

Advancing Iran to the Position of “Regional Port Power” through the Centrality of Chabahar Port in the Geopolitical Codes of the Islamic Republic

Hassan Noorali*

E-mail: hassan.noorali@ut.ac.ir

Seyed Abbas Ahmadi**

E-mail: abbas_ahmadi@ut.ac.ir

Sahar Sadat Mousavi Nasab Rabori ***

E-mail: sahar.mosavi@ut.ac.ir

Received: 2023/12/12

Revised: 2024/07/29

Accepted: 2024/07/30

Doi: 10.22034/RJNSQ.2024.430133.1544

Abstract:

In the triple interweaving of economy, territory, and geography, the geopolitics of ports shape maritime communication lines. Port geopolitical codes establish the relationship of territorial codes in economic policies and the global political economy. Port power is the main player in the seas, especially sea transportation, and has access and influence to the land of Eurasia, which was previously considered impenetrable, through ports. Iran's Chabahar port, due to its location in the ocean, is regarded as a geopolitical hotspot for emerging powers, including China and India, to reach the fortress of Eurasia. The emerging port powers are trying to change the balance of power at the regional and global level in their favor by hegemony over this port. This article aims to investigate the geopolitical role of the Chabahar Port in promoting Iran to the position of regional port power based on the geopolitical theory of port power. The method of data collection in the current research is documentary and library method. The research results show that the importance of Chabahar Port next to Pakistan's Gwadar Port has shaped the geopolitical strategies of emerging powers for hegemony over Indian Ocean coastal ports. Iran should place Chabahar port as a central geopolitical code in the center of its foreign policies in order to become a regional port power.

Keywords: Port Power, Port Geopolitics, Chabahar Port, National Identity, Economy.

* Ph.D. Student in Political Geography, University of Tehran, Tehran, Iran.

** Associate Professor in Political Geography, University of Tehran, Tehran, Iran.

*** M.A. in Political Geography, University of Tehran, Tehran, Iran (Corresponding Author).

دستیابی به جایگاه «قدرت بندری منطقه‌ای» از طریق مرکزیت بخشی به بندر چابهار در کدهای ژئوپلیتیکی جمهوری اسلامی

نوع مقاله: پژوهشی

* حسن نورعلی

E-mail: hassan.noorali@ut.ac.ir

** سید عباس احمدی

E-mail: abbas_ahmadi@ut.ac.ir

*** سحرالسادات موسوی نسب رابری

E-mail: sahar.mosavi@ut.ac.ir

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۹/۲۱ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۳/۵/۸ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۵/۹

چکیده

ژئوپلیتیک بنادر، در هم‌تنیدگی سه‌گانه اقتصاد، سرزمین و جغرافیا را در خطوط ارتباطی دریایی در شکل دادن به یک هویت اقتصادی سرزمینی در نظم جهانی برقرار می‌کند. کدهای ژئوپلیتیکی بندری، رابطه‌مندی کدهای سرزمینی را در سیاست‌های اقتصادی و اقتصاد سیاسی جهانی برقرار می‌کنند. قدرت بندری قدرتی است که هم‌بازیر اصلی در دریاها، به‌ویژه حمل‌ونقل دریایی است و هم به خشکی اوراسیا که پیش‌تر نفوذناپذیر تلقی می‌شد، به‌واسطه بنادر، دسترسی و نفوذ دارد. بندر چابهار ایران، از سویی، به دلیل موقعیت اقیانوسی، هات‌اسپات ژئوپلیتیکی قدرت‌های نوظهور از جمله چین و هند برای رسیدن به دژ اوراسیا محسوب می‌شود و از سوی دیگر، می‌تواند عاملی برای همبستگی هویت ملی در سراسر سرزمین ایران در صورت آمایش سیاسی مطلوب فضاهای بندری باشد تا فاصله مرکز - پیرامون را در کشور کاهش دهد. هریک از قدرت‌های بندری نوظهور سعی دارند با هژمونی بر این بندر، توازن قدرت در سطح منطقه‌ای و جهانی را به سود خود دگرگون کنند. پرسش اصلی این مقاله چرایی کم‌توجهی سیاست خارجی ایران به نقش محوری بنادر در توسعه قدرت و منافع ملی کشور و چگونگی ارتقای نقش ژئوپلیتیکی ایران در منطقه از طریق میانی جغرافیایی و هویتی قدرت است. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که اهمیت بندر چابهار در کنار بندر گوادر پاکستان، استراتژی‌های ژئوپلیتیکی قدرت‌های نوظهور را برای هژمونی بر بنادر خطوط ساحلی اقیانوس هند شکل داده است. ایران باید بندر چابهار را به‌عنوان یک کد ژئوپلیتیکی مرکزی در کانون سیاست‌های خارجی خود قرار دهد تا بتواند علاوه‌بر ارتقای اقتصاد ملی خود، به قدرت بندری منطقه‌ای تبدیل شود و جایگاه ژئوپلیتیکی خود را افزایش دهد.

کلیدواژه‌ها: قدرت بندری، ژئوپلیتیک بندر، بندر چابهار، هویت ملی، اقتصاد.

* دانشجوی دکترای تخصصی جغرافیای سیاسی، دانشگاه تهران. تهران. ایران.

** دانشیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه تهران. تهران. ایران.

*** دانش‌آموخته‌ی کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی. تهران. ایران (نویسنده مسئول).



مقدمه و بیان مسئله

پیوند بین بنادر تجاری و توسعه اقتصاد ملی، زیست‌محیطی و فضایی به‌خوبی برقرار شده است و توجه به زمینه ژئوپلیتیکی بنادر در ارتقای قدرت و هویت ملی، می‌تواند نگاهی نو در مباحث ژئوپلیتیکی برای توسعه فضایی اقتصاد ملی و هویت ژئوپلیتیکی باشد (مرک، ۲۰۱۷: ۷۳). بنادر، به‌عنوان کدهای اتصال ژئوپولی‌نومیک که اقتصاد، جغرافیا و سیاست را درهم‌تنیده می‌کنند، اقتصاد ملی کشورهای ساحلی را به اقتصاد سیاسی جهانی متصل می‌کنند. اهمیت بنادر و گره‌گاه‌ها در فرماندهی تجارت جهانی به‌عنوان بخشی از رقابت قدرت بین دولت‌ها آشکار می‌شود (شاو و سیداوی، ۲۰۱۱: ۵۰۹). بنادر به‌عنوان حلقه‌های حیاتی در خطوط ارتباطی دریایی (SLOCs)، به دلیل پتانسیل برای تحریک توسعه صنعتی، تأمین نیازهای تجاری و انرژی و افزایش قابلیت‌های دریایی، توسعه اقتصاد و هویت ملی و ارتقای همبستگی میان مرکز - پیرامون از طریق توسعه و آمایش مطلوب آن‌ها، می‌توانند به‌عنوان دارایی‌های ژئوپلیتیکی در نظر گرفته شوند (مرک، ۲۰۱۷: ۲۰؛ افتخار و ویویان خان، ۲۰۲۲: ۸۳۶). بنادر به‌عنوان مبانی اتصال کریدورهای بین‌المللی و مسیرهای انتقال انرژی، از ارکان بازی قدرت‌ها در گذار ژئوپلیتیکی کنونی محسوب می‌شوند (فلینت و نورعلی، ۲۰۲۴: ۱۵)؛ به‌گونه‌ای که بازی بزرگ جدید با محوریت نقش اتصال‌دهنده این مؤلفه‌های ژئوپولی‌نومیک در منطقه اوراسیا مفهوم‌پردازی شده است. در اوراسیا، رقابت قدرت‌های بزرگ بر سر منابع بسیار غنی انرژی، مسیرهای کریدوری انتقال کالا و انرژی و راه‌های دسترسی به این منطقه از طریق بنادر ژئواستراتژیک شکل گرفته است. هرکدام از این قدرت‌ها، به‌عنوان نامزدهای ابرقدرتی قرن بیست و یکم، استراتژی‌های ژئوپولی‌نومیک مخصوص خود را در سیاست خارجی کشورشان گنجانده‌اند. یکی از مهم‌ترین بندرهای منطقه‌ای در نظم ژئوپولی‌نومیک نوین، بندر چابهار است که محور استراتژی‌های بندری چین و هند را تشکیل می‌دهد (نورعلی و پیشگاهی فرد، ۱۴۰۰: ۷۰). از آنجاکه بنادر ایران نزدیک‌ترین مؤلفه‌های سیاسی فضایی به بنادر کشورهای منطقه خلیج فارس، اقیانوس هند و همچنین، منطقه خزر (آسیای مرکزی - قفقاز) محسوب می‌شوند، ژئوپلیتیک منطقه‌ای را بین ایران و کشورهای منطقه به‌وجود آورده‌اند و از این‌رو، موقعیت جغرافیایی آن‌ها به موقعیت ژئوپلیتیک تبدیل می‌شود.

کاهش تمرکز بر ساختارهای فضایی و جغرافیایی ملل، منطقی از تخیلات سرزمینی را درون سنت‌های ژئوپلیتیکی شکل داده است که در آن، مناسبات هویتی راه را بر ورود به جغرافیا‌های انتزاعی درون دایره هویت ملی گشوده است (سیف‌الدینی و همکاران، ۱۴۰۱: ۱۳). بندر چابهار ایران پتانسیل آن را دارد که در نظام درهم‌تنیده

اقتصادی، سیاسی و ژئوپلیتیکی، محور بازی قدرت‌ها را تشکیل دهد؛ در صورتی که به‌عنوان یک کد ژئوپلیتیکی در دستور کار سیاست خارجی ایران قرار می‌گیرد. توسعه اقتصادی و سیاسی این بندر می‌تواند سبب‌ساز همبستگی ملی و درهم‌تنیدگی هویت اقتصادی کشور از طریق کم کردن فاصله میان مرکز و پیرامون کشور باشد.

