

تأثیر توسعه مهندسی بنادر سواحل مکران بر امنیت منطقه و دریای عمان از منظر بعضی نظریه‌های روابط بین‌الملل

۱. محمد یاسین یزدانی: دانشجوی دکتری، گروه روابط بین‌الملل، واحد قشم، دانشگاه آزاد اسلامی، قشم، ایران

۲. مریم مرادی*: استادیار، گروه روابط بین‌الملل، واحد قشم، دانشگاه آزاد اسلامی، قشم، ایران. پست الکترونیک: moradimaryam@yahoo.com
(نویسنده مسئول)

۳. سهراب صلاحی: استادیار، گروه حقوق، دانشگاه جامع امام حسین، تهران، ایران

چکیده

مقاله حاضر به بررسی نقش توسعه بنادر در منطقه جنوب شرق ایران، به ویژه سواحل مکران، در ارتقای امنیت پایدار و بهبود روابط با کشورهای همسایه می‌پردازد. این منطقه با دارا بودن سواحل طولانی و موقعیت استراتژیک، ژئوپلیتیکی، تنها بندر اقیانوسی ایران را در خود جای داده است. توسعه مهندسی در بنادر شمال و جنوب، به ویژه در سواحل مکران، سال‌هاست که در حال انجام است. پرسش اصلی مقاله این است که آیا توسعه و افزایش بنادر در طول خط ساحلی می‌تواند به ارتقای امنیت پایدار و بهبود روابط با کشورهای همسایه کمک کند. هدف این پژوهش، تبیین ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی سواحل جنوب شرق ایران با تمرکز بر توسعه بنادر و بررسی چالش‌های پیش‌روی این توسعه است. در این راستا، علل چالش‌ها مورد تحلیل قرار گرفته و راهکارهایی برای غلبه بر این چالش‌ها و دستیابی به توسعه پایدار ارائه می‌شود. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که توسعه بنادر باید به گونه‌ای باشد که علاوه بر تقویت همکاری‌های منطقه‌ای، توازن در مشارکت کشورهای منطقه نیز رعایت شود. این امر از طریق به‌کارگیری نظریه‌های مختلف در روابط بین‌الملل، از جمله نواقع‌گرایی (نئورئالیسم)، نو لیبرالیسم (نئولیبرالیسم)، مکتب کپنهاگ، سازه‌انگاری (کانستراکتیویسم)، رژیم‌های بین‌المللی و مکتب انتقادی تحلیل شده است. از منظر نواقع‌گرایی، توسعه بنادر می‌تواند به عنوان ابزاری برای افزایش قدرت ملی و ایجاد موازنه قوا در منطقه عمل کند. با این حال، این توسعه باید به گونه‌ای باشد که از ایجاد هژمونی توسط کشورهای قدرتمند منطقه جلوگیری شود. نو لیبرالیسم بر نقش رژیم‌های بین‌المللی و همکاری‌های منطقه‌ای در توسعه بنادر تأکید دارد. این مکتب معتقد است که توسعه بنادر می‌تواند از طریق ایجاد نهادها و توافق‌های بین‌المللی، به کاهش تنش‌ها و افزایش همکاری‌های اقتصادی و امنیتی کمک کند. رژیم‌های بین‌المللی مرتبط با حمل و نقل دریایی، امنیت دریایی و تجارت می‌توانند چارچوبی برای همکاری‌های منطقه‌ای فراهم کنند و به جذب سرمایه‌گذاری‌های بین‌المللی در پروژه‌های توسعه بنادر کمک نمایند. مکتب کپنهاگ بر اهمیت امنیت‌سازی و نقش گفتمان در تعریف تهدیدات امنیتی تأکید می‌کند. توسعه بنادر می‌تواند به عنوان بخشی از استراتژی

یزدانی، محمد یاسین. مرادی، مریم. صلاحی، سهراب. (۱۴۰۲). تأثیر توسعه مهندسی بنادر سواحل مکران بر امنیت منطقه و دریای عمان از منظر بعضی نظریه‌های روابط بین‌الملل.

پژوهش‌های تطبیقی فقه، حقوق و سیاست، ۵(۴)، ۲۷۹-۲۵۶.

© ۱۴۰۲ تمامی حقوق انتشار این مقاله متعلق به نویسنده است. انتشار این مقاله به‌صورت دسترسی آزاد مطابق با گواهی (CC BY-NC 4.0) صورت گرفته است.

امنیت‌سازی، به افزایش امنیت پایدار در منطقه کمک کند. سازه‌انگاری نیز بر نقش هنجارها و هویت‌ها در شکل‌دهی به روابط بین‌الملل تأکید دارد. توسعه بنادر می‌تواند به ایجاد هنجارهای مشترک و تقویت هویت منطقه‌ای کمک کند، که به نوبه خود به بهبود روابط با کشورهای همسایه منجر می‌شود. مکتب انتقادی با نگاهی تحلیلی‌تر و انتقادی‌تر، به بررسی نابرابری‌های ساختاری و قدرت‌های پنهان در روابط بین‌الملل می‌پردازد. این مکتب توسعه بنادر را نه تنها به عنوان یک پروژه اقتصادی یا امنیتی، بلکه به عنوان فرآیندی می‌بیند که می‌تواند نابرابری‌های موجود در نظام بین‌الملل را بازتولید یا تشدید کند. از این منظر، توسعه بنادر در جنوب شرق ایران باید با توجه به عدالت اجتماعی، توزیع عادلانه منافع و پرهیز از استثمار اقتصادی و سیاسی کشورهای ضعیف‌تر در منطقه انجام شود. مکتب انتقادی همچنین بر نقش جنبش‌های اجتماعی و مشارکت مردمی در فرآیند توسعه تأکید دارد و معتقد است که توسعه بنادر باید به گونه‌ای باشد که منافع جوامع محلی و محیط زیست نیز در نظر گرفته شود. در نهایت، مقاله پیشنهاد می‌کند که توسعه بنادر در جنوب شرق ایران باید با در نظر گرفتن توازن قدرت، همکاری‌های منطقه‌ای، پرهیز از هژمونی کشورهای قدرتمند و توجه به عدالت اجتماعی و محیط زیست، به گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که به امنیت پایدار و توسعه روابط با کشورهای همسایه بینجامد. این امر مستلزم توجه به چالش‌های موجود و ارائه راهکارهای عملی برای غلبه بر آنهاست. همچنین، تعامل با رژیم‌های بین‌المللی و در نظر گرفتن دیدگاه‌های مکتب انتقادی می‌تواند به عنوان ابزاری مؤثر برای تسهیل همکاری‌های منطقه‌ای، جلب حمایت‌های بین‌المللی و دستیابی به توسعه پایدار و عادلانه بنادر مورد استفاده قرار گیرد.

واژگان کلیدی: امنیت پایدار، سواحل مکران، ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی، توسعه بنادر، ژئوپلیتیک، مکاتب روابط بین‌الملل.

مقدمه

تولید قدرت با درک حقایق محیط جغرافیایی و شناخت ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی میسر می‌شود. هر کشوری که بخواهد به امنیت پایدار و قدرت منطقه‌ای نائل شود باید ظرفیت‌های ژئوپلیتیک موجود را خوب بشناسد و بر اساس آن توسعه آتی خود را برنامه ریزی نماید. ج.ا.ایران در دو سده اخیر با نقشی که در رقابت‌های کشورهای قدرتمند داشته، اکنون دارای ظرفیت‌های خاص ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی است. می‌توان به سه بخش مهم از این ظرفیت‌ها اشاره کرد. ۱- سواحل و دریای خزر ۲- سواحل خلیج فارس ۳- سواحل مکران و دریای عمان که می‌توان تاکید داشت که یکی از مناطق با اهمیت از حیث ظرفیت‌های مذکور که تا کنون کمتر وارد عرصه توسعه بوده و در دهه‌های اخیر مورد توجه بسیار قرار گرفته، سواحل مکران است.

جمهوری اسلامی ایران با داشتن موقعیت خاص جغرافیایی مسیر انتقال انرژی، بر سر کریدورهای مهم تجاری است. سواحل مکران در کمک به تقویت کریدورهای مهم بویژه شمال-جنوب از اهمیت بسیاری برخوردار است. دسترسی این منطقه به دریای آزاد و نیز قرار داشتن بندر اقیانوسی در خود اهمیت این منطقه را چند برابر نموده است. سواحل مکران با نزدیکی به کشورهای همسایه در شرق می‌تواند یک پتانسیل برای همگرایی منطقه‌ای بویژه کشورهای آسیای مرکزی باشد و البته این منطقه می‌تواند با توسعه‌ای همگون و مناسب سبب شود تا کشورهایی چون افغانستان وارد فعالیتهای جدی دریایی شود و این خود سبب کاهش چالش‌های هیدروپلیتیک مرزی و نیز تقویت ضریب امنیتی در این منطقه خواهد بود. این منطقه با تسلط بر آب‌های آزاد نقش بسزایی در ارتباط گرفتن با غرب و شرق آسیا و نیز آفریقا داشته و در تقویت کریدورهای مهم بویژه شمال-جنوب بسیار با اهمیت است.

از آنجایی که در بستر تاریخی توجه به سواحل مکران کمتر بوده است، در دو دهه اخیر توجه به این منطقه بیشتر شده است. یکی از ظرفیت‌های این منطقه بنادر است و از آنجایی که اولین بندر اقیانوسی ایران در این منطقه قرار گرفته است، باید دید که توسعه بنادر چگونه بر توسعه روابط با کشورها و به تبع روی امنیت منطقه به خصوص در شرق کشور موثر است. با توجه به ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی و ژئواستراتژی سواحل مکران، توسعه صحیح بنادر بعنوان یکی از پتانسیلهای سواحل مکران بوده از اهمیت خاصی برخوردار می‌باشد. توجهات مقام معظم رهبری و منویات ایشان در باب سواحل مکران و نیز نیاز کشور به ایجاد منطقه‌ای مستقل از خلیج فارس که بتواند همسایگان ایران را تحت تأثیر قرار دهد اهمیت موضوع را مضاعف نموده است. تحولات بین‌المللی و نیز توسعه بنادر در خلیج فارس و رقابت‌های موجود و نیز ورود رقبایی چون قطر و عمان و عربستان و امارات و پاکستان باعث شده که ایران علاوه بر خلیج فارس منطقه‌ای دیگر را جهت توسعه بهنگام بنادر مورد توجه خاص قرار دهد تا بتواند در تحولات بین‌المللی موثر واقع شود.

مفاهیم نظری

امنیت

یکی از مباحثی است که از دیرباز مورد توجه انسان بوده و همواره با جوهر هستی انسان پیوندی ناگستنی دارد. قرآن مقدس ترین مکان (کعبه) را به صفت امن توصیف می‌کند و امنیت را ارمغان و هدیه الهی می‌شمارد که به کسانی که در این حرم مقدس پروردگار وارد می‌شوند، عطا می‌گردد (عبداللہی ۱۳۹۱).

قدرت ملی

تعاریف زیادی از قدرت ملی ارائه شده است. از نظر حافظ نیا قدرت ملی عبارت است از: "توانایی قابلیت و ظرفیت یک دولت و یک کشور برای استفاده از منابع مادی و معنوی خود با هدف اعمال اراده ملی و تحصیل اهداف و منافع ملی." (حافظ نیا، ۱۳۷۹)

ژئواستراتژی

ژئواستراتژی در حقیقت علمی است که نقش عوامل محیط جغرافیایی را در تدوین استراتژی‌ها به طور اعم و استراتژی‌های نظامی به طور اخص مطالعه می‌کند (پورحسین و جندقی، ۱۳۹۵).

