

بررسی و تحلیل نقش و جایگاه استراتژیک سواحل مکران

سید هادی زرقانی، استاد یار جغرافیای سیاسی، دانشگاه فردوسی مشهد.

معصومه قلی زاده، دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی. دانشگاه فردوسی مشهد

چکیده

مکران سرزمینی ساحلی در جنوب خاوری ایران و جنوب باختری پاکستان است که در طول خلیج عمان از رأس‌الکوه در باختر جاسک تا لاس بلا در جنوب خاوری ایالت بلوچستان پاکستان گسترده است. تاکنون به دلیل تمرکز بیشتر بر سواحل خلیج فارس، به سواحل ارزشمند مکران توجه در خور نشده است، حال آنکه این سواحل از منظر قابلیت ها و کارکردهای ژئوپلیتیکی، ژئواستراتژیکی و ژئواکونومیکی دارای ارزش و اهمیت فراوانی است. فقدان وجود ساحل و کشور در طرف مقابل و قابلیت مانور و تحرک بالای نیروی دریایی از یکسو؛ نوع، شکل و ویژگی های عالی بخش اعظم این سواحل برای ایجاد پایگاه های نظامی ساحلی از سوی دیگر نشاندهنده نقش و کارکرد ژئواستراتژیک این سواحل می باشد. علاوه بر این، این منطقه قابلیت های مناسبی جهت ایجاد و تاسیس بنادر تجاری، ترمینال های نفتی، مناطق آزاد تجاری، صنعتی و توریستی و... دارد. با توجه به نیاز کشورهای محصور در خشکی چون افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی به آبهای آزاد، این سواحل فرصت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی مناسبی را نیز در اختیار کشور قرار می دهد. این مقاله در صدد است با روش توصیفی-تحلیلی و به شیوه اسنادی به بررسی و تحلیل نقش و اهمیت استراتژیک سواحل مکران بپردازد.

واژگان کلیدی: مکران، ساحل، ژئوپلیتیک، ژئواستراتژیک، ژئواکونومیک

۱) مقدمه:

موقعیت و ویژگی های جغرافیایی یکی از مهمترین شاخص های قدرت بخشی مناطق می باشد. سواحل مکران در جنوب خاوری ایران، به دلیل موقعیت و ویژگی های استراتژیک آن از اهمیت زیادی برخوردار است به طوریکه این سواحل دارای قابلیت ها و توانمندی های ژئوپلیتیکی، ژئواستراتژیکی و ژئواکونومیکی مهمی است. لکن در طی دهه های اخیر به دلیل تمرکز بیشتر بر بنادر و سواحل خلیج فارس از این قابلیت ها استفاده نشده است. حال آنکه توسعه آینده کشور و به ویژه در نیمه شرقی تا حد زیادی به موقعیت های جغرافیایی و ساحلی دریای عمان وابسته است (خلیلی، ۱۳۹۰: ۸۲) و این امر منوط به طراحی و برنامه ریزی سیاست های کارآمد و بهره گیری بهینه از کارکردهای منطقه می باشد. کشور ایران با قرار گرفتن در جنوب غربی آسیا، دارای یک موقعیت ممتاز استراتژیک برای تأمین انرژی دیگر کشورها، به طور شاخصی در کانون توجه جهانی قرار گرفته و نقش ویژه ای به ظرفیت موجود ایران جهت تأمین انرژی کشورهای مختلف بخشیده است. در واقع ایران به دلیل برخورداری از منابع فراوان نفت و گاز، نزدیکی جغرافیایی به دریاهای آزاد و تنگه ی استراتژیک هرمز، سواحل مناسب برای تاسیس بندر و ترمینال های نفتی و... دارای جایگاه انحصاری در تأمین نفت و به ویژه گاز برای کشورهای آسیایی در مقایسه با دیگر کشورهای رقیب یعنی ترکمنستان، قطر و روسیه است. (شیخ عطار، ۱۳۸۵: ۱۵). علاوه بر این با وجود برخی سواحل صخره ای، نوع، شکل و ویژگی های بیشتر سواحل مکران به نحوی است که برای ایجاد بنادر و پایگاه های نظامی ساحلی مناسب می باشد.

۲) روش تحقیق:

این مقاله از نظر ماهیت و روش جزء تحقیقات توصیفی-تحلیلی محسوب می شود. اطلاعات مورد نیاز به شیوه کتابخانه ای گردآوری شده است. این پژوهش در پی پاسخ به این سوال است که سواحل مکران چه جایگاه و نقش استراتژیکی می تواند برای کشور جمهوری اسلامی ایران داشته باشد؟

۳- مبانی نظری :

• ژئواکونومیک:

ادوارد لوتواک در سال ۱۹۹۰م. پارادایم ژئواکونومی را با مفهوم گسترده وارد علوم جغرافیایی و سیاسی کرد. در واقع ژئواکونومی از ترکیب سه عنصر جغرافیا، قدرت و اقتصاد شکل گرفته است و به نظر می رسد که سیاست عاملی مهم در ژئوپلیتیک بوده، جای خود را به اقتصاد داده است. اما باید ادعا نمود که چیزی غیر و یا در برابر ژئوپلیتیک نیست بلکه جزئی از ژئوپلیتیک و یکی از اندیشه های ژئوپلیتیک در عصر حاضر است. امروزه قلمروهای ژئواستراتژیک باید توجیهی اقتصادی- نظامی داشته باشد. واژه ی ژئواکونومی در واقع تغییر نام و هدف ژئواستراتژی است. در حقیقت در مفهوم ژئواکونومی، اهداف با دخل و تصرف در استراتژی های اقتصادی با بهره گیری از بستر ژئوپلیتیک به اهداف استراتژیک تغییر شکل می دهند. در حقیقت می توان قرن بیست و یکم را دوره تسلط مفاهیم جدیدی چون ژئواکونومی دانست. دوران اندیشه ی «ژئواکونومی» عصر جدیدی است که نقش کشورها و ایفای آن، همه منوط به داده ها و داشته های اقتصادی آن هاست و نقش آفرینی و موقعیت کشورها و مناطق جغرافیایی نیز در راهبردهای کلان قدرت های بزرگ که به کلام دقیق همان ها تعیین کننده ی سیاست بین الملل نیز می باشند، در گرو توان اقتصادی است که به موجب آن بازیگر یا بازیگران منطقه ای به نظام اقتصاد جهانی چه به عنوان تولید کننده انرژی، یا توزیع کننده یا بازیگر تسهیل کننده توزیع و یا حلقه های مکمل این نظام در هم تنیده پیوند می خورند(نامی و عباسی، ۱۳۸۸: ۴۲).

• ژئواستراتژی:

ژئواستراتژی علم کشف روابط استراتژی و محیط جغرافیایی است که به تعیین قلمرو جغرافیایی استراتژی های نظامی به منظور هدایت صحیح عملیات نظامی می پردازد(عزتی، ۱۳۷۳: ۴). ژئواستراتژی در حقیقت علمی است که نقش عوامل محیط جغرافیایی را در تدوین استراتژی ها به طور اعم و استراتژی های نظامی به طور اخص مطالعه می کند. عواملی که استراتژی باید همیشه باید به آن ها متکی باشد، شامل دو دسته است: دسته ی اول عمدتاً شامل عواملی است که در ژئوپلیتیک هم جزء عوامل ثابت محسوب می شوند و دسته ی دوم عوامل ویژه ای است که از جنگی به جنگی دیگر و حتی در طول درگیری تغییر می کنند و در ابتدا تسلیحات، حمل و نقل، صنعت و از این قبیل را در بر می گیرد. ولی طی نبرد ممکن است شماری جدید به آن ها اضافه شود. این عوامل چه ثابت و چه متغیر روابطی بین خود دارند که در ژئوپلیتیک بررسی می شوند و استراتژی یا طراح نظامی برای ارزیابی نتایج وضعیت مخاصمه، باید آن ها را بشناسد(عزتی، ۱۳۸۷: ۱۱).