بنادر ایران، از جمله بندر ژئواستراتژیک چابهار، در نقشه‌بندی کریدورهای بین‌المللی شمال و جنوب و شرق - غرب (راه جدید ابریشم) نقش حیاتی ارتباط‌دهنده ایفا می‌کنند و در صورتی که این نقشه‌های ذهنی از لایه‌های از تخیلات سرزمینی عبور کند و به مفصل‌بندی‌های مادی روی زمین برسد، توسعه اقتصادی این منطقه گریزناپذیر است. همچنین، این بندر محور دسترسی هند، به‌عنوان یک قدرت نوظهور به دژ نفوذناپذیر اوراسیا است که در گذشته، از سوی قدرت دریایی نفوذناپذیر تصور می‌شد؛ به طوری که یکی از عنصرهای ژئوپلیتیکی سیاست خارجی هند، سرمایه‌گذاری در بندر چابهار ایران و توسعه این بندر ژئواستراتژیک است تا بتواند هند را از طریق مناطق آزاد شمال و جنوب ایران به اوراسیا برساند و این کشور بتواند در بازی بزرگ جدید، رقیبی برای چین، روسیه و آمریکا باشد؛ از این رو، در ادامه، به بررسی نقش ژئوپلیتیکی بندر چابهار در نظریه قدرت بندری با ارائه راهکارهایی برای پیشبرد ایران به سمت جایگاه «قدرت بندری منطقه‌ای» و همچنین، همبستگی میان نواحی ساحلی و مرکزی ایران در جهت درهم‌تنیدگی هویت ملی و اقتصادی کشور از طریق آمایش مطلوب سرزمینی و توسعه سیاسی و اقتصادی این بندر می‌پردازیم. پرسش اصلی این مقاله چرایی کم‌توجهی سیاست خارجی ایران به نقش محوری بنادر در توسعه قدرت و منافع ملی کشور و چگونگی ارتقای نقش ژئوپلیتیکی ایران در منطقه از طریق مبانی جغرافیایی و هویتی قدرت است. مسئله اصلی تحقیق، خلق تفکرات ژئوپلیتیکی بندری شدن در رأس سیاست‌های داخلی و خارجی ایران برای ارتقای قدرت ملی و وزن ژئوپلیتیکی آن در منطقه و ادغام عمیق‌تر هویت ملی ایران در تمام پهنه سرزمینی آن برای ایجاد حس توسعه فضایی متوازن میان ساکنان نواحی پیرامونی است.

مبانی نظری: کدهای ژئوپلیتیکی، ترتیبات سرزمینی و قدرت بندری

بدیهی است که ترتیبات سرزمینی یا اصلاحات فضایی (هاروی، ۱۹۸۵) برای سرمایه‌گذاری اقتصادی، تحقق سود و اتخاذ رویکردی هویتی به اقتصاد ملی ضروری است (مدبای، ۲۰۲۱: ۲۰؛ مرسیل، ۲۰۰۸: ۷۸). به عبارت دیگر و در یک مفهوم اکتشافی، ممکن است یک کشور به دنبال پیشبرد منافع خود از طریق یک کد ژئوپلیتیکی باشد که به نفع ابزارهای اقتصادی یا



سیاسی است تا بتواند هویت ملی را به صورت اقتصادی تعریف کند. کد ژئوپلیتیکی چهارچوبی از سیاست‌ها و بازنمایی‌هایی است که یک کشور برای ارزیابی موقعیت خود در جهان و طراحی استراتژی برای حفظ و ارتقای امنیت و رفاه خود می‌سازد (فلینت و تیلور، ۲۰۱۸: ۵۱). این کدها به عنوان کد عملیاتی سیاست خارجی یک کشور تعریف می‌شوند که مکان‌های فراتر از مرزهای خود را ارزیابی می‌کنند (فلینت، ۲۰۲۲: ۵۱). ممکن است یک دولت با افزایش ظرفیت اقتصادی خود از طریق ایجاد شبکه‌های تجاری و سرمایه‌گذاری زیرساختی جدید که برای اقتصاد داخلی آن سودمند است، قدرت خود را افزایش دهد و هویت ملی خود را در سراسر کشور از طریق مؤلفه‌های اقتصادی، از جمله در مناطق جغرافیایی ساحلی مانند بنادر، یکپارچه سازد.

یک کد ژئوپلیتیکی همیشه تاحدی، یک پروژه جغرافیایی با محاسبات سرزمینی، شبکه‌ای و هویتی است که «ما» را از «آن‌ها» از طریق هویت‌های درهم‌تنیده اقتصادی و سیاسی جدا می‌کند تا بتواند یک همبستگی در درون را در تعریف هویت «خود» در نظم جهانی حفظ نماید (فلینت و تیلور، ۲۰۱۸: ۱۳).

ژئوپلیتیک را می‌توان هم‌زمان در جهان‌های ذهنی و عینی مورد تحلیل قرار داد تا پلی ساختاری برای ژئوپلیتیسین‌های کلاسیک و انتقادی باشد؛ از این جهت مادی است که ابزار توانایی‌های سیاسی، نظامی و اقتصادی است. از این جهت گفتمانی است که بازنمایی‌ها باید برای توجیه کدهای ژئوپلیتیکی بسیج شوند و محتوای یک کد همیشه ساخت هویت ملی را در برابر دیگران به دنبال دارد و به یک غیریت‌سازی ژئوپلیتیکی می‌انجامد (اتوتایل و اگنیو، ۱۹۹۲: ۱۰۰-۹۲)؛ علاوه‌براین، ارزیابی اقدامات یک دولت از طریق شناسایی تهدیدها و فرصت‌ها در مقیاس همسایگی، منطقه‌ای یا جهانی مستلزم در نظر گرفتن رابطه جغرافیایی قدرت در لایه‌های سرزمینی و هویتی است (آلن، ۲۰۰۳: ۷۱).

بنادر باید نقش کانونی در کدهای ژئوپلیتیکی یک کشور داشته باشند تا یک کشور بتواند در عرصه رقابت‌های هژمونیک بندری حضور پیدا کند و رابطه جغرافیایی بنادر دریایی را به صورت زنجیره‌ای مورد مطالعه قرار دهد تا عناصر هویتی، اقتصادی، سرزمینی و گفتمانی را درهم‌تنیده کند (فلینت و نورعلی، ۲۰۲۴: ۱۳). از دست دادن کنترل شبکه‌ای بنادر توسط امپراتوری بریتانیا در مرکز نگرانی‌های مکیندر انگلیسی و امید ماهان امریکایی به هژمونی ایالات متحده در آینده بود (کرنز، ۲۰۰۹: ۴).

اخیراً نظریه قدرت بندری از سوی پروفیسور کالین فلینت، ژئوپلیتیسین برجسته جهانی، استاد دانشگاه ایالتی یوتا و سردبیر مجله ژئوپلیتیک (تیلور و فرانسیس)، با همکاری نگارندگان

در مجله *جغرافیای حمل و نقل* از انتشارات الزویر منتشر شد.^(۱) در این نظریه، دوگانه سستی قدرت خشکی و قدرت دریایی به چالش کشیده شده و به جای تمرکز صرف بر قلمروهای قاره‌ای یا پهنه‌های آبی (نظیر آنچه در نظریات سستی ژئوپلیتیک مثل قدرت دریایی، قدرت بری و غیره وجود دارد)، بنادر به عنوان گره‌ها و نقاط اتصال آب و خشکی در شبکه‌های اقتصادی و تجاری معرفی می‌شوند و این پتانسیل را دارند که به عنوان دروازه‌ای بین اقیانوس‌ها و خشکی اوراسیا عمل کنند که کدهای ژئوپلیتیکی بازیگران نظم جهانی را درگیر می‌کند. براساس نظریه قدرت بندری، بنادر به عنوان ابزار ژئوپلیتیکی در تغییرات دوره گذار ژئوپلیتیکی برای شکل بخشیدن به نظم جهانی آینده، امکان پیش‌بینی دسترسی اقتصادی و دولتی در سراسر اقیانوس‌ها و قاره‌ها را فراهم می‌کنند و لایه‌های فضایی ارتقای هویت اقتصادی در نظم‌های منطقه‌ای و جهانی هستند. کشوری که در قدرت بندری غالب است با استفاده از معیارهای هشت‌گانه‌ای که در این نظریه شناسایی شده، بیشترین پتانسیل را برای هدایت گذار ژئوپلیتیک فعلی و شکل دادن به نظم جهانی ژئوپلیتیک بعدی خواهد داشت. این معیارها عبارت‌اند از: ۱- جریان تجارت جهانی از طریق بنادر برتر، ۲- اپراتورهای برتر بندری، ۳- کنترل و هژمونی بر بنادر، ۴- شبکه‌های حمل و نقل دریایی، ۵- دسترسی به اوراسیا، ۶- مرکزیت بنادر در کدهای ژئوپلیتیک، ۷- شهرهای بندری به‌عنوان شهرهای جهانی و ۸- حفظ نیروی دریایی آب‌های آبی. نظم ژئوپلیتیک جهانی قرن بیست‌ویکم تحت سلطه کشوری خواهد بود که قدرت بندری هژمونیک است و در حال حاضر، چین در موقعیتی قرار دارد که می‌تواند این نقش را ایفا کند (نورعلی و همکاران، ۲۰۲۲: ۴).