ژئوپلیتیک

با وجود اینکه ژئوپلیتیک در یک قرن گذشته مورد بحث بوده و از موقعیت‌های برجسته‌ای نیز برخوردار شده است ولی به دلایل مختلف نتوانسته است به تعریف و مفهومی روشن که مورد توافق باشد برسد. ژئوپلیتیک عبارت است از مطالعه تاثیر جغرافیا بر شخصیت سیاسی و تاریخی و موسسات کشورها به‌ویژه روابط آن‌ها با سایر کشورها و دولت‌ها (شیر افکن، ۱۳۹۱).

قدرت دریایی:

واژه قدرت دریایی واژه جدیدی نیست و می‌توان گفت در قرون اخیر موضوع بحث‌های داغ و سرنوشت ساز بوده و چه بسا مسیر تاریخ بشری سرنوشت بسیاری از انسان‌ها را در جغرافیای سیاسی جهان دگرگون ساخته است. قدرت دریایی به مفهوم رایج آن برای نخستین بار در سال ۱۸۹۴ میلادی توسط آلفرد تایر ماهان مطرح شد و مورخ دریایی آمریکایی در کتاب معروف او تحت عنوان تأثیر قدرت دریایی در تاریخ مطرح شد (صادقی، ۱۳۹۷).

امنیت پایدار و توسعه اقتصادی

رویکرد امنیت پایدار با تمرکز بر راهبردهای پیشگیرانه بر شناسایی نیروهای اصلی نا امنی و تعارض تأکید می‌کند. اساس رویکرد امنیت پایدار این است که نمی‌توان همه پیامدهای نا امنی را کنترل کرد، اما باید علل نا امنی را از میان برداشت؛ به عبارت دیگر، مبارزه با عوارض مؤثر نیست و به جای آن باید خود مرض را درمان کرد. درحالی‌که رویکردهای جاری به امنیت، عمدتاً هنوز الگوی کنترلی دارند؛ رویکردی که بر این باور تأکید دارد که نا امنی را می‌توان از طریق نیروی نظامی یا ممانعت کنترل کرد (رحمانی فضلی و سعیدی، ۱۳۹۴).

ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی سواحل مکران

حضور ایران با داشتن ویژگی‌های جغرافیایی منحصر به فرد و ایجاد تسهیلات سیاسی و فرهنگی، به‌منظور ایجاد مناطق آزاد تجاری و فراهم نمودن امکانات حمل‌ونقل کالا و خدمات، تا حد زیادی می‌تواند از ایجاد بحران‌های مناطق شرق و جنوب شرق کشور جلوگیری نماید و چهره‌مراکز تجمع این منطقه راهبردی را دگرگون نماید، این در حالی است که قدرت‌های صنعتی جهانی و منطقه‌ای تمام نیرو و تلاش خود را معطوف به این امر نموده اند که با ایجاد نا امنی در این منطقه حساس راهبردی به هر شکل ممکن از ج.ا.ایران امتیازهایی بگیرند (عزتی، ۱۳۹۰: ۴۳).

اهمیت ژئوپلیتیکی سواحل مکران

پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، نیاز کشورهای محصور در خشکی شمال شرقی ایران به دسترسی به آب‌های آزاد بیشتر احساس شد. قابلیت‌های این منطقه و قرار گرفتن آن در مسیر دسترسی شمال جنوب با توجه به موقعیت ایران به عنوان یک واحد جغرافیایی پیش‌روی این کشورها و نیاز مبرم آنها، دسترسی به آب‌های آزاد سواحل عمان نتایج زیر را به دنبال دارد:

تولید درآمد + اشتغال + توسعه مسیر نواحی توسعه‌نیافته شرق کشور + ابزار ایجاد موازنه ژئوپلیتیکی با ایجاد انفعال در رفتار همسایگان و... در طرح «یونیدو»^۱، سواحل دریای عمان به عنوان نزدیک‌ترین راه و مسیر انتقال انرژی بین قاره‌ای شناخته شده است و چابهار به عنوان بزرگ‌ترین پایانه مایع‌سازی قراردادهای دوجانبه ایران-ترکمنستان و ایران-هندوستان نیز اهمیت نقش ارتباطی این منطقه را مورد تأکید بیشتری قرار داده است. ارتباطات جاده‌ای به عنوان مکمل مسیرهای آبی دریایی و همچنین شاهراه‌های ارتباط دهنده مکان‌های تجمع انسانی، نقش برجسته‌ای را در توسعه مکان‌های جغرافیایی بر عهده دارند (حاجیانی، ۱۳۸۰: ۱۱۱-۱۱۰).

عمق راهبردی سواحل مکران

ایران در سواحل و آب‌های جنوب شرقی دارای عمق راهبردی ویژه‌ای است که می‌تواند توان کشور را در برخورد با چالش‌های ژئواستراتژیک ارتقا دهد. عمق راهبردی موجود در این منطقه می‌تواند باعث حل شدن چالش‌های ژئواستراتژیک موجود بین ایران و دیگر کشورهای همجوار گردد (حافظ‌نیا و رومینا، ۱۳۸۴: ۲۰-۵).

پیشینه تحقیق

در تحقیق انجام شده توسط رضا جهان تیغ و همکاران با موضوع بررسی ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی سواحل مکران و نقش آن در امنیت پایدار منطقه جنوب شرق، به این نتیجه رسیده است که ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی منطقه جنوب شرق ایران را منتج به ایجاد امنیت پایدار در منطقه میدانند (جهان تیغ و همکاران، ۱۳۹۵).

ابراهیم زاده و همکاران (۱۳۹۵) در پژوهشی تحت عنوان برنامه ریزی ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک مناطق مرزی شرق کشور و راهبردهای توسعه آن، به موضوع آمایش ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک استان سیستان و بلوچستان و راهبردهای توسعه آن پرداخته است. هدف از این پژوهش، بررسی مؤلفه‌های تأثیرگذار بر شرایط ژئواکونومیک و ژئوپلیتیکی مناطق مرزی جنوب شرق کشور و تأثیرات آن‌ها بر آمایش و توسعه سرزمین است. براساس نتایج تحقیق، متغیرهای ژئواکونومیک بیشترین تأثیرات در کاهش دوگانگی منطقه‌ای و کاهش شکاف مرکز پیرامون بوده اند. همچنین گسترش تنش‌های قومی که همواره به علت تحریکات قدرت‌های فرامنطقه‌ای و تحت تأثیر عوامل نزدیکی با مرز و متأثر از آن سوی مرزها است، منجر به ایجاد نا امنی در منطقه شده و این عوامل تمام فرصت‌های موجود در منطقه در زمینه توسعه اقتصادی را از بین می‌برد (ابراهیم زاده و همکاران، ۱۳۹۵).

حسین پور پویان و همکاران (۱۳۹۰) در پژوهشی 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 به این مناطق در جذب سرمایه‌ای 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 بندر چابهار ارائه شده است.

حیدری و همکاران (۱۴۰۰) به مطالعه نقش فناوریهای نوین ارتباطی و اطلاعاتی در ارتقاء امنیت و توسعه پایدار سواحل خلیج فارس و مکران پرداختند. روش تحقیق ترکیبی شامل روشهای کیفی و کمی است. در بخش کیفی، جامعه آماری شامل کلیه اساتید دانشگاه در حوزه امنیت و

توسعه پایدار و همچنین پژوهشگران حوزه خلیج فارس بوده است که در نهایت پس از مصاحبه با ۱۴ نفر اشباع نظری حاصل شده است. در بخش کمی جامعه‌آماري شامل کلیه روزنامه‌نگاران و اصحاب رسانه و مطبوعات در حوزه‌های اقتصادی، گردشگری، فرهنگی، امنیت اجتماعی و توسعه در منطقه مکران بوده است که با استفاده از جدول مورگان و روش نمونه‌گیری تصادفی ساده تعداد ۲۴۷ نفر انتخاب و پرسشنامه‌ها بین آنان توزیع شده است. نتایج بخش کیفی پژوهش بیانگر آن است که از دیدگاه مصاحبه‌شوندگان زیست محیط، گردشگری، شیلات، همکاری‌های منطقه‌ای، سواحل طولانی، کشتیرانی، مبارزه با قاچاق به عنوان مهمترین ظرفیت‌ها و فرصت‌های سواحل خلیج فارس و منطقه مکران به شمار می‌آیند. از سوی دیگر، یافته‌های کمی پژوهش بیانگر آن است که بین توسعه فناوری‌های نوین ارتباطی و اطلاعاتی و شناخت عوامل عقب ماندگی و پرهیز از آن در منطقه، تشویق نخبگان بومی برای بازگشت به منطقه، تشویق سرمایه‌گذاران خارجی جهت سرمایه‌گذاری در منطقه مکران، رشد گردشگری و جلب توریسم در منطقه، شناخت استعدادهای انسانی و جغرافیایی منطقه، رشد سرمایه اجتماعی ساکنین منطقه و امنیت اجتماعی ساکنین منطقه ارتباط معناداری وجود دارد.

میرزاجانی و لطفی (۱۳۹۶) در پژوهشی به تحلیل و تبیین نقش و جایگاه ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک ایران در اقتصاد بین الملل با توجه به وجود سواحل خلیج فارس و منطقه مکران پرداخته‌اند، هم منطقه مکران و هم سواحل خلیج فارس دروازه صادرات واردات حجم عظیمی از کالاهای اقتصادی و فراورده‌های انرژی محسوب می‌شوند. سؤال اصلی مقاله این است که نقش و تأثیر سواحل خلیج فارس و منطقه مکران در اقتصاد بین الملل چیست و با توجه به تأثیر استراتژیکی آن‌ها بر ایران چگونه می‌توان مدلی راهبردی برای توسعه اقتصادی و سیاسی ایران با استفاده از جایگاه سواحل خلیج فارس و منطقه مکران در اقتصاد بین الملل ارائه داد؟

عبداللهی (۱۳۹۱)، در مقاله‌ای تحت عنوان نقش سواحل مکران در امنیت منطقه و امنیت کشور و راهکارهای استفاده بهینه از این سواحل نقش ژئوپلیتیک سواحل دریای عمان (مکران) را در امنیت منطقه و امنیت کشور واکاوی نموده و راهکارهای استفاده بهینه از این سواحل را با هدف پیشرفت همه جانبه منطقه ارائه می‌نماید. در این مقاله ابتدا به بررسی موقعیت شرق و جنوب شرق کشور و موقعیت سواحل مکران با تمرکز بر دو استان هرمزگان و سیستان و بلوچستان پرداخته شده در ادامه، به سازوکارها و قوانین مصوب جمهوری اسلامی در ارتباط با استفاده بهینه از این سواحل در راستای منافع، امنیت و اقتدار ملی آمده است. در پایان نیز فهرستی از نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدیدات موجود و چند گزاره راهبردی در ارتباط با توسعه سواحل مکران برای انجام مطالعات بعدی و سپس راهکارهایی با هدف افزایش ضریب امنیتی این سواحل، ارتقای میزان بهره‌مندی از آن در پیشرفت اقتصادی کشور و تثبیت اقتدار ملی جمهوری اسلامی در منطقه جغرافیایی دریای عمان و اقیانوس هند نموده است.

