرفیت‌های گسترده برای کسب و کار، اشتغال و درآمد ایجاد می‌کند. لازم به ذکر است غفلت از این پروژه باعث انتقال آن به پاکستان می‌شود که با احداث خط ریلی این کشور توسط چینی‌ها در منطقه «گوادر» این فرصت طلایی از ایران سلب خواهد شد [۳۳]. لیکن در صورت اتصال محور ریلی شمال-جنوب (مشهد-چابهار)، زاهدان به عنوان مهم‌ترین شهر این منطقه و مرکز استان نیز در چهارراه این شبکه استراتژیک قرار خواهد گرفت [۳۶].

د) ارتباط هوایی: سریع‌ترین حمل‌ونقل در جهان را حمل‌ونقل هوایی به خود اختصاص داده است. امروزه با پیشرفت تکنولوژی و عصر جهانی شدن این سیستم حمل‌ونقل جایگاه ویژه‌ای پیدا کرده است. بندر چابهار با موقعیت منحصر به فرد خود در شمال دریای عمان می‌تواند به عنوان یک نقطه ثقل هوایی (هاب هوایی) در منطقه و جهان نقش ایفا کند.

هم‌گرایی دفاعی و امنیتی ارتقاء می‌یابد. بر عکس، به هر میزان که فضای منطقه متلاطم تر باشد، دستیابی به سطوح بالاتر هم‌گرایی مشکل تر خواهد بود ولی در سطوح پایین تر امکان هم‌گرایی بیشتر وجود دارد همان‌گونه که مشاهده می‌شود، عالی‌ترین سطح هم‌گرایی، هم‌گرایی‌های امنیتی/ دفاعی/ استراتژیکی بوده و نازل‌ترین سطح آن، هم‌گرایی‌های فنی/ تخصصی می‌باشد. با تکیه بر این رویکرد می‌توان اتحادیه اقتصادی متشکل از پنج کشور ساحلی دریای عمان (ایران- پاکستان- امارات متحده عربی- عمان و هند) تشکیل داد و ابتدا به ساکن از سطح هم‌گرایی‌های فنی و تخصصی آغاز کرد تا حساسیت‌های بعضی از کشورها به‌ویژه امارات تشدید نشود، سپس وارد سطوح بعدی هم‌گرایی شد. در نقشه شماره یک این کشورها نشان داده شده است.

منافع خود بهترین راه را در تعامل سازنده و پویا در چارچوب پیمان‌نامه‌ها و اتحادیه‌ها با محوریت اقتصادی می‌بینند. جمهوری اسلامی ایران با دسترسی به دریای عمان و اقیانوس هند از پتانسیل‌های خوبی برای ایجاد و تعمیق هم‌گرایی در دو سطح خرد و کلان با کشورهای ساحلی دریای عمان و اقیانوس هند برخوردار است. برای ایجاد هم‌گرایی در منطقه ژئوپلیتیکی دریای عمان و اقیانوس هند پیشنهاد می‌شود که کشورهای پیرامون در ابتدا با رویکرد فنی و تخصصی همکاری را آغاز و بعد وارد همکاری‌های اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و امنیتی شوند.

همان‌طور که در شکل شماره یک اشاره شده است؛ فرآیند هم‌گرایی در این مناطق ژئوپلیتیک دارای سطوح تدریجی و مراحل بالا است. از مرحله هم‌گرایی فنی، تخصصی آغاز می‌شود و در شرایط کاهش کدورت و افزایش صمیمیت بین اعضا و کشورهای منطقه به تدریج به سطوح بعدی و نهایتاً



نقشه (۱) کشورهای سواحل دریای عمان

در منطقه ژئوپلیتیکی اقیانوس هند، سازمانی با ابتکار هند، با نام اتحادیه همکاری‌های منطقه‌ای حاشیه اقیانوس هند (IORA) که به عنوان یک سازمان بین‌المللی به مرکزیت موریس در سال ۱۹۹۷ شکل گرفت، که در نقشه شماره ۲ نشان داده شده است.



نقشه ۲) نقشه کشورهای عضو اتحادیه منطقه‌ای حاشیه اقیانوس هند

می‌شود. در چنین شرایطی، آب به نحو اجتناب‌ناپذیری به یک مقوله سیاسی و امنیتی تبدیل می‌شود. در نتیجه سیاست، امنیت و آب به یکدیگر پیوند می‌خورند [۴۶]. امتزاج عنصر قدرت به این سه مؤلفه دیگر هیدروپلیتیک را به ارمغان می‌آورد که هر کشور در مناقشات داخلی (استانی و شهری) و خارجی متأثر از مباحث آن می‌باشد.