قدرت بندری علاوه بر مؤلفه‌های مادی قدرت، یک بعد گفتمانی را نیز شامل می‌شود و آن، بازساخت هویت ملی در پهنه سرزمینی یک کشور است تا بتواند یکپارچگی سرزمینی آن کشور را علاوه بر مرزهای سرزمینی، در مرزهای هویتی بسازد و جوامع سرزمینی ساکن در بنادر دریایی دور از مرکز جغرافیایی یا سیاسی را از نظر توسعه سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و ژئوپلیتیکی، از طریق سامان‌دهی یکپارچه فضاها، قومی، مذهبی و نژادی ارتقا دهد (نورعلی، ۲۰۲۴: ۶).

چین به‌عنوان قدرت هژمونیک بندری، علاوه بر دارا بودن ابرشهرهای بندری بسیار پرجمعیت، هفت بندر از ده بندر برتر جهان را در کرانه‌های ساحلی خود در اختیار دارد و چهار اپراتور از ده اپراتور بندری برتر جهان متعلق به چین است. این کشور با در پیش گرفتن دولت‌داری اقتصادی، سرمایه‌گذاری‌های ملی را برای کنترل بنادر جهانی در پیش گرفته است و در مجموع، بنادر را به‌عنوان کدهای ژئوپلیتیکی در دستور کار



سیاست خارجی خود برای دسترسی به خشکی اوراسیا از یک سو و گسترش حوزه نفوذ جغرافیایی از طریق اقیانوس ها و هژمونی بر بنادر ژئواستراتژیک جهان از سوی دیگر قرار داده است (نورعلی و همکاران، ۲۰۲۲: ۴).

در ادامه نشان داده می شود چگونه ایران می تواند به واسطه قرارداد بنادر در مرکزیت کدهای ژئوپلیتیکی سیاست خارجی خود، از یک سو هویت ملی را به اقتصاد سرزمینی ساحلی پیوند دهد و یک آمایش مطلوب فضایی را بین مرکز و پیرامون برقرار کند و از سوی دیگر، به سمت قدرت بندری منطقه ای حرکت کند و این جایگاه را از امارات در منطقه خلیج فارس پس بگیرد.

کدهای ژئوپلیتیکی نظریه قدرت بندری و نقش استراتژیک بندر چابهار

یکی از تغییرات در نظم جهانی پیش رو، گذارهای ژئوپلیتیکی به سمت قدرت بندری است (نورعلی و احمدی، ۱۳۹۹: ۹۲)؛ در واقع، در نظم جهانی و منطقه ای نوین، کشورهایی که ساختارهای ژئوپلیتیکی خود را به سمت قدرت بندری سوق دهند می توانند توازن قدرت منطقه ای و جهانی را به سمت خود دگرگون کنند. در نظریه قدرت بندری، کسب قدرت هژمونیک در نظم جهانی آینده، متأثر از ساخت، کنترل، مدیریت و هژمونی بر بنادر است (نورعلی و همکاران، ۲۰۲۲).

ژئوپلیتیک دسترسی از طریق بنادر در نظم جهانی قرن بیست و یکم، ساختارهای در هم تنیده ژئواستراتژی (حمله روسیه به اوکراین در سال ۲۰۲۲)، و ژئواکونومی (رقابت های اقتصادی چین و هند در بنادر ایندوپاسیفیک برای دسترسی به اوراسیا) را در جهت ساخت یک هویت اقتصادی برای سراسر سرزمین یک کشور شکل داده است (نورعلی و کامپانا، ۲۰۲۲: ۴) و از این طریق، شکاف اقتصادی و توسعه ای میان پایتخت یک کشور و نواحی پیرامونی مرزی و ساحلی را در یک لایه هویتی کاهش می دهد. چهارچوب بندی این بخش را در راستای ارتقای نقش ایران با استفاده از کد ژئوپلیتیکی بندر چابهار در نظم نوین جهانی، بر این نظریه ژئوپلیتیکی نوین منطبق می کنیم.

در این راستا، ایران به واسطه بنادر ژئواستراتژیک خود، به ویژه بندر چابهار، باید بیش از پیش ظرفیت های در هم تنیده اقتصادی و سیاسی خود را در مقایسه با بنادر برتر منطقه خلیج فارس افزایش دهد تا بتواند در نظم ژئوپلیتیکی پیش رو، دست بالاتر را نسبت به دیگر قدرت های منطقه داشته باشد. همچنین، توسعه اقتصادی این بندر در درون کشور می تواند سبب ساز توسعه اقتصاد ملی و همبستگی ذهنی و هویتی بیشتر میان مرکز و

نواحی مرزی شود (ویسی، ۱۳۹۶: ۱۰۳). بندر چابهار، در نظریه ژئوپلیتیکی قدرت بندری، یکی از هات اسپات‌های سرزمینی اتصال قدرت‌های ژئومونیک بندری به خشکی اوراسیا محسوب می‌شود. این بندر همچنین در جاذبه ژئوپلیتیکی نوین، با بندر گوادر پاکستان که محور کریدور اقتصادی چین - پاکستان است رقابت دارد.

در اینجا نقش ایران، با تأکید بر بندر استراتژیک چابهار، در نظم ژئوپلیتیکی جهانی در گذار به سوی بندری شدن را براساس مؤلفه‌های نظریه قدرت بندری بررسی خواهیم کرد؛ از این رو، تحلیل نقش ژئوپلیتیکی ایران به‌ویژه بندر چابهار را به‌صورت تجربی، در هفت مؤلفه موردنظر «قدرت بندری» در سطح نظری بررسی خواهیم کرد.

مؤلفه نخست نظریه قدرت بندری، بنادر برتر و پویایی اقتصاد ملی براساس آن است. دارا بودن پرتودترین و برترین بنادر جهان نشان‌دهنده اتکای اقتصاد ملی به بنادر و حمل‌ونقل دریایی است. در رتبه‌بندی بندری لویدز لیست در سال ۲۰۲۳، هیچ‌کدام از بنادر ایران در بین ۱۰۰ بندر برتر جهان گنجانده نشده است. این درحالی است که بندر جبل علی امارات در همسایگی ایران، نهمین بندر برتر جهان است. بندر شهید رجایی، به‌عنوان برترین بندر ایران در رتبه‌بندی سال‌های قبل لویدز لیست، جایگاه شصت‌ونهم را داشت که اخیراً این جایگاه را نیز از دست داده است (لویدز لیست، ۲۰۱۸، ۲۰۱۹، ۲۰۲۰، ۲۰۲۳). بندر چابهار، علی‌رغم اتصال اقیانوسی به شبکه بنادر جهانی و موقعیت ژئوپلیتیکی خود در رقابت‌های نوین استراتژی‌های حمل‌ونقل امروزی، نه‌تنها در بین بنادر برتر جهان حضور ندارد، بلکه توسعه این بندر در داخل کشور نیز در برابر سایر بنادر جنوبی بسیار ضعیف صورت گرفته است.

این امر نشان‌دهنده آن است که امارات، به‌عنوان یک قدرت منطقه‌ای نوین، درحال خیزش خود با استفاده از بنادر است که می‌تواند توازن قوا در خاورمیانه را دگرگون سازد. این درحالی است که ایران، علاوه بر سواحل طولانی در خلیج فارس، برخلاف امارات، با استفاده از سواحل مکران، مستقیماً به تجارت اقیانوسی جهانی متصل است و با ارتقای بندر چابهار در اقیانوس هند، می‌تواند گوی رقابت را از امارات ربوده و ایران را به سوی نظم ژئوپلیتیکی بندری جهان سوق دهد.

مؤلفه دوم مؤثر در قدرت بندری، دارا بودن برترین اپراتورهای بندری جهان است. در رتبه‌بندی برترین اپراتورهای بندری جهان (لویدز لیست، ۲۰۱۸، ۲۰۱۹، ۲۰۲۰)، اپراتورهای چینی بیشترین نقش را دارند و اپراتور دی.پی.ورلد (DP WORLD) امارات، غول اپراتوری جهان، در رتبه چهارم است. این خیزش ژئوآکونومیک امارات در منطقه شکننده خاورمیانه درحالی است که ایران در میان برترین اپراتورهای بندری جهان



جایی ندارد و بنادر آن توسط اپراتورهای قدرتمند چینی به عنوان اصلی ترین متحد جهانی ایران نیز سرمایه گذاری نمی شود. توجه به نقش استراتژیک بنادر جنوب کشور که به دریاهای آزاد متصل اند می تواند ایران را در این مؤلفه قدرت نیز یاری نماید؛ به صورتی که تقویت اپراتورهای بندری و سرمایه گذاری آن ها در بنادر خارجی واقع شده در خطوط ژئوپلیتیک ساحلی و مسیرها و تنگراه های ژئواستراتژیک می تواند یک کد ژئوپلیتیک بندرپایه برای ارتقای قدرت منطقه ای ایران در نظم جهانی جدید باشد.