• ژئوپلیتیک:

با وجود اینکه ژئوپلیتیک در یک قرن گذشته مورد بحث بوده و از موقعیت های برجسته ای نیز برخوردار شده است ولی به دلایل مختلف نتوانسته است به تعریف و مفهومی روشن که مورد توافق باشد برسد(حافظ نیا، ۱۳۸۵: ۲۲). چنانکه لاکوست معتقد است: «برداشت های متفاوتی از ژئوپلیتیک ارائه شده است. ولی یک تعریف عمومی و از پیش تعیین شده برای واژه «ژئوپلیتیک» وجود ندارد(لاکوست و ژیلین، ۱۳۷۸: ۳۶). از اینرو تعاریف و مصادیق متفاوتی برای آن ارائه شده است. به عنوان نمونه می توان به موارد زیر اشاره کرد: علم روابط تغییر ناپذیر بین جغرافیا و قدرت استراتژیک(Gary, 1986: 7)، علم روابط بین فضا و سیاست(Dwivedi, 1990: 5)، تاثیر عوامل جغرافیایی، اقتصادی و جمعیتی بر سیاست ها به ویژه سیاست خارجی کشور(حافظ نیا، ۱۳۸۵: ۲۷)، نقش و تاثیر عوامل جغرافیایی در سیاست(مجتهد زاده، ۱۳۸۱). ژئوپلیتیک از پیوند سه عنصر جغرافیا، سیاست و قدرت بوجود می آید و البته تعامل و کنش و واکنش هایی که این سه مفهوم می توانند داشته باشند. ترکیب سه پارامتر جغرافیا، قدرت و سیاست الگوهای رفتاری گروه های متشکل انسانی را نسبت به یکدیگر تعیین می کند. که می توان آن ها را در اشکال رفتاری مختلفی شامل موارد، نوسان قدرت، رقابت، همگرایی، واگرایی، نفوذ، بحران، سلطه، زیرسلطه، ائتلاف، صلح، همکاری، جنگ، امنیت، آرامش و ثبات، تجارت و مبادله و غیر آن، ملاحظه نمود(حافظ نیا، ۱۳۸۵: ۳۷-۳۴). در مجموع شاید بتوان هنر و علم استفاده از تمامی ظرفیت های جغرافیایی، اقتصادی، جمعیتی، فرهنگی، نظامی و... برای کسب و حفظ قدرت را ماهیت اصلی ژئوپلیتیک دانست(زرکانی، ۱۳۸۶: ۱۱۸). با فروپاشی اتحاد جاهیر شوروی تغییرات عمده ای در حوزه ی مفهومی ژئوپلیتیک روی داد. به گونه ای که ژئوپلیتیک از رهیافت نظامی و ژئواستراتژیک، رویکرد ژئواکونومیک یافت(نامی و عباسی، ۱۳۸۸: ۴۳).

• قدرت دریایی:

واژه قدرت دریایی واژه جدیدی نیست و می توان گفت در قرون اخیر موضوع بحث های داغ و سرنوشت ساز بوده و چه بسا مسیر تاریخ بشری و سرنوشت بسیاری از انسان ها را در جغرافیای سیاسی جهان دگرگون ساخته است. قدرت دریایی به مفهوم رایج آن برای نخستین بار در سال ۱۸۹۴ میلادی توسط «آلفرد تایلر ماهان» دریادار و مورخ دریایی آمریکایی در کتاب معروف او تحت عنوان «تأثیر قدرت دریایی در تاریخ» مطرح شد (بندرو دریا، ۱۳۸۶: ۸۰). عناصر قدرت دریایی از دیدگاه ماهان عبارتند از: الف- موقعیت جغرافیایی. ب- وضعیت طبیعی (آب و هوا و محصولات و منابع طبیعی و وضع سواحل). ج- وسعت سرزمین. د- تعداد و ویژگی های جمعیت. ه- خصوصیات دولت می باشد که، امروزه نیز به قوت خود باقی است. ماهان با ارائه ی ادله ی تاریخی محکم، روشن ساخت که ظهور و تداوم قدرت های بزرگ در جهان همواره با تکیه بر قدرت دریایی و از طریق برتری نسبی دریاها صورت گرفته است و در نهایت نتیجه گرفت که لازمه ی حکومت بر دنیا، حکومت بر دریاهاست (زرقانی، ۱۳۸۶: ۵۹). از واژه ی قدرت دریایی تعاریف متعدد و متنوعی شده و می شود. ولی جامع ترین و به روز ترین تعریف این است که: قدرت دریایی عبارتست از: «مجموعه ی توانایی های یک ملت در استحصال منافع خویش از دریاها و اقیانوس ها با بکارگیری آب های دنیا برای مقاصد سیاسی، اقتصادی، و نظامی در زمان صلح و جنگ به منظور نیل به مقاصد و اهداف ملی (عزتی، ۱۳۸۷: ۸۰).

• کشور محصور در خشکی، دولت ترانزیتی، تردد ترانزیتی:

براساس ماده ی ۱۲۴ کنوانسیون حقوق دریاها، دولت بدون ساحل دولتی است که ساحل دریایی ندارد و دولت ترانزیت دولتی است که بین یک دولت بدون ساحل و دریا واقع شده و تردد ترانزیتی از قلمرو آن صورت می گیرد، اعم از آن که خود، ساحل دریایی داشته باشد و یا نداشته باشد. تردد ترانزیتی به معنی عبور اشخاص، بار، کالا و وسایط حمل و نقل، در قلمرو یک یا چند دولت ترانزیتی در هنگامی است که عبور از چنین قلمرویی با جابه جایی کالا، انبار داری، باز کردن محموله ی کشتی یا تغییر در نحوه ی حمل و نقل، یا بدون آن ها، تنها بخشی از یک مسافرت کامل را تشکیل دهد که در داخل قلمرو دولت بدون ساحل از آغاز یا در آنجا ختم می شود.

۴- محیط شناسی تحقیق:

مکران سرزمینی ساحلی در جنوب خاوری ایران و جنوب باختری پاکستان است که در طول خلیج عمان از رأس الکوه در باختر جاسک تا لاس بلا در جنوب خاوری ایالت بلوچستان پاکستان گسترده است. سرزمین مکران نام ناحیه اصیل آریایی نشین در جنوب شرقی ایران زمین می باشد که دارای اقوامی دلاور و جنگجو با قدمتی بیش از سه هزار سال می باشد (لسترنج، ۱۳۶۷: ۴۵). بلوچ ها در طول تاریخ از دیدگاه زبان و نژاد تشکیل دهنده ی بخش اصلی پیکره ی ایران بزرگ می باشند. حکیم فردوسی بلوچ ها را جزوی از ارتش کیخسرو پادشاه ایران نامیده است. همچنین نام بلوچستان در سنگ نبشته های داریوش بر بیستون و تخت جمشید «مکا» یا «مکران» نوشته شده و از آن به عنوان استان چهاردهم فرمانروایی هخامنشی نام برده شده است (سده ی ششم ق.م). هرودوت، تاریخ نگار یونانی، نیز آن را «مکیا» یا «میکیان» خوانده است. در مورد معانی مکران نظرات متفاوتی وجود دارد مثلاً مکران به معنی باتلاق یا مکران به معنی ماهی خواران، ساحل مکها- سرزمین نخل خرما- واژه های کهن و باستانی که اشاره به قوم میکوی، ساکنان قدیمی این سرزمین دارد. امروز مکران در بخش جنوب شرقی ایران، مجاور مرز پاکستان که از دنباله کوه های مرکزی و کویر و نمکزارهای شرقی فلات ایران تشکیل گردیده و رشته کوه های بشاگرد و بگیربند که از مغرب به مشرق در امتداد ساحل دریا و بعضی به موازات (محاذات) خط سرحدی قرار گرفته اند جزء مکران می باشند. بخش هایی از مکران ایران با توطئه ی استعمار انگلستان تجزیه و در کشوری تازه ایجاد شده به نام پاکستان قرار گرفت (پارساپور، ۱۳۹۱: ۳)

کوه های خشک و بایر کرانه های مکران از دید جغرافیای طبیعی دنباله کویر است، که تا آنجا گسترش یافته. گویا در در سده های میانه این سرزمین از آنچه اکنون دیده می شود، حاصلخیزتر بوده است. جغرافی نویسان پیشین اسامی بسیاری از شهرهای مکران را در کتاب های خود ثبت نموده اند ولی هیچکدام به طور گسترده از آن شهرها یاد نکرده اند آب و هوای مکران گرم و قسمت عمده ی آن محل سکونت ایلات بلوچ است. خلیج چابهار از مهمترین مناطق ساحلی است که منطقه آزاد و بندر چابهار در حاشیه آن قرار دارد و در صورتی که توانمندی های مناسب اقتصادی این منطقه مورد استفاده قرار گیرد در آینده نزدیک شاهد رونق و شکوفایی منطقه به ویژه در نوار ساحلی خواهیم بود.