مکانیزم روابط جغرافیا و سیاست شرایطی را به وجود می‌آورد که مدیریت سیاسی فضاهای جغرافیایی را در درون کشور تسهیل کرده و وزن ژئوپلیتیک همان فضای جغرافیایی-سیاسی را در سطح منطقه یا جهان تعیین می‌کند. از این‌رو عدم درک موقعیت جغرافیایی یک مکان و فضای جغرافیایی و مسائل آن از جمله نقاط قوت و نقاط ضعف، هزینه‌های سنگینی را دربر خواهد داشت و سبب تحمیل ناامنی، فقر اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی، بی‌عدالتی اجتماعی و ... بر منافع ملی خواهد شد؛ که تأثیرات آن در قدرت ملی کشور و موقعیت کشور در ساختار نظام جهانی آشکار می‌شود.

فضای ساحلی جنوب شرق ۹٪ مرزهای ایران است که جایگاه ویژه‌ای در بین مرزهای آبی و خاکی کشور دارد. منطقه آزاد چابهار یکی از ۵ نقطه جهان است که قابلیت تبدیل شدن به مگاپورت را دارد. با توجه به موقعیت این بندر در صادرات و واردات و رفع نیاز کشورهای آسیای جنوبی و ۱۱ کشور دیگر، این ناحیه نقطه‌ای استراتژیک، ارزان، مطمئن و سهل الوصول در مقایسه با دیگر کریدورهای ترانزیتی جهان به شمار می‌رود. سواحل مکران به عنوان یکی از مهم‌ترین و استراتژیک‌ترین

جمهوری اسلامی ایران می‌تواند در چارچوب همان مدلی که ارائه شد، با یک دیپلماسی اقتصادی پویا این سازمان و مرکز آن موریس را به تحرک وادار کند. از آن جایی که این قلمرو ژئوپلیتیک وسعت زیادی دارد و کشورهای منطقه از هم دورند و آب مانع ارتباط کشورهای (سه قاره آفریقا، آسیا و اقیانوسیه) می‌باشد؛ در نتیجه تجانس ساختاری آن پایین است. لیکن ضرورت پیدا می‌کند که کشورهای عضو برپایه کارکردها بهم نزدیک شوند. در این راستا جمهوری اسلامی ایران و هند می‌توانند در قالب توافق‌نامه‌های دو جانبه اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و امنیتی این روند هم‌گرایی افزایش دهند.

این هم‌گرایی در دو منطقه ژئوپلیتیک دریای عمان و اقیانوس هند می‌تواند بازتاب‌های فضایی مثبتی در محور شرقی کشور به دنبال داشته باشد و یک الگوی هم‌گرایی مبتنی بر ژئوپلیتیک انسان‌گرا بر پایه ژئوآکونومیک (مانند آسه آن و اتحادیه اروپا) را می‌تواند در این منطقه شکل دهد. از سویی تأثیرات مثبتی بر توسعه محور شرق و جنوب شرقی کشور از قبیل: اشتغال مردم منطقه، دور شدن از فعالیت‌های ضد امنیتی (قاچاق کالا و مواد مخدر) و امنیت برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی به ارمغان می‌آورد. در نتیجه این اقدامات چهره فقر و محرومیت را از این منطقه می‌زداید.

ب: تجزیه و تحلیل یافته‌ها

آب یک کالای غیرقابل جایگزین است از این‌رو هر جا منابع آب باشد؛ دسترسی به ذخایر محدود آن امری حیاتی محسوب