یکی دیگر از مؤلفه های قدرت بندری، ساخت و کنترل بنادر واقع شده در مسیرهای استراتژیک جهانی است. چین در این مؤلفه نیز قدرت نخست جهانی است و جای پای خود را در نقاط استراتژیک و دروازه های جهان با سرمایه گذاری های کلان و بلندمدت در بنادر ژئواستراتژیک به منظور هژمونی بر آن ها محکم می کند. چین سرمایه گذاری در بنادر جهان را به عنوان یک طرح اقتصادی و تمدنی بازنمایی می کند که در جهت ظهور مسالمت آمیز در جهان کنونی باید تصور شود. در مقابل، امریکا گسترش حوزه نفوذ چین را در گره گاه های دریایی، طرحی برای قدرت یابی این کشور و تغییر توازن قدرت در جهان در حال گذار پس از فروپاشی شوروی می داند. تقابل قدرتی چین و امریکا در عرصه ژئوپلیتیک بنادر، ایالات متحده را بر آن داشته است که بندر چابهار ایران در سواحل مکران را به نفع بازیگری هند در منطقه اقیانوس هند برای مهار چین، از تحریم های خود معاف کند تا هند بتواند سرمایه گذاری های ژئواکونومیک خود را در این بندر محقق کند (ژئوپلیتیک نیوز، ۲۰۲۰). در این مؤلفه نیز امارات، به عنوان قدرت بندری نوین خاورمیانه، دست بالا را در منطقه دارد. از اقدامات اساسی دی.پی.ورلد امارات، غول جهانی تصدی بندر، سرمایه گذاری های متعدد در بنادر قاره افریقا است. اقدامات بندری ابوظبی در افریقا به دنبال از بین بردن حضور جمهوری اسلامی ایران در منطقه باب المندب، به ویژه در اریتره و مقابله با قاچاق سلاح به یمن اتفاق افتاده است. اقدامات قطر و ترکیه نیز در سرمایه گذاری و تأسیس پایگاه در بنادر شاخ افریقا، به دنبال اقدامات امارات و توازن قدرت در خاورمیانه صورت گرفت (کتسی، ۲۰۲۰ الف: ۳؛ کتسی، ۲۰۲۰ ب: ۵).

باین حال، ایران در این تقابل قدرت بندری در این مؤلفه، غفلت کرده است تا استراتژی های قدرت های رقیب پررنگ تر باشد. رهبری، به عنوان ایدئولوگ اصلی جمهوری اسلامی، اهمیت حضور دریایی ایران در عرصه های جهانی و تعامل تفکرات دریایی با هویت ملی ایران و فرهنگ های ایرانی - اسلامی را برجسته کرده است (آدمی و همکاران، ۱۳۹۱). در این راستا، توسعه قدرت ملی ایران از طریق سرمایه گذاری های

بندری خارجی در کشورهای دیگر می‌تواند ارتباط هویت ملی کشور با کشورهای دریایی با فرهنگ‌های هویتی نزدیک را حفظ کند و ارتقا دهد. از سوی دیگر، پذیرش سرمایه‌گذاری‌های خارجی توسط قدرت‌های بندری از جمله چین و هند در بنادر منطقه مکران از جمله چابهار، و پیشبرد نقشه‌بندی‌های ذهنی به صورت فیزیکی می‌تواند پیوند هویت‌های پیرامونی که بخش بی‌چون و چرای هویت ملی و تاریخی ایران را تشکیل می‌دهند با مرکز را از راه توسعه اقتصادی دوجانبه تقویت کند.

اتصال به شبکه حمل‌ونقل دریایی دیگر مؤلفه مؤثر در قدرت بندری است. در جهان ژئواکونومیک امروز، اقیانوس‌ها به ایفای نقش اساسی در تعادل ژئوپلیتیکی قدرت میان کشورهای ساحلی پرداخته‌اند (مارونی و آسموس، ۲۰۱۳: ۱۰۵۱)؛ بنابراین، می‌توان ساخت و طراحی شبکه‌های حمل‌ونقل دریایی را از ارکان قدرت بندری دانست. نقطه ثقل حمل‌ونقل دریایی جهان در آسیا و به‌ویژه بنادر چین است (شکل ۱). ایران در مدل ژئوپلیتیک «هارتلند کریدوری» که به زبان فارسی در فصلنامه *جغرافیای انسانی* (نورعلی و احمدی، ۱۴۰۱) و به زبان انگلیسی در انتشارات اشپرینگر نیچر به چاپ رسیده است (نورعلی و احمدی، ۲۰۲۳)، محور اتصال ژئوپلیتیک کریدورهای استراتژیک قدرت‌های جهانی محسوب می‌شود که در کریدور تراسیکا اتحادیه اروپا، کریدور شمال - جنوب هند و روسیه، ابتکار یک کمربند یک جاده چین و معاهده عشق‌آباد با کشورهای خشکی‌بست شمالی، نقش محوری دارد و به‌واسطه بنادر اتصال‌دهنده خود، به‌عنوان هارتلند کریدورهای جهان معرفی شده است.



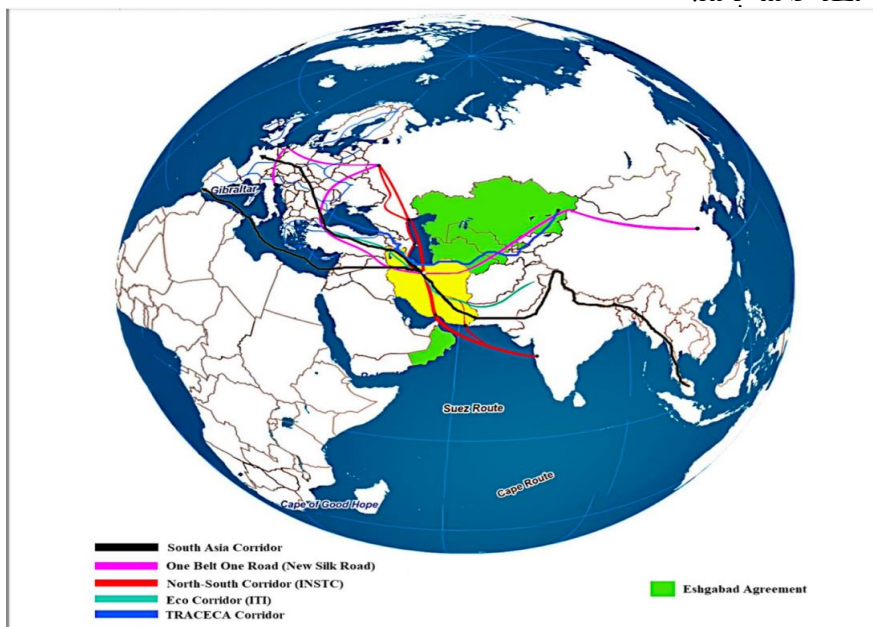
شکل ۱. نظام حمل‌ونقل دریایی در حال ظهور جهانی (نوتبوم، پالیس و رودریگو، ۲۰۲۲)



در پروژه ژئوپلیتیکی شمال و جنوب که یک ابتکار اتصال بنادر است، بندر جواهر لعل نهرو در شرق بمبئی هند، از طریق بنادر چابهار و انزلی ایران در جنوب و شمال این کشور به بندر رودخانه ولگا آستراخان در روسیه می‌پیوندد (دورسی، ۲۰۲۰: ۲؛ نورعلی و احمدی، ۱۳۹۹: ۹۳)؛ از این رو، بنادر ایران در شمال و جنوب نقش ویژه ژئوترانزیتی را در اتصال هند به اوراسیا بازی می‌کنند (شکل ۲). از آنجاکه بنیان ژئوپلیتیکی سیاست خارجی هند، دسترسی به هارتلند است، مناطق آزاد ایران به‌عنوان پیونددهنده هند به اوراسیا و آسیای مرکزی، از اهمیت بسیاری برای هند برخوردار است؛ به طوری که هند سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌ای را در منطقه آزاد و بندر چابهار انجام داده است و این بندر در سیاست خارجی هند نقش برجسته‌ای دارد (سینگ و سینگ، ۲۰۱۹: ۱۷۱). این بندر در همان جریان توافقنامه شمال - جنوب، به‌عنوان بندری استراتژیک در این کریدور معرفی شد. این بندر ژئواستراتژیک، اهمیت ایران به‌عنوان دروازه اصلی اوراسیا را منعکس می‌کند (کونسی، ۲۰۲۰: ۱؛ سینگ روی، ۲۰۱۲: ۵۶۰ و ۹۷۵-۹۵۷) و اهمیت بسیار آن برای هند چنان بوده که این کشور آمریکا را مجاب کرده است که این بندر را از تحریم‌های خود معاف کند (ژئوپلیتیک نیوز، ۲۰۲۰). ابتکار یک کمربند یک جاده چین یک پروژه دوگانه دریایی - خشکی است که در سال ۲۰۱۳ توسط چین مطرح شد (سان و زیبر، ۲۰۱۷: ۴۱؛ ژائو و همکاران، ۲۰۲۲: ۱۳؛ فلینت، ۲۰۲۲: ۵۰). این ابتکار، یک پروژه زیرساخت ژئوپلیتیکی است که ابزار کلیدی کد ژئوپلیتیکی چین برای به چالش کشیدن نظم جهانی ژئوپلیتیک کنونی است (بلانچارد، ۲۰۲۱: ۱۱۸؛ بلانچارد و فلینت، ۲۰۱۷: ۲۲۴).