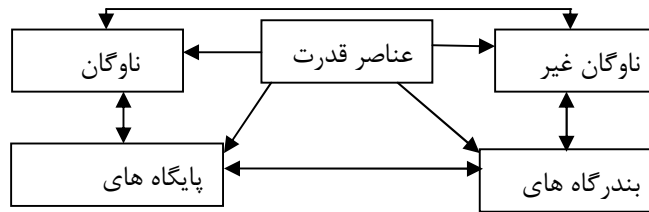
نقشه ۱: استان سیستان و بلوچستان و سواحل مکران

۵- یافته های تحقیق:

۵-۱) اهمیت و نقش ژئواستراتژیک سواحل مکران:

از قدیمترین دوران تا امروز دسترسی به دریا یکی از عوامل مهم برای توسعه اقتصادی و سیاسی کشورها بوده است و تصور این بوده که در اختیار داشتن آب های آزاد شرط ضروری برای رسیدن به یک قدرت جهانی است ، چنین نیازی امروزه نیز کاملاً احساس می گردد.(کامران، ۱۳۸۱: ۵۸۶). قدرت دریایی در بین سایر قدرت های یک کشور، آن قدرتی است که توانایی حضور و اعمال سیاست های دولت مزبور را در دریا ، در زمان صلح و جنگ فراهم سازد.یا اینکه آن قسمت از توانایی های کلی یک کشور که آن را قادر به استفاده از دریا برای پیشبرد اهداف، سیاست ها و مصالح ملی می سازد، قدرت دریایی می نامند. قدرت دریایی یک اصطلاح و یک عبارت فراگیر است که هرگونه منابع ملی، نیرو یا وسیله ای که در توان استفاده مؤثر یک کشور از دریا باشد را می پوشاند در حقیقت جزء لاینفک قدرت ملی است و همساز و هماهنگ با هر نوع عنصری از قدرت ملی اعم از استراتژیکی- سیاسی، اقتصادی،روانی و نظامی می شود. قدرت دریایی توانایی بهره گیری از زمان و مکان برای پیشی گرفتن و وارد آوردن ضربه به هرکس در هر زمان و مکان که نیاز باشد ، است. قدرت دریایی به سطوح دیگر قدرت نظامی، قابلیت تحرک ، قابلیت انعطاف و قابلیت دورزدن بیشتر می دهد و توانایی کشور برای خنثی کردن اهداف دشمن در زمان صلح و جست و جوی یک راه مناسب جهت انهدام دشمن در زمان جنگ را افزونی می بخشد.قدرت دریایی یک کشور به مجموعه ی توانایی های یک ملت در پیگیری منافع خویش از دریاها و اقیانوس ها با بکارگیری آب های دنیا برای مقاصد سیاسی ، اقتصادی، و نظامی در زمان صلح و جنگ به منظور نیل به مقاصد و اهداف ملی اطلاق می شود. در همین راستا، استراتژی دریایی را ، اصول تعیین کننده چگونگی حاکمیت بر دریا در جهت حفظ منافع حیاتی، می گویند،که هم در زمان جنگ و هم در زمان صلح می تواند مورد استفاده قرار گیرد. به هر تقدیر استراتژی دریایی و استراتژی عملیاتی منبعث از آن، محور اصلی دریا بوده و کلیه امور مربوط به نیروی رزمی و عوامل مرتبط به دریا و چگونگی عملکرد نیروها در صحنه نبرد را در بر می گیرد. لازمه دستیابی به اهداف استراتژی دریایی در اختیار داشتن یک قدرت دریایی برای برقراری کنترل لازم در منطقه مورد نظر می باشد که هسته مرکزی این قدرت را نیروی دریایی هر کشور تشکیل می دهد. در واقع ادامه حیات سیاسی،اقتصادی و حتی فرهنگی بدون داشتن امنیت در دریا امکان پذیر نمی باشد(کوچکی، ۱۳۸۵: ۳-۴). استراتژی دریایی وسیله ی مؤثری برای کسب قدرت در قرن گذشته بوده و امروزه نیز همواره با دیگر استراتژی ها باعث تأمین قدرت یک کشور می باشد. نظریه پردازان

معاصر عموماً در مورد عناصر قدرت دریایی به شرح زیر اتفاق نظر دارند: الف- ناوگان نظامی. ب- پایگاه های پشتیبانی کننده. ج- ناوگان غیرنظامی. د- بندرگاه های مناسب



نمودار از نگارندگان

نمودار ۱: عناصر قدرت دریایی

کاربرد عناصر و فاکتورهای قدرت دریایی در زمان جنگ و صلح متفاوت است. بدین ترتیب مهمترین عناصر قدرت دریایی و کارکرد آن در زمان صلح بدین قرار است:

- یگان های شناور و پروازی، به تعداد کافی جهت محافظت از جابه جایی ایمن کالاهای تجارتي به منظور تضمین ادامه حیات مجموعه های صنعتی
 - پایگاه های کافی برای پشتیبانی از عملیات دریایی
 - نیروهای کافی برای پشتیبانی و تضمین آزادی دریانوردی در آب های بین الملل
- مهمترین کارکرد عناصر و تجهیزات قدرت دریایی در زمان جنگ عبارتست از :
- بازداشتن دشمن از تهدید کردن استفاده ی خودی از دریا
 - جلوگیری از اشغال قلمرو کشور توسط دشمن.
 - تهیه و تدارک لازم برای حمایت از هم پیمانان
 - تهیه و تدارک لازم برای محافظت و جابه جایی نیروهای زمینی و تدارکات و تجهیزات آن ها از طریق دریا به محل ها و مواضع مورد نظر
 - حضور نیروهای پیاده شونده برای مقابله با دشمن در مناطق ضروری
 - انهدام دشمن در دریا و زمین برای وارد آوردن خسارات بر اقتصاد و جلوگیری از استفاده ی دشمن از دریا
 - دارا بودن قدرت هوایی کافی برای محافظت از یگان های شناور
 - اطمینان از جابه جایی امن اقلام عمده استراتژیکی
 - دارا بودن پایگاه های لازم برای پشتیبانی از عملیات دریایی
 - تحمیل فشار اقتصادی بر دشمن و جلوگیری از واردات و صادرات اقلام استراتژیکی جنگی (کامران، ۱۳۸۱).

لازم به ذکر است امروزه قدرت دریایی از نظر وسایل مورد استفاده فقط ماهیت دریایی ندارد و قدرتی هوایی- دریایی می باشد که از وسایل مختلف دریایی- هوایی تشکیل شده است ازاینرو هواپیما نیز مانند ناوها باید به عنوان وسایل پشتیبانی، حمل و یا دفاع دریایی در نظر گرفته می شود

نمودار ۱، مهمترین عناصر قدرت دریایی را نشان می دهد. برای تبدیل یک کشور به قدرت دریایی یک سری عوامل و عناصر همانند دسترسی به آبهای آزاد و وجود سواحل مناسب لازم و زیر بنایی است. در کنار این عوامل برخی دیگر از عوامل مطرح است که روینایی می باشد و کشورها می توانند با طراحی سیاست ها و برنامه های مدون بدان دست یابند. وجود یک استراتژی جامع دریایی، وجود یک نیروی دریایی مجهز و پویا، وجود تجهیزات و تسلیحات همانند شناورهای نظامی و همچنین وجود پایگاههای دریایی از جمله این موارد است. با توجه به این توضیحات، دسترسی به آبهای آزاد از طریق سواحل مکران، ویژگی های مناسب ساحلی و به خصوص موقعیت ژئواستراتژیکی این سواحل جزء مهمترین عناصر زیربنایی قدرت دریایی ایران محسوب می شود؛ در واقع این عناصر فرصت هایی است که جغرافیا در اختیار مسئولین کشور قرار داده و در صورت بهره برداری بهینه می تواند در تبدیل ایران به یک قدرت دریایی نقش موثری داشته باشد، همچنانکه در برهه های مختلف تاریخی این چنین بوده است.