نتیجه‌گیری و پیشنهاد

الف) نتیجه‌گیری

تجارب نظریه‌های ژئوپلیتیک نشان داده است که در طول تاریخ سیاسی جوامع، نظام‌های سیاسی که رویکرد دریایی در ابعاد سیاسی، اقتصادی و نظامی داشته‌اند؛ در عرصه داخلی و بین‌المللی موفق‌تر عمل کرده‌اند. این تجربه ارزنده به ما این مسئله را گوشزد می‌کند که کشور ایران با داشتن مرزهای طولانی در آب‌های آزاد، نیازمند سیاست دریاگرایی ویژه‌ای است تا علاوه بر متحول کردن نواحی ساحلی خود در شاخص‌های توسعه، نواحی مجاور و مرکزی کشور را هم به این سیاست پیوند بزند. سواحل مکران و بالاخص بندر چابهار بهشت گمشده ایران می‌باشند که باید هر چه سریعتر از پتانسیل بی‌نظیر آن را برای توسعه‌ی محور شرقی نهایت بهره را برد. اتصال بندر چابهار به کریدور شمال-جنوب و توسعه خطوط ارتباطی (دریایی، جاده‌ای، ریلی، هوایی و الکترونیکی) مهم‌ترین راهبرد برای توسعه محور شرق کشور می‌باشد. در صورت تحقق این امر بازتاب‌های فضایی مثبت در بعد داخلی به دنبال خواهد داشت. که این امر منجر به کاهش فقر و محرومیت نواحی شرق و جنوب شرقی کشور می‌شود. از طرفی سیاست دریاگرایی در سواحل مکران بازتاب‌های فضایی بین‌المللی قابل توجهی را به ارمغان خواهد داشت. با تحقق این سیاست، منطقه مکران به عنوان محور ترانزیتی منطقه مطرح می‌شود. محور ترانزیتی شرق کشور از بندر چابهار آغاز و از شهرهای استان سیستان و بلوچستان، خراسان جنوبی، رضوی، شمالی عبور نموده و به قلمرو ژئوپلیتیک اوراسیایی راه پیدا کرده و به کشورهای آسیای مرکزی، غرب چین و روسیه ختم می‌شود. با این کار می‌توان کشورهای صاحب سرمایه و تکنولوژی مانند شرق آسیا و اروپای غربی و بالاخص روسیه و چین را (در چارچوب پیمان‌نامه‌های دوجانبه و چند جانبه) در این محور دخیل نمود. این سیاست دریاگرایی راه را برای تبدیل کرانه‌های ساحلی جنوب شرق و محور شرق به لوکوموتیو توسعه ملی کشور ایران در قرن ۲۱ باز می‌نماید.

ب) پیشنهاد

- ۱- توسعه بندر چابهار و گسترش و تقویت شبکه‌های زیربنایی و رفاهی آن با استفاده از توان بخش خصوصی به‌ویژه سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی جهت بالفعل کردن موقعیت ممتاز چابهار به عنوان نقطه‌نقل ارتباطات منطقه‌ای (هاب ترانزیتی)
- ۲- تغییر نگرش در اقتصاد ملی از اقتصاد زمین پایه (نف)

مناطق ایران به لحاظ اثرگذاری بر امنیت فضای ملی است. اساس قراردادن این منطقه به عنوان محور توسعه شرق فرصت‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک بسیار بالایی را در اختیار جمهوری اسلامی قرار داده است؛ که استفاده از قابلیت‌ها و ظرفیت‌های ژئوپلیتیک موجود و وابستگی توسعه همه جانبه منطقه شرق کشور به تحقق ایده فوق، تصمیم‌گیران حکومتی و استراتژیست‌های جمهوری اسلامی را در معرض رسالتی خطیر و بزرگ قرار داده است [۴۷].

ظهور قدرت‌های اقتصادی نوین در حاشیه اقیانوس هند، این منطقه را تبدیل به عرصه‌ای از رقابت‌های و کنش‌های ژئوپلیتیک با بزرگان منطقه‌ای و فرماندهی در سده ۲۱ نموده است. در این راستا چین به عنوان قدرت نوظهور جهانی در رقابت با قدرت‌های رقیب خود تلاش می‌کند با سرمایه‌گذاری در نقاط استراتژیک اقیانوس هند نظیر گوادر پاکستان از تنگناهای ارتباطی و ژئوپلیتیک رهایی یافته و بتواند به برتری خود در عرصه اقتصاد جهانی ادامه دهد. این امر موجب می‌شود که وزن ژئوپلیتیک و اقتصادی پاکستان ارتقاء یافته و از طرفی پیامدهایی را بر منطقه از جمله بر بندر چابهار ایران به همراه داشته باشد [۴۸].