این ابتکار به‌واسطه پروژه ابتکار دریایی جاده ابریشم آن، در نظام ژئوپلیتیک حمل‌ونقل دریایی نقش ویژه‌ای دارد (فلینت و ژانگ، ۲۰۱۹: ۳۰۴-۳۰۱؛ فلینت و ژو، ۲۰۱۸: ۲۲۱). بندر چابهار در سواحل استراتژیک مکران، نقطه اتصال راه ابریشم زمینی و دریایی ابتکار چین محسوب می‌شود که در حال حاضر، هند و افغانستان در آن فعالیت دارند (نورعلی و احمدی، ۱۴۰۰: ۲۸). این بندر یکی از بنادر مهم و استراتژیک ایران است و چین هم می‌تواند در برنامه راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم خود از این بندر استفاده کند. ایران بسیار امیدوار است که از طریق دریای خزر و خلیج فارس نیز در مسیر ابریشم دریایی با چین مشارکت کند؛ در واقع، بندر چابهار ایران یک هات‌اسپات ژئوپلیتیکی در راه ابریشم زمینی و مسیر دریایی است. سرمایه‌گذاری مشترک در ساخت خط لوله‌های گاز و نفت، راه‌اندازی کریدورهای اقتصادی بین ایران و چین و آسیای مرکزی، ساخت جاده، بندر و راه‌آهن، ترانزیت کالا از مرزهای ایران، مرتبط شدن چین با خاورمیانه، آسیای مرکزی و افغانستان

با استفاده از ترانزیت کالا از ایران از دیگر زمینه‌های همکاری میان دو کشور در راه ابریشم است (احمدی و همکاران، ۱۴۰۱: ۱۱). در مجموع، بندر ژئواستراتژیک چابهار از موقعیت ویژه‌ای در ابتکارهای ژئوپلیتیک حمل‌ونقل دریایی برخوردار است و بسته به میزان توسعه زیرساخت‌های لازم در این منطقه، می‌تواند در نظم جهانی آینده تأثیرگذار باشد. ایران، برای پیوستن به شبکه اقتصادی حمل‌ونقل دریایی، می‌تواند از برنامه انتقال پایتخت اقتصادی به سواحل استراتژیک مکران و شهر بندری چابهار استفاده کند تا بتواند یک همبستگی ملی در لایه‌های اقتصادی توسعه و هویت را میان پایتخت سیاسی در تهران و پایتخت اقتصادی در یک ناحیه پیرامونی بندری برقرار کند و در ژئوپلیتیک قدرت بندری منطقه‌ای دست بالا را در منطقه داشته باشد.



شکل ۲. نقش مرکزی ایران در کریدورهای بین‌المللی (نورعلی و احمدی، ۲۰۲۳: ۱۱۷۰)

دسترسی به خشکی اوراسیا یکی دیگر از مؤلفه‌های قدرت بندری است. دسترسی و کنترل اوراسیا در طول جنگ‌های اول و دوم جهانی برای کشورهای درگیر از موارد حیاتی برهم زدن توازن جنگ محسوب می‌شد و نظریه‌های گوناگونی را از سوی ژئوپلیتیسین‌های مطرح برای دستیابی به این منطقه در پی داشت. اکنون و در قرن بیست و یکم، یک بازی بزرگ جدید در این منطقه شکل گرفته است که دو قدرت نوظهور (چین



و هند) و دو قدرت میراث‌دار جنگ سرد (امریکا و روسیه) از بازیگران پیشرو آن هستند (کلیومن، ۲۰۰۴: ۲؛ تاکونی، ۲۰۱۰: ۱). بندر چابهار ایران، اصلی‌ترین کد ژئوپلیتیکی هند برای دسترسی به اوراسیا در بازی ژئوپلیتیکی با چین در اقیانوس هند است. تجارت دریایی همواره نقش مهمی در اقتصاد هند داشته است. در این زمینه، نقش بنادر بسیار مهم است که زمینه را برای برقراری ارتباط بین معاملات زمین و دریا فراهم کرده است. زیرساخت‌های مربوط به انرژی عامل مهمی در پیکربندی ژئوپلیتیکی هند در منطقه اوراسیا است که در آن، ایران دارای موقعیت محوری است. در حال حاضر، بندر چابهار در سیاست خارجی هند نقش برجسته‌ای دارد؛ زیرا ژئوپلیتیک منطقه‌ای بر روی بنادر تأکید دارد (سینگ و سینگ، ۲۰۱۹: ۱۷۱).

اهمیت ایران برای امنیت انرژی هند به دلیل سهم زیاد نفت و گاز در واردات دهلی نو و نقش محوری - ژئوپلیتیکی اتصال هند و اوراسیا اجتناب‌ناپذیر است. توسعه بندر چابهار مبنایی را برای محاسبات سیاست خارجی هند در قبال منطقه اوراسیا فراهم کرده است (سینگ و سینگ، ۲۰۱۹: ۱۷۱)؛ بنابراین، انتقال پایتخت تجاری به شهر بندری چابهار، هم‌زمان با سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت قدرت نوظهور هند در این بندر و معاف کردن هند از سرمایه‌گذاری در چابهار توسط ایالات متحده، می‌تواند ایران را بیش‌ازپیش به‌سوی بندری شدن و ژئوپلیتیک بندری سوق دهد.

دیگر مؤلفه مؤثر در قدرت بندری، قرارگیری بنادر به‌عنوان کدهای ژئوپلیتیکی در دستور کار سیاست خارجی و طرح‌ریزی استراتژی‌های ژئوپلیتیکی بندرپایه توسط یک کشور در عرصه رقابت قدرتی بین‌الملل است. بنادر باید کانون کد ژئوپلیتیکی یک دولت باشند تا یک کشور با رویکردی بندری براساس تعریف هویتی از اقتصاد سیاسی سرزمینی تبدیل شود؛ در واقع، هویت یک کشور ساحلی، باید به‌صورت بندری تعریف شود تا بتواند در نظم نوین جهانی مبتنی بر بنادر و اقتصاد ملی، تأثیرگذار باشد؛ به‌عبارت دیگر، یک استراتژی ژئوپلیتیکی مبتنی بر بندر و اقتصاد سیاسی در دستور کار سیاست خارجی یک قدرت بندری، مرکزی می‌شود تا رویکردی هویتی را در رابطه با اقتصاد ملی برقرار کند. نمونه‌های تاریخی چرخه‌های قدرت هژمونیک جهانی از طریق بنادر عبارت‌اند از: خیزش شهرهای بندری به جایگاه قدرت جهانی از طریق ساخت مادی و گفتمانی آمستردام در لایه‌های سرزمینی و هویتی به‌عنوان مهم‌ترین پایگاه در جهان از طریق اتصال آن به بنادر و دژهای هلند در کشورهای اقیانوس آرام و اقیانوس اطلس (نورعلی، فلینت و احمدی، ۲۰۲۲: ۱۴-۹)؛ همچنین، هژمونی بریتانیا بر جهان از طریق حضور در شبکه‌های بندری دریای

کارائیب و اقیانوس اطلس شمالی و جنوبی رخ داد. کشورهایی که از واضعان ژئوپلیتیک بندری در جهان امروز هستند را می‌توان دو قدرت نوظهور جهانی دانست که در مقیاس منطقه‌ای نیز به‌شدت با یکدیگر در حال رقابت‌اند. این دو کشور چین و هند هستند که برای بنادر به‌عنوان عناصر جغرافیایی قدرت‌زا در طرح استراتژی‌های نوین خود در راستای بازیگری در عرصه قدرت‌ها نقش محوری قائل شده‌اند و هویت اقتصادی خود را به‌صورت بندری تعریف کرده‌اند. اگر ایران بخواهد به باشگاه قدرت‌های بندری بپیوندد، باید بنادر را به‌عنوان یک کد ژئوپلیتیکی در سیاست خارجی خود بگنجانند و به توسعه پیش از پیش اقتصادی و سیاسی بندر چابهار و مرکزیت آن در دکترین‌های دریایی خود روی آورد. جمهوری اسلامی ایران در این کد باید استراتژی‌های چندگانه‌ای داشته باشد تا بتواند آن را به یک فرصت ژئوپلیتیکی برای کشور تبدیل نماید، از جمله: کمک به توسعه بنادر اقیانوسی ایران و افزایش بازه صادرات و واردات خارجی این بنادر به کشورهای ساحلی، ساخت‌وساز اسکله‌های مناسب و با پتانسیل حجم بار بالا، تأمین امنیت منطقه تجاری در مواجهه با جنگ‌های اقتصادی، ارتقای ناوگان‌های تجاری و نظامی برای بازیگری در تنگناهای ژئواستراتژیک دریایی، حضور قدرتمند در فراتر از آب‌های خاکی (ساحلی) و رسیدن به آب‌های آبی (اقیانوسی) برای بازیگری ایران در اقیانوس‌ها، انتقال بعد تجاری پایتخت به نواحی بندری و درنهایت، تعریف اقتصاد ملی خود به‌عنوان یک اقتصاد بندری و ساخت هویت اقتصادی ملی برای درهم‌تنیده کردن تفکرات باشندگان مناطق ساحلی با مناطق مرکزی کشور در جهت حفظ همبستگی ملی. عوامل یادشده می‌تواند کدهای ژئوپلیتیکی بندری ایران را در نظم جهانی نوین تقویت نماید.

