

الزامات ژئوپلیتیکی توانمندسازی سواحل جنوب ایران: از منظر افزایش قدرت دریایی

دکتر رضا الهویردی زاده - استادیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه مراغه، دانشکده علوم انسانی، گروه جغرافیا، مراغه، ایران.
دکتر مصطفی قادری حاجت* - استادیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه تربیت مدرس، دانشکده علوم انسانی، گروه جغرافیای سیاسی، تهران، ایران.

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۱/۱۹

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۲/۲۴

<https://doi.org/10.22034/igq.2024.434363.1828>

چکیده

ایران در زمره کشورهای است که از موقعیت دریایی مناسبی برخوردار است و می‌تواند از موهبت‌های دریایی بهره‌مند شود. موقعیت جغرافیایی ایران بین دریای خزر از سمت شمال، خلیج فارس و دریای عمان از سمت جنوب، موقعیت دریایی مناسبی برای ایران به ارمغان آورده است. ایران می‌تواند با برخورداری از مزایای اقتصادی و دریانوردی تجاری، به ارتقاء جایگاه قدرت دریایی خود در عرصه منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای کمک نماید. نوشتار پیش‌رو در پی تبیین الزامات ژئوپلیتیکی توانمندسازی سواحل جنوب ایران به عنوان پیونددهنده فضای داخلی به فضای بین‌المللی است؛ امری که موجب ارتقاء قدرت دریایی کشور می‌گردد. روش تحقیق مقاله مزبور با بهره‌گیری از روش توصیفی و تحلیلی و استفاده از مطالعات کتابخانه‌ای و اسناد مربوطه است. نتایج نشان می‌دهد، عواملی همانند ماهیت بری ایران و بی‌توجهی تاریخی به سواحل جنوبی؛ ظرفیت جغرافیایی، ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی سواحل ایران (همانند: شرایط توپوگرافی و اقلیمی مناسب، سواحل طولانی، مجاورت با عرصه‌های اقیانوسی، تسلط بر شبکه‌های ارتباطی دریایی، ویژگی‌های ترانزیتی پیوندی و امکان اتصال کشورهای شمالی و جنوبی به یکدیگر)؛ نقش سواحل جنوبی ایران بویژه سواحل مکران در قدرت دریایی و همچنین اهمیت دریا در اسناد بالادستی، می‌تواند در تقویت سواحل و قدرت دریایی کشور مورد توجه بیش از پیش قرار گیرند. راهکارهای پیشنهادی باید متکی بر مواردی همانند وابسته‌سازی سایر بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای به سواحل ایران و بهره‌مند شدن از توسعه تکنولوژی دریایی در قالب یک استراتژی و دیپلماسی دریایی هوشمند به اجرا درآید.

واژه‌های کلیدی: سواحل، دریا، الزامات ژئوپلیتیکی، توانمندسازی ساحل، قدرت دریایی.

۱. مقدمه

استفاده از ظرفیت‌های ساحلی و دریایی در بیشتر کشورهای ساحلی در زمره مهمترین راهبردهای توسعه اقتصادی و آمایش سرزمین قلمداد می‌شود. توسعه دریامحور و به دنبال آن توزیع و پراکنش جمعیت و فعالیت در نواحی ساحلی، در طی زمان تکوین و تکامل پیدا کرده است. به گونه‌ای که مترکم‌ترین کلان‌شهرهای فراملی در دنیای امروز شهرهای بندری و ساحلی هستند. امروزه سواحل نقش محوری در امور جمعیتی، بازرگانی، صنعتی، تولید انرژی، ماهی‌گیری و آبی‌پروری، گردشگری و نظامی در عرصه جهانی ایفاء می‌کنند (Karimipour and et al, 2016: 2-5). ۱۳ کلان‌شهر از ۱۵ کلانشهر با بیشترین جمعیت در جهان، از شهرهای ساحلی هستند امری که مبین درک اهمیت راهبردی و اقتصادی نواحی ساحلی توسط کشورهای مختلف است. مهمترین کلان‌شهرهای جهانی مجاور با دریا (نیویورک، لندن، توکیو، لس‌آنجلس، شانگهای و...) که در زمره مترکم‌ترین آنها نیز هستند در برگیرنده طیف وسیعی از تنوع نژادی، فرهنگی و سیاسی هستند که وجه مشترک همه آنها مجاورت با آب‌های آزاد و درک اهمیت دریا و توسعه دریایی است. کشور ایران در زمره کشورهای است که از موقعیت دریایی مناسبی برخوردار است و می‌تواند از موهبت‌های دریایی بهره‌مند شود. قرارگیری دریای خزر از سمت شمال، خلیج فارس و دریای عمان از سمت جنوب، موقعیت دریایی مناسبی را برای ایران به ارمغان آورده است. ایران با بهره‌مندی از مزایای اقتصادی دریا و دریانوردی تجاری، می‌تواند با تعریف نیروی دریایی کارآمد و راهبردی از مزیت‌های یک قدرت دریایی منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای برخوردار گردد و بدین شکل به ارتقاء جایگاه قدرت منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای خود کمک نماید. این تحقیق به دنبال پاسخگویی به این سوال است که الزامات ژئوپلیتیکی ایران برای توانمندسازی سواحل جنوب کشور از منظر قدرت دریایی ایران کدام هستند؟ برای پاسخگویی به این سوال، نوشته حاضر ابتدا ماهیت برّی تمدن ایرانی در دوره‌های تاریخی و دلایل عدم توجه به سواحل جنوبی را بررسی کرده است و در ادامه ضعف و توانمندی جغرافیایی، ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی سواحل جنوبی را تبیین کرده است. با عنایت به دو بحث گفته شده، الزامات

حضور دریایی و قدرت دریایی ایران در سواحل جنوب، در شرایط فعلی تشریح شده است. همچنین راهکارهای لازم برای توانمندسازی سواحل جنوبی ایران بحث شده است.

۲. روش تحقیق

هدف نوشته حاضر تبیین اهمیت و الزامات ژئوپلیتیکی توانمندسازی سواحل جنوبی ایران در راستای تقویت قدرت دریایی است. پژوهش حاضر از لحاظ هدف، بنیادی-کاربردی و از حیث ماهیت و روش، توصیفی-تحلیلی است. گردآوری اطلاعات با روش کتابخانه‌ای و بهره‌گیری از منابع کتابخانه‌ای و اسناد موجود در رابطه با موضوع تحقیق انجام شده است. برای تجزیه و تحلیل داده‌های پژوهش از استدلال و تجزیه و تحلیل کیفی داده‌ها استفاده شده است.

۳. چارچوب نظری

۳-۱. محیط ساحلی-دریایی و قدرت دریایی

دسترسی به دریا و قدرت دریایی فراگیرتر از قدرت خشکی یا هوایی است، چرا که هیچ کدام از این دو قدرت ابعاد ژئواکونومیک فعالیت انسان را تا آن حدی که قدرت دریایی دربر می‌گیرد، شامل نمی‌شوند (Till, 2009: 33). در نظام مدرن جهانی، قدرت‌های جهانی، قدرت‌های دریایی (یا اقیانوسی) بوده‌اند که فرمانروایی و تسلط دریایی را اعمال کرده‌اند. تغییرات در توزیع قدرت دریایی، همراه با تغییر در موقعیت رهبری جهان بوده است (Modelski and Thompson, 1988: 16-17)؛ بنابراین قدرت دریایی در تعیین قدرت ملی کشورهای ساحلی نقش بسیار مهمی دارد (Kirchberger, 2015: 26-27). تمامی امپراتوری‌هایی که حضور یافتند، عمدتاً در حاشیه دریا بودند و از طریق دریا با کشورهای دیگر در ارتباط بودند (Gilpin, 1981: 39-59).