مهم‌ترین اثر راهبردی توسعه بندر و منطقه آزاد چابهار در آینده نزدیک امنیت بخشی به استان سیستان و بلوچستان است. نبود اشتغال، درآمدزایی و عدم برخورداری از رفاه، مهم‌ترین مشکلات فراروی مردم سیستان و بلوچستان است. با حصول تسریع در امر توسعه این مکان راهبردی، جمهوری اسلامی ایران در درجه نخست قادر است تا حد زیادی بر مشکلات استان محروم و عقب افتاده سیستان و بلوچستان فائق آید که خود در مرحله بعد می‌تواند زمینه ساز امنیت دائم و پایدار در استان باشد. از طرفی یکی از حفره‌های ملال‌آوری (مسائل امنیتی جنوب شرق) که تاکنون به مثابه یک تهدید، امنیت ملی را مخدوش می‌کرد، می‌تواند به مثابه یک فرصت، زمینه ساز موقعیت‌های مطلوب در استان سیستان و بلوچستان و کشور باشد. از حیث منطقه‌ای، هم‌جواری با کشور افغانستان و پاکستان و نزدیکی به جمهوری‌های محصور در خشکی آسیای مرکزی در شمال شرق کشور، ویژگی خاصی به این منطقه بخشیده است؛ از این رو با آگاهی از مشکلات همسایگان شرقی (افغانستان و پاکستان) و جمهوری‌های آسیای مرکزی و دیگر کشورهای منطقه، چابهار می‌تواند به تبع از روابط متقابل و همسو، شکلی از هم‌گرایی را پدید آورد.

- Hydropolitics, Mashhad: Papoli Publications.
2. Rahbar, F, Dehghan, N, Saif, A, Al-Ishaq, Y, Farajullahzadeh, M, (2017). "Presenting a Strategic Model for the Department of Foreign Trade and Commerce Affairs based on the discourse of Velayat-e-Faqih of Imam Khomeini and Imam Khamenei, the Constitution and Trade of the Islamic Republic of Iran", Quarterly Journal of International Studies in Strategic Knowledge, Vol. No. 27. pp. 37-70.
 3. Erfani, M, (1986), Commercial Law, Volume 3, Tehran: Jihad Daneshgahi Publications.
 4. Bashir, H, (2005). Analysis of Valve Discourse to Discover the Unspoken, Tehran: Emam Sadegh University Press.
 5. Moghadam, M.R, Daneshfar M.H, Mobini, A, Saif, A.M, Usuli, A, (2018). Determining the priority measures for establishing knowledge of the country's oil and gas industry within the framework of a resilient economy. Journal of Strategic Interdisciplinary Studies, Vol. 7, No. 29. pp. 123-146.
 6. Hafeznia, M.R, Rabiee, H, (2012), Persian Gulf and the strategic role of the Strait of Hormuz, Tehran: Samat Publications.
 7. Ahmadi, H, Malek Mahmoudi, N, (2013), Cultural Security Supports National Authority in the Makran Region (Oman Sea), Journal of Geographical Education Development, Volume 28, Number 1, pp. 1-9.
 8. Ezzati, E, Shokri, S, (2012). Study of Chabahar's position in the north-south transit and its role in the development of neighboring cities, Quarterly Journal of Geography of the Land, Vol. 9, No. 36, pp. 1-14.
 9. Webster, M, (1989). Webster s vest pocket dictionary. Merriam Webster inc., publisher Springfield. Massachusetts. USA.
 10. Azimi Arani, H, (2009). "Iran's Economy and Economic Development", Political-Strategic Quarterly Journal of Iran's Perspective, No. 65, pp. 31-32.
 11. World Bank (1993). World development reort 1991: the challenge of development.
- و معادن و...) به اقتصاد انسان پایه مبتنی بر استراتژی جایگزینی صادرات به جای واردات
- ۳- ایجاد مشوق‌های تجاری (برداشتن تعرفه‌های گمرکی، دراختیار گذاشتن فضای جغرافیایی، کاهش مالیات) برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی جهت ورود تکنولوژی روز دنیا
 - ۳- انعقاد پیمان‌نامه‌های دوجانبه و چندجانبه با کشورهای فراسوی اقیانوس هند به‌ویژه آسیای مرکزی جهت تسریع در عملیات خطوط ترانزیتی شرق کشور، تا مسیرهای جایگزین عملیاتی نشود.
 - ۴- آغاز خط ریلی چابهار به شرق و شمال شرق کشور به منظور ایجاد اشتغال و خروج منطقه از انزوای جغرافیایی و گسترش حمل‌ونقل تجاری و مسافری
 - ۵- راه‌اندازی سایت‌های شیرین‌سازی آب دریا با فناوری‌های نوین به‌ویژه هسته‌ای در سواحل مکران و انتقال آن به شرق کشور جهت حفظ ترکیب جمعیتی در شرق کشور
 - ۶- تدوین یک سند ملی آمایش سرزمین عملیاتی مبتنی بر الگوی مدیریت سیاسی فضا در مقیاس‌های محلی، ملی، منطقه‌ای با مدیریت نخبگان دانشگاهی
 - ۷- فرآوری ظرفیت‌های ژئوتوریسم سواحل مکران و جذب توریسم داخلی و منطقه‌ای و جهانی در جهت گسترش درآمدهای غیر نفتی مبتنی بر مدل توریسم اسلامی
- تشکر و قدردانی:** موردی از سوی نویسندگان گزارش نشده است.
- تاییدیه اخلاقی:** نویسندگان به حقوق کپی‌رایت مولفین و تحقیقات افراد متعهد بوده‌اند و نسبت به آنها تعهد و الزام اخلاقی داشته‌اند.
- تعارض منافع:** موردی از سوی نویسندگان گزارش نشده است.
- سهم نویسندگان:** محمدرضا حافظ نیا (نویسنده اول) نگارنده مقاله/ پژوهشگر اصلی ۴۰٪؛ اسماعیل علمدار (نویسنده اول) نگارنده بحث/ پژوهشگر اصلی ۴۰٪؛ داود رضائی سکه روانی (نویسنده سوم)؛ روش‌شناسی و بحث/ پژوهشگر کمکی ۲۰٪
- منابع مالی:** مقاله حاضر حامی مالی نداشته است و جزء وظایف پژوهشی دانشگاه و موسسه علمی خاصی نبوده است.
- منابع:**
1. Papoli, M.H, Vosoughi, Fatemeh (2011). A Look at Iranian Water Diplomacy,