آخرین مؤلفه قدرت بندری، ابرشهرهای بندری، شهرهای بندری جهانی و شهرهای بندری پایتختی است و مستقیماً می‌تواند به‌تاز انتقال پایتخت تجاری ایران به شهرهای بندری سواحل مکران و شهر بندری چابهار مرتبط باشد. با نگاهی دقیق به ۱۲۶ کلان‌شهر بزرگ جهان، مشخص می‌شود که شهرهایی که به‌عنوان بندرهای بزرگ دریایی شناخته می‌شوند، رشد سریع‌تری نسبت به شهرهای داخلی داشته‌اند. از این ۱۲۶ کلان‌شهر بزرگ، ۳۵ مورد در میان ۱۰۰ بندر برتر کانتینری جهان قرار دارد (وی.ام.پی، ۲۰۲۰؛ آداماتیس، ۲۰۱۴). در بسیاری از کشورهای جهان، شهرهای بندری نقش پایتختی دارند و علاوه بر ایفای نقش ژئواکونومیک، هسته سیاسی کشور را نیز تشکیل می‌دهند. از ۱۹۳ کشور عضو سازمان ملل، ۹۳ کشور پایتخت بندری دارند؛ این درحالی است که سطح کره زمین در مجموع ۴۵ کشور خشکی



بست را در خود جای داده است که به صورت جبری، دریا و بندر ندارند (احمدی و نورعلی، ۱۴۰۰: ۱۷۷؛ احمدی و نورعلی، ۱۴۰۱: ۱۱۵)؛ بنابراین، از ۱۴۸ کشور متصل به آب‌های آزاد، ۹۳ کشور دارای شهرهای بندری با نقش پایتختی هستند. با توجه به حساسیت‌های موجود و استراتژی‌های مدنظر مسئولان آن، ممکن است انتقال پایتخت سیاسی ایران به مناطق پیرامونی کشور دشوار باشد؛ با وجود این، برای بازیگری در ژئوپلیتیک بندری جهانی و ایفای نقش ژئواکونومیک آن و همچنین، پیش رفتن به سوی اقتصاد دریاپایه در جهانی که بیش از ۸۰ درصد تجارت آن دریایی است، انتقال پایتخت تجاری به شهرهای بندری جنوب کشور می‌تواند مؤثر واقع شود. اقتصاد توسعه و استراتژی‌های ژئوپلیتیکی ظریف برای ارائه مدل‌های پیشرفت ساحلی و بندری در جهت آبادانی مطلوب در منطقه مکران، ملزم به ساخت توسعه عناصر هویت‌ساز ملی و الهام‌بخشی بین‌المللی است. این مهم بدان معناست که خصوصیات وضعیت موجود این منطقه و ساخت تصاویر سرزمینی مطلوب از آن، ظرفیت آن را دارد که معرف هویت دریایی ایران به‌عنوان بخشی از هویت ملی تاریخی باشد که در کنار مدل‌های توسعه در تجربیات بین‌المللی، کارآمد ارزیابی شده است. الگوی هویت‌ساز و الهام‌بخش در توسعه منطقه‌ای مکران مستلزم ارکان مردم‌محوری، اقتصادپایگی و تناسب با روندهای منطقه‌ای و جهانی است که توسعه بنادر آن از الزامات توسعه اقتصادی این منطقه است (سیاری و همکاران، ۱۴۰۱).

همچنین، می‌توان گفت دارا بودن ابرشهرهای بندری و ثقل جمعیت در این نواحی، کارکرد جهانی آن‌ها و در نتیجه، تواناسازی محورهای پیرامونی از نظر اقتصادی - سیاسی و فرهنگی و هویتی از مؤلفه‌های قدرت بندری است که با انتقال پایتخت تجاری به یک شهر بندری اقیانوسی و اعطای هویت اقتصادی به آن، می‌تواند ایران را به سمت قدرت بندری سوق دهد. این امر مستلزم آن است که تعریف هویت ژئوپلیتیکی ایران، به‌عنوان بخشی از قدرت‌هایی با هویت بندری در جهان در نظر گرفته شود. ساخت هویت بندری یک کشور، مستلزم بندری شدن سیاست‌ها و خط‌مشی‌های داخلی و خارجی آن است. تقسیم فضایی مطلوب بین پایتخت کشور و نواحی دیگر می‌تواند به ارتقای هویت ملی بینجامد. افزایش قدرت ملی به‌واسطه نواحی بندری، مستلزم چینش و آمایش فضایی مطلوب

امکانات و تسهیلات بین نواحی مرکزی و پیرامونی کشور است که هویت ملی را تقویت می‌کند. این امر تمرکز سیاست‌گذاری‌های داخلی برای توسعه بنادر به‌عنوان نواحی پیرامونی کشور و کدهای ژئوپلیتیکی سیاست خارجی برای افزایش قدرت و جایگاه اقتصادی بنادر ایران در مقایسه با بنادر منطقه خلیج فارس است. در این رابطه، مدیرکل سازمان بنادر و دریانوردی در استان هرمزگان، توسعه‌های اقتصادی نواحی بندری را در تقویت هویت ایرانی - اسلامی جامعه ساحل‌نشین جنوب کشور و ساکنان جزایر ایرانی خلیج فارس مؤثر دانست (ن.ک. به: پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، ۱۳۹۶). تصورات سرزمینی این نوع دیدگاه از نواحی بندری جنوب کشور، به استعاره‌های جغرافیایی و تمدنی متوسل شده است که در یک بازنمایی ژئوپلیتیکی، برای شمول سرزمینی جامع هویت‌های داخلی، ترکیب جمعیتی این مناطق را رنگین‌کمانی از اقوام و مذاهب گوناگون تصور می‌کند که در وحدت کامل و فضایی درحال فعالیت اقتصادی و خدمت به کشور به‌سر می‌برند تا بسیج ساکنان را همراه با سیاست‌های آمایشی دولت برای ارتقای هویت ملی یکپارچه سوق دهد. همچنین، تخیل ژئومعنوی وی وحدت شیعه و سنی در مناطق بندری جنوب کشور را برای پایبندی بیشتر ساحل‌نشینان به هویت ملی ایرانی مثال‌زدنی توصیف کرد.

ترکیب تصورات فضایی مسئولان کشور برای ادغام بیشتر مناطق مرکزی و پیرامونی در حفظ سرزمینی هویت ملی از طریق انتقال بعد تجاری پایتخت به یک ناحیه بندری می‌تواند توازن فضایی کشور را افزایش دهد و هم‌زمان، منجر به ارتقای برابری‌های اجتماعی، اقتصادی و سیاسی در کشور شود. بدین‌گونه، رضایتمندی مردمان مناطق پیرامونی - ساحلی می‌تواند ادغام هویتی در کشور را برای مبارزه با جدایی‌های مذهبی، سرزمینی، فرهنگی و سیاسی افزایش داده و لایه‌های گفتگویی یکپارچگی فضایی هویت ملی ایران در تمامی سرزمین آن را تولید کند.

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

کشور ایران با ۲۷۰۰ کیلومتر مرز دریایی در شمال و جنوب کشور و قرار گرفتن در مجاورت آبراه‌های استراتژیک جهان، یک کشور بندری به‌حساب می‌آید که باوجود موقعیت ژئواستراتژیک ویژه، کدهای ژئوپلیتیک بندری پایه را در مرکز سیاست خارجی خود قرار نداده است.

ایران با توجه به وجود بنادر بزرگ و کوچک بازرگانی در سواحل و جزایر جنوبی و نقش مؤثر در ژئوپلیتیک اتصال کریدورهای بین‌المللی، پتانسیل بسیاری برای بازیگری در



ژئوپلیتیک قدرت بندری جهانی دارد؛ اما این امر به صورت بالقوه باقی مانده است و هیچ کدام از بنادر ایران در بین ۱۰۰ بندر برتر جهان در رتبه بندی سال ۲۰۲۰ حضور ندارد. با این وجود، حدود ۹۰ درصد از کالاهای تجارت خارجی کشور توسط نظام حمل و نقل دریایی بندرپایه حمل و جابه جا می شود و از آنجا که اقتصاد و تجارت داخلی کشور نیز از یک طرف، کاملاً به مواد اولیه، ماشین آلات و محصولات صنعتی و مصرفی وارداتی وابسته است و از طرف دیگر، نیازمند صادرات به موقع و بی وقفه نفت خام و فرآورده های آن و نیز مواد اولیه و معدنی و محصولات صادراتی است، نقش حیاتی این سیستم را در اقتصاد ایران دوچندان می نماید؛ در واقع، بنادر به عنوان داشته های ژئواکونومیکی ایران، به دلیل موقعیت دروازه ای، گلوگاه اقتصادی کشور را تشکیل می دهند و چرخ تجارت کشور را به گردش می آورند. اهمیت جغرافیایی - سیاسی بنادر آنجا نمایان می شود که علاوه بر اینکه بخش اعظم صادرات و واردات کشور از طریق آن ها انجام می گیرد، کشورهای خشکی بست منطقه آسیای مرکزی - خزر به خصوص کشور ازبکستان که علاوه بر اینکه خود در خشکی محصور است، تمام همسایه های آن نیز به دریاهای آزاد راه ندارند، به بنادر ایران برای دستیابی به جهان اقیانوسی و منطقه ژئوپلیتیک خلیج فارس، قلب انرژی جهان وابسته اند.