دسترسی دریایی بر توانمندی قوای نظامی یک کشور تأثیرگذار است. هر ملتی که به آب‌های آزاد دسترسی نداشته باشد، هرگز نتوانسته است نیروهای نظامی خود را در سطح جهان گسترش دهد. ایالات متحده از سال ۱۸۴۸ به خاطر داشتن بنادر پناهگاهی^۱ در سواحل بدون یخبندان و دسترسی به اقیانوس‌های اطلس و آرام، توانسته است نیروی نظامی خود را به سرعت از یک

صحنه درگیری به صحنه‌ی دیگر منتقل نماید. این در حالی است که هیچ قدرت جهانی دیگری در حال حاضر چنین آزادی عملی ندارد (Collins, 2004). دسترسی به آب‌های آزاد، هدف اصلی سیاست خارجی روسیه در زمان پتر اول در اوایل قرن هجدهم بود. ملاحظات اقتصادی روسیه دسترسی به آب‌های آزاد را دیکته می‌کرد؛ این ملاحظات اقتصادی ایجاب می‌کرد شبکه گسترده تجاری از سواحل بالتیک تا آسیای مرکزی مستقر گردد (Kamenskii, 1997:60-61; Donaldson and Noguee, 2009:19). یکی از دلایل تحرکات نظامی روسیه در دریای سیاه، دریای بالتیک، آسیای مرکزی و منطقه منچوری، بنا به ملاحظات ژئواستراتژیک به منظور دسترسی به آب‌های آزاد برای بهره‌برداری در تمامی طول سال بوده است. عوامل جغرافیایی از عوامل مهم و تعیین‌کننده در قدرت دریایی کشورها است. ملاحظات جغرافیایی، دیدگاه کشورها در مورد دریا و رویکرد استراتژیک آنان را تعیین می‌کند (Till, 2004:83; Till, 2005:73; Till, 2009:89). تمامی نظریه‌های قدرت دریایی از گذشته تا امروزه، عوامل جغرافیایی و سرزمینی کشور از مؤلفه‌های اساسی در شکل‌گیری نظریه قدرت دریایی بوده است. «کوربت» و «ماهان» از نظریه-پردازان سنتی قدرت دریایی و استراتژی دریایی هستند. کوربت، بر خلاف ماهان، بدنبال یک نظریه عمومی درباره قدرت دریایی نبود؛ بلکه سعی کرد موفقیت بریتانیا را به عنوان یک قدرت از دیدگاه مردانی که در واقع سیاست‌های کشور را توسعه داده و اجرا کردند، توضیح دهد. کوربت در رویکرد استراتژی دریایی خود به شبکه‌های ارتباطی دریایی توجه داشت و تسلط بر دریا^۱ را منوط به تسلط بر مسیرهای ارتباطی دریایی می‌دانست (Corbett, 1911; Widen, 2012). دریا سالار ماهان (1898:34-79) نظریه قدرت دریایی کلاسیک را ارائه کرده است. ماهان توانست شش عامل را که قدرت دریایی تا حد زیادی به آنان بستگی دارد، تشخیص دهد. این عوامل عبارتند از: ۱. موقعیت جغرافیایی کشور؛ ۲. ویژگی‌های طبیعی سواحل؛ ۳. وسعت سرزمین (طول ساحل)؛ ۴. تعداد جمعیت؛ ۵. خصوصیات ملی؛ ۶. خط‌مشی حکومت و رهبران سیاسی. در نظریه ماهان، دسترسی به یک یا چند دریا و اقیانوس؛ ارتباط این آب‌ها با یکدیگر؛ حدود مرزهای دریایی و خشکی؛ توانایی کشور برای نگهداری از پایگاه‌های استراتژیک ماوراء دریاها؛

تسلط بر مسیرهای تجاری؛ طول خط ساحلی؛ وضعیت زمین و ناهمواری‌های ساحل؛ قابلیت دفاع از ساحل در مقابل تهاجم خارجی؛ گذرگاه‌های ساحلی؛ بنادر طبیعی؛ خورها؛ مسیرهای ورودی و خروجی و رودخانه‌های قابل کشتیرانی، عواملی هستند که در موقعیت جغرافیایی کشور و ویژگی‌های طبیعی منطقه ساحلی باید مورد ملاحظه قرار گیرند (Glassner and Fahrner, 2004:272; Dikshit, 1995:100-101). ماهان به عوامل جغرافیایی در قدرت دریایی و استراتژی ملی کشورها اهمیت زیادی قائل بود. این انتقاد به ماهان وارد است که عوامل جغرافیایی که ساختار «عناصر قدرت دریایی» را می‌سازند، عواملی واضح و فرعی هستند به جای اینکه گزاره ژئوپلیتیکی عمیق باشند. بحث ماهان از «شرایط اصلی^۱» جغرافیایی یا «اصول تغییرناپذیر^۲» استراتژی، بیان‌گر دیدگاه مطلق‌گرایانه و ماهیت جبرگرایی به تاریخ بود. به زعم ماهان، تاریخ ملت‌های حاشیه دریا، کمتر از هوشمندی و بصیرت دولت‌ها و بیشتر از شرایط جغرافیای طبیعی همانند: موقعیت جغرافیایی کشور، وسعت ساحل، پیکربندی فیزیکی ساحل، تعداد جمعیت و مشی ملی کشورها تأثیر می‌پذیرد (Sumida, 1999:44-48). رویکرد جبرگرایی جغرافیایی در آثار ماهان مشخص است. با این حال به زعم ماهان (1898:58)، برخی عوامل نقش قاطع عوامل جغرافیایی برای تأثیرگذاری بر استراتژی و قدرت دریایی کشورها را تعدیل می‌کند. عوامل احتمالی مدنظر ماهان، قدرت رهبری در کشور، نقش و تأثیر دولت، قدرت رهبری دریایی کشور، نقش نیروی انسانی در قدرت دریایی و حتی شرایط نظام بین‌المللی (همانند ائتلاف‌های دریایی) و حتی عامل تکنولوژی حمل و نقل خشکی و دریایی است. نظریه کلاسیک ماهان در یکصد سال اخیر مورد نقد قرار گرفته است، اما عوامل جغرافیایی بویژه سواحل، دسترسی کشور به ساحل اقیانوسی و ویژگی‌های طبیعی ساحل همواره در تمامی نظریات قدرت دریایی حضور داشته است. برخی نظریات عوامل جغرافیایی را جزء منابع اصلی در قدرت دریایی کشورها محسوب کردند (Sakhuja, Till, 1984:11-14; Till, 2009:83-113; Grygiel, 2012:18-41; 2011:21-23) و برخی نظریات منابع جغرافیایی را در درجه دوم اهمیت قرار

-
1. Principle Conditions
 2. Immutable Principles

دادند (Grove, 1990: 231). عوامل جغرافیایی همانند دسترسی به آب‌های آزاد، سواحل مناسب برای استقرار ابزارهای قدرت دریایی اعم از بنادر و پایگاه‌ها، دسترسی به خطوط ارتباط دریایی و نقاط کنترل و ... در قدرت دریایی کشورها نقش مهم ایفاء می‌کنند. مؤلفه جغرافیایی دسترسی به دریا و داشتن سواحل اقیانوسی، قدرت‌های دریایی و خشکی را از هم جدا می‌نماید و بر سرنوشت سیاسی و اقتصادی و حتی تعاملات آنان با دیگر کشورها تأثیر می‌گذارد. طول مرزهای آبی؛ ارتباط با دریاها، مجاور؛ تماس با شبکه‌های ارتباطی دریایی؛ منابع ساحلی؛ وضعیت توپوگرافی و اقلیمی منطقه ساحلی؛ جمعیت و سازه‌های انسانی ساحلی همانند شهرهای ساحلی؛ بنادر و جزایر ساحلی و پیوند شبکه‌های ارتباطی کشور با منطقه ساحلی از جمله شاخص‌های جغرافیایی است که به نحوی بر مؤلفه جغرافیایی ساحل تأکید دارند (Allahverdizadeh and et al, 2017: 34; Allahverdizadeh, 2019).

۴. یافته‌های تحقیق

۴-۱. ماهیت قاره‌ای و برّی تمدن ایرانی در دوره‌های تاریخی

تهدیدات سرزمینی ایران در تاریخ مدون خود بیشتر ناشی از عرصه خشکی بوده است. قدرت دریایی حداقل برای ۲۰۰۰ سال در دستور کار استراتژیک قدرت‌های مستقر در ایران قرار نگرفته بود. زمانی که قدرت‌های مستقر در ایران تلاش کردند توانایی‌های دریایی خود را توسعه دهند، به‌ویژه پس از ظهور توسعه‌طلبی اروپا از دوران مدرن اولیه، اغلب این نمایش قدرت را در یک محیط شلوغ [محیط دریایی کوچک خلیج فارس و با حضور قدرت‌های متعدد دریایی در آن] انجام دادند (Mendelejis, 2018: 198-203). بعد از قرن پانزدهم و با حضور قدرت‌های اروپایی در خلیج فارس و سواحل دریایی ایران، این کشور در تنگنای ژئوپلیتیکی و با ضعف مفرط قدرت دریایی مواجه گردید و لذا برای دفع قدرت‌های اروپایی به رقبای دریایی آنان متوسل گردید؛ سیاستی که حکومت صفوی در زمان شاه عباس برای مواجه با قدرت پرتغال، به قدرت رقیب آن یعنی بریتانیا روی آورد.