- (2012), "Capabilities and bottlenecks of East-oriented development in today's Iran and the region", *Quarterly Journal of Urban and Regional Studies and Research*, Volume 3. Number 12, pp. 79-100.
25. Ibrahimzadeh, E & Mousavi, M, Bagheri Kashkoli, A, (2016), Geopolitical and geoeconomic planning of the eastern border regions of the country and its development strategies, Case study: Sistan and Baluchestan province, *Quarterly Journal of Geography and Development*, No. 42, pp. 1-26.
26. Ahmadi, S.A, Ahmadi, Ibrahim, (2017), A Study of the Strategic Capabilities of Chabahar Free Zone for Geopolitical Weight and National Power of Iran, (from a Internal, Regional and International Perspective), *Strategy Quarterly*, Vol. 26, No. 83. pp. 262-235.
27. Fathi, M, Saedi Rad, M, Yazdan Panah, K, Kalantari, M, (2017). "Explaining the indicators and priorities of defense and security planning of Iran's border areas on the horizon of 1404", *Quarterly Journal of Border Sciences and Technologies*, Volume 8, Number 1, pp. 89-115.
28. Turkan, A, Shahbazi, M, (2014), Identification of Makran Coastal Development Plan Basket, *Quarterly Journal of Economic Strategy*, Volume 4. Number 13. pp. 7-40.
29. Bird, E.(2008). *Coastal Geomorphology: an Introduction*, University of Melbourne, Australia, Second Edition Wiley Publishes.
30. <http://farsi.khamenei.ir/news-content?id=38340>
31. General Policies of the Sixth Development Plan, 30/06/2015. Available from the website <http://www.leader.ir/en/content/13369>.
32. Ibrahim Bay Salami, Gholam Haidar, (2005), Perspective of Sustainable Development of East Iran, *Quarterly Journal of Geographical Research*, Volume 20, Number 2, pp. 46-65.
33. Hafeznia, M.Reza ; Romina, I, (2005). "Analysis of the geopolitical capacities of the southeastern coasts of Iran in line with national interests (neglected space)", *Journal of Geography and Development*, Volume 3, Number 6, pp. 5-20.
- Oxford university press for world bank, oxford.
12. Taleshi, M, Bidkhoori, A, (2011). *Strategies and Policies for Sustainable Rural Development in the Southeast*, Mashhad: Sokhan Gostar Publications.
13. UNDP(1990) .human development report.oxford university press.
14. Hosseinpour Pourian, R, Saberfarzam, H, Parsai, I, (2010). "Spatial Capacities of Chabahar Free Zone Development", *Political-Economic Information*, No. 273-274, pp. 150-165.
15. Faraji Rad, A, Hayat Moghaddam, A, Rahim, S,(2018), Economic and Political Geopolitical Factors Affecting Iran's Strategy-Security against Trans-Regional Threats from Iraqi Territorial Origin, *Quarterly Journal of Strategic Interdisciplinary Studies*, Vol. 7, No. 26, pp. 103-132.
16. Hassan Beigi, I, (2011), *Strategic Management*, Samat Publications, Humanities Research and Development Center, Higher National Defense University.
17. Harvey, D,(2001), *The New Globalization of Capitalism and the Third World*, translated by Vahid Keyvan, Tehran: Touseh Publishing
18. Hafezniam M.R,(2017), *Principles and concept of Geopolitics*, Mashhad: Papoli Publishing.
19. Karimipour ,Y,(2015), *Geography first in the service of peace*, Tehran: Entekhab Publishing.
20. Karimipour, Y,(2000), *Introduction to Iran and Neighbors (Resources and Threats)*, Tehran: Tarbiat Moallem University Press.
21. Lotvak, E, (2016), *From geopolitics to geoeconomy*. Translated by Mohammad Reza Hafeznia and Hashem Nasiri. Tehran: International Political Studies Office Publications.
22. Mojtahedzadeh, P, (2007). *Political Geography and Geographical Policy*, Tehran: Samat.
23. Minaei, M,(2007). *An Introduction to Geostrategy*. Tehran: Strategic Studies Research Institute Publications.
24. Tavusi, T, Eskandari, M, Hassanzadeh, M,