علاوه بر این، ایران به واسطه بنادر ژئواستراتژیک خود به ویژه بندر چابهار، باید بیش از پیش ظرفیت های در هم تنیده اقتصادی و سیاسی خود را در مقایسه با بنادر برتر منطقه خلیج فارس افزایش دهد تا بتواند در نظم ژئوپلیتیک پیش رو، دست بالاتر را نسبت به دیگر قدرت های بندری منطقه داشته باشد. بندر چابهار، در نظریه ژئوپلیتیک قدرت بندری، یکی از هات اسپات های سرزمینی اتصال قدرت های هژمونیک بندری به خشکی اوراسیا محسوب می شود. همچنین، این بندر در جاذبه ژئوپلیتیک نوین، با بندر گوادر پاکستان که محور کریدور اقتصادی چین - پاکستان است رقابت دارد. تسلط بر این بنادر ژئواستراتژیک یکی از مؤلفه های هژمونی بر بنادر در نظریه قدرت بندری است. بازیگری ایران در ژئوپلیتیک جهانی اتصال، تنها با تکیه بر کدهای ژئوپلیتیک بندرپایه در مرکز سیاست خارجی این کشور محقق خواهد شد که یک استراتژی برای پیش رفتن به سمت قدرت هژمونیک بندری منطقه، انتقال بعد پایتخت تجاری به سواحل استراتژیک مکران به ویژه شهر بندری چابهار است که هویت اقتصادی ایران را به صورت یک هویت بندری در نظم جهانی تعریف می کند. از جمله چالش های ژئوپلیتیک پیش رو برای ارتقای نقش بندر چابهار در تحولات حمل و نقل جهانی، تخیلات فضایی امریکا در تولید گفتمان ژئوپلیتیک غالب بر

کریدورهای جدید حمل و نقل جهانی تحت سیاست هویتی «همه چیز به جز ایران» برای کج کردن مسیر جغرافیایی کریدورها به سرزمین‌هایی است که ایران را دور می‌زنند. به نظر می‌رسد که این سیاست و تحریم‌های گسترده علیه ایران حتی چین و هند را از مفصل‌بندی مادی سیاست‌های سرزمینی خود در بندر چابهار مردد کرده و باعث شده است که جای گذاری چابهار در نقشه‌بندی‌های اولیه، در سطح تخیلات سرزمینی و بازنمایی از فضا‌های بندری باقی بماند و روی زمین پیاده نشود. بی‌توجهی دولت بر نقش ژئوپلیتیکی بنادر در نظام حمل و نقل جهانی و قرار نداشتن هیچ‌یک از بنادر ایران در رتبه بندری ۱۰۰ بندر برتر جهان در سال ۲۰۲۳ دیگر چالش پیش رو است (لویدز لیست، ۲۰۲۰). همچنین، بی‌توجهی سیاست خارجی جمهوری اسلامی به موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئوترانزیتی کشور می‌تواند بازدارنده باشد. وجود قوانین و مقررات ناهمسان گمرکی بین ایران و کشورهای عضو کریدورهای مختلف دیگر عامل چالش‌ساز است. در ادامه، به ارائه پیشنهادهایی برای مقابله با این چالش‌ها و استفاده از فرصت‌های پیش رو می‌پردازیم.

پیشنهادها

- ۱- کشور ساحلی ایران در نظم درحال گذار کنونی، برای ایفای نقش تعیین‌کننده در بازی جدید قدرت‌ها، باید بنادر را به‌عنوان کدهای ژئوپلیتیکی در دستور کار سیاست خارجی خود قرار دهد.
- ۲- ایران باید با استفاده از بنادر اقیانوسی خود در سواحل استراتژیک مکران، کشورهای خشکی‌بست (محصور در خشکی) را با انعقاد توافقنامه‌های دوجانبه و چندجانبه به دریاهای آزاد متصل کند و ایده ژئوپلیتیک دسترسی از طریق بنادر را محقق سازد.
- ۳- ایران باید با نگاه استراتژیک به قدرت‌یابی چین در چهارچوب دکترین ظهور مسالمت‌آمیز و استراتژی‌های ژئوپلیتیکی بندرپایه این کشور، کدهای ژئوپلیتیک خود را برای قرارگیری در مرکزیت کریدورهای این کشور و دیگر قدرت‌های جهانی هماهنگ کند.
- ۴- ایران باید متوجه قدرت‌یابی آرام امارات متحده عربی با سرمایه‌گذاری‌های ژئوپلیتیکی بندرپایه در کشورهای افریقایی با استفاده از گول اپراتور بندری «دی.پی.ورلد» باشد. امارات با این استراتژی سعی دارد توازن ژئوپلیتیکی قدرت را در خاورمیانه به سود خود دگرگون کند و به قدرت بندری درجه یک منطقه‌ای تبدیل شود.
- ۵- ایران با استفاده از بندر چابهار، یکی از هات‌اسپات‌های ژئوپلیتیکی دسترسی به



- هارتلند برای قدرت‌های دریایی است؛ بنابراین، سیاست‌های مرکزی دولت باید حفظ رقابت استراتژیک با بندر گوادر پاکستان به‌عنوان دیگر محور دسترسی به هارتلند باشد.
- ۶- سازمان‌دهی و آمایش مطلوب فضای بنادر و همچنین، ایجاد رونق اقتصادی، عدالت جغرافیایی، توسعه پایدار و افزایش جمعیت در نواحی و شهرهای بندری و ایجاد تعادل فضایی در این مناطق نسبت به نواحی مرکزی و کانون سیاسی می‌تواند قدرت بندری منطقه‌ای ایران را افزایش دهد.
- ۷- بخش‌های خصوصی حمایت و تشویق شوند و مکانیسم حکمرانی خوب در فضای بنادر ایجاد شود.
- ۸- سرمایه‌گذاری‌های خارجی خصوصی و دولتی در بنادر برای توسعه این نواحی جغرافیایی جذب شود.
- ۹- به ارتقای موقعیت بنادر و اپراتورهای بندری ملی در میان برترین بنادر و اپراتورهای بندری جهان در رتبه‌بندی لویدز لیست توجه ویژه شود.
- ۱۰- بعد تجاری پایتخت به سواحل استراتژیک مکران به‌ویژه شهر بندری چابهار به‌عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران انتقال یابد.
- ۱۱- هویت ژئوپلیتیکی ایران در نظم جهانی به‌عنوان یک هویت اقتصادی مبتنی بر بنادر تعریف شود.

یادداشت

- ۱- نظریه قدرت بندری در قالب مقاله علمی در مجله معتبر جغرافیایی حمل و نقل (*Journal of Transport Geography*) از انتشارات الزویر (Elsevier) با رئال تایم ایمپکت فکتور ۸، ایمپکت فکتور پنج‌ساله ۶/۵۲، و سطح کیفی Q1 منتشر شده است.

منابع

- آدمی، علی؛ قیصری بهمند، سودابه؛ خاکسار فرد، عطیه (۱۳۹۱). «بررسی رابطه حضور در دریاهاى آزاد و توسعه هویت ملی (با تأکید بر تدابیر مقام معظم رهبری)»، همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتصاد دریایی جمهوری اسلامی ایران.
- احمدی، سید عباس؛ نورعلی، حسن (۱۴۰۰). «پردازش مفهوم جغرافیای سیاسی شهرهای بندری»، فصلنامه