دیدگاه برّی و نگاه به خشکی در حکومت‌های ایرانی دلایل دیگری هم داشت: ۱. جهات تهاجمات خارجی در ایران از ابتدای شکل‌گیری دولت در ایران تا آغاز قرن شانزدهم میلادی از

شمال، شمال شرقی، شرقی، شمال غربی و غرب بوده است (Karimipour, 1987: 297) و بیشتر این تهاجمات از شمال شرقی و شمال غربی ایران بوده است (Hafeznia, 2002: 544). لذا دلمشغولی حکومت‌ها مقابله با تهاجم خشکی از شمال بود. قدرت‌های حاضر در آسیای مرکزی، آناتولی، آسیای صغیر، عراق و شام و مدیترانه، همواره محل منازعه ایران با قدرت‌های پیرامون بوده است و لذا امکانات و ثروت کشور در عرصه خشکی متمرکز بوده است. ۲. خلیج فارس به عنوان دریای داخلی دور از صحنه رقابت‌های نظامی قرار داشت و کانون دادوستد و بازرگانی بین بنادر ثروتمندش و بنادر شرقی یعنی هند و سرانندیب بود. به عبارت دیگر خلیج فارس و دریای عمان، دریای صلح و تجارت بوده‌اند. از قرن شانزدهم و با شروع تهاجم پرتغالی‌ها به خلیج فارس و جزایر تنگه هرمز، فضای حاکم بر خلیج فارس به تدریج روندی نظامی داشته است (Karimipour, 2009: 253). ۳. در مقابل سواحل جنوبی ایران که منطقه‌ای آرام و بدون تنش بود، مناطق داخلی ایران دایم درگیر تنش‌های سیاسی و امنیتی بین حکومت مستقر و قدرت‌های مدعی پیرامون بود و لذا کشمکش بین نیروهای گریز از مرکز و نیروهای متمایل به مرکز بود، در نتیجه فرصت لازم برای استقرار و تجهیز نیروی دریایی فراهم نمی‌گردید. در ضمن، جهت تهاجم‌ها از خشکی‌های اطراف بود و لذا تجهیز و بهره‌برداری از ناوگان و نیروی رزمی دریایی توجیه جنگی نداشت. ۴. ساختار ارتش در ایران تابع ساختار اقتصادی و اجتماعی جامعه بود. شیوه خاص تولید در ایران، یعنی تولید بر پایه کشاورزی و دامداری، بیشتر در ساخت ارتش‌ها (نیروی زمینی) مؤثر بود. همچنین، نگهداری نیروی دریایی برای ارتش‌های ایران هزینه‌گزافی داشت. ۵. اقلیم و پوشش گیاهی نامساعد سواحل جنوبی (Karimipour, 1987: 297). هویت و تمدن خشکی بر این کشور در سده‌های پیش حاکم بوده است؛ هر چند باید توجه کنیم که ایران در دوره‌های تاریخی، بیگانه با محیط دریایی نبوده است و نشانه‌های عینی آن به شکل تجارت، حضور فرهنگی و یا اجتماعات مردم ایرانی در منطقه شرق آسیا، جنوب شرق آسیا، جنوب آسیا و شرق آفریقا، قابل ردیابی است.

مجموعه ویژگی‌های بری ایران موجب گردید که حکومت‌های وقت در تجهیز ناوگان تجاری و جنگی دریایی ناتوان باشند. از طرف دیگر تعاملات اجتماعی و معیشتی ایران عموماً خشکی پایه

و بری بود و لذا گذشته از اینکه ایران متکی به توان و خودکفایی داخلی برای تأمین بیشتر مایحتاج بود، در عین حال برای مبادله و تعامل خود با جهان بیرون، نه به دروازه‌های آبی خود، بلکه به محور شمال‌غربی خود که بری بود اتکا داشت. لذا تمامی تحولات تکنولوژیک، فنی و فرهنگی و اجتماعی ابتدا در محور شمال‌غربی ایران صورت می‌گرفت و به مرور داخل فلات ایران تسری می‌یافت. حتی تنوع فرهنگی و معیشتی، سبک زندگی و الگوهای سیاسی و حکومتی از مسیر خشکی شمال‌غرب وارد ایران می‌گردید. در مقابل، محور ساحلی ایران، پرت، حاشیه‌ای، دورافتاده و کمتر توسعه‌یافته بود. در صورتی که در تمامی کشورهای دریایی با ارتباطات گسترده دریایی، شاهد تنوع فرهنگی و جمعیتی، الگوها و سبک‌های متفاوت زندگی و توسعه‌یافتگی اقتصادی، صنعتی و اجتماعی در نوار ساحلی هستیم و پیشران توسعه و رشد در این کشورها، سواحل و مرزهای آبی هستند که به مرور این توسعه‌یافتگی به مناطق داخلی کشور تسری می‌یابد. ایالات متحده، برزیل و کانادا نمونه‌های مهم در این زمره هستند.

۴-۲. موقعیت جغرافیایی، ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی سواحل جنوب ایران (ظرفیت و ضعف)

علیرغم موقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیکی و ظرفیت‌های بسیار زیاد ایران برای توسعه اقتصادی دریامحور (مجاورت با عرصه‌های اقیانوسی، تنگه‌های بین‌المللی و شبکه‌های ارتباطی دریایی، سواحل طولانی، ویژگی‌های ترانزیتی پیوندی و همسایگان محصور در خشکی)، به دلایل مختلف رویکردهای توسعه در کشور دریاگریز و خشکی‌محور بوده است. به عبارت بهتر، سواحل جنوبی با کارکردهای گوناگون، به دلیل ارتفاع زیاد فلات ایران، در حاشیه کشور مانده و به درون کشور کشیده نشده‌اند. چنان که از ۳۱ استان کنونی، تنها ۷ استان دریایی بوده و بقیه فاقد ساحل هستند. با نگاهی ساده، می‌توان تفاوت و حتی تضاد تراکم نسبی جمعیت در سه ساحل ایران را مشاهده کرد. ساحل شمالی ساحل اشباع شده است؛ تراکم نسبی در تمام ساحل جنوبی خزر به جز کرانه‌های استان گلستان بالاتر از میانگین ملی است. جمعیت شهرستان‌های جاسک، کنارک و چابهار در کرانه دریای عمان، ده‌ها برابر کمتر از تراکم نسبی جلگه خزری است و در مقایسه با تراکم نسبی ملی نیز اندک و حتی ناچیز است (۰-۲ نفر در کیلومتر مربع، در جزایر خالی از جمعیت ایران مانند فارسی، تنب کوچک، شتور، هندورابی، فرور، بنی‌فرور و

چند جزیره دیگر نزدیک به صفر است). علیرغم جمعیت زیاد استان خوزستان و شهرهای بندرعباس و بوشهر، ساحل خلیج فارس در شمار سواحل خلوت ایران به حساب می آید (Karimipour and et al, 2016:6-7). این در حالی است که از سال ۱۳۶۳ مسئولان عالی کشور بر جایگاه راهبردی و مهم دریا و عرصه های دریایی تأکید داشتند. در همین راستا اسناد بالادستی، توسعه دریا محور، چشم انداز و اهمیت فعالیت را مشخص تر کرده است. از مهمترین محورهای اسناد بالادستی می توان به مواردی همانند: بند د-۳ سیاست های کلی آمایش سرزمین (ابلاغی از سوی مقام رهبری در آذر ماه سال ۱۳۹۰)؛ بند (۱۰) سیاست های کلی جمعیت (ابلاغی از سوی مقام رهبری در اردیبهشت ماه سال ۱۳۹۳)؛ بند (۲۱) سیاست های کلی برنامه پنج ساله ششم توسعه؛ بند (ب) ماده (۲) قانون برنامه ششم توسعه و بند (۵) جهت گیری های ملی آمایش سرزمین (مصوب سال ۱۳۶۹ شورای عالی آمایش سرزمین) اشاره کرد که خطوط کلی و چارچوب کار و فعالیت در نواحی ساحلی را تبیین و ترسیم کرده اند. از نظر ژئومورفولوژی، خطوط ساحلی مکران به دو نوع صخره ای و پلاژیک (ماسه ای) قابل تفکیک است. سواحل پرتگاهی و صخره ای، گسترش چندان زیادی ندارد و در حوالی چابهار-کنارک و گوادر حضور دارند. سواحل هموار و پلاژیک، از غرب کنارک تا جاسک و بندرعباس مشاهده می شود. شیب این سواحل بسیار ملایم و ادامه شیب جلگه ها است. سواحل مکران دارای بریدگی های بسیاری است که خلیج های محلی کوچکی همانند خلیج چابهار و خلیج گوادر را تشکیل داده اند؛ بنادری همانند جاسک، چابهار و گوادر در کنار خلیج های مربوطه دیده می شود. بیشتر این خلیج ها به علت عمق کم، ماسه ای بودن خط ساحلی شان و سست بودن کناره ها، برای کشتی های بزرگ بازرگانی قابل استفاده نیستند و نیاز به احداث تأسیساتی همانند اسکله است (Zomorrodian, 2013:193-197; Alae Taleghani, 2015:334). هر چند از لحاظ طبیعی، عمق ساحل در مکران کم است؛ اما امکان لایروبی و عمیق کردن ساحل وجود دارد. سواحل بندر چابهار تا حدودی از عمق کافی برخوردار است. سواحل دریای عمان به دلیل آب و هوای مناسب، خورها، سواحل پست و کم ارتفاع از مکان های مساعد بر استقرار سازه های دفاعی و دریایی است؛ همچنین پس کرانه مناسب سواحل مکران عمق استراتژیک و دفاعی را بطور قابل

ملاحظه‌ای گسترش می‌دهد. در ضمن این شرایط طبیعی ساحل، امکان نفوذ و حمله آبی-خاکی را برای مهاجم فراهم می‌کند. سواحل جنوبی کشور متأثر از اقلیم و موقعیت خود در صورت دستیابی به فن‌آوری‌های مرتبط با شیرین‌سازی آب می‌تواند پذیرای حجم زیادی از جمعیت به دور از مسائل ناشی از بحران آب باشند. بنابراین جمعیت‌پذیر کردن سواحل جنوبی ایران با توجه به مشکلات ناشی از بحران آب در کشور، از مزیت‌های جغرافیایی این سواحل است. الزام دیگر توجه به این واقعیت است که آب‌های کره زمین به عنوان محاط عمل کرده و این مفهوم را می‌رساند که توانمندی بیشتر در سواحل و دریا به همان میزان دستاوردهای ژئوپلیتیکی در سواحل جنوب برای کشور فراهم می‌آورد.