پژوهش حاضر در پی پاسخ به پرسش‌های زیر می‌باشد:

آیا توسعه مهندسی بنادر در سواحل مکران می‌تواند در ارتقاء امنیت پایدار و روابط در منطقه موثر باشد؟

آیا توسعه بنادر باعث ارتقاء امنیت در طول سواحل بویژه مکران می‌شود؟

آیا توسعه بنادر سواحل مکران باعث تحکیم رابطه و ارتقاء امنیت با افغانستان است

آیا توسعه مهندسی بنادر سواحل مکران باعث ایجاد امنیت با کشورهای آسیای مرکزی است؟

آیا توسعه سواحل مکران باعث همکاری امنیتی با هندوستان است؟

آیا توسعه سواحل مکران باعث همکاری امنیتی با چین است؟

آیا توسعه سواحل مکران باعث همکاری امنیتی با پاکستان است؟

آیا توسعه بنادر نظامی در سواحل مکران باعث امنیت پایدار در جنوب شرقی است؟

هدف این پژوهش، تبیین ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی سواحل جنوب شرق ایران با تمرکز بر توسعه بنادر و بررسی چالش‌های پیش‌روی این توسعه است. در این راستا، علل چالش‌ها مورد تحلیل قرار گرفته و راهکارهایی برای غلبه بر آن‌ها و دستیابی به توسعه پایدار ارائه می‌شود. همچنین، این پژوهش با به کارگیری نظریه‌های مختلف روابط بین‌الملل، از جمله نوواقع گرایی، نولیبرالیسم، مکتب کپنهاگ، سازه‌نگاری، رژیم‌های بین‌المللی و مکتب انتقادی، به بررسی تأثیر توسعه بنادر بر امنیت پایدار و بهبود روابط با کشورهای همسایه می‌پردازد.

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 حضور مستمر در منطقه 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.

✓ مواد و روش

قلمرو تحقیق از نظر جغرافیایی دریای عمان، مکران و سرزمینهای پیرامونی دریای عمان متعلق به چهار کشور ایران، عمان، امارات متحده عربی و پاکستان است که این کشورها از طریق دریای عمان به اقیانوس هند متصل می‌شوند. در بین این کشورها، ایران بیشترین خط کرانه‌ای را در سواحل دریای عمان و حتی در سواحل خلیج فارس دارا می‌باشد. در نتیجه، حوزه دریای عمان یک منطقه‌ی جغرافیایی است که در جنوب شرقی کشور جمهوری اسلامی ایران واقع شده است و به عنوان مکمل ژئوپلیتیکی حوزه‌ی خلیج فارس محسوب می‌گردد. از لحاظ تاریخی، در زمانهای گذشته مجموع دریای عمان و خلیج فارس را دریای پارس می‌نامیدند و در برهه‌ای از زمان، با توجه به واقع شدن دریای عمان در کنار سواحل گسترده‌ی مکران در جنوب شرق ایران، از این دریا به عنوان دریای مکران یاد می‌شده است.

✓ یافته‌ها و تجزیه و تحلیل داده‌ها

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 (ترکان و شهبازی، ۲۰۱۴).

✓ بازتاب‌های ژئواستراتژیک

پس از جنگ سرد و تقابل نظریات ژئواستراتژی بری و بحری، جایگاه استراتژی بحری دو چندان شد. در عرصه رقابت‌های ژئواستراتژی کشورهای 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 پرتغالی 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 دریای 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 در برابر تهدیدات موجود و مفروض قدرت‌های فرامنطقه‌ای حاضر در منطقه به ویژه ایالات متحده آمریکا را دارد. فقدان چنین سازه عملیاتی است که ایالات متحده آمریکا قدرت مانور در خلیج فارس را پیدا کرده است (پژوهش، ۲۰۱۶).

منطقه جنوب شرق ایران دارای سواحل طولانی مناسب بویژه در چابهار و کنارک بوده و موقعیت سرآغازی دارد. از دیگر دلایل اهمیت جغرافیایی این منطقه می‌توان به نقش ارتباطی در اتصال به مسیرهای راهبردی شمال-جنوب، داشتن ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی و تنها بندر اقیانوسی ایران اشاره نمود. بنابر این یکی از نقاط کلیدی در طول سواحل مکران در دریای عمان است.

اکنون که متأثر از انقلاب اسلامی، وزن ژئوپلیتیکی ج.ا.ایران به شکل قابل توجهی دستخوش تغییرات اساسی شده است و رشد تصاعدی آن منزلت منطقه‌ای و جهانی ویژه‌ای برای کشور به ارمغان آورده است، قدرت، توسعه و امنیت بیش از پیش نیازمند فعال سازی ظرفیت‌های سواحل مکران برای ایجاد امتدادهای عمیقی در ابعاد سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و دفاعی است تا با بهره‌گیری از آن، مرکز ثقل قدرت دریایی منطقه و جهانی را به نفع منافع ایران جابجا کند. بدیهی است که چنین شرایطی کشور را در مجاورت تهدیدها و فرصتهایی راهبردی قرار می‌دهد که بی توجهی به آن‌ها تکرار غفلتی تاریخی بوده و دامنه تأثیر شدیدتر و عمیقتر را در پی دارد و توجه به آن، جبران عقب افتادگی تاریخی با نرخ پیشرفتی قابل توجه را به دنبال خواهد داشت.

تحولات نظام بین المللی تأثیر عمده‌ای بر سیاست‌های جهانی و روابط بین الملل داشته است. کشورها در صحنه سیاست جهانی، در پی طرح ریزی و اجرای راهبردهای جدیدی هستند تا بر اساس آن، بتوانند منافع ملی خود را با توجه به ساختار جدید در نظام بین الملل تامین نمایند. در چنین شرایطی بی توجهی به ظرفیت‌های بالقوه سواحل مکران و منطقه راهبردی سیستان و فراهم نشدن زمینه‌های بهره‌گیری از این ظرفیت‌ها، موجب عدم تحقق توسعه و ایجاد ناامنی در استان سیستان و بلوچستان و در برخی موارد، جمهوری اسلامی ایران خواهد شد (جهانتبش و همکاران، ۱۳۹۵).

سواحل مکران به عنوان یکی از مهمترین و استراتژیک ترین مناطق ایران به لحاظ اثرگذاری بر امنیت فضای ملی است. اساس قرارداد این منطقه به عنوان محور توسعه شرق فرصتهای ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک بسیار بالایی را در اختیار جمهوری اسلامی قراردادده است؛ که استفاده از قابلیت‌ها و ظرفیت‌های ژئوپلیتیک موجود و وابستگی توسعه همه جانبه منطقه شرق کشور به تحقق ایده فوق، تصمیم گیران حکومتی و استراتژیست‌های جمهوری اسلامی را در معرض رسالتی خطیر و بزرگ قرارداده است (مهرابی و امیری، ۲۰۱۳). ظهور قدرت‌های اقتصادی نوین در حاشیه اقیانوس هند، این منطقه را تبدیل به عرصه‌ای از رقابت‌های و کنشهای ژئوپلیتیکی بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای نموده است. در این راستا چین به عنوان قدرت نوظهور جهانی در رقابت با قدرت‌های رقیب خود تلاش میکند با سرمایه گذاری در نقاط استراتژیک اقیانوس هند نظیر گوادر پاکستان از تنگنای ارتباطی و ژئوپلیتیکی رهایی یافته و بتواند به برتری خود در عرصه اقتصاد جهانی ادامه دهد. این امر موجب می‌شود که وزن ژئوپلیتیکی و اقتصادی پاکستان ارتقاء یافته و از طرفی پیامدهایی را بر منطقه از جمله بر بندر چابهار ایران به همراه داشته باشد (عبدی و رجب نژاد، ۲۰۱۷).

علل گرایش چین و هند به بنادر گوادر و چابهار

باید مسأله چابهار و توسعه دریایی ایران را در قالب رقابت منطقه‌ای میان هند و چین بررسی کرد. آن چه که بسیاری از تحلیل‌گران و پژوهش‌گران مسائل منطقه به آن اعتقاد دارند این مسأله است که سرمایه‌گذاری هند در بندر چابهار بی‌ارتباط با سرمایه‌گذاری چین در بندر گوادر پاکستان نیست.

رقابت چین و هند با یکدیگر و همچنین مناقشات دیرینه پاکستان با هند بعد از استقلال هند، عامل نزدیکی و ارتباط استراتژیک پاکستان با چین است. سرمایه‌گذاری عظیم ۶۶ میلیارد دلاری چین در خلیج گوادر و توسعه بندر گوادر و همچنین فاصله گرفتن تدریجی پاکستان از ایالات متحده و نزدیکی بیشتر به چین را می‌توان در قالب این اتحاد راهبردی تفسیر کرد.

بندر چابهار در فاصله بسیار نزدیکی از بندر گوادر پاکستان قرار دارد. هندی‌ها نیز با این سرمایه‌گذاری دو هدف مهم دارند؛ هدف اول، حضور اقتصادی و توسعه روابط تجاری با ایران و کشورهای آسیای مرکزی، و دیگری نزدیک ماندن به پاکستان در جهت کنترل این کشور و حضور در دو سوی شرق و غرب پاکستان است.

«رابرت کاپلان» تحلیل‌گر معروف آمریکایی یک دهه قبل یعنی در سال ۲۰۱۲ در روزنامه وال استریت جورنال نوشت: «برای درک مناقشات و رقابت‌های امروز جهان، اقتصاد و تکنولوژی را فراموش کنید و به جای آن، نگاه دقیقی به نقشه جغرافیایی جهان بیاندازید».

تا قبل از توسعه بندر گوادر توسط چین، بندر کراچی مهم‌ترین و بزرگ‌ترین بندر پاکستان به حساب می‌آمد. این بندر به علت نزدیکی بیش از حد به هند در زمان درگیری‌های میان دو کشور پاشنه آشیل پاکستان بود. بنابراین پاکستان در جهت کاهش آسیب‌پذیری از جانب هند سعی در توسعه زیرساخت‌های دریایی و بندری خود در نقطه‌ای دیگر از خاک خود کرد. از آن جایی که پاکستان از اقتصاد ضعیفی برخوردار است نیازمند جذب سرمایه‌گذاری خارجی است. در این میان چین بهترین گزینه است، چرا که بزرگ‌ترین رقیب هند به حساب می‌آید. این مسأله نیز برای چین یک بازی برد-برد است. به گونه‌ای که با حضور و سرمایه‌گذاری در پاکستان در هر دو سوی هند حضور خواهد داشت.

هند نیز نگرانی‌های فزاینده‌ای درباره توانمندی‌های چین در اقیانوس هند دارد. در استراتژی کلان هند ماندن در جایگاه قدرت اول در اقیانوس هند تعریف شده است. بنابراین، هند با سرمایه‌گذاری و فعالیت در چابهار سعی در ایجاد موازنه و برابری در مقابل چین و همچنین نزدیکی به پاکستان در جهت رقابت منطقه‌ای با این کشور و کنترل پاکستان دارد.

نصیرپور (۲۰۱۹)؛ نیز معتقد است که روابط بین ایران و هند در برخی از حوزه‌ها از جمله تجهیز چابهار، کریدور شمال-جنوب و مهمتر از همه ترانزیت و امنیت انرژی مکمل یکدیگر و از مهمترین مؤلفه‌های تأثیرگذار بر روابط دو کشور هستند که می‌تواند در ارتقای سطح روابط اقتصادی و امنیتی دو جانبه مؤثر واقع گردد (نصیرپور، ۲۰۱۹).

علاوه بر این مسأله، افغانستان چالش جدیدی برای چین و پاکستان خواهد بود. در نگاه اول خروج آمریکا به معنای ورود چین به افغانستان است، اما ورود و سرمایه‌گذاری در این منطقه نیازمند برقراری ثبات و امنیت است و در چند وقت اخیر طالبان نشان داده که توانایی برقراری ثبات و امنیت در افغانستان را ندارد و نخواهد داشت.