- جغرافیا و آمایش شهری - منطقه‌ای. پیاپی ۴۰: ۱۸۷-۱۶۹.
- (۱۴۰۱). جغرافیای سیاسی بنادر. تهران: انتشارات دانشگاه دافوس.
- احمدی، سید عباس؛ نورعلی، حسن؛ موسوی‌نسب، سحرالسادات (۱۴۰۱). «نظم ژئوپلی‌نومیک نوین و ژئوپلیتیک بندر چابهار»، نخستین همایش ملی تمدن دریایی، مسیر پیشرفت. چابهار.
- ایرنا (۱۴۰۱). «انتشار نظریه قدرت بندری از سوی محققان دانشگاه تهران و دانشگاه ایالتی یوتا»، خبرگزاری ایرنا. <https://www.irna.ir/amp/84948418>.
- پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی (۱۳۹۶). «تأکید بر نقش کلیدی سازمان بنادر در تقویت هویت ایرانی - اسلامی ساحل نشینان»، پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی. ۱۰ دی ۱۳۹۶.
- سیاری، حبیب‌الله؛ توکلی، رضا؛ عرب‌پور، امیرحسین (۱۴۰۱). «توسعه سواحل مکران در جایگاه مرکز هویت‌ساز و الهام‌بخش جمهوری اسلامی ایران»، چهارمین همایش ملی توسعه سواحل مکران (با محوریت حکمرانی و تأکید بر دیپلماسی و اقتصاد دریامحور). <https://civilica.com/doc/1651953>.
- سیف‌الدینی، حسین؛ احمدی‌پور، زهرا؛ حافظ‌نیا، محمدرضا؛ رومینا، ابراهیم (۱۴۰۱). «بررسی بازتاب ادراک ژئوپلیتیکی بر قلمرومندی کشورها»، فصلنامه مطالعات ملی. ۲۳ (۹۲): ۲۸-۷.
- نورعلی، حسن؛ پیشگاهی فرد، زهرا (۱۴۰۰). «نظریه ساختار ژئوپلینومیک نظام جهانی»، پژوهش‌های جغرافیای سیاسی. ۶ (۲۳-۳): ۸۳-۵۹.
- نورعلی، حسن؛ احمدی، سید عباس (۱۳۹۹). «بررسی نقش بنادر در نظریه‌های جغرافیای سیاسی / ژئوپلیتیک و ارائه نظریه قدرت بندری»، پژوهش‌های جغرافیای سیاسی. ۵ (۲۰-۴): ۱۱۴-۹۱.
- (۱۴۰۰). «بازنمایی چالش‌های ژئوپلیتیکی پیش روی طرح ابتکاری یک کمربند یک جاده چین»، فصلنامه بین‌المللی ژئوپلیتیک. سال هجدهم. شماره ۲ (پیاپی ۶۶، تابستان ۱۴۰۱): ۳۴-۱.
- (۱۴۰۱). «واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل ایران، هارتلند کریدوری جهان»، پژوهش‌های جغرافیای انسانی. ۵۴ (۳): ۱۱۸۷-۱۱۶۱.
- ویسی، هادی (۱۳۹۶). «بررسی رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی پاکستان و ایران در ایجاد کریدور شمالی - جنوبی اوراسیا: مزیت‌ها و تهدیدها»، فصلنامه بین‌المللی ژئوپلیتیک. ۱۳ (۱): ۱۲۴-۱۰۱.
- Adomaitis, K. (2014). "World's Major Port Cities Are Growing Faster Than Inland Cities", *Euro Monitor*. April 31. 2021: <https://www.euromonitor.com/article/worlds-major-port-cities-are-growing-faster-than-inland-cities>. Accessed May 6, 2021.
- Allen, J. (2003). *Lost Geographies of Power*. Malden, MA and Oxford: Blackwell.
- Blanchard, J., & Flint, C., (2017). "The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative." *Geopolitics*, 22 (2): 223-225.
- Blanchard, J.M. (Ed.) (2021). *China's Maritime Silk Road Initiative, Africa, and the Middle East: Feats, Freezes, and Failures*. Singapore: Palgrave Macmillan.
- Contessi, N., (2020). "The Great Railway Game, Eurasian Corridors on the North-South Axis". *Reconnecting Asia*: <https://reconasia.csis.org/great-railway-game>. Accessed April 7, 2024.
- Contessi, N. (2020b). "In the Shadow of the Belt and Road, Eurasian Corridors on the North-South Axis", *Reconnecting Asia*. CSIS: <https://reconasia.csis.org/shadow-belt-and-road>. Accessed May 7, 2024.
- Dorsey, J. (2020). "Flying Under the Radar: Iranian Alternatives to Suez and Belt and Road". *Inside Arabia*.
- Flint, C. (2022). *Introduction to Geopolitics*, London and New York: Routledge.
- Flint, C. & Taylor, P. J., (2018). *Political Geography, World-Economy, Nation-State and Locality*. London and New York: Routledge.



- Flint, C. and Zhang, X., (2019). "Defining Geopolitical Context: China's Dynamic Foreign Policy within Global Economic and Hegemonic Cycles." *Chinese Journal of International Politics*. 12 (3): 295-331: <https://doi.org/10.1093/cjip/poz011>.
- Flint, C., and Noorali, H. (2024). "The relationality of geopolitical codes: the example of the Belt and Road Initiative", *Asian Geographer*. 41(1): 1-19. <https://doi.org/10.1080/10225706.2023.2227618>.
- Flint, C., and Zhu, C., (2018). "The geopolitics of connectivity, cooperation, and hegemonic competition: The Belt and Road Initiative". *Geoforum*. 99: 95-101. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2018.12.008>.
- Geopolitics News. (2020). *Middle East: Beijing's strategic 25-year partnership with Tehran*: <https://geopolitics.news/south-asia/middle-eastbeijings-strategic-25-year-partnership-with-tehran>.
- Harvey, D. (1985). "The Geopolitics of Capitalism" in *Gregory, D. and Urry, J. (eds.) Social Relations and Spatial Structures*. Springer.
- Iftikhar, M., & Zhan, J. V. (2022). "The geopolitics of China's overseas port investments: A comparative analysis of Greece and Pakistan". *Geopolitics*, 27(3): 826-851.
- Kearns, G. (2009). *Geopolitics and Empire: The Legacy of Halford Mackinder*. Oxford and New York: Oxford University Press.
- Kleveman, L. (2004). "The New Great Game", *How is our increasing dependence on oil and our search for it - jeopardizing the war on terrorism?* Globalist Bookshelf.
- Lloyd's List. (2018a). *One Hundred Ports 2018*, *Lloyd's List*. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2018>. Accessed October 2, 2019.
- Lloyd's List. (2018b). *Top 10 box port operators 2018*. *Lloyd's List*. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1125032/Top-10-box-port-operators>. Accessed October 2, 2019.
- Lloyd's List. (2019a). *One Hundred Ports 2019*, *Lloyd's List*. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2019>. Accessed April 15, 2021.
- Lloyd's List. (2019b). *Top 10 box port operators 2019*. *Lloyd's List*. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1130163/Top-10-box-port-operators-2019>. Accessed April 15, 2021.
- Lloyd's List. (2020a). *One Hundred Ports 2020*, *Lloyd's List*. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2020>. Accessed April 15, 2021.
- Lloyd's List. (2020b). *Top 10 box port operators 2020*. *Lloyd's List*. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1135004/Top-10-box-port-operators-2020>. Accessed April 15, 2021.
- Lloyd's List (2023). *One Hundred Container Ports 2023*, *Lloyd's List*: <https://lloydslist.com/one-hundred-container-ports-2023>
- Marroni, E., & Asmus, L. (2013). "Geopolitical Strategy for the Territorialism of Oceans and Seas". *International Journal of Geosciences*. 04(07).
- Medby, I.A. (2021). "An articulation of geopolitics otherwise? Indigenous language-use in spaces of Arctic geopolitics." *Area*, 55 (1):18-25.
- Mercille, J. (2008). "The Radical Geopolitics of US Foreign Policy: Geopolitical and Geoeconomic Logics of Power". *Political Geography*, 27: 570-586.
- Merk, O. (2017). "Geopolitics and commercial seaports", *Revue internationale et stratégique*. 107 (3): 16-27.
- Noorali, H. (2024). "Geopolinomic codes: Territorial and discursive practices of connectivity networks of political economy", *The Geographical Journal*. e12597: <https://doi.org/10.1111/geoj.12597>.
- Noorali, H. & Campana, M. (2022). "Geopolitics of Access: Analyzing the role of warm water ports in the 2014 crisis and the 2022 war between Russia and Ukraine".



- International Conference 'Geopolitical Challenges of the Russo-Ukrainian War, from the Black Sea to the Arctic Ocean.* November 3rd – 5th, 2022. Bucharest, Romania.
- Noorali, H. Flint, C., and Ahmadi, S. A. (2022). "Port Power: Toward a New Geopolitical World Order". *Journal of Transport Geography*. 105: 103483. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103483>.
 - Noorali, H., and Ahmadi, S.A. (2023). "Iran's new geopolitics: heartland of the world's corridors". *GeoJournal*, 88: 1890-1904: <https://doi.org/10.1007/s10708-022-10727-z>.
 - Notteboom, T., Pallis, A. and Rodrigue, J.P. (2022). *Port Economics, Management and Policy*. New York: Routledge.
 - Ó Tuathail, G., Agnew, J., (1992). Geopolitics and discourse: Practical geopolitical reasoning in American foreign policy, *Political Geography*. 11:190-204.
 - Rodrigue, J. (2010). *Maritime Transportation: Drivers for the Shipping and Port Industries*. International Transport Forum.
 - Roomi, A. M. (2012). "Eurasian Geopolitics and Emerging Trends of Naval Aviation in Indian Ocean", *Margalla Papers*, 93-12. https://www.academia.edu/5324002/Eurasian_Geopolitics_and_Emerging_Trends_of_Naval_Aviation_in_Indian_Ocean Accessed March 1, 2021.
 - Shaw, J. and Sidaway, J. D. (2011). "Making links: On (re)engaging with transport and transport geography", *Progress in Human Geography*. 35 (4) <https://doi.org/10.1177/0309132510385740>.
 - Singh Roy, M. (2012). "Iran: India's Gateway to Central Asia". *Strategic Analysis*. 36 (6).
 - Singh, S., & Singh, B. (2019). "Geopolitics of ports: Factoring Iran in India's counterbalancing strategy for Sino-Pak Axis". *Journal of Eurasian Studies*, 10 (2).
 - Sun, D., and Zoubir, Y. (2017). "Development First: China's Investment in Seaport Constructions and Operations along the Maritime Silk Road". *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*. 11 (3): 35-47. <https://doi.org/10.1080/25765949.2017.12023308>.
 - Tacconi, M. (2010). *The New Great Game*. Translated by Francesca Simmons.
 - Taylor, P.J. (1990). *Britain and the Cold war: 1945 as Geopolitical Transition*. London: Pinter.
 - WMP. (2014). "World's Major Port Cities Are Growing Faster Than Inland Cities". *Euro Monitor*. May 31, <https://www.euromonitor.com/article/worlds-major-port-cities-are-growing-faster-than-inland-cities> Accessed 29 November 2021.
 - WMP. (2020). *World's Major Port Cities Are Growing Faster Than Inland Cities*. euromonitor.
 - Zhao, J., Sun, G., and Webster, C. (2022). "Does China-Pakistan Economic Corridor improve connectivity in Pakistan? A protocol assessing the planned transport network infrastructure", *Journal of Transport Geography*, 100. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103327>.