در اولویت‌بندی منافع و قدرت ملی و عوامل نفوذ جهانی، قدرت اقتصادی هر کشور مهمترین جایگاه را دارد. اهمیت ژئواکونومیک منابع جغرافیایی کشور و بویژه سواحل در مسیرهای انتقال انرژی، نقاط تبادل کالا و اتصال مناطق جغرافیایی پیرامون قابل توجه است و بنابراین توجه به جایگاه سواحل مکران به عنوان یکی از سواحل راهبردی در تدوین راهبرد ملی امری ضروری است. در طرح «یونیدو» سواحل دریای عمان به عنوان نزدیک‌ترین مسیر انتقال انرژی بین قاره‌ای شناخته شده است. در این طرح چابهار به عنوان بزرگترین ترمینال مایع‌سازی گاز و انتقال آن به بازار مصرف جنوب‌شرق آسیا از جمله چین و ژاپن در نظر گرفته شده است. نیاز روزافزون قدرت‌های صنعتی شرقی به منابع انرژی نشان دهنده توجه عقلانیت ژئواکونومیکی به سواحل جنوبی است. دسترسی جنوب‌شرق ایران به راه‌های آبی و مسیرهای بزرگ ترانزیت کالا به شرق آسیا، جنوب آسیا، کشورهای مدیترانه و اروپا، پتانسیل‌های بازرگانی را برای فعال شدن بخش اقتصادی در این منطقه فراهم آورده است که با وجود سازمان‌های منطقه‌ای همانند «اگو» و «آ.سه.آن» چشم‌انداز تجاری روشنی می‌توان برای آینده‌ی بازرگانی این منطقه انتظار داشت. دریای عمان از لحاظ دسترسی به کشورهای آسیایی و سرزمین‌های خاورمیانه، ارزش نظامی و استراتژیک بسیاری دارد. کرانه‌های دریای عمان به ویژه سرزمین چابهار از نظر کشورهای منطقه، با توجه به جایگاه ژئوپلیتیک آن از دیرباز جایگاه مهمی را احراز کرده است. از لحاظ موقعیت

ژئواستراتژیک، این دریا کلید حیاتی ارتباطی برای ایران و دیگر کشورهای خلیج فارس است، چرا که خلیج فارس بدون تنگه هرمز و دریای عمان، دریای بسته‌ای است که نمی‌تواند ارزش و اهمیت استراتژیکی امروزین خود را کسب نماید. ایران در دریای عمان دو بندر مهم جاسک و چابهار دارد که قسمت عمده صادرات و واردات سواحل مکران از این دو بندر صورت می‌پذیرد. دریای عمان همچنین با کشورهای عمان و امارات متحده عربی هم مرز است.

از قابلیت‌ها و کارکردهای ژئواکونومیک سواحل جنوبی، فضای جغرافیایی مناسب در این مناطق برای ایجاد بندر، پایانه‌های انتقال انرژی و مناطق آزاد تجاری و صنعتی با هدف دسترسی کشورهای محصور در خشکی در آسیای مرکزی و قفقاز است. دسترسی به آب‌های آزاد علاوه بر جنبه‌های نظامی و ژئواستراتژیکی دارای مزیت‌های اقتصادی متعددی همانند حمل و نقل آبی (جابجایی حجم بیشتری از کالاها و با صرفه اقتصادی)، تأمین منابع غذایی، دسترسی به منابع معدنی بستر و زیربستر دریا، گردشگری ساحلی و همچنین بندر و مناطق آزاد ساحلی هستند که فرصت‌های اقتصادی و تجاری زیادی را در اختیار کشورهای ساحلی قرار می‌دهند. سواحل مکران و خلیج فارس بیشتر قابلیت‌های اقتصادی مزبور را دارند؛ بویژه سواحل مکران در بخش خدماتی و گردشگری از ظرفیت بالایی برخوردار است. با نگرش به ظرفیت‌های گردشگری منطقه ساحلی چابهار، می‌توان گفت که گردشگری به عنوان یک بخش اقتصادی می‌تواند مورد توجه قرار گیرد.

در ایران ۲۰ درصد از جمعیت در استان‌های ساحلی (ساحل شمال و جنوب) ساکن هستند و این مناطق ۲۴ درصد از مساحت کشور را به خود اختصاص داده و سهم آنان از تولید ناخالص داخلی کشور با احتساب نفت حدود ۲۳ درصد و بدون احتساب نفت رقمی در حدود ۲۱ درصد است. برای مقایسه، در ایالات متحده ۸۱ درصد از جمعیت این کشور در ایالات ساحلی ساکن هستند و ۸۳ درصد از تولید ناخالص ملی این کشور توسط اقتصاد ایالات ساحلی خلق می‌شود. با توجه به مرزهای آبی گسترده ایران که در شمال با بزرگترین دریاچه دنیا و در جنوب با

آب‌های آزاد و اقیانوس هند همجوار است، برآورد میزان مشارکت فعالیت‌های دریایی در اقتصاد ملی ایران بیان‌گر میزان توجه به این مناطق در سیاست‌گذاری‌های اقتصادی و توسعه استان‌های ساحلی است. میزان مشارکت دریا و سواحل (تولید و درآمد فعالیت‌های دریایی از تولید ناخالص داخلی کشور) در اقتصاد ایران با احتساب نفت دور از ساحل، معادل ۲/۰۷ درصد و بدون در نظر گرفتن نفت و گاز دور از ساحل، این رقم به ۱/۱۶ درصد کاهش می‌یابد و همچنین ۱ درصد از اشتغال کل کشور مربوط به بخش اقتصاد اقیانوسی و ساحلی است (Madani, 2013: 91-94).

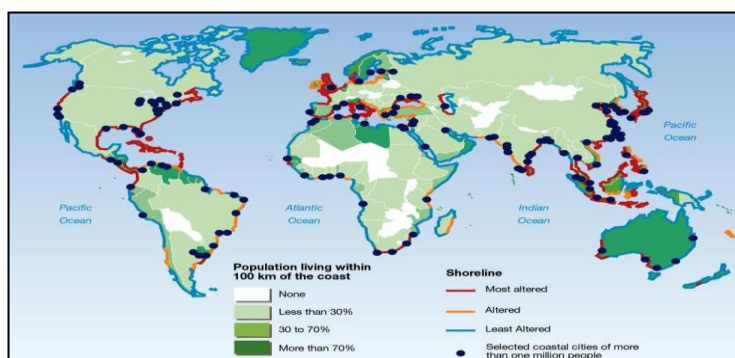
هر برنامه‌ریزی جامع محیطی از جمله طرح مدیریت یکپارچه‌سازی مناطق ساحلی، ناگزیر به درک و شناخت تفاوت‌های ژرف و برخی تشابهات آنها است. کرانه‌های مکران از گوادر، خاور جاسک و سیریک نه تنها کمتر توسعه‌یافته‌ترین کرانه دریایی ایران، بلکه بر پایه شاخص‌های توسعه، این محور در شمار عقب‌افتاده‌ترین نواحی ایران به شمار می‌رود، کرانه خزر از آستارا تا کیشهر به مرحله اشباع جمعیتی نزدیک شده است. وابستگی هم‌جانبه کشور به کرانه‌های خلیج فارس، ضمن متمرکز کردن منافع ملی در این ساحل، عمق استراتژیک ایران در برابر تهدیدهای دریای پایه را کاهش داده است (Karimipour and et al, 2016: 21). این مسئله نشان می‌دهد که به منظور افزایش عمق استراتژیک باید توازن در توزیع امکانات توسعه در سواحل مبتنی بر ضرورت‌های جدید اقدام لازم را به عمل آورد.