برای چین دو راه وجود دارد: یکی حضور نظامی در جهت برقراری ثبات و امنیت در افغانستان برای ورود سرمایه‌گذاری اطمینان بخش است که قطعاً مانند ایالات متحده در نهایت محکوم به خروج خواهد بود و دیگری کمک به طالبان در جهت برقراری نظم و امنیت در کشور است که این مسأله نیز از آنجایی که طالبان در تشکیل دولت-ملت موفق نخواهد بود به چالشی اساسی برای چین تبدیل خواهد شد.

✓ توجه به خلیج فارس در گرو توجه به سواحل مکران

حوزه مکران یک حوزه بکر است و کمتر به آن توجه شده است، حوزه مکران عقبه اساسی خلیج فارس است و اگر بخواهیم به خلیج فارس توجه کنیم ابتدا بایستی به این حوزه توجه شود. مزیت مکران واقع شدن در محدوده تنگه هرمز است، اهمیت خلیج فارس و ماندن در خلیج فارس ماندن در گذشته است و حرکت به سوی توسعه، پیشرفت، امنیت در گرو توجه ویژه به سواحل مکران است. مجاورت سواحل مکران با اقیانوس هند که اگر بخواهیم یک کریدور شمال به جنوب رسم کنیم و کشورهای آسیای میانه را به آب‌های گرم متصل کنیم که خواسته این کشورها نیز می‌باشد، تنها از حوزه مکران این امکان پذیر است. تاکیدات رهبر معظم انقلاب در توسعه سواحل مکران به عنوان یک گنج مطرح است که یکی از دلیل اهمیت حوزه مکران، دلیل اهمیت اقیانوس هند است چراکه این اقیانوس سومین اقیانوس بزرگ دنیاست و در بین پنج اقیانوس در جهان یک سوم تردد کشتیرانی در دنیا از این اقیانوس صورت می‌گیرد. کشورمان نزدیک به ۳۵۰۰ کیلومتر مرز دریایی در جنوب و شمال دارد، مرزهای دریایی ما یک سوم مرزهای کشور است و ۹۳ درصد صادرات ما از طریق مرزهای دریایی اتفاق می‌افتد و تنها ۷ درصد از صادرات ما از دو سوم باقیمانده مرزها اتفاق می‌افتد و تمامی ۹۳ درصد صادرات ما از طریق اقیانوس هند جریان پیدا می‌کند، ضمن اینکه ۸۵ درصد واردات کشور از طریق اقیانوس هند اتفاق می‌افتد و این اهمیت اقیانوس هند را گوشزد می‌کند (پروازی، ۱۳۹۴).

بنابراین، به دلیل نقش ارتباطی ایران در همه زمینه‌ها به ویژه نقش سواحل مکران در پروژه‌های انتقال انرژی، کالا و خطوط ریلی، ایران می‌تواند به ساماندهی نهادهای منطقه‌ای و بین‌المللی پردازد و از این طریق منافع کشورهای دیگر را با سواحل دریای عمان پیوند دهد و منزلت ژئوپلیتیکی خود را در جهان و منطقه افزایش دهد و نیز با بسترسازی اجماع منطقه‌ای و جهانی، فرصتهای جدیدی را برای تضمین امنیت ملی خود تولید نماید. در حقیقت، سواحل دریای عمان و نقش ایران در کنترل عبور و مرور آن با کارکردهای منحصر به فرد خود در هنگام بحران، می‌تواند نقش مؤثری در دفاع و به تبع آن در امنیت نظامی کشور داشته باشد. (پورمهرانی، ۱۳۸۹).

✓ اهمیت راهبردی سواحل مکران برای محور چین - پاکستان

در تحلیل اهمیت راهبردی سواحل مکران برای محور چین - پاکستان، می‌توان به منابع و مطالعات مختلفی استناد کرد که به بررسی ابعاد ژئوپلیتیکی، اقتصادی و امنیتی این منطقه پرداخته‌اند. ابتکار کمربند و جاده، سی‌پک در جهت کمک به چین برای خروج از فشار احتمالی در مالاکا قابل ذکر است.

بنادر

در این مقاله به بررسی چند بندر پرداخته می‌شود. در سراسر جهان، بنادر متعددی وجود دارند که به دلیل موقعیت استراتژیک، حجم تجارت و نقش کلیدی در اقتصاد جهانی، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار هستند. در زیر به چند بندر مهم جهان اشاره می‌شود:

بندر شانگهای بزرگترین بندر جهان از نظر حجم ترافیک کانتینری است با فعالیت کانتینری حدود ۴۳ میلیون واحد کانتینری بندر شانگهای (چین)

بندر سنگاپور با فعالیت حدود ۳۶ میلیون واحد کانتینری و بعنوان بزرگترین بندر بانکینگ جهان

بندر نینگبو - ژوشان با فعالیت حدود ۲۸ میلیون واحد تی‌ای یو

بندر شنژن با حدود ۲۶ میلیون واحد تی‌ای یو

بندر روتردام هلند با فعالیت حدود ۱۴ میلیون تی‌ای یو

بندر بوسان گروه جنوبی با حدود ۲۱ میلیون تی‌ای یو فعالیت کانتینری

بندر هنگ کنگ با فعالیت حدود ۱۸ میلیون تی‌ای یو

بندر لس‌آنجلس با حدود ۹ میلیون تی‌ای یو فعالیت کانتینری

بندر هامبورگ آلمان با حدود ۸ میلیون تی‌ای یو فعالیت کانتینری

بندر جبل علی با فعالیت حدود ۱۳ میلیون تی‌ای یو آمار کانتینری

(سازمان بنادر و دریانوردی: منبع)

بعضی بنادر ایران.

ایران به دلیل موقعیت استراتژیک خود در منطقه و دسترسی به آب‌های بین‌المللی (خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر)، از بنادر مهمی برخوردار است. در زیر به برخی از این بنادر با اولویتهای مشخص شده اشاره می‌کنیم:

۱- بندر شهید رجایی (بندرعباس): بندر شهید رجایی بزرگترین و مهمترین بندر ایران است که در شهر بندرعباس، استان هرمزگان واقع شده است. این بندر به عنوان قطب اصلی تجارت دریایی ایران شناخته می‌شود و بیش از ۸۵٪ از ترافیک کانتینری کشور را مدیریت می‌کند. این بندر دارای تجهیزات پیشرفته و ظرفیت بالایی برای تخلیه و بارگیری کالا است (منبع: سازمان بنادر و دریانوردی ایران، ۱۴۰۲).

۲- بندر امیرآباد (بهشهر) در استان مازندران و در سواحل دریای خزر واقع شده است. این بندر به عنوان یکی از بنادر مهم شمال ایران، نقش کلیدی در تجارت با کشورهای حاشیه دریای خزر، به ویژه روسیه و قزاقستان، ایفا می‌کند. بندر امیرآباد همچنین در زمینه صادرات محصولات کشاورزی و واردات کالاهای اساسی فعال است (منبع: سازمان بنادر و دریانوردی ایران، ۱۴۰۲).

۳- بندر غرب هرمزگان (با محوریت بندر لنگه) در غرب استان هرمزگان و در سواحل خلیج فارس واقع شده است. این بندر به دلیل نزدیکی به کشورهای حاشیه خلیج فارس، نقش مهمی در تجارت منطقه‌ای ایفا می‌کند. بندر لنگه به عنوان یکی از بنادر تاریخی ایران، در زمینه صادرات ماهی و محصولات دریایی نیز فعال است (منبع: سازمان بنادر و دریانوردی ایران، ۱۴۰۲).

۴- بندر چابهار بندر چابهار در استان سیستان و بلوچستان و در سواحل دریای عمان واقع شده است. این بندر به دلیل موقعیت استراتژیک خود، به عنوان دروازه تجاری ایران به کشورهای شرق آسیا و شبه قاره هند شناخته می‌شود. چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران است و نقش مهمی در پروژه کریدور شمال-جنوب دارد (منبع: سازمان بنادر و دریانوردی ایران، ۱۴۰۲).

۵- بندر امام خمینی در استان خوزستان.

۶- بندر بوشهر در استان بوشهر و در سواحل خلیج فارس واقع شده است. این بندر یکی از قدیمیترین بنادر ایران است و در زمینه صادرات و واردات کالا، به ویژه محصولات نفتی و کشاورزی، فعالیت می‌کند (منبع: سازمان بنادر و دریانوردی ایران، ۱۴۰۲).

۷- بندر خرمشهر

۸- بندر آبادان

۹- بندر نوشهر

۱۰- بندر انزلی

کل بنادر ایران در مجموع حدود ۳ میلیون تی‌ای یو فعالیت کانتینری دارند. گاه‌آمار ظرفیت اعلام می‌شود ولی در واقع زیر سه میلیون فعالیت حقیقی در کل بنادر آمار کانتینری است. (منبع: مستندات سازمان بنادر و دریانوردی)

نقاط قوت بنادر ایران از منظر ژئوپلیتیک و استراتژیک

۱- موقعیت استراتژیک در کریدورهای بین‌المللی

بنادر ایران، به ویژه بندر چابهار و بندر شهید رجایی، در مسیر کریدورهای مهم تجاری مانند کریدور شمال-جنوب و کریدور شرق-غرب قرار دارند. این موقعیت به ایران امکان می‌دهد تا به عنوان پل ارتباطی بین اروپا، آسیای مرکزی، جنوب آسیا و خاورمیانه عمل کند (منبع: سازمان بنادر و دریانوردی ایران، ۱۴۰۲).

۲- دسترسی به آب‌های آزاد و بینالمللی

بنادر جنوبی ایران در خلیج فارس و دریای عمان، دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد بینالمللی را فراهم می‌کنند. این موضوع امکان تجارت با کشورهای دوردست را افزایش می‌دهد و ایران را به یکی از بازیگران اصلی تجارت دریایی در منطقه تبدیل کرده است (منبع: سازمان بنادر و دریانوردی ایران، ۱۴۰۲).

۳- تنوع بنادر در شمال و جنوب

ایران دارای بنادر متعددی در شمال (دریای خزر) و جنوب (خلیج فارس و دریای عمان) است. این تنوع به ایران امکان می‌دهد تا در تجارت با کشورهای مختلف منطقه نقش فعالی ایفا کند. برای مثال، بندر انزلی در شمال برای تجارت با کشورهای حاشیه دریای خزر و بندر شهید رجایی در جنوب برای تجارت با کشورهای خلیج فارس و فراتر از آن استفاده می‌شود (منبع: سازمان بنادر و دریانوردی ایران، ۱۴۰۲).

نقاط ضعف بنادر ایران

۱- چالش‌های زیست محیطی

فعالیت‌های بندری و کشتیرانی در برخی بنادر ایران باعث آلودگی آب و خاک شده است. برای مثال، تخلیه پسماندهای صنعتی و نفتی در بنادر جنوبی، تهدیدی جدی برای اکوسیستم دریایی منطقه محسوب می‌شود. این در تضاد است (منبع: سازمان حفاظت محیط زیست ایران، ۱۴۰۲).

۲- فرسودگی زیرساخت‌ها

برخی بنادر ایران از زیرساخت‌های فرسوده و قدیمی رنج می‌برند. این موضوع باعث کاهش سرعت عملیات تخلیه و بارگیری، افزایش زمان انتظار کشتیها و کاهش رقابتپذیری بنادر ایران در مقایسه با بنادر مدرن منطقه می‌شود (منبع: مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۴۰۱).

۳- توسعه بیش از ظرفیت برخی بنادر

برخی بنادر ایران، مانند بندر شهید رجایی، بیش از ظرفیت طراحی شده خود گسترش یافته‌اند. این موضوع باعث افزایش ترافیک دریایی و زمینی در اطراف بنادر شده و مشکلاتی مانند ترافیک، آلودگی و کاهش کیفیت خدمات را به همراه دارد (منبع: سازمان بنادر و دریانوردی ایران، ۱۴۰۲).