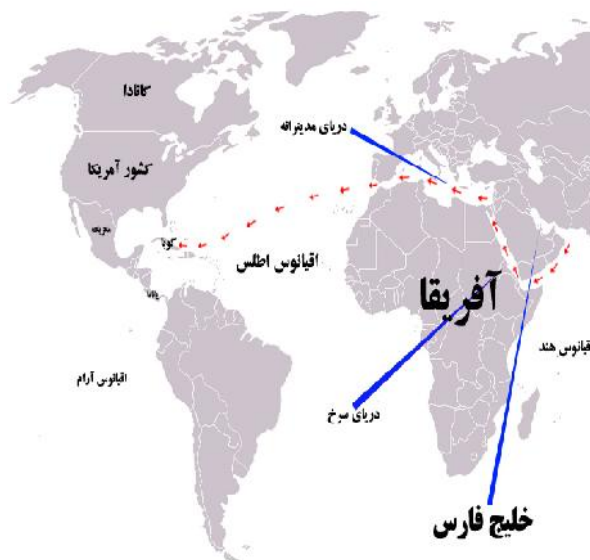
به گواه تاریخ ایرانیان از قدیمی ترین دریانوردان بوده و در آب های خلیج فارس، اقیانوس هند، شرق مدیترانه و دریای سرخ، سرآمد دوران خود به شمار می رفته اند. گسترده ترین عملیات آبی خاکی و لشگرکشی دریایی تا قبل از جنگ جهانی دوم توسط ایرانیان و در قرن چهارم قبل از میلاد صورت گرفته است (عزتی، ۱۳۶۳: ۴۴). در عصر حاضر نیز، آب های آزاد با پتانسیل دریای عمان، ایران را عضو دو سازه ی منطقه ای یعنی سازه ی دریای عمان و سازه ی میان قاره ای اقیانوس هند می کند. سازه ی اقیانوس هند یک سازه ی میان قاره ای بین کشورهای آفریقا، آسیا و اقیانوسیه است. یعنی ایران با کشورهای سه قاره دارای منافع مشترک می شود. به عبارتی عضویت در سازه های دریای عمان و اقیانوس هند و توسعه ی روابط با اعضای مربوط به آن در سه قاره آسیا، آفریقا و اقیانوسیه ظرفیت ژئوپلیتیک ایران را توسعه می دهد (حافظ نیا، ۱۳۸۴: ۱۲). جنوب شرق ایران به لحاظ جایگاه نظامی می تواند در اتخاذ استراتژی های بحری، نقش ویژه ای برای ایران ایفا نماید و آن را از توان و قابلیت تحرک میان اقیانوسی در فعالیت های نظامی برخوردار نماید. همچنانکه در نقشه ۲ نشان داده شده است، ایران از طریق این عرصه ی آبی می تواند به یک قدرت نظامی با حوزه ی عملکرد میان اقیانوسی تبدیل شود و از حوضچه ی خلیج فارس خود را بیرون بکشد. چرا که حوضچه ی خلیج فارس امکان تبدیل شدن ایران به یک قدرت دریایی را فراهم نمی کند. ولی دریای مکران (عمان) و اقیانوس هند چنین امکانی را برای ایران فراهم می آورند. وجود پایگاه هوایی چابهار و توسعه ی آن همچنین رزمایش های دریایی ایران در خارج از آب های خلیج فارس می تواند قدرت نظارتی و کنترلی ایران را بر بخش شمالی اقیانوس هند افزایش دهد (شمشیرپناه، ۱۳۸۲: ۸۶).



نقشه ۲: سواحل مکران و افزایش حضور و نفوذ ایران در اقیانوس هند

لازم به ذکر است در تفکر استراتژی سنتی ایران صحنه عملیات دشمن فرضی در خلیج فارس می باشد، حال چنانچه صحنه ی عملیاتی ایران قبل از ورود به خلیج فارس یعنی در دریای مکران(عمان) عمان طراحی گردد، توان استراتژیک ایران قبل از ورود به خلیج فارس قرار خواهد گرفت. همچنین ایران توان طراحی یک صحنه ی عملیاتی بزرگ یک جانبه و حتی چند جانبه با کمک پاکستان، هندوستان، عمان و امارات در برابرتهدیدات موجود و مفروض قدرت های فرامنطقه ای حاضر در منطقه ی به ویژه ایالات متحده آمریکا را دارد. فقدان چنین سازه عملیاتی است که ایالات متحده ی آمریکا قدرت مانور در خلیج فارس را پیدا کرده است(حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴: ۱۴). بعلاوه ایران در سواحل و آب های جنوب شرق دارای عمق استراتژیک ویژه ای است که توان ایران را در برخورد با چالش های ژئواستراتژیک ارتقا می دهد. همسایه ی شرقی ایران پاکستان، در برابر چالش های موجود با هندوستان فاقد عمق استراتژیک می باشد حتی در زمان درگیری پاکستان با هندوستان در مقاطع زمانی مختلف، پاکستان از عمق استراتژیک ایران به نفع خود استفاده جسته که استفاده از فرودگاه زاهدان جهت سوختگیری هواپیماهای جنگنده ی پاکستان نمونه ای از این مورد می باشد. حتی کشور عمان نیز از این عمق استراتژیک در زمان حمله ی چریک های ظفار از یمن در دهه ی ۱۹۷۰م استفاده کرده است. عمق استراتژیک موجود در این منطقه می تواند باعث حل شدن چالش های ژئواستراتژیک موجود بین ایران و دیگر کشورهای همجوار گردد و ایران از این ظرفیت جهت حل اختلافات مرزی با عمان در زمان حمله چریک های ظفار در دهه ی ۱۹۷۰م. بهره برداری کرد و کنترل خود را بر تنگه هرمز مسجل نمود

سیاست دریایی ایران در عرصه دریاها به دو بخش تقسیم شده است، حضور در خلیج فارس و تامین امنیت آن عمدتاً به عهده نیروی دریایی سپاه گذاشته شده است و حضور در آبهای آزاد منطقه و فرامنطقه ای نیز به نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران سپرده شده است. از این منظر، سواحل مکران از نظر موقعیت ژئواستراتژیکی آن برای تاسیس پایگاههای مدرن نظامی و اشراف بر آبهای آزاد جایگاه ویژه ای دارد. در راستای افزایش حضور نیروی دریایی ارتش در آبهای آزاد منطقه، نیروی دریایی ارتش در اسفند ۱۳۸۹ ناوگانی را به دریای مدیترانه و بندر لاذقیه سوریه اعزام کرد، این ماموریت نخستین سفر ناوگان ارتش ایران به دریای مدیترانه به شمار می رفت. به گفته فرمانده نیروی دریایی ارتش در ادامه این حضور مقتدرانه طرح اعزام ناوگان ارتش به آبهای اقیانوس اطلس و سواحل آمریکای مرکزی در دستور کار قرار گرفته است(ر. ک نقشه ۳).



نقشه ۳: حضور فرامنطقه ای نیروی دریایی ارتش ج.ا. ایران

۵-۲) اهمیت و نقش ژئواکونومیکی و ژئوپلیتیکی سواحل مکران:

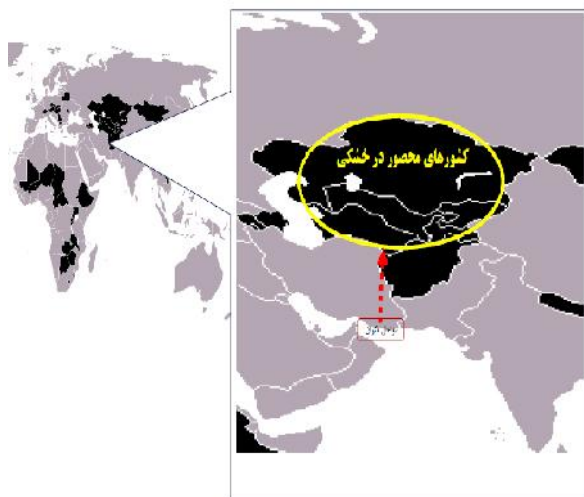
یکی دیگر از قابلیت ها و کارکرد های بسیار مهم سواحل مکران، کارکرد ژئواکونومیکی و ژئوپلیتیکی آن است. در عصر حاضر که اقتصاد نقش مهمی در جایگاه کشورها دارد و با توجه به تعریف واژه ی ژئواکونومیک، مناطقی حائز اهمیت هستند که دارای نقش اقتصادی می باشند. بر این اساس، در قرن حاضر جهان را به شش منطقه تقسیم می کنند و هر منطقه ای که خارج از این تقسیم بندی قرار بگیرد از اهمیت چندانی برخوردار نیست. این مناطق عبارتند از: ۱- آمریکای شمالی، ۲- اروپای غربی، ۳- خاورمیانه (خلیج فارس) ۴- آسیای جنوب شرقی ۵- محور مسکو لنینگراد، ۶- هند. هر یک از این مناطق یک قدرت ژئواکونومی هستند. از این شش منطقه، چهار منطقه مصنوعات خود را به سایر کشورها صادر می کنند و از تولید انبوه برخوردار هستند. فقط یک منطقه است که مواد خام صادر می کند و این منطقه خلیج فارس است که مهمترین گذرگاه حمل و نقل و ورود به آب های آزاد، مواد خام (نفت و گاز) از خلیج فارس به تنگه هرمز و از آنجا دریای مکران (عمان) است که به اقیانوس هند راه پیدا می کند (اخباری، ۱۳۸۵)، در واقع نقش ترانزیتی دریای مکران و سواحل آن، عامل اصلی ارتقای جایگاه استراتژیک این منطقه از بعد اقتصادی است.