سواحل جنوبی ایران، ظرفیت‌های دریایی مناسبی در خصوص جابجایی مسافر و کالا دارند، بیشترین حمل و نقل و ترانزیت داخلی ایران عموماً جاده‌ای و ریلی است. در ایران به دلیل فقدان رودخانه سراسری، امکان حمل و نقل آبی محدود است؛ حمل و نقل هوایی به دلیل ضعف ناوگان هوایی و هزینه بالای آن، عمومیت نیافته است. ترانزیت آبی، محدود به خود بنادر ایران و بنادر ساحلی خلیج فارس ایران با بنادر کشورهای جنوبی خلیج فارس شده است. با این توضیحات، حمل و نقل مسافربری داخلی و خارجی ایران از طریق دریا فوق‌العاده محدود است؛ در ضمن اندک حمل و نقل آبی فقط در خلیج فارس و سواحل و بنادر هرمزگان محدود شده است. سواحل مکران در هر سه زمینه حمل و نقل زمینی (جاده‌ای و ریلی)، هوایی و آبی از

محدودیت شدیدی رنج می‌برد. برای جذب گردشگر داخلی و خارجی باید سرمایه‌گذاری مناسبی در شبکه‌های ارتباطی انجام گیرد. شبکه‌های ارتباطی جدا از اینکه موجب سهولت رفت و آمد مسافر و گردشگر می‌گردد؛ در عین حال امنیت‌زا است. شبکه‌های ارتباطی موجب تسهیل توسعه منطقه‌ای می‌گردد؛ هم‌چنین ساخت‌ساز و تجهیز امکانات رفاهی و گردشگری را میسر می‌کند. تجهیز بنادر و اسکله‌های سواحل مکران به کشتی‌های کوتاه‌برد ساحلی و بلندبرد اقیانوس‌پیما الزامی است؛ در غیر این‌صورت گردشگری ساحلی و دریایی بی‌خاصیت خواهد بود. موفقیت اقتصادی کشورهای در حال توسعه بر اساس تولید و صادرات کالاهای شدیداً کاربر است. فعالیت‌های صادراتی بزرگ، نیاز به دسترسی به مناطق ساحلی دارد. تقریباً تمامی کشورهای با موفقیت اقتصادی در تولید و صادرات کالاهای کاربر، جمعیت‌شان تقریباً بطور کامل در محدوده یکصد کیلومتری ساحل قرار دارد. مناطق ساحلی و شبکه‌های ارتباطی و دریانوردی نزدیک آن غنی‌تر و متراکم‌تر از مناطق داخلی کشور است. تراکم جمعیت در یکصد کیلومتری مناطق ساحلی دنیا در سال ۱۹۹۰، ۷۷ درصد و در سال ۲۰۰۰، ۸۷ درصد بود و این مقدار تراکم برای مناطق داخلی در سال ۲۰۰۰، ۲۳ درصد بوده است (Shi and et al, 2001). حضور جمعیت در نوار ساحلی و پسرکرانه دریایی کشور، فراهم کردن نیروی انسانی برای برپایی ناوگان تجاری و نظامی، تأمین نیروی دریایی و دریانوردان باتجربه، تحمل شرایط سخت و تجربه زندگی دریایی، به منظور برپایی اقتصاد دریاپایه لازم است. در کنار مردم و اجتماع دریایی، نیاز به سازه‌های انسانی برای برپایی تجارت و اقتصاد دریایی ضروری است. سازه‌های انسانی شامل: شهرها، پایتخت‌ها، بنادر، خطوط و شبکه ارتباطی، تجهیزات لجستیکی برای پشتیبانی از مبادلات تجاری دریایی، فرودگاه‌ها، مراکز تولیدی و مالی و ... موجب دگرگونی فضای ساحلی و انسانی شدن چشم‌انداز عمومی ساحل می‌گردد (شکل ۱). داده‌های مربوط به جمعیت و وسعت منطقه ساحلی بر اساس محدوده منطقه ۱۰ متری ساحل برای کشور ایران بیانگر آن است که در محدوده مناطق ساحلی، جمعیت ساحلی ایران ۱۵۷۷۰۸۷ تن و وسعت منطقه ساحلی ۲۵۹۰۷

کیلومتر مربع است. جمعیت کشور در سال ۲۰۱۰، ۷۴۷۹۸۵۹۹ تن برآورده شده بود (CIESIN, 2019). با این ملاحظات، نسبت جمعیت ساحلی به جمعیت کل کشور، ۰/۰۲۱۰ و تراکم نسبی جمعیت در منطقه ساحلی ۶۱ تن بود. این آمار گویای تراکم ناچیز جمعیت در نوار ساحلی جنوب ایران است؛ تراکم جمعیت ساحلی در کشورهای اطراف خلیج فارس به مراتب بهتر از ایران است. در سواحل خلیج فارس ایران به غیر از تأسیسات نفتی و سازه‌های مربوط به نفت و گاز، مقرهای نظامی و اندک تأسیسات اتمی، سازه‌های انسانی قابل توجهی به چشم نمی‌خورد. صنایع آب‌بر کشور همانند صنایع فولاد، ذوب آهن و ... که باید نزدیک سواحل جنوبی احداث می‌گردید، در داخل فلات ایران که با مشکل کم‌آبی مواجه است، مستقر شده‌اند. مهمترین و بزرگترین شهر نوار ساحلی جنوبی ایران، بندرعباس است و دیگر سازه‌های سکونتگاهی انسانی، کم‌جمعیت و تنک است. وضعیت دریای عمان به مراتب بدتر است. سواحل دریای عمان به دلیل در حاشیه بودن و دورافتادگی [از مرکز ایران و کانون‌های جمعیتی] و نیز ضعف زیربنای حمل و نقل، نتوانسته است نقشی مهم در اقتصاد ملی ایران ایفاء نماید (Karimipour, 2009: 253). سواحل دریای عمان که باید پیشران توسعه کشور باشد خود در چرخه توسعه نیافتگی افتاده است.

شکل (۱): نقشه دگرذیسی در خطوط ساحلی و جمعیت در محدوده ۱۰۰ کیلومتری کشورهای ساحلی



(Source: UNEP, 2002)

۳-۴. حضور دریایی و قدرت دریایی ایران در ساحل جنوب

ایران از دهه ۷۰ میلادی قرن بیستم به دنبال احصاء قدرت دریایی برتر در خلیج فارس و شمال اقیانوس هند بوده است و سرمایه‌گذاری بالایی در ناوگان دریایی و سواحل خلیج فارس و دریای عمان کرده بود. تنها معبر دریایی که امکان گسترش توانمندی و قدرت افکنی^۱ (نمایش) دریایی را به ایران می‌دهد، سواحل مکران است؛ سواحلی که امکان حضور اقیانوسی ایران را فراهم کرده است. ایالات متحده در دیپلماسی خود در خلیج فارس و در سال‌های ۱۹۷۱-۱۹۷۳، به ایران و عربستان توجه ویژه‌ای داشت. ایران نقش منطقه‌ای ویژه در اجرای داکترین نیکسون دایر بر واگذاری مسئولیت به قدرت‌های محلی هوادار غرب، بر عهده داشت. ایران کانون سیاست ایالات متحده در میان کشورهای ساحلی واقع در شمال غربی اقیانوس هند بود. ایران در دهه ۷۰ میلادی سرمایه‌گذاری عظیمی در نیرو و صنایع دریایی خود کرده بود. در ماه نوامبر سال ۱۹۷۲، پهلوی دوم (محمدرضا شاه) «حریم امنیتی» ایران را از خلیج فارس و دریای عمان فراتر برد و به غرب اقیانوس هند رساند. برای نیل به این هدف، احداث پایگاه بزرگ دریایی و هوایی چابهار را در ساحل دریای عمان آغاز کرد. بودجه نیروی دریایی از ۵/۵ میلیون دلار در سال‌های ۱۹۶۳-۱۹۶۸ به ۵۵ میلیون دلار در سال‌های ۱۹۶۸-۱۹۷۳ افزایش یافت. این بودجه طی برنامه پنجم که برای سال‌های ۱۹۷۳-۱۹۷۸ تهیه شده بود، ۱۲۰۰ میلیون دلار پیش‌بینی شده بود. صرف‌نظر از جاه‌طلبی که ایران در آن موقع داشت، حفظ خطوط دریایی از تهدید گروه‌های افراطی محلی از اهداف دیگر ایران بود. فروش هر نوع سیستم تسلیحاتی [در دوره نیکسون] که ایران درخواست می‌کرد، بلامانع بود. در میان سلاح‌ها و تجهیزات دفاعی که ایران در سال‌های ۱۹۷۴ و ۱۹۷۶ سفارش داد، ۶ فروند ناوشکن اسپورانس و ۳ فروند زیردریایی با موتور دیزل بود. همه این کشتی‌های جنگی و زیردریایی‌ها که سفارش آن داده شده بود تا قبل از اوایل سال‌های دهه ۱۹۸۰ به خدمت گرفته نشد. هدف ایران از خرید این تجهیزات دریایی، افزایش توانایی کشور در شمال اقیانوس هند بود (Beazley, 1990: 128-129, 140-141).