۴- عدم تطابق با راه‌های مواصلاتی

ضعف در شبکه حملونقل ریلی و جاده‌های بین بنادر و مراکز صنعتی و تجاری کشور، یکی از چالش‌های اصلی بنادر ایران است. این موضوع باعث افزایش هزینه‌های تجاری و کاهش رقابتپذیری بنادر ایران شده است (منبع: مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۴۰۱).

۵- حوادث دریایی و ایمنی پایین

در سال ۱۳۹۷، یک کشتی باری در بندر شهید رجایی به دلیل نامعلومی در حالی که پهلو گرفته بود، غرق شد. این حادثه نه تنها خسارات اقتصادی قابل توجهی به همراه داشت، بلکه باعث ایجاد نگرانی‌هایی در مورد ایمنی عملیات دریایی و مدیریت بحران در بنادر ایران شد. این موضوع وجهه سازمان بنادر و دریانوردی ایران را تحت تأثیر قرار داد (منبع: خبرگزاری مهر، ۱۳۹۷).

۶- کمبود نیروی انسانی متخصص

با وجود پیشرفتهای فناوری در صنعت دریانوردی، کمبود نیروی انسانی متخصص و آموزش‌دیده در برخی بنادر ایران مشاهده می‌شود. این موضوع بر کیفیت خدمات ارائه شده در بنادر تأثیر منفی گذاشته است (منبع: سازمان بنادر و دریانوردی ایران، ۱۴۰۲).

با توجه به تحقیق و بررسی و حضور میدانی چند بندر را بعنوان نمونه مورد تحلیل قرار داده و نقاط ضعف و قوت آن‌ها بررسی می‌شود. این بخش با استناد به مکاتبات و صورتجلسه‌های مستند و تحقیقات کامل در این بخش صورت گرفته است.

بندر امیر آباد

بندر امیرآباد یکی از بنادر مهم در شمال ایران است که به دلیل موقعیت استراتژیک خود در مسیر کریدورهای مهم تجاری، نقش کلیدی در توسعه اقتصادی و تجاری منطقه ایفا می‌کند. این بندر به عنوان اولین بندر نسل سوم در ایران شناخته می‌شود و پتانسیل بالایی برای تبدیل شدن به یک قطب تجاری و لجستیکی در منطقه دارد. با این حال، چالش‌ها و نقاط ضعفی نیز در مدیریت و توسعه این بندر وجود دارد که نیاز به توجه و اصلاح دارد. (منبع: تحقیقات از بندر)

۱- بررسی بندر امیرآباد (چهار ماه منتهی به مهر ۱۴۰۱)

بندر امیرآباد به عنوان یکی از بنادر مهم شمال ایران، نقش کلیدی در توسعه تجاری و لجستیکی منطقه ایفا می‌کند. در چهار ماه منتهی به مهر ۱۴۰۱، این بندر شاهد تحولات مثبت و پیشرفت‌هایی در حوزه‌های مختلف بوده است. با این حال، برخی چالش‌ها و ضعف‌های گذشته که ناشی از تغییرات آیت‌های کاری، طراحی‌های اشتباه، ضعف در ستاد و عدم توجه به موضوعات مهم بوده، همچنان نیاز به اصلاح و بهبود دارند. (منبع: اسناد بندر).

نقاط قوت بندر امیرآباد در چهار ماه منتهی به مهر ۱۴۰۱

۱. **تصویب و اجرای پروژه‌های زیرساختی:** در این مدت، یازده پروژه کلان شامل خطوط ریلی، خطوط لوله انتقال فله مایع و روغن، و ایجاد راه اضطراری برای برج کنترل به تصویب رسیدند. این پروژه‌ها نقش مهمی در بهبود زیرساخت‌های بندر خواهند داشت.

۲. **رفع چالش‌های پروژه‌های متوقف شده:** پروژه‌هایی مانند راه ورکلا به گوهرباران، تعمیرات اساسی ابنیه بندر، و زیرساخت برق بندر که قبلاً با مشکلات اجرایی مواجه بودند، در این مدت به پیشرفت قابل توجهی دست یافته است.

۳. **توجه به بخش فنی و تجهیزات:** در این مدت، توجه ویژه‌ای به بخش فنی و تجهیزات بندر شد. همچنین، مکاتبات و پیگیری‌های لازم برای ساماندهی کالاهای خطرناک که در یک دهه گذشته مورد غفلت قرار گرفته بود، انجام شد.

۴. **پیشرفت حدود ۴۰ درصدی جذب ریالی در چهار ماه:** با رفع موانع جذب پروژه و پیشرفت قابل توجه در پروژه‌های زیرساختی، بندر امیرآباد توانست در مدت چهار ماه به پیشرفت حدود ۴۰ درصدی جذب ریالی دست یابد. (منبع: اسناد بندر).

۵. **توجه به نگرش بین‌المللی و ژئوپلیتیک:** مدیریت مهندسی امیرآباد در فاصله چهارماه تحول سازمانی از خرداد تا مهر ۱۴۰۱ با نگرش بین‌المللی و ژئوپلیتیک به بنادر شمالی، تلاش کرده است تا نقش این بندر، عملکرد در جهت تقویت روابط تجاری با کشورهای حوزه خزر و دیگر کشورها افزایش دهد و لذا کلیه عقب ماندگی‌ها تا حدود زیادی جبران شده است. (منبع: اسناد بندر)

نقاط ضعف و چالش‌های بندر امیرآباد (مطالعات میدانی و اسناد و صورتجلسات)

۱. **ضعف در مدیریت پروژه‌های استراتژیک:** در سال‌های منتهی به خرداد ۱۴۰۱ پروژه‌های استراتژیک مانند پروژه رو-رو ریلی با مشکلات جدی مواجه بوده‌است. طراحی و محاسبات ضعیف، تغییرات پی در پی در آیت‌ها و احجام پروژه، و تاخیرات طولانی مدت باعث اختلال در توسعه رابطه تجاری با کشورهای حاشیه دریای خزر شده است (منبع: اطلاعات بندر).
۲. **استفاده از مشاوران خارجی:** سپردن طراحی پروژه رو-رو ریلی به مشاوران لهستانی که شناخت کافی از شرایط منطقه و نیازهای ایران نداشته اند، یکی از چالش‌های اصلی این پروژه بوده است. این موضوع باعث افزایش هزینه‌ها و تاخیر در اجرای پروژه شده است (منبع: اطلاعات بندر).
۳. **ضعف در برنامه‌ریزی و طراحی:** عدم پیش‌بینی‌های لازم در طراحی پروژه‌ها و تغییرات مکرر در آیت‌های کاری باعث افزایش هزینه‌ها و تاخیر در اجرای پروژه‌ها شده است. این ضعف در برنامه‌ریزی و طراحی در بعضی پروژه‌های زیرساختی مشهود بوده است و تا خرداد ۱۴۰۱ باعث خواباندن پروژه‌های مهم چون راه‌های مواصلاتی شده است (منبع: اطلاعات بندر).
۴. **مشکلات تجهیزات و زیرساخت‌ها:** ساخت دو جرثقیل ناکارآمد و وجود تجهیزات فرسوده و کاملاً نمایشی در بندر امیرآباد نشان‌دهنده ضعف در زیرساخت‌ها است (منبع: اطلاعات بندر).
۵. **ضعف در انتخاب مشاوران:** انتخاب یک مشاور برای چندین پروژه کلان، باعث ایجاد مشکلات در اجرای پروژه‌ها شده است. این موضوع به ویژه در پروژه‌های راه‌های زیرساختی مشهود بوده است (منبع: بندر امیرآباد).
۶. **فاصله از مرکز استان و مشکلات رفاهی:** فاصله حدود ۷۰ کیلومتری بندر امیرآباد از مرکز استان و نبود امکانات رفاهی مناسب برای نیروهای متخصص، باعث فرسودگی و استهلاک نیروی کارشناسی شده است. این موضوع نیاز به توجه جدی دارد و عدم توجه به ساخت منازل سازمانی برای تجمع نیروها یک مسئله جدی است. امتیازات تخصیصی برای ودیعه مسکن برای افراد مد نظر غیر بومی مدیریت صحیح مالی نشده است و جای بررسی و آسیب شناسی دارد (منبع: بندر امیرآباد).

○ .

۷. **ضعف در جذب سرمایه‌گذاران مناسب:**

- بسیاری از سرمایه‌گذاران حاضر در بندر امیرآباد قادر به ایجاد ارزش افزوده نبوده و عملاً بدون صادرات و واردات، از فضا استفاده می‌کنند. این موضوع باعث کاهش پتانسیل بندر برای تبدیل شدن به یک قطب تجاری بین‌المللی و بندر نسل سوم شده است (منبع: بندر امیرآباد)

بنادر غرب هرمزگان (بندر لنگه)

از سال ۱۳۸۸ عملاً طرح توسعه در بخشهای حوضچه و لایروبی و اسکله سازی و محوطه سازی شروع شده است و در اقدامات انجام شده تا سال ۱۳۹۷ بنادر غرب هرمزگان توانست سکان دار ترانزیت کشور که در گسترش روابط تجاری با کشورهای همسایه موثر است (منبع: صبح اقتصاد. صنعت و تجارت. مورخ ۳۰ دیماه سال ۱۳۹۷) این بندر توانسته است با اجرای بهینه یکی از پروژه‌ها ضمن استفاده از مصالح موجود در بخش موج شکن، با ایجاد دایک برای مصالح لایروبی، علاوه بر صرفه جویی و حذف هزینه‌های حمل مصالح، از لای کف حوضچه استفاده و سطح حوضچه را ایمن و فضای اقتصادی موثر در موضوع ترانزیت ایجاد نماید. این پروژه توانست بخشی از چالش کمبود زمین را حل نماید و ضمن

تقدیر مدیران سازمان مقاله بین‌المللی و پایان‌نامه کارشناسی ارشد در این بخش بعنوان اسناد در جهت تبادل تجربه با کشورهای همسایه و بستر صدور مهندسی در کشورهای اطراف فراهم گردیده است. (منبع: مقالات و پایان‌نامه بیژن یزدانی در سال ۱۳۹۴)

مهندسی اقتصادی جهت توسعه بندر لنگه باعث گردید این بندر علاوه بر برتری ترانزیت خودرو در کشور، در دعوت از کشورهای همسایه جهت گسترش روابط تجاری اقدام نماید.

افزایش پنج برابری تروپوت و رتبه یک ترانزیت خودرو در این بندر بعنوان یکی از امتیازات گسترش و توسعه همگون است که از سال ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۷ انجام شده است.

با توجه به مقاله مهندسی اقتصادی جهت توسعه بندر لنگه اطلاع موج شکن و برداشت موج شکن قدیمی و استفاده از مصالح موج شکن قدیمی یکی از پتانسیلها در جهت صرفه جویی و بازگشت سرمایه و نیز زمینه توسعه روبربط با کشورهای همسایه شده است.

حوضچه بندر در شرایط قبل از توسعه علاوه بر نفوذ امواج، دارای تراکم کشتی‌های سنتی بود و شکل نامگون حوضچه‌ها امکان چرخش شناورهای بزرگ را نداشت. با لایروبی و افزایش حوضچه به سه برابر و یکپارچه شدن عمق حوضچه، کشتی‌های بزرگتر امکان پهلودهی پیدا کرده اند.