واقعیت این است که اکنون نقاط استراتژیک، مناطق استراتژیک و قلمروهای ژئواستراتژیک بیشتر براساس معیارهای اقتصادی تعیین می شود، لکن قابلیت مناطق از جهت کاربرد نظامی هم مورد نظر است. این نکته ی بسیار حساسی است، یعنی عامل اقتصادی به تنهایی در کار نیست، بلکه پشتوانه ی قدرت نظامی و ملاحظات نظامی هم در کنار ملاحظات اقتصادی اهمیت دارد. پس برای تحقق یافتن ایده های اقتصادی، چنانچه نیاز به استفاده از قدرت نظامی باشد، باید دید فلان منطقه (سواحل مکران) ظرفیت مانور نظامی را دارد یا نه. (نامی و عباسی، ۱۳۸۸: ۴۶-۴۴). بدین سان در ترتیب و اولویت بندی منافع و قدرت ملی و ابزارهای نفوذ جهانی، توان اقتصادی هر کشور مهمترین جایگاه در سال های اخیر به خود اختصاص داده است.

در سده ی بیست و یکم، توانمندی اقتصادی در سطح بین المللی و کنترل تولید و عرضه ی مصرف کالاهای اقتصادی بسیار مهم است. مناطق ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیک منطبق بر مناطقی است که دارای منابع انرژی سرشار و همچنین تولید ناخالص هنگفت می باشد. حال اگر مناطق استراتژیک دوران جنگ سرد (ژئوپلیتیک) منطبق با عوامل اقتصادی (ژئواکونومی) گردد، آن مناطق موقعیتی بین المللی خواهند یافت که غیرقابل جایگزین بوده و نقشی محوری در تدوین استراتژی های جهانی پیدا خواهند کرد (رحیم پور، ۱۳۸۴/۱۲/۸). با طرح شدن ژئواکونومیک در ژئوپلیتیک، مناطق جغرافیایی دوران جنگ سرد، از بعد دیگری، یعنی توزیع منابع مولد انرژی با محوریت نفت و گاز مطرح گردیدند. به عبارت دیگر در قرن بیست و یکم مناطقی که دارای انرژی هستند یا محل عبور آن، مورد توجه قرار می گیرند (عزتی، ۱۳۸۴: ۲۹). از اینرو اهمیت ژئواکونومیک سواحل مکران در بحث مسیر های انتقال انرژی نیز قابل توجه است و توجه به جایگاه سواحل مکران به عنوان یکی از مهم ترین مناطق عبور انرژی در تدوین راهبرد ملی امری انکار ناپذیر و ضروری می باشد. در طرح یونیدو سواحل دریای عمان به عنوان نزدیک ترین راه و مسیر انتقال انرژی بین قاره ای شناخته شده است. در این طرح چاهبار به عنوان بزرگترین ترمینال مایع سازی گاز و انتقال آن به بازار مصرف جنوب شرق آسیا از جمله چین و ژاپن در نظر گرفته شده است (شمشیر پناه، ۱۳۸۲: ۶۴).

از دیگر قابلیت ها و کارکردهای ژئواکونومیکی سواحل مکران، فضای بسیار مناسب موجود در این منطقه برای ایجاد بنادر، مناطق آزاد تجاری و صنعتی با هدف دسترسی کشورهای محصور در خشکی در آسیای مرکزی و قفقاز است. دسترسی به آبهای آزاد علاوه بر جنبه های نظامی و ژئواستراتژیکی دارای مزیت های اقتصادی متعددی برای کشورهای ساحلی است که از جمله می توان به موارد زیر اشاره کرد: حمل و نقل آبی ارزانه ترین نوع حمل و نقل محسوب می شود، دریاها از غنی ترین منابع غذایی بشر به شمار می روند و از نظر منابع معدنی نیز مهم محسوب می شوند، سواحل دریاها از مناطق توریستی جذاب محسوب می شود و بنادر و مناطق آزاد ساحلی فرصت های تجاری زیادی را در اختیار کشورهای ساحلی قرار می دهند (میر حیدر، ۱۳۸۰: ۱۲۵). کشور های محصور در خشکی، کشورهایی هستند که به دلیل عدم دسترسی به آبهای آزاد از تمامی این فرصت ها محروم هستند. از میان کشورهای در حال توسعه، ۳۱ کشور محصور در خشکی می باشند.

با توجه به این شرایط، سواحل مکران می‌تواند فرصت طلایی را در اختیار کشورهای محصور در خشکی در منطقه آسیای مرکزی و همچنین قفقاز قرار دهد. در واقع سواحل مکران در قالب محور شمال و جنوب، مهمترین مسیر اتصال کشورهای آسیای مرکزی به آبهای آزاد جهان است و همچنین این سواحل می‌تواند در قالب محور شرقی- غربی مسیر بسیار مناسبی را برای اتصال کشورهای جنوب شرق آسیا به اروپا فراهم می‌کند. نقشه‌های زیر زیر مبین این وضعیت است.



نقشه ۵: کشورهای محصور در خشکی در منطقه آسیای مرکزی و سواحل مکران



نقشه ۶: نقش استراتژیک سواحل مکران در ارتباطات تجاری شمال-جنوب و شرق و غرب

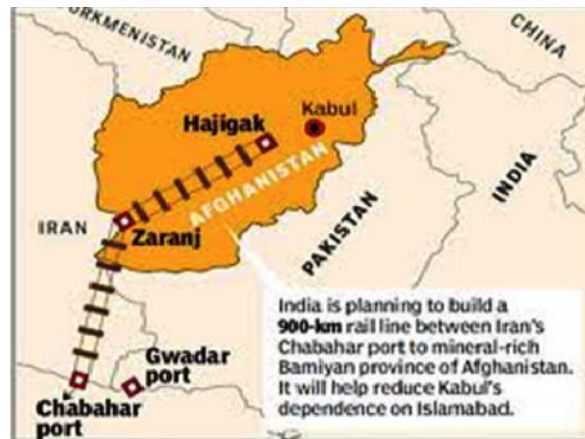
همچنانکه در نقشه بالا نشان داده شده است سواحل مکران این قابلیت را دارد که با ایجاد و گسترش بندر و اسکله های وسیع امکان انتقال کالا از مسیر ایران به اروپا فراهم کند. در مقایسه بین دو مسیر، یعنی مسیر دریایی از هند و جنوب شرق آسیا به دریای سرخ، مدیترانه و اقیانوس اطلس، مسیر مکران، آذربایجان، روسیه، اروپا ۴۰ درصد کوتاهتر است، حدود ۵۰ درصد در وقت صرفه جویی می شود و علیرغم ارزان بودن حمل و نقل آبی، این مسیر حدود ۳۰ درصد ارزان تر از مسیر آبی است که با رنگ قرمز در نقشه نشان داده شده است. در این بین بندر چابهار با داشتن موقعیت ممتاز دریایی و خشکی، می تواند تأمین کننده ی کالاهای مورد نیاز کشورهای محاط در خشکی، همچون افغانستان، قفقاز و آسیای مرکزی باشد. منطقه ی چابهار یکی از ۵ نقطه ی 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، منطقه ی چابهار نقطه ی استراتژیک، ارزان، مطمئن و سهل الوصول در مقایسه با دیگر کریدورهای ترانزیتی جهان به شمار می رود. این منطقه به وسیله ی شبکه ی حمل و نقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، از شرق به پاکستان و از جنوب به اقیانوس هند متصل است. چابهار جزیره نیست، بلکه به سرزمین اصلی متصل است و در مسیر تجارت کشورهای خاور دور به خاورمیانه و شاخ آفریقا قرار گرفته است. به همین دلیل می تواند نقش مهمتری نسبت به دیگر مناطق آزاد در زمینه ی ترانزیت کالا داشته باشد. در این میان، اگرچه مرزهای جنوب شرقی با تهدیدات و آسیب پذیری های متعددی روبرو است، اما، نقاط قوت و فرصت های فراوانی در تأمین امنیت مرزها و توسعه ی بخش مذکور نیز وجود دارد. یکی از موقعیت های برتر این منطقه، بحث قرار گرفتن بر سر شاهراه ترانزیت کالا است. از این رو، با ایجاد شبکه ریلی شمال- جنوب در مجاورت شرق کشور و اتصال منطقه ی آزاد چابهار به سرخس در شمال شرقی کشور، ظرفیت های اقتصادی، اجتماعی و فرصت های ترانزیتی و سرمایه گذاری فراوانی برای این مناطق فراهم می شود. طرح گسترش راه ها منجر به کاهش هزینه حمل و نقل برای بازرگانان، انجام فعالیت های تجاری، رونق اقتصادی، اشتغال و در نهایت امنیت و به موازات آن توسعه، فراهم می شود. ایجاد کریدور شمال- جنوب، تجارت و ترانزیت کالا را تسهیل می کند (خلیلی، ۱۳۹۰: ۱۱۰). چنین کریدوری سبب می شود ایران، کشورهای خاور دور، آسیای جنوب شرقی، شبه قاره ی هند را به آسیای مرکزی، قفقاز و در نهایت اروپا متصل کند (ر.ک نقشه ۵ و ۶). از این رو، ایران یکی از کشورهای مهم و تأثیرگذار بر کریدور شمال- جنوب محسوب می شود (دهشیری، ۱۳۸۸: ۴۵۴). در بین کشورهای محصور در خشکی در آسیای مرکزی، افغانستان به دلیل موقعیت جغرافیایی و اشتراکات فرهنگی و تمدنی جایگاه خاصی را در استفاده از مسیر ایران برای دسترسی به آبهای آزاد دارد. بر این اساس همچنانکه طرح هایی نیز در دست مطالعه و اجرا است. اجاره بخشی از سواحل و بندر و تا سیسات ساحلی مکران به افغانستان به مدت نیم قرن و ارتباط زمینی آن از طریق بزرگراه چابهار، زرنج، دلارام و یا خطوط ریلی به مرکز افغانستان می تواند ضمن درآمد سرشار اقتصادی برای دو کشور، افغانستان را از تنگنای ژئوپلیتیکی محصور بودن در داخل خشکی رهایی دهد. ارتباطات جاده ای به عنوان مکمل آبی دریایی و همچنین شاهراه های ارتباط دهنده ی مکان های تجمع انسانی نقش برجسته ای را در توسعه ی مکان های جغرافیایی به عهده دارد. همچنانکه در نقشه ۶ نشان داده شده است، در سال های اخیر مسیرهای ارتباطی جاده ای، توجه مسئولان را به خود جلب کرده است از جمله طرح جاده ی مهم ترانزیتی است که طبق آن این مسیر جاده ای از چابهار آغاز و از زابل گذشته و به خاک افغانستان وارد می شود که پس از گذشتن از زرنج، قندهار و کابل، وارد تاجیکستان می شود. این اقدام زیربنایی، موجب رونق اقتصادی استان عقب نگه داشته شده ی سیستان و بلوچستان خواهد شد. از سوی دیگر دو کشور افغانستان و تاجیکستان به دریاهای آزاد دسترسی خواهند یافت. برای تجار افغانستان، این مسیر با صرفه ترین مسیر در مقایسه با مسیر بندرعباس خواهد بود که کالاهایشان را در آن جا تخلیه و بارگیری می کنند. برای خروج چابهار از بن بست ترانزیت کالا، منطقه ی آزاد، نقش بسزایی دارد. برای این کار می توان یک خط جدید کشتیرانی به منظور حمل کالاهای کشور افغانستان از بندر کشورهایی همچون: دبی، چین و سنگاپور به بندر چابهار راه اندازی کرد، تا بخشی از هزینه های تجار افغانستان پرداخت شود (شمشیرپناه، ۱۳۸۲: ۸۹). در واقع چابهار کوتاه ترین مسیر دسترسی دریایی و خشکی به کشور افغانستان محسوب می شود و به لحاظ زمانی نزدیک به ۳۰ ساعت در مقایسه با بندرعباس صرفه زمانی دارد (زارع، ۱۳۸۹: ۲۴). نکته لازم به ذکر اینکه این موضوع علاوه بر ابعاد ژئواکونومیک دارای ماهیت ژئوپلیتیکی است. بدین ترتیب که وابستگی افغانستان به ایران مانع از وابستگی افغانستان به رقیب منطقه ای ایران یعنی پاکستان می شود و در معادلات ژئوپلیتیکی جایگاه ایران را در