- and Development of Water Cooperation in Iran-Afghanistan-Turkmenistan Relations, *Foreign Relations Quarterly*, Vol. 3. No. 2. pp. 185-211.
47. Mehrabi, A, Amiri, H, (2013), The role of political-security factors in the underdevelopment of Chabahar Free Zone, *Geopolitical Quarterly*, Volume 9, Number 3, pp. 140-165.
48. Abdi, A, Rajabnejad, N, (2017). Explaining the Geopolitical Consequences of Chinese Investment in Gwadar on the Port of Chabahar, *Quarterly Journal of Geography and Development*, No. 46, pp. 185-206.
34. Khalili, M, Manshadi, M, Azmoudeh, F, (2011), Goeconomic Requirements for the Development of Southeast Iran, *Quarterly Journal of Foreign Relations*, Volume 3, Number 14, pp. 84-224.
35. Sattarifar, M, Ahmadi, H, Nasiri, H, (2009), National, Regional and Global Interaction, Strategy for the Sustainability of East-Based Development, *Quarterly Journal of Geography and Development*, Vol. 7, No. 14, pp. 141-172.
36. Hafeznia. M. R. (1996). *The Theory of Asian Unity*. Pakistan: Gora Publications.
37. Shamsir Panah, M, (2003), Security-Strategic Importance - Chabahar Port of the Islamic Republic of Iran, M.Sc. Thesis, Imam Hossein University.
38. Shakhesh Pajaooh, (2016), Makran beaches, The Lost Paradise of Iran. First National Conference on Processing the Development of Geopolitical Potentials in the Southeastern Ocean, 27 and 28 October 2016 Chabahar, pp. 1-51.
39. Alizadeh, Sh, Mohammadi, H, Kordvani, P, (2017). "Modeling the distribution of droughts caused by climate change in Iran by using a dynamic system", *Quarterly Journal of Land Management*, Volume 9, Number 1, pp. 169-188.
40. Ehteshami, M, Ghadimi, H, Ghadimi, A, (2015), Integrated Water and Energy Management Strategy for Water Security in Drought, *Quarterly Journal of Socio-Cultural Strategy*. Year 4. No. 15, pp. 39-64.
41. Gorjian, Shiva & Barat Ghobadian (2015). Solar Desalination: A Sustainable Solution to Water Crisis in Iran," *Renewable Energy Reviews*,
42. Fichtner (2011). *MENA Regional Water Outlook Part II Desalination Using Renewable Energy*
43. Interview with the head of Qeshm Free Zone, Engineer Momeni, November 2017.
44. Sadeghi, S.Sh, (2011), Opportunities and Barriers to Strategic Cooperation between Iran and India in the Global Energy Economy, *Quarterly Journal of Quasi-Continental Studies*. Year 3, No. 9, pp. 29-54.
45. <http://hafeznia.ir/index.php/viewpoints/74>
46. Sinai, V, (2010), "Hydropolitics, Security