بر اساس مقالات موجود می‌توان گفت که این بندر توانسته است با طرح صرفه جویی بسیار کلان، به سرمایه بندر اضافه نموده و پایه و اساس تبادل ارتباطات وسیع تر با کشورهای منطقه نهاده شده است (نگین هرمزگان. مقالات)

در این بندر حدود پنج پایان‌نامه ارشد و دکتری از پروژه‌ها در فواصل ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۷ تهیه شده که نشان از تلاش در جهت توسعه علمی بوده است (منبع: اطلاعات بندر)

یکی از چالش‌ها در این بندر واگذاری غیر اصولی و غیر رقابتی زمینهای تخصیص یافته به سرمایه‌گذاران بوده که موجب ترافیک و مشکلات عدیده برای بندر پس از سال ۱۳۹۷ شده است (منبع: اطلاع بندر لنگه).

نقاط قوت

۱. بررسی بندر چابهار از حیث موقعیت ژئوپلیتیک، استراتژیک، ژئواکونومی

- موقعیت جغرافیایی
- بندر چابهار در جنوب شرقی ایران و در استان سیستان و بلوچستان واقع شده است.
- نزدیکی به اقیانوس هند و دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد بین‌المللی.
- قرارگیری در نزدیکی تنگه هرمز، یکی از مهم‌ترین شریان‌های تجاری جهان.
- اهمیت استراتژیک
- تنها بندر اقیانوسی ایران که دسترسی مستقیم به اقیانوس هند دارد.
- نقش کلیدی در کاهش وابستگی ایران به بنادر جنوبی خلیج فارس.
- موقعیت مناسب برای تبدیل شدن به هاب تجاری منطقه و ارتباط با کشورهای جنوب و شرق آسیا، آفریقا و خاورمیانه.
- اهمیت ژئواکونومی:
- امکان دسترسی به بازارهای بزرگ آسیایی مانند هند، چین و کشورهای جنوب شرقی
- نقش مهم در توسعه تجارت ترانزیتی برای کشورهای محصور در خشکی مانند افغانستان و آسیای مرکزی.

○ علاقه‌مندی کشورهای منطقه:

۲. هند:

- هند به عنوان یکی از اصلی‌ترین شرکای تجاری ایران، علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در بندر چابهار است.
- هند از چابهار به عنوان دروازه‌ای برای دسترسی به بازارهای افغانستان و آسیای مرکزی استفاده می‌کند.
- مشارکت هند در توسعه فاز اول و دوم بندر چابهار.

۳. افغانستان:

- افغانستان به دلیل محصور بودن در خشکی، وابستگی زیادی به بندر چابهار برای ترانزیت کالاهای خود دارد.
- چابهار به عنوان یک مسیر جایگزین برای دسترسی افغانستان به آب‌های آزاد مطرح است.

۴. کشورهای آسیای مرکزی:

- کشورهایی مانند قزاقستان، ترکمنستان و ازبکستان علاقه‌مند به استفاده از بندر چابهار برای دسترسی به بازارهای جهانی هستند.
- چابهار به عنوان بخشی از کریدور شمال-جنوب، نقش مهمی در تجارت این کشورها ایفا می‌کند
- منبع: سازمان بنادر و دریانوردی).

اداره کل بنادر استان هرمزگان. (شهید رجایی)

تحلیل جامع بندر شهید رجایی از حیث موقعیت جغرافیایی، ژئوپلیتیکی، ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک

بندر شهید رجایی، به عنوان بزرگترین بندر ایران و یکی از مهم‌ترین بنادر خاورمیانه، از جنبه‌های مختلف جغرافیایی، ژئوپلیتیکی، ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک دارای اهمیت فراوانی است. این بندر در استان هرمزگان و در نزدیکی تنگه هرمز واقع شده و نقش کلیدی در تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی ایفا می‌کند.

-موقعیت جغرافیایی

بندر شهید رجایی در جنوب ایران و در ساحل شمالی خلیج فارس قرار دارد. این موقعیت جغرافیایی به آن دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد و مسیرهای بین‌المللی دریایی را می‌دهد. نزدیکی به تنگه هرمز، که یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های دریایی جهان است، این بندر را به یک نقطه استراتژیک در تجارت جهانی تبدیل کرده است.

--نقاط قوت بندر شهید رجایی از لحاظ کریدورهای تجاری:

- کریدور شمال-جنوب: این بندر به عنوان یک نقطه کلیدی در کریدور شمال-جنوب، نقش مهمی در تسهیل تجارت بین آسیا، اروپا و آفریقا دارد.
- دسترسی به بازارهای منطقه‌ای: نزدیکی به کشورهای حاشیه خلیج فارس و جنوب آسیا، این بندر را به یک مرکز تجاری مهم تبدیل کرده است.

روابط با کشورهای منطقه

- بندر شهید رجایی به دلیل موقعیت استراتژیک خود، نقش مهمی در روابط اقتصادی ایران با کشورهایمانند هند، چین، روسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس ایفا می‌کند.

پتانسیل توسعه بانکرینگ

- با توجه به موقعیت بندر در مسیر کشتی‌های بین‌المللی، این بندر پتانسیل بالایی برای توسعه خدمات بانکرینگ دارد که می‌تواند به یک منبع درآمد مهم تبدیل شود

یکی از نقاط قوت در بدنه مهندسی عمران، مدیریت بر کمیته بررسی طرح‌ها در سال‌های منتهی به ۱۴۰۰ بوده است که این مدیریت منجر به کمرنگ شدن نواقص موجود شده و باعث بررسی بسیاری از پروژه‌های مطالعاتی شده است. این کمیته با تشکیل کارگروه‌ها تخصصی توانسته است از توان کارشناسی موجود استفاده و بهره‌برداری می‌شود ستاد در سازمان بنادر با واگذاری مسئولیت مطالعات به بنادر از وظایف اصلی خود کاسته و باعث دغدغه‌های اساسی در بدنه نظارتی بنادر شده است که با وجود چنین چالشی، مسئول کمیته بررسی طرح‌ها در اداره کل هرمزگان توانسته است با کمبود امکانات تا حد توان مدیریت این موضوع را بویژه در سال‌های منتهی به ۱۴۰۰ انجام دهد (منبع اطلاعات بندر ۱۴۰۰)

✓ تجزیه و تحلیل یافته‌ها

با بررسی چند نظریه در باب توسعه و رابطه آن‌ها با امنیت و تعمیم دادن توسعه بنادر و تأثیر آن بر امنیت از منظر و مدل نظریات مذکور و نیز استفاده از جامعه آماری به پرسشهای این تحقیق پاسخ داده می‌شود.

توسعه بنادر و تأثیر آن بر منطقه و دریای عمان از منظر مکاتب مختلف

توسعه بنادر به عنوان یکی از محورهای اصلی رشد اقتصادی و ژئوپلیتیکی، تأثیرات گسترده‌ای بر مناطق ساحلی و دریایی دارد. دریای عمان به دلیل موقعیت استراتژیک خود، همواره مورد توجه قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای بوده است. در این مقاله، تأثیرات توسعه بنادر بر منطقه و دریای عمان از منظر مکاتب مختلف روابط بین‌الملل بررسی شده است. این مکاتب شامل رئالیسم، نورئالیسم، لیبرالیسم، نئولیبرالیسم، مکتب کپنهاگ، نظریه انتقادی و رژیم‌های بین‌المللی است. همچنین، از نظریات دکتر علی عسکرخانی، باری بوزان و کنت والتز استفاده شده است.

*نورئالیسم، که توسط کنت والتز مطرح شد، بر ساختار نظام بین‌الملل و توزیع قدرت تأکید دارد. از این منظر، توسعه بنادر در دریای عمان می‌تواند به تغییر توازن قدرت در منطقه منجر شود. به عنوان مثال، افزایش حضور چین در بنادر پاکستان (مانند گوادر) ممکن است توازن قدرت را به نفع چین تغییر دهد و واکنش سایر قدرت‌ها را برانگیزد.

کنت والتز از نظریه پردازان این مکتب معتقد است که در نظام بین‌الملل آنارشیک، دولت‌ها برای بقا و افزایش قدرت خود رقابت می‌کنند و از این منظر توسعه بنادر می‌تواند باعث افزایش نفوذ و قدرت شود.

در این چارچوب، توسعه بنادر در دریای عمان ممکن است به رقابت قدرت‌های منطقه‌ای مانند دامن بزند. این رقابت می‌تواند منجر به افزایش تنش‌های امنیتی و نظامی در منطقه شود.

*لیبرالیسم بر همکاری بین‌المللی، نهادها و منافع مشترک تأکید دارد. از منظر لیبرالیستی، توسعه بنادر می‌تواند به عنوان فرصتی برای افزایش همکاری‌های اقتصادی و تجاری بین کشورهای منطقه تلقی شود. لیبرال‌ها معتقدند که وابستگی متقابل اقتصادی می‌تواند منجر به کاهش تنش‌ها و افزایش ثبات در منطقه شود

در دریای عمان، توسعه بنادر می‌تواند به ایجاد شبکه‌های تجاری و حمل و نقل بین‌المللی کمک کند و همکاری‌های منطقه‌ای را تقویت نماید. به عنوان مثال، همکاری بین ایران، هند و عمان در توسعه بنادر می‌تواند منافع مشترک را افزایش دهد.

*نئولیبرالیسم، که توسط رابرت کوهن و جوزف نای مطرح شد، بر نقش نهادها و رژیمهای بینالمللی در تسهیل همکاری تأکید دارد. از این منظر، توسعه بنادر در دریای عمان می‌تواند در چارچوب رژیمهای بینالمللی مانند سازمان بینالمللی دریانوردی یا توافقات تجاری منطقه‌ای مدیریت شود. *دکتر ابومحمد عسکرخانی، در کتاب "رژیمهای بینالمللی"، بر اهمیت رژیمهای بین‌المللی در تنظیم روابط بین دولت‌ها تأکید می‌کند. توسعه بنادر می‌تواند در چارچوب چنین رژیمهایی، به افزایش همکاری و کاهش تنش‌ها کمک کند.

*مکتب کپنهاگ، که توسط باری بوزان و اول ویور مطرح شد، بر امنیتسازی و نقش گفتمان در تعریف تهدیدات امنیتی تأکید دارد. از این منظر، توسعه بنادر در دریای عمان می‌تواند به عنوان یک مسئله امنیتی مطرح شود. به عنوان مثال، افزایش حضور نظامی در بنادر ممکن است به امنیت سازی منطقه و افزایش تنش‌ها منجر شود.

*نظریه انتقادی بر نقش قدرت، نابرابری و گفتمان در روابط بینالملل تأکید دارد. از این منظر، توسعه بنادر در دریای عمان می‌تواند به افزایش نابرابریهای اقتصادی و اجتماعی در منطقه منجر شود. به عنوان مثال، توسعه بنادر ممکن است منافع شرکت‌های چندملیتی و قدرت‌های بزرگ را تأمین کند، در حالی که جوامع محلی از مزایای آن محروم بمانند

*توسعه بنادر در دریای عمان از منظر مکاتب مختلف روابط بین‌الملل، تأثیرات متفاوتی دارد. از منظر رئالیسم و نئورئالیسم، این توسعه می‌تواند به افزایش رقابت و تنش‌های امنیتی منجر شود. در مقابل، لیبرالیسم و نئولیبرالیسم بر همکاری و وابستگی متقابل تأکید دارند. مکتب کپنهاگ و نظریه انتقادی نیز به ابعاد گفتمانی و نابرابریهای ناشی از توسعه بنادر توجه می‌کنند. در نهایت، رژیمهای بینالمللی می‌توانند به مدیریت این مسائل کمک کنند.