نیروی دریایی ایران تا سال ۱۳۷۰ بیشتر نقش نیروی دریایی آب‌های ساحلی را بر عهده داشته است. اما این نیرو از سال ۱۳۷۰ استقرار خود را به سمت سواحل جنوب شرقی یعنی سواحل مکران گسترش داده است و در سراسر این سواحل مستقر گردید، در حالی که قبلاً در منطقه‌ای به وسعت ۳۰۶۰۰۰ کیلومتر مربع در خلیج فارس و بخشی از دریای عمان مستقر بود؛ امروزه منطقه مأموریت آن تا مدار ۱۰ درجه شمالی در شمال اقیانوس هند گسترش یافته است و مساحتی معادل ۲۰۷۰۰۰۰ کیلومتر مربع را شامل می‌شود. ایران یکی از بزرگترین کشورهای منطقه است که نفوذ طولانی و بالایی در خلیج فارس و کل منطقه دارد. در حال حاضر ایران نفوذ خود را به پهنه وسیع اقیانوس هند و فراتر از مرزهای خود گسترش داده است. گسترش ظرفیت نیروی دریایی ایران و افزایش حضور آن در اقیانوس هند نشان از افزایش قدرت ایران در منطقه دارد. این افزایش حضور نشان از توانایی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران برای تبدیل شدن به نیروی دریایی آب‌های آبی یا آب‌های آزاد^۱ در آینده است. حضور روزافزون ایرانیان در اقیانوس هند در کنار تاکید بیشتر بر همکاری و ایجاد روابط با همسایگان، نشان‌دهنده رشد چشم‌گیر قدرت نرم تهران است. تلاش ایران برای مبارزه با دزدی دریایی در خلیج عدن و سواحل آفریقا با ۱۲ ناوگان ضد دزدی دریایی از سال ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۰ انجام گردید و مشروعیت بالایی برای حضور نیروی دریایی ارتش ایران به ارمغان آورده است. سازمان بین‌المللی دریانوردی از تلاش‌های دریایی ایران علیه دزدی دریایی در خلیج عدن در سال ۲۰۰۹ تمجید کرده است (Hesami and et al, 2023: 103-104). گسترش مأموریت نیروی دریایی ارتش در آب‌های اقیانوسی و حضور مؤثر در صحنه دفاع از منافع ملی در خلیج عدن و تنگه باب‌المندب، مؤلفه راهبردی نیروی دریایی ارتش را ایجاد کرده است و توجه دشمن را از تنگه هرمز به تنگه

۱. نیروی دریایی آب‌های آزاد یا آب‌آبی (Blue-Water Navy)، قابلیت اجراء، نمایش قدرت و عملیات نظامی در بیرون از مرزهای دریایی و ۲۰۰ مایلی ساحل را دارد. این نیروی دریایی ممکن است در سطح منطقه دریایی منفرد همانند اقیانوس هند توان و قدرت عملیاتی داشته باشد (نیروی دریایی آب آزاد منطقه‌ای) و یا ممکن است نیروی دریایی فراتر از یک منطقه در دریاهای متعدد و در اقیانوس‌های دنیا، قابلیت و ظرفیت عملیات دریایی و یا نمایش قدرت را داشته باشد (نیروی دریایی آب آزاد اقیانوسی)؛ همانند نیروی دریایی ایالات متحده.

باب‌المندب منحرف و به اصطلاح تراکم نیروی ایالات متحده در منطقه مجاور آب‌های سرزمینی ایران کاهش یافته است. ایران با عبور از کانال سوئز، حضور در دریای مدیترانه، اقیانوس اطلس و سواحل آمریکای جنوبی، به دنبال قدرت‌افزینی دریایی در سطح بین‌المللی است و گفته می‌شود ایران به ناوگان دریای آب‌های آبی یا آب‌های آزاد دست یافته است (Tahani, 2009: 74). البته حضور ایران در آب‌های آزاد بیشتر در سواحل اقیانوس هند مشهود است و امروزه ایران امکان استقرار در دریاهای دوردست برای مدت طولانی و مستمر با قطع ارتباط با پایگاه‌های خود را ندارد. بنابراین به نظر می‌آید فعلاً ناوگان نظامی دریایی ایران در اندازه ناوگان دریایی آب‌های سبز^۱ است.

ایران جغرافیای نظامی ساحلی مناطق دریایی خود، از جمله کنترل بر خلیج فارس و تنگه هرمز را تقویت کرده است و زیرساخت‌های سرزمینی را بهبود داده است (همانند بندرعباس، بزرگترین بندر دریایی و پایگاه دریایی آن). ایران توانایی دریایی خود را از نظر کشتی و پرسنل گسترش داده است. امکانات تسلیحاتی نیروی دریایی ارتش ایران و نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی متشکل از زیردریایی‌ها، ناوچه‌ها، رزم‌ناوها، ناوشکن‌ها، شناورهای گشت موشکی^۲، ناوهای رزم‌مین^۳، شناورهای گشت ساحلی و کشتی‌های آبی-خاکی است. علاوه بر این، ایران به هواپیماهای گشت دریایی و هلیکوپترهای ضدزیردریایی برای پشتیبانی از هوانوردی دریایی مسلح است؛ نیروی انسانی ایران بالغ بر ۳۸ هزار تن [۱۸ هزار پرسنل برای نیروی دریایی ارتش و ۲۰ هزار پرسنل برای نیروی دریایی سپاه پاسداران] است که برای نبردهای دریایی سنتی و کلاسیک [نیروی دریایی ارتش] و جنگ نامتقارن [نیروی دریایی سپاه] آموزش دیده است. ایران موشک‌های ضدکشتی و قابلیت جنگ موشکی خود را بسیار بهبود بخشیده است (Brandes and

۱. نیروی دریایی سبز (Green-Water Navy)، شعاع عمل گسترده‌ای دارد و معمولاً تا ۲۰۰ مایلی دریا، یعنی انتهای محدوده منطقه انحصاری و اقتصادی و شروع آب‌های آزاد، محدوده عملیاتی و توان رزمی نیروی دریایی آب‌های سبز است. نیروی دریایی قهوه‌ای (Brown- Water Navy)، قابلیت اجراء، نمایش قدرت و عملیات دریایی در آب‌های داخلی (آب‌های قبل از خط مبدأ مرزی کشورها، رودخانه‌ها، خلیج‌های کم‌عمق، خورها و آب‌های ساحلی) را دارد.

2. Missile Patrol Crafts

3. Mine Warfare Ships

(et al,2012). کارکرد قدرت دریایی ایران با فرماندهی نیروی دریای سپاه در خلیج فارس، ایفای گارد ساحلی و نبرد نامتقارن با تهدیدات دریایی از جانب کشورهای معارض، تأمین امنیت خطوط دریایی و سازه‌های دریایی ایران و همچنین مقابله با دزدی و قاچاق دریایی است. نیروی دریایی ارتش در دریای عمان، بیشتر نقش کلاسیک و متعارف نیروی نظامی را ایفاء می‌کند و نقش‌های نظامی، دیپلماتیک و انتظامی کارکرد نیروی دریایی ارتش در دریای عمان و اقیانوس هند است.

ایران تنها در سواحل مکران، خلیج عمان و اقیانوس هند، امکان گسترش حوزه عملیاتی و تأمین منافع ملی در فراسوی سرزمینی را دارد. به نظر می‌رسد ایران در صورت درگیری با قدرت‌های فرامنطقه‌ای با ماهیت دریایی، از محور سواحل عمان در معرض حمله قرار گیرد؛ بنابراین ایجاد دیوار دفاعی محکم برای پاسداری از خلیج عمان و دهلیز یا تنگه هرمز برای ممانعت از نفوذ دشمن بر خلیج فارس، برای استراتژی نظامی ایران حیاتی است. تنها با داشتن قدرت نظامی دریایی^۱ برتر، ایران می‌تواند تهدیدات دریایی را دفع نماید. در صورتی که ایران نتواند از سواحل مکران محافظت نماید، آسیب شدید نظامی و در ادامه محاصره اقتصادی و نظامی بر کشور قریب‌الوقوع خواهد بود. هر چند که گفته می‌شود به دلیل در حاشیه ماندن این سواحل از مراکز سیاسی و جمعیتی ایران، به عنوان سرپل برای نفوذ عمقی مورد استفاده بیگانگان قرار نگرفته است و به دلیل ضعف در زیرساخت‌های جاده‌ای و ارتباطی در سواحل عمان و جنوب شرق ایران، امکان عملیات نفوذی عمقی دشمن به فلات مرکزی ایران از محور مکران مقدور نبود و یا امکان بهره‌برداری وجود نداشت (Karimipour and et al,2016:13; Karimipour,2009:150)؛ اما باید توجه کرد که مهاجم مبادرت به محاصره دریایی، کنترل و ممانعت دریایی در قسمت شرقی تنگه هرمز می‌نماید و حملات ساحلی (آبی-خاکی) برای تضعیف نیروی داخلی و پراکندگی تمرکز نیروها و فرماندهی انجام می‌گردد و مبادرت دشمن به نفوذ خشکی در صورت نیاز به درگیری برای شکست قطعی، خواهد بود. اصولاً قدرت دریایی بدون همراهی قدرت خشکی