افغانستان و منطقه ارتقاء می دهد. البته متأسفانه شبکه ی جاده ای جنوب شرق ایران شامل تنها یک شبکه ی اصلی شمال- جنوب است که این شبکه نیز از توسعه ی مفید و کافی برخوردار نمی باشد.



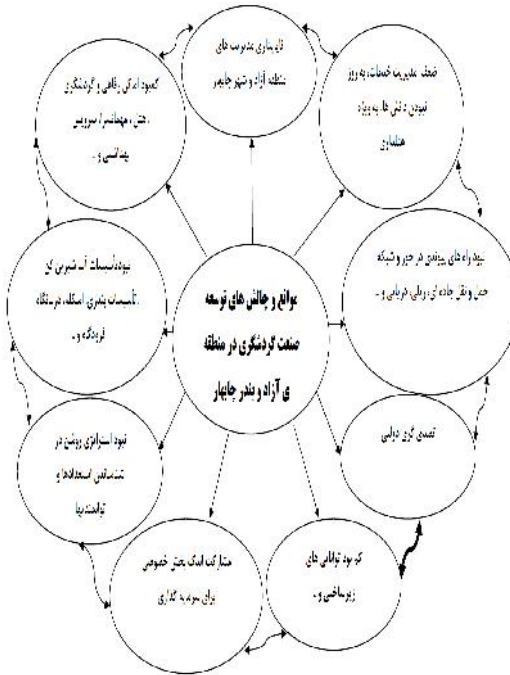
نقشه ۷: ارتباط زمینی افغانستان به آبهای آزاد از طریق سواحل مکران و چابهار

شیوه و مسیر دیگر دسترسی افغانستان و برخی دیگر از کشورهای آسیای مرکزی به سواحل مکران و آبهای آزاد، حمل و نقل ریلی است. از میان سیستم های حمل و نقل، حمل و نقل ریلی به سبب ویژگی هایی همچون ایمنی مطلوب، امکانات مناسب در طول سفر و صرفه ی اقتصادی از اهمیتی خاص برخوردار است. ایجاد کریدورهای ریلی و اتصال آن به کشورهای همسایه و بنادر ایران بخشی از برنامه های استراتژیک اقتصادی است که دستیابی و استفاده از ظرفیت های نهایی آن، سهم زیادی در توسعه ملی خواهد داشت. ولی غفلت از این پروژه باعث انتقال آن به پاکستان می شود که با احداث خط ریلی این کشور توسط چینی ها «گوادر»، این فرصت طلایی از ایران سلب خواهد شد (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴: ۹-۷). همچنانکه در نقشه ۸ نشان داده شده است، یکی از مسیرهای ارتباطی افغانستان به سواحل چابهار، ارتباط ریلی به طول ۹۰۰ کیلومتر است که از مسیرهای چابهار، زرنج به مرکز افغانستان در استان بامیان می رسد. نکته قابل توجه اینجا است که هندوستان طراح و سرمایه گذار اصلی این پروژه است. هند از این سرمایه گذاری دو هدف اصلی دارد. یک هدف اقتصادی و دسترسی به منابع معدنی غنی افغانستان در استان بامیان در مرکز افغانستان است و هدف دیگر، ژئوپلیتیکی است و آن کاهش وابستگی افغانستان به پاکستان به عنوان مهمترین رقیب و دشمن هندوستان است، اینجاست که معادلات ژئوپلیتیکی تفسیر می شود.