یافته‌ها

داده‌های این پژوهش با حضور فعال و بازدیدهای مدون در سواحل جنوب و شمال و مشورت‌ها با کارشناسان نظرات تجمیع گردید و در جامعه آماری از بین صد نفر متخصص در سواحل و بنادر و دریانوردی پرسش‌ها صورت گرفت.

پرسش اصلی

آیا توسعه مهندسی بنادر در سواحل مکران می‌تواند در ارتقاء امنیت پایدار منطقه موثر باشد؟

پرسش‌های فرعی:

جدول ۱- آیا توسعه بنادر باعث ارتقاء امنیت در طول سواحل بویژه مکران می‌شود؟

میزان تأثیر	فراوانی	درصد	درصد تجمعی
خیلی کم	۰	۰	۰
کم	۰	۰	۰
متوسط	۱۲	۱۲	۱۲
زیاد	۱۷	۱۷	۲۹
خیلی زیاد	۷۱	۷۱	۱۰۰

می‌توان دید که بیش از ۸۹ درصد معتقدند افزایش و تعداد بنادر می‌تواند باعث امنیت در سواحل شود

جدول ۲- آیا توسعه بنادر باعث ارتقاء روابط با افغانستان می‌شود؟

میزان تأثیر	فراوانی	درصد	درصد تجمعی
خیلی کم	۰	۰	۰
کم	۰	۰	۰
متوسط	۳۰	۳۰	۳۰
زیاد	۴۰	۴۰	۷۰
خیلی زیاد	۳۰	۳۰	۱۰۰

شصت درصد معتقدند که باعث ارتقاء امنیت با افغانستان هستند

جدول ۳- آیا توسعه مهندسی بنادر سواحل مکران باعث ایجاد امنیت با کشورهای آسیای مرکزی است؟

میزان تأثیر	فراوانی	درصد	درصد تجمعی
خیلی کم	۰	۰	۰
کم	۰	۰	۰
متوسط	۱۲	۱۲	۱۲
زیاد	۵۲	۵۲	۶۴
خیلی زیاد	۳۶	۳۶	۱۰۰

هشتاد و هشت درصد معتقد به ارتقاء امنیت با کشورهای آسیای مرکزی اند.

جدول ۴- آیا توسعه سواحل مکران باعث همکاری امنیتی با هندوستان است؟

میزان تأثیر	فراوانی	درصد	درصد تجمعی
خیلی کم	۰	۰	۰
کم	۱۰	۱۰	۱۰
متوسط	۳۵	۳۵	۴۵
زیاد	۴۰	۴۰	۸۵
خیلی زیاد	۱۵	۱۵	۱۰۰

پنجاه و پنج درصد معتقد هستند که باعث توسعه امنیت از طریق هندوستان

جدول ۵- آیا توسعه سواحل مکران باعث همکاری امنیتی با چین است؟

میزان تأثیر	فراوانی	درصد	درصد تجمعی
خیلی کم	۰	۰	۰
کم	۸	۸	۸
متوسط	۲۰	۲۰	۲۸
زیاد	۴۳	۴۳	۷۱
خیلی زیاد	۲۹	۲۹	۱۰۰

هفتاد و دو درصد معتقد به ارتقاء امنیت با چین می‌باشند

جدول ۶- آیا توسعه سواحل مکران باعث همکاری امنیتی با پاکستان است؟

میزان تأثیر	فراوانی	درصد	درصد تجمعی
خیلی کم	۰	۰	۰
کم	۱۱	۱۱	۱۱
متوسط	۲۱	۲۱	۳۳
زیاد	۴۰	۴۰	۷۳
خیلی زیاد	۱۷	۱۷	۱۰۰

پنجاه و هفت درصد معتقد به تأثیر مثبت بر ارتقاء امنیت با همسایه شرق پاکستان هستند

جدول ۷- آیا توسعه بنادر نظامی در سواحل مکران باعث امنیت پایدار در جنوب شرقی است؟

میزان تأثیر	فراوانی	درصد	درصد تجمعی
خیلی کم	۰	۰	۰
کم	۰	۰	۰
متوسط	۹	۹	۹
زیاد	۴۰	۴۰	۴۹
خیلی زیاد	۵۱	۵۱	۱۰۰

نود و یک درصد معتقد بر توسعه بنادر نظامی هستند

نتیجه گیری

سواحل مکران، به عنوان یکی از مناطق استراتژیک در جنوب شرقی ایران، از دیرباز نقش مهمی در تحولات امنیتی و اقتصادی منطقه ایفا کرده است. با توجه به موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد این منطقه، توسعه بنادر در سواحل مکران تأثیرات عمیقی بر امنیت منطقه و دریای عمان داشته است. این مقاله با استفاده از دیدگاه نگارنده، یافته‌های این تحقیق نشان می‌دهد که توسعه بنادر مکران نه تنها باعث افزایش قدرت اقتصادی و ژئوپلیتیکی ایران می‌شود بلکه چالش‌ها و فرصت‌های امنیتی جدیدی را نیز برای منطقه ایجاد خواهد کرد.

سواحل مکران، که از غرب استان هرمزگان تا شرق استان سیستان و بلوچستان امتداد دارد، به دلیل دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد و موقعیت استراتژیک در نزدیکی تنگه هرمز، از اهمیت بالایی برخوردار است. در سال‌های اخیر، توسعه بنادر چابهار، گوادر و دیگر بنادر کوچک در این منطقه، توجه محققان و سیاست‌گذاران بین‌المللی را به خود جلب کرده است. نگارنده به عنوان یکی از محققان فعال در این حوزه، معتقد است که توسعه بنادر مکران تأثیرات چندگانه‌ای بر امنیت منطقه و دریای عمان دارد. از یک سو، این توسعه باعث افزایش قدرت اقتصادی و نظامی ایران می‌شود و از سوی دیگر، ممکن است تنش‌های منطقه‌ای را افزایش دهد و یا موجب گسترش تبعیض طبقاتی و به حاشیه بردن جامعه محلی شود.

نگارنده در تحقیقات خود بر این نکته تأکید دارد که توسعه بنادر مکران، به ویژه بندر چابهار، نقش مهمی در کاهش وابستگی ایران به بنادر جنوبی خلیج فارس ایفا می‌کند. این بندر به عنوان یک کریدور تجاری بین‌المللی، امکان دسترسی ایران به بازارهای آسیای میانه و شرق آسیا را فراهم می‌کند. همچنین، توسعه این بنادر باعث افزایش سرمایه‌گذاری‌های خارجی و ایجاد اشتغال در منطقه می‌شود، که به نوبه خود به ثبات اقتصادی و اجتماعی منطقه کمک می‌کند. مدیریت و حفظ تعادل در توسعه و جلوگیری از شوک به منطقه تأکید دارد.

از منظر نگارنده، توسعه مهندسی بنادر سواحل مکران می‌تواند تأثیرات عمیقی بر تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی داشته باشد. این پروژه نه تنها می‌تواند نقش ایران را در سازمان‌هایی مانند بریکس و پیمان شانگهای تقویت کند، بلکه می‌تواند به کاهش تنش‌های هیدروپلیتیک با افغانستان و افزایش همکاری‌های منطقه‌ای کمک کند. با این حال، موفقیت این پروژه مستلزم مدیریت دقیق چالش‌های ژئوپلیتیک و تقویت دیپلماسی منطقه‌ای است. از منظر امنیتی، نگارنده معتقد است که توسعه بنادر مکران باعث افزایش حضور نظامی ایران در دریای عمان می‌شود. این حضور نه تنها توانایی ایران در کنترل تنگه هرمز را افزایش می‌دهد، بلکه امکان نظارت بر فعالیت‌های دریایی در منطقه را نیز فراهم می‌کند. این امر به ایران اجازه می‌دهد تا در برابر تهدیدات امنیتی، از جمله دزدی دریایی و قاچاق، واکنش سریع‌تری نشان دهد.

با وجود مزایای اقتصادی و امنیتی توسعه بنادر مکران، نگارنده تأکید دارد، از افتادن در هژمونی قدرت‌های اقتصادی چون هند پرهیز شود و مولفه‌ها و کشورهای دیگر را در فعالیت شریک و از تحریک رقبای هندی چون پاکستان بعنوان همسایه شرق و چین بعنوان قدرت صنعتی و نظامی پرهیز شود. توصیه می‌کند که این توسعه ممکن است باعث افزایش تنش‌های منطقه‌ای شود.

نگارنده همچنین به خطرات ناشی از فعالیت‌های غیرقانونی، مانند قاچاق مواد مخدر و اسلحه، در منطقه اشاره می‌کند. و نسبت به سامان دهی موج شکن‌های مردمی بلا تکلیف و نظارت بر بنادر کوچک تأکید دارد تا مکان‌هایی برای ورود اسلحه و یا قاچاق و موضوعات ضد امنیتی نشوند. نگارنده توصیه می‌کند که در زمان توسعه، عدالت اجتماعی از ارکان امنیت است. از آنجایی که در توسعه‌های کلان، شرکت‌های قدرتمند ورود می‌کنند نگارنده تأکید دارد برای جلوگیری از تهدیدات امنیتی و نارضایتی، نظارت بر قراردادهای و مراقبت از نیروهای کار در اولویت باشد و توزیع ثروت به شکل متعادل صورت گیرد و از توزیع فقر پرهیز و مدیریت شود. در راستای نتایج به دست آمده پیشنهاد زیر ارائه می‌گردد:

- تکمیل سریع راه‌های مواصلاتی بویژه رشت آستارا و راه آهنی چابهار زاهدان و به تبع اتصال به ترکمنستان
- تقویت بنادر نظامی ولی تفکیک از بنادر تجاری
- آسیب شناسی و علل ضعف در طراحی و اجرای دو پروژه مهم و ملی رو رو ریلی بندر امیرآباد و توسعه فاز سه شهید رجایی که اثرات منفی بر توسعه روابط در شرایط خاص نهاده اند
- افزایش بنادر در خطوط ساحلی مشروط بر جلوگیری از آسیب‌های اقلیمی و جلوگیری از شکاف طبقاتی منجر به حاشیه بردن جامعه محلی
- نظارت دقیق و قوی بر حقوق کارکنان و کارگران بنادر و رعایت عدالت اجتماعی که ارتباط مستقیم با امنیت کشور دارد
- استفاده از مدیران آگاه از روابط بین‌الملل
- مبارزه جدی با فساد در زمان توسعه که اثرات نامطلوب بر کیفیت کار و ضعف در سازه‌ها و به تبع لطمات به وجهه ملی و امنیت ملی خواهد داشت
- تحولات توسعه کارآمد بندر لنگه در فواصل ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۷ و نیز اقدامات اساسی و موثر در بهبود عملکرد مهندسی بندر امیرآباد در چهارماه منتهی به مهر ۱۴۰۱ بعنوان تحقیق و پایلوت در سایر بنادر بکار گرفته شود.

در انجام مطالعه حاضر، هیچ گونه تضاد منافی وجود ندارد.

مشارکت نویسندگان

در نگارش این مقاله تمامی نویسندگان نقش یکسانی ایفا کردند.

حامی مالی

این پژوهش حامی مالی نداشته است.