(نبرد زمینی) امکان محدودی برای سیطره و شکست قوای نظامی دارد؛ وقایع جنگ جهانی دوم مؤید این دیدگاه است. ضعف زیرساخت‌های ارتباطی سواحل جنوبی هر چند بصورت موقت و محدود جلوی نفوذ خشکی و عمقی دشمن را می‌گیرد، اما در عین حال ظرفیت‌های اقتصادی و حتی نظامی ایران را محدود می‌کند. در ضمن تکنولوژی نظامی و جنگی بر بیشتر مشکلات مزبور فائق آمده است. نیروی دریایی ایران نقش مهمی در استراتژی انکار یا ممانعت دریایی^۱ در منطقه خلیج فارس ایفا می‌کند، این نیرویی است که فراتر از خلیج فارس گسترش یافته و در تقویت حضور و توانایی‌های ایران در آب‌های آزاد نقش دارد. استراتژی انکار منطقه‌ای یا ممانعت دریایی، شبیه به آن چیزی است که چین در امتداد تنگه تایوان و دریای جنوب چین دنبال می‌کند [و همچنین پاکستان در دریای عرب در تقابل با هند]. در خارج از خلیج فارس و دریای خزر، حضور نیروی دریایی ایران به طور کلی به خلیج عمان، دریای عرب، خلیج عدن، دریای سرخ و اقیانوس هند محدود می‌شود که در قلمرو نمایش و قدرت‌افکنی قدرت دریایی ایران قرار می‌گیرد. ایران در منطقه دریایی اقیانوس هند با کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، رزمایش‌های دریایی را برگزار کرده است که مهمترین رزمایش دریایی به تمرین دریایی ایران با روسیه و چین مربوط می‌گردد. رزمایش مرکب کمربند امنیت دریایی سال ۲۰۲۲، با مشارکت ایران و کشورهای مزبور، در شمال اقیانوس هند با انجام تمرین‌های دریایی متنوع انجام گردید. حضور ایران در اقیانوس آرام، دماغه امیدنیک [و اقیانوس اطلس و حتی امریکای جنوبی]، در شرایط حاضر بیشتر نمادین است. حضور ایران در اقیانوس هند و شاخک‌های دریایی آن، مکمل بازدارندگی گسترده‌تر ایران در حمایت از استراتژی‌های ممانعت منطقه‌ای و دریایی در خلیج فارس است. حضور دریایی ایران در دریای عرب و اقیانوس هند، کاربردهایی برای نیروی دریایی ایران دارد که فراتر از ممانعت منطقه‌ای است. حضور و رزمایش دریایی ایران در دریای سرخ و اقیانوس هند یکی از اجزای حیاتی تلاش‌های ایران برای نمایش قدرت در خاورمیانه است. حضور ایران در آب‌های پیرامون اقیانوس هند، امکان حمایت ایران از متحدین منطقه‌ای را فراهم می‌کند. مسیرهای خشکی برای ارتباط با متحدین ایران به دلیل ناامنی و حضور رقباء، همیشه با مشکلاتی

مواجهه است. استراتژی ممانعت دریایی توسط ایران، مؤلفه‌های نامتقارن مفیدی را ارائه می‌کند که توانایی ایالات متحده را برای نمایش قدرت و مداخله نظامی محدود می‌کند. با این حال، علیرغم پتانسیل دریایی ایران برای قدرت‌افکنی دریایی، ایران همانند دولت‌های پیشین مستقر در فلات ایران، به شدت بر توسعه قابلیت‌های خشکی خود تکیه کرده است (Mendelejis, 2018: 198-203).

۵. تحلیل و نتیجه‌گیری

نتایج نشان می‌دهد عواملی همانند ماهیت بری (قاره‌ای) ایران و بی‌توجهی تاریخی به سواحل جنوبی؛ ظرفیت جغرافیایی، ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی سواحل ایران؛ نقش سواحل جنوبی ایران بویژه سواحل مکران در قدرت دریایی و همچنین اهمیت دریا در اسناد بالادستی، می‌تواند در راستای تقویت سواحل و قدرت دریایی کشور مورد توجه بیش از پیش قرار گیرند. موقعیت جغرافیایی بری ایران حداقل در چهار جنبه یعنی: فرهنگ و تمدن بری، گسترش سرزمینی خشکی پایه، جمعیت و سازه‌های انسانی محدود ساحلی، عقب‌ماندگی تاریخی را بویژه در سواحل جنوبی ایران موجب گردیده است و لذا این شرایط بری ایران را از دریا دور کرده است. از ظرفیت‌های سواحل جنوبی ایران که تقویت‌کننده قدرت دریایی کشور است می‌توان به شرایط توپوگرافی و اقلیمی مناسب، سواحل طولانی، مجاورت با عرصه‌های اقیانوسی، تسلط بر شبکه‌های ارتباطی دریایی، ویژگی‌های ترانزیتی پیوندی و امکان اتصال کشورهای شمالی و جنوبی به یکدیگر اشاره نمود. در ضمن فقر شدید در منطقه؛ توسعه‌یافتگی پایین در مقایسه با دیگر مناطق کشور؛ ضعف ساختارهای ارتباطی سواحل مکران و جنوب شرق کشور؛ دوری از مرکز جغرافیایی و قطب‌های جمعیتی و صنعتی کشور و همچنین جمعیت تنگ و پراکنده از جمله ضعف‌های منطقه ساحلی مکران است که محدودکننده قدرت دریایی ایران است.

۱-۵. راهکارهای ژئوپلیتیکی توانمندسازی سواحل جنوبی ایران

با وجود نقاط ضعف کارکردی و عملکردی، سواحل دریایی می‌تواند بستری باشد برای گسترش دیپلماسی و قدرت دریایی و ایران می‌تواند با بهره‌گیری از پتانسیل دریایی، عملکرد خود در این بخش را پررنگ سازد. در پیش گرفتن سیاست تمایل به دریا با وجود همراهی کلان نظام سیاسی

- و اسناد توسعه‌ای به یک جهش عمومی و هماهنگ در تمام زمینه‌های اداری، سیاسی و اقتصادی نیاز دارد و به نظر می‌رسد استفاده از راهکارهای ذیل می‌تواند در این زمینه راهگشا باشد:
- به کارگیری هوشمندانه دیپلماسی دریایی در خلیج فارس و دریای عمان (و همچنین در منطقه دریایی خزر)، در سطح منطقه دریایی اقیانوس هند و در سطح فرامنطقه‌ای؛
 - وابسته‌سازی سایر بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای به سواحل ایران و بهره‌مند شدن از توسعه تکنولوژی دریایی؛
 - گزینش استراتژی سیاست خارجی تعامل حداکثری و وارد شدن به فضای جریان‌ها از راه ارتباط مسالمت‌آمیز با همه مناطق ۱۷ گانه ژئوپلیتیک و کشورهای دنیا؛
 - ضرورت توجه به سواحل جنوبی ایران بویژه سواحل مکران برای توسعه قدرت دریایی کشور در عرصه منطقه‌ای (اقیانوس هند) و فرامنطقه‌ای (اقیانوس آرام و اقیانوس اطلس).
 - فراهم کردن بسترهای قانونی سرمایه‌گذاری خارجی در زمینه‌های ریلی، انرژی‌های دریامحور، خورشیدی و ...؛
 - ایجاد وزارت امور دریاها، سواحل و جزایر در راستای ایجاد هماهنگی، همسویی و شفافیت قوانین و مقررات بخش‌های سه‌گانه (دولتی، تعاونی و خصوصی) و مدیریت یکپارچه سواحل؛
 - انتخاب قطب‌ها و هاب‌های اقتصادی ساحلی و آمایش نواحی ساحلی در راستای ارتقای توانمندی‌های محلی در چارچوب تقسیم کار ملی؛
 - لزوم تقسیم کار ملی در سواحل جنوبی ایران؛ پیشنهاد: گسترش صنایع نفتی و گازی و صنایع آب‌بر (تأسیسات هسته‌ای، فولاد، ماشین‌آلات، پتروشیمی و ...) در سواحل خلیج فارس و گسترش بخش‌های دیگر صنعت و بخش خدمات همانند توسعه گردشگری (بویژه گردشگری ساحلی و دریایی-اقیانوسی)، تجهیز و پشتیبانی لجستیکی و خدماتی برای ناوگان تجاری کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، ایجاد مناطق ویژه تجاری-اقتصادی و همچنین توسعه بخش کشاورزی آبی-دریایی و آبی‌پروی در سواحل دریای مکران. جابجایی مسیرهای انتقال انرژی از خلیج فارس به سواحل مکران به منظور جلوگیری از آسیب‌های اقتصادی در صورت انسداد موقت و دائمی تنگه و ایجاد هاب انرژی در سواحل مکران (بنادر چابهار، جاسک و ...) برای

انتقال انرژی به مصرف‌کنندگان آسیایی و اروپایی، اقدامات راهبردی در سیاست انرژی است. با اینکه سواحل مکران و جنوب شرق ایران نقشی در تولید نفت ندارد، نقش ترانزیتی و کریدوری انتقال انرژی آن باید مطمئن‌نظر باشد. با جلب طرح‌های کریدوری منطقه، امکان اتصال کریدورهای شمالی-جنوبی، شرقی-غربی و جنوبی-غربی از طریق سواحل مکران فراهم است. - شناسایی، جذب و ارتقاء مشارکت‌های مردمی و بخش خصوصی در برنامه‌ریزی، اجرا، نظارت و پایش سیاست‌ها و برنامه‌ها؛