نقشه ۸: ارتباط ریلی افغانستان به آبهای آزاد از طریق سواحل مکران و چابهار

علاوه بر این، ارتباطات هوایی نیز می تواند با استفاده از قابلیت های سواحل مکران گسترش یابد. روزانه تردهای هوایی وسیعی در جهان صورت می گیرد که به ناچار می بایست حریم هوایی کشورها مورد استفاده قرار گیرد و از فضای هر کشور باعث شکل گیری نوع جدیدی از درآمد های ارزی برای آن کشور می گردد. قرار گیری ایران در ساختار طبیعی کره ی زمین و وجود کشورهای مختلف در شرق و غرب موجب استفاده هواپیماها از فضای ایران می گدد که از این محل سالانه درآمد فراوانی نصیب ایران می گردد. ولی قسمت عمده ی درآمد این محل برای کشورهای عبوری از محل سوختگیری و ارایه ی خدمات به هواپیماهای عبوری است. جنوب شرقی ایران با وجود دارا بودن موقعیت مناسب جهت دسترسی هواپیماهای کشورهای مختلف برای فرود و استفاده از خدمات، تاکنون فاقد فرودگاهی مجهز جهت ارایه ی این خدمات بوده و درآمدهای ناشی از این محل به سایر کشورها نظیر امارات متحده ی عربی همسایه ی جنوبی و پاکستان، همسایه ی جنوب شرقی ایران که دارای فرودگاهی بین المللی با امکانات مناسب هستند، منتقل می گردد. احداث فرودگاه مجهز با امکانات گسترده ی خدمات ناوبری می تواند جنوب شرق ایران و چابهار را به یکی از سرپل های ارتباط میان قاره ای و بین المللی تبدیل نماید (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴: ۹-۷) در نهایت قابلیت های سواحل مکران، در بحث توریسم نیز قابل توجه است. به اعتقاد صاحب نظران، گردشگری از پویاترین بخش های اقتصادی جهان است، که بر پایه پیش بینی سازمان جهانی جهانگردی در چند سال آینده، از دید درآمد در سرآمد همه بخش اقتصادی موجود در جهان خواهد بود و بزرگ ترین بخش بازرگانی جهان را ویژه خود خواهد کرد. گردشگری به عنوان یک پدیده اجتماعی در سطح جهانی مطرح است، تا جایی که ساختار اجتماعی، پیمانه های اخلاقی و شیوه های عرفی را تغییر می دهد. با نگرش به توانایی های گردشگری منطقه آزاد و شهر کرانه ای چابهار، می توان گفت که گردشگری به عنوان یک بازوی اقتصادی می تواند مورد نگرش قرار گیرد (افشار سیستانی، ۱۳۹۰: ۱۴). منطقه ی آزاد چابهار به عنوان یک سرگروه اقتصادی با ایجاد کار، فراهم ساختن زمینه ی دستیابی کشورهای حوزه ی CIS به آب های آزاد، افزایش ترانزیت، گسترش گردشگری و ... می تواند به شدت مورد نگرش قرار گیرد. گردشگری جایگاه استراتژیک و ارزشمندی و در چشم انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴ ش، دارد و در صورت برداشتن بازدارنده ها، تنگناها، کاستی ها، چالش ها و توجه ویژه به زیرساخت های گردشگری، می تواند بخشی از گذرگاه گسترش و سازندگی کشور را در جهت آرمان های والای جمهوری اسلامی ایران، آشکار سازد (رضایی، ۱۳۸۵: ۲۵). جمهوری اسلامی ایران از دیدگاه جایگاه کرانه ای خود، چیرگی به خلیج فارس و دریای مکران از یک سو، و پیوند آن با کشورهای درون قاره ای آسیای مرکزی، از سوی دیگر، پیوسته در درازای تاریخ، مورد نگرش گردشگران بوده و گذرگاهی آرام برای کالای بازرگانی به شمار می رفته است. ایران در جایگاه جغرافیایی برتر خود، میان کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز، کرانه های خلیج فارس و دریای مکران و نیز خاور دریای مدیترانه و در سطح کلان، سراسر آسیای جنوب باختری پیوسته یک بستر پیوندی ارزشمندی به شمار می رود. از دیر باز گردشگران و بازرگانانی که کالای اروپایی را به چین و هند و برعکس، کالای هند و چین را به اروپا می برند، زودتر از دیگران به ارزش این گذرگاه به ویژه کرانه آن در ناحیه استراتژیک چابهار پی بردند. کرانه های دریای مکران در منطقه ی آزاد و شهر کرانه ای چابهار از دیدگاه فراخواندن گردشگر و گذراندن زمان آسوده در زمستان، می تواند با سرمایه گذاری های بایسته برای فراهم آوردن توانش های آسودگی و خوش گذرانی، یکی از جاهای ارزشمند گردشگری زمستانی کشور ایران به شمار می آید.



جدول ۱: مؤلفه‌ها

نمودار ۲ : مواع و چالش های توسعه گردشگری در سواحل مکران و چابهار

قرار گرفتن شهر و منطقه ی چابهار در جنوبی ترین جای خاور خلیج زیبا و دیدنی چابهار و در کرانه شمالی دریای مکران، چشم انداز بسیار زیبایی را به آن بخشیده است. در روز ، تابش خورشید بر دریا و در شب تابش ماه و مهتاب در فضای کرانه های سرب گون چابهار احساس برانگیز است. کناره های آبی دریای مکران در این ناحیه ، در درازای پنج ماه از سال ، خوش آب و هوا، آرام و زیباست. هوای خوش و دلپذیر پاییز و زمستان ، موج های ملایم دریا در کنار پرندگان زیبای دریایی این کناره ها، از نمودهای طبیعت به شمار می روند(همان: ۱۵). وزش بادهای موسمی ، موسوم به «مونسون» در چابهار سبب شده است تا این بندر در تابستان ، خنک ترین و در زمستان ، گرم ترین بندر جنوبی ایران و دمای آن تنها بین ۱۰/۵ تا ۳۴ درجه سانتی گراد در نوسان باشد. این دما باعث ایجاد یکی از متنوع ترین پوشش های گیاهی و گونه های جانوری در چابهار شده است. لازم به ذکر است توسعه ی گردشگری در این منطقه باموانعی نیز وپروست، که درنمودار ۲ به آن اشاره شده است.علاوه بر ابعاد و کارکرد های ژئوپلیتیکی سواحل مکران که در قالب مباحث فوق گفته شد، به طور مشخص دریا دارای کارکردهای ژئوپلیتیکی مشخصی است، از جمله این کارکرد ها می توان به زمینه سازی شکل گیری اتحادیه منطقه ای، منابع تاثیرگذار بر فرایندهای منطقه ای و جهانی نظیر انرژی و عوارض دریایی نظیر نقاط استراتژیک اشاره کرد. اساسا فضای ژئوپلیتیک هر کشور تحت تأثیر عوامل مختلف و کارکردهای آن ها ، می تواند در طیفی از شرایط کاملاً مساعد تا شرایط نامساعد قرار داشته باشد.بازیگران ملی، منطقه ای و بین المللی تحت تأثیر اهداف خاص خود می کوشند محیط ژئوپلیتیک یک کشور را تعریف و تبیین نمایند. دریای عمان جزءحوزه ی استراتژیک اقیانوس هند بوده که به عنوان یکی از پنج حوزه ی استراتژیک جهان شناخته می شود و روزانه میلیون ها بشکه ی نفت و حجم وسیعی از کالا و سرمایه از طریق آن مبادله می شود(طرح مطالعات راهبردی منطقه ی آزاد تجاری- صنعتی چابهار،۱۳۷۱: ۱۳)،مرزآبی کرانه های عمان و تسلط بر یکی از مهمترین و استراتژیک ترین راه های آبی جهان ، کنترل ایران را در مبادی ورودی خلیج فارس و اقیانوس هند تضمین می نماید و از طریق تجمیع منافع دیگران، دراین ارتباط به تولید امنیت از طریق همکاری های بین المللی ، هزینه ی تأمین امنیت این منطقه را بر عهده ی دیگران قرار دهد. هرکدام از کارکردهای ژئواکونومیک و ژئواستراتژیکی سواحل مکران در

عین حال می تواند کارکرد ژئوپلیتیکی نیز داشته باشد، به عنوان نمونه اگرچه در اختیار گذاردن سواحل و بنادر مکران و اجاره درازمدت آن دربردارنده سودهای اقتصادی فراوانی برای کشور است، اما در عین حال این موقعیت می تواند کارکرد ژئوپلیتیکی داشته باشد و در افزایش وزن و جایگاه ژئوپلیتیکی ایران در منطقه نقش بسزایی داشته باشد و یا همچنانکه ذکر شد طرح هند در سرمایه گذاری و ساخت راه آهن چابهار به منطقه معدنی در استان بامیان افغانستان ضمن اینکه سودهای فراوانی را برای هند به همراه دارد، در رقابت ژئوپلیتیکی هند و پاکستان نیز موثر است، زیرا ضمن وابستگی بیشتر افغانستان به هند مانع از وابستگی افغانستان به پاکستان رقیب هندوستان می شود.

۶) نتیجه گیری:

در بین عوامل جغرافیایی قدرت ملی، شاید موقعیت و ویژگی های ذاتی آن یکی از مهمترین مولفه ها باشد. بدیهی است داشتن یک قابلیت و توانمندی لزوما منجر به تولید قدرت نمی شود بلکه بایستی این توانمندی و قابلیت از حالت بالقوه به بالفعل تبدیل شود. سواحل مکران در جنوب خاوری ایران، به دلیل موقعیت و ویژگی های استراتژیک آن، از منظر ژئوپلیتیکی، ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک دارای اهمیت فراوانی است. دسترسی به منابع غنی انرژی، تسلط بر مهمترین مسیر انتقال انرژی و کالا در سطح جهان، موقعیت استراتژیک برای دسترسی کشورهای محصور در خشکی در آسیای مرکزی، قفقاز و افغانستان به آبهای آزاد، قابلیت مناسب سواحل مکران برای ایجاد بندرگا های و ترمینال های وسیع تجاری و تبدیل آن به کانون ورود و خروج کالا از طریق محور های شمالی - جنوبی، محور شرقی - جنوبی و محور جنوبی - غربی بین چابهار و آسیای مرکزی، قفقاز، روسیه و اروپا، قابلیت های بسیار مناسب توریستی آن برای تبدیل کردن آن به یک پایگاه توریستی زمستانی، امکان ایجاد پایگاههای نظامی در سواحل مکران و گسترش قدرت مانور ایران در آبهای فراملی و... بخشی از این قابلیت ها است که متاسفانه تاکنون به دلیل توجه بر سواحل خلیج فارس از آن غفلت شده است. بدون تردید توسعه و عمران سواحل مکران برای جمهوری اسلامی ایران دارای منافع استراتژیک متعدد و مهمی از نظر اقتصادی، سیاسی و نظامی می باشد، بارور کردن قابلیت های این سواحل مهم منجر به افزایش وزن و منزلت ژئوپلیتیکی ایران در سطح منطقه و حتی جهان شده در نوع و سطح بازیگری ایران در رقابت های ژئوپلیتیکی آینده نقش مهمی خواهد داشت. البته منطقه جنوب شرق با برخی چالش های اساسی نیز روبرو است؛ اختلافات قومی و مذهبی، عدم توسعه ی منطقه، حوادث طبیعی از جمله سیل و خشکسالی، حضور قاچاقچیان بین المللی در حاشیه نوار مرزی، فقر فرهنگی حاکم بر منطقه، فعالیت ها و محرومیت های اجتماعی اعمال شده توسط سیستم اداری و سیاسی کشور، سوءاستفاده نخبگان برخی قوم بلوچ در خارج از مرزهای ملی و دامن زدن و مطرح کردن اختلافات قومی، وجود شکاف های مذهبی و سرمایه گذاری و تبلیغات و سوءاز طریق برخی کشورها، موانع مربوط به توسعه ی گردشگری و... برخی از این چالش ها است که مانع جدی در مسیر توسعه محسوب می شوند. از اینرو لازم است همزمان با توسعه سواحل مکران و یا با تقدم و تاخر حل این چالش ها و معضلات در دستور کار مسئولین کشور قرار گیرد.

منابع و مأخذ:

۱. آقاسی زاده، عبدالله، مهرداد محمودی (۱۳۹۱)، اقتصاد دریایی و توسعه ی ملل، مجله ی پیام دریا، شماره ی ۲۱۵
۲. اخباری، محمد، (۱۳۸۵)، استراتژی غرب، تضعیف توان ژئوپلیتیک اسلام، نشریه ی رسالت، ۱۳۸۵/۱۲/۳.
۳. بحیرایی، حمید؛ (۱۳۸۶) کنوانسیون حقوق دریاها، چاپ اول ناشر: انتشارات سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.
۴. پارساپور، روزه، (۱۳۹۱)، مکران، کانون پژوهش های پارس.
۵. ترابی، قاسم و علیرضا رضایی (۱۳۹۰)، اصول و محورهای رهنامه ی دریایی جمهوری اسلامی ایران و اقدام های آمریکا، فصلنامه ی راهبرد دفاعی، سال نهم، شماره ۳۲
۶. حافظ نیا، محمدرضا، ابراهیم رومینا، (۱۳۸۴)، تحلیل ظرفیت های ژئوپلیتیک سواحل جنوب شرق ایران در راستای منافع ملی، مجله ی جغرافیا و توسعه
۷. حافظ نیا، محمد رضا، (۱۳۸۵)، اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، مشهد: انتشارات پاپلی.
۸. خلیلی، محسن، مرتضی منشادی، فهیمه آزموده، (۱۳۹۰)، بایستگی های ژئواکونومیک توسعه منطقه شرق ایران، فصلنامه روابط خارجی، سال سوم، شماره چهارم، زمستان

۹. دهشیری، محمد رضا، (۱۳۸۸)، بازتاب مفهومی و نظری انقلاب اسلامی ایران در روابط بین الملل، تهران انتشارات علمی و فرهنگی.
۱۰. رحیم پور، علی، (۱۳۸۴)، تحولات ژئواستراتژیک در سده بیست و یکم و جایگاه منطقه ای ایران؛ ۱۳۸۴/۱۲/۸.
۱۱. زرقانی، سید هادی؛ (۱۳۹۰)؛ عوامل ژئوپلیتیکی موثر بر امنیت مرزهای شرقی). دفتر تحقیقاتی ناجا.خ. رضوی
۱۲. زرقانی، سید هادی؛ (۱۳۸۶)؛ مقدمه ای بر قدرت ملی، تهران: انتشارات پژوهشکده مطالعات راهبردی
۱۳. زارع، ابراهیم، (۱۳۸۹)، فهرستی از (بایدها) در منطقه ی چابهار. ابرعیم زارع. مجله ی ترابرن، شماره ی ۹۴.
۱۴. سجاد، کوچکی، (۱۳۸۵)، گفت گو با فرمانده نیروی دریایی ارتش ج.ا.ایران، امیر دریادار سجاد کوچکی، پیام دریا
۱۵. شیخ عطار، علیرضا (۱۳۸۵).. دیپلماسی انرژی و امنیت ملی؛ انتشارات وزارت امور خارجه
۱۶. سیستانی، ایرج افشار (۱۳۹۰)، گردشگری در منطقه ی آزاد چابهار، مجله ی پیام دریا، شماره ی ۲۱۱
۱۷. شمشیرپناه، معصومه (۱۳۸۲)، «اهمیت امنیتی- استراتژیکی بندر چابهار ج.ا.ایران» پایان نامه ی کارشناس ارشد دانشگاه امام حسین.
۱۸. طرح مطالعات راهبردی منطقه ی آزاد تجاری- صنعتی چابهار، ۱۳۷۱
۱۹. عزتی، عزت ا... (۱۳۸۴)، ژئواکونومی انرژی و پیامدهای امنیتی آن، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی.
۲۰. عزتی، عزت ا... (۱۳۶۳)، جغرافیای نظامی ایران، تهران. انتشارات امیر کبیر
۲۱. عزتی، عزت ا... (۱۳۸۷)، ژئواستراتژی در قرن بیست و یکم. عزت ا... عزتی، تهران انتشارات سمت
۲۲. عزتی، عزت ا... (۱۳۸۵). استراتژی آمریکا در خلیج فارس، همشهری دیپلماتیک، ۱۳۸۵/۱۱/۹.
۲۳. قدرت دریایی در گرو نگاهی نو (۱۳۸۶)، مجله ی بندر و دریا «مطالعات» شماره ی ۶
۲۴. لسترنج، (۱۳۶۷)، جغرافیای تاریخی سرزمین های خلافت شرقی. ترجمه محمد عرفان. انتشارات علمی و فرهنگی
۲۵. کامران، حسن (۱۳۸۱)، جایگاه سیاست دریایی در ج.ا. ایران، مجله ی دانشکده ادبیات و علوم انسانی، تهران
۲۶. گزارش ویژه، قدرت ملی و قدرت دریایی (۱۳۸۲)، پیام دریا، شماره ۱۱۶.
۲۷. لاکوست، ایو و ژیلبن، بتریس، (۱۳۷۸). عوامل و اندیشه ها در ژئوپلیتیک. ترجمه ی علی فراستی. تهران نشر امن .
۲۸. ماهنامه ی مناطق آزاد، (۱۳۸۹)، شماره ی ۲۱۳. بخش اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی.
۲۹. لورو، پاسکال و توال فرانسوا (۱۳۸۱) کلیدهای ژئوپلیتیک. ترجمه ی حسن صدوق. تهران دانشگاه شهید بهشتی.
۳۰. میرحیدر، دره، (۱۳۸۲)، مبانی جغرافیای سیاسی، تهران: انتشارات سمت
۳۱. مولانا، تهمینه (۱۳۹۱)، معضل کشورهای محصور در خشکی، مجله ی کار آفرینان امیر کبیر، شماره ی ۷۹
۳۲. مجتهد زاده، پیروز، (۱۳۸۲)، جغرافیای سیاسی و سیاست جغرافیایی، تهران: سمت
۳۳. مجله ی اقتصاد ایران، دی ماه ۱۳۸۹، مشکلات بنادر و مناطق استراتژیک اقتصادی، چابهار: بهار مناطق آزاد.
۳۴. نامی، حسن و علیرضا عباسی (۱۳۸۸)، تحلیل جایگاه ژئواکونومیک ایران در خاورمیانه، فصلنامه ی ژئوپلیتیک، سال پنجم، شماره ی دوم، پاییز

35. UNIDO (1994). Bridging tomorrow's Energy Gap. Unido Update, No: 2.

36. Dwivedi, R.L.; (1990). fundamentals of political geography ;Chaitanya Publishing hous

37. Glassner, M. & Fahrner, C. (2004); Political Geography; USA: John Wiley and Son s

38. A Century of International Drug Control, 2008, United Nations Office on Drugs and Crime

39. Gray, Colin S. (1977), The Geopolitics of the Nuclear Era, New York, Grane Russak Ins