فهرست منابع

- احدی، م. (۱۴۰۰). ژئوپلیتیک بندر مکران و تأثیر آن بر امنیت ملی ایران. فصلنامه مطالعات خلیج فارس.
- احمدی پور، ز.، حیدری موصولو، ط.، لشکری، ا. و حیدری موصولو، ط. (۱۳۸۹). تبیین متغیرهای ناامنی در منطقه خلیج فارس و راهکارهای پیش روی آن. در بیستمین کنفرانس بین‌المللی خلیج فارس (ص. ۳). بندرعباس: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
- احمدی، ح. و ملک محمودی، ن. (۱۳۹۲). امنیت فرهنگی پشتوانه اقتدار ملی در منطقه مکران (دریای عمان). رشد آموزش جغرافیا، دوره بیست‌وهشتم (۱).
- اسدی کیا، ب. (۱۳۷۴). حق ترانزیت و دسترسی کشورهای محاط آسیای مرکزی و قفقاز به بندر دریایی و شبکه راه‌های بین‌المللی (صص. ۸۹-۱۰۸).
- اسدی، ا.، امینی، ع. و تاجری، م. (۱۳۹۷). پیامدها و آثار ژئواکونومیک ناشی از توسعه بندر گوادر و بندر چابهار بر. فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، ۱-۲۵.
- ایرانی، ت. د. (۱۳۹۷)، مرداد (۱۰). ۳۳. بازیابی شده از نشنال اینترست.
- آجیلی، ه. (۱۳۹۵). اقتصاد انرژی کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا. تهران: انتشارات هزاره سوم.
- آشوری تازیانی، ا. (۱۳۸۹). حمل و نقل زیربنای توسعه منطقه خلیج فارس. در بیستمین کنفرانس بین‌المللی خلیج فارس (ص. ۱). بندرعباس: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
- بهمنی کنستانی، ب. (۱۳۹۶). بررسی اهمیت استراتژیکی سواحل شمالی دریای عمان (مکران) بر توسعه پایدار اقتصادی، سیاسی و امنیتی-دفاعی ایران. در چهارمین کنفرانس بین‌المللی اقیانوس‌شناسی خلیج ارس.
- پورحسین، ف. و جندقی، م. (۱۳۹۵). نقش چابهار، کنارک و جاسک در توسعه صادرات بین‌المللی ایران با تکیه بر مدل پیشنهادی خط ساحلی تجارت آزاد در شمال دریای عمان. در فرآوری پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی توسعه کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق کشور- وزارت کشور (صص. ۲۸۸-۳۱۲).
- پورزارع، م.، سیف، ع.، سیاری، ح. و فخری، س. (۱۳۹۷). ارزیابی شاخص‌های ژئومورفولوژیکی بر مکان‌گزینی مراکز حیاتی، حساس و مهم با رویکرد دفاع غیرعامل (مطالعه موردی: سواحل مکران از جاسک تا خلیج گواتر). پژوهش‌های ژئومورفولوژی کمی، سال هفتم (۱)، ۱۲۴-۱۴۵.
- جکسون، ر.، سورنسون، گ.؛ مترجمان: ذاکریان، م.، تقی‌زاده، ا. و سعید کلاهی، ح. (۲۰۰۶). درآمدی بر روابط بین‌الملل. تهران: میزان.
- جهان تیغ، ر.، فرجی‌راد، ر.، سیاری، ح. و سرور، ر. (۱۳۹۵). بررسی ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی سواحل مکران و نقش آن در امنیت پایدار منطقه جنوب شرق. فصلنامه راهبرد نظامی.
- جهان تیغ، ر.، فرجی‌راد، ع.، سیاری، ح. و سرور، ر. (۱۳۹۵). بررسی ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی سواحل مکران و نقش آن در امنیت پایدار منطقه جنوب شرق. فصلنامه راهبرد دفاعی، سال چهاردهم (۵۵).
- جهان تیغ، ر.، فرجی‌راد، ع.، سیاری، ح. و سرور، ر. (۱۳۹۵). بررسی ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی سواحل مکران و نقش آن در امنیت پایدار منطقه جنوب شرق. فصلنامه راهبردی دفاعی (۵۵).
- خالدی، ح.، غلامی، ب. و میرزایی، م. (۱۳۹۱). تبیین پتانسیل‌های ارتباطی سواحل مکران در راستای افزایش وزن ژئوپلیتیکی ایران. در همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران. کنارک: دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار - منطقه سوم نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران.

خبرگزاری مهر - گروه بین‌الملل (کد خبر ۱۰۶۳۷۰۱). (۱۳۸۹، فروردین ۲۵).

خدادادی، ا. (۱۳۹۴). حقوق بین‌المللی دریاها. تهران: انتشارات جنگل، جاودانه.

دامن‌پاک جامی، م. (۱۳۹۲). تأثیر ارتباطات تاریخی و فرهنگی بر روابط ایران و عمان. فصلنامه تاریخ روابط خارجی، سال پانزدهم (۵۷)، ۱۴۳-۱۸۳.

رضایی سکه‌روانی، د.، واثق، م.، خادم دقیق، ا. و چهارمحالی، ح. (۱۳۹۶). نقش نیروی دریایی راهبردی در توسعه سواحل مکران. فصلنامه راهبردی دفاعی، سال پانزدهم (۵۸).

سواحل مکران، بهشت گمشده ایران. (۱۳۹۵). در اولین همایش ملی فرآوری پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی توسعه کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق ایران. چابهار: پژوهشگاه مهندسی بحران‌های طبیعی.

سیاری، ح.، لطفی، ح.، منفرد، ه. و جلیلی، ز. (۱۳۹۴). توسعه سواحل مکران و تأثیر آن بر تعاملات فضایی و همگرایی ملی و منطقه‌ای. در هشتمین کنفرانس انجمن ژئوپلیتیک ایران (همدلی اقوام ایرانی، انسجام و اقتدار ملی).

شیرافکن لمسو، م. و خاندانی رفسنجانی، ح. (۱۳۹۱). نقش مناطق و آب‌های آزاد بر حمل‌ونقل، ترانزیت و توسعه تجارت خارجی کشور. در همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران (دوره ۱).

صادقی، ا.، دهقانی فیروزآبادی، س. و آجیلی، ه. (۱۳۹۷). بایسته‌های دیپلماسی انرژی ایران در نظام اقتصاد سیاسی بین‌الملل. فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل، ۷۳-۱۰۵.

الصفی، ب. (۱۳۹۲). توسعه دریا محور، مروری بر صنایع دریایی جهان. تهران: اسرار دانش.

عبداللهی، ع. (۱۳۹۱). نقش سواحل مکران در امنیت منطقه و امنیت کشور و راهکارهای استفاده بهینه از این سواحل. در همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران.

کامران، ح.، غلامی، ب. و یاری، ا. (۱۳۸۹). جغرافیا و قدرت ملی ایران. نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، جلد ۱۳ (۱۶).

کیانی، د. (۱۳۹۶). نقش جاسک در افق آینده ایران با تکیه بر انرژی. تهران: مؤسسه مطالعات بین‌المللی انرژی.

گزارش‌های مرکز مطالعات استراتژیک خلیج فارس.

محمدپور ملاطی، م. (۱۳۹۶). نقش ژئواستراتژیک مکران در اقتدار جمهوری اسلامی ایران. (پایان‌نامه کارشناسی ارشد). دانشگاه علامه طباطبائی، دانشکده علوم سیاسی.

مفخمی شهرستانی، ح. و نیرومند، ح. (۱۳۹۸). نقش عوامل ژئوپلیتیک در قدرت ملی جمهوری اسلامی ایران. فصلنامه مطالعات دفاعی راهبردی، سال هفدهم (۷۶)، ۲۵۹-۲۸۰.

مفخمی شهرستانی، ح. و نیرومند، ح. (سال هفدهم، شماره ۷۶، تابستان ۱۳۹۸). نقش عوامل ژئوپلیتیک در قدرت ملی جمهوری اسلامی ایران. فصلنامه مطالعات دفاعی راهبردی، ۲۵۹-۲۸۰.

میرزاجانی، م. و لطفی، ح. (۱۳۹۶). نقش و تأثیر سواحل خلیج فارس و منطقه مکران در اقتصاد بین‌الملل و تأثیر استراتژیک آن بر ایران با ارائه یک مدل راهبردی در توسعه اقتصادی و سیاسی. فصلنامه جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)، سال هشتم (۱)، ۵۷-۹۱.

هراتی، ج. و قدرتی، س. (۱۳۹۵). بررسی جایگاه حمل‌ونقل دریایی در توسعه مناطق دریایی جنوب (مطالعه موردی: سواحل مکران). در همایش ملی فرصت‌های کارآفرینی و سرمایه‌گذاری.

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*, (46), 185-206.

Buzan, B., & Waever, O. (2003). *Regions and powers: The structure of international security*. Cambridge University Press.

Cohen, S. B. (2003). *Geopolitics of the world system*. Rowman & Littlefield.

- Ebrahimzadeh, E., Mousavi, M., & Bagheri Kashkoli, A. (2016). Geopolitical and geoeconomic planning of the eastern border regions of the country and its development strategies: A case study of Sistan and Baluchestan province. *Quarterly Journal of Geography and Development*, (42), 1–26.
- Hosseinpour Pourian, R., Saberfarzam, H., & Parsai, I. (2010). Spatial capacities of Chabahar Free Zone development. *Political-Economic Information*, (273–274), 150–165.
- Hussain, E. (2017). *The China-Pakistan Economic Corridor (CPEC): Challenges and opportunities*. Islamabad: Pakistan Institute of Development Economics.
- International Institute for Strategic Studies (IISS). (2019). *The strategic importance of the Makran Coast: A report on maritime security*. London: IISS.
- Kaplan, R. D. (2010). *Monsoon: The Indian Ocean and the future of American power*. Random House.
- Kaplan, R. D. (2010). *Monsoon: The Indian Ocean and the future of American power*. Random House.
- (Duplicate of item 18, retained as listed.)
- Khan, A. (2021). Iran-China-Pakistan trilateral cooperation in the development of the Makran Coast. *Journal of South Asian and Middle Eastern Studies*, 44(3), 78–95.
- Kreutz, A. (2003). The geopolitics of post-Soviet Russia and the Middle East. Retrieved from www.questia.com/library/journal/1G1-93458168/the-geopolitics-of-post-soviet-russia-and-the-middle
- Mahan, A. T. (1890). *The influence of sea power upon history, 1660–1783*. Little, Brown and Company.
- Mehrabi, A., & Amiri, H. (2013). The role of political-security factors in the underdevelopment of Chabahar Free Zone. *Geopolitical Quarterly*, 9(3), 140–165.
- Miller, L. (1977). Energy security and foreign policy: A review essay. *International Security*, 1(4).
- Nasirpour, G. (2019). Iran-India relations with future prospects. *International Quarterly of Geopolitics*, 14(4), 165–187.
- National Development and Reform Commission of China. (2015). *Vision and actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*. Beijing: National Development and Reform Commission.
- Queiroz, C., & Nazem, M. (2018, July). The role of modern ports in the national economic development: An application to Iran and the Port of Bandar Abbas. Paper presented at the *International Conference on Transportation and Development 2018*, Pittsburgh, PA.
- Shakhes Pajaooh. (2016). Makran beaches: The lost paradise of Iran. In *Proceedings of the First National Conference on Processing the Development of Geopolitical Potentials in the Southeastern Ocean (October 27–28, 2016, Chabahar)* (pp. 1–51).
- Smith, J. (2020). The geopolitics of Makran Coast and its role in China's energy security. *Journal of Asian Security and International Affairs*, 7(2), 145–160.
- Spykman, N. J. (1944). *The geography of the peace*. Harcourt, Brace and Company.
- Turkan, A., & Shahbazi, M. (2014). Identification of Makran coastal development plan basket. *Quarterly Journal of Economic Strategy*, 4(13), 7–40.
- World Bank. (2018). *Regional integration and economic development in South Asia: The role of infrastructure*. Washington, D.C.: World Bank Publications.