- استفاده هوشمندانه از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری نهادهای کشوری، نظامی و انتظامی برای توسعه دریامحور؛

- هم‌افزایی کنشگران توسعه در نواحی ساحلی مبتنی بر ارتقای توانمندی‌های ساحلی و دریایی، در قالب مشارکت با کشورهای محصور در خشکی و در راستای وابستگی‌های متقابل و تضمین امنیت؛

- توسعه و تقویت روحیه دریایی در ایرانیان، تزریق فرهنگ دریایی از راه تمرکز بر آموزش و پرورش در دوران کودکی، گردشگری ساحلی و دریایی، ورزش‌های دریایی و نیز شبکه‌های ویژه دریایی-رادییوی-تلویزیونی و ...؛

- تغییر در سیستم تقسیمات کشوری با اجرای قانون اساسی در مورد دادن اختیارات به استان‌ها بویژه در زمینه‌های تجاری و اقتصادی؛

تقویت مزیت‌های نسبی درون کشوری و ورود به بازارهای جهانی

۶. قدرت‌دانی

نویسندگان لازم می‌دانند مراتب تشکر و قدردانی خود را از مرکز الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت به واسطه حمایت‌های مادی و معنوی در راستای به سرانجام رسیدن مقاله حاضر ابراز دارند.

References

1. Alae Taleghani, M (2015). *Geomorphology of Iran*. Tehran, Ghoomes Publishing Company Ltd. **[In Persian]**
2. Allahverdizadeh, R (2019). Explaining the Role of Geographic and Territorial Factors in Sea Power of the States. *Geopolitics Quarterly*, Vol 15, No 55, pp 122-155. **[In Persian]**
3. Allahverdizadeh, R; Hafeznia, M; Pourtaheri, M. (2017). Developing a Global Index for Maritime Location of Countries. *Geopolitics Quarterly*, Vol 13, No 47, pp 25-54. **[In Persian]**
4. Beazley, K. C (1981). The October War, the 1973–1974 Arab Oil Embargo, and U.S. Policy on the Indian Ocean. In “The Indian Ocean in Global Politics” (pp 118-147). Bowman, L. W. and Clark, I. (Eds.). Translated by Ghoomes Publishing Company Ltd. (1990), Tehran, Ghoomes Publishing Company Ltd. **[In Persian]**
5. Brandes, S; Banett, J; Alexander, Y (2012). The Growing Threat of Iran's Sea Power: Iran is rapidly gaining new naval capabilities and the U.S. must respond appropriately. *U.S. News*. <https://www.usnews.com/opinion/articles/2012/11/14/the-growing-threat-of-irans-sea-power> (last access: 8.28.2023).
6. Center for International Earth Science Information Network (CIESIN). (2019). “Socioeconomic Data and Applications Center (SEDAC)”, Low Elevation Coastal Zone (LECZ), Urban-Rural Population and Land Area Estimates, V2 (1990, 2000, 2010, and 2100), Columbia University, Retrieved from <http://sedac.ciesin.columbia.edu/data/set/leczi-urban-rural-population-land-area-estimates-v2/data-download> (last access: 23.9.2023).
7. Collins J. M (1998). *Military Geography*. Translated by Heydari, A. Yekanifard, A. R. Soleimani Moghadam, P. Tagha, A. R. (2004). Tehran, Islamic Revolutionary Guard Corps publishing house, AJA University of Command and Staff, Islamic Revolutionary Guard Corps Publications. **[In Persian]**
8. Corbett, J. S (1911). *Some Principles of Maritime Strategy*. London, Longman-Green and Co.
9. Dikshit, R. D (1995). *Political Geography: The Discipline and Its Dimensions* (second edition). New Delhi, Tata McGraw-Hill Publication.
10. Donaldson, R. H; Noguee, J. S (2009). *The Foreign Policy of Russia: Changing Systems, Enduring Interests*. New York, Sharpe, M. E. Inc.
11. Gilpin, R (1981). *War and Change in World Politics*. New York, Cambridge University Press.
12. Glassner, M. I; Fahrner, C (2004). *Political Geography (Third Edition)*. New York, John Wiley & Sons Publication.
13. Grove, E (1990). *The Future of Sea Power*. London, Routledge Publication.
14. Grygiel, J. J (2012). *Geography and Seapower*. In Dutton, P. Ross, R. and

- Tunnsjø, Ø. (Eds.). *Twenty-First Century Seapower: Cooperation and Conflict at Sea*, London and New York, Routledge Publication.
15. Hafeznia, M. R (2002). *Political Geography of Iran*. Tehran, SAMT Publication. **[In Persian]**
 16. Hesami, A; Khazaei, A; Zarebidoki, M (2023). Maritime Defense Diplomacy of Maritime Powers in the Indian Ocean Based on Their Presence in the Region. *International journal of Maritime Policy*, Vol 2, No 8, pp 91-114.
 17. Kamenskii, A. B (1997). *The Russian Empire in the Eighteenth Century: Searching for a Place in the World*. Translated and edited by: Griffiths, D. New York, Sharpe, M. E. Inc.
 18. Karimipour, Y (1987). *Investigating coastal defense factors in Bushehr district*. M.A thesis in political geography, under Supervision of Ezzati, E., Tehran, Tarbiat Modares University. **[In Persian]**
 19. Karimipour, Y (2009). *The geopolitical of Iran's coastal zone from the integrated coastal zone management point of view*. Tehran, Iran: Tarbiat Moallem University publication. **[In Persian]**
 20. Karimipour, Y; Mohammadi, H; Azizzadeh Tasouj, M; Salimnejad, N (2016). Strategic Differences of Iran's Coasts. *Geopolitics Quarterly*, Vol 12, No 41, pp1-23. **[In Persian]**
 21. Kirchberger, S (2015). *Assessing China's Naval Power: Technological Innovation, Economic Constraints, and Strategic Implications*. Heidelberg, Springer Publication.
 22. Madani, S (2013). Estimating the Contribution of Ocean Economy in the National Economy of Iran. *Journal of Oceanography*. Vol 3, No 12, pp 87-95. **[In Persian]**
 23. Mahan, A. T (1898). *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*. Boston, Dover Publications.
 24. Mendelejis, N. G (2018). Iran's Maritime Aims: Persistent strategy, changing capabilities. In "Naval Powers in the Indian Ocean and the Western Pacific" (pp 195-206). Hensel, H. M. and Gupta, A. (Eds.). New York, Routledge Publication .
 25. Modelski, G; Thompson, W. R (1988). *Seapower in Global Politics, 1494-1993*, Houndmills, Basingstoke, Hampshire and London, the Macmillan Press Ltd.
 26. Sakhuja, V (2011). *Asian Maritime Power in the 21st Century: Strategic Transactions China, India and Southeast Asia*. Singapore, Institute of Southeast Asian Studies (ISEAS) Press.
 27. Shi, H; Singh, A; Foresman, T; Fosnight, E. A (2001). *The Status and Interconnections of Selected Environmental Issues in the Global Coastal Zones: Problem of Increasing Vulnerability*. Retrieved from <https://aquadocs.org/bitstream/handle/1834/712/Hua%20Shi.pdf?sequence=1&isAllowed=y>(last

access:23.9.2023).

28. Sumida, J (1999). Alfred Thayer Mahan, Geopolitician. In “Geopolitics, Geography and Strategy” (pp 39-62). Gray, C. S. and Sloan, G. (Eds.). New York, Routledge Publication.
29. Tahani, G (2009). Application of Sea Power. *Military Science and Tactics*, Vol 6, No 14, pp 57-74. **[In Persian]**
30. Till, G (1984). *Maritime Strategy and the Nuclear Age* (second edition). London and Basingstoke, Palgrave Macmillan Publication.
31. Till, G (2004). *Seapower: A Guide for the Twenty-first Century*. London, FRANK CASS Publishers.
32. Till, G (2005). *Seapower: A Guide for the Twenty-first Century*. Taylor & Francis e-Library.
33. Till, G (2009). *Seapower: A Guide for the Twenty-first Century* (second edition). London and New York, Routledge Publication.
34. United Nation Environment Programme (UNEP). (2002). Coastal populations and shoreline degradation. Retrieved from <https://www.grida.no/resources/5638> (last access 23.9.2023).
35. Widen, J. J (2012). *Theorist of Maritime Strategy: Sir Julian Corbett and His Contribution to Military and Naval Thought* (Corbett Centre for Maritime Policy Studies). Farnham and Burlington, Ashgate Publication Co.
36. Zomorrodian, M. J (2013). *Geomorphology of Iran: Climatic Processes and External Dynamics*. Vol II, Mashhad, Ferdowsi University of Mashhad Publications. **[In Persian]**

COPYRIGHTS

©2023 by the authors. Published by the Iranian Association of Geopolitics. This article